



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

# بندر ری

سه برنامه اولویت دار بندر شهید رجایی

موانع ساختاری در توسعه شرکت های لجستیکی

ناوبری، انقلاب الکترونیک و ضرورت های پیش رو







# شرکت مپشدر نور دریا

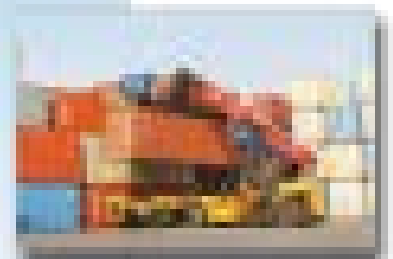
MOBASHER

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 اسفالتی
  - ✓ تخلیه‌کنی خطوط کانتینر آبی و عمودی بارنامه دریایی
  - ✓ حمل کالا از بندر مختلف جهان به ایران و بالعکس
  - ✓ جمع و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کانتینر آبی
  - ✓ ارائه خدمات مپشدری و اسفالتی و اسفالتی
  - ✓ اسفرتیپ کانتینرهای پر و خالی و نگهداری در انبار مختلف و اسفالتی
- ISO 9001 اعتباراتی



تلفن: بندر عباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراکس پاشیپاشی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مپشدر نور دریا

تلفن: ۰۶۱-۲۲۲۱۹۱۵۹ - ۰۶۱-۲۲۵۲۱۲۰

آدرس: ۲۲۱۹۱-۲۲۲۱۹۱۵۹ - ۲۲۱۹۱-۲۲۲۱۹۱۵۹

www.mobasherco.com

# MOKHTARI GROUP

Making Transportation . . .



Fast and Safe



A group of  
professional  
shipping  
companies

☎ 83561

شرکت ویگان بلژیک  
دستگاه تخلیه مدل NIV  
ظرفیت تا ۳۰۰ تن در ساعت  
جهت تخلیه انواع گشایی ها

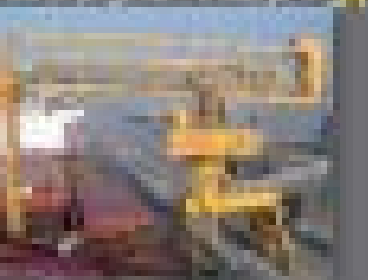
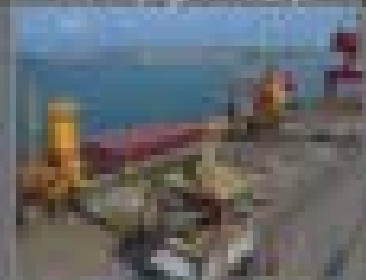


دستگاه تخلیه و بارگیری  
پنوماتیک مدل NIV

دستگاه تخلیه و بارگیری  
مکانیکی مدل NIV

دستگاه موزون  
ظرفیت تا ۳۰۰ تن در ساعت

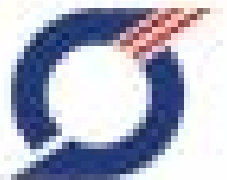
دستگاه تخلیه و بارگیری  
پنوماتیک مدل NIV



شرکت مهر صنعت فیدار - نمایندگی انحصاری و فروش و خدمات پس از فروش

تلفن: ۰۲۱-۲۲۱۵۲۰۵۲  
www.vigan.com

تلفن: ۰۲۱-۲۲۱۵۲۲۲  
www.mehrsanatco.com



سازمان ملی تحقیقات و نوآوری در ساختمان  
 مؤسسه ملی تحقیقات و نوآوری در ساختمان

۱۵ سال سابقه فعالیت، فرایند ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت، بازرسی و پایش های دیجیتال (IOT) و کامپیوتر

مطابق باجه ۱ فرایند تولید نرم افزارهای نظارتی مشتریان از شورای عالی انفورماتیک کشور

مجموعی محصولات ارزش افزوده برای کوتاه مدت تا بلندمدت

مخاطب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند نرم افزارهای کامپیوتری (PC) در کشور

برنده جایزه نمود طرح برتر آسیای اکتوبرینکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیات نظریه مدیریت  
 عملیات آنلاین متفاوت در ۲۲ شهر نظریه کشور



SMS



و اینکه شما هم می‌توانید مدیریت نرم افزارهای کامپیوتری  
 و سایت [www.niiric.ir](http://www.niiric.ir)

- پوشش کامل عملیات نرم افزارهای کامپیوتری
- ابزارهای ارزشمند ثبت عملیات
- ثبت عملیات آمیخته بر موبایل
- امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- پوشش کامل عملیات انسانی و مالی
- موبایلورینگ گرافیکی و سه بعدی
- جست و جوی آفون و کلا
- عملیات گزارشگری و خروج

آدرس: خیابان طالق اسلامبولی پلاز، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

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

پست الکترونیکی: [info@niiric.ir](mailto:info@niiric.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۶۸۲

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۲۶۸۲



بیش از 150 سال سابقه و تکنولوژی برتر آلمان

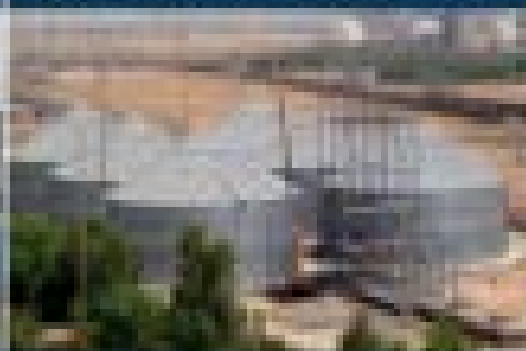
تأمین کننده اصلی صنایع ذخیره سازی، صنایع در مناطق شمالی و جنوبی

مشاوره، تعمیر تجهیزات، نصب و راه اندازی

صنایع فولاد - شرکت فولاد مبارک ایران



صنایع نساجی - شرکت نساجی گلستان - اصفهان



صنایع پتروشیمی - شرکت پتروشیمی خراسان



صنایع نیروی برق - شرکت نیروی برق اصفهان

صنایع فولاد - شرکت فولاد مبارک ایران



صنایع نساجی - شرکت نساجی گلستان - اصفهان



صنایع فولاد - شرکت فولاد مبارک ایران



شرکت پتکوس ایران

ایران - خیابان فلسطیه - مجتمع باغچه باغ - پست سفید - ساختمان نسیم - پلاک 10 - واحد 10

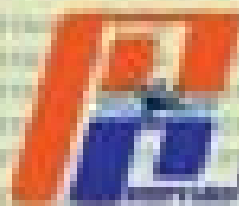
تلفن : 021-24451-22

فاکس : 021-24451-21

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







## شرکت تعمیرات کششی پارسا هوموتک

(مجهزترین مرکز تعمیرات کششی در کشور)



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساس انواع شناورها با بکارگیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات مغزی در کلیه بنادر و شکرگاه های جنوب کشور
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و مصالح مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید
- تامین و ضمانت مشخصات از طریق ارائه نمونه های دقیق و انجام سفارشات پروژه های تعمیراتی



تعمیرات شناور آبی بندر امام خمینی (ره) تهران  
تعمیرات مغزی شناور آبی بندر امام خمینی (ره) تهران



تعمیرات شناور آبی بندر امام خمینی (ره) تهران  
تعمیرات مغزی شناور آبی بندر امام خمینی (ره) تهران

پتو عباسی - کیلومتر ۳۲ جاده پتو خمیر - مجتمع کششی سازی و صنایع فراساحل ایران -

شرکت تعمیرات کششی پارسا هوموتک - آگهی پستی ۷۴۳۸۱۷۳۷۱۵

شماره های تماس: دفتر مدیریت (۰۲۱) ۲۲۵۷۱۱۷۲ - ۲۲۵۷۱۱۷۳

فکس: (۰۲۱) ۲۲۵۷۱۱۷۴ - ۲۲۵۷۱۱۷۵

پست الکترونیک: info@parsahomotek.com





# شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری دلتا

**Delta Port and Marine Services Development Company**

دفتر مرکزی: تهران، میدان پاسداران، خیابان آیت الله کاشانی، پلاک ۱۳  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۳۲۰۰ | فکس: ۰۲۱۷۷۷۷۳۲۰۱ | تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۳۲۰۲  
دفتر تهران: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۳۳، طبقه ۱  
تلفن: ۰۲۱۷۷۷۷۳۲۰۱ | فکس: ۰۲۱۷۷۷۷۳۲۰۲  
وبسایت: [www.deltaport.com](http://www.deltaport.com) | وبسایت انگلیسی: [www.deltaport.org](http://www.deltaport.org)

[www.facebook.com/deltaport](https://www.facebook.com/deltaport) | [www.instagram.com/deltaport](https://www.instagram.com/deltaport) | [www.linkedin.com/company/delta-port](https://www.linkedin.com/company/delta-port)







وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی



سازمان حفاظت بهداشت و کار ایران



# 14<sup>th</sup> TRANS Middle East TEHRAN 2017

دوازدهمین رویداد بین‌المللی و منطقه‌ای حفاظت بهداشت و کار ایران

انگلیسی، فارسی، روسی، عربی، چینی

مهر و ماهیاری، تهران، ایران

مهر و ماهیاری، تهران، ایران

SHAHIN DOSTKHAH INTERNATIONAL HOTEL, TEHRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN  
November 14-16 only (Wednesday - Friday)

میزبان



همکاران



همکاران



این رویداد بین‌المللی و منطقه‌ای حفاظت بهداشت و کار ایران، اولین رویداد بین‌المللی و منطقه‌ای حفاظت بهداشت و کار ایران است که در تهران برگزار می‌شود. این رویداد به منظور تبادل تجربیات و آشنایی با آخرین دستاوردهای علمی و فناوری در زمینه‌های مختلف حفاظت بهداشت و کار برگزار می‌شود.

موضوعات اصلی رویداد عبارتند از:

• حفاظت بهداشت و کار در صنایع

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز درمانی

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز آموزشی

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز خدماتی

موضوعات اصلی رویداد عبارتند از:

• حفاظت بهداشت و کار در صنایع

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز درمانی

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز آموزشی

• حفاظت بهداشت و کار در مراکز خدماتی

موضوعات اصلی رویداد عبارتند از:

برای آشنایی بیشتر با این رویداد و ثبت نام، لطفاً به وبسایت زیر مراجعه کنید.

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر

تلفن: 021-88888888

www.transmiddleeast.com

**بندردار**  
ماهنامه علمی-تخصصی



سال سی و یکم ■ شماره ۲۲۷ ■ آذر 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

تحریریه: حسن سوری | مهدی دهدار | فریما صالح

مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی

نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری

مدیر هنری و صفحه آرایی: پویا ملک سیر

عکس: یاسر علی بخشی

ویراستار: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی: نسرین غلامی

امور بازرگانی: ملیکا غفوربان

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

چاپ: هنر سرزمین سبز

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

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

کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۶۳۹-۸۸۱۹۰

شماره پیامک: ۰۲۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی: ایران- 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

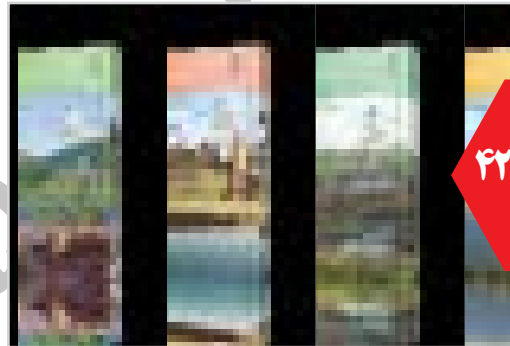
ماهنامه ارسال فرمایید.



۱۴ سه برنامه اولویت دار  
بندر شهید رجایی



۳۶ مشکلات ساختاری  
مانع شکل گیری  
شرکت های  
لجستیکی در ایران  
است



۴۲ نقش آموزش و  
پرورش در توسعه  
فرهنگ دریایی



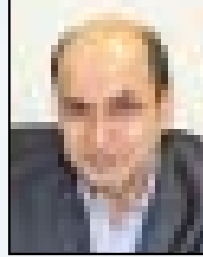
۴۶ نگاهی به زندگی  
عقاب ماهی گیر در  
ایران



۶۷ «بزرگراه  
الکترونیکی  
دریایی»  
خلیج فارس، ضرورت  
و اقتدار دریانوردی

## حمل و نقل چندوجهی

در زمانی که چندین دور مواد اولیه از کشورهای توسعه نیافته به سمت کشورهای توسعه یافته حمل می‌شود تا کالای نهایی آن‌جا تولید شود و سپس مجدداً به سمت کشورهای مصرف کننده حمل شود، اما امروزه به دلیل این که فاصله تولید و مصرف کم شود و جابه‌جایی مواد اولیه و کالا تکرار نگردد، تلاش می‌شود تا خط تولید در نزدیکی معادن مواد اولیه ایجاد شود. در نتیجه کالا بلافاصله پس از تولید به دست مصرف کننده می‌رسد و با این ابتکار، به کاهش زمان و هزینه حمل و نقل کمک فراوانی می‌شود.



هادی حق شناس

این روزها در دنیا به دلیل استفاده از تئوری نسبی ریکاردو-تولید هر قطعه در کشوری به صرفه است که آن کشور در تولید آن قطعه مزیت نسبی دارد. شاهد شکل گیری شبکه حمل و نقل هوایی، دریایی، زمینی و ریلی هستیم؛ موضوعی که هم منتج به کاهش هزینه حمل و نقل و هم تسریع در رسیدن کالاها به مقاصد مصرف می‌گردد. در این میان اگر یکی از وجوه حمل و نقل ناکارآمد بود، طبیعی است که زنجیره ما با مشکل روبه‌رو می‌شود، لذا همه‌ذی‌نفعان وجوه حمل و نقل، و یا به عبارت بهتر شبکه حمل و نقل، برنامه‌ریزی واحد و مشترکی را سر و سامان می‌دهند تا فرآیند صادرات و واردات و ترانزیت کالا در شبکه حمل و نقل به بهترین وضع ممکن، صورت گیرد. دقیقاً به همین دلیل است که کریدورهای بین‌الملل در جهان تعریف شده است. خوشبختانه اگرچه دو مسیر آن از کشور ما می‌گذرد، اما تاکنون علی‌رغم مزیت نسبی در استفاده از کریدورهای موجود، بهره‌مفید و مطلوبی نگرفته‌ایم. هرچند نیازی به یادآوری نیست که نیاکان ما از «راه ابریشم» که شکل دیگری از همین راه و روش بود، بهره‌فراوان برده‌اند، اما ما به‌عنوان وارث آن‌ها هنوز در استفاده از ظرفیت حمل و نقل کشور خودمان اندر خم یک کوچه‌ایم!

با این حال، سهم حمل و نقل در تولید ناخالص ملی حدود هفت درصد است و به‌طور میانگین در حدود هفت درصد نیز اشتغال در بخش حمل و نقل صورت گرفته است؛ البته در سال‌های مختلف آمار ذکر شده متفاوت بوده، اما اعداد مذکور بیان‌گر اهمیت مستقیم بخش حمل و نقل در ارتقای شاخص‌های کلان اقتصادی کشور است. این شاخص‌ها با توجه به بکر بودن استفاده از ظرفیت حمل و نقل کشور و به‌ویژه موقعیت جغرافیایی آن می‌تواند بهبود پیدا کند. بنابراین بر متولیان صنعت حمل و نقل کشور لازم و ضروری است که از ظرفیت‌های آن برای ارتقای شاخص‌های کلان بهره‌گیرند؛ چه، برای استفاده بهینه از حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی بهتر آن است که به‌صورت شبکه‌ای از ظرفیت مذکور استفاده شود. امروزه استفاده از حمل و نقل چندوجهی یک هنر است و هنر استفاده از ظرفیت مذکور فقط می‌تواند توسط بخش‌های خصوصی انجام گیرد. بنابراین با برنامه‌ریزی بهتر و مناسب‌تر، شایسته است در بخش‌های دولتی، بستری مناسب را برای فعال شدن بخش خصوصی در جهت تحقق کامل حمل و نقل چندوجهی در میهن عزیزمان ایران فراهم آوریم. به امید آن روز.



سعید نژاد مطرح کرد:

## سه برنامه اولویت دار بندر شهید رجایی

### توسعه نرم افزاری راهی برای مقابله با قاچاق کالا است

او با تاکید بر اهمیت توسعه بخش نرم افزاری افزود: «توسعه روابط سازمان بنادر و دریانوردی با دستگاه‌های دیگر به صورت الکترونیک و با حذف سیستم کاغذی، مسئله‌ای است که برای سهولت کار، ارتقای کیفی خدمات مشتریان و جلوگیری از سوءاستفاده‌هایی مثل قاچاق می‌تواند نقش مهمی در این زمینه داشته باشد و خوشبختانه به دلیل همکاری خوبی که بین ما و دستگاه‌های دیگر از جمله گمرک برقرار است، این فرآیند مسیر خوبی را طی کرده و ادامه خواهد داشت.»

این مقام مسئول با بیان این که نیروی انسانی ما هم باید ارتقای کیفی پیدا کند و هم به مسایل انگیزشی آن‌ها توجه شود، تصریح کرد: «در خصوص ارتقای کیفی نیروی انسانی فعالیت‌هایی در سازمان بنادر و مجموعه کشور انجام می‌شود، اما در خصوص این بندر و این استان سرمایه‌گذاری برای توسعه نظام‌های آموزش عالی در حوزه دریا به علت نداشتن توسعه کافی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.»

او با بیان این که استان هرمزگان دروازه طلایی اقتصاد ایران است، ادامه داد: «دانشگاه‌هایی در این استان وجود دارد که در حوزه دریا کار می‌کنند اما با توجه به اهمیت استراتژیک این منطقه و با توجه به این که هرمزگان و بندر شهید رجایی محور اصلی فعالیت‌های دریایی کشور است، نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتری در حوزه دانش‌پژوهی و آموزش نیروی انسانی دارد.»

### توسعه دریا محور از سیاست‌های پایه‌ای برنامه ششم توسعه

سعید نژاد با بیان این که به دلیل مجموع شرایط اقتصادی، زیست محیطی و آب و هوایی کشور چاره‌ای جز توسعه دریا محور در آینده نداریم، اضافه کرد: «به طور مشخص توسعه دریا محور و به ویژه توسعه محور مکران به عنوان یکی از سیاست‌های پایه‌ای در قانون برنامه ششم هم تاکید شده و در این زمینه باید کار و تلاش بیشتری کرد.»

او خاطر نشان کرد: «توسعه بنادر هاب، توسعه شبکه‌ای بنادر و حمل و نقل دریایی کشور و توسعه روابط بین بنادر مختلف در قالب فعالیت ترانزیتی، به عنوان یک سیاست محوری در سازمان پایه گذاری شده، که کاربرد و ضرورت بسیار زیادی هم در استان هرمزگان دارد.»

### رشد ۲۳ درصدی عملکرد بندر شهید رجایی پس از برجام

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران با تاکید بر این که رشد عملکرد بندر شهید

محمد سعید نژاد، در خصوص برنامه‌های آتی بندر شهید رجایی گفت: «سه پروژه مهم شامل بخش ترمینال کانتینری، بخش نفت و بخش مواد معدنی در این بندر داریم که به طور جدی در حال بررسی است.»

این مقام مسئول در خصوص پروژه بخش ترمینال کانتینری، بیان کرد: «در حالی ترمینال ۲ در بندر شهید رجایی ساخته شد که تجهیزانش تا مین نشده بود و بعد از برجام و تأثیرات مهم آن در شرایط و روابط اقتصادی کشور، توانستیم بهترین تجهیزات موجود در دنیا از جمله ۱۸ دستگاه گنتری کرین را با رعایت تمام نظامات مالی معاملاتی دولت و سازمان بنادر و دریانوردی خریداری کنیم که امیدواریم در سال آینده وارد کشور شود.»

او در خصوص ترمینال ۳ بندر شهید رجایی افزود: «دو موضوع مختلف داریم، یکی مسئله ساخت اسکله که توسط سازمان بنادر و از محل منابع داخلی خود سازمان انجام خواهد گرفت و دیگری مسئله تجهیز و بهره‌برداری این ترمینال است که تقریباً هزینه‌ای معادل با ساخت اسکله را دارد و تصمیم به واگذاری آن به بخش خصوصی گرفته‌ایم که آخرین اقدامات آن انجام شده و حدود ۸۰ تا ۹۰ روز آینده فراخوان عمومی آن در قالب یک کنسرسيوم داخلی و بین المللی شکل خواهد گرفت که بتواند به طور هم‌زمان بهره‌گیری از امکانات داخلی و استفاده از دانش، تکنولوژی و شبکه تجاری جهانی را داشته باشد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «فراخوان مربوط به انتخاب پیمانکار بهره‌برداری ترمینال ۱ و ۲ هم موضوع مهمی است که می‌تواند نقش اساسی در توسعه فعالیت‌ها و ارتقای میزان عملیات این بندر داشته باشد، این فراخوان به زودی انجام خواهد شد.» سعید نژاد با تاکید بر اهمیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش بانکرینگ (سوخت‌رسانی با کشتی‌ها و شناورها)، اضافه کرد: «در کنار تاسیس و ایجاد اسکله‌های نفتی در داخل بندر شهید رجایی، واگذاری بانکرینگ به بخش خصوصی جزء کارهایی است که در حال آماده‌سازی اسناد فنی مناقصه‌گذاری آن هستیم و امیدواریم بتوانیم ظرف سه ماه آینده این مناقصه را برگزار کنیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران در خصوص بخش مواد معدنی اذعان کرد: «مطالعات مشترکی بین سازمان بنادر و دریانوردی ایران و ایمیدرو (سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران) در حال انجام است تا حجم امکانات مورد نیاز پیش‌بینی شود.»



رجایی نسبت به سال گذشته حدود ۲۳ درصد بوده است، تصریح کرد: «این رشد به طور متناسب در همه بنادر کشور اتفاق نیفتاده است و با توجه به این که فعالیت بسیاری از شهرهای کشورمان مبتنی بر فعالیت دریا و بندر است، لازم است بتوانیم این رشد را در بقیه بنادر نیز گسترش دهیم که پایه و محور توسعه شان ایجاد بندار کوچک در سواحل است.»

### اهمیت ترانشیپ و ترانزیت کالا در توسعه بندار

سعید نژاد اذعان کرد: «راهکار توسعه این بندار این است که بتوانیم ترانشیپ کالابین بندار اصلی به ویژه بندر شهید رجایی و این بندار کوچک را فراهم کنیم.» معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که توسعه بندار کوچک در کشور نباید به گونه ای باشد که منجر به توسعه بندار بزرگ کشورهای دیگر شود، اضافه کرد: «یکی از محورهای رقابتی که مادر بندار بزرگ و هاب کشورمان داریم این است که فعالیتمان به گونه ای باشد که ابتدا بار به این بندار بیاید و از این بندار به بندار کوچک منتقل شود نه این که برای شکل گیری و توسعه بندار کوچک این بارها به بندار بزرگ کشورهای دیگر رفته و از آن جا به بندار کوچک ما بیاید.»

او در ادامه گفت: «این مسیر را طی دو-سه سال گذشته دنبال کردیم و به همین دلیل میزان عملکرد بندار کوچک ایران از طریق ترانشیپ کالا از بندار بزرگ مثل بندر شهید رجایی در این مدت رشد قابل توجهی داشته است، هرچند که میزان این رشد هنوز متناسب با انتظاری که ما در این بخش داریم نیست.»

این مقام مسئول، ترانزیت کالا را نیز یکی از محورهای اصلی فعالیت و توسعه بندار و به ویژه بندار هاب کشور عنوان کرد و افزود: «تامین تجهیزات و توسعه امکانات زیربنایی و هم اقدامات مربوط به تسهیل شرایط و مقررات به نحوی که بتوانیم با سرعت بالایی این کالاها را به مقصد نهایی و کشورهای هدف برسانیم از موضوعات مهم سازمان است.»

### تسریع در عملیات حمل و نقل کالا

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی ایران ضمن درخواست از همه مسئولان به خصوص استانداران برای برقراری جلسات لازم سازمان دهی این امکانات و تسهیلات هم به لحاظ سخت افزاری و هم نرم افزاری، افزود: «گاهی برای این که بتوانیم مشکلی را حل کنیم، مشکلات گسترده تری را به وجود می آوریم و سرعت را کم می کنیم، طرح هایی مثل سرعت ۲۰۰ کیلومتر در روز برای کالاهای ترانزیتی و طرح های دیگری از این قبیل که پیامدش از بین بردن مزیت های اصلی است.» او با اشاره به این که مسئله اصلی تنها جایگاه توسعه فیزیکی نیست، خاطر نشان کرد: «ایجاد تسریع در عملیات حمل و نقل کالا به عنوان یکی از محورهای اساسی در بخش توسعه منطقه و حمل و نقل، مسئله مهمی است که باید به آن توجه جدی تری کرد.»

### کاهش دخالت دولت و افزایش مشارکت بخش خصوصی

این مقام مسئول ضمن تاکید بر اهمیت توسعه فعالیت بخش خصوصی در بندار، بیان کرد: «عمده سرمایه گذاری سازمان بندار و دریانوردی ایران در آبرها، اسکله ها و تجهیزات اساسی روی اسکله ها است و به جز آن تمامی سرمایه گذاری هایی که طی ۱۰ تا ۱۵ سال گذشته هم در بندر شهید رجایی و هم بندار دیگر شده توسط بخش خصوصی انجام گرفته است و این ناشی از یک سیاست کلی، استراتژیک و راهبردی است که در آن مسیر و جهت گیری سازمان و دولت به سمت کاهش میزان دخالت دولت و افزایش میزان مشارکت بخش خصوصی در این حوزه است.» سعید نژاد با بیان این که مهم ترین ویژگی فعالیت در حوزه دریا محدود و محصور نبودن این فعالیت ها به خشکی و داخل سرزمین است، خاطر نشان کرد: «بخش خصوصی در این حوزه باید بزرگ، قوی و قابل رقابت با رقبای خارجی عمل کند چرا که این نوع فعالیت ها در حوزه ای جهانی قابلیت رقابت دارد و باید بتوانیم سرمایه گذاری ها و سرمایه گذارانی با این ابعاد در مجموعه فعالیت هایمان به وجود آوریم.»

### واگذاری فعالیت های داخل دریا به بخش خصوصی

او اظهار کرد: «گامی که امسال شروع کردیم و ادامه خواهد داشت این است که بخشی از فعالیت هایمان در داخل دریا را هم به سمت خصوصی سازی و واگذاری به این بخش پیش ببریم و اولین اقدامی که در این زمینه در سال جاری انجام گرفت واگذاری عملیات لایروبی بود که فاز اول آن از طریق مناقصه عمومی به کسانی که توانایی انجام این کار را دارند انجام گرفت و از اقدامات بعدی که امیدواریم تا پایان سال بتوانیم انجام دهیم این است که بقیه فعالیت ها شامل عملیات یدک کشی،

عملیات راهنمایی و عملیات خدمات کشتی را هم به بخش خصوصی واگذار کنیم و سازمان بندار و دریانوردی ایران تنها موضعی حاکمیتی، نظارتی و کنترلی بر فعالیت های این حوزه در پیش بگیرد.»

### ایجاد شرایط رقابتی با حذف تعرفه ها، سیاستی برای جذب سرمایه گذار

این مقام مسئول با اشاره به این که بیشتر فعالیت های سازمان بندار و دریانوردی در قالب تعرفه انجام می شود، افزود: «وجود بخشی از این تعرفه ها به دلیل موقعیت حاکمیتی سازمان و انحصاری بودن این فعالیت ها ضرورت دارد و باید انجام شود اما با بررسی هایی که داشتیم متوجه شدیم حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد از دفترچه تعرفه هایمان قابلیت حذف، آزادسازی و واگذاری به بازار را دارد.»

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی ایران با بیان این که حذف تعرفه ها از سیاست های اصولی و اساسی سازمان است، اضافه کرد: «شرکت ها و نهادهای خصوصی ارایه کننده خدمات می توانند در یک تعامل با صاحبان کالا و با توجه به قوانین و نظامات خودشان و صاحبان کالا نرخشان را تغییر دهند و امیدواریم که شاهد بهبود قیمت ها و ارتقای کیفیت و کارایی فعالیت های این حوزه باشیم.» او همچنین ادامه داد: «این واگذاری باعث ایجاد شرایط رقابتی خواهد شد و صاحبان بخش خصوصی این امکان را خواهند داشت که بتوانند با شرکت های دیگر در این زمینه رقابت کنند و در ایجاد انگیزه برای جذب سرمایه و سرمایه گذار نقش مؤثر و مهمی را داشته باشند.»

### ۹۰ درصد عملیات مسافربری دریایی کشور در استان هرمزگان است

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که حدود ۹۰ درصد عملیات مسافربری دریایی کشور در استان هرمزگان است، افزود: «به دلیل وجود جزایر زیبا و جذابی که در این منطقه وجود دارد و سرمایه گذاری های خوبی که در این حوزه انجام گرفته است، تراکم سفرهای دریایی و استقبال مسافران در این منطقه بالاست، اما ظرفیت این منطقه بیش از آن است که به شرایط موجود اکتفا کنیم و به همین خاطر در مصوباتمان تشویق های لازم را برای جذب سرمایه گذار در حوزه مسافربری در نظر گرفته ایم و از طرف دیگر تنوع در خدماتی که در حوزه مسافربری دریا ارایه می شود یکی از ضرورت هایی است که باید توجه بیشتری به آن شود، برای مثال ایجاد تنوع در نوع خدمات، ایجاد خطوط مختلف بین جزایر، استفاده از شناورهای مختلفی با قابلیت حمل مسافر، بار و وسایل نقلیه.»

سعید نژاد خاطر نشان کرد: «سازمان بندار و دریانوردی، دولت، وزارت راه و شهرسازی و استانداری همه در راستای ارتقای وضعیت خدمات، خطوط و شناورهای مسافربری استان هرمزگان هم نظر و هم فکر هستند و آمادگی خود را برای تحقق این مهم اعلام داشته اند.»

### برای حفظ ایمنی در دریا سرمایه گذاری های بیشتری می کنیم

این مقام مسئول در خصوص مسئله ایمنی در دریا گفت: «از سیاست های جدی که سازمان بندار و دریانوردی در آن سرمایه گذاری کرده و در آینده نیز سرمایه گذاری های سنگین و طولانی بیشتری خواهد داشت، خرید تجهیزات ایمنی در دریاست.» او افزود: «با توجه به حمایت هایی که مجلس شورای اسلامی در حوزه دریا داشتند و خواهند داشت، در حال خرید حدود ۸۰۰ میلیون دلار تجهیزات و امکانات برای مجموعه سواحل در سال جاری هستیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: «از جمله تجهیزاتی که سازمان در حوزه ایمنی در دریا، در دست خرید دارد و تمام مراحل اولیه فراخوان آن فراهم شده، بالگردهای امداد و نجات و شناورهای جستجو و نجات مادر است که برای منطقه ای مثل خلیج فارس و دریا ی عمان نیازی جدی به شمار می رود.» او توجه به مسئله ایمنی در دریا را امری مهم دانست و تاکید کرد: «این مسئله امری نیست که نسبت به آن بی تفاوت باشیم و مردم را بدون داشتن پوشش حفاظتی مناسب و رعایت ضوابط ایمنی و مقررات، وارد آب های سرزمینمان کنیم.»

### ساخت و سازهای بی رویه در حریم سواحل

مدیرعامل سازمان بندار و دریانوردی ایران مسئله حفظ سواحل را نیز از موضوعات مهم دیگری که باید به صورت جدی به آن پرداخت، دانست و بیان کرد: «از مشکلات اصلی ما در این حوزه ساخت و سازهای بی رویه ای است که در حریم سواحل اتفاق می افتد و ما برخلاف میل باطنی مان و برای حفظ حقوق مردم و حفظ ایمنی و امنیت سواحل مجبور به پیگیری این تخلفات از طریق مراجع قضایی هستیم.»





ده فروند کشتی به ناوگان ملی کشور اضافه می‌شود

## قرارداد پر حاشیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و هیوندای

جهانگیری به بیان جزئیات قرارداد کشتیرانی ایران با کره پرداخت و گفت این قرارداد در سال ۲۰۰۸ (دولت محمود احمدی نژاد) امضا شده است. این حرفی است که پیش‌تر مشاور مدیرعامل کشتیرانی ایران به آن اشاره کرده بود. او گفته بود این قرارداد قدیمی است و پولی را که به واسطه تحریم‌ها در کره فریز شده بود، زنده کرده ایم. علی‌اکبر غنجی علاوه بر این گفته بود شرکت‌های داخلی تاکنون به تعهدات خود عمل نکرده‌اند و اگر هم وارد این کار شوند، باز هم از ما پول می‌خواهند اما ما بدون پرداخت یک ریال پول در دور اول، این قرارداد را منعقد کردیم.

### ادعای خسارت شرکت کره‌ای

معاون اول رئیس جمهور همچنین با اشاره به موضوع قرارداد کشتی سازی با شرکت کره‌ای، خاطر نشان کرد: «این قرارداد مربوط به سال ۲۰۰۸ است و در آن زمان بیش از ۲۵ درصد از مبلغ قرارداد به شرکت کره‌ای پرداخت شد و پس از آن به دلیل تحریم‌ها امکان پرداخت مابقی مبلغ قرارداد فراهم نشد و چون این شرکت کره‌ای، ساخت کشتی را آغاز کرده بود، علیه ایران شکایت و ادعای خسارت کرد و اخیراً پس از توافق برجام مذاکرات جدیدی با این شرکت انجام و مقرر شد این شرکت از شکایت خود صرف نظر کند و خوشبختانه پذیرفته شد که این قرارداد با کاهش ۲۵ درصدی در مبلغ اجرا شود.» جهانگیری کشتی سازی را یکی از رشته‌های مهم صنعتی ایران برشمرد و گفت: «زیرساخت‌های خوبی در این رشته صنعتی در کشور ایجاد شده است و باید از شرکت‌های فعال در این زمینه حمایت کنیم و برای تأمین مالی پروژه‌های مرتبط با کشتی سازی راه‌حلی پیدا کنیم و امیدوارم بتوانیم با این گونه اقدامات به یکی از کشورهای خوب در زمینه کشتی سازی تبدیل شویم.»

روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، بر اساس قرارداد گروه صنایع سنگین هیوندای، بزرگ‌ترین گروه کشتی سازی جهان اعلام کرد: روز ۱۹ آذر ۱۳۹۵ قرارداد ساخت کشتی‌های کانتینری مگاسایز ۱۴ هزار و ۵۰۰ TEU و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی ۴۹ هزار تنی را با تأمین مالی بانک‌ها و شرکت‌های کره‌ای با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی خاورمیانه در سئول منعقد کرده است.

بر اساس این گزارش به درخواست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و به‌منظور توسعه صنایع کشتی سازی ایرانی، در کنار این قرارداد، شرکت کشتی سازی گروه صنایع سنگین هیوندای (HHI)، برنامه تبادل نظر و پیگیری همکاری فنی با یکی از یاردهای کشتی سازی داخلی را در دستور کار خود قرار داده است.

این گزارش می‌افزاید، کشتی‌های کانتینری سفارش شده، ابعادی برابر با ۳۶۶ متر طول، ۴۸٫۲ متر عرض و ۲۹٫۹ متر ارتفاع داشته و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی، ۱۸۳ متر طول، ۳۲٫۲ متر عرض و ۱۹٫۱ متر ارتفاع دارند. کشتی‌های کانتینری در یاردهای کشتی سازی HHI و تانکرهای حمل مشتقات نفتی و محمولات شیمیایی در یاردهای HMD در شهر اولسان کره، منطبق با آخرین استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، شامل مقررات محدود کننده انتشار گازهای NOx ساخته می‌شوند.

شرق: در پی گله‌گذاری قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا از بستن قرارداد ساخت ۱۰ فروند کشتی با هیوندای کره و خائن دانستن هر آن کس که توان داخلی را نادیده بگیرد از سوی فرمانده آن، معاون اول رئیس جمهور در دوازدهمین همایش سراسری مدیران این قرارگاه، پاسخ سردار عبداللهی را داد. اسحاق



که متأسفانه بر اساس سند چشم‌انداز، امروز باید از رشد هشت درصدی اقتصاد برخوردار می‌بودیم اما در حال حاضر رشد اقتصادی کشور حدود سه درصد است و مجموع این چالش‌ها به ما حکم می‌کند همه کسانی که به ایران علاقه‌مند هستند، باید تلاش کنند تا بتوانیم قدم‌های بزرگ برداریم.»

معاون اول رئیس‌جمهور با تأکید بر این که مجموع چالش‌های اقتصاد کشور با نسخه‌ای که مقام معظم رهبری آن را ابلاغ کردند، حل شدنی است، اظهار کرد: «سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی قادر است ایران را در برابر همه چالش‌های اقتصادی محافظت کند.»

### دستگاه‌ها خود را بازخواست کنند

جهانگیری افزود: «همه دستگاه‌ها که خود را در برابر مقام معظم رهبری مسئول می‌دانند، باید بررسی کنند و خود را مورد بازخواست قرار دهند که چه قدمی در راستای اجرای اقتصاد مقاومتی برداشته‌اند و نباید به دنبال اشکال و ایراد و بازخواست دیگران باشند.»

### تأمین مالی یک ساعته وزارت نفت

معاون اول رئیس‌جمهور افزود: «وزارت نفت در اسفندماه سال گذشته در بورس اعلام کرد پنج هزار میلیارد تومان نیاز دارد و در کم‌تر از یک ساعت مردم این منابع مالی را تأمین کردند و این یعنی اگر مردم اطمینان پیدا کنند، دارایی‌های خود را در اختیار اجرای طرح‌ها قرار خواهند داد.»

### کارنامه قرارگاه خاتم‌الانبیاء در خشان است

معاون اول رئیس‌جمهور در ادامه با اشاره به کارنامه درخشان قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء، گفت: «قرارگاه خاتم در کارنامه خود اجرای فازهای ۱۵ و ۱۶ پارس جنوبی را دارد و در غرب کشور نیز از آذربایجان غربی تا ایلام و خوزستان، مهم‌ترین طرح‌های آب‌و‌خاک و اجرای انواع و اقسام سدها و پروژه‌های آب‌رسانی به وسیله این قرارگاه در دست اجراست و با تکمیل و اجرای این طرح‌ها، تحولی در غرب کشور رخ خواهد داد.»

وی اضافه کرد: «طرح‌های آب و خاک در غرب کشور با یک تدبیر سرعت پیدا کرد و مقام معظم رهبری موافقت کردند که هشت میلیارد دلار از صندوق توسعه ملی برای اجرای این طرح‌ها اختصاص پیدا کند و خوشبختانه با این اتفاق، امروز هیچ محدودیتی در طرح‌های غرب کشور وجود ندارد.»

معاون اول رئیس‌جمهور یکی از مهم‌ترین سیاست‌های دولت که در برنامه ششم توسعه نیز لحاظ شده را توسعه خطوط ریلی کشور عنوان کرد و گفت: «قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء نیز باید به موضوع توسعه ریلی به‌عنوان یکی از بخش‌های محوری توجه کند و در این زمینه فعالیت خود را افزایش دهد.»

معاون اول رئیس‌جمهور با اشاره به گزارش فرمانده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء درباره طرح‌های در دست اجرا، گفت: «۵۵ طرح از سوی قرارگاه در دست اجراست که هر کدام از این طرح‌ها نقشی کلیدی در توسعه کشور دارد و خوشبختانه قرارگاه خاتم‌الانبیاء مصمم است این پروژه‌ها را در دولت یازدهم تکمیل و به بهره‌برداری برساند.»

جهانگیری در ادامه با اشاره به توجه دولت به استفاده از توان داخلی، گفت: «اصرار داریم هیچ قرارداد خارجی منعقد نشود مگر این که در اجرای آن از ظرفیت داخل استفاده شود و پیوست فناوری نیز در کنار این قرارداد باشد که این تصمیمات از مصوبات ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی است که ابلاغ شده است.»

### تاخیر ۱۳ ساله صدرا و ایزوایکو

در همین رابطه رئیس پروژه‌های طراحی و ساخت شرکت ملی نفت کش ایران هم گفته بود هم‌زمان با قراردادهای ایزوایکو، ساخت سه فروند نفت کش ۶۳ هزار تنی برای تردد در دریای خزر به کشتی‌سازی صدرا در نکاء از سوی شرکت ملی نفت کش ایران سفارش داده شد. قیمت هر کشتی ۴۰ میلیون دلار است که با توجه به افزایش قیمت فولاد، کشتی‌سازی ۱۵ میلیون دلار به قیمت هر کشتی اضافه کردند و گفتند اگر این مبلغ پرداخت نشود، هیچ کدام از کشتی‌ها را نمی‌سازند. محمد رشدی با اشاره به سفارش ساخت سه فروند نفت کش به کشتی‌سازی صدرا نیز اشاره کرد و افزود: «نزدیک به صد میلیون دلار به صدرا برای ساخت نفت کش پرداخت کردیم و اکنون حدود ۱۳ سال از آن سفارش‌ها می‌گذرد اما هنوز اولین کشتی نفت کش فرآورده بر تنها ۷۰ درصد و دومین کشتی فقط پنج درصد ساخته شده است و از ۶۲۴ بلوک سه کشتی ۶۳ هزار تنی در شمال، تنها ۶۸ بلوک ساخته شد.»

### خلف وعده ۱۲ ساله ایزوایکو

نماینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در برنامه پایش درباره سفارش ندادن کشتی به شرکت‌های داخلی گفت: «توانمندی بنگاه‌های داخلی برای طراحی و ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما کافی نیست.» محمدعلی بیگی درباره علت سفارش به شرکت خارجی و استفاده نکردن از توان داخلی گفت: «سفارش‌های ۱۲ سال پیش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت کش، به کشتی‌سازان داخلی گواه حمایت کشتیرانی‌ها از این صنعت است، سفارشات که البته تاکنون به سرانجام نرسیده است.»

نماینده کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افزود: «ما قبلاً سفارش‌هایی برای ساخت دو فروند نفت کش به مبلغ هر کدام ۳۰ میلیون دلار که سال شروع قرارداد آن ۸۳ بوده، به شرکت ایزوایکو دادیم که قرار بود ۲۴ ماهه این دو فروند کشتی را تحویل دهند که تاکنون بعد از ۱۲ سال این اتفاق نیفتاده است.»

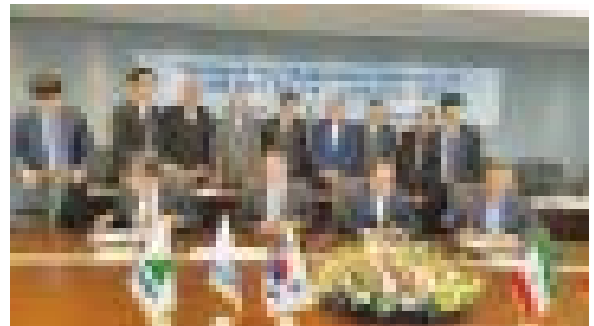
### قرارگاه خاتم نباید عرصه را بر بخش خصوصی تنگ کند

بعد از واکنش به قرارداد با کره، اسحاق جهانگیری نگاهی به عملکرد این قرارگاه در حوزه اقتصادی داشته و گفته قرارگاه خاتم نباید عرصه را بر بخش خصوصی تنگ کند. معاون اول رئیس‌جمهور با ابراز تأسف از بدهکاری دولت به پیمانکاران گفت: «یکی از بزرگ‌ترین پیمانکاران کشور قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء است که مجموع طرح‌های در دست اقدام آن حدود ۱۲۰ هزار میلیارد تومان است و بدهی دولت به این پیمانکاران و بانک‌ها هر روز اضافه شده و بانک‌ها نیز در شرایط بدی به سر می‌برند.»

جهانگیری با یادآوری این که اقتصاد ایران در دوران شکوفایی سالانه حدود ۶۰۰ هزار فرصت شغلی ایجاد کرده و گاهی نیز در یک دهه میزان اشتغال خالص ایجاد شده در حد صفر بوده است، گفت: «اگر بتوانیم سالانه یک میلیون فرصت شغلی ایجاد کنیم، حجم زیادی از بی‌کاری به کشور اضافه خواهد شد.»

### ایران رقبایی جدی در منطقه دارد

وی با اشاره به این که جمهوری اسلامی ایران رقبایی جدی در سطح منطقه دارد، تصریح کرد: «سند چشم‌انداز ۲۰ ساله و عقل سلیم حکم می‌کند برای رقابت با رقبای منطقه خود باید بتوانیم اقتدار اقتصادی خود را افزایش دهیم»





## توافق نامه خواهرخواندگی بنادر شهید رجایی و آنتورپ وارد فاز اجرایی می شود

در پایان این سفر، اراضی پشتیبانی، پایانه‌های مواد معدنی و کانتینری و همچنین طرح توسعه بندر شهید رجایی از جمله بخش‌های پیشرفته‌ترین بندر کانتینری ایران بود که مورد بازدید مدیران بندر آنتورپ بلژیک قرار گرفت.

تفاهم‌نامه خواهرخواندگی بین بنادر شهید رجایی و آنتورپ طی مراسمی با حضور مقامات ارشد دریایی و بندری دو کشور بیست و یکم تیرماه سال ۹۵ در محل سازمان بنادر و دریانوردی به امضاء رسید. در این مراسم، جزییات همکاری در قالب تفاهم‌نامه مورد بررسی و مذاکره طرفین قرار گرفت و پیش‌نویس اجرایی این تفاهم‌نامه تهیه شد.

بندر آنتورپ به عنوان دروازه ورود به اروپا با عملکرد ۸/۵ میلیون TEU کانتینر، در بین بنادر اروپا رتبه سوم و در دنیا در رتبه شانزدهم قرار دارد.

هیات اعزامی از کشور بلژیک به منظور ادامه مذاکرات برای اجرایی سازی توافق نامه خواهرخواندگی بنادر شهید رجایی و آنتورپ، با مدیرکل بندر هرمزگان دیدار و گفتگو کردند.

پس از گذشت حدود پنج ماه از امضای یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بین بنادر شهید رجایی و آنتورپ با حضور مقامات ارشد دریایی و بندری، دو کشور در محل سازمان بنادر و دریانوردی، «کریستوفر واترشوت» مدیرکل امور بین الملل بندر آنتورپ و «تام مونبالیو» معاون ارشد این بندر به مرکز استان هرمزگان سفر کردند.

این هیات در نشست مشترک با اله مراد عقیفی پور مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان دیدار و به بحث و تبادل نظر پرداختند و از نزدیک در جریان آخرین وضعیت توسعه این بندر قرار گرفتند.

محمدعلی اصل سعیدی پور معاون امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز گزارشی مبنی بر ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بندر شهید رجایی و همچنین آخرین دستاوردهای عملیاتی این بندر را به اعضای این هیات اروپایی ارائه کرد.

اعضای هیات بلژیکی، هدف از این سفر را ادامه مذاکرات به منظور اجرایی سازی تفاهم‌نامه خواهرخواندگی و همچنین نگارش برنامه عملیاتی در این رابطه عنوان کردند.

در ادامه طی یک جلسه کارشناسی، پیش‌نویسی از یک برنامه عملیاتی بر اساس مفاد تفاهم‌نامه در زمینه مباحث تحلیل وضعیت بازار و فعالیت‌های دو بندر، حجم عملیات در آینده و حال، آموزش و توسعه منابع انسانی، ساختار آموزشی مدیران، زمینه‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و توسعه فعالیت‌های بندری و دریایی، تبادل تجارب عملیاتی و مدیریتی، نحوه راه‌اندازی بندر هوشمند (Smart Port) و تشکیل کارگروه‌های اجرایی و هم‌اندیشی تهیه شد.



روابط عمومی بندر انزلی:

حسین چراغی، مدیرکل بندر و دریانوردی استان گیلان گفت: «طی هشت ماه نخست امسال، بندر استان گیلان در مقایسه با سایر بندر کشور در شمال و جنوب دارای بیشترین میزان نرخ رشد بوده‌اند و این بندر کماکان روند روبه رشد خود را در زمینه تخلیه و بارگیری کالا طی می‌کنند.»

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاونت دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از نجات سرنشینان قایق صیادی خبر داد و گفت: «با اعلام خبر افراد مضطر در دریای مبنی بر سرگردانی افراد قایق صیادی با سه نفر سرنشین در ۲۲ مایلی بندر چابهار بلافاصله عملیات جستجو توسط شناور ناجی ۵ آغاز شد. پس از دو ساعت و نیم کار عملیاتی جستجو شناور همراه سه سرنشین پیدا و به منطقه ایمن انتقال داده شدند.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

الهیار اسعدی، معاونت دریایی و بندری امیرآباد با اعلام این که منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در نیمه اول آذرماه سال جاری با پهلوی ۴۲ فروند کشتی، رشد ۲۰ درصدی ورود کشتی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته، به ثبت رسانده است، گفت: «در همین مدت افزایش ۳۲ درصدی تخلیه کشتی و استفاده مناسب از امکانات و توان بالقوه عملیاتی، این بندر توانسته جایگاه عملیاتی متمایزی را در بین صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی به دست آورد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

الهیار اسعدی معاون دریایی و بندری بندر امیرآباد در جمع هیات سرمایه‌گذار روسی با تأکید بر آمادگی بندر امیرآباد در پذیرش سرمایه‌گذاران در بخش‌های مختلف خاطر نشان کرد: «بندر امیرآباد به عنوان استراتژیک‌ترین بندر شمال کشور و اتصال به شبکه راه‌آهن سراسری جاذبه‌های فراوانی را برای سرمایه‌گذاران و صاحبان کالا ایجاد کرده است.» در ادامه این جلسه سرمایه‌گذاران روسی با مناسب ارزیابی کردن امکانات بندر امیرآباد، بر صادرات مواد معدنی از قبیل سنگ‌آهن و کروم و واردات آهن‌آلات و چوب از طریق بندر امیرآباد میان ایران و روسیه تأکید کردند.



## بندر استان بوشهر به تجهیزات اطفای حریق مجهز شدند

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در اولین همایش گرامیداشت روز آتش نشان که به میزبانی بندر بوشهر برگزار شد، گفت: «با توجه به این که همه بندر استان بوشهر به اطفای حریق مجهز شدند، برنامه‌ریزی برای تجهیز بیشتر این بخش در دستور کار این سازمان است.»

محمد سعید نژاد، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی افزود: «در سفر به استان بوشهر مباحث مختلفی در ارتباط با بندر این استان بخصوص در زمینه ایمنی و ایجاد امکانات و تجهیزات مورد نیاز اطفای حریق و تامین ماشین‌آلات بررسی و مدنظر قرار گرفت. او با اشاره به افزایش تجهیزات ایمنی و اطفای حریق در بندر کشور بیان کرد: «در این ارتباط با تلاش‌های صورت گرفته در صدد هستیم که تجهیزات دریایی، خشکی و هوایی پیشرفته در بخش امداد و نجات و رسیدگی به حوادث و سوانح در سطح بندر کشور استقرار یابد.»

سعید نژاد ادامه داد: «دو فروند بالگرد برای امداد و نجات هوایی- دریایی نیز امسال در بندر استقرار پیدا می‌کند که فرایند خرید این بالگردها که با تجهیزات پیشرفته و با قابلیت پرواز در شبانه‌روز هستند، طی شده است.» او ادامه داد: «با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته برای ارتقای ایمنی بندر و شناورها، ۵۳ دستگاه تجهیزات اطفای حریق پیشرفته خریداری و در بندر شمالی و جنوبی کشور مستقر می‌شود.»

سعید نژاد با اشاره به راه‌اندازی مانیتورینگ و شبکه پایش تصویری در بندر کشور گفت: «راه‌اندازی شبکه یاد شده در بندر کشور نقشی مهم در روند رسیدگی به حوادث و سوانح دریایی دارد.» او در بخش دیگری از سخنان خود گفت: «در نیمه نخست امسال عملیات بندری در کشور، ۲۵ درصد افزایش پیدا کرده و در این بخش ۱۵۰ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر مختلف تخلیه و بارگیری شده است که از این میزان ۸۰ میلیون تن آن را کالای غیرنفتی تشکیل می‌دهد.»



با هدف انتقال تجربیات صورت گرفت:

## نشست مشترک معاونت‌های توسعه مدیریت و منابع بنادر شهید رجایی و نوشهر

نشست مشترک معاونان توسعه مدیریت و منابع بنادر شهید رجایی و نوشهر با هدف انتقال تجربیات و بهره‌گیری از خرد جمعی به میزبانی مجتمع بندری شهید رجایی در تاریخ پانزدهم آذرماه برگزار شد. در این نشست صمیمانه که در سالن جلسات مهمانسرای اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان برگزار شد، حمیدرضا محمد حسینی معاون توسعه مدیریت و منابع این اداره کل ضمن تبریک حلول ماه ربیع‌الاول هدف از برگزاری چنین جلساتی را استفاده و آرایه توفیقات به دست آمده و بهره‌گیری از مدل‌های موفق با استفاده از خرد جمعی و انتقال تجربیات موفق در بین بنادر برشمرد و تصریح کرد: «با توجه و وسعت کار در معاونت‌های توسعه مدیریت و منابع بنادر کشور، لزوم برگزاری جلسات مشترک و تشریح عملکرد واحدهای زیر مجموعه و تدوین یک برنامه نظام‌مند با استفاده از تجربیات، ضرورت دارد.»

معاون توسعه مدیریت و منابع اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به این که مطالب مطرحه در این جلسه در قالب صورت جلسه تنظیم و در اختیار سازمان مرکزی و بنادر دیگر قرار خواهد گرفت، افزود: «بخش‌های مختلف نظیر اداره امور مالی، اداری، اموال و امور عمومی اقدامات شاخص خود را تشریح و مدل‌های موفق در هر حوزه برای بهره‌گیری دیگر همکاران و اقدامات مطلوب کارکنان بنادر دیگر، جمع‌بندی و برای تدوین یک برنامه نظام‌مند در اختیار همکاران قرار خواهد گرفت.»

در بخش دیگری از این نشست سیاوش رجبی معاون توسعه مدیریت و منابع بندر نوشهر نیز ضمن قدردانی از میزبانی شایسته همکاران بندر شهید رجایی اظهار داشت: «با توجه به حجم بالای فعالیت در ابعاد مختلف تجاری، اداری و نیروی انسانی در مجتمع بندری شهید رجایی استفاده از تجربیات همکاران پرتلاش در این بندر می‌تواند تاثیر به‌مراستب بیشتری از دوره‌های آکادمیک داشته باشد؛ از این رو با هماهنگی صورت گرفته برگزاری این نشست مشترک و بهره‌گیری از تجربیات همکاران در بندر شهید رجایی در دستور کار قرار گرفت.»

لازم به ذکر است، تشریح اقدامات صورت گرفته در ادارات مختلف معاونت توسعه مدیریت و منابع دو بندر به‌منظور یافتن راهبردها و سازکارهای جدید از دیگر برنامه‌های این نشست بود.



معاون امور بندری و مناطق ویژه در آستانه روز حمل و نقل خبر داد:

## انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری بیش از ۳۰ هزار میلیارد ریالی

در بیست و نهم آذرماه سال جاری قرار است، مراسمی به مناسبت روز ملی حمل و نقل و با حضور وزیر راه و شهرسازی، اعضای هیات ریسه کمیسیون عمران و فراکسیون دریایی و بندری، اعضای انجمن‌های صنفی مرتبط با امور حمل و نقل، تعدادی از معاونان وزارت راه و شهرسازی و مدیران شرکت‌های غیردولتی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی برگزار شود.

جلیل اسلامی معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر در گفت‌وگو با ماهنامه بندر و دریازمن اعلام انعقاد قراردادهای سرمایه‌گذاری بیش از ۳۰ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی در بنادر کشور طی این مراسم، افزود: «در این مراسم که به‌منظور تقدیر از اقدامات و خدمات شایسته جامعه بندری و دریایی، به‌عنوان مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره حمل و نقل کشور و به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار می‌شود، گزارشی نیز از امضا و مراحل اجرایی سازی دالان حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی میان سه کشور ایران، هند و افغانستان (موسوم به توافقنامه چابهار) نیز آرایه خواهد شد.»

اسلامی افزود: «دستاوردهای بندری و دریایی دولت تدبیر و امید در دوره پساابرام و تبیین سرمایه‌گذاری ۷۰۰ میلیون دلاری در بنادر کشور به‌ویژه در بندر چابهار در این مراسم تشریح می‌شود.»

او با اشاره به این که گزارشی از اقدامات سازمان بنادر در حمایت از انعقاد قراردادهای ساخت شناورهای تجاری آرایه می‌شود، ادامه داد: «این گزارش در قالب استفاده از منابع وجوه اداره شده است و از دیگر برنامه‌های مراسم گرامی داشت روز ملی حمل و نقل است.»

این مقام مسئول با بیان اقدامات سال گذشته، تصریح کرد: «همچنین برای گرامی داشت هفته پژوهش قرار است دستاوردهای مهم صورت گرفته در این حوزه که با مدیریت و حمایت سازمان بنادر و دریانوردی در مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی این سازمان طی یکسال گذشته انجام شده رونمایی شود.»

او در پایان، انعقاد تفاهت‌نامه همکاری سه‌جانبه سازمان بنادر با دانشگاه جهانی دریانوردی و دانشگاه صنعتی شریف را از جمله برنامه‌های این روز دانست و گفت: «همچنین از طرح بزرگ اطلس تاریخی دریانوردی ایرانیان و طرح قایق ربات‌خودران به‌منظور کنترل، حفاظت و پایش عمق پای اسکله‌ها و حوضچه‌های بنادر، در این مراسم رونمایی می‌شود.»



## تعیین شعار روز جهانی دریانوردی

با حضور دکتر منصور آرمی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع یک‌صد و هفدهمین اجلاس شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی، برگزار شد. یک‌صد و هفدهمین اجلاس شورای آی‌مو از تاریخ پنجم تا هشتم دسامبر ۲۰۱۶ (۱۵ تا ۱۸ آذر ۱۳۹۵) در مقر آی‌مو در لندن برگزار شد. در این اجلاس موضوعاتی چون تصویب گزارش کار کمیته‌های (حفاظت محیط‌زیست دریایی و صندوق همکاری‌های فنی) MEPC ۷۰ و ۶۶ TC، نحوه محاسبه حق عضویت کشورها و تناژ آن‌ها، تعیین بودجه کاری آی‌مو و بودجه لازم حقوق و دستمزد در رده‌های پستی مختلف در دبیرخانه آی‌مو و گزارش برگزاری روز جهانی دریانوردی و مراسم موازی آن در ترکیه در سال ۲۰۱۶ و برگزاری روز دریانورد، الحاق کشور بلاروس به کنوانسیون موجد آی‌مو و سه کنوانسیون مهم آی‌مو (کشور ۱۷۲ ام عضو آی‌مو) و چالش‌ها، اولویت‌ها و چارچوب کاری آی‌مو در دوره شش‌ساله ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ مورد بررسی قرار گرفت. در همین راستا شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۸ میلادی توسط دبیر کل با عنوان Our heritage-Better shipping for better future پیشنهاد و مورد تصویب قرار گرفت. شایان ذکر است شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۷، Connecting Ships, Ports and People تعیین شده است.

## مانور شبانه جستجو و نجات در بندر امام خمینی (ره)

با اجرای مانور شبانه جستجو و نجات جان افراد مضطرب در دریا، عملکرد فردی نیروهای عملیاتی و توانایی تجهیزات شناسایی دید در شب، در شناورهای جستجو و نجات منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) بررسی و ارزیابی شد. معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به برگزاری مانور جستجو و نجات «آدم به دریا» طی آذرماه سال جاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) اظهار داشت: «در جریان این مانور، از دو فروند شناور که مجهز به دستگاه زنده‌یاب و برخوردار از کارکرد تجهیز FLIR بودند، بهره‌گیری شد تا کیفیت عملکرد این تجهیزات در این شرایط نیز ارزیابی شود.»



مهندس گرایلو با اشاره به اهداف واحد دریایی و بندری این اداره کل در راستای ارتقای ایمنی آبراه‌ها و کاهش میزان سوانح دریایی اظهار داشت: «این مانور به منظور افزایش آمادگی و توان عملیاتی مرکز جستجو و نجات دریایی، بدون اطلاع قبلی برگزار شد که طی آن، سرعت و واکنش نیروهای عملیات امداد دریایی این مرکز و همچنین کیفیت عملکرد آن‌ها در به کارگیری به هنگام از تجهیزات پیشرفته تحت اختیار ارزیابی شد.» او در تشریح چگونگی اجرای این مانور شبانه خاطر نشان نمود: «دو شناور شرکت کننده در این مانور، پس از دریافت پیام مبنی بر وقوع حادثه سقوط یک نفر در دریا، به محل وقوع سانحه عزیمت کرده و اقدام به جستجوی فرد افتاده در آب کرده که در این بین، عملکرد نیروهای عملیاتی مرکز جستجو و نجات دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) برای یافتن شی‌رها شده در آب، مثبت ارزیابی شد. استفاده از منور دستی توسط کارکنان شناورهای جستجو و نجات دریایی از دیگر بخش‌های آموزشی در این مانور به شمار می‌رود.»

### روابط عمومی بندر آبادان:

رضا سفاری، مدیر بنادر و دریانوردی آبادان با اعلام این خبر که عملیات لایروبی در اسکله‌های این بندر آغاز شده است گفت: «این پروژه از اهداف سال ۹۵ معاونت بندری و دریایی این مدیریت است که به منظور تعمیق اسکله‌های بندر آبادان و رسیدن به عمق مناسب برای افزایش پهلو دهی شناورهای باتناژ بالاتر انجام می‌شود. این پروژه با ارزش بیش از ۹ میلیارد و ۴۸۰ میلیون ریال توسط شرکت ترانشیپ پارس تیتیسی در ۴۰ هزار مترمکعب انجام می‌شود.»

### هفت دریا:

به گزارش مرین لینک یک کامیون بمب‌گذاری شده انتحاری در ورودی بزرگ‌ترین بندر سومالی منفجر شد، این انفجار که صبح یکشنبه (۱۱ دسامبر) رخ داد موجب کشته شدن حداقل ۲۹ نفر خدمه بندر شده است. پلیس محلی همچنین اعلام کرد که تعداد زخمی‌ها بیش از ۵۰ نفر است.

### روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اعلام توقیف لنج تجاری چوبی با نام آل عمران (AL-Imran) افزود: «طی بازرسی که از لنج تجاری عمران ثبت کشور کوموروس به عمل آمده مشخص شد در گواهینامه آن منطقه تردد نام جعلی خلیج عربی درج شده است. بر همین اساس شناور مذکور توقیف و طی هماهنگی‌های به عمل آمده با نماینده مرجع دریایی کوموروس در امارات متحده عربی منطقه تردد شناور در گواهینامه پس از تغییر نام جعلی خلیج عربی به خلیج فارس اصلاح و مالک شناور عذرخواهی کرد.»

### مانا:

رئیس‌جمهور طی نامه‌ای از رئیس سازمان انرژی اتمی خواست برنامه‌ریزی‌های لازم برای ساخت موتورهای پیشران هسته‌ای جهت بهره‌گیری در حوزه حمل‌ونقل دریایی را انجام دهند. دکتر حسن روحانی در این نامه که خطاب به رئیس سازمان انرژی اتمی ارسال شد، از او و سازمان تحت مدیریتش خواست برای مقابله با بدعهدی‌های آمریکا در اجرای تعهداتش و همچنین برای تحقق مصوبات شورای عالی امنیت ملی و هیات نظارت بر اجرای برنامه اقدامات لازم را انجام دهند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان خبر داد:

## پذیرش کشتی‌های ۱۲ هزار تنی در آینده‌ای نزدیک میسر می‌شود

حسین چراغی در دیدار با هیات تجاری چین اظهار کرد: «هدف از برگزاری این جلسه، معرفی کامل پتانسیل‌های بنادر استان گیلان بوده تا موجب ارتقای مبادلات تجاری بین دو کشور بشویم.»



مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به این که بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری از طریق دریانوردی می‌گیرد افزود: «موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران و وجود دریا در شمال و جنوب کشور، موجب افزایش پتانسیل و توجه تجار به بنادر کشور شده است.»

او یادآور شد: «حضور جمهوری اسلامی ایران در مسیر کریدورهای بین‌المللی و قیمت ارزان برای تجار، موجب رضایت تجار و سرمایه‌گذاری آن‌ها در بنادر کشور می‌شود.»

چراغی با بیان این که استان گیلان در حوزه حمل و نقل دریایی پشتیبان هفت استان مجاور که به دریا دسترسی ندارند شده است، خاطر نشان کرد: «استان گیلان به دلیل دسترسی به دریا، واردات و صادرات هفت استان دیگر را پشتیبانی خواهد کرد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با اشاره به رشد روزافزون بنادر استان تصریح کرد: «هم‌اکنون بندرانزلی می‌تواند کشتی‌های شش هزار تنی را تخلیه و بارگیری کند که بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده و طرح توسعه بندر انزلی، در آینده بسیار نزدیک می‌توانیم کشتی ۱۲ هزار تنی را پذیرا باشیم.»

او در این ارتباط گفت: «اسکله‌های سوختی، مجتمع کشتی‌سازی، مخازن روغن خوراکی و غلات، اسکله‌های کانتینری و کالاهایی عمومی از برنامه‌های امسال اداره بنادر و دریانوردی هستند.»

چراغی با بیان این که استان گیلان یک استان دارای ظرفیت‌های گردشگری دریایی است، گفت: «مجتمع گردشگری دریا (مارینا)، ترمینال مسافری در حال ساخت و تکمیل است.»

مدیرکل اداره بنادر و دریانوردی گیلان با بیان این که بندرانزلی دارای مزایای ویژه‌ای نسبت به دیگر بنادر شمال کشور است، گفت: «وجود قوانین منطقه آزاد، فراهم نمودن تسهیلات ویژه برای تجار، معافیت مالیاتی، دسترسی به کشورهای CIS ارزان‌ترین بندر نسبت به بنادر شمال کشور و همچنین وجود تعامل مناسب و همکاری موثر میان سازمان‌های ذی‌مدخل در امر تجارت در سطح استان گیلان از ویژگی‌های بندرانزلی است.»

او با بیان این که بندر انزلی علاوه بر وجود خط جاده‌ای مناسب، در آینده نزدیک به شبکه ریلی وصل می‌شود و دارای ظرفیت‌های حمل و نقل چندوجهی می‌شود ادامه داد: «مطالعات ریل‌گذاری در بندر انجام شده و به‌زودی ساخت و اتصال آن آماده می‌شود.»

چراغی با بیان این که توسعه زیرساخت‌های بازرگانی در بندر انزلی به‌منظور صادرات هدفمند انجام می‌شود، خاطر نشان کرد: «ایجاد پایانه صادراتی و سردخانه، با حضور سرمایه‌گذاران بومی و خارج از استان انجام می‌شود.»

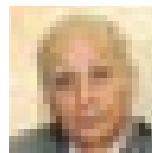
او با بیان این که در بررسی‌های انجام شده خط جدیدی برای واردات و صادرات از طریق بندر آکتائو تعریف شده است، اظهار داشت: «بندر آکتائو برای مبادلات تجاری با کشور چین مسیر مناسبی است زیرا موجب کاهش زمان حمل و نقل و قیمت تمام شده کالا از مبدأ چین به ایران می‌شود.»





## کاهش ۳۷ درصدی مصرف انرژی در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران از کاهش ۳۷ درصدی مصرف انرژی در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی خبر داد.



سیاوش رضوانی با اعلام این مطلب افزود: «بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته در زمینه مدیریت مصرف انرژی، استفاده بهینه و کاهش مصرف انرژی از خردادماه سال جاری در دستور کار معاونت فنی و نگهداری قرار گرفت.»

او افزود: «فاز اول پروژه شامل تفکیک و کنترل روشنایی تاورهای محوطه به سه بخش مستقل و انجام تغییرات تاسیساتی مورد نیاز بود که با توجه به ترافیک کاری و لزوم تامین روشنایی محوطه‌ها و به دلیل زیر بار نبودن ممتد همه پروژکتورها و همچنین از نظر تعویض لامپ‌ها و خارج از سرویس نیز هزینه کم‌تری متوجه بندر شد.»

رضوانی، جداسازی سیستم آبیاری و شستشوی محوطه و تجهیزات از آب شهری و استفاده از سیستم ثبت و کنترل شستشوی تجهیزات در بخش تعمیرگاه خشکی، تعیین حدود دمایی و مقدار روشنایی برای اماکن و دفاتر کاری اداری و شرکت‌های مستقر در محوطه‌های بندری و اطلاع‌رسانی به کارکنان شاغل در بخش‌های مختلف را از دیگر اقدامات صورت گرفته در راستای مدیریت مصرف انرژی برشمرد.

او تصریح کرد: «در فاز دوم، پروژه هوشمندسازی مصرف انرژی در دستور کار قرار گرفت که در مرحله مقدماتی با دعوت از شرکت‌های مختلف مجری سامانه‌های هوشمندسازی، امکان سنجی هوشمندسازی مصرف انرژی در حوزه آب، برق و گاز با استفاده از نصب سیستم مانیتورینگ و کنترل هوشمند نرم‌افزاری و جداسازی بخش‌های اداری با نصب انرژی میتر و ثبت اطلاعات مصرف مورد مطالعه قرار گرفت و اقدامات تکمیلی در حال انجام است.»

روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی: علی خدمتگزار، مدیر بندر منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اعلام امضای تفاهم‌نامه همکاری در زمینه‌های دریایی، بندری و سرمایه‌گذاری میان بندر امیرآباد و بندر آنکونا و با اشاره به این که سفر به دعوت استاندار مازندران و در پاسخ به بازدید اخیر هیات اقتصادی ایتالیا از بندر امیرآباد انجام شد، گفت: «در این تفاهم‌نامه با توجه به موقعیت ویژه بندر امیرآباد در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و دسترسی به کشورهای حوزه CIS انجام گرفت و یکی از بندهای این تفاهم‌نامه واگذاری زمین به سرمایه‌گذاران ایتالیایی برای استقرار صنعت ساخت کشتی‌های مسافری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد است.»

مانا:

رویترز به نقل از رئیس کشتیرانی مرسک دانمارک نوشت: «کشتیرانی مرسک با خرید کشتیرانی هامبورگ سوئد آلمان، قادر خواهد بود بخشی از ۶۰ درصد درآمدش را که به دنبال تقسیم این شرکت به دو بخش، جبران کند.» در راستای اجرای طرح بازسازی، کشتیرانی مرسک در سپتامبر سال جاری میلادی، از تصمیمش مبنی بر تقسیم به دو شرکت حمل‌ونقل و لجستیکی خبر داده بود.

مانا: رویترز در گزارشی نوشت: «در پی برخورد شناور ویتنامی موسوم به MV Thaison ۴ با قایق آندونزی در ایالت Java شرق آندونزی، سه تن جان خود را از دست داده و سرنوشت ۱۲ تن هنوز نامشخص است، شناور MV Thaison ۴، در حدود ۲۷ مسافر را در خود جای داده بود. عملیات جستجو و تحقیق با استقرار دو فروند شناور دریایی و یک فروند بالگرد ادامه دارد.»

روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان:

بسیستمین نشست سالیانه مسئولان و کارشناسان بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست و آتش‌نشانی سازمان بندر و دریانوردی از روز ۲۳ آذرماه در بندر شهید رجایی کار خود را آغاز کرده و تا روز پنج‌شنبه بیست و پنجم ماه جاری ادامه داشت. ارزیابی عملکرد سالیانه آتش‌نشانی و کمیته‌های بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست بندر، بررسی شاخص‌های آتش‌نشانی سازمان، همچنین بررسی شاخص HSE بندری به‌عنوان بخشی از شاخص‌های ۲۹ گانه اختصاصی ارزیابی عملکرد بندر از دیگر محورهای روز نخست این گردهمایی بود.





## راه اندازی سیستم های مانیتورینگ AIS بویه ها و چراغ های دریایی بوشهر

می توان به مسیریابی و تعیین موقعیت بویه ها در صورت آزاد شدن آن ها در دریا، قابلیت ایجاد بویه مجازی و امکان ارسال و دریافت اطلاعات از فاصله حداقل ۱۰۰ مایل دریایی اشاره نمود.»

محمد مهدی بنچاری عنوان کرد: «همچنین سیستم مذکور از قابلیت ارسال اطلاعات هواشناسی با فرمت IMO برای اهداف عملیاتی اداره مهندسی سواحل و بنادر و ارسال اطلاعات بویه های موج نگار نیز برخوردار هست.»

بنچاری گفت: «از دیگر مزایا و قابلیت های سیستم مذکور می توان به ارسال پیام حاوی اطلاعات نام بویه، شماره MMSI، موقعیت و غیره برای کشتی ها و مراکز کنترل، ارسال پیام حاوی اطلاعات وضعیت سولار، ولتاژ باتری، روشن/خاموش بودن چراغ دریایی و غیره برای مراکز کنترل، تیم نگهداری و مدیریت، ارسال پیام هشدار برای مراکز کنترل در صورت جابه جایی بویه از محل تعیین شده، مشاهده سوابق مسیرهای حرکتی اهداف، تعیین مسافت و فاصله بین اهداف مختلف در دریا بر اساس مایل دریایی، متر، کیلومتر و فوت، تعیین محدوده آلام برای هر بویه یا شناور در دریا، شناسایی شناور در صورت تصادم و آسیب رساندن به بویه ها، دریافت و مشاهده آلام های بویه های مجهز به سیستم، GSM گزارش گیری از سوابق وضعیت بویه ها، قابلیت ارسال وضعیت بویه ها از طریق ایمیل و SMS و تعیین میزان درصد آماده به کاری بویه ها در بازه های زمانی معین اشاره کرد.»

کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر سیستم مانیتورینگ AIS شناسایی اتوماتیک بویه ها و چراغ های دریایی را راه اندازی کردند.

محمد مهدی بنچاری، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در این باره گفت: «به منظور ارتقای ایمنی دریانوردی در آب های استان و با رویکرد بهبود مدیریت کیفی، یکپارچه سازی و تجمیع اطلاعات فنی و محیطی بویه ها و چراغ های دریایی و همچنین امکان استخراج گزارش های مدیریتی مورد نیاز به منظور کنترل آماده به کاری تجهیزات و کاهش هزینه های بازرسی و تعمیرات پیشگیرانه، سیستم شناسایی اتوماتیک بویه ها و چراغ های دریایی در آب های استحقاقی استان بوشهر راه اندازی شد.»

بنچاری افزود: «سیستم مانیتورینگ راه اندازی شده، مطابق با استانداردهای بین المللی (IEC، ITU، IALA...) بوده که مشتمل بر شش مرکز کنترل فرعی و یک مرکز کنترل اصلی مستقر در بنادر بوشهر، عسلویه، خارگ، گناوه، دیلم و دیر هست.»

او اضافه کرد: «با استفاده از سیستم مذکور، تعداد ۴۵ عدد بویه از طریق ارتباط رادبویی در باند فرکانسی VHF دریایی در سواحل و آب های استان بوشهر به صورت آنلاین مانیتور می شوند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در خصوص مزایای این طرح بیان کرد: «از مزایا و قابلیت های سیستم مانیتورینگ راه اندازی شده

روابط عمومی بندر لنگه:

"محمود صابری مدیر بنادر و دریانوردی غرب استان هرمزگان ضمن اعلام خبر اعطای میزبانی مائور ۳۰۰ ics در بندر لنگه گفت: «ICS یا سیستم فرماندهی حوادث یک نظام مدیریتی است که با اجرای کامل آن، یک مدیریت بحران توانمند به وجود می آورد که با کوچک ترین کار روزمره تا بزرگ ترین حوادث، انطباق پذیر است.»

مانا:

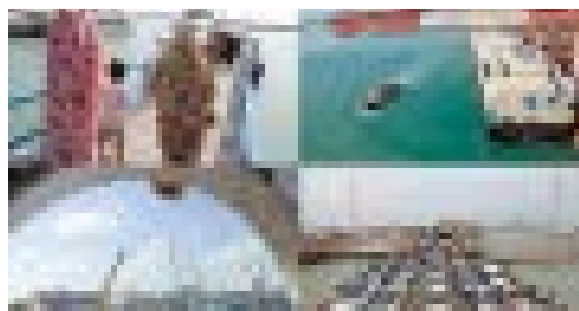
شرکت بین المللی حمل و نقل کاسکو با همکاری شرکت تجاری Hoi Tug چین و هلدینگ مالی کاسکو در این کشور ۱۰ واحد از سهام شرکت CSHT را به ارزش ۱۱۸ میلیون و ۴۰۰ هزار دلار هنگ کنگ برای افزایش سهام سرمایه خود خریداری می کند. بر اساس این گزارش، هلدینگ شرکت حمل و نقل کاسکو و Hoi Tug هر کدام برای خرید سهام مبلغ ۵۹ میلیون و ۲۰۰ هزار دلار هنگ کنگ را پرداخت خواهند کرد.

هفت دریا:

کشتیرانی مرسک دانمارک، غول کشتیرانی کانتینری دنیا، در نظر دارد کشتیرانی هامبورگ سوئد آلمان را از مالک آلمانی اش، خریداری کند. حضور قوی کشتیرانی هامبورگ سوئد در مسیر تجاری شمال-جنوب، برای کشتیرانی مرسک دانمارک جذاب است، تحلیل گران اقتصادی معتقدند، بزرگ ترین کشتیرانی کانتینری دنیا تجارت در محصولات یخچالی مانند محصولات گوشتی از برزیل، آرژانتین و موز از اکوادور را عاملی برای رشد و سودمی داند، بر همین اساس با کمک هامبورگ سوئد، جای پای بزرگ تر و قوی تری در این بخش برای مرسک در جهان ایجاد خواهد شد. یکی از مقامات کشتیرانی مرسک دانمارک هدف از چنین اقدامی را افزایش سهام بازار در چالش برانگیزترین زمان صنعت کشتیرانی در طول تاریخ دانست.

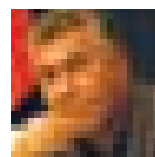
ماهنامه خبری تحلیل مسیر:

به گزارش مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بین المللی دریانوردی در هفتادمین نشست کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی خود در لندن اعلام نمود که قانون کاهش محتوای گوگرد به ۰,۵m/m۲، درصد از سال ۲۰۲۰ به اجراء خواهد آمد. به موجب این تصمیم محتوای گوگرد مجاز برای سوخت کشتی ها از ۲/۵ m/m۲ درصد که هم اکنون در سطح جهان اجرامی شود به مقدار ذکر شده بالا کاهش خواهد یافت. این تصمیم نشان دهنده تلاش سازمان بین المللی دریانوردی برای اطمینان از اجرای تعهدات زیست محیطی صنعت کشتیرانی است.



## جابه جایی ۶۴ میلیون تن کالا در هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از ثبت ۶۴ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری کالا با افزایش ۱۱ درصدی و ترابری ۱۲/۴ میلیون نفر سفر دریایی با پنج درصد رشد در کارنامه عملیاتی مجموعه بنادر این استان طی هشت ماه اخیر، خبر داد.



اله مراد عقیفی پور ضمن ارائه گزارشی از عملکرد مجموعه کل بنادر استان هرمزگان از آغاز سال ۹۵ تا ابتدای آذر ماه جاری، اظهار داشت: «طی این مدت، در مجموع، ۶۴ میلیون و ۳۱۶ هزار و ۹۱۲ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر این استان بارشده ۱۱ درصدی، تخلیه و بارگیری شد.»

او افزود: «از مجموع عملیات صورت گرفته در این بنادر، ۴۰ میلیون و ۷۸۰ هزار و ۹۲۹ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۳ میلیون و ۵۳۵ هزار و ۹۸۴ تن اختصاص به کالاهای نفتی دارد که به ترتیب ۱۵ و ۴ درصد افزایش به ثبت رسید.»

### رونق ۳۷ درصدی صادرات غیرنفتی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان حجم صادرات کالاهای غیرنفتی از طریق بنادر تجاری این استان طی هشت ماهه سال جاری را ۲۳۱ میلیون و ۳۸۷ هزار و ۷۰۴ تن با رشد ۳۷ درصدی اعلام کرد. او ادامه داد: «بیش از یک میلیون و ۲۱۲ هزار و ۱۸۸ تن کالای غیرنفتی ترانشیپ شد که افزایش ۵۹ درصدی را در این رابطه شاهد بودیم.» عقیفی پور همچنین بیان کرد: «طی مدت یاد شده، دو میلیون و ۸۹۹ هزار و ۳۷۶ تن انواع کالای غیرنفتی از طریق بنادر تجاری استان ترانزیت و پنج میلیون و ۸۷۶ هزار و ۶۱۱ تن نیز کابوتاژ شد.» این مقام مسئول اضافه کرد: «همچنین بیش از شش میلیون و ۳۵۱ هزار و ۷۶۰ تن کالای غیرنفتی وارد کشور شد.»

### رشد صادرات فرآورده های نفتی

عقیفی پور همچنین از حجم کل کالاهای صادر شده در بخش نفتی طی هشت ماهه سال جاری را ۹۱ میلیون و ۸۷۶ هزار و ۶۸۶ تن اعلام کرد و از افزایش ۱۸ درصدی این بخش از عملیات بندری خبر داد. او گفت: «طی این مدت، دو میلیون و ۱۴۸ هزار و ۴۵۰ تن انواع کالای نفتی وارد بندر شده است.»

### تردد بیش از ۲۵ هزار فروردین شناور در بنادر

او تعداد شناورهای ورودی به بنادر تجاری این استان طی هشت ماهه سال ۹۵ را بیش از ۲۵ هزار و ۹۱ فروردین اعلام کرد و افزود: «از این میزان، سه هزار و ۳۷۱ فروردین شناور بالای هزار تن و ۲۱ هزار و ۷۲۰ فروردین از کشتی های پهلو گرفته در بنادر تجاری هرمزگان، زیر هزار تن وزن داشته اند.»

عقیفی پور ضمن اشاره به رونق تردد شناورها به بنادر تجاری این استان، گفت: «پهلوگیری شناورها طی این مدت، در مجموع، ۱۷ درصد رشد داشته است.»

### ثبت ترابری ایمن ۱۲/۴ میلیون نفر سفر دریایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان خاطرنشان کرد: «از ابتدای سال جاری تا کنون، ترابری ایمن ۱۲ میلیون و ۴۱۵ هزار و ۱۱۹ نفر سفر در بنادر مسافری و چند منظوره این استان به انجام رسید که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، پنج درصد افزایش در حجم سفرهای دریایی را شاهد بودیم.»

باسخترانی دو متخصص بین‌المللی در سمینار آموزشی ایمنی و حفاظت دریایی:

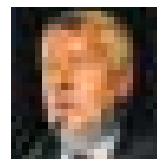
## جایگاه و اهمیت کلوپ‌های بیمه‌ای P&I تشریح شد

سمینار آموزشی ایمنی و حفاظت دریایی و نقش کلوپ‌های P&I (Protection and Indemnity Clubs) روز سه‌شنبه بیست و سوم آذرماه ۹۵ در محل آمفی تئاتر سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.



محمد راستاد، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با تشریح ریسک‌هایی که بخش‌های بندری و دریایی کشور با آن مواجه هستند، به خطراتی مانند تصادف شناورها با تجهیزات بندری یا افتادن بار در دریا یا آلودگی‌های زیست‌محیطی اشاره کردند که بیمه‌های انتفاعی برنامه‌ای برای پوشش آن‌ها ندارند اما به دلیل وجود حمایت‌های کلوپ‌های P&I قادر به ادامه حیات تجاری و جبران خسارت‌های وارد خواهند بود. او با اشاره به جایگاه کلیدی باشگاه‌های حمایت و جبران غرامت یا کلوپ‌های P&I در دریانوردی نوین و نقش حمایتی آن‌ها از مالکان شناورها در برابر ریسک‌هایی که شرکت‌های بیمه پوشش نمی‌دهند ابراز امیدواری کرد که سمینارهایی از این دست موجب افزایش دانش و آگاهی همه ذی‌نفعان به ویژه همکاران سازمان بنادر و دریانوردی شود.

گری استیونس  
مدیر امور دعاوی کلوپ‌های  
P&I و رییس کمیته فرعی  
امور نمایندگان محلی  
کلوپ‌های بین‌المللی



گری استیونس با اشاره به این که بیش از ۱۵۰ سال است که این کلوپ تشکیل شده و تا امروز به فعالیت خود ادامه می‌دهد، گفت: «وقتی به قرن نوزدهم نگاه می‌کنیم، متوجه این نکته می‌شویم که کشتی‌های انگلیسی از بزرگ‌ترین ناوگان‌ها بودند و بیمه‌نیاز داشتند. پس بیمه‌هایی مانند لویدز شکل گرفت، ارزش قیمت کشتی‌های رامی‌سنجیدند که آیا این کشتی سودآوری است یا اگر سانحه‌ای قرار بود اتفاق بیفتد می‌تواند جبران خسارت کنند و...»

او با اشاره به این که تقریباً ۷۵ درصد خسارت کشتی را پوشش می‌دادند و ۲۵ درصد می‌ماند، ادامه داد: «این طور شد که مالکان کشتی تصمیم گرفتند برای خود کلویی تشکیل بدهند تا جبران آن ۲۵ درصد باقی‌مانده را بکنند.»

به گفته استیونس در سال ۱۸۶۶ اولین کلوپ‌ها

تشکیل شد، در سال ۱۸۹۰ شرکت «بیل بر» و همکاران شکل گرفت. این کلوپ‌ها به صورت غیرانتفاعی هستند ولی نه آن‌طور که به فکر جیب خود باشند بلکه حمایتی برای افرادی که در این زمینه کار می‌کنند فراهم می‌کردند و در سال ۱۸۹۹ این الزام را در دستور کار قرار دادند که هر یک از مالکان باید عضو یکی از این‌ها باشد.

او ادامه داد: «این روند تا سال ۱۹۵۲ ادامه پیدا کرد اما باز هم مالکان کشتی مشکل داشتند، چون این اتفاقات خیلی دقیق نبود و گاهی اتفاقات غیرمنتظره‌ای رخ می‌داد البته اگر اختلاف نظر جایی برای دفاع تشکیلی می‌دادیم و...»

استیونس ریسک‌های که پوشش می‌دهند را شامل: - مسئولیت اشخاص به غیر از ملوانان - یدک‌کشی - آسیب و مرگ ملوانان - بیماری ملوانان - دستمزد و کشتی‌های شکسته، غرامت بیکاری - تعویض کردن و بازگشت - انحراف - همسر و فرزندان - مسافر قاچاق، فراریان و پناهندگان - نجات زندگی - جریمه - قرض‌بینه - برخورد با دیگر شناورها - آلودگی - برداشتن قسمت شکسته یا خرابی کشتی - کارگو - یدک‌کشی - مصادره - قانون Omnibus - پوشش ویژه برای سلورها - دعوی و کار و هزینه‌های قانونی - اموال ملوانان و دیگران - ...

### وقتی که سانحه‌ای اتفاق می‌افتد لازم است که این اتفاق مورد پوشش قرار گیرد

مدیر امور دعاوی کلوپ‌های P&I با اشاره به این که زمانی کشتی‌ها بادبانی بود و نفتی نبود گفت: «کشتی بادبانی نمی‌توانست آلودگی ایجاد کند اما حالا اوضاع فرق می‌کند. با توجه به شرایط، سیستم‌های مدیریت کشتی وجود دارد و فعالیت را

دنبال می‌کنند پس باید موسسه‌ای وجود داشته باشد که آن را پوشش دهد.»

به گفته او جابه‌جایی کشتی‌های مغروقه، کار دشواری است و در مورد جریمه هم بعضی جرایم اقتصادی یا دولتی که اگر اتفاق افتاده باشد بیمه آن را پوشش می‌دهد و باید به صلاح دید بازرسان کارشناسان برسد.

استیونس تاکید کرد: «اگر آن‌ها برای منفعتی این کار (جریمه) را انجام داده باشند آن را پوشش نمی‌دهیم ولی اگر اشتباهی رخ داده باشد و مشکل از جای دیگری باشد پوشش داده می‌شود.»

او به نکته جالبی اشاره کرد: «مثلاً اگر ببینم کشتی پارسال در موارد مشابه جریمه شده و امسال هم باز همان جریمه برای او در نظر گرفته شده است و از این که پارسال از آن درس نگرفته، پس آن را پوشش نمی‌دهیم.»

مدیر امور دعاوی کلوپ‌های P&I ادامه داد: «گاهی اتفاقات جدیدی رخ می‌دهد و تیمی برای این کار داریم که تصمیم می‌گیرند که آیا باید این اتفاق می‌افتاد یا خیر؟ مثلاً میلیون‌ها دلار خسارتی که دیده‌اند را می‌شود پوشش داد یا شاید واقعا حششان بوده است و ما نمی‌توانیم آن را پوشش بدهیم.»

استیونس گفت: «ما ۱۳ گروه داریم که در سال ۱۹۹۹ با هم متحد شدند و مالکان کشتی آمریکایی از اعضای نسبتاً جدید است.»

به گفته او کلوپ‌های استاندارد تحت پوشش شرکت‌های مادر کار می‌کنند که در واقع بخشی از آن هستند، فعالیت‌های آن‌ها به صورت اختصاصی در این زمینه قرار می‌گیرند.

استیونس با اشاره به این که سه نوع توافق‌نامه وجود دارد گفت: «این ۱۳ عضو ارشد، دویا سه بار در سال جمع می‌شوند و وظیفه آن‌ها این است که به مذاکرات کمک کنند و مسائل اجرایی را بررسی نمایند آن‌ها گاهی بایکدیگر رقابت نیز دارند.»

او ادامه داد: «در جلسه‌ای که با مالکان کشتی داشتیم، آن‌ها را به عضویت در P&I تشویق کردم.»

به گفته استیونس، به منظور رقابت سالم و مشارکت همیشه باید یک مدیری وجود داشته باشد. ما نمی‌توانیم به مشتری ۱۰ درصد تخفیف زیرمیزی بدهیم، اجازه نداریم غیر حرفه‌ای عمل کنیم هر کسی که خدمات بهتری ارائه کند مشتری تصمیم می‌گیرد که آن را انتخاب کند.

استیونس معتقد است: «رودی و خروجی این کلوپ‌ها و قراردادهای شفاف باشد، حساب‌ها هم



همین طور. برای دبیرخانه مشکل است که بیاید و بررسی کند. کلپ لندن همیشه صداقت را رعایت کرده برای همین معروف است و اگر از این اصل تخلفی کند جریمه می‌شود.»

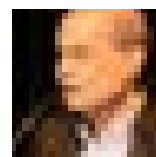
او ادامه داد: «همان طور که گفتیم رقابت می‌کنیم و کار را به صورت اشتراکی انجام می‌دهیم و پول از صندوق مشترک برداشته می‌شود. مالکان کشتی که عضو هستند حق عضویت پرداخت می‌کنند و بودجه از آن‌جا می‌آید.»

او اضافه کرد: «در P&I چند دعوی بزرگ داشتیم چون فعالیت بیشتر شده بود درآمد هم بیشتر شد پس جبران خسارت شد.» به اعتقاد او باید از قواعد مشابه‌ای استفاده کنیم، البته استثناهایی هم وجود دارد.

استیونس ادامه داد: «سیستم کلپ‌ها شبکه‌ای هستند، اولین مسئولی که فعالیتش را به صورت مکاتبه‌ای با ما شروع کرد در بلژیک بود اطلاعات را جمع‌آوری کرد و ما هم دیدیم اطلاعات دقیقی دارد و برای ما مناسب است.»

او گفت: «حدود سه میلیون دلار برای آلودگی غیرنفتی آمادگی داریم و برای آلودگی نفتی یک میلیارد دلار در نظر گرفتیم که برای این آلودگی پول کمی حساب می‌شود. آلودگی نفتی بسیار پر هزینه و پردردسر است.»

**شهاب مختاری**  
مدیر عامل شرکت Pacific Intermediaries and Consultants



مختاری در این مراسم از برگزار کنندگان تشکر کرد و گفت: «بالاخره حادثه رخ می‌دهد و هر حادثه‌ای که رخ می‌دهد می‌تواند

شرایط جدیدی را به وجود بیاورد.» او این‌طور ادامه داد: «وقتی حادثه‌ای رخ می‌دهد باید مقام مسئولی باشد که بتواند عمل کند و نکته مهم این است که مقامات بندری به‌عنوان مدعی از منافع عمومی دفاع می‌کنند. به‌خصوص وقتی سازمان‌هایی باشند که آشنایی کم‌تری با این تجارت داشته باشند، چون دریا باریسک عجیب است.»

مختاری گفت: «P&I فقط نسبت به شخص ثالث عمل می‌کند و نماینده بیمه‌گذار است. اگر یک شرکتی وجود دارد که ورشکست شده، قاعده این است که طلبکار مالک بیاید سمت پی‌اند‌آی و بگوید که ما می‌خواهیم خسارت را پرداخت کنید. پی‌اند‌آی هم می‌گوید من به مالک پرداخت می‌کنم آن هم به شما باید پرداخت کند.»

او با اشاره به این که باید ضمانت‌نامه از P&I گرفت می‌گوید: «اگر شما ادعایی دارید باید نسبت به یک کشتی خاص باشد. معلوم باشد مربوط به کدام کشتی است و گرنه P&I آن را پوشش نمی‌دهد.»

مختاری افزود: «بعد هم آن باید مکتوب باشد تا مثلاً به مالک ارایه بشود. اعداد ارقام باید مشخص و دقیق باشد.»

مدیر عامل شرکت Pacific intermediaries and Consultants معتقد است: «وقتی حادثه‌ای رخ داد، یک بازرسی مشترک داشته باشیم دو تا کارشناس بفرستیم یکی از مالک و دیگری از طرف خودمان که خسارت را تخمین بزند. اگر این رقم‌ها به هم نزدیک باشد، کلپ آن را راحت‌تر می‌پذیرد پس بهتر است آن دو کارشناس باهم مذاکره کنند به این دلیل که شاید کارشناسی دقت پایین‌تری داشته و قسمتی را نادیده گرفته است.»

به گفته او ما سه تا گزینه داریم:

#### LoU

ضمانت بانک  
وجه نقد

و وقتی رقم را مشخص کردیم، تصمیم می‌گیریم که کدام را انتخاب کنیم.

به عقیده مختاری، بسیاری از مالکان سعی می‌کنند از گارانتی بانک استفاده کنند و شارژ ماهیانه‌ای مثلاً دو یا سه هزار دلار بابت آن بپردازند. بعضی‌ها هم نامه می‌دهند البته اگر آن شرکت خیلی معتبر باشد می‌شود قبول کرد.

او تاکید کرد: «در LoU یادتان باشد قید کنید تا زمانی که شما نخواهید کنسل نشود، چون ممکن است مثلاً آن را گم کنید و دچار دردسر شوید.»

او ادامه داد: «همه چیز باید شفاف و دقیق باشد. هر چه روشن‌تر باشد بهتر است. طرف خارج از ایران است، باید این حق را به او بدهیم چرا که او می‌خواهد پرداخت کند و حق دارد که مدارک ما را نقد کند این به معنای دعوا نیست بلکه می‌تواند بررسی کند و...»

او در ادامه گفت: «اگر من می‌دانم ریسک من مثلاً ۶۰ عدداست از ۸۰ شروع می‌کنم تا به نزدیک‌ترین نقطه به ۶۰ برسم، مواردی هم که طرف ۶۰ را نمی‌پذیرد شک می‌کنم که نکند اون نکته‌ای را می‌داند که من نمی‌دانم پس باید آن را بررسی کنم.»

مختاری در پایان افزود: «پیشنهاد من این است که به‌جای شکایت از طریق مصالحه مشکلات را حل کنیم، من به‌عنوان یک وکیل و به چند دلیل این را می‌گویم، این‌طور هزینه حقوقی نخواهیم داشت و کاری که ممکن است چهار سال با دادگاه و... طول بکشد، شش ماهه می‌تواند حل و فصل شود و شما هم زودتر به پولتان می‌رسید.»



ضرورت‌ها و محدودیت‌ها در نگاه دولت و بخش خصوصی

## «حمل و نقل ترکیبی» در سالی که گذشت...

آن چه که در ادامه می‌آید گزیده‌ای از مهم‌ترین اظهارنظرهای مقامات دولتی و نمایندگان بخش خصوصی کشور در مورد فرصت‌ها، محدودیت‌ها و ضرورت‌ها و برنامه‌های مرتبط با حمل و نقل ترکیبی در کشور است. علاوه بر این در یک سال گذشته کشورهای همسایه و شرکای تجاری جمهوری اسلامی ایران نیز به دنبال آن بوده‌اند که از ثبات نظام حمل و نقل ایران در تمام روش‌های آن اطمینان حاصل کنند. این نوشتار چکیده مذاکرات، اظهارنظرها، گفتگوها و دیدگاه‌های تصمیم‌گیران، مجریان و ذی‌نفعان حمل و نقل ترکیبی کشور است که مرور آن‌ها برای ارزیابی رخدادهای آینده مفید خواهد بود.



ایران باید ایجاد شبکه‌های اقتصادی در جهان باشد. هر چه قدر هزینه‌دالان اقتصادی کشور را کاهش دهیم، در توجیه‌ناپذیری اقتصادی توسعه سواحل و بنادر جنوب خلیج فارس موفق‌تر بوده‌ایم. بنابراین توسعه بندر و سواحل، تنها توسعه تاسیسات نیست البته حتماً به تاسیسات نیاز داریم ولی نیاز اصلی ما، بیشتر توسعه بندر اقیانوسی مان یعنی چابهار است تا بندر خلیج فارس. ولی مهم‌تر از آن ایجاد شبکه اقتصادی حمل کالاست.

این اتفاقاتی که در بندر جنوب خلیج فارس با هزینه‌های سرسام‌آور واقع می‌شود، برای رهایی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از تنگه هرمز است. آن‌ها می‌خواهند بگویند ما داریم از پایین خلیج فارس و از طریق خشکی به یکدیگر وصل می‌شویم تا اتکالیمان به تنگه هرمز کم‌تر شود؛ آیا وظیفه ما ایرانی‌ها این نیست تا کم‌ترین وابستگی به تنگه هرمز را ایجاد کنیم؟ آیا لازم نیست بندر چابهار را توسعه دهیم؟

محمد سعید نژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی: «در حال حاضر ما چاره‌ای جز تجهیز و به‌روز کردن سیستم حمل و نقل

### آذرماه ۹۴ موضوع مهم ایجاد شبکه اقتصادی حمل کالاست



عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی: آن چه در این مذاکرات سیاسی بین‌المللی ایران و گروه ۵+۱ دنبال شد برداشتن نخستین گام و اصلاح شرایط برجرام و پسابرجام است. گام بعدی

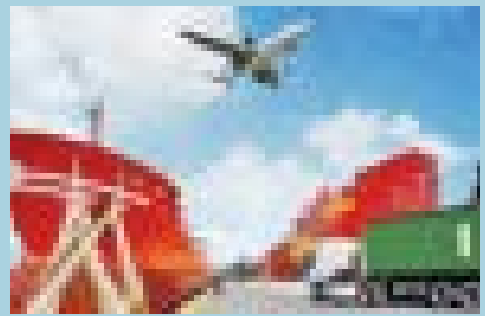


آخوندی:  
آیا وظیفه ما ایرانی‌ها  
این نیست تا  
کم‌ترین وابستگی  
به تنگه هرمز را ایجاد  
کنیم؟ آیا لازم نیست  
بندر چابهار را توسعه  
دهیم؟

دریایی در خود نمی‌بینیم. از این رویکی از اهداف ما این است که بتوانیم با کشورهای جنوب خلیج فارس به رقابت برخیزیم. ما برای توسعه و تجهیز بنادر کشور نیازمند مدیریت یکپارچه در این بخش هستیم و سازمان بنادر و دریانوردی بدون توجه به انحصار، همواره در این بازار از هرگونه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور پشتیبانی و حمایت خواهد کرد.»

**مسعود پل‌مه، رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:** دولت باید به فعالان اقتصادی بخش خصوصی اجازه دهد تا همگام با سیاست و نظارت بلافصل، حوزه‌های جدیدی از تجارت را به خود اختصاص دهند. بنابراین عرصه بندرداری و خدمات بندری و تنوع قابل‌تمرکز در اعمال مدیریت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را می‌توان نقطه عطف این هم‌آوایی دانست. با توجه به این که پروژه‌های پتروشیمی کشورهای ترکمنستان و ازبکستان با هدف صادرات به آفریقا و آسیای جنوب شرقی در سال ۲۰۱۶ به مرحله تولید خواهند رسید، و هم‌چنین با توجه به راه‌اندازی کارخانجات اتومبیل‌سازی در ازبکستان، افزایش تولید پنبه صادراتی، توافق صادرات گندم قزاقستان و به‌تازگی نیاز روسیه، افزایش این میزان ترانزیت از ایران امری محال نیست.

### اسفند ۹۴ اولویت‌های حوزه حمل و نقل در برنامه ششم توسعه



وزیر راه و شهرسازی در نشست شورای برنامه‌ریزی حمل و نقل و نخستین ستاد تدوین برنامه ششم توسعه در حوزه حمل و نقل: «برای تدوین برنامه ششم باید به دو نکته مهم یکپارچگی در نظام حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری و همچنین حمل و نقل چندوجهی و ترکیبی توجه کرد.» او با بیان این که نباید خط‌کشی و دیوارکشی در سیاست‌های برنامه‌ریزی حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری وجود داشته باشد، افزود: «چنین‌نگاهی آثار نامطلوبی را در ابعاد مختلف از جمله ایمنی و ساماندهی اداری دارد و همچنین مشکلات بسیاری را برای مردم ایجاد می‌کند.»

آخوندی با انتقاد از این که در حال حاضر سیستم حمل و نقل برون‌شهری و درون‌شهری از یکدیگر منفک هستند، اظهار داشت: «این مسئله برای مردم گرفتاری‌های زیادی را ایجاد و در بخش حمل کالا و پایانه‌های بار و مسافر مشکلاتی را فراهم کرده است.»

او افزود: «در شهرهای بزرگ پایانه‌های مسافر که باید در مرکز شهر باشد در کرانه شهر ساخته شده و همین نبود نگاه یکپارچه، ترافیک و نبود آسایش را برای شهروندان به دنبال داشته است.»

این عضو کابینه دولت یازدهم افزود: «سیاست‌های یکپارچگی حمل و نقل باید در احکام و سیاست‌های برنامه ششم لحاظ شود، چرا که تدوین این سیاست‌ها در بحث ایمنی و حتی محیط‌زیست نیز تاثیرگذار است.»

آخوندی بحث حمل و نقل چندوجهی و ترکیبی را نکته مهم دیگری دانست که باید در برنامه ششم توسعه به آن توجه شود، او گفت: «ساماندهی شهری مساله بسیار با اهمیتی است متأسفانه با وجود گذشت ۱۰ تا ۱۲ سال از ساخت فرودگاه امام خمینی (ره) هنوز نحوه اتصال به این فرودگاه مشخص نیست نه خط‌ریلی به آن‌جا متصل شده و نه ناوگان اتوبوسرانی به مسافران این فرودگاه سرویس‌ارایی می‌دهد.» او تخصیص منابع برای پیاده کردن سیستم حمل و نقل چندوجهی را ضروری برشمرد و افزود: «نمونه‌های زیادی در کشور وجود دارد که توجه نکردن به حمل و نقل چندوجهی مردم را دچار مشکل کرده است و این مساله باید در برنامه ششم توسعه مورد توجه جدی قرار گیرد.»

