



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 ۲۴۴

تصویر بنادر ایران در دولت دوازدهم

توسعه بدون خبر یک تصور واهی است



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

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

طراحی و ساخت انواع

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

شرکت رحمان صنعت و انرژی آسیا

www.asia-ei.com

Info@asia-ei.com

reza.nagifi@gmail.com

سیستم مهار کن و آزاد سازی

سریع طناب کشتی



بازوهای بارگیری دریایی

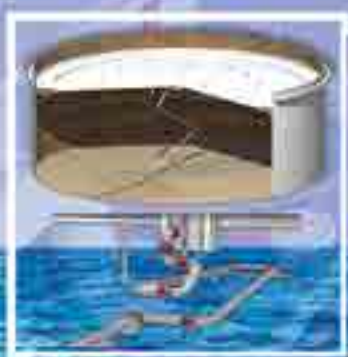


بازوی بارگیری دریایی موبایل



مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور

مخصوص اسکله های نفتی و گازی



بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای

خاذه ای و ریلی



آدرس کارخانه:

کیلومتر ۳۰ جاده تبریز - آذرشهر، شهرک صنعتی
شهید سلیمی، انتهای خیابان ۳۰ متری چهارم
شعاعی ۲۰ متری غربی سوم، پلاک ۳۵
تلفن: ۰۴۱۳۴۳۲۹۶۶ - ۳۶۵۸۱۷۲۶
موبایل: ۰۹۱۲۷۸۳۳۸۵۲

آدرس دفتر تهران:

سعادت آباد، بلوار دریا، ابتدای بلوار شهرداری
نیمت کوچه ۲۵ شهید مصطفی قره تپه ای،
پلاک ۸۹، واحد ۵، کدپستی: ۱۹۹۸۸۶۸۶۵۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۸۲۷۵۸

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



شرکت مبشر نور دریا

MOB
BASHER
NOOR
DARYA

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

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



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

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

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

www.mobasherco.com

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷



The way Mokhtari Group was meant to be experienced.

It'll work. Trust us.

9th floor, Unique Building, No. 19, Alvand St, Argentina Sq, Tehran 1514944839 IRAN.
Tel: +98 21 83581 (30 Lines) Fax: +98 21 88 08 20 84





دستگاه های تخلیه و بارگیری
پنوماتیک و مکانیکی غلات
پروژه احداث اسکله غلات

شرکت ویگان بلژیک

دستگاه مکنده مدل NIV
ظرفیت تا ۸۰۰ تن در ساعت
جهت تخلیه انواع کشتی ها



دستگاه موبایل بندر امیر آبا ۵
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه ناوور ۳۰۰ ایران
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه موبایل
۱۲۰ تن در ساعت



دستگاه مدل SIMPORTER
ظرفیت تا ۱۵۰۰ تن در ساعت



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

فکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴
www.vigan.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۵۰۳۴۶
www.mehrsanatco.com



شرکت راهیاب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

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

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

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰

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

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



SMS



و اپنک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
راهیاب™ : COMSOL

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

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

وب سایت: www.rahjab.ir

پست الکترونیک: info@rahjab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



بیش از ۱۵۰ سال سابقه و تکنولوژی برتر آلمان

تامین کننده اصلی سیلوهای ذخیره سازی غلات در بنادر شمالی و جنوبی
مشاوره، تامین تجهیزات، نصب و راه اندازی

بندر انزلی - شرکت الهام بیسان - ۱۵ هزار تن



بندر امام خمینی - شرکت پاسارگاد نور امید - ۵۰ هزار تن



بندر نوشهر - شرکت پاسارگاد نور آسیا - ۲۵ هزار تن



بندر امیرآباد - شرکت بهدیس تجارت - ۷۰ هزار تن

بندر امیرآباد - شرکت فولاد صنعت تور - ۵۰ هزار تن



بندر امام خمینی - شرکت پارسایان درل شری - ۵۰ هزار تن



بندر امیرآباد - شرکت نصر متین شمال - ۳۳ هزار تن



شرکت پتکوس ایران

تهران-خیابان اقدسیه (موحد دانش) بن بست نسیم، ساختمان نسیم، پلاک ۱، واحد ۹

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۵۱۰۲۲

فاکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴

www.petkus.de





آریا دیزل اروند

Arya Diesel Arvand



- ◀ خدمات بندری، تخلیه و بارگیری (خن کاری)
- ◀ خدمات فنی و مهندسی
- ◀ راهبری، تعمیر و نگهداری تجهیزات
- ◀ تامین تجهیزات بندری
- ◀ مشاوره و نظارت بر طراحی و ساخت تجهیزات بندری
- ◀ نمایندگی شرکت‌های معتبر

بندر انزلی

این شرکت از خرداد ماه سال ۱۳۹۴ طی قرارداد پنج ساله عهده دار مدیریت پایانه شماره ۱ کالای متفرقه و کانتینر گردید. تعداد نیروی انسانی: ۲۵۰ نفر - تعداد تجهیزات: ۶۰ دستگاه - مساحت محوطه: ۶ هکتار - مساحت انبارها: ۱/۴ هکتار

بندر امام خمینی

این شرکت از سال ۱۳۹۴ طی قرارداد پنج ساله و در قالب گروه مشارکت اندیشه نهاد آریا عهده دار مدیریت پایانه‌های صادرات و واردات کالاهای متفرقه در بندر گردید. تعداد نیروی انسانی: ۲۴۰ نفر - تعداد تجهیزات: ۱۱۷ دستگاه - مساحت محوطه: ۱۰/۵ هکتار - مساحت انبارها: ۱/۳ هکتار

بندر شهید رجایی (بندر عباس)

این شرکت از سال ۱۳۹۵ طی قرارداد سه ساله در قالب گروه مشارکت با شرکت تایداوتر خاورمیانه و به نام شرکت ناظر کاران بندر اروند عهده دار مدیریت پایانه‌های فله خشک اسکله شهید رجایی گردیده است. تعداد نیروی انسانی: ۱۳۳ نفر - تعداد تجهیزات: ۵ دستگاه جرقیل ۱۴۰ تن، ۱ دستگاه جرقیل ۵۵۰ تن، ۴ دستگاه مکنده و ۲ دستگاه آنلودر - مساحت محوطه: ۱۰ هکتار و ۸ انبار مسقف

شعبه بندر امام خمینی - بندر خرمشهر - بندر شهید رجایی (بندر عباس) - بندر انزلی

بندر آستارا - منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان - منطقه آزاد جبل علی دبی

دفتر مرکزی: تهران - بلوار میرداماد، ساختمان ۱۴۹، واحد ۱۳

تلفن: ۲۶۴۱۵۷۴۴ - ۲۶۴۱۵۸۱۲ - ۲۲۹۲۴۳۱۱ - فکس: ۲۶۴۱۵۹۱۸

www.aryadiesel-co.com uda.tehran.office@gmail.com info@aryadiesel-co.com





شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تمبریز پلاک ۸
کدپستی: ۱۵۱۶۶۳۵۵۱ | تلفن: ۸۸۹۸۸۶۴۸ | فکس: ۸۸۹۶۵۰۳ | ۸۸۹۸۸۶۵۲
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، سناختمان عملیات
تلفن: ۰۷۶-۲۲۵۲۴۷۴ | فکس: ۰۷۶-۲۲۵۲۴۷۲۱
وبسایت: www.betaco.org | پست الکترونیک: info@betaco.org

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



سازمان صنایع دریایی، نماد اقتصاد مقاومتی



موتورهای دیزل دریایی

بومی‌سازی انواع موتورهای دیزل دریایی به روش ارتقاء و تغییر کاربری در داخل کشور طراحی و با در نظر گرفتن کلیه استانداردهای دریایی با کاربرد متوسط و سنگین جهت استفاده در شناورهای دریایی ساخته شده است. از جمله موارد ارتقاء موتور: طراحی مدل‌های حرارتی، واحدهای کنترل الکترونیکی و ... بوده و می‌توان به دارا بودن گشتاور ثابت در دورهای کاری مختلف موتور و توانمندی عملکرد مطلوب در شرایط آب و هوایی دریای خلیج فارس اشاره نمود.

سازمان صنایع دریایی



BMD900



D87



BMI650

موتورهای دیزل دریایی				
BMI650	D87	BMD900	واحد	مشخصات فنی
۱۳۷۵ x ۸۸۰ x ۱۱۴۵	۲۱۵۰ x ۹۳۰ x ۱۲۱۰	۱۶۷۶ x ۹۳۰ x ۱۱۲۱	میلیمتر	ابعاد
۶۵۰	۸۵۰	۹۰۰	اسب بخار	توان
۱۷۵۰	-	۲۵۰۰	نیوتن متر	گشتاور
۲۶۰۰	-	۲۶۰۰	در دقیقه	حداکثر دور
۱۱۰۰	۲۶۰۰	۱۲۵۰	کیلوگرم	وزن

دیزل ژنراتورهای دریایی

بومی‌سازی انواع دیزل ژنراتورهای دریایی با عملکرد مطلوب در شرایط آب و هوایی دریای خلیج فارس طراحی و با در نظر گرفتن کلیه استانداردهای دریایی برای کاربری‌های مختلف از جمله شناورهای گشتی، مسافری، باری، پشتیبانی خدمانی فراساحل و ... ساخته شده است. همچنین قابلیت: موازی‌سازی با شبکه سراسری با سایر دیزل ژنراتورها به صورت دستی و اتوماتیک، برنامه ریزی اتوماتیک برای روشن و خاموش و موازی‌سازی کردن متناسب با توان مصرفی را دارا می‌باشد.



18KVA



380KVA



400KVA

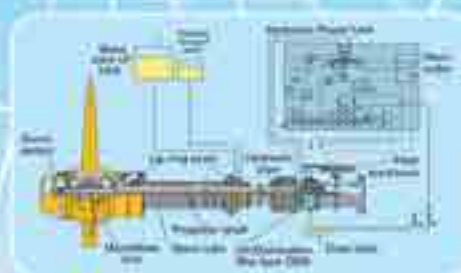
دیزل ژنراتورهای دریایی				
400KVA	18KVA	380KVA	واحد	مشخصات فنی
۲۴۸۰ x ۱۲۰۰ x ۱۵۶۰	۱۰۹۰ x ۵۰۰ x ۲۲۰	۲۴۸۰ x ۱۲۰۰ x ۱۵۶۰	میلیمتر	ابعاد
۴۰۰	۱۸	۳۸۰/۳۹۰	KVA	قدرت
۵۰	۵۰	۵۰/۶۰	HZ	فرکانس کاری
۲۳۰/۲۸۰	۲۲۰/۴۰۰	۲۲۰/۲۸۰	V	ولتاژ کاری
۲۲۰۰	۳۸۰	۲۴۲۰	کیلوگرم	وزن

سامانه‌های رانش و پروانه‌های دریایی

بومی‌سازی انواع سیستم‌های رانش شناور بصورت کامل توسط کارشناسان و متخصصان صنایع دریایی با در نظر گرفتن کلیه استانداردهای دریایی جهت استفاده در انواع شناورهای دریایی طراحی و تولید شده است. این مجموعه قابلیت انجام طراحی برای هر گونه درخواست و نیاز جدید را دارد. مدل‌های ساخته شده مختلف این محصول در محدوده قدرت از ۴۲۰ الی ۴۰۰۰ اسب بخار است.

سامانه رانش پروانه گام متغیر (CPP)

- ظرفیت انتقال قدرت : ۱۴۰۰ اسب بخار
- دور شفت : ۳۲۰ rpm
- قطر هاب : ۶۴۰ میلیمتر
- قطر پروانه : ۲۱۰۰ میلیمتر
- نوع مکانیزم تغییر گام: لوله روغن (Twin Tube)
- موقعیت سرو مکانیزم بین موتور و گریکس (ODF)
- وزن خشک هاب و پروانه: ۱۲۰۰ کیلوگرم



سامانه رانش شفت و پروانه گام ثابت (FPP)

- قطر شفت : ۱۴۰ میلیمتر
- طول شفت : ۱۶ متر
- جنس شفت : ۳۴CrNi۲Mo
- قطر پروانه : ۱۱۸۰ میلیمتر
- تعداد پره : ۳
- جنس پروانه برنز



سامانه رانش شفت متحرک (MTS) ۱۸۰۰

- مدل: ۱۸۰۰
- قدرت ورودی موتور: ۱۸۰۰ الی ۲۰۰۰ اسب بخار
- گشتاور ورودی موتور: ۹-۱۰ هزار کیلو نیوتن متر
- حداکثر دور پروانه: ۲۰۰۰ دور در دقیقه
- وزن سامانه رانش: ۴۴۰ کیلوگرم
- محدوده زاویه سکان: ۰۳۰-۰۳۰ درجه
- محدوده زاویه تریم: ۱۵ درجه



نوع شناور : شناورهای سبک
 قطر : ۴۸۰ و ۵۰۰ میلیمتر
 گام : ۶۵۰ و ۷۱۰ میلیمتر
 جنس : Stainless Steel & NAB



- قطر : ۳۴۹/۲۵۰ میلیمتر
 - گام : ۴۸۲/۶ میلیمتر
 - جنس : Stainless Steel & AL



- نوع شناور : شناورهای سنگین
 - قطر : ۱۱۸۰ میلیمتر
 - گام : ۱۶۲۰ میلیمتر
 - جنس : Malle



شرکت تعمیرات کشتی

پرشیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



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



حوض شناور (داک دلین) به ابعاد ۴۲ × ۲۴ متر با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر سنکرو لیفت به ابعاد ۳۲ × ۱۷ متر با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن

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



شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز - کد پستی ۷۴۷۱۵ - ۷۹۳۴۱

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

فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)

پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



P.M.O



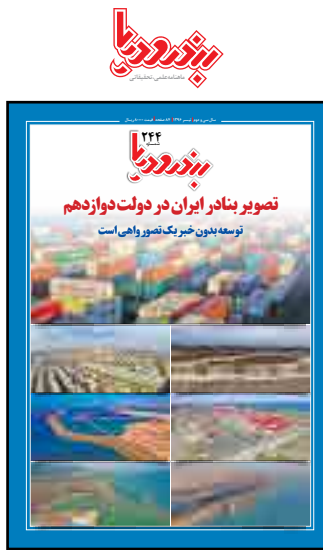
خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاورمیانه "



منطقه ویژه اقتصادی
بندر شهید رجایی

مساحت کل: ۱۰۰ هزار مترمربع
مساحت مفید چشش خودرو: ۵۰ هزار مترمربع
مساحت چشش خودرو سنگین: ۱۰ هزار مترمربع
تعداد طبقات: ۵
خودرو سنگین: ۱۰ هزار دستگاه
خودرو سبک: ۵۰ هزار دستگاه
کل تعداد: ۶۰ هزار دستگاه (بندر شهید رجایی)



سال سی و دوم ■ شماره ۲۴۴ ■ تیر 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 دمدار | 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 ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
 وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir
 پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir
 قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، 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
 آخوندی به مناسبت
 روز خبرنگار مطرح
 کرد:
 توسعه بدون خبر یک
 تصور واهی است



۲۰
 پتانسیل دریای می تواند
 موتور محرک اقتصاد
 کشور باشد



۲۰
 رئیس کمیسیون عمران
 مجلس در بندر شهید
 رجایی تاکید کرد:
 به کمک ظرفیت دریا
 می توان اقتصاد کشور را
 نجات داد



۲۸
 رشد و توسعه سواحل و
 شهرهای بندری
 راهبردی مهم برای تامین
 امنیت ملی است



۳۸
 تصویر بنادر ایران در
 دولت دوازدهم

بنادر در دولت دوازدهم

هادی حق شناس | امروزه حمل و نقل مینا و اساس توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور محسوب می شود. در دنیا کشوری را نمی توان پیدا کرد که توسعه یافته باشد ولی زیرساخت حمل و نقل دریایی، هوایی، زمینی و ریلی آن کامل نباشد.

در بین کشورهای جهان، بهترین بنادر دنیا مربوط به کشورهای توسعه یافته است. مفهوم عبارت فوق این است که بین توسعه بنادر و توسعه کشور رابطه مستقیم وجود دارد. از طرفی بین این گزاره که اول باید بنادر توسعه یابد بعد کشور یا کشور توسعه یابد بعد بنادر، باید تصریح کرد که این دو توأمان هستند. لذا وقتی می گوییم توسعه یعنی رشد همه جانبه همه بخش های کشور و همان قدر که امروز کشور در سدسازی، سیلو سازی، تولید سیمان، تولید کاشی... جزء کشورهای برتر منطقه است، باید در توسعه بنادر، فرودگاه و راه آهن منطقه نیز برتر باشیم. اما به دلایل مختلف تا کنون چنین نشده است. در دولت دوازدهم به نظر می رسد با توجه به تجارب دولت یازدهم و عبور از شرایط رکود تورمی فرصت مناسبی برای توسعه و تجهیز بنادر باشد. هر یک از بنادر ایران در شمال و جنوب کشور می توانند از این فرصت تاریخی هم برای توسعه زیرساخت و هم تجهیز بنادر استفاده کنند. بخش خصوصی نه تنها توان سرمایه گذاری در بنادر ایران را دارد بلکه مشتاقانه به دنبال جلب حمایت دولت از سرمایه گذار بخش مذکور در بنادر کشور است.

ظرفیت فعلی تخلیه و بارگیری بنادر کشور حدود ۲۱۷ میلیون تن است که در طول دولت یازدهم بیش از ۲۰ درصد افزایش یافته است. ظرفیت کانتینری کشور حدود ۵ میلیون TEU است. حال در دولت دوازدهم انتظار این است در راستای توسعه دریامحور نه تنها حوضچه شماره ۳ بندر شهید رجایی ساخته شود بلکه تجهیز بشود و همچنین فازهای بعدی بنادر شمالی و جنوبی کشور نیز در قالب طرح توسعه بنادر و همکاری بخش خصوصی تجهیز شوند و مورد بهره برداری قرار گیرند تا حداقل ظرفیت کانتینری کشور به بیش از ۱۰ میلیون TEU برسد. به امید تحقق برنامه های مدیران زحمتکش بنادر جمهوری اسلامی ایران.



آخوندی به مناسبت روز خبرنگار مطرح کرد:

توسعه بدون خبر یک تصور واهی است

اگر خبرنگار به عنوان بیان گر وجدان جامعه بخواهد عمل کند باید درک روشنی از شرایط تحقق آن مطلب و پدید آمدنش داشته باشد.

او با اشاره به این که امروزه در ایران با مشکلی روبه رو هستیم که گاهی مطالب به جدل های لفظی تبدیل می شود و کمتر به عمق مطلب در حوزه سیاسی پرداخته می شود، گفت: «در این شرایط اگر خبرنگار بخواهد کار عمقی انجام بدهد کار بسیار سختی است. چون که خبرنگار مسئول تولید خبر نیست. خبر را دیگران تولید می کنند و خبرنگار در واقع منعکس کننده آن است. وقتی مطالب در حوزه سیاسی و اجتماعی گاهی در حد مسائل لفظی تنزل پیدا می کند، قاعدتاً خبرنگار معذور است که همین صحنه را در واقع منعکس می کند.»

وزیر راه و شهرسازی گفت: «به این اصل باور دارم که بدون خبر اساساً توسعه امکان پذیر نیست. توسعه نهایت ارتقای فهم و درک انسان ها از مسائل جامعه است و این مهم فقط از طریق خبر امکان پذیر است. بدون خبر جامعه نمی تواند درک درستی از شرایط داشته باشد و نمی تواند تصمیمی درست بگیرد و خود را پیش ببرد. بر همین اساس، توسعه بدون خبر یک تصور واهی است.»

آخوندی افزود: «این که خبرنگاران از دولت راجع به شفافیت اطلاعات، حق و آزادی دسترسی به آن، انتظار پاسخگویی داشته باشند، حق بسیار درستی است.»

این عضو کابینه دولت تدبیر و امید بایبان این که به اصل دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات اعتقاد دارد، گفت: «همواره به همکارانم در وزارتخانه هم گفته ام که همه ما موظفیم به اصل دسترسی آزاد شهروندان به اطلاعات پایبند باشیم. اطلاعات فقط شامل اطلاعات سیاسی و محرمانه نیست، همه مسائلی که برای زندگی روزمره مردم به کار می آید اطلاعات حساب می شود، در پروژه هایی که برای حمل و نقل ایران تصمیم گیری می شود و به بهره برداری می رسد و تمام مسائلی که در حوزه زمین، مسکن و شهرسازی وجود دارد جزئی از اطلاعات است.»

آخوندی ادامه داد: «من از شما این خواهش را دارم، هر خبری را که می خواهید نقل کنید، به این سؤال پاسخ بدهید که آیا می شود چنین اتفاقی رخ ندهد؟ اگر به این سؤال پاسخ دادید آن وقت می توانید خبر را نقل کنید.»

وزیر راه و شهرسازی در پایان از رشد جامعه خبری اظهار خوشحالی کرد و افزود: «این که جامعه خبری در این حد رشد کرده و این که در وزارت راه و شهرسازی، سال گذشته یک صد و ۱۰ هزار خبر انتشار یافته، نشان می دهد که جامعه زنده ای داریم و شما خبرنگاران نقش بی بدیلی را در زنده نگه داشتن این جامعه و در انتخاب درست مردم در بزرگراه های مختلف و در انتخابات داشته اید.»

هفدهم مردادماه سال جاری به مناسبت روز خبرنگار مراسمی در ساختمان فرمانیه سازمان بنادر و دریانوردی به همت وزارت راه و شهرسازی برگزار شد. در این مراسم که عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین معاونان آن ها حضور داشتند، عباس آخوندی پیرامون روز خبرنگار و تقدیر این حرفه به ایراد سخنرانی پرداخت.

وزیر راه و شهرسازی ضمن تبریک این روز به خبرنگاران و تقدیر از نقش آن ها، گفت: «خیلی خوشبختم که در جمع خبرنگاران عزیز از حوزه اقتصاد و حوزه تخصصی راه و شهرسازی هستم. این روز را به شما و همه خبرنگاران گرامی تبریک می گویم. ان شاء الله که جامعه بتواند در این روز، از نقش بی بدیلی که خبرنگاران دارند، آن طور که شایسته است سپاسگزاری کند.»

او با بیان این که در پایان دوره یازدهم دولت قرار داریم گفت: «بنده خودم مطلب می نویسم و با رسانه ها سروکار دارم. از آن جا که علاقه مند به حوزه رسانه هستم می توانم بگویم جهان مدرن و دنیای جدید، بدون خبر اساساً بی معنی است. جان جامعه و روح آگاهی و روح آزادی، خبر است. به همین خاطر، خبر و خبرنگار به عنوان یکی از ارکان مهم جامعه مدرن محسوب می شوند.»

آخوندی با اشاره به این که در انقلاب مشروطه به عنوان رکن چهارم از این موضوع یاد شده است گفت: «خبر واقعا رکنی اساسی برای توسعه و عبور از بحران هایی است که هر جامعه ای با آن مواجه می شود.»

وزیر راه و شهرسازی افزود: «نکته دیگر این که هر خبر، شناسنامه، پشتوانه و سابقه ای دارد. سطحی ترین بخش خبر الفاظی است که ردوبدل می شود. خبر راجع به هر موضوعی که باشد، بحث عمده اش این است که این خبر، اتفاق و بیان نظر، در چه زمینه ای رخ داده و چگونه تحقق پیدا کرده است و البته چه اثری در بقیه حوادث و مسائل پیرامون خود می گذارد.»

او ادامه داد: «وقتی وارد این سطح از خبر می شویم، متوجه این موضوع می شویم که خبر را بدون تاریخچه و سابقه نمی توانیم قبول کنیم. بدون بستر تحقق، محدودیت ها، فرصت ها، امکانات و تهدیدها نمی توانیم آن را آن طور که شایسته است نقل کنیم.»

آخوندی با اشاره به این که باید بدانیم که خبر چه پیامی دارد و چگونه به وقوع پیوسته است، گفت: «شرایط تحقق یک موضوع بسیار مهم است. اساساً رسانه های تخصصی و تحقیقی و... از همین جا به وجود می آید که خبرنگار به انتقال الفاظ اکتفا نمی کند. خبرنگار می خواهد از آن واقعه، حادثه و اظهار نظر درک درستی پیدا کند.»



آخوندی مطرح کرد:

دالان حمل و نقل ریلی آلمان-ایران-چین ایجاد می‌شود

دریا است و مبادلاتی که از طریق ریل انجام می‌گیرد بیشتر از طریق مسیر شمال و کشور روسیه است. وزیر راه و شهرسازی گفت: «نیاز به سرمایه‌گذاری در بخش ریلی، برنامه‌های توسعه شبکه ریلی در ایران، طرح‌های برقی کردن شبکه‌های ریلی در ایران که در دست اقدام است، همچنین برای تامین لکوموتیو، تامین سیستم سیگنالینگ برای ارتقای ایمنی و ظرفیت خطوط، مذاکرات طرح‌های قطار سریع‌السیر، مذاکرات در دست انجام و نهایی شدن در زمینه تامین ناوگان قطار سریع‌السیر است.»

به گفته آخوندی برای انتقال کالا به جنوب از طریق ایران کریدور فعال نداریم که اگر بتوانیم کریدور آلمان-ایران و چین را فعال کنیم علاوه بر رقابت با کریدور شمال حتمی از انتقال بار به ایران منتقل می‌شود که هم منافع آن‌ها تامین می‌شود هم ترانزیت ایران رونق می‌گیرد.

مذاکره خرید ۴۵ هلیکوپتر از ایرباس

آخوندی با تاکید بر وجود زیرساخت‌های چین کریدوری در منطقه گفت: «حمل بار از این کریدور می‌تواند صرفه‌جویی در زمان و هزینه حمل بار را در پی داشته باشد. برای این کار نیاز داریم تا به صورت مشترک مطالعه‌ای انجام داده و یک قطار برنامه‌ای راه‌اندازی کنیم. وزیر راه و شهرسازی خاطرنشان کرد: «همچنین با ایرباس برای خرید ۴۵ فروند هلی‌کوپتر برای عملیات امداد و نجات به ویژه عملیات امداد و نجات دریایی مذاکراتی داریم.»

آخوندی گفت: «برای راه‌اندازی کریدور ریلی و مراکز لجستیکی با دولت آلمان و همچنین شرکت‌های بزرگ خصوصی مذاکرات خوبی انجام دادیم. مذاکرات برای قطار سریع‌السیر با زیمنس، اجرایی شدن بخشی از قرارداد خرید شش هزار واگن باری با روس‌ها، تطبیق کامل قطار حومه‌ای تهران با نظارت محیط‌زیست و تلاش ایران برای همکاری با آلمان در اجرای این طرح ریلی، بازبینی ساختار راه‌آهن با همکاری رولندبرگر، مذاکرات با دی‌بی (DB) برای بازبینی عملیات راه‌آهن ایران، برگزاری مناقصه اپراتور فاز دو شهید رجایی با حضور یکی از شرکت‌های آلمانی، تعریف مسیر ریلی آلمان-ایران و چین برای جابه‌جایی بار و رقابت با حمل و نقل دریایی و ایجاد مرکز لجستیک اروپا و آلمان در ایران در مناطق ویژه اقتصادی در فرودگاه امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی از جمله این گفت‌وگوها است. این مرکز می‌تواند به عنوان یک مرکز توزیع بار Inventory به بازار ایران و کشورهای آسیای میانه سرویس دهد.»

وزیر راه و شهرسازی در جریان سفر هفته گذشته به آلمان با بخش‌های مختلف اقتصادی این کشور نشست‌ها و گفت‌وگوهایی به منظور توسعه همکاری‌ها و پیگیری توافق‌های پیشین با آلمان انجام داد. او در خصوص جزئیات این برنامه‌ها گفت: «سفر به آلمان بیشتر برای مرور توافق‌های قبلی با این کشور بود و درباره چند زمینه همکاری جدید نیز بحث‌هایی انجام شد.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به برنامه‌های توسعه حمل و نقل و تبدیل ایران به یکی از محورهای مهم ترانزیتی در منطقه گفت: «با بخش‌های دولتی بنگاه‌های بزرگ آلمان در مورد ایجاد کریدور ریلی از آلمان به سمت ایران و از این‌جا به سوی چین، گفت‌وگوهای خود را آغاز کرده‌ایم.»

عباس آخوندی با اشاره به برنامه‌های توسعه حمل و نقل و تبدیل ایران به یکی از محورهای مهم ترانزیتی در منطقه گفت: «با بخش‌های دولتی بنگاه‌های بزرگ آلمان در مورد ایجاد کریدور ریلی از آلمان به سمت ایران و از این‌جا به سوی چین گفت‌وگوهای خود را آغاز کرده‌ایم.» او افزود: «توافق‌های قبلی با آلمان هادر خصوص خرید خودروهای برقی، لکوموتیو دیزلی و سیستم‌های سیگنالی در حوزه ریلی بود و در سفر اخیر در مورد ایجاد کریدور ریلی بین آلمان و ایران به سمت چین صحبت‌های جدیدی داشتیم تا بتوانیم با همکاری دو کشور این کریدور را فعال کنیم.»

آخوندی افزود: «همچنین زمینه جدید همکاری دیگر با آلمان این است که بتوانیم با کشورهایی که تجارت با ثباتی داریم برای ایجاد مراکز لجستیکی و توزیع قطعات یدکی و خدمات آن‌ها در ایران به توافق برسیم. با توجه به این که در صنعت هوایی، ریلی، دریایی و نفت و پتروشیمی حجم معاملاتی بالایی با چین و اروپا داریم بیشتر تمایل داریم این کشورها مراکز لجستیکی در ایران دایر کنند که خدمات آن شامل صنایع ایرانی و همچنین کشورهای آسیای میانه باشد.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «این در واقع همان برنامه عملیاتی برای افزایش ترانزیت در ایران است. وقتی در مورد ترانزیت صحبت می‌کنیم لازم‌هاش این است که کشورهایی که می‌خواهند در ایران ترانزیت کنند مراکز لجستیکی را در کشور ایجاد کنند. مانند شهر دبی که اکثر شرکت‌ها در آن مراکز لجستیکی دایر کرده‌اند و از آن‌جا کالاهای خود را توزیع می‌کنند ما نیز به دنبال این هستیم تا مراکز لجستیکی را در ایران فعال کنیم تا هم ترانزیت را افزایش دهیم هم منافع ایران را تامین کنیم.» او ایجاد مراکز لجستیکی را برای اطمینان از تعمیر قطعات یدکی صنایع مختلف در کشور ضروری دانست و گفت: «برای ایجاد کریدور آلمان-ایران به زمان برنامه‌ریزی زیادی نیاز داریم. حجم تجارت اروپا با چین بالاست و بیشتر این تجارت از طریق



سعید نژاد در نشست شورای اداری بنادر و دریانوردی هرمزگان در بندر شهید رجایی اعلام کرد

پتانسیل دریا می تواند موتور محرک اقتصاد کشور باشد

او در اظهاراتش به افزایش تردد در کانال‌های دسترسی بندر شهید رجایی اشاره کرد و گفت: «به مدد اقدامات مطلوبی که در سازمان بنادر صورت گرفته، تردد شناورها به ویژه با اندازه‌های بزرگ افزایش یافته است.»

او افزود: «متناسب با توسعه فیزیکی و پسکرانه باید بخش دریایی نیز توسعه یابد.» عقیقی پور ضمن اشاره به فعالیت ۲۴ ساعته بنادر خاطر نشان کرد: «ضرورت ایجاب می‌کند که دستگاه‌های همکار نیز با افزایش ساعت کاری در فرایند فعالیت مراجعین، تسهیل به وجود آورند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در پایان به پروژه‌های در حال سرمایه‌گذاری در مجتمع بندری شهید رجایی اشاره کرد و گفت: «با احتساب تجهیزات، حدود سه هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در این بندر در حال انجام است.»

توسعه دریا پایه، محور و مدار توسعه ملی

محمد آشوری عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی نیز، ضمن تمجید از تلاش‌های صورت گرفته در مجتمع بندری شهید رجایی، توسعه دریا پایه را به عنوان محور و مدار توسعه ملی برشمرد.

او با اشاره به سه عنصر ساختاری، عملکرد مدیریتی و رفتاری افزود: «زیرساخت‌های این سه عنصر باید متناسب با نیروهای انسانی ایجاد شود.» آشوری در بخش دیگری از سخنانش در خصوص هماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط در بحث زیرساخت‌های الکترونیکی اظهار داشت: «بیرامون تقویت و هماهنگی این زیرساخت‌ها باید فعالیت یکسانی بین دستگاه‌های ذی ربط وجود داشته باشد و اگر اختلاف نظری در این بین به وجود آید، این آمادگی وجود دارد که در حوزه‌های ملی با تشکیل جلساتی در راستای رفع آن اقدام شود.» عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی در پایان عنوان داشت: «مسائل اقتصادی چون در زندگی مردم نمود دارد نباید لحظه‌ای در بحث توسعه در همه حوزه‌ها تعلل کرد.»

نشست شورای اداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با حضور عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید رجایی برگزار شد.

محمد سعید نژاد مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در این نشست اظهار داشت: «کشور جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن سواحل و دسترسی به آب‌های آزاد دارای ظرفیت‌های است که برای هر کشوری حسرت و برای ما نعمت است و این ظرفیت‌ها می‌تواند موتور محرک اقتصاد کشور و پایه و بستر مورد استفاده بسیاری از صنایع باشد.»

او بیان کرد: «بسیاری از صنایع باید در کنار بنادر احداث می‌شود که متأسفانه این صنایع در نقاط دیگر کشور انجام شده و این امر امروز مشکلات زیست محیطی را به دنبال داشته است.»

سعید نژاد افزود: «خوشبختانه بندر شهید رجایی به لحاظ شرایط ژئوپلیتیک در یک جای بی‌نظیر واقع شده که بعد از برجام توفیقات قابل توجهی در این بندر صورت گرفته است و روند استمرار این اقدامات نیازمند گذشت زمان بیشتر است.»

این مقام مسئول ضمن اشاره به الحاق دو هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی جدید پشتیبانی به بندر شهید رجایی افزود: «سیاست کلی در این راستا اجتناب از انبارسازی خواهد بود و چشم‌اندازی که برای این اراضی پیش‌بینی شده ایجاد محلی برای ارزش افزوده کالا یا نگرش به توسعه ترانشیب خواهد بود.» معاون وزیر راه و شهرسازی به بحث گردشگری دریایی نیز اشاره کرد و گفت: «یکی از سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی توسعه مراکز و امکان جذب گردشگر و توریست است که در این راستا فعالیت‌ها با سرعت شتابانی در حال انجام است.»

ضرورت توسعه متناسب پسکرانه با بخش دریایی

اله مراد عقیقی پور مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان به تشریح گزارشی از عملکرد حوزه‌های مختلف دریایی و بندری پرداخت.

بازتاب

روابط عمومی بندر چابهار:

ملک حسن پاد معاونت طرح و توسعه بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با اعلام این که اولین دوره آشنایی با مفاهیم مدیریت فرایند کسب کار (BPM) باهدف بهبود کیفیت خدمات و محصولات با استفاده از یک رویکرد ساختار یافته با تمرکز بر مدیریت فرآیندهای کسب و کار سازمان در بندر چابهار برگزار شده، افزود: «مهم ترین مزایای مدیریت فرایند کسب کار در سازمان ها، افزایش رضایت مشتری، تسریع در هماهنگی میان قوانین محیط کاری، کنترل و پایش کار آیی کسب و کار و کاهش زمان ارائه خدمات است.»

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از ثبت رکورد تخلیه کالا از کشتی در بندر شهید کلاتری در جریان تخلیه کشتی Aysenazs حامل کالای اساسی کیسه ای از تایلند، با تخلیه ۳ هزار و ۴۸۰ تن کیسه در روز خبر داد و افزود: «با برنامه ریزی صورت گرفته و بهره گیری از توان و تجربه در تخلیه و بارگیری این کالاها ضمن رکورد حاصل شده در بندر چابهار این قابلیت در رقابت با بنادر خارجی هم به عنوان یک رکورد ثبت شد.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

با حضور کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، اولین دوره خارج سازی، مغروقه ها، قوانین و روش های مربوط، در بندر بوشهر برگزار شد که در این دوره شرکت کنندگان ضمن آموزش مبانی حقوقی و فنی، به صورت عملی نیز با فرایند دوره آشنا شدند. همچنین در پایان دوره تعداد ۷ نفر از شرکت کنندگان که بر اساس عملکرد در روز اول انتخاب شده بودند با غواصی بر روی کشتی تاریخی رافائل، از نزدیک این کشتی را مورد بررسی و بازدید قرار دادند.

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از تمدید مجوز مرحله دوم بهره برداری از بندر صیادی سجافی واقع در شهرستان هندیجان خبر داد و گفت: «در پی رعایت الزامات قانونی ناظر بر ساخت و بهره برداری سازه ها و تاسیسات ساحلی و اخذ استعلامات لازم از مراجع ذیربط، حسب قوانین و مقررات جاری، مجوز مرحله دوم بهره برداری از بندر صیادی سجافی در شهرستان هندیجان توسط سازمان بنادر و دریانوردی صادر شد.»



مدیر کل مرکز مطالعات راهبردی سازمان بنادر:

مهم ترین مزیت بندر نوشهر نزدیکی به پایتخت و مراکز مهم صنعتی کشور

مدیر کل مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در نشست بررسی چالش های فراروی بندر نوشهر در بخش حمل و نقل جاده ای و پایانه ها، نزدیکی به پایتخت و مراکز مهم صنعتی کشور را مهم ترین ویژگی و مزیت بندر نوشهر عنوان کرد.

محمد علی حسن زاده با اعلام این مطلب افزود: «نقش بندر نوشهر در اقتصاد ملی و منطقه ای طی دهه های گذشته بر کسی پوشیده نیست؛ به طوری که بیش از ۷۲ درصد اقتصاد شهر نوشهر به وجود بندر وابسته است بنابراین همه باید برای ارتقاء جایگاه این بندر بیش از پیش تلاش کنیم.»

او با اشاره به نقش بندر در کمک به اقتصادی ملی کشور ما خاطر نشان کرد: «بنادر، موتور محرکه ایجاد ثروت و فرصت های شغلی هستند و در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد جابه جایی کالا در جهان از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد.»

بر اساس این گزارش، سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در ابتدای این نشست با اشاره به وضعیت تخلیه و بارگیری کالا در بندر نوشهر در سال جاری، بالا بودن هزینه تمام شده حمل کالا از بندر نوشهر و نبود پایانه مناسب را مهم ترین چالش فراروی این بندر عنوان کرد.

او با تشریح اقدامات انجام شده در خصوص احداث راه دسترسی بندر نوشهر به کمربندی خاطر نشان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی دارد تا به صورت مشارکتی نسبت به عملیاتی شدن این پروژه اقدام کند و این امر مستلزم حمایت همه جانبه مسئولان استانی و شهرستانی و سایر دستگاه های ذی ربط است.»

در ادامه احمد آفرین محمدزاده مدیر کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان مازندران، وجود واسطه ها را یکی از دلایل افزایش نرخ حمل و نقل کالا عنوان کرد و بر ضرورت هماهنگی صنوف حمل و نقل با شرکت ها و اتحادیه های رانندگان کامیون ها و صاحبان کالا در زمینه کاهش و یکسان سازی نرخ حمل و نقل کالا از بندر نوشهر با سایر بنادر شمالی تاکید کرد و افزود: «اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان مازندران آمادگی دارد هرگونه اقدامی در راستای کاهش مشکلات مرتبط با ورود و خروج کالا از بندر نوشهر و جلوگیری از افزایش هزینه های حمل کالا از این بندر را انجام دهد.»

همچنین در این جلسه قاسم احمدی نماینده مردم نوشهر، چالوس و کلاردشت در مجلس شورای اسلامی با اشاره به جایگاه و قدمت بندر نوشهر خواستار حمایت همه جانبه مسئولان کشوری و محلی برای رونق هر چه بیشتر این بندر و رفع مشکلات حمل و نقل و راه دسترسی این بندر شد.

علی شادمان فرماندار و حجت الاسلام و المسلمین محمود مشایخ امام جمعه شهرستان نوشهر نیز در این جلسه طی سخنانی با بیان این که بندر نوشهر تنها قطب اقتصادی منطقه است، رونق بیش از پیش بندر را مهم ترین خواسته مردم منطقه عنوان و خواستار مساعدت مسئولان ذی ربط برای توسعه همه جانبه این بندر شدند.



رئیس کمیسیون عمران مجلس در بندر شهید رجایی تاکید کرد:

به کمک ظرفیت دریا می توان اقتصاد کشور را نجات داد

رضایی بایان این که تا رسیدن به جایگاه مطلوب ترسیم شده در چشم انداز ۲۰ ساله در زمینه توسعه دریا محور فاصله داریم، خواستار بهره گیری بیشتر دولت از ظرفیت بنادر در زمینه توسعه ترانزیت شد و تصریح کرد: «برای تحقق این امر در زمینه هدف گذاری ضعیف عمل کرده ایم.»

این نماینده مجلس بیان کرد: خوشبختانه ارتباط خوبی بین کمیسیون عمران مجلس با مجموعه سازمان بنادر وجود دارد و نگاه اعضای این کمیسیون به مباحث، تخصصی و مثبت است و آمادگی داریم تا هر فرصت قانونی که سازمان بنادر برای توسعه دریا محور بخواهد، در اختیارشان قرار دهیم.

او در پایان هدف از بازدید میدانی از بنادر را شناخت بیشتر ظرفیت ها و توانمندی های این مراکز مهم در توسعه اقتصاد کشور اعلام کرد.

حسین هاشمی تختی نژاد، عضو کمیسیون عمران و رئیس کمیته بنادر و صنایع دریایی مجلس شورای اسلامی نیز در بخش دیگری از این نشست طی اظهارتی از همراهی سازمان بنادر با این کمیسیون ابراز قدردانی کرد و گفت: «فضایی مناسب و تعاملاتی مطلوب بین این دو مجموعه وجود دارد.»

او با اشاره به اهمیت منطقه ای و بین المللی بندر شهید رجایی گفت: «این بندر می توان به بندر هاب منطقه تبدیل شود.»

رئیس کمیته بنادر و صنایع دریایی مجلس شورای اسلامی با اشاره به جایگاه استان هرمزگان به عنوان پایتخت اقتصادی کشور خاطر نشان کرد: «معتقدیم اگر دولت در بندر شهید رجایی سرمایه گذاری های بیشتری انجام دهد، نه تنها استان هرمزگان بلکه کل کشور می تواند از منافع آن بهره مند شود و وابستگی اقتصاد کشور به نفت کاهش یابد.» هاشمی تختی در پایان خواستار توسعه بنادر کوچک منطقه همچون بندر لنگه و جاسک به موازات توسعه بندر شهید رجایی به عنوان بندر اصلی کشور شد.

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی طی نشستی در بندر شهید رجایی گفت: «با استفاده از ظرفیت دریا و توسعه سرمایه گذاری ها در بنادر کشور می توان اقتصاد کشور را نجات داد.»

محمد رضا رضایی کوچی در نشست مشترک با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی که به میزبانی بندر شهید رجایی در مرکز استان هرمزگان برگزار شد، اظهار داشت: «ما در مجلس شورای اسلامی به ویژه کمیسیون عمران به دنبال توسعه ظرفیت های دیپلماسی اقتصادی در کشور هستیم.»

او افزود: «این کمیسیون نگاه مثبتی به توسعه دریا محور دارد هر چند شاید تا کنون نگاهی جامع در این زمینه شکل نگرفته باشد اما باید نسبت به مباحث مربوط به سرمایه گذاری در حوزه بندر و دریا تغییر نگاه صورت گیرد.»

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی بر لزوم استفاده از ظرفیت های قانونی برنامه ششم توسعه برای جذب سرمایه گذاری خارجی در بنادر تاکید کرد و گفت: «در فصل ششم این برنامه و در مبحث حمل و نقل، مواد قانونی وجود دارد که شرایط را برای حضور سرمایه گذاران داخلی و خارجی در حوزه توسعه زیرساخت های کشور از جمله بنادر تسهیل می کند.»

به گفته رضایی، در این مواد قانونی بر امکان مشارکت دولت با شرکت های ایرانی و خارجی در زمینه ساخت و بهره برداری از بنادر با حفظ شرط مالکیت عمومی کشور تاکید شده است.

او خاطر نشان کرد: «نگاه مجلس در بحث واردات و تامین تجهیزات بنادر به گونه ای است که مشمول مالیات ارزش افزوده نشوند.»

رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: «با استفاده از ظرفیت دریا و توسعه سرمایه گذاری در بنادر می توان اقتصاد کشور را نجات داد.»

بازتاب

روابط عمومی بندر امیرآباد:

علی خدمتگزار، مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اعلام این که پروژه خرید، نصب، حمل و راه اندازی دو دستگاه موتور جرثقیل LHM250 به منظور افزایش توان عملیاتی این بندر پایان یافته است، گفت: «با توجه به فرصت به دست آمده در پسابرجام و اهمیت این جرثقیل ها به عنوان تجهیزات استراتژیک بندری، موتور جرثقیل های لیبر ۲۵۰ LHM از شرکت سازنده پس از طی مراحل قانونی و رسمی با موفقیت خریداری شد. این پروژه با پشتیبانی اداره کل تامین و مهندسی تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی و با صرف هزینه ای بیش از ۱۵ میلیارد ریال انجام شد.»

روابط عمومی بندر کیش:

احمد شهر یاری مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش از انجام موفقیت آمیز عملیات امدادسانی به یک قایق صیادی در محدوده دریایی این جزیره مرجانی و نجات یک نفر ماهیگیر از خطر غرق شدن، خبر داد و گفت: «سرنشین قایق بنا به دلایل نامعلومی به داخل آب سقوط می کند و به دلیل وزش باد و شدت جریان آب از قایق فاصله گرفته و تقلا می کند. در پی اعلام اضطرار بلافاصله شناور ناجی از بندر کیش به محل حادثه اعزام و فرد مضطر از آب گرفته شد.»

روابط عمومی بندر نوشهر:

حسن یکدله پور معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از برگزاری دوره آموزشی آشنایی با مدیریت فرآیندهای کسب و کار (BPM) در بندر نوشهر خبر داد و افزود: «این دوره آموزشی در راستای بهبود کیفیت و ایجاد تغییر و تحول در فعالیت های سازمانی و با هدف ارائه خدمات مطلوب به مشتریان در روز سه شنبه ۱۳ تیرماه با حضور مسئولان و کارشناسان اداره کل در سالن اجتماعات بندر نوشهر برگزار شد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

علی خدمتگزار مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اعلام این که در خردادماه سال جاری، تخلیه انواع کالاهای غیرنفتی در بندر امیرآباد نسبت به مدت مشابه سال گذشته، از رشد ۹۷ درصدی برخوردار بوده است، گفت: «در ماه گذشته ۱۳۲ هزار و ۶۵۷ تن انواع کالای غیرنفتی در بندر امیرآباد تخلیه شد که در مقایسه با ۶۷ هزار و ۲۴۵ تن خردادماه سال ۹۵، رشد ۹۷ درصدی را نشان می دهد.»



امکان بهره مندی جمعیت ۴۰۰ میلیونی منطقه از بندر شهیدرجایی

محمد سعید نژاد در نشست مشترک مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی با نمایندگان عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی که به میزبانی بندر شهیدرجایی برگزار شد، نقش بندر شهیدرجایی به عنوان بزرگترین بندر تجاری کشور در ترانزیت کشور را بی بدیل دانست و اظهار داشت: «بندر شهیدرجایی طی سال گذشته سهمی بیش از ۶۰ درصدی در عملیات تجارت بین المللی کشور در بخش کالاهای غیرنفتی داشته است.»

او افزود: «تنگه هرمز یکی از مهم ترین آبراهه های جهان است که ۶۰ درصد نفت دنیا توسط کشتی ها از این آبراهه حمل و نقل می شود و بندر شهیدرجایی در نزدیکی این تنگه به عنوان یکی از مهم ترین نقاط دریایی جهان واقع شده است.»

به گفته سعید نژاد، بندر شهیدرجایی در حوزه صادرات و واردات جمعیت ۸۰ میلیون نفری ایران را پشتیبانی می کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به جایگاه فرامنطقه ای و بین المللی بندر شهیدرجایی نیز اشاره و خاطر نشان کرد: «این بندر از جمله ممتازترین بنادر منطقه است و شرایط مناسبی برای بهره مندی جمعیت ۴۰۰ میلیون نفری کشورهای آسیای میانه را فراهم کرده است.»

او به سرمایه گذاری های صورت گرفته در این بندر طی سال های اخیر نیز اشاره کرد و گفت: «سازمان بنادر از جمله مجموعه های پیشرو در جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی است. سیاست راهبردی ما در حوزه بنادر بزرگ کشور سرمایه گذاری در مباحث حاکمیتی همچون آبراهه ها، ساخت اسکله و تامین تجهیزات استراتژیک است و بخش خصوصی در سایر بخش ها سرمایه گذاری کرده است.»

این مقام مسئول ظرفیت فعلی کانتینری بندر شهیدرجایی را ۵ میلیون و ۷۰۰ هزار TEU اعلام کرد و افزود: «فاز ۲ توسعه بندر از نظر سازه و اسکله کامل شده و امیدواریم تا پایان امسال نیز نصب تجهیزات آن نیز به پایان برسد.»

او با اشاره به آخرین وضعیت ساخت ترمینال کانتینری شماره ۳ بندر شهیدرجایی گفت: «بخشی از این ترمینال در مرحله فراخوان مناقصه برای سرمایه گذاری است و با تغییرات صورت گرفته، ظرفیت این ترمینال ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار TEU پیش بینی شده است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین به مسئولیت های سازمان بنادر در زمینه اعمال حاکمیت دریایی نیز اشاره کرد و افزود: «ایران عضو ۳۷ کنوانسیون بین المللی دریایی است و سازمان بنادر به نمایندگی از دولت و نظام جمهوری اسلامی در چارچوب این قوانین بین المللی نقش حاکمیتی دارد.» او اضافه کرد: «این سازمان از زمان ساخت شناور تا زمان تردد آن روی دریا به ویژه در زمینه مباحث ایمنی و زیست محیطی نقش نظارت و اعمال حاکمیت دارد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پایان از اقتدار ایران در زمینه حاکمیت دریایی در منطقه سخن به میان آورد و گفت: «با وجود تهدیداتی همچون دزدان دریایی، شناورها و کشتی های ایرانی با امنیت در آبراه های بین المللی تردد می کنند.»



عفیفی پور در جمع شرکت‌های کشتیرانی مطرح کرد:

چهار برنامه مهم بلند سازمان بنادر برای رونق بیشتر بندر شهید رجایی

پورت اپراتور ترمینال‌های ۱ و ۲ بندر شهید رجایی در مرحله نهایی است. این مقام مسئول خاطرنشان کرد: «توسعه فعالیت‌های اقتصادی دارای ارزش افزوده و ایجاد صنایع اشتغال‌زا از اولویت‌های سرمایه‌گذاری در اراضی دو هزار و ۴۰۰ هکتاری الحاقی به بندر، به‌عنوان یک شهر لجستیکی است.»

عفیفی پور با بیان این که اقدامات یاد شده برای رونق بندر شهید رجایی و شکوفایی اقتصاد کشور صورت گرفته است، خاطرنشان کرد: «علاوه بر این، عملیات ساخت سه پست اسکله نفتی در تیرماه سال جاری با حضور مدیرعامل سازمان بنادر آغاز شد. این اسکله‌ها ویژگی‌های منحصر به فردی دارند از جمله این که با بهره‌برداری از آن‌ها امکان پهلوگیری کشتی‌ها با ظرفیت‌های مختلف بین ۵ تا ۱۰۰ هزار تن فراهم می‌شود.»

به گفته او، طراحی یک ترمینال تمام مکانیزه مواد معدنی نیز در دستور کار قرار دارد و مطالعات جانمایی آن در اراضی غرب بندر شهید رجایی در حال انجام است که با طی شدن مقدمات این کار، پذیرش سرمایه‌گذاران آغاز خواهد شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بخش جمع‌بندی سخنانش با تأکید بر لزوم استمرار چنین جلساتی، توضیحاتی را در خصوص سئوالات و مسائل مطرح شده از سوی فعالان حوزه کشتیرانی مطرح کرد و گفت: «این آمادگی در مجموعه مدیریتی بندر وجود دارد که مسائل و مشکلات کشتیرانی‌ها به‌صورت موردی نیز بررسی شود.»

پیگیری برای ۲۴ ساعته شدن گمرک با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط، تلاش برای رفع مشکلات مربوط به مباحث مالی، بیمه‌ای و مالیاتی کشتیرانی‌ها، راهکارهای کاهش ترافیک بندر، تعیین تکلیف کانتینرهای متروکه و... از جمله مواردی بود که از سوی عفیفی پور مطرح شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در نشست مشترک با شرکت‌های کشتیرانی، تأمین تجهیزات استراتژیک فاز دو، ایجاد شهر لجستیکی در اراضی دو هزار و ۴۰۰ هکتاری، ساخت اسکله‌های جدید نفتی و ترمینال تمام مکانیزه مواد معدنی را به عنوان چهار برنامه مهم سازمان بنادر برای رونق بیشتر بندر شهید رجایی اعلام کرد. اله مراد عفیفی پور در این نشست که با حضور حدود ۵۰ نفر از مدیران شعب و نمایندگان شرکت‌های کشتیرانی در سالن کنفرانس بندر شهید رجایی برگزار شد، اظهار کرد: «شرکت‌های کشتیرانی رادرتامی سطوح به‌عنوان همکار خود می‌دانیم و تلاشمان این است که پاسخگوی مطالبات و نیازها و خواسته‌های آن‌ها باشیم که این جلسه نیز با همین هدف تشکیل شد و بر استمرار آن تأکید داریم.»

او از دیگر اهداف برگزاری این نشست را هم‌اندیشی و استفاده از نقطه نظرات شرکت‌های کشتیرانی در روند توسعه بندر عنوان کرد. عفیفی پور گفت: «با توجه به این که بندر شهید رجایی بیش از ۸۰ درصد عملیات کانتینری کشور را پشتیبانی می‌کند، بنابراین بیشترین توجه و برنامه‌های سازمان بنادر بر روی توسعه این بندر معطوف شده است.»

او عمده این برنامه‌ها را در زمینه ایجاد زیرساخت‌ها و تأمین تجهیزات استراتژیک عنوان کرد و افزود: «فاز ۲ توسعه کانتینری بندر شهید رجایی در مرحله نهایی بهره‌برداری است و فاز ۳ نیز که برای پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت بالای ۱۸ هزار TEU کانتینر پیش بینی شده، در حال اجراست و با بهره‌برداری از این فاز، ظرفیت بندر به هشت میلیون TEU کانتینر افزایش می‌یابد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از فراهم شدن حضور سرمایه‌گذاران خارجی در مزایده ترمینال اپراتورهای بندر شهید رجایی به‌عنوان اقدامی مهم به‌منظور دستیابی به بازارهای بین‌المللی و ایجاد رونق بیشتر سخن گفت و افزود: «انتخاب و معرفی

بازتاب

روابط عمومی بندر لنگه:

محمود صابری مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه ضمن ارائه گزارشی از عملکرد بنادر غرب هرمزگان طی سه ماه نخست سال جاری، از رشد ۱۳۱ درصدی ترانزیت کالاهای غیرنفتی در این بنادر خبر داد و افزود: «در سه ماهه فصل بهار سال ۹۶، در مجموع ۲ میلیون و ۶۰۴ هزار و ۷۷۲ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر غرب هرمزگان تخلیه و بارگیری شد.»

مانا:

دلاور بزرگ نیا مدیرکل اداره میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان مازندران آغاز عملیات ساخت اسکله‌های تفریحی و ماریناها، حوضچه‌های آرامش توسط اداره بنادر و با همکاری تجار در نقاط مختلف ساحلی استان مازندران را نویدبخش به وجود آمدن صنعت بزرگ گردشگری دریایی در کشور دانست و افزود: «به منظور حل مشکلات پیش روی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در راستای ایجاد تاسیسات گردشگری دریایی به ویژه اسکله تفریحی و خرید شناور تفریحی، به‌طور پی‌درپی جلساتی برگزار می‌شود.»

مانا:

مریم السادات موسوی رئیس اداره دریایی اداره کل حفاظت محیط‌زیست مازندران با اشاره به مهلت سه‌هفته‌ای برای نصب پرچم سلامت افزود: «در زمینه بحث نصب پرچم‌های سلامت در شناگاه‌های مازندران حدود سه هفته به مدیران طرح‌ها فرصت داده شد که نسبت به نصب پرچم‌ها در شناگاه‌ها اقدام کنند. هنوز پرچم‌های سلامت در برخی از شناگاه‌های مازندران نصب نشده است که باید هر چه سریع‌تر نسبت به نصب این پرچم‌ها اقدام شود. همچنین به مردم اطلاع‌رسانی شده تا مردم با آگاهی نسبت به شنا اقدام کنند»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

عادل دریس مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از رشد ۷۷ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در چهارماهه ابتدایی سال جاری در این بندر خبر داد و گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون حجم تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر به ۵۲۹ هزار و ۷۹۶ تن رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۷۷ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین حجم و تخلیه بارگیری کانتینر طی این مدت ۲۸ هزار و ۳۸۱ است که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۴۶ درصدی داشته است.»



محسن خیرداد:

با اجرای دو پروژه لایروبی، ظرفیت پذیرش کشتی‌ها در بندر شهید باهنر افزایش یافت

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر اعلام کرد: «ظرفیت پذیرش کشتی‌ها در بندر شهید باهنر با اجرای دو پروژه لایروبی در پای اسکله‌ها و کانال ورودی بندر افزایش یافته است.» محمد محسنی ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «بر اساس برنامه‌ریزی انجام شده به منظور پاسخگویی به نیاز مشتریان بندر برای پذیرش کشتی‌های با آبخور بالا در سال ۹۶ دو پروژه لایروبی در بندر شهید باهنر آغاز شد؛ در بخش نخست عمق محدوده‌ای به ابعاد ۴۰۰ متر طول و ۵۰ متر عرض پای اسکله‌های جنرال کارگوبه عمق ۱۲ متر یافت که این اقدام مهم به منظور حضور طولانی مدت در زمان بارگیری کشتی‌های حمل مواد معدنی صادراتی صورت پذیرفت و از این پس بندر شهید باهنر آماده پذیرش کشتی‌های افرامکس است.»

او افزود: «پروژه دوم لایروبی نگهداری کانال داخلی بندر شهید باهنر است که همزمان با پروژه نخست، برداشت ۱۵۰ هزار مترمکعب لای از کانال داخلی بندر برای نگهداری عمق و تامین ایمنی تردد شناورهای با آبخور بالا در حال انجام است.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر خاطر نشان کرد: «پایانه نفتی بندر شهید باهنر به عنوان تنها پایانه پذیرش کشتی‌های LPG صادراتی استان است که امسال پروژه حذف عوارض موجود در محل پهلوگیری کشتی‌های نفتی نیز اجرا شد.»

او اضافه کرد: «این پایانه تا پیش از این، تنها توانایی پذیرش تانکرهای با آبخور ۹ متر را داشت که با حذف این عوارض از محدوده، بندر توانایی پذیرش کشتی‌هایی با آبخور ۱۱ متر را به دست آورد.» محسنی یادآور شد: «از دیگر اقدامات انجام شده در سال جاری در ارتباط با ایمنی دریانوردی در حوزه مرکز و شرق استان، برنامه‌ریزی سه مورد عملیات هیدروگرافی برای پایش مستمر و تعیین رژیم رسوب گذاری آبراه و حوضچه بنادر است که تاکنون دو مورد عملیات اینگاری به اتمام رسیده که ۵۰ درصد از برنامه‌های پیش‌بینی شده جلوتر است.»

او در پایان به تشریح مزایای اجرای پروژه‌های مذکور پرداخت و گفت: «از منظر اقبال صاحبان کالا و فایده‌صرفه اقتصادی و تاثیر مستقیم بر افزایش حجم فعالیت بندر نیز حائز اهمیت است به نحوی که به واسطه ترافیک روان و سرعت بالای آرایه خدمات بندر شهید باهنر، بسیاری از صاحبان کالا و صنایع در حال مذاکره برای ورود کشتی‌هایی با تناژ بارگیری ۵۰ هزار تن و ورود کالای عمده به بندر هستند.»

از جنبه عملیاتی نیز این پروژه رشد چشمگیری در توان عملیاتی بندر با توجه به محدودیت اراضی بندر دارد. از لحاظ اقتصادی بر اساس مدل مربوطه بررسی شده قبل از اجرا، بازگشت هزینه به کار رفته در پروژه‌های مذکور در کمتر از یک سال از محل افزایش درآمدهای دریایی ناشی از پذیرش کشتی‌های بزرگتر، قابل حصول است که جزء پروژه‌های زودبازده کشور برای تحقق شعار اقتصاد مقاومتی تولید و اشتغال در سال ۹۶ به شمار می‌رود.



فرمانده منطقه یکم نذاجا مطرح کرد:

حضور دریانوردان در اقیانوس‌ها شاخص مهم توسعه کشورها

اقتصادی دنیا در شمال اقیانوس هند شامل تنگه مالاکا، تنگه باب المندب، تنگه راهبردی هرمز و کانال سوئز موجب افزایش امنیت ملی می‌شود که دریانوردان سهم مهمی در این زمینه بر عهده دارند.

او با اشاره به این که این حضور تأثیر زیادی در بهبود و افزایش شاخص‌های امنیت ملی در حوزه‌هایی همچون امنیت اقتصادی، اجتماعی، تجاری و فرهنگی و توسعه و عمران کشور می‌شود، بیان کرد: «کسی نمی‌تواند نقش امنیت اقتصادی را در رشد و بهبود سایر بخش‌ها نادیده بگیرد.»

فرمانده منطقه یکم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با بیان این که وابستگی به دریا، امنیت دریا و اقتصاد دریا از دهه دوم قرن اخیر با یک تغییر بزرگ روبه‌رو شده است، ابراز کرد: «تردد کشتی‌های تجاری، نفت کش و جابه‌جایی بار از طریق دریانوردان دهنده جابه‌جایی قطب اقتصادی دنیا از جهان غرب به سمت آسیا و اقیانوسیه بوده که در پیش‌بینی‌ها به آن اشاره شده است.»

دریادار آزاد با اشاره به این که باید بتوانیم در این تغییر بزرگی که پیش‌بینی شده در تحلیل‌ها بیشترین نقش را داشته باشیم که بیشترین تأثیر را در این بخش دریانوردان دارند، خاطر نشان کرد: «انتظار از کشورهای دریایی مانند ایران این است که حضورشان در اقیانوس‌ها بیش از گذشته باشد، این حضور تنها مرتب با نیروهای نظامی نیست و پرچم‌داران ناوگان‌های تجاری و سایر کشتی‌ها هستند.» او با بیان این که همگان اعتراف دارند که ایران یک کشور دریایی است و ما با مدیریت در دریا، عرصه را بر دشمن تنگ کرده‌ایم، خاطر نشان کرد: «اگر حضور نیروهای دریایی در زمان هشت سال جنگ تحمیلی نبود، سرنوشت کشور قطعاً به گونه‌ای دیگر رقم می‌خورد.»

فرمانده منطقه یکم امامت نیروی دریایی ارتش حضور دریانوردان در اقیانوس‌ها را به عنوان اصلی‌ترین شاخص توسعه کشورها دانست و گفت: «ناوگان تجاری ایران پرچم‌دار این عرصه هستند.»

امیر دریادار دوم «حسین آزاد» در آیین گرامی داشت روز جهانی دریانوردان و تجلیل از دریانوردان نمونه استان هرمزگان در بندر شهید رجایی، با اشاره به ظهور مفهوم جدید به نام «تغییرات بزرگ» در جهان در قرن حاضر، اظهار داشت: «مقام معظم رهبری در سال ۸۸ با گذاشتن پسوند راهبردی در ابتدای نام نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ذهن همه سیاست‌گذاران کشور را متوجه اهمیت دریا و سیاست‌های توسعه محور بر مبنای دریا کرد.»

او با اشاره به این که برابر آمار مدون منتشر شده افزون بر ۸۰ هزار فرزند کشتی تجاری و نزدیک به دو میلیون نفر دریانورد به فعالیت‌های دریایی مشغول هستند که سهم ایران ۱۳۰ هزار دریانورد است، تصریح کرد: «جمهوری اسلامی ایران با ۱۱ کشور از ناحیه دریا همسایه است و افزون بر ۳۰ درصد مرزهای کشور دریایی و ۷۰ درصد بقیه مرزهای زمینی تشکیل می‌دهد.»

فرمانده منطقه یکم امامت نیروی دریایی ارتش با بیان این که ۸۷ درصد اقتصاد کشور به دریا وابسته است که هرمزگان ۸۰ درصد این شاخص را به خود اختصاص داده است، اضافه کرد: «دوسوم کره زمین را آب گرفته و به همین نسبت در قرآن کلمه‌های بحر و بر بکار گرفته شده است که بر اهمیت دریا و جایگاه آن در اقتصاد، توسعه و قدرت‌های آینده کشورها اشاره می‌کند.»

دریادار آزاد حضور دریانوردان و اقیانوس‌پیماها در اقیانوس‌ها را اصلی‌ترین شاخص توسعه کشورها عنوان کرد و افزود: «حضور بیشتر ناوگان کشتیرانی کشور در چهارراه

بازتاب

روابط عمومی بندر انزلی:

نوراله عباسی، معاون طرح و توسعه اداره کل بندر و دریانوردی گیلان بایبان این که بندر انزلی در طی ۱۰ سال گذشته به طور میانگین در هر سال ۵۰ درصد حجم واردات و صادرات بندر شمال کشور را انجام داده است افزود: «در سال ۹۵ بندر انزلی با رشد ۲۶ درصدی روبه‌رو بود و این در حالی بود که رشد تمام بندر شمال منفی بوده است. این بندر توانست رتبه اول بندر را کسب کند و در شاخص ارزیابی عملکرد نیز در استان و کشور مقام نخست را به خود اختصاص داد.»

روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی: اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بندر و دریانوردی اعلام کرد: «طی سه ماه نخست امسال با همکاری و هماهنگی مراکز جست‌وجو و نجات این سازمان، در مجموع ۱۲۴ نفر دریانورد ایرانی و خارجی از خطر مرگ نجات یافتند و به ۵۹ نفر نیز خدمات پزشکی ارائه شد. در حال حاضر، ۲ فروند شناور جدید ناجی در دست ساخت است که پس از آن به ناوگان جست‌وجو و نجات دریایی کشور اضافه می‌شود.»

روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی: علی‌رضا خجسته مدیرکل حفاظت دریایی سازمان بندر و دریانوردی ایران از نجات ۱۲ نفر از سرنشینان شناور نظامی اماراتی با هماهنگی مرکز جست‌وجو و نجات بندرعباس خبر داد و گفت: «بر اساس گزارش مرکز جست‌وجو و نجات دریایی بندرعباس که از کشتی کانتینربر MSC BARI دریافت کرد، یک فروند شناور نظامی اماراتی روز سه‌شنبه سوم مردادماه به علت برخورد با شیء مغروقه در ۴۰ مایلی شرق جزیره ابوموسی (۱۵ مایلی میناسقر) در آب‌های امارات متحده عربی غرق شده بود. با هماهنگی‌های انجام شده ۱۲ نفر سرنشین شناور نظامی مغروقه نجات یافتند.»

هفت‌دریا:

محسن صادقی فر معاون سابق امور بندری سازمان بندر و دریانوردی، ضمن رد تشکیل وزارت دریانوردی که طی روزهای اخیر زرمزه تلاش برای تشکیل آن از برخی محافل شنیده می‌شود، اظهار داشت: «نیازی به وزارت دریانوردی وجود ندارد که اگر چنین بود باید وزارت راه‌آهن و وزارت راه‌داری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز ایجاد می‌شد. این گونه کارها نتیجه‌ای جز بزرگ‌تر و هر چه سنگین‌تر شدن دولت در بر نخواهد داشت.»



عقیقی پور اعلام کرد:

فعالیت ۳۰ هزار دریانورد در سواحل هرمزگان

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان گفت: «حدود یک چهارم از جمعیت ۱۳۰ هزار نفری دریانوردان کشور در این استان فعالیت می‌کنند.»

اله مراد عقیقی پور در آیین تجلیل از دریانوردان نمونه استان هرمزگان که با حضور مدیران ارگان‌های دریایی و صنوف مختلف دریاییان این استان در بندر شهید رجایی برگزار شد، اظهار داشت: «از سوی سازمان جهانی دریانوردی، چهارم تیرماه به‌عنوان روز جهانی دریانورد نام‌گذاری و شعار امسال نیز «دریانوردان اهمیت دارند» تعیین شده است.»

او با بیان این که بیش از ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی ایران از طریق دریا انجام می‌شود، به تبیین ابعاد مختلف اهمیت حرفه دریانوردی پرداخت و افزود: «ایران دارای پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی است که دو هزار و ۲۳۷ کیلومتر آن در هرمزگان قرار دارد و این استان به‌تنهایی ۴۰ درصد نوار ساحلی و اعتبار دریایی کشور را به خود اختصاص داده است.»

به گفته عقیقی پور، یک چهارم از جمعیت ۱۳۰ هزار نفری دریانوردان کشور نیز در این استان فعالیت می‌کنند. مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان با اعلام این که ۹ هزار شناور ثبت شده در این استان وجود دارد، گفت: «از این تعداد، هفت هزار شناور در آب‌های داخلی و دو هزار فروند دیگر، کشتی‌هایی هستند که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند.»

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان ضمن گرامی‌داشت یاد و خاطره شهدای دریایی و حماسه آفرینی‌های آن‌ها به‌ویژه در هشت سال دفاع مقدس، خاطر نشان کرد: «شناورهایی که با پرچم ایران که در آب‌های بین‌المللی تردد می‌کنند، توانسته‌اند اعتبار کشور ما را در جهان افزایش می‌دهند.»

او اضافه کرد: «دریانوردان بر اساس کنوانسیون‌ها و استانداردهای آموزشی بین‌المللی، گواهی‌نامه خود را دریافت می‌کنند و ایران جزء اولین کشورهای است که این استانداردها را اجرا کرده است.»

عقیقی پور با بیان این که گواهی‌نامه ۹۰ درصد از ۳۰ هزار دریانورد فعال استان هرمزگان نیز با استانداردهای جهانی تطبیق داده شده و دوره‌های آموزشی آن‌ها را گذرانده‌اند، افزود: «توجه به این استانداردهای آموزشی باعث شده تا شاهد کمترین حوادث و چالش‌های دریایی در کشور باشیم و دریانوردان ایرانی در زمره با کیفیت‌ترین و بهترین دریانوردان جهان قرار گیرند.»

او شغل دریانوردی را از جمله مشاغل سخت در دنیا توصیف کرد و ضمن تاکید بر ضرورت بهره‌گیری از ظرفیت‌ها برای توسعه فرهنگ دریایی، افزود: «دریانوردی ارتباط بین ملت‌های و کشورهای را تقویت کرده و نقش زیادی در نشان دادن الگوی شخصیتی کشورها و نظام‌های سیاسی آن‌ها برای سایر کشورها و ملت‌ها دارد.»

عقیقی پور در پایان اظهار داشت: «رفتار و منش دریانوردانی که در آب‌های داخلی و خارجی تردد می‌کنند، نشان‌دهنده فرهنگ غنی و هویت جامعه ایرانی-اسلامی است.»



توافق نامه از ترکیه به قطر برای راه اندازی خط دریایی حمل کالا

به نقل از وبسایت شبکه الجزیره، این توافق در حاشیه نشست تجار و تولیدکنندگان مواد غذایی ترکیه و قطر در ازمیر ترکیه به امضای مقامات دو کشور رسید. مصطفی خاقان صافی رئیس شورای مدیریت بندر درینجه در استان قوجاایلی ترکیه گفت: «بر اساس توافق صورت گرفته خط دریایی مستقیم برای تبادل تجاری بین این بندر و بندر حمد قطر ایجاد خواهد شد.»

این خط دریایی از آبان ماه سال ۱۳۹۶ آغاز به کار خواهد کرد.

صافی افزود: «کالاهای تجاری از طریق این خط دریایی در مدت هشت تا ۱۰ روز بین ترکیه و قطر جابه‌جا خواهند شد و در هفته، سه محموله کالاهای تجاری از طریق این مسیر از ترکیه به قطر منتقل می‌شود.»

هم‌اکنون ترکیه به وسیله هواپیما کالاهای تولیدی خود را به قطر صادر می‌کند. با راه‌اندازی خط دریایی، قطعاً حجم کالاهای صادراتی ترکیه به قطر افزایش چند برابری خواهد داشت.

پیش از این قطر کالاهای ضروری به ویژه مواد غذایی خود را از عربستان سعودی و امارات تامین می‌کرد. روابط قطر از حدود دو ماه پیش با عربستان سعودی، بحرین، امارات و مصر دچار تنش و در نهایت قطع شد. هم‌اکنون عربستان سعودی و امارات هرگونه انتقال کالا به قطر را به صورت کامل قطع کرده‌اند و مرزهای خود را به روی این کشور بسته‌اند.

پس از این اتفاق، ایران، ترکیه و عمان در ردیف اول تامین کنندگان کالاهای ضروری و مواد غذایی قطر قرار گرفتند، با این که ایران به لحاظ جغرافیایی بسیار نزدیک‌تر از ترکیه به قطر است اما ترکیه نسبت به ایران از موقعیت بهتری برخوردار است. ایران به دنبال تقویت روابط تجاری با قطر است اما کالاهای ترکیه نسبت به کالاهای ایرانی از کیفیت بهتر و قیمت کمتری برخوردارند.

احمد بن جاسم بن محمد آل ثانی وزیر اقتصاد و تجارت قطر که سخنران نشست تجار ترکیه و قطر در ازمیر بود در این باره گفت: «حجم مبادلات تجاری قطر با ترکیه در نیمه نخست سال میلادی جاری شاهد رشد بالایی بود و در این مدت از یک میلیارد ریال قطر (۵۴۷ میلیون دلار) بیشتر بوده است.»

نهاد زیپکچی وزیر اقتصاد ترکیه نیز گفت کشورش به دنبال ایجاد تجارت و سرمایه‌گذاری‌های پایدار مبتنی بر پایه‌های استوار با قطر است. در این گزارش مسیر دقیق این خط دریایی میان دو کشور مشخص نیست اما اگر این دو کشور بخواهند تنها از مسیر آبی استفاده کنند باید این مسیر طولانی را به هم پیوند بدهند. بندر درینجه در استان قوجاایلی در منطقه دریاچه مرمه یعنی در شمال غربی ترکیه است. این منطقه بین دریای سیاه و مدیترانه قرار دارد و کشتی‌ها باید مسافت ۱۰ روزه را طی کنند تا وارد خلیج فارس شوند. این مسیر از دریای مرمه شروع می‌شود و پس از گذر از دریاچه اژه، مدیترانه، سرخ، خلیج عدن، دریای عمان به خلیج فارس می‌رسد که قطر در ساحل آن قرار دارد.



تخلیه موفقیت آمیز دو محموله با ابعاد بسیار بزرگ در بندر امام خمینی (ره)

به دنبال پهلوگیری یک فروند کشتی خارجی حامل دو عدد نگله با ابعاد بسیار بزرگ، ضمن بهره‌گیری از توان نیروهای عملیاتی و آمادگی تجهیزاتی بندر امام خمینی (ره)، این دو محموله ویژه، از کشتی تخلیه و از این بندر خارج شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به این که این دو محموله ویژه، مربوط به کارخانجات کشور است، تصریح کرد: «طی عملیاتی تخصصی، دو نگله ۵۰۲ تنی به طول ۳۵ متر در این بندر تخلیه شده است که از لحاظ ابعاد نگله، در طول سوابق عملیاتی بندر امام خمینی (ره) کم سابقه به شمار می‌آید.»

ابوطالب گرابلو، نظارت و برنامه‌ریزی کارشناسان این اداره کل، دانش نیروهای عملیاتی و هماهنگی مناسب با عوامل کشتی حامل بار در بندر امام خمینی (ره) را از جمله عوامل تخلیه در شرایط ایمن و کنترل شده برشمرد.

معاون دریایی و بندری اظهار کرد: «با توجه به آخور مناسب اسکله‌های این بندر و توان پیشرفته تخلیه و بارگیری، بندر امام خمینی (ره) آمادگی پذیرش انواع شناورهای پهن‌پیکر اقیانوس پیما و تخلیه کالاهای در ابعاد و حجم‌های مختلف را دارد.»

ارائه خدمات دریایی و بندری مورد نیاز مشتریان با هدف جلب رضایت آن‌ها و افزایش ترافیک ورودی به بندر بزرگ امام خمینی (ره) از جمله اهم اهداف اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به شمار می‌آید.



جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی

Ministry of Roads & Urban Development

دومین نمایشگاه بین المللی
حمل و نقل و راه
از جمله راه های ریل و اتوبان
و صنایع وابسته

The 2nd International Exhibition of
Transport, Road Construction,
Road Maintenance and Related Industries



۲۸ - ۲۶ آذر ماه ۱۳۹۶

17-19 December 2017

تهران - مصلی امام خمینی (ره) Tehran, Iran

IRAN

TRANS EXPO
2017

www.irantransexpo.com





عکس: مجتبیٰ پخیرایی

گزارشی از بزرگداشت روز جهانی دریانورد

رشد و توسعه سواحل و شهرهای بندری راهبردی مهم برای تامین امنیت ملی است

■ حسن سوری

قرار گرفت. اما آنچه که در این گردهمایی حائز اهمیت است شعار روز دریانورد است: توجه به دریانوردان. سازمان بین‌المللی دریانوردی نظر به اهمیت ویژه این قشر و ارتباط آن‌ها با تجارت جهانی (توجه به دریانوردان) را به‌عنوان یک اصل و به‌عنوان شعار خود برگزیده است یا به عبارتی «دریانوردان مهم هستند». امید که این گردهمایی و این نشست‌ها خود راهگشایی بشود بر زندگی معیشتی هزاران دریانورد در دهکده کوچک جهانی تا زنجیره اتصال اقتصاد جهانی هر چه محکم‌تر از گذشته، صلح و دوستی را در جهان امروز نوید دهد. با این مقدمه اشاره‌ای خواهیم داشت به فرازهایی از جشن روز دریانورد و نقطه نظرات دست‌اندرکاران صنعت دریانوردی.

رشد و توسعه شهرهای بندری

دکتر آخوندی وزیر راه و شهرسازی ضمن تقدیر از زحمات و فداکاری‌های دریانوردان اظهار داشت: «اتفاقات مهم طی سال‌های اخیر در

دست‌اندرکاران صنعت دریایی کشور تبدیل شده است. دریاها زنجیره اقتصاد جهانی را شکل می‌دهند و انسان‌های ۵ قاره را به دلیل برآورد نیازها از طریق آبراه‌ها به یکدیگر نزدیک ساخته و پایه کلامی دیگر (دهکده کوچک جهانی) را شکل داده‌اند. روز دریانورد را در حالی جشن می‌گیریم که بسیاری از مشکلات و نارسایی‌های زندگی این قشر هنوز در پرده‌ای از ابهام قرار دارد علی‌رغم تلاش‌های همگانی بسیاری از ارگان‌های دولتی (NGO) هنوز استاندارد زندگی دریانوردان در بسیاری از ناوگان‌های تجاری جهان به شرایط مطلوب خود نرسیده است و بدتر این‌که در برهه‌هایی از فراز و نشیب‌های سیاسی در گوشه و کنار جهان زندگی دریانوردان را تحت تاثیر قرار می‌دهد در همین چند ساله اخیر که صنعت دریایی ایران آماج تحریم‌های ناجوانمردانه زورگویان و قلدران جهانی بوده به دلیل تحت تاثیر قرار گرفتن ناوگان‌های تجاری و نفتکش زندگی بسیاری از خانواده‌های دریانوردان نیز در لابه‌لای این زورگویی‌ها مظلومانه تحت تاثیر

چهاردهم تیرماه ۱۳۹۶ موسسه فرهنگی، رفاهی، آموزشی سازمان بنادر و دریانوردی در منطقه فرمانیه شهر تهران شاهد گردهمایی نمایندگان دریانوردان و رهبران دریایی و دست‌اندرکاران صنعت دریایی کشور برای بزرگداشت «روز دریانورد» بود. محل برگزاری نشست با حضور جمع کثیری از دربارداران رنگ و بوی دریایی به خود گرفته بود و گروه‌های موسیقی بندری بالباس‌های بومی فضای محل برگزاری را به‌سوی دریا و سواحل ایران عزیز عطرآگین کرده بودند. روز دریانورد در حالی برگزار شد که تحریم‌های ناجوانمردانه ابرقدرت‌ها از صنعت دریایی کشور رخت بر بسته و نفسی تازه در کالبد این صنعت دمیده شده است و در حال حاضر جمعیتی نزدیک به ۱/۵ میلیون نفر در سراسر جهان در حال خدمت بر روی هزاران شناور در اقصی نقاط دریاها و اقیانوس‌های جهانند. از این تعداد ۱۰ هزار نفر نیز متعلق به کشور بزرگ اسلامی ماست که در بخش تجاری فعال هستند و رسیدگی به زندگی معیشتی و بهداشتی و دیگر نیازهای این قشر امروز به یکی از دغدغه‌های دولتمردان و



عرصه دریایی رخ داده است و به برکت سیاست خارجی مدبرانه تحریم‌ها که آثار بسیار سخت و سهمگینی بر حوزه دریایی داشت، تا حد زیادی مشکلات رفع شده است.» او با تاکید بر این که باید حداکثر استفاده را از فرصت به دست آمده داشته باشیم خاطر نشان کرد: «این فرصت به برکت سیادت و قدرت دریایی نیروهای نظامی سپاه و ارتش در مرزهای آبی و آب‌های آزاد و بین‌المللی به دست آمده است، بنابراین هدف گذاری ما نیز بین‌المللی خواهد بود.» وزیر راه و شهرسازی در ادامه با اشاره به مشکلات حال حاضر در منطقه اظهار داشت: «با وجود این مشکلات باید از مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا بابت راهبری خردمندانه ایشان سپاسگزار باشیم چه آن که امنیت در صنعت دریایی برآمده از این راهبری است.»



آخوندی در ادامه سخنانش ضمن انتقاد از توزیع جمعیت در سواحل کشور گفت: «با توجه به بحث آمایش سرزمینی و توزیع جمعیت باید توسعه شهرهای بندری را مدنظر قرار دهیم.» او با اشاره به برخی طرح‌ها برای انتقال آب دریاها به مناطق مرکزی کشور تسریع کرد: «این طرح‌ها و بحث‌های عجیب و غریب انتقال گران‌قیمت، سهمگین و در تناقض با حفظ محیط زیست است.» او ادامه داد: «رشد شهرهای بندری برای امنیت ملی و توسعه ملی بسیار مقرون به صرفه‌تر و عملی‌تر است و باید یکبار برای همیشه در کشور، سیاست رشد افزایش جمعیت در سواحل به‌عنوان یک راهبرد مهم در نظر گرفته شود.» او با خطاب قرار دادن هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: «نقش این سازمان فراتر از بحث حمل و نقل دریایی است و باید با در نظر گرفتن مسئولیت اجتماعی خود در زمینه توسعه شهرهای بندری اقدام کند.»



امنیت منطقه را تامین می‌کنیم

سردار فدوی فرمانده نیروی دریایی سپاه ضمن تبریک این روز به دریانوردان اظهار داشت: «به برکت انقلاب و فداکاری شهدا در ۳۹ سال اخیر صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی و مسیرهای آبی و دریایی کشور در وضعیتی است که هیچ کس در دنیا جرات این که به کشتی‌های ایرانی نگاه دشمنانه کند ندارد و کوچکترین تعرضی در اقصی نقاط جهان به شناورهای ایرانی برای متعرض خطر بزرگی خواهد بود.» او ضمن اشاره به افتخار آمیز بودن این اقتدار تاکید کرد: «سازمان بنادر نیز می‌تواند با این اقتدار حاکمیت ملی را بر آب‌های کشور اعمال کند.»

فرمانده نیروی دریایی سپاه، صیانت نیروهای نظامی در حوزه دریایی را ۲۴ ساعته اعلام کرد و گفت: «نیروی دریایی سپاه با استفاده از ۹۷ فروند شناور در خلیج فارس و تنگه هرمز در حال تامین امنیت این مناطق است.»

ابلاغ شده توسط وزارت راه در این حوزه پرداخت. او با تبریک روز جهانی دریانورد و هیدروگرافی بیان داشت: «۹۰ نقشه دریایی توسط واحد هیدروگرافی در اختیار قرار خواهد گرفت که در ادامه ۳۰ نقشه سال گذشته محسوب می شود و خوشبختانه هم اکنون این نقشه ها در اختیار ناوگان دریایی بین المللی قرار دارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که ۱۲ هزار نفر از دریانوردان ایرانی مجوزهای لازم برای حضور در آب های بین المللی را اخذ کرده اند، افزود: «در کشور حدود ۱۳۰ هزار دریانورد داریم که با توجه به موقعیت ویژه ای که در دریا موجود است همه آن ها شاغل هستند.»

سعید نژاد با بیان این که با توجه به رویکرد اقتصاد کشور و خط ساحل قابل توجه در ایران باید به سمت توسعه دریا محور حرکت کنیم، اضافه کرد: «توسعه دریا محور مورد غفلت واقع شده است. از مهم ترین بخش های اقتصاد در دریا نیروی انسانی است و ما به علت گسترده بودن ایجاد اشتغال در این بخش، باید حوزه فعالیت دریایی را توسعه دهیم.» سعید نژاد همچنین افزود: «برای نیل به توانمندی هر چه بیشتر در نیروی انسانی باید حوزه آموزش در این بخش را گسترده تر کرد و برای رسیدن به این هدف باید از ظرفیت مراکز آموزشی بهره مند شویم.»

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: «دو محور از سوی وزارت راه به عنوان سیاست کلی به ما ابلاغ شده است. یکی توسعه بنادر اصلی برای رقابت با بنادر خارجی به ویژه بنادر منطقه ای است و دیگری ایجاد ارتباط و حمل و نقل بین بنادر کوچک و بزرگ کشور است.» او ادامه داد: «همسایگان شمال کشور به علت دسترسی نداشتن به دریای آزاد فرصت و ظرفیت مناسبی برای استفاده و ایجاد ارزش افزوده مهیا کرده است و ما می توانیم از این فرصت ترانزیتی به صورت بهینه استفاده کنیم.»

سعید نژاد در پایان با بیان این مطلب که در حال مذاکره با سازمان نظام وظیفه برای جذب نیروهای مشمول هستیم، گفت: «در گذشته فعالیت بر روی کشتی به موجب ماده ۹ نظام وظیفه به عنوان خدمت سربازی پذیرفته می شد که حال این قانون ملغی شده است و در حال رایزنی برای احیای آن هستیم.»

دریانوردان مهم هستند

محمد راستاد معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز طی سخنانی گفت: «شعار روز دریانورد در سال ۲۰۱۷ یعنی (دریانوردان مهم اند) تأکیدی بر اهمیت و نقش و جایگاه این دریانوردان است.» او با اشاره به آمار آنکتاب، میزان حمل و نقل کالا از طریق دریانوردان را ۱۰ میلیارد تن اعلام کرد و اظهار داشت: «هم اکنون ارزش اقتصادی این حجم از بار



دریانوردان موتور محرک اقتصاد دریایی هستند

رضایی رییس کمیسیون عمران مجلس طی سخنانی با بیان این که باید به نیازها و معیشت دریانوردان توجه کرد، گفت: دریانوردان موتور محرک اقتصاد دریایی هستند. نماینده مردم چهارم در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «باید از مقام شامخ دریانوردان تقدیر کرده و به بررسی مسایل و مشکلات آن ها بپردازیم.»

پیش به سوی توسعه دریامحور

محمد سعید نژاد مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن خوش آمد گویی به مهمانان این گردهمایی به مناسبت روز دریانورد و هیدروگرافی به تشریح سیاست های کلی

همچنین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز تأمین امنیت دریای عمان را انجام می دهد تا دریانوردان ما در بخش نفتکش، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و حوزه صیادی با اطمینان به فعالیت خود ادامه دهند.»

سردار فدوی ضمن تأکید بر اهمیت استفاده از پرچم جمهوری اسلامی ایران در تمامی شناورهای ایرانی خاطر نشان کرد: «هر شناوری که مزین به پرچم ایران باشد امنیت خود را تضمین کرده است.» او همچنین با اشاره به وضعیت شهرهای ساحلی کشور اظهار داشت: «توسعه نیافتگی سواحل و جمعیت کم ساکن در آن جا در زمانی که بخش مهمی از صادرات انرژی و تجارت دریایی از این مناطق صورت می گیرد، در شان انقلاب و کشور نیست و باید نسبت به تغییر این وضعیت اقدام کرد.»

شجاعانه ویژه در سال ۲۰۱۷ به سازمان بین المللی دریانوردی معرفی شد.
در مراسم یاد شده به جعی از دریانوردان نمونه از ارگانهای مختلف دریایی جوایزی اهدا شد. همچنین کاپیتان توفیق صدر موسوی به عنوان دریانورد پیشکسوت نمونه به شرح زیر معرفی شدند:

سواحل آمریکای جنوبی توسط کشتی (گل افروز) تا پای جان تلاش کرد و پس از انجام آن عملیات نجات افتخار آفرین در حال انجام وظایف فرماندهی کشتی در آب های اقیانوس اطلس بر اثر سکت قلبی جان خود را از دست داد با اهدای لوح تقدیر شد. همچنین کاپیتان فقید برای دریافت جایزه عملیات

(چهار تریلیون) تخمین زده می شود که به معنای اهمیت این صنعت در اقتصاد جهانی است. «
معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تعداد شاغلان در حوزه دریایی جهانی را یک و نیم میلیون نفر اعلام کرد و گفت: «از این تعداد ۱۰ هزار نفر دریانوردان ایرانی هستند که در بخش تجاری فعال هستند که با توجه به ظرفیت روبه رشد ناوگان جهانی تا سال ۲۰۲۵ باید ۱۵۰ هزار نفر به این تعداد اضافه شود.»

او در سخنانش حاوی خبری خوش برای دریانوردان بود. به گفته راستاد، سند هویت دریانوردان (SIB) بر اساس کنوانسیون (ILO 185) هوشمند خواهد شد که در آن تمام سوابق دریانوردان ذخیره شده است. همچنین آیین نامه بازگشت دریانوردان به میهن در هیات وزیران به تصویب رسیده است که انتظار داریم با این اقدام مهم، ساز و کار بازگشت دریانوردان به میهن ساده شده و مشکلات در این زمینه رفع شود. او به گشایش های اخیر در صنعت کشتیرانی اشاره کرد و گفت: «در سایه تدبیر دولت یازدهم هم اکنون ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین المللی حضور پررنگ و قابل توجهی پیدا کرده است که با حضور مقتدرانه قدرت مانور کشور افزایش یافته است. نشانه بارز آن این که ایران هم اکنون جزو ۳۰ عضو اصلی انجمن هیدروگرافی جهان است که دارای پنج رای است در حالی که کشورهای پیشرفته دارای دورای هستند. جایگاه ایران در سازمان بین المللی دریانوردی نیز ارتقا یافته که سند امنیت سایبری پیشنهاد شده از سوی ایران در کمیته بین المللی این سازمان به تصویب رسیده است.»

تجلیل از دریانوردان نمونه:

در این مراسم از دریانوردان نمونه سال ۹۶ با حضور آخوندی وزیر راه و شهرسازی تجلیل به عمل آمد. همچنین از خانواده کاپیتان فقید امیر جنید از دریانوردان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که در خصوص نجات سرنشینان قایق تفریحی در آب های

پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی

۱- عبدالحکیم بارانی

اتحادیه مالکان کشتی ایران

۱- میلاد شریف

۲- مرتضی خالقی شارمی

شرکت ملی نفتکش ایران

۱- امیر حسین رستمی

۲- داوود سپری محتشم

۳- عبدالامیر طالقانی

۴- مجتبی پور ابراهیم عمران

سازمان حفاظت محیط زیست

۱- ایرج سلمانی

سازمان شیلات ایران

۱- شهید دیری پور

۲- مرتضی خالقی پور

۳- عبدالله روشنایی

شرکت پایانه های نفتی ایران

۱- ناخدا عباس چوغونی

اتحادیه صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران

۱- پژمان رفیعی سیاه خال سر

۲- حمید نیک بین

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

۱- خالد عاشوری منفرد

۲- رضا محمد زاده

شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس

۱- شاهین ترکپور

سازمان بنادر و دریانوردی

۱- عادل میهن دوست (بندرعباس)

۲- ناصر کیانی هرمیانی (امید آباد)

۳- مسعود بنیاد (بوشهر)

۴- سعید آزاد (گیلان)

۵- محمد حسین حسینی (بندر امام خمینی)

۶- درویش پیش سربان (مازندران) نوشهر

۷- حامد مردی (سیستان و بلوچستان) چاه بهار

۸- محمد خسروی (خرمشهر)

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۱- گودرز قلعه آب

۲- سعید اسدالله زاده

۳- مجید تمدن

۴- بهنام سمندری خطبه سرا

۵- مسعود احمدی

۶- عبدالمجید محمد زاده

شرکت کشتیرانی والفجر

۱- علی محمد قریح

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

۱- ناخدا سوم عرشه محمد رضا ابراهیمی

۲- ناخدا سوم عرشه فرهاد فتاحی

۳- ناخدا سوم تکاور سید جابر عنایتی

۴- ناو سروان عرشه جهانگیر رفیعی

نیروی دریایی سپاه انقلاب اسلامی ایران

۱- محمد میر جونی

۲- یعقوب صادقی بهمنی

۳- محمد باقر روانشاد





بندر امیرآباد، مروارید خزر

بندر امیرآباد، سرآمد ایجاد بندر نسل سوم

مجتبی بحیرایی

اسکله‌ها و ظرفیت پذیرش انواع کالا، وجود اراضی پشتیبانی (هزار و ۶۰ هکتاری) تنها بندر دارای اسکله روزوریلی در کشور و متصل به شبکه ریلی در شمال کشور و وجود انواع تجهیزات پیشرفته بندری، به عنوان حلقه طلایی در این کریدور امکان انتقال انواع کالا را از بنادر جنوب کشور به سایر بنادر کشورهای CIS و بالعکس ایجاد کرده و می‌تواند نقش مهمی را در این حوزه ایفا کند.

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد همچون مرواریدی گران بها در دل صدف اقتصاد منطقه و کشور جای گرفته که برای دست یافتن به این مروارید و رسیدن به توسعه اقتصادی، نیاز به نگاه ویژه و تسهیل در امر سرمایه‌گذاری است.

با گذر از دشت‌های وسیع شمال جایی که مردمانش رنج می‌کارند و به رنج درو می‌کنند در جوار مردمانی پرتلاش، سختکوش و قانع با چهره‌هایی پر از امید در پهنه آبی دریای خزر، نگرینی با ارزش و قیمتی، عظیم و پر جاذبه خودنمایی می‌کند؛ که هر ایرانی با دیدن این شکوه به وجد آمده و در پوست خود نمی‌گنجد!

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، ظرفیت بزرگی است که در کرانه جنوبی دریای مازندران و در شعاع حدود ۶۰ کیلومتری شمال شرقی شهرستان ساری مرکز استان مازندران واقع شده است.

در شرایط اقتصاد کنونی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تجارت بین‌المللی، مسئله اقتصاد ترانزیت و درآمدهای حاصله از آن است. پیدایش اقتصادهای نوظهور از جمله

چین و هند و به وجود آمدن کشورهای جدید بعد از فروپاشی شوروی سابق و به دنبال آن ایجاد بازارهای مصرف جدید، ضرورت ایجاد کریدور جدیدی به نام کریدور شمال جنوب، احساس شد. کریدور شمال-جنوب، اقیانوس هند و جنوب شرق آسیا را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای CIS شامل: روسیه، تاجیکستان، ترکمنستان و پس از آن به شمال اروپا متصل می‌کند. مدت عبور کالا از این کریدور در مقایسه با مسیر قبلی ۴۰ درصد و هزینه حمل ۳۰ درصد کاهش به همراه دارد. موقعیت استراتژیک ایران در سواحل جنوبی دریای خزر و سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان و مرزهای شرقی و غربی آن به گونه‌ای است که آن را باید دروازه‌های ارتباط با اقتصاد کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی، قفقاز و دروازه ورود به اروپا دانست.

در این میان موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی بندر امیرآباد جایگاه خاص و استثنایی را به این بندر داده است. این بندر به عنوان بزرگترین بندر شمالی کشور تنها بندر نسل سوم حاشیه خزر با وجود زیرساخت‌های مناسب از جمله:



بندر امیرآباد به عنوان بندر نسل سوم دارای شاخص‌های منحصر به فردی از قبیل ارزش افزوده و کارخانه‌های تولیدی، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است.

مقطع، بندر به راه‌آهن سراسری متصل شد و ۱۶ کیلومتر خط ریلی داخل بندر کشیده شده است. همچنین منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر شمال کشور با بیش از هزار و ۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی است و هیچ بندری چنین پشتیبانی‌ای ندارد.

● بندر امیرآباد دارای چه مزایای است که باعث می‌شود این بندر را از بنادر دیگر ایران متمایز کند؟

بندر امیرآباد با توجه به موقعیتی که دارد به‌عنوان مرکز غلات شمال کشور معرفی شده است و با دارا بودن ارزش افزوده و وجود کارخانه‌های تولیدی در بین هفت بندر اصلی کشور، جزء بنادر نسل سوم به‌شمار می‌آید.

تاقیل از دولت تدبیر و امید، میزان جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر امیرآباد هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال بود که مبلغ این سرمایه‌گذاری در دولت یازدهم تا پایان سال ۹۵ در حدود ۱۱ هزار و ۵۰ میلیارد ریال رسیده است که عمده سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در امیرآباد در کارخانه‌های کاغذ، مفتول کلاف، میل، نئوپان و مخازن روغن خوراکی و سیلوی ذخیره‌گندم است.

یکی دیگر از مزایای بندر امیرآباد بهره‌بردن از اسکله رو-روی ریلی است که از سال ۱۳۸۵ تا یکسال پیش بلا تکلیف بود که با تزریق ۵۰ میلیارد تومان اعتبار از منابع داخلی سازمان تا پایان شهریورماه سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید، ضمن این‌که در این اسکله، ۳۵۰ تن کالا را از کشتی‌های حامل واگن، به مدت سه ساعت تخلیه و به همین میزان بارگیری می‌کند.

● فعالیت‌های بندر امیرآباد را در بخش دریایی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

فعالیت‌های بندر در بخش دریایی به دو بخش حاکمیتی و غیر حاکمیتی تقسیم شده که همه فعالیت‌های غیر حاکمیتی را به بخش خصوصی واگذار کردیم مانند: چراغ‌های دریایی، یدک‌کش‌ها، لایروب‌ها، راهنماها و راهنماها و... بخش حاکمیتی که شامل آموزش و استراتژیک

بندر امیرآباد به‌عنوان بندر نسل سوم دارای شاخص‌های منحصر به فردی از قبیل ارزش افزوده و کارخانه‌های تولیدی، قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال-جنوب است. بندر امیرآباد نماد توجه جمهوری اسلامی ایران به مقوله کالا و ترانزیت آن است، ضمن این‌که نقش این بندر در بخش‌هایی نظیر اشتغال‌زایی، درآمد ارزی، جذب سرمایه خارجی و داخلی و توسعه توریسم دریایی و... بی‌بدیل است.

حضور خبرنگاران از رسانه‌های استان و کشور در قالب یک تور رسانه‌ای فرصتی دست داد تا جامعه خبری ضمن آشنایی با ظرفیت‌ها، فعالیت‌ها، امکانات و مشکلات، مجالی پیدا کنند تا فرصت‌ها و تهدیدهای بندر را جهت توسعه و رونق روز افزون این ظرفیت بی‌بدیل مورد واکاوی قرار دهند.

از آن جایی که توسعه پایدار هر کشوری در گرو سرمایه‌گذاری‌هایی است که در این کشورها انجام می‌گیرد، می‌طلبید برای توسعه اقتصادی و پایدار بنادر با بهره‌گیری از نقش اثرگذار دوربین خبر و نگاه تیز قلم، جاذبه‌ها، پتانسیل‌ها و مزیت‌های آن معرفی تازمینه ورود سرمایه‌گذار به بنادر تسهیل و تسریع شود.

از این روی خبرنگاران در یک صبح دلپذیر تابستانی و نسبتاً گرم (۲۰ تیر) با علی خدمتگزار مدیر بنادر و دریانوردی امیرآباد در محل دفتر او به گفت و گو نشستند و پرسش‌های خود را در بخش‌های مختلف سرمایه‌گذاری، فعالیت‌ها، برنامه‌های در دست اقدام بندر، توجه به موضوع گردشگری دریایی و... مطرح کردند که در ادامه می‌خوانید:

● بندر امیرآباد از چه سالی شروع به فعالیت کرد؟

بندر امیرآباد فعالیت تجاری خود را همزمان با عملیات احداث این مجتمع بزرگ و مدرن بندری از سال ۱۳۷۵ آغاز کرد و به دلیل استعدادهای بالقوه و امکانات متعدد، در سال ۱۳۷۶ به‌عنوان بندر ویژه اقتصادی-تجاری توسط شورای عالی مناطق آزاد و ویژه به تصویب رسیده است. در آن سال یک پست اسکله به طول ۱۵۰ متر پیش‌بینی و در سال ۱۳۸۱ افتتاح شد که اکنون فاز اول این بندر هزار و ۵۱۸ متر طول، با ظرفیت اسمی ۴/۵ میلیون تن در سال است. در همان



سالم اولیه نظارت جدی دارد.

● برنامه‌های بندر امیرآباد برای جلوگیری از آلودگی دریا چیست؟

ما الان بیش از یک میلیارد تومان تجهیزات مقابله با آلودگی داریم. در طول سال دو مرحله مانورهایی برای آمادگی لازم برگزار می‌کنیم. در همسایگی بندر ارگان‌های خوبی مثل شرکت نفت، حفاری شمال، نیروگاه برق نکا داریم که توانمندی‌های بالایی دارند که برای آمادگی هر چه بیشتر هر شش ماه، مانورهایی برای مقابله با آلودگی دریا و تجسس و نجات برگزار می‌کنیم که هم تجهیزاتمان به روز باشند و هم پرسنل به روز باشند و هم آمادگی لازم را برای مقابله با حوادث را داشته باشیم.

ما هیچ‌گونه هزینه‌ایی نمی‌گیریم. در بخش ایمنی میلیاردها تومان هزینه می‌کنیم ولی هیچ درآمدی در این بخش نداریم و اعتقاد داریم که ایمنی هزینه نیست بلکه درآمد است چرا که اگر در طول سال حادثه‌ای چه در بخش دریایی چه در بخش بندری نداشته باشیم صاحبان کالا و کشتی و تجار تمایل بیشتری پیدا می‌کنند که وارد بندر شوند. هیچ کس وارد بندری که حادثه خیز است، نمی‌شود. در این راستا به خاطر عضویت در سازمان جهانی دریانوردی هزینه‌ایی را متقبل شدیم که برای سازمان بنادر در سطح ملی درآمد دارد که این جزء وظایف ذاتی سازمان بنادر است.

● بندر امیرآباد به چه شناورهای اجازه تردد می‌دهد؟

هرگونه شناور اعم از قایق موتوری یا کشتی سوپر تانکر غول‌پیکر در هر کشوری که کنوانسیون هست باید از بندر مربوطه مجوز بگیرد شناوری که وارد دریا می‌شود باید قابلیت دریانوردی داشته باشد. باید گواهینامه‌های لازم از سازمان بنادر اخذ نماید و این در شرایطی است که آن شناور دارای تجهیزات و امکانات و پرسنل با قابلیت دریانوردی را داشته باشد.

● در خصوص ایمنی و اطفاء حریق در بندر چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

در بخش ایمنی و آتش‌نشانی کارهای خوبی انجام داده‌ایم فاصله ما با شهرستان‌ها و ارگان‌های همجوار زیاد است ولی خوشبختانه با ارگان‌های همجوار نظیر شرکت نفت، حفاری شمال نیروگاه برق نکا تفاهم‌نامه‌ای را در بحث ایمنی منعقد کردیم که در این راستا هر سه ماه یک مانور برگزار شود که اگر با حادثه‌ای چه در داخل بندر و چه در خارج بندر مواجه شویم آمادگی آن را داشته باشیم. به طور مثال اخیرا در میانکاله و باغ‌های خصوصی مردم حادثه‌ای اتفاق افتاد که به آن‌ها کمک کردیم. سازمان بنادر نیز تعدادی ماشین آتش‌نشانی و آمبولانس در اختیار بندر قرار داد و به دنبال آن هستیم که بحث اطفای حریق را در بندر ارتقاء دهیم.

● در بخش بندری چه فعالیت‌های انجام داده‌اید؟

در بخش بندری کلیه فعالیت‌ها را به بخش خصوصی واگذار کرده‌ایم. این فعالیت‌ها اعم از خن‌کاری، باربری، انبارداری، صفافی و غیره است. ما کلیه دستورات العمل‌ها و موضوعاتی که از سازمان بنادر ابلاغ می‌شود یا در بندر تدوین می‌شود را اجرا می‌کنیم. در طول سه سال مدیریت این جانب، بیش از ۹۰ میلیارد تومان از طریق بخش خصوصی تجهیزات تخلیه و بارگیری وارد بندر کردیم سازمان بنادر دو دستگاه جرثقیل ۶۰ تنی را در اختیار بندر قرار داد که در حال مونتاژ در محوطه بندر می‌باشد همچنین ۱۷ دستگاه جرثقیل استراتژیک در



است به عهده بندر است. در بخش حاکمیتی ایران به عنوان یکی از اعضای فعال در سازمان جهانی حضور دارد و یک نماینده به نمایندگی از دولت ایران در آن جا مستقر است، در اجرای کنوانسیون‌ها در بخش حاکمیتی دو بخش مهم داریم: ۱- تردد ایمن کشتی‌ها ۲- جلوگیری از آلودگی دریا حاصل از شناورهاست، که این‌ها جزء وظایف حاکمیتی سازمان بنادر و دریانوردی نیز می‌باشد.

ما به عنوان عضو فعال در سازمان جهانی دریانوردی و اجرای کنوانسیون‌ها برای این که این اتفاقات نیفتد قبل از این که کشتی برای حمل و نقل و دریانوردی به دریا برود توسط بازرسان کنترل کشتی مورد بازرسی فنی قرار می‌گیرند. در این راستا برای کمک به کشتی‌هایی که نواقص دارند، مرکز تعمیر و نگهداری تجهیزات ایمنی در بندر امیرآباد را ایجاد کردیم که اگر کشتی دارای نقصی است به آن‌جا مراجعه و با حداقل هزینه تعمیر شود. بندر امیرآباد به عنوان بزرگ‌ترین مرکز امداد و نجات دریایی که به آن MRCC می‌گویند به صورت تمام‌وقت با شماره تماس ۱۵۵۳۲۳ آماده ارائه خدمات می‌باشد.

● آیا بندر امیرآباد فعالیت گردشگری دارد؟

سازمان بنادر از محل وجوه اداره شده به عنوان اولویت اول برای خرید کشتی‌های مسافربری برنامه‌ریزی کرده است. دلیل استقبال اندک این است که کشتی‌های مسافری باید سر وقت حرکت کنند. از آن جایی که حدود هشت ماه از سال دریای خزر موج است خریداری شناور مسافری مقرون به صرفه نیست. خطوط مسافربری ابتدا در بندر انزلی راه‌اندازی و به صورت تور داخلی در سایر بنادر حاشیه خزر انجام می‌شود. شناور مورد نیاز برای حمل مسافر از سوی آذربایجان خریداری شد و جابه‌جایی مسافر در دریای خزر از سوی این کشور انجام می‌شود. با اجرای این خطوط باید ایستگاه مجهز و گمرک برای پذیرش مسافر نیز اجرایی شود و بندر امیرآباد آمادگی لازم برای پذیرش مسافر را دارا بوده و امکاناتش را نیز فراهم خواهد کرد.

● بندر امیرآباد چه نظارتی بر بخش غیر حاکمیتی دارد؟

یک قراردادی در بخش غیر حاکمیتی بین بندر و بخش خصوصی وجود دارد. اداره بندر بر شناوری که به بخش خصوصی واگذار شد از آغاز واگذاری تا تحویل آن به صورت



در بخش ایمنی
میلیاردها تومان
هزینه می‌کنیم ولی
هیچ درآمدی در
این بخش نداریم
و اعتقاد داریم
که ایمنی هزینه
نیست بلکه درآمد
است.

سازمان بنادر و بنادر تابعه، یک بنگاه اقتصادی هستند. خدمات می‌دهیم، درآمد کسب می‌کنیم و برای زیرساخت‌ها، روساخت‌ها و حقوق هزینه می‌کنیم که این از محل درآمد است و دولت چیزی به ما نمی‌دهد. در بخش خصوصی وقتی کار را واگذار می‌کنیم تمام موضوعات درآمد هزینه را مورد بررسی قرار می‌دهیم. اولین چیزی که در بخش خصوصی مهم است بقای آن بخش خصوصی است چون اگر بخش خصوصی موفق نشود ما نیز موفق نخواهیم شد.

● چند کیلومتر خط راه آهن وارد بندر امیرآباد شده است؟

۱۶ کیلومتر خط راه آهن به تمام محوطه بندر چه در بخش شرقی و غربی، اسکله‌ها وصل شده است مجموعه بندر امیرآباد از طریق خط راه آهن به بندر امام خمینی (ره)، تهران، بندرعباس وصل شده است. اسکله رو-روریلی نیز با ریل گذاری به طول هزار و ۸۵۰ متر تقریباً آماده اتصال به شبکه ریلی است. در بخش راه آهن رشد سه درصدی داشته ایم.

● بندر امیرآباد را در بخش فنی و مهندسی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

بندر امیرآباد روبه رشد است فاز ۲ بندر امیرآباد که قرار بود ظرف سه سال به اتمام برسد در مدت دو سال احداث شد. شش نوع اسکله به متر ۱۱۵۰ متر ظرف دو سال احداث کردیم. ظرفیت بندر امیرآباد از ۴/۵ به ۷/۵ میلیون تن افزایش دادیم. که تا سال ۱۴۰۷ ظرفیت بندر به همین شکل خواهد بود و دیگر توسعه‌ای نخواهیم داشت. همچنین ظرف شش ماه، ۱۵۰۰ مترمربع لایروبی از حوضچه صورت گرفته است.

عمق کانال‌ها و حوضچه‌ها بین هفت تا هشت متر است که هیچ کدام از بنادر ایران این ویژگی‌ها را ندارند.

در بخش فنی اکنون از نظر آب، برق، گاز برای سرمایه‌گذاران هیچ مشکلی وجود ندارد، در سال ۹۵ بیش از هشت میلیارد تومان هزینه برای زیرساخت‌ها انجام شد از جمله دیوار

سال ۹۵ از طریق بخش خصوصی وارد بندر شد ظرفیت‌های بارانداز بندر امیرآباد هزار و ۲۳۵ هزار تن است که شامل سیلوها، انبارها و محوطه روباز می‌شود، ما تمام انبارها و سیلوها را مکانیزه کردیم و ظرفیت‌های خالی بندر را به صورت آنلاین از طریق نرم‌افزار مشاهده می‌کنیم.

● صاحبان کالا چگونه هزینه‌ها را به اداره بندر پرداخت می‌کنند؟

قبلاً در این زمینه مشکلاتی زیادی وجود داشت. الان یک برنامه نرم‌افزاری به صورت پرداخت آنلاین تهیه کرده ایم که اگر صاحب کالا هر کجای کشور یا دنیا باشد می‌تواند قبض انبار را صادر و پول بندر را واریز کند و نماینده اش بار را ترخیص کند و به عنوان بندر پایلوت در حال اجرای این عملیات هستیم و این شیوه تبادل مالی را به بندرعباس، بندر امام خمینی (ره) و بنادر شمالی تعمیم داده ایم.

● آیا بندر امیرآباد می‌تواند به منطقه آزاد تجاری تبدیل شود؟

مناطق عادی ویژه و آزاد هر کدام برای خود تعریفی دارد. وقتی وارد منطقه آزاد می‌شوید مالیات به عنوان صاحب کالا پرداخت نمی‌کنید و ۱۵ سال هم معاف از مالیات هستید ولی بندری که بخواهد منطقه آزاد شود باید شرایطی داشته باشد. سازمان بنادر به عنوان سازمان درآمد هزینه است به این منظور که هزینه‌های انجام شده باید از طریق درآمد حاصل شده از کار صورت گرفته انجام گیرد.

بندر امیرآباد در بین بنادر ایران شاخص است، کارخانه کاغذ امیرآباد در ایران تک است، بنابراین تمام زمینه‌ها و توانمندی‌ها بررسی شده است ولی باید آن سیکل قانونی طی شود.

● با توجه به این که بعضی از کارهای بندر را به بخش خصوصی واگذار کردید آیا این کار اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی به همراه داشته است؟

”

بندر امیرآباد رو به

رشد است فاز

۲ بندر امیرآباد

که قرار بود ظرف

سه سال به اتمام

برسد در مدت دو

سال احداث شد.





پسا برجام این موضوع حل شده است. اسکله روروریلی که داریم نیز از کشور روسیه است.

● در بخش سرمایه گذاری اداره بندر چه سهمی داشته و چقدر توانستید جذب سرمایه گذار کنید؟

قبلاً ۱۵۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری داشتیم در حال حاضر ۱۱۰۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری در بندر امیرآباد انجام شده است در طول این سه سال حدود ۱۰۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذار بخش خصوصی وارد بندر شد. ۳۱ فقره قرارداد از قبیل کارخانه کاغذ، کارخانه تولید مکتول کلاف، سیلوها، کارخانه تولید ام دی اف، کارخانه تولید نئوپان، مبل، کارخانه چسب چوب منعقد شده است.

در دریای خزر ۵ نوع کالا داریم آهن، چوب، غلات، نفت، روغن خوراکی. سرمایه گذار طی قرارداد ۱۵ ساله مخازن روغن ۱۰ هزار تنی احداث کرد. ضمناً هزار و ۳۳ میلیارد تومان تا فروردین ۹۶ پروژه افتتاح کردیم. در حال حاضر حدود سه هزار نفر به طور مستقیم مشغول کار هستند و با افتتاح این پروژه ها نزدیک به هزار نفر دیگر مشغول به کار می شوند.

● نقش پروژه های افتتاح شده در سفر ریاست محترم جمهوری در اقتصاد ملی و منطقه ای چیست؟

پروژه هایی که در سفر ریاست جمهوری در فروردین ماه سال جاری مورد بهره برداری قرار گرفته است، شامل پنج طرح سرمایه گذاری به مبلغ دو هزار و ۵۸۹ میلیارد ریال و اشتغال زایی حدود ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم بوده است. علاوه بر آن پروژه های تولیدی و خدماتی دیگری نیز کلنگ زنی شده است که در آینده نزدیک به بهره برداری خواهد رسید.

این اقدامات با اشتغال زایی مستقیم و غیرمستقیم و بهره مندی از توانمندی بالفعل و بالقوه و پتانسیل های موجود در منطقه و ترانزیت مواد نفتی که از بندر امیرآباد صورت می پذیرد نقش مهمی در اقتصاد منطقه ایجاد خواهد کرد و طی مبادلات کالایی که در بین تجار کشور از این بندر انجام می گیرد مسلمان در اقتصاد کشور نیز مؤثر خواهد بود.

● در بخش عملیات، تخلیه و بارگیری امیرآباد را چگونه ارزیابی می کنید؟

پیرامونی به طول یازده و شش دهم کیلومتر که به زودی اجرا می شود. در بخش تاسیسات بندری تمام تجهیزات و قطعات را از خارج تهیه می کنیم که گشایش های پسا برجام برای ما کاملاً اثرگذار بوده است.

● آیا هزینه های که در این ارتباط انجام می شود توسط سازمان بندر پرداخت می شود یا بخش خصوصی؟

ما اگر چیزی را می خریم و به بخش خصوصی واگذار می کنیم سهم بیشتری از درآمد را کسب می کنیم ولی اگر بخش خصوصی خود این خرید را انجام دهد سهم کمتری از درآمد نصیب ما خواهد شد.

● افق سرمایه گذاری در بندر امیرآباد در سال های پسا برجام را بیان کنید؟

پس از انعقاد برجام سرمایه گذاری های زیادی در بندر انجام شد و با حمایت های بی دریغ مسئولان سازمانی و استانی و به لطف خدا توانستیم بین بندر کشور مقام نخست را از نظر میزان سرمایه گذاری کسب کنیم. در این راستا در سال ۱۳۹۵ سرمایه گذاری های زیادی در زمینه تولید ام دی اف، درب های سبک و سنگین، کارخانه آرد و در سال جاری نیز علاوه بر آماده سازی ۹ شناسنامه سرمایه گذاری در طرح های همسان یک شرکت خارجی از کشور قزاقستان درخواست سرمایه گذاری و بهره برداری از اسکله روروریلی به مبلغ ۱۵ میلیون دلار را داشته ایم که اقدامات اولیه در این خصوص انجام و به زودی قرارداد مذکور منعقد خواهد شد.

از دیگر اقداماتی که پس از برجام در بزرگترین بندر حاشیه خزر انجام شده است ایجاد تسهیلات لازم در خصوص جذب انواع کالا و مبادلات تجاری و بین المللی بوده که دستاورد آن ورود تعداد کشتی های بیشتر و رشد عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر است.

● فعالیت های بندر را در پسا برجام چگونه ارزیابی می کنید؟

در سال ۹۳ در اوایی که بنده وارد بندر شدم تجهیزات بندری کم بود بعضی از تجهیزات از کشور آلمان خریداری شد و نمی توانستند آن ها را وارد کنند ما هماهنگ کردیم و قرارداد بستیم و تمام این تجهیزات وارد بندر شد. کالاهایی که وارد بندر می شد با عدم گشایش ال سی مواجهه بوده ولی در



پروژه هایی که در سفر ریاست جمهوری در فروردین ماه سال جاری مورد بهره برداری قرار گرفته است، شامل پنج طرح سرمایه گذاری به مبلغ دو هزار و ۵۸۹ میلیارد ریال و اشتغال زایی حدود ۲۵۰ نفر به صورت مستقیم بوده است.

سرمایه‌گذار با مراجعه به بانک و انجام یک روال اداری از این پشتوانه قوی برخوردار می‌شود. البته هنوز این سقف ضمانت مشخص نشده است.

● آیا هر سرمایه‌گذاری می‌تواند در بندر سرمایه‌گذاری کند؟

خیر، ما از حساب مالی سرمایه‌گذار در بانک، اطلاعات گردش مالی را می‌گیریم و بعد با آن‌ها قرارداد می‌بندیم.

پس از نشست با مدیر بندر، خبرنگاران توسط شناور یدک‌کش در یکی از حوضچه‌ها به گشت دریایی رفتند تا ضمن آشنایی روند قرار گرفتن کشتی‌ها در محل اسکله با زحمتکشان این بخش هم بیشتر آشنا شوند.

کاپیتان، ملوان و دیگر همکاران آن‌ها در درون حوضچه بنادر که مکانی ایمن در برابر برخورد امواج و توفان است شنواری پر قدرت را برای کشیدن یا یدک کردن کشتی‌ها یا کمک به حرکت و جابه‌جایی آن‌ها در محدوده بندر هدایت و مدیریت می‌کنند.

به گفته ملوان شناور یدک‌کش، آن‌ها یک هفته را در شناور به دور از خانه و خانواده در شناور مستقر هستند. علیزاده جوان اهل شهرستان گلوگاه ضمن ابراز رضایت مندی از کار خود، می‌گوید: «در یکی از شرکت‌های همجوار بندر چندین سال کار کردم که متأسفانه این شرکت تعطیل شد و امروز که در بندر امیرآباد مشغول به کار هستیم و بیکار نمانده‌ام و شرمند همسرم نشدم. خوشحالم و سختی کارم را احساس نمی‌کنم و این کار را دوست دارم.

یک روز خوش در کنار عظیم‌ترین مجتمع اقتصادی مازندران-شهرستان بهشهر امید و نویدی از آینده درخشان اقتصاد کشور و استان را می‌دهد تا در سایه تعاملات سازنده، حمایت از سرمایه‌گذاران و اعتماد به بخش خصوصی، شاهد اقتصادی پایدار در منطقه و کشور باشیم.

تا به امروز نزدیک به ۶۵۰ هزار تن عملیات تخلