



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.



# بن‌دریا

شماره ۲۴۲

## گزارش وزیر راه و شهرسازی از تحولات پسابرجامی در حوزه بنادر و دریانوردی حمل و نقل دریایی، رقابت برای بازیابی سیادت ایران

عملکرد چشم‌گیر سازمان بنادر و دریانوردی در دوران پسابرجام  
رفع تمام آثار تحریم در بندر و دریا

بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز و پتروشیمی  
نمایش توانمندی‌های داخلی  
و توان فنی شرکت‌های ایرانی





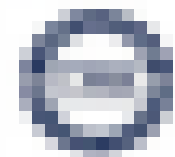
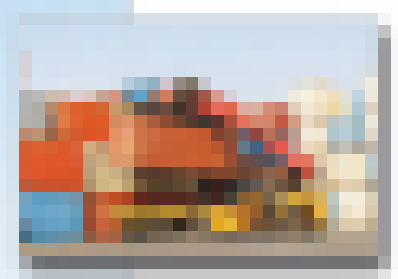
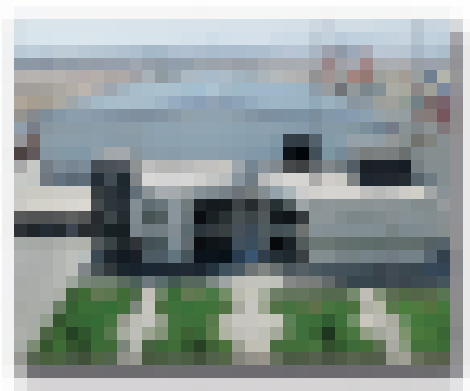


# گزارش عملکرد سازمان تامین اجتماعی

تأمین اجتماعی در سال ۱۳۹۸

## مهم‌ترین دستاوردهای سازمان تامین اجتماعی در سال ۱۳۹۸

- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور
- افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور



سازمان تامین اجتماعی با بهره‌گیری از ظرفیت‌های خود در زمینه‌های مختلف فعالیت کرده است. در این راستا، اقدامات زیر انجام شده است:

• افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور

• افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور

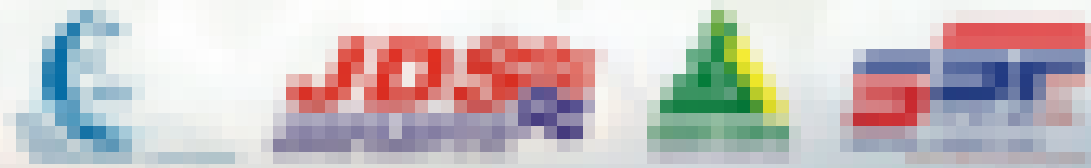
• افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور

• افزایش سهم سهمیه بیمه‌شدگان از کل جمعیت کشور

Making Transportation...  
Fast and Safe

# MOKHTARI GROUP

Great Voyages Start HERE



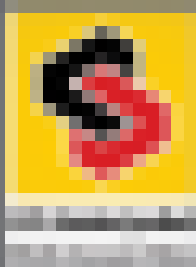
تهران ، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک

☎ 021- 86082035 | 83561

# IP VIGAN

سازمان ملی استاندارد ایران  
استان تهران - منطقه ۱  
خیابان ولیعصر - پلاک ۱۰۰

این استاندارد برای تعیین روش  
آزمایش و مشخصات فنی  
سازه‌های فولادی با مقطع  
مستطیل و مربعی در نظر گرفته شده است.

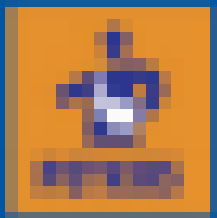


این استاندارد برای تعیین روش آزمایش و مشخصات فنی سازه‌های فولادی با مقطع مستطیل و مربعی در نظر گرفته شده است.

کتابخانه ملی استاندارد ایران  
تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۰۰

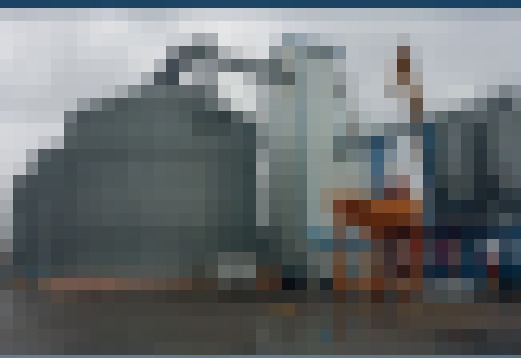
کتابخانه ملی استاندارد ایران  
تهران - خیابان ولیعصر - پلاک ۱۰۰



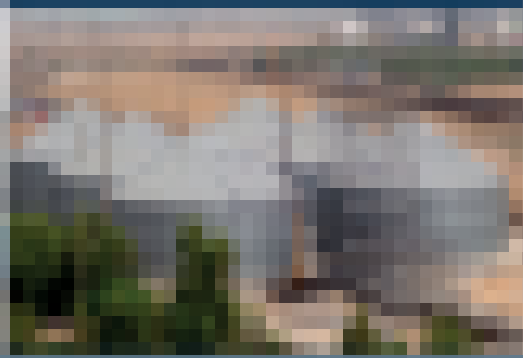


سازمان سازه های دریایی  
سازمان سازه های دریایی  
سازمان سازه های دریایی

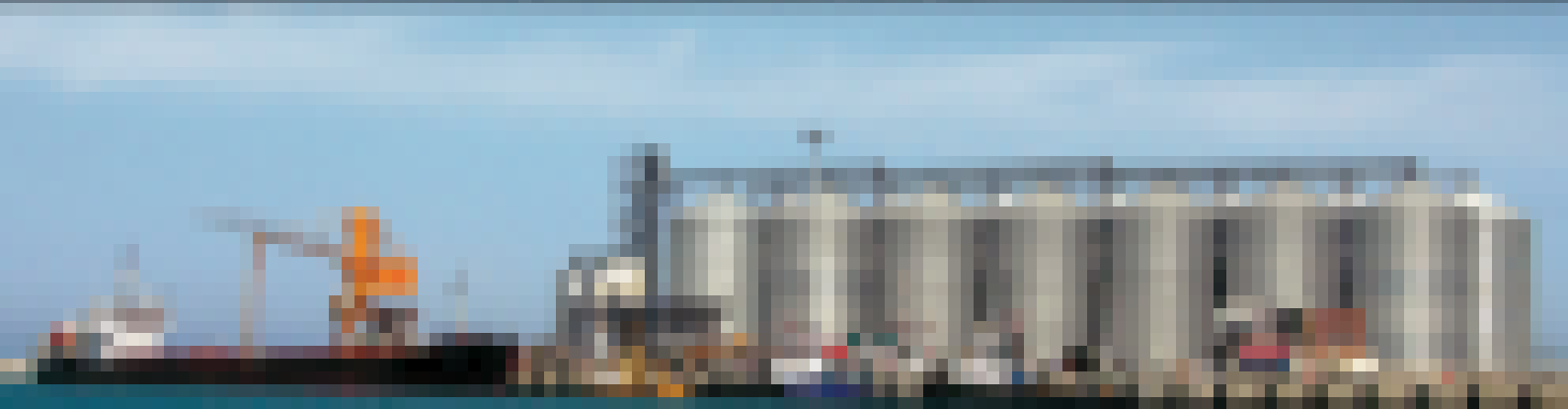
تصویر ماهواره ای از بندر



تصویر ماهواره ای از بندر



تصویر ماهواره ای از بندر

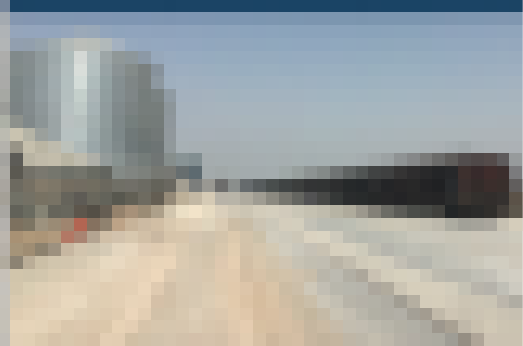


تصویر ماهواره ای از بندر

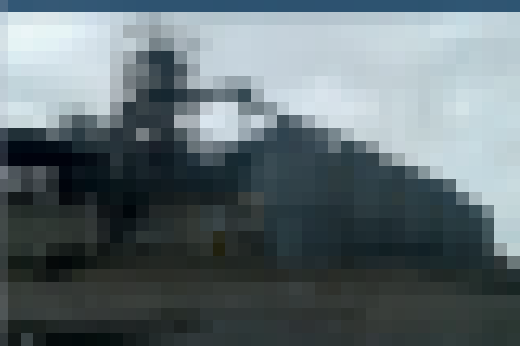
تصویر ماهواره ای از بندر



تصویر ماهواره ای از بندر



تصویر ماهواره ای از بندر

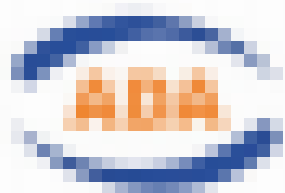


سازمان سازه های دریایی

سازمان سازه های دریایی  
سازمان سازه های دریایی  
سازمان سازه های دریایی

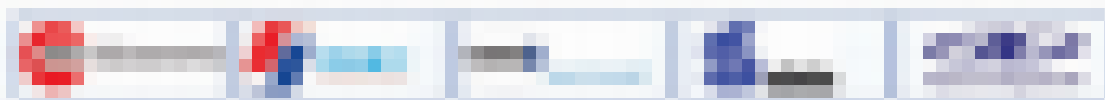






# آرپا فوکل آرپا

Arpa Focul Arpa



- خدمات ما
- درباره ما
- تماس با ما
- خدمات ما
- خدمات ما
- خدمات ما

## خدمات ما

ما در آرپا فوکل آرپا با استفاده از تجهیزات پیشرفته و نیروی انسانی متخصص، خدماتی را ارائه می‌دهیم که نیازهای شما را به بهترین شکل برطرف می‌کند. ما متعهد هستیم که با ارائه خدمات با کیفیت و قیمت مناسب، رضایت شما را جلب کنیم.

## درباره ما

آرپا فوکل آرپا یک شرکت تخصصی در زمینه خدمات است. ما با بهره‌گیری از دانش و تجربه خود، خدماتی را ارائه می‌دهیم که نیازهای شما را به بهترین شکل برطرف می‌کند. ما متعهد هستیم که با ارائه خدمات با کیفیت و قیمت مناسب، رضایت شما را جلب کنیم.

## تماس با ما

برای دریافت اطلاعات بیشتر و درخواست خدمات، با ما تماس بگیرید. ما آماده هستیم تا به شما کمک کنیم. آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۳۳. تلفن: ۰۲۱-۱۲۳۴۵۶۷۸. وبسایت: [www.arpa.com](http://www.arpa.com)

آرپا فوکل آرپا یک شرکت تخصصی در زمینه خدمات است. ما با بهره‌گیری از دانش و تجربه خود، خدماتی را ارائه می‌دهیم که نیازهای شما را به بهترین شکل برطرف می‌کند. ما متعهد هستیم که با ارائه خدمات با کیفیت و قیمت مناسب، رضایت شما را جلب کنیم.



# توسعه پایدار



مؤسسه سید

دفتر مرکزی: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۱۰۰، طبقه ۱۰

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸

پست الکترونیک: info@sid.ir

وبسایت: www.sid.ir



سازمان اسناد و کتابخانه ملی  
جمهوری اسلامی ایران



سازمان اسناد و کتابخانه ملی  
جمهوری اسلامی ایران



این مقاله در کتابخانه دیجیتال SID موجود است. برای دسترسی به این مقاله، لطفاً به آدرس [www.SID.ir](http://www.SID.ir) مراجعه کنید.



# New Port Lines Co. Shipping & Logistics Services



Our fleet consists of modern vessels equipped with advanced navigation systems and safety features. We provide reliable and efficient shipping services for our customers.



Our fleet consists of modern vessels equipped with advanced navigation systems and safety features. We provide reliable and efficient shipping services for our customers.



**Our Services**  
We offer a wide range of shipping and logistics services, including:  
- Container Shipping  
- Bulk Cargo Shipping  
- Project Cargo Shipping  
- Chartering Services  
- Logistics and Warehousing  
- Insurance Services  
- Customs Clearance  
- Inland Transport



**Our Fleet**  
Our fleet consists of modern vessels equipped with advanced navigation systems and safety features. We provide reliable and efficient shipping services for our customers.



Our fleet consists of modern vessels equipped with advanced navigation systems and safety features. We provide reliable and efficient shipping services for our customers.



Our fleet consists of modern vessels equipped with advanced navigation systems and safety features. We provide reliable and efficient shipping services for our customers.



تلفن: 021-88888888  
www.npl.com



# شرکت خدمات دریایی و بندرهای ایران

## Maritime and Marine Services Development Company

شرکت خدمات دریایی و بندرهای ایران، با بهره‌گیری از نیروی انسانی متخصص و مجهز به تجهیزات مدرن، خدمات گسترده‌ای در زمینه‌های مختلف دریایی و بندری را ارائه می‌دهد. این شرکت با تمرکز بر توسعه و بهبود خدمات دریایی، به ارتقای بهره‌وری و ایمنی عملیات دریایی در سراسر کشور ایران می‌پردازد.

تأمین و نگهداری تجهیزات دریایی

خدمات ترخیص کانتینر

خدمات ترخیص کانتینر

خدمات ترخیص کانتینر

خدمات ترخیص کانتینر





وزارت بهداشت  
و آموزش پزشکی



# اولین پایان نامه طبقاتی خوددرو " در خاورمیانه "



پایان نامه  
دکترای تخصصی



سال سی و دوم ■ شماره ۲۴۲ ■ اردیبهشت ۱۳۹۶

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی  
 مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس  
 سردبیر: یونس غربالی مقدم  
 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: محمد پویا ملک سیر  
 عکس: یاسر علی بخشی  
 ویراستار: رامین جهان پور  
 مدیر بازرگانی: نسرین غلامی  
 مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین نیوز)  
 چاپ: آیین چاپ تابان  
 نشانی دفتر ماهنامه: تهران خیابان آفریقا | بعد از چهارراه  
 جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی  
 کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱  
 تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲ و ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰  
 شماره پیامک: ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰  
 صندوق پستی: ایران- تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳  
 وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir  
 پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir  
 قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.  
 دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ  
 حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می باشد.  
 علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد  
 پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی **bandarvadarya.pmo.ir**  
 مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت انجمن جهانی  
 زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



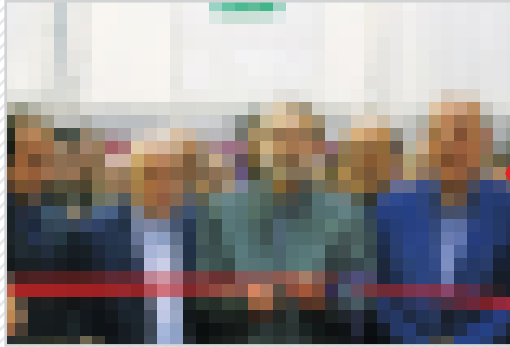
شما می توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا  
 پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر  
 ماهنامه ارسال فرمایید.



۱۶ حمل و نقل دریایی،  
رقابت برای بازیابی  
سیادت ایران



۱۷ رفع تمام آثار تحریم  
در بندر و دریا



۳۱ نمایش توانمندی های  
داخلی  
و توان فنی شرکت های  
ایرانی



۳۶ وزارت دفاع نماد  
عینی اقتصاد  
مقاومتی، تولید و  
اشتغال



۴۰ بازگشت قدرتمند  
بزرگترین  
خط کشتیرانی  
فرانسه به ایران

# اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال

**هادی حق شناس** | در تعریف تولید ناخالص می گویند: «ارزش نهایی تولید کالا و خدمات در طی یکسال.» منظور از بیان تعریف مذکور این است که خدمات جزء تولید ناخالص ملی بخش غالب آم محسوب می شود و حمل و نقل نیز اهمیت دو چندان در بخش خدمات دارد. بنابراین توجه به موضوع حمل و نقل، در واقع توجه به تولید ناخالص ملی و توجه به تولید و اشتغال است. تفسیر و چشم انداز اقتصاد مقاومتی نیز همین است یعنی در راهبرد اقتصاد مقاومتی، کشور می خواهد به اقتصادی درون زاولی برون نگر برسد که لازمه آن توجه به اهمیت خدمات و حمل و نقل است.

در بین شقوق مختلف حمل و نقل، بخش دریایی باید مورد توجه شایسته ای قرار بگیرد. حمل و نقل دریایی نه تنها منجر به کاهش هزینه تمام شده کالاها برای مصرف کننده می شود بلکه کشور را بی نیاز از وابستگی زمینی یا ریلی به سایر کشورها می کند. از این گذشته وجود دو مرز آبی گسترده در شمال و جنوب کشور دسترسی ایران را به آب های آزاد باز کرده است. کشور تاکنون از این مزیت نسبی برای ترانزیت کالا بهره درستی بهره نبرده است. امارات متحده عربی که از نظر سیاسی، اجتماعی و اقتصادی به هیچ وجه قابل مقایسه با کشور پهنای ایران نیست، امروز به عنوان هاب منطقه خلیج فارس در بخش دریایی و هوایی درآمدهای افسانه ای کسب می کند و در کنار آن وابستگی فراوانی برای کشورهای خلیج فارس با امکانات و زیرساخت های خود فراهم کرده است. در حالی که بهترین نقطه خلیج فارس در دهانه ورودی خلیج فارس یعنی منطقه آزاد قشم یا بندرعباس است که می تواند محل توزیع کالا و کانتینر باشد. ایران به دلیل غفلت تاریخی تاکنون از موقعیت جغرافیایی خود بهره نگرفته است.

حمل و نقل دریایی در ابعاد مختلف با صنایع گوناگون مرتبط است مثل صنعت کشتی سازی جهت تعمیرات شناورها یا تأمین قطعات شناورها و یا جهت بانکرینگ شناورها. انواع صنایع می تواند در غالب شهرک صنایع دریایی در خدمت بخش حمل و نقل دریایی کشور باشد. ایران به دلیل داشتن سواحل بکر، دریای عمان و خلیج فارس می تواند بستری مناسب برای ایجاد شهرک های بزرگ صنایع دریایی باشد به خصوص در سواحل مکران که دارای آبخورد مناسب جهت خدمات دهی به بزرگ ترین شناورهای موجود جهان است.

اقتصاد مقاومتی یعنی استفاده از امکانات موجود، ایجاد ظرفیت های جدید برای ارایه و تولید کالا و خدمات. خلاصه ای که امروز در سواحل شمال و جنوب کشور به راحتی می توان فقدان آن صنایع را ملاحظه کرد. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی فعالیت های دریایی کشور باید در معرفی ظرفیت های بخش دریایی بکوشد تا ظرفیت های بالقوه بخش دریایی تبدیل به ظرفیت های بالفعل گردد. بدیهی است، شاید در ابتدا با مشکلات و موانعی مواجه گردد اما راهکار تحقق اقتصاد مقاومتی توجه به بخش دریایی با ابعاد مختلف است. دقیقاً به همین دلیل است که در سند چشم انداز و برنامه ششم، توجه به سواحل مکران مورد تأکید مراجع تصمیم گیری قرار گرفته است.

در این جا باید از دولت، برای حمایت از سرمایه گذاری حدود یک میلیارد دلاری در بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران تقدیر کرد و همچنین با توجه به رای اعتماد مجدد ملت بزرگ ایران به رئیس جمهوری محترم انتظار است که در راستای توسعه بندر ایران در دولت دوازدهم، شاهد اجرا، توسعه و سرمایه گذاری حوضچه شماره ۳ بندر شهید رجایی برای پذیرش کشتی های کانتینری بزرگ جهان با آبخورد ۱۷/۵ متر باشیم که تحقق موارد مذکور می تواند در راستای کاهش وابستگی بنادر ایران و تحقق اقتصاد مقاومتی باشد.





گزارش وزیر راه و شهرسازی از تحولات پسابرجامی در حوزه بنادر و دریانوردی

## حمل و نقل دریایی، رقابت برای بازیابی سیادت ایران

ما توانستیم

حمل و نقل دریایی، بین المللی ترین بخش حمل و نقلی ایران است که بر اثر تحریم ها بیشترین آسیب ها را دید و نیاز به بازسازی بنیادین دارد. فعالان این بخش که کار سختی را در محیط های گرم و مرطوب و به دور از خانواده بر دوش دارند، بیشترین لطمه را خوردند. کشتیرانی ج.ا.ا. تحریم. بیمه های دریایی ملغی، تردد کشتی های خارجی متوقف و بنادر رقیب آباد، شدند. بندر نشینان کسب و کار خود را از دست داده بودند و سختی زیادی را متحمل شدند. ما باید در یک برنامه، قدرت رقابتی پیشین خود را باز می یافتیم و در عین حال، بهبود زندگی ساحل نشینان جنوب و شمال و توسعه بازار کسب و کار آن ها را در نظر می گرفتیم.

این افتخار را دارم که بگویم به کمک فعالان بخش ما توانستیم خود را پیدا کنیم. رفع تحریم کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نفتکش، برقراری بیمه ها و آمد و شد خطوط کشتیرانی بین المللی تنها آغاز کار بود. اینک فراتر از آن، مدل سرمایه گذاری غیردولتی با مشارکت صندوق توسعه ملی را اجرایی کردیم. «قدر زر، زرگر شناسد، قدر گوهر، گوهری». یکی باید، پیراهن ها پاره کرده باشد تا قدر این کار را بداند.

کار ما در این جا متوقف نشد. با گسترش روابط با هند هم از سرمایه آن ها؛ تاکنون به میزان ۲۳۵ میلیون دلار سود جستیم و هم بازار آن ها را به چابهار دوختیم. این آبراه های است که برای همیشه منافع دو ملت را آبیاری می کند. رقابت شرکت های بزرگ برای ورود به بنادر ما در مناقضاتی که برگزار کردیم به قدری غرور آفرین و امیدوار کننده است که دریغ آمد به مردم گزارش نکنم.

آری، انتخاب برندگان طرح های توسعه بندر شهید رجایی، از طریق مناقصه های بین المللی مراحل نهایی خود را طی می کنند و به زودی برندگان اعلام خواهند شد. البته تا به ثمر رسیدن این طرح های بزرگ ظرفیت بنادر ایران را از ۱۸۰ میلیون تن در سال به ۲۱۵ میلیون تن افزایش دادیم. در کنار همه این اقدامات، توسعه سرمایه گذاری در پس کرانه های بنادر با جلب و جذب بیش از شش هزار میلیارد تومان نیز کم نظیر است.

آری ما توانستیم

مادر کنار توسعه بنادر، به مسئولیت اجتماعی بنادر توجه کردیم. برای اولین بار رابطه بین بندر و شهر بندری را تعریف کردیم. اینک مدیران بندری ما خود را در برابر مسائل بندری شهرها در حدی که قانون به آن ها اجازه می دهد متعهد می دانند.

در حوزه بار، موضوع مسافرت ها و گردشگری دریایی را در کانون توجه قراردادیم. این موضوعی است که هم در دریای شمال و هم در دریای جنوب به آن توجه شده است. توسعه پایانه های دریایی در بندر انزلی و بندر شهید باهنر و سایر بنادری که امکان آن را دارند و همچنین توسعه خدمات الکترونیکی دسترسی به تهیه بلیط و سایر اطلاعات مورد نیاز سفرهای دریایی برای اولین بار در این دولت در دستور کار قرار گرفت. رویکرد ما این بود که ظرفیت بهره وری بنادر باید بسیار بیشتر از محلی برای جابه جایی بار باشد. بنابراین، باید اقدام به بازاندیشی درباره نقش بنادر در شهرهای بندری کنیم و بخشی از امکانات را برای توسعه گردشگری و توسعه مسافرت های دریایی بازآرایی نماییم. این موضوع به مفهوم تحول در ساختار بنادر و رابطه آن ها با شهر بندرها است و می تواند زندگی بندر نشینان را بهبود جدی ببخشد.

با این رویکرد به سمت بنادر کوچک رفتیم. بنادری که در زیر چرخ قدرت بنادر بزرگ له شده بودند. ما بر این باوریم که این بنادر افزون بر امکانات مادی دارای یک شبکه تجاری تاریخی در فرامرزها هستند که ثروت بزرگی است و در طراحی بنادر بزرگ به آن توجه نشده است. افزون بر این، با ایجاد شبکه های بندری و تقسیم کار در درون یک شبکه بین بنادر مادر و اقمار آن و رویکرد گردشگری و مسافری می توان به احیای بنادر کوچک اندیشید.

آقای سعید نژاد در این ارتباط گزارش دقیق تری تهیه کرده اند، که می توانید به آن توجه فرمایید.

تحریم‌های حمل و نقل دریایی بعد از برجام به سرعت و به‌طور کامل لغو شد و امروز خطوط بزرگ کشتیرانی دنیا برای ورود به بنادر ایران با هم رقابت می‌کنند و ما برای ورود خطوط کشتیرانی و سرمایه‌گذاران خارجی شرط می‌گذاریم.

-امروز کشتی‌های ایرانی با پرچم ایران می‌توانند بدون محدودیت به همه بنادر دنیا بروند.

-امروز بیمه کشتی‌های ایرانی امکان‌پذیر است.

-امروز ۹ شرکت بزرگ کشتیرانی و سرمایه‌گذاری دنیا برای سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی با هم رقابت می‌کنند.

-در سال ۹۵ پس از دو دهه مذاکره دولت‌های مختلف مدیریت بهره‌برداری از پنج پست اسکله فاز یک بندر شهید بهشتی از بنادر چابهار با شرط تأمین بار و سرمایه‌گذاری و با حفظ نقش حاکمیتی سازمان بنادر نقش حاکمیتی در قالب قراردادهایی به هندی‌ها واگذار شد. در قراردادهای مزبور طرف هندی جمعاً به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار، سرمایه‌گذاری خواهد شد.

### ماتوانستیم

-ظرفیت بنادر کشور را با ۲۱ درصد افزایش در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۸۰ به ۲۱۷ میلیون تن) برسانیم.

-ظرفیت کانتینری بنادر تجاری را با افزایش ۲۰ درصدی در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴,۵۸ به ۵/۵ میلیون TEU) برسانیم.

-ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی را با افزایش ۳۵ درصدی در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۴ به ۱۹ میلیون نفر) برسانیم.

-بالغ بر ۲۷ هزار میلیارد ریال برای توسعه زیرساخت‌های بنادر از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی سرمایه‌گذاری شد.

-از ابتدای انقلاب اسلامی تا سال ۱۳۹۲ جمعاً ۹۸۰ میلیون دلار برای تجهیزات بنادر کشور سرمایه‌گذاری شده است و این رقم در چهار سال اخیر ۸۵۰ میلیون دلار می‌شود که بخشی از تجهیزات خریداری وارد کشور شده است. یعنی متوسط سالانه ۳۰ میلیون دلار به حدود ۲۰۰ میلیون دلار افزایش داشته است.

### در نتیجه چه شد؟

-میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر تجاری کشور از ۱۳۹ میلیون تن در سال ۱۳۹۲ به ۱۴۵ میلیون تن در سال ۱۳۹۵ افزایش یافته است، به میزان ۴/۵ درصد رشد.

-ترانزیت کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ با ۲۵۰ درصد افزایش نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ از ۱/۳ به ۴/۶ میلیون تن رسیده است.

-صادرات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۳۷ به ۴۹ میلیون تن) افزایش یافته است معادل ۳۲/۴ درصد.

-واردات کالای غیرنفتی از بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۴۵ به ۳۳ میلیون تن) به میزان ۲۶/۷ درصد کاهش داشته است.

-میزان صادرات کشور در طی دو سال متوالی گذشته از واردات کشور فزونی گرفته است و نکته مهم‌تر این است که میزان افزایش کانتینر بیشتر از رشد واردات بوده است و این به مفهوم رشد واردات کالای واسطه و سرمایه‌ای و این تغییر ترکیب واردات به نفع ایجاد کار و ارزش افزوده در کشور است.

-جابه‌جایی مسافر دریایی از بنادر مسافری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ از ۱۱/۵ به ۱۷/۵ میلیون نفر و معادل ۵۲/۶ درصد افزایش داشته است، افزایش ۵/۵ درصدی در تعداد شناورهای تجاری متردد به بنادر تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۸۸۱۸ به ۹۳۰۱ فروند) روبه‌رو بوده ایم.

این دستاوردها نمی‌توانست حاصل شود مگر در سایه رفع تحریم‌ها و توجه به نیروی انسانی و مشاورین و پیمانکاران داخلی در همراهی، تعامل و مشارکت با دانش و تجربه جهانی است.



عملکرد چشم‌گیر سازمان بنادر و دریانوردی در دوران پسابرجام

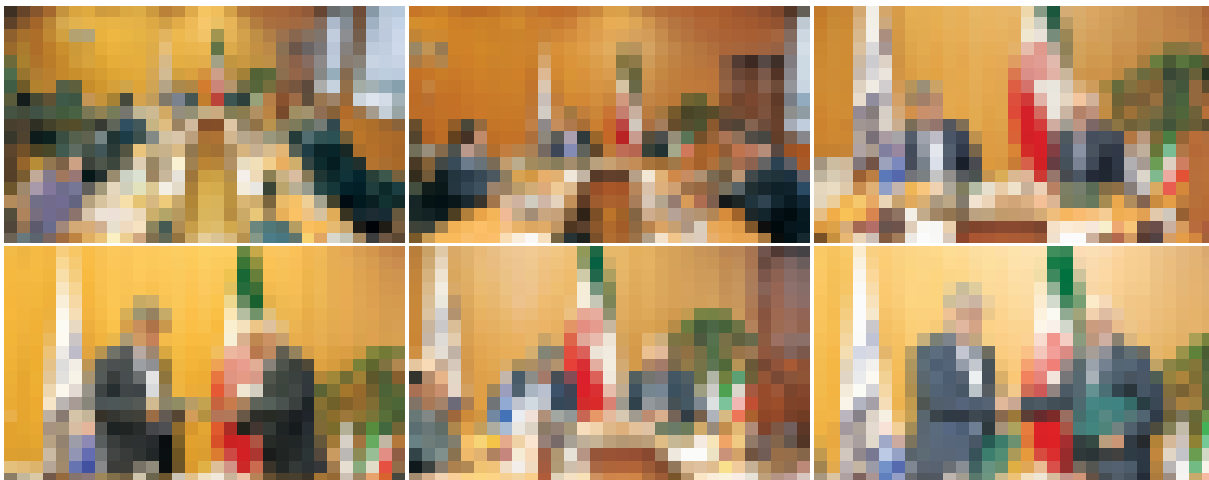
## رفع تمام آثار تحریم در بندر و دریا

### ماتوانستیم

حمل و نقل دریایی و بنادر یکی از حوزه‌های اقتصادی کشور بود که به دلیل آثار تحریم‌های ظالمانه آسیب جدی دید. در اولین گام‌ها دو شرکت بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نفتکش تحت تحریم قرار گرفتند و امکان استفاده از پرچم ایران و نام شرکت خود را برای فعالیت و ورود به بنادر دنیا از دست دادند. همچنین بیمه کشتی و گواهی رده‌بندی که به‌عنوان سند تأیید فنی و ایمنی کشتی‌ها است و توسط موسسات رده‌بندی بزرگ دنیا صادر می‌شود در تحریم قرار گرفتند و در نتیجه موضوع بیمه و شرایط دریافت بار در بازار جهانی را از دست دادند. افرادی که در سال‌های تحریم از بنادر ایران بازدید داشته‌اند تعداد زیادی از کشتی‌های ایرانی را که در لنگرگاه‌ها متوقف بودن مشاهده می‌کردند. در شرایطی که کشتی‌های خارجی بنادر ایرانی را اشغال کرده و کالای ایرانی را حمل می‌کردند. برخی از خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا نیز به‌جای این که کالای ایرانی را مستقیم به بنادر ما حمل کنند آن‌ها را به بنادر رقیب ما در منطقه می‌بردند و کالای ایرانی با تخلیه و بارگیری مضاعف و با کشتی‌های کوچک‌تر به بنادر ایرانی حمل می‌شد برای رفع مشکل البته اقدامات زیادی صورت گرفت تا روند تجارت بین‌المللی کالا و اقتصاد کشور دچار مشکل نشود. آن‌چه مسلم است این است که این وضعیت هزینه زیادی را بر کشور تحمیل کرد.

### ماتوانستیم

-بعد از برجام تمامی آثار تحریم را در دریا از بین بردیم و



## دانشگاه صنعتی امیرکبیر و سازمان بنادر و دریانوردی تفاهم‌نامه همکاری امضای کردند

تفاهم‌نامه همکاری آموزشی پژوهشی بین سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه صنعتی امیرکبیر با حضور محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و احمد معتمدی رییس دانشگاه صنعتی امیرکبیر امضا شد.

این تفاهم‌نامه با هدف استفاده از توانمندی‌های فنی و علمی و در راستای گسترش همکاری‌های مشترک در زمینه انجام فعالیت‌های تحقیقاتی، پژوهشی و آموزشی و مشاوره‌ای به امضای طرفین رسید که ایجاد و تقویت زمینه‌های همکاری‌های مشترک و تبادل اطلاعات و تجربیات و بهره‌مندی از توانایی‌های علمی، آموزشی و اطلاع‌رسانی میان دانشگاه و سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌های لجستیک، مدیریت پروژه و مدیریت مالی از جمله اهداف مهم این تفاهم‌نامه قلمداد می‌شود.

### تاکید بر گسترش رشته‌های دریایی در دانشگاه‌ها

محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مراسم امضای تفاهم‌نامه همکاری با دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: «سازمان بنادر و دریانوردی که نقش محوری در اقتصاد کشور دارد، برای همکاری‌های آموزشی با دانشگاه‌ها اهمیت ویژه‌ای قائل است. هم‌اکنون ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از طریق بنادر انجام می‌شود و این نقش محوری اهمیت ارتباط ما با دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی را برای ارتقای سطح علمی سازمان بیش از گذشته آشکار می‌کند.» سعیدنژاد ادامه داد: «سازمان بنادر در شرایط کاملاً رقابتی قرار دارد و فعالیت‌های تجاری این سازمان کاملاً رقابتی است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که باید تلاش کنیم در رقابت با سایر بنادر، بندر ایرانی انتخاب تاجر و حمل‌کننده کالا باشد، گفت: «در دوره تحریم به دلیل مشکلات عمده‌ای که وجود داشت بخشی از بارهای ایران در بنادر منطقه تخلیه می‌شد و بعد با کشتی‌های کوچک‌تر به بنادر ایران باز می‌گشت. بر همین اساس کشور در دوره تحریم ۷۰۰ دلار به ازای هر کانتینر هزینه اضافی پرداخت می‌کرد و علاوه بر آن بار از مسیر طولانی تری وارد کشور می‌شد.»

سعیدنژاد با تاکید بر رفع بسیاری از مشکلات در دوره پس‌اجرام، افزود: «سازمان بنادر با رویکرد رقابتی تصمیم دارد که برای ارتقای سیستم و فرآیندها و همچنین ارتقای آموزش نیروهای انسانی گام بردارد.» به گفته او، تاکنون با هدف ارتقای موقعیت علمی و فنی سازمان با ۱۴ دانشگاه تفاهم‌نامه همکاری منعقد شده است که منجر به اجرای پست‌های آموزشی زیادی شد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به این که سازمان بنادر از پایان نامه‌هایی که به موضوع دریا مربوط می‌شود حمایت مالی خواهد کرد، بیان کرد: «ما در سازمان جهانی دریانوردی یکی از سازمان‌های مؤثر و فعال هستیم که یکی از برنامه آن همکاری با دانشگاه در حوزه مطالعاتی و استفاده از نیروهای پویا و جویای علم است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر را یکی از مراکز اصلی توسعه علم در ایران خواند و گفت: «همکاری با این دانشگاه برای سازمان بنادر فرصت است.»

سعیدنژاد همچنین با اشاره به توسعه دریامحور که از توصیه‌های مقام معظم رهبری است، گفت: «متأسفانه موضوع توسعه دریایی مورد غفلت قرار گرفته است و سالیان طولانی دانشگاه‌های ما از دریاهای دور بوده‌اند و رشته‌های مهندسی دریایی وجود نداشته است. اما در سال‌های اخیر و با تمهیدات دولت در خصوص توسعه دریا محور رشته‌های زیادی در حوزه مهندسی دریا، ساحل و بندر به دانشگاه‌های ما بازگشته است.»

او در پایان گفت: «تاکید ما بر گسترش و تحصیل دانشجویان در رشته‌های دریایی در دانشگاه‌های کشور است.»

### برای همکاری با سازمان بنادر آمادگی کامل داریم

در این مراسم رییس دانشگاه امیرکبیر اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی سازمانی استراتژیک است که در حوزه تجارت و حمل و نقل فعالیت می‌کند و به خاطر ارتباط با دنیا باید استانداردهای بین‌المللی را رعایت کند که در حال حاضر این استانداردها رعایت می‌شود و به‌روزرسانی آن در دستور کار است.» احمد معتمدی افزود: «دانشگاه امیرکبیر از نظر آموزشی و پژوهشی در حوزه بین‌المللی آمادگی کامل دارد، با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری کند.» او ادامه داد: «با دانشگاه دلف هلند در زمینه دکترای انرژی همکاری خود را آغاز کرده‌ایم.»

رییس دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: «۷۴ تفاهم‌نامه داریم که تعدادی از آن‌ها به سمت قرارداد پیش‌رفته‌اند و عملیاتی کردن آن را ادامه می‌دهیم؛ این قراردادها عمدتاً در دوره دکترای دو مدرک است.»

معتمدی در پایان گفت: «وزارت علوم همکاری کرده است که دوره‌های بین‌المللی ما با روال سریع‌تر انجام شود.»

## بازتاب

روابط عمومی بندر بوشهر:

محمد شکیبی نسب معاون امور دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به اعزام شناور سار ۳ برای انجام عملیات گفت: «در پی اعلام خرابی موتور یک شناور به مرکز هماهنگی که از بندر بوشهر برای صید در حال حرکت بود، بلافاصله هماهنگی های لازم انجام شد و شناور سار ۳ (SAR 3) از بندر بوشهر به منطقه اعزام شد. در نهایت این شناور پس از یک کش شدن در اسکله صیادی جلالی بندر بوشهر مستقر شد.»

روابط عمومی بندر نوشهر:

سیاوش رجبی، معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از انتخاب بندر نوشهر به عنوان بندر الگو در بین بنادر شمالی کشور به منظور اجرای پروژه سامانه منابع انسانی بر مبنای BPM خبر داد و گفت: «در این راستا اولین جلسه تعیین فرآیندهای جاری منابع انسانی با حضور مسئولان و کارشناسان اداره کل توسعه منابع انسانی و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی و نمایندگان بنادر نوشهر، انزلی و امیرآباد به میزبانی بندر نوشهر برگزار شد.»

روابط عمومی بندر انزلی:

حسین چراغی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان بایان این که فاز طراحی برنامه توسعه بندر چمخاله به پایان رسیده است افزود: «بعد از پایان مراحل قانونی و حقوقی با انتخاب پیمانکار و سرمایه گذار بخش خصوصی وارد فاز عملیاتی خواهیم شد.»

روابط عمومی بندر انزلی:

حسین چراغی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان از احداث نخستین و بزرگ ترین مجتمع گردشگری دریایی شمال کشور در بندر انزلی خبر داد و گفت: «مجتمع مذکور با مشارکت بخش خصوصی در بندر انزلی احداث می شود. گردشگری ساحلی، رفت و آمد قایق های کوچک به منظور گردشگری و ارتباط با سواحل کشورهای حاشیه دریای خزر، از دیگر اهداف پروژه مارینا است.»



## استفاده از رویه های بتنی در باراندازهای کانتینری بنادر تجاری ضروری است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «بیش از ۱۶۴ هکتار از محوطه و باراندازهای چهار بندر تجاری کشور بتنی است و در رویکرد جدید، استفاده از رویه های بتنی برای باراندازهای کانتینری بنادر بسیار ضروری است.»

محمد سعید نژاد در دومین کنفرانس ملی رویه های بتنی در مرکز تحقیقات، راه و مسکن و شهرسازی افزود: «بر اساس چینش شش کانتینر در محوطه بندری بهترین رویه برای این باراندازها، استفاده از رویه های بتنی است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: «تاکنون برای ۱۲۰ هکتار از فازهای یک و دو بندر شهید رجایی، ۳۳ هکتار طرح توسعه بندر شهید بهشتی، چهار هکتار از باراندازهای کانتینری بندر شهید کلاتری و هفت هکتار از محوطه اسکله های ۲ و هفت بندر خرمشهر از روسازی بتنی استفاده شده است.»

او گفت: «قرارداد تدوین دستورالعمل طراحی، اجرا، نگهداری و روسازی بنادر کشور با مرکز تحقیقات، راه و مسکن و شهرسازی امضا شده و با وجود عقد قرارداد با پژوهشکده حمل و نقل و تدوین آن، این دستورالعمل تاکنون به چاپ نرسیده و ضرورت دارد در اسرع وقت نسبت به چاپ آن اقدام شود.»

سعید نژاد اضافه کرد: «ظرفیت بنادر ایران اکنون به بیش از ۲۱۰ میلیون تن در سال افزایش یافته و ساخت بنادر نسل دوم و سوم نیز در دستور کار قرار دارد، زیرا در نسل سوم بنادر مراحل نهایی تولید کالا در این بنادر سرمایه گذاری می شود تا از در هزینه های حمل و نقل و صادرات آن به بازارهای هدف صرفه جویی شود.»

سعید نژاد ضمن یادآوری اجرای توسعه فاز ۳ بندر شهید رجایی، افزود: «۹ شرکت بزرگ دنیا برای انجام سرمایه گذاری در این فاز وارد عمل شده اند و سازمان بنادر از هرگونه سرمایه گذاری در ۱۱ بندر تجاری کشور (سه بندر در شمال و هشت بندر در جنوب) حمایت می کند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضرورت مزیت های توسعه دریا محور را خاطرنشان ساخت و گفت: «بنادر کشور به مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد تبدیل شده اند، بنابراین حجم سرمایه گذاری در این بنادر رشد چشمگیری داشته و بندر شهید رجایی با ۲۵۰۰ هکتار، بندر امام خمینی (ره) با ۱۴۰۰ هکتار بندر امیرآباد با ۱۱۰۰ هکتار محوطه آماده سرمایه گذاری است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی پیرامون اجرایی شدن برجرام، اظهار داشت: «اجرایی شدن برجرام و لغو تحریم های ظالمانه، زمینه آن را فراهم کرد که اکنون تردد ۱۸ خط کشتیرانی طبق برنامه به بنادر ایران انجام می شود و در دولت تدبیر و امید سیاست توسعه دریا محور به ویژه در سواحل مکران بسیار مورد توجه قرار دارد.»

او گفت: «هنگام تحریم های ظالمانه تمام بنادر و شرکت های کشتیرانی ایران، بیمه کشتی ها و موسسه های رده بندی مشکلات زیادی پیدا کردند و اکنون با لغو تحریم ها و اجرایی شدن برجرام تمام تحریم های دریایی از بین رفته و هزینه های حمل مستقیم کالا برای هر کانتینر که بیش از ۷۰۰ دلار بود، برای صاحبان کالا کمتر شده است.»



## استقبال از نقش آفرینی شرکت‌های دانش بنیان در بندر شهیدرجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: «شرکت‌های دانش بنیان می‌توانند با حضور در بخش‌های مختلف بندر شهیدرجایی، نقش آفرینی موثری در پیشرفت آن داشته باشند.»

اله مراد عقیفی پور در نشست مشترک با مسئولان دانشگاه پیام نور استان هرمزگان که در بندر شهیدرجایی برگزار شد، به ظرفیت‌های علمی و فنی سازمان بنادر اشاره کرد و اظهار داشت: «ایران یک کشور دریایی است و با تلاش‌های صورت گرفته توسط این سازمان و انعقاد تفاهم‌نامه با وزارت آموزش و پرورش، امسال مباحث دریایی در کتاب‌های درسی سطوح مختلف تحصیلات گنجانده شد.»

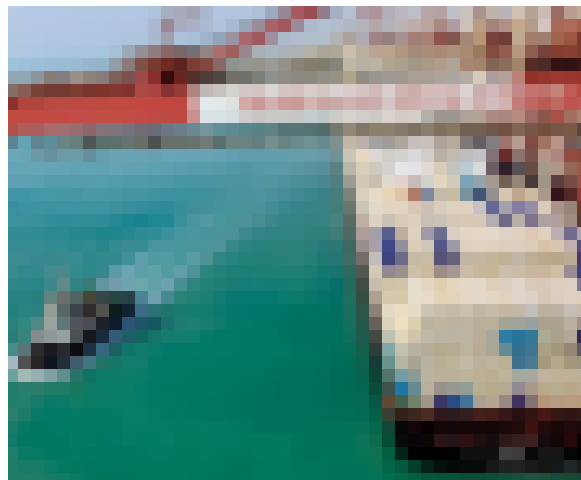
او افزود: «همچنین در زمینه دوره‌های آموزشی کوتاه مدت هم بر اساس استانداردهای بین‌المللی، دستورالعمل‌هایی تدوین شده که آزمون‌های شایستگی بر مبنای آن انجام می‌شود.»

عقیفی پور با اشاره به فعالیت حدود ۱۴ هزار نفر در مجتمع بندری شهیدرجایی، خاطرنشان کرد: «بخش عمده این افراد در حوزه‌های عملیاتی و بخش دیگری نیز در حوزه مدیریتی و ستادی فعالیت می‌کنند که هر بخش نیازهای آموزشی خاص خود را دارند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان حمایت سازمان بنادر از ایجاد هنرستان‌های دریایی را یادآور شد و در ادامه با بیان این که در بندر شهیدرجایی نیروهای انسانی تحصیل کرده و توانمندی وجود دارد، افزود: «برای پشتیبانی از دانشگاه‌ها در بحث تأمین اساتید، بهره‌مندی از فضاهای آزمایشگاهی، همکاری برای حمایت از پایان‌نامه‌های دانشجویی و دوره‌های کارورزی آمادگی وجود دارد.» او تأکید کرد: «شرکت‌های دانش بنیان می‌توانند با حضور در بخش‌های مختلف بندر شهیدرجایی و حوزه‌های دریایی، نقش آفرینی موثری در پیشرفت آن باتکیه بر دانش بومی و متخصصان داخلی داشته باشند.»

دکتر عبدالکریم قائدی سرپرست دانشگاه پیام نور استان هرمزگان نیز طی اظهاراتی از برنامه‌های این دانشگاه برای همکاری و تعامل بیشتر با صنایع دریایی استان سخن گفت.

او به تشریح ظرفیت‌ها و توانمندی‌های استان هرمزگان در حوزه دریایی پرداخت و با اشاره به برنامه‌های دانشگاه پیام نور برای حضور بیشتر در این بخش گفت: «دانشگاه‌های نسل سوم در جوار صنایع استقرار می‌یابند تا ارتباط تنگاتنگی بین آن‌ها شکل بگیرد و حلقه‌های مفقوده بین این دو بخش مرتفع شود.»



## رونق عملیات کانتینری در بندر شهیدرجایی در ماه نخست سال ۹۶

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی از افزایش ۶۱ درصدی حجم جابه‌جایی کانتینر در بزرگترین بندر تجاری کشور طی نخستین ماه سال جاری خبر داد.

اله مراد عقیفی پور با اشاره گزارشی از عملکرد یک ماهه بندر شهیدرجایی در فروردین ماه سال ۹۶، اظهار داشت: «طی این مدت، در مجموع شش میلیون و ۲۳۵ هزار و ۸۵۳ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر شهیدرجایی تخلیه و بارگیری شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد شش درصدی داشته است.»

او افزود: «سه‌م عمده عملیات صورت گرفته در این بندر با رقم چهار میلیون و ۲۵۷ هزار و ۱۲۹ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی که رشد ۲۴ درصدی در این بخش را شاهد بودیم و یک میلیون و ۹۷۸ هزار و ۷۲۴ تن فرآورده‌های نفتی نیز تخلیه و بارگیری شد.»

عقیفی پور در ادامه میزان صادرات کالاهای غیرنفتی در بزرگترین بندر تجاری ایران را دو میلیون و ۴۲۰ هزار و ۱۳۰ تن عنوان کرد و گفت: «این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته افزایش یک درصدی داشته است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از ترانزیت بالغ بر ۵۱۹ هزار تن کالای غیرنفتی در فروردین ماه سال جاری و رشد ۴۰ درصدی این بخش از فعالیت‌های بندری سخن به میان آورد و گفت: «در این مدت، کابوتاژ یک هزار و ۷۹۲ تن و همچنین واردات ۸۶۵ هزار و ۲۷۸ تن از این گونه کالاهای بندر شهیدرجایی به ثبت رسید.»

عقیفی پور اضافه کرد: «طی مدت یاد شده و در راستای تبدیل بندر شهیدرجایی به یک بندر کانونی، ۲۷۳ هزار و ۶۶۲ تن کالای غیرنفتی نیز از طریق خطوط کشتیرانی فیدری به بنادر دیگر کشور ترانشیپ شد که نسبت به سال گذشته رشد ۲۷۳ درصدی را شاهد بودیم.»

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: «از ابتدای سال جاری تا کنون، ۵۶۵ هزار و ۹۳۱ تن فرآورده‌های نفتی به خارج از کشور صادر، یک میلیون و ۱۶۷ هزار و ۷۸۸ تن از این گونه کالاهای کابوتاژ و بالغ بر ۲۴۵ هزار تن نیز از طریق این بندر وارد شد.»

این مقام مسئول از تخلیه و بارگیری ۲۱۷ هزار و ۸۷۹ TEU کانتینر در بزرگترین بندر کانتینری کشور سخن به میان آورد و خاطرنشان کرد: «این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد چشمگیر ۶۱ درصدی داشته است.»

او اضافه کرد: «حجم عملیات صورت گرفته در این مدت به ترتیب شامل ۱۴۹ هزار و ۴۴۴ TEU کانتینر پور و ۶۸ هزار و ۴۳۵ TEU کانتینر خالی بوده است.»

عقیفی پور در پایان به پهلوگیری ۲۹۵ فرزند انواع شناور طی ماه نخست سال ۹۶ اشاره کرد و گفت: «۲۵۴ فرزند از این شناورها، بالای هزار تن و ۴۱ فرزند نیز زیر هزار تن وزن داشته است.»



## بازتاب

روابط عمومی بندر چابهار:

در راستای موافقت نامه امضا شده بین کشور هند و ایران برای توسعه فاز یک بندر شهید بهشتی با اعتبارات ۱۵۰ میلیون دلار و ۸۵ میلیون دلار برای تأمین تجهیزات، هیاتی بلند پایه از مقامات اگزیم بانک و یو کو بانک متشکل از قائم مقام مدیر عامل، رئیس کل اگزیم بانک و مدیر کل یو کو بانک هند و نماینده دریایی سفارت هند در تهران از فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی بازدید کردند. در این بازدید ساروج خانتیا قائم مقام مدیر عامل اگزیم بانک گفت: «خوشبختانه پیشرفت بسیار خوبی در فاز اول طرح توسعه انجام شده و چابهار پتانسیل های خوبی برای سرمایه گذاری دارد.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

محمد مهدی بنچاری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به برگزاری همایش کارآفرینی «استارت آپ گرایند» در اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «همایش یاد شده با هدف تقویت جامعه کارآفرینان موجود در سطح استان بوشهر و همچنین ایجاد ارتباط میان آن ها برگزار شد. بهره گیری و انتقال اثربخش تجربیات برخی از صاحبان کسب و کارهای موفق از دیگر محورهای برگزاری آن بود.»

روابط عمومی بندر آبادان:

رضا سفاری مدیر بنادر و دریانوردی آبادان با اعلام خبر انهدام نوشیدنی های تاریخ مصرف گذشته در این بندر عنوان کرد: «یکسری از نوشیدنی هایی که در انبارهای بندر آبادان به دلیل گذشتن تاریخ مصرف دپوشده بود به منظور سلامت هم وطنان عزیز و در نظر گرفتن بهداشت و سلامت افراد جامعه، با استناد ماده ۱۴ قانون مواد خوراکی، آشامیدنی، آرایشی و بهداشتی مصوب تیرماه سال ۱۳۴۶ و بند ۱ ماده ۸۸ آیین نامه اجرائی قانون امور گمرکی کالاهای معدومی از طریق این بندر و با هماهنگی گمرک آبادان و ادارات ذی ربط شهرستان منهدم شدند.»



## مجتمع بندری امام خمینی (ره)؛ نماد همدلی و وفاق کارفرمایان و کارگران

مقارن با نیمه شعبان؛ ولادت با سعادت منجی عالم بشریت حضرت امام زمان (عج) و به منظور تقدیر از نیروهای تلاشگر جامعه بندری امام خمینی (ره)، طی آیینی با حضور مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، از کارگران و کارفرمایان نمونه شرکت های فعال در مجتمع بندری امام خمینی (ره) با اهدای لوح سپاس تقدیر شد.

در جریان این آیین که با حضور فرماندار شهرستان ماهشهر، امام جمعه و بخشدار شهر بندر امام خمینی (ره) و جمعی از مدیران شرکت های فعال در این مجتمع بندری برگزار شد، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی سخنانی در تجلیل و قدردانی از کارگران و کارفرمایان، بیانگر اهمیت نقش و حضور هر دوی آن ها به مثابه دو عامل مهم در رونق و توسعه اقتصادی شد.

سعد الله عبداللهی با اشاره به ظرفیت های ایجاد شده در این مجتمع بزرگ بندری به واسطه حضور و فعالیت سرمایه گذاران متعدد از نقاط مختلف کشور اظهار داشت: «امروزه این مجتمع بندری با گستره وسیع حضور سرمایه گذاران، به کانون بزرگ فعالیت های بازرگانی مبدل شده و موجب رونق چرخش اقتصادی و ایجاد فرصت های اشتغال شده و امیدوارم که رفته رفته با ادامه این روند، این بندر به یکی از قطب های بزرگ بازرگانی و اقتصادی و نماد همدلی و همراهی کارفرمایان و کارگران در سطح کشور مبدل شود.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با تأکید بر لزوم همدلی، انسجام و وفاق بین کارفرمایان و کارگران برای تداوم و رونق فعالیت های اقتصادی اظهار داشت: «در صورتی که اختلافی بین کارگر و کارفرما رخ بدهد، قانون بین آن ها حاکم است و مرجع رسیدگی کننده نیز اداره کار و خدمات اشتغال این منطقه ویژه اقتصادی است و طرفین نیز می باید به این مرجع قانونی احترام بگذارند و از بروز تداخل در وظایف این مرجع پرهیز کنند.»

در این مراسم معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به وظایف و تکالیف کارگران و کارفرمایان در قبال یکدیگر و لزوم رعایت الزامات قانونی و مقررات وضع شده در این خصوص بیان داشت: «لازمه مطالبه حقوق خود، عمل تمام و کمال به تکالیف است.»

سید علی سیاوش در ادامه ضمن برشمردن الزامات قانونی که هر یک از کارفرمایان در قبال کارگران می باید رعایت کنند، بیان داشت: «مبنای معرفی کارفرمای نمونه فعال در این مجتمع بندری، عمل به تکالیف قانونی و رعایت شایسته این مقررات است.»

در ادامه این مراسم از کارگران و کارفرمایان نمونه بخش های مختلف مجتمع بندری، با اهدای لوح سپاس تجلیل به عمل آمد.



## بازدید هیات چینی از مجتمع بندری خرمشهر

بندر به ثبت رسیده است که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۸۴ درصدی را نشان می‌دهد.

عادل دریس اظهار داشت: «طی این مدت تخلیه و بارگیری ۹۷ هزار و ۴۱۷ تن کالا در بندر خرمشهر به انجام رسیده که این میزان نسبت به مدت مشابه سال گذشته از رشد ۲۰ درصدی برخوردار است.»

به گفته او در این بازه زمانی ۵۷ هزار و ۱۷۵ تن کالا از بندر خرمشهر به کشور کویت بارگیری شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۸۷ درصدی داشته است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه داد: «عمده بار صادراتی به کشور کویت را مصالح ساختمانی، مواد معدنی و مواد غذایی تشکیل می‌دهد.»

دریس میزان تردد مسافر از طریق پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس بندر خرمشهر از ابتدای سال جاری تاکنون را ۲۰۷ هزار و ۲۲۸ نفر عنوان کرد.

او همچنین میزان واردات خودرو به بندر خرمشهر طی این مدت را یک هزار و ۳۴۰ دستگاه اعلام کرد و گفت: «این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۹ درصدی را نشان می‌دهد.»

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر اضافه کرد: «در این محدوده زمانی تردد هفت هزار دستگاه وسیله نقلیه سنگین و ۲۷۲ فروند شناور در بندر خرمشهر به ثبت رسیده است.»

یک هیات چینی متشکل از مسئولان شرکت‌های معتبر نفتی، کشتیرانی و حمل و نقل از بخش‌های مختلف مجتمع بندری خرمشهر بازدید کردند. این هیات با هدف توسعه روابط تجاری و بازدید از ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های بندر خرمشهر به این بندر سفر کردند.

محوطه‌ها، ترمینال‌ها، تجهیزات و شرکت تاسیسات دریایی؛ بخش خصوصی مستقر در مجتمع بندری خرمشهر از جمله مکان‌هایی بود که مورد بازدید این هیات سرمایه‌گذار خارجی قرار گرفت.

در ادامه نشست مشترکی میان مدیران بندر خرمشهر و هیات چینی برگزار شد و طرفین در خصوص ظرفیت‌های کشتیرانی و لجستیکی مجتمع بندری خرمشهر به بحث و تبادل نظر پرداختند.

در این نشست مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گزارشی از آخرین وضعیت بندر خرمشهر و همچنین فرصت‌های سرمایه‌گذاری در این بندر به هیات چینی ارائه کرد.

در ادامه چند تن از اعضای هیات مدیره این شرکت‌های چینی دیدگاه‌ها و نظرات خود را در زمینه امکان گسترش فعالیت‌های لجستیکی و زنجیره تامین با بندر خرمشهر بیان کردند.

### رشد عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون بیش از هفت هزار و ۹۵۳ TEU عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در این

## بازتاب

مانا:

خط کانتینری OOCL هنگ کنگ طی مراسم نام‌گذاری، سومین شناور بزرگ کانتینری جهان بعد از Madrid Maersk و MOL Triumph را با ظرفیت ۲۱ هزار و ۴۱۳ TEU و ساخت کشتی‌سازی صنایع سنگین سامسونگ (SHI) کره جنوبی معرفی کرد. مدیر خط کانتینری OOCL گفت: «بسیار خرسندیم که برای اولین بار فرصت ساخت شناوری با ظرفیت ۲۱ هزار TEU برای خط کانتینری OOCL فراهم آمد. شناور جدید بین شناورهای کانتینر بر غول پیکر در اقیانوس خوش خواهد درخشید.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):  
علی عسکری، معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به ضرورت گسترش خدمات دولت الکترونیک در راستای تحقق اهداف اسناد بالادستی، راه‌اندازی بایگانی الکترونیکی پرونده‌های دریانوردان خوزستان را یکی از گام‌های موثر تأمین رضایت بیشتر دریانوردان خوزستان برشمرد و افزود: «در پی اجرای این طرح، دسترسی به سوابق دریانوردان آسان و بدون اتلاف وقت شده و موجبات تسریع فرآیند خدمات اداری مربوط به اسناد دریانوردان خوزستانی می‌شود.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:  
حبیب اله طالبی معاون دریایی و بندری منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد از برگزاری مانور شبانه اطفاء حریق انبار کالا در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد خبر داد و افزود: «با گزارش مشاهده دود غلیظ در محل یکی از انبارها و احتمال وجود مصدوم، تیم واکنش سریع آتش‌نشانی همراه با یک تیم عملیاتی به محل اعزام شد که پس از بررسی محل و به کارگیری روش‌های صحیح ورود به انبار و اطفای حریق و انتقال مصدوم به بیرون از محل حادثه عملیات امداد و نجات پایان گرفت.»



## برگزاری دوره آموزشی در مجتمع آموزشی کلارآباد

دوره آموزشی «تشریفات ثبت املاک در قانون ثبت و آیین‌نامه اجرایی آن» با حضور مسئولان و کارشناسان حقوقی بنادر سراسر کشور به مدت سه روز در مجتمع آموزشی کلارآباد مازندران برگزار شد. در این دوره آموزشی که توسط دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران برگزار شد، مسئولان و کارشناسان حقوقی و دعاوی سازمان مرکزی بنادر تابعه با تشریفات ثبت املاک در قانون ثبت، آیین‌نامه اجرایی و مفاهیم و موضوعات مرتبط با این قانون آشنا شدند.

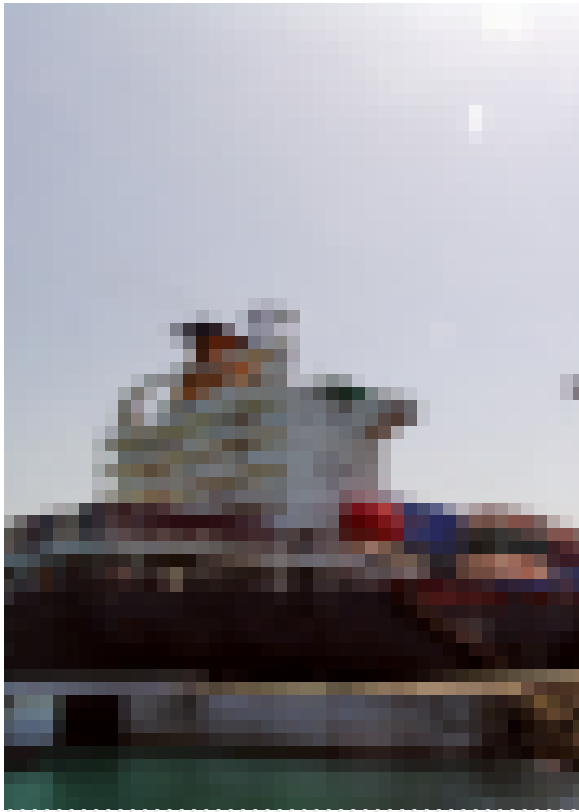
مهندس سیاوش رضوانی روز سه‌شنبه در آیین افتتاحیه این دوره آموزشی با تشریح اقدامات اداره کل در زمینه مقابله با ساخت‌وسازهای غیرمجاز در نوار ساحلی استان گفت: «طی سال‌های اخیر ۲۲۰ پرونده در این زمینه تشکیل شد که تاکنون ۵۱ مورد حکم قلع و قمع سازه‌های غیرمجاز از سوی مراجع قضایی صادر و اجرایی و نسبت به آزادسازی اراضی مورد تجاوز در حریم ساحلی اقدام شد.»

او همچنین با اشاره به اقدامات انجام شده در خصوص تملک اراضی در اختیار بنادر نوشهر و فریدونکنار خاطر نشان کرد: «با تلاش همکاران حقوقی اقدامات لازم برای صدور سند مالکیت برای اراضی مذکور صورت گرفت.»

محمدتقی انزانیپور مدیر کل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این مراسم طی سخنانی اظهار داشت: «برگزاری چنین دوره‌هایی برای آشنایی هرچه بیشتر مسئولان و کارشناسان حقوقی با مسائل روز و مشکلات حقوقی مبتلا به سازمان و بنادر تابعه ضروری است لذا سعی ما بر این است که این دوره‌ها استمرار یابد و در صورت امکان سالی دو بار برگزار شود.»

گفتنی است مسئولان و کارشناسان شرکت کننده در این دوره آموزشی، روز سه‌شنبه ۲۶ اردیبهشت‌ماه از اراضی ساحلی رفع تصرف شده در نوار ساحلی شهرستان نوشهر بازدید کردند.





## افزایش ۱۴۷ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در بندر چابهار

بهر روز آقایی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از افزایش ۱۴۷ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در بندر چابهار خبر داد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان اظهار داشت: «خوشبختانه بندر چابهار در یک ماهه نخست امسال در بخش‌های کانتینری کالاهای غیرنفتی از رشد چشمگیری برخوردار بود به گونه‌ای که در ماه نخست امسال این میزان رشد ۱۴۷ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است.»

او در خصوص جابه‌جایی مسافران دریایی در بندر شهید کلاتری اظهار داشت: «باراه‌اندازی خط مسافری چابهار - مسقط در آذر ماه گذشته، فقط در فروردین ماه امسال، ۱۶۱ مسافر دریایی بین دو کشور جابه‌جا شده‌اند.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در مورد ارائه بسته‌های تسهیلاتی برای صاحبان کالا در بندر چابهار گفت: «ما برای حمایت از صاحبان کالا علاوه بر وجود معافیت، ۱۰ درصد تخفیف سود بازرگانی برای کالاهای وارداتی و پیگیری افزایش تا ۳۰ درصد، تخفیف حمل کانتینر شامل ۳۰ درصد بر عوارض بندری کشتی کانتینر وارد، ۳۰ درصد تخفیف بر هزینه حمل و جابه‌جایی (THC) نسبت به دیگر بنادر ایرانی، اعمال تخفیف پلکانی بر اساس حجم به هزینه THC خطوط لاینر و تخفیف هزینه انبارداری، ۷۵ درصد برای کانتینرهای وارداتی و ۸۷/۵ درصد برای کانتینرهای صادراتی و تخفیف بر کالاهای غیر کانتینری شامل ۳۰ درصد برای جابه‌جایی و انبارداری در مقایسه با دیگر بنادر ایرانی بسته‌های تشویقی در نظر گرفته‌ایم که این امر می‌تواند برای جذب ترافیک کالا و رونق محور شرق کشور موثر باشد.»



## حمل تجهیزات مورد نیاز طرح توسعه پالایشگاه آبادان از طریق مجتمع بندری امام خمینی<sup>(۵)</sup>

هیاتی مرکب از پیمانکاران خارجی طرح توسعه پالایشگاه آبادان برای بررسی و بهره‌گیری از قابلیت‌های مجتمع بندری امام خمینی<sup>(۵)</sup> به لحاظ برخورداری از اسکله‌های مناسب و تجهیزات پیشرفته تخلیه و بارگیری، از این بندر بازدید کردند. معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به فعالیت صنایع بزرگ نفتی و غیرنفتی در نزدیکی این مجتمع بزرگ بندری، بیان داشت: «این همجواری موجب شده تا همواره مجتمع بندری امام خمینی<sup>(۵)</sup> به عنوان یکی از مبادی مهم صادرات و واردات مرتبط با این صنایع بزرگ مطرح باشد.» گرایلو در ادامه افزود: «تقویت همکاری‌ها با صنایع همجوار به عنوان فرصت‌های بازرگانی، باعث افزایش ترافیک دریایی و عملیات بندری می‌شود و این بندر با برخورداری از امکانات و تجهیزات روزآمد و توانمند، نیازهای این صنایع را در حوزه حمل و نقل دریایی پاسخ داده است.»

او، سفر هیات‌های بازرگانی و سرمایه‌گذاری متعدد به این مجتمع بزرگ بندری به منظور آشنایی بیشتر با قابلیت‌ها و مزیت‌های آن را بیانگر اهمیت نقش و جایگاه این مجتمع بندری برشمرده و افزود: «در همین راستا هیاتی مرکب از شرکت‌های کشتیرانی، حمل و نقل کالا و طرف قرارداد پیمانکار طرح توسعه پالایشگاه آبادان به منظور بررسی بیشتر توانمندی این مجتمع بندری در انجام پشتیبانی عملیات تخلیه و بارگیری محمولات مورد نیاز این پروژه، با مسئولان عملیات بندر امام خمینی<sup>(۵)</sup> دیدار و گفتگو کردند.»

معاون دریایی و بندری خاطر نشان ساخت: «این هیات بازرگانی در دیدار خود، ضمن بازدید از بخش‌های مختلف عملیاتی مجتمع بندری امام خمینی<sup>(۵)</sup> با کارشناسان این اداره کل در خصوص راه‌های همکاری بیشتر و بهره‌مندی از مزیت‌های تخلیه و بارگیری محمولات وارداتی گفتگو کردند.»

یادآور می‌شود مجتمع بندری امام خمینی<sup>(۵)</sup> در مجاورت مجتمع‌های بزرگ صنعتی و بازرگانی، با برخورداری از ۴۰ پست اسکله با ظرفیت پذیرش مناسب و تجهیزات پیشرفته و روزآمد، موفق شده است رکوردهای کم سابقه‌ای در شاخص‌های مختلف تخلیه و بارگیری انواع کالا کسب کند.

## بازتاب

روابط عمومی سازمان بنادر:

به منظور توسعه و تقویت روابط مشترک با کشورهای معتبر و صاحب صنعت دریایی و هیات بلند پایه آلمانی به ریاست خانم «آنه یاکوبز اشلایت هوف» مدیر دپارتمان صنایع دریایی وزارت اقتصاد و انرژی آلمان، نشست مشترکی را با جلیل اسلامی معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، معاون امور دریایی و مدیران کل سایر حوزه‌های فنی و مهندسی، امور بندری و دریایی سازمان برگزار شد. در این نشست تخصصی، توضیحاتی در خصوص نحوه مشارکت و همکاری دو کشور در زمینه ارائه خدمات مشاوره و فروش تجهیزات بندری و دریایی ارائه شد.

روابط عمومی بندر خرمشهر:

مهران میدری، سرپرست امور دریایی و بندری بندر خرمشهر از صادرات بیش از ۴۵ هزار و ۳۴۲ تن محموله کلینکر از بندر خرمشهر به بندر ام‌القصر عراق خبر داد و گفت: «این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته از رشد ۱۱۳ درصدی برخوردار است. بارگیری این محموله توسط یک هزار و ۹۳۱ دستگاه کامیون به صورت حمل یک سره به ۹ فروند بارج صورت گرفت و سپس از بندر خرمشهر به مقصد بندر ام‌القصر کشور عراق صادر شد.»

روابط عمومی بندر باهنر:

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری ۵۱۳ TEU کانتینر طی فروردین ماه سال ۹۶ و همچنین رونق چشمگیر آن در این بندر خبر داد و گفت: «از آغاز سال تا ابتدای اردیبهشت ماه سال جاری، بیش از ۷۷ هزار و ۵۶۰ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد که از این میزان ۴۱ هزار و ۱۸۲ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۳۶ هزار و ۳۷۷ هزار تن به محموله‌های نفتی اختصاص داشته است.»

مارین نیوز:

اله مراد عقیفی پور مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از اجرای از یک پروژه فناورانه در بندر شهید رجایی خبر داد و گفت: «برای نخستین بار در کشور، ترانسیتینر هوشمند توسط متخصصان ایرانی طراحی و راه اندازی شد. در این پروژه با تکیه بر دانش بومی و توان نیروهای متخصص فارغ التحصیل دانشگاه‌های تراز اول ایران همچون صنعتی شریف، امیرکبیر و خواجه نصیر، سیستم DC ترانسیتینر فرسوده سامسونگ شش با طراحی جدید به سیستم AC تبدیل شد.»



## توجه به اجرای واقعی و روح اصل ۴۴ قانون اساسی در دولت دوازدهم

در جلسه مشترک بین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی که در مشهد انجام گرفت، رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته خواستار توجه به اجرای واقعی و روح اصل ۴۴ قانون اساسی در دولت دوازدهم شد.

مسعود پیل‌مه در حاشیه دیدار با انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی در مشهد گفت: «دولت باید با قدرت نسبت به واگذاری اقتصاد به بخش خصوصی پیشگام باشد و بدون تردید با کوتاه شدن دست خصولتی‌ها می‌توان به رقابت سالم در اقتصاد امیدوار بود.»

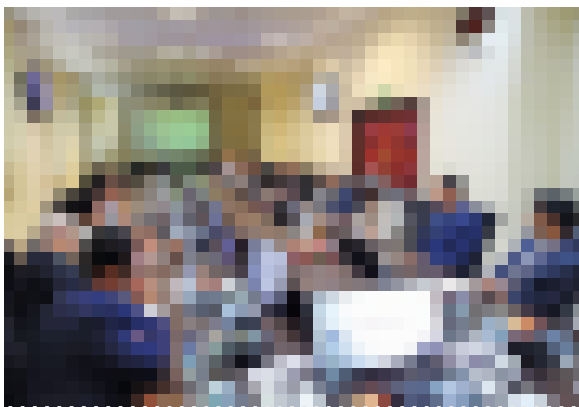
پیل‌مه افزود: «حمل و نقل دریایی نیز از مهمترین بخش‌هایی است که دولت صرفاً باید نظارت و برنامه‌ریزی کند و بخش عمده‌ای از آن باید به بخش خصوصی واگذار شود.»

رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته یادآور شد، اصل آزاد شدن رقابت اولین اصلی است که باید آن توجه کرد چرا که به طور قطع با رقابتی شدن اقتصاد، فرصت سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذاران به وجود خواهد آمد.

پیل‌مه افزود: «سرمایه‌گذاران خارجی نیز به واسطه همین اصل و رعایت قانون در کشور انگیزه ورود پیدا خواهند کرد.»

او در خصوص طرح (تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر به مالکان کانتینر) گفت: «با اجماع بین انجمن‌هایی مانند انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته توافق‌های برد-برد صنفی تقویت می‌شود.»

همچنین او با اشاره به این که منافع صنفی با مشارکت صنوف حرفه‌ای محقق می‌شود یادآور شدند تلاش می‌کنیم تا با همبستگی با انجمن‌های همکار در عرصه حمل و نقل موجب پیشبرد اهداف صنفی این صنعت شویم.



## نشست مشترک صاحبان کالا و مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر

با هدف ارتباط موثر و تعامل بیشتر با صاحبان کالا، نشست مشترکی با حضور مسئولان اتاق بازرگانی استان بوشهر و ایران، فعالان اتاق بازرگانی و صادرات استان بوشهر برگزار شد.

در این نشست، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گزارشی کاملی از عملکرد اداره کل در ارتباط با صادرات و برنامه‌های مرتبط در توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری ارائه کرد.

محمد مهدی بنچاری، مشارکت بیشتر بخش خصوصی را لازمه فعال شدن بخش صادرات دانست و از آمادگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر برای حمایت از صادرکنندگان کالا در بنادر استان خبر داد.

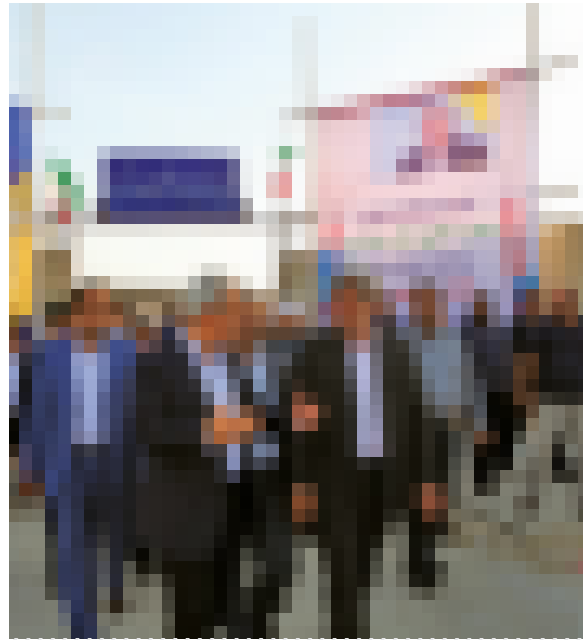
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «اجرای پروژه پایانه صادرات مواد معدنی استان بوشهر از جمله پروژه‌های مدنظر اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در راستای توسعه صادرات استان است که با تدابیر پیش بینی شده از سال گذشته زمینه اجرای آن فراهم شده است.»

بنچاری با اشاره به طول ۵۰۰ متری اسکله پایانه صادراتی مواد معدنی بوشهر، بیان کرد: «این پایانه شامل دو پست اسکله برای شناورهای کوچک و دو پست اسکله برای شناورهای بزرگ است.»

محمد مهدی بنچاری افزود: «اجرای این پروژه و روند احداث آن وضعیت مطلوبی دارد. بر اساس برنامه زمان‌بندی مقرر شده این پروژه در نیمه نخست سال آینده مورد بهره‌برداری قرار گیرد. میزان سرمایه‌گذاری برای اجرای پایانه صادراتی مواد معدنی بندر بوشهر ۱۹۰ میلیارد ریال است که از طریق جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی صورت پذیرفته است.»

در این نشست همچنین، صاحبان کالا و تجار نیز به ارائه مسایل و مشکلات در زمینه ترخیص کالا پرداختند.

بندر بوشهر از بنادر قدیمی و تاریخی ایران به‌شمار می‌رود و دارای قدمت تاریخی و درخشان و سابقه پنج هزار ساله است.



## هدف گذاری ۱۲۰ هزار تنی برای بندر جدید تجاری ریگ

عملیات اجرایی بندر جدید تجاری ریگ (شهرستان گناوه) با حضور استاندار بوشهر و نماینده مردم بوشهر، گناوه و دیلم در مجلس شورای اسلامی آغاز شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر ضمن اشاره به اقدامات گذشته انجام شده در بندر ریگ توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، گفت: «طرح بندر جدید تجاری در زمینی به مساحت ۴۳ هکتار احداث خواهد شد و طبق برآوردهای انجام شده به اعتباری حدود ۱۸۰ میلیارد ریال نیاز است که از طریق منابع استانی و مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی تأمین می‌شود.»

محمد مهدی بنچاری افزود: «فاز اول این طرح شامل اسکله، بارانداز، انبار، جاده دسترسی و ساختمان‌های اداری است.»

او گفت: «ظرفیت کنونی تخلیه و بارگیری بر اساس اجرایی شدن این طرح ۳۵ هزار تن است که با طرح توسعه به ۱۲۰ هزار تن می‌رسد.»

همچنین استاندار بوشهر در این آیین با بیان این که بندر ریگ با توجه به سابقه تاریخی آن به‌ویژه در امر تجارت باید به جایگاه و شهرتی که دارد، برسد گفت: «به این منظور برنامه و طرح‌هایی مهم برای رونق و توسعه این بندر در دستور کار قرار گرفته است.»

مصطفی سالاری افزود: «ساماندهی امور بندری و کالای همراه ملوان و احداث جاده این بندر به گناوه از عمده برنامه‌هایی است که در این زمینه قدم‌های خوبی برداشته شده است.»

او اضافه کرد: «به منظور ساماندهی کالای همراه ملوان رایزنی و پیگیری‌های فراوانی با تعدادی از وزیران دولت انجام شده تا این موضوع از ریشه حل و قانونمند شود و به یک وضعیت پایدار برسد. با نظر مثبتی که آن‌ها داشتند به نتایج خوبی دست یافته‌ایم.»

بخشدار ریگ گفت: «این بندر با سابقه تاریخی در امر تجارت از لحاظ زیرساخت‌ها با مشکلات عدیده‌ای مواجه بود که با اجرایی شدن طرح جدید تجاری این بندر تحول شگرفی پدید خواهد آمد.»

مسعود شیرافکن افزود: «تحول در حوزه تجارت این بندر در اولویت‌های کاری قرار گرفت که با درایت و تدبیر دولت، استاندار و مدیران استانی گام‌های خوبی برای این مهم انجام شده است که با اتمام آن شکوه و عظمت تاریخی گذشته آن که معرف و زیانده بوده برگردانده خواهد شد.»

بندر ریگ از بنادر قدیمی استان بوشهر، از توابع شهرستان گناوه است که شغل عمده مردم آن به دریا وابسته است.

## بازتاب

روابط عمومی بندر چابهار:

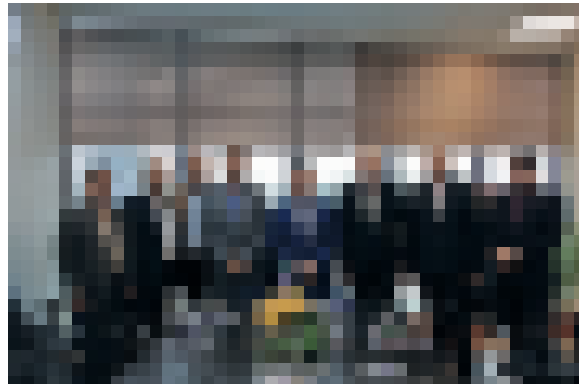
اولین کشتی کانتینری با ۳۰۰ TEU کانتینر حامل برنج وارداتی توسط بخش خصوصی به صورت مستقیم از بندر کاندلا هندوستان در بندر شهید کلانتری چابهار پهلو گرفت. سیدحسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در این باره افزود: «طی پیگیری‌های متعدد با خطوط کشتیرانی و صاحبان کالا در چند ماه اخیر خوشبختانه شاهد ورود اولین کشتی با ۳۰۰ TEU کانتینر حامل کالای بخش خصوصی در بندر شهید کلانتری چابهار هستیم.» ابراهیمی گفت: «این تبادل مستقیم کالا از بندر کاندلا به بندر چابهار علاوه بر صرفه‌جویی ارزی ۷۵۰ دلاری در هر کانتینر ۴۰ فوتی، یک روز کاهش زمان فرآیند حمل کالا برای صاحبان کالا دارد.» معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان تصریح کرد: «هزینه حمل دریایی هر کانتینر ۴۰ فوت از هند به بندر چابهار مبلغ حدود ۵۰ دلار است که این میزان هزینه، عامل گرایش تجار به این بندر مهم اقیانوسی کشور است.»

هفت‌دریا:

بهمن حروفی ابراهیمی معاون فنی و برنامه‌ریزی صندوق توسعه صنایع دریایی با اعلام این که واحدهای شناورسازی و متقاضیان صنعت ساخت شناور می‌توانند وام دریافت کنند گفت: «واحدهای شناورسازی که برای دریافت تسهیلات در هر یک از بخش‌های مربوطه به بانک‌های عامل معرفی می‌شوند می‌توانند از تسهیلات یارانه سود، به‌منظور کاهش سود بانکی خود استفاده کنند.»

تین‌نیوز:

در گزارش جدید شرکت INTTRA که با عنوان «طرح ۲۰۳۲: چگونه تکنولوژی کشتیرانی کانتینری اقیانوس پیما را تغییر می‌دهد؟» منتشر شده، آمده است که سرعت ابداعات در بخش فناوری در حال شتاب گرفتن به دنبال راهکارهایی جدید و کارآمد برای بهینه‌سازی فضای کسب‌وکار است. در هفته اخیر، مرسک تانکر یکی از بزرگ‌ترین مجموعه‌های گروه مرسی اعلام کرد که به‌عنوان بخشی از تصمیمات تجاری شرکت به دیجیتالی کردن ادامه می‌دهد. این شرکت بخش دیجیتالی خود را برای بهره‌وری بیشتر از فرصت‌های تجاری ادامه می‌دهد تا همچنان نقش کلیدی خود را ایفا کند.



## امضاء قرارداد احداث مخازن نگهداری روغن خوراکی توسط بخش خصوصی

پس از کسب رتبه بندر امیرآباد به‌عنوان نخستین بندر سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه سرمایه‌گذاری، جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی در سال ۹۶ با امضاء قرارداد احداث مخازن نگهداری روغن خوراکی به مبلغ ۶۲ میلیارد ریال در این بندر آغاز شد.

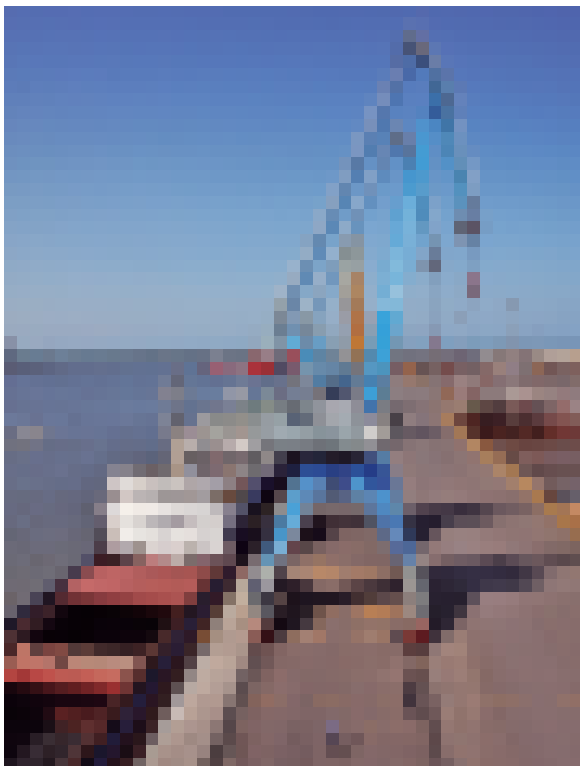
مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در آیین امضاء این قرارداد سرمایه‌گذاری گفت: «منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در سال ۱۳۹۵ با وجود بنادر بزرگی همچون شهیدرجایی و امام خمینی (ره) توانست حائز رتبه برتر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور شود که نشان از عزم جدی مجموعه مدیریتی بندر امیرآباد در جذب سرمایه‌گذار و ادامه این موفقیت در سال ۹۶ است.» علی خدمتگزار با بیان این که روند رو به رشد بندر امیرآباد به سرعت در حال انجام است افزود: «در آینده نزدیک، این بندر به بندری شاخص در واردات و به‌ویژه در صادرات کالا تبدیل خواهد شد.»

اوا افتتاح فاز دوم بندر امیرآباد توسط رئیس جمهور را نقطه عطفی برای این بندر دانست که سبب شد بندر امیرآباد به‌عنوان بندری نام‌آشنا در کشور تثبیت شود. خدمتگزار با اشاره به این که سرمایه‌گذاری‌های انجام شده و احداث سیلوهای نگهداری غلات، روغن خوراکی و دیگر کالاها، فعالیت اسکله روزریلی را تا چند سال آینده تضمین خواهد کرد یادآور شد جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی، صاحبان کالا و اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام از اولویت‌های بندر امیرآباد در سال جاری است.

علی خدمتگزار در بیان ویژگی‌های مخازن جدید نگهداری روغن خوراکی گفت: «این مخازن در زمینی به مساحت تقریبی ۱۱ هزار مترمربع با ظرفیت ۱۰ هزار تن است که با بهره‌برداری آن در یک سال آینده، مجموع ظرفیت سیلوهای نگهداری روغن خوراکی در بندر امیرآباد به بیش از ۲۰ هزار تن خواهد رسید.»

احداث کارخانه تصفیه، تولید و بسته‌بندی روغن خوراکی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان فاز توسعه‌ای این طرح، در آینده نزدیک پیش‌بینی شده است.





## صنایع تبدیلی در بنادر نیاز نوین تجارت جهانی است

حسین چراغی در پی اعلام نیاز به ایجاد صنایع تبدیلی و تولیدی و همچنین نگاه ملی به توسعه، جلوگیری از خام فروشی و ایجاد ارزش افزوده به مواد اولیه برای صادرات، را گام نهادن بنادر کشور به نسل سوم دانست.

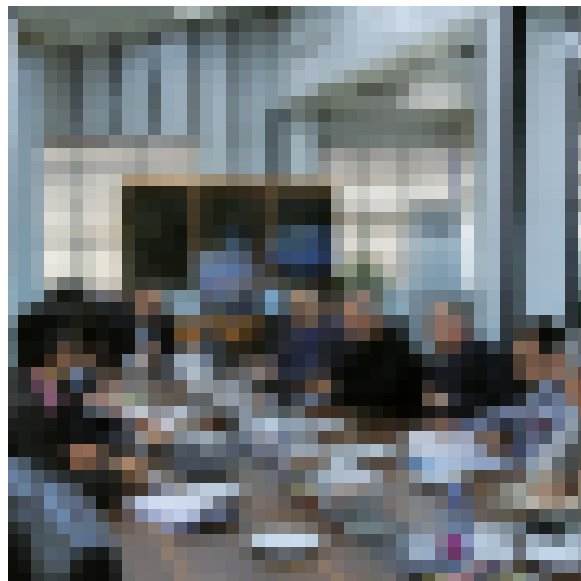
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: «با پیشرفت روند جهانی شدن اقتصاد، بنادر به عنوان کانون تجارت و تولید، نقش اساسی در توسعه اقتصادی و اجتماعی پیدا کرده‌اند، این نقش حاصل از جمعیت پتانسیل‌های موجود در بنادر است. آهنگ سرعت عرضه و تقاضا در بازار و هم‌افزایی اقتصادی و تجاری و زنجیره‌های تأمین و بسیاری موارد دیگر، می‌تواند نقش بنادر گیلان را در توسعه اقتصادی و اجتماعی در سطح ملی و منطقه‌ای پررنگ‌تر کند.»

او در ادامه با اشاره به این که افزایش تبادلات تجاری در حوزه دریای خزر علاوه بر همکاری ملی، نیازمند همکاری منطقه‌ای است اظهار کرد: «در حال حاضر بنادر گیلان با توسعه زیرساخت‌ها و کاهش هزینه تمام شده کالا برای بازرگانان، با کاهش زمان حمل و نقل و حفظ کیفیت محصول، بستر مناسبی را برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ایجاد کرده است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان تصریح کرد: «بسیاری از صنایع تمایل دارند در بنادر گیلان سرمایه‌گذاری کنند و نگاه این اداره کل به این صنایع، درون‌زا بودن و رشد صادرات است. ایجاد این گونه صنایع با توجه به تولیدی بودن، ظرفیت مناسبی برای اشتغال در استان گیلان ایجاد می‌کند. از این روی یکی از مهم‌ترین چشم‌اندازهای آتی این اداره کل، توسعه پسرکرانه‌های تولید محور است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان در این خصوص ادامه داد: «اما با بررسی نیازهای روز بازار منطقه، در حال همگام کردن طرح‌های توسعه‌ای در حال اجرای بنادر گیلان با نیازهای تجاری منطقه هستیم.»

او در پایان افزود: «این اداره کل در نظر دارد با توسعه زیرساخت‌ها و گسترش محدوده عملکردی خود با بسته‌های جدید عملیاتی، اعم از ساخت مارینا و مجتمع ساخت و تعمیرات شناورهای دریایی با رویکردی جدید، اشتغال و تولید بر محور اقتصاد مقاومتی و با تکیه به نیروهای متخصص، جوان و انقلابی، الگویی عملی تجارت اسلامی در منطقه شود.»



## پروژه یک میلیون مترمکعب لایروبی بنادر گیلان به بخش خصوصی واگذار شد

حسین چراغی از نهایی شدن و امضای قرارداد لایروبی با بخش خصوصی در حوضچه بنادر انزلی و آستارا خبر داد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اشاره به این که این قرارداد طی مناقصه عمومی در بین پنج شرکت فعال در این عرصه با حجم یک میلیون مترمکعب صورت پذیرفته است افزود: «شرکت دریابندر طی مراحل قانونی و حقوقی برای اجرای این قرارداد برنده مناقصه شد.»

او افزود: «از ویژگی‌های این قرارداد استفاده از تجهیزات هاپر ساکشن برای اولین بار توسط بخش خصوصی در بنادر شمال کشور است. مدت زمان اجرای این قرارداد دو سال و مبلغ قرارداد بیش از پانزده میلیارد تومان است، محدوده اجرایی این قرارداد در بندر انزلی شامل حوضچه جدید و قدیم و همچنین محدوده حوضچه بندر آستارا است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بیان کرد: «تجهیزات مورد استفاده در این قرارداد لایروب هاپر با ظرفیت هزار مترمکعب، لایروب کاتر با ظرفیت دو بیست مترمکعب در ساعت، بیل مکانیکی بازو بلند با گراپ شش مترمکعب، بارچ شناور و بارچ مخزن دار به تعداد هر کدام یک فروند با ظرفیت ۵۰۰ مترمکعب است.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این که اجرای این قرارداد برای تسهیل تردد شناورهای تجاری به بنادر انزلی و آستارا است: «پس از لایروبی شرایط، جهت تردد و پهلوگیری بزرگ‌ترین کشتی‌های تجاری در دریای خزر مهیامی شود.»

او تصریح کرد: «با توجه به سال تولید و اشتغال، با اجرای این پروژه یک ظرفیت جدید در زمینه ایجاد فرصت‌های شغلی در صنعت دریایی استان فراهم می‌شود به طوری که تعداد ۴۰ نفر اشتغال مستقیم و تعداد ۱۰۰ نفر اشتغال غیرمستقیم ایجاد می‌شود.»

این مقام مسئول ابراز امیدواری کرد: «امید است در سالی که از طرف مقام معظم رهبری مژین به نام سال تولید و اشتغال شده است پروژه‌هایی از این دست در ایجاد اشتغال پایدار برای جوانان منطقه مهیا شوند.»

چراغی در پایان مطرح کرد: «با بهبود وضعیت بنادر آستارا و انزلی، افزایش تردد شناورهای تجاری و تبادلات تجاری از طریق بنادر استان و دستیابی به اهداف اقتصادی مقاومتی محقق می‌شود.»

## بازتاب

هفت دریا:

خانم کورلواسکا مشاور وزیر انرژی لهستان در جلسه مشترک اعضای اتاق بازرگانی اهواز و صاحبان چند شرکت خصوصی لهستان از آمادگی شرکت های خصوصی این کشور برای سرمایه گذاری در بخش کشتیرانی و صنایع دریایی خوزستان خبر داد و گفت: «شرکت های لهستانی آماده هستند در بنادر، صنایع دریایی استان و طرح های ساحل سازی خوزستان مشارکت کنند. شرکت های لهستانی تجربه خوبی در اجرای طرح های بندری و صنایع دریایی و کشتیرانی دارند و مایل هستند قراردادهایی با شرکت های ایرانی منعقد کنند.»

مانا:

به نقل از لویز لیست، ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان بر اساس حجم جابه جایی کانتینری خود در سال ۲۰۱۶ در حالی اعلام شدند که ۱۰ جایگاه نخست را کشورهای آسیایی به خود اختصاص دادند. بر اساس این گزارش، بنادر شانگهای، سنگاپور و شنزن بدون تغییر در مقایسه با سال ۲۰۱۵ میلادی در رده اول تا سوم جدول برترین های کانتینری ایستادند و بندر نینگبو با صعود در پله چهارم قرار گرفت. همچنین بین ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان نام بندر شهید رجایی در رده ۸۷ جدول به چشم می خورد.

آنا:

جلیل مختار، نماینده آبادان و اروندکنار در مجلس شورای اسلامی از اعطای مجوز واردات پنج میلیون دلار از طریق بندر و گمرک اروندکنار در قبال همین مقدار صادرات خبر داد و گفت: «بر اساس این مجوز بازرگانان و تجار می توانند به ازای پنج میلیون دلار صادرات، پنج میلیون دلار واردات کالا از این بندر داشته باشند. تا پیش از این هیچ گونه واردات کالا از این بندر صورت نمی گرفت.»



## افزایش چشمگیر عملیات کانتینری در بندر شهید باهنر

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری ۵۱۳ TEU کانتینر در فروردین ماه سال ۹۶ و همچنین رونق چشمگیر آن در این بندر خبر داد.

محمد محسنی با تشریح گزارش عملکرد یک ماهه اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر و بنادر تابعه آن اظهار داشت: «از آغاز سال تا ابتدای اردیبهشت ماه جاری، بیش از ۷۷ هزار و ۵۶۰ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد که از این میزان ۴۱ هزار و ۱۸۳ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۳۶ هزار و ۳۷۷ تن به محموله های نفتی اختصاص داشته است.»

او خاطر نشان کرد: «طی مدت مذکور، بیش از ۲۸ هزار و ۸۷۴ تن کالاهای غیرنفتی و ۳۳۴ تن کالای نفتی از بندر شهید باهنر، صادر و پنج هزار و ۸۱۰ تن کالای غیرنفتی وارد این بندر شد.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از ترانزیت بیش از چهار هزار تن کالا از طریق این بندر خبر داد و افزود: «در مدت یاد شده، کابوتاژ یک هزار و ۸۸۴ تن کالا به انجام رسید که افزایش ۱۷۱ درصدی در این زمینه به ثبت رسیده است.»

محسنی از تخلیه و بارگیری ۵۱۳ TEU کانتینر در این بندر در یک ماهه نخست امسال سخن به میان آورد و با اشاره به رونق چشمگیر این بخش از فعالیت های بندری، گفت: «این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته (۱۸ TEU کانتینر) افزایش دو هزار و ۷۵۰ درصدی داشته است.» او افزود: «۱۸ فروند شناور در بندر شهید باهنر و بنادر تابعه آن پهلو گرفتند که ۳۸ فروند بالای هزار تن و ۱۴۲ فروند زیر هزار تن ظرفیت داشته اند.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر در پایان با اعلام آمار مسافری، اظهار داشت: «طی یک ماه نخست سال جاری، ترابری ۴۶۴ هزار و ۱۵۱ نفر مسافر از طریق بنادر شهید باهنر، شهید حقانی و هرمز که تحت مدیریت این اداره است، صورت گرفت.»

سازمان بنادر میزبان متخصصان سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران

## الزامات و پیش‌نیازهای مذاکرات سرمایه‌گذاری خارجی

به روش‌های مختلف سرمایه‌گذاری که خود طیف گسترده‌ای دارد، آگاهی داشته باشیم. «جمالی در این نشست گفت: «وقتی مذاکره می‌کنیم باید بدانیم که مذاکره با مخاصمه و یا جنگ متفاوت است و در بهترین حالت پنجاه-پنجاه است. نمی‌توانیم بگوییم جایی قراردادی تنظیم کردیم و ۱۰۰ درصد پیروز شدیم. مذاکره، تعامل هر دو طرف برای تحقق یک هدف مشترک است. در مذاکره، صفر و یکی نمی‌تواند باشد. در مذاکره نیاز به استراتژی و تاکتیک و نوع مذاکره داریم.»

جمالی با اشاره به مذاکره آسانسوری گفت: «از لحظه ورود به آسانسور یک ساختمان ۲۰ طبقه تا خروج باید مقدمه و مواردی که حین مذاکره است را بگوییم و در پایان پاسخ خود را بگیریم. کلیه مراحل که برای متقاعد کردن فرد می‌خواهیم انجام بدهیم انجام شود.»

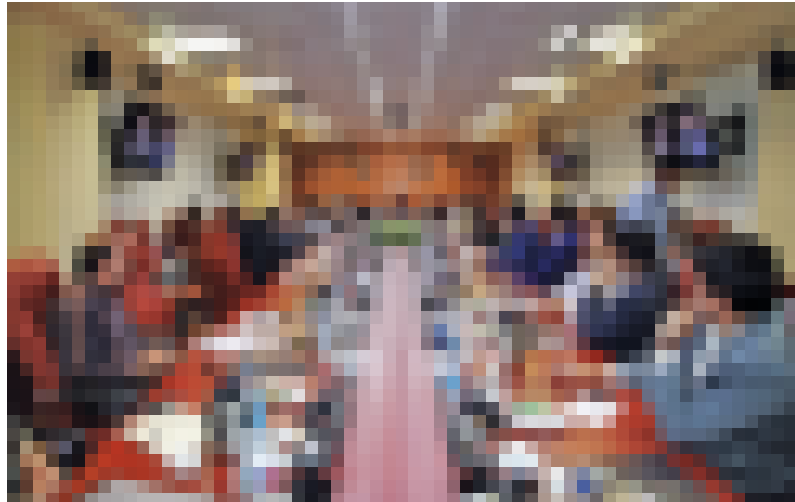
او با بیان این که برای متقاعد کردن فرد، مذاکره کننده نیاز به مواد اولیه دارد گفت: «پس اگر قرارداد بین المللی را بخواهیم تنظیم بکنیم به دلیل تفاوت‌های فرهنگی زیادی که هست باید آگاهی ما برای مذاکره زیاد باشد. در مذاکره باید دو موضوع را از هم جدا کنیم، دو موضوع محتوا و شکل در مذاکره باید از هم جدا باشد. گاهی یک ویژگی در قرارداد می‌تواند همه چیز را به هم بزند، نحوه تنظیم قرارداد بسیار اهمیت دارد و از کوچک‌ترین موضوع نباید غافل شویم. باید همه صفحات را بررسی کنیم و به بار محتوایی کلمات دارد فکر کنیم.»

او با بیان این که سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی متداول‌ترین و مرسوم‌ترین نوع قرارداد است گفت: «همه قراردادهای نمونه دارند. می‌توانید نمونه‌ها را ببینید. به خصوص در FDI (سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی) که عمدتاً یک قرارداد اصلی داریم و مابقی فرعی هستند.»

جمالی همچنین گفت: «قراردادهای تکنولوژی یا قراردادهای دانش فنی بسیار مهم هستند. این قراردادهای حوزه فعالیت سازمان بنادر در دنیا هم بسیار مرسوم است»

او ادامه داد: «باید بدانیم نحوه پرداخت حق و حقوقی که برای پرداخت کننده در نظر گرفته شده چگونه است و مبنای آن چیست؟ ما در ایران مبنای آن که این موارد را خوب تعریف کرده باشد نداریم، آیا بر اساس فروش خالص، سود ناخالص و... است؟ آن را چگونه پرداخت می‌کنیم... امتیاز را بر چه اساس می‌دهند و مبنای اصلی بر چه اساسی است؟ ما از این ماده در ایران دچار ضرر و زیان می‌شویم.»

جمالی در پایان افزود: «در تنظیم قراردادها توجه به کل فرایند لازم است تنظیم قرارداد نقطه‌ای از کل فرایند است.»



تنوع باعث می‌شود نتوانیم نسخه واحدی برای همه فعالیت‌ها در نظر بگیریم.»

او با اشاره به این که چه مبنایی در سازمان برای تنظیم قرارداد نیاز داریم، ادامه داد: «اول این که آگاهی از قوانین و مقررات عمومی کشور مهم‌ترین قانون برنامه ششم توسعه است و جایگاهی که سرمایه‌گذاری در آن دیده شده است، نیازمند آن است که بسترهای قانونی را بدانند. دوم قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذارهای خارجی است که با عنوان FIPPA (قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی) معروف است کسی که می‌خواهد مذاکره کند حتماً باید به آن اشراف کامل داشته باشد و در کنار آن با قوانین مرتبط با BIT (معاهدات سرمایه‌گذاری دوجانبه) هم آشنایی داشته باشد.»

جمالی گفت: «یکی از مشکلات این است که افرادی که در سطح بین‌المللی مذاکره می‌کنند به قوانین این حوزه اشراف ندارند. زمانی می‌توانیم مشکلات را حل کنیم که طیف گسترده‌ای از بدانیم و اگر سرمایه‌گذار به دلایلی روشی را انتخاب نکرد بتوانیم ترکیبی از این روش‌ها و یا روش دیگری را استفاده کنیم. ما وقتی نسبت به یک روش آگاهی پیدا می‌کنیم و فقط روی آن روش می‌خواهیم کار کنیم، مشکل همین است اگر ترکیبی از این‌ها را انجام بدهیم بهترین روش است.»

مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری خارجی افزود: «وقتی مزایا و معایب روش‌ها را بدانیم، آن وقت به راحتی می‌توانیم در سرمایه‌گذاری مذاکره کنیم. لازمه این که مذاکره کننده خوبی باشیم این است که از همه روش‌ها آگاهی داشته باشیم و دارای ظرفیت دانشی نسبت به همه روش‌ها باشیم.»

جمالی با بیان این که در هنگام انعقاد قرارداد، مذاکره اساس کار است ادامه داد: «باید نسبت به مقررات کلی کشور در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی، قانون خاص سرمایه‌گذاری خارجی و قواعد مربوط

در راستای برگزاری دوره‌های تخصصی سرمایه‌گذاری از سوی معاونت امور بندری و مناطق ویژه، صبح روز یکشنبه هفدهم اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۶ نشست تخصصی سرمایه‌گذاری سازمان بنادر با عنوان «نحوه تنظیم قراردادهای بین‌المللی و قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی (FIPPA)»، با حضور جلیل اسلامی معاون امور بندری سازمان، مجتبی خوش‌نیت مدیرکل مناطق ویژه بندری و سرمایه‌گذاری، احمد جمالی مدیرکل دفتر سرمایه‌گذاری خارجی سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های فنی و اقتصادی ایران، مسئولان و کارشناسان حقوقی، مالی، فنی و مهندسی، سرمایه‌گذاری و همچنین دریایی ستاد و بنادر تابعه در محل سالن کنفرانس طبقه دوازدهم سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در این نشست تخصصی، جمالی و همکارانشان به بیان پارامترهای موثر در تنظیم قراردادهای بین‌المللی و مفاد قانون حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری خارجی (FIPPA) پرداختند.

جلیل اسلامی در این دوره آموزشی ضمن تأکید بر اهمیت کالبدشکافی مباحث قراردادی و حقوقی در نحوه برخورد با سرمایه‌گذاران خارجی، بر تداوم این دوره‌ها به صورت آموزشی و پژوهشی با تمرکز بر نحوه تدوین مشارکت موافقت‌نامه‌های بین‌المللی در موضوعات بندری و دریایی اشاره کرد و بحث توافقت‌نامه بین شرکای خارجی و داخلی را بحثی پراهمیت دانست.

## تنظیم قراردادهای بین‌المللی در حوزه بنادر و کشتیرانی

احمد جمالی با اشاره به این که تنظیم قراردادهای بین‌المللی در حوزه فعالیت سازمان بنادر و دریانوردی بسیار متفاوت است گفت: «کارهای تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های رادر برمی‌گیرد و این



بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز و پتروشیمی

## نمایش توانمندی‌های داخلی و توان فنی شرکت‌های ایرانی

”

وزیر نفت:  
بر اساس برنامه  
ششم توسعه باید  
۴۰ میلیارد دلار در  
صنعت پتروشیمی  
سرمایه‌گذاری  
شود.

بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز و پتروشیمی از تاریخ شانزدهم تا نوزدهم اردیبهشت‌ماه سال جاری در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران میزبان علاقه‌مندان بود. در این نمایشگاه دو هزار و ۵۰۰ شرکت داخلی در قالب یک هزار و ۱۶۰ غرفه شرکت کرده بودند. همچنین در این نمایشگاه یک هزار و ۵۰۰ شرکت از ۳۷ کشور در قالب ۸۱۱ غرفه حضور داشتند. زمینه‌های کاری مشترک بین صنایع نفت و گاز و صنایع مهندسی دریایی به ویژه در فراساحل و همچنین تجهیزات و خدمات عمومی مورد نیاز مشترک بین دو بخش مانند حمل و نقل دریایی، ایمنی، بهداشت، تدارکات تخصصی، تأمین مالی و موارد مشابه از مهم‌ترین موضوعاتی است که می‌تواند به بهبود و ارتقای صنایع و خدمات مورد نیاز بخش دریایی و بندری کشور منجر شود. حضور شرکت‌هایی که زمینه فعالیت مشترک در هر دو صنعت را دارند از موضوعات قابل توجه در بیست و دومین نمایشگاه نفت، گاز و پتروشیمی بود.

### ظرفیت تولید گاز از میدان مشترک پارس جنوبی را دوبرابر کرده‌ایم

وزیر نفت در آیین گشایش این نمایشگاه گفت: «از واردکننده نفت و گاز در سال ۹۲ به صادرکننده این فراورده در سال ۹۵ تبدیل شده‌ایم.»  
زنگنه ادامه داد: «وقتی صحبت از قراردادهای جدید می‌شود به معنای تکیه بر خارجی‌ها است، اما این گونه نیست و بخش اصلی کار در قراردادهای جدید به سازندگان و پیمانکاران ایرانی داده می‌شود.»  
وزیر نفت با بیان این که تا صنعت نفت حرکت نکند، سایر بخش‌ها قادر به کار نیستند، گفت: «بر اساس برنامه ششم توسعه باید ۴۰ میلیارد دلار در صنعت پتروشیمی سرمایه‌گذاری شود.» او با بیان این که در روزهای ابتدای فعالیت دولت







زنگنه با اشاره به این که ظرفیت تولید گاز در میدان پارس جنوبی در این دوره زمانی دو برابر شده است، گفت: «در پایان سال ۱۳۹۱ ظرفیت تولید گاز روزانه ۲۸۵ میلیون مترمکعب بود که این میزان در پایان سال ۱۳۹۵ به ۵۷۵ میلیون مترمکعب در روز رسید.»

زنگنه ادامه داد: «با توجه به ظرفیتی که برای تولید گاز در پارس جنوبی اضافه شد، سهم سوخت مایع در سبد مصرفی نیروگاه‌ها به شدت کاهش یافت و از ۴۳ درصد در سال ۱۳۹۲ به کمی بیش از ۱۰ درصد در سال ۱۳۹۵ رسید.»

او به گاز تحویلی به نیروگاه‌ها اشاره کرد و افزود: «میزان گاز تحویلی به نیروگاه‌ها از ۳۶ میلیارد مترمکعب در سال ۱۳۹۲ به بیش از ۶۲ میلیارد مترمکعب در سال ۱۳۹۵ افزایش یافت.» به گفته زنگنه، ایران از واردکننده نفت گاز در سال ۱۳۹۲ به صادرکننده مهم این فرآورده نفتی در سال ۱۳۹۵ تبدیل شده است و در سال ۱۳۹۵ توانستیم ۵۰ میلیون لیتر نفت کوره صادر کنیم.



### تلاش‌های سنجیده و به هنگامی در حوزه نفت و گاز صورت گرفته است

علی لاریجانی رییس مجلس شورای اسلامی، امروز در آیین

یازدهم که به وزارت نفت آمد پول نبود، قیمت نفت سقوط کرده بود و تحریم‌ها هنوز وجود داشت افزود: «در سه سال ونیم گذشته توانستیم ظرفیت تولید گاز را از میدان مشترک پارس جنوبی دو برابر کنیم و از ۲۸۵ به ۵۷۵ میلیون مترمکعب در روز افزایش دهیم.»

### وقتی که صنعت نفت را تحویل گرفتیم وضعیت نابسامانی حاکم بود

وزیر نفت با یادآوری این که وقتی در میانه سال ۱۳۹۲ وارد وزارت نفت شدم، نه فرد ناآشنایی به نفت بودم و نه در کار در سطح وزارت فرد کم سابقه‌ای بودم، افزود: «اما آن چه در نفت دیدم مرا شگفت زده کرد، وضع آن روز برایم قابل تصور نبود.» او ادامه داد: «به هر حال در آن موقع جریان نابسامانی در صنعت نفت وجود داشت و ما وقت طولانی را صرف کردیم تا روابط را تا حدودی که امکان پذیر است، تنظیم کنیم.»

زنگنه با اشاره به این که در مقطع سال‌های ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۱ بیشترین گشایش‌های مالی برای صنعت نفت ایجاد شده بود، تصریح کرد: «بعید می‌دانم در هیچ دورانی از صنعت نفت، این میزان منابع مالی وارد صنعت نفت شده باشد و به نحوی نا کارآمد هم هزینه شده باشد.»

او ادامه داد: «وقتی ما وارد وزارت نفت شدیم چندان منابع مالی وجود نداشت، از عمر تحریم‌ها کمتر از یکسال گذشته بود و سقوط قیمت نفت هم بر مشکلات ما اضافه کرده بود، اما چاره‌ای جز ادامه کار وجود نداشت و با سرسختی و پیگیری و به اصطلاح قطره چکانی منابع بسیار محدود و همت همه همکاران و مجموعه پیمانکاران و سازندگان توانستیم به لطف خداوند متعال به موفقیت‌های بزرگی دست یابیم.»

### ورود ۱۱ فاز پارس جنوبی به تولید در دولت یازدهم

این عضو کابینه با بیان این که در سه سال و نیم گذشته، ۱۱ فاز جدید پارس جنوبی به بهره‌برداری رسید، افزود: «خود من هم، انتظار وارد مدار تولید شدن این میزان فاز پارس جنوبی را نداشتیم و این لطف خداوند بود.»



وزیر نفت: در سه سال و نیم گذشته توانستیم ظرفیت تولید گاز را از میدان مشترک پارس جنوبی دو برابر کنیم و از ۲۸۵ به ۵۷۵ میلیون مترمکعب در روز افزایش دهیم.



مهم بین‌المللی است چون کسانی که به اقتصاد مقاومتی نگاه عمیقی داشته باشند می‌دانند که صنعت نفت و گاز، صنعت مادر بوده و هر تحولی در این صنعت کشور را متحول می‌کند.»

او با اشاره به این که در برنامه ششم توسعه و بودجه تمرکز روی مسئله صنعت نفت و گاز بوده است، ادامه داد: «به دلیل تأثیرگذاری این صنعت باید از ظرفیت نفت و گاز استفاده کرد تا ظهورات آن را بیشتر دید.»

رئیس مجلس شورای اسلامی افزود: «سیاست‌های کلی در زمینه انرژی مدون و اجرا شده و قابل تغییر نیست و بر اساس آن برنامه ششم توسعه تدوین شده است که از خلال این اسناد می‌توان رویکرد نظام جمهوری اسلامی ایران را مکشوف کرد.»

### ضرورت به‌کارگیری فناوری‌های جدید برای جلوگیری از هدر رفتن منابع

او با بیان این که شرایط امروز ایران برای سرمایه‌گذاری در حوزه نفت و گاز فراهم است، ادامه داد: «نفت، گاز و پتروشیمی مورد توجه تمام بخش‌های نظام جمهوری اسلامی ایران است و سرمایه‌گذاری مناسب در این حوزه باید به‌عنوان اولویت مهم مورد توجه قرار گیرد.»

لاریجانی با تأکید بر این که به‌ازدیداد باز یافت از مناطق موجود باید سرعت داده شود و از هدر رفتن آن جلوگیری شود، یادآور شد: «عقلانی این بوده که در قراردادهایی که امروز بسته می‌شود از تکنولوژی‌های مدرنی استفاده شده که هدر رفتن را کاهش داده و سبب افزایش باز یافت در مخازن شود.» او افزود: «ازدیداد باز یافت جزء توصیه‌هایی بوده که در بررسی‌های مرکز پژوهش‌ها به دولت صورت گرفت است.» رئیس قوه مقننه با بیان این که در دولت یازدهم روی استفاده از مخازن مشترک اهمی جدی صورت گرفت، ادامه داد: «نتایج استفاده از میادین مشترک نفتی در جنوب و غرب کشور توازن مناسبی به وجود آورده است بنابراین نباید در حوزه انرژی مناقشه کرد.»

او با اشاره به این که پتروشیمی یک مزیت مناسب در کشور

گشایش بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی با بیان این که امروز صحبت‌هایی درباره افق هسته‌ای ایالات متحده انجام می‌شود، گفت: «توافق هسته‌ای موضوعی نبود که ایران در آن به سقف مطالبات خود دست بیاید و همان گونه که امروز در مذاکرات دیده می‌شود مناقشات زیادی روی مسئله هسته‌ای وجود دارد و آنچه که امروز حادث شده کف خواسته‌های ایران بوده است.»

رئیس مجلس شورای اسلامی افزود: «دستکاری کردن در توافق هسته‌ای می‌تواند مسایل جدیدی ایجاد کند، البته ایران به تعهدات خود پایبند است که این پایبندی به دلیل روش کار نظام جمهوری اسلامی ایران است.»

لاریجانی با اشاره به ارائه گزارش بیژن نامدار زنگنه وزیر نفت در ابتدای افتتاحیه بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی ادامه داد: «گزارش آقای زنگنه، گزارشی کامل، منظم و امیدوار کننده برای آینده کشور در حوزه صنعت نفت و گاز بود و بنده که اقدامات وزارت نفت را دنبال می‌کنم تلاش‌های سنجیده و به‌هنگامی در این دوره از حوزه نفت و گاز صورت گرفته است و با تمام مشکلاتی که در این بخش وجود داشته از منابع آن به درستی استفاده شده است.»

او یادآور شد: «نکته مهم این است که تشخیص داده شود در چه مسیری قرار داریم و برای توسعه آینده کشور با چه مختصاتی روبه‌رو هستیم.»

لاریجانی با بیان این که یکی از مسائلی که در این متن وجود دارد، شرایط منطقه‌ای است، افزود: «منطقه ما، منطقه مهم نفت و گازی است که شرایط ما روی رفتار کشورهای مختلف تأثیر دارد.»

او خاطر نشان کرد: «تصمیمات استراتژیک در کشور برای ایجاد سلامت و امنیت منطقه با ظرافت‌های خاصی انجام می‌شود و امری تصادفی نیست که ایران در منطقه از امنیت پایداری برخوردار است.»

لاریجانی با بیان این که قابلیت‌های خوبی در حوزه نفت و گاز ظهور پیدا کرده است، افزود: «رویکردی که در وزارت نفت شکل گرفته نزدیکی شرکت‌های داخلی به شرکت‌های



رئیس مجلس شورای اسلامی: نتایج استفاده از میادین مشترک نفتی در جنوب و غرب کشور توازن مناسبی به وجود آورده است بنابراین نباید در حوزه انرژی مناقشه کرد.

گازی روی آب ما بود که به طور کامل فروش رفت.» او تاکید کرد: «به نظر نمی‌رسد که دوباره این رکورد در صادرات تکرار نشود زیرا میعانات گازی ذخیره شده به فروش رسید.»

او گفت: «میزان صادرات نفت ایران در فروردین ماه امسال به روزانه ۲/۵ میلیون بشکه کاهش یافت که به نظر می‌رسد، متوسط صادرات ایران امسال به میانگین روزانه ۲/۷ میلیون بشکه برسد.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت درباره ادعاهای مربوط به تخفیف زیاد ایران برای فروش نفت به دلان نفتی، گفت: «این ادعا صحت ندارد و قیمت گذاری نفت ایران بر اساس شرایط بازار انجام می‌شود که این موضوع به معنای تخفیف یا ارزان فروشی نفت نیست.»

او افزود: «مذاکره با شرکت توتال در خصوص میدان فرزاد B در مراحل نهایی است تا به نتیجه دلخواه برسیم.»

کاردر ادامه داد: «شورای امنیت ملی اطلاع رسانی در حوزه کرسنت را ممنوع اعلام کرده چرا که ممکن است این اطلاعات علیه ایران در داوری استفاده می‌شود، در فرصت مناسب ابعاد قرارداد کرسنت را تشریح می‌کنیم.»

به گفته او، هنوز اطلاعات فنی میدان آرش دقیق نیست، این موضوع در حال بررسی است.

کاردر درباره طلب ایران از فروش نفت در دوران تحریم تصریح کرد: «مطالبات در حال وصول است اما در قسمت‌هایی از آن به مشکل برخورد کرده که باید آرام آرام وصول کنیم و ممکن است در این بین، برخی از طلب‌ها نیاز به مراحل قضایی داشته باشد.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت افزود: «مجوز اوراق مشترک برای بازپرداخت بدهی‌های پیشین شرکت ملی نفت ایران امسال دریافت شده است.»

### تلاش‌های سنجیده و به‌هنگامی در این دوره در حوزه نفت و گاز صورت گرفته است

کاردر گفت: «حدود ۲۰ میلیارد از طلب‌های ما در کشور چین مانده است. پولی که بعد از برجام از درآمدهای فروش نفت حاصل شده بود کامل باز نگشته، شرکت‌های آن‌ها وضعیت خوبی ندارند، اما بعد از برجام فروش‌های نفتی خود را به نوعی ساماندهی کرده‌ایم که به میزان بدهی‌های قبلی اضافه نشده باشد، البته فکر می‌کنیم این موضوع با مذاکره حل شود.»

او ادامه داد: «منابع مالی سنگینی برای نگه داشتن تولید در کشور وجود ندارد، سالانه ۱۰۰ چاه برای نگه داشتن تولید و جلوگیری از افت فشار نفت حفاری می‌شود.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت تصریح کرد: «رکورد صادرات نفت و میعانات گازی ایران با صادرات سه میلیون و ۴۷ هزار بشکه در روز در اسفندماه سال گذشته زده شد، این میزان صادرات پس از پیروزی انقلاب اسلامی بی‌سابقه بوده است و دیگر نمی‌توان آن را تکرار کرد.»

کاردر ادامه داد: «در فروردین، میزان تولید نفت خام و میعانات آن به ۲/۵ بشکه در روز رسیده است و پیش‌بینی می‌شود متوسط، به میزان دو هزار و ۷۰۰ بشکه در روز را طی امسال داشته باشیم.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران با اشاره به تأثیر برجام بر صنعت نفت گفت: «قبل از برجام ۷۵ میلیون مترمکعب میعانات گازی روی آب داشتیم که بعد از آن، این میزان صفر شد. در دوران تحریم بسیاری از تجهیزات را دوبار خریدیم که برخی از آن‌ها کیفیت مطلوب نداشته و هنگامی که ظرفیت تولید بالا می‌رود، لوله‌ها می‌شکنند، این در حالی است

است تصریح کرد: «مناقشات درباره قیمت پتروشیمی وجود دارد که کمیسیون صنایع و انرژی با حضور وزارت نفت باید بسترهای لازم برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پتروشیمی را فراهم کند.»

لاریجانی ادامه داد: «باید با آمایشی که در صنعت پتروشیمی صورت می‌گیرد زمینه حضور علاقه‌مندان بخش خصوصی در این عرصه را فراهم کرد.»

او با اشاره به ظرفیت‌های درونی کشور در حوزه نفت و گاز گفت: «باید به فعال شدن ظرفیت‌های درونی و استفاده از پیمانکاران داخلی کمک کرد. ممکن است در ابتدا نقایصی وجود داشته باشد اما با ورزیدگی جوانان و حمایت بخش خصوصی می‌توان پروژه‌های وزارت نفت را فعال کرد.»

رئیس مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «می‌توان با دریافت تسهیلاتی از صندوق توسعه ملی و منابعی دیگر که در این بخش وجود دارد به حضور بخش خصوصی در عرصه صنعت نفت و گاز کمک کرد.»

او با اشاره به بند (ق) تبصره ۲ بودجه سال ۱۳۹۳ که بعدها در قوانین دیگر در قالب ماده ۱۲ بر آن تاکید شده است گفت: «اجرای این تبصره که در راستای استفاده بهینه از انرژی بوده گشایشی جدی برای بخش‌های مختلف کشور از لحاظ حمایت از تولیدکنندگان داخلی ایجاد می‌کند.»

لاریجانی با اشاره به تصویب لایحه هوای پاک در مجلس بیان کرد: «در این قانون تاکید شده که باید در اتومبیل‌ها و کارخانجات تغییراتی داده شود تا بتوان به استفاده بهینه از انرژی دست یافت، بنابراین در بند (ق) نقش آفرین اصلی وزارت نفت بوده که می‌تواند استفاده انرژی را در کشور بهینه کند.»

رئیس مجلس شورای اسلامی با بیان این که به مسئله زیست‌محیطی باید به عنوان یک مسئله تأثیرگذار در امنیت ملی کشور توجه کرد، افزود: «مجلس از شرکت‌های نوآوری که در بهبود انرژی و استفاده بهینه از آن فعالیت کنند حمایت کرده و تسهیلاتی برای این شرکت‌ها می‌تواند در نظر گرفت و در حال حاضر تمام بخش‌ها برای کمک به سازندگان داخلی معطوف شده است.»



### صادرات بی‌سابقه نفت در اسفندماه گذشته

علی‌کاردر در نشست خبری و در حاشیه نمایشگاه گفت: «میزان صادرات نفت و میعانات گازی ایران در اسفندماه پارسال به رقم بی‌سابقه روزانه سه میلیون و ۴۷ هزار بشکه رسید که در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی بی‌سابقه بود.»

علی‌کاردر مدیرعامل شرکت ملی نفت افزود: «البته بخش عمده‌ای از این افزایش صادرات مربوط به فروش میعانات



مدیرعامل شرکت ملی نفت: میزان صادرات نفت ایران در فروردین ماه امسال به روزانه ۲/۵ میلیون بشکه کاهش یافت که به نظر می‌رسد، متوسط صادرات ایران امسال به میانگین روزانه ۲/۷ میلیون بشکه برسد.

است. امروزه فناوری یکی از مولفه‌های مهم در حوزه قدرت کشورها محسوب می‌شود و ایران به این امر واقف است. «معاون امور مهندسی، پژوهش و فناوری وزارت نفت ادامه داد: «حمایت از ساخت داخل و توسعه فناوری از سوی وزارت نفت با جدیت پیگیری می‌شود.»

او همچنین افزود: «به دلیل حل مشکل صدور گواهی بین‌المللی API برای سازندگان ایرانی، درصدد ایجاد ساختاری به منظور صدور گواهی کیفیت برای سازندگان داخلی هستیم و این روند را با همکاری انجمن نفت ایران به‌عنوان ساختاری غیردولتی دنبال می‌کنیم.»

معاون امور مهندسی، پژوهش و فناوری وزارت نفت، به بحث نگهداری و تعمیرات دارایی‌های فیزیکی به‌عنوان یکی دیگر از بخش‌های حائز اهمیت کار در معاونت مهندسی، پژوهش و فناوری اشاره کرد و گفت: «بسیاری از تأسیسات صنعت نفت مستهلک و فرسوده است و از این رو بازسازی و نوسازی تأسیسات از اولویت‌های ماست.»

او درباره قرارداد‌های پژوهشی که در بالادست صنعت نفت بین شرکت ملی نفت ایران و دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی منعقد شده است، گفت: «ارزش ریالی این قراردادها ۲۴ میلیارد تومان و ارزی حدود پنج میلیون یورو است که تاکنون به هر دانشگاه بالغ بر ۴۰۰ میلیون تومان پرداخت شده است.»

بیطرف به سامانه تأمین الکترونیکی کالای صنعت نفت اشاره کرد و گفت: «تأمین کالاهای عمومی از این سامانه ضرورتی ندارد و با تفکیک کالاهای عمومی از کالاهای تخصصی، تنها تأمین کالاهای تخصصی صنعت نفت از این سامانه الزام‌آور است.»



## امضا تفاهم‌نامه همکاری بین دانشگاه میلان ایتالیا و پژوهشگاه صنعت نفت

پژوهشگاه صنعت نفت و دانشگاه پلی تکنیک میلان ایتالیا در حوزه‌های بالادست، پایین دست و محیط زیست تفاهم‌نامه همکاری امضا کردند.

منصور بزمی، معاون فناوری و روابط بین‌الملل پژوهشگاه صنعت نفت درباره این تفاهم‌نامه گفت: «این تفاهم‌نامه بیشتر در حوزه بالادستی صنعت نفت میان پژوهشگاه و دانشگاه پلی تکنیک میلان امضا شد که بر اساس آن می‌توانیم تحقیقات و فعالیت‌های مشترک داشته باشیم.» او افزود: «در این تفاهم‌نامه افزون بر بخش بالادستی در حوزه محیط زیست و پایین دستی صنعت نفت نیز همکاری‌هایی صورت می‌گیرد.»

بزمی ادامه داد: «این تفاهم‌نامه مدت خاصی ندارد، فعالیت ما با دانشگاه میلان باید هرچه زودتر آغاز شود تا به قراردادهای مورد نظر دست یابیم.»

که قسمت اعظم پول ایران در کشورهای خارجی مانده بود. تلاش‌های سنجیده و به‌هنگامی در این دوره در حوزه نفت و گاز صورت گرفته است. اگر کسی توانست با ۴۵۰ هزار بشکه کشور را اداره کند مدل خود را روی میز بگذارد.»

او افزود: «بعد از جریان میدان فرزاد، هند اعلام کرد خرید نفت ایران را ۲۰ درصد کاهش می‌دهد که مقدار کمی از آن تحقق یافت و البته ایران نیز به گفته‌های خود در مقابل هند عمل کرد.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت درباره برنامه شرکت ملی نفت ایران به‌منظور پرداخت بدهی‌های بخش نخست اوراق مشارکت گفت: «امسال مجوز انتشار اوراق مشارکت ارزی برای بازپرداخت بدهی‌های گذشته داده شده که حدود سه میلیارد دلار است.»

کاردر با اشاره به برنامه‌های شرکت ملی نفت ایران به‌منظور توانمندسازی شرکت‌های داخلی افزود: «تولیدکنندگان و سازندگان داخلی هم‌اکنون توانمندی خود را ثابت کرده‌اند اما به دنبال افزایش توانمندی شرکت‌های پیمانکار داخلی فنی برای اجرای پروژه‌های صنعت نفت هستیم.»

مدیرعامل شرکت ملی نفت گفت: «پس از اتمام توسعه بخش نخست پارس جنوبی توسعه فاز دوم آن یعنی فازهای ۲۳، ۲۲، ۳، ۱۴ و ۲۴ آغاز می‌شود، این مسئله بسیار سنگین است و نیازمند ۳۰ میلیارد دلار منابع جدید، خواهد بود.»

او ادامه داد: «با تحقق این موضوع فضای کار بیشتری برای سازندگان ایرانی مخصوصاً در بخش تأسیسات دریایی فراهم می‌کند.»

کاردر افزود: «۳۰ میلیارد دلار برای ۲۴ فاز غیراستاندارد و ۲۹ فاز استاندارد است.»

او در پایان با اشاره به توسعه میدان فرزاد B توضیح داد: «برای توسعه این میدان مشاور در نظر می‌گیریم و توسعه این میدان تحت عنوان EPCF به بازار ارائه می‌شود در واقع مدل توسعه این میدان تغییر کرده، البته همچنان آماده‌ایم که این میدان را تحت مدل قرارداد‌های جدید نفتی توسعه دهیم و چنانچه درخواستی در این زمینه باشد، می‌پذیریم که البته راه‌حل گاز میدان LNG است.»



## حمایت از ساخت داخل ادامه دارد

حبیب‌الله بیطرف معاون مهندسی، پژوهش و فناوری وزارت نفت هم‌زمان با نخستین روز برگزاری بیست و دومین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی، گفت: «به دنبال اصلاح ساختار، دو معاونت مهندسی استاندارد و پژوهش‌های فناوری با هم ترکیب شدند و معاونت جدید مهندسی شکل گرفت که راهبری پژوهش را بر عهده دارد.» او با بیان این که نظام پژوهش صنعت نفت در حال بازنگری است، گفت: «حوزه فناوری بخش دیگری در معاونت مهندسی



معاون مهندسی،  
پژوهش و فناوری  
وزارت نفت:  
بسیاری از  
تأسیسات صنعت  
نفت مستهلک و  
فرسوده است و از  
این رو بازسازی و  
نوسازی تأسیسات  
از اولویت‌های  
ماست.



امیر رستگاری در گفت و گو با ماهنامه بندر و دریا تاکید کرد

## وزارت دفاع نماد عینی اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال

امیر رستگاری رئیس سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا اظهار داشت: «با همکاری صندوق توسعه صنایع دریایی و معاونت علمی فناوری ریاست جمهوری، در حال تدوین توانمندی‌های دریایی در کشور هستیم که بتوانیم در قالب کتابچه‌هایی این‌ها را در معرض دید جامعه در کشور بگذاریم.» او به توانمندی‌های دریایی باور دارد و معتقد است بسیاری از مواردی را که در آن کار کرده‌ایم را می‌توانیم بدون مشارکت خارجی انجام دهیم. به گفته رستگاری هر دستگاهی برای خودش برنامه دارد. ولی برنامه دریا محور و برنامه اقیانوسی که بتواند کل دستگاه‌ها و سازمان‌های بهره‌بردار و تولیدکننده را در حوزه دریا را همگرا کند و جهت دهد، را نداردیم. در ادامه گفت و گو را با هم می‌خوانیم.

ساخت و تجهیز کشتی هم می‌شود؟ و یا صناعی را هم ایجاد خواهد کرد؟

این رقم جزء حدود ۱۷ تا ۱۸ صنعتی است که به دریا مرتبط است. حوزه‌های اکتشاف مواد معدنی و نفت و انرژی که در بستر و عمق دریاهاست، حوزه صنعت شیلاتی، حوزه آبی‌پروری، حوزه کشتیرانی، حوزه حمل بار و مسافر، حوزه گردشگری دریایی و ساحلی، حوزه تاسیسات دریایی، حوزه صنایع کشتی‌سازی و هر چیزی که به دریا مرتبط است. این‌ها ۴۱ میلیون شغل تمام وقت ایجاد می‌کند. جالب این است که مشاغلی که پاره وقت هستند و وابسته به این‌ها، قطعاً بیشتر هستند. ولی ۴۱ میلیون شغل ایجاد می‌کند که به صورت تمام وقت می‌تواند مردم جهان را مشغول به کار کند. در این حوزه این پتانسیل را دیدند و بر این اساس هم کشورهای بزرگ، برنامه اقتصاد اقیانوسی دارند. برای همین هم اقیانوس‌های ۵ ساله ۱۰ ساله و ۲۰ ساله در حال آینده پژوهی هستند.

در مصاحبه‌های امیر دریادار سیاری، فرمانده نیروی راهبردی دریایی جمهوری اسلامی ایران به صراحت آمده که نیروی دریایی

لطفاً مزیت‌های اقتصاد دریا را تشریح کنید؟

امروزه در بحث اقتصاد جهانی، حوزه اقتصاد اقیانوسی برای کشورهای که دسترسی به دریا و اقیانوس دارند، به عنوان یک سرحد جدید اقتصادی مطرح است و دولت‌ها و کشورهای بزرگ که به حوزه دریا دسترسی دارند، امروز برای اقتصاد اقیانوسی خود برنامه دارند. در آخرین ارزیابی که فکر می‌کنم در تیرماه یا مردادماه سال ۱۳۹۵ توسط سازمان همکاری اقتصادی و توسعه در اروپا برای افق ۲۰۳۰، صورت گرفت، اقتصاد اقیانوسی جهان را بیش از سه تریلیون دلار، یعنی حدود سه هزار میلیارد دلار برآورد کردند و معتقد بودند که در این حوزه پتانسیلی وجود دارد تا در حدود ۴۱ میلیون شغل در دنیا ایجاد کند و جمعیت جهان را در افق ۲۰۳۰ در حدود ۹ تا ۱۰ میلیارد نفر برآورد می‌کنند. مواد خام دریا و اقیانوس، به عنوان یک منبع عظیم ثروت و پتانسیل بزرگ برای تقویت رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال و تولید، به شمار می‌رود که به عنوان یکی از منابعی است که می‌شود روی آن حساب کرد.

این تعداد شامل حوزه دریاست یا مشاغل جانبی مثل صنایع

”

امیدواریم یکی از اولویت‌های دولت دوازدهم، توسعه دریا محور باشد، با نگاه به اقتصاد اقیانوسی که گفتیم، می‌توان پتانسیل بزرگی را برای کشور ایجاد کرد.





سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، برنامه جامعی را برای برنامه ۵ ساله ششم تا ۱۴۰۰ دیده و یک دیگر تا ۱۴۰۵، در سازمان تدارک دیده شده است.

تدوین کنیم و بر اساس آن بودجه بگذاریم و بر اساس بودجه به یاری خدا توسعه را آغاز کنیم و خود این یعنی ایجاد کار و ایجاد اشتغال برای کشور.

### راهبردها و برنامه‌های بنیانی سازمان شما برای آینده و سال ۹۶ چیست؟

سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، برنامه جامعی را برای برنامه ۵ ساله ششم تا ۱۴۰۰ دیده و یک برنامه دیگر تا ۱۴۰۵، در سازمان تدارک دیده شده است. در حوزه توانمندی ساخت شناورها، برنامه‌ای که تا ۱۴۰۴ پیش‌بینی کردیم این است که تمامی نیازهای نظامی نیروهای دریایی جمهوری اسلامی ایران را تامین کنیم و با برنامه‌ریزی که داشتیم، در حوزه ناوشکن‌های سنگین بالای پنج هزار تن، زیردریایی‌های سنگین بالای سه هزار تن، شناورهای تندرو با سرعت‌های بالا و انواع هواناوها و قایق‌های پرنده قادر خواهیم بود تمامی نیازهای نظامی نیروهای دریایی جمهوری اسلامی ایران را تامین کنیم. همچنین با توجه به پتانسیلی که در حوزه زیرساخت و حوزه دانشی در سازمان ایجاد شده بتوانیم بخشی از نیازهای غیرنظامی کشور را هم پوشش دهیم. از سال گذشته به این حوزه ورود پیدا کردیم و بسیاری از قراردادهای سازمان بنادر و دریانوردی را به تازگی وارد شدیم. تعدادی را برنده شدیم و تلاش می‌کنیم در آینده هم برنامه تامین تمامی شناورهای سامانه‌های فراساحل، مثل سکوها نفتی و مثل حوزه‌های انرژی را داشته باشیم. برآورد ما این است که تا پنج سال آینده به بیش از ۱۰۰ فروند انواع سوپرای در این حوزه را نیاز داریم، به یاری خدا ورود پیدا کنیم و ساخت آن‌ها را برای سازمان‌های بهره‌بردار دریایی در حوزه انرژی و نفت انجام دهیم. در حوزه رانش، در برنامه ۵ ساله پنجم، به تغییر کاربری دیزل‌های ریلی و صنعتی رسیدیم. در برنامه پنج ساله ششم هم تولید دیزل را در قدرت هزار اسب خواهیم داشت. روی تولید توربین‌های دریایی با استفاده از شرکت‌های تولید کننده توربین در داخل کشور، کار می‌کنیم و به یاری خدا به توربین دریایی که بتوانیم روی شناورها نصب کنیم برسیم.

### فعالیت‌ها، حمایت‌ها و تشویق‌ها در سال تولید و اشتغال، سال ۹۶، را چطور ارزیابی می‌کنید؟

چون بنده عضوی از وزارت دفاع هستم شاید بیان من کمی جانبدارانه باشد. ولی اعتقاد دارم امروز، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، در حوزه اقتصاد مقاومتی، در حوزه ایجاد اشتغال و تولید نماد عینی فرمایشات حضرت آقا است.

من نمونه آن را در همایش پیشران‌های دریایی احساس کردم. وقتی شما صحبت می‌کردید و آن دستاوردها را در نمایشگاه جایی دیدیم، احساس کردم که واقعا سازمان، خوب کار می‌کند. می‌خواستم بدانم با توجه به این شرایط، آیا بخش خصوصی و دولتی هماهنگ، پشت سر شما هستند؟

بله. رویکرد ما در این دوره که سردار دهقان تشریف آوردند و برای سازمان‌های صنعتی وزارت دفاع تعیین کردند، این بود که با رویکرد نوآوری باز، از همه پتانسیل‌های کشور باید استفاده کنیم. الزاما امروز دیگر نباید وزارت دفاع دنبال ایجاد صنعت برود. باید به دنبال تقویت صنایع بخش خصوصی که امروز در کشور وجود دارد، به عنوان شریک راهبردی، باشد. به نظر من این نگاه جدید است. نگاهی است که اشتغال را در کشور تقویت می‌کند. تولید را در کشور، با نگاه ملی تقویت می‌کند. ما امروز در ساخت انواع شناورهایمان، فقط خودمان نیستیم بلکه در بسیاری از شرکت‌های دانش‌بنیان، بسیاری از شرکت‌های تولید کننده کشور را به کار گرفتیم. نه تنها این شرکت‌ها، بلکه

به طور جدی در سواحل مکران درگیر خواهد بود و استنباط این است که این نیرو در طرح‌های نوسازی یا ساخت و ساز هم سهم خواهد داشت. پس می‌فرمایید که هدف از استقرار نیروها برقراری امنیت است؟

اساس ایجاد عمران و آبادانی در یک منطقه، اول امنیت است. نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، الان پیشرو در این قضیه است. نیروی دریایی به طور جد و کامل ورود به سواحل جنوب شرق کشور و سواحل مکران وارد شده است. سواحلی که واقعا با وجود پتانسیل بالایی که دارد، به شدت محرومیت دارد. این ورود نیروی دریایی باعث شد بقیه دستگاه‌ها و سازمان‌ها با توصیه‌های مقام معظم رهبری - که فرمودند سواحل مکران برای ما یک گنج است و این مغفول مانده - ورود پیدا کنند. امروز برای صنعت نفت برنامه‌هایی وجود دارد. برای وزارت راه و شهرسازی نیز همین طور. امروز مسیر راه از بندرعباس تا چابهار خیلی اصلاح شده است. این جای تقدیر و تشکر دارد. پیشرو این قضیه واقعا نیروی دریایی ارتش بود تا امروز که آبادانی به آن جا ورود پیدا می‌کند. این پیشروی را واقعا داشته و امروز هم می‌توانیم بگوییم موتور کشنده، نیروی دریایی است. واقعا نیروی دریایی و خود شخص فرمانده، در همه دستگاه‌ها در هیات دولت، در شورای عالی امنیت ملی، با همکاری مقام وزارت، امروز این قضیه را جلو می‌برند و کار می‌کنند و دولت هم با برنامه‌ای جامع و تنظیم شده در حال اجرای آن است. به هر صورت امروز گاز به زاهدان رسیده. امروز جاده‌سازی تا بندر چابهار از بندرعباس به خوبی پیش می‌رود. بحث ورود وزارت نفت و پتروشیمی در منطقه چابهار خیلی خوب است. بحث ایجاد بنادر در منطقه شهر بندری جاسک است که به عنوان حد میان چابهار و بندرعباس وجود دارد. به عقیده من جاسک می‌تواند ظرفیت خوبی داشته باشد و امروز صنعت پتروشیمی در آن پیش‌بینی کردند و حالا که این پیش‌بینی را انجام دادند، قطعا، این پتانسیل را باید برای آن ایجاد کنند که این پتروشیمی بتواند صادر شود. پس جاسک نیاز به یک بندر مناسب دارد برای کشتی‌هایی که بتوانند پهلو بگیرند و محصولات پتروشیمی بارگیری کنند و به خارج از کشور ببرند.

### الان سازمان در بندر جاسک همکاری دارد؟

به نظر می‌رسد بیشتر توجه سازمان بنادر، امروز به بندر چابهار است. هندی‌ها هم آنجا آمده‌اند و در حال انجام سرمایه‌گذاری مشترک هستند. ولی فکر می‌کنم علاوه بر توسعه سواحل مکران، در بندر جاسک هم این نیازمندی را داریم که بتوانیم این خط ساحلی را آرام آرام پیوند دهیم و این خط اقتصادی را به یاری خدا برقرار کنیم. امیدواریم یکی از اولویت‌های دولت دوازدهم، توسعه دریامحور باشد، با نگاه به اقتصاد اقیانوسی که گفتم، می‌توان پتانسیل بزرگی را برای کشور ایجاد کرد. ما از نصف النهار ۶۰ درجه، یعنی از مقداری از شرق جاسک تا قطب جنوب، به راحتی می‌توانیم حرکت کنیم، بدون اینکه هیچ عارضه طبیعی جلوی کشور ما باشد. ما باید نگاهمان به منطقه جنوبگان هم باشد. جایی که اگر مقداری هم دیر بچنینیم، احتمال دارد قطب جنوب هم با چند قطعنامه که به سازمان ملل بدهد از ورود همه کشورها به آن جا جلوگیری کند، جایی که شاید حوزه انرژی آینده دنیا در زیر بستر قطب جنوب باشد. نیاز است که ما ارزیابی جدی در حوزه اقیانوسی و در بستر دریا، در حوزه انرژی‌های تجدید پذیر، در حوزه تولید انرژی برق، در استفاده از خود انرژی گاز و نفت، در استفاده از منابع انرژی غذایی، در حمل و نقل دریایی و گردشگری دریایی برای کشور انجام بدهیم. این‌ها مواردی است که به نظر من بر اساس این‌ها باید در کشور، آینده‌پژوهی بزرگی را انجام بدهیم و بر اساس آن آینده پژوهی، راهبردهایی برای دستگاه‌های مختلف

ارتباط این چینی ندریم.

### با توجه به اشرافی که بر دریا دارید، انتظار شما از سازمان بنادر و دریانوردی چیست؟

من به عنوان یک هویت صنعتی می گویم که امروز، سازمان بنادر، راهبردی را دارد که تولید شناورها به صورت مشترک با یک شرکت خارجی انجام شود. شناور با استفاده از شریک خارجی به دلیل قابلیت هایی که طرف خارجی دارد با مشارکت طرف داخلی، ساخته شود. مطالبه من و خواهش من از سازمان بنادر این است که آن چه امروز در کشور به توانمندی در تولیدش رسیدیم و استانداردهای لازم را اخذ کرده، تحت کلاس تولید می شود، دیگر فکر نمی کنم نیاز باشد با مشارکت خارجی انجام شود. آنچه امروز در کشور، پتانسیل تولیدش را داریم در راستای اقتصاد مقاومتی به نظر من اصلح است که تمامی ساخت در داخل صنایع کشور بیاید و این قابلیت وجود دارد که شناورهای مثل شناورهای جست و جوی و نجات تولید شود. امروز بیش از ده ها فروند شناور جست و جوی و نجات را برای دریابانی نیروی انتظامی، برای نیروی دریایی سپاه پاسداران تولید کردیم و خط تولید دارند.

جناب آقای سعید نژاد و معاونان شما از مجموعه ما بازدید کردند. خطوط تولید ما را دیدند که در نهایت دانش روز، امروز مدیریت می شود. کلیه تجهیزات و ورق ها با روش برش CNC و پلاسما بریده می شود و دقیق اندازه گیری می شود. این ها با نظر موسسه رده بندی مونتاژ و نصب می شود و تجهیزات هم تهیه می شود. با توجه به آن چه که امروز ما می توانیم تولید کنیم به نظر من دیگر نیازی به مشارکت خارجی نداریم. این را می شود مستقیما به مجموعه سازنده داد و به سرعت هم تولید کرد. بنابراین استدعای من این است که عزیزان سیاستگذار در سازمان بنادر و دریانوردی به این نکته توجه کنند. همه نیازمندی ها نیاز به گرفتن شریک خارجی نیست. یک زمانی می خواستیم لایروپ بسازیم، در کشور تجربه نداشتیم. خود ما با چند شرکت اروپایی مذاکره کردیم، شریک شدیم و ... قطعا هم باید این کار را انجام بدهیم. ولی حوزه هایی که ما به توانمندی تولید رسیدیم، به نظرم یک تغییر رویکرد در سازمان بنادر نیاز است و این را می توان به طور مستقیم به سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع ارجاع داد و ما برابر برنامه متعهد می شویم که این شناورها را بسازیم و تحویل دهیم.

### یعنی حالا با توجه به دیدگاه های شما، می توانیم این امیدواری را داشته باشیم که ما دیگر نیازی به آن مشارکت خارجی برای تکمیل فعالیت هایمان نداریم؟

همان طور که گفتیم برای شناورهایی که برای اولین بار است کار می کنند بله، مثل لایروپ که الان مدنظر است، یک لایروپ چهار هزار مترمکعبی را به مناقصه گذاشته اند ما حتما نیاز به مشارکت داریم. امروز شناور سار مادر، مورد توجه سازمان بنادر و دریانوردی است و چون ما آن را نساختیم، حتما نیاز به مشارکت داریم. ما از گفتن این موارد ابایی نداریم. حتما نیاز داریم از یک دانش طراحی بالا و از دانش تخصصی بالاتر استفاده کنیم تا بتوانیم به سرعت، این شناور را برابر برنامه زمان بندی آن بسازیم. این نکته که من بیان کردم برای شناورهایی بود که ما ساختیم و نمونه های آن تولید شده است. امروز، یدک کش ۴۴۰۰ اسب به تعداد بیش از ۱۲ فروند ساخته و تحویل شده است. یدک کش ۲۲۰۰ تن به تعداد بیش از ده ها فروند طراحی و ساخته شده است. ۱۲۰۰ تن هم همینچنین. اگر قرار است این شناورها مجددا در دستگاه مناقصه قرار بگیرد پس دیگر نیازی به مشارکت خارجی ندارد. پس اعتماد کنیم و به نظر من این اعتماد به صنایع سازنده کشور کمک می کند....

دانشگاه ها را هم به کار گرفتیم. ما امروز در پروژه ناوشکمنان، از اساتید دانشگاه ها نیز استفاده کردیم.

در حوزه سازه دانشکده های کشتی سازی، آن ها با ما همکاری می کنند. دانشکده های مکانیک آن ها در حوزه تاسیسات مکانیکی همکاری می کنند. دانشکده های برق آن ها در حوزه تاسیسات برق و الکترونیک با ما کار می کنند. خیلی از دانشگاه ها امروز در حوزه های مختلف با ما همکاری می کنند. در کنار این ها شرکت های دانش بنیان، کار می کنند. در همایش پیشرفته های دریایی دیدید که ما طراحی سیستم کنترل مانیتورینگ تمام دیجیتال را به یکی از شرکت های دانش بنیان ایرانی دادیم که آن را ساختند. یک سیستم هوشمندی که قابلیت این را دارد که چهار موتور، چهار ژنراتور، سیستم زاویه پروانه، سیستم سکان و سیستم های رانش را به طور کامل و هوشمند کنترل کند، پایش کند، مانیتورینگ کند و شناور را به جلو حرکت دهد. این ها دستاوردهای کمی نیست. این که می گویم وزارت دفاع نماد عینی اقتصاد مقاومتی، اشتغال و تولید است، این است که تمامی این ارکان توسط عزیزان ایرانی انجام می شود. تمامی این اقدامات توسط زیرساخت های صنعتی کشور انجام می شود. تمام ایده ها، یعنی آن چه مغزافزار هم هست، همه ایرانی است. این افتخاری برای کشور است. امروز وزارت دفاع، نه تنها تولید امنیت می کند، بلکه تولید ثروت هم می کند، تولید اشتغال می کند و تولید کار در کشور می کند. امروز این سه حوزه را وزارت دفاع و سازمان های صنعتی آن جلو می برند. در حوزه دریا هم سازمان صنایع دریایی این کار را انجام می دهد.

### آیا شما برنامه های مشترک با سازمان بنادر و دریانوردی برای افقی در آینده دارید؟ می دانم که با سازمان بنادر، همکاری هایی هست ولی آیا این همکاری ها در سطحی هست که بتواند خواسته های شما را برآورده کند؟ آیا سازمان بنادر این همکاری را واقعا با شما انجام می دهد؟

ما به یک معاونت دریایی در کشور نیاز داریم که به دلیل خلا چنین جایگاهی (البته ایراد نمی گیرم، نه به سازمان بنادر و دریانوردی ایراد می گیرم، نه به خودمان، نه به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی) نوع ساختار و سازمان دهی کشور طوری بوده که دستگاه ها به صورت کاملا مجزا و جزیره ای در حوزه مربوط به خود کار می کنند. البته این اشکالی نیست. سازمانی وجود نداشته که این ها را همگرا کند. بنابراین هر سازمانی، چه بهره بردار، چه صنعتی، چه خدماتی، چه تولید کننده، هر کدام به صورت جزیره ای برنامه های خود را جلو می برند.

### شما پیشنهاد دادید که همگرایی بیشتر شود؟

منتظر هستیم که شورای عالی صنایع دریایی، امسال با حضور معاون اول رئیس جمهور تشکیل شود، ما همکاری خوبی با سازمان بنادر و دریانوردی داریم. نه امروز، شاید بیش از ۳۰ سال است که سازمان صنایع دریایی، بخش تعمیرات شناورها و یدک کش ها و پایوت برهای سازمان بنادر و دریانوردی را انجام می دهد. تعداد زیادی انواع یدک کش های مختلف از ۱۲۰۰ اسب، ۲۲۰ اسب و ۴۴۰ اسب را تاکنون برای سازمان بنادر و دریانوردی تولید کرده است. امروز هم در مناقصات این سازمان شرکت کردیم. شناور جست و جوی نجات سار (sar) کوچک را برنده شدیم. الان در مناقصات سال، برای انواع یدک کش های جدیدی که مورد نیازشان است و سامانه های سوپرای بوتی که مناقصه کردند شرکت کردیم و منتظر هستیم که یک به یک اسناد مناقصه باز شود و امیدوار هستیم با پتانسیل خوبی که در سازمان داریم، برنده این مناقصات هم باشیم. ما همکاری بسیار خوب و نزدیکی داریم. ولی در آن بحثی که گفتید، خیر.



امروز وزارت دفاع، نه تنها تولید امنیت می کند، بلکه تولید ثروت هم می کند، تولید اشتغال می کند و تولید کار در کشور می کند. امروز بیش از ده ها فروند شناور جست و جوی و نجات را برای دریابانی نیروی انتظامی، برای نیروی دریایی سپاه پاسداران تولید کردیم و خط تولید دارند.

با توجه به این که این دیدگاه را هم منتقل کرده‌اید، پس چرا همچنان اعتماد کامل وجود ندارد و تصمیمگیران نمی‌توانند ریسک کنند؟

این به گذشته برمی‌گردد. به نظر من بسیاری از اقدامات، ناشی از تصویری است که در ذهن مدیران ارشد سازمان‌های بهره‌بردار و خدماتی شکل گرفته و آن هم به دلیل عملکرد غلط صنایع کشتی‌سازی بوده است. ما باید ببینیم که صنایع کشتی‌سازی ما در گذشته به درستی مدیریت نشده است. متأسفانه ما در گذشته و در حوزه مدیریتی ضعف‌های بزرگی داشتیم.

در حوزه فرایندی که گفتیم واقعا الان هم مقداری ضعف داریم. این ضعف‌ها در گذشته خیلی بزرگ بوده ولی امروز در خیلی از حوزه‌ها صاحب حرف هستیم. شاید ما اگر بخواهیم کشتی ۲۵۰ هزار تنی بسازیم، مشکل داشته باشیم. این جا باید شریک خارجی داشته باشیم. کشتی ۳۰۰ هزار تنی بخواهیم بسازیم حتما باید شریک خارجی داشته باشیم. این‌ها را خودم هم معتقد هستم. چون این‌ها را تا به حال نساخته‌ایم. حتما باید با مشارکت انجام دهیم. ولی در شناورهای کوچک‌تر که تمرین شده و ساختیم، به نظرم نیاز به مشارکت نداریم. در حوزه‌های مختلف به نظرم باید مدیریت انعطاف‌پذیر داشته باشیم.

سال گذشته، سازمان بنادر و دریانوردی، یک شناور یدک کش را که در صنعت دیگری بدون استفاده مانده بود و متأسفانه نتوانسته بودند آن را تمام کنند، به سازمان صنایع دریایی معرفی کرد. سازمان صنایع دریایی در صنایع شهید درویشی موفق شد در حدود دو ماه، شناوری که نتوانسته بودند آن را جمع کنند، به اتمام برساند. ما تمام تعمیرات آن را انجام دادیم و هم اکنون در خط سرویس دهی در بین بنادر کار می‌کند. پس این توانمندی و بلوغ، امروز وجود دارد. ما در حوزه تعمیرات، بسیار خوب هستیم. امروز در شما کشور در صنایع دریایی شهید تمجدی تمامی یدک‌کش‌ها تعمیر می‌شود و به موقع هم تعمیر می‌شود.

امروز، تعمیرات بدنه، سندبلاست کردن بدنه، رنگ‌آمیزی بدنه، درآوردن شفت و پروانه و انجام تعمیرات روی آن‌ها، دیگر زمان‌بر نیست، پیچیده هم نیست. ما متخصصان خوبی در کشور داریم. اگر حوزه تامین را بتوانیم به درستی مدیریت کنیم و تجهیزاتی که مورد نیاز تعمیرات است بتوانیم در داخل کشور بیاوریم، به نظر نمی‌آید که تعمیر کشتی، امروز امر پیچیده‌ای باشد. چون کشتی‌های بزرگ، بیشتر سازه‌اش بزرگ است. خیلی پیچیدگی سامانه‌ای ندارد. امروز نه رادارش برای ما پیچیده است و نه سکانش. سیستم کمک ناوبری آن نیز پیچیده نیست.

ما امروز در وزارت دفاع، رادار، سونار، تجهیزات مخابراتی را بومی کرده‌ایم. در بحث مخابرات از فیبر نوری در کشتی استفاده می‌کنیم که یک کار جدید است. یعنی مخابرات داخل کشتی و مخابرات خارج کشتی با استفاده از فیبر نوری، سامانه‌های تبادل اطلاعات می‌کنند و این کابل کشی ما را کاهش داده و سرعت تبادل اطلاعات ما را افزایش داده است. ما در شناور اقیانوس‌شناسی که به پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی تحویل دادیم، یک سیستم ارتباط ماهواره‌ای در آن کار گذاشتیم. تمامی اطلاعات آزمایشگاه‌های آن که در داخل کشتی است، به صورت آنلاین می‌تواند به مراکزی که مدنظر پژوهشگاه است ارسال شود و اطلاعات، دوباره دریافت شود. یعنی امروز ما به این توانمندی رسیده‌ایم که در حوزه ساخت کشتی، می‌توانیم بگوییم، امروز بخش اعظم آن در کشور نهادینه شده است. یکی از نقطه‌ضعف‌های ما همین اطلاع‌ناداشتن جامعه دریایی کشور از توانمندی‌های داخلی است. از این به بعد سعی می‌کنیم محصولاتی که در حوزه دریایی تولید شده

را به صورت مستمر برای ماهنامه بندر و دریا بفرستیم تا اطلاع‌رسانی شود.

امروز بسیاری از سامانه‌ها را در کشور تولید می‌کنیم. با استفاده از کارخانه‌های کابل‌سازی داخل کشور، کابل دریایی و کابل زیردریایی را با مقاومت ۴۰ کیلوگرم بر سانتیمتر مربع، یعنی تا عمق ۴۰۰ متر تولید می‌کنیم، کابل می‌تواند در بستر دریا بخوابد، بدون اینکه آب به داخل کابل نفوذ کند. این کابل را به ما نمی‌دادند و آن‌ها را متری حدود ۳۲-۳۳ هزار دلار قیمت داده بودند. بعد هم نامه داده بودند که شما تحریم هستید و نمی‌توانیم چنین کابلی در اختیار شما بگذاریم. ولی همین سازمان، با استفاده از همان رویکردی که گفته شد- نوآوری باز- یعنی با استفاده از توان داخلی در صنایع کابل‌سازی کشور به آن ورود پیدا کردیم. و کابلی که مدنظرمان بود را با استانداردهایش تعریف کردیم و تولید شد. پس این پتانسیل واقعا وجود دارد و کاملا خودکفاست. امروز در حوزه کابل، کانکتور، انواع سامانه‌های هوشمند در روی شناورها کاملا خودکفا هستیم و این نقیصه است که در جامعه دریایی کشور ما که از ساخته‌های خودمان بی‌اطلاع هستیم. البته این را هم بگویم ما با همکاری صندوق توسعه صنایع دریایی و معاونت علمی فناوری ریاست جمهوری، در حال تدوین توانمندی‌های دریایی در کشور هستیم که بتوانیم در قالب کتابچه‌هایی این‌ها را در معرض دید جامعه در کشور بگذاریم که این را حتما در اختیار مجله شما می‌گذاریم.

#### در مجموع آخرین انتظارات شما چیست؟

ما امروز باید دنبال تعیین متولی دریا در کشور برویم. باید این کار را بکنیم. به نظر من مهم‌ترین رسالتی که می‌توانیم داشته باشیم این است که دنبال ایجاد وحدت و هم‌گرایی بین همه دستگاه‌های دریایی کشور باشیم.

#### خیلی‌ها معتقد هستند وزارت دریا و دریانوردی باید تاسیس شود. آیا شما هم به آن اعتقاد دارید؟

این طور بگویم، ما نباید در کاری که بلوغ نداریم نیازمند مدیریت متمرکز باشیم. در جایی که بلوغ داریم می‌شود مجزا عمل کرد. مدیریت متمرکز در تدوین، اجرا و کنترل راهبرد باعث خواهد شد که به صورت یک نیروی متمرکز عمل کند و دستگاه‌ها را هم‌گرا کند. ما امروز در کشور با توجه به پتانسیل اقیانوسی، موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپولیتیک در مسیر کریدور جنوب به شمال و شرق به غرب، و در یک موقعیت ممتاز هستیم. در جنوب میان سه دریای واقعا حساس، خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و در شمال، دریای خزر که ما را به کشورهای آسیای میانه متصل می‌کند، قرار داریم. بیش از ۴۰۰ میلیون نفر در شمال ایران نیازمند کالا، انرژی و غذا هستند و این خط می‌تواند در کشور، تولید ثروت کند، به راحتی نیز می‌تواند.

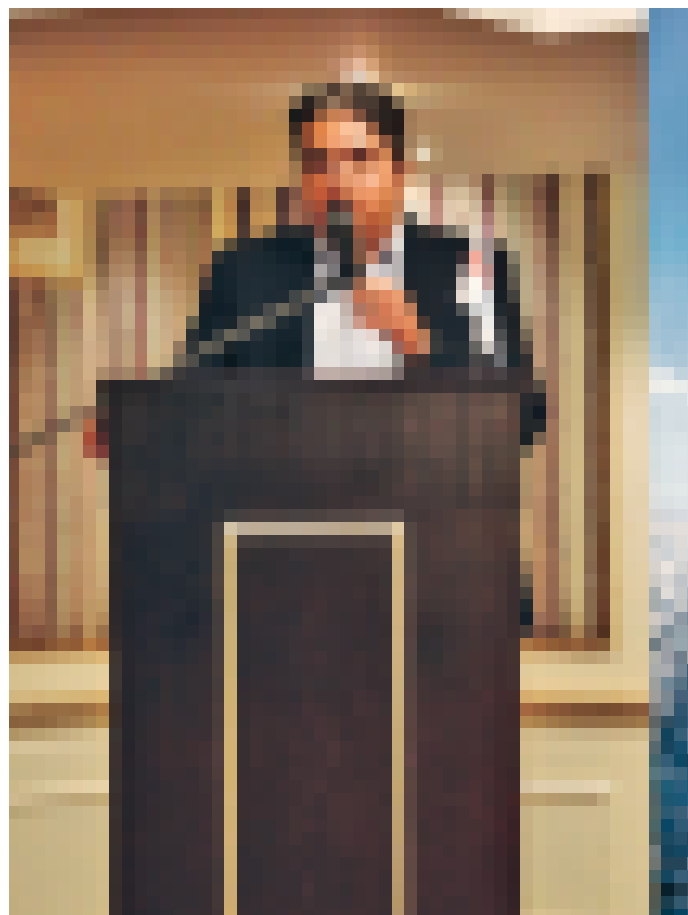
این هم‌گرایی به نظر من در حوزه دریا مورد نیاز کشور است. شاید وزارت را بگویند که پر هزینه است به هر حال من بحث معاونت را کماکان دنبالش هستم. ما باید به دنبال هم‌گرا کردن سازمان‌های دریایی در کشور برویم تا بتوانیم نیاز سازمان‌های بهره‌بردار را در صنایعمان بگذاریم و صنایعمان را فعال کنیم، وقتی صنایع کشتی‌سازی ما فعال شد یعنی کار ایجاد می‌شود. یعنی اشتغال ایجاد می‌شود.

چرا باید ثروت ما به خارج از کشور برود. برای چه باید پول‌های ما به خارج از کشور برود. در حالی که این می‌تواند برای جوانان ایرانی کار به وجود آورد ولی صنایع ما هم باید توسعه متوازن خود را در آن پنج محوری که قبلا هم خدمت شما اعلام کردم باید ایجاد کند.



ما امروز باید دنبال تعیین متولی دریا در کشور برویم. باید این کار را بکنیم. به نظر من مهم‌ترین رسالتی که می‌توانیم داشته باشیم این است که دنبال ایجاد وحدت و هم‌گرایی بین همه دستگاه‌های دریایی کشور باشیم.





بانهایی شدن مشارکت گروه مختاری و CAM-CGM صورت گرفت

## بازگشت قدرتمند بزرگترین خط کشتیرانی فرانسه به ایران

بارونمایی از مشارکت گروه مختاری و CAM-CGM روند بین المللی شدن حمل و نقل دریایی کشور سرعت گرفت

پس از رفع تحریم‌های کشتیرانی، هر روز شاهد اتفاق خوبی در این حوزه بودیم که در اواخر دولت یازدهم هم یکی از مهم‌ترین این‌ها، یعنی بازگشت بزرگترین خط کشتیرانی فرانسه به ایران رقم خورد. این بازگشت که با پیگیری و همکاری گروه مختاری محقق شد، نتایج مثبتی را در بعد ملی و منطقه‌ای در پی خواهد داشت. برای آگاهی بیشتر از جزئیات گفتگوی اختصاصی بندر و دریا بارضا مختاری، مدیرعامل گروه مختاری در محل هتل اسپیناس پالاس تهران را در ادامه می‌خوانید.

رضا مختاری در خصوص مقدمات ورود و شرایط همکاری با شرکت CMA CGM گفت: «شرکت «جهان دریا زمین»، از شرکت‌های زیرمجموعه گروه مختاری پیش از این نماینده این شرکت فرانسوی بود. اما با بهبود شرایط کشور از نظر رفع تحریم‌های کشتیرانی با این CMA CGM به این نتیجه رسیدیم که شرکت مشتری را در ایران بنا کنیم و با امضای یک قرارداد طولانی مدت وارد همکاری بلندمدتی شویم.»

او در ادامه گفت: «این همکاری حکایت از این دارد که CAMCGM برای حضور در بنادر ایران برنامه و هدف اساسی دارد، بنابراین برای تسهیل کارهای خود به یک شریک تجاری نیاز خواهد داشت. اما از آنجایی که از سال ۲۰۰۹ تا کنون نمایندگی این شرکت را داشته‌ایم، با توجه به عملکرد گروه مختاری و مذاکرات انجام شده، به این نتیجه رسیدند که ما را به عنوان شریک انتخاب کنند.» مدیرعامل گروه مختاری ضمن اشاره توسعه فعالیت این شرکت در بنادر ایران به بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری در حال حاضر ایران پرداخت و گفت: «شرکت CAMCGM مانند تمام شرکت‌های بزرگ از حضور در بندر شهید رجایی مستثنی نیست و عمده فعالیتش در این بندر خواهد بود، اما از آنجایی که این شرکت در تمام بنادر دنیا سرویس‌دهی دارد، بنا دارد در تمام بنادر ایران از جمله چابهار، بوشهر، بندر امام خمینی (ره) و دیگر بنادر هم حضور داشته باشد.»

مختاری در ادامه با ظرفیت و قابلیت جابه‌جایی بار اشاره کرد و گفت: «در حال حاضر ماهانه نزدیک به ۴ هزار TEU جا به جایی بار داریم، اما هدف و برنامه این شرکت فرانسوی جابه‌جایی ماهانه تا ۱۰ هزار TEU است که تحقق این امر بستگی به شرایط بازار و شرایط سیاسی کشور دارد.»

او در پایان با اشاره به تأثیر این همکاری در کشورهای حاشیه خلیج فارس گفت: «قاعدتا کشورهای حوزه خلیج فارس از این همکاری خرسند نخواهند بود، چرا که شرکت فرانسوی CAMCGM قرار است کار ترانشیپ را انجام دهد که مشابه این کار را جبل علی انجام می‌دهد. اما این همکاری برای کشور ما خبر بسیار خوبی است و قطعاً تغییر و تحولات مثبتی را برای صنعت کشتیرانی ایران در پی خواهد داشت. علاوه بر این تأثیر بسیار زیادی بر تسهیل تجارت در کشورهای همسایه شرقی و آسیای میانه خواهد داشت.»

که شما و من می دانیم ما در دوره‌ای به نوعی مجبور شدیم که از اقتصاد ایران فاصله بگیریم و در عمل در فعالیت اقتصادی شرکت ما در ایران یک وقفه‌ای ایجاد شد. ما در نیمه دوم سال ۲۰۱۵ تصمیم گرفتیم که فعالیت خود را دوباره از سر بگیریم و حضور خود را در صنعت حمل و نقل ایران تقویت کنیم. اگر به موقعیت ایران به عنوان یک اقتصاد بزرگ منطقه نگاه کنیم که جمعیت قابل توجه و افراد تحصیل کرده چشمگیری دارد متوجه پتانسیل‌های بسیار زیاد آن خواهیم شد. موقعیت ایران نه تنها به عنوان یک اقتصاد بزرگ بلکه به عنوان یک کشور دارای قابلیت‌های ترانزیتی از بندرعباس به کشورهای آسیای میانه ما را به حضور مجدد در ایران مصمم کرد. به این منظور تصمیم گرفتیم که یک برنامه کاری بلندمدت با گروه مختاری به عنوان شرکای خود در ایران تعریف کنیم. از حضور دوباره خود در ایران انتظارات زیادی داریم. برنامه‌هایی برای ارائه خدمات به کشورهای آسیایی و همچنین برقراری خطوط مستقیم با اروپا، آفریقا و آمریکای لاتین داریم. این‌ها برنامه کلی ما برای حضور دوباره در اقتصاد ایران است.

**اولویت کاری شما فعالیت در کدام بنادر ایران است؟ به جز بنادر جنوبی برای فعالیت در بنادر شمالی هم برنامه‌ای دارید؟**  
اولویت اول ما برقراری خطوط مستقیم به بندرعباس است. علاوه بر این در تلاش خواهیم بود که خدمات فیدری خود را بین بنادر ایران توسعه دهیم و به این ترتیب مسیر قبلی که شناورهای کوچک‌تر محموله‌ها را از بنداری چون جبل علی و خورفکان به سمت دیگر بنادر ایران مانند بندر ماهشهر و بندر امام خمینی (ره) حمل می‌کردند دیگر وجود نخواهد داشت.

**آیا برنامه‌ای برای ترانزیت کالا از طریق بندرعباس به کشورهای همسایه ایران دارید؟**  
حتما. برنامه ما این است که از بندرعباس به عنوان دروازه اصلی ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و همچنین افغانستان و احتمالاً شمال عراق استفاده کنیم. به همین دلیل بسیار مشتاقیم که در اولین فرصت یک مرکز لجستیکی در نزدیکی بندرعباس ایجاد کنیم تا بتوانیم نیازهای مرتبط با این نوع خدمات را تأمین کنیم.

**فکر می‌کنید برای ایجاد این مرکز لجستیکی چه موقع آماده ورود عملیاتی به بنادر ایران خواهید بود؟ چند ماه یا چند سال؟**  
اگر ما به صورت کامل از موانع برون‌شرکتی رها باشیم جواب من این است: فردا صبح. مشکل این است که هم اکنون موانعی در خارج از شرکت بر تصمیم‌گیری ما تأثیر می‌گذارد که نه به شرکت ما و نه به ایران ارتباط دارند. آن‌چه که می‌توانم بگویم این است که تمایل و اشتیاق زیادی در شرکت ما برای از سرگیری خطوط مستقیم در سال ۲۰۱۷، ایجاد شبکه ترانزیت کالا از طریق بندرعباس به کشورهای آسیای میانه وجود دارد. همان‌طور که قبلاً هم گفتم، در کنار این‌ها ایجاد مرکز لجستیک در نزدیکی بندرعباس هم از اولویت‌های اصلی ما خواهد بود. همه این‌ها در چارچوب زنجیره تأمین دیده شده که مفهومی کلیدی در صنعت حمل و نقل است. شرکت ما در تلاش است تا روز به روز شیوه‌های مختلف حمل و نقل و همچنین روش‌های نوین ارائه خدمات درون صنعت مانند بسته‌بندی، بارگیری، تخلیه و موارد مشابه را برای افزایش رضایت مشتریان به کار بگیرد.

**بندر چابهار در برنامه‌های آتی شرکت شما چه جایگاهی خواهد داشت؟**

همان‌طور که می‌دانید در حال حاضر ارتباط حمل و نقلی بین بندر چابهار و پسرکانه آن وجود ندارد. به محض این که شبکه‌های حمل و نقلی مانند راه‌آهن در پسرکانه بندر چابهار ایجاد شود، اطمینان داشته باشید که حضور ما جدی و سریع خواهد بود.



برنامه بلندمدت CMA CGM برای حضور در بازار ایران و منطقه

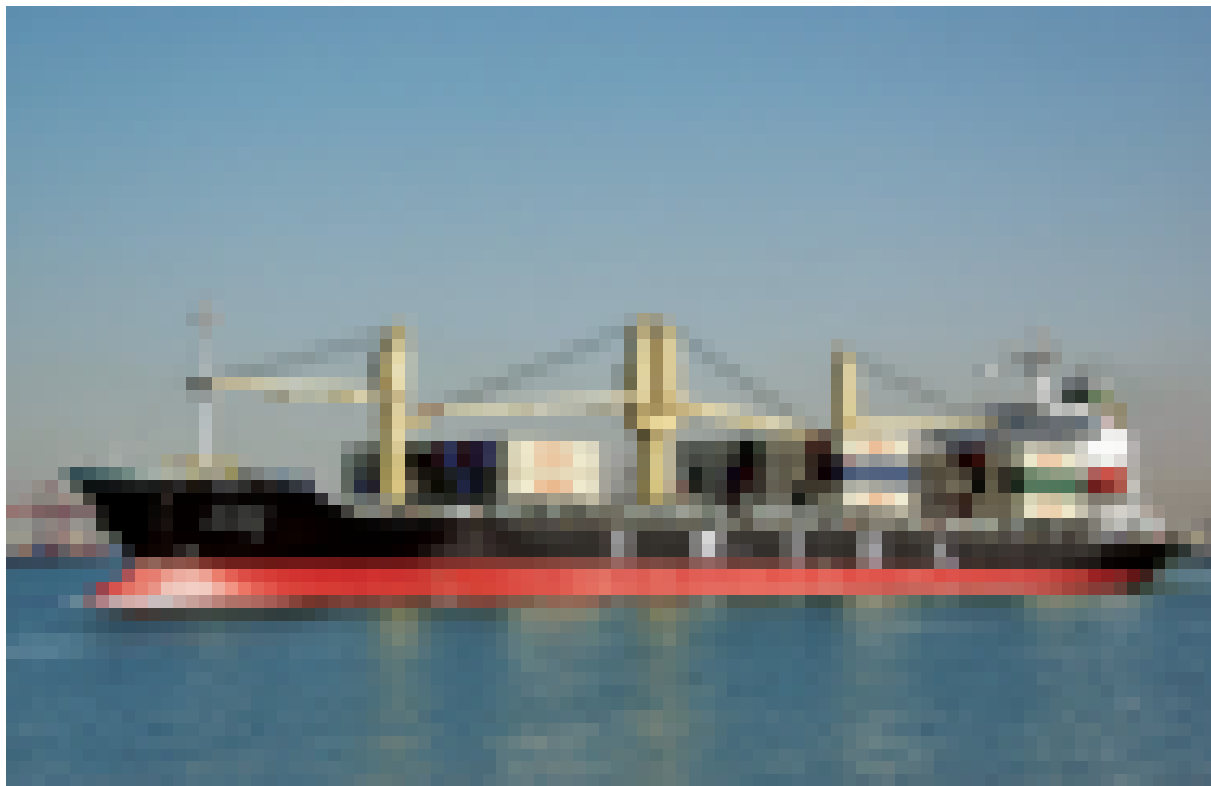
## بندرعباس، دروازه ورود به بازار ترانزیت آسیای میانه، افغانستان و عراق

برای آماده‌سازی شبکه حمل و نقل در پسرکانه بندر چابهار لحظه‌شماری می‌کنیم

سومین خط کشتیرانی دنیا و بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی فرانسه بازگشت خود به بنادر ایران را در چارچوب مشارکت با گروه مختاری به صورت رسمی در ۲۶ اردیبهشت ۱۳۹۶ در محل هتل اسپیناس پالاس تهران اعلام کرد. حضور سفیر فرانسه در ابتدای مراسم بیانگر اهمیت موضوع برای دولت جدید فرانسه و طبیعتاً صاحبان کسب و کار این کشور است. ژان فیلیپ تنوز، معاون ارشد مدیر عامل و مسئول پروژه‌های ویژه شرکت CMA CGM در گفتگو با بندر و دریا در مورد برنامه‌های این شرکت، اهداف و چشم‌انداز پیش‌رو در اقتصاد ایران و منطقه می‌گوید:

شما مدتی از بنادر ایران دور بودید و فعالیت رسمی نداشتید. اما امروز در یک مراسم رسمی دوباره به بنادر ایران برگشتید و با یک شرکت ایرانی وارد مشارکت طولانی شده‌اید. چه مقدماتی لازم بود که دوباره به صنعت حمل و نقل ایران برگردید؟

ممنون از شما برای طرح این پرسش. اگر بخواهم در مورد گذشته صحبت کنم شرکت ما یک باز یگر تازه وارد به بازار حمل و نقل ایران نیست و از حدود بیست سال پیش در بنادر ایران فعال بوده است. ما نقشی حمایت‌کننده در اقتصاد ایران داشته‌ایم. همان‌طور



به بهانه پنجاهمین سالگرد تأسیس کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

## نیم قرن تلاش بی وقفه بر پهنه آب‌های جهان

حسن سوری | بازنشسته کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

به ناوگان‌های بی دفاع تجاری و نفتکش شاید مستمسکی باشد برای رهایی از گرداب گرفتار شده در میادین کارزار و در این کار ناجوانمردانه هیچ تردیدی به خود راه نداد و با حملات یاد شده به کشتی‌های بی دفاع تنی چند از دریادلان ما را نیز به خیل شهدای انقلاب ملحق کرد و تعدادی از کشتی‌های ناوگان نیز یاد در آب‌های گرم خلیج فارس غرق شدند و یا برای ادامه کار راهی مناطق تعمیر و نگهداری شدند. اما این حرکات مذبحخانه کوچک‌ترین خللی در مأموریت ناوگان ایجاد نکرده و اراده همگان بر این قرار گرفت تا تردد کشتی‌های بی‌وقفه شکل گیرد تا غذا به داخل کشور و مواد اولیه به کارخانجات برسد و کارخانجات از کار نیفتند. چیزی که دشمن و ایادی آن‌ها و بسیاری دیگر در منطقه به دنبال آن بودند اما از آن‌جا که هیچ چیز مانا نیست روزهای جنگ و شرایط حساس آن نیز بر کشور و کشتیرانی گذشت.

در سال‌های پایانی دهه ۶۰ با پایان یافتن جنگ تحمیلی و شروع سازندگی در همه زمینه‌های اقتصادی و زیرساخت‌های کشور، نقش کشتیرانی در این میان بیش از پیش نمایان شد و حمل درصد عظیمی از محموله‌های وارداتی و قطعات یدکی و غیره را ناوگان ملی به عهده

کشور شکل گرفت و نام (کشتیرانی ملی آریا) را بر آن نهادند و به دنبال آن روزهای آغازین سال ۱۳۴۷ با به کارگیری دو فروند کشتی کوچک برای تردد در آب‌های خلیج همیشه فارس و چهار فروند کشتی اقبانوس پیما، پرچم پر افتخار ایران برای اولین بار بر پهنه آب‌های بین‌المللی و آب‌های منطقه بر روی کشتی‌های خودی به اهتزاز درآمد و تا پایان سال ۱۳۵۶ تعداد کشتی‌های ناوگان آریا به ۴۲ فروند افزایش یافت و ظرفیت کل ناوگان به ۵۲۵ هزار تن رسانید.

در ماه‌های پایانی سال ۵۷ با شکل‌گیری انقلاب اسلامی در کشور و تبعیت از تغییرات ساختار اداری کشور ناوگان کشتیرانی در ۱۵ دی‌ماه ۱۳۵۸ نام کشتیرانی آریا به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تغییر یافت و تحت پوشش وزارت بازرگانی قرار گرفت.

دیری نپایید که طوفان جنگ تحمیلی بر این سرزمین خیمه افکند و آب‌های جنوبی کشور به دلیل مجاورت با خصم متجاوز و همچنین به دلیل حضور عمده ناوگان یاد شده در منطقه خلیج فارس و این که دشمن که در میادین جنگ ضربات سختی را از رزمندگان ایرانی دریافت کرده بود با برگزیدن این حربه که حمله

سال‌های آغازین دهه ۴۰ هجوم واردات کالاهای تجاری به کشور و به دنبال آن تردد ناوگان خارجی با پرچم‌ها و ملیت‌های



مختلف آب‌های سرزمینی ما را صحنه تاخت و تاز کشتی‌های غول‌پیکری کرد که محصولات و دستاوردهای صنعتی آن‌سوی آب‌ها و همچنین محصولات کشاورزی مورد نیاز ما را در انبارهای خود برای تخلیه در بنادر ایران ذخیره کرده بودند شرایطی که دولت‌مردان وقت در مقابل آن تاب خود را از دست دادند و فکر تأسیس ناوگانی ملی به اندیشه آن‌ها خطور کرد.

جدای از این و در کنار این وضعیت ناخواسته برخورداری از شرایط ویژه خاص جغرافیایی این سرزمین بزرگ و دسترسی به دو آبراه حساس و سوق الجیشی و گرایش ما به یک اقتصاد دریایی می‌طلبید تا بنیان وقت اداره کشور در این مهم به چاره‌اندیشی بنشینند.

و در این گیرودار بود که فکر تأسیس اولین شرکت حمل و نقل دریایی کشور به افکار آن‌ها خطور کرد. روزهای اولیه سال ۱۳۴۰ اولین جرعه‌های آغازین زده شد در این راستا شش سال بعد، تأسیس اولین کشتیرانی تجاری

می‌توان به فعالیت‌های سوخت‌رسانی، توسعه تعمیرات کشتی‌ها، به کارگیری موسسات رده‌بندی داخلی و تقویت آن‌ها اشاره کرد اما در کنار آن کسانی که به ایران کالا می‌فروختند حال چه گندم و چه ذرت، جو و غیره با شرط این که کشتیرانی را خود انتخاب کنند معامله می‌کردند و این به ضرر ایران بود و به خصوص در بخش فله بیش از سایر محصولات این اتفاق مشاهده شد. تمامی تحریم‌هایی که آمریکایی‌ها و ایادی آن‌ها بر کشتیرانی و حمل و نقل دریایی بر ما تحمیل کردند در تاریخ این صنعت بی‌سابقه بود، تغییر نام پرچم به دلیل اجازه نداشتن ورود با پرچم ایران به بنادر جهان، یکی از دستاوردهای شوم این مهمان ناخواسته بود و کشتیرانی را مجبور به ثبت شناورهای خود در کشورهایایی چون مالت کرد.

مشکلات نقل و انتقال ارز نیز از دیگر پارامترهایی دست و پا گیر بود که قدرت مانور ما را برای انجام معاملات مورد نیاز با آن سوی آب‌ها سلب کرده بود که با توجه به جهانی بودن فضای کسب و کار کشتیرانی را در مخمصه‌ای ناخواسته قرار داده بود.

در این روزهای سخت و دشوار بود که بالا رفتن قیمت سوخت که باید گفت ۳۰ درصد کل هزینه‌های یک شناور را به خود اختصاص می‌دهد، با سیر صعودی خود درآمد کشتیرانی را تحت الشعاع خود قرار داد. بانک‌ها نیز به دلیل تیره بودن آینده صنعت دریایی و شرایط خاص از اعطای وام به شرکت‌های حمل و نقل دریایی سرباز زدند.

تحریم‌های پیوسته باعث شد که حتی اقامه دعوی به نفع ایران در دادگاه‌ها راه به جایی نبرد در همین گیر و دار تحریم‌هایی نظیر تحریم صادرات بنزین (آمریکایی‌ها) و یا تحریم شرکت‌هایی که با ایران مبادله تجاری داشته باشد و تحریم کلی کشتیرانی جمهوری اسلامی توسط اتحادیه اروپا و کانادا ضرباتی بود که یکی بعد از دیگری بر پیکر کشتیرانی فرود آمدند اما دیری نپایید که دیپلماسی کشور با یک حرکت برد-برد به احقاق حقوق ملت ایران همت گمارد و جان تازه‌ای در کالبد کشتیرانی دمیده شد.

امروز که ناوگان تجاری کشور با تمام توان بر عرصه آب‌های گیتی ظاهر می‌شود شرکت‌های خارجی برای نشستن بر سفره پر برکت کشتیرانی بی‌تاب شده‌اند و کشتیرانی نیز آن‌ها را با روی باز پذیرفته و طرد نکرده است شرکت‌های بیمه که از نام بردن اسم کشتیرانی از دست جریمه‌های سنگین آمریکایی‌ها هراس داشتند امروزه یکی بعد از دیگری ساختمان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به عنوان خانه امید خود می‌نگرند و سعی در جبران گذشته دارند.

به‌هرروی امروزه نام کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با نام ایران و ایرانی عجین شده باشد تا پرچم پر افتخار ایران بر فراز کشتی‌های تجاری بر اقصی نقاط آب‌های گیتی به اهتزاز در آید.

فعالیت‌های همه‌جانبه کشتیرانی جان تازه‌ای گرفتند. کسانی که در آن روزها به ما پشت کردند این روزها برای انعقاد قراردادهای جدید سعی در ربودن گوی سبقت از یکدیگر دارند.

همگان واقفند که موقعیت و ویژگی‌های خاص جغرافیایی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های قدرت بخشی مناطق است و قرار گرفتن این مرز و بوم در جنوب غربی آسیا و برخورداری از منابع غنی انرژی می‌طلبد که ناوگان قدرتمند تجاری و حمل‌مواد سوختی کشور بر شکوفایی این مناطق تأثیر گذار صنایع جانبی چون کشتی‌سازی و سوخت‌رسانی و تدارکات کشتی‌ها از موهبت حضور ناوگان‌های تجاری کشور رونق گیرد و کشتیرانی برای انجام این مهم رسالت خود را به نحو احسن جامه عمل پوشانده تا سواحل کشور به خصوص سواحل جنوبی کشور با توسعه فراگیر که زیننده نام ایران و ایرانی است بشوند.

قدرت دریایی ما امروز زمانی نمودار می‌شود که ناوگان تجاری و نفتکش ما با حضور مقتدرانه خود در سواحل و بنادر کشور زیر سایه امنیت ایجاد شده توسط دلار مردان دریایی کشور به شکلی منسجم حضور خود را حفظ کنند.

یکی از مصائب ایجاد شده در سال‌های گذشته حضور چپاولگران دریایی در آب‌های پر مخاطره خلیج عدن و سواحل سومالی بود که حمله به کشتی‌های تجاری را مستمسی برای باج‌خواهی خود برگزیده بودند استمرار این چپاولگری و حمله به چند فروند کشتی‌های ناوگان دولتمردان را بر آن داشت تا حضور مقتدرانه دلارمردان دریایی کشور را در این منطقه حساس اعمال نموده و به این نامی پایان دهد و امروزه کشتیرانی ناوگان تجاری و نفتکش بدون دغدغه خاصی در این مناطق تردد دارند.

به‌هرروی، مرور روزهای ابتدایی تأسیس ناوگان ملی و سال‌های پرفراز و نشیب نشان‌گر این واقعیت است که اهمیت کشتیرانی تا به آن جاست که در افت و خیزهای سیاسی سعی کرده‌اند کشتیرانی را به گونه‌ای دخیل کنند. جمعیت انبوهی که تحت عنوان خانواده کشتیرانی و یا خانواده بزرگ دریایی کشور قرار گرفته‌اند در سال‌های ابتدایی تأسیس از تعدادی محدود فراتر نمی‌رفت و اکثریت قریب به اتفاق نیروی انسانی کارآمد ناوگان را نیروی خارجی به عهده داشت.

اما با برنامه‌ریزی‌های مدون و تأسیس موسسه بزرگ آموزش دریایی در تهران و بعضی از سواحل کشور، جوانان ایرانی برای پیوستن به خیل دریانوردان اشتیاق بیشتری نشان دادند و امروز اکثریت قریب به اتفاق کشتی‌های ناوگان به دست توانمند نیروی داخلی اداره می‌شود.

## تحریم‌ها

نمی‌توان از دوران سخت جنگ نرم اقتصادی و دستاوردی که تحریم‌ها در راستای اقتصاد مقاومتی به همراه داشته چشم پوشاند و

گرفت.

نقش کشتیرانی جمهوری اسلامی در منطقه خلیج همیشه فارس با تأسیس کشتیرانی والفجر ۸ بیش از پیش نمایان گشت و حضور کشتی‌های بار و مسافر به شکل مستمر در بنادر کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس نقش مهمی در رساندن پیام صلح و دوستی ایران به کشورهای منطقه احراز کرد. در دیگر حوزه مهم آبی کشور، گوهره خزر نیز تأسیس کشتیرانی دریای خزر به نقصان حضور ما در این آبراه حساس حیاتی پایان داد و تردد ناوگان یاد شده در این آبراه نقش حساس و بی‌بدیلی در ارتقا اقتصادی مردمان دیار شمال کشور ایفا کرد و به دلیل ازدیاد این تردد توسعه بنادر نوشهر، امیرآباد، و انزلی اجتناب‌ناپذیر می‌نمود و این خود نشانه‌ای از تردد سنگین ناوگان کشتیرانی دریای خزر در این آبراه است.

توسعه و سازندگی و سفارش ساخت کشتی‌های جدید و مدرن به دلیل نیاز همچنان در سال‌های پایانی دهه ۷۰ آغاز شد و تا به اراده دولتمردان کشور برای توسعه همه‌جانبه ناوگان تجاری کشور جامه عمل بپوشد اما دیری نپایید که دشمنان قسم خورده و حامیان آن‌ها به دلیل این که ملتی برای دست یافتن به انرژی صلح‌آمیز هسته‌ای حق خود را می‌طلبید تحریم‌های ناچونمردانه‌ای را بر علیه ارکان اقتصادی این مرز و بوم تحمیل کردند و کشتیرانی نیز از این تیرهای رها شده از ترکش ناچونمردانه در امان نماند و تحریم‌های ظالمانه ناوگان یاد شده و نوسازی و تجهیز آن را با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو ساخت.

آن‌ها که در عرصه‌های نظامی از رویارویی مستقیم با دلبرمردان این سرزمین وامانده بودند به شکلی ناچونمردانه تحریم‌های همه‌جانبه را بر ما اعمال کردند و در این راستا بسیاری از بنادر قاره سبز تحت فشار اربابان آمریکایی خود از پذیرش کشتی‌های ناوگان ما سرباز زدند. بسیاری از شرکت‌هایی که سال‌ها بر سفره پر برکت کشتیرانی می‌نشستند به یکباره زیر فشار استکبار و ایادی آن‌ها به کشتیرانی پشت کردند و از ترس اعمال جریمه‌های سنگین آمریکایی‌ها حتی از تماس‌های تلفنی دست‌اندرکاران کشتیرانی وحشت داشتند.

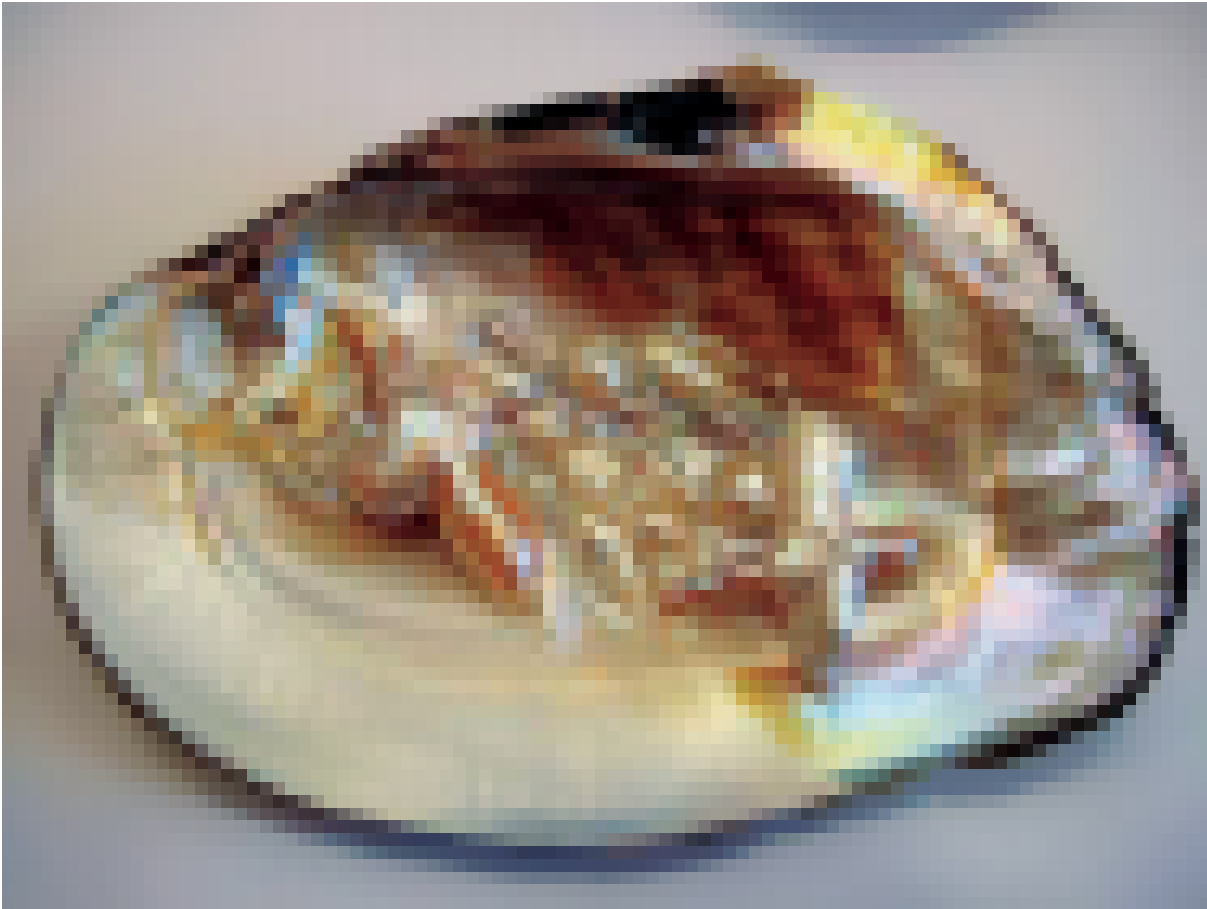
نمایندگان بیمه و کلاس‌های ایمنی که برای همکاری با ما در روزهای شکوفایی سعی کردند گوی رقابت را از یکدیگر بر بایند صحنه همکاری با کشتیرانی را ترک کردند و رفتند.

اما با تمامی این محدودیت‌های اعمال شده کشتیرانی سرفراز و سربلند آن روزهای سخت و سرنوشت‌ساز را به مدد مذاکرات نفس‌گیر هسته‌ای و همت دست‌اندرکاران دیپلماسی کشور پشت سر گذاشت و این روزها با رفع کامل تحریم‌ها می‌رود تا رتبه‌های از دست رفته چه در منطقه و چه در سطح بین‌المللی را بازستاند که نمونه بارز آن شروع سفارش ساخت کشتی‌ها و شناورهای جدید است. بنادر کشور که در طول دوران سیاه تحریم در رخت فرورفته بود با شروع

# فریاد گنج‌های زیر آب

گزارشی از وضعیت دردمندان درهای خلیج فارس

مینا کیانی



لنج‌ها بر په‌نه‌ آبی بیکران خلیج فارس لنگر انداخته‌اند. در گرما گرم آفتاب و شرعی اواخر تابستان، هر از چند گاهی صدای سقوط صیادی که سنگی بر کمر خود بسته به عمق خلیج فارس در گوشه‌ای به گوش می‌رسد و در دیگر سو با همهمه صیاد دیگری را به بالای لنج می‌کشند. سبب توری‌اش حصار شده است برای دردانه‌های خلیج فارس. از این روزگار مدت‌هاست که می‌گذرد و دیگر نمی‌توان در جای جای خلیج فارس این تصاویر را دید مگر در لایه‌های صفحات کتاب‌ها. رضا طاهری از جمله نویسندگانی است که به بررسی تاریخی صید مروارید توسط دریاباشگان پرداخته است. او در کتاب از مروارید تا نفت به شرح کارنامه اقتصادی مروارید در خلیج فارس می‌پردازد و فروش بالای آن را بیان گر اهمیت این درهای گران‌بها در زندگی ساحل‌نشینان خلیج فارس بر می‌شمارد. او نقش مروارید در دوران گذشته را همچون نفت برای حال حاضر می‌داند. تاریخ اولین صید مروارید مشخص نشده ولی صید آن در دوره هخامنشیان رایج بوده است. در نوشته‌ها و ادبیات ایرانی هزار ساله اخیر شاعران و نویسندگان، بسیار به صید مروارید اشاره داشته‌اند. استخری در قرن چهارم در کتاب مسالک الممالک بیان می‌کند که مرواریدها را از سواحل خلیج فارس به داخل کشور می‌بردند و مروارید این دیار بی‌همتاست. از بی‌همتایی مروارید خلیج فارس از آن روزگاران تاکنون چیزی کم نشده اما از میزان صید آن حرفی برای گفتن باقی نمانده است.

صادر شده است.

به گواه تاریخ روزگاری، غواصان بسیاری تلاش می‌کردند که مهارت‌های لازم صید صدف در اعماق آب‌های خلیج فارس به خصوص در اطراف بندر لنگه، کیش و هندورابی را برای امرار معاش کسب کنند. «ابی عبدالله ادریسی» در کتاب «تزه المشتاق» که قرن ششم به رشته تحریر درآمده است، به شرح

رییس بخش بیوتکنولوژی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان می‌توان متوجه شد. مرواریدی که تا کمتر از صد سال پیش کشتی صید و به آن سوی آب‌های ایران صادر می‌شد را دیگر نمی‌توان چمدان هم صادر کرد. هرچند نه در گذشته و نه در حال حاضر، سندی موجود نیست که چه میزان صدف و مروارید به صورت سالیانه صید و

## روزی روزگاری، صدف مروارید ساز

«شرایط زیست‌گونه‌ای که از نظر اقتصادی خیلی شاخص و بوم‌زاد (اندمیک) خلیج فارس و معروف به صدف لب سیاه است از مرحله در معرض خطر انقراض بودن هم فراتر رفته است.» این کل مطلبی است که در گفتگو با سعید تمدنی چهرمی،

در کشور فرانسه در سال ۲۰۰۰ ارزش صادرات این صدف ۲۰۰ میلیون دلار برآورد شده است.

## رنج زیا

صدف‌های مروارید ساز از جمله جانوران کف‌زی و دارای حرکت بطنی (حرکت موجود در پوسته صدف) است. بر اساس تحقیقات حسین رامشی، کارشناس ایستگاه تحقیقات شیلاتی نرمتنان خلیج فارس، «صدف‌های مروارید ساز موجودات (filter feeder) بوده و مواد غذایی موجود در آب که شامل فیتوپلانکتون‌ها، زئوپلانکتون‌ها و مواد معلق است را فیلتر می‌کنند و در این مواقع است که دانه شنی یا هر جسم خارجی ریزی از فیلترها رد شده درون صدف‌های مروارید ساز وارد می‌شود و چون صدف نمی‌تواند آن را دفع کند دور تا دور آن را لایه‌های پروتئینی ترشح می‌کند که بعد از گذشت دو تا سه سال، مرواریدی زیبا تولید می‌شود. به گونه‌ای که اگر مرواریدها شکافته شوند دانه‌های شن و مواد ریزی را می‌توان دید که از صدف خارج نشده است.» این در حالی است که اعتقاد عامه مردم در گذشته این بود که قطره بارانی در درون صدفی که وسط دریا به سطح آب آمده و دهان باز کرده، می‌چکد و مروارید درون صدف پرورش می‌یابد.

مرواریدها در رنگ‌های مختلف تولید می‌شوند و این تفاوت زیبا و خوشرنگ به دلیل اختلالات ژنتیکی هر کدام از صدف‌هاست. بسته به رنگدانه تولید شده در بافت تخمدان صدف‌های لب سیاه، واریته‌های مختلف مرواریدهای رنگی از خاکستری تیره تا شیری و حتی زرد و بنفش نیز تولید می‌شود. طبق تحقیقات رامشی، «صدف‌های مروارید ساز بسیار حساس هستند، به گونه‌ای که آلودگی‌های

جزر و مدی مرجانی خلیج فارس، تا عمق ۱۰ متر زیست می‌کند. در این مناطق جریان‌های سنگین آب موجب فراهم آوردن شرایط تغذیه‌ای مناسب می‌شود، البته جریان‌های خیلی قوی برای استقرار صدفچه‌ها زیاد مفید نیست اما احتمال بیشتری را برای تولید مروارید ایجاد می‌کند.

به گفته «سعید تمدنی جهرمی» رییس بخش بیوتکنولوژی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان، «خلیج فارس به علت برخورداری از جزایر متعدد و سکوه‌های مرجانی، اکوسیستم مناسبی جهت رشد و پرورش آبزیان پلانکتون خوار خصوصا انواع نرم‌تنان از جمله صدف لب سیاه دارد.»

او تصریح کرد: «صدف لب سیاه از نظر مروارید، پوسته و گوشت آن در جهان از اهمیت زیادی برخوردار بوده و بی‌نظیر است. این گونه به دلیل توانایی در تولید مروارید از روزگاران قدیم مورد توجه واقع شده و به علت اندازه بزرگ، ضخامت چشمگیر لایه مرواریدی آن قادر به تولید مروارید بسیار با ارزش است. به عقیده بسیاری از مروارید شناسان جهان، مروارید آب‌های ایران یکی از مرغوب‌ترین مرواریدهای جهان و به مراتب بهتر از مروارید صید شده در اطراف جزایر اندونزی و خلیج مکزیک است.»

بنا به گفته این پژوهشگر زیست دریایی، «صدف لب سیاه گونه ارزشمندی است که از پوسته آن در صنعت دکمه‌سازی، کارهای تزئینی و همچنین خوراک دام و طیور استفاده می‌شود و در اکثر کشورها با قیمتی در حدود کیلویی ۸ دلار به فروش می‌رسد و به دلیل وزن قابل توجه گوشت این صدف، از لحاظ خوراکی مورد توجه هست، به عنوان نمونه

روش سنتی صید مروارید در خلیج فارس می‌پردازد: «در این خلیج، همه مکان‌های غواصی وجود دارد، سیصد مکان مورد توجه است که همه آن‌ها معروف و مشهورند.» ادیسی همچنین در همان کتاب ذکر می‌کند: «غواصی در سرزمین ایران نوعی صنعت است که آموخته می‌شود و در آموزش آن پول فراوانی خرج می‌شود؛ و آن به این گونه است که آن‌ها خارج کردن نفس از گوش را تمرین می‌کنند و می‌آموزند تا جایی که یک مرد در آغاز یادگیری اش دچار گوش درد می‌شود و از گوش‌هایش ماده‌ای جاری می‌شود و پس از آن معالجه کرده و آن را از درد و ملامت تبری می‌بخشند. گران‌ترین غواص کسی است که بیش از همه در زیر آب بماند.» اما تاریخ امروز میراثی برای آیندگان ندارد.

## آشنایی بیشتر با صدف لب سیاه ایرانی

تاکنون در حدود هشت گونه صدف که قادر به تولید مروارید هستند، در دنیا شناخته شده‌اند و از آن‌ها یک گونه مخصوص آب شیرین و بقیه متعلق به آب شور و مناطق گرمسیری هستند. صدف‌های مروارید ساز خلیج فارس که از نظر اقتصادی اهمیت دارند شامل دو گونه صدف «محر» و صدف مروارید ساز «لب سیاه» است که محلی‌ها به آن «شریفی» می‌گویند. صدف محار با رشد حدود هشت سانتی‌متر، از ابتدای دهانه خلیج فارس تا سواحل کویت با بیش از ۱۰ زیر گونه پراکنده است و بر اساس بررسی‌های انجام شده ذخایر مناسبی از آن وجود دارد. این گونه به صورت اجتماعی زیست می‌کند و از لحاظ مقاومت در مقابل فعل و انفعالات داخل آب بسیار قوی است. اما صدف مروارید ساز لب سیاه، انفرادی و در نواحی







باشند و یانه، عمرشان پایان می‌یابد. به گفته تمدنی جهرمی «در ازای دست‌یابی به هر دانه مروارید باید ۲۰۰۰ صدف صید و شکافته شود.» اکنون با پراکنش بسیار زیاد و تراکم بسیار کم صدف‌های لب سیاه، دیگر نمی‌توان کشتی‌های حامل مروارید را به آب انداخت.

به گفته اوصیدی رویه در گذشته و همچنین تغییرات آب و هوایی، آلودگی‌های نفتی و نیز تخلیه آب توازن نفت‌کش‌ها باعث شده است اثرات جبران‌ناپذیری بر روی تمام گونه‌های در خطر ما، به خصوص صدف مروارید ساز لب سیاه گذاشته شود.

## صدف‌ها در انتظار حمایت‌های قانونی

تمدنی جهرمی در پاسخ به این سوال که فصل صید صدف‌ها چه زمانی است، از روند صید این گونه انتقاد کرد و افزود: «فصل صید معمولاً از اواخر شهریور ماه تا نیمه آذر هر ماه است اما به طور کلی ساحل‌نشینان هر زمان که بخواهند صید می‌کنند.» این پژوهشگر دریایی نقش اقدامات نظارتی و حمایتی از گونه‌های در معرض انقراض را بسیار مهم ارزیابی کرد و اظهار داشت: «چنان‌چه شیلات کنترل‌های شدیدتری در این رابطه اعمال می‌کرد و حتی قانونی مدون مصوب می‌شد، قطعاً تأثیرگذار بود.»

## آن چه هست، آن چه نیست

در حال حاضر با کمبود شدید ذخایر صدف‌های مروارید ساز در خلیج فارس و نیز به دلیل لقاح درون‌آبی این گونه، تکثیر طبیعی به خاطر تراکم کم و پراکنندگی بیش از حد صدف‌های مولد در حد

که ابتدا صدف ماده تخمک را به صورت توده‌های ابری شکل خارج کرده تا جنس نر موجود در نزدیکی آن تحریک شده و اسپرم را به خارج بفرستد و به این ترتیب لقاح تخمک در محیط آبی صورت می‌گیرد.» او چنین بیان کرده است که: «صدف‌های مروارید ساز به طور فصلی در دو بازه زمانی، طی سال تخم‌ریزی می‌کنند. بیشترین زمان تخم‌ریزی در فصل بهار طی ماه‌های فروردین و اردیبهشت و در فصل پاییز در ماه‌های مهر و آبان اتفاق می‌افتد. قدرت هم‌آوری صدف لب سیاه بسیار زیاد است و یک صدف بالغ می‌تواند از یک تا پنج میلیون تخمک را تولید و در آب رها کند اما محدود بودن شانس لقاح و آسیب‌پذیری لاروها نیز در مراحل ابتدایی بسیار زیاد است. پس از لقاح تخمک‌ها، لارو صدف حداکثر سی روز پرخطر را به حالت زندگی پلانکتونی باید از سر بگذرانند، چرا که هر آن ممکن است خوراک پلانکتون خوارها شود. دو ماه دیگر زمان لازم است تا با رشد پوسته صدف، وزن آن زیاد شده و به کف دریا سقوط کند. در این زمان صدف به اندازه دو سانتی‌متر رشد کرده است و قادر است با پای‌های خود به مقدار اندکی جابه‌جا شود. طی پنج سال باید زمان بگذرد تا صدف به دوره جوانی و بلوغ برسد و اگر هنوز بخت با صدف پار باشد می‌تواند به دوران پیری برسد که دوره عمر ۳۰ ساله برای این صدف‌ها ثبت شده است.»

## دو هزار کشته در ازای یک مروارید

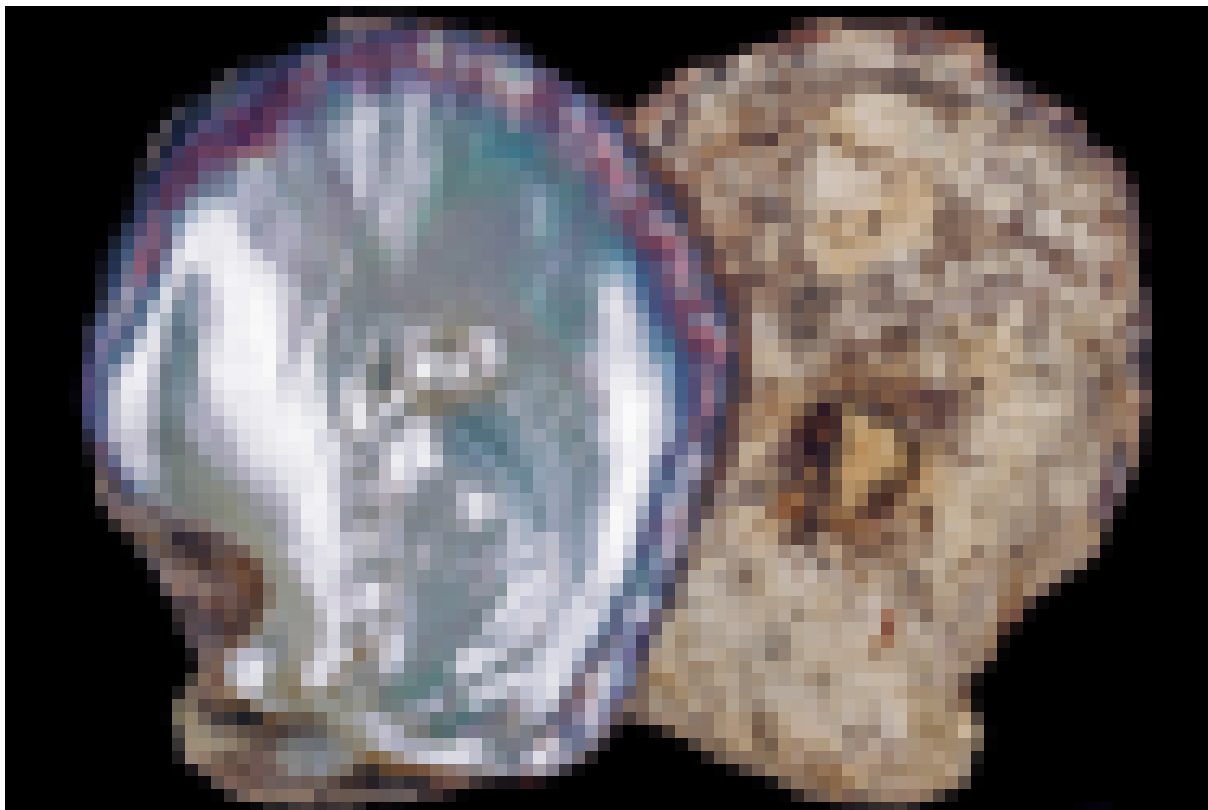
جاشوها با همه‌همه صیاد را به بالای لنج می‌کشند. سبد پر است از دردانه‌های خلیج فارس. صدف‌هایی که با هدف بیسرون آوردن مرواریدهای گران‌قیمتشان شکافته می‌شوند و چه مروارید داشته

زیستی و گل و لای باعث می‌شود، حرکت جانور کند شود و همچنین بر میزان دسترسی به غذا و در نتیجه رشد و نمو صدف‌های مروارید ساز اثر بگذارد.» نکته قابل توجه این که صدف‌های مروارید ساز علاوه بر این که توسط انسان‌ها صید می‌شوند، در محیط زیست دریایی خود نیز دشمنان بسیاری دارد، بر اساس مطالعات این محقق زیست دریایی «بی‌مهرگان و ماهی‌ها از صدف‌های مروارید ساز تغذیه می‌کنند. به گونه‌ای که از میان بی‌مهرگان، ستاره دریایی عمده‌ترین شکارچی این جانور محسوب می‌شود همچنین اختاپوس‌ها و برخی از کوسه‌ها نیز از دیگر جانورانی هستند که از صدف‌های مروارید ساز تغذیه می‌کنند.»

صدف‌های مروارید ساز علاوه بر دشمنان، مزاحمانی هم دارند؛ جانورانی همانند اسفنج‌ها، کرم‌های پرتار، ماسل‌ها و بعضی از خارپوستان از گروه ماریساران و خرچنگ‌ها که به پوسته صدف آسیب جدی وارد می‌کنند و همچنین از گروه انگل‌ها نیز لاروهای گرد سستود، شایع‌ترین انگل برای صدف مروارید ساز به شمار می‌رود و باعث ایجاد بیماری در آن‌ها شده که رشد و نمو آن‌ها را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

## سی روز، سی سال

بر اساس مطالعات رامشی «صدف لب سیاه در سن دو سالگی با اندازه طولی بیش از ۲۰۰ میلی‌متر به اولین بلوغ جنسی خود می‌رسد. صدف‌های مروارید ساز در اولین سال بلوغ، جنس نر بوده و بعد از دو تا سه سال بر اثر تغییر جنسیت به جنس ماده تبدیل می‌شوند؛ صدف‌ها موجوداتی تک جنسی بوده و لقاح آن‌ها خارجی است به این صورت



### چه می توان کرد؟

به عقیده رییس بخش بیوتکنولوژی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان «پرورش صدف های مروارید ساز سرمایه گذاری خیلی خوبی است اما در درازمدت.» با در نظر گرفتن زمان حداقل پنج ساله برای به بلوغ رسیدن این صدف ها و نیز زمان سه ساله پس از هسته گذاری برای تولید مروارید، سرمایه گذار باید حوصله ای حداقل هشت ساله به خرج دهد که این نکته از نظر این محقق موضوع مهمی است که باید چاره ای برای آن اندیشه شود. این پژوهشگر زیست دریایی افزود: «اگر دولت در این زمینه ورود کند و برای بومیان این اقدامات را از هر طریق ممکن انجام دهد، پس از آن بخش خصوصی با مشاهده نتیجه بخش بودن تلاش ها و ارزآوری بالای این صنعت حتما رغب می شود.»

اگر چه هنوز نه از سمت بخش خصوصی و نه از سمت دولت اقدامی در خصوص مزارع پرورش صدف های مروارید ساز در خلیج فارس صورت نگرفته است اما بر اساس مطالعات صورت گرفته و طبق گفته های رییس بخش بیوتکنولوژی پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان برای سرمایه گذاری در امر پرورش و تولید این صدف ها: «جزیره کیش از لحاظ مطلوب بودن آب به دلیل وجود فیتوپلانکتون های زیاد و نیز شرایط منطقه آزاد بودنش بسیار خوب است، اما در جزیره قشم به دلیل آلودگی های زیاد آب نتیجه بخش نخواهد بود.»

از دیرباز نام مرواریدهای مرغوب با نام خلیج فارس گره خورده است. آیا گواهی این روزها برای آیندگان نیز نشان گر همین خواهد بود؟

چهرمی «به دلیل کمبود امکانات نمی توانیم صدفچه ها را به مقدار زیادی تکثیر کنیم.» دست و پنجه نرم کردن کارشناسان این حوزه با مشکلات عدیده از کمبود امکانات و تکنولوژی به روز گرفته تا پیدا کردن محیط مناسب رها سازی و پرورش در خلیج فارس و حتی بروکراسی زاید برای زنده نگه داشتن این موجود با ارزش در حالی صورت می گیرد که تکثیر و پرورش صدف های مروارید ساز در کشورهایی همچون ژاپن، انگلستان، اسکاتلند، آمریکا، اندونزی، مکزیک و استرالیا از قدمت طولانی برخوردار است.

در ژاپن که از کشورهای پیشگام است، اولین گونه ای که تکثیر و پرورش آن مورد توجه قرار گرفت، صدف مروارید ساز بود. این رویداد در سال ۱۸۹۰ میلادی در استان «می» واقع در بخش مرکزی ژاپن رخ داد و در سال ۱۹۱۴، ژاپنی ها، روش هایی برای پرورش صدف در آب شور و آب شیرین ابداع کرده و این روش ها را در سراسر دریای جنوب بکار بستند. این کشور با به کارگیری تکنولوژی هایی برای رده بندی، پرورش و برداشت مروارید، توانسته در این صنعت همواره پیشگام باشد. برای مثال در دریاچه «بیواکو» به عنوان یکی از قدیمی ترین و بزرگترین دریاچه ها در کشور ژاپن، مرواریدهای آب شیرین به میزان شش تن در سال تولید می شود.

توجه ویژه به این صنعت گران بها از سوی سایر کشورها نیز پیگیری شد؛ چنان چه فرانسه نیز از سال ۱۹۷۶ پرورش مروارید لب سیاه را در پلی نیزی واقع در اقیانوس اطلس آغاز کرد و امروزه این صنعت در این سواحل سالانه بیش از ۱۴۰ میلیون دلار درآمد به همراه دارد.

صفر است. این موضوع باعث شد که اولویت های اکولوژی خلیج فارس به سمت حفظ ذخایر صدف مروارید ساز لب سیاه، تکثیر، رها سازی و بعد هسته گذاری آن تغییر پیدا کند تا اصطلاحاً ذخایر بازسازی شود.

تمدنی چهرمی در این رابطه گفت: «در ایران تلاش برای تکثیر و پرورش صدف مروارید ساز لب سیاه از سال ۱۳۶۳ شمسی آغاز شد، اما تمامی تلاش ها تا ۸۳ موفقیت آمیز نبود. تا این که ۱۲ سال پیش با تجهیز مجدد مرکز تحقیقاتی بندر لنگه و استفاده از راهنمایی های علمی دکتر درودیان متخصص ایرانی مقیم استرالیا، تلاش ها به ثمر نشست و برای اولین بار در همان سال تعداد ۲۰ هزار قطعه صدفچه های تکثیر شده در دریا رها سازی شد. از آن سال تا کنون بیش از ۱۳۰ هزار صدفچه در راستای برنامه بازسازی ذخایر این گونه در دریا رها سازی شده است.»

هرچند با توجه به ضریب ۶۰ تا ۷۰ درصدی به بلوغ رسیدن صدفچه ها به نظر می رسد این تلاش ها نیز اثرگذار نباشد، به خصوص این که همیت و جدیتی از سوی شیلات نیز مشاهده نمی شود؛ با این توضیح که از سال ۹۰ تا کنون تولید آزمایشگاهی صدفچه های صدف لب سیاه متوقف شده است و تنها صدفچه های صدف محار (شریفی) طبق تفاهم نامه استانداری هرمزگان با مرکز تحقیقاتی نرم تنان بندر لنگه در سال ۹۴ به میزان ۱۰ هزار قطعه تولید و رها سازی شده است. تمامی این اقدامات هنوز باعث نشده است که این گونه ارزشمند و اندمیک خلیج فارس از انقراض در امان بماند و این به دلیل آن است که به گفته تمدنی





## برج‌های کنترل ترافیک دریایی و نقش آن در ایمنی بنادر

■ **داریوش شهروزاد حسینی** رئیس اداره عملیات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

■ **نادر پسند** مدیر کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

■ **حمید اجورلو** کارشناس ارتباطات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

### مقدمه

افزایش روزافزون ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی و نقش آن در تجارت بین‌المللی ایجاب می‌کند تا در سطوح بین‌المللی ارائه خدمات به شناورها برای تسهیل در ورود و خروج آن‌ها از اهمیت خاصی برخوردار باشد. امروزه یکی از مباحث مهم و اساسی در ارتقاء ایمنی دریانوردی، ساختار و تمرکز در جهت کنترل ترافیک دریایی و ارائه خدمات مورد نیاز کشتی‌ها است. هدف از ایجاد مراکز کنترل ترافیک دریایی هماهنگی و تسهیل ترافیک دریایی و تأمین ایمنی تردد کشتی‌ها به بندر به‌ویژه در بنادر و پایانه‌های نفتی از طریق نیروی انسانی متخصص و با استفاده از سیستم‌های مختلف ارتباطی و مانیتورینگ از قبیل VTS، AIS، E-navigation و LRIT است. اخیراً توانایی‌ها و ویژگی‌های ممتاز مراکز کنترل ترافیک دریایی به دلیل پیشرفت‌های تکنولوژی و سامانه‌ها، گسترش یافته و به یک ابزار چند منظوره با وظایف مختلف تبدیل شده است.

اگر چه تجهیزات مخابراتی و سامانه‌های کمک ناوبری نقش زیادی در روند کنترل تردد شناورها دارند اما در برخی موارد قادر به تشخیص و رسیدگی به تهدیدهای بالقوه از جمله تصادفات دریایی، آتش‌سوزی‌ها و Near Miss نیستند. از سویی دیگر یکی از مواردی که در برج‌های کنترل حائز اهمیت است موضوع نیروی انسانی است. در سال‌های اخیر وضع قوانین در زمینه‌های ایمنی، مخابراتی، محیط‌زیست دریایی و امنیت دریانوردی در ابعاد

تفسیر داده‌ها، تجزیه و تحلیل صورت گیرد و تأمین پایه‌های اثرگذار تصمیم‌گیری افراد به‌طور کامل درک شود.

در پایان می‌خواهیم به مهم‌ترین زمینه‌های عوامل تأثیرگذار بر عملکرد افراد در فعالیت‌هایی که در مرکز کنترل ترافیک دریایی صورت می‌دهند، بپردازیم و در این زمینه مدل تعاملی ارائه شود که هم از منظر قانونی و هم شاخص‌گذاری برای متولیان و تصمیم‌گیران در حوزه صنعت دریانوردی کشور مفید فایده خواهد بود.

### تعریف برج کنترل ترافیک دریایی

سازه‌ای است مرتفع به‌صورت برج دیده‌بانی و مشابه پل فرماندهی کشتی که از محل اتاق کنترل آن می‌توان دید چشمی (بصری) غیرمسلح بر روی نواحی اطراف از جمله حوضچه، کانال دسترسی و لنگرگاه را مشاهده کرد. این برج به‌صورت ۲۴ ساعته دارای نفر است و فعالیت‌های عملیات دریایی با نظارت و هماهنگی برج انجام می‌گیرد و معمولاً در نقطه خاصی از بندر که بتوان دید چشمی مناسبی داشته و مزاحم تردد خودروها و ترافیک نباشد با ارتفاع مناسب احداث می‌شود.

### اهداف برج کنترل

به‌طور کلی برج کنترل ترافیک دریایی در هر بندر چند هدف کلان را دنبال می‌کند که شامل:

- کنترل و نظارت بر عملیات دریایی، ایمنی دریانوردی و تردد ایمن شناورها

ملی و بین‌المللی به‌طور قابل ملاحظه‌ای به حجم وظایف اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک افزوده است. برخی اعتقاد بر این دارند که با وجود سیستم‌های جدید در عرصه مخابرات دریایی، دیگر نیاز به نیروی انسانی و اتکا به اثرگذاری این نیرو وجود ندارد بنابراین می‌توان برج‌های کنترل را در هر نقطه و بدون در نظر گرفتن مشخصات نیروی انسانی مستقر کرد، اما این تئوری در بررسی‌های انجام شده کاملاً مردود بوده و قابلیت تشخیص نیروی انسانی اولین نقطه اتکا در مراکز کنترل ترافیک دریایی است. عامل ایجاد توازن بین انسان و ماشین مقوله‌ای است که اگر به آن به‌درستی توجه نشود می‌تواند بر کارایی و اثربخشی فعالیت‌هایی که توسط سیستم‌ها صورت می‌گیرد، تأثیرات نامطلوبی داشته باشد.

پیچیدگی‌های سیاسی، حقوقی و تکنولوژیکی از یک سو و از سوی دیگر تفاوت در ادراک، نگرش، باور و ارزش انسان‌ها، اثرات مهمی را در تصمیم‌گیری مربوط به سیستم‌های کنترل ترافیک دریایی می‌گذارد. توسعه و گسترش وضع قوانین در سال‌های اخیر به‌طور قابل ملاحظه‌ای سمت و سویی داشته که مخاطب آن‌ها عوامل انسانی است. در این خصوص شاخص‌های واقعی اطلاعات جمع‌آوری شده، ثبت شده، پردازش شده و آنالیز شده برای پشتیبانی از اتخاذ تصمیم در زمینه ناوبری وجود دارد که در چارچوب تلاش برای «مفهوم‌سازی» پتانسیل سیستم‌های اطلاعاتی کنترل ترافیک دریایی، ارزشمند است. همچنین لازم است تا به‌منظور اطمینان از قضاوت در ارزش‌گذاری، جمع‌آوری و

هیچ گونه زمینه تحصیلی و تجربه کار دریایی (حد اقل در بدو شروع به کار) نداشته اند. البته این چالش را می توان با برنامه ریزی مناسب برای ارتقاء دانش دریایی و یادارک تجربیات دریایی برطرف کرد. دوره های مذکور با توجه به نداشتن زمینه دریایی و سوابق دریانوردی کاملاً ضروری به نظر می رسد اما قطعاً کافی نیست. گذراندن دوره های آموزشی عملی و شبیه ساز در کنار وجود سیستم ارتقا در خصوص نیروی انسانی کنترل ترافیک دریایی، به افزایش اعتماد به نفس مناسب، ضریب هوشی بالا، دقت عمل، سرعت عمل و کارایی این پرسنل کمک خواهد کرد.

### مقایسه برج کنترل ترافیک دریایی بندر با برج مراقبت در فرودگاه ها

چنان چه در سفرهای داخلی و خارجی به فرودگاه های عبوری توجه کرده باشید، علی رغم وجود سیستم های مختلف الکترونیکی و راداری و نظایر این ها با هم برج مراقبت عملکردهای خاص خود را در فرودگاه انجام می دهد و مراحل نشست و برخاست هواپیماها، تماس های دقیق آخر فرود و بلند شدن، هدایت پروازها در تاکسی وی و ده ها عملکرد مختلف از طریق برج مراقبت انجام می پذیرد. در بندر نیز برج کنترل ترافیک دریایی تا حد زیادی شبیه به برج مراقبت فرودگاه عمل کرده با این تفاوت که شاید اگر عملکردهای برج مراقبت فرودگاه و برج کنترل ترافیک دریایی بندر را به ریز بنویسیم، تعداد موارد کاربرد برج کنترل بندر بیش از برج مراقبت فرودگاه خواهد شد.

### الزامات ملی و بین المللی در راستای ایجاد و ارائه خدمات برج کنترل ترافیک دریایی در بنادر

- کتاب مجموعه قوانین و مقررات بندری - دریایی ایران (جلد اول)
- بخش اول: مقررات موجد سازمان بنادر و کشتیرانی و تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان
- بند ۲- ماده ۳ ص ۱۵: ایجاد و تکمیل و توسعه ساختمان ها و تأسیسات و تعمیرگاهی بندری



- تهدیدات امنیتی
- مدیریت عملیات خارج سازی شناور مغروق

### پرسنل برج کنترل:

#### دوره های آموزشی تخصصی

- با توجه به بررسی صورت گرفته، در خصوص اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی نیز دوره های تخصصی دریایی ویژه ای در نظر گرفته شده و اجرا می شود. این دوره ها شامل
- نقشه خوانی
- جستجو و نجات دریایی
- GMDSS
- رادار آریا
- هواشناسی دریایی
- زبان تخصصی دریایی
- VTS-IALA-V ۱۰۳
- علائم کمک ناوبری
- قوانین و مقررات ملی و بین المللی
- مدیریت شرایط اضطرار و بحران
- ...

#### تسلط بر زبان انگلیسی

در خصوص میزان تسلط بر زبان انگلیسی در مجموع، پرسنل کنترل ترافیک دریایی از تسلط بالایی در خصوص زبان انگلیسی برخوردارند هر چند این موضوع در کنار گذراندن دوره های آموزشی زبان تخصصی دریایی می تواند استفاده از واژه های تخصصی دریایی به منظور ارتباط با فرماندهان و خدمه کشتی ها و عوامل دخیل در عملیات دریایی برتری نسبی ایجاد کند.

#### رشته تحصیلی

با توجه به این که در اغلب کشورهای پیشرفته کسانی که در بخش کنترل ترافیک دریایی کار می کنند از تجربیات و یادارک دریایی برخوردارند بنابراین در ایران اپراتورهای کنترل ترافیک دریایی اکثراً در رشته های زبان انگلیسی، برق (قدرت یا مخابرات)، کامپیوتر و مدیریت تحصیل کرده اند و

- ارتباطات دریایی با شناورها و واحدهای عملیاتی و دریایی در بندر
- حفاظت از محیط زیست دریایی و امنیت دریانوردی
- پیشگیری از وقوع سوانح دریایی در حوزه بندر، کانال دسترسی و لنگرگاه مجاز
- برج کنترل ترافیک دریایی به استناد گزارش ویژه کارشناسان بین المللی انجمن علائم کمک ناوبری دریایی به تنهایی خود ابزاری است برای تماس با شناورها و کنترل ورود و خروج کشتی به بندر و به نوعی خود یک VTS اولیه است.
- هر کدام از موارد فوق نیز به زیرشاخه های خود تقسیم می شوند که به جزئیات آن ها پرداخته نشده است.

### وظایف برج کنترل

- نظارت و کنترل تردد کلیه شناورهای ورودی و خروجی
- دیدبانی با چشم مسلح و غیرمسلح از محل اتاق کنترل در برج کنترل در حوزه حوضچه، کانال دسترسی و لنگرگاه
- هماهنگی و نظارت بر لنگراندازی و لنگربرداری شناورها در لنگرگاه
- انجام کلیه تماس ها و هماهنگی لازم در شرایط اضطراری
- دریافت پیام اضطرار شناورها و عکس العمل متناسب با حادثه
- تحت نظر داشتن عملیات دریایی در محدوده بندر و ملحوظ داشتن آن در عملیات تردد کشتی ها (عملیات هیدوگرافی، لایروبی، غواصی و...)
- نظارت بر حسن انجام مقررات دریایی و بندری در خصوص پرچم ها، چراغ ها و هماهنگی با ادارات ذی ربط
- ارائه یا تبادل اطلاعات دریایی و بندری با واحدهای مختلف دریایی و بندری و صاحبان کشتی و نمایندگی ها
- اخطار به کشتی ها یا اعلام خطر در حین انجام عملیات دریایی در صورت مشاهده بصری.
- بخش اعلامیه های ایمنی
- ارائه اطلاعات ایمنی به کشتی های درخواست کننده.
- اعلام مسیر، سرعت واقعی کشتی های در حال حرکت در منطقه تحت پوشش.
- اعلام موقعیت کشتی نسبت به محور آبراه.
- اعلام موقعیت سایر کشتی ها.
- اخطارهای ایمنی به کشتی مورد نظر (تغییر موقعیت لنگراندازی، تغییر مسیر و...)
- توصیه مسیر ایمنی برای هدایت کشتی.
- اعلام سرعت و سمت باد و جریان آب به کشتی های تحت هدایت به آبراه های بنادر
- مساعدت در ناوبری بر اساس نیاز یا تشخیص VTS در منطقه تحت پوشش
- جستجو و نجات افراد
- مقابله با آلودگی نفتی
- مدیریت عملیات اطفاء حریق در محوطه عملیاتی بندر
- خدمات پزشکی از راه دور
- اطلاعات ایمنی دریانوردی
- عملیات سالویج - کمک به شناور سانحه دیده



بسته بندی شده بر روی کشتی ها (قانون INF) فصل ۴ و ۵ کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) قطعنامه ۸۵۱. A (۲۰۰۸) اصول کلی سیستم های گزارش کشتی ها و ملزومات آن ها، شامل دستور العمل های گزارش سوانح شامل کالاهای و خطرناک، مواد مضر و یا آلاینده های دریایی قطعنامه RES.A. ۲۵۰ (۲۳) در خصوص سرویس کمک رسانی دریایی قطعنامه RES.A. ۹۴۹ (۲۳) در خصوص تعیین مکان امن برای شناورهای مضطر

**المان های مهم در قرار دادن محل احداث مراکز کنترل ترافیک دریایی**

اشراف چشمی مناسب به لنگرگاه، مسیر دسترسی، حوضچه و اسکله های تحت پوشش نظارت فراهم بودن امکان ساخت سازه با توجه به اندازه ارتفاع چشم ناظر از سطح خشکی و دریا در محل فراهم بودن دید مناسب به فعالیت یدک کش ها و عملیات پالووتیج

اشراف چشمی و برخورداری از دید مناسب نسبت به دهانه موج شکن

تأمین دید راداری مناسب رعایت حریم لازم و فاصله مناسب از سازه های فلزی و تأثیر گذار در عملکرد انواع آنتن ها

فاصله مناسب از کابل های فشار قوی دوری از انبار کالاهای خطرناک و اشتعال زا

تسلط به محوطه های بندری

باد غالب در منطقه

طرح جامع / هادی بندر

فاصله از دریا و شرایط پیرامونی

رویت ساختمان از دید شناورهای ورودی / خروجی به بندر (شرط متمایز بودن)

سهولت دسترسی به جاده های ارتباطی در محدوده داخل بندر

دید مناسب به محوطه های بارانداز

دور بودن از آلودگی شیمیایی

دور بودن از آلودگی های صوتی

دور بودن از گرد و غبار احتمالی ناشی از تخلیه و

و دریایی بازرگانی و وسایل و تجهیزات مربوط و بهره برداری از آن ها.

بند ۶- اداره شبکه های مخابراتی (رادیویی، تلگرافی، تلفنی، تله تایپ، و غیره) در دریا و خشکی برای تماس با کشتی ها و بنادر تابعه و تهیه و تأمین وسایل مربوطه با همکاری وزارت پست و تلگراف و تلفن.

بند ۷- نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و مجاهدت در توسعه آن ها و تأمین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدامی که در پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانی های بازرگانی و ساحلی لازم باشد.

بخش سوم: مقررات راجع به بنادر ایران

فصل یکم: اختیارات اداره بنادر و وظایف کارکنان بندرها

ماده یک، بند ۱۲- نگهداری دفتر آمار کشتی های ورودی و خروجی و تعداد مسافران.

ماده یک، بند ۲۲- حفظ انتظامات مناطق خالصه دریایی به عهده اداره بندر است و خالصه دریایی عبارت است از رودهای بزرگ قابل کشتی و کرجی رانی، بندرها، موج شکن ها، کانال ها، پیش بندرها، مرداب ها و برآمدگی های میان مرداب ها و شط ها و خشکی هایی که در اثر فرونشستن آب در منطقه بندر پیدا و به کناره ملحق می شود.

ماده سه، بند ۱- مراقبت در اجرای آئین نامه و مقررات بندری از طرف فرماندهان و یا صاحبان کشتی ها راجع به ورود و خروج کشتی ها، پهلوگیری و لنگراندازی و گردش وسایل بارکشی آبی.

کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی ها ۱۹۷۳، اصلاح شده توسط پروتکل ۱۹۷۸ آن، اصلاح شده ماده ۸ (گزارش سوانح شامل بروز یا احتمال تخلیه مواد مضر)

پروتکل I (مفاد مرتبط با گزارش سوانح شامل بروز یا احتمال تخلیه مواد مضر)

کنوانسیون بین المللی مرتبط با مداخله در دریای آزاد در مورد سوانح آلودگی نفتی ۱۹۶۹

کنوانسیون بین المللی آمادگی، مقابله و همکاری در خصوص آلودگی نفتی ۱۹۹۰

(کنوانسیون OPRC) مواد ۴ و ۵

قانون بین المللی حمل ایمن زیاده های رادیواکتیو سطح بالا، پلوتونیوم و سوخت هسته ای پرتوزده

- بارگیری
- حداکثر استفاده از عوارض زمین (شرایط ژئوتکنیکی)
- عدم تداخل با تأسیسات زیر بنایی
- سهولت اجرا در احداث سازه
- امکان قرار گیری پد هلی کوپتر جستجو و نجات در محل
- ایمنی پرواز از مجاورت ساختمان در شرایط نامساعد جوی و در شب
- آماده بودن اطلاعات اولیه جهت اجرا
- نزدیکی به ساختمان کنترل تأسیسات / عملیات دریایی
- برخورداری فاصله مناسب از ساحل و شرایط پیرامونی
- هزینه ساخت (با توجه به کمترین اندازه ارتفاع چشم ناظر از سطح خشکی و دریا)
- فاصله لنگرگاه بیرونی تا محل گزینه
- فاصله لنگرگاه داخلی تا محل گزینه

## تجهیزات قابل نصب در برج کنترل ترافیک

- رادار باند AIS، VTS، X، جهت یاب رادیویی (DF)، دوربین های مدار بسته (CCTV)
- سرورها (Redundant Server & Main Server)
- ایستگاه های اپراتور (Work Station) - سرور هواشناسی (Mateo server)
- تجهیزات باند VHF، MF/HF و سرور ضبط و نگهداری اطلاعات (Archive Server)
- تجهیزات ارسال پیام ایمنی از جمله NAVTEX
- تجهیزات کمک ناوبری از قبیل AIS
- تجهیزات پشتیبان که شامل شبکه تحت سیستم عامل های Win/Linux، نرم افزار SCADA، ژنراتور، UPS
- در قسمت فوقانی برج کنترل ترافیک نیز فضاها برای نصب آنتن های بی سیم، آنتن های رادار، آنتن AIS و آنتن دستگاه RACON و همچنین نصب لاترن فانوس دریایی در برخی موارد در بالای برج کنترل قابل نصب است.

## خدمات قابل ارائه توسط برج کنترل ترافیک

- نظارت و کنترل تردد کشتی های تجاری وارده به بندر یکی از مهم ترین عملکردهای سرویس ترافیک دریایی است که ارتباط مستقیم با افزایش کارایی، حجم عملیات و درآمد بندر دارد. پس از ورود کشتی به منطقه تحت پوشش VTS بر اساس دستورالعمل، به سوی لنگرگاه اعلام شده از سوی مرکز کنترل ترافیک دریایی حرکت و پس از لنگراندازی در نقطه مشخص شده، اتمام عملیات لنگراندازی را اعلام کرده و توسط افسران کنترل ترافیک در گارد محافظ رادار ثبت می شوند.
- برنامه ریزی، کنترل و نظارت بر تردد شناورها
- تأمین ایمنی دریانوردی و امنیت دریایی منطقه تحت پوشش
- همکاری در امداد رسانی به شناورهای مضطر در منطقه
- نظارت دقیق بر اجرای قوانین محلی و بین المللی

• بهره‌گیری از رادار در هنگام نامساعد بودن هوا برای هدایت ایمن کشتی‌ها

## عملکرد برج کنترل

اهمیت و مسئولیت‌های فرمانده کشتی نیاز به توضیح نداشته و آموزش‌ها، مهارت و صلاحیت‌های آن‌ها به صورت استانداردهای بین‌المللی با جزئیات بسیار مشخصی تعیین شده است و نیاز به بررسی بیش‌تر در این مقاله دیده نمی‌شود. اما با توجه به این که استانداردهای آموزشی و مهارتی اپراتورهای کنترل ترافیک و راهنمایان بیش‌تر به صورت دستورالعمل‌های ملی مشخص شده است، استانداردهای متفاوتی در کشورهای مختلف برای آن تعیین شده و در کشور ما نیز هرچند در بخش راهنمایی استانداردهایی تدوین شده و گواهینامه پایلوتی در درجات مختلف طی شرایط مشخصی صادر می‌شود، در بخش مربوط به اپراتورهای مراکز مذکور نیاز به تدوین استانداردهای لازم (به‌عنوان مثال ایجاد سیستم ارتقا) کاملاً احساس می‌شود.

در سال‌های اخیر شاهد گسترش سرویس‌های ترافیکی شناورها بوده‌ایم که منجر به افزایش چشم‌گیری در تعداد اپراتورهای کنترل ترافیک در سرتاسر جهان شده است. سرویس‌های ارائه شده توسط مراکز کنترل ترافیک به‌طور قابل ملاحظه‌ای با یکدیگر متفاوت هستند و خدماتی همچون انتشار ساده اطلاعات هواشناسی و هیدروگرافی از طریق تبادل اطلاعات تا توصیه‌های ناوبری پیچیده و در شرایطی که این اختیارات داده شده باشد، دستورات مربوط به ناوبری را شامل می‌شود.

با توجه به این که استفاده از پایلوت در تمامی بنادر تجاری کشور الزامی است، ارتباط موثر بین پایلوت و اپراتور کنترل ترافیک در پهلوودهی و جداسازی ایمن شناورها و جلوگیری از تصادم در این نواحی بسیار مهم تلقی می‌شود و تجربه و تبحر هر یک می‌تواند بسیار تعیین‌کننده باشد.

از نقطه نظر فرماندهان شناورهایی که در مناطق تحت پوشش مراکز کنترل ترافیک دریایی و سیستم‌های مدرن ناوبری تردد دارند، مهارت و صلاحیت اپراتورهای مراکز مذکور در کنار تبحر و کفایت راهنمایان، این اطمینان خاطر را به آن‌ها می‌دهد تا ساکنان هدایت کشتی رادار اختیار دستورات و راهنمایی‌های پایلوت بسپارد و به همین طریق پایلوت‌ها و اپراتورهای مراکز کنترل ترافیک دریایی نیز نیازمند به اعتماد دوطرفه برای برقراری ارتباطی موثر و سودمند در انجام وظایف خویش هستند. چرا که اطمینان نداشتن پایلوت‌ها از صلاحیت و شایستگی اپراتورهای توانمند عامل چشم‌پوشی بعضی از فرامین واحد کنترل ترافیک دریایی و از بین رفتن ارتباط موثر بین این دو عامل تعیین‌کننده باشد.

در تجربیات به دست آمده، به نظر می‌رسد در کشور ما تعامل بین راهنما و اپراتور کنترل ترافیک دریایی در بعضی موارد به دلیل وجود نداشتن مراکز کنترل ترافیک دریایی مطابق با استانداردهای موجود از توازن مناسبی برخوردار نیست و حتی پیش‌بینی می‌شود بی‌توجهی به مسئولیت‌های مراکز کنترل ترافیک دریایی و نبود برنامه‌ریزی در

ایجاد زیرساخت‌های لازم زمینه‌ساز سوانح دریایی و نهایتاً پاسخ‌گویی کشور به مراجع ملی و بین‌المللی رادار بر داشته باشد.

بررسی‌های به‌عمل آمده نشان می‌دهد عمده شاغلان در مراکز کنترل ترافیک دریایی در کشورهای توسعه‌یافته به لحاظ فعالیت‌های دریایی، اغلب افرادی با تجربه عملی در یانوردی و دارای مدارک تحصیلی مرتبط دانشگاهی هستند و به نظر می‌رسد عامل سن، تجربه و تحصیلات نقش موثری در پذیرش فرمان‌های ارسالی به بهره‌برداران دریایی را داشته باشد.

ناگفته‌نماند که در حال حاضر سه برج کنترل ترافیک در شمال کشور (بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد) و چهار برج کنترل ترافیک دریایی در جنوب کشور (بنادر شهیدرجایی، امام خمینی (ره)، بوشهر، خارگ) وجود دارد و سایر مراکز کنترل ترافیک دریایی (بالغ بر ۲۰ پروژه) در سطح جزایر و بنادر تابعه جنوب و شمال کشور نیاز سنجی شده است.

## معماری برج کنترل

در دنیا تاکنون طرح‌های متفاوتی برای برج‌های کنترل ترافیک دریایی اجرا شده است که با جمع‌بندی معماری آن‌ها می‌توان به نکات ذیل دست یافت:

• بدنه برج کنترل با مساحت یکسان تا بالاترین نقطه (اتاق کنترل) امتداد می‌یابد. در این گونه، فضاهای طبقات زیر اتاق کنترل کاملاً برای تجهیزات مرتبط با برج، اتاق توجیه و مدیریت قابل استفاده خواهد بود.

• بدنه برج کنترل فقط شامل پلکان و آسانسور ارتباطی اتاق کنترل با تراز همکف است و فضاهای جانبی پلکان کوچک و غیرقابل استفاده‌اند.

• برج کنترل ترافیک دریایی و ساختمان امور دریایی به دلیل ارتباط عملکردی با یکدیگر قابل ترکیب‌اند. در این حالت فضاهای اداری در سطوح گسترده طبقات اول و دوم جانمایی می‌شوند و بدنه برج کنترل شامل پلکان و آسانسور و اتاق کنترل در بخش بالایی برج است. در فازهای توسعه‌ای، بنادری که دارای زیرساخت‌های لازم از جمله برج کنترل ترافیک دریایی باشند به‌سادگی می‌توان تجهیزات راداری و

الکترونیکی را اضافه کرد. البته مشروط به این که در ساخت برج کنترل فضاها، دسترسی‌ها و امکانات برای اضافه کردن تجهیزات الکترونیکی از قبل در نظر گرفته شده باشد.

## نتیجه‌گیری

وجود برج کنترل ترافیک باعث می‌شود کشتی‌های موجود در لنگرگاه وجود یک مکانیزم نظارتی رادار محدود و بندر و لنگرگاه مدنظر قرار داده و بدون اجازت و هماهنگی حرکت نکرده و یا تخلفی را مرتکب نشوند. ضمن این که برج کنترل با نظارت بر تردد شناورها از بروز سوانح و تصادف در داخل حوضچه، کانال دسترسی جلوگیری کرده و حرکت در داخل کانال را برای کشتی‌های بزرگ یا دارای ویژگی خاص (مثلاً حامل کالای خطرناک) اولویت‌بندی کرده و گاهی حتی کانال را برای ورود یا خروج یک کشتی به صورت یک‌طرفه آزاد می‌کند. برج کنترل ترافیک دریایی به‌عنوان زیرساخت و پیش‌نیاز نصب سیستم‌های راداری و الکترونیکی و VTS است. به طوری که وجود و ساخت برج کنترل مقدم بر سایر تجهیزات الکترونیکی است چه بسا در یک بندر کوچک و کم ترافیک تا سال‌ها پس از احداث برج کنترل با توجه به میزان تردد و حجم ترافیک شناورها نیازی به تجهیزات راداری نباشد که این که توصیه‌ها و راهنمایی‌های IALA در خصوص VTS نیز به‌المان‌های ضرورت به کارگیری تجهیزات راداری اشاره کرده‌اند. همچنین برج کنترل در بندر به‌عنوان یک ابزار نظارتی و کنترل محیط‌زیست دریایی عمل نموده و از این نظر نیز آلودگی ناشی از شناورها را با دید چشمی ملاحظه می‌کند. همان‌طور که وجود به برج کنترل ترافیک در بنادر بزرگی چون بندر امام خمینی (ره)، بندرعباس، بندر بوشهر و در بنادر شمالی چون بندر نوشهر، بندر انزلی و بندر امیرآباد عملکردشان به اثبات رسیده و وجود این برج‌های کنترل در آن‌ها سودمند بوده پس می‌توان نتیجه گرفت که احداث برج کنترل در سایر بنادر آن هم با هزینه بسیار کمتر از تجهیزات راداری و الکترونیک، می‌تواند به ایمنی در یانوردی و تردد شناورها و حفظ محیط‌زیست دریایی کمک کند.



## پاکسازی ساحل

## قسمت اول

کاپیتان سعید خاتمیان | شرکت مارین پروژه  
دکتر احسان مقیمی حاجی | شرکت مارین پروژه

مقالات سلسله‌واری که در ادامه خواهند آمد در واقع حاصل تجربیات عملی تخصصی به نام مارک فرانسیس است که همراه با مطالب تکمیلی تقدیمتان خواهد شد. مارک فرانسیس از سال ۱۹۷۶ به طور حرفه‌ای در تیم‌های مقابله با ریزش‌های نفتی فعال بوده و از سال ۱۹۸۰ مسئول تیم مقابله با ریزش‌های نفتی در خشکی در کشور انگلستان بوده است. او در سمت‌های مختلف مدیریتی و تصمیم‌گیری قرار داشته است و همچنان نیز به فعالیت حرفه‌ای خود در این زمینه ادامه می‌دهد. مطالبی که ارائه می‌شود حاصل تجربیات اوست که در مجله خبری سازمان بین‌المللی کنترل ریزش‌های نفتی به چاپ رسیده است.

## مقدمه



دریاها و اقیانوس‌ها منابع بزرگ تأمین احتیاجات اساسی زندگی هستند. آن‌ها نه تنها نیمی از اکسیژن موجود در هوایی را که ما تنفس می‌کنیم، تولید می‌کنند بلکه بخش مهمی از چرخه آب نیز هستند؛ آن‌ها تأمین‌کننده آبی هستند که ما می‌نوشیم. مرز این منبع ضروری، سواحل هستند که کمک به سلامتی آب‌ها (دریاها و اقیانوس‌ها) می‌کنند. سواحل فقط دارای جذابیت برای گذراندن تعطیلات نیستند، بلکه آن‌ها آشیانه و زیستگاه گونه‌های مختلف جانوری هم هستند.

سواحل مناطقی منحصر به فرد بوده و جزء مناطق حساسی هستند که نیازمند توجه ویژه‌اند. با توجه به ارزش اکوسیستمی، تفریحی و زیبایی آن‌ها، حفظ آن‌ها به نفع انسان‌ها و طبیعت است. یک ساحل طبیعی دارای عملکردهای بیولوژیکی مهمی است. از جمله آن‌ها می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- عمل‌کننده به عنوان یک فیلتر که از میزان مواد آلاینده ورودی به دریاچه می‌کاهد.
- ثبات‌دهنده خاک بوده و آن را از فرسایش محافظت می‌کند.
- فراهم‌کننده زیستگاهی حیاتی برای ماهیان و حیوانات وحشی است.
- سواحل جزء محیط زیست‌های محافظت‌کننده روی زمین

هستند. آب‌های کم‌عمق (۱۰ الی ۱۵ متر اول) ساحل در اطراف دریاچه‌ها و رودخانه‌ها، غذای لازم و زیستگاه ضروری برای بقاء بسیاری از گونه‌ها را فراهم می‌سازد. در حقیقت، نود درصد از زندگی موجود در دریاچه‌ها در این مناطق به دنیا می‌آیند، رشد می‌کنند و تغذیه می‌شوند. بقاء گیاهان، ارگان‌های زنده کوچک، حشرات، دوزیستان، خزندگان، پرنده‌گان، پستانداران و ماهی‌ها به سواحل وابسته است.

طبیعی نگه داشتن سواحل، آسان‌ترین راه برای حفظ کیفیت آب و ارزش آن است. با فیلتر کردن مواد مغذی و کاهش فرسایش، کیفیت آب دریاچه‌ها می‌تواند ارتقا پیدا کند. این ارتقای کیفیت به معنی تأمین آب تمیزتر و شفاف‌تر برای فعالیت‌های تفریحی نظیر شنا و قایقرانی است.

## اهمیت سواحل



• ملاحظات اقتصادی (گردشگری، صیادی، آبی‌روری و بازرگانی)  
اهمیت بی‌بدیل سواحل در صنعت گردشگری غیرقابل انکار است. کیست که از قدم زدن در شن‌های طلایی سحرانگیز سواحل زیبا، خاطره‌ای هر چند کوچک و دل‌فریب در ذهن نگارگری نکرده باشد. سواحل یکی از فرصت‌های ویژه برای جذب گردشگر و درآمدهای ناشی از حضور آن‌ها است. حضور



مراکز پرورش ماهی وارد آورد. سواحل و اسکله‌ها محلی برای توقف شناورهای مختلف است. وجود آلودگی در سواحل و اسکله‌ها باعث کاهش تمایل به توقف شناورها در آن‌ها می‌شود. وجود آلودگی در سواحل می‌تواند باعث ایجاد خسارت به بدنه شناورها، افزایش هزینه نگهداری شده و تردد آن‌ها را با مشکل مواجه سازد.

ماهیان در این نواحی شده و این موضوع می‌تواند خسارات فراوانی به صیادان منطقه وارد سازد. امروزه پرورش آبزیان در محیط طبیعی یکی از تکنیک‌های پرورش ماهیان با کیفیت مناسب برای تغذیه است. مزیت پرورش ماهیان با این روش، این است که ماهی در محیط و شرایطی طبیعی رشد کرده و باعث می‌شود که خواص خوراکی آن حفظ شده و طعم طبیعی گوشت آن‌ها تغییر نیابد. عموماً محیطی که برای این کار در نظر گرفته می‌شود، نواحی نزدیک به ساحل است و آلودگی در سواحل می‌تواند خسارات جبران‌ناپذیری به این

گردشگران در هر منطقه‌ای باعث به جریان افتادن اقتصاد منطقه و ایجاد شغل و درآمد برای مشاغل مختلف است. وجود گردشگر باعث رونق صنعت هتلداری، رستوران و شرکت‌های مسافری (خطوط هوایی، راه‌آهن، اتوبوس و...) می‌شود. آب‌های کم‌عمق نزدیک ساحل یکی از محل‌های تغذیه و رشد ماهیان و آبزیان است و بنابراین سلامت این ناحیه اهمیت ویژه‌ای در صنعت صیادی دارد. وجود هر گونه آلودگی در سواحل، مانع تجمع

تصویر شماره ۱ (Pic)



• ملاحظات زیست محیطی (آبزیان، پرندگان، گیاهان، مناطق استحصال نمک و تصفیه آب)

سواحل یکی از مناطق اصلی برای تغذیه و رشد بسیاری از آبزیان هستند. سواحل محل تخم گذاری لاک پشت ها و محل اصلی تغذیه پرندگان دریایی است. بسیاری از ماهیان برای تخم گذاری به نزدیکی سواحل می آیند و بسیاری از ماهیان نیز برای تخم گذاری به دهانه رودخانه ها در سواحل می آیند. وجود آلودگی در این مناطق باعث می شود زاد و ولد و نیز تغذیه و رشد این گونه از ماهیان به خطر بیفتد. سواحل همچنین محل زندگی و رشد برخی از گونه های آبزی است که منبع اصلی تغذیه ماهیان به شمار می آیند و آلودگی در سواحل به طور مستقیم روی زندگی این گونه از جانوران تأثیر گذاشته و نهایتاً باعث فقر مواد مغذی برای ماهیان می شود.

بسیاری از پرندگان سواحل را به عنوان محل آشیانه و تخم گذاری انتخاب کرده و سواحل به عنوان محل اصلی تغذیه آن ها به شمار می آیند. وجود سواحل با میزان آلودگی زیاد باعث تأثیر منفی روی رشد و زاد و ولد این گونه از پرندگان شده و به تدریج باعث مهاجرت این پرندگان از این نواحی می شود.

گونه های مختلفی از گیاهان وجود دارند که به طور طبیعی در سواحل رشد و نمو می کنند. این گیاهان محل مناسبی برای زندگی (مخفی شدن، تخم گذاری، تغذیه و زاد و ولد) گونه های مختلف جانوری نیز هستند. ورود آلودگی به سواحل باعث از بین رفتن این گیاهان و در نتیجه تأثیر منفی بر روی جانورانی که در آن جا زندگی می کنند نیز می شود.

سواحل مسطح محل مناسبی برای استحصال نمک دریا است. در صورت وجود هر گونه آلودگی در ساحل، دیگر امکان استفاده از نمک آن وجود ندارد. در بسیاری مناطق، از آب دریا به عنوان منبع آب شرب استفاده می شود. در این مناطق تأسیسات تصفیه آب در ساحل دریا استقرار یافته و آب دریا پس از نمک زدایی و تصفیه وارد سیستم آب شرب لوله کشی می شود. در صورتی که این آب ها آلوده شوند، با توجه به این که وجود مقدار کمی از مواد آلوده کننده از جمله مواد نفتی در آب، روی طعم و بوی آن تأثیر منفی می گذارد و توسط انسان قابل تشخیص است، چاره ای جز تعطیلی این مراکز و جابه جایی آن ها به محل دیگری وجود نخواهد داشت.

## ملاحظات اولیه در پاکسازی ساحل

در بعضی مواقع تنها راه مقابله برای یک ریزش نفتی عبارت است از صبر تا زمانی که نفت به ساحل برسد و کسب آمادگی برای پاکسازی محیط های ساحلی آلوده شده.

بسیاری از روش های پاکسازی در جداسازی نفت از محیط زیست آلوده شده مفید هستند اما برخی از آن ها ممکن است اثرات نامطلوب سنگینی روی اجتماعات بیولوژیکی، چند برابر بدتر از اثرات نامطلوب خود نفت داشته باشند. بنابراین شکل جداسازی با توجه به درجه ریزش نفتی، یک فاکتور تأثیرگذار است. نفت ریخته شده نهایتاً به طور خیلی محکمی به سواحل صخره ای و دیگر محیط های ساحلی خواهد چسبید و همچنین ممکن است با نخاله ها و دیگر ضایعات مخلوط شوند و یا این که به طور ساده با رسوبات ته نشین شوند. دغدغه اولیه ما باید این باشد که نفت خواه کم یا زیاد به محیط زیست آسیب خواهد رساند. ما باید این نفت را تمیز کنیم تا کمترین آسیب ممکن به وجود آید. این اقدام می تواند تنها با همکاری نزدیک افراد حرفه ای تیم مقابله با ریزش نفتی و آژانس های زیست محیطی برای رسیدن به بهترین راه حل رفع مشکل انجام شود.

این وظیفه تیم برنامه ریزی است که همه را از استراتژی کار، آگاه سازد تا همه با آن مطابقت پیدا کنند. در مراحل برنامه ریزی برای مقابله با ریزش نفتی، انتخاب روشی که باید به کار گرفته شود، یک قدم بسیار مهم است. اتخاذ تصمیم درست در قدم های اول، در مراحل بعدی پاکسازی بسیار تأثیرگذار خواهد بود. بنابراین انتخاب افراد مناسب برای تیم

تصمیم گیری بسیار حیاتی است. اعضای این تیم باید اطلاعات درست در مورد ریزش، شرایط آب و هوایی و اطلاعات لجستیکی در مورد دسترسی به افراد، تجهیزات و مواد را دریافت کنند.

تمامی موضوعاتی که در بالا در موردشان صحبت شد، اجزای یک طرح اقتضایی مقابله با ریزش نفتی هستند به شرط این که برای منطقه مورد بحث، این طرح اقتضایی وجود داشته باشد. بر مبنای این اطلاعات و شناسایی های محلی، تیم برنامه ریزی دارای شرایطی خواهد بود که به تیم اجرایی موثرترین استراتژی را برای حداقل کردن تأثیرات زیست محیطی و رسانیدن عملیات مقابله به یک نتیجه خوب به طور موفقیت آمیز و با یک هزینه قابل قبول را توصیه کند. تیم مقابله نیز نیاز دارد که قادر به دسته بندی توصیه ها و شفاف سازی هرگونه جریمه برای وقایعی که خارج از حدود کنترل به وقوع می پیوندند، باشد.

## جزر و مد ها

جزر و مد ها حرکت شش ساعته آب دریا به داخل و خارج هستند. جزر و مد ها دائمی هستند و اساساً بر مبنای نیروی جاذبه ماه اتفاق می افتند.

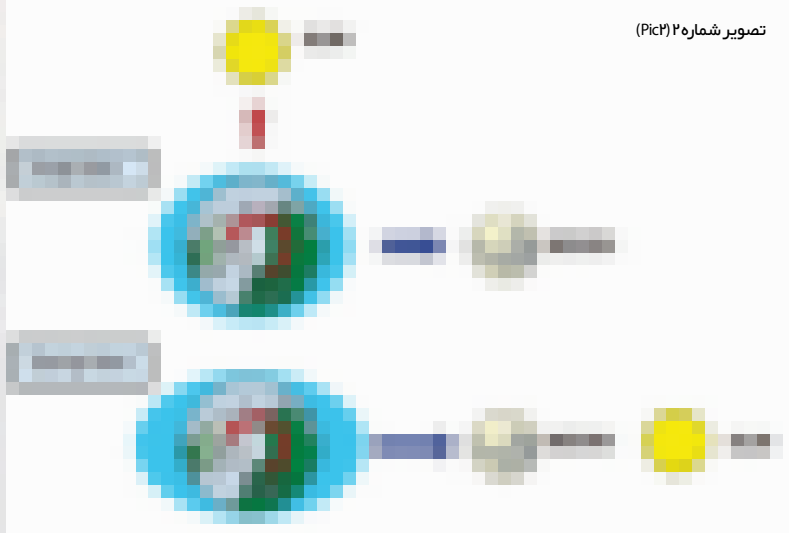
## دامنه جزر و مد

اختلاف بین بالاترین نقطه مد و پایین ترین نقطه جزر را دامنه جزر و مد گویند. بعضی از دامنه های جزر و مد تنها چند متر هستند و برخی از آن ها می توانند تا چند کیلومتر باشند.

## بیشینه جزر و مد

وقتی که ماه و خورشید کاملاً در یک خط قرار گیرند، شما به طور خاصی می توانید

تصویر شماره ۲ (Pic2)





تصویر شماره ۳ (Pic۳)



ماه جولای									
روز	مد	مد			جذر				
		AM	HT	PM	HT	AM	HT	PM	HT
۱	سه‌شنبه	۱۱:۵۹	۶٫۱	-	-	۶:۰۴	۰٫۵	۶:۰۱	۱٫۰
۲	چهارشنبه	۱۲:۲۶	۶٫۷	۱۲:۴۹	۶٫۰	۶:۴۴	۰٫۷	۶:۴۵	۱٫۳
۳	پنج‌شنبه	۱:۱۳	۶٫۵	۱:۳۹	۶٫۱	۷:۲۶	۰٫۹	۷:۲۳	۱٫۵
۴	جمعه	۲:۰۰	۶٫۳	۲:۲۸	۶٫۲	۸:۱۲	۰٫۹	۸:۲۷	۱٫۶
۵	شنبه	۲:۴۷	۶٫۱	۳:۱۶	۶٫۴	۹:۰۰	۰٫۹	۹:۲۷	۱٫۶
...	...								

یافت شود. اگر شما نتوانستید این جداول را برای ساحلی که در آن کار می‌کنید بیابید، به دنبال جداول مشابه برای نزدیک‌ترین ساحل بگردید، با کم و زیاد کردن چند دقیقه می‌توانید به جواب برسید. اطمینان حاصل کنید که شما حاشیه امنی به نتایج اضافه کرده‌اید تا این که بدانید دقیقا چه زمانی حداکثر و حداقل مد و جذر به وجود خواهد آمد. ادامه دارد...

تجربه وجود دارد که در هنگام جمع‌آوری صدف‌ها در سواحل مسطح و بدون شیب خیس شده‌اند زیرا آن‌ها قادر نبودند قبل از این که آب بالا بیاید به یک نقطه مرتفع (امن) برسند. جداول جذر و مد شبیه این که در تصویر زیر آمده است، زمان‌ها و همچنین مقدار حداقل و حداکثر جذر و مد را برای هر روز سال نشان می‌دهد. این نوع جداول می‌تواند در فروشگاه‌های دریایی و یا در اپلیکیشن‌های گوشی‌های تلفن هوشمند

بالاترین مد و پایین‌ترین جذر را داشته باشید.

#### کمینه جذر و مد

موقعی که ماه و خورشید در زاویه‌ای قائم نسبت به هم قرار گیرند، آن‌گاه نیروی جاذبه ماه و خورشید در جهت مخالف نیرو وارد می‌کنند. این موضوع باعث کمتر شدن مد و کمتر شدن جذر می‌شود. این یک اصل است که ما باید ساحل را با حداقل میزان خسارت ممکن تمیز کنیم. دانستن این که چه زمانی حداکثر مد و حداقل جذر اتفاق خواهد افتاد و آب چگونه بالا خواهد آمد، بنا به دلایل ایمنی مهم است. همچنین این که چگونه آب پایین خواهد رفت برای این که تیم بدانند چه زمانی در عملیات پاکسازی به‌منظور کاهش خسارت وارده به جانوران حساس در پایین ساحل باید متوقف شود، مهم است. تصاویر زیر، بازه جذر و مد را در دو ناحیه نشان می‌دهد. دو تصویر بالایی مربوط به نواحی شیپدار و تصاویر پایینی یک ناحیه مسطح را نشان می‌دهد. اطلاع از زمان جذر و مد به تیم مقابله این اجازه را می‌دهد که در امنیت کافی فعالیت نمایند و باز یافت در یک نقطه مناسب و ایمن را امکان‌پذیر می‌کند. این موضوع به‌ویژه در نواحی صاف و مسطح بسیار مهم است چرا که سرعت مد می‌تواند بیشتر از سرعت دویدن یک مرد باشد. برای بسیاری از مردم عادی این

تصویر شماره ۴ (Pic۴)



# احیای جاده ابریشم و شکوفایی اقتصاد

دکتر محمد ساطعی | مشاور عالی توسعه صنعت حمل و نقل

کشور به دنبال خواهد داشت. در سه دهه گذشته، مرکز ثقل اقتصاد جهانی به دلیل جمعیت بالا، افزایش شهرنشینی و چشم اندازهای مثبت تجارت و سرمایه گذاری به سمت شرق تمایل پیدا کرده است.

انتظار می رود رشد اقتصادی آینده آسیا به دلیل توسعه طبقه متوسط در داخل این کشورها، موجب افزایش ارتباطات و توسعه اقتصادی از طریق مسیرهای زمینی و دریایی از رهگذر انتقال کالا، خدمات، اطلاعات، نیروی کار و... شود که اقتصاد چین را با همسایگانش یکپارچه کرده است. «سر هالفورد جان مکیندر» جغرافیدان بریتانیایی در اوایل قرن بیستم زمانی که نیروی دریایی انگلستان قدرت بلامنازع در یاهای جهان بود گفته است که آینده قدرت جهان چنان که بسیاری از انگلیسی ها تصور می کنند، در کنترل خطوط دریایی قرار ندارد؛ بلکه در کنترل سرزمین وسیعی است که اوراسیا نام دارد. در نقشه مکیندر، اروپا، آسیا و آفریقا، سه قاره جدا از

این سرمایه از سوی بانک تازه تأسیس سرمایه گذاری زیر ساخت های آسیا (AIIB) تأمین می شود.

مزیت های جاده ابریشم جدید و نقش ایران طرح جاده ابریشم قرن بیست و یکم از سال ۲۰۱۳ از سوی رییس جمهوری چین به عنوان یک کمربند اقتصادی ابریشم و جاده ابریشم دریایی قرن بیست و یکم مطرح شد که در نهایت قادر است چین را به غرب متصل کند. در گذشته نیز جاده ابریشم با هدف اتصال چین به غرب و غرب به چین شکل گرفته بود.

برخی جزئیات بیشتر این ابتکار چین که در سال ۲۰۱۳ با عنوان «ابتکار یک کمربند-یک جاده» ارائه شد، در برگیرنده دو شبکه عظیم، یعنی «جاده ابریشم جدید» و «جاده ابریشم دریایی-قرن بیست و یک» است.

این ابتکار به مسیرهای زمینی و دریایی ای اشاره دارد که هدف آن اتصال حلقه اقتصادی شرق آسیا از یک سو و حلقه اقتصاد اروپایی توسعه یافته از سوی دیگر است که پتانسیل توسعه عظیم اقتصادی را برای این

پروژه جاده ابریشم جدید که چین آغازگر آن بوده، با حمایت هند و همراهی سایر کشورهای منطقه به پیش می رود تا تحولی را در مناسبات اقتصادی آسیا و در بعدی وسیع تر، سراسر دنیا به وجود آورد. مقام های هند و چین نسبت به احیای جاده ابریشم خوش بین هستند و معتقدند که احیای این جاده، می تواند اقتصاد دنیا را نیز متحول کند.

پس از آن که شهر شژن در استان جنوب غربی گوانگدونگ چین در سال ۱۹۷۹ به منطقه اقتصادی ویژه تبدیل شد، از یک دهکده ماهیگیری به شهری بزرگ و مدرن تغییر یافت. این شهر دروازه جنوب چین است و در مجاورت هنگ کنگ قرار دارد. بسیاری از مناطق شهر با سرمایه گذاری خارجی برای احداث کارخانه ها و شرکت های تجاری ساخته شد. این شهر یکی از پایانه های مرزی چین در پروژه جاده ابریشم است. این استان که یکی از پررونق ترین استان های چین است، در سال ۲۰۱۴ تولید ناخالص داخلی ۱/۱ تریلیون دلاری داشته است. چین تعهد کرده که ۴۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری اولیه برای زیر ساخت های جاده ابریشم داشته باشد.



کشورهای استقلال یافته از شوروی سابق، گرایشات زیادی به ایران به لحاظ فرهنگی، تاریخی و... دارند.

ایران باید با شناسایی سلاقیق و ارتقای محصولات خود، فراگیری زبان‌های این کشورها برای ارتباط بهتر با مردم این مناطق و... راه به لحاظ اقتصادی در یابد. در این راهکار می‌توان از چین خیلی چیزها یاد گرفت که توانسته در مدت نسبتاً کوتاهی، بازارهای صادراتی بسیاری را پیدا کند.

در ایران باید با محصولات طراز اول خود مانند فرش، قالی، صنایع دستی و سنتی خود و نیز انجام تحقیقات بازار، موقعیت ویژه‌ای برای خود به باری این جاده ایجاد کند. جاده ابریشم در کنار شکوفایی اقتصادی باید راهی برای گفت‌وگوی فرهنگی برای ایران باشد.

ایران می‌تواند بر اساس مطالعات و محاسبات صندوق بین‌المللی پول، تولیدات و صادرات غیرنفتی خود را تا دو برابر افزایش دهد. ایران نباید از کشورهای استقلال یافته از شوروی سابق غافل باشد. در این حوزه و با توجه به مرز مشترک ایران با آن‌ها، با دنیای عرب در این حوزه رقابتی ندارد. تاریخ مشترک، ریشه‌های فرهنگی و... امکان ارتباط ایران را با آن‌ها افزایش می‌دهد.

مادر چند دهه گذشته تلاش بسیاری کرده‌ایم که با کشورهای عربی و خاور نزدیک مراودت اقتصادی داشته باشیم؛ اما واقعیت این است که کشورهایی که در شمال ایران قرار دارند، راه‌های بسیاری برای پیشرفت اقتصادی، پیش‌رویمان گذاشته‌اند.

میلیارد نفر از طریق گشایش مسیرهای جدید از چین تا اروپا با پنج کریدور اقتصادی (چین-مغولستان آسیای میانه، چین و پاکستان چین میانمار-

بنگلادش-هند و آسه‌آن-و به شرق یک مسیر دریایی به کره جنوبی و ژاپن) و سپس به خلیج فارس، خاورمیانه آفریقای شمالی و اروپاست.

برخلاف توافق نامه‌های فرآتلاتیک و فرآپاسیفیک که هزینه پولی ندارند، جاده ابریشم جدید، به سرمایه‌گذاری عظیم در زیرساخت‌ها نیاز دارد. آن گونه که مجله اکونومیست برآورد کرده است، این سرمایه‌گذاری‌ها به یک تریلیون دلار آمریکا بالغ می‌شود و انواع حمل و نقل از جمله در راه آهن، جاده و فرودگاه و بندرگاه را در برمی‌گیرد.

بخشی از سرمایه مورد نیاز از طریق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی صورت می‌گیرد؛ اما بخش عمده آن از طریق سرمایه‌گذاری عمومی خواهد بود. ایران در این پروژه جایگاه ویژه‌ای دارد؛ چون هم یک گذرگاه انرژی در خاورمیانه است، هم این که با ۱۵ کشور مرز دریایی یا زمینی دارد.

به لحاظ دریایی نیز گذرگاه آبی مهم برای رسیدن به مناطق شمالی و جنوب غربی جهان است.

ایران در حمل و نقل کالا از چین به قفقاز و آسیای میانه، نقش توزیع کننده دارد؛ موضوعی که مهم است، این که ایران باید سعی کند در مسائل دیگری با چین به واسطه این جاده، از یک سو رقابت و از سوی دیگر مشارکت کند.

هم نبودند؛ بلکه سرزمینی واحد درست مانند یک جزیره جهانی واقعی بودند. قلب و منطقه محوری این سرزمین وسیع، منطقه‌ای است از خلیج فارس تا رودخانه یانگ تسه چین.

مکیندر نوشته است کسی که مسلط بر این منطقه باشد، تمام جهان را کنترل می‌کند. به عقیده او خطوط ریلی‌ای که در سراسر استپ‌ها کشیده می‌شود، می‌تواند هزینه انتقال در یایی را کاهش دهد و این موضوع قدرت ژئوپلیتیک را از دریا به خشکی انتقال می‌دهد.

این چنین است که می‌خواهد با طرح بزرگ جاده ابریشم که از راه باستانی آن الهام گرفته است، خود را به قلب جهان متصل کند. مسیر ریلی و هوایی جاده ابریشم هم از قدیم وجود نداشته است. حال اگر بخواهیم جاده ابریشم را در چهار حوزه دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی بازسازی کنیم، یک کریدور می‌تواند از شرق چین شروع شود، مسیر خراسان شمالی را سپری کند و بعد از آن با عبور از قرقیزستان، تاجیکستان و ازبکستان و بخشی از قزاقستان و سپس ترکمنستان یا افغانستان، از طریق ایران به سمت ترکیه و سوریه، دریای مدیترانه و بعد به ایتالیا برود. بازسازی این مسیر بسیار موثر و کاربردی است؛ ولی سؤال این است: چه کسی حاضر است این سرمایه‌گذاری را برای ایجاد این مسیر انجام دهد؟ هدف جاده ابریشم جدید که به نام یک مسیر، یک جاده نیز شناخته می‌شود، سود رساندن به چهار

## حمل و نقل کانتینری در بندر ایران

■ امین بلالی | کارشناس امور بندری اداره بندر و دریانوردی خارگ

■ عماد ابراهیم زاده مطلق | کارشناس امور دریایی اداره بندر و دریانوردی خارگ

کانتینراسیون امکان حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) را ممکن می‌سازد، یعنی حمل کل مسیر از مبدا تا مقصد با استفاده از روش‌های گوناگون حمل و نقل مانند جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی امکان پذیر است و همچنین می‌توان از ترکیب این روش‌ها در کنار هم استفاده کرد. پیش از کانتینراسیون، کالا باید طی مراحل تکراری کم‌کم در کامیون بارگیری می‌شد و سپس به بندر حمل شده و دوباره به همان طریق از وسیله حامل تخلیه شده و به دوباره در کشتی بارگیری می‌شد، این روند یک فرآیند طاقت فرسا بود و زمان زیادی لازم داشت و لازم بود کشتی‌ها از ۱۰ روز قبل در بندر حضور داشته باشند تا فرآیند تخلیه و بارگیری کامل شود. با عرضه کانتینراسیون فرستندگان شروع به چیدن کالاهایشان در کانتینرها و تحویل آن‌ها به محوطه چیدمان کانتینرهای بندر برای ارسال کردند. کشتی‌هایی که به بندر می‌رسیدند می‌توانستند بسته به تعداد کانتینرهای حمل شده توسط آن‌ها طی یک الی دو روز اقدام به تخلیه و بارگیری کانتینرها کرده و به سفر خود ادامه دهند. مطابق با موسسه استاندارد بین‌المللی یک کانتینر حمل محموله عبارت است از: «یکی از تجهیزات حمل و نقل که برای تسهیل حمل کالاها به وسیله یک یا چند روش حمل و نقلی بدون

بارگیری واسطه‌ای به کار می‌رود.» کانتینرها دارای انواع و اشکال مختلفی هستند. پیشنهاد و توصیه ایزو کانتینرهایی با طول ۱۰، ۲۰، ۳۰ و ۴۰ فوت است اما رایج‌ترین نوع کانتینرها ۲۰ و ۴۰ فوتی هستند. مادر حال حاضر چند خطوط کشتیرانی آغاز به استفاده از کانتینرهای ۴۵ فوتی کرده‌اند. عرض یک کانتینر همیشه هشت فوت (۲/۴۳ متر) و استاندارد ارتفاع ۸/۶ فوت (۲/۶۲ متر) و ۹/۶ فوت (۲/۹۲ متر) است. مردم فکر می‌کنند که کانتینراسیون یک اختراع جدید است البته این مساله دور از ذهن نیست، چون سوابقی در مورد استفاده از کانتینر در تراموای انگلستان و آمریکا در حدود سال ۱۸۳۰ وجود دارد. این کانتینرها برای حمل و نقل سنگ معدن سنگ آهک و ذغال سنگ و... استفاده می‌شده است. این کانتینرها تقریباً مشابه کانتینرهای امروزی بودند فقط آن‌ها قدری کوچک‌تر و حداکثر ظرفیت آن‌ها پنج الی ۱۰ تن بوده است. کانتینرهای دریایی که ما امروز می‌بینیم در نیمه دوم ۱۹۵۰ ظاهر شدند این کانتینرها نتیجه افکار شخصی به نام «مک لین» بود که به عنوان پدر کانتینراسیون خوانده می‌شود. مک لین یک راننده کامیون در کارولینای شمالی بود که از سال ۱۹۵۵ با خرید یک شرکت با به عرصه کشتیرانی گذاشت و آن را متحول ساخت. مک لین ایده استفاده از کانتینرها برای حمل و نقل کالاها را سال‌ها قبل هنگامی که در کنار کامیونش در اسکله منتظر رسیدن نوبتش بود در حین مشاهده تخلیه کالاها از کامیون‌ها و انتقال به درون کشتی در ذهن خود پروراند. او به این مسئله می‌اندیشید که اگر به جای تخلیه و بارگیری کامیون‌ها این امکان وجود داشت که خود کامیون را با کمی تغییر و اصلاح تخلیه و بارگیری کرد چه قدر این فرآیند راحت‌تر، سریع‌تر و به صرفه‌تر بود. او بعد از خرید دو شرکت دیگر کشتیرانی، شروع به انجام آزمایشاتی در مورد به کارگیری کانتینرها در کشتی‌های تانکری خود کرد. سرانجام در بیست و ششم آوریل ۱۹۵۶ یک تانکر از بندری در نیوجرسی به هوستون سفر کرد. این کشتی ۵۸ کانتینر در ابعاد ۳۵ فوت را حمل می‌کرد که محموله آن مایعات بود. اما این کشتی‌ها تغییر شکل داده شده به جرثقیل‌هایی مجهز شده بودند که می‌توانست

کانتینرها را از اسکله بلند کرده و به درون «سلول‌ها» که بخش‌های کوچک‌تری از انبارهای کشتی بود قرار دهد، این کشتی‌ها توانایی حمل ۲۲۶ کانتینر ۳۵ فوتی را داشتند. در سال ۱۹۶۰ یک کشتی کالابر تغییر شکل داده شد. وقتی که از نیویورک به ونزویلا سفر کرد اولین کشتی کانتینری در تجارت بین‌المللی شد. در همان سال مک لین نام شرکت خود را تغییر داد. در ساحل غربی آمریکا یک باز یگر اصلی در تجارت بین کالیفرنیا-هاوایی اقدام به مطالعه جزئیات کانتینراسیون در سال ۱۹۵۶ کرد و تصمیم گرفت آن را انجام دهد. بنابراین در ۳۱ آگوست ۱۹۵۸ یکی از کشتی‌های باری ناوگان تجاری هاوایی از سانفرانسیسکو به هاوایی با جعبه‌های ۲۴ فوتی روی عرشه سفر کرد. در سال ۱۹۶۰ کشتی سیتیزن اولین کشتی تمام کانتینری شد در همان زمان بندر نیویورک پیش‌بینی نیاز بالقوه در تجارت کانتینری را تشخیص داده و اقدام به ایجاد اولین پایانه انحصاری کانتینری در کنار بندر نیویورک کرد و آن را پایانه دریایی الیزابت نامید. مک لین موفق به تشویق دیگر شرکت‌های کشتیرانی جهت ورود به تجارت کانتینری شد. به زودی شرکت‌های راه‌آهن نیز اقدام به ارائه خدمات واگن‌های مسطح برای حمل کانتینرها بر روی واگن‌های بی‌لبه کردند. هدف دیگر مک لین اروپا بود. ابتدا او شروع به ایجاد یک شبکه از نمایندگان برای جمع‌آوری مشتریان کرد و اولین بندر روتردام را شناسایی و اولین بندر

کانتینرهای مورد استفاده در تجارت بین‌المللی ۲۰ و ۲۸ فوتی هستند. دیگر اندازه‌ها ۱۰ فوتی (عمدتاً توسط اروپا و برای مقاصد نظامی استفاده شده است) ۲۴، ۴۴، ۴۵، ۴۶، ۵۳ و ۵۶ فوتی و شاید دیگر اندازه‌ها باشد. جریان دیگری در اروپا در حال شکل‌گیری است که طی آن یک نوع کانتینر جدید با عرض ۲/۶۱ متر (۸/۵ فوت) در حال رواج است؛ این کانتینرها تحت استاندارد ۰۲ ایزو طبقه‌بندی می‌شوند. علتی که فرستندگان اروپایی این کانتینرها را با این ابعاد ترجیح می‌دهند این است که این اندازه اجازه قرار گرفتن دوپالت استاندارد اروپایی در کنار هم را در خود میسر می‌سازد (کانتینرهای موجود مطابق با پالت‌های آمریکای شمالی هستند).

• کانتینر آسیون در زمان حال در سال ۲۰۰۰ رکورد تجارت کانتینری، ۲۰۰ میلیون ثبت و تخمین زده شده است که ترافیک با متوسط نرخ پنج درصد در هر سال برای ۱۰ سال آینده رشد خواهد داشت. این روند حتی ممکن است تا سال ۲۰۱۰ دو برابر شود این امر می‌تواند معلولی از توسعه‌های گسترده در بسیاری از کشورهای آسیایی باشد، مسئله

است تعجب کنید اگر بدانید که یک روزنامه‌نگار، مسئول شکل‌گیری لغت است. «ریچارد اف گیبینی» کار حرفه‌ای خود در روزنامه‌نگاری را از سال ۱۹۶۰ در زمینه کشتیرانی و کشتی‌سازی با گردآوری جداول و اطلاعاتی از کشتی‌های سفارش داده شده و تکمیل شده در انگلستان آغاز کرد. در سال ۱۹۶۹ در حالی که او اقدام به جمع‌آوری اطلاعات کشتی‌ها می‌کرد با اندازه‌ها و ابعاد مختلف کانتینرها که توسط خطوط مختلف استفاده می‌شدند مواجه شد.

مسئله قابل توجه در بین آن‌ها کانتینرهای ۲۴ فوتی ماتسون و ۳۵ فوتی بود. بنابراین او نام را به عنوان معیاری برای مقایسه به کار برد. این اصطلاح بعدها رواج یافته و جزئی از تاریخ شد. رایج‌ترین اندازه

کانتینری در سال ۱۹۶۶ را ایجاد کرد. از ابتدای پروژه انتقادات زیادی از او شد و وقتی مک‌لین یک بخش را در تسهیلات جدید پرده‌برداری کرد مهمانان همه او را هو کردند. در آوریل ۱۹۶۶ اولین سرویس فراتیانوسی با حرکت از بندر الیزابت در نیوجرسی آغاز شد. این سفر صنعت کشتیرانی را شوک زده کرد چرا که کالاها چهار هفته زودتر از موعد همیشگی به مقصد رسید. و این گونه سرانجام دنیای کشتیرانی به سودمندی و اهمیت کانتینر آسیون اعتراف کرد. دیگر خطوط نیز یکی پس از دیگری وارد تجارت شدند و خطوط ایالات متحده همه وارد این عرصه شدند. در ژاپن نیز شروع به تبلیغ در این زمینه کرد.

مهم قابل ذکر در میان آن‌ها چین، کره ژاپن و مالزی است. تجارت آسیا انتظار می‌رود سالانه ۸ الی ۱۰ درصد با توجه به صادرات چین افزایش یابد. همان‌طور که بیشتر اقتصادهای آمریکای لاتین و آسیا توسعه می‌یابند افزایش در تجارت کانتینری اجتناب‌ناپذیر می‌شود. پس به‌عنوان نتیجه بسیاری از خطوط امروزه اقدام به اجرای برنامه‌های توسعه‌ای بزرگ کرده‌اند. ناوگان جهانی در سال ۲۰۰۸ میلادی، ۱۰۷ میلیون. ۶۰۱ هزار و ۷۳۱ واحد چهار هزار و ۲۷۶ فروند کشتی بوده است که ۹/۵ درصد در تعداد و ۱۴ درصد در ظرفیت بیشتر از سال قبل بوده است و شش میلیون و ۷۰۰ هزار دیگر نیز که شامل ۱۵۲۸ کشتی می‌شود سفارش داده شده است. در بین این کشتی‌ها ۵۴ کشتی با ظرفیت ۱۳ هزار به بالا وجود دارد و بزرگترین کشتی‌های سفارش داده شده هشت کشتی ۱۳ هزار و ۳۵۰ به سفارش شرکت کاسکو (چین) است که قرار است بین سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ تحویل داده شود. حمل‌کننده‌ها به دنبال کشتی‌های بزرگ و بزرگ‌تر برای استفاده از صرفه‌جویی اندازه‌ای اقتصاد می‌شوند. از نسل کشتی‌هایی که برای حمل ۲۲۶ در سال ۱۹۵۷ استفاده می‌شدند امروزه کشتی‌هایی به وجود آمده که می‌توانند نزدیک به ۱۴ هزار کانتینر را حمل کنند. شرکت‌های ساخت کشتی در حال حاضر در حال طراحی کشتی‌های ماموتی با ظرفیت ۱۵ هزار و ۱۸ هزار کانتینر هستند. زیاد دور از انتظار نیست که این برنامه‌ها روزی به نتیجه برسد، بنابراین بنادر جدید مجبورند خود را با این کشتی‌های جدید هماهنگ سازند. وزن این کشتی‌ها مالاگاما کس تقریباً ۲۴۰ هزار تن خواهد بود. و نیاز به آبخوری حدود ۱۸ تا ۲۱ متر دارند. آیا این‌ها بزرگترین کشتی‌های جهان خواهند بود؟ خبر در حال حاضر حمل‌کننده‌های نفت خام فوق‌عظیم حدود دو برابر این کشتی‌ها هستند. جنبه دیگری که باید مدنظر قرار گیرد سرعت کشتی‌هاست. کشتی‌هایی با ظرفیت حدود ۱۴۰۰ تا ۱۶۰۰ می‌توانند با سرعتی معادل ۳۰ الی ۴۰ گره دریایی حرکت کنند. به‌منظور پهلو دومی به این کشتی‌های بزرگ، بنادر نیز اقدام به طرح‌ریزی برنامه‌هایی برای توسعه کرده‌اند. بندر سنگاپور در

حال حاضر آمادگی خود را برای افزایش آبخور خود به ۲۱ متر اعلام کرده است. با وجود چنین شرایطی بنادر ناگزیر به رقابت با یکدیگرند. امروزه رقابتی را بین بنادر هنگ کنگ و سنگاپور برای این که جایگاه نخست در عرصه جهانی کسب کنند مشاهده می‌کنیم. هنگ کنگ در سال ۲۰۰۰ میلادی با ۱۸/۱ میلیون در مقایسه با (۱۷/۰۱ میلیون) سنگاپور فاتح میدان شد. سنگاپور تحت تأثیر بندر در نزدیکی مالزی قرار گرفت زیرا حجم زیادی از سهم سنگاپور را به خود اختصاص می‌داد. آینده متعلق به بنادری است که بتواند نیازهای کشتی‌های سوئز، ماکس و مالاگاما کس را برآورده سازد.

• انواع کانتینر اگرچه تعداد انواع کانتینرها زیاد است و بر مبنای کاربرد جنس و... طبقه‌بندی می‌شوند اما تعدادی از این انواع را ذکر می‌کنیم:

۱- کانتینرهای سرباز که معمولاً روی آن‌ها توسط یک پارچه برزنتی پوشانده می‌شود و برای حمل کالاهایی با ارتفاع بیشتر از استاندارد استفاده می‌شود.

۲- تانکری که از یک تانکر که درون یک چارچوب از کانتینرهای استاندارد ثابت شده است ساخته شده است و برای حمل مایعات به کار می‌رود.

۳- یخچالی

۴- نوعی از کانتینرهای استاندارد، معمولاً بسیار سبک ساخته می‌شوند به طوری که امکان چیدن روی هم میسر شود یا بتواند از بالای آن‌ها را بلند کرد. برخلاف بیشتر کانتینرهای فراگیر در کشتیرانی جهانی، این کانتینرها با موادی کمتر و با دارای وزن کمتری ساخته می‌شوند بنابراین باعث صرفه‌جویی در هزینه‌های خرید ابتدایی و استفاده کمتر سوخت در طولانی‌مدت می‌شوند. اغلب با ابعاد داخلی و خارجی مشابه کانتینرهای استاندارد مورد استفاده در کشتیرانی ساخته می‌شوند تا بتوان آن‌ها را روی کامیون‌ها تریلر و واگن‌های طراحی شده برای کشتیرانی سوار کرد.

۵- کانتینرهای عایق دار

۶- کانتینرهای حرارتی

۷- کانتینرهای مخصوص حمل گاز فشرده

۸- کانتینرهای دارای تهویه

کانتینرهای هم‌چنین امکان حمل و نقل چندوجهی

(ترکیبی)، راه‌ممكن می‌سازد یعنی حمل کل مسیر از مبدأ تا مقصد با استفاده از روش‌های گوناگون حمل و نقل مانند جاده‌ای ریلی دریایی و هوایی امکان‌پذیر است و همچنین می‌توان از ترکیب این روش‌ها استفاده کرد. پیش از کانتینراسیون کالا باید طی مراحل تکراری کم‌کم در کامیون بارگیری می‌شد و سپس به بندر حمل شده و دوباره به همان طریق از وسیله حامل تخلیه شده و به دوباره در کشتی بارگیری می‌شد این روند یک فرآیند طاقت‌فرسا بود و زمان زیادی لازم داشت و لازم بود کشتی‌ها از ۱۰ روز قبل در بندر حضور داشته باشند تا فرآیند تخلیه و بارگیری کامل شود. با عرضه کانتینراسیون، فرستندگان شروع به چیدن کالاهایشان در کانتینرها و تحویل آن‌ها به محوطه چیدمان کانتینرهای بندر برای ارسال کردند. کشتی‌هایی که به بندر می‌رسیدند می‌توانستند بسته به تعداد کانتینرهای حمل شده توسط آن‌ها طی یک الی دو روز اقدام به تخلیه و بارگیری کانتینرها کرده و به سفر خود ادامه دهند. کانتینرها دارای انواع و اشکال مختلفی هستند. پیشنهاد و توصیه این‌ها کانتینرهای با طول ۱۰، ۲۰، ۳۰ و ۴۰ فوت است اما رایج‌ترین نوع کانتینرها ۲۰ و ۴۰ فوتی هستند. اما در حال حاضر چند خطوط کشتیرانی آغاز به استفاده از کانتینرهای ۴۵ فوتی کرده‌اند عرض یک کانتینر همیشه هشت فوت (۲/۴۳ متر) و استاندارد ارتفاع ۸/۶ فوت (۲/۶۲ متر) و ۹/۶ فوت (۲/۹۲ متر) است. در سال ۲۰۰۰ رکورد تجارت کانتینری ۲۰۰ میلیون ثبت شده و تخمین زده شده است که ترافیک با متوسط نرخ پنج درصد در هر سال برای ۱۰ سال آینده رشد خواهد داشت. این روند حتی ممکن است تا سال ۲۰۱۰ دو برابر شود این امر می‌تواند معلولی از توسعه‌های گسترده در بسیاری از کشورهای آسیایی باشد. مسئله مهم قابل ذکر در میان آن‌ها چین، کره، ژاپن و مالزی است. تجارت آسیا انتظار می‌رود سالانه ۸ الی ۱۰ درصد با توجه به صادرات چین افزایش یابد. همان‌طور که بیشتر اقتصادهای آمریکای لاتین و آسیا توسعه می‌یابند افزایش در تجارت کانتینری اجتناب‌ناپذیر می‌شود. پس به‌عنوان نتیجه بسیاری از خطوط امروزه اقدام به اجرای برنامه‌های توسعه‌ای بزرگ کرده‌اند





کالا اختصاص نمی‌یابد بلکه کالاهای متفاوت متعلق به صاحبان مختلف فضای انبارهای کشتی را پر می‌کند.

- در یک مسیر اغلب چند کشتی از یک شرکت فعال هستند و یکی پس از دیگری با فواصل زمانی مشخص بنادر مورد نظر را تحت پوشش قرار می‌دهند. کشتی‌های خطوط در بنادر تحت پوشش هر دو عمل تخلیه و بارگیری را انجام می‌دهند.

- هزینه‌های جاری خطوط کشتیرانی به مراتب بیش‌تر از کشتی‌های اجاره سفری و زمانی است. خطوط کشتیرانی بزرگ به منظور کاهش هزینه‌های سالیانه می‌کنند تا تعداد بنادر تحت پوشش خود را کاهش دهند.

- گردانندگان خطوط کشتیرانی منظم ممکن است صاحب کشتی اجاره‌کننده کشتی از صاحبان دیگر یا خریدار فضای بارگیری بر روی کشتی‌های خطوط دیگر باشند. مشتریان خطوط کشتیرانی فرستندگان کالا هستند. فرستندگان کالا ممکن است بارفرابر حمل‌کنندگان بدون کشتی یا صاحب کالا باشند. در مقابل کشتی‌های دارای برنامه منظم کشتی‌های گذری هستند که برنامه منظمی ندارند و بین بنادر مشخص رفت‌وآمد نمی‌کنند.

### بنادر کانتینری

نقش بندر کانتینری و شکل حمل‌ونقل هرچه باشد جاده‌ای ریلی یا آبراهی بندر کانتینری نقش مرکزی و کلیدی در این چرخه دارند. تمام مسیرهای حمل‌ونقل در بندر به هم می‌رسند. کنترل سرعت چرخه حمل‌ونقل تا حد زیادی بر دوش بندر است. بنابراین سرعت فعالیت آن‌ها تأثیر مستقیم بر سرعت حرکت حمل‌ونقل دارد. بزرگ‌ترین بندر جهان در کشور چین واقع شده‌اند. در این سال‌ها سنگاپور به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان شناخته شده بود اما در دو سال اخیر تمام معادلات بر هم ریخت و بندر شانگهای برای دومین سال متوالی مقام نخست برترین بندر کانتینری را از آن خود کرد.

### تیانجین

است که بتوانند نیازهای کشتی‌های سوئز ماکس و مالاکاماکس را برآورده سازند. آن‌ها نه تنها مجبور به افزایش عمق کانال‌ها خواهند بود بلکه باید سطح بهره‌وری را بالاتر برده جرثقیل‌های بزرگ‌تر که بازویی برای دسترسی بر بیش از ۲۵ کانتینر داشته باشند و دیگر تجهیزات بهبود حمل و نقل فراهم کرده و در کنار آن سیستم‌های ارتباطات و اطلاعات مدرن را نیز مهیا سازند. در حال حاضر سطح بهره‌وری حدود ۷۵ الی ۱۰۰ در هر ساعت است تا بتوانند یک کشتی با شش هزار کانتینری را در برنامه روزانه بپذیرند. بنادر پیشرو با افزایش سطح بهره‌وری خود تا سطح ۲۰۰ در هر ساعت کشتی‌هایی با ظرفیت ۸ هزار رادار کمتر از ۲۴ ساعت رهسپار می‌سازد.

### خطوط کشتیرانی کانتینری

خطوط کشتیرانی به شرکت‌هایی اطلاق می‌شود که دارای کشتی و برنامه منظم حمل‌هستند و میان بنادر معینی تردد دارند. در خطوط منظم کشتی در یک مسیر معین و با برنامه زمانی از پیش تعیین شده کالا یا مسافر حمل می‌کند. مهم‌ترین بخش سازمانی در این شرکت‌ها «اداره خط» است که در واقع مسئولیت عملیات و سودآوری خط همین‌طور برنامه تردد کشتی‌ها اداره نمایندگی‌ها یا شعب خارج از کشور و وظایفی مشابه را بر عهده دارد. اداره یک خط وظیفه و کار دشواری است و مستلزم تبادل انبوهی از اطلاعات و تهیه اسناد حمل برای صدها محموله در هر سفر است. خطوط منظم کشتیرانی حمل‌کننده عمومی به حساب می‌آیند و ممکن است عضو یک کنفرانس یا اتحادیه‌ی کشتیرانی باشند. خط کشتیرانی برنامه زمانی خود را آگهی می‌کند و به‌طور معمول هر کالای مناسبی را به شرط داشتن فضای خالی قبول می‌کند. در خطوط منظم باری بیش‌تر کشتی‌های رور-و کانتینربر و کالای عمومی فعال هستند. ویژگی‌های خطوط کشتیرانی منظم- بنادر مبدأ این سفر و مقصد از قبل مشخص شده است. - برنامه سفر زمان ورود و خروج به یا از بندر پیشاپیش پیش‌بینی و به‌عموم اطلاع داده می‌شود. - در خطوط منظم تمام فضای بارگیری به یک صاحب

ناوگان جهانی در سال ۲۰۰۸ میلادی ۱۰۷ میلیون ۶۰۱ هزار و ۷۳ تا حدود چهار هزار و ۲۷۶ فروند کشتی بوده است که ۹/۵ درصد در تعداد و ۱۴ درصد در ظرفیت بیشتر از سال قبل بوده است و شش میلیون و ۷۰۰ هزار دیگر نیز که شامل ۱۵۲۸ کشتی می‌شود سفارش داده شده است. در بین این کشتی‌ها ۵۴ کشتی با ظرفیت ۱۳۰۰۰ به بالا وجود دارد و بزرگ‌ترین کشتی‌های سفارش داده شده ۸ کشتی ۱۳ هزار و ۳۵۰ به سفارش شرکت کاسکو (چین) است که قرار است بین سال‌های ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ تحویل داده شود. حمل‌کننده‌ها به دنبال کشتی‌های بزرگ و بزرگ‌تر برای استفاده از صرفه‌جویی اندازه‌های اقتصادی گردند. از نسل کشتی‌هایی که برای حمل ۲۲۶ در سال ۱۹۵۷ استفاده می‌شدند. امروزه کشتی‌هایی به وجود آمده که می‌توانند نزدیک به ۱۴ هزار کانتینر را حمل کنند. شرکت‌های ساخت کشتی در حال حاضر در حال طراحی کشتی‌های ماموتی با ظرفیت ۱۵ هزار و ۱۸ هزار کانتینر هستند. زیاد دور از انتظار نیست که این برنامه‌ها روزی به نتیجه برسد بنابراین بنادر جدید مجبورند خود را با این کشتی‌های جدید هماهنگ سازند. وزن این کشتی‌ها مالاگما ماکس تقریباً ۲۴۰ هزار تن خواهد بود. و نیاز به آبخوری حدود ۱۸ تا ۲۱ متر دارند. جنبه دیگری که باید مدنظر قرار گیرد سرعت کشتی‌هاست. کشتی‌هایی با ظرفیت حدود ۱۴۰۰ تا ۱۶۰۰ می‌توانند با سرعتی معادل ۳۰ الی ۴۰ گره دریایی حرکت کنند. به‌منظور پهلو دهی به این کشتی‌های بزرگ بندر نیز اقدام به طرح‌ریزی برنامه‌هایی برای توسعه داشته‌اند. بندر سنگاپور در حال حاضر آمادگی خود را برای افزایش آبخور خود به ۲۱ متر اعلام کرده است. با وجود چنین شرایطی بنادر ناگزیر به رقابت با یکدیگرند. امروزه رقابتی را بین بندر هنگ کنگ و سنگاپور برای این که جایگاه نخست در عرصه جهانی کسب کنند مشاهده می‌کنیم. هنگ کنگ در سال ۲۰۰۰ میلادی با ۱/۱ میلیون در مقایسه با (۱/۱۷ میلیون) سنگاپور فاتح میدان شد. سنگاپور تحت تأثیر بندر در نزدیکی مالزی قرار گرفت زیرا حجم زیادی از سهم سنگاپور را به خود اختصاص می‌داد. آینده متعلق به بندری





مواجهه شده است.

## شنژن

بندر شنژن در حال حاضر دومین بندر بزرگ چین است. این بندر که در سال گذشته تخلیه و بارگیری ۲۳/۲۸ میلیون تی یوبار را انجام داد در دو سال پیش از آن به ترتیب ۲۲/۵۷ و ۲۲/۹۴ میلیون تی یوبا به نام خود ثبت کرده است.

## سنگاپور

بندر سنگاپور را دیگر نمی توان بزرگ ترین بندر کانتینری دنیا دانست اما همچنان می توان آن را در زمره قوی ترین بنادر دنیا قرار داد. این بندر با ثبت با ۳۲/۶۳ میلیون تی یو کانتینر در سال گذشته در مقایسه با سال ۲۰۱۴ با ۳۱/۶۵ و سال ۲۰۱۳ با ۲۹/۹۴ میلیون تی یو آمار قابل توجهی را به ثبت رسانده است.

## شانگهای

بندر شانگهای موفق به کسب لقب بهترین و پرکارترین بندر کانتینری دنیا شده است. این بندر در سال گذشته موفق به تخلیه و بارگیری ۳۳/۶۲ میلیون تی یوبار شده است که در مقایسه با آمار ۳۲/۵۳ و ۳۱/۷۳ میلیون تی یودر سال های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۳ پیشرفت بسیار مناسبی به شمار می رود.

رسمی از این بندر یعنی ۱۳/۰۲ میلیون تی یودر سال ۲۰۱۳ و ۱۴/۵ میلیون تی یودر سال ۲۰۱۴ با افزایش روبه رو بوده است.

## نینگوژوشن

بندر نینگوژوشن در سال گذشته آمار ۱۷/۳۳ میلیون تی یو را از خود برجای گذاشت که در مقایسه با سال های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ که به ترتیب با آمار ۱۴/۷۲ و ۱۶/۸۳ میلیون تی یوبار مواجه بوده افزایش چشمگیری داشته است.

## بوسان

بندر بوسان با ادامه روند رو به رشد خود آمار ۱۷/۶۹ میلیون تی یوبا به نام خود ثبت کرده است. این بندر در سال ۲۰۱۳ آمار ۱۶/۱۸ و در سال ۲۰۱۴ آمار ۱۷/۰۴ میلیون تی یوبار را به خود اختصاص داده است.

## هنگ کنگ

بندر هنگ کنگ برای چند سال لقب بزرگ ترین بندر کشور چین را به دوش می کشید اما امروزه شرایط آن تفاوت بسیاری با آن دوران دارد. این بندر در سال گذشته هم با آمار کاهشی روبه رو بوده است. آمار ۲۲/۳۵ میلیون تی یو این بندر در مقایسه با آمار ۲۳/۱۲ و ۲۴/۳۸ میلیون تی یودر سال های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۳ با کاهش قابل توجهی

بندر تیانجین چین رکورد تخلیه و بارگیری ۱۳/۰۱ میلیون تی یو را در پرورنده کاری خود دارد که در مقایسه با رکورد ۱۲/۳ میلیون تی یو در سال ۲۰۱۴ و ۱۱/۵۹ میلیون تی یو در سال ۲۰۱۳ آمار چشمگیری از خود برجای گذاشته است. تی یو مخفف «واحد های ۲۰ فوتی» است که هر دو واحد آن برابر با یک کانتینر است.

## جبل علی

این بندر واقع در دومی در سال ۲۰۱۵ ورود و خروج ۱۳/۶۴ میلیون بار را مدیریت کرده است که افزایش قابل توجهی نسبت به آمار ۱۳/۳ میلیون در سال ۲۰۱۴ و ۱۳ میلیون در سال ۲۰۱۳ نشان می دهد.

## گوانگژو

به رغم رکورد در صادرات به خارج از چین بندر گوانگژو همچنان در رسیدگی به محموله های باری پیشتاز است. این بندر که موفق به ثبت آمار ۱۴/۴۲ میلیون تی یوبار در سال ۲۰۱۳ و ۱۴/۴۷ میلیون تی یوبار در سال ۲۰۱۴ شده است، با جهشی قابل توجه آمار ۱۵/۳۱ میلیون تی یوبار را در سال ۲۰۱۵ به نام خود ثبت کرده است.

## چینگدائو

چینگدائو ۱۵/۵۲ میلیون تی یوبار را در سال گذشته مدیریت کرد که در مقایسه با آخرین آمار



برای پیشرفت در صنایع مرتبط با کشتی سازی نیروهای انسانی متخصص کدامند؟

## مشاغل مختلف در کارخانه و صنعت کشتی سازی

سومیا چاکر ابوتی | ترجمه سعید سعیدی

در کیفیت سازه های تولید شده در کارخانه رانیز دارند. آن ها مسئول جوشکاری تمام سازه های فلزی شامل صفحه بدنه کشتی، چارچوب ها، تیرآهن ها، مخازن و بشکه ها، فوندانسیون ها، لوله ها و غیره هستند که کشتی را تشکیل می دهند. بیشتر کارخانه های کشتی سازی دارای کلاس هایی برای آموزش جوشکاری در محل خود هستند؛ این کلاس ها برنامه های آموزش جوشکاری گسترده ای را برای جوشکارانی ارائه می دهد که تمایل دارند با مدرک جوشکاری به کارخانه ورود کنند. آن ها در این کلاس ها هم به صورت تئوری و هم به صورت عملی برای انواع جوشکاری کاربردی در کشتی سازی آموزش می بینند که معمولاً شامل جوش های Arc، MIG، TIG و غیره است. بعد از اتمام و تکمیل این دوره آموزشی، هر جوشکار سنجش می شود و کیفیت جوشکاری آن ها با روش های بررسی غیرمخرب ارزیابی می شود. تنها افراد بدون ایراد و نقص جوشکاری، به عنوان جوشکار در کارخانه کشتی سازی استخدام خواهند شد.

فرایند مشابه این هم برای لحیم کاران اعمال می شود. اما از آن جا که لحیم کاری در کل جریان کاری، یک کار جزئی به شمار می رود، بیشتر کارهای مربوط به لحیم کاری توسط پیمانکاران فرعی به صورت برون سپاری انجام می گیرد.

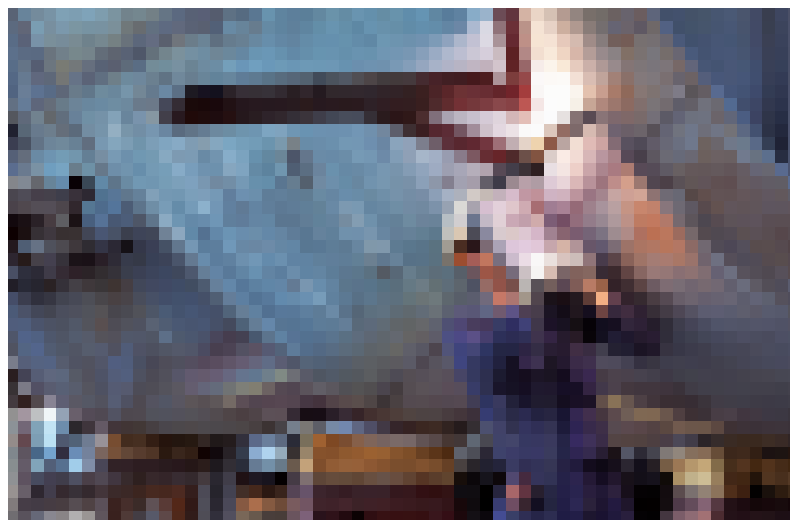
**سازندگان:** اکثریت نیروی کار در کارخانه های کشتی سازی متشکل از سازندگان بدنه است. آن ها برای ساخت تمام سازه هایی که بخشی از بدنه کشتی فانوس دار را شکل می دهد به نقشه های فنی متکی هستند. دو مورد از مهم ترین مهارت های ضروری برای سازندگان بدنه، خواندن نقشه های مهندسی و انجام امور مرتبط با فلزات است. بعد از ساخت هر

به کمک افراد شایسته ای که در کارخانه کشتی سازی مشغول به کار هستند، صنعت کشتی سازی روند قابل اعتمادتری پیدا کرده است. گزینه شغلی کشتی سازی، انتخابی منحصر به فرد است. همچنین، با تغییرات و به روز شدن های مرتب روند کشتی سازی، این حرفه فرصت های یادگیری زیادی را به افراد ارائه می دهد.

**تعدادی از گزینه های شغلی در صنعت کشتی سازی را می توان به شرح زیر عنوان کرد:** جوشکاران و لحیم کاران: جوشکاران یکی از مهم ترین بخش های نیروی کار متخصص و حرفه ای در کارخانه محسوب می شوند. مطالعات نشان داده که چه طور کیفیت کار جوشکاران در یک کارخانه کشتی سازی سهم زیادی در چرخه زمان پروژه های تحت انجام در کارخانه دارند. نه تنها این مورد، بلکه جوشکاران نقش مهمی

یکی از پیچیده ترین کارهایی که در حوزه دریایی انجام می شود و شاید آن طور که باید به آن توجه نمی شود، بحث کشتی سازی و مشاغل درگیر در این حوزه است. ساخت کشتی فرایند مهندسی پیچیده ای است. دلیل آن این است که کشتی سازی مجموعه ای از افراد حرفه ای و کارشناسان است که طیف گسترده ای از تخصص را گذرانده اند.

اما در طول سال ها، با شروع عصر فناوری، تحقیق در این بخش منجر به توسعه رویه هایی شد که باعث شفافیت های فنی و مدیریتی در روند طراحی، تایید آن و ساخت کشتی ها شد. این امر به طراحی، برنامه ریزی و ساخت بسیاری از کشتی های با ارزش کمک کرده است. اما کلید استفاده صحیح از این منابع فنی، کفایت در به کارگیری کمیت و کیفیت نیروی انسانی متخصص است.





سازه، آن را به بدنه نصب می کنند. بیشتر کارخانه های کشتی سازی، بعد از این که سازندگان برنامه کارآموزی و دوره مرتبط را تکمیل کردند آن ها را استخدام می کنند. برخی از کارخانه ها سازندگان بدنه را از دسته بندی خاص تفکیک می کنند. تنها تفاوت در این موارد این است که مونتاژکاران بدنه برای نصب سازه های ماشینی به بدنه کشتی متخصص هستند که این امر نیاز به تکنیک ها و مهارت های مهندسی پیشرفته تری دارد.

**لوله کش ها:** کار لوله کش ها بسیار مهم است زیرا اتصالات آب و تأمین آن در کشتی باید کامل باشد. لوله کشی در کشتی ها توجه زیادی را نسبت به توانایی برای خواندن و فهم نقشه لوله کشی ایزومتریک و نقشه لوله کشی و ابزار دقیق طلب می کند. لوله کش ها کارگرانی هستند که در نصب تمام لوله ها در کشتی و آشنایی با انواع اتصالات لوله مانند سوپاپ ها، فلنج ها و... متخصص هستند. دانش مناسب در انواع مختلف سوپاپ، شناسایی هر نوع سوپاپی از نظر فیزیکی و از روی نقشه از طریق علائم نقشه های لوله کشی و ابزار دقیق برای آن ها، یک پیش نیاز است. در تمام کارخانه های کشتی سازی مدرن، لوله کش ها تنها بعد از گذراندن دوره کارآموزی در کارخانه و پس از حضور در امتحان نهایی که در آن دانش آن ها از نظر تئوری و عملیاتی بررسی می شود، جذب کارخانه خواهند شد.

**تکنسین برق:** تکنسین ها، مسئولیت نصب تمام کابل های برق در تابلو برق کشتی بر مبنای نقشه مسیریابی کابل را دارند. آن ها همچنین تمام تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی، تجهیزات ناوبری در پل و رادار، روشنایی، پنل های کنترل و مراقبت، پنل های اتاق کنترل و مراقبت اصلی برق و غیره را نصب می کنند. این تکنسین ها باید در خواندن نقشه تجهیزات مهارت داشته باشند و مهم تر از آن، نقشه ها و تجهیزات را (آن هایی که نشان می دهد کابل ها به کدام تجهیزات متصل هستند). تشخیص صحیح و دقیق رنگ ها یک پیش نیاز ضروری است که کوررنگی آن ها را از این شغل محدود می کند. تکنسین ها همچنین در بخش تعمیر و نگهداری کارخانه ها استخدام می شوند.

**نجارها:** اگر چه کشتی سازی - از روزهایی که از چوب برای ساخت کشتی استفاده می شد - پیشرفت کرده است، اما وجود نجارها در کارخانه کشتی سازی نیاز است. آن ها هنوز نقش مهمی در کارخانه دارند، حداقل در کارخانه های کشتی سازی هندی. در کارخانه هایی که دستگاه های هیدرولیک خم کردن صفحات به امکانات سه بعدی لیزری مجهز نیست، بخش نجاری قالب چوبی برای بدنه کشتی آماده می کند که از آن برای خم کردن صفحه های ایستاده و صاف به منظور هندسه

برداشتن و جابه جا کردن در شرایط کاری پرسرعت، بخش عمده ای از برنامه آموزشی آن ها است. بادبان افزارها قبل از جذب شدن در کارخانه دوره کارآموزی را می گذرانند.

**بازرسان کنترل کیفیت:** آن ها متخصص ترین افراد در بین نیروی کار در کارخانه کشتی سازی هستند و چنین نقش هایی معمولاً به افرادی داده می شود که تجربه کافی در این زمینه را داشته باشند. آن ها مسئولیت انجام بررسی های غیرمخرب در اتصالات جوش را دارند و بازرسی کنترل ابعادی هر سازه اصلی را بعد از نصب به عهده دارند. نقشه های طراحی به عنوان مرجعی برای بررسی این ابعاد استفاده می شود که دانستن آن برای متخصصانی که در خواندن نقشه تولید مجتمع خیلی مهارت دارند، امری ضروری است.

**ناظران:** همان طور که از نام آن ها مشخص است، ناظران ساخت، مسئولیت کل روند ساخت کشتی در کارخانه را دارند. با این حال، این امر به این معنا نیست که یک ناظر باید به طور کامل مراقب روند

مورد نیاز استفاده می شود. آن ها همچنین قالب هایی برای لوله های دریایی آماده می کنند (که مقاطع مخروطی هستند که در هر قسمت باز بدنه استفاده می شوند). یکی دیگر از همکاری های عمده گروه نجاران در کشتی سازی، ساخت بلوک های داخل حوضچه تعمیراتی و زیر کشتی است که سازه های بسیار مهمی در حوضچه های تعمیراتی کشتی ها برای نشان دادن کشتی بر روی حوضچه خشک محسوب می شوند. با این حال، در سال های اخیر، بیشتر حجم کار برای کاهش نیروی کار دائمی و صرفه جویی در زمان برون سپاری شده است.

**بادبان افزارها:** بادبان افزارها تمام کارهای مربوط به بادبانی در یک کارخانه کشتی سازی را انجام می دهند. حوزه کاری آن ها گسترده است و شامل برداشتن و جابه جا کردن سازه های سنگین و داربست زدن و کارهایی نظیر آن در کارخانه است. آن ها همچنین آموزش کار با انواع مختلف جرثقیل موجود در کارخانه را دیده اند و مدرک آن ها هر ساله تمدید می شود. استفاده از اشارات دست برای برقراری ارتباط بین خودشان و اپراتور جرثقیل در طول عملیات

انجام تمام کارهای مربوط به ساخت و نصب لوله‌ها و لوله‌کشی در کشتی استخدام می‌کنند. اما، برخی شغل‌ها مانند نصب ماشین‌آلات اصلی (مثل موتور دیزل اصلی، موتور کمکی، پروانه‌های کشتی، محورهای کشتی و غیره) تحت نظارت مهندسانی با زمینه‌های تخصصی مختلف انجام می‌شود. داشتن مدرک کارشناسی در مهندسی برای این شغل، یک ضرورت است.

### معماران یا طراحان دریایی:

معماران دریایی نقش مهمی در صنعت کشتی‌سازی ایفا می‌کنند. در کارخانه‌های کشتی‌سازی، آن‌ها عمدتاً مسئول طراحی کشتی هستند که شامل مفهوم طراحی، محاسبات پایداری، تخمین‌های مقاومتی، آماده‌سازی مدل‌های تولید سه بعدی و نقشه‌های دوبعدی است. به غیر از آن، آن‌ها همچنین محاسبات تجربی انجام می‌دهند، برنامه‌های اتصال و بازکردن را آماده می‌کنند و محاسبات اتصالات را هر زمان که کشتی باید در حوضچه خشک قرار گیرد انجام می‌دهند. معماران دریایی تنها مسئولیت انجام محاسبات بادقت بالا، قبل از روانه شدن کشتی به دریا را دارند. دقت این محاسبات باید آن قدر بالا باشد که ایمنی کشتی را تضمین کند چرا که یکی از حیاتی‌ترین عملیاتی است که توسط کارخانه انجام می‌شود. آن‌ها معمولاً با توجه به دانش کلی و عمقی خود از چگونگی فرایند کلی کشتی‌سازی، آن را به بالاترین سطح از سلسله مراتب اجرایی در شرکت کشتی‌سازی بالا می‌برند.

مهندسان، نقشه‌برداران و معماران دریایی در یک حیطه شغلی اجرایی کار می‌کنند، در حالی که سازندگان، لوله‌کش‌ها، تکنسین‌های برق و غیره به عنوان کارکنان زیربخش مشغول هستند که اساساً در رشته‌هایی قرار می‌گیرند که نیازمند نیروی کار ماهر هستند. شایستگی برای گزینه‌های مختلف شغلی در کارخانه کشتی‌سازی بستگی به ماهیت کار دارد. برای شغل‌های مهارتی مانند نجاری، لوله‌کشی و جوش کاری، داشتن مدرک دبیرستان برای فرد به همراه چند سال تجربه در آن زمینه کاری، کفایت می‌کند. برای شغل‌های دیگر مانند مهندسی و معماری، گذراندن دوره تخصصی در دانشگاه یا آموزشگاه ضروری است.

کار کردن در کارخانه کشتی‌سازی آسان نیست. این شغل به خاطر ماهیت محل کار، نیازمند ساعات کاری طولانی است. حقوق و دستمزد نیز بستگی به سطح تجربه و ماهیت شغل دارد. به همین دلیل است که فکر کردن با تمام دقت قبل از تصمیم به ورود در کارخانه کشتی‌سازی برای افراد خیلی اهمیت دارد. تنها بعد از آگاهی یافتن از تمام این جنبه‌ها، فرد باید وارد حرفه سخت و در عین حال جالب کشتی‌سازی شود.



ملاقات می‌کند. آن‌ها به نقشه تولید تأیید شده برای حصول اطمینان از صحت ابعاد کشتی طبق طرح می‌پردازند. حرفه نقشه‌بردار ضمن سودآور بودن باعث باتجربه‌تر شدن نیز می‌شود و یکی از مهم‌ترین مزایای این شغل، قرارگیری در معرض آخرین فناوری‌های سازهای دریایی است. مهندسان (مهندسان مکانیک، الکترونیک و عمران) و معماران دریایی از سوی موسسه‌های رده‌بندی به عنوان نقشه‌برداران دریایی استخدام می‌شوند.

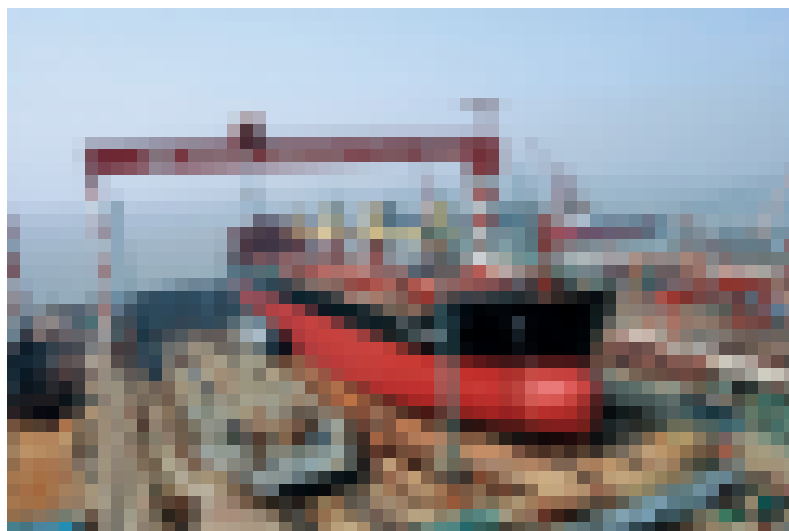
### مهندسان: کشتی‌سازی به‌طور

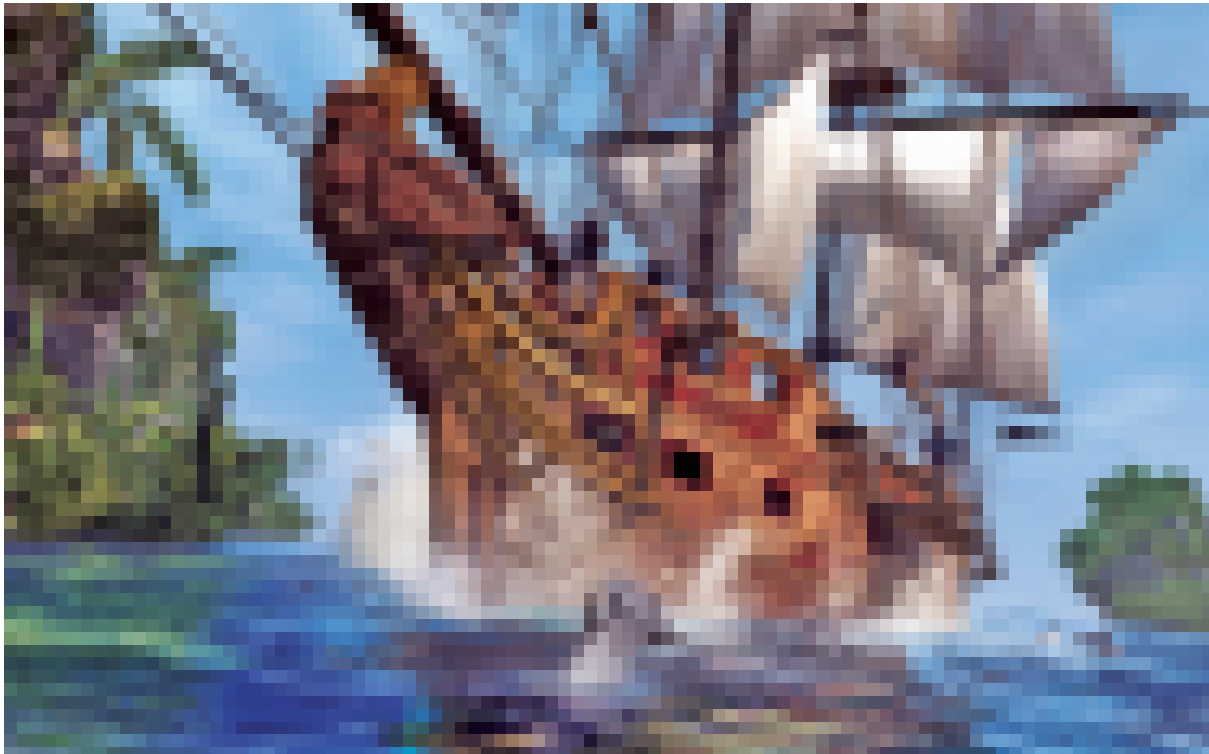
طبیعی خیلی پیچیده است و حضور مهندسان از طیف‌های گسترده‌تری را می‌طلبد. به عنوان مثال، مهندسان مکانیک ساخت سازه‌ها، تجهیزات و جوشکاری در کشتی را انجام می‌دهند. مهندسان برق مسئول تهیه و نصب تجهیزات الکترونیکی و برقی و کابل‌های برق و پنل‌ها هستند. تجهیزات ناوبری، سیم‌کشی و نصب آن‌ها کاری است که باید تحت نظارت مهندسان برق و الکترونیک انجام گیرد. کارخانه‌های کشتی‌سازی اصلی اکنون مهندسان لوله‌کشی را به‌طور خاص به‌منظور

کشتی‌سازی باشد. هر بخش در سطح کارگاه عملی باید برای خود ناظر داشته باشد. به عنوان مثال، ناظر بدنه باید تمام جنبه‌های اتصال سازه‌ها روی کشتی را نظارت کند. اگر چندین کشتی در یک زمان در حال ساخت وجود دارد، باید چندین ناظر برای بدنه کشتی‌ها نیز حضور داشته باشد. همچنین برای هر فعالیت در هر بخش ناظر ویژه وجود دارد، مثلاً ناظر لوله‌کشی، ناظر بخش برق، ناظر تعمیر و نگهداری و غیره. معمولاً، متخصص‌ترین و ماهرترین افراد بین سازندگان، مونتازکاران، تکنسین‌ها، لوله‌کش‌ها و غیره به جایگاه شغلی ناظر ارتقا پیدا می‌کنند.

### نقشه‌برداران دریایی: اگرچه به

صورت مستقیم در کارخانه‌های کشتی‌سازی استخدام نمی‌شوند، اما نقش محوری در کل فرایند ساخت کشتی را دارند. مالک کشتی یک موسسه رده‌بندی را برای ارایه گواهی‌نامه برای طراحی و ساخت کشتی استخدام می‌کند. این موسسه رده‌بندی، در عوض، با تیمی از نقشه‌برداران که در کارخانه سمت دارند و مسئول ارایه گواهی‌نامه در هر مرحله‌ای از ساخت کشتی شامل اتصال جوش هستند





## بررسی پدیده دزدی دریایی در پرتو اسناد بین المللی

بهمن نکيسا | ريس اداره بندر و دريانوردی خارگ

دزدی دریایی رایجی از قدیمی ترین جرم‌های بین المللی دانسته‌اند. دزدی دریایی به‌طور ساده عبارت است از هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد. با توجه به وابستگی اقتصاد جهانی به عرصه دریاها برای انجام مبادلات تجاری و حمل و نقل کالا از طریق دریا، پدیده دزدی دریایی خطر بالقوه‌ای است که این عرصه را با مخاطره جدی روبه‌رو کرده است. ضررهای که از این ناحیه به صنعت کشتیرانی و به تبع آن به اقتصاد وارد می‌شود سالانه بالغ به میلیون‌ها دلار می‌شود. عزم جامعه جهانی و سازمان‌های بین المللی درگیر با این پدیده حکایت از آن دارد که برای مقابله با دزدی دریایی، قاعده‌انگاری و همکاری‌های منطقه‌ای و بین المللی از ضرورت‌ها و اولویت‌های ابتدایی است. بررسی اسناد بین المللی در این رابطه می‌تواند راهگشایی برای اقدام دولت‌ها به منظور افزایش سطح همکاری‌ها و اقدامات مشترک به شمار آید.

گسترش و بروز آن کرده است.

### تاریخچه

منطقی است که فرض کنیم دزدی دریایی از وقتی که مردم از اقیانوس‌ها به عنوان مسیرهای تجاری استفاده می‌کردند وجود داشته است، اما قدیمی ترین نمونه‌های مستند دزدی‌های دریایی مربوط به ساحل نشینانی است که در قرن سیزدهم پیش از میلاد، دریای اژه و شرق مدیترانه و مصر را مورد تهدید قرار داده بودند. در عصر باستان ایلیریان‌ها و تری‌هینان‌ها به علاوه یونانیان و رومیان به عنوان دزدان دریایی شناخته می‌شدند. در قرن سوم پیش از میلاد، دزدان دریایی به الیمپوس (شهری در آناتولیا) حمله

از این شیوه حمل و نقل یا بهره‌گیری از ظرفیت‌های صنعت کشتیرانی کرده است. از آنجایی که عرصه دریا محل اصلی فعالیت این بخش است، بدیهی است که پیوندی ناگسستنی بین کشتی و دریا وجود دارد. اطلاق کلمه صنعت به این نوع فعالیت حکایت از اهمیت اقتصادی این شیوه حمل و نقل دارد. البته بدیهی است برای این صنعت نیز به مانند هر پدیده اقتصادی دیگر تهدیدات و مخاطراتی را می‌توان در نظر گرفت. یکی از مخاطرات پیش روی این صنعت پدیده دزدی دریایی است که باعث بروز نگرانی‌هایی در عرصه‌های اقتصاد جهانی و بین المللی شده است و جامعه جهانی را ناگزیر برای یافتن راه‌حلی برای جلوگیری از

### مقدمه

شاید به جرات بتوان گفت که در بین انواع شیوه‌های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگی‌های خاص خود از جذابیت‌های بی‌مانندی برخوردار است. عنصر کلیدی و یکی از حلقه‌های اصلی در زنجیره حمل و نقل دریایی، کشتی و یا به عبارتی دیگر صنعت کشتیرانی است. امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌پذیرد. قابلیت حمل بسیار زیاد کالا در طول یک سفر، ارزان بودن هزینه حمل نسبت به شیوه‌های دیگر و به دنبال آن پایین آمدن قیمت تمام شده کالا و ده‌ها مزیت دیگر از عواملی است که صاحبان کالا را از منظر اقتصادی ترغیب به استفاده

کردند و منجر به فقر و بدبختی آن جا شدند. در میان مردم باستان که مبادرت به دزدی دریایی می کردند، بومیان ایلیری (Illyrian) ساکن در غرب شبه جزیره بالکان مشهور بودند. تهاجمات دائمی ایلیریها به دریای آدریاتیک منجر به جنگ های زیادی با دولت رم شد. این کشمکش ها پایان نیافت تا این که در سال ۱۴۸ قبل از میلاد، رم سرانجام ایلیری را تصرف کرده و با الحاق آن به عنوان یکی از ایالت های خود به این مسئله خاتمه داد. در طول قرن یکم پیش از میلاد دزدان دریایی مستقر در امتداد سواحل آناتولی تجارت امپراتوری رم را در مدیترانه شرقی مورد تهدید قرار می دادند. در سفر دریایی از میان دریای اژه در ۷۲ سال قبل از میلاد، ژولیوس سزار (Julius Caesar) توسط دزدان دریایی سیلیسی (Cilician)) روده شد و آن ها او را در جزیره دور افتاده فارماکوسا زندانی کردند. او در زندان ماند تا زمانی که دزدان دریایی در ازای آزادی او درخواست طلا کردند و با پرداخت شدن آن او را آزاد کردند. سزار بلافاصله ناوگانی تشکیل داد و آن ها را تعقیب کرد و معدوم ساخت. سرانجام مجلس سنا در ۴۷ قبل از میلاد تصمیم گرفت به طور جدی با دزدی دریایی برخورد و سردار رمی پمپئی بعد از سه ماه جنگ و ستیز، خطر و تهدید مزبور را فرونشاند. شناخته شده ترین و گسترده ترین دزدان دریایی در اروپای قرون وسطایی، وایکینگ ها، جنگجویان و غارتگران اهل اسکاندیناوی بودند که در عصر وایکینگ ها و در ابتدای قرون وسطی طی سال های ۷۸۳ تا ۱۰۴۴ میلادی دزدی می کردند. آن ها به سواحل، رودخانه ها و شهرهای درون مرزی همه اروپای غربی تا مرز سویل (بندری در جنوب غربی اسپانیا) در سال ۸۳۳ میلادی حمله می کردند. آن ها حتی به سواحل آفریقا و ایتالیا و همچنین به کلیه سواحل دریای بالیک و سواحل بالادست رودخانه های اروپای شرقی تا دریای سیاه و پارس (ایران) حمله می کردند. وجود نداشتن قدرت مرکزی در سراسر اروپا در طول قرون وسطی منجر به افزایش دزدی دریایی در قاره اروپا شد. در خلال این سال ها دزدان دریایی عرب نیز در مدیترانه حضور یافتند. در اواخر قرن ۳ میلادی مناطق امنی برای دزدان دریایی عرب در طول سواحل جنوبی فرانسه و شمالی ایتالیا ایجاد شد. در سال ۸۳۴ این دزدان به رم حمله کرده و خساراتی را به واتیکان وارد ساختند. دزدی دریایی جرمی تاریخی و قدیمی است که در عصر حاضر ظهوری تازه داشته است.

### تعریف کشتی و تابعیت آن

همان گونه که در مقدمه نیز آورده شد یکی از عناصر کلیدی در صنعت حمل و نقل دریایی یا صنعت کشتیرانی، کشتی است که ضرورت دارد در رابطه با ماهیت آن توضیحاتی

ارائه شود.

قانون انگلیسی معروف به قانون راجع به صلاحیت قضایی در آب های ساحلی (Territorial waters Jurisdiction Act) مصوب سال ۱۸۷۸ میلادی، کشتی را چنین تعریف کرده است:

ship includes every description of ship, boat or other floating crafts'

در موقع تنظیم اساسنامه بنادر بحری در ژانویه سال ۱۹۲۳ در زمان جامعه ملل، مخبر کمیسیون تهیه کننده طرح آن، کلمه کشتی را شامل tout engine flottant (تمام وسائط نقلیه شناور) توضیح داده است (متین دفتری، ۱۳۸۷، ص ۵۴ و ۵۵).

برخی از قراردادهای بین المللی و دریایی، تعاریف و معیارهایی را از کشتی ارائه داده اند، اما تعاریف و معیارها به منظور تبیین و تعریف همان کشتی هایی بوده که در قراردادهای مذکور مورد بحث بوده اند. علمای حقوق بین الملل نیز در طول سالیان، تعاریف متعددی از کشتی داشته اند، اما در عمل هیچ کدام از آن ها تعریفی جامع از یک کشتی نبوده و همه کشتی ها را در بر نگرفته است (سندگل، ۱۳۹۳).

بند ۴ ماده ۵۲ از قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹ که سیسون مشترک مجلسین کشتی را چنین تعریف کرده است: کشتی به هر وسیله ای اطلاق می شود که برای حمل بار در دریا به کار رود. فصل اول از قانون دریایی ایران طی ماده ۱ تا ۲۸ به چگونگی و کیفیت اعطای تابعیت و ثبت کشتی پرداخته است.

کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲ طی مواد ۹۰ تا ۹۲ به حق دریانوردی، تابعیت کشتی ها و وضعیت کشتی ها پرداخته است.

#### ماده ۹۰: حق دریانوردی

هر کشور، چه ساحلی یا محصور در خشکی، حق دارد با کشتی های حامل پرچم خود در دریاهای آزاد سفر کند.

#### ماده ۹۱: تابعیت کشتی ها

۱. هر کشور شرایط مربوط به اعطای تابعیتش به کشتی ها، ثبت کشتی ها در قلمروش، و حق اهتزاز پرچم خود را تعیین خواهد کرد. کشتی ها تابعیت کشوری را دارند که حق دارند پرچمش را حمل کنند. بین آن کشور و آن کشتی باید رابطه اصیل وجود داشته باشد.

۲. هر کشور برای کشتی هایی که به آن ها حق اهتزاز پرچمش را اعطا کرده، اسناد مربوطه را صادر خواهد کرد.

#### ماده ۹۲: وضعیت کشتی ها

۱. کشتی های تحت پرچم یک کشور فقط سفر خواهند کرد، و به جز در موارد استثنایی صریحا مقرر شده در معاهدات بین المللی یا

در این کنوانسیون، تابع صلاحیت انحصاری آن کشور در دریاهای آزاد خواهند کرد. یک کشتی نمی تواند در طول یک سفر یا هنگامی که به یک بندر وارد شده پرچمش را تغییر دهد مگر در صورت انتقال واقعی مالکیت و یا تغییر ثبت کشتی.

۲. یک کشتی که تحت پرچم دو یا چند کشور سفر می کند و آن پرچم ها را برحسب سهولت و راحتی استفاده می کند، نمی تواند هیچ یک از این تبعیت های مورد بحث را در ارتباط با هر کشور دیگری مال خود بداند و ممکن است به یک کشتی بدون تابعیت تشبیه شود (پورنوری و حبیبی، ۱۳۹۴، ص ۴۶۹ و ۴۷۰).

احراز تابعیت کشتی یکی از مهم ترین ابزارهای حفظ نظم عمومی در دریاهاست. تابعیت کشتی نشان می دهد که حقوق آن چیست و چه تعهداتی دارد و کدام دولت می تواند صلاحیت مربوط به دولت صاحب پرچم را اعمال کند. تابعیت، همچنین گویای آن است که کدام دولت از لحاظ حقوق بین الملل مسئول اجرا یا اجرا نکردن مقررات در مورد کشتی است و کدام دولت حق دارد از کشتی حمایت دیپلماتیک به عمل آورد (چرچیل و لو، ۱۳۹۰، ص ۳۱۵).

### دزدی دریایی

هر چند ممکن است که دزدان دریایی بر روی پرده نقره ای و یا جعبه جادویی بسیار شگفت انگیز و افسانه ای باشند، اما حوادث اخیر، از جمله ربودن نفت کش غول پیکر «سیریوس استار» (Sirius Star) توسط چند قایق موتوری دزدان دریایی، به خوبی نشان داد، که بر خلاف تصور عموم این جرم میراث روزگار باستان نیست و خطر دزدی دریایی در عصر ماهواره ها نیز ایمنی و امنیت دریانوردی را تهدید می کند (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰، ص ۲۰).

برخی این جرم را قدیمی ترین جرم بین المللی دانسته اند. از زمان گروسسیوس، دزد دریایی که به اقدامات خصمانه علیه کشتی ها در دریاهای آزاد دست می زده دشمن بشریت محسوب می شده است (میرمحمد صادقی، ۱۳۸۸، ص ۱۸).

به طور کلی می توان دزدان دریایی مدرن را به دو دسته تقسیم کرد. در یک سو دزدان دریایی که فاقد هرگونه تشکیلات سازمانی و اهداف بلند پروازانه هستند قرار دارند که به صورت موردی و نه منظم و مستمر، و به طور مستقل برای خودشان کار می کنند و در سویی دیگر دزدان دریایی به صورت سازمان دهی شده و در گروه های مجزا ولی مرتبط با مقاصد ویژه و برای افراد خاص و بعضا مقامات محلی محدود خود قرار داشته و به فعالیت مشغولند. این نوع دزدان در واقع حلقه هایی از یک زنجیره جنایی بوده و بسیار خطرناک هستند. بهره گیری از شناورهای



تندرو مجهز به رادار، سونار و تجهیزات پیشرفته مخابراتی و ارتباطاتی و همچنین در اختیار داشتن سلاح‌های سرد و گرم پیشرفته از ویژگی‌های بارز این گروه‌هاست.

### تعریف و ماهیت دزدی دریایی

آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه فقط در دریای آزاد، بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حتی در مواردی در آب‌های داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است. بنابراین بر آزادی دریانوردی در دریای آزاد استثنائاتی وارد است که مهم‌ترین آن دزدی دریایی است. دزدی دریایی در زمره قدیمی‌ترین جنایات بین‌المللی است (بیگ زاده، ۱۳۸۸).  
دست‌یابی به یک تعریف دقیق از واژه‌ای که بار حقوقی دارد، تا حدی زیادی به شناخت عناصر آن مفهوم حقوقی کمک می‌کند. تا قبل از تصویب کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، اکثر دولت‌ها در قوانین داخلی خود به تعریف و جرم‌انگاری این جرم پرداخته بودند. با تصویب کنوانسیون تعریف واحدی از دزدی دریایی ارائه شد... (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰، ص ۲۵).

ماهیت دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل به گونه‌ای است که حتماً باید برای مقاصد خصوصی ارتکاب یابد. به عبارت دیگر، اگر دزدیدن «یک کشتی یا هواپیما» یا تسلط یافتن بر آن به خاطر مقاصد سیاسی به وقوع بپیوندد، خود به خود از تعریف دزدی دریایی مستثنی خواهد بود. به همین نحو هرگونه عمل که توسط خدمه کشتی بر علیه همان کشتی یا اموال و اشخاص حاضر در آن، ارتکاب یابد، در مقوله دزدی دریایی جای نمی‌گیرد (ان. شاو، ۱۳۹۴، ص ۱۸۳).  
به طور کلی دزدی دریایی را از سه نظر می‌توان تعریف کرد:

الف - از دیدگاه عرف هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی است که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد.

ب - تعریف دزدی دریایی از منظر کنوانسیون‌های دریای آزاد و حقوق دریاهای

ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ راینزی را چنین تعریف کرده است:

الف- هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی، یا هر عمل خسارت‌بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیما خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱. در دریای آزاد علیه کشتی یا هواپیما دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در کشتی یا هواپیما

۲. علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا

اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور. ب- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به این که آن وسیله یک کشتی یا هواپیما دزدان دریایی است.

ث - هر عملی تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف و ب را تسهیل کند (پورنوری و حبیبی، ۱۳۹۴، ص ۴۷۴).

مطابق نص صریح ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد دزدی دریایی شامل اعمال ذیل است:

۱. هر عمل غیرقانونی تعدی، توقیف یا غارت که برای مقاصد شخصی به وسیله کارکنان یا مسافران یک کشتی خصوصی یا یک هواپیما خصوصی در:

الف- دریای آزاد علیه کشتی دیگر یا هواپیما دیگر یا علیه اشخاص یا اموال داخل این کشتی یا هواپیما  
ب- در جایی که خارج از حوزه صلاحیت دولت‌هاست.

۲. هر نوع شرکت داوطلبانه در به کار بردن یک کشتی یا یک هواپیما، یا اطلاع از این که آن کشتی یا هواپیما برای دزدی دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳. هر نوع تحریک یا تسهیل عامدانه انجام اعمالی که در زیر پاراگراف ۱ یا زیر پاراگراف ۲ این ماده آمده است.

ج- تعریف از سوی سازمان دریایی بین‌المللی (IMO)

تعریف موثر دیگری نیز از سوی سازمان دریایی بین‌المللی (IMO) ارائه شده است: «عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر، و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل.»

بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد، تمامی کشورها باید تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند. بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون‌های مربوطه و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته می‌شود و اقدامات فوری

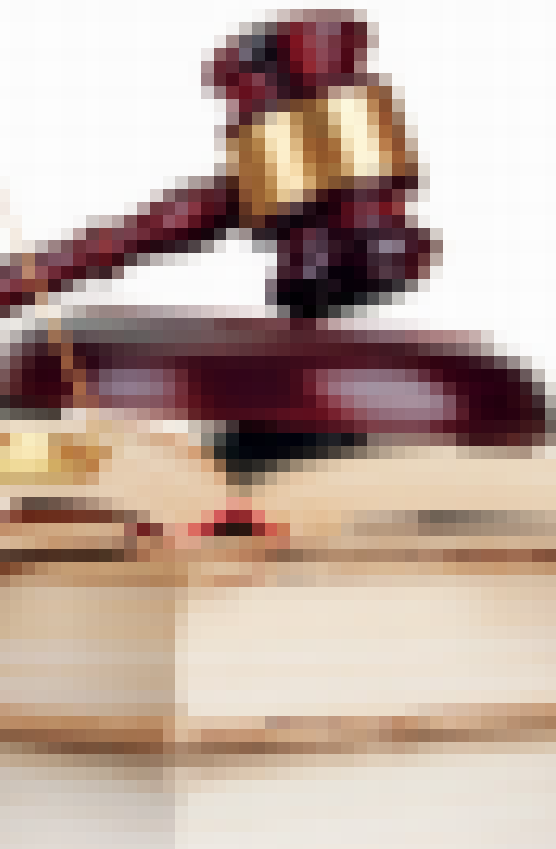
توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است.

### دفتر بین‌المللی دریانوردی

International Maritime Bureau

در سال ۱۹۸۱ و همزمان با اوج‌گیری حملات دزدان دریایی، سازمانی غیرانتفاعی با ناموریتی ویژه که وابسته به اتاق بازرگانی بین‌المللی International Chamber Of Commerce است با عنوان دفتر بین‌المللی دریانوردی تأسیس شد. مقر این دفتر در شهر کوالامپور مالزی قرار دارد و به عنوان یک سازمان هماهنگ کننده عمل می‌کند. دریافت و جمع‌آوری گزارش‌ها در رابطه با حملات دزدان دریایی و بررسی و تجزیه و تحلیل آن‌ها و سپس قرار دادن نتایج این بررسی‌ها در اختیار اعضا، یکی از وظایف این دفتر است. هدف اصلی دفتر بین‌المللی دریانوردی سلامت تجارت بین‌المللی از طریق کاهش جرایم، جنایت و کلاهبرداری‌هایی دریایی است و به این منظور موافقت‌نامه‌هایی نیز با سازمان جهانی گمرک و پلیس بین‌الملل به امضاء رسانیده است. علاوه بر مورد ذکر شده فوق در همین راستا دفتر بین‌المللی دریانوردی آموزش‌هایی نیز به جامعه دریانوردی و کشتیرانی عرضه داشته و در مواردی نیز به امور مشاوره‌ای می‌پردازد. از طریق اعمال چنین شیوه‌هایی دفتر بین‌المللی دریانوردی برای سالیان متمادی میلیون‌ها دلار به نفع صنعت کشتیرانی و صنعت تجارت کار کرده است.

دفتر بین‌المللی دریانوردی در گزارش اخیر





خود اعلام کرد در سال ۲۰۱۶ با وجود این که دزدی دریایی در جهان به کمترین سطح خود از سال ۱۹۹۸ رسیده است، ولی خدمه بیشتری از شناورها نسبت به ۱۰ سال گذشته ربوده شده‌اند.

در گزارش سال ۲۰۱۶، دفتر بین‌المللی دریانوردی وقوع ۱۹۱ حادثه دزدی دریایی و حمله مسلحانه در دریاهای دنیا را ثبت کرده است (www.icc-ccs.org).

## مناطق پرخطر فعالیت دزدان دریایی

**تنگه مالاکا:** این تنگه که در اقیانوس هند و کشور مالزی واقع شده، یکی از اصلی‌ترین مناطقی است که مورد هجوم دزدان دریایی قرار دارد. از آن جا که این تنگه دروازه‌ای تجاری برای کانال سوئز، مصر و اروپاست، یکی از مهم‌ترین مسیرهای ناوبری دریایی هند و چین به شمار می‌رود و به همین دلیل به شدت در معرض حملات دریایی قرار دارد. با این همه مقامات اندونزی، مالزی و سنگاپور برنامه‌های مشترکی را برای کاهش وقوع درگیری‌ها و حملات دزدان دریایی با یکدیگر در دست اجرا دارند.

**دریای جنوب چین:** دزدان دریایی این منطقه که عموماً مالزیایی یا اندونزیایی هستند، از جمله خطرناک‌ترین دزدان دریایی هستند که دست به شرارت‌های فجیعی می‌زنند. دزدی دریایی که در دریای جنوب چین در محدوده آبی مالزی رخ داده و موجبات نگرانی

شدید مقامات این کشور را فراهم آورده است. **خلیج عدن:** این نام بیش از دیگر مناطق خطرناک دریایی به گوش ایرانی‌ها آشناست. خلیج عدن به عنوان ورودی دریای سرخ از مناطق اصلی و بحران‌زده تحت سلطه دزدان دریایی است. این خلیج یکی از اصلی‌ترین مسیرهای تجاری منتهی به کانال سوئز است و نزدیک بودن به سومالی آشوب‌زده، موقعیت خطرناکی برای آن رقم زده است. شرارت و غارت‌های دزدان دریایی سومالی در این مسیر ناوبری دریایی برای مقامات و شرکت‌های حمل و نقل دریایی مشکلات فراوانی به وجود آورده است تا آن جا که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران برای حفاظت از کشتی‌های ایرانی وارد منطقه مورد نظر شد و در درگیری با دزدها ضربات مهمی به آن‌ها وارد کرد.

**خلیج گینه:** یکی از مناطقی است که بحران دزدی دریایی در آن روبه رشد است و در عین حال بخش وسیعی از شمال غرب آفریقا و آنگولا را پوشش می‌دهد. این خلیج یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجارت نفت خام به قاره‌های اروپا و آمریکا است و همین موضوع این منطقه را تبدیل به هدفی مناسب برای تبهکاران دریایی کرده است.

**بنین:** این منطقه در آفریقا از دیگر نقاطی است که تحت سلطه دزدان دریایی قرار گرفته است و یکی از پرخطرترین مناطق در زمینه حمل و نقل دریایی به شمار می‌رود. سازمان بین‌المللی دریانوردی یا IMO تاکنون برای مقابله با دزدی‌های دریایی در این منطقه بحران زده اقدامات زیادی انجام داده است که البته هنوز باید در انتظار نتایج این اقدامات بود.

**نیجریه:** این کشور در بخش غربی آفریقا به کندی دزدان دریایی شهرت یافته است. خطر مواجه شدن با دزدان دریایی در این منطقه به حدی بالاست که نیجریه به عنوان یکی از پرخطرترین مناطق حمل و نقل دریایی رتبه‌بندی شده است. پوشش امنیتی ضعیف مقامات نیروی دریایی نیجریه نیز عاملی بر افزایش میزان وقوع دزدی‌های دریایی در این منطقه شده است. همچنین گزارش شده که به دلیل شدت بالای خطر حمله دزدان دریایی، شرکت‌های حمل و نقل برای حمل کالا از میان کمر بند دریایی غرب آفریقا به پوشش بیمه سنگین نیاز دارند. یکی از اصلی‌ترین تفاوت‌ها میان دزدی‌های دریایی بخش غربی آفریقا با سومالی در این است که دزدان دریایی غرب آفریقا نسبت به هم‌تایان سومالیایی خود فعالیت‌های خفیف‌تری دارند.

**سومالی:** فقر شدید ناشی از جنگ‌های داخلی، ناکارآمدی دولت و دفن حجم زیادی از زباله‌های سمی دریایی که در آب‌های سومالی به وفور یافت می‌شوند، از اصلی‌ترین دلایل بالا بودن وقوع دزدی‌های دریایی در منطقه سومالی به شمار می‌روند. این بحران در منطقه سومالی منجر به افزایش سریع حق بیمه حمل و نقل دریایی در این منطقه شده است. دزدی دریایی در سومالی به یکی از معضلات بین‌المللی تبدیل شده است زیرا ساکنان این کشور به این نتیجه رسیده‌اند که تنها گزینه برای غلبه بر فقر و دیگر دشواری‌هایی که گریبان گیر آن‌هاست، دزدی دریایی است. **اندونزی:** این کشور نیز میان اصلی‌ترین کشورهای قریب قرار دارد که با بحران دزدی دریایی دست و پنجه نرم می‌کنند. بیشترین میزان حملات دزدان دریایی در مناطق آتامباس، ناتونا و جزایر مرون‌دنگ رخ می‌دهد، مناطقی که دزدان دریایی از تاریکی شب برای حمله به کشتی‌ها استفاده می‌کنند. واکنش تنبیهی مقامات اندونزی نسبت به دزدان دریایی دستگیر شده نیز به شدت خفیف و سطحی است و همین موضوع موجب افزایش نگرانی مجامع جهانی شده است.

**دریای عرب:** دریای عمان یکی از بخش‌های بحران‌زده دریای عرب است که دائماً مورد هجوم دزدان دریایی قرار دارد. با این همه مقامات و سازمان‌ها نسبت به پوشش امنیتی که در خلیج عدن و سواحل سومالی اجرامی شود، توجه چندانی از خود نشان نمی‌دهند. یکی از دلایل این سهل‌انگاری محدود بودن تعداد نیروهای دریایی برای پوشش دادن کامل و موثر این منطقه است و دلیل دیگر نیز موقعیت جغرافیایی این منطقه است.

**اقیانوس هند:** آب‌های اقیانوس هند نیز طعمه شرارت دزدان دریایی است، دزدانی که از کشورهای غارت‌زده‌ای مانند سومالی آمده‌اند و برای هندی‌ها و کشتی‌هایی که از دیگر کشورها وارد این اقیانوس شده‌اند مشکلات فراوانی به وجود آورده‌اند. اقیانوس هند یکی از اجتناب‌ناپذیرترین مسیرهای ناوبری دریایی است و همین موضوع می‌تواند دلیل گرایش دزدان دریایی به این آب‌های بیکران را کاملاً توضیح دهد.

## اقدامات سازمان ملل و شورای امنیت در مقابله با دزدی دریایی

بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح بر عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منشور و طبق نامه درخواست رئیس‌جمهور سومالی

(international-law.blog.ir).

بر اساس این قطعنامه، تمامی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی درگیر، تشویق شده‌اند که به منظور هماهنگ کردن اقدامات خود در مورد تمام جنبه‌های مبارزه با دزدان دریایی، هرچه سریع‌تر یک «مکانیسم همکاری بین‌المللی» راه‌اندازی کنند.

از دیگر اسنادی که می‌توان مفاد مندرج در آن را به دزدی دریایی تسری داد کنوانسیون ملل متحد راجع به جرائم سازمان‌یافته فراملی است. این کنوانسیون به تاریخ ۱۵ نوامبر ۲۰۰۰ در پنجاه و پنجمین نشست مجمع عمومی سازمان ملل متحد در نیویورک توسط ۱۴۹ کشور پذیرفته و تقریباً سه سال بعد در ۲۹ سپتامبر ۲۰۰۳ بر اساس ماده (۳۸) آن لازم‌الاجرا شد و هم‌اکنون ۱۷۹ کشور طرف‌متعاقد این کنوانسیون تلقی می‌شوند. هرچند در این کنوانسیون به صورت مشخص حرفی از دزدی دریایی به میان نیامده است، ولی از آن جایی که دزدی دریایی می‌تواند در شمار جرم‌های بین‌المللی سازمان‌یافته قرار گیرد، تصویب و اجرای آن می‌تواند در پیشگیری و مقابله با دزدی دریایی موثر واقع شود.

با این مسئله درخواست کرد که قوانین داخلی خود را به گونه‌ای تغییر دهند که تعقیب و مجازات دزدان دریایی تسهیل شود. شورای امنیت در این قطعنامه بیان کرده است که بی‌ثباتی‌های اخیر در کشور سومالی باعث تشدید معضل دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های تحت حاکمیت این کشور شده است و دزدی دریایی نیز با کسب سود هنگفت از این آشفتگی موجب بروز جنایات بیشتر و خشن‌تر می‌شود. بر این اساس شورای امنیت از مقامات کشور سومالی، کشورهای عضو سازمان ملل و مسئولان منطقه‌ای درخواست می‌کند که در جنگ علیه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا از طریق اقدامات نظامی مشارکت داشته باشند. نکته جالب در قطعنامه مورد بحث این است که بر اساس نظر شورای امنیت که در این سند ذکر شده است، تحریم‌های تسلیحاتی و محدودیت‌های نظامی مقرر در قطعنامه‌های پیشین این شورا در مورد مبارزه با دزدی دریایی اعمال نمی‌شوند. شورای امنیت هم‌چنین بر قصد خود در مورد تأسیس یک دادگاه ویژه ضد دزدی دریایی در سومالی تأکید کرد (<http://>

مبنی بر کمک جامعه بین‌المللی به این کشور برای مبارزه با دزدی دریایی، مبادرت به صدور قطعنامه‌های متعددی در رابطه با دزدان دریایی به ویژه دزدان دریایی سومالی طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۳ میلادی کرده است. قطعنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴، ۱۸۴۶، ۱۸۵۱، ۱۸۹۷، ۱۹۱۸، ۱۹۵۰، ۱۹۷۶، ۲۰۱۵، ۲۰۲۰ و ۲۰۷۷ از مواردی است که می‌توان از آن‌ها نام برد ([www.un.org](http://www.un.org)). بر اساس قطعنامه ۱۸۵۱ که به اتفاق آرا توسط تمامی ۱۵ کشور عضو شورای امنیت به تصویب رسید، کشورها مجاز هستند «برای سرکوب دزدی دریایی و دزدی مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را در خاک سومالی به کار برند.»

شورای امنیت سازمان ملل متحد هم‌چنین در ۱۸ نوامبر ۲۰۱۳ تحت اختیارات خود و بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد قطعنامه‌ی ۲۱۲۵ را صادر کرد و ضمن محکوم کردن عمل دزدی دریایی در سواحل سومالی از مقامات و مسئولان این کشور خواست که بدون اتلاف وقت نسبت به تصویب قوانین داخلی در مورد مبارزه با دزدی دریایی اقدام کند. شورای امنیت هم‌چنین از کشورها و سازمان‌های بین‌المللی مرتبط



## اقدامات جامعه بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی



اولین گام موثر در مقابله با دزدی دریایی، قاعده نگاری و جرم‌انگاری این پدیده مخرب است. اولین تعریف از دزدی دریایی به‌عنوان یک «حرفه مشروع» در ایلیداد و هومر به چشم می‌خورد. در پیش‌نویس قوانین روم باستان که توسط مجلس روم تنظیم و تدوین شد، از دزدی دریایی به منزله جرمی علیه اشخاص و جامعه بشری به‌طور کلی یاد شده است. این قوانین تا به امروز پایه و اساس حقوق کیفری بین‌المللی راجع به دزدی دریایی را تشکیل می‌دهند و بر مفهوم صلاحیت جهانی در مقابله با دزدی دریایی صحنه می‌گذارند. پس از یک دوره رکود در مقابله با دزدی دریایی، در قرن هفدهم با خاتمه جنگ‌های اسپانیایی‌ها، قوانین ضد دزدی دریایی به‌طور مختصر احیا شد، علی‌رغم این‌که دزدان دریایی در این دوران از مجموعه‌ای از قواعد رفتاری برای سازمان‌دهی شناورهای دزد دریایی و یکپارچه‌سازی آن‌ها بهره‌مند بودند. به تدریج قوانین دولت‌ها هرچه بیشتر به سمت و سوی تعریف دزدی دریایی به عنوان جنایت علیه بشریت سوق داده

می‌شد (www.prozhe.com).

قواعد مربوط به دزدی دریایی سابقه کهنی دارند. انگلستان نخستین کشوری بود که در سال ۱۶۹۸ به تصویب قانونی علیه دزدان دریایی پرداخت. همزمان با انگلستان سایر دولت‌های اروپایی نیز به این نتیجه رسیدند که دزدی دریایی یک مسئله بین‌المللی است (موسوی و جدیدی، ۱۳۹۰، ص ۲۲).

کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ دریای آزاد و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای همان‌گونه که پیشتر نیز آمد برخی از مواد خود را به موضوع دزدی دریایی و راهزنی دریایی اختصاص داده‌اند.

گام بعدی در راستای مقابله با دزدی دریایی، اقدامات عملی و بازدارنده در این زمینه است. یکی از راه‌های عملیاتی شدن این مرحله همکاری‌های بین‌المللی و منطقه‌ای است. در سال ۲۰۰۸ گروهی از کشورهای اقدام به ایجاد منطقه گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن کردند. دزدان دریایی نگرانی زیادی برای هند به علت آن‌که قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی‌های از طریق خلیج عدن است به وجود آورده‌اند و در نهایت هند مجبور شد که یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه نیز به مبارزه بین‌المللی با دزدان دریایی پیوست،

البته این مبارزه خارج از چهارچوب گشت بین‌المللی و به‌صورت مستقل بود. وضعیت پیش آمده در مورد دزدان دریایی سومالی نشان دهنده این واقعیت است که با وجود این‌که چند ماهی است توجه کشورهای دنیا و سازمان‌های بین‌المللی، البته پس از سال‌هایی توجهی، به این مسئله جلب شده است، اما آن‌ها قادر نبوده‌اند از اقدامات این افراد جلوگیری کرده و با اقدامی عاجل مانع ادامه وضعیت کنونی شوند. اقدامات شورای امنیت، به‌عنوان حافظ صلح و امنیت بین‌المللی، نیز تاکنون بی‌نتیجه بوده است.

دزدی دریایی سال‌ها وجود داشته و دزدان بیشتر کشتی‌های تجاری را هدف قرار داده‌اند. معمولاً آن‌ها پس از حمله به یک کشتی و غارت آن، کشتی و خدمه را رها می‌کردند. اما در ماه‌های اخیر دزدان دریایی سومالی به گونه‌ای دیگر عمل کرده‌اند. آن‌ها پس از حمله به کشتی با انواع سلاح‌های سبک و نیمه‌سنگین، کشتی و خدمه آن را به گروگان گرفته و در مقابل آزادی آن‌ها درخواست مبالغ بسیار زیادی پول می‌کنند. نباید فراموش کرد که تنها پس از این‌که دزدان کشتی حامل ادوات

نظامی اوکراین و نفتکش عربستان را نیز مورد حمله قرار دادند، اوضاع دگرگون شد و توجه کشورهای سازمان‌های بین‌المللی به این مسئله جلب شد؛ یعنی زمانی که بحث ادوات نظامی و بحث امنیت خطوط انتقال نفت پیش آمد. آن‌ها همچنین به کشتی‌های حمل مواد غذایی برنامه جهانی غذا نیز حمله کردند.

روسیه در بیست و سوم سپتامبر سال ۲۰۰۸ ناوهای جنگی خود را برای مقابله با دزدان دریایی سومالی به آب‌های این کشور اعزام کرد.

در بیست و نهم سپتامبر نیز ناوهای آمریکایی وارد منطقه شدند. ناتو نیز در ۲۴ اکتبر به منظور حفاظت از کشتی‌های حامل کمک‌های غذایی برنامه جهانی غذا، سازمان ملل، سه ناو از کشورهای انگلیس، ایتالیا و یونان به منطقه اعزام کرد. ماموریت این ناوها در ۱۲ دسامبر به پایان رسید. پس از اتمام ماموریت ناتو، اتحادیه اروپا با فرستادن شش ناو جنگی به نزدیکی آب‌های سومالی در ۸ دسامبر، دیگر سازمان بین‌المللی بود که در این زمینه اقدام کرد. ماموریت این ناوها حفاظت از کشتی‌های حمل مواد غذایی برنامه جهانی غذا و دیگر کشتی‌های تجاری و مبارزه با دزدان دریایی اعلام شد.

در بیستم دسامبر، جمهوری اسلامی ایران دیگر کشوری بود که اعلام کرد ناو جنگی خود را به منظور گشت زنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از کشتی‌های ایرانی به این منطقه اعزام کرده است. کره جنوبی نیز پس از آن اعلام داشت ناوهای جنگی خود را برای همکاری با دیگر کشورهای حاضر در منطقه اعزام کرده است، این کشور نیروهای خود را در آغازین روزهای سال جدید میلادی به آب‌های سومالی می‌فرستد. ژاپن نیز کشوری است که تاکنون تمایل خود را برای اعزام نیروی نظامی به آب‌های سومالی اعلام داشته است. این حضور نظامی توانسته تا حدودی در پیشگیری یا حداقل اختلال در کار دزدان دریایی موثر باشد اما این فعالیت‌ها عمدتاً به شکل دفع دزدان دریایی بوده تا تعقیب و توقیف آن‌ها، که این به تنهایی برای ممانعت از دزدانی که محرک آن‌ها انگیزه‌های کلان مادی است کافی نیست. به‌علاوه باید هزینه‌های گزاف اعزام نیرو به منطقه را نیز به آن افزود که شاید در مقابل پرداخت باج برای گروگان‌های احتمالی کمتر باشد.

علاوه بر همه این‌ها، به عقیده بسیاری بر خورد این چنینی با دزدان دریایی سومالی بر خورد‌های مقطعی است و راه حل ریشه‌ای برای پایان دادن به این مسئله محسوب نمی‌شود. راه حل منطقی برای از بین بردن ریشه دزدی دریایی در سومالی، بازگشت

آرامش و ثبات به این کشور است. شورای امنیت سازمان ملل باید توجه ویژه‌ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که سال‌هاست به نحوی صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر انداخته است.

نیروهای اتحادیه آفریقا در حال حاضر در این کشور بحران زده حضور دارند اما این نیروها از توانایی عملیاتی بالایی برخوردار نیستند. بنابراین در چنین شرایطی به نظر می‌رسد استقرار نیروهای حافظ صلح بین‌المللی از سوی سازمان ملل اولین اقدام در راستای بهبود وضعیت در این کشور باشد. اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سومالی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. در مراحل بعدی جامعه بین‌الملل و در راس آن سازمان ملل متحد باید به دنبال اصلاح وضعیت اقتصادی و اجتماعی این کشور باشند تا ریشه‌های دزدی دریایی، که همان فقر و بی‌قانونی در این کشور است، نیز به طبع آن خشکیده شود.

### اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی

با توجه به نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد مقابله با خطراتی که از سوی دزدی دریایی، ایمنی کشتیرانی تجاری را تهدید می‌کند، سازمان یاد شده از سال‌ها پیش موضوع دزدی دریایی و چگونگی مقابله با آن را در دستور کار خود قرار داده و با تهیه و تنظیم قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد عملیاتی و حقوقی، تلاش کرده راهنمایی‌های لازم را به کشورهای عضو خصوصاً چگونگی پیشگیری و مقابله با این پدیده خطرناک و پیامدهای آن ارائه داده و زمینه همکاری بین‌المللی بین کشورهای را در این مورد فراهم کند (توازی زاده، ۱۳۸۸). قطعنامه‌های شماره A.Res.923/22 مورخ ۲۹ November ۲۰۰۱ و A.Res.922/22 مورخ ۲۲ November ۲۰۰۱ و A.Res.1026/26 مورخ ۲۰۰۲ December ۲۰۰۱ و A.Res.1044/27 مورخ ۲۰۰۲ December ۲۰۰۱ و بخش نامه A.Msc.4/Circ.194 مورخ ۱۹ March ۲۰۱۳ برخی از مواردی است که سازمان بین‌المللی دریانوردی به صورت خاص و توسط مجمع عمومی و کمیته ایمنی دریانوردی این سازمان در خصوص راهکارهای موثر در راستای پیشگیری و همچنین مقابله با دزدی دریایی به تصویب رسانیده و صادر کرده است (www.imo.org).

یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است، کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۰ مارس ۱۹۸۸ است که هرچند به وضوح از جرم دزدی دریایی ذکر نکرده است ولی

در مواردی که در ذیل به ماده سه این کنوانسیون اشاره شده می‌توان دزدی دریایی را نیز مستتر در موارد یاد شده دانست.

#### ماده ۳ کنوانسیون مورد نظر مقرر می‌کند:

۱- در صورتی که هر شخصی به‌طور غیرقانونی و به عمد اقدامات زیر را انجام دهد مرتکب جرم شده است:

الف) تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی یا توسل به زور، یا تهدید آن یا هرگونه اقدام رعب‌انگیز؛ یا

ب) انجام عمل خشونت‌آمیز علیه شخصی در کشتی در صورتی که عمل مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی آن کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا

پ) انهدام کشتی یا ایراد خسارت به کشتی یا محموله آن که احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره اندازد؛ یا

ت) کارگزاری یا فراهم کردن موجبات مربوط به کارگزاری دستگاه یا ماده‌ای، به هر ترتیب، در کشتی که احتمالاً موجب انهدام یا وارد شدن خسارت به کشتی مزبور یا بار آن شده و ایمنی دریانوردی آن کشتی را به خطر انداخته یا احتمالاً با مخاطره مواجه سازد؛ یا

ث) انهدام یا وارد کردن صدمات جدی به تأسیسات دریانوردی یا مداخله جدی در فعالیت‌های آن‌ها در صورتی که عمل مزبور احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی را با مخاطره روبه‌رو سازد؛ یا

ج) ارائه اطلاعات غلطی که به نادرست بودن آن‌ها آگاهی دارد به نحوی که ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره اندازد، یا قتل یا مجروح کردن هر شخصی در راستای ارتکاب یا مبادرت به ارتکاب هر یک از جرائم مندرج در جزءهای الف) تا ج).

۲- در صورتی که هر شخصی اقدامات زیر را انجام دهد نیز مرتکب جرم شده است: الف) مبادرت به ارتکاب هر یک از جرائم مندرج در بند (۱) این ماده؛ یا

ب) تشویق هر شخصی به ارتکاب هر یک از جرائم مندرج در بند (۱) این ماده یا به نحو دیگری همدستی با شخصی که چنین جرمی را مرتکب می‌شود؛ یا

پ) تهدیدات مشروط یا بلاشرط، به گونه‌ای که در قوانین ملی، یا هدف اجبار شخص حقیقی یا حقوقی به انجام یا امتناع از انجام هرگونه عملی جهت ارتکاب جرائم مندرج در جزءهای (ب)، (پ) و (ث) بند (۱) پیش‌بینی شده، در صورتی که تهدید مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی مورد بحث را به مخاطره اندازد.

از دیگر اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی که می‌تواند در مقابله با دزدی دریایی موثر واقع شود تصویب آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و بنادر (International Ship and Port Facility

Security Code) است که هدف از تصویب آن ارتقای سطح ایمنی و امنیت کشتیرانی با تمرکز بر امنیت دریانوردی است.

### محاكمه و مجازات دزدان دریایی

از منظر قانون پس از دستگیری دزد دریایی باید پرچمی که در بر فراز کشتی نصب شده و ملیت آن‌ها را نشان می‌دهد بررسی و سپس از احراز هویت برای محاکمه آن‌ها اقدامات قانونی صورت گیرد. بر این اساس بعد از احراز هویت کشتی، قانون‌گذار به کشور دستگیرکننده حق داده است که دزد دریایی را از هر مکان در میان آب‌های آزاد، به خاک کشور متبوع دستگیرکننده، برای محاکمه انتقال دهد. احراز هویت کشتی جنگی تفاوتی در نحوه محاکمه دزدان دریایی ندارد. این که کشتی برای کدام کشور باشد هیچ تفاوتی و امتیازی در نحوه محاکمه دزدان دریایی به وجود نمی‌آورد اما از آن جا که باید ثابت شود کدام پرچم روی کشتی دزدان دریایی جعلی و برای بدنام کردن کشورهاست باید کشتی ابتدا احراز هویت شود و مشخص شود که آیا این کشتی در کشور مورد نظر به ثبت رسیده است یا نه و بعد محاکمه دزدان دریایی صورت گیرد، ضمن آن که باید توجه داشت که در صورت مشخص شدن هویت کشتی و نیت دزدان دریایی می‌توان علیه کشور خاطی نیز موضع‌گیری‌هایی صورت پذیرد و این احراز هویت در روابط دیپلماتیک کشورها تأثیر دارد.

ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ در خصوص توقیف یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌گوید: در دریاهای آزاد، با هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشور، هر کشور می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راهزن، یا یک کشتی یا هواپیمایی که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است را توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف کند. دادگاه‌های کشوری که توقیف را انجام داده می‌توانند در مورد مجازات‌هایی که اعمال می‌شوند تصمیم بگیرند، و همچنین می‌توانند اقدامی را که در مورد آن کشتی، هواپیما یا اموال اتخاذ شده، تعیین کنند مشروط بر این که حقوق اشخاص ثالث با حسن نیت، رعایت شوند. ماده ۱۰۶ این کنوانسیون همچنین مقرر می‌کند: در موردی که یک کشتی یا هواپیمای مظنون به راهزنی بدون دلایل کافی توقیف شده، دولت توقیف‌کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما برای هر ضرر و خسارت ناشی از توقیف، مسئول خواهد بود.

هر چند اقداماتی برای تفتیش کشتی‌های مشکوک و در برخی موارد، دستگیری این دزدان انجام شده و با تصویب آخرین قطعنامه

شورای امنیت نیز راه برای ورود به خاک سومالی برای مقابله با دزدان باز شده، اما مسئله «محاكمه» این دزدان همچنان یکی از مسائل لاینحل باقی‌مانده است.

فرانسه تنها کشوری است که دزدان را بر اساس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای پس از دستگیری به خاک خود منتقل کرده و محاکمه کرده است. تنها کشوری هم که اقدام به غرق کشتی دزدان دریایی کرده، هند بوده است. نیروهای انگلیس و آمریکا معمولاً ترجیح داده‌اند دزدان را پس از دستگیری به کنیا تحویل دهند. در کنیا نیز این دزدان معمولاً به هفت سال زندان محکوم می‌شوند. حتی در برخی موارد برخی یگان‌های دریایی به دلیل وجود قوانین خاص داخلی در کشور خود، پس از دستگیری و خلع سلاح دزدان، آن‌ها را رها کرده‌اند. ناهای دانمارک در ماه سپتامبر ۲۰۰۸، ۱۰ نفر از این دزدان را پس از شش روز بازداشت، آزاد کردند. آنچه مسلم است قوانین داخلی کشورهای درگیر و بعضی ملاحظات حقوق بشری، در راه محاکمه این دزدان دست و پاگیر شده‌اند.

### نتیجه‌گیری

حفظ صلح و امنیت بین‌المللی یکی از مهم‌ترین وظایفی است که در شمار وظایف سازمان ملل متحد قرار دارد. دزدی دریایی به‌عنوان یکی از جرم‌های بین‌المللی تهدیدی جدی برای امر تجارت جهانی به شمار می‌آید. علاوه بر این که چنین پدیده‌ای مخل تجارت جهانی و سیستم حمل و نقل دریایی و به تبع آن صنعت کشتیرانی شده است، تهدیدی جدی را نیز متوجه صلح و امنیت بین‌المللی کرده است. از این‌رو سازمان‌های بین‌المللی با درک صحیحی از ظهور مجدد این جرم تاریخی اقداماتی را در راستای وظایف خویش به انجام رسانیده‌اند. صدور قطعنامه‌ها، آیین‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های متعدد یا به عبارت دیگر اسناد بین‌المللی معتبر، حکایت از نگرانی شدید جامعه بین‌المللی پیرامون این مهم دارد. اسناد بین‌المللی ذکر شده در واقع مجوزی است قانونی برای پیشگیری و مقابله با این پدیده شوم. از این‌رو جا دارد سازمان‌های مسئول و دولت‌های درگیر با این موضوع با بهره‌گیری از ظرفیت‌های به وجود آمده در پرتو این اسناد بین‌المللی گام‌های موثری را در جهت جرم‌انگاری و قاعده‌سازی در قوانین داخلی خود بردارند.

### منابع

ان شاول، ملک، (۱۳۹۴). حقوق بین‌الملل دریاهای ناآرامی به مسائل ایران. ترجمه ابراهیم گل، علیرضا و خسروشاهی، حسن. تهران: خرسندی.

پورنوری، منصور و حبیبی، محمد. (۱۳۹۴). حقوق دریاهای بین‌المللی و داخلی. تهران: انتشارات پیام عدالت

چرچیل، رابین و لو، آلن. (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل دریاهای. ترجمه آقای، بهمن. تهران: کتابخانه گنج دانش.

سندگل، ابراهیم. (۱۳۹۳). مسئولیت بین‌المللی دولت در قبال جرایم ارتكابی کارکنان ناو جنگی در بندر خارجی از منظر حقوق بین‌الملل. پایان‌نامه کارشناسی ارشد حقوق بین‌الملل. دانشگاه آزاد چالوس.

متین‌دفتری، احمد. (۱۳۸۷). سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی. تهران: انتشارات گنج دانش.

موسوی، سید مهدی و جدیدی، انیسه. (۱۳۹۰). جرایم دریایی در حقوق بین‌الملل. تهران: نشر میزان.

میرمحمدصادقی، حسین. (۱۳۸۸). دادگاه کیفری بین‌المللی. تهران: انتشارات دادگستر. متن سخنرانی دکتر ابراهیم بیگ زاده (استاد دانشگاه شهید بهشتی) در همایش حقوق بین‌الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

متن سخنرانی دکتر عباس توافی زاده (کارشناس حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی) در همایش حقوق بین‌الملل و دزدی دریایی، در مورخه شنبه ۱۳۸۸/۱۰/۱۲ در تالار عدالت دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی.

<https://www.icc-ccs.org/index.php/news-1218mb-report-sea-kidnappings-rise-in-2016-despite-plummeting-global-piracy>

<http://international-law.blog.ir/17/09/1392/Security20/Council20%and20%Piracy>

[www.un.org](http://www.un.org)

[www.prozhe.com](http://www.prozhe.com)





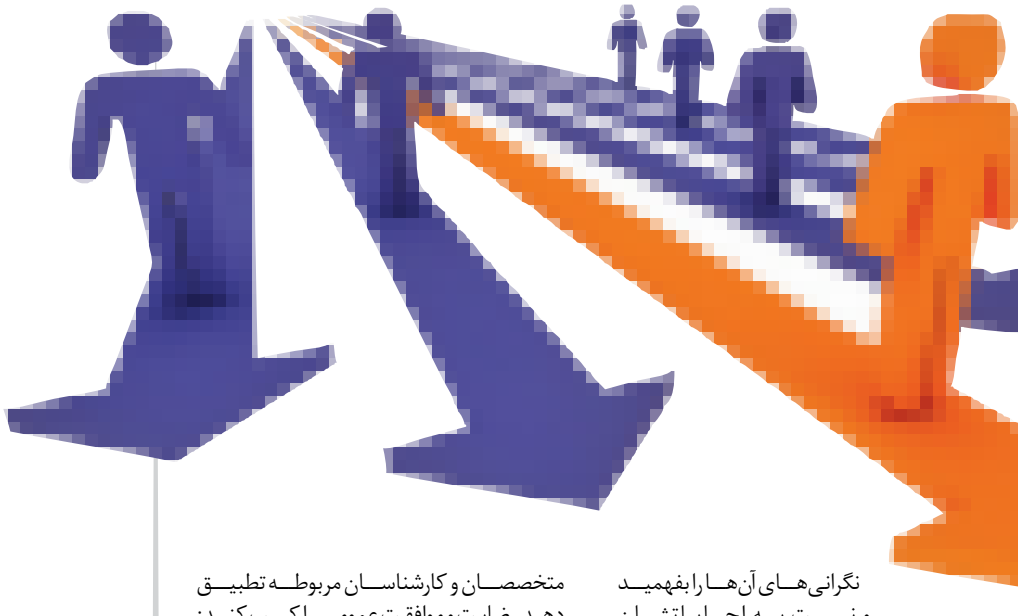
## استفاده از مهارت‌ها و توانایی‌های کارمندان در سازمان

سمانه آذری | کارشناس ارشد اطلاع‌رسانی و مدرس آموزش

کننده همکاری باشد استفاده کنید. سعی کنید که قبل از شروع مذاکره اهداف مورد نظر خود و یا سازمان را بر روی یک برگ کاغذ نوشته و آن‌ها را اولویت بندی کنید. تعیین و مشخص کردن موانع و عواملی که باعث می‌شود مذاکره به صورت موفق به پایان نرسد مهم است. بنابراین در طول جلسه باید به این نکته توجه داشته باشیم تا از ارایه راه‌ها و پیشنهادهاتی که باعث به بن بست رسیدن مذاکره می‌شود جلوگیری کنیم یک مذاکره کننده موفق حواس خود را به دقت بر آن چه گفته می‌شود و چگونگی گفته شدن آن متمرکز می‌کند. گوش دادن موثر، طرف مقابل را به بیان کامل تر مواضع خود ترغیب می‌کند. با اطلاع بهتر از مواضع طرف مقابل، شما می‌توانید با سهولت بیشتری برای کسب نتایج مطلوب خود مذاکره کنید. آن چه از گفتار طرف مقابل درک کرده‌اید را با عباراتی مثبت و از دیدگاه او تکرار کنید چرا که پیامی که دریافت می‌شود الزاماً همان پیامی نیست که مقصود و هدف طرف مقابل است ارتباطات کلامی کلمات در پیامی که به دیگری منتقل می‌کنید تأثیر فراوانی دارد. در محیط کار، شما نماینده و سفیر کسب

فعالیت‌ها و مراسم‌هایی تدارک می‌بینید که به کارمندان نشان دهد که شرکت محلی مناسب برای کار است؟ فرهنگ کلی شرکت باعث می‌شود تا یک کارمند تصمیم به رفتن یا ماندن در آن جا بگیرد. باید تمام تلاش خود را برای ایجاد فضایی مناسب برای نگاه داشتن کارمندان کارآمد بکنید. ثبات مالی شرکت نداشتن ثبات مالی شرکت باعث می‌شود تا کارمندان هم به دنبال آن احساس بی‌ثباتی کنند و اعتماد خود را نسبت به شرکت از دست دهند. کارمندانی که نگران وضعیت مالی شرکت هستند، معمولاً کار را رها می‌کنند. به آن‌ها توضیح دهید که روند کار شرکت به چه صورت است و برنامه‌هایی اجرایی شرکت برای ادامه موفقیت‌آمیز مسیر و دستیابی به هدف نهایی چیست. مهم‌ترین عامل اعتماد و احترام کارمند نسبت به تیم مدیریت است. اگر آن‌ها به توانایی‌های اجرایی و قدرت تصمیم‌گیری و قضاوت صحیح مدیریت اعتماد داشته باشند به کار خود در شرکت ادامه خواهند داد. در مذاکره تجاری موفق هنگام مذاکره و صحبت با طرف مقابل، سعی شود که از جملات مثبت و یا به عبارتی جملاتی که تداومی

وقتی کارمندان از توانایی‌ها و مهارت‌های خود در محل کار استفاده می‌کنند، احساس رضایت، غرور و اعتماد به نفس بیشتری دارند. آن‌ها دنبال فرصت‌های کاری هستند که در انجام آن‌ها مهارت دارند و باعث تقویت قابلیت‌های آن‌ها می‌شوند. آن‌ها دوست دارند توانایی‌های خود را تقویت کنند. اگر قادر به انجام این کار در محل کار نباشند، به دنبال فرصت‌های کاری دیگری خواهند رفت. حتماً با کارمندان خود صحبت کنید و از آرزوها و خواسته‌هایشان آگاه شوید. تأثیر کار در دستیابی به اهداف سازمان و شرکت و کارفرمایان باید این موضوع را با کارمندان خود مورد بررسی قرار دهید که آیا روند کاری کارمندان و راهکار مورد استفاده، با اهداف مورد نظر شرکت مطابقت دارد؟ کارمندان باید نسبت به شرکت احساس تعلق داشته و خود را عضوی موثر از سازمان بدانند. بسیاری از مدیران تصور می‌کنند که کارمندان بازخوردها و کمک‌های لازم را از مسئولان اجرایی دریافت می‌کنند. اما این تصور درست نیست و آن‌ها به کمک شما برای تطبیق و هماهنگی کار خود با هدف بزرگ مجموعه نیاز دارند. آیا



و کارتان هستتید و باید کلماتی را انتخاب کنید که نشان دهنده شخصیت کمپانی باشد. توجه به نکات زیر هنگام مذاکره و سخن گفتن با مشتری در برقراری ارتباط موثر به شما کمک خواهد کرد. پیش از لب به سخن گشودن کمی فکر کنید و کلمات قابل فهم به کار ببرید وقتی با مشتری صحبت می کنید که هیچ گونه آشنایی با شرکت یا سازمان ندارد استفاده از کلمات مناسب کمک شایانی به برقراری ارتباط خواهد کرد وقتی بین استفاده از دو لغت مترادف مردد می شوید همواره از لغات ساده تر استفاده کنید و سعی کنید کلمات دقیق روان و پرمحتوا را انتخاب کنید. مثلاً به جای استفاده از کلمات پر زرق و برق، ناگهانی و تغییر پذیر می توانید به ترتیب از کلمات زیبا، سریع

و متغیر استفاده کنید. از کلمات گرم و مثبت استفاده کنید: کلماتی که حالت مثبت و اطمینان بخش دارند تداعی کننده یک برخورد مثبت و احترام آمیز برای مشتری است.

عباراتی نظیر «بله! بسیار خوشحال خواهیم شد که این کار را انجام دهیم» پیامی برای طرف مقابل ارسال می کند که حاکی از خوشحالی و علاقه مندی شما برای کمک کردن به طرف مقابل باشد سعی کنید کلمات را به شکل درست و رسمی بیان کنید. به جای عبارت «چی می خوای؟» از جملات «چه چیزی می خواهید سفارش دهید؟» و «یا چه کمکی از دست من برمی آید» استفاده کنید.

### این کار دو مزیت دارد:

الف- می توانید با آن ها همدلی کرده و یک رابطه احساسی برقرار کنید. ب- بهتر می توانید استدلال خود را بیان و به آن ها ثابت کنید که نظرات شما درست تر از نظرات آن ها است.

بعد از آن از راه های زیر استفاده کنید. راه های متقاعد کردن دیگران: اعتماد آن ها را جلب کنید: مردم خود به خود در مقابل افرادی که می خواهند نظراتشان را تغییر دهند، هشیارانه رفتار می کنند. به همین دلیل است که جلب اعتماد آن ها یکی از مهم ترین قدم ها می شود. باید به آن ها ثابت کنید که فردی بی ریا و صادق هستتید و نظرات مفیدی دارید. باید روی صحبت های خود تسلط کامل داشته باشید. نقطه مشترک پیدا کنید: افراد زیادی در مورد مسایل و موضوعات مختلف نقطه نظرات مشابهی دارند. به مخاطبان خود نشان دهید که افکار شما با ایده های آن ها سازگار است. باید خودتان را جای آن ها بگذارید،

نگرانی های آن ها را بفهمید و نسبت به احساساتشان همدردی نشان دهید. وقتی دلایل این که چرا مردم باید به شما گوش دهند را لیست کنید، مهم ترین دلایل را برای آخر لیست بگذارید تا در مغز شنوندگان باقی بماند. مطالب مهم را چند بار تکرار کنید. هر دو جنبه را به آن ها نشان دهید: هر دو جنبه مثبت و منفی نظراتتان را معرفی کنید. این کاری بسیار معقول است. کاری که این جا باید بکنید این است که روی جنبه های مثبت بیشتر تاکید کنید. توضیح دهید که جنبه های بد نظرات آن قدرها هم بد نیستند و مزیت ها و فواید آن ها بر جوانب منفی اش غلبه دارد. هیچ وقت در مورد نقاط منفی آن دروغ نگویید چون اگر مخاطبان این مساله را متوجه شوند که آن ها را فریب داده اید از شما خشمگین خواهند شد و هیچ وقت دوباره به شما اعتماد نمی کنند. منافع شخصی شان را به آن ها یادآور شوید: وقتی منافع شخصی افراد را از یک ایده، به آن ها توضیح دهید، شانس بیشتری برای متقاعد کردن آن ها دارید. برای انجام این مساله ابتدا باید نیازهای مخاطبان آن را دریابید. توجه آن ها را با گفتن نیازهایشان جلب کرده و به آن ها بگویید که چه طور می توانید راضی شان کنید به نفس آن ها بپردازید: به این کار چالپوسی و تملق استراتژیک هم می گویند. تحسین کردن کار دیگران باید درست انجام شود. چیزهایی را پیدا کنید که مخاطبان آن به آن افتخار می کنند.

وقتی شما افراد را تحسین می کنید، نشان می دهید که توانایی های آن ها را شناخته اید. با این کار آن ها میل بیشتری به شنیدن حرف های شما خواهند داشت. از مراجع استفاده کنید: همه افراد متخصص را دوست دارند. اگر کارشناسی چیزی در مورد موضوعی بگوید، حتما حرف درستی زده است. حرف های خود را با حرف های

متخصصان و کارشناسان مربوطه تطبیق دهید. رضایت و موافقت عمومی را کسب کنید: اکثر افراد تحت تأثیر کارهای دیگران هستند. کاری که باید بکنید این است که نشان دهید افراد بسیاری حرف را قبول دارند. مثال هایی بزنید که چه طور ایده ها و نظراتتان جاهای دیگر کاربرد خوبی داشته است. زمان بندی خوبی داشته باشید: برای خوب زمان بندی کردن نیاز به حس ششم دارید. هیچ وقت موقعی که افراد زیر استرس و فشارهای روحی هستند سراغشان نروید. وقتی سراغ آن ها بروید که راحت بتوانند به حرف های شما گوش دهند. منحصر به فرد باشید: این یک قانون است، هر چیز که منحصر به فرد تر است، قیمت بالاتری هم دارد. خودتان و ایده ها و نظراتتان را منحصر به فرد نشان دهید. با این کار شنونده های شما بیشتر خواهند شد. این کار را می توانید با نشان دادن این که اطلاعات و معلومات زیادی در مورد مساله دارید، انجام دهید. اعتماد به نفس داشته باشید ممکن است همه جا برای انجام هر کاری این توصیه را شنیده باشید. شما خود باید به عقاید و نظراتتان ایمان داشته باشید تا بتوانید دیگران را هم متقاعد به قبول آن ها کنید.

جالب و دلچسب باشید: وقتی با یکنواختی صحبت کنید، کم کم شنونده های خود را از دست خواهید داد. باید با انرژی و جالب صحبت کنید، نشان دهید که خودتان هم از نظراتتان به هیجان آمده اید. معقول باشید: مردم دوست دارند معقول جلوه کنند، پس روی منطقتان کار کنید. منطق در کار بسیار مهم است. سخنرانی شما باید قالبی معقول داشته باشد. سیاست به خرج دهید: با شنوندگان همان طوری باید رفتار کنید که دوست دارید با شما رفتار شود. با تن مناسب صحبت کنید و صدایان را هرگز بالا نبرید. مهم ترین این که کاری نکنید که احساس نادان بودن به آن ها دست دهد. به یاد داشته باشید که شما می خواهید



با آن‌ها گفت و گو کنید نه مشاجره. احترام گذاشتن به مخاطبان نشان نباید فراموش شود. فروتن باشید: هیچ کس افراد خودخواه و مغرور را دوست ندارد. حتی اگر بدانید و مطمئن باشید که نظر شما بهترین است، اگر خودبین و خودخواه باشید دیگر کسی به حرف‌هایتان گوش نخواهد داد.

هیچ وقت هم فکر نکنید که خیلی زود موفق به متقاعد کردن آن‌ها خواهید شد، واقع بین باشید و همیشه این احتمال را بدهید که شکست بخورید. پس انداز کنید، یکی از موفق‌ترین سیاست‌مداران، اندرو یانگ، می‌گوید: «تأثیرگذاری مثل یک حساب پس‌انداز است. هر چه کمتر از آن بردارید، سود بیشتری دریافت می‌کنید.» بدانید که قدرت خود را کجا و چه‌طور استفاده کنید. با کمی تمرین خواهید توانست که خیلی خوب روی تصمیم‌گیری‌های افراد تأثیر گذاشته و آن‌ها را متقاعد کنید در ابتدا باید با گفت‌وگوی مناسب، ارتباط رجوع را جذب کنیم در صورتی که ارتباط و نقش کارمند در برخورد با ارتباط رجوع در یک سازمان در عصری که هر لحظه‌اش در گرو تغییرات شگفت‌انگیز است، اما مهم‌ترین آن‌ها درک نقطه‌نظرهای طرف مقابل و تفهیم نقطه‌نظرهای خویش است.

به همین دلیل کیفیت زندگی هر کس بستگی به کیفیت ارتباطات او با دیگران دارد. برای مثال همه ما در محیط کار فرصت‌های یکسانی داریم. اما تنها کسانی مسیر پیشرفت و ترقی را به سرعت می‌پیمایند و احترام، اعتبار و مقام برای خویش کسب می‌کنند که ضمن توانایی‌های شغلی،

قدرت بیان داشته باشند، خود را به درستی مطرح کنند و در شرایط مختلف ارتباطی مناسب و موثر برقرار کنند. برای این که انسان به درستی دیگران را درک کند، به مهارت دیگری نیاز دارد و آن فن دقیق گوش کردن است. از این رو انسان باید بیاموزد که به هنگام گفت‌وگو با افراد با توجه به لحن و صدا، تغییرات چهره و حرکات مخاطب به ذهن او پی‌برد و مراقب حالات و حرکات خود باشد و آن را به دلخواه تحت کنترل درآورد. همچنین باید بداند که چگونه عوامل صوتی، بیانی و بصری را با هم بیامیزد، پیام خود را برساند و سپس با رعایت اوضاع و احوال مخاطب، با موثرترین شیوه آن را منتقل کند. ارتباطات مجموعه‌ای از مهارت‌هاست. اما مهم‌ترین آن‌ها درک نقطه‌نظرهای طرف مقابل و تفهیم نقطه‌نظرهای خویش است. کیفیت زندگی هر کس بستگی به کیفیت ارتباطات او با دیگران دارد. انسان باید بیاموزد هنگام گفت‌وگو با افراد مراقب حالات و حرکات خود باشد و آن را به دلخواه تحت کنترل درآورد. حدود ۶۰ درصد از سوءتفاهم‌ها و اختلافات در محیط کار و خانه ناشی از خوب گوش نکردن است، چرا که شنیدن بدون دقت کافی موجب می‌شود که بیش از نیمی از پیام، نشنیده از دست برود.

گاه یک لحن صدا یا یک حرکت، حاوی پیامی است که از نهفته‌ترین احساسات درون فرد سرچشمه می‌گیرد و معنای ارتباط را مشخص می‌کند. تکریم ارتباط رجوع در سازمان‌ها یکی از هدف‌های تحول اداری، ارتقا در نظام اداری است. ساز و کارهای لازم در ارائه خدمات مطلوب و مناسب و موثر به

مردم تحت عنوان طرح تکریم مردم و جلب رضایت ارتباط رجوع در نظام اداری، دارای اهمیت ویژه‌ای است، زیرا علت وجود هر سازمان و دستگاهی به خدماتی است که به افراد مختلف ارائه می‌دهد. با توجه به این که کارکنان در سازمان‌ها ارتباط مستقیم با ارتباط رجوع و مشتری دارند در مشتری و تکریم ارتباط رجوع نقش کارکنان سازمان‌ها و شرکت‌ها نقش موثری است. سازمان‌هایی که به دنبال مشتری‌مداری و افزایش رضایت ارتباط رجوع هستند باید مهارت‌های ارتباطی موثر و همراه با ادب و احترام و نزاکت را در کارکنان خود نهادینه کنند.

نحوه برخورد با ارتباط رجوع از سایر فاکتورهای موثر در رضایت آن‌ها تأثیر بیشتری دارد. اکرام ارتباط رجوع و مشتری نباید انتزاعی، ساختگی، ظاهری و مقطعی باشد بلکه تلاش شود تا در همه جای سازمان نهادینه شود. یکی از آفت‌های تکریم در برخی از سازمان‌ها این است که به صورت مقطعی شعارها و رفتارهایی دور از باور و اعتقاد مطرح می‌شود که با گذشت مقطع خاص دوباره به فراموشی سپرده می‌شود و اگر نهادینه شود به صورت مستمر و دائمی خواهد بود. خلاصه این که طرح تکریم طرح بسیار موثری است به شرط آن که مانند دیگر طرح‌ها به صورت مقطعی مورد توجه قرار نگیرد اگر این طرح نیز مانند سایر طرح‌ها فقط در مقطعی مورد توجه قرار گرفته و بعد به فراموشی سپرده شود، مسلم است که این طرح همانند بسیاری دیگر از طرح‌ها ناموفق خواهد بود. طرحی می‌تواند موفق باشد که مستمر و بلندمدت باشد. در





جویند تا در نهایت پاسخی منطقی به آن‌ها داده شود و به‌طور حتم اگر خودسرانه و عجولانه پاسخی داده شود، در انجام وظیفه سستی شده است. کارکنان اگر ویژگی‌های ذیل را داشته باشند در زمره کارکنان مشتری مدار قرار خواهند گرفت. وظیفه خود را با مهر و علاقه و اشتیاق انجام می‌دهد. در همه حال خود را به جای مشتری قرار می‌دهد. شنونده خوبی است. با میل و رغبت پاسخگو است. مردم را دوست دارد. همیشه حق را به مشتری می‌دهد. خدمات بدون منت ارائه می‌کند. خدمت به مشتری و ارباب رجوع را نعمت خدا تلقی می‌کند. منظم و آراسته است. انگیزه و روحیه بالایی دارد. مهارت‌های ارتباطی متعالی دارد. همواره انرژی‌های مثبت انتقال می‌دهد. انرژی منفی دریافت شده را به دیگران منتقل نمی‌کند. خوش برخورد، خوش رفتار مشتری احترام قائل است. مثبت‌اندیش هستند و تبسم همواره در چهره‌شان نمایان است. همواره در دسترس مشتری و ارباب است. با همه به‌صورت عادلانه رفتار دارد و در ارائه خدمات تبعیض انجام نمی‌دهد. هیچ‌وقت با مشتریان مجادله و تندی نمی‌کند. انتقاد مشتری را به حساب پیشنهاد آن‌ها می‌گذارد. مشکلات زندگی خود را بر سر مشتری خالی نمی‌کند. با مشتریان صادق و راستگو است. ارتباطات کلامی کارمند و ارباب رجوع در سازمان برای این که در شغل خود موفق شویم و بتوانیم در جذب ارباب رجوع موفق باشیم باید از کلمات به‌دقت استفاده کنیم. اگر کلمات در جا و مکان مناسب خود به کار برده شوند، سریع‌تر بر افراد تأثیر می‌گذارند. مواجهه با مشتری از کلمات منفی: نمی‌توانم، نمی‌دانم، غیرممکن است، بعید است استفاده کرد.

برای آن‌ها قابل فهم و درک باشد و از به کار بردن الفاظ و اصطلاحاتی که فهم آن سنگین است خودداری شود، زیرا اگر با آن‌ها با زبانی سخت و توأم با فخر و تکبر و بی‌اعتنایی روبه‌رو شوید هر چند خواسته آن‌ها برآورده شود اما هرگز با رضایت دفتر کارمان را ترک نخواهند کرد. البته این نکته فراموش نشود در برخورد با مراجعان باید به فراخور شخصیت و میزان آگاهی افراد با آن‌ها برخورد کرد و از روش‌های سازنده و معقول استفاده کرد. اهمیت یک سازمان امروزه به میزان اعتمادی است که مردم به آن دارند، داشتن ساختمان‌های بزرگ و مجلل و امکانات گسترده به هیچ‌وجه بر این اعتماد نمی‌افزاید و این مهم تحقق نمی‌یابد مگر با جلب رضایت مراجعین که از طریق برخورد های صمیمی و سازنده هر دستگاه با ارباب رجوع ممکن می‌شود. بنابراین کارمندان هر دستگاه باید تمام سعی و کوشش خود را برای تأمین خواسته‌های مراجعین به کار گیرند و اگر خود توان آن را ندارند از دیگر همکاران و افراد مافوق استمداد



این صورت با زنگری و کنترل صورت خواهد گرفت و دوره‌های خاص اجرای آن با یکدیگر مقایسه می‌شوند به‌طور قطع طرح‌های اولیه همواره با کاستی‌هایی همراه هستند برخی از دلایل نهادینه نشدن فرهنگ تکریم ارباب رجوع در سازمان‌ها عبارت است از: نداشتن شناخت دقیق از نیازها، انتظارات ارباب رجوع نزد تصمیم‌گیرندگان و سیاست‌گذاران سازمان. باور نکردن مدیران به اهمیت تکریم ارباب رجوع. توجه نداشتن به کیفیت خدمات در سازمان. نا کارآمدی سیستم‌های مدیریت منابع انسانی نبود ارتباطات سازمانی مناسب و کارآمد. برخورد با ارباب رجوع از هر گروه و صنفی که باشد و با هر روحیه‌ای اعم از ناراحت، عصبانی، خوشحال و زمانی که وارد دفتر کارمان می‌شود تابع شرایط خاصی است که تحت عنوان «آداب برخورد با ارباب رجوع» به تشریح آن می‌پردازیم. شرط اول برخورد کارکنان با ارباب رجوع آن است که با رویی گشاده با او برخورد کنیم، حتی در سلام کردن از مراجعان سبقت بگیریم و با چهره‌ای بشاش از آن‌ها احوالپرسی کنیم چرا که این گونه برخوردها باعث می‌شود ارباب رجوع حتی اگر کارش انجام نشدنی و یا بدون جواب باشد از این که مورد احترام واقع شده است، با رضایت کامل اتاقتان را ترک کند. در واقع یک تبسم کافی است تا احساس محبت و صمیمیت را در مراجعان به وجود آورد و اصولاً برخورد خوب با هر ارباب رجوعی همیشه خاطره خوبی در ذهن آنان باقی می‌گذارد. صبر و حوصله شرط دوم برخورد با ارباب رجوع است. به این معنی که باید به حرف‌های آن‌ها دقیقاً گوش سپرده و با اشاراتی که حاکی از میل و رغبت باشد به آن‌ها اجازه داد تا تمام حرف‌های خود را بزنند و بعد از آن با ملایمت جواب مناسب و سنجیده‌ای به آن‌ها داده شود. به همین منظور کارمندان در مواجهه با مراجعان باید شکیبیا و بردبار باشند زیرا ارباب رجوع صرف نظر از هر طبقه و صنفی که باشد با روحیات متمایزی اعم از ناراحت، خوشحال، عصبانی به ما مراجعه می‌کند و ضمن آن که تمامی ناراحتی‌ها، عصبانی‌ها و نا کامی‌ها و... بیرون را با خود به مؤسسه آورده، در برخورد با کارکنان آن را منعکس می‌کنند و انتظار دارند تا خواسته‌هایشان با سرعت و دقت انجام پذیرد. بنابراین برآورده کردن خواسته‌های مراجعان با صبر و شکیبایی اهمیت بسیار دارد، امروزه جامعه شناسان بر این باورند که برای نفوذ در مردم باید از راه زبان وارد شد و به عبارتی دیگر به زبان عامه سخن گفت. بنابراین در برخورد با ارباب رجوع باید به گونه‌ای سخن گفت که



## علم مدیریت سواحل

■ **محمد رضا شمس** | کارشناس ارشد عمران سازه‌های دریایی، کارشناس ارشد سازمان بنادر و دریانوردی

■ **اکبر محمدی** | کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی، کارشناس خبره ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

ارزش بالای سواحل کره زمین به خاطر وجود منابع مختلف از جمله گردشگری، کشاورزی، صنعتی، تجاری، زیست‌محیطی و غیره و به دلیل این که درصد زیادی از جوامع در ساحل مستقر هستند، همگی مستلزم مدیریت صحیح و کارآمد هستند و این مدیریت صحیح، نیازمند داشتن دانش کافی از علوم مختلف که مرتبط با سواحل و جوامع اند، است بنابراین وجود مدیریت‌های مختلف از جمله اقتصاد سواحل، نظامی سواحل، اکوسیستم سواحل، جمعیت سواحل، آب و فاضلاب ساحلی، حفظ خطوط ساحلی و نوار ساحلی رودخانه‌های بزرگ همه به صورت همگرا، مدیریت کلان سواحل را تشکیل می‌دهند.

### مقدمه

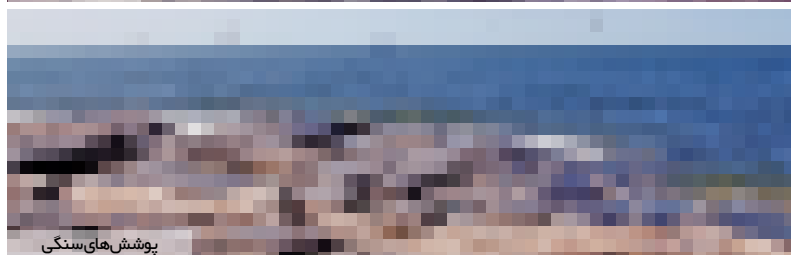
توصیف طبیعی از منطقه‌ی ساحلی عبارت است از: یک منطقه انتقالی پویا که در آن جاذبه‌های خشکی و دریا با هم در کنش بوده و هر دو ناحیه سمت خشکی و سمت آب‌های نزدیک ساحل را در بر می‌گیرند و خط ساحلی در حقیقت فصل مشترکی است که خشکی و دریا را به هم پیوند داده و محیطی بسیار پویا را تشکیل می‌دهد که در آن جاذبه‌های فیزیکی، شیمیایی و بیولوژیکی پیوسته در حال تغییر هستند و گاهی اوقات تغییرات چشمگیری در نیم‌رخ خط ساحلی ایجاد می‌کنند بنابراین محیط‌های ساحلی از حساس‌ترین سیستم‌های محیطی به شمار می‌روند که تحت تأثیر فرایندهای

همچون قابلیت‌های کشاورزی، ماهیگیری، گردشگری، بندرگاهی و دیگر فعالیت‌های صنعتی و همچنین در برداشتن چشم‌اندازهای طبیعی و غیره هستند، که امروزه سواحل به یکی از جذابترین نقاط جمعیتی، تبدیل شده است. به نقل از پروفیسور کمفیس در کشورهای در حال توسعه، بخش ساحلی به عنوان منبعی برای تولید غذا و پایه صنعت و همچنین درآمدزایی از طریق جهانگردی، ارزش اقتصادی بالایی دارد و اما در کشورهای توسعه یافته، ساحل، چرخه‌ای برای پیش بردن اقتصاد است و جهانگردی ساحلی اولویتی مهم برای افزایش درآمد شده است. در این کشورها، تلاش برای بقا، دیگر نیاز ابتدایی نیست و علاوه بر درآمدهای اقتصادی، جاذبه‌ای

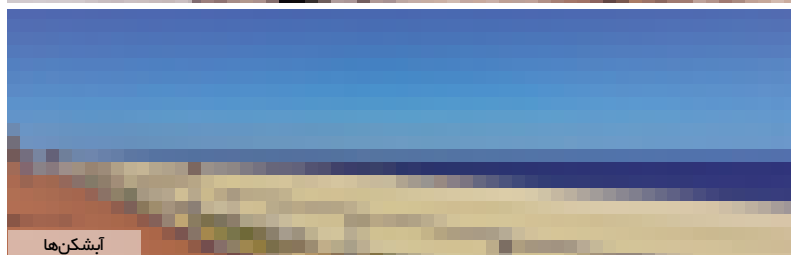
هیدرودینامیکی حاکم، تغییر و تحول در آن هانسبتاً سریع بوده و شاید از این نظر است که قابل مقایسه با سایر سیستم‌های ژئومورفولوژی نباشند. وجود صخره‌ها، تلماسه‌ها، سواحل سنگی جزر و مدی، سواحل لجنی و ماسه‌ای، دهانه رودخانه‌ها، خلیج‌های کوچک و خورها، همه عوارض و شکل‌های مناطق ساحلی محسوب می‌شوند. خطوط ساحلی با طول بیش از ۴۴۰ هزار کیلومتر، یکی از پویاترین محیط‌های طبیعی و یکی از مهم‌ترین زمینه‌های اعمال متقابل فعالیت انسان و فرایندهای جغرافیایی هستند که اهمیتی ویژه و منحصر به فرد ایجاد کرده‌اند. سواحل، دارای قابلیت‌های متنوعی برای جذب گردشگران است و همگرایی منافع چندگانه



تغذیه ساحل



پوشش‌های سنگی



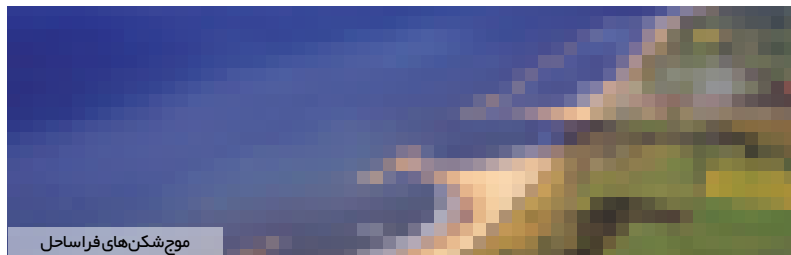
آبشکن‌ها



پوشش‌های ژئوتکنستایل (لایه ژئوستنتیک)



دیوارهای ساحلی



موج‌شکن‌های فراساحل



پوشش‌های باقطعات بتنی

برای افزایش کیفیت زندگی شده است. بنابراین در کشورهای توسعه یافته بیشتر اولویت‌های مدیریت ساحلی مدرن، وابسته به کیفیت زندگی از جمله: توسعه پایدار محیط زیست، کیفیت آب و ساخت و ساز مجدد است.

### تاریخچه مدیریت سواحل

از نظر تاریخ، مدیریت ساحلی مترادف با مهندسی ساحلی است. که مدیریت کردن ساحل (که از ارزش اقتصادی بالایی برخوردار است) شامل طراحی و ساخت وسازه‌های شخصی، نظامی و حمل و نقل و... است. به عنوان مثال برای مدیریت/مهندسی ساحلی به نقل از پرفسور کمفیس، هلند، جمعیتی بسیار متراکم دارد که زندگی آن‌ها به نگهداری ساحل با احداث موانعی برای جلوگیری از طغیان دریا بستگی دارد و در نتیجه روند مدیریت ساحلی در آن جا برای مدت طولانی وجود داشته است. و در مثال بعدی ایالات متحده آمریکا که بنا به دلایل تاریخی، دفاع نظامی از سواحل، دارای اهمیت قابل ملاحظه‌ای بوده و بنابراین گروه مهندسان ارتش ایالات متحده از زمان زیادی برای مدیریت منابع ساحلی شان تشکیل شده است.

### ضرورت و اهداف مقاله

ضرورت و اهداف مقاله، معرفی علم مدیریت سواحل است و زیرشاخه‌های مدیریتی به صورت همگرا، با هم علم مدیریت ساحلی را تشکیل می‌دهند که توجه نداشتن به هر کدام از آن‌ها در کنار هم باعث به وجود آمدن چالش‌های زیادی برای این مدیریت سواحل می‌شود. به عنوان مثال در نظر گرفتن فقط مدیریت اقتصادی سواحل بدون در نظر گرفتن دیگر زیرشاخه‌های مدیریتی سواحل قطعاً به پیامدهایی از جمله تخریب محیط زیست و یا این که حتی بهره‌برداری اقتصادی از سواحل نشود منجر خواهد شد. بنابراین مدیریت سواحل از زیرشاخه‌های مدیریتی به شرح زیر تشکیل شده است:

### مدیریت اقتصاد سواحل

منابع مدیریت ساحلی کاملاً مرتبط با اقتصاد هر کشور است و می‌توان به زیرشاخه‌های زیر تقسیم و مورد بررسی قرار داد:

#### ۱-بازرگانی

تجارت دریایی سابقه بیش از سه هزار سال دارد. در واقع، دریایی شدن مبادلات جهانی زمینه ساحلی شدن اقتصاد جهانی را مهیا کرده و ۹۱ درصد حجم تبادل کالاها بین کشورها از طریق حمل و نقل دریایی است، بنابراین سواحل از اهمیت بسیار بالایی در امر بازرگانی برخوردار هستند.

#### ۲-صنعتی

کرانه‌های دریایی با ویژگی‌های پنجگانه: دسترسی به سیستم آمد و شد ارزان، آب فراوان، نفت و گاز قابل دسترسی، بازار بزرگ کار و مصرف

فلات قاره به دست آمده است که در نزدیکی سواحل قرار دارند.

نیروگاه‌ها به ویژه از نوع هسته‌ای، به خاطر نیازشان به منابع کلان آب برای سرد کردن تجهیزات نیروگاه به سوی ساحل‌ها کشیده می‌شوند و همچنین نیروگاه‌های برق-گرماایی و نیروگاه‌های بهره‌بردار از منابع تجدیدپذیر انرژی مانند انرژی امواج، جزر و مد و باد دائمی، گرایش طبیعی به سواحل دارند.

### ۵- ماهیگیری و آبی‌پروری

با توجه به این که ۶۰ درصد جمعیت جهان، دست کم ۴۰ درصد پروتئین حیوانی مورد نیازشان را از دریاها به دست می‌آورند و بیش از ۳۰۰ روش ماهیگیری در قالب‌های صید صنعتی و سنتی در سواحل دریا سازمان‌دهی می‌شوند. همچنین با کاهش ذخایر آبزیان دریایی، از دهه هشتاد سده گذشته، گرایش جهانی به سمت آبی‌پروری در باریکه‌های ساحلی به جای صید، گریزناپذیر و طبیعی بوده است.

### مدیریت جمعیتی سواحل

سواحل منزلگاه بیش از نیمی از جمعیت جهان هستند جمعیت بیش از حد این منطقه ارزش و بهای این زمین‌ها را بالا برده و باعث بروز مسائلی شده (ساخت و ساز نامتعادل در نوار ساحلی، فقدان دسترسی آزاد عموم مردم به نوار ساحلی و...) که مدیریت آن را بسیار حائز اهمیت کرده است، به عنوان مثال نبود مدیریت صحیح باعث شده سواحل شمال ایران (دریاچه خزر) زمین‌های ساحلی آن در مالکیت حقیقی و حقوقی قرار گرفته و دسترسی برای عموم دیگر امکان‌پذیر نیست و شمار جمعیت و تراکم نسبی در سواحل به صورت در حال اشباع یا بسیار خلوت تاتهی و یا تنک‌رامی توان در نظر گرفت.

### مدیریت نظامی سواحل

به دلیل استقرار کانون‌های حیاتی کشورها در کرانه‌های دریایی، نیروهای دفاعی ورزمی به‌طور ذاتی به سوی ساحل کشیده می‌شوند. حضور دائمی و اغلب گسترده این نیروها، به علت حفاظت از بنادر و شهرهای ساحلی است که زمینه‌ساز رونق کسب و کار شده است.

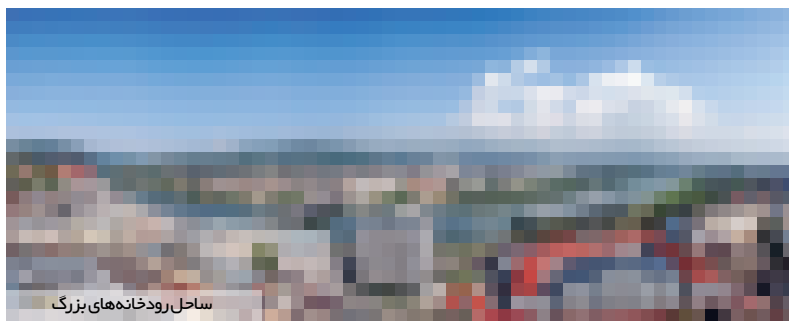
### مدیریت حفظ خطوط ساحلی

سراسر کشورهای جهان با توجه به ارزش بالای زمین‌های ساحلی تمایل به حفاظت و نگهداری آن‌ها از فرسایش دارند. بنابراین مدیریت حفظ خطوط ساحلی بر آن است با احداث انواع سیستم‌های حفاظتی اقدام به نگهداری این خطوط کند.

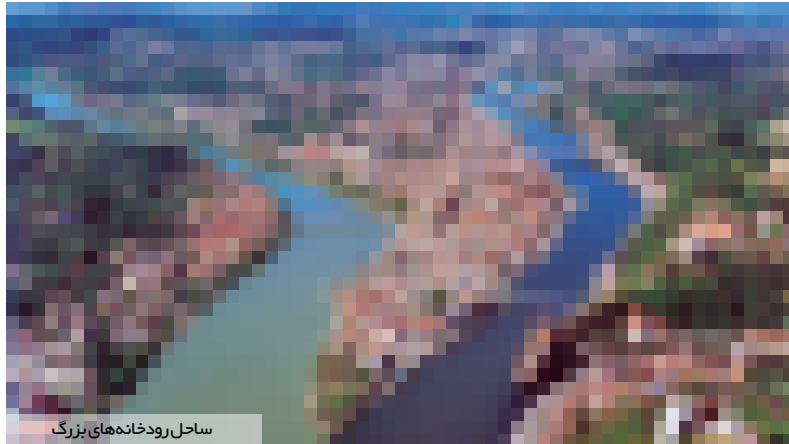
- احداث سیستم تپه‌های ماسه‌ای در ساحل (تغذیه ساحل Beach nourishment)
- (تغذیه ساحلی بهترین گزینه حفاظت از ساحل از نظر زیست‌محیطی است.)
- پوشش‌های سنگی (Revetments)
- آبشکن‌ها (Groin)
- موج‌شکن‌های فراساحل (Offshore)



ساحل رودخانه‌های بزرگ



ساحل رودخانه‌های بزرگ



ساحل رودخانه‌های بزرگ

و تأمین‌کننده مزایای مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و محیطی بسیاری برای میزبان است. گردشگری در سال ۲۰۰۴ روی هم سه هزار و ۷۰۰ میلیارد دلار گردش سرمایه داشته و ۲۲۰ میلیون شغل ایجاد کرده است. این که سهم کرانه‌های دریایی از این درآمد هنگفت چه قدر است، مبهم مانده است چنان که در مورد کشورها و سرزمین‌های کوچک با موقعیت اقیانوسی، بیش از ۹۰ درصد گردشگران، ساحل را به عنوان مقصد انتخاب می‌کنند.

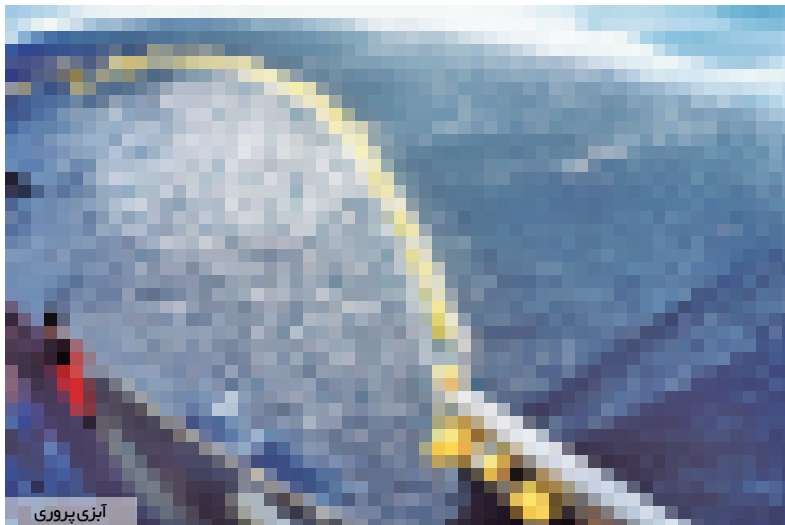
### ۴- تولید انرژی و نیرو

حدود ۲۷ درصد کل تولید نفت از منابع

و دسترسی به بازارهای جهانی که صنایع سبک، سنگین و بینابینی را به سوی خود می‌کشاند. صنایع ذوب‌فلز، تولید مواد نیمه ساخته شده، تولید، فرآوری و بسته‌بندی مواد غذایی، صنایع تبدیلی، پالایشگاه‌های نفت-گاز به موازات کشتی‌سازی، گرایش به ساحل‌ها دارند.

### ۳- گردشگری

گردشگری ساحلی از بزرگ‌ترین فعالیت‌های جهان است که با رشد شتابنده خود به فعالیتی چندمنظوره تبدیل شده است. به‌طوری که توسعه توریسم و تفریحات مربوطه از عوامل موثر در شکل‌دهی الگوی توسعه نواحی ساحلی بوده



آبزی پروری



آبزی پروری

(Breakwater)

- دیوارهای ساحلی (Seawall)
- پوشش های ژئوتکستایل
- پوشش های با قطعات بتنی
- پوشش های گیاهی محافظ سواحل

### مدیریت آب و فاضلاب ساحلی

۱- منابع آب زیر زمینی  
آب تازه، منبعی با ارزش در یک منطقه ساحلی است و استفاده بی رویه از مخزن های آب شیرین زیر زمینی در نواحی ساحلی باعث فرو نشست زمین می شود.

۲- فاضلاب  
تخلیه فاضلاب شهری و صنعتی در دریا و اقیانوس و به ویژه دریاچه های بزرگ، ایجاد آلودگی می کند و پاکسازی زباله های شیمیایی در این اماکن به راحتی امکان پذیر نبوده و بسیار پيچیده است.

۳- اشکال دیگر آلودگی  
رها کردن زباله های بیمارستانی، زباله های هسته ای، رواناب کشاورزی و رواناب مواد رسوبی ناشی از فرسایش نوعی دیگر از آلودگی است.

بنابراین مدیریت آب و فاضلاب ساحلی بر آن است که با مدیریت و ارائه راهکارهایی سواحل و آب های زیر زمینی آن را از آلودگی های فاضلاب و غیره حفظ کند.

### مدیریت اکوسیستم ساحلی

تنوع زیستگاه ساحلی تحت تأثیر حساسیت های زیست محیطی، اثرات بیولوژیکی و سیاست های زیست محیطی است. با توجه به این که فضای مناطق ساحلی محدود و تقاضای زیاد برای بهره برداری از این سرزمین ها است، چنین شرایطی با پیامدهایی برای محیط زیست ساحلی همراه است که کاهش تنوع زیستی، کاهش منابع زنده، تخریب زمین های ساحلی، فرسایش کرانه ها، رسوب گذاری در دهانه رودخانه ها، پرشدن تالاب های ساحلی و آلودگی ها از آن جمله هستند. در نتیجه بروز این مشکلات روزافزون مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) به عنوان اصلی ترین روش نجات سواحل از آشفستگی های زیست محیطی شناخته شده است.

### مدیریت نوار ساحلی رودخانه های بزرگ

مدیریت سواحل رودخانه های بزرگ (رودخانه های آمازون، می سی سی پی، نیل، یانگتزه، راین و...) از قدیم مورد توجه بوده به طوری که خیلی از شهرهای بزرگ در کنار آن ها به وجود آمده اند و برای صنایع مختلف (گردشگری، ماهیگیری، بازرگانی و...) از سواحل آن ها استفاده می شده است بنابراین همانند سواحل دریاها باید مورد توجه و مدیریت صحیح قرار گیرند.

### نتیجه گیری

مرکز این رشته ها (الزامی به نظر می رسد، تا یک مدیریت ساحلی ایده آل ارائه دهند. در پایان با مدیریت کلان سواحل و با همگرایی زیرشاخه های مدیریتی آن در عین حال که می توانیم سواحل پویا و زیبا داشته باشیم می توانیم امانت دار خوب این ثروت بزرگ (سواحل) برای نسل های آینده هم باشیم.

### منابع

- ۱- فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی - سال سوم، شماره اول، زمستان ۱۳۸۹، تفاوت های راهبردی سواحل ایران - دکتر پدال الله کریمی پور - دکتر حمیدرضا محمدی
- ۲- ارزیابی شاخص های پایداری در اقتصاد شهر ساحلی، با تاکید بر مدل تعادل اقتصاد دریایی و محیط زیست - نسترن حسین نیا، متین عاشوری چهارده
- ۳- طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت توسعه و تشکیل بنادر
- ۴- Introduction, 2000, J. William Kamphuis to Coastal Engineering and Management

مدیریت ساحلی در عین سادگی، بسیار پیچیده است. مانند زندگی کردن که ساده به نظر می آید ولی اجرای اصول این مدیریت پیچیده است. جمعیت بیش از حد این منطقه ارزش و بهای این زمین ها را بالا برده و کاربردهای رقابتی زیادی از جمله گردشگری، پدافند در برابر دشمنان، تجارت، کارخانه ها، کشاورزی، ایمنی از طغیان دریاها، سیستم های حمل و نقل و غیره را در این مناطق به وجود آورده، که باعث فشارهای زیادی در این مناطق شده است. فشارهایی که در صورت نبود مدیریت کارآمد و صحیح و با در نظر نگرفتن تمام جوانب، نهایتاً منجر به بروز خسارات جبران ناپذیر به سواحل خواهد شد. مدیریت این کاربردها و قضاوت بین آن ها و نظم و ترتیب دادن به اولویت ها به علمی به نام مدیریت ساحلی نیازمند است و این شغل نیازمند تلاش همگانی از سوی همه افراد جامعه (تجارت، سیاستمداران، صاحبان املاک و افراد جامعه) است. بنابراین اگر در این زمینه (مدیریت ساحلی) خواستار افزایش دانش باشیم، مطالعه در رشته های علمی مانند زمین شناسی، اقتصاد، حقوق، سیاسی، اجتماعی و مهندسی ساحلی (در



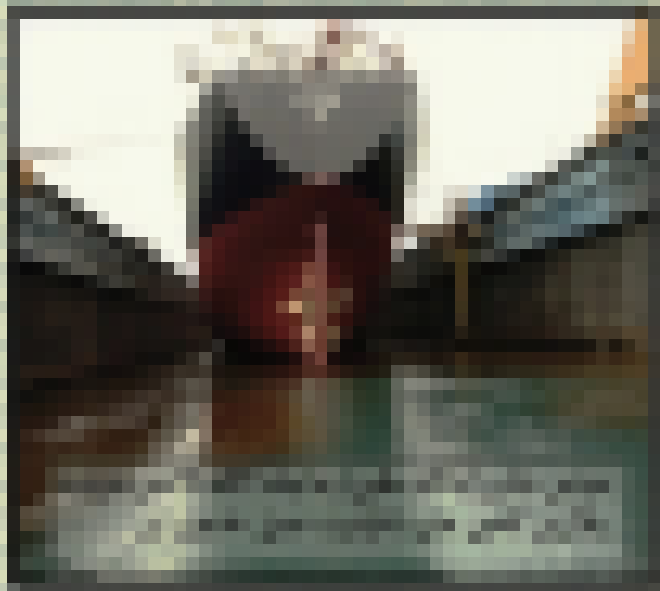


# سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران

سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران



این تصویر نشان‌دهنده یک فرد در حال مطالعه یا نوشتن در یک محیط تاریخی است. این صحنه می‌تواند به یادگیری و پژوهش در طول تاریخ اشاره داشته باشد.



مجله علمی-تخصصی اقتصاد و بازرگانی

# فصلنامه علمی تخصصی اقتصاد و بازرگانی

Periodic Journal of Applied  
Economic Researches

پژوهش‌های کاربردی و نظری در اقتصاد و بازرگانی



دریاپیمایی و کشتی‌های بزرگ



## فصلنامه علمی

این فصلنامه علمی-تخصصی در زمینه اقتصاد و بازرگانی، به منظور ارائه و تبادل نظر در خصوص مسائل و موضوعات علمی و پژوهشی در این حوزه، به صورت فصلنامه‌ای منتشر می‌گردد. هدف از تأسیس این مجله، ارتقای سطح علمی و تخصصی پژوهش‌ها و معرفی دستاوردهای علمی در این زمینه است. این مجله به‌طور منظم و در هر دو سال یک بار منتشر می‌گردد.

این فصلنامه علمی-تخصصی در زمینه اقتصاد و بازرگانی، به منظور ارائه و تبادل نظر در خصوص مسائل و موضوعات علمی و پژوهشی در این حوزه، به صورت فصلنامه‌ای منتشر می‌گردد.

هدف از تأسیس این مجله، ارتقای سطح علمی و تخصصی پژوهش‌ها و معرفی دستاوردهای علمی در این زمینه است. این مجله به‌طور منظم و در هر دو سال یک بار منتشر می‌گردد.

این فصلنامه علمی-تخصصی در زمینه اقتصاد و بازرگانی، به منظور ارائه و تبادل نظر در خصوص مسائل و موضوعات علمی و پژوهشی در این حوزه، به صورت فصلنامه‌ای منتشر می‌گردد.

www.sid.ir



# پنجمین همایش ملی

مهندسی مکانیک و ماشین‌های مکانیکی  
برای مهندسان جوان

بیستم آذر ۱۳۹۵، تهران، ایران



کمیته ملی مهندسی مکانیک ایران  
[www.sid.ir](http://www.sid.ir)