بر اساس این گزارش، در پایان این نشست مقرر شد برای هماهنگی بیشتر سیستم حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری تا پیش از نشست دوم ستاد تدوین برنامه ششم توسعه در حوزه حمل و نقل جلساتی با حضور معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و معاون وزیر کشور و معاون حوزه عمران شهری معاونت امور زیربنایی سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور برگزار شود. (ایرنا)

### فروردین ۹۵ فصل جدید حمل و نقل



عباس آخوندی در دیدار با وزیر حمل و نقل آلمان با بیان این که دیدارهایی با مقامات ژیمنس و ایرباس داشته است، گفت: «حضور ژیمنس در ایران سابقه طولانی دارد و زمینه‌های تجاری بسیاری در ایران وجود دارد. ما با ژیمنس درباره فصل جدیدی از همکاری در زمینه حمل و نقل گفت‌وگو کرده‌ایم و می‌توانیم در زمینه جابه‌جایی و ترافیک مطالعاتی انجام دهیم.»

وزیر راه و شهرسازی ایران افزود: «وزارتخانه ما مثل وزارتخانه شما همه حوزه‌های حمل و نقل شامل هوایی، زمینی، ریلی و دریایی را در برمی‌گیرد. البته در ایران اضافه بر بحث حمل و نقل، مباحث مربوط به شهرسازی و مسکن هم به عهده وزارتخانه ما است. ولی امروز راجع به حمل و نقل صحبت خواهیم کرد.»

او ادامه داد: «در حوزه صنعت هوانوردی چند پروژه بسیار بزرگ داریم. اولین موضوع مورد بحث توسعه فرودگاه و شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در تهران است، که برای آن ظرفیتی حدود ۹۰ میلیون مسافر پیش‌بینی شده است. منطقه آزاد تجاری شهر فرودگاهی در زمینی به وسعت ۱۵۰۰ هکتار بنا شده و علاوه بر آن ۲۵۰۰ هکتار نیز برای منطقه ویژه اقتصادی در نظر گرفته شده است. این مجموعه در عین حال به سیستم‌های ریلی و سیستم‌های جاده‌ای مرتبط است. این یک پروژه در دست اقدام است و در حال حاضر فرانسوی‌ها در این پروژه به شکل جدی درگیر هستند.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که اخیراً بویینگ هم به تهران آمده بود و با این شرکت هم مذاکرات جدی برای خرید هواپیما در دست است، افزود: «در ارتباط با بحث صنعت ریلی، استراتژی ما اتصال



سعید نژاد:  
سازمان بنادر و دریانوردی بدون توجه به انحصار، همواره در این بازار از هرگونه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور پشتیبانی و حمایت خواهد کرد.

وزیر راه و شهرسازی ایران با تاکید بر این که در همین سفر مذاکرات جدی با GIZ برای گرفتن مشاوره در حوزه حمل و نقل ترکیبی انجام شده؛ ابراز امیدواری کرد که بتواند چنین همکاری را به شکل جدی تری با وزارتخانه آلمانی همتای خود داشته باشد. او افزود: «ما قطعاً نمی خواهیم همکاری ها صرفاً در حد شرکت های پیمانکاری بماند و می خواهیم در حوزه لجستیک بین دو دولت، همکاری های دولتی هم داشته باشیم هم در بحث مقررات و هم در بحث مدیریت و هم در حوزه بحث مشاوره.»

## افزایش سهم راه آهن در حمل بار



محسن پورسیدآقایی، مدیرعامل وقت راه آهن جمهوری اسلامی ایران در مراسم گشایش چهارمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی گفت: «اکنون طول شبکه ریلی کشور به ۱۰ هزار و ۵۰۰ کیلومتر رسیده و راه آهن درصد است در برنامه چشم انداز خود ۹ هزار کیلومتر راه آهن جدید بسازد و قرارداد ساخت پنج هزار کیلومتر راه آهن امضا شده است.» او افزود: «در افق سال ۲۰۲۵ میلادی، سهم راه آهن در حمل بار باید به ۳۰ درصد و حمل مسافر باید به ۱۸ درصد برسد.» (ایرنا)

در نشست مشترک مدیران بندری و ریلی تصمیم گیری شد:

## تخفیف به فعالان ترانزیتی و ترانشیپی



معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی کشور طی نشستی که در بندر شهید رجایی برگزار شد گفت: «برای جذب خطوط کشتیرانی بین المللی به صاحبان کالا و کشتی ها تخفیف داده می شود.»

جلیل اسلامی در نشست مشترک مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و راه آهن جمهوری در بندر شهید رجایی افزود: «بر اساس حجم عملکردی شرکت ها و سائز کشتی ها به فعالان ترانزیتی و ترانشیپی تخفیف ارایه می شود.»

اسلامی از بررسی راهکارهای سرمایه گذاری در ایستگاه های حمل ریلی و افزایش سهم بندر شهید رجایی از این حمل خبر داد و گفت: «حمل ریلی کالاهای کانتینری، نفتی، عمومی و فله از این بندر افزایش یافته است.»

خطوط راه آهن ایران به تمام کشورهای همسایه است تا بتوانیم ارتباط ریلی در سراسر آسیا داشته باشیم.»

آخوندی با اشاره به این که برای راه آهن تهران- تبریز به طول ۷۰۰ کیلومتر با زیمنس در حال مذاکره هستیم، گفت: «همزمان، در ارتباط با بحث صنعت ریلی ما بحث نوسازی واگن ها و ناوگان را داریم که هم شامل واگن های مسافری و هم واگن های باری می شود. در این باره هم با زیمنس مذاکرات مفصلی داشتیم و هم با ایتالیایی ها. برای بهبود مدیریت در حوزه حمل و نقل ریلی با «دوچچه بان» هم یک تفاهم نامه منعقد شده است.»

او ادامه داد: «در حوزه حمل و نقل جاده ای هم اقداماتی بسیار گسترده در دست اجرا است. اصلی ترین بحث ما تکمیل ارتباطات با شبکه های بین المللی است تا به تمام کشورهای منطقه مرتبط شویم.»

آخوندی گفت: «اما بحثی که در حوزه دریایی داریم عمدتاً حمل و نقل ترکیبی است. با توجه به این که بیشتر کشورهای همسایه ما تنها در حوزه خشکی واقع شده اند و به آب های آزاد دسترسی ندارند، علاقه مند هستیم که دسترسی به دریا را به آن ها بدهیم. از این رویکی از محورهای رقابتی و مزیت هایی که ما می توانیم مطرح کنیم بحث حمل و نقل دریایی و ترانزیت از ایران است.»

وزیر راه و شهرسازی این طور ادامه داد: «برای حمل و نقل دریایی و ترانزیت هم پیشنهادهای بسیار زیادی دریافت کرده ایم. همین حالا هم با مجموعه ای از شرکت های آلمانی که در حوزه دریایی فعالیت می کنند بحث های مفصلی داشتیم و به آن ها پیشنهاد دادیم که اگر می خواهند وارد ایران شوند برای خود جایگاهی در حوزه لجستیک در ایران داشته باشند؛ چه لجستیک دریایی چه لجستیک ترکیبی، و چه ترانزیت، ما کاملاً حاضریم به آن ها کمک کنیم.»

همتای آلمانی پس از ابراز سپاسگزاری از توضیحات آخوندی، با اشاره به این که تحولی بسیار گسترده در پروژه های مختلف در برنامه وزارت راه ایران دیده شده است، گفت: «در حالی که اجرای هر یک از پروژه ها خود چالشی برای یک وزارتخانه محسوب می شود، درک می کنم که جنبه عالی علاقه دارید با شرکایی این برنامه ها را اجرایی کنید که در حوزه های مختلف دارای تخصص هستند و از تجربه های موفقی در این موضوع برخوردارند.»

وزیر آلمانی افزود: «شما طیف شرکت های آلمانی حوزه های مورد نظرتان را خوب می شناسید و ما از سوی این وزارتخانه هم علاقه خاصی داریم که همکاری خوبی بین راه آهن سراسری آلمان (Deutschebahn) و دولت جمهوری اسلامی ایران برقرار کنیم.»

او ادامه داد: «از این رو ما خوشحال هستیم که شما در حوزه ترمینال های کانتینری برای مدیریت ترمینال کانتینری با مرکزی ارتباط برقرار کرده اید که در این زمینه تخصص دارند. در حوزه فرودگاهی با فرانکفورت می توانید تماس داشته باشید و با مدیریت فرودگاه مونیخ که از تخصص بالایی برخوردار هستند. آلمان سال هاست از نظر لجستیکی به عنوان قهرمان جهان شناخته می شود.»

آخوندی در ادامه با یادآوری این که قبلاً شرکت های آلمان در ایران حضوری قطعی داشتند و در واقع راه آهن ایران حدود ۸۰ سال پیش به کمک آلمان ها ساخته شد، گفت: «امروز هم خیلی علاقه مند هستیم در حوزه راه آهن همکاری جدی داشته باشیم و حتماً با دوچچه بان کار خواهیم کرد و برنامه قطار چه باری و چه مسافری بین آلمان و ایران را باید عملی کنیم؛ این کاری است که شدنی است.»

او تاکید کرد: «من امروز با دوستان در رابطه با صنعت حمل و نقل دریایی آلمان صحبت می کردم، به آن ها گفتم که برای من از اجرای پروژه مهم تر داشتن همکاری حمل و نقلی و لجستیکی است. ما به شرکت های لجستیکی شما حتماً خوشامد می گوئیم؛ چه در حوزه هوایی، چه در زمین و چه در حوزه ریلی هر نوع مساعدتی لازم باشد در ایران برای شما فراهم خواهیم کرد.»



آخوندی:  
استراتژی ما اتصال خطوط راه آهن ایران به تمام کشورهای همسایه است تا بتوانیم ارتباط ریلی در سراسر آسیا داشته باشیم.

## خرداد ۹۵ توسعه بیشتر همدان با تکیه بر حمل و نقل ترکیبی



با توجه به رویکرد وزیر راه و شهرسازی مبنی بر تمرکز بر شهرسازی ریل پایه و بازنگری محل ایستگاه‌های موجود و جدید ریلی با هدف کاهش فاصله آن‌ها تا شهرها، اولین جلسه پس از تصویب محل ایستگاه راه آهن همدان با حضور نمایندگان معاونت‌های ذی ربط وزارت راه و شهرسازی، مقامات استان همدان و مشاور طرح، با هدف مطالعات امکان‌سنجی پایانه چندمنظوره شهر همدان برگزار شد.

معاون ساخت و توسعه راه آهن، بنادر و فرودگاه‌ها با تاکید بر یکپارچه‌سازی سیستم‌های حمل و نقل در این جلسه عنوان کرد: «احداث پایانه‌های چند منظوره به‌ویژه در مراکز شهری از تجربیات موفق کشورهای توسعه‌یافته در به‌کارگیری حمل و نقل ترکیبی است و در طراحی ایستگاه راه آهن شهر همدان نیز با توجه به جامع و کاربردی بودن آن، کاهش زمان سفر، در دسترس بودن امکانات رفاهی مسافران سعی می‌شود فاکتورهای مورد نظر در توسعه حمل و نقل محور نیز لحاظ شود.»

نورزاد با تاکید بر بالا بودن هزینه‌های طرح و نبود امکان تامین آن از طریق اعتبارات عمرانی اظهار داشت: «در نظر است برنامه‌ریزی به نحوی صورت گیرد که با استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری، امکان اجرایی این طرح فراهم شود.»

در پایان این جلسه مقرر شد پس از تصویب و انطباق طرح با اسناد بالادستی همچون طرح جامع حمل و نقل، طرح‌های تفصیلی و... طرح پیشنهادی از طریق استانداری همدان به کمیسیون ماده ۵ ارسال و بعد از آن مراحل بعدی در خصوص نحوه سرمایه‌گذاری طی شود.

## مرداد ۹۵ حمل و نقل ترکیبی با محوریت ترانزیت



مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی سازمان راهداری: زیرساخت‌ها یکی از عوامل رشد اقتصادی هر کشوری هستند و از مهم‌ترین این زیرساخت‌ها شبکه راهی

محسوب می‌شوند، اما زمانی این شبکه راهی می‌تواند ارزش افزوده اقتصادی و کارایی بهینه داشته باشد که به انواع شقوق حمل و نقل متصل باشد، حال این که سیاست دولت هم راه‌اندازی شبکه حمل و نقلی در سراسر کشور و اتصال آن به شبکه راهی جهانی است.

برای تحقق این سیاست از سه سال گذشته تاکنون اقدامات قابل توجهی انجام شده است که راه‌اندازی کریدور خلیج فارس- دریای سیاه، شروع ساخت کریدور شماره ۱۰ از بندر امام خمینی (ره) در جنوب تا مرز بازرگان در شمال شرق کشور، احیای محور شرق با تقویت بنادر جنوب شرقی و تکمیل راه آهن اینچبه برون در شمال شرق کشور، ایجاد بنادر خشک در فرودگاه امام و افزایش ظرفیت‌های ترمینال‌های این فرودگاه و ساخت کنارگذر جنوبی تهران و قطار سریع‌السیر تهران- قم- اصفهان از جمله اقدامات دولت یازدهم در طول سه سال گذشته برای ایجاد شبکه حمل و نقل ترکیبی در کشور است.

با توجه به این که بین شیراز تا بندرعباس ارتباط ریلی وجود دارد، بنابراین امکان حمل کالا و مسافر از فرودگاه امام خمینی (ره) تا بندرعباس و اتصال به بنادر جنوبی به وجود می‌آید. اما از سوی دیگر در مراحل بعدی این کلان پروژه، با اتصال فرودگاه امام به راه آهن و ساخت راه آهن قزوین- رشت- آستارا امکان جابه‌جایی بار و مسافر از ابتدای این مسیر و انتقال آن تا آذربایجان محقق می‌شود. در این صورت یک شبکه سراسری با محوریت پایتخت در کشور ایجاد خواهد شد.

از مهم‌ترین اهدافی که از ایجاد حمل و نقل ترکیبی دنبال می‌شود، افزایش ترانزیت از مرزهای کشور است. در طول دو سال گذشته که در مرز بازرگان بین ایران و ترکیه تنش‌هایی به وجود آمد، میزان ترانزیت آن مسیر به‌طور قابل توجهی کاهش یافت، بنابراین دولت راه‌اندازی یک کریدور جایگزین چندوجهی را در دستور کار خود قرار داد.

محمد جواد عطرحیان، در توضیح این کریدور چندوجهی گفت: «کریدور ترانزیتی خلیج فارس- دریای سیاه یک کریدور حمل و نقل چندوجهی است که از بنادر جنوبی کشور آغاز و پس از عبور از مرزهای شمالی وارد کشورهای ارمنستان و آذربایجان می‌شود. از این کشورها به بنادر پوتی و باتومی در گرجستان راه پیدا می‌کند و بعد از آن به بندر بورگاس و وارنا در بلغارستان می‌رسد. مقصد بعدی کالاها از طریق دریای سیاه خواهد بود که از آن جا به یونان و سایر کشورهای اروپایی راه پیدا می‌کند.»

او با بیان این که برای شرکت‌های بخش خصوصی تسهیلاتی در نظر گرفته‌ایم که تردد از این مسیر افزایش پیدا کند، اظهار داشت: «نخستین قدم این بود که رانندگان ایرانی دیگر نیازی به اخذ ویزای گرجستان ندارند و رایزنی‌ها برای لغو روادید ارمنستان هم شروع شده است.»

### مذاکره برای کاهش هزینه‌ها

عطرحیان ادامه داد: «مذاکراتی انجام شده تا هزینه‌های تشکیل‌های صنفی برای تردد از این مسیر کاهش پیدا کند و تعرفه‌ها یکسان باشد.»

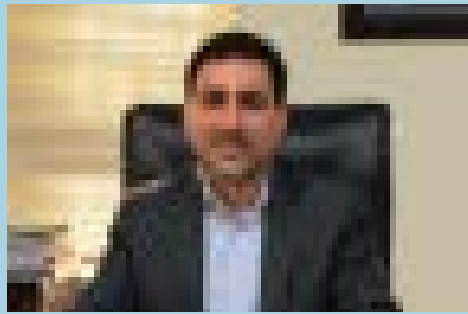
او با تاکید بر این که در بحث ایجاد حمل و نقل ترکیبی ترانزیت در اولویت قرار دارد، گفت: «باید این امکان وجود داشته باشد که بنادر بزرگ و اقتصادی کشورمان به ریل و شبکه آزادراهی متصل شوند و در این صورت است که تقاضا برای ترانزیت افزایش می‌یابد، البته به شرط آن که شبکه راهی کشورمان از جمله آزادراه‌ها و خطوط آهن و بزرگراه‌های کشورمان به شبکه راهی کشورهای همسایه متصل باشد.»



نورزاد:  
احداث پایانه‌های  
چند منظوره به‌ویژه  
در مراکز شهری  
از تجربیات  
موفق کشورهای  
توسعه‌یافته در  
به‌کارگیری حمل و  
نقل ترکیبی است.



## افزایش تجارت با همسایه‌های غربی با ساخت کریدور ۱۰



معاون ساخت راه‌ها و بزرگراه‌های کشور: یکی از پروژه‌های دولت برای راه‌اندازی حمل و نقل ترکیبی ساخت کریدور شماره ۱۰ است که این کریدور از بندر امام خمینی (ره) شروع و تا مرز بازرگان ادامه دارد و هدف اصلی آن تقویت تجارت با همسایه‌های غربی کشورمان است.

خیرالله خادمی، با بیان این که این کریدور بزرگراهی، امکان اتصال به بنادر جنوبی و تمام مرزهای غربی کشورمان را دارد، گفت: «این کریدور می‌تواند کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی بین دریاهای جنوب به سمت کشورهای اروپایی باشد. هدف از ساخت این کریدور ضمن ایجاد مسیر بزرگراهی در غرب کشور، توسعه این منطقه و همچنین افزایش ترانزیت از بندر امام خمینی (ره) به بازرگان در مرز ترکیه است.»

او ادامه داد: «مرز رسمی از جنوبی‌ترین نقطه تا بالاترین نقطه در امتداد این مسیر با کشور عراق داریم که این مرزها بسیار فعال هستند و غالب ترانزیت تجاری ایران با کشور عراق انجام می‌شود. همچنین اگر کریدور شماره ۱۰ به‌عنوان یک کریدور بزرگراهی در غرب کشور تعریف شود، به‌طور قطع نزدیک‌ترین مسیری است که بتوانیم در پای سیاه‌راه به خلیج فارس وصل کنیم.» (فرصت امروز)

### شهر یورماه ۹۵

## ساماندهی حمل و نقل ترکیبی در راستای مزیت رقابتی بندرعباس

وزیر راه و شهرسازی: وضعیت بنادر هرمزگان مثبت ارزیابی می‌شود و اتفاقات بسیار بزرگی در حال رخ دادن است که نتیجه بازگشت عزتمندانه ایران به بازار بین‌المللی است. «آخوندی تصریح کرد: «نخست ترکیب ریل و بندر است که خوشبختانه اقداماتی خیلی خوبی صورت گرفته و سهم ریل در جابه‌جایی بار در بندر از پنج درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است.»

به گفته وزیر راه، انتظار می‌رود استانی که مهد حمل و نقل است، حمل و نقل ترکیبی فراتر از این داشته باشد و ما به دنبال حمل و نقل ۴ وجهی یعنی هوا، ریل، بندر و زمین باشیم.

### ارایه پیش‌نویس

## موافقت‌نامه حمل و نقل ترکیبی به تراسیکا

در جریان دیدار وزیر راه و شهرسازی با میرچا چوپراگا دبیرکل تراسیکا، دبیرکل تراسیکا در این دیدار ضمن تاکید بر گسترش همکاری‌های بین تراسیکا و ایران با ابراز رضایت از وضعیت جمهوری اسلامی ایران بعد از رفع تحریم‌ها، از همکاری‌های ایران تشکر و خواستار مشارکت

بیشتر و فعال‌تر ایران شد. میرچا چوپراگا با کسب نظر ایران در خصوص همکاری با افغانستان در حوزه فنی و ترانزیتی، عنوان کرد: «تراسیکا تحت حمایت‌های مالی اتحادیه اروپا است و مسیرهای حمل و نقلی خود را با بودجه این کشورها تکمیل می‌کند و بر همین اساس بعد از فضای مثبتی که به دلیل رفع تحریم‌ها پیش آمده است، امکان تکمیل مسیرهای عبوری از ایران در چارچوب برنامه‌های تراسیکا مهیا می‌شود.»

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، از دبیر کل تراسیکا خواست: «با ظرفیت‌های ایران در شمال و جنوب کشور بیشتر آشنا شوند.» هم‌چنین در این دیدار، وزیر راه و شهرسازی با ارایه پیش‌نویس موافقت‌نامه حمل و نقل ترکیبی از تراسیکا خواست تا به این موافقت‌نامه بپیوندد.

برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارایه و بر مبنای آن کریدور حمل و نقل شرق-غرب از طریق دریای سیاه-جمهوری قفقاز-دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف شد. تراسیکا به‌عنوان مسیری که کم‌ترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری‌های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده و اعضای تراسیکا شامل کشورهای آذربایجان، ایران، ارمنستان، گرجستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان، بلغارستان، مولداوی، رومانی، ترکیه، اوکراین است. (ایلنا)

## ترکیب حمل و نقل دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به برخی از فعالیت‌های انجام شده در مسیر توسعه راه‌های ارتباطی ایران و جهان گفت: «جاده ابریشم قرن ۲۱ ترکیبی از حمل و نقل دریایی، هوایی، ریلی و جاده‌ای است.»

عباس آخوندی در یازدهمین اجلاس جهانی شهرداران جاده ابریشم بیان کرد: «امروزه مفهوم یکپارچگی حمل و نقل و حمل و نقل سبز، سبب شده است تا شهرسازی ریل پایه برای شهرهای بزرگ ما در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد.»

آخوندی گفت: «حمل و نقل ریلی در آینده نزدیک به‌عنوان اصلی‌ترین حمل و نقل برون‌شهری و درون‌شهری در ایران خواهد بود و در این مورد ریل و ایستگاه‌های ریلی نه‌تنها به‌عنوان حمل و نقل بلکه به‌عنوان کانون‌های اصلی فعالیت‌های شهری نظیر برنامه‌های فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی مورد استفاده قرار گیرد.»

او اظهار داشت: «یکپارچگی حمل و نقل و از بین بردن دیوار فرضی ارتباط درون‌شهری و برون‌شهری تسهیل حمل و نقل درب‌تادرب را به همراه خواهد داشت.»

آخوندی این‌طور ادامه داد: «ما مصمم هستیم خطوط ریلی ایران را به خطوط ریلی آسیایی وصل کنیم و در حال حاضر در حال توسعه و نوسازی خطوط ریلی خود در داخل کشور هستیم.»

وزیر راه و شهرسازی همچنین به حمل و نقل جاده‌ای کشور ایران و ارتباط آن با همسایه‌های کشور گفت: «با تلاش فراوان، پایانه‌های مرزی خود را نوسازی کرده‌ایم تا تسهیلات لازم برای رفت و آمد ملت‌ها در این منطقه فراهم شود.»

آخوندی همچنین از نوسازی ناوگان هوایی و توسعه فرودگاه‌های بین‌المللی ایران خبر داد و افزود: «جاده

ابریشم جدید، جاده ابریشم ریلی، هوایی و زمینی خواهد بود و اولین قرار ریلی از چین به سمت ایران فعال شده است.»

او گفت: «به نظر ما همه این امکانات مادی زمانی می‌تواند بهره‌وری ایجاد کند که در بستر یک ارتباط فرهنگی قرار گیرد و بدون ارتباط فرهنگی این حجم از سرمایه‌گذاری بدون نتیجه خواهد ماند.»

## مهر ۹۵ وزارت راه و شهرسازی به دنبال تمرکز حمل و نقل به صورت ترکیبی



معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی: انتقال پایانه شرق تهران به خارج شهر برخلاف یکپارچگی حمل و نقل است و اجرای طرح جامع، بهبود لجستیک بار، یکپارچگی حمل و نقل مسافر و شهرسازی ریل پایه از مهم‌ترین سیاست‌های دولت یازدهم در این زمینه است.

مهرداد تقی‌زاده در نشست سیاست‌گذاری ریلی ایران و اتحادیه اروپا افزود: «ما به دنبال به‌روزرسانی طرح جامع حمل و نقل هستیم که ۱۰ سال پیش از سوی یک شرکت فرانسوی تهیه شد.»

او اعلام کرد در زمینه بهبود لجستیک بار، وزارت راه و شهرسازی به دنبال تمرکز حمل و نقل به صورت ترکیبی در پایانه‌های مختلف کشور است تا برای استقرار حمل و نقل ترکیبی همه بندرها را به شبکه ریلی متصل کند و سرعت حمل و نقل افزایش یابد.

تقی‌زاده درباره ضرورت شهرسازی ریل پایه گفت: «پیش از شهرسازی باید همه زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه شبکه حمل و نقل ریلی در شهرها ایجاد شود تا در آینده شاهد بروز مشکلات ترافیکی در شهرها نباشیم.» (ایرنا)

## مهر ۹۵ گسترش همکاری ایران اکوادور در حوزه‌های حمل و نقلی



عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی در حاشیه سومین کنفرانس اسکان بشر ملل متحد (هویتات ۳) با بوریس

کوردوبا وزیر حمل و نقل و امور عمرانی اکوادور دیدار و گفت‌وگو کرد.

در این دیدار، عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ظرفیت‌های زیرساخت و حمل و نقل کشور ایران در بخش‌های بنادر، راه‌آهن، جاده‌ای و موقعیت جغرافیایی ایران و قرار گرفتن آن در مسیرها و کریدورهای مواصلاتی منطقه‌ای، بین‌المللی و جایگاه و نقش ایران در امور ترانزیت پیشنهاد کرد: «اکوادور ضمن مطالعه و بررسی مسیرهای مواصلاتی و با در نظر گرفتن حمل و نقل ترکیبی از طریق دریایی، ریلی، جاده‌ای از جایگاه و ظرفیت ایران برای صادرات محصولات خود به کشورهای آسیای میانه، چین و روسیه استفاده کند.»

همچنین وزیر راه با اشاره به امکانات و زیرساخت‌های موجود در بنادر خلیج فارس و دریای عمان گفت: «در صورتی که اکوادور علاقه‌مند باشد، ایران می‌تواند در بنادر خلیج فارس و بندر چابهار تسهیلات و انبارهایی را جهت صادرات اکوادور به آسیای میانه در اختیار آن کشور قرار دهد.»

آخوندی از همتای اکوادوری خود دعوت کرد تا با سفر به ایران از ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های ایران از نزدیک دیدن کند تا فرصت بهره‌برداری و استفاده از ظرفیت‌ها در چهارچوب همکاری‌های دوجانبه فراهم شود.

در این دیدار، بوریس کوردوبا وزیر حمل و نقل و امور عمرانی اکوادور ابراز امیدواری کرد تا با بررسی‌های کارشناسانه در آینده‌ای نزدیک همکاری‌ها با ایران و استفاده از ظرفیت‌های آن گسترش یابد. او در پایان توضیحاتی را درباره وظایف و اختیارات و همچنین ظرفیت‌های حمل و نقل آن کشور در حوزه‌های بنادر، فرودگاهی، جاده‌ای و حمل بار و مسافر ارائه کرد. (روابط عمومی وزارت راه و شهرسازی)

## آبان ۹۵ توجه به سیستم حمل و نقل ترکیبی در ایران ضروری است



رییس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی نبود حمل و نقل ترکیبی را نقضی مهم در سیستم حمل و نقل ایران عنوان کرد و گفت: «باید رویکردمان در حمل و نقل، توجه به حمل و نقل ترکیبی باشد.»

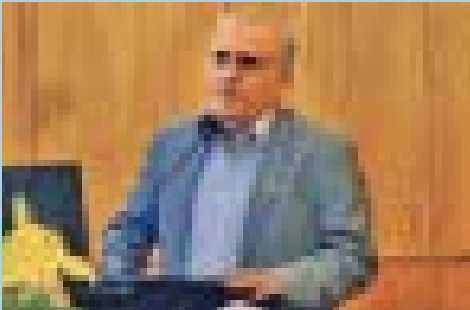
محمد شکرچی در حاشیه همایش مشترک دوروزه ایران و فرانسه در مرکز تحقیقات راه و ساختمان، توجه به حمل و نقل ترکیبی و روش‌های تامین سرمایه برای طرح‌های حمل و نقل را از مهم‌ترین اهداف برگزاری این همایش دوروزه عنوان کرد. او گفت: «تلاش می‌شود با استفاده از تجربه‌های کشور فرانسه به سمت حمل و نقل ترکیبی در ایران برویم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که ارتباط تنگاتنگ

”

تقی‌زاده:  
وزارت راه و  
شهرسازی به دنبال  
تمرکز حمل و نقل  
به صورت ترکیبی در  
پایانه‌های مختلف  
کشور است تا برای  
استقرار حمل و نقل  
ترکیبی همه بندرها را  
به شبکه ریلی متصل  
کند.

## آبان ۹۵ حمل و نقل ترکیبی به درستی اجرایی شود



مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی: «شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خود را متولی حمل و نقل ترکیبی می‌داند، اما معتقد است این فعالیت به درستی در ایران اجرایی شود.»

علی حسین فرخی ادامه داد: «لازمه این امر این است که سازمان‌های دیگر مانند بنادر و دریانوردی، راه‌آهن، گمرک، پایانه‌ها از حمل و نقل ترکیبی حمایت کنند، در غیر این صورت ما نمی‌توانیم به صورت صد در صد فعالیت داشته باشیم. هدف اصلی این است که تعاملی خوب با این نهادها ایجاد شود و از کمک‌های این ارگان‌ها بهره‌مند شویم و ظرفیت‌ها را شناسایی و صد درصد از آن‌ها استفاده کنیم.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی با اشاره به خط راه‌آهن بندرعباس - امیرآباد گفت: «در حال حاضر در حوزه راه‌آهن ظرفیت‌های مناسبی وجود دارد به عنوان مثال با فعال سازی خط ریل بندرعباس به امیرآباد ما می‌توانیم از طریق این خط راه‌آهن، کشتی‌هایی که در بندرعباس پهلو می‌گیرند را به کشتی‌های بندر امیرآباد وصل کنیم اما متأسفانه تا به امروز این خط راه‌آهن آن چنان که باید فعال نبوده و به دنبال این هستیم که به کمک سازمان‌ها و نهادهای دیگر به ویژه راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، بنادر و دریانوردی و گمرک این کار انجام پذیرد.»

فرخی با اشاره به لغو تحریم و اجرای برجام خاطر نشان کرد: «با اجرای برجام، پهلوگیری کشتی‌ها در خلیج فارس و بنادر ایران بیشتر شده است و همچنین مشکل ترانزیت کالا در ایران با لغو تحریم‌ها رفع شده است و در حال حاضر باید زمینه‌ها برای استفاده از فضای پسا برجام فراهم شود.»

او با اشاره به خرید تجهیزات و نوسازی واگن‌ها اظهار داشت: «برای خرید واگن از گذشته برنامه ریزهای لازم انجام شده است اما مهم‌ترین اختلاف نظر درباره خرید واگن‌ها انتخاب شرکت‌های داخلی یا خارجی است، با توجه به این که هر یک از این شرکت‌ها مزیت‌های خاص خود را دارند بنابراین برای انتخاب شرکت نیاز به مطالعه است.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی در این باره ادامه داد: «در حال حاضر مطالعات اولیه انجام شده است و ما نیازمند منابع مالی هستیم با توجه به این که ظرفیت‌های خوبی در داخل کشور وجود دارد، اگر شرکت‌های داخلی منابع مالی را تامین و مشارکت کنند، بسیار مشتاق هستیم برای خرید واگن با شرکت‌های داخلی قرارداد منعقد کنیم و از سوی دیگر باید بازاری باشد که بتوانیم در آن درآمد کسب کنیم و ایجاد بازار بستگی به فاکتورهای زیادی دارد که به حمایت و پشتیبانی سازمان‌ها به ویژه راه‌آهن نیازمندیم.»

فرخی با اشاره به ساخت بندر خشک به عنوان هاب یادآور شد: «فلسفه راه‌اندازی بندر خشک از گذشته در سیاست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده و آن را در دستور

ایران با کشورهای مختلف جهان در چند سال اخیر و در بخش‌های اجرایی و علمی به شدت کاهش یافته بود، افزود: «مهم‌ترین بخش در این ارتباطات انتقال تجربه بود که کشور از این مهم محروم شد.»

شکرچی زاده افزود: «تنها تجهیزات و تکنولوژی در این ارتباط‌ها مورد توجه نبوده است بلکه بیشتر استفاده از دانش آن‌ها بود که نتوانستیم در این زمینه اقدامی کنیم و اکنون با برگزاری این سمینار دوره بیشتر به دنبال تبادل تجربه و انتقال دانش هستیم.»

او نبود حمل و نقل ترکیبی را نقص بسیار مهمی در سیستم حمل و نقل کشورمان عنوان کرد: «اکنون چهار وجه حمل و نقل کشور بدون ارتباط با یکدیگر به آرایه خدمت می‌پردازند و به عنوان مثال مسافری که از هواپیما پیاده می‌شود به مترو و یا اتوبوس برای جابه‌جایی دسترسی ندارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: «حمل و نقل ترکیبی امروز در کشورهای اروپایی به شدت مورد توجه است و این نوع حمل و نقل در خدمت مسافران قرار دارد و در این نوع حمل و نقل همه چیز با هم در ارتباط است.»

شکرچی زاده افزود: «تلاش می‌شود در این سمینار این نقص حمل و نقل کشورمان بیشتر مورد توجه قرار گیرد تا بتوانیم از تجربیات فرانسه در این زمینه استفاده کنیم.»

### برای تامین مالی پروژه‌های کلان حمل و نقلی با مشکل کمبود منابع مالی مواجه هستیم

رئیس مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن بخش دیگر مورد توجه در این سمینار را روش‌های تامین مالی پروژه‌ها عنوان کرد و گفت: «اکنون برای تامین مالی پروژه‌های کلان حمل و نقلی با مشکل کمبود منابع مالی به خصوص در بخش دولت مواجه هستیم و در این سمینار تلاش می‌شود راه‌های مناسب تامین مالی با اتکا به تجربه‌های کشور فرانسه مورد ارزیابی قرار گیرد.»

به گفته شکرچی زاده، همه نقاط جهان این گونه نیست که دولت همه منابع مالی طرح‌ها را تامین کند بلکه روش‌هایی مورد توجه قرار می‌گیرد تا به کمک آن‌ها پروژه‌ها ساخته و سپس پول برگشت داده و یا از منابع دیگران استفاده شود.

معاون وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «همه انواع تامین مالی در این دوره همایش مورد توجه قرار می‌گیرد تا در نهایت روش مناسب انتخاب و در اختیار وزارت راه و شهرسازی برای تامین مالی پروژه‌ها قرار گیرد.»

او اختصاص مشوق‌های لازم برای جذب منابع بخش خصوصی برای تامین مالی راه‌کاری برای انجام پروژه‌های بخش راه‌سازی برشمرد.

شکرچی زاده با بیان این که تاکنون تنها به تامین منابع مالی از طریق بودجه‌های دولتی توجه شده، گفت: «این موضوع سبب شده است از روش‌های دیگر غفلت شود و در این سمینار به دنبال توجه به روش‌های دیگر تامین منابع مالی خواهیم بود.»

سمینار در حوزه مشترک ایران و فرانسه در زمینه حمل و نقل ترکیبی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پروژه‌های زیربنایی در مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی با حضور محمد شکرچی زاده رئیس این مرکز و فرانسوا سینمو سفیر فرانسه در ایران برگزار شده بود. (ایران اکنومیست)



فرخی:  
با اجرای برجام،  
پهلوگیری کشتی‌ها  
در خلیج فارس و بنادر  
ایران بیشتر شده  
است و همچنین  
مشکل ترانزیت  
کالا در ایران با لغو  
تحریم‌ها رفع شده  
است

کار داشته و دارد و در پی فعال تر کردن آن است، همچنین کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در پی راه اندازی بندر خشک در تهران است و با توجه به این که در مشهد امکانات آن ایجاد شده تنها باید فضا سازی و زمینه سازی برای تشویق مشتری انجام شود. در این راستا برنامه ریزی هایی صورت گرفته است و امیدواریم بتوانیم این برنامه ها را اجرا کنیم.» او درباره نقش شرکت حمل و نقل ترکیبی در راه اندازی بندر خشک عنوان کرد: «برای راه اندازی بندر خشک تنها شرکت حمل و نقل ترکیبی نقش ندارد بلکه این امر بر عهده مجموعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است و سیاست بندر خشک در قسمت معاونت فنی و بازرگانی کشتیرانی پیگیری می شود و این شرکت در کنار آن ها مسائل را پیگیری می کند.»

مدیرعامل شرکت حمل و نقل ترکیبی در پایان افزود: «جاده ابریشم همان کریدور شرق به غرب است که از ایران عبور می کند و در این مسیر خط ریل راه اندازی و قطار چینی برای سفر به تهران از این مسیر می گذرد اما به خاطر این که این سفر دارای صرفه اقتصادی نبود، ادامه پیدا نکرد و تحقیقات زیادی برای کاهش هزینه ها انجام شده است، از سوی دیگر بهترین مسیری که می توان جایگزین این مسیر شود، جاده ابریشم جنوبی است که از طریق دریا به بندرعباس و سپس به کشورهای CIS می رسد و کریدور شمال- جنوب را تشکیل می دهد. بنابراین ما به دنبال فعال کردن کریدور شمال به جنوب هستیم.»

او در پایان افزود: «در این راستا راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز تلاش می کند، خط راه آهن قزوین-رشت-آستارا راه اندازی و این مسیر را جایگزین کریدور شرق-غرب کند.» (خبرگزاری آنا)

## آبان ۹۵ توسعه گردشگری با ترکیب ریل و دریا



نشست شورای حمل و نقل استان هرمزگان به میزبانی بندر شهید رجایی و با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر در حالی برگزار شد که آخوندی در این نشست، بر لزوم هوشمندی سازی بندر، توسعه گردشگری با ترکیب ریل و دریا و همچنین رونق بخشی به بندر کوچک تاکید کرد.

وزیر راه و شهرسازی ارتباط بندر با شهرهای ساحلی پیرامون آن ها را از جمله دغدغه های مهم خود در بحث توسعه دانست و بر لزوم داشتن نگاه تجاری و بازرگانی به بندر به جای نگاه پروژه محور تاکید کرد.

آخوندی همچنین از ابعاد مهم توسعه بندر کوچک نیز سخن به میان آورد و گفت: «متأسفانه برخی از اقدامات گذشته، به تضعیف بندر کوچک ساحلی منجر شده است که در این رابطه ما باید اندیشه روشنی برای توسعه این گونه بندر داشته باشیم و تنها وظیفه بندر را حمل بار ندانیم.»

او خواستار اولویت قرار دادن حمل و نقل ترکیبی در استان به ویژه در بخش مسافری شد و خاطرنشان کرد: «توسعه گردشگری در استان منوط به پیاده سازی طرح حمل و نقل ترکیبی و ارتباط ریل به جاده بندر و هوا یا یکدیگر است.»

وزیر راه با توضیح این که در حوزه حمل و نقل این استان اتفاقات خوبی در حال رخ دادن است، از سرمایه گذاری قابل توجه بخش خصوصی خبر داد و گفت: «ما توسعه بندر شهید رجایی را در دستور کار داریم و برای این مهم به یکپارچه کردن حوزه حمل و نقل یعنی اتصال دریا و ریل به یکدیگر می اندیشیم.»

عضو کابینه دولت یازدهم با اعلام این که میزان باری که از دریا به ریل می رسد امروز به ۲۲ درصد رسیده گفت: «این رقم در سه سال گذشته چیزی حدود پنج تا هفت درصد بوده که امروز تا ۲۲ درصد افزایش یافته است.»

او ادامه داد: «رقابت بین روش های حمل و نقل منجر به کاهش هزینه حمل و نقل می شود و ما این مهم را در بنادر برای کمک به تولیدکننده و کاهش هزینه های حمل و نقلی انجام داده ایم.»

## آذر ۹۵ آغاز حمل و نقل ترکیبی بار با اروپا از طریق ارمنستان



دبیر کانون سراسری انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی: «برای حمل و نقل از مسیر هامبورگ-ایران از ترکیب حمل و نقل جاده ای-دریایی استفاده شد و قیمت حمل بار برای این مسیر در مقایسه با مسیر ترکیه تنها حدود یک تا دو درصد کاهش یافت.»

غلامحسین امیری، از آغاز حمل و نقل ترکیبی بار با اروپا از طریق ارمنستان خبر داد و گفت: «ظرف دو تا سه سال گذشته، مشکلاتی در مرز ترکیه برای حمل و نقل بار از اروپا داشتیم که همین موضوع موجب شد رایزنی هایی میان ایران با برخی کشورها به منظور استفاده از مسیرهای موازی انجام شود. حمل و نقل بار از مرز ترکیه، حدود ۱۰ روز تا یک ماه زمان می برد و همین موضوع، مشکلاتی را ایجاد می کرد؛ بنابراین رایزنی هایی میان ایران با سفارت ارمنستان و گرجستان انجام شد که بر اساس آن، قراردادی برای حمل و نقل، واردات و صادرات ترکیبی کالا میان ایران و این کشورها بسته شد.»

او بیان کرد: «در رایزنی های انجام شده، سفارت ایران، ارمنستان و گرجستان، کانون سراسری شرکت های حمل و نقل ایران، راه آهن و گمرک حضور داشتند و به دنبال امضای این قرار داد، دو کانتینر بار از مرز ارمنستان وارد ایران شد. این دو کانتینر بار در مسیر هامبورگ-ارمنستان و در مدت زمان کوتاه تری نسبت به مسیر هامبورگ-ترکیه وارد کشور شدند.»

برای حمل و نقل از مسیر هامبورگ-ایران از ترکیب حمل و نقل جاده ای-دریایی استفاده شد و قیمت حمل بار برای این مسیر در مقایسه با مسیر ترکیه تنها حدود یک تا دو درصد کاهش یافت؛ اما از لحاظ صرفه جویی در زمان، این مسیر گزینه خوبی محسوب می شود. (Iranway)



آخوندی:  
ما توسعه بندر شهید  
رجایی را در دستور  
کار داریم و برای  
این مهم به یکپارچه  
کردن حوزه حمل  
و نقل یعنی اتصال  
دریا و ریل به یکدیگر  
می اندیشیم.



نمی توانیم برای همیشه حمل و نقل را در یک زنجیره معیوب گرفتار کنیم

## مشکلات ساختاری مانع شکل گیری شرکت های لجستیکی در ایران است

بندر و دریای آبا بخش خصوصی ایران توانایی لازم برای ایجاد شرکت های حمل و نقل ترکیبی با استانداردهای بین المللی را ندارد یا اصولاً شرایط قانونی، سیاستی، اقتصادی و زیرساخت های حمل و نقل به گونه ای است که اجازه حرکت های بلندمدت را نمی دهد؟ آیا تجربه کشورهای موفق می تواند الگویی برای توسعه نظام حمل و نقل ترکیبی در ایران باشد و اگر امکان استفاده از این تجربیات وجود دارد اولویت های اصلاحی دولت و بخش خصوصی کدامند؟ این پرسش ها و موارد شبیه به آن را در گفتگو با آقای پل مه، رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به بحث گذارده ایم تا ضمن ارزیابی شرایط موجود، از راهکارهای این انجمن برای توسعه حمل و نقل ترکیبی کشور آگاه شویم.

فرید قادری

دلایلی که مانع اجرای برنامه منتهی به این هدف می شوند، یک مجموعه از عواملی است که شما به آن ها اشاره کردید. برای انتقال بهتر پیام به چند مثال از مشاهداتی که در سال های اخیر از کشورهای مختلف، اعم از توسعه یافته یا در حال توسعه، داشته ام اشاره می کنم. با توجه به ارتباطات کاری شخصی، از شرکت هایی در چین، ژاپن، امارات، سوئدان و لهستان دیدن کرده ام که ارائه دهنده خدمات لجستیکی و مرتبط با حمل و نقل ترکیبی هستند. آن چه که در این کشورها به صورت مشترک اتفاق می افتاد این بود که پایه همه اقدامات مبتنی بر اعتماد به بخش خصوصی بود. در نتیجه، زمانی که من به عنوان یک سرمایه گذار بخش خصوصی وارد آن حوزه می شوم این اطمینان خاطر را دارم که گمرک، سازمان امور مالیاتی، تامین اجتماعی و سایر دستگاه های مرتبط دولتی در قانون گذاری، مدیریت یا نظارت به فعالیت من اعتماد دارند. البته این اعتماد دولت به بخش خصوصی چشم و گوش بسته نیست. در مقام مقایسه، در ایران چیزی به عنوان اعتماد به بخش خصوصی به ویژه در حوزه حمل و نقلی که به صورت مستقیم به امور بین المللی و ترانزیت ارتباط داشته باشد وجود ندارد. شما برای انجام یک فعالیت سالم باید از فیلترهای بسیاری بگذرید و بعد در مرحله اجرا و عملیات با موانع و مشکلاتی مواجه می شوید که قدرت عبور از این موانع را ندارد.

در لهستان به عنوان یکی از کشورهای کم تر توسعه یافته در اتحادیه اروپا، یک شرکت لجستیکی دارای انبار، بارانداز و محوطه است. یعنی تمام مسئولیت های انبار عمومی و گمرک و بخشی از خدمات سازمان بنادر و دریانوردی را در اختیار دارد. در زمان صادرات، کالا وارد

● چرا شرکت های بزرگ خصوصی حمل و نقل ترکیبی در ایران شکل نمی گیرند؟

برای پاسخ گویی به این سوال ابتدا باید به این موضوع بپردازم که اگر منظور این است که شرکت هایی وجود داشته باشند که عملیات حمل و نقل را در قالب های مختلف طراحی کرده و از چندین روش حمل و نقل برای اجرای عملیات حمل استفاده کنند باید گفت که در حال حاضر شرکت های ایرانی خصوصی داریم که این نوع عملیات حمل را اجرا می نمایند. اما به این مفهوم که نام این شرکت ها، شرکت های حمل و نقل ترکیبی باشد خیر، چنین شرکت هایی نداریم. به واقع در ماهیت این اتفاق می افتد اما در شکل، شرکت هایی با این عنوانی نداریم. ولی اگر از نظر مفهومی شرکت های لجستیکی مدنظر باشند به گونه ای که این شرکت ها قابلیت مدیریت، برنامه ریزی و اجرای تمام اجزای زنجیره تامین را داشته باشند، متأسفانه باید گفت که چنین شرکت هایی را در کشور نداریم و با وضعیتی که در حال حاضر در کشور ما حاکم است و چشم اندازی که در حوزه فعالیتی این نوع شرکت ها داریم بعید می دانم که به این زودی ها چنین شرکت هایی که به عنوان شرکت های ارایه دهنده خدمات لجستیکی به مفهومی که تمامی خدمات تخصصی حمل و نقل، خدمات انبارداری، باراندازی، بسته بندی و... به واقع ایجاد ارزش افزوده در یک فرایند حمل و نقل را بخواهند اجرا کنند نخواهیم داشت.

● مهم ترین دلایل وجود نداشتن این نوع شرکت ها را چگونه دسته بندی می کنید؟ این دلایل از چه جنسی هستند؛ سیاستی، قانونی، حقوقی، نرم افزاری یا ساخت افزاری؟

”

در ایران شرکت های لجستیکی به گونه ای که قابلیت مدیریت، برنامه ریزی و اجرای تمام اجزای زنجیره تامین را داشته باشند.

بازار

سال سی و یکم ■ شماره ۲۳۷ ■ آذر ۱۳۹۵

۳۶

این مکان‌ها می‌شود که به‌منزله‌ورود به یک محوطه گمرکی است. در نتیجه در این فرایند، سازمانی به نام گمرک وجود ندارد. گزارش تمام عملیاتی که در این محوطه خصوصی انجام می‌شود به گمرک ارسال می‌شود. آن‌چه که من دیدم این بود که حتی برچسب‌زدن، بسته‌بندی بر اساس سفارش خریداری که در مقصد نهایی صادراتی است در همین محوطه‌ها اتفاق می‌افتد. زمانی که کالا با گمرک می‌شود گزارش نهایی شرکت خصوصی، گزارش مورد تأیید گمرک خواهد بود. در مرحله نهایی، مامور گمرک فقط کامیون را پلمپ می‌کند. هیچ کدام از این اتفاقات در ایران امکان‌پذیر نیست.

● **دلیل اعتماد نهاد دولتی به بخش خصوصی در این نمونه که مثال می‌زنید چیست؟ آیا به دلیل عضویت این شرکت در یک مجموعه بزرگ‌تر و معتبر مانند اتاق بازرگانی یا یک انجمن صنفی است؟**

اول وجود نداشتن زیرساخت‌های فکری و مدیریتی، برای این که یک اقتصاد بر پایه ماهیتی وجود بخش خصوصی شکل بگیرد و فعالیت کند. طبیعی است که مسئولیت‌پذیری بخش خصوصی هم در بخش بعد، باعث تداوم یافتن کار می‌شود. در کشور ما، واردات، صادرات و ترانزیت به خاطر وجود مشکلات اقتصادی موجود، به‌ویژه تعرفه و در کنار آن وجود اقتصاد پنهان و بازار سیاه، به گونه‌ای درگیر هستند که به گمرک حق می‌دهیم که به‌راحتی اعتماد نکنند. به این خاطر که منافع ملی و اقتصاد داخلی را تضمین کند و از وجود یک روند صحیح اقتصادی مطمئن شود. اما سوال این جاست که تا چه زمانی می‌توانیم اقتصاد ملی و تجارت خودمان را درگیر و دار این زنجیره معیوب قرار دهیم. تا چه زمانی می‌توانیم منابع مالی و نیروی انسانی فراتر از سایر کشورها را به کار بگیریم. تا چه اندازه می‌توانیم گلوگاه‌های انتظامی و امنیتی ایجاد کنیم. اگر ریشه‌یابی کنیم قسمت اعظم فعالیت‌هایی که منجر به بی‌اعتمادی می‌شود، نگرانی از حوزه قاچاق است. ریشه قاچاق کجاست؟ وقتی که قاچاقچی برآورد می‌کند که با وجود همه خطرات حوزه انتقال غیرقانونی کالا، منافع آن ده‌ها برابر خطرات است و به این کار تن می‌دهد، طبیعتاً باید بازنگری بسیار جدی در نوع تفکر و رویکردهای اقتصادی کشور داشته باشیم. اگر تسهیلات و فرایندهای تجاری، حتی تعرفه به گونه‌ای وضع شود که تجارت غیررسمی از نظر اقتصادی فاقد توجیه باشد به تبع کسی به سمت قاچاق کالا نمی‌رود، مگر در برخی کالاهای خاص که در تمام دنیا رایج است. نباید به گونه‌ای حمایت از اقتصاد داخلی را پیش ببریم که این اقتصاد همواره در دوران طفولیت به سر برسد. نباید به حدی از تولیدات داخلی حمایت کنیم که هیچ‌گاه نتوانند روی پای خود بایستند. این موضوع فقط مختص به اقتصاد ایران نیست. ده‌ها کشور این دوران گذار را پشت سر گذاشته‌اند. طبیعتاً باید الگو بگیریم. باید از نتایج حاصل از سیاست‌های اقتصادی کشورهای موفق استفاده کنیم. ولی متأسفانه دور و تسلسلی که در اقتصاد ما وجود دارد در هیچ اقتصادی دیده نمی‌شود. نمی‌خواهم از یک صنعت خاص نام ببرم اما به هر حال این مشکلات وجود دارد.

برگردیم به مشاهدات عینی از لهستان و تجربه یک شرکت لهستانی. در گفتگویی که با مدیران این شرکت داشتم متوجه شدم که حداکثر عمر این شرکت ۱۸ سال است. از زمان تاسیس، این شرکت به صورت خانوادگی اداره شده است. نکته جالب این که همه اعضای خانواده رانندگانی بوده‌اند که با کامیون‌های دیگران کار می‌کردند. در ابتدای کار با تجمیع سرمایه‌های خود دو دستگاه تریلر خریداری کرده‌اند و درآمد این تریلرها امروزه مالک ۵۰۰ دستگاه کشنده و ۷۵۰ دستگاه یدک هستند. از این ۷۵۰ یدک ۵۰۰ دستگاه آن یخچال دار است. علاوه بر این مالک حدود هزار دستگاه واگن هستند. این مساله برای من بسیار جالب بود که چگونه در مدت ۱۸ سال این شرکت توانسته چنین کاری را انجام دهد. در یکی از جلسات رسمی که این شرکت در حوزه ایالتی خود در حضور وزیر اقتصاد ایالت، رئیس دارایی ایالت و معاون رئیس جمهوری در حوزه سرمایه‌گذاری داشتند گردش مالی شرکت را از پایه دادند و اعلام کردند که در سال ۲۰۱۵ بیش از ۱۰۰ میلیون یورو سود داشته‌اند. در پایان جلسه گفتیم که مادر ایران جرات نمی‌کنیم در مورد سود سالانه با اداره دارایی صحبت کنیم شما چطور چنین کاری

را انجام می‌دهید و چنین گزارشی را ارائه می‌دهید؟ رئیس دارایی با شنیدن این مطلب گفت که ما به بخش خصوصی خود اعتماد داریم و تمام گزارش‌های ارائه شده توسط بخش خصوصی را می‌پذیریم و در نتیجه فعالیت اقتصادی که در این جا حاکم است به‌عنوان یک فعالیت پویا و سالم مورد تأیید ماست.

موضوع مهم دیگر دسترسی به فناوری‌های نوینی است که در بعضی مواقع ما به دلایل مختلف به‌ویژه تحریم با آن درگیریم. در مقام مقایسه با شرکت لهستانی، گزارش ماهواره‌ای از تمام واگن‌ها و کامیون‌هایی که در آن لحظه در حال فعالیت هستند را به‌صورت آنلاین در اختیار دارد و امکان ارتباط دیداری و شنیداری با راننده فراهم است. در ایران اما بستر الکترونیکی مبتنی بر جی‌اس‌ام‌اس است و از طریق ارسال پیام اجرا می‌شود. بعضی مواقع هم سیستم به‌صورت آنلاین کار می‌کند. در بهترین حالت اگر هم سیستم آنلاین باشد حداکثر چهار تا شش ساعت یک‌بار یک پیام ارسال می‌شود. بستر پیام‌رسان فعلی هزینه بسیار بالایی به شرکت‌های ایرانی تحمیل کرده و در عمل استفاده از آن توجیه‌پذیر نیست.

در حوزه بانکی هم تفاوت‌های آشکاری وجود دارد. از مدیران شرکت لهستانی شرایط خرید را پرسیدم. گفتند که ما کامیون را حداکثر با ۱۰ درصد سرمایه آورده متقاضی خریداری می‌کنیم و ۹۰ درصد باقی مانده را بانک با نرخ ۱۷/۷۵ درصد و دوره بازگشت سرمایه ۱۰ ساله پرداخت می‌کند. این شرایط را مقایسه کنید با شرایط فعلی که به دلایلی از جمله تعرفه بالا و افزایش قیمت تمام شده در کشور واردات کامیون توجیه اقتصادی ندارد. گزینه بعدی خرید کامیون از تولیدکنندگان داخلی است. اول این که کامیون تولید شده مطابق با استانداردهای روز جهانی نیست، امکانات لازم را ندارد قیمت تمام شده آن بسیار بالاست. در حال حاضر اگر بخواهیم یک کامیون خریداری کنیم که مطمئن باشیم در پنج سال واقعه‌زنی‌های ندارد، برای کشنده و یدک باید حدود ۹۰۰ میلیون تومان هزینه کنیم. امکان استفاده از سیستم بانکی هم وجود ندارد چرا که سیستم بانکی وام نمی‌دهد. چاره‌ای نیست جز این که به شرکت‌های لیزینگ مراجعه کنید. شرکت لیزینگ ۴۰ درصد از کل مبلغ را مطالبه می‌کند و ۶۰ درصد بقیه را با نرخ ۲۸ درصد به شما پرداخت می‌کند. خوب این چه نوع سرمایه‌گذاری است که شما باید علاوه بر تحمل هزینه استهلاک کامیون، حداقل ۲۸ درصد هزینه لیزینگ و سود بدهید. به جز این‌ها هزینه‌های عملیات حمل، مالیات، تامین اجتماعی و سایر موارد را پرداخت کنید. مگر درآمد شما از محل این کامیون چه قدر است که همه این هزینه‌ها را باید پرداخت کنید. در نتیجه می‌بینیم که هیچ سرمایه‌گذار ایرانی دارای عقل سلیم در قالب شرکت حقوقی به دنبال خرید کامیون نمی‌رود. و البته هرکس این کار را انجام دهد عاشق است و بس، اگر امروز یک سرمایه‌گذار به عنوان شخص حقیقی کامیون بخرد مالیات بر درآمد آن پنج درصد است اما اگر این کامیون در مالکیت یک شرکت فعالیت کند مالیات بر درآمد آن ۲۵ درصد می‌شود. در صورتی که قاعده منطقی این است که ما سرمایه‌گذاری حقوقی را که منجر به اشتغال زایی پویا و مولد می‌شود، مروج باشیم و نظام‌مند کنیم. یعنی امکان ظهور هوشمندانه توسعه و مدیریت بر سرمایه‌گذاری‌ها را به گونه‌ای تشویق کنیم که شرکت‌های جدید متولد و کوچک به‌بزرگ تبدیل شود. در نتیجه برندسازی حقیقی و رقابت در یک محیط سالم اقتصادی شکل می‌گیرد ولی وقتی قرار باشد که یک شرکت ۲۰ درصد بیشتر به نسبت شخص حقیقی در این حوزه هزینه کند چرا باید بیاید؟ به دلایل بسیاری شبیه به این موضوعات، شرکت‌های لجستیکی در کشور ما شکل نمی‌گیرند و از جمله پیامدهای شکل نگرفتن این شرکت‌ها این است که ما امکان برنامه‌ریزی درازمدت در حوزه حمل و نقل را نخواهیم داشت.

● **در گزارش امسال بانک جهانی از وضعیت کسب و کار در جهان و در بخش گزارش مربوط به ایران می‌بینیم که در شاخص تجارت فرامرزی که روی هزینه‌ها و مدت زمان حمل کالای صادراتی و وارداتی تمرکز دارد الان در جایگاه ۱۷۰ دنیا هستیم. با این توضیحاتی که شما می‌دهید کاملاً مشخص است که چرا هزینه‌های حمل و نقل کالا در ایران به شکل غیرعادی از متوسط همه دنیا بیشتر است. اگر از این منظر ببینیم که**

”

نیاید به گونه‌ای حمایت از اقتصاد داخلی را پیش ببریم که این اقتصاد همواره در دوران طفولیت به سر برسد.

**مصرف کننده نهایی در ایران نسبت به بقیه دنیا هزینه بیشتری پرداخت می کند، فکر می کنید اگر به سمت حمل و نقل ترکیبی حرکت کنیم و شیوه های مختلف حمل را به شکل نظام مند به کار بگیریم آیا منجر به کاهش هزینه های حمل و نقل در داخل کشور می شود؟**

اگر با شرایط موجود در کشور بخواهیم حساب کنیم قطعاً نمی شود. ولی راهکاری دارد که متأسفانه این راهکارها در یک مدت زمانی کوتاه مدت قابلیت اجرا ندارد. یکی از دلایلی که در شرایط موجود کاهش هزینه ها امکان پذیر نیست، این است که در کشور ما هزینه هر لیتر گازوییل ۳۸۰ تومان است در صورتی که همین گازوییل در ترکیه حدود ۳۰۰۰ تومان است. از طرف دیگر کامیونی که در ایران تولید می شود مصرفش خیلی بالا است و کامیونی که در کشور ترکیه استفاده می شود، فارغ از این که کدام برند اروپایی باشد، تقریباً یک سوم کامیون ایرانی مصرف می کند. به جز این، در دنیا هزینه تأمین اجتماعی ۱۰ تا ۱۲ درصد حقوق و درآمد معین فرد است در حالی که این رقم در کشور ما ۳۰ درصد است. اگر قرار باشد فعالیت نظام مندی در زمینه حمل و نقل انجام شود طبیعتاً ضروری است هزینه های اضافی در چرخه کار کاهش یابد.

در کشور ما راه اندازی حمل و نقل ترکیبی امکان پذیر نیست. چرا امکان پذیر نیست؟ چون سیستم های حمل و نقل زمینی به ویژه ریلی قابلیت تأثیر گذاری بر حمل و نقل جاده ای را ندارند. همین الان تصمیم هایی که در راستای افزایش استفاده از حمل و نقل ریلی گرفته می شود بیشتر از آن چه که دارای توجیه اقتصادی باشد به واقع راهبردهای دستوری است. می خواهند هزینه حمل و نقل جاده ای را افزایش دهند تا حمل و نقل ریلی توجیه پیدا کند. در اروپا اگر یک کامیون، کالایی را از شرق اروپا به غرب جابه جا می کند، مفهومش این نیست که کامیون تمام مسیر را روی جاده می رود، بلکه بیش از ۷۰ درصد مسیر را روی قطار طی می کند. ما چنین امکانی را در کشور نداریم. در اروپا دسترسی به ریل به صورت شبکه مویرگی است، یعنی به همان تناسب که جاده ها در ایران توسعه پیدا کرده است، در اروپا شبکه ریلی توسعه پیدا کرده است. در یک وجه مقایسه ای در اروپا ریل و جاده کنار هم قرار گرفته اند. در روسیه، قسمت هایی از اروپا و چین شبکه رودخانه ای وجود دارد که همه این ها مکمل هم هستند. در نتیجه کامیون کمترین مسافت را روی جاده طی می کند، کمترین مصرف سوخت و آلودگی و زیان به محیط زیست را به همراه دارد. این چارچوب کلی عملیات حمل و نقل ترکیبی است. اگر این گونه بخواهیم نگاه کنیم در کشور ما تحقق پیدا نخواهد کرد، ولی اگر منظور ما از حمل و نقل ترکیبی این باشد که یک کانتینر یا کشتی به بنادر حمل شود و بعد از طریق خط آهن و یا کامیون به یک نقطه سرزمینی یا مرزی منتقل شود، به این اتفاق می افتد ولی در اجرا متأسفانه هیچ توجیهی ندارد.

**● شما همه این ناکارآمدی ها را از سمت دولت می بینید یا فکر می کنید عملکرد بخش خصوصی هم با کاستی هایی همراه بوده است؟**

مخاطب من در این جا اصلاً دولت نیست. مخاطب من به واقع اقتصاد کشور که حاصل مدیریت ناکارآمد در بدنه اقتصادی کشور است. البته اگر بخش خصوصی بیشتر از این بر مطالبات این چنینی پافشاری می کرد شاید دولت هم مجبور می شد سیاست های خود را تغییر دهد ولی این موضوع مشکلی است که به صورت سنتی و ادواری ادامه پیدا کرده است. مشکلات را می توان در چند دسته کلی طبقه بندی کرد. متأسفانه در شرایط فعلی که محدودیت های مالی مرتبط با تحریم ها وجود دارد؛ هر چند که در موارد بسیاری حذف شده اما قسمت هایی از آن ها همچنان باقی مانده است؛ وجود نداشتن منابع مالی مستمر و پویا که بتواند به اجرای این پروژه ها کمک کند، زمان بر بودن اجرای این پروژه ها و قابل نبودن پروژه ها به یک سیکل صحیح مدیریتی به این مفهوم که ملاک انتخاب پیمانکار بهره مندی از تکنولوژی روز، ارجحیت کیفیت و عمر مفید و با ضمانت استمرار پروژه تا این که مبنا، قیمت پایین اجرا باشد.

ساختار حمل و نقل ریلی ما به زمان جنگ جهانی دوم برمی گردد. باید ببینیم از دهه ۴۰ میلادی که جنگ جهانی دوم اتفاق افتاد و متعاقب آن بخش ریلی در ایران شکل گرفت تا به امروز، چه اندازه

توسعه ریلی داشته ایم و این توسعه با چه هدفی اتفاق افتاده است. چندین سال است که برای تکمیل یک قطعه در مسیر ریل ایران به جمهوری آذربایجان دچار وقفه هستیم. در ایجاد این وقفه الزاماً مقصر دولت نیست. عوامل متعددی مانع اجرا این پروژه شده است. اگر این پروژه اجرا شود امکان انتقال ریلی کالا به ویژه کانتینر به آذربایجان و از آذربایجان به اروپا فراهم خواهد شد. اگر همه عوامل را کنار هم بگذاریم و منصفانه بخواهیم صحبت کنیم بخش خصوصی هم مقصر بوده است. البته این تقصیرها به عمد نیست. اگر سرمایه گذار اطمینان داشته باشد طبیعتاً وارد حوزه ریلی می شود. اگر چه ظرف دوالی سه سال گذشته تعرفه و دریافت منطقی وجهه، از سرمایه گذاران بخش خصوصی در حوزه ریل تغییر کرده است. ما خاطرم آن هست که اگر یک واگن روی ریل جابه جا می شد بیش از ۸۰ درصد درآمد این واگن متعلق به بخش خصوصی را دولت اخذ می کرد. خوشبختانه با درک هوشمندانه ای که از شرایط وجود، توسط مدیریتی که در دوالی سه سال گذشته بر راه آهن حاکم شد و بخشی از مشکلات را برطرف کردند. اگر چه در شرایط فعلی، حمل ریلی برای سرمایه گذار توجیه پذیر است اما متأسفانه همچنان سرمایه اولیه مورد نیاز بسیار بالاست و طبیعتاً با شرایط اقتصادی حاکم بر کشور برای تأمین نقدینگی وجود دارد، انتظار نداریم که بخش خصوصی بتواند وارد عرصه سفارش و تهیه واگن شود. به طور قطع دولت باید حمایت ویژه ای در این حوزه داشته باشد. البته این را می دانیم که هم دولت محدودیت دارد و هم بحث ساخت داخلی اهمیت خاصی دارد. از این ها گذشته متأسفانه سیستم بانکی ما به دلیل این که غالباً هدف اصلی شان بنگاه داری است از اهداف اصلی که تأمین سرمایه برای بنگاه ها است دور افتاده اند. تصور نمی کنم که حالا لااقل امکان تعدیل این نوع رویکرد و تفکر در سیستم بانکی ما به وجود بیاید.

**● با این فرض که سیستم بانکی بیشتر از این منابعی در اختیار ندارد و منابع مالی دولت هم محدود است، طیفی از افراد معتقدند که اگر سرمایه گذاری خارجی در کنار بخش خصوصی مافزار بگیرد امکان این که شرکت های ایرانی به غول های ملی و منطقه ای تبدیل شوند وجود دارد. در حال حاضر هم رفت و آمدها و مذاکرات نسبت به قبل بیشتر شده است. اگر این روند ادامه پیدا کند و منجر به یک سری همکاری ها شود شما چه فرصت ها و تهدیدهایی را در این نوع جدید ارتباطات می بینید؟**

طبیعتاً هر اقدامی را باید از زوایای مختلف و به طور همزمان فرصت و تهدیدات آن را بررسی کرد. این طور نخواهد بود که ما تصور بکنیم هر موضوعی که بخواهد شکل بگیرد صرفاً یک فرصت است. طبیعی است اگر سرمایه گذار خارجی وارد کشور ما شود از حیث این که منابع مالی وارد می شود، تکنولوژی جدید به کشور ما منتقل می شود و از حیث این که ما دارای شرکای خارجی خواهیم بود که بخشی از بازار جذب بار به ویژه در حوزه ترانزیت را نصیب ما خواهد کرد فرصت محسوب می شود. ولی در کنار آن می دانیم که با وجود ورود سرمایه گذاران و شرکت های خارجی طبیعتاً بعضی از شرکت های ایرانی از گردونه کار خارج می شوند. شرکت های کوچک و حتی شرکت های بزرگ که از ناکارآمدی ها و ضعف مدیریتی برخوردار هستند حذف خواهند شد. این ها مواردی است که در حوزه اشتغال تهدید محسوب می شوند. لازم است که جمیع جهات را با هم ببینیم. در این چرخه منافع حداکثری را ببینیم. همزمان باید یک نگاه و گوشه چشمی هم به این موضوع داشته باشیم که سرمایه گذار خارجی که می خواهد در بخش حمل و نقل ایران سرمایه گذاری کند با چه چشم اندازی خواهد آمد. در حال حاضر می بینیم حوزه نفوذ مدیریتی، نظارتی و سیاست گذاری دولت در تمام شقوق اقتصادی تقریباً ۹۰ درصد است. ۱۰ درصد باقی مانده را هم به بخش خصوصی داده اند تا چشم بگوبود اجرا کند. یک سرمایه گذار در حوزه ای وارد نمی شود که قدرت مدیریت لازم را نداشته باشد. در این چرخه یقیناً آرامش خاطر باید وجود داشته باشد تا سرمایه گذاری انجام شود و کشور از گردش این سرمایه و اشتغال زایی مولد و پویای ناشی از آن برخوردار شود.

فرض کنیم که یک شرکت سرمایه گذار با یک شرکت حمل و نقل معتبر بین المللی بخواهد کامیون های مدنظر خود را در ایران کند. تعرفه ها را ملاحظه بکنید، چه توجیهی وجود دارد که با این تعرفه هایی که



هزینه ها را باید پرداخت کنید. در نتیجه می بینیم که هیچ سرمایه گذار ایرانی دارای عقل سلیم در قالب شرکت حقوقی به دنبال خرید کامیون نمی رود. و البته هر کس این کار را انجام دهد عاشق است و بس.

عدد و رقم نجومی و دورقمی دارند کامیون وارد کند. به همین ترتیب هزینه‌های مالیاتی، تامین اجتماعی و... فرض کنیم همه این شرایط را پذیرفت و سرمایه‌گذاری کرد. در مسیر حرکت یک کامیون از بارگیری در یکی از بنادر به سرزمین اصلی یا به مقصد یک نقطه مرزی ۲۲ ارگان و سازمان و وظیفه مدیریتی، نظارتی و هدایتی دارند. ما اینجا خلط تصمیم‌گیری و اختلاط مدیریتی و تداخل کاری داریم. این ۲۲ عنوان ارگان و نهاد قائم به ذات هستند و بنا دارند مسئولیت قانونی خود را تا حد امکان اجرا کنند و البته در مواردی جزیره‌ای تصمیم می‌گیرند. در زمان اجرا تعارض به وجود می‌آید و در نتیجه می‌بینیم یک کالایی که باید ظرف ۴۸ ساعت از یک بندر یا یک گمرک خارج شده و به مقصد نهایی برسد هشت روزه می‌رسد. این پایان ماجرا نیست. بیرون از محوطه‌های بندری و گمرکی هم با هزار مشکل مواجه هستید. این‌ها عواملی نیستند که مشوق ورود سرمایه‌گذار خارجی باشند. مامی گوئیم سرمایه‌گذار خارجی اگر این شرایط را پذیرفت و آمد، اگر ثبات در سیاست‌گذاری نداشته باشیم، چطور می‌شود سرمایه‌گذار را ترغیب به حضور در ایران کنیم در حالی که او از ثبات پنج‌ساله سیاست‌ها و تصمیمات در کشور خودش مطمئن است. اگر سرمایه‌گذار به ایران بیاید و با تصمیماتی مواجه شود که شبانه‌تازگی می‌شوند و فردای آن اجرا می‌شوند چگونه می‌توان او را رغب به ادامه سرمایه‌گذاری کرد. بحث من این نیست که یک سازمان به تنهایی مقصر است، در برخی موارد این عوامل ناشی از اقتضات کشوری است. به عنوان مثال امروز کالایی تحت عنوان شکلات، تنقلات، خشکبار و آجیل تحت یک نظام مشخص از کشور ما ترانزیت می‌شود. حال تشخیص گمرک این است که قاچاق صورت گرفته، به خاطر این که جلوی قاچاق این کالا را بگیرد تصمیم می‌گیرد از فردا علاوه بر تضامین بیمه‌ای به ازای هر کامیون ۴۵۰ میلیون تومان ضمانت‌نامه بانکی با پول نقد اخذ کند. این اقدام به معنای افزایش موانع و هزینه حمل و نقل است. قیمت تمام شده کالایی که می‌خواهد از ایران ترانزیت شود افزایش می‌یابد. این قبیل اتفاقات تشوش ذهنی یک سرمایه‌گذار را به همراه دارد. وقتی اطمینان نکند که می‌تواند کالایی را از ایران عبور دهد و قیمت و شرایط ثابت را برای یک سال به طرف مقابلش اعلام کند چطور می‌توانیم انتظار داشته باشیم که این فرد بیاید و در ایران سرمایه‌گذاری کند.

**● انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در این بین چه جایگاهی دارد و چطور با نهادهای مختلف ارتباط برقرار می‌کند تا مقدراری از این مشکلات را برای اعضای خودش کم کند؟**

ما در حوزه صنفی و اعضای تحت پوشش خودمان، خوشبختانه توانسته‌ایم تعاملات خوبی با بعضی از سازمان‌های درگیر در حوزه حمل و نقل داشته باشیم و البته در بخش‌هایی هم مثل حوزه مالیاتی متأسفانه ناموفق بوده‌ایم. در حوزه بندری به مجموعه سازمان بنادر به توافق رسیده‌ایم که فاصله بین اتخاذ تصمیم و اجرای آن یک فاصله زمانی ۴۵ روزه باشد. در نتیجه با کم‌ترین تنش در حوزه کاری تغییرات اعمال می‌شود. همچنین در مباحث تعرفه‌ای با سازمان بنادر و دریانوردی توافق کردیم که مذاکرات کارشناسی و فنی بین انجمن و سازمان قبل از ابلاغ تعرفه‌ها باشد. پیش از این ابتدا تعرفه‌ها را افزایش می‌دادند و پس از ابلاغ و اجرا نظر انجمن را می‌پرسیدند. در عمل نمی‌توانستیم نظری بدهیم. خوشبختانه امروزه سازمان ماه‌ها قبل از این که در زمینه‌های مرتبط با تعرفه‌ها تصمیم به ابلاغ بگیرد نظر ما را جویا می‌شود و باز خوشبختانه در بسیاری از موضوعات تعرفه‌ای، نظرات انجمن را مورد توجه قرار داده است. هر چند در بخشی از جاها هم هستیم که انتظارات ما بیش از این است که سازمان بنادر دارد انجام می‌دهد و طبیعی است که این انتظار ما به حق است چون چون متکی بر قوانینی است که بخشی از این قوانین در حوزه وزارت راه و سازمان است. من باب مثال در آیین‌نامه تاسیس شرکت‌ها که به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور رسیده و اختیاراتی به انجمن‌ها داده است، انتظار داریم سازمان بنادر به عنوان یکی از اعضای این شورا و همچنین یک مجموعه قانونی که موظف به اجراست خودش این موضوعات را اجرا کند.

در حوزه گمرک با مدیر کل ترانزیت پیشین گمرک آقای دشتانی توافق

کردیم که در مواردی که گمرک به ناچار و به منظور صیانت از منافع ملی تصمیمات آنی می‌گیرد، این تصمیمات بر عملکرد شرکت‌های خوش‌نام عضو انجمن تأثیر نداشته باشد. یعنی همان مکانیسم قبلی که یک روند معقول و منطقی برای اجرای حمل بوده، اعم از خدمات بندری یا ترانزیتی، برای این شرکت‌های خوش‌نام ادامه پیدا کند.

**● ملاک خوش‌نام بودن این شرکت‌ها چیست؟**

با توافقی که داشتیم یک سلسله آیت‌ها تعریف کردیم و بر اساس آن‌ها یک شرکت خوش حساب تعریف کردیم که برخی از آن‌ها سرفصل‌ها عبارت‌اند از حسن مدیریت، توانمندی شرکت، خوش‌حسابی در حوزه تعهدات، امکانات فیزیکی، عوامل انسانی متخصص و در نهایت عملکرد مطلوبی که در سنوات گذشته داشته‌اند.

**● مذاکرات با سازمان‌هایی مانند امور مالیاتی ناموفق بوده است؟**

بله با دارایی مذاکرات بسیار زیادی در حوزه مالیات بر ارزش افزوده و مالیات تکلیفی در حوزه بنادر داشتیم. اکثریت مطلق بنادر مادر مناطق ویژه اقتصادی یا در مناطق آزاد واقع هستند. قانون صراحتاً معافیت مالیاتی در این دو بخش را اعلام کرده است. ولی متأسفانه سازمان امور مالیاتی به اجرای قانون تن نمی‌دهد و بدتر از آن در مواقعی مالیات مضاعف اخذ می‌شود که این مالیات مضاعف طبیعتاً منجر به تورم در کشور می‌شود. ما ناچار هستیم حسب تکلیفی که دارایی بر گردن ما گذاشته در بخشی از عملیاتی که در حوزه بنادر اتفاق می‌افتد مالیات بر ارزش افزوده را اخذ کنیم. مالیات بر ارزش افزوده همان کالا هنگام ترخیص در گمرک دوباره اخذ می‌شود.

علاوه بر این مشکلات اخذ عوارض و مابه‌التفاوت حق پرچم را تا به امروز نتوانسته‌ایم حل کنیم. به این معنی که اگر کالایی توسط یک کشتی با ملیت و پرچم خارجی به ایران می‌آید لازم است که ۱۰ درصد کرایه حملی را که یک شرکت کشتیرانی داخلی به مراجع دولتی اعلام می‌کند به عنوان مابه‌التفاوت کرایه حمل به دولت پرداخت کند. این مابه‌التفاوت در واقع جریمه است که چرا شما با کشتی ایرانی این بار را حمل نکرده‌اید. قانون اعلام می‌کند که اگر در مبادی بین‌المللی کشتی ایرانی امکان حمل کالایی به ایران را نداشت آن حمل از پرداخت عوارض ۱۰ درصد کرایه حمل معاف می‌شود ولی متأسفانه اعمال نمی‌شود. ضمناً قانون اعلام می‌کند که ۱۰ درصد کرایه حمل به واقع از کرایه حمل واقعی باید اخذ شود، در حالی که در بعضی مواقع عوارض برابر با ۱۰۰ درصد کرایه حمل اخذ می‌شود.

**● شما این موارد را با دولت طرح کرده‌اید و موفق نبوده‌است؟**

کم و بیش بله. اما مذاکرات موفق نبوده است. استدلال ما این است که این تسهیلات نه برای شرکت‌های عضو انجمن بلکه تسهیلی برای اقتصاد ملی ما است. در واقع اگر نرخ تمام شده کالا و نرخ تمام شده خدمات یا فعالیت در حوزه بندر کاهش پیدا می‌کند هم مشوقی است برای این که ما فعالیت‌های صحیح اقتصادی را در یک روند معقول و منطقی داشته باشیم و هم خدمت‌نهایی با هزینه کم‌تر به دست مردم می‌رسد. اگر ریالی در بنادر ما اخذ می‌شود و این هزینه به اعتقاد کسی که عامل و واردکننده این کالا است، نامعقول باشد مطمئناً این یک ریال در زمان پرداخت توسط مصرف‌کننده نهایی ضرب در ۱۰ می‌شود.

**● چه اتفاقی باید بیفتد که حمل و نقل ترکیبی ایده‌آل مدنظر شما که معتقدید با این شرایط احتمالاً هیچ وقت محقق نخواهد شد شکل بگیرد؟** به قول جناب آقای سمسار که از پیشکسوتان صنعت حمل و نقل می‌باشند، دولت اجازه دهد ما کار خودمان را انجام دهیم. یعنی کار حمل و نقل را بسپارد به دست حمل و نقل چی‌ها. دولت به این باور برسد بخش خصوصی ایرانی که جزیی از این مملکت است می‌تواند منشاء اثر باشد. در بخش‌هایی که بر اساس قانون دولت باید امور را واگذار کند مصمم باشد که توسط بخش خصوصی واقعی انجام شود. علاوه بر این دولت باید تسهیلات واقعی ارائه دهد، مالیات را باید تعدیل کند، هزینه‌تأمین اجتماعی باید تا سر حد واقعی کاهش پیدا کند، امکان مدیریت به صنوف و انجمن‌ها داده شود، ثبات تصمیم‌گیری و قانونی به وجود بیاید و تعدد مراجع مختلف تصمیم‌گیر و نظاره‌گر بر حمل و نقل کاهش پیدا کند.



در مسیر حرکت یک کامیون از بارگیری در یکی از بنادر به سرزمین اصلی یا به مقصد یک نقطه مرزی ۲۲ ارگان و سازمان و وظیفه مدیریتی، نظارتی و هدایتی دارند.





## پژوهش‌های فراتحلیل در حوزه بندر و دریا

حمید محمد عظیمی

کارشناس پژوهش و مطالعات

پژوهش یا تحقیق یک روند هوشمندانه، هوشیارانه، خلاقانه و سامانمند برای یافت، بازگویی و بازنگری پدیده‌ها، رخدادها، رفتارها و انگاشته‌ها است. منبع اصلی تولید اطلاعات و دانش جدید در واقع حاصل فعالیت‌های پژوهشی است که انجام می‌گیرد. پژوهش در نقش موتور محرک پیشرفت و توسعه بوده و می‌تواند به عنوان یکی از شاخص‌های اصلی آن در نظر گرفته شود. موفقیت در تمام فعالیت‌های مربوط به توسعه صنایع، کشاورزی، خدمات و... رابطه‌ای مستقیم با گسترش فعالیت‌های پژوهشی دارد. پیشرفت و توسعه، ارتباط مستقیمی با تحقیقات و انجام پژوهش‌های علمی دارد و رشد و توسعه کشورهای پیشرفته، نتیجه سرمایه‌گذاری در بخش پژوهش است. حجم وسیع پژوهش‌های علمی در کشورهای توسعه یافته صنعتی گویای این واقعیت است. کشورهای پیشرفته صنعتی بخش قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را به سرمایه‌گذاری در امور پژوهشی و تحقیقاتی اختصاص داده‌اند. این رقم برای کشورهای صنعتی پنج درصد است، حال آن که در ایران این رقم حدود نیم درصد است. علی‌رغم این سهم اندک بر اساس آخرین آمار اعلام شده، تولیدات علمی نمایه شده در پایگاه اسکوپوس، محققان ایرانی در پایان سال ۱۵۲۰ با تثبیت جایگاه خود در جغرافیای تولید علم جهان در بین ۱۴۰ کشور در جایگاه پانزدهم جهان قرار دارند. در این مقاله سعی شده است با نگاهی اجمالی به نقش پژوهش در مسیر توسعه، تقسیم‌بندی کلی تحقیقات و معرفی پژوهش‌های فراتحلیل و بهره‌گیری از این رویکرد در حوزه بندر و دریا پرداخته شود.

یک موضوع خاص و پرداختن به ابعاد گوناگون یک مسئله پژوهشی از منظرها و لنزهای مختلف است. این بحران موجب دشواری یافتن دانش عینی و کاربردی از میان انبوه اطلاعات پژوهشی می‌شود و این در حالی است که هدف از پژوهش علمی، رسیدن به دانش عینی و نتایج کاربردی از خلال همه این پژوهش‌هاست. این معضل گریبان‌گیر تمامی حوزه‌های علمی است. برخی از پژوهش‌های حوزه‌های مختلف علوم ممکن است اولاً فاقد اعتبار علمی باشند و حتی به عقیده برخی صاحب‌نظران، هیچ پژوهشی نیست که از هر جهت معتبر باشد ثانیاً بسیاری از پژوهش‌ها چنان گزارش شده و می‌شوند که قابلیت تعمیم‌پذیری و تکرار آن‌ها - که از ویژگی‌های مهم هر پژوهش علمی است - عملاً ممکن نباشد. گاهی پژوهشگران روش‌ها و یافته‌های خود را آن قدر کم‌مایه و بدون

و به کمال رساندن رفتارها، روش‌ها، ابزارها، وسایل، تولیدات، ساختارها و الگوهای مورد استفاده جوامع انسانی انجام می‌شود. هدف تحقیق کاربردی، توسعه دانش کاربردی در یک زمینه خاص است. معمولاً نیاز به انجام پژوهش‌های کاربردی زمانی احساس می‌شود که روش‌ها و اطلاعاتی که در اختیار داریم، برای حل برخی از مشکلات موجود کافی نیست. در مقابل، پژوهش‌های بنیادی به توسعه و تعمیق مبانی علوم مختلف کمک کرده و در درازمدت امکان گسترش مرزهای دانش بشری را فراهم می‌آورند.

### انباشت دانش و پژوهش‌ها و ارایه راهکار

انباشت دانش به مدد تکنولوژی کنونی بحرانی را ایجاد نموده است که این بحران عمدتاً حجم زیاد و پراکندگی بیش از حد انتشارات علمی، حتی در

### پژوهش‌های بنیادی و کاربردی

به‌طور معمول پژوهش را می‌توان بر پایه معیارهای متعددی دسته‌بندی کرد؛ برای مثال بر پایه نحوه به کار بستن نتایج پژوهش‌ها می‌توان آن‌ها را به دو دسته بنیادی (پایه‌ای/ محض) و کاربردی تقسیم کرد. پژوهش بنیادی یک رشته مطالعه و پژوهش نظام‌مند و هدایت شده در راستای دانش و درک بیشتر جنبه‌های بنیادین پدیده‌های بدون برنامه خاص است. پژوهش پایه، شامل تمام شاخه‌های علوم و مهندسی می‌شود. این نوع پژوهش می‌تواند زمینه پژوهش کاربردی را فراهم آورد، اما در وهله اول متوجه کاربرد آن در زندگی انسان‌ها نیست. در حالی که پژوهش کاربردی دارای جنبه عملی و مستقیماً متوجه حل مشکلات جامعه و بشریت هستند. در مقابل، پژوهش کاربردی با استفاده از نتایج تحقیقات بنیادی به منظور بهبود



ساختار گزارش می کنند که خواننده قادر به قضاوت درباره کیفیت یا بی کیفیت بودن این روش ها و معتبر یا نامعتبر بودن یافته ها نیست. به علاوه، تفاوت در کیفیت مطالعات، یکدست نبودن شیوه و رویکرد کار پژوهشی، تفاوت و حتی تناقض در یافته ها، انجام پژوهش های بسیار درباره یک مسئله پژوهشی، همه و همه بر این بحران دامن می زنند.

با ورود فناوری های اطلاعاتی به صنعت چاپ و نشر، روز به روز بر تعداد پژوهش ها و اطلاعات علمی افزوده می شود. حتی در یک حوزه خاص علمی و یک مسئله پژوهشی واحد، منابع اطلاعاتی فراوانی در پایگاه های اطلاعاتی مختلف منتشر می شوند که هر یک از منظر خاصی به این حوزه یا مسئله توجه دارند. علاوه بر تفاوت در روش کار و اجرای پژوهش ها، یافته های متفاوت و گاه متناقض نیز در آن ها به چشم می خورد. از طرف دیگر، به سادگی نمی توان پژوهش های مرتبط دیگر را کنار گذاشت و تنها به نتایج یک پژوهش ویژه اطمینان کرد. پس چگونه می توان با وجود این همه اطلاعات و متون و داده های پژوهشی در حوزه های مختلف علمی به دانش مورد نیاز، مطمئن و کاربردی دست یافت؟ با چه ملاک هایی می توان این پژوهش ها را ارزیابی کرد و نتایج درست و مطمئن حاصل از آن ها را به کار بست؟ این ها از جمله سؤالاتی هستند که ذهن پژوهشگران را در عصر حاضر به خود مشغول کرده اند. جواب کوتاه این است که باید این متون و داده ها را سازمان دهی و پیام اصلی آن ها را استخراج کرد و به کمک روش های تلخیص مطالعات انجام شده و ارزیابی آن ها، دانش کاربردی و اصیل نهفته در این پژوهش ها را استخراج کرده و به کار بست.

در مطالعات بخش های مختلف روش های متعددی برای تحقیق و شناخت واقعیت و پدیده ها وجود دارد. فراتحلیل (Metaanalysis) یکی از این روش ها است. فراتحلیل یکی از روش های توصیفی است که تحقیقات انجام شده را ارزیابی می کند و از تحلیل آماری بسیاری از مطالعات و تحقیقات منفرد در حوزه ای معین به منظور ترکیب و یکپارچه سازی نتایج آن ها از این روش استفاده می شود. اصطلاح فراتحلیل را اولین بار گلاس (Class) رئیس انجمن تحقیقات آموزشی آمریکا در سال ۱۹۷۶ به کار برد.

فراتحلیل به جای اعتماد بر آزمون های معناداری آماری، بر فاصله اطمینان اتکا دارد؛ زیرا استفاده از انواع آزمون های معناداری آماری در پژوهش های مختلف منجر به خطاهای جدی می شود. تفاوت در نتایج پژوهش ها ممکن است تصادفی یا به علت بی دقتی روش های به کار رفته در پژوهش ها و یا تفاوت های سیستماتیک موجود در ویژگی های منحصر به فرد هر مطالعه ای باشد. فراتحلیل اشتباهات آماری را تصحیح و با بررسی نتایج پژوهش ها، برآوردی از روابط واقعی بین متغیرهای مستقل و وابسته را در جامعه آماری به دست می دهد.

برخوردار می سازد. بی تردید توسعه آینده کشور، دریا محور است. با عنایت به این که ایران با در اختیار داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی، کشوری دریایی است با بهره برداری از دریاها و سواحل می توان نقش اساسی در توسعه کشور ایجاد نمود. بدیهی است که بهره برداری بهینه و پایدار از دریاها و سواحل کشور زمانی امکان پذیر است که ما دریاها و سواحل کشور را از ابعاد مختلف به خوبی بشناسیم، با فرآیندهای موجود در آن ها آشنا باشیم و در رابطه با هر نوع بهره برداری از دریا و ساحل، مطالعات لازم برای انجام بهره برداری مناسب و جلوگیری از آسیب به محیط زیست دریا از طریق بهره گیری از انبوه پژوهش ها انجام شده در این حوزه استفاده نماییم. در جستجوی اجمالی در پایگاه دریایی ایران بیش از ۱۳۹ نشریه علمی و پژوهشی بین المللی مرتبط با حوزه پژوهش های دریایی وجود دارد. در عین حال به واسطه وجود ظرفیت های آموزشی و پژوهشی فعال کشور در زمینه دریا همانند پژوهشکده علوم دریایی، پژوهشکده فناوری و مهندسی دریا، پژوهشکده علوم جوی، مرکز ملی داده های اقیانوسی و دریایی و مرکز ملی پیش بینی و هشدار مخاطرات دریایی مستقر در پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی و چندین دانشگاه تخصصی در حوزه دریانوردی و زمینه های وابسته با افزودن ده ها دانشگاه و دانشکده و گروه های علمی-تحقیقاتی مرتبط در این حوزه با هزاران اثر پژوهشی متنوع مواجه خواهیم شد که در صورت استفاده از روش فراتحلیل، امکان بهره گیری از پتانسیل های آن برای فهم موضوعات مورد نیاز و مرتبط در این حوزه فراهم خواهد شد. به عبارت دیگر به واسطه انجام تحقیقات زیاد در این حوزه عملاً بسیاری از تحقیقات بدون استفاده می ماند و در صورت به کارگیری رویکرد فراتحلیل امکان تصمیم گیری موثر با استفاده یکپارچه از پژوهش های فعلی و قبلی میسر خواهد شد.

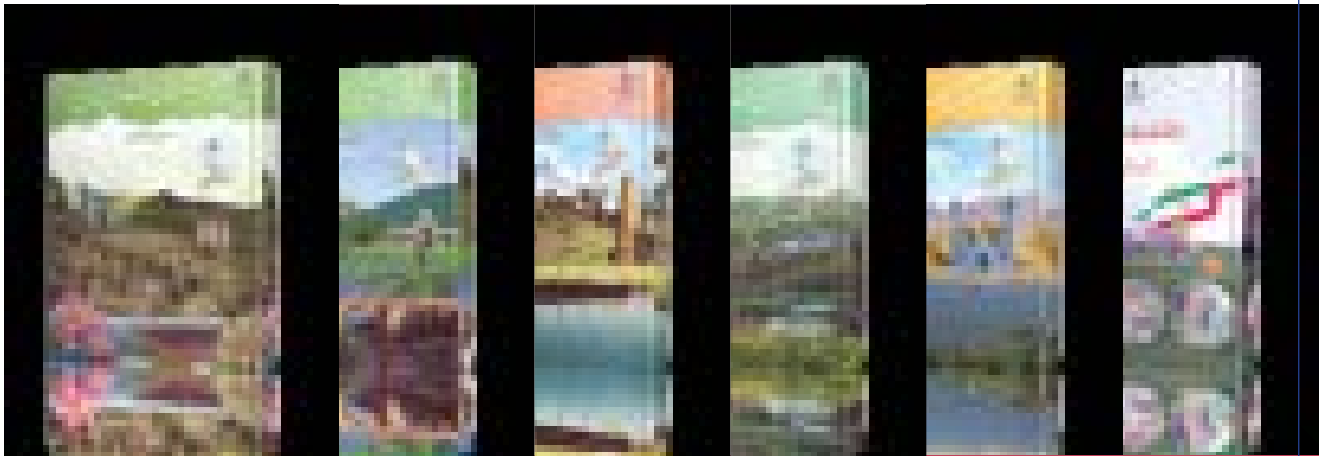
فراتحلیل نوعی تحلیل داده ها است که در آن نتایج چند مطالعه با هم جمع می شوند و به عنوان یک مطالعه بزرگ و جامع تر مورد تجزیه و تحلیل قرار می گیرند. در آمار، فراتحلیل نتایج چند مطالعه را که به یک مجموعه فرضیه های پژوهشی مرتبط با هم می پردازند، با هم ترکیب می کند. در اصل، فراتحلیل به تحلیل تحلیل ها دلالت دارد. تحلیل آماری یک مجموعه بزرگ از نتایج تحلیلی برگرفته از مطالعه های فردی با هدف یکپارچه کردن یافته ها است.

برای انجام فراتحلیل ابتدا باید حوزه ای انتخاب شود که نتایج مطالعات در آن حوزه دو پهلو و مشکوک و متفاوت باشد. برای مثال مدلی با فرضیات مختلف در جوامع آماری متفاوت نتایجی متفاوت و غیرهمسو دارند. فراتحلیل شکاف های موجود در پیشینه و ضعف های چارچوب نظری را آشکار می کند و برای تعیین نقاط قوت تحقیق، بینش کافی را ایجاد می کند. مراحل عمومی این روش عبارت است از:

شناسایی نتایج پژوهش ها  
ترکیب نتایج پژوهش های انتخاب شده و مقایسه آن ها با یکدیگر  
ارزیابی نتایج فراتحلیل به منظور کاهش خطا.

### حوزه بندر و دریا و بهره گیری از رویکرد پژوهش های فراتحلیل

پژوهش به ویژه در تصمیم گیری های کلان نقش عمده ای دارد. بسیاری، پژوهش را «حلقه مفقوده توسعه» یا «سنگ زیر بنای توسعه» می نامند. حوزه پژوهشی بندر و دریا به مانند خود دریاها اقیانوس ها، پتانسیل انجام تحقیقات بی شماری را به واسطه تنوع موضوعی و گستره تحقیقاتی از حمل و نقل، تجارت و علوم مدیریتی گرفته تا منابع غذایی و دارویی، منابع معدنی و امنیت کشورهای ساحلی، را از اهمیت بسیار ویژه ای در جهان امروز



گفت‌وگو با سیاست‌گذاران تدوین و تالیف کتاب‌های درسی وزارت آموزش و پرورش

## نقش آموزش و پرورش در توسعه فرهنگ دریایی

پژوهش حاصل سال‌ها دانش‌اندوزی و مطالعه و تحقیق است. سال‌هایی که با اولین کتاب‌های درسی در نظام آموزشی آغاز می‌شود. اگرچه ورود یک پژوهشگر به یک تخصصی دلایل متعدد و مختلف دارد، اما نباید تاثیر آموزه‌ها و آموخته‌های نظام آموزش پایه را نادیده گرفت. شاید هزاران پژوهشگر کنونی فعال در نظام آموزشی و اجرایی کشور، زمینه تخصصی و حرفه‌ای امروز را مدیون یک جمله یا متن دوران ابتدایی یا متوسطه خود باشند. به مناسبت هفته پژوهش و تاثیر نظام آموزشی کشور با کوروش امیری نیا، معاون متوسطه دفتر تالیف کتاب‌های درسی دوره ابتدایی و متوسطه نظری وزارت آموزش و پرورش و محمود معافی، کارشناس گروه درسی آداب و مهارت‌های زندگی همین دفتر به گفتگو نشستیم تا میزان اهمیت بخش‌های دریایی، بندری و دریانوردی از دیدگاه سیاست‌گذاران تالیف کتب درسی را جویا شویم.

از طریق برنامه‌های درسی مختلف است. در حقیقت یکی از رسالت‌های برنامه درسی فراهم کردن فرصت‌های یادگیری برای دانش‌آموزان در مورد سرزمین خود (اعم از خشکی‌ها و دریاها سرزمینی) و یادگیری توانمندی‌ها و قابلیت‌های سرزمینی و برنامه‌ریزی برای استفاده از این قابلیت‌ها در آینده نزدیک است. ترویج سواد و فرهنگ دریایی در راستای تحقق این هدف است.

● نوع نگاه و طرز تلقی آموزش و پرورش به مباحث دریایی چگونه است؟ آموزش مباحث دریایی در برنامه‌های درسی از چند زاویه قابل بررسی است. در این راستا برنامه‌ریز درسی باید به چند سوال پاسخ دهد. نخست این که، ماهیت و ابعاد سواد و فرهنگ دریایی چیست؟ دوم این که، کدام رشته‌های علمی مرتبط

● به نظر شما نقش آموزش و پرورش در توسعه و اشاعه فرهنگ دریایی کشور چیست؟ معافی: من ابتدا لازم می‌دانم در ارتباط با مفهوم سواد و فرهنگ دریایی صحبت کنم. سواد و فرهنگ دریایی، اشاره به شناخت دریاها و منابع آن، شناخت توانمندی‌ها و قابلیت‌های سواحل و جزایر سرزمینی و موقعیت ژئوپلیتیکی سرزمین مسکونی، آگاهی از انواع تعاملات انسان با دریا و بالاخره آگاهی از فرصت‌هایی است که دریا در اختیار انسان قرار می‌دهد، با هدف استفاده‌های مختلف تجاری، بازرگانی، صنعتی، حمل و نقل و جابه‌جایی کالا و مسافر، گردشگری، تامین منابع غذایی، تقویت قدرت نظامی، و توسعه اقتصاد مناطق ساحلی و درون‌کشوری، در جهت کمک به شکوفایی اقتصاد داخلی کشور است. موضوع مهمی که از آن به‌عنوان اقتصاد دریا محور یاد می‌شود. نقش آموزش و پرورش تقویت و گسترش این فرهنگ

”

آموزش سواد و فرهنگ دریایی در کشورهای مختلف تعریف واحدی ندارد.

پژوهش

سال سی و یکم

شماره ۲۳۷ آذر ۱۳۹۵

۴۲



”

همسویی بین برنامه‌ریزان درسی و تجارب مدون کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر این که نوعی مدیریت دانش و استفاده از این تجارب است، در عین حال موجب می‌شود که برنامه درسی با یکی از نیازهای اقتصادی و حتی سیاسی جامعه بتواند پاسخ دهد.

یک دانش بین‌رشته‌ای است و محتوای خود را از دانش‌های زیر استخراج می‌کند:

اقیانوس‌شناسی، ژرفا سنجی، هیدروگرافی، جغرافیا، اقلیم‌شناسی دریایی، دریانوردی، اقتصاد، فیزیک و شیمی آب دریا، صنایع دریایی، ژرفا سنجی، آب‌نگاری (اقیانوس‌نگاری)، زیست‌شناسی دریایی، زمین‌شناسی سواحل و اعماق دریا، حقوق دریاها، اقتصاد حمل و نقل دریایی، توریسم و گردشگری دریایی، محیط زیست دریایی آموزش‌های زیست‌محیطی و ورزش‌های آبی.

در پاسخ به این سوال یعنی مطالبه نهاد مسئول از برنامه‌ریزان درسی باید دید که آیا این مطالبه جنبه صنفی دارد و یا این که به دنبال تامین منافع ملی است؟ نکته دیگر این که آیا این خواسته تا چه اندازه با اهداف کلی آموزش و پرورش و اهداف کلی برنامه‌های درسی سازگاری دارد؟ بررسی‌ها و مطالعات ما نشان داد که این خواسته‌ها ضمن این که تامین‌کننده بخشی از منافع ملی ماست، در عین حال به غنی‌سازی اهداف کلی برنامه‌های درسی مرتبط و محتوای آن‌ها کمک می‌کند. همسویی بین برنامه‌ریزان درسی و تجارب مدون کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی علاوه بر این که نوعی مدیریت دانش و استفاده از این تجارب است، در عین حال موجب می‌شود که برنامه درسی با یکی از نیازهای اقتصادی و حتی سیاسی جامعه بتواند پاسخ دهد.

در پاسخ به این سوال که اهداف کلی آموزشی ایده‌های کلیدی و محتوای سواد و فرهنگ دریایی چیست؟ اهداف آموزشی پیش‌بینی شده در سه قلمرو شناختی، مهارتی و نگرشی و ارزشی در نظر گرفته شده

سازنده این حوزه نوین یادگیری (سواد و فرهنگ دریایی) است؟ سوم این که، مطالبات نهاد مسئول در زمینه ترویج سواد و فرهنگ دریایی تا چه حد است و برنامه موجود تا چه اندازه می‌تواند با رعایت ملاحظات مختلف به این نیاز پاسخ دهد؟ چهارم این که، اهداف، ایده‌های کلیدی و محتوای سواد و فرهنگ دریایی چیست؟ پنجم این که، آیا برنامه مخاطبان خاصی دارد و یا این که می‌توان آن را در سطوح مختلف آموزشی و با رعایت درجاتی از سهولت تا پیچیدگی در کتاب‌های درسی وارد کرد؟ پنجم این که، بخش‌های مختلف محتوای سواد و فرهنگ دریایی با کدام یک از برنامه‌های درسی موجود قابل تلفیق است؟ ششم این که، چگونه می‌توان از آموزش سواد و فرهنگ دریایی در اجرا (کلاس‌های درس) پشتیبانی کرد؟

در پاسخ به سوال نخست باید گفت که آموزش سواد و فرهنگ دریایی در کشورهای مختلف تعریف واحدی ندارد. برخی آن را معادل با اقیانوس‌شناسی و مطالعه سواحل به‌ویژه در ابعاد محیط زیستی و تاثیر انسان بر سواحل و محیط زیست دریا می‌دانند. عده‌ای آن را تلفیقی از اقیانوس‌شناسی، مطالعه سواحل، منابع دریایی، محیط زیست دریایی، مطالعه کارکرد یک بندر، کسب تجربه دریانوردی (بیشتر برای دانشجویان و علاقه‌مندان)، مطالعه در مورد نحوه زندگی جوامع ساحل‌نشین و یا چگونگی گذران اوقات فراغت مردم در سواحل و نحوه استفاده انسان از سواحل می‌دانند. در مورد رشته‌های سازنده سواد و فرهنگ دریایی و قلمرو آن همان گونه که متذکر شدیم حد و مرز آن بستگی به تعریف ما از سواد و فرهنگ دریایی و میزان انتظارات ما دارد. حوزه سواد و فرهنگ دریایی

دریایی شامل (مفهوم دریاهای سرزمینی و اهمیت آن در زندگی مردم، وضعیت حقوقی دریای سرزمینی، وسعت دریای سرزمینی و تعیین حدود دریای سرزمینی، مناطق انحصاری ماهیگیری و اقتصادی در دریاهای ساحلی، حقوق حفاظتی کشورهای ساحلی، تعریف فلات قاره و تعیین حدود آن، حقوق کشورهای ساحلی بر فلات قاره، قوانین و مقررات کشورهای هم‌مرز با تنگه‌ها در ارتباط با عبور و مرور کشتی‌ها، مفهوم دریای آزاد و مصونیت تردد کشتی‌های تجاری و جنگی در دریاهای آزاد، قوانین و مقررات کشورهای ساحلی در ارتباط با عبور بی‌ضرر کشتی‌ها)

الف: خلیج فارس و دریای عمان: پیدایش خلیج فارس و دریای عمان، ریخت‌شناسی بستر خلیج فارس و دریای عمان، فرایندهای دریایی در خلیج فارس و دریای عمان، فیزیک و شیمی آب خلیج فارس و دریای عمان، تأثیرات خلیج فارس و دریای عمان بر آب‌وهوای جنوب ایران، منابع طبیعی در خلیج فارس و دریای عمان (معدنی، جانوری گیاهی آن، اکوسیستم دریایی در خلیج فارس)، اهمیت استراتژیکی و اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان، ریشه‌های تاریخی نام خلیج فارس، جزایر مهم خلیج فارس بنادر مهم خلیج فارس و دریای عمان و کارکرد این بنادر، کشاورزی دریایی در خلیج فارس و دریای عمان، مراکز مطالعاتی مرتبط با خلیج فارس و دریای عمان.

ب: دریای خزر: پیدایش دریای خزر، ریخت‌شناسی بستر دریای خزر، فرایندهای دریایی در دریای مازندران، فیزیک و شیمی آب دریای خزر، تأثیرات دریای خزر بر آب‌وهوای مناطق ساحلی و زندگی گیاهی و جانوری و شیوه معیشت مردم، منابع طبیعی در دریای خزر (معدنی، جانوری و گیاهی، اکوسیستم دریایی در دریای خزر)، اهمیت استراتژیکی دریای خزر، اهمیت کریدور شمال به جنوب، بنادر مهم دریای خزر و کارکرد این بنادر، کشاورزی دریایی در دریای خزر، مراکز مطالعاتی مرتبط با دریای خزر).

### مفاهیم اساسی نگرشی

قدردانی از نعمت‌های الهی - حساسیت در حفظ منافع ملی در دریاهای سرزمینی - حساسیت نسبت به حفظ محیط زیست دریایی و پرهیز از وارد کردن آلاینده‌ها به محیط دریا

### مهارت‌های اساسی عملکردی

مهارت مکان‌یابی بر روی نقشه - مهارت نقشه‌خوانی و محاسباتی - ترسیم نقشه و تعیین موقعیت بنادر و جزایر ایرانی در خلیج فارس و بنادر دریای خزر، تعیین موقعیت بنادر مهم جهان، مهارت جهت‌یابی - مهارت‌های تحقیق و جستجوگری در زمینه کارکرد بنادر و مشاغل دریایی - مشاهده و بازدید.

در ادامه سایر مطالب باید عرض کنم که آموزش سواد و فرهنگ دریایی با توجه به همخوانی آن با اهداف برنامه‌های درسی مطالعات اجتماعی، علوم تجربی، جغرافیا، زمین‌شناسی، زیست‌شناسی، فیزیک و شیمی و اهداف برنامه درسی استان‌های شناسی در همه دوره‌های تحصیلی و کلیه رشته‌ها مخاطب دارد. حتی ابعادی از آموزش سواد و فرهنگ دریایی را می‌توان از طریق برنامه‌های زبان و ادبیات فارسی هنر و یا دروس دینی مانند فقه دریا دنبال کرد.



است که جزئیات آن را می‌توان در راهنمای برنامه آموزشی دنبال کرد. مهم‌ترین ایده‌های کلیدی در زمینه سواد و فرهنگ دریایی شامل موضوعات زیر است:

### مفاهیم و مهارت اساسی

الف: مفاهیم شناختی  
اقیانوس‌ها و نقش آن‌ها در حیات جانوری و گیاهی شامل (پیدایش زمین و اقیانوس‌ها و دریاهای ریخت‌شناسی دریاهای، فرایندهای اقیانوسی، اکوسیستم‌های دریایی، فیزیک و شیمی آب اقیانوس‌ها، تأثیر اقیانوس‌ها در آب‌وهوای جهان، اقیانوس‌ها و تأثیر آن‌ها در شیوه معیشت مردم - مراکز اقیانوس‌شناسی در جهان).

ب: نقش اقیانوس و دریاهای در اقتصاد و تجارت جهانی شامل:

منابع اقیانوس‌ها (منابع جانوری و گیاهی، منابع معدنی)، حمل و نقل دریایی (فلسفه احداث بنادر، کارکردهای یک بندر و فرصت‌های اقتصادی در بنادر - خطوط حمل و نقل دریایی، بنادر عمده جهان)

ج: صنایع دریایی و مشاغل مرتبط با دریا شامل (کشتی‌سازی، شناورسازی، ساخت اسکله، تعمیر کشتی، مخابرات دریایی)

چ: تأثیرات انسان بر اقیانوس‌ها و دریاهای شامل (عملکردهای انسان بر دریاهای و آلاینده‌های دریایی، مراکز تحقیقاتی در امور زیست‌محیطی دریایی)

د: حقوق دریایی و پیمان‌نامه‌های مرتبط با امور



سازمان بنادر و دریانوردی لازم است که ارتقای سواد و فرهنگ دریایی را هم از طریق آموزش‌های رسمی و هم از طریق آموزش‌های غیررسمی دنبال کند. اغلب کشورهای دریایی جهان این کار را انجام می‌دهند.



## ● شیوه‌ها و تکنیک‌های ارتقای سواد و فرهنگ دریایی

در برنامه تحول نظام اجتماعی چیست؟

امیری نیا: تحول در نظام اجتماعی ابعاد مختلفی دارد، بخشی از تحول اجتماعی در یک کشور تحول فرهنگی است. خود تحول فرهنگی نیز ابعاد مختلفی دارد. ارتقای سواد اجتماعی و عمومی مردم در زمینه‌های مختلف از جمله سواد و فرهنگ دریایی نیز می‌تواند بخشی از تحول اجتماعی محسوب شود. تحول در فرهنگ جامعه معمولاً از طریق آموزش و پرورش رسمی و غیررسمی صورت می‌گیرد و این دو به موازات هم برای ارتقای سواد اجتماعی مردم باید تلاش کنند. سازمان بنادر و دریانوردی لازم است که ارتقای سواد و فرهنگ دریایی را هم از طریق آموزش‌های رسمی و هم از طریق آموزش‌های غیررسمی دنبال کند. اغلب کشورهای دریایی جهان این کار را انجام می‌دهند. در آموزش‌های غیررسمی صداوسیما بهترین رسانه است. برگزاری دوره‌های آموزشی کوتاه‌مدت (یک ماه تا چهار ماه)، به‌ویژه برای علاقه‌مندان به مشاغل دریایی، برگزاری تورهای علمی-گردشگری برای دانشجویانی که به‌گونه‌ای رشته تحصیلی آنها با دریا ارتباط دارد از دیگر اقداماتی است که باید دنبال شود. برگزاری کارگاه‌های آموزشی دو یا سه‌روزه برای دانش‌آموزان به‌ویژه در مناطق ساحلی و دیگر استان‌ها در تابستان و با تعطیلی‌های زمستان از دیگر مواردی است که توصیه می‌شود، انتشار کتاب‌های کمک‌آموزشی برای دانش‌آموزان رده‌های مختلف سنی و ایجاد یک ساست آموزشی مانند سایر کشورهای دریایی نیز از دیگر اقداماتی است که سازمان بنادر می‌تواند دنبال کند.

## رویکرد آموزش و پرورش در خصوص ارتقای مباحث اقتصاد دریا - محور چیست؟

ارتقای دیدگاه ملی به‌ویژه کودکان و نوجوانان در زمینه دریا به‌عنوان یک پدیده بزرگ خدائشناسی و نیز اهمیت دریاها در زندگی مردم، توسعه دریانوردی، گسترش صنایع دریایی، توسعه بنادر، ایجاد زیرساخت‌ها در مناطق ساحلی و بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیک کشور می‌تواند به افزایش آگاهی‌های مردم در شناخت امکانات طبیعی، توانمندی‌ها، درک فرصت‌ها و بهره‌گیری از آنها در حال و آینده کمک کند. باید توجه داشت که غفلت از دریاها به لحاظ اقتصادی یک اشتباه فاحش تاریخی بوده است، دیگر جایی برای تکرار اشتباهات گذشته نیست. دانش‌آموزان فعلی به‌طور بالقوه حافظان کشور، سرمایه‌گذاران، مهندسان، تجار، برنامه‌ریزان، سیاست‌گذاران و تولیدکنندگان آینده خواهند بود. شناخت دریا و فرصت‌هایی که دریاها به‌ویژه دریای ساحلی از طریق آموزش در اختیار آنها قرار می‌دهد، موجب خواهد شد که آنها با انتخاب فرصت‌های مالی، کاری و خدماتی به رفاه خود و مردم کمک کنند. از طریق اتخاذ راهبرد اقتصاد دریا محور به ارتقای موقعیت اقتصادی کشور خود کمک کنند. اما در مورد اقدامات آموزش و پرورش در زمینه ترویج سواد و فرهنگ دریایی باید عرض کنم که نخستین اقدام آموزش و پرورش در این زمینه طراحی یک برنامه درسی بر مبنای نیازسنجی بوده است. گام دوم

”

غفلت از دریاها به لحاظ اقتصادی یک اشتباه فاحش تاریخی بوده است، دیگر جایی برای تکرار اشتباهات گذشته نیست.

طراحی و تولید راهنمای برنامه یادگیری شامل تدوین اهداف، محتوا (رئوس مطالب یادگیری) متناسب با نیاز مخاطبان و موضوع درسی و تعیین راهبردهای یاددهی و یادگیری بوده است. برای مثال کتاب‌های مطالعات اجتماعی و علوم تجربی می‌توانند دانش‌پیش‌نیاز را برای طرح مباحث تخصصی‌تر در دوره دوم متوسطه فراهم کنند. در کتاب‌های جغرافیا، استان‌شناسی (به‌ویژه استان‌های ساحلی ایران)، فیزیک و شیمی، زمین‌شناسی و زیست‌شناسی دوره دوم متوسطه و به‌تناسب هر موضوع می‌توان مباحث را از منظر تخصصی‌تر مورد بحث قرار داد. گام سوم تولید کتاب مرجع در زمینه سواد و فرهنگ دریایی بوده است، در گام چهارم اصلاح دروس و با طراحی و بازنویسی برخی از دروس بر اساس راهنمای برنامه درسی در دستور کار قرار گرفت.

تالیف برخی از دروس با توجه به بازنگری در محتوای کتاب‌های درسی در پایه یازدهم و دوازدهم برای دو سال آینده پیش‌بینی شده است. اطلاعات تکمیلی را می‌توان از طریق کتاب‌های راهنمای معلم در اختیار معلمان قرار داد. البته برای غنی‌سازی و موثرتر بودن محتوا، لازم است که به کمک سازمان بنادر علاوه بر راه‌اندازی یک سایت آموزشی برای معلمان و دانش‌آموزان، تولید مواد آموزشی مکمل مانند فیلم‌های آموزشی، کلیپ‌های آموزشی کوتاه و کتاب‌های کمک‌آموزشی برای دانش‌آموزان را نیز در دستور کار قرار داد.



شکل ۱) عقاب ماهی‌گیر بعد از شیرجه ناکام، دوباره از سطح آب اوج می‌گیرند برای شیرجه‌ای دیگر (عکاس: امیرعلنا شهیدی، آبان ۱۳۹۳)

## نگاهی به زندگی عقاب ماهی‌گیر در ایران

امین خالق پرست

● چرادر نام‌گذاری عقاب ماهی‌گیر در زبان انگلیسی از واژه Eagle استفاده نشده است؟  
نام عقاب ماهی‌گیر در زبان انگلیسی Osprey است و اطلاق واژه عقاب در زبان فارسی به آن صرفاً به خاطر شباهت‌های رفتاری این پرنده به عقاب‌ها است. به لحاظ نحوه شکار طعمه، عقاب ماهی‌گیر درجا بال‌زنی می‌کند، یک‌دفعه به طرف طعمه شیرجه رفته و در آب فرو می‌رود. چنین رفتارهایی را معمولاً عقاب‌ها هم می‌توانند انجام دهند. به‌طور مثال، به‌جز درجا بال‌زنی، سایر این رفتارها را عقاب دریایی دم سفید هم انجام می‌دهد. اما از نظر تاکسونومی اگر عقاب ماهی‌گیر به عقاب‌ها شبیه بود، در خانواده عقاب‌ها (Aquilidae) طبقه‌بندی می‌شد. اما این پرنده قطعاً فرقی‌هایی با خانواده عقاب‌ها داشته که پرنده‌شناس‌ها خانواده جدایی برای عقاب ماهی‌گیر در نظر گرفتند.

● منظور شما از درجا بال‌زنی چیست؟  
درجا بال‌زنی (Hovering flight) به‌اشکالی از بال‌زنی اتلاق می‌شود که پرنده در هوا به‌صورت ثابت و درجا شروع به بال‌زدن کرده و خود را در هوا معلق نگه می‌دارد. برخی از پرنده‌گان مانند دلیجه معمولی،

نام عقاب ماهی‌گیر در زبان آلمانی هم عقاب ماهی (Fischadler) است. در عقاب ماهی‌گیر چنگال‌های به عقب برگشته دقیقاً برای گرفتن ماهی‌سازش یافته‌اند؛ تمام پرنده‌گان شکاری در پنجه خود دارای سه انگشت در جلو و یک انگشت در عقب هستند (Anisodactyly) که یکی از انگشتان جلومی‌تواند به عقب برگردد؛ اما در عقاب ماهی‌گیر دو انگشت در جلو و دو انگشت در عقب قرار دارد (Zygodactyly). پرنده‌گان شکاری که از ماهی تغذیه می‌کنند در پهنه‌های آبی که برای آن‌ها مناسب باشد مانند دریا، تالاب و رودهای بزرگ مانند کارون و کرخه حضور پیدا می‌کنند. البته «جغد ماهی‌خوار قهوه‌ای» (Brown fishowl) هم از ماهی‌تغذیه می‌کند اما این پرنده در کنار دریا نیست بلکه در کنار رودها و سدهای داخلی ایران در نیمه جنوبی کشور وجود دارد. جغد ماهی‌خوار پرنده‌ای شب‌زی است و بعد از غروب آفتاب و قبل از طلوع آفتاب شکار می‌کند. در خارج از ایران، عقاب دریایی آفریقایی (African fish eagle) و عقاب سرتاس آمریکایی (Bald eagle) ماهی‌صید می‌کنند؛ اما این عقاب‌ها متعلق به خانواده دیگری هستند و در خانواده عقاب‌های ماهی‌گیر (Pandionidae) طبقه‌بندی نمی‌شوند. این عقاب‌ها به لحاظ اندازه خیلی بزرگ‌تر از عقاب ماهی‌گیر هستند.

به منظور آشنایی با زندگی «عقاب ماهی‌گیر» در سواحل ایران با «محمد توحیدی فر»، از پژوهشگران برجسته پرنده‌گان ایران به گفت‌وگو نشستیم.



● کدام پرنده‌های شکاری در ایران ماهی‌خوار هستند؟

پرنده‌های شکاری که از ماهی تغذیه می‌کنند و به پرنده‌های شکاری تالابی معروف هستند، به ترتیب اندازه از بزرگ به کوچک عبارتند از:

۱. عقاب دریایی دم سفید
۲. عقاب دریایی پالاس
۳. عقاب تالابی (عقاب خالدار بزرگ)
۴. عقاب ماهی‌گیر
۵. سنقر تالابی

بیشتر پرنده‌های شکاری اگر به ماهی دست پیدا کنند، آن‌را می‌بلعند. به‌طور مثال، «عقاب دریایی دم سفید» یا «عقاب دریایی پالاس» ماهی‌صید می‌کنند اما برای این نوع شکار کردن خیلی مهارت ندارند. این شیوه شکار برای عقاب ماهی‌گیر منحصر به فرد است. تفاوت اصلی عقاب ماهی‌گیر با سایر پرنده‌گان شکاری که ماهی هم شکار می‌کنند، تخصصی شدن این پرنده برای شکار ماهی است. حتی ترجمه



شکل ۲) شیرجه ناکام عقاب ماهی گیر. این عکس توسط امیر علا شهبیدی در جنوب جزیره کیش در آبان ۱۳۹۳ تهیه شده است.

عقاب ماهی گیر و پرستوهای دریایی برای شکار طعمه و برخی گنجشک شکلان در زمان نمایش رفتارهای جفت یابی و «مگس مرغ» (Hummingbird) برای تغذیه از شهد گل ها این شکل از پرواز را انجام می دهند.

### ● چه ویژگی هایی عقاب ماهی گیر را از سایر پرندگان شکاری متمایز می کند؟

آنچه عقاب ماهی گیر را در میان پرندگان شکاری منحصر به فرد کرده، بحث تغذیه این پرنده از ماهی است؛ ۹۸ درصد رژیم غذایی عقاب ماهی گیر از ماهی است. البته گاهی اوقات هم عقاب ماهی گیر از پستانداران کوچک، پرندگان، دوزیستان (قورباغه) و لاک پشت ها تغذیه می کند اما این موارد استثنا است. برای مثال، در شمال «اسکاندیناوی» مشاهده شده زمانی که آب یخ می زند، عقاب ماهی گیر به پرندگانی مانند «باقورقه» هم حمله کرده است.

عقاب ماهی گیر را بیشتر به محیطی که در آن زندگی می کند، می شناسند. پهنه آبی که ماهی دارد، جز جدایی ناپذیر زندگی این پرنده است. در برخی نقاط، رژیم غذایی عقاب ماهی گیر وابسته به آن ماهی است که در آن پهنه آبی وجود دارد. به طور مثال، عقاب ماهی گیر در شمال اسکاندیناوی ماهی های سالمون (Salmon) را صید می کند اما در داخل سرزمین ایران، در محل هایی مانند تالاب قلعه نو در حاشیه تهران، از ماهی های کپور (Common Carp) که وزن آن ها زیاد نیست، تغذیه می کند. بنابراین، عقاب ماهی گیر برای تغذیه با انواع ماهی سازش پیدا کرده است.

۱۵۰ سال پیش، تیمور میرزا حسام الدوله در کتاب بازنامه ناصری این چنین عقاب ماهی گیر را توصیف کرده است:

«نوع دیگر دمر ذرناق است؛ چشم سیاه هم می شود و چشم زرد هم می شود. مثل سنگک و پیغو. علامت آن پشت سیاه و سینه سفید و ناخن و منقار سیاه. چهار انگشت همه یک اندازه از چهار طرف کفش درآمده؛ ساقش بسیار کلفت، کف پایش و انگشت هایش مثل سوهان خاردار؛ سر آن محرمت سیاه و سفید، همه ناخن او یک قد و کلفت زبر خشن. خداوند عالم دست او را برای گرفتن ماهی چنین خلق کرده است که می آید به قدر نیم ساعت در دریاها یا جوی های عمیق در هوا بال زنان می ایستد تا ماهی را دیده باشد در قعر آب؛ از هوا خود را بر آب می زند؛ به قدر دوسه ذرع غوص می کند، ماهی را می گیرد و از آب بیرون می آورد او را در خشکی می برد و می خورد. آن قدر قوت دارد که ماهی یک منی را از زیر آب بیرون می آورد و به قدر دوسه هزار قدم آن را می برد. آن دست و پای خاردار آن که خالق، خلق کرده است و راه معیشت آن است که ماهی لغزنده از چنگ آن به در نرود. این که گفته اند «مرغ هوا را نصیب، ماهی دریا» باری این مرغ است و هیچ گوشتی به جز ماهی نخورد. حیاتش بسته به گوشت ماهی است. او را خود با چرخ [بالابان] گرفته ام و نگاه داشتم هیچ نوع گوشتی نمی خورد الا گوشت ماهی.»

بر اساس توضیحاتی که در کتاب بازنامه ناصری آمده، در پینه های کف پای عقاب ماهی گیر خارهایی وجود دارد (Spicules) که به بدن لیز ماهی می چسبند و اجازه نمی دهد ماهی از چنگال او فرار کند. به

همین دلیل است که پرنده دیگری نمی تواند ماهی را مانند عقاب ماهی گیر شکار کند. البته عقاب های ماهی خوار جنس Ichthyophaga نیز این ویژگی را دارند اما این پرنده ها را در ایران نداریم و تنها در جنوب شرق آسیا حضور دارند. «عقاب دریایی دم سفید» هم که به لحاظ اندازه قابل مقایسه با عقاب سرطاس آمریکایی است، ماهی صید می کند اما در صید ماهی قطعا به مهارت عقاب ماهی گیر نیست چون این عقاب ها علاوه بر ماهی از مرغابی و خوتکا هم تغذیه می کنند ولی عقاب ماهی گیر برای شکار ماهی تخصص پیدا کرده است.

### ● عقاب ماهی گیر چطور ماهی را در سطح آب شکار می کند؟

عقاب ماهی گیر در ارتفاع ۲۵ تا ۳۰ متری از سطح آب به طور دائم در پرواز است تا طعمه اش را پیدا کند. زمانی که ماهی مورد نظرش را شناسایی کرد، به سمت آب شیرجه رفته و با کمک پاهایش ماهی را از آب می گیرد. اما عقاب ماهی گیر برای تغذیه از این ماهی باید در محل مرتفعی در خشکی فرود آید چون نمی تواند مانند مرغابی در سطح آب بنشیند (بماند). این عقاب در بیشتر موارد، ماهی را از سطح آب می گیرد و نهایتا تا ران پرنده وارد آب می شود. اما گاهی اوقات نیز به طور سطحی و حداکثر تا یک متر وارد آب می شود. میزان فعالیت غدد چربی این عقاب بیش تر از سایر پرندگان شکاری است. پره های عقاب ماهی گیر مشابه پره های مرغابی ضد آب است. با این وجود، پره های مرغابی خیلی چرب تر است. از آن جایی که سطح بدن مرغابی در مقایسه با سایر پرندگان، چربی



بیشتری دارد، زمانی که این پرنده زیر آب می‌رود، خیس نمی‌شود؛ بال‌های روغنی به مرغابی اجازه می‌دهد زمان زیادی در آب باشد.

عقاب ماهی‌گیر طعمه‌های کم‌تر از ۲۵۰ گرم را صید می‌کند. در زمان شکار، اگر ماهی کوچک باشد، عقاب ماهی‌گیر با یک پا و اگر ماهی بزرگ باشد، ممکن است با دو پا آن را از سطح آب بگیرد. اما این عقاب همیشه ماهی را به صورت آبرودینامیک در آسمان حمل می‌کند تا مقاومت هوا آن را به زمین نیندازد. پاهای عقاب ماهی‌گیر در این وضعیت موازی یکدیگر قرار نمی‌گیرند بلکه یک پای عقاب جلوتر از پای دیگر او قرار گرفته به طوری که سر ماهی که در چنگال‌های او اسیر است، روبه جلو قرار می‌گیرد.

### ● برخی اوقات عقاب ماهی‌گیر در زمان صید ماهی در آب می‌افتد. این اتفاق چطور رخ می‌دهد؟

عقاب ماهی‌گیر جوان به محض این که از مادر جدا می‌شود، باید خودش به تنهایی شکار کند. بنابراین، باید مهارت شکار کردن را یاد بگیرد. در اوایل جدایی، عقاب ماهی‌گیر جوان تجربه کم‌تری دارد و ممکن است از هر ۵ تا ۱۰ حمله یک‌بار بتواند طعمه را بگیرد. اما پرنده بالغ در صید ماهی ماهر شده و می‌داند چطور حمله کند و چگونه ماهی را بگیرد.

در زمان صید طعمه، اگر ماهی کوچک باشد، چنگال‌های عقاب ماهی‌گیر کل بدن ماهی را در بر می‌گیرد. اما اگر ماهی بزرگ باشد، ممکن است چنگال‌های عقاب در بدن ماهی فرو رود. در چنین موقعیتی اگر ماهی سنگین باشد و عقاب ماهی‌گیر نتواند چنگال‌هایش را از بدن ماهی بیرون بکشد، به ناچار به درون آب کشیده شده و خفه می‌شود. این اتفاق یکی از دلایل مرگ عقاب ماهی‌گیر است و حتی در بازنامه ناصری به آن اشاره شده است. اما نرخ وقوع آن خیلی پایین است و پرنده باید خیلی کم تجربه باشد که چنین اتفاقی برای آن بیفتد. به‌مرور که تجربه پرنده زیاد می‌شود، می‌داند کدام ماهی را بهتر و کدام یک را سخت‌تر می‌تواند صید کند. بنابراین، پرنده بالغ در صید میزان موفقیت بیشتری نسبت به نابالغ‌ها دارد.

با وجود این که عقاب‌ها پرنده‌های باهوشی هستند که در شکار طعمه مهارت پیدا کرده‌اند اما این پرنده‌ها طعمه‌های خیلی سنگین را به‌سختی می‌توانند حمل کنند. پرنده‌ها استخوان‌های مجوف و توخالی دارند. بنابراین، پرنده‌های شکاری علیرغم ظاهر بزرگی که دارند، وزن زیادی ندارند. برای مثال، وزن عقاب ماهی‌گیر کم‌تر از دو کیلوگرم است یا عقاب طلایی که یکی از سنگین‌ترین عقاب‌های جهان است، حداکثر ۴/۵ کیلوگرم وزن دارد. اگر عقاب طلایی طعمه کوچکی مانند خرگوش که زیر یک کیلوگرم وزن دارد را صید کند، می‌تواند مسافت زیادی آن را حمل کند اما همین عقاب اگر بره یا بزغاله تازه متولد شده را صید کند، معمولاً خیلی توان ندارد آن را بالا ببرد. عقاب این طعمه دو یا سه کیلوگرمی را نهایتاً برای یک مسافت کوتاهی حمل می‌کند. من در لانه عقاب طلایی به دفعات لاشه بره وحشی



شکل ۳) عقاب ماهی‌گیر در حال چرخیدن در آسمان (عکاس: امیرعلا شهیدی، جنوب جزیره کیش، اسفند ۱۳۹۳). امیرعلا شهیدی در باره این عکس می‌گفت، وقتی پرنده را دیدم، روی شاخه درخت نشسته بود و استراحت می‌کرد. بعد از استراحت از روی درخت بلند شد و اوج گرفت.



شکل ۴) عقاب ماهی‌گیر در زمان پرواز طوری ماهی را در چنگال خود می‌گیرد که سر ماهی در جلو باشد (عکاس: امیرعلا شهیدی، جنوب جزیره کیش، دیماه ۱۳۹۳). امیرعلا شهیدی در باره این عکس می‌گفت، عقاب ماهی‌گیر روی چرغ کنار جاده نشسته بود و ماهی به همراه داشت، البته من لحظه شکار ماهی را ندیدم. اما ماهی که این عقاب شکار کرده بود، باریک بود و سر ماهی خورده شده بود؛ عقاب ماهی‌گیر همیشه برای تغذیه از سر ماهی شروع می‌کند. من فقط همین یک‌بار مشاهده کردم که عقاب ماهی‌گیر ماهی به این باریکی شکار کرده است. بعد از این که چند عکس از او گرفتم، پرنده احساس ناامنی کرد و ترجیح داد تغییر موقعیت بدهد؛ بنابراین، زمانی که عقاب ماهی‌گیر از روی چرغ کنار جاده بلند شد و پرواز کرد، این عکس را گرفتم.

را مشاهده کردم. همچنین، دیده شده عقاب طلایی یک طعمه که ۱۰ تا ۱۵ کیلوگرم وزن دارد را می‌تواند با خود برای مدت کوتاهی حمل کند ولی به سرعت آن را می‌کند تا حیوان مذکور در اثر پرتاب از ارتفاع کشته شود. این داستان دقیقا برای عقاب ماهی گیر هم اتفاق می‌افتد. وزن برخی ماهی‌ها بیشتر از پنج تا شش کیلوگرم است و عقاب ماهی گیر در زمان صید آن‌ها ناخواسته وارد جریان می‌شود که نمی‌تواند ادامه دهد. عقاب ماهی گیر بالغ به تجربه آموخته که در مواقعی که ماهی بزرگ است و قادر به خروج آن از آب نیست، باید طعمه را رها کند چون ادامه دادن این روند ممکن است منجر به مرگش شود. در یک پژوهش که در آلمان انجام شد مشخص شده که ۷۵ درصد ماهی‌های صید شده توسط عقاب ماهی گیر کم‌تر از ۲۵۰ گرم وزن داشتند. در این گزارش از ۴۷۱ قطعه ماهی که عقاب ماهی گیر به ساحل آورده، فقط یک ماهی ۱/۵ کیلوگرمی، یک ماهی یک کیلوگرمی و چند ماهی بالای ۷۰۰ گرم مشاهده شده است و مابقی ماهی‌ها وزن کمی داشتند.

● **سهم شکارچیان در کاهش جمعیت عقاب ماهی گیر در ایران چه میزان است؟**  
به نظر من، شکارچیان در کاهش جمعیت عقاب ماهی گیر خیلی تاثیرگذار نیستند. شکارچیان پرنده بیشتر در شمال ایران هستند و مردم جنوب ایران به ندرت از اسلحه شکاری استفاده می‌کنند. همچنین، در شمال ایران، عقاب ماهی گیر با توجه به این که تعداد آن خیلی کم شده، به ندرت مشاهده می‌شود. عقاب ماهی گیر بیشتر در

جنوب ایران است که در زمان مهاجرت خودش را خیلی نشان نمی‌دهد. اما کسی معمولا پرنده شکاری را شکار نمی‌کند. پرنده شکاری که سال اول زندگی آن است و هنوز بالغ نشده، آموزش پذیر است. بنابراین، این پرنده‌ها را از طبیعت شکار کرده و به کشورهای عربی می‌فروشند. عرب‌ها پرنده‌های شکاری را برای قوش بازی استفاده می‌کنند. «بالابان»، «بحری»، «شاهین» و «طهران» بهترین گونه‌های پرندگان شکاری هستند که از آن‌ها برای شکار هوبره، کبوتر، بلدرچین و برخی اوقات خرگوش استفاده می‌کنند. البته تربیت برخی از پرنده‌های شکاری خیلی دشوار است و حتی برخی از آن‌ها مانند «سارگپه» و «دلیجه» را نمی‌توان تربیت کرد.

● **آیا عقاب ماهی گیر پرنده‌ای آموزش پذیر است؟**  
با وجود این که مواردی در سوئد و کانادا داشتیم که عقاب ماهی گیر را آموزش دادند اما معمولا کسی برای ماهی گرفتن پرنده شکاری تربیت نمی‌کند. مردم زیستگاه‌های کوهستانی مانند مغولستان و ازبکستان، عقاب طلایی را برای شکار گرگ، روباه و آهو تربیت می‌کنند. اما تربیت کردن عقاب طلایی کار خیلی دشواری است. شاهین‌ها خیلی زود با انسان خو می‌گیرند و سازش پذیر می‌شوند اما عقاب‌ها در مقایسه با شاهین‌ها کم‌تر آموزش پذیر هستند. عقاب طلایی به طور طبیعی گرگ شکار نمی‌کند و چنین جانوران بزرگی ترجیح غذایی این پرنده شکاری نیست. عقاب طلایی معمولا از طعمه‌های سبک مانند خرگوش، کبک و روباه تغذیه می‌کند. اما مردم محلی در مغولستان این پرنده را طوری تربیت می‌کنند

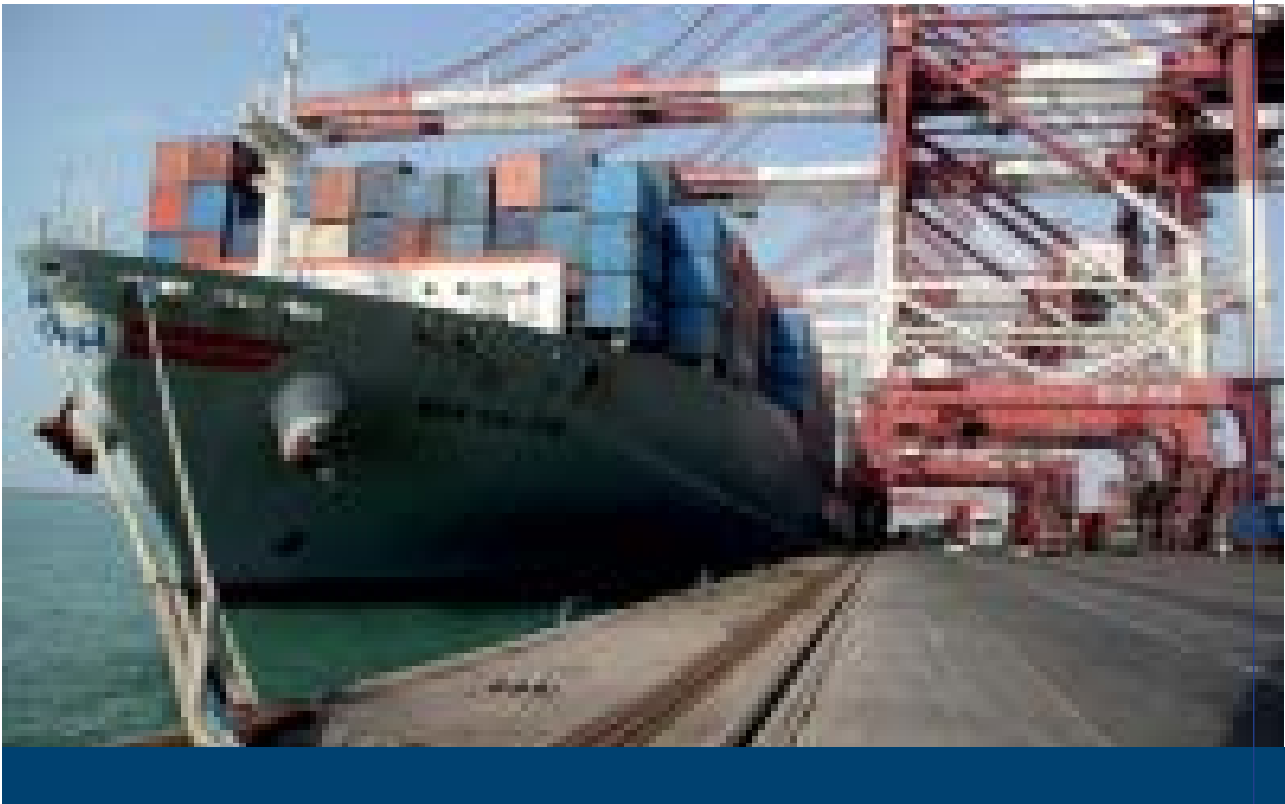
که در زمان حمله به «گرگ خاکستری» بتواند با استفاده از چنگال‌هایش چشم‌های طعمه را از بین ببرد. البته، عقاب نمی‌تواند یک گرگ ۶۰ تا ۷۰ کیلوگرمی را از زمین بلند کند، عقاب طلایی فقط گرگ خاکستری را کور کرده و تا زمان رسیدن صاحبش در محل نگه می‌دارد.

● **علت مشاهده عقاب ماهی گیر در اطراف جنگل‌های مانگرو چیست؟**

هر اکوسیستمی یک تولیدی دارد. برای مثال، میزان تولید بایومس در تالاب‌ها بیشتر از سایر اکوسیستم‌ها و تقریبا معادل تولید بایومس در جنگل‌های استوایی است. در حالی که میزان تولید بایومس در کوهستان پایین است. در جنگل‌های مانگرو تولید بایومس حتی از تالاب‌ها هم بیشتر است. در جنگل‌های مانگرو به خاطر این که تولید اکوسیستمی بیشتر است، تنوع گونه‌های جانوری در آن بیشتر است و همه جانوران اعم از پرندگان، ماهیان، دوزیستان و سخت‌پوستان برای تغذیه در جنگل‌های مانگرو کنار هم جمع شده‌اند. تنوع ماهی‌ها نیز در اطراف جنگل‌های مانگرو بیشتر است چون ماهی‌ها می‌توانند در این مناطق پنهان شوند و عقاب ماهی گیر هم می‌داند به کدام مناطق برود که بتواند ماهی بیشتری پیدا کند. مانگروها عموما در محل‌هایی هستند که عمق آب کم است و عقاب ماهی گیر هم برای شکار به محل‌هایی از دریا وابسته است که عمق آب کم باشد. عقاب ماهی گیر در سواحل دریا می‌تواند ماهی‌ها را زمانی که به سطح آب می‌آیند، صید کند. بنابراین عقاب ماهی گیر برای صید ماهی هیچ‌گاه به وسط دریا نمی‌رود چون ماهی‌ها در آن جا می‌توانند برای فرار از چنگال او به عمق آب بروند.

شکل ۵) عقاب ماهی‌گیر بر فراز جنگل حرا. این عکس توسط حامد مشیری در جزیره قشم در اسفند ۱۳۸۵ تهیه شده است.





## تحولات یک قرن صنعت حمل و نقل دریایی نیم قرن گذشته و نیم قرن آینده

الهام قربانی

کارشناس ارشد مهندسی صنایع  
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

نادر جعفری

کارشناس ارشد مهندسی صنایع  
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

آیا صنعت حمل و نقل دریایی در ۵۰ سال آینده همان اندازه آشفته خواهد بود که در ۵۰ سال گذشته آن را تجربه کرده است؟ این سوال بسیار مهمی است که برای ارایه پاسخی شایسته به آن، یا گریزی به صنعت حمل و نقل دریایی جهانی در ۵۰ سال گذشته و مروری گذرا به تاریخچه صنعت کشتیرانی، محرک‌های کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی در ۵۰ سال آینده از زوایای گوناگونی مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته و با بهره‌گیری از تجارب ۵۰ سال گذشته، و با در نظر گرفتن وضعیت حال حاضر تجارت دریای جهانی گزینه‌های ممکن در خصوص ۵۰ سال آینده بررسی خواهد شد. برای پیش‌بینی آینده، بررسی تجارب حایز اهمیت است و از همین روش برای سناریوسازی تا سال ۲۰۶۵ میلادی بهره گرفته شده و هر یک از سناریوهای محتمل مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

### مقدمه

با نگاهی به رشد تجارت دریای از سال ۱۹۶۵ به بعد، دو چیز به آسانی قابل درک است: نکته اول سرعت بالای رشد تجارت دریای است؛ تجارت دریای در این مدت سریع‌تر از اقتصاد جهانی رشد کرده است. بین سال‌های ۱۹۵۰ و ۲۰۱۵، تولید ناخالص داخلی، به‌طور متوسط سالانه ۳/۸ درصد رشد داشته است، اما رشد تجارت دریای جهانی در این مدت ۴/۷ درصد بوده است. اکنون تجارت دریای جهان حدود ۱۱ میلیارد تن در سال است که معادل واردات حدود یک و نیم تن کالا به ازای هر مرد و زن و کودک در جهان است. [۳] نکته دوم، مسیر پر پیچ و خم

تجارت دریای در این مدت است. در دهه‌های ۷۰ و ۸۰ میلادی تجارت جهانی در کما فرو رفت و حدود یک دهه، تجارت جهانی به دلیل رکود عمیق در اقتصاد جهانی و کاهش شدید تجارت نفت دریای، افزایش چندانی نداشت. این موضوع یادآوری به جا و به هنگامی است که صنعت کشتیرانی در محیطی پرافت و خیز فعالیت می‌کند. در بخش اول این مقاله ابتدا به بررسی روند تغییرات و تحولات در پنج دهه گذشته پرداخته می‌شود، سپس سوالاتی مورد بررسی قرار می‌گیرد که در حال حاضر ذهن فعالان و پیشروان این صنعت را به خود مشغول کرده است. در پایان، بخش سوم پیش‌بینی‌های نتیجه گرفته شده از تحلیل‌های بالا

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری می‌شود.

### ۱- آیا ۵۰ سال آینده همچون گذشته آشفته خواهد بود؟

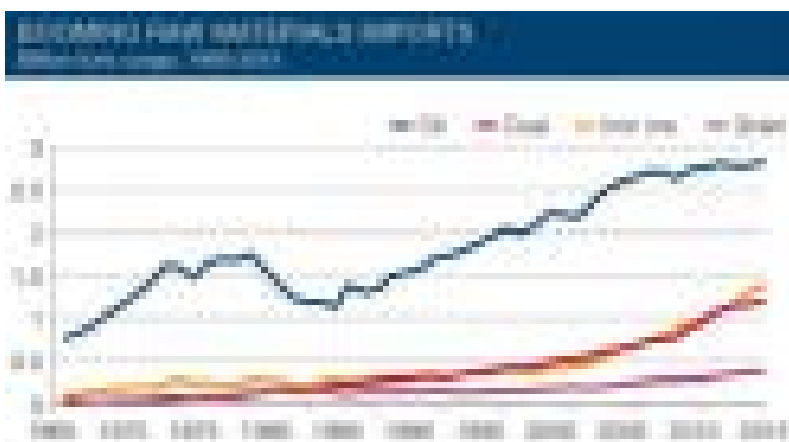
با ارزیابی تغییرات ناپایدار در صنعت کشتیرانی در طول پنج دهه گذشته، سرنخ‌هایی از گذشته در خصوص آینده صنعت کشتیرانی به دست می‌آید. دهه ۱۹۶۰ مملو از تغییرات اقتصادی و اجتماعی بود. اروپا، در دهه ۱۹۵۰ در کل درگیر بازیابی هزینه‌های جنگ جهانی دوم بود تا به جامعه جدید مطلوبی همچون دهه ۶۰ میلادی راه یابد. گروه موسیقی بیتلز (Beatles) در صدر توجه قرار گرفت، تلویزیون‌های رنگی وارد بازار شدند، تماس مستقیم جایگزین سوئیچ بردها

شد و بوئینگ ۷۴۷ سفرهای گسترده جهانی را آغاز کرد. در این بین، صنعت کشتیرانی نیز به سرعت متحول شد. در سال ۱۹۶۵، برخی نوآوری‌ها و ابداعات در صنعت کشتیرانی جامه عمل پوشیدند: ساخت اولین کشتی بسیار بزرگ مخصوص حمل نفت خام (VLCC) در حال اتمام بود؛ ملکوم مک‌لین در حال نهایی کردن مقدمات اولین سفر کشتی کانتینربرش در حوزه اقیانوس اطلس بود؛ ژاپن در حال ظهور در نقش کشور پیشرو در صنعت کشتی‌سازی بود؛ و تجارت دریابد در مجموع حدود ۱/۷ میلیارد تن بود. در سال ۱۹۶۶، کار بر روی کشتی «ملکه الیزابت دوم» - اولین کشتی نسل جدید کشتی‌های کرورز - آغاز شد، یارد کشتی‌سازی IHI ژاپن اولین کشتی بسیار بزرگ حمل نفت خام را به آب انداخت و کشتی «ملکوم مک‌لین» اولین سرویس کانتینری ترانس‌آتلانتیک را آغاز کرد. در سال ۱۹۶۷ کریدر کشتیرانی نروژی موسوم به «هیلمار رگستن» با بسته شدن کانال سوئز ثروت زیادی کسب کرد. [۱]

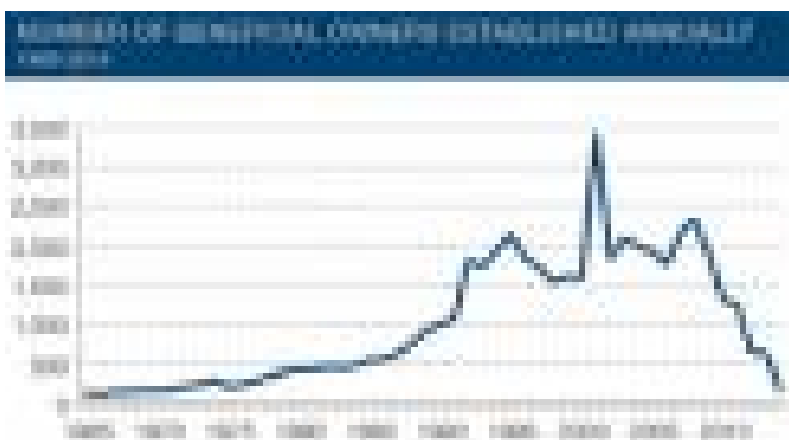
## ۱-۱- اقتصاد جهانی جدید دهه ۱۹۶۰

تا دهه ۱۹۶۰، دوره یک قرن خدمت به امپراطوری اروپایی به مرور خاتمه یافت و نقش جدید صنعت کشتیرانی به جهانی‌سازی مبدل شد. این موضوع در نتیجه کسب استقلال ملت‌های آسیایی و آفریقایی و تشکیل اتحادیه اروپا در سال ۱۹۵۸ محقق شد. ایالات متحده - ثروتمندترین اقتصاد دنیا - برتری سیاسی خود را بر اساس اصول تجارت آزاد در سال ۱۹۴۴ در کنفرانس برتون وودز پایه‌گذاری کرد و گسترش فزاینده شرکت‌های چندملیتی در مدیریت و شکل‌دهی تغییرات، نقش بسیار مهمی ایفا کرد. نتیجه این امر رشد چشم‌گیر تجارت جهانی بوده است. به این ترتیب تجارت دریابد از ۱/۶ میلیارد تن در سال ۱۹۶۵ به ۱۰/۳ میلیارد تن در سال ۲۰۱۵ رسید، یعنی شش برابر افزایش یافت. هم‌زمان، پیشرفت‌های مختلفی برای شکل‌گیری یک نظام اقتصاد جهانی شکل گرفت که چنین رشد اقتصادی پیوسته‌ای را ایجاد کرد. از جمله این پیشرفت‌ها می‌توان ظهور سیاست تجارت آزاد جهانی، انقلاب ارتباطات، سفرهای راحت‌تر و سریع‌تر جهانی و ایجاد بازارهای جهانی مواد اولیه را نام برد. صنعت کشتیرانی در آن زمان چگونه بود؟ در سال ۱۹۶۵ صنعت کشتیرانی درگیر ایجاد یک سیستم حمل‌ونقل جدید بود. فشارها برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، جایگزینی شرکت‌های کشتیرانی لاینری و ترمپ را سرعت بخشید؛ شرکت‌هایی که به مدت یک قرن با به کارگیری تانکرها و کشتی‌های فله‌بر بزرگ‌تر برای حمل‌ونقل مواد خام و فله، وفادارانه به صنعت کشتیرانی خدمت کرده بودند. [۸]

در سال ۱۹۶۶، اولین کشتی VLCC با ظرفیت



نمودار ۱- توسعه واردات مواد خام (بر اساس میلیون تن، از سال ۱۹۶۵ تا ۲۰۱۵)



نمودار ۲- تعداد مالکان کشتی‌های کشتی‌های فعال در هر سال (از سال ۱۹۶۵ تا ۲۰۱۴)

کشتی‌های حمل‌خودرو نیز توسعه یافتند. [۶]

## ۲-۱- نسل جدید شرکت‌های کشتیرانی

با گذر زمان، نسل جدید مالکان کشتی و شرکت‌های کشتیرانی پا به عرصه گذاشتند تا به‌طور کامل از مزایای رویکرد جدید ثبت کشتی‌ها تحت پرچم‌های مصلحتی برای کاهش هزینه‌های خود، بهره‌مند شوند و به این ترتیب نرخ‌های اجاره طولانی‌مدت بسیار پایین‌تری نسبت به آن‌چه شرکت‌های چندملیتی می‌توانستند تأمین کنند را به‌دست آورند. در نتیجه استفاده از پرچم‌های مصلحتی (FOC) به سرعت رشد کردند. نرخ‌های اجاره زمانی کسب شده به افزایش سرمایه‌گذاری در بازار در حال رشد سریع یورو دلار - مصداق عبارت «پول دیگران» - منجر شد و به این ترتیب مدل جدید کسب‌وکار در صنعت کشتیرانی شکل گرفت. این بازی، کارآفرینی ریسک‌پذیر نام گرفت. به تدریج، رویکرد اجاره‌های زمانی ناپدید شدند چرا که صاحبان کالا (که چندملیتی بودند) با شرایطی مواجه شدند که کشتی‌های زیادی در بازارهای نقدی در دسترس قرار داشتند. [۷]

بنابراین در سال ۱۹۶۵، دگرگونی صنعت

حدود ۲۰۹ هزار DWT با نام آیدمیتسو ماریو و همچنین اولین کشتی فله‌بر کیپ سائیز با ظرفیت ۱۴۴ هزار DWT تحویل ناوگان جهانی شدند. به این ترتیب، محمولات فله خاص (برای مثال وسایل نقلیه موتوری، محصولات جنگلی، گاز و مواد شیمیایی) توسط کشتی‌های فله‌بری که به‌طور تخصصی طراحی شده بودند حمل شدند. صاحبان کالای چندملیتی نیز با ساخت ترمینال‌های فله و انعقاد قراردادهای اجاره‌های زمانی که مالکان را قادر می‌ساخت برای کشتی‌های بزرگ تأمین مالی لازم را کسب کنند، از این پیشرفت‌ها حمایت کردند. در اواسط دهه‌ی ۱۹۶۰، کسب‌وکار حمل‌کانتینری در تقلا برای حمل حجم فزاینده محمولات با ناوگان لاینری مخصوص حمل فله‌ی خرد بود که برای تجارت امپراتوری طراحی شده بود. اما در سال ۱۹۶۶، «ملکوم مک‌لین» اولین سرویس کانتینری ترانس‌آتلانتیک را از نیوجرسی به روتردام اعزام کرد و کنسرسیوم OCL شکل گرفت. کالاهای عمومی یکپارچه و همگن و توسط کشتی‌های کانتینری حمل شدند و حمل‌هوایی در اختیار کالاهای گران‌قیمت قرار گرفت. در همین دوره، کشتی‌های خاص نظیر اولین کشتی‌های تانکر حمل مواد شیمیایی، اولین کشتی‌های LNG، اولین

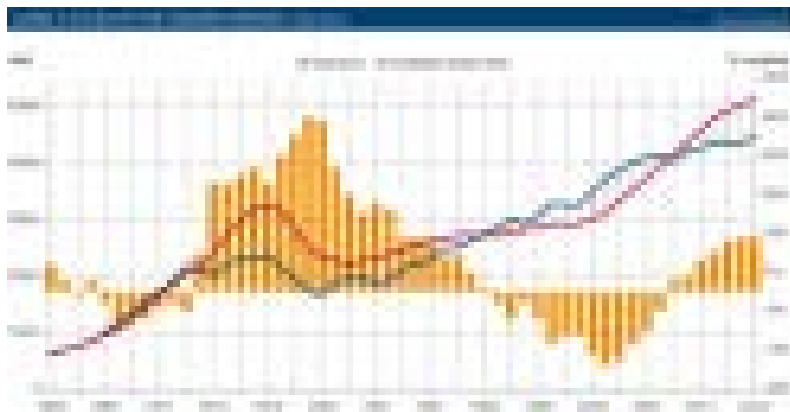
عضو OECD تنها یک سوم تجارت دریابرد جهانی را از آن خود کردند. تا سال ۲۰۱۵، الگوی تجارت جهانی کاملاً دگرگون و عکس شد. کشورهای غیر عضو OECD دو سوم واردات دریابرد را به خود اختصاص داده‌اند و تنها یک سوم واردات متعلق به کشورهای عضو OECD بوده است. این الگو که به نظر می‌رسد ادامه یابد، به احتمال زیاد وقایع ۵۰ سال آینده را رقم خواهد زد. [۸]

## ۴-۱- چرخه عظیم تجارت دریابرد در بازه زمانی ۱۹۶۵ تا ۲۰۱۵

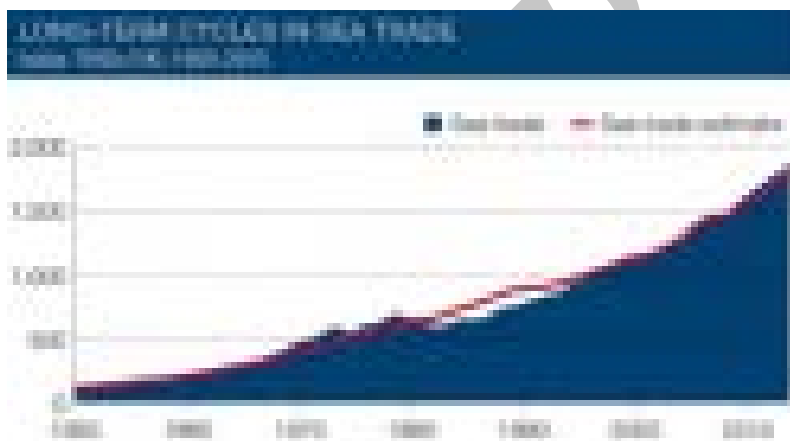
الگوی توسعه منطقه‌ای که در این چرخه روی داد، اثر مهم دیگری بر بازار کشتیرانی داشت. ورود گروهی از مناطق جدید به سیستم تجارت جهانی، سبب شد چرخه‌های بلندمدتی در خصوص تقاضای کشتی ایجاد شوند. در طول ۵۰ سال، تجارت دریابرد بسیار سریع‌تر از GDP رشد کرده است، اما همواره از روندهای دوره‌ای طولانی مدت متفاوت تبعیت کرده است. به این ترتیب سه مرحله مشخص در طول ۵۰ سال وجود داشته است.

۱۹۶۰-۱۹۸۰ (آهنگ رشد تجارت دریابرد بسیار بیشتر از رشد GDP): با توجه به این که اروپا و ژاپن وارد یک چرخه رشد چشم‌گیر مواد اولیه مصرفی شده بودند، در این دوره رشد تجارت دریابرد بسیار بیشتر از رشد GDP بود. (آهنگ رشد تجارت دریابرد کم‌تر از رشد GDP): به دلیل رشد دهه ۶۰ میلادی و متعاقباً دو بحران نفتی که در سال‌های ۱۹۷۳ و ۱۹۷۹ رخ داد، به علاوه تورم قیمت مواد اولیه، فشار روی منابع ایجاد شد و منجر به آن شد که رشد تجارت دریابرد کم‌تر از رشد GDP شود. این موضوع باعث کاهش تجارت جهانی و نیز رکود اقتصاد جهانی شد. ۲۰۰۰-۲۰۱۵ (آهنگ رشد تجارت دریابرد بالاتر از رشد GDP): جهان در حال بازبازی شرایط پس از بحران دهه ۷۰ میلادی بود و چرخه رشد آسیا قدرت گرفته بود، در نتیجه رشد تجارت دریابرد بیشتر از رشد GDP بود. این موضوع از برهه‌های آسیا (هنگ کنگ، سنگاپور، کره جنوبی و تایوان) شروع شد، سپس چین در اواخر دهه ۹۰ میلادی شروع به رشد کرد.

در صورت رسم روند تغییرات رشد تجارت دریابرد و رشد GDP در یک نمودار واحد نمای روشن‌تری از چرخه‌ها مشاهده خواهد شد. اولین مرحله توسعه از حدود سال ۱۹۵۶ آغاز شد و تا سال ۱۹۷۳ به طول انجامید. سپس تجارت به مرحله دوم تنزل پیدا کرد که از حدود سال ۱۹۷۴ آغاز شد و بانوساناتی تا سال ۱۹۸۷ ادامه یافت. این نیز یک دوره ۱۴ ساله بود. در پایان، دوره شکوفایی از سال ۱۹۸۸ تا ۲۰۰۶ یعنی ۱۸ سال به طول انجامید. در طی این سه دوره، دو دوره انبساط و شکوفایی و یک دوره انقباض و رکود، صنعت کشتیرانی با وضعیت‌های بسیار متفاوتی



نمودار ۳- چرخه‌های طولانی در بازار حمل‌تانکر (از سال ۱۹۶۳ تا ۲۰۱۵)



نمودار ۴- چرخه‌های طولانی مدت در تجارت دریابرد (شاخص سال ۱۹۵۰=۱۰۰، از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۵)

میلادی؛ بحران آسیا در سال ۱۹۹۷؛ بحران «dot.com» در سال ۲۰۰۱؛ و بحران اعتبار در سال‌های ۲۰۰۷/۸. [۱] شش بحران فوق از سال ۱۹۷۳ به بعد به وقوع پیوستند به طوری که در طول ۳۰ سال پنج بحران شکل گرفت یا به عبارتی هر شش سال یک بحران رخ داد. سال ۲۰۱۵ در حالی آغاز شد که هفت سال از آخرین بحران می‌گذشت. بنابراین آیا می‌توان نتیجه گرفت که بحران دیگری در راه است؟ برای صنعت کشتیرانی، هر دهه با خود پیشرفت‌های جدیدی را به همراه داشته است. در دهه ۵۰ میلادی استقلال کشورهای مستعمره به وقوع پیوست، دهه ۶۰ میلادی اروپا و ژاپن، اقتصاد خود را از نو ساختند و حجم گسترده‌ای از مواد خام را از طریق دریا وارد کردند. این موضوع در دهه ۷۰ و ۸۰ میلادی با رشد کره جنوبی و برهه‌های آسیایی ادامه یافت و در دهه ۹۰ میلادی اتحاد جماهیر شوروی و چین درهای اقتصاد خود را به روی تجارت آزاد جهانی گشودند.

در نتیجه، ساختار منطقه‌ای تجارت در سال ۲۰۱۵ نسبت به ۵۰ سال گذشته بسیار متفاوت بوده است. در سال ۱۹۶۵، دو سوم کل واردات دریابرد، وارد کشورهای عضو OECD -مهد دریاوردان سنتی- شد و کشورهای غیر

کشتیرانی آغاز شد و طی ۵۰ سال بعد از آن (تا سال ۲۰۱۵) در همه زمینه‌ها متحول شد.

## ۳-۱- تاثیر جهانی شدن بر تجارت دریابرد

تجارت دریابرد، از سال ۱۹۶۵ تا کنون، عموماً پررونق بوده است. اما این شکوفایی ناهمگون بوده است. رشد تولید ناخالص داخلی جهان به طور میانگین سالانه ۳/۸ درصد بوده و تجارت دریابرد جهانی رشد سریع‌تری داشته و از سال ۱۹۵۰ تا ۲۰۰۵، سیزده برابر شد. در عمل، تقریباً همه زوایای کسب و کار کشتیرانی تغییر یافت. با وجود این، رشد تجارت دریابرد جهانی از یک الگوی نمایی مشخص تبعیت نمی‌کند. با کمی دقت در روند رشد تجارت دریابرد، متوجه می‌شویم که سرمایه‌گذاران در صنعت کشتیرانی مجبور بوده‌اند با چرخه‌هایی در سه سطح متفاوت دست و پنجه نرم کنند. اول از همه، ۱۱ چرخه کسب و کار وجود داشته قبل از همه که برخی از آن‌ها چنان جدی بوده‌اند که برچسب «بحران» خورده‌اند. تنها یکی از آن‌ها باعث کاهش GDP جهانی شد، اما شش مورد «بحران» دیگر تنها موجب کاهش تجارت دریابرد شدند و صدای مالکان کشتی را درآوردند: دو مورد بحران نفتی در دهه ۷۰ میلادی؛ بحران مالی در اوایل دهه ۹۰

از منظر تقاضا برای ساخت کشتی روبه رو شد. [۵]

با رسیدن پیامدهای چرخه‌های تجارت در یابرد جهانی به بازار عرضه و تقاضای کشتی، آثار متعاقب تشدید شد و منجر به شکل‌گیری چرخه‌های ساخت کشتی دقیقاً پشت سر و شدیدتر از چرخه‌های تجارت در یابرد جهانی شد. در عمل، به دو دلیل این چرخه‌ها بازار کشتیرانی را با یک مشکل ساختاری مواجه ساخت. اول، یاردهای کشتی‌سازی نمی‌توانند سریع ساخت کشتی‌ها را آغاز کنند یا خاتمه دهند؛ در نتیجه با شروع فرآیند ساخت، صرف‌نظر از وضعیت موجود در بازار به اتمام فرآیند ساخت اقدام می‌کنند. دوم، پیامدهای چرخه‌های پیشین در مشخصات عمر ناوگان تجاری پدیدار می‌شود و نوسان زیادی در تقاضا برای جایگزینی ناوگان به وجود می‌آورد. برای مثال، تحویل کشتی‌های ساخت جدید در دهه گذشته، موجب افزایش تقاضا برای جایگزینی کشتی‌ها در ۱۵ تا ۲۵ سال آینده خواهد شد. اما امروزه، تقاضا برای جایگزینی کشتی‌ها متأثر از آمار بسیار پایین تحویل کشتی در دهه ۸۰ میلادی، در سطح پایین قرار دارد. [۹]

### ۵-۱- پیشرفت حاصل از چرخه‌های عظیم در بازه زمانی ۱۹۶۵ تا ۲۰۱۵

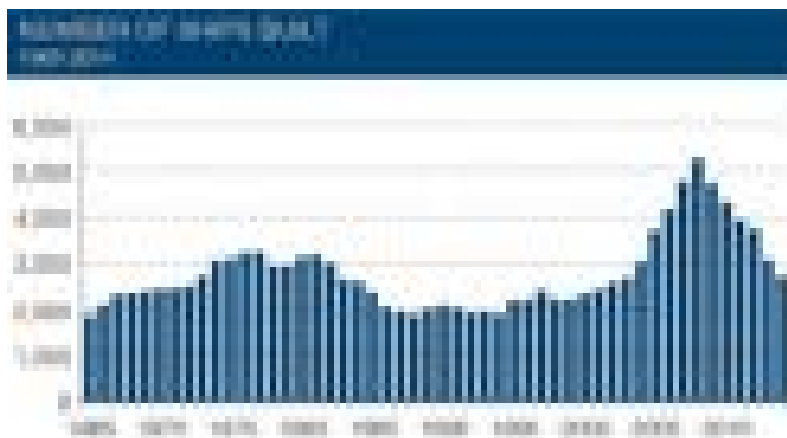
ترکیب این چرخه‌های طولانی در تجارت در یابرد و انعطاف‌ناپذیری ساختاری در بخش کشتی‌سازی، یک توالی از فازهای بازار را ایجاد کرد که هر یک بیش از یک دهه به طول انجامیدند. این چرخه‌ها در نمودار تنها برای بازار کشتی‌های تانکر (نمودار ۱) نمایش داده شده‌اند، اما بازار فله خشک نیز از الگوی مشابهی پیروی کرده است.

نوسانات دهه ۱۹۶۰ (۱۹۶۳-۱۹۷۳): در دهه ۱۹۶۰، تقاضا بسیار زیاد بود و ناوگان حمل تقریباً متناسب با میزان رشد تقاضای تجارت دریایی توسعه یافت، و در نتیجه بازار کاملاً متوازن بود. در طول این دهه، بازار مقطعی مساله مهمی تلقی نمی‌شد، زیرا اکثر ظرفیت‌های موجود تحت قراردادهای اجاره زمانی (بعضاً تا ۱۵ سال) قرار می‌گرفتند. این دوره «شیکومیسن» نام گرفت، شرکت‌های نفتی بزرگ و مراکز تجاری ژاپنی همگی مشتاق بودند که هزینه‌های حمل و نقل خود را با برون‌سپاری خدمات کشتیرانی، کاهش دهند. نسل جدید مالکان کشتی از قراردادهای اجاره زمانی بلندمدت به ویژه در کسب و کار نفت و فولاد به عنوان تضمینی برای وام‌های دریافتی، استفاده می‌کردند. دهه ۱۹۶۰، دهه پررونقی بود و ارزش کشتی‌ها نیز در این دهه افزایش یافت.

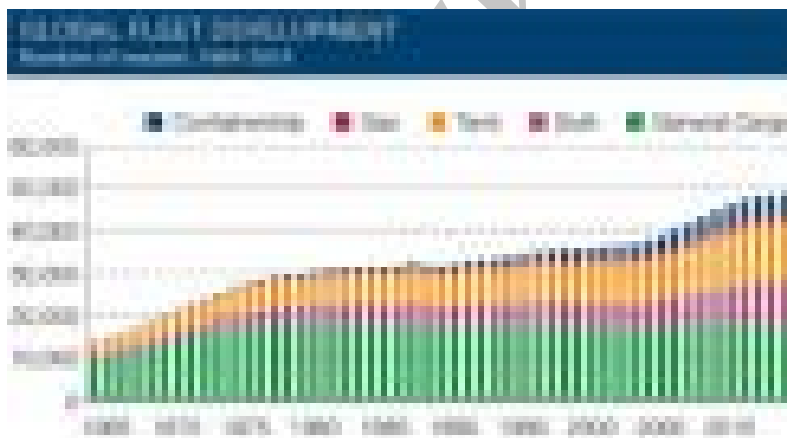
ناپایداری دهه ۱۹۷۰ به وخامت دهه ۱۹۸۰ ختم شد (۱۹۹۵-۱۹۷۴): در دهه هفتاد میلادی، رونق تجارت متزلزل شد، اما تحویل کشتی‌های تانکر جدید همچنان ادامه



نمودار ۵- ناوگان تجارت جهانی بر اساس پرچم (از سال ۱۹۰۲ تا ۲۰۱۵)



نمودار ۶- تعداد کشتی‌های ساخته شده (از سال ۱۹۶۵ تا ۲۰۱۴)



نمودار ۷- توسعه ناوگان تجارت جهانی (تعداد کشتی‌ها، از سال ۱۹۶۴ تا ۲۰۱۴)



جهانی شدن در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی رخ داد؛ زمانی که سیستم کشتیرانی با اقدامات مثبت سرمایه‌گذاران دگرگون شد. بنابراین، تفکر درباره فشارهای آینده و تغییرات لازم برای پاسخ‌گویی، منطقی است. در این جا چهار پرسش مطرح می‌شود که نیازمند توجه ویژه هست.

## ۱-۲ پرسش اول: ماتریس جدید تجارت در سال ۲۰۶۵ چیست؟

در طول ۵۰ سال گذشته، پیوند دوباره بسیار مهمی درباره اقتصاد جهان از کشورهای OECD به کشورهای غیر عضو OECD روی داده است. امروزه، کشورهای OECD تکامل یافته و هم‌چنان روبه رشد هستند، اما نه بسیار پویا؛ و دو سوم واردات در اختیار کشورهای غیر عضو OECD قرار دارد. هنگامی که رشد اقتصادی چین کاهش می‌یابد، گستره‌ای از کشورهای حوزه دریای چین جنوبی، آسیای جنوبی، شمال اقیانوس هند، آفریقا و آمریکای جنوبی با سرعت بیشتری رشد می‌یابند. از چشم‌انداز کشتیرانی، این موضوع مخلوط بسیار متفاوتی است: کشورهای کوچک بسیار بنادر زیاد و احتمالاً پویایی تجاری بسیار متفاوت. این امر حاکی از آن است که تجارت غرب-شرق محور بر جهان امروزی غالب است، در طول ۵۰ سال آینده در ماتریس تجاری وسیع‌تری ادغام خواهد شد. نقشه مسیرهای کشتیرانی امروزی نشان می‌دهد در برخی نواحی میزان تجارت اندک است. [۴]

## ۲-۲ پرسش دوم: میزان تجارت در یابرد در ۲۰۶۵ چه میزان خواهد بود؟

برآورد میزان تجارت در یابرد در سال ۲۰۶۵ بسیار سخت و پیچیده بوده و به پارامترهای زیادی بستگی دارد؛ تجارت در یابرد در سال ۲۰۶۵ به چه سطحی خواهد رسید؟ سناریوهای مرتبط با تجارت در یابرد، این سؤال بنیادین را از منظرهای مختلفی بررسی می‌کنند. در طول ۵۰ سال گذشته، تناژ محمولات حمل شده به ازای هر نفر از ۰/۵ تن در سال ۱۹۶۵ به ۱/۴۳ تن در سال ۲۰۱۵ افزایش یافته است. اما در سال ۲۰۱۵، واردات کشورهای عضو OECD به طور متوسط چهار تن به ازای هر نفر بوده، در حالی که این میزان برای کشورهای غیر عضو، ۰/۴ تن بوده است. در عصر ارتباطات جهانی امروزی، آرمان‌های رشد عظیم هستند و سناریوی اول بر این فرض استوار است که تا سال ۲۰۶۵، میزان تجارت در یابرد جهان به چهار تن به ازای هر نفر می‌رسد (با فرض افزایش جمعیت جهان به ۹/۵ میلیارد نفر). در نتیجه لازم خواهد بود صنعت کشتیرانی ۳۰ میلیارد تن محموله در سال که حدوداً سه برابر میزان فعلی است، جابه‌جا کند. سناریوی دوم بر فرض رشد اقتصادی کم‌فرع، حمایت از تولیدات داخلی، تغییرات آب و هوایی، روند



نمودار ۸- نسبت واردات کشورهای عضو OECD و غیر عضو OECD از کل واردات در یابرد جهانی (درصد)

دید که در ادامه چه پیش خواهد آمد. بنابراین به‌طور خلاصه می‌توان گفت ۵۰ سال پیشرفت و موفقیت در اقتصاد جهانی به معنای وقوع وقایع مشابهی در صنعت کشتیرانی نبوده است و صنعت کشتیرانی در این مدت افت و خیزهای شدیدی را تجربه کرده است. [۵]

## ۲-۴ چهار سؤال در باره ی پنج‌ده سال بعد

تا این جای نوشتار، تمرکز بر ۵۰ سال گذشته و درس‌هایی بوده که برای صنعت کشتیرانی به همراه داشته است. با نگاهِ روبه آینده، عقل سلیم می‌گوید پیش‌بینی وقایع در پنج‌ده سال آینده، کاری بیهوده است. تحلیل‌گران کشتیرانی در تقابل برای پیش‌بینی پنج‌ده هفته پیش رو هستند و از آن جایی که برآیند آینده بر اساس برآمد کسب و کار رقم می‌خورد، پس پیش‌بینی برای چیست؟ دقیقاً نکته همین جاست. بازیگران عرصه پر پیچ و خمی مانند کشتیرانی واقعاً لازم است قواعد بازی را درک کنند و تحلیل گذشته در این کار موثر است. همان‌طور که پیتز دراکر می‌گوید: «بهترین راه پیش‌بینی آینده، ساختن آن است.» [۱۳] این موضوع در طول دوره رشد و شکوفایی

یافت. ناوگان حمل‌تانکر در سال ۱۹۷۷ به ۳۵۰ میلیون DWT رسید اما تقاضا در این بخش در سطح ۲۵۰ میلیون DWT قرار داشت و به این ترتیب مازاد عرضه عظیمی در بخش کشتی‌های تانکر ایجاد شد. در دهه ۸۰ میلادی در پی بحران نفت در سال ۱۹۷۹ و افت تجارت جهانی نفت خام، اوضاع از این هم بدتر شد. سرانجام رکود اقتصادی در سال ۱۹۸۶ فروکش کرد.

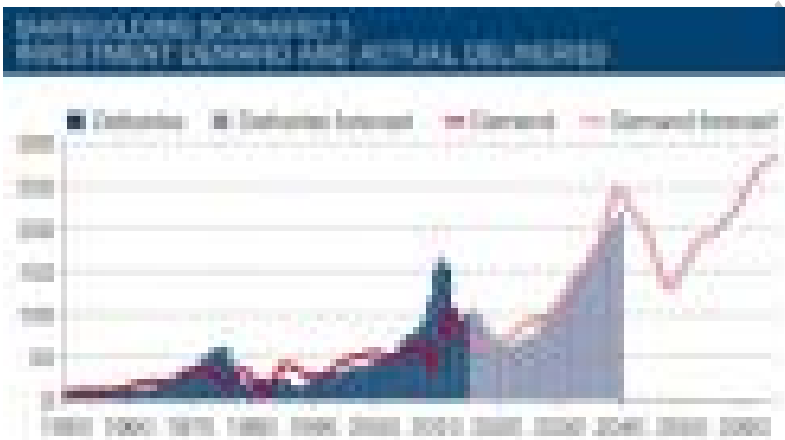
هزاره حیرت‌آور (۱۹۹۵-۲۰۰۸): در اواخر دهه ۹۰ میلادی، اوضاع به تدریج بهبود پیدا کرد و شکاف بین میزان تقاضا و عرضه ظرفیت ناوگان با جذب مازاد عرضه در سال ۱۹۹۷، کاهش یافت و در نهایت پس از گذشت ۲۵ سال از اولین باری که شکاف بین عرضه-تقاضا در دهه ۱۹۷۰ رخ داده بود، روند رشد تقاضا از عرضه پیشی گرفت. در دهه ۹۰ میلادی چرخه کسب و کار جهانی از سه بحران در سال‌های ۱۹۹۱، ۱۹۹۷ و ۲۰۰۱، به شدت آسیب دید. بنابراین در اولین سال از قرن بیست و یکم بود که مالکان کشتی روی خوش دیدند.

دوره پسابحران (دهه‌ی ۲۰۱۰): طی مسیر در این دوره پر از فراز و نشیب بوده است و باید

فزاینده‌ی قیمت‌های مواد خام و پیشرفت‌های تکنولوژیکی، که سبب صرفه‌جویی در مصرف منابع می‌شود، تجارت دریابرد سرانه را در سطح فعلی و حدود ۱/۴ تن به ازای هر نفر نگه خواهد داشت. در آن صورت، میزان محمولات در سال ۲۰۶۵ فقط به حدود ۱۴ میلیارد تن خواهد رسید که در مقایسه با میزان فعلی، ۴۰ درصد افزایش نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد که میزان تجارت دریابرد در حدود ۲۰ میلیارد تن در سال ۲۰۶۵ منطقی‌تر از مفروضاتی است که منجر به میزان ۳۰ میلیارد تنی می‌شود. [۱۰]

### ۳-۲- پرسش سوم: آیا ابرچرخه‌های دیگر برای صنعت کشتیرانی در بازه زمانی ۲۰۱۵ تا ۲۰۶۵ وجود خواهد داشت؟

همان‌طور که عنوان شد، چرخه طولانی کشتیرانی (۲۰ تا ۳۰ ساله) در طول ۵۰ سال گذشته با مدنظر قرار دادن عوامل عرضه و تقاضا وجود داشته است که این سوال را در ذهن متبادر می‌کند: «اکنون در کجای این ابرچرخه هستیم و آیا ابرچرخه دیگری وجود خواهد داشت؟» ابرچرخه مرتبط با تقاضا از افزایش تجارت ناشی شد؛ زمانی که اقتصادهای جدید در سیستم حمل و نقل دریایی ظاهر شدند و در پی بلوغ آن‌ها و توقف رشد بسیار سریع، افت شدید را سبب شدند. این موضوع در مورد اروپا، ژاپن، کره جنوبی و اخیراً در چین ملاحظه می‌شود. به علاوه، محرک تجارت نفت خام، که هنوز هم بزرگ‌ترین بخش محمولات فله تک محصولی را تشکیل می‌دهد، چرخه قیمتی بسیار بلندمدت که مدل «رکود-رونق» ایجاد کرده و سبب بروز نوساناتی شد. موقعیت فعلی حاکی از این است که رشد و شکوفایی چرخه‌های دهه اخیر به اوج خود رسیده است و روند تغییرات تجارت ممکن است متأثر از وقایعی مانند کاهش رشد اقتصادی چین، واکتس تقاضا برای نفت در مواجهه با ظهور تکنولوژی‌های جدید و این واقعیت که موج بعدی رشد عظیم منطقه‌ای هنوز ملاحظه نمی‌شود، وارد دوره‌ای توأم با رشد رکودی شود. این روند احتمالی کاهش، تا اواسط دهه بعدی با صنعت همراه خواهد بود؛ زمانی که رشد و توسعه‌ی اقتصاد جهانی روندی صعودی به خود خواهد گرفت. در طرف عرضه، به نظر نمی‌رسد چرخه عظیم ساخت کشتی کمک چندانی به صنعت حمل و نقل دریایی بکند. آخرین چرخه کشتی‌سازی، ۳۶ سال (از سال ۱۹۷۶ تا نقطه اوج در سال ۲۰۱۱) طول کشید و تنها حدود چهار سال از آخرین اوج چرخه‌ی کشتی‌سازی گذشته است. بنابراین، هنوز راه زیادی باقی مانده است. اما اگر خوشبینانه بنگریم، این الگوی چرخه‌ای اکنون در دموگرافیک ناوگان بروز کرده است. بنابراین انتظار می‌رود که سرانجام جایگزینی‌های زیادی در بخش ناوگان صورت گیرد. [۱۱]



نمودار ۹- بخش ساخت کشتی: سناریوی اول - تقاضا و تحویل‌های واقعی

ترمینال‌ها بسیار موفقیت‌آمیز بود و هزینه حمل را به میزان قابل توجهی کاهش داد. اما ۵۰ سال بعد از آن زمان، سیستمی که در دهه ۱۹۶۰ توسعه داده شده است، همچنان پابرجاست و به نظر می‌رسد برای برآورده ساختن نیازمندی‌های اقتصاد جهانی ناکافی باشد. فشار برای حمل محمولات بین بنادر به طرز بسیار کارآمدتر همچنان وجود دارد، اما اهرم‌های جدیدی از بُعد زیست محیطی و همچنین نیاز برای سرویس دهی به شبکه تجارت جهانی توأم با پیچیدگی‌های روزافزون نیز مطرح هستند؛ به طوری که محوریت مدل تجاری جهانی بیشتر به سمت و سوی ماتریس تجاری جهانی پیش می‌رود. بسط و توسعه مدل آمازون و ای‌بی‌بی به سیستم توزیع جهانی نیازمند سیستم حمل و نقلی شفاف‌تر و کارآمدتر از صنعت حمل و نقل جهانی فعلی خواهد بود. در روزهای نخستین ظهور پدیده کانتینرهای اسپیون، سیستم‌های حمل و نقل door-to-door ویژگی بارزی محسوب می‌شد، اما این بُعد از کسب و کار حمل و نقل هرگز به معنای واقعی کلمه عملیاتی نشد. مالکان کشتی، کشتی‌های بزرگتر سفارش دادند و این کشتی‌ها مستلزم ترمینال‌های بزرگ‌تر

سناریوی اول حاکی از آن است که صنعت کشتی‌سازی با توجه به روند بالاتر ظرفیت صنعت جهانی کشتی‌سازی از تقاضا برای ساخت انواع کشتی‌ها، دهه بسیار دشواری پیش رو خواهد داشت. اما این موضوع متغیری است که صنعت حمل و نقل دریایی آن را تحت کنترل دارد و در حقیقت ممکن است این بار اتفاقات دیگری رقم بخورد.

### ۴-۲- پرسش چهارم: آیا قبل از سال ۲۰۶۵، سیستم حمل و نقل جدید دیگری ظهور خواهد کرد؟

پرسش آخر درباره سیستم حمل و نقل است. در سال ۱۹۶۵، سیستم حمل و نقل دریایی در اواسط یک تغییر شگرف از سیستم حمل بار وابسته به امپراطوری‌های باستان و ترمپ به یک سیستم جدید بر مبنای حمل دریایی محمولات فله و کانتینری بود. در همان زمان، پیش‌بینی می‌شد که کشتی‌های بزرگ‌تر ساخته شوند و شرکت‌های کشتیرانی بزرگتری به وجود آیند که با گذشت زمان هر دو موضوع به وقوع پیوست. سیستم جدید صنعت حمل و نقل دریایی در جابه‌جایی محمولات از طریق





## ۲-۳- دامنه وسیع برای تجارت جهانی دریابرد

بنابراین، تجارت دریابرد جهانی در طول ۵۰ سال آینده ممکن است در سطحی بین ۱۵ تا ۳۷ میلیارد تن قرار گیرد. البته سناریوهای دیگری نیز امکان دارد؛ برای نمونه، اتمام ذخایر سوخت‌های فسیلی که می‌تواند دامنه نوسان تجارت دریابرد جهانی را به‌طور اساسی تحت تأثیر قرار دهد. از منظر سرمایه‌گذاری و با برآوردهای بسیار تقریبی، صنعت کشتیرانی برای عملی کردن محدوده نوسان ۱۵ تا ۳۷ میلیارد تنی برای تجارت دریابرد جهانی، با لحاظ قیمت‌های کنونی، بین ۱/۵ تا ۴/۵ هزار میلیارد دلار برای ساخت کشتی‌های جدید صرف خواهد کرد. صنعت کشتیرانی چگونه از پس این سطح سرمایه‌گذاری برخوردار می‌گردد؟ از سال ۱۹۶۵ به بعد، تمرکز بر ساخت کشتی‌های بزرگ‌تر، پایین آوردن هزینه‌های واحد حمل و بازار تهاجمی، همگی دست به دست هم داده تا عاید اندکی از سرمایه‌گذاری‌های نوآورانه حاصل شود. اما با توسعه بیشتر کشورهای غیرعضو OECD و با توجه به هدف‌گذاری‌ها در زمینه مصرف سوخت و انتشار گازهای گلخانه‌ای، تغییرات ضروری خواهد بود و حتی ممکن است که به بازاندیشی نیز منجر شود. [۶]

## ۳-۳- قالیچه پرزده صنعت کشتیرانی

بنابراین اگر قرار است صنعت کشتیرانی همان نقش بزرگی را که در گذشته داشته، در

بنیاد مناسبی برای ساخت سیستم لجستیکی جهانی فراهم نشود.

## ۳- تجارت دریابرد جهانی در انتظار معجزه‌های دیگر؟

### ۱-۳- پنجاه سال بعدی

پیدا است که صنعت کشتیرانی کار هراس‌انگیزی پیش رودارد. مساله این است که تجارت جهانی با چه سرعتی رشد خواهد کرد؟ اگر تنها عامل مؤثر در رشد تجارت دریابرد جهانی، میزان جمعیت باشد که تخمین زده می‌شود در سال ۲۰۶۵ به ۱۰ میلیارد نفر برسد، پیش‌بینی می‌شود تجارت دریابرد جهانی در آن زمان به ۱۵ میلیارد تن برسد (سناریوی اول). اما، همان‌طور که پیداست روند تغییرات سرانه تجارت دریابرد جهانی سیر صعودی داشته و از ۰/۵ تن در سال ۱۹۶۵ به حدود ۱/۵ تن در سال ۲۰۱۵ رسیده است. اگر این سیر صعودی ادامه یابد، سرانه تجارت دریابرد جهانی در سال ۲۰۶۵ به ۲/۲ تن به ازای هر نفر و در نتیجه تجارت دریابرد جهانی در مجموع به ۲۲ میلیارد تن خواهد رسید (سناریوی دوم). اگرچه امروزه سرانه تجارت دریابرد در کشورهای عضو OECD حدود چهار تن به ازای هر نفر است، این میزان برای کشورهای غیرعضو OECD حدود یک تن به ازای هر نفر است که اگر این کشورها نیز به سطحی مشابه کشورهای عضو OECD برسند، در سال ۲۰۶۵ تجارت دریابرد جهانی در مجموع به حدود ۳۷ میلیارد تن بالغ خواهد شد (سناریوی سوم). [۲]

بود. اما حمل و نقل door-to-door هرگز به‌طور کامل و کارآمد مورد بهره‌برداری قرار نگرفت. و کنترل تجارت، که در عصر کشتیرانی صنعتی در دهه‌های ۱۹۶۰ به دقت توسط شرکت‌های چندملیتی طرح‌ریزی شده بود، در دهه ۱۹۷۰ محو شد. [۱۲]

امروزه، صنعت حمل و نقل دریایی بر مبنای بازار نقدی استوار است. در حالی که این سازوکار کارآمدی که برای کمینه کردن هزینه است، مطمئناً ابزار حرفه‌ای خوبی برای مدیریت لجستیک و زنجیره تامین نیست. با انقلاب دیجیتالی و بهره‌گیری از ابزارهای فناوری اطلاعات که هنوز هم ادامه دارد، به نظر می‌رسد که صنعت کشتیرانی در ۵۰ سال بعدی در استفاده بهینه از اطلاعات وسیع در اختیار به منظور ایجاد سیستم حمل و نقل در مجموع دقیق‌تر و کارآمدتر؛ حذف سوانح و تصادفات؛ و نیز فراهم کردن زندگی پرمعنا برای شاغلین در این صنعت، به ویژه در بانوردان، با چالش بزرگی روبه‌رو خواهد شد. این‌ها اهداف بسیار مهمی هستند که انتظار می‌رود در ادامه بیشتر و بیشتر به آن‌ها پرداخته شود.

آیا این اهداف مهم محقق خواهند شد؟ در پاسخ به این سوال باید دوباره به این جمله از پیتر دراگر رجوع کرد: «بهترین راه برای پیش‌بینی آینده، ساختن آن است.» [۱۳] سرنوشت این آینده مورد انتظار تا حد بسیار زیادی در دستان مالکان کشتی و شاید حتی مهم‌تر از آن‌ها، در اختیار صاحبان کالاست. متأسفانه، ۵۰ سال گذشته، با بیگانگی بین این دو بازیگر کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی همراه بوده است که سبب شده تا

۵۰ سال آینده نیز ایفا نماید، در این صورت، نیازمند ظهور معجزه‌ای در صنعت حمل و نقل دریایی جهان خواهیم بود. انقلاب دیجیتالی که اکنون جهانی شده است، فرصت منحصر به فردی را برای شرکت‌های کشتیرانی مهیا کرده تا مدیریت دارایی‌های گران قیمت‌شان را یکپارچه نمایند، بهره‌وری‌شان را ارتقا دهند و روش‌های مدیریتی جدیدی را برگزینند که کل زنجیره حمل و نقل را بهینه‌تر می‌کند. کسی چه می‌داند، شاید این همان معجزه‌ای باشد که لازم است. نمودار ۱۰، تجارت دریابد جهانی در فاصله زمانی ۱۹۵۰ تا ۲۰۱۵ را نشان می‌دهد (منحنی قرمز رنگ). سه سناریو از سناریوهای ممکن در زمینه روند تغییر تجارت دریابد جهانی نیز با شماره‌های ۱، ۲ و ۳ نشان داده شده‌اند. مفروضات دو سناریوی اول و دوم کاملاً توضیح داده شدند. اما در سناریوی سوم، فرض شده است که سرانه تجارت دریابد در کشورهای عضو OECD و همچنین روندهای رشد جمعیت در کشورهای عضو غیر عضو OECD، در طول دوره ذکر شده ثابت بماند و سرانه تجارت دریابد در کشورهای غیر عضو OECD نیز تا سال ۲۰۶۵ به حدود چهار تن به ازای هر نفر برسد. [۲]

### نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

بعد از گذشت بیش از ۵۰ سال، زمان آن فرا رسیده است که مدل کسب و کار جدیدی

در صنعت کشتیرانی به کار گرفته شود که در آن داده‌ها، ابزارهای مدیریت جدیدی را فراهم می‌کنند. آیا زمان چهارمین موج کسب و کار حمل و نقل دریایی فرا رسیده است؟ آیا مدل فعلی کسب و کار - که برای بیش از نیم قرن شامل شرکت‌های نسبتاً کوچک با ترانزنامه‌های بزرگ، درآمدهای نوسانی و کنترل هزینه شدید، اجرایی بوده است - می‌تواند به همین ترتیب ادامه حیات دهد؟ در واقع، صنعت جهانی کشتیرانی امروزه توانایی توسعه سیستم‌های مدیریت اطلاعات بسیار پیچیده‌تر را داراست و از این موضوع کلیدی باید در مدیریت آشفته‌گی‌هایی که با آن‌ها روبه‌رو خواهد شد بهره‌برداری شود. متأسفانه، سفارش کشتی‌های جدید بسیار آسان‌تر از ساخت سیستم‌های جدید است. همه‌ی فعالان استقلال عمل خود را دوست دارند و صنعت کشتیرانی، مشتمل بر مدل کسب و کاری است که کهنه شده است و همچنان بر این مدل کسب و کار اصرار می‌ورزند. اما خوشبختانه تسلسل جدیدی در راه هستند و شاید فرهنگ اطلاعاتی برای آن‌ها به همان اندازه طبیعی جلوه کند که «تجارت کشتی و نه کالا» برای اجدادشان.

تنها چیزی که با قطعیت می‌توان گفت این است که ۵۰ سال آستان آشفته‌گی‌هایی خواهد بود؛ همان‌گونه که ماهیت محیط پیرامونی به سمت و سوی بی‌نظمی

بیشتر کشیده می‌شود. تا سال ۲۰۶۵، پیش‌بینی می‌شود جهانی بسیار متفاوت‌تر از منظر تجارت را شاهد باشیم. اما جایی در این بین، امیدواریم که صنعت حمل و نقل دریایی راه‌های جدیدی برای مدیریت آشفته‌گی‌ها، به ویژه برای بی‌نظمی‌های متنوع منتج از رفتار بازیگران داخلی صنعت، بیابد. احتمالاً بزرگ‌ترین انقلاب صنعت کشتیرانی به کارگیری فناوری هوشمند برای نیل به سطح جدیدی از کارایی، قابلیت اطمینان و ایمنی در کسب و کار حمل و نقل اقیانوسی است. در حالی که سایر شیوه‌های حمل و نقل از فناوری‌های هوشمند موجود بهره‌برداری می‌کنند، صنعت کشتیرانی تمرکزش همچنان بر کشتی‌های ECO است. کلید آینده، توسعه سیستم حمل و نقل با کنترل بسیار دقیق‌تر است و این امر، مضامین بسیاری در بردارد: سیستم‌های اطلاعاتی بهتر، اتوماسیون بیشتر، شرکت‌های بزرگ‌تر، برنامه‌ریزی ظرفیت بهتر و پیشرفت حرفه‌ای بسیار بهتر برای آن‌هایی که در خشکی و دریا مشغول فعالیت هستند. در یک کلمه، جهان نو!

### مراجع

- [1] <http://www.lloydlist.com/11/sector/ship-operations/article461048.ece>
- [2] Shipping Intelligence Weekly, Clarkson Research Services, Issue No. 1,174, 5-Jun-2015, ISSN: 1358-8028
- [3] <http://www.imf.org>
- [4] <http://www.worldbank.org/June 2016>, "Global Economic Prospects"
- [5] Lloyd's List: the future of shipping since 1734, [www.lr.org/performance](http://www.lr.org/performance)
- [6] Shipping Market Review, May 2016, [www.shipfinance.dk](http://www.shipfinance.dk)
- [7] World Fleet Monitor, Clarkson Research Services, Volume 6, No. 5, May-2016, ISSN: 2042-0633.
- [8] Seaborne Trade Monitor, Clarkson Research Services, Volume 3, No. 6, June-2016, ISSN: 2058-7570.
- [9] Shipping Review & Outlook, Clarkson Research Services, spring 2016, ISSN: 1360-8061.
- [10] Shipping Insight, Monthly Analysis of the Shipping Markets, Drewry Maritime Research, 5 May 2016, ISSN: 1751-3944.
- [11] Dry Bulk Trade Outlook, Clarkson Research Services, Volume 22, No. 5, May-2016, ISSN: 1361-3189.
- [12] Container Intelligence Monthly, Clarkson Research Services, Volume 18, No. 5, May-2016, ISSN: 1467-0488.
- [13] Peter, F. Drucker, Innovation and Entrepreneurship-HarperPerennial. 1985.



نمودار ۱۰: تجارت دریابد جهانی (میلیارد تن) ۱۹۵۰-۲۰۱۵



بیم و امیدهای گردشگری دریایی در هرمزگان؛

## سکان به سمت عمان

مهدی ده‌دار

جمعی از مقامات ایرانی در روز چهارم مهرماه سال ۹۵ کلید خورد، فرصتی جدید برای رونق گردشگری دریایی در منطقه ایجاد کرده است. به همین منظور، به سراغ تعدادی از مسئولان و صاحب‌نظران اقتصادی و اجتماعی استان هرمزگان رفتیم تا ببینیم که چرا سکان کشتی گردشگری دریایی هرمزگان به سمت کشور عمان چرخیده و برای رونق بخشیدن به این خط دریایی چه بیم‌ها و امیدها و چه اما و اگرهایی وجود دارد.

در نخستین گام، به سراغ «محسن ضیایی» مدیرکل میراث فرهنگی و گردشگری رفتیم و از او پرسیدیم که ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های گردشگری در بخش‌های ساحلی و دریایی تا چه اندازه برای بهره‌مندی گردشگران داخلی و خارجی آماده شده و چه چالش‌هایی در این رابطه مشهود است که باید هر چه سریع‌تر توسط متولیان امر برطرف شود؟

ضیایی معتقد است: «استان هرمزگان به‌ویژه شهر بندرعباس و جزایر ۱۴ گانه خلیج فارس همواره مقصد گردشگری هم‌وطنان و توریست‌های خارجی بوده است تا آن‌جا که طی چندساله اخیر این استان به باشگاه میلیونی گردشگری ایران پیوسته است.

به‌عنوان مثال، در تعطیلات ۲۰ روزه نوروز سال ۹۵ شاهد ورود سه میلیون نفر مسافر به استان بودیم که رویکرد سفر اغلب آن‌ها به مقصد جزایر قشم و کیش و شهرستان‌های ساحلی بود. در این بازه زمانی، هفت میلیون نفر اقامت شبانه در استان به ثبت رسید. این سفرها معمولاً به صورت حرکت‌های خودجوش مردمی و بدون دعوت و تبلیغ گسترده به استان صورت گرفته است. علی‌رغم اقدامات صورت گرفته در زمینه زیرساخت‌ها و حتی نصب تابلوهای راهنما در سطح شهر بندرعباس و مسیرهای جاده‌ای استان برای هدایت گردشگران به سمت آثار و جاذبه‌ها مشکلاتی مشهود بوده است.»

مدیرکل گردشگری هرمزگان در عین حال تأکید می‌کند که «باید بین دو مقوله گردشگری ساحلی و دریایی به لحاظ ماهیت و تعریف، تفکیک قابل

گردشگری دریایی نه تنها در سطح ایران بلکه در جغرافیای منطقه خلیج فارس است. با وجود این همه ظرفیت، متأسفانه سهم درآمدی بخش گردشگری دریایی در هرمزگان نه تنها در مقیاس استانداردهای جهانی بلکه در قیاس با همسایگان جنوبی نیز بسیار ناچیز است. حتی وضعیت موجود این صنعت مغفول مانده نتوانسته جواب‌گوی گردشگران داخلی هم باشد که بیشتر آن‌ها در تعطیلات نوروزی و زمستانی به مقصد جاذبه‌های دریایی به این استان سفر می‌کنند و بسیاری از هم‌وطنان ایرانی سرخورده از نبود خدمات‌دهی مناسب در داخل کشور، راهی دبی یا آنتالیامی شوند.

فعالان گردشگری دریایی این نوع گردشگری را جزیره گمشده ایران و حلقه مفقوده تنها صنعت بدون دودکش جهان توصیف می‌کنند تا آن‌جا که به عقیده آن‌ها، علیرغم برخورداری از ظرفیت‌های بسیار، نه تنها وضعیت آن قابل قبول ارزیابی نمی‌شود بلکه حتی در شان کشوری در موقعیت جغرافیایی و سابقه تاریخی ایران زمین نیز نیست.

برخی صاحب‌نظران اقتصادی و دست‌اندرکاران این بخش، علت ورود نکردن سرمایه‌گذاران بخش گردشگری دریایی را نداشتن توجیه اقتصادی و سودده نبودن می‌پندارند و دولت را مقصر اصلی این اتفاق می‌دانند که چرا حمایت‌چندانی برای رونق این صنعت انجام نداده است.

خط گردشگری دریایی بندر شهید باهنر - خصب عمان که با حضور وزیر صنعت و تجارت عمان و

دریا و ساحل از جمله ظرفیت‌های بالقوه در گردشگری ایران محسوب می‌شود که هم از جذابیت بالای توریستی و گردشگری برخوردار است و هم می‌تواند عامل جذب‌کننده سرمایه‌گذاران برای حضور در این مناطق باشد؛ زیرا شور و اشتیاق زیادی برای گشت و گذار در مناطق دریایی و ساحلی وجود دارد و هر ساله میلیون‌ها نفر را با انگیزه رسیدن به دریا و تجربه چند روز زندگی در سواحل به سفر تشویق می‌کند.

در بیشتر کشورهای ساحلی دنیا توجه به گردشگری دریایی در قالب تورهای گشت دریایی، حمل و نقل مسافری، ورزش‌ها و تفریحات دریایی در صدر برنامه‌های گردشگری قرار گرفته است. در کشور ما نیز به‌ویژه در استان هرمزگان چند سالی هست کمابیش به موضوع گردشگری دریایی در حرف و شعار زیاد پرداخته شده است اما این توجه در مقایسه با ظرفیت‌های ملی و منطقه‌ای و نیازی که از سوی فعالان این بخش احساس می‌شود، بسیار پایین‌تر است و دست‌اندرکاران و تلاشگران این عرصه به روش‌های مختلف از سازمان‌های متولی همچون میراث فرهنگی و بنادر و دریانوردی درخواست کرده‌اند تا اقداماتی اساسی برای رونق این صنعت انجام دهند.

استان هرمزگان به دلیل همسایگی با کشورهای ساحلی حاشیه جنوبی خلیج فارس از جمله عمان و با بهره‌مندی از ۱۴ جزیره بزرگ و کوچک، دو منطقه آزاد تجاری - گردشگری و دو هزار ۲۳۸ کیلومتر نوار ساحلی اصلی‌ترین و کلیدی‌ترین منطقه برای تحقق

شوریم. کارشناسان می‌گویند که گردشگری ساحلی شامل گشت و گذار ساحلی و تفریحات مختلفی همچون حمام آفتاب، جت اسکی یا پیمایش در محدوده ساحل و به فاصله حداکثر دو مایلی آن را شامل می‌شود در حالی که گردشگری دریایی سفر با کشتی به اعماق دریا یا گستره‌ای وسیع‌تر از جاذبه‌ها در فواصل بیشتر از دو مایل سواحل را در بر می‌گیرد که در این رابطه، می‌توان تورهایی غواصی را مثال زد. استان هرمزگان در هر دو بخش ذکر شده، دارای ظرفیت و پتانسیل زیادی برای سرمایه‌گذاری است. این مقام مسئول از چالش‌های توسعه زیرساخت‌های صنعت گردشگری در استان هرمزگان هم سخن به میان می‌آورد و می‌گوید: «برای ایجاد زیرساخت‌های گردشگری، آسان‌ترین مسیر، اختصاص اعتبارات استانی و ملی است. سهم هرمزگان از جذب اعتبارات ملی مطلوب نیست و در مقایسه با درآمد‌های استان ناچیز است به گونه‌ای که متاسفانه فقط ۲/۷ درصد از کل اعتبارات استانی سهم بخش گردشگری شده و این امر مانع جدی برای حمایت از سرمایه‌گذاران محسوب می‌شود اما به هر حال با تحقق همین مبالغ هم تحول خوبی در بخش گردشگری را شاهد خواهیم بود. از جمله آن که زیرساخت‌های اولیه با محوریت جاذبه‌های طبیعی، اکوتوریستی و بوم‌گردی در حال جان گرفتن است. از سوی دیگر، مردم برخی مناطق استان به سمت احيای سنت‌ها و آیین‌های فراموش شده گرایش پیدا کرده‌اند؛ این جاذبه‌های فرهنگی از جمله برای جذب علاقه‌مندی‌های توریست‌های خارجی بسیار موثر است، زیرا آن‌ها به دنبال استفاده از هتل‌های لوکس و پنج ستاره نیستند بلکه به دنبال دیدن و لذت بردن از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی کشور ما هستند.»

او ضمن یادآوری این مطلب که خط گردشگری دریایی بندرعباس به خصب اوایل مهرماه امسال فعالیت خود را آغاز کرد و از طریق این خط دریایی ۵۰ نفر از گردشگران عمانی وارد بندرعباس شده و از جاذبه‌های گردشگری این شهرستان دیدار کردند، می‌گوید: «با گذشت حدود دو ماه از این رویداد، هم‌اکنون تقاضای سفر در این مسیر دریایی از رونق چندانی برخوردار نیست اما امیدواریم با اتمام ماه محرم و صفر شاهد آغاز رونق سفرهای دریایی توسط این شناور باشیم. از سوی دیگر شرایط آب و هوایی نیز ظرف یک ماه آینده بسیار بهتر و مطلوب‌تر خواهد شد و همین امر نیز می‌تواند به عامل مهمی در افزایش جذب گردشگران از عمان به بندرعباس و استفاده از سواحل زیبای آن تبدیل شود. برنامه سفر کشتی ۱۰۰ نفره عمانی در مسیر بندرعباس - خصب که قبلاً برای فعالیت در روز در هفته شنبه و چهارشنبه برنامه‌ریزی شده بود، به تازگی تغییر کرده و بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته این خط کشتیرانی قرار است در روزهای پنج‌شنبه از خصب وارد بندرعباس شود و پس از اقامت یک هفته‌ای گردشگران عمانی در ایران، پنجشنبه بعدی بندرعباس را به مقصد عمان ترک کند.»

او یکی از مهم‌ترین اقدام‌های صورت گرفته به منظور جذب هر چه بیشتر گردشگران و مسافران ایرانی از این خط جدید گردشگری را کاهش نرخ ویزای دریایی عنوان می‌کند و در این خصوص این گونه توضیح

می‌دهد: «تاچندی پیش نرخ ویزای دریایی برای سفر به عمان ۳۴۰ هزار تومان بود که این مبلغ هم اکنون به ۱۸۰ هزار تومان از طرف دولت عمان کاهش یافته است. این کاهش قیمت، باعث ارزان‌تر شدن نرخ سفر دریایی به عمان و رونق بیشتر گردشگری در مسیر بندرعباس - خصب خواهد شد. از سوی دیگر، در تلاش هستیم تا از طریق دفاتر خدمات مسافرتی هرمزگان و سایر استان‌های کشور به ویژه تهران، نسبت به جذب گردشگران ایرانی برای سفر به عمان از طریق این خط دریایی تبلیغات گسترده‌ای انجام دهیم که به همین منظور نیز به زودی نمایندگی دفتر مسافرتی ایران در عمان افتتاح خواهد شد تا در زمینه جذب گردشگران اقدام کند.»

سازمان بنادر و دریانوردی از جمله دستگاه‌های محوری در بحث راه‌اندازی خط گردشگری دریایی بین بندر شهید باهنر - خصب عمان بوده است. «محمد محسنی» مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر که طی یک سال اخیر پیگیرهای زیادی برای راه‌اندازی این خط دریایی به انجام رسانده، دیدگاه‌های خود را پیرامون این که خط دریایی بندرعباس - خصب تا چه میزان در زمینه رونق بخشی به صنعت گردشگری دریایی هرمزگان اثرگذار خواهد بود را با ما در میان گذاشته است.

محسنی در ابتدا این موضوع را مطرح می‌کند که «هرچند استان هرمزگان یک استان ساحلی است و مزیت غالب اقتصاد آن دریاست اما برای رونق گردشگری دریایی تاکنون هیچ اقدام چشمگیری انجام نشده و به تعبیری دیگر، هیچ کاری صورت نگرفته است. و در ادامه می‌افزاید: «به همین خاطر از سال ۹۳ تاکنون رویکرد بندر شهید باهنر و بنادر تابعه آن به سمت توسعه زیرساخت‌های گردشگری سوق یافته است. مهم‌ترین نیاز اساسی در این راستا، وجود یک مستمسک و سند قانونی است که در این راستا، تدوین پیش‌نویس سند توسعه گردشگری دریایی هرمزگان و نیز پیش‌بینی بسته حمایت از گردشگر برای نخستین بار توسط همکاران مادر مجموعه بندر شهید باهنر آماده شده است.»

به گفته او، «سازمان بنادر برای توسعه گردشگری دریایی آمادگی کامل دارد و حتی از محل اعتبارات داخلی خود با عنوان وجوه اداره شده تسهیلات صفر درصد نیز به متقاضیان اعطای می‌کند. برای رونق گرفتن این صنعت در استان هرمزگان، در گام نخست باید سند توسعه آن تدوین و مصوب شود، زیرساخت‌های لازم ایجاد و متخصصان دریایی به اندازه کافی تربیت شوند و سازمان‌های دست‌اندرکار هم آمادگی‌های کاملی برای خدمات‌رسانی به گردشگران داخلی و خارجی داشته باشند.»

او با بیان این که بندر شهید باهنر پیشروترین بندر تجاری کشور است که مبادلات اقتصادی به ویژه در زمینه صادرات غیرنفتی با عمان دارد، می‌افزاید: «با توجه به قربات‌های فرهنگی و اجتماعی استان هرمزگان با استان مسند عمان، رونق بخشی در حوزه تجارت و مسافرت‌های دریایی بین این دو کشور خصوصاً از طریق بندر مهم و چندمنظور شهید باهنر جایگاه ویژه‌ای پیدا کرده است. از جمله کالاهای عمده صادراتی ایرانی به عمان مصالح ساختمانی،

میوه و تره‌بار و دام زنده است که از طریق بندر شهید باهنر به بنادر خصب، شناس، مسقط و... صادر می‌شود که بازار قابل توجه عمان را به خود اختصاص داده است.»

محسنی با اشاره به این که طول مسیر دریایی میان بندرعباس تا بندر خصب معادل ۷۱ مایل (حدود ۱۱۴ کیلومتر) است، می‌گوید: «با راه‌اندازی این خط مسافری امکان تردد مستمر مردم کشورمان به عمان و اتباع عمانی به ایران فراهم شده است. طی ماه‌های گذشته، تمهیدات لازم به منظور استقرار نمایندگی وزارت امور خارجه کشورمان در بندر شهید باهنر به منظور ارائه روایدها به اتباع عمانی برای ورود به خاک ایران فراهم شده و در بندر خصب عمان نیز نمایندگی وزارت خارجه عمان برای ایجاد امکان تردد اتباع ایرانی مستقر شده تا تردد اتباع دو کشور تسهیل شود.»

او ظرفیت شناور عمانی را حدود ۱۰۰ نفر و با قابلیت حمل ۲۲ تا ۲۴ خودرو را اعلام می‌کند و می‌گوید: «در حال حاضر یک شناور کلاس کاتاماران با نام «الحالیات» متعلق به خط کشتیرانی NFC کار تردد مسافران در این خط مسافری دریایی را با هزینه هر نفر ۶۰ ریال عمان معادل حدود ۶۰ هزار تومان انجام می‌دهد و علاوه بر این، شناورهای ایرانی نیز برای این منظور اعلام آمادگی کرده‌اند.»

محسنی کشور عمان را به لحاظ فرصت‌های دریایی یک منطقه بکر توصیف و تأکید می‌کند: «دولت جمهوری اسلامی به دلیل نزدیکی دیدگاه‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی با عمان به این موضوع ورود کرده و مدیران هم باید نگاه مثبتی در این زمینه داشته باشند و از سرمایه‌گذاران حمایت کنند. الان سرمایه‌گذاران کشورهای اروپایی به سمت بنادر کشور عمان سرازیر شده‌اند و این هنر ما مسئولان دولتی در ایران است که باید به این مساله ورود کنیم و از فرصت‌های اقتصادی بهره‌گیریم. همچنین باید خرد جمعی باید مدل بهره‌برداری از خط گردشگری دریایی با بندر خصب را تدوین کنیم. الان توپ در زمین اداره بندر است. همه دستگاه‌های همکار باید برای ایفای نقش خود تلاش کنند تا خط گردشگری دریایی مشترک با عمان به سرانجام خوبی برسد.»

بر خلاف دیدگاه‌های این دو مقام دولتی که وضعیت را امیدوارکننده دانسته و چشم‌انداز روشنی برای گردشگری دریایی بین بندرعباس و عمان متصور هستند، «احمد مرادی» نماینده مردم بندرعباس موانع و چالش‌های زیادی را در زمینه تحقق رویای گردشگری دریایی در استان هرمزگان مطرح می‌کند و به بیان اما و اگرهای زیادی در این رابطه می‌پردازد. این نماینده مجلس معتقد است که تصمیم‌راه‌اندازی این خط دریایی با توجه به وضع موجود منطقه از پشتوانه کارشناسی محکمی برخوردار نیست و از همه مهم‌تر «موانعی در دستگاه‌ها وجود دارد که نماینده عالی دولت در استان باید همه دستگاه‌های دولتی را تحت یک مدیریت منسجم جمع کند، مدیران را سر خط کند و از آن‌ها کار بخواهد.»

مرادی می‌گوید: «اگر ما در استان هرمزگان این دریا را نداشتیم، شاید به مراتب وضعیتمان بهتر از وضع موجود بود. اول این که بسترهای اقتصادی بهره‌مندی از دریا ابعاد مختلفی دارد که از جمله آن صیادی،



را مطرح کردیم که زیرساخت‌های این شهر برای پذیرایی شایسته از گردشگران خارجی و حتی داخلی تا چه میزان فراهم شده است؟

جهانبخش در پاسخ به این سوال چنین توضیح می‌دهد: «کسی دل به دریا می‌زند که در ساحلش یک پشتوانه امن داشته باشد، اما آیا شهر بندرعباس چنین پشتوانه‌ای در زمینه زیرساخت‌های گردشگری دارد؟ با روند کند توسعه، زیرساخت‌های شهری بندرعباس در حال حاضر حتی برای ساکنانش هم جوابگو نیست و این شهر در مرز انفجار جمعیتی قرار دارد. شرایط فعلی شهر برای توسعه گردشگری اصلاً مطلوب نیست و پذیرش خدمات‌دهی به گردشگران را ندارد. زیرا این شهر به سمت شکل و شمایل یک شهر کارگری تغییر چهره داده و به لحاظ مبلمان شهری، چیدمان ساختمان‌ها و سیمای ساحلی از هویت گردشگری برخوردار نیست. حالاً در این شرایط ما چه چیزهایی را می‌خواهیم به گردشگر عرضه کنیم تا جذب شود؟»

به عقیده این نماینده مردم در شورای شهر بندرعباس، «در بحث گردشگری داخلی شرایط به گونه‌ای شده که فقط گردشگر سطح پایین را جذب کرده‌ایم؛ آن‌هایی که به جای اقامت در هتل و ایجاد درآمد برای مراکز گردشگری، حتی مواد غذایی را هم همراه خود از شهرشان به همراه می‌آورند که هیچ درآمد و توسعه و اتفاقات خوبی را برای مردم بندرعباس به دنبال نداشته است.»

وی از ایده‌های شورای شهر برای رونق گردشگری در مرکز استان هرمزگان سخن به میان می‌آورد و می‌گوید: «اقلیم شهر بندرعباس، گرم و شرجی است و ذائقه مردم این شهر و گردشگران آن به گونه‌ای است که باید بخش زیادی از فعالیت‌های خدمات‌رسانی را به ساعات شب منتقل کرد. اما شورای تأمین معتقد است که به عنوان مثال مغازه‌ها باید ساعت ۱۰ شب تعطیل شود در صورتی که مردم تازه، نیمه‌های شب، گشت و گذرشان شروع می‌شود و با این وضعیت چگونه باید به آن‌ها خدمات داد و به جذب گردشگر کمک کرد. باید نگاه‌ها به مقوله گردشگری تغییر کند و بپذیریم که یک سرمایه‌گذار برای راه‌اندازی کسب و کار باید سود کند اما متأسفانه تنگ‌نظری در استان ما بیداد می‌کند. راه‌اندازی آکواریوم بزرگ خلیج فارس، رستوران عرضه غذاهای دریایی، رستوران ساحلی، برج فانوس دریایی، تله کابین از بندرعباس به جزیره هرمز و... از جمله طرح‌هایی است که مجموعه مدیریت شهری در اجرای آن‌ها آمادگی حمایت از سرمایه‌گذاران را ندارد.»

جهانبخش ضمن تأکید بر تلاش‌ها و پیگیری‌های صورت گرفته از سوی شورای شهر برای تغییر هویت بندرعباس از یک شهر صنعتی و کارگری به یک شهر پویای ساحلی و گردشگری، سخنان خود را این گونه جمع‌بندی می‌کند: «ما نیز هم‌نظر با مسئولان دولتی اعتقاد داریم که باید با استفاده از دیپلماسی، تعاملات بین‌المللی بندرعباس با کشورهای همسایه گسترده‌تر شود و درها را برای حضور جهانگردان باز کنیم اما چون فرهنگ گردشگرپذیری در استان ما نهادینه نشده، پس درآمد چندانی از صنعت گردشگری نصیب مردم هرمزگان نمی‌شود. به همین خاطر، باید به ادبیات واحدی در حوزه دریا و ساحل

در استان هرمزگان وسعت دارد. این منطقه فقط یک قلعه تاریخی دارد که ۳۰۰ هزار نفر توریست در سال از آن بازدید می‌کنند که اغلب هم از کشورهای امارات و خود عمان به آن جامی روند.»

وی مشکلات ارزی را به عنوان یکی دیگر از موانع توسعه گردشگری دریایی بین بندرعباس و عمان عنوان می‌کند و در این رابطه چنین توضیح می‌دهد: «ارزش پولی هر ریال عمان معادل سه دلار آمریکا و تقریباً ۱۰ هزار تومان ایران است. هر چند ما با کشور عمان تفاهم‌نامه لغو روایید داریم اما به لحاظ کارشناسی تعامل گردشگری با این کشور، صرفه و توجیه اقتصادی ندارد. به همین دلیل، سهم تجارت و ظرفیت‌های اقتصادی عمان برای استان هرمزگان در مقایسه با امارات اندک است. در گذشته حتی قرارداد خواهرخواندگی بین بندرعباس و بندر خصب نیز به امضا رسیده بود، این در حالی است که بندرعباس ۱۰۰ برابر این منطقه از کشور عمان اهمیت اقتصادی دارد. متأسفانه این پیمان خواهرخواندگی مدت‌هاست امضا شده اما سوال این است که مگر چقدر از مفاد این قرارداد، برای تأمین منافع استان اجرایی شده است؟»

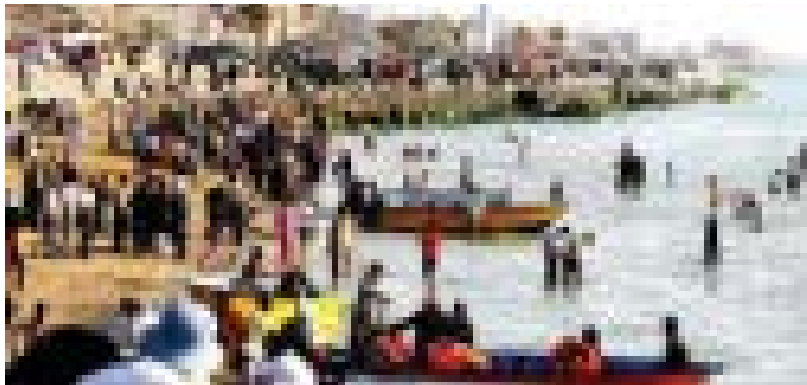
مرادی یکی از اولویت‌های مهم نمایندگان استان در مجلس را حمایت از فعالان صنعت گردشگری دریایی می‌داند تا از این رهگذر شغل‌های مناسب و پایداری برای ساحل‌نشینان ایجاد شود، و در پایان تأکید می‌کند: «برخی معتقدند در این رابطه مشکلات قانونی وجود دارد این در حالی است که بنده معتقدم قوانین اصلاً نیاز به اصلاح ندارد بلکه تنگ‌نظری‌ها و سوءتعبیرها از قوانین عامل عقب‌ماندگی هرمزگان شده است. اگر سازمان بنادر به عنوان سازمان مرجع دریایی کشور، در برنامه‌های خود اولویت گردشگری برای استان هرمزگان قائل شود، می‌توان چشم‌انداز امیدوارکننده‌ای در آینده برای این استان متصور شد.»

چالش‌های صنعت گردشگری دریایی فقط در بحث کشتی، بندر و گشت دریایی خلاصه نمی‌شود بلکه در خشکی و ساحل نیز اما و اگرهای زیادی وجود دارد. به عنوان مثال در طرح راه‌اندازی خط گردشگری دریایی مشترک ایران و عمان، نقش شهر بندرعباس به عنوان دروازه ورودی گردشگران خارجی به سرزمین ایران، بسیار مهم است. به همین دلیل در گفتگو با «کیانوش جهانبخش» رییس کمیسیون خدمات شهری شورای اسلامی شهر بندرعباس این مساله

تجارت و گردشگری است. ما در استان هرمزگان در حد صفر هم از ظرفیت‌های گردشگری دریا استفاده نکرده‌ایم، در حالی که اگر همین دریا در اختیار استان‌های همجوار ما همچون فارس، کرمان و یزد بود، نهایت استفاده را از آن می‌کردند. آن‌ها حتی از نداشته‌های خود در بحث توسعه صنعت گردشگری به میزان زیادی بهره‌برنده دولتی ما از طبیعت دریاچه استفاده‌ای کرده‌ایم؟ اگر از ظرفیت دریا به درستی استفاده شود، همین ثروت خدادادی به تنهایی می‌تواند کل فرصت‌های اشتغال‌زایی مورد نیاز استان را تأمین کند، هم در حوزه صیادی، هم در حوزه گردشگری و هم در حوزه تجارت. اما متأسفانه یک سرمایه‌گذار برای ایجاد اشتغال در بخش گردشگری استان هرمزگان با موانع بسیاری مواجه است که نه تنها به نتیجه نمی‌رسد بلکه حتی انگیزه خود برای سرمایه‌گذاری را هم از دست می‌دهد.»

نماینده مردم بندرعباس در مجلس شورای اسلامی تنگ‌نظری و بی‌تدبیری مسئولان آفتی جدی برای سرمایه‌گذاران صنعت گردشگری می‌داند و سخنانش را این گونه ادامه می‌دهد: «مسئولان ما نمی‌خواهند باور کنند که باید پیشرفت کنیم. انگیزه‌ای در این زمینه وجود ندارد و دچار کج‌فهمی شده‌ایم. از طرف دیگر، متأسفانه دید ما به مسایل بسته است و برخی مسئولان به گردشگر خارجی بانگه‌تهدید جاسوسی و بی‌اعتمادی می‌نگرند. ایجاد محدودیت‌های دست و پاگیر بیشتر در حوزه کاری مجریان قانون است که موانع زیادی برای سرمایه‌گذاران ایجاد کرده‌اند.»

مرادی که پیش از قرار گرفتن در نمایندگی مجلس، هفت سال نمایندگی ایران در مراوده سیاسی و حضور در کشور عمان طی دوره خدمت در استانداری و زیرمجموعه‌های وزارت کشور را در کارنامه اجرایی خود دارد، از راه‌های طی شده در یک دهه گذشته سخن به میان می‌آورد و می‌گوید: «خط دریایی بندرعباس- عمان حدود ۱۰ سال پیش راه‌اندازی شد، حتی مسیر جاسک به خصب هم عملیاتی شد اما ادامه پیدا نکرد حتی یک خط پروازی توسط شرکت هواپیمایی آسمان هم برای سفر به این کشور راه‌اندازی شد که استقبال چندانی از این طرح صورت نگرفت. باید یادآور شد که کل جمعیت ایرانی‌های مقیم کشور عمان به دو نفر نمی‌رسد در حالی که این جمعیت در مقابل جمعیت ایرانی‌های مقیم کشور امارات قابل قیاس نیست. بندر خصب که مرکز استان مسند محسوب می‌شود، به اندازه شهر بندر خمیر



در بندرعباس دست پیدا کنیم. بر همین اساس، برای رونق گردشگری دریایی و ساحلی باید بین نهادهای اثرگذار در حوزه دریا و ساحل یک همسویی و همگرایی ایجاد شود که نقش نمایندگان مجلس می‌تواند در این رابطه کارگشا باشد.»

از مبحث چالش‌های مربوط به فراهم نبودن زیرساخت‌های شهری که بگذریم، برخی معتقدند که تعامل گردشگری با کشور عمان برای سرمایه‌گذاران صرفه و توجیه اقتصادی ندارد. آیا چنین فرضیه‌ای از منظر فعالان و صاحب‌نظران حوزه اقتصادی گزاره‌ای قابل‌پذیرش است؟ آیا سرمایه‌گذاران در سیستم بانکی برای اجرای طرح‌های گردشگری مورد حمایت قرار می‌گیرند؟ برای یافتن پاسخ سوالاتی از این قبیل، با «انوری» مدیر شعبه بانک گردشگری در بندرعباس گفتگو کردیم.

این فعال بانکی می‌گوید: «به واسطه وضعیت کم‌ارزش بودن پایه پولی کشورمان نمی‌توانیم هر کشوری را به‌عنوان مقصد سفر انتخاب کنیم و یک مسیرهایی برای ارتباط گردشگری راه بسته است. مسلمانان راه اندازی یک خط گردشگری دریایی هم تبعات خاص خود را دارد. باید بسته‌های حمایتی برای مسافران و گردشگران تهیه شود. در زمینه تعامل گردشگری با کشور و مقایسه ریبال ایران با ریبال عمان، چندان توجیه اقتصادی وجود ندارد و بحث گردشگری صرفاً نمی‌توان مدنظر داشت بلکه سفر به این کشور باید توأم با فعالیت اقتصادی و تجارت باشد.»

انوری در عین حال معتقد است: «کشورهای همسایه ما در حاشیه‌های جنوبی خلیج فارس سال‌هاست که به مامنی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های منطقه در راستای احداث زیرساخت‌های گردشگری و توسعه بسترهای پرداخت‌های الکترونیکی، تهیه بلیت و رزرو هتل تبدیل شده‌اند با همه این‌ها در کشور و استان ما حتی اگر پشت یک سد بزرگ هم گرفتار شده باشیم، باید از یک نقطه برای حرکت در این مسیر، شروع کنیم.»

او در خصوص بحث حمایت از سرمایه‌گذاران و تسهیلات بانکی هم نکات جالبی را مطرح می‌کند و می‌گوید: «در زمینه ایجاد زیرساخت باید متقاضی سرمایه‌گذاری وجود داشته باشد تا مورد حمایت قرار گیرد. به‌عنوان مثال، در زمینه اجرای طرح‌های گردشگری تعداد اندکی متقاضی به‌بانک گردشگری مراجعه کرده‌اند تا تسهیلات دریافت کنند. از سوی دیگر یک چالش جدی وجود دارد و آن هم این موضوع است که به دلیل پیگیری نکردن مسئولان استان، سهمیه استان هم‌زمان برای استفاده متقاضیان در یافت تسهیلات حمایتی از محل صندوق توسعه ملی متأسفانه محقق نمی‌شود و تلاش‌های سرمایه‌گذاران برای دریافت این تسهیلات هم‌ناکام می‌ماند.»

این فعال حوزه بانکداری در خصوص دلایل اقتصادی استقبال نکردن سرمایه‌گذاران حوزه گردشگری از تسهیلات بانکی نکات قابل‌تأملی را مطرح می‌کند و می‌گوید: «در بحث تسهیلات اعطایی از محل منابع مالی داخلی بانک‌ها سودهای بالای ۲۷ درصدی مدنظر است که برای سرمایه‌گذار صرفه اقتصادی ندارد و تسهیلات با سودهای حمایتی و یارانه هم بر اساس سهمیه برای استان‌ها توزیع می‌شود که

نیاز به چانه‌زنی مسئولان سیاسی استان از جمله استاندار، نمایندگان مجلس و دستگاه‌های اجرایی دارد. هر بانک به‌عنوان فروشنده پول هیچ ابایی برای پرداخت تسهیلات ندارد اما آن چه برای متقاضی دریافت تسهیلات اهمیت دارد، سود و وثیقه آن است. سودهایی که دولت اعلام می‌کند با نرخ ۱۸ درصدی است، اما نرخ تسهیلاتی که بانک با توجه به قیمت تمام شده برای منابع پولی خود ناچار است لحاظ کند، حداقل ۲۴ درصد است که با اضافه شدن دو تا سه درصد سود به رقم ۲۷ درصد می‌رسد که برای یک سرمایه‌گذار حوزه گردشگری صرفه اقتصادی ندارد.»

به گفته انوری، «در بحث وثیقه بانکی هم باید بازپرداخت تسهیلات تضمین شود که از محل پول‌های سپرده‌گذاری شده مردم صورت می‌گیرد. به همین علت ممکن است امکان تهیه وثیقه برای سرمایه‌گذار فراهم نباشد و گرنه بانک چون واسطه وجود است، مشکلی برای پرداخت وام و تسهیلات چه از محل منابع داخلی بانک و چه از محل تسهیلات صندوق توسعه ملی به متقاضیان ندارند. از سوی دیگر، اعطای تسهیلات سفر در قالب تفاهم‌نامه با شکل‌هایی مثل آژانس‌ها و دفاتر خدمات مسافرتی یا هتل‌ها امکان‌پذیر است.»

از جمله چالش‌های دیگر بانگرفتن صنعت گردشگری دریایی، تعارضات فرهنگی و نوع نگاه برخی مسئولان و متولیان امر به سبک رفتاری توریست‌هاست که آن‌را در تضاد با ارزش‌های اسلامی کشور ماقلمداد می‌کنند. اعمال این گونه دیدگاه‌ها، تعارضات و برخوردهایی چالش‌آفرین را به دنبال دارد که باعث بی‌اعتمادی گردشگران خارجی نسبت به کشور میزبان می‌شود. در این بین انگشت اتهام برخی‌ها به سمت نیروهای پلیس و برخی نهاد‌های دیگر می‌رود. به همین دلیل، سوالات خود را با سرهنگ «مهدی بهرامی» معاون اجتماعی فرمانده انتظامی هم‌زمان در میان گذاشتیم تا ابعاد مختلف امنیت روانی در صنعت گردشگری را بیشتر مورد کنکاش و تحلیل قرار دهیم. بهرامی، پاسخ به سوالات ما را با یک مقدمه کلی آغاز و در ادامه چنین بیان می‌کند: «یک بحث تولید امنیت داریم و یک مبحث دیگر به‌عنوان نگهداشت امنیت. اگر زیرساخت‌های تولید امنیت در کشور خوب شکل بگیرد، افراد می‌توانند در آن جابه‌جویی زندگی کنند. اما اگر این زیرساخت‌ها به درستی شکل نگیرد، نگهداشت امنیت باید انجام شود و قوه قضاییه، وزارت اطلاعات، سپاه و سایر مراجع باید به لحاظ هزینه و نیروی انسانی قوی‌تر عمل کنند. در نیروی انتظامی

دواولویت مهم داریم که یکی امنیت جانی شهروندان و گردشگران است و دیگری تامین امنیت اخلاقی آن‌ها. بحث نظارت بر مباحث جاسوسی به حوزه کاری وزارت اطلاعات باز می‌گردد.»

او ضمن تأکید بر این که استان هم‌زمان در زمینه تولید امنیت، جزو پنج استان برتر ایران محسوب می‌شود، از اما و اگرهای حوزه امنیت در صنعت گردشگری نیز سخن به میان می‌آورد و چنین توضیح می‌دهد: «در بحث گردشگری یک پراتنز داریم که آن هم امنیت اخلاقی است که رعایت شئون اسلامی است. برخی در حوزه گردشگری فکر می‌کنند که هنجارهای اخلاقی را نباید رعایت کنند که در استان هم‌زمان مصادیقی از جمله در بحث سواحل وجود داشت. وقتی توسعه زیرساخت‌ها صورت نگیرد، همه کارها به سمت زیرزمینی شدن سوق پیدا می‌کند، حتی شنای مردم و تفریحات و گردشگری آن‌ها هم زیرزمینی می‌شود. از سوی دیگر، به لحاظ امنیت جانی، یک توریست خارجی به‌عنوان مهمان هم برای کشور ما یک فرصت است و هم یک تهدید.»

معاون اجتماعی نیروی انتظامی هم‌زمان با بیان این مطلب که در بحث گردشگری نیز همچون حوزه‌های دیگر نیروهای پلیس تابع قانون هستند، تصریح می‌کند: «همان‌طور که می‌دانید، نیروی انتظامی در سلسله مراتب دولت نیست بلکه از لحاظ امنیتی زیر مجموعه سلسله مراتب رهبری و ستاد کل نیروهای مسلح است. هر چه از طریق این سلسله‌مراتب به ماموران پلیس ابلاغ شود، مجاز به اجرا هستیم. پس از آن که پیوست و بسته امنیتی سند توسعه گردشگری دریایی پس از بررسی نقاط ضعف و قوت به تصویب شورای تامین استان برسد، در بحث کنترل پاسپورت و ویزا و نحوه تردد خودروهایی گردشگران به داخل کشور همکاری و حمایت قانونی خواهیم کرد. آن وقت اگر ماموری هم قانون را اجرا نکند، تخطی کرده است.»

او در پایان با تأکید بر این که پلیس به‌هیچ‌وجه در مقابل توسعه قرار ندارد، می‌افزاید: «اگر در طرح‌های گردشگری الزامات امنیتی توسط خود دستگاه‌های مسئول رعایت شود، ما دخالت نمی‌کنیم. برای تسهیل خدمات‌رسانی به گردشگران و در صورت تامین امکانات توسط دستگاه‌های ذی‌ربط، می‌توان درگاه‌های اختصاصی توریست‌های خارجی در ایست و بازرسی‌ها و معاینه پیش‌بینی کرد و حتی به کارگیری نیروهای آموزش دیده پلیس با ادبیات تخصصی و مسلط به زبان انگلیسی این کار نیز امکان‌پذیر است.»

## بررسی مشکلات و موانع موجود در کشور در زمینه فعالیت بنادر خشک و آرایه راهکارهای مناسب

امین بالایی |  
کارشناس امور بندری اداره بندر خُارک

زمانی که کالایی وارد کشور می شود، همه ساختارهای حمل و نقل به صورت مجزا وظیفه جابه جایی آن را تا رسیدن به مقصد به عهده دارند. ابتدا بار از طریق دریا وارد، سپس باریل منتقل می شود و پس از آن از طریق حمل و نقل جاده ای به صورت خرد توزیع می شود، اما مهم ترین مشکلی که امروزه در بنادر ساحلی به علت رشد سریع استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی وجود دارد، نبود فضای کافی برای انبارسازی است؛ همچنین نداشتن دسترسی مطلوب به مقصدهای کالا به علت استفاده از شیوه های سنتی انتقال کالا نیز مشکل رادو چندان می کند. جامعه آماری این پژوهش شامل تعدادی از کارکنان مناطق ویژه و فعالان بخش خصوصی و تعدادی از مدیران و معاونان سازمان بنادر است که با استفاده از پرسشنامه اطلاعاتی جمع آوری شده است، و برای تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده از آمار توصیفی و استنباطی مورد استفاده قرار گرفته است. هدف از این پژوهش شناسایی مشکلات فعالیت بنادر خشک و توسعه و سرمایه گذاری بنادر خشک کشور ایران در راستای افزایش خدمات و همچنین کاهش تقاضای نیاز به استفاده از اراضی حاشیه ساحل و افزایش سرمایه گذاری کشورهای خارجی است. با استفاده از یافته ها و راهکارهای شناسایی شده در این پژوهش می توان برای رفع موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک گام برداشت.



پژوهش

### ۱. مقدمه

افزایش استفاده از کانتینر در حمل و نقل دریایی از یک سو و رشد قابل توجه کشتی های بسیار بزرگ حامل کانتینر باعث می شود که حجم کالا در بنادر افزایش یابد، در نتیجه تراکم تردد در بنادر و مسیرهای منتهی به بنادر، و کمبود فضای مناسب به منظور تخلیه، بارگیری و انبارسازی کانتینرها مشکلاتی را در بنادر ایجاد می کند.

همه این عوامل زمینه ایجاد مکانی برای سهولت در حمل و نقل را فراهم می کند که با نام بندر خشک شناخته می شود. ذخیره سازی موقت کانتینرها در بنادر تجاری، یکی از گام های اساسی در فرآیند حمل و نقل دریایی است که دارای دو بخش عمده شامل حمل بار از شنواره به محل ذخیره سازی و برعکس

است که در اصطلاح به آن عملیات ورود و خروج کانتینر گفته می شود. اما میزان ورود و خروج کالا در بنادر همیشه در توازن قرار نمی گیرد و مشکلاتی در پایانه ها به وجود می آید که باعث از بین رفتن این توازن می شود و انبار شدن حجم عظیمی از کالاها در بنادر را به دنبال دارد که در اصطلاح به آن رسوب کالا گفته می شود.

بندر خشک پایانه ای ترکیبی در پسکرانه است که به بندری ساحلی متصل است. تجهیزات لازم و کافی برای مواجهه با تردد ناشی از چندین شیوه حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی و هوایی در آن در نظر گرفته شده اند و مشتریان می توانند کالاهایشان را با استفاده از این شیوه های مختلف به آن ارسال کنند و یا از آن تحویل گیرند.

بندر خشک که به عنوان پشتیبان یک بندر ساحلی مطرح می شود با انبار کردن کالا و سپس انجام عملیات گمرکی فضای کافی را برای ورود مجدد به پایانه دریایی به وجود می آورد. از این رو لزوم ایجاد و توسعه و فعالیت بنادر خشک در کشور احساس می شود و در راه احداث و فعالیت این بنادر خشک همواره مشکلات و موانعی وجود دارد که در این پژوهش به شناخت و آرایه راهکارهایی در زمینه رفع این مشکلات و موانع می پردازیم.

### ۲. مشکلات و مزایای موجود در کشور در زمینه اجرای بنادر خشک

وجود عوامل مختلف، اجرای بنادر خشک فعال را در کشور با مشکل مواجه ساخته اند که برخی از آن ها



عبارتند از:

نبود هماهنگی بین سیاست‌گذاران در سطوح کشوری، منطقه‌ای و ملی، نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف حمل و نقل در داخل کشور، وجود کاغذبازی اداری و تداخل منافع سیاسی، سیاست‌های حمایتی دولت از بخش جاده در اغلب موارد، نبود تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری بلندمدت در زمینه تامین تجهیزات و امکانات، تغییرات پی‌درپی در سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌ها از سوی بخش دولتی.

### ۳. بررسی موانع موجود در توسعه بنادر خشک در ایران

برای جلوگیری از پیش آمدن مشکلات و موانع، قبل از هر اقدامی باید به این نکته توجه داشت که یک بندر خشک با مزیت‌های رقابتی حداقل باید شامل امکانات زیر باشد:

دفاتر خدمات نمایندگی کشتیرانی - خدمات بسته‌بندی کالا - خدمات مونتاژ و پیش فروش کالا - خدمات رهیابی تحت شبکه کالا - خدمات پاک‌سازی و بهداشت محیط - باسکول - واسطه‌های حمل زمینی - خدمات حمل یکپارچه کالا - خدمات تعمیر و شستشوی کانتینر - امکانات تعمیر کانتینر - سردخانه

امروزه ترافیک بنادر با نزدیک‌تر شدن هر چه بیشتر فعالیت‌های بنادر به شهرها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شده است چرا که فعالیت‌های بندری آلودگی‌های صوتی و روشنایی را ایجاد می‌کنند که با توجه به کار مدام هفت روزه و تمام‌وقت، دیر یا زود برای ساکنان شهرها غیرقابل تحمل خواهد شد. البته ادغام شهرها و بنادر در بسیاری از نقاط جهان امری اجتناب‌ناپذیر است و با گشوده شدن درهای شهرها به سوی بنادر فعال بازرگانی، تقاضا برای سکونت در بنادر به‌ویژه داشتن محل سکونت که دید مشرفی بر بندر داشته باشد، افزایش یافته است و موجب ایجاد تفرجگاه‌ها در فضاهای بین بنادر و شهرها شده است. همه این مشکلات ناشی از نبود برنامه‌ریزی صحیح در نحوه ساخت بنادر و آینده‌نگری است. مهم‌ترین مشکل در این زمینه ترافیک بنادر است که با توجه به هم‌مرزی بنادر با شهرها باعث کندی در حمل و نقل و کاهش آسایش شهروندان شده است. (مجله بندر و دریا)

### ۴. اهداف/سوالات و فرضیات تحقیق

۱-۴. اهداف تحقیق:

با توجه به مشکلات و موانع موجود در کشور در زمینه فعالیت بنادر خشک این پژوهش انجام گرفت تا با اصلاح وضع و رفع و کاهش موانع مشکلات بنادر خشک، راهکارهای مناسبی در مواجهه با مشکلات مطرح شود.

۲-۴. فرضیه‌های این پژوهش عبارت است از:

- ۱- مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است.
- ۲- توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند.
- ۳- ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در

کشور می‌شود.

۴- هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار است.

۵- بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

۶- بنادر خشک در ایران می‌تواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چندوجهی تاثیرگذار باشد.

### ۵. روش تحقیق

۱-۵. جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری پژوهش شامل مدیران و معاونان سازمان بنادر و اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران دریایی، کارکنان شرکت‌های حمل و نقل دریایی و صاحبان کالا در بنادر است که با توجه به آمار موجود تعداد آن‌ها ۵۰ نفر است.

۲-۵. روش تحقیق پژوهش

روش این تحقیق از نوع توصیفی است و از لحاظ روش، از نوع توصیفی-پیمایشی است. از سوی دیگر این پژوهش از لحاظ هدف، کاربردی است.

۳-۵. روش و ابزار گردآوری پژوهش

در این پژوهش برای جمع‌آوری اطلاعات لازم ابتدا زمینه‌های مطالعه و کنکاش در منابع موجود انجام گرفته و پس از مشورت با متخصصان و کارشناسان این زمینه و راهنمایی استاد راهنما و مشاور، پرسشنامه‌ای که در برگزیده سوالات از نوع منظم (بسته) و باز، تهیه شد که شامل ۳ بخش است.

### ۶. یافته‌ها و نتایج

۱-۶. وضعیت پاسخ به سوالات پرسشنامه بنادر خشک (به درصد)

۷۰ درصد از پاسخ‌دهندگان وضعیت داشتن صیانت از منافع و امنیت ملی در حد خوب یا خیلی خوب است.

۴۷ درصد وجود راه‌های ترکیبی حمل و نقل را در حد خوب و خیلی خوب می‌دانند.

۵۷ درصد پاسخ‌دهندگان فراهم ساختن زمینه سرمایه‌گذاری خارجی را در حد خوب و خیلی خوب می‌دانند.

۴۱ درصد سرعت انجام مراحل گمرکی را متوسط

می‌دانند.

۹۸ درصد پاسخ‌دهندگان افزایش راندمان بنادر ساحلی از طریق کاهش ازدحام بر فعالیت آن‌ها تاثیر مثبت دارد.

۹۵ درصد در راستای کاهش مشکلات ترافیکی و زیست‌محیطی محیط‌های شهری بر فعالیت آن‌ها تاثیر دارد.

۵۸ درصد نیز تاثیر وجود و اعمال دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌های موجود را خوب و خیلی خوب می‌دانند. ۳۹ درصد از پاسخ‌دهندگان نیز جایگاه کنونی بنادر خشک را متوسط ارزیابی می‌کنند.

۶۲ درصد افراد معتقدند که هماهنگی بین ادارات دولتی در حد متوسط یا پایین‌تر از آن است.

۴۵ درصد آن‌ها وضعیت مکانی کنونی بنادر خشک را حد متوسط و کم‌تر از آن می‌دانند.

۹۷ درصد از افراد تسریع در اعطای مجوز فعالیت بنادر خشک تاثیر خوب یا خیلی خوب بر مشکلات موجود دارد.

۶۳ درصد وضعیت بروکراسی و ساده نبودن قوانین گمرکی را در حد متوسط یا نامطلوب ارزیابی می‌کنند.

۶۷ درصد خدمات گمرک و تسهیل رویه گمرک و همچنین ارزشیابی صحیح را متوسط یا کم‌تر از متوسط می‌دانند.

۹۹ درصد پاسخ‌دهندگان نیز تاثیر فعالیت بنادر خشک را در رونق و تجارت منطقه، خوب یا خیلی خوب می‌دانند.

۹۴ درصد حس مهم بودن فعالیت بنادر خشک را در رونق اقتصاد کشور تاثیرگذار می‌دانند.

۷۲ درصد بر این باورند که وضعیت همکاری ادارات مختلف با یکدیگر در اعطای مجوز متوسط یا نامطلوب است.

۲-۶. آمار استنباطی

با توجه به آزمون کلموگروف اسمیرنوف و نرمال بودن داده‌ها آزمون t را انجام می‌دهیم.

همان‌طور که مشاهده می‌شود مقدار سطح معنی‌داری کم‌تر از ۰/۰۵ است و بیانگر این مطلب است که وضعیت موانع و مشکلات موجود در زمینه ایجاد و فعالیت بنادر خشک در حد متوسط نیست و می‌تواند گفت رابطه معنی‌داری بین موانع و مشکلات



جدول نتایج حاصل از آزمون T برای موانع و مشکلات موجود در زمینه ایجاد و فعالیت بنادر خشک

سطح معنی دار	درجه آزادی	T محاسبه شده	مقدار آزمون	انحراف معیار	میانگین
۰/۰۰	۸۴	۵/۴۳	۳	۰/۷۶	۳/۴۵
<b>مقدار آزمون=۳</b>					
برآورد فاصل‌های برای تفاوت میانگین‌ها بر طبق ۹۵٪					
حد پایین	حد بالا	اختلاف میانگین	سطح معنی دار	درجه آزادی	آماره t
۱/۳۸	۱/۵۳	۱/۴۵	۰/۰۰	۸۴	۳۸/۷۷
انحراف معیار					
میانگین					
۴/۴۵					
<b>مقدار آزمون=۳</b>					
برآورد فاصل‌های برای تفاوت میانگین‌ها بر طبق ۹۵٪					
حد پایین	حد بالا	اختلاف میانگین	سطح معنی دار	درجه آزادی	آماره t
۱/۴۳	۱/۵۸	۱/۵	۰/۰۰	۸۴	۳۸/۳۶
انحراف معیار					
میانگین					
۴/۵					
<b>مقدار آزمون=۳</b>					
برآورد فاصل‌های برای تفاوت میانگین‌ها بر طبق ۹۵٪					
حد پایین	حد بالا	اختلاف میانگین	سطح معنی دار	درجه آزادی	آماره t
۱/۴۵	۱/۶۲	۱/۵۳	۰/۰۰	۸۴	۳۶/۴۲
انحراف معیار					
میانگین					
۴/۵۳					

موجود و فعالیت بنادر خشک وجود دارد.

۳-۶. بررسی فرضیه‌ها

۱-۳-۶. بررسی فرضیه اول:

H۰ مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران نیست.

H۱ مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است.

همان گونه که نتایج جدول فوق نشان می‌دهد، چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰)

میزان تاثیر مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است. در حد متوسط

نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۴۵ و آماره T برابر ۳۸/۷۷ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر است، بنابراین

می‌توان نتیجه گرفت که متغیر مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران

است و تاثیر زیادی دارد و می‌توان عنوان کرد که بارد فرضیه H۰ فرضیه H۱ مورد قبول واقع شده و بین

مشکلات زیرساختی و موانع و مشکلات در ایجاد و

فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

۲-۳-۶. بررسی فرضیه دوم:

H۰ توسعه و فعالیت بنادر خشک به توسعه اقتصادی کشور کمک نمی‌کند.

H۱ توسعه و فعالیت بنادر خشک به توسعه اقتصادی کشور کمک می‌کند.

آن گونه که نتایج جدول فوق نشان می‌دهد، چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰)

توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند و چون مقدار میانگین

برابر ۴/۵ و آماره T برابر ۳۸/۳۶ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر است، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت متغیر

توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند و تاثیر زیادی دارد و

می‌توان عنوان کرد که بارد فرضیه H۰ و قبول فرضیه H۱ بین توسعه و فعالیت بنادر خشک و توسعه

اقتصادی کشور رابطه معنی داری وجود دارد.

۳-۳-۶. بررسی فرضیه سوم:

H۰ ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات بنادر خشک در کشور نمی‌شود.

H۱ ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات بنادر خشک در کشور می‌شود.

نتایج جدول فوق نشان می‌دهد که چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کمتر است (۰/۰۰)

میزان تاثیر ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات بنادر خشک در

کشور می‌شود. در حد متوسط نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۵۳ و آماره T برابر ۳۶/۴۲ است و از

مقدار آزمون ۳ بیشتر است، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که بارد فرضیه H۰ و قبول فرضیه H۱ این

متغیر در فعالیت و موفقیت و کاهش موانع مشکلات



مقدار آزمون=۳						
میانگین	انحراف معیار	آماره t	درجه آزادی	سطح معنی‌دار	اختلاف میانگین	برآورد فاصل‌های برای تفاوت میانگین‌ها بر طبق ۹۵٪
						حد بالا
۴/۶۸	۰/۳۴	۴۶/۰۸	۸۴	۰/۰۰	۱/۶۸	۱/۶ ۱/۷۵
آزمون تحلیل واریانس						
سطح معنی‌دار	F	میانگین مربع	درجه آزادی	مجموع مربعات	میان گروه‌ها	مجموع
۰/۳۲	۱/۱۵	۰/۴۷	۲۶	۱۲/۲۵	۲۳/۷	۳۵/۹۵
		۰/۴۱	۵۸			
			۸۴			
آزمون تحلیل واریانس						
سطح معنی‌دار	F	میانگین مربع	درجه آزادی	مجموع مربعات	میان گروه‌ها	مجموع
۰/۰۱۳	۳/۴۱	۱/۳۰	۴	۵/۲۳	۳۰/۷۲	۳۵/۹۵
		۰/۳۸	۸۰			
			۸۴			

هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه چهارم: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه چهارم مورد تایید است.

بنابراین می‌توان بیان کرد که هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار و مؤثر شناخته شده است.

فرضیه پنجم: باتوجه به آماره‌های محاسبه شده تایید می‌کند که بنادر خشک در ایران که جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

فرضیه ششم بیانگر این بود که بنادر خشک در ایران می‌تواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تاثیرگذار باشد.

نتیجه آزمون فرضیه ششم: آمار محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه ششم مورد تایید است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت بنادر خشک در ایران می‌تواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تاثیرگذار و مؤثر باشد.

## ۲-۲. پیشنهادات

هم‌اکنون در ایران برای رشد اقتصادی و توسعه ظرفیت بنادر نیاز داریم که کالا به هیچ عنوان در بندر رسوب نکند، بلکه به سرعت وارد کشور شده و به دست مصرف کننده برسد؛ این حمل توسط کانتینر انجام خواهد گرفت و در بحث شناسایی موانع و مشکلات ایجاد شده و فعالیت بنادر خشک همان طور که عنوان شد توجه به چندین نکته ضروری به نظر می‌رسد.

۱. این بنادر به مراکز تولید و مصرف نزدیک باشد یعنی کالا در کوتاه‌ترین زمان، امکان توزیع و مصرف داشته باشد.

۲. سیستم‌های حمل و نقلی باید بتوانند به این بنادر خشک متصل شوند، البته جاده‌ها که قطعاً به این بنادر متصل می‌شود اما اتصال خط آهن نیز به این بنادر خشک بسیار ضروری است.

همکاری بیشتر برخی از دستگاه‌های اجرایی کشور در ارائه آمار مورد نیاز برای اجرای بنادر خشک - تامین نیروی‌های گمرکی مورد نیاز و استقرار و تسهیل در انجام امور گمرکی

با توجه به جدول بالا سطح معنی داری کم‌تر از ۰/۰۵ بوده (۰/۰۱۳)، بنابراین فرض وجود رابطه معنی دار ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی و فعالیت بنادر خشک مورد قبول است. بنابراین بین ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

## ۷. نتیجه‌گیری و پیشنهادات

۱-۷. نتیجه‌گیری یافته‌های حاصل از ارزیابی فرضیه‌ها

باتوجه به آزمون فرضیه‌های تحقیق، هر کدام از عوامل تاثیرگذار در موانع و مشکلات موجود در ایجاد و فعالیت بنادر خشک به صورت زیر شناسایی شدند. فرضیه اول بیانگر این مطلب بود که مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در ایران است.

نتیجه آزمون فرضیه اول: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه اول مورد تایید است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که مشکلات زیرساختی جزء موانع و مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور بوده مؤثر است.

فرضیه دوم بیانگر این مطلب بود که توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه دوم: آماره محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه دوم مورد تایید است.

از این رو می‌توان نتیجه‌گیری کرد که توسعه و فعالیت بنادر خشک می‌تواند به توسعه اقتصادی کشور کمک کند

فرضیه سوم بیانگر این مطلب بود که ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور می‌شود و مؤثر است.

نتیجه آزمون فرضیه سوم: آمار محاسبه شده نشان می‌دهد فرضیه سوم مورد تایید واقع شد.

بنابراین آزمون نشان می‌دهد که ایجاد انگیزه سوددهی در بخش خصوصی باعث فعالیت و کاهش مشکلات فعالیت بنادر خشک در کشور می‌شود و مؤثر برآورد شد.

فرضیه چهارم بر مبنای این مطلب بوده است که

فعالیت بنادر خشک تاثیر بالایی دارد و می‌تواند عنوان کرد که بین متغیر انگیزه سوددهی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

۳-۴. بررسی فرضیه چهارم:

H۰ هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار نیست.

H۱ هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار است.

جدول بالا نشان می‌دهد که چون مقدار سطح معنی دار از ۰/۰۵ کم‌تر است (۰/۰۰) میزان هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی در زمینه کاهش موانع و مشکلات ایجاد بنادر خشک تاثیرگذار است و در حد متوسط نیست و چون مقدار میانگین برابر ۴/۶۸ و آماره T برابر ۰/۰۸۴ است و از مقدار آزمون ۳ بیشتر است، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که بارد فرضیه H۰ فرضیه H۱ مورد قبول واقع شده و این متغیر تاثیر بالایی دارد و می‌توان این گونه عنوان کرد که بین متغیر هماهنگی بین دستگاه‌های مختلف اجرایی و فعالیت بنادر خشک رابطه معنی داری وجود دارد.

۳-۵. بررسی فرضیه پنجم:

H۰ بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا کرده است.

H۱ بنادر خشک در ایران جایگاه واقعی خود را پیدا نکرده است.

با توجه به جدول بالا سطح معنی داری بیش از ۰/۰۵ بوده (۰/۳۲)، بنابراین فرض نبود وجود رابطه معنی دار بین رابطه جایگاه کنونی و جایگاه واقعی بنادر خشک در ایران تایید می‌شود.

بنابراین با توجه به جمع بندی داده‌ها می‌توان بارد فرضیه H۰ و قبول فرضیه H۱ عنوان نمود که رابطه بین جایگاه کنونی و جایگاه واقعی بنادر خشک در ایران با موانع و مشکلات موجود رابطه معنی داری وجود ندارد.

۳-۶. بررسی فرضیه ششم:

H۰ بنادر خشک در ایران می‌تواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تاثیرگذار باشد.

H۱ بنادر خشک در ایران می‌تواند در بحث ترانزیت کالا و حمل و نقل چند وجهی تاثیرگذار نباشد.



## ناوبری، انقلاب الکترونیک و ضرورت‌های پیش‌رو

پژوهشکده علوم و فنون و فناوری شهید احمد کاظمی دانشگاه شریف شاهد برگزاری کنفرانس ناوبری هوایی و دریایی در روزهای هفدهم و هجدهم آذر ماه بود. تعامل دانشگاه با صنعت در حرفه‌های خاص می‌تواند راه‌گشای رسیدن به بسیاری از نیازهای بندری و دریایی باشد.

از سال ۲۰۰۷ قرار گرفته است و با توجه به تردد سنگین ناوگان‌های تجاری و مواد سوختی اولین سامانه بزرگراه الکترونیکی دریایی در سال ۲۰۰۵ در تنگه (مالاگا) ایجاد شد و دومین سامانه بزرگراه الکترونیکی دریایی در خلیج فارس در محدوده جنوب جزیره خارک و تنگه هرمز قرار گرفته است. (متن کامل مقاله در همین شماره درج شده است.)

همچنین حسن سوری، مهندس ارتباطات دریایی و عضو تحریریه ماهنامه بندر و دریا با طرح مسائل مربوط به ارتباطات دریایی در گذشته و مقایسه آن با ابزارهای پیشرفته امروز در انجام فرایند، توضیحات لازم را ارائه کردند. او همچنین به تشریح و مقایسه شرایط ارتباطات دریایی امروزی با توجه به انقلاب الکترونیک و صنعتی در چند دهه گذشته پرداخت. علاوه بر این موضوع نقشه‌های الکترونیک ناوبری که در سال‌های دور به صورت فیزیکی از سازمان هیدروگرافی دریافت می‌شد و امروزه سیستم‌های نوین و پیشرفته الکترونیک این نقشه‌ها و تغییرات آن را به صورت آنلاین در اختیار کاربران قرار می‌دهد نیز اشاره شد.

در خاتمه حاضران در نشست اظهار امیدواری کردند که این نشست‌ها به صورت مستمر و باهدف ارتباط بیشتر بین دانشگاه و دست‌اندرکاران صنعت پیگیری شود.

همچنین نمایشگاه جانبی نیز در محوطه دانشگاه برگزار شد که سازمان بنادر و دریانوردی و ماهنامه بندر و دریا در غرفه‌های خود توضیحات لازم را به علاقه‌مندان ارائه کردند.

نمودن دستاوردهای دانش حوضه ناوبری در مسائل اولویت‌دار سازمان‌ها و صنایع کشور ایجاد پایگاه دانشی حوضه ناوبری در مسائل اولویت‌دار سازمان‌ها و صنایع کشور ایجاد پایگاه در حوضه ناوبری و معرفی ظرفیت علمی و صنعتی حوضه‌های ناوبری (سخت‌افزار و سنسور، الگوریتم و تکنیک‌ها و کاربردها) از اهداف برگزاری این نشست بود. او همچنین اشاره کرد: «بیش از ۱۲۰ مقاله به دبیرخانه ارسال شد که پس از داوری دومرحله‌ای، در نهایت ۵۴ مقاله پذیرش شد که تعدادی از این مقاله‌ها به صورت شفاهی در این دوروز ارائه شد.»

در ادامه داود رشتچیان معاون پژوهشی دانشگاه صنعتی شریف، ضمن خوش آمدگویی به حضار بر اهمیت برگزاری سیمینارهای تخصصی با مشارکت دانشگاه و صنعت تاکید کرد، او در ادامه با تشریح سیستم ایمنی الکترونیکی شناورها بر اهمیت توجه به سنسورهای ناوبری شناورها در جهان امروز به صورت خاص و صنایع دریایی و هوایی به صورت عام، توضیحات لازم را برای حاضرین بیان نمودند.

دومین روز نشست با طرح بحث سامانه بزرگراه الکترونیکی دریایی در خلیج فارس توسط علی مرادی مشاور معاون امور دریایی سازمان بندر و دریانوردی ادامه یافت. او با ارائه مقاله‌ای در این باب با اشاره به این که منطقه خلیج فارس در زمره منطقه ویژه دریایی

در این کنفرانس آخرین دستاوردهای علمی متخصصین حوضه ناوبری در سالن کهربا دانشکده صنعتی شریف ارائه شد. در



ابتدای مراسم، دهقانی فیروزآبادی دبیر اجرایی کنفرانس ضمن خیرمقدم به مهمانان کنفرانس طی سخنانی به چشم‌انداز پژوهشکده شهید کاظمی اشاره کرد و گفت: «پژوهشکده شهید کاظمی یک پژوهشکده تقاضا محور است و هسته‌های پژوهشی متنوعی همچون هوا-فضا، برق، مکانیک و... را شامل می‌شود.»

در ادامه حسن سالاریه دبیر علمی کنفرانس طی سخنانی گزارشی از اولین کنفرانس ناوبری ارائه داد و افزود: «ارایه آخرین



دستاوردهای متخصصین حوضه ناوبری در قالب مقالات سخنرانان کلیدی کارگاه‌های آموزشی طرح موضوعات مهم کلیدی حوضه ناوبری ملی و بین‌المللی ایجاد ارتباط ماندگار و هم‌افزایی دانش و تجربه میان صاحبان دانش و صنعت حوضه ناوبری جهت‌دهی به فعالیت‌های علمی دانشگاهی و شرکت‌های دانش‌بنیان در موضوعات مهم و کلیدی حوضه ناوبری به سمت نیازها و مسائل صنعت تمرکز استاید و پژوهشگران به مسائل گلوگاهی حوضه ناوبری مورد نیاز سازمان‌ها و صنایع کشور کاربردی



## «بزرگراه الکترونیکی دریایی» خلیج فارس، ضرورت و اقتدار دریانوردی

علی مرادی

دکترای مدیریت و دریانوردی  
مشاور معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

منطقه دریایی خلیج فارس در زمره منطقه «ویژه دریایی» در طبقه‌بندی سازمان بین‌المللی دریانوردی از سال ۲۰۰۷، قرار گرفته است.

منطقه «ویژه دریایی» منطقه‌ای است که در آن جابه‌دلا بیل شناخته شده فنی در ارتباط با شرایط اقیانوس‌شناسی و بوم‌شناختی و با توجه خاص به ویژگی‌های تردد شناورها، تصویب روش اجباری تردد شناورها، برای محافظت از آلودگی نفتی و زباله، ایجاب می‌نماید. یکی از ابزارهای مدیریت اثربخش در حوزه دریایی استقرار سامانه بزرگراه دریایی است. این سامانه به مسئولان و دست‌اندرکاران حوزه دریا این امکان را می‌دهد تا علاوه بر تامین ایمنی دریانوردی در فرآیند حفاظت از محیط زیست دریایی و همان‌طور امنیت دریایی، نقش داشته باشد. اولین بزرگراه الکترونیکی دریایی در «تنگه مالاکا» در حد فاصل کشورهای «سنگاپور، مالزی و اندونزی» توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۵ به بهره‌برداری رسید و در سال ۲۰۱۲ تحویل این سه کشور شد. از آن پس این سامانه نقش بسیار مهمی در تامین ایمنی دریانوردی، محافظت از محیط زیست دریایی و همان‌طور امنیت دریانوردی در محدوده تحت اجرا داشته است. بنابراین نوشته‌ها توجه به جایگاه و اهمیت پررنگ بزرگراه دریایی، به بررسی ایجاد بزرگراه الکترونیکی دریایی در حد فاصل «جنوب جزیره خارک و تنگه هرمز» در خلیج فارس می‌پردازد. منطقه دریایی خلیج فارس یکی از مناطق پر تردد و با خطرهای بالقوه دریایی است و لزوم توجه به تردد کشتی‌ها به‌طور ایمن از الویت‌های امروزی محسوب می‌شود. به‌طور متوسط سالانه بیش از ۶۰ هزار فروند کشتی در ابعاد مختلف که نیمی از آن‌ها کشتی‌های تانکر هستند و سالانه حدود هفت میلیارد بشکه نفت جابه‌جا می‌کنند. بزرگراه الکترونیکی دریایی عمدتاً به دنبال تامین اهداف زیر است: ۱. رورت نظارت بر ناوبری شناورهایی که در منطقه خلیج فارس تردد دارند. ۲. ضرورت تامین ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط زیست دریایی در منطقه خلیج فارس ۳. استفاده از ظرفیت‌های علمی، تخصصی و فنی داخلی در فرآیند ایجاد بزرگراه الکترونیکی دریایی ۴. تلاش برای برتری در موضوع ناوبری دریایی در منطقه

### ۲. روش تحقیق

روش تحقیق در این مقاله توصیفی بوده و با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی اطلاعات مورد نیاز جمع‌آوری و تحلیل شده است. در کسب اطلاعات از اطلاعات موجود در اینترنت و همچنین از انتشارات سازمان بین‌المللی دریانوردی استفاده فراوان شده است. تحلیل داده‌ها توصیفی است و با تشریح موارد و مشکلات به نتیجه‌گیری منجر شده است.

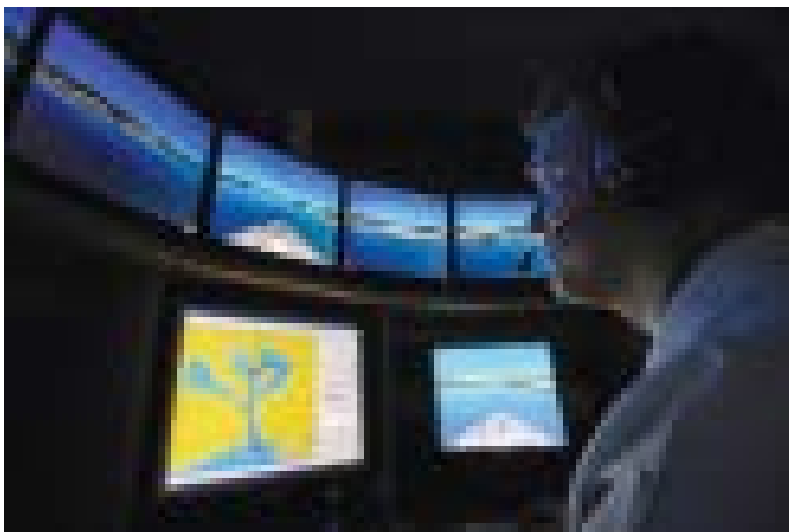
### ۳. فعالیت و اقدامات اصلی طرح تحقیق

۳-۱- منطقه دریایی خلیج فارس محدوده دریایی خلیج فارس از جمله مناطق دریایی است که سازمان بین‌المللی

ترکیب اطلاعات ناوبری حیاتی مانند جزر و مد و جریان آب برای کشتی‌ها را به‌طور هم‌زمان فراهم می‌سازد. این موضوع به کشتی‌ها این امکان را می‌دهد تا در مسیر تردد در خلیج فارس با دقت بیشتر ناوبری کنند. این موضوع به‌طور اساسی ایمنی ناوبری را ارتقا بخشیده و در نتیجه سبب کاهش سوانح دریایی که می‌تواند فاجعه‌بار باشد را به دنبال خواهد داشت. سامانه بزرگراه دریایی همچنین با مدیریت حفاظت از محیط زیست دریایی تعامل برقرار نموده که نظارت بر محیط زیست دریایی در محدوده تعریف شده را اعمال خواهد نمود. سامانه بزرگراه دریایی سبب بهبود و شفافیت تردد کشتی‌ها در خلیج فارس خواهد شد. همچنین با بهبود کارایی، ترافیک صرفه‌جویی در زمان و هزینه را به دنبال دارد.

### ۱. مقدمه

مفهوم «بزرگراه الکترونیکی دریایی»: بزرگراه الکترونیکی دریایی یکی از نوآوری‌ها و پیشرفت‌های امروزی در فراهم‌سازی ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی با بهره‌گیری از فن‌آوری‌های در دسترس است. بزرگراه دریایی الکترونیکی یک سامانه اطلاعات دریایی و زیرساختی است که سامانه‌های مدیریت حفاظت از محیط زیست دریایی و فن‌آوری‌های مدرن را با هم ادغام و مدیریت می‌کند. مولفه اصلی بزرگراه دریایی عبارت است از: سامانه دقیق ناوبری که شبکه‌ای از «نقشه‌های الکترونیکی ناوبری» (ای‌ان‌سی) به همراه «سامانه نمایش اطلاعات نقشه‌های ناوبری» (ا‌ک‌دیس)، «سامانه موقعیت‌یابی دیفرانسیلی» (دی‌جی‌پی‌اس) و «سامانه شناسایی خودکار» (ا‌آ‌اس). سامانه امکان



دریانوردی در سال ۲۰۰۷ به عنوان «منطقه دریایی ویژه»، تعیین نموده است. وجود حوزه های نفتی و گاز در مناطق مختلف خلیج فارس سبب شده است تا سکوهاى حفارى متعددى مستقر و به استخراج و بهره بردارى، اقدام نمایند. از این رو حفاظت از سکوها و ساماندهى ترافیک دریایی که به طور فزاینده در حال افزایش است و جود بنادر مختلف در شمال و جنوب خلیج فارس، سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی بر تردد ایمن شناورها در محدوده دریایی مذکور، اطمینان خواهد داد.

## ۳-۲- شرایط فعلی تامین کمک ناوبری

منابع ساحلی و دریایی موجود در منطقه دریایی خلیج فارس برای کشورهای حاشیه این توده آبی از اهمیت بسیاری برخوردار است و بخش بزرگ اقتصاد منطقه به منابع موجود در زیر بستر دریا وابسته است. سالانه تنها حدود هفت میلیارد بشکه نفت خام از منطقه خلیج فارس به اقصی نقاط جهان صادر می شود. کشورهای خلیج فارس هر یک برای تامین ایمنی تردد کشتی های اقدام به استقرار علائم کمک ناوبری، سامانه کنترل ترافیک دریایی و سیستم های دیگر را به طور انفرادی؛ برقرار نموده اند. خطرهای بالقوه موجود در منطقه ایجاب می کند تا کشورها با هماهنگی هم اقدام مشترکی برای تامین ایمنی پایدار، حفاظت از محیط زیست دریایی و همان طور حفاظت از سرمایه های موجود در دریا و استمرار بهره برداری از منابع موجود، انجام دهند. لازم است برای ایجاد «سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی» با نظر و هماهنگی سازمان بین المللی دریانوردی صورت گیرد. در این صورت سازمان مذکور برای تعیین اهمیت موضوع می تواند با کشورهای حاشیه خلیج فارس سمینار هم فکری برگزار نماید. به عبارتی از ابتدا موضوع با گرفتن توصیه های سازمان بین المللی دریانوردی، پیش برده شود. در این راستا این موضوع ابتدا می تواند در «کمیته فرعی ناوبری، ارتباطات و تجسس و نجات» در قالب یک سند پیشنهاد مطرح و در صورت تایید توسط کمیته فرعی که معمولاً سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز در این کمیته حضور دارند، نظر خود را اعلام و سپس به ایجاد آن اقدام نمود.

## ۳-۳- مسیر الکترونیکی

مسیر الکترونیکی در واقع به همان مسیری که شناور برای طی کردن مسیر از طریق تجهیزات الکترونیکی انتخاب کرده است، گفته می شود. این مسیر به طور کامل الکترونیکی بوده و از تجهیزات و دستگاه های ناوبری الکترونیک که هم بر روی کشتی و هم در مرکز کنترل که در خشکی قرار دارد استفاده می کند.

## ۳-۴- مولفه های اصلی «سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی»

مولفه های اصلی که در «سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی» مورد استفاده قرار می گیرند، سامانه ها و تجهیزات و همچنین تکنولوژی اطلاعاتی زیر را در برمی گیرد:

- ۱) کنترل ترافیک دریایی شبکه های
- ۲) نقشه های الکترونیکی دریایی
- ۳) سیستم خودکار شناسایی کشتی ها
- ۴) خدمات انتشار اطلاعات موقعیت یاب
- دیفرانسیلی
- ۵) سیستم گزارش دهی کشتی ها زمانی که در محدوده تردد می کنند
- ۶) سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره ای
- ۷) سیستم اطلاعات جغرافیایی بر اساس بانک اطلاعاتی محیط زیست

## ۳-۴-۱- سرویس ترافیک دریایی

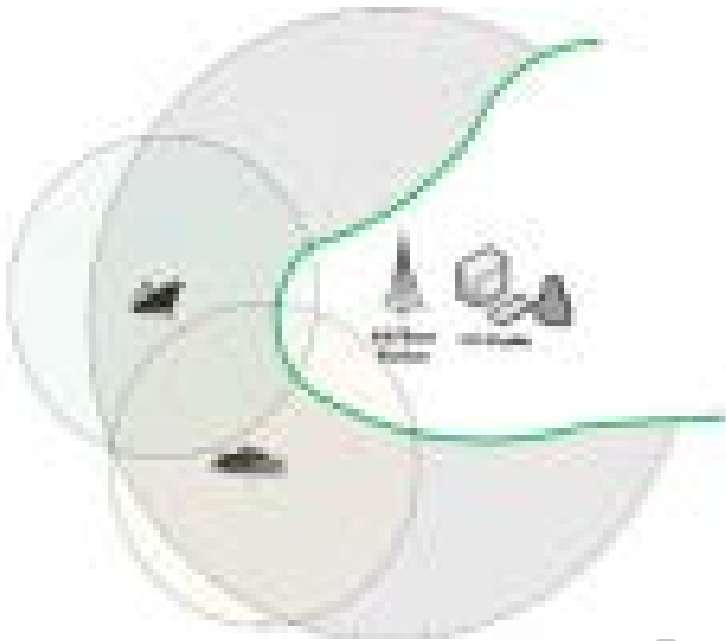
بر اساس تعریف، «سرویس ترافیک دریایی» به خدماتی گفته می شود که توسط مسئولان ذی صلاح به منظور ارتقای ایمنی و بهبود ترافیک دریایی و حفظ محیط زیست دریایی طراحی شده است. این خدمات می بایست توانایی ارائه عکس العمل مناسب را با توجه به موقعیت های ترافیکی به وجود آمده در منطقه تحت پوشش سرویس ترافیک دریایی، دارا باشد. بر اساس مقرره ۱۲ کنوانسیون «سولاس» و نیز قطع نامه «ایمو (۲۰۰۸)»، مجمع سازمان بین المللی دریانوردی، اهداف و کاربردهای کنترل ترافیک دریایی به شرح زیر است:

- ۱) هدف استفاده از خدمات ترافیک دریایی را می توان:
- الف) ارتقا ایمنی و کارایی دریانوردی (ب) ایمنی جان انسان در دریاج) حفاظت از محیط زیست دریایی و یا محیط های زیستی مجاور آن و یا تاسیسات موجود در آب که در ترافیک دریایی موثر خواهند بود دانست.
- ۲) از منافع ایجاد «سرویس ترافیک دریایی» می توان: از امکان شناسایی و نظارت نمودن کشتی ها، برنامه ریزی استراتژیکی حرکت شناورها و ارائه اطلاعات دریانوردی و کمک های دریانوردی نام برد. از دیگر منافع آن می توان یاری دادن در جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی و هماهنگی در مورد

مقابله با آلودگی ایجاد شده را نام برد. کارایی «سرویس ترافیک دریایی» به تداوم ارتباطات مطمئن و توانایی ارائه اطلاعات صریح و درست بستگی دارد. کیفیت چگونگی ممانعت از تصادم شناورها بستگی به توانایی سیستم در مورد یافتن موقعیت خطرناک و توانایی در اختیار گذاردن اخطار به موقع در چنین مواقعی می باشد. هنگامی که دو یا چند دولت منافع مشترکی را در ایجاد یک مرکز «سرویس ترافیک دریایی» در منطقه مشخصی داشته باشند، می بایست بر پایه توافقات فی مابین، یک مرکز «سرویس ترافیک دریایی» هماهنگی را ایجاد نمایند. زمانی که این مرکز تاسیس یافت باید از یک فرآیند و مدیریت عملیاتی یکسان تبعیت نماید.

۱) در طراحی و تاسیس مرکز «سرویس ترافیک دریایی»، دولت/ دولت های ذی ربط و یا مسئولان مربوطه باید نکات ذیل را مدنظر قرار دهند:

۱. فراهم آوردن و حصول اطمینان از مسائل قانونی مربوط به عملیات «سرویس ترافیک دریایی» و این که این مرکز بر طبق قوانین ملی و بین المللی فعالیت می نماید.
۲. حصول اطمینان از شرح وظایف و اهداف «سرویس ترافیک دریایی»
۳. حصول اطمینان از این که مسئولان «سرویس ترافیک دریایی» به طور رسمی و قانونی انتخاب و منسوب شده اند
۴. حصول اطمینان از این که منطقه ارائه خدمات به عنوان منطقه تحت پوشش «سرویس کنترل ترافیک دریایی» شناخته شده و در صورت صلاح دید، این منطقه به مناطق فرعی و یا بخش هایی تقسیم شود.
۵. با توجه به اهداف «سرویس ترافیک دریایی»، نوع و میزان خدمات باید مشخص شود.
۶. ایجاد استانداردهای مناسب برای تجهیزات ساحلی و دریایی.
۷. حصول اطمینان از این که مسئول ذی ربط



شکل (۲) شمایی از یک ایستگاه پایه ساحلی سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها

توسط کمپانی‌های تجاری فروخته می‌شوند، اشتباه گرفت. یک نقشه الکترونیکی ناوبری شامل کلیه اطلاعات نقشه‌ای لازم برای ناوبری ایمن است و همچنین ممکن است علاوه بر اطلاعات موجود در نقشه‌های کاغذی، اطلاعات تکمیلی مثل مسیرهای جغرافیایی رانیز در بر داشته باشد.

نقشه‌های الکترونیک نیاز اولیه ناوبری الکترونیکی است. ناوبری الکترونیکی نمایی از تلفیق کلی و سیستماتیک ابزار ناوبری موجود و تکنولوژی‌های جدید است. بنابراین انتقال، اجرا و نمایش اطلاعات ناوبری در شکل الکترونیکی میسر می‌شود. شکل (۱) نقشه ناوبری الکترونیکی را نشان می‌دهد که یکی از مولفه‌های اصلی در سامانه بزرگراه دریایی به شمار می‌آید. (مرادی، ع و پاریزی س، ۱۳۸۳)

#### ۳-۴-۳- سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها

سیستم‌های شناسایی خودکار، ابزاری قدرتمند برای برقراری ارتباطات رادیویی است که از آن برای ایجاد ایمنی در محیط‌های دریایی استفاده می‌شود. سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها در واقع یک سیستم رادیویی رقمی است که از ابزار ناوبری مختلف و سنجنده‌ها و ورودی‌های دستی گوناگون استفاده می‌کند. ورودی‌های سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها به فرمت‌های استاندارد و قابل قبول برای سیستم تبدیل می‌شوند و از طریق امواج رادیویی برای همه شناورهایی که در منطقه رادیویی تحت پوشش سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها قرار دارند، فرستاده می‌شوند. در تمام طول مدتی که سیستم خودکار شناسایی

«سرویس ترافیک دریایی» به تجهیزات و وسایل لازم مجهز شده تا بتواند به اهداف «سرویس ترافیک دریایی» به‌طور موثر دست یابد.

۸. با توجه به نوع و میزان خدمات قابل ارائه و الزامات اخیر سازمان بین‌المللی دریانوردی، مسئول «سرویس ترافیک دریایی» باید از پرسنل کافی و آموزش دیده، توانا و قابل، برای انجام امور محوله بهره‌مند باشد.

۹. ایجاد پیش‌نیازهای مناسب و آموزش‌های لازم مربوط به اپراتورهای «سرویس ترافیک دریایی» با توجه به نوع و میزان خدماتی که باید ارائه شود.

۱۰. حصول اطمینان از در اختیار داشتن مفاد لازم برای آموزش اپراتورهای «سرویس ترافیک دریایی».

۱۱. راهنمایی مسئول «سرویس ترافیک دریایی» برای اجرای مسایل مربوطه، طبق قطع‌نامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی.

۱۲. ایجاد خط مشی مناسب در مواقع سرپیچی از الزامات «سرویس ترافیک دریایی»، و حصول اطمینان از این که این خط‌مشی بر طبق قوانین ملی کشور است. خط‌مشی مربوطه باید عواقب خرابی‌های احتمالی فنی رانیز شامل شده و به موارد فوق‌العاده‌ای که پیش می‌آید توجه خاصی شود (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۱۹۹۷).

۱۳. سیستم راداری و علائم کمک ناوبری

امروزه تقریباً همه شناورها مجهز به سیستم رادار هستند در منطقه‌ای که برای استقرار بزرگراه الکترونیکی در نظر گرفته می‌شود برای کارایی رادار لازم است علائم و تجهیزات انعکاس دهنده امواج رادار در محل‌های مناسب مستقر گردد تا به راحتی موقعیت خود را در صفحه رادار مشخص نمایند. در برخی از سکوها رادارهای مناسبی برای هدایت شناورها می‌توان مستقر کرد تا از این طریق ترافیک را کنترل و از ایمن بودن تردد، اطمینان حاصل شود.

در منطقه خلیج فارس و در محدوده مورد بحث فعلی یک سیستم شبکه‌ای سرویس ترافیک دریایی عملیاتی وجود دارد و برای پوشش کل منطقه، بایستی سیستم‌های دیگری نیز

مستقر شوند.

#### ۳-۴-۲- نقشه‌های الکترونیکی دریایی

نقشه‌های ناوبری الکترونیکی، نقشه‌های وکتوری هستند که مطابق با استانداردهای موجود در اسناد «اس-۵۲ و اس-۵۷» از سازمان بین‌المللی هیدروگرافی، تهیه می‌شوند. این نوع از نقشه‌ها مشتمل بر کلیه اطلاعات نقشه‌ای لازم برای ناوبری ایمن هستند. یک نقشه ناوبری الکترونیکی شامل یک پایگاه داده است که محتوا، ساختار و فرمت آن طوری استاندارد شده که بتوان از آن در سیستم اطلاعات و نمایش نقشه‌های الکترونیکی استفاده نمود. نقشه‌های دریایی ناوبری الکترونیکی در دفاتر هیدروگرافی دولتی و یا سایر مراکز دولتی مربوطه تولید می‌شوند. نقشه الکترونیکی ناوبری یک نقشه استاندارد است که نباید آن را با نقشه‌های دریایی الکترونیکی که



شکل (۱) تصویر نقشه ناوبری الکترونیکی



شکل (۳) محدوده تحت پوشش موقعیت باب دیفرانسیلی

این، موقعیت‌های جغرافیایی که در آن‌ها شناورها ملزم به ارسال گزارشاتی با محتوای مشخص شده‌اند نیز در این آئین‌نامه‌ها تعیین می‌شوند. در این قسمت نیز به منظور روشن‌تر شدن بحث، پاره‌ای از مهم‌ترین موارد عنوان شده در آئین‌نامه «ایمو» (۲۰) ۸۵۱ آ در زمینه فرمت‌های استاندارد گزارشات مورد بررسی قرار می‌گیرند. به طور کلی هفت نوع خاص از گزارشات در سیستم‌های گزارش دهی مورد استناد هستند:

- گزارش طرح سفر دریایی، قبل و یا به محض خروج از یک بندر تحت پوشش سیستم گزارش دهی و یا هنگام ورود به ناحیه تحت پوشش سیستم، این نوع گزارش باید توسط شناورها ارسال شود.
- گزارش موقعیت، در مواقع نیاز و برای ضمانت اداره مؤثر سیستم، این نوع گزارش مخابره می‌شود.
- گزارش انحراف مسیر، وقتی که موقعیت شناور نسبت به آن چه که بر اساس گزارشات قبلی برای آن پیش‌بینی شده است، به‌طور چشمگیر تغییر نماید و یا زمانی که مسیر گزارش داده شده تغییر کند، این گزارش باید توسط شناور ارسال گردد.
- گزارش نهایی، در حین رسیدن شناور به مقصد و همچنین در هنگام ترک منطقه تحت پوشش سیستم گزارش دهی، این نوع گزارش باید توسط شناور ارسال شود.
- گزارش مرتبط با کالاهای خطرناک، وقتی یک تصادف اتفاق می‌افتد که در اثر آن کالاهای خطرناک شناورها مثل تانکرها و یا کانتینرهای حاوی کالاهای خاص از دست بروند، این گزارش باید توسط شناورها ارسال شود.
- گزارش مواد مضر، وقتی تصادفی اتفاق می‌افتد که در اثر آن نفت و یا سایر مایعات خطرناک به داخل آب نشت می‌کند، این گزارش باید توسط شناورها ارسال شود.
- گزارش آلودگی دریایی، در حین از دست رفتن محموله‌های حاوی موادی که از نقطه‌نظر بین‌المللی به‌عنوان کالاهای خطرناک در آلودگی دریایی شناخته شده‌اند، این گزارش باید ارسال شود. در محدوده بزرگراه الکترونیک این سیستم گزارش دهی بایستی تعریف شود.



شکل (۴) شمایی از سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره‌ای

کشتی با ساحل فراهم می‌سازد.

### ۳-۴-۴- خدمات انتشار اطلاعات موقعیت یاب دیفرانسیلی

تعیین موقعیت به روش موقعیت یاب دیفرانسیلی، موسسه «مناس» سیستم موقعیت یاب دیفرانسیلی را در منطقه خلیج فارس بر عهده دارد. طبق معرفی‌های انجام شده، این سیستم پیشرفته‌ترین سیستم برد بلند در جهان است. این سیستم که توسط موسسه مناس اداره می‌شود و به‌صورت آزاد برای استفاده کنندگان در دسترس است و قابلیت تعیین موقعیت ناوبری را با دقتی در حدود یک متر هم در دریا و هم در ساحل در داخل منطقه خلیج فارس دارا است. شکل (۳) محدوده تحت پوشش موقعیت یاب دیفرانسیلی در محدوده خلیج فارس را نشان می‌دهد (موسسه مناس، ۲۰۱۶).

۳-۴-۵- سیستم گزارش دهی کشتی‌ها زمانی که در محدوده بزرگراه تردد می‌کنند بر اساس آئین‌نامه‌های موجود در قطعنامه «ایمو» (۲۰) ۸۵۱ «فرمت‌های استانداردی برای آماده‌سازی و ارسال گزارشات در مناطق تحت پوشش سیستم‌های گزارش دهی تدوین شده است که بر اساس آن‌ها شناورهای در حال تردد در این گونه نواحی، ملزم به رعایت اصول خاصی در آماده‌سازی محتوای گزارشات خود هستند. علاوه بر

کشتی‌ها روشن است، اطلاعات موقعیتی و سایر اطلاعات مورد نیاز در پوشش رادیویی آن سیستم قابل دسترسی است. امروزه، سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها همچنین قابلیت ارسال پیغام‌های رقومی بسیار کوچک را به شناورهای دیگر و شبکه نزدیک به خطوط ساحلی دارا است. سیستم‌های خودکار شناسایی کشتی‌ها به تمام شناورهایی که تجهیزات این سیستم را دارند، این امکان را می‌دهد که داده‌هایشان را به‌طور خودکار با یکدیگر رد و بدل نمایند. این داده‌ها می‌توانند تضمین‌کننده اطلاعاتی باشند که به شناورها کمک می‌کنند تا به نواحی خطرآفرین نزدیک نشوند (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۹).

داده‌های قابل انتشار از طریق سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها را می‌توان به‌طور کلی به سه گروه تقسیم‌بندی نمود: داده‌های استاتیک مثل نام، شماره و نوع شناور، موقعیت و طول آنتن آن و... این گروه از اطلاعات به‌طور دستی وارد می‌شوند. داده‌های دینامیک مثل موقعیت، سرعت و وضعیت ناوبری شناور و همچنین نوع چرخش و تغییر مسیر آن، این اطلاعات در فواصل زمانی مناسب به روز رسانی می‌شوند. داده‌های مربوط به مسیرهای آبی تحت پوشش سیستم و نوع خطرات موجود در آن‌ها، این دسته از اطلاعات در مواقع لزوم به روز رسانی می‌شوند.

برای شناورهایی که در حال ناوبری در محیط‌های دریایی هستند، تمامی این اطلاعات برای افزایش ایمنی ناوبری مورد نیاز هستند. سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها بدون این که درخواستی مطرح شود، تمامی اطلاعات مهم را به‌طور اتوماتیک در اختیار سایت‌ها و سازمان‌های ساحلی نیز قرار می‌دهد. این امر منجر به کاهش درصد قابل توجهی از بار ترافیکی شبکه‌های رادیویی ساحلی می‌شود. شکل (۲) پوشش سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها در دو حالت کشتی با کشتی و ساحل با کشتی، از مولفه‌های اصلی بزرگراه الکترونیک دریایی استفاده از سیستم خودکار شناسایی کشتی‌ها است که تبادل اطلاعات را کشتی با کشتی و

دریایی و شکل (۶) حجم ترافیک دریایی را در محدوده نشان می‌دهد. خط قرمز پایینی (جنوبی) مرز دریایی در خلیج فارس بین ایران و سایر کشورها می‌شود.

### ۵- تعاملات عملکردی سیستم‌ها در سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی

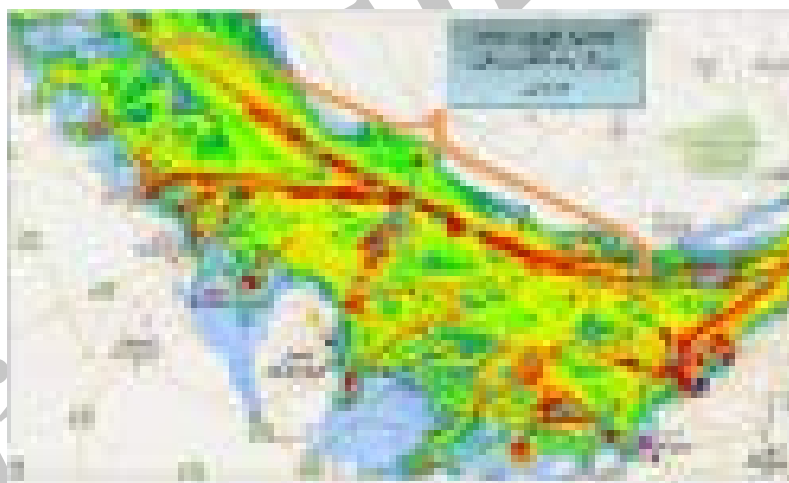
شکل (۷) تعاملات عملکردی «سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی» را در منطقه خلیج فارس نشان می‌دهد. سیستم‌های سرویس ترافیک دریایی و سایر سنسورها و روابط بین مراکز تعیین شده‌اند. سه ایستگاه و یک مرکز اطلاعات بزرگراه الکترونیک دریایی در خلیج فارس پیش‌بینی می‌شود. در بوشهر، عسلویه و بندرعباس توسط ایستگاه‌هایی با ابزارهای کنترلی و مرکز اطلاعات جزیره کیش به‌طور یکپارچه، کل امور سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی را کنترل می‌نمایند.



شکل (۵) محدوده سامانه بزرگراه دریایی

### ۶- منافع ایجاد بزرگراه الکترونیک دریایی در خلیج فارس

استقرار بزرگراه الکترونیک دریایی در خلیج فارس منافع متعددی به همراه خواهد داشت. به هنگام بودن اطلاعات ناوبری، ناوبری پویا، داده‌های مربوط به هواشناسی و زیست‌محیطی مزیت‌های زیادی را برای بهبود ناوبری در منطقه به دنبال خواهد داشت. جدول (۱) منافع بزرگراه الکترونیک دریایی را در بخش‌های مختلف شامل ارتقا ایمنی دریانوردی، بهبود حرکت کشتی‌ها، افزایش کارایی جریان اطلاعاتی و مخابراتی و تقویت انتشار و استفاده از اطلاعات محیطی را نشان می‌دهد (سازمان بین‌المللی دریانوردی، ۲۰۱۲).



شکل شماره (۶) تراکم ترافیک شناورها در محدوده طرح سامانه بزرگراه دریایی

### ۷- بحث و نتیجه‌گیری

در این مقاله به موضوع ایجاد بزرگراه الکترونیک دریایی پرداخته شد. حساسیت منطقه دریایی خلیج فارس و منطقه ویژه بودن آن‌جا توجه خاصی را به موضوع ترافیک دریایی، ایجاد می‌نماید. یکی از روش‌های مدیریتی تعیین و تعریف سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی است. چرایی ایجاد این سامانه در حد فاصل جنوب شرق جزیره خارک تا تنگه هرمز و ضرورت‌های توجه به این موضوع بررسی شد. یکی از روش‌های مدرن مدیریتی ناوبری استقرار سیستم‌های نظارتی در ساحل و مناطق مناسب دریا بوده که با محدودیت تردد مواجه است. به‌طور مبسوط در مقاله به این موارد اشاره شد و مولفه‌های اصلی سیستم برای رسیدن به هدف معرفی شدند. هدف اصلی از ایجاد سامانه بزرگراه دریایی تامین ایمنی دریانوردی، حفاظت محیط‌زیست دریایی و همان‌طور افزایش امنیت دریایی است. این سه موضوع اساس فرایند دریانوردی است که به مثابه سه ضلع مثلث به هم وابسته هستند. سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی به لحاظ برخورداری از مدیریت پویا و هوشمند علاوه بر تامین ایمنی، امنیت و

### ۳-۴-۷ سیستم اطلاعات جغرافیایی بر اساس بانک اطلاعاتی محیط‌زیست

استقرار سیستم اطلاعات جغرافیایی برای جمع‌آوری اطلاعات زیست‌محیطی به‌منظور نظارت و حفاظت از محیط‌زیست دریایی صورت می‌گیرد. برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی در چهار زمینه صورت می‌گیرد که عمدتاً نظارت بر محیط‌زیست دریایی، محافظت و مدیریت، واکنش به اضطرار و ارزیابی ریسک را شامل می‌شود.

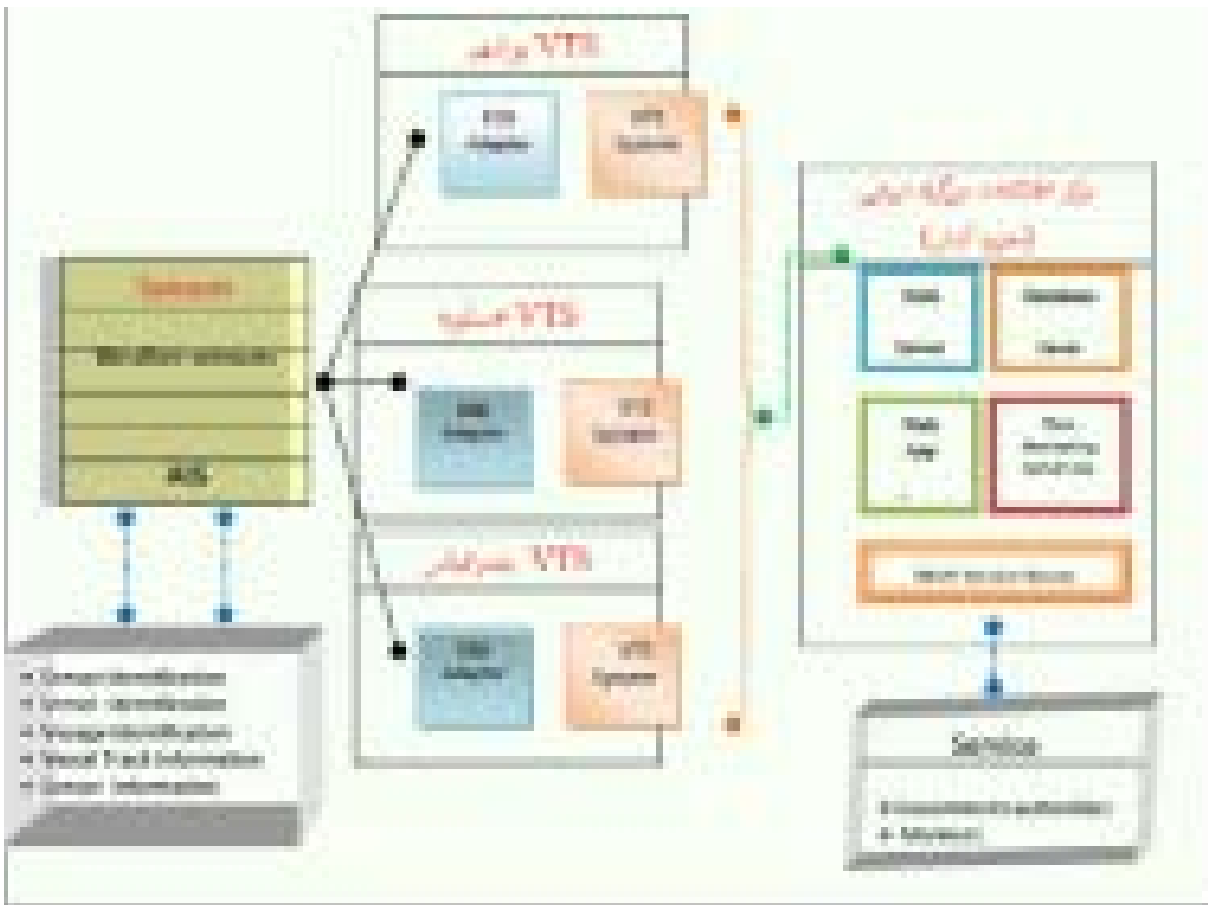
### ۴- محدوده استقرار سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی

محدوده سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی از حوالی جنوب شرقی جزیره خارک آغاز و امتداد آن به طرح جداسازی ترافیک شناورها در جنوب لاوان و سپس به تنگه هرمز منتهی می‌شود. در این محدوده میدان نفت و گاز پارس جنوبی و پارس شمالی قرار دارد. بر اساس ارزیابی اولیه کلیه مسیر در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد که استقرار بزرگراه الکترونیک دریایی نیز با مدیریت ایران خواهد بود. شکل (۵) محدوده سامانه بزرگراه

### ۳-۴-۶ سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره‌ای (جی‌ام‌دی‌اس‌اس)

سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره‌ای، روش‌های توافق شده بین‌المللی است که انواع تجهیزات پروتکل‌های ارتباطی برای افزایش ایمنی و آسان‌سازی نجات کشتی‌ها، قایق‌ها و هواپیماها، است. سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره‌ای شامل سیستم‌های متعددی می‌شود که برخی از آن‌ها جدید هستند اما تعداد زیادی از آن‌ها سالیان زیادی است که فعال هستند. سیستم برای انجام وظایف زیر برقرار شده است: هشدار (با تعیین موقعیت واحد در اضطرار)، هماهنگی جستجو و نجات، تعیین محل سانحه، انتشار اطلاعات ایمنی دریانوردی، ارتباطات عمومی و ارتباطات بین‌پل فرماندهی است. در منطقه تحت استقرار سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی تعداد قابل توجهی مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات دریایی وجود دارد اما برای موثرتر شدن، بایستی مراکز تقویت و در برخی مناطق به‌ویژه در مناطق مرکزی خلیج فارس مرکزی ایجاد شود. شکل (۴) شمالی کلی از سیستم جهانی اعلان اضطرار ماهواره‌ای را نشان می‌دهد.





شکل (۷) ارتباطات و تعامل عملکردی «سامانه بزرگراه الکترونیک دریایی»

بزرگراه الکترونیک دریایی، ارتقای امنیت ناوبری، بهبود محیط زیست دریایی و مدیریت بهینه منابع مشارکت در توسعه دریایی پایدار

خدمات	منافع بخشی	منافع عمومی
ارتقای امنیت ناوبری	کاهش مخاطرات تصادم کاهش به گل نشستن کشتی کاهش تصادم با کشتی و عوارض مستقر در دریا افزایش کارایی عملیاتی کشتی‌ها	بهبود عملکرد مدرن سازی تجهیزات کشتی
بهبود حرکت کشتی‌ها	کارایی مدیریت ترافیک کشتی‌ها افزایش بار قابل حمل	بهبود امنیت دریانوردی کاهش آسیب‌های محیط زیست دریایی
افزایش کارایی جریان اطلاعاتی و مخابراتی	ارتقا دقت ناوبری دسترسی به داده‌های واقعی ارتقا واکنش به شرایط اضطرار بهبود روحیه دریانوردان کاهش هزینه‌ها	محیط‌کاری پویا فشار کاهشنده هزینه‌های جاری
تقویت انتشار و استفاده از اطلاعات محیطی	نظارت اثربخش آینده‌نگری منابع درآمدی جدید تقویت اجرای قوانین و مقررات	بهبود بازدهی بازرگانی کاهش ادعای خسارت بهبود مطلوبیت

جدول (۱) منافع به‌کارگیری بزرگراه دریایی

۱۰ سنت برابر ۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ میلیون دلار در سال خواهد بود. اگرچه ابتدا سرمایه‌گذاری قابل توجهی لازم است اما با اعمال سیستم عوارض برای کشتی‌های متردد، می‌توان به درآمد قابل توجهی در این زمینه دست یافت.

منابع در دفتر ماهنامه موجود است.

می‌توان درآمدزایی ایجاد کرد. پیش‌بینی می‌شود چنان‌چه بزرگراه به شیوه‌های استاندارد ایجاد و عملیاتی شود و حس آسودگی را برای دریانوردان به ارمغان آورد، علاوه بر اعمال حاکمیت در آب‌های کشور، درآمد خوبی نیز عاید می‌شود. به‌طور مثال چنان‌چه سالانه تنها ۱۰/۰۰۰ فروند کشتی بالای ۱۰/۰۰۰ تناژ ناخالص (جی‌تی) در محدوده تردد کنند، با اعمال سیستم عوارض به ازای هر «جی‌تی»

حفاظت از محیط زیست دریایی، سبب کاهش بار کاری دریانوردان، کاهش هزینه جاری دریانوردی، افزایش روحیه دریانوردان، و واکنش سریع در موقع اضطرار می‌شود، علاوه بر این‌ها از نظر سیاسی - اجتماعی و نظامی نیز حائز اهمیت است که از جمله کاربرد صحیح اسامی به‌ویژه نام «خلیج فارس» را به دنبال دارد. از سوی دیگر با ایجاد سلامت دریانوردی و تعریف سیستم عوارض برای کشتی‌های عبوری



## یادی از ابزارهای گذشته ناوبری در دریا

حسن سوری

مهندس ارتباطات دریایی و عضو تحریریه ماهنامه بندر و دریا

آن روزها که ساعت محلی را با اندازه‌گیری ارتفاع خورشید در هنگام ظهر محاسبه می‌کردند شرایط به گونه‌ای شد که این نیاز احساس شد تا گام‌هایی برای پیشرفت و تکامل برداشته شود در سال ۱۷۱۴ پارلمان انگلیس یک جایزه ۲۰ هزار پوندی برای کسی در نظر گرفت که بتواند طول جغرافیایی را به صورت علمی ارایه دهد مبلغی که در آن روزها کلان بود تا این که در سال ۱۷۶۲ یک ساعت‌ساز انگلیسی با ساختن یک کرنومتر این جایزه را برد. مقایسه سیستم‌های ارتباطات دریایی دیروز و امروز

و امادر سال‌های دهه ۶۰ که با شروع جنگ تحمیلی این جانب به خدمت کشتیرانی جمهوری اسلامی درآمد و کشتی و دریا را به‌عنوان خانه دوم خود برگزیدم به یاد دارم همان گونه که در ابتدای کلام ذکر شد با همان سیستم‌های فرستنده و گیرنده مارکونی نسل آن روز تا سیستم‌های ردیابی

ستاره قطبی با خط افقی نسبت به همان نقطه به دست می‌آمد آن هم به کمک یک دستگاه بسیار ساده که در دست اپراتور مربوطه قرار می‌گرفت انجام می‌شد.

### روش محاسبه عرض جغرافیایی توسط یونانیان باستان

با گذشت زمان و سیر طبیعی پیشرفت‌های علمی در زمینه‌های مختلف، حرکت‌های نوینی برای تغییر و تحول در این زمینه برداشته شد تا کشتی‌ها نیز از قافله عظیم رهروان نوگرایی و پیشرفت‌های بشر عقب نمانند. در قرن ۱۵ اروپایی‌ها به این نتیجه رسیدند که زمین گرد است و کریستف کلمب با مشاهده ستاره شمالی سعی کرد مسیر حرکتش یکنواخت به سوی غرب باشد او شب‌ها ستاره شمالی و ارتفاع آن را محاسبه می‌کرد تا مطمئن شود که از مسیر خارج نشده است.

در حاشیه کنفرانس بین‌المللی ناوبری در دانشگاه شریف خاطرات گذشته از ابزارهای و روش‌های ناوبری زنده شد. مقایسه شرایط فعلی ناوبری دریایی و هدایت کشتی‌ها با سیستم‌های نسل آن روز و شرایط دشوارتر قبلی که بیشتر متکی به نیروی انسانی ورزیده و با تجربه بود، سبب شد تا نگاهی به آن روزهای سخت داشته باشیم.

در بانوردانی که وسایل ارتباطی آن دوران را به یاد دارند، از کلیدهای مورس گرفته که به کمک سیستم‌های مخابراتی نسل (مارکونی) که یک فرستنده و گیرنده آن با قامتی عظیم الجثه نیمی از اتاق ارتباطی را در بر می‌گرفت و سیستم‌های ردیاب یا رادارهای بسیار عظیمی که بر روی پل‌های فرماندهی و هدایت کشتی خودنمایی می‌کرد، یکی از پارامترهای مورد نیاز در ناوبری و هدایت کشتی‌ها تعیین طول و عرض جغرافیایی بود محاسبه عرض جغرافیایی به‌وسیله اندازه‌گیری زاویه بین



قابل دسترسی است و یا موقعیت یابی کشتی‌ها که از طریق همین سیستم‌های ماهواره‌ای به صورتی دقیق و بدون خطا و لغزش دریافت می‌شود.

## نقشه‌های ناوبری

حرکت و ناوبری کشتی طبعاً نیاز به نقشه‌هایی دارد که مسیر حرکت کشتی را به صورت درستی نمایان می‌سازد به یاد دارم در گذشته دور، این نقشه‌ها از طریق پست و از طرف سازمان هیدروگرافی جغرافیایی دریایی انگلستان به کشتی‌ها ارسال می‌شد دریافت این نقشه‌ها به درخواست فرمانده کشتی از سازمان یاد شده و اداره مرکزی پروسه خاص اداری خود را داشت و پس از آن که نقشه‌ها دریافت می‌شد یک سلسله تغییرات بر روی آن‌ها بر اساس داده‌های ارسالی از همین سازمان هیدروگرافی می‌بایست توسط ناوبران اعمال شود اما امروز دریافت این نقشه‌ها به صورت الکترونیکی شکل می‌گیرد که خود مستلزم هزینه کمتری است و به وسیله دستگاهی که بر روی پل فرماندهی نصب شده است در هر لحظه قابل دسترسی است.

## کلام پایانی

دست آوردهای انقلاب صنعتی و الکترونیک هیچ حرفه‌ای را بی‌نصیب نگذاشته و این خود باعث شده است تا ایمنی در دریاهای ضریب اطمینان بهتری برخوردار شود مانیز به عنوان کشوری با اقتصاد دریایی، نباید از این قافله عقب بمانیم بلکه کشتی‌ها و شناورهای خود را به دریایی سیستم‌ها و دست آوردهای صنعتی روز مجهز نماییم تا در کنار آن، آبراه‌هایی امن و ایمن برای شکوفایی اقتصاد خود داشته باشیم.

ارسال این پیام‌ها را به کشتی‌ها و بالعکس به سازمان‌های کشتیرانی و صاحبان کشتی به عهده داشت اپراتور مربوطه با مراجعه به کتاب‌ها و داده‌های موجود بر روی کشتی از ساعت پخش لیست کشتی‌ها که معمولاً هر کشتی دارای یک کد شناسایی مرکب از چهار حرف لاتین داشت که ایستگاه مربوطه لیست کشتی‌ها را با استفاده از حروف یاد شده به ترتیب اعلام می‌کرد و به این طریق به کشتی اطلاع می‌داد که کشتی حامل پیام است دریافت این پیام‌ها پروسه خاصی داشت که برای ارسال یا دریافت پیام باید از ایستگاه مربوطه نوبت می‌گرفت و مدت انتظار بستگی به ترافیک ایستگاه یاد شده داشت.

اما امروزه با پدیدار شدن سیستم‌های ارتباطی ماهواره‌ای که به صورت مستقیم کشتی را با ادارات مرکزی کشتیرانی به صورت آنلاین نگه می‌دارد نیاز به اتلاف آن همه وقت و زمان نیست این خود به این معناست که تحولی در دنیای الکترونیک شکل گرفته است. امروزه که روزهای دور از کار در دریا را سپری می‌کنم و سال‌هاست که با دنیای کشتیرانی خداحافظی کرده‌ام با مطالعه کارایی سیستم‌های جدید بعد از انقلاب الکترونیک به این نتیجه رسیده‌ام که در این سال‌ها انقلاب و تحول در هر صنعت چه دست‌آوردی برای حرفه‌های خاص خود به ارمغان آورده است.

باید اذعان نمود که امروزه جایگزینی سیستم‌های نوین و پیشرفته با سیستم‌های قدیمی و از رده خارج خود به خود موجب ارتقای ایمنی در دریاهای شده است برای درک بیشتر این مدعا همان دریافت وضعیت جوی که امروزه از طریق سیستم‌های ماهواره‌ای به وسیله دستگاهی که در پل فرماندهی کشتی نصب شده است دسترسی به اطلاعات جوی مسیر کشتی در هر لحظه

و رادارهای آن روزها که امروز چندین نسل را پشت سر گذارده‌اند، دنیای جدیدی را فراروی دریانوردان قرار داده‌اند، آن روزها که برای گرفتن یک پیام رادیویی در منطقه خلیج فارس، هیچ ایستگاه رادیویی داخلی وجود نداشت و تنها ایستگاه رادیویی مورد استفاده ما چه برای مقاصد ارسال و دریافت پیام و چه مقاصد تلفنی، ایستگاهی واقع در کشور بحرین به نام (بحرین رادیو) کارهای ارتباطی ما را در منطقه به عهده داشت. روزهایی که برای یک ارتباط ساده تلفنی با خانه و کاشانه دریانوردان شاید ساعت‌ها در صف انتظار ایستگاه‌های ارتباطی محلی منطقه می‌ماندند تا چند کلمه‌ای با وایستگان خویش در گوشه و کنار شهرهای مختلف کشور خوش و بش کنند و اما امروز سیستم‌های تلفنی، ماهواره‌ای و یا سیستم‌های اتوماتیک دریافت پیام، دریانوردان را در هر برهه زمانی بدون اتلاف وقت به اقصی نقاط جهان وصل می‌کند.

اطلاع از وضعیت جوی مسیر حرکت در گذشته و حال

سال‌ها قبل اطلاع از وضعیت جوی برای مسیر حرکت دریانوردان اجتناب‌ناپذیر بود که این خود شرایط ویژه‌ای داشت این که باید با اطلاع قبلی از مسیر کشتی، اپراتور مربوطه با رجوع به کتاب‌های خاص اطلاعات هواشناسی را در مورد مسیرها و ایستگاه‌های ساحلی را اعلام کرد. ساعت دقیق پخش وضعیت جوی را اپراتور باید استخراج می‌کرد و با استفاده از سیستم (مورس) نسبت به دریافت وضعیت جوی، اقدام می‌نمود.

با تغییر موقعیت کشتی تغییر این ایستگاه‌ها در طول مسیر با فرکانس‌های مختلف انجام می‌شد بدین معنا که وقتی کشتی از منطقه خلیج فارس خارج می‌شود با عبور از دریای عمان اگر کشتی عازم بنادر اروپایی بود طبعاً عبور از دریای سرخ برای رسیدن به کانال سوئز را باید طی می‌کرد که برای شرایط جوی دریای سرخ باید ایستگاه خاص آن منطقه انتخاب می‌شد طبعاً پس از گذر از کانال سوئز و وارد شدن به دریای مدیترانه ایستگاه جدیدی انتخاب می‌شد که هوای مدیترانه را پوشش دهد.

## دریافت و ارسال پیام‌های ارتباطی

همان گونه که در ابتدای کلام اشاره کردم ارتباطات با اداره مرکزی کشتیرانی که در واقع به عنوان ستاد فرماندهی ناوگان کشتیرانی تجاری است نیاز به استفاده از همین ایستگاه‌های ساحلی داشت به این معنا که تلگرام‌های ارسالی و دریافتی با استفاده از سیستم مورس بین این ایستگاه‌ها و کشتی رد و بدل می‌شد و این ایستگاه‌ها مسئولیت

شرکت خدمات دریایی

# هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot  
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا بیاوریم



*Delivering new ideas to the sea*

## خدمات کلی

راهبری کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی  
کشتی بکل سینه، عملیات VTS، تاکینگ و انداکینگ،  
جابجایی سازه های فول یکر دریایی، خدمات یدک کشتی،  
راهبری شناورهای تعمیر و نگهداری، کالاشاسی و شناور



آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا، آفریقا،  
پلاک ۱۹، چهارراه جهان کوچک، خیابان کیش، پلاک ۲۰، طبقه چهارم  
تلفن: ۶۰۰۶۶۶۶۶۶۶ - فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷ - موبایل: ۰۹۱۲۹۰۹۲۷  
[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 شرکات های بیمه  
کلی ۳ سال متوالی

بیمه آلبورز با ۲۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه دارای بیشترین سرمایه در بین  
شرکات های بیمه خصوصی

بیمه توانگر

آلبورز

شرکت بیمه آلبورز آسیا با ۱۳۰

تلفن مرکز ارتباطات عمومی بیمه آلبورز ۲۲۶۶۰

[www.alborzinsurance.ir](http://www.alborzinsurance.ir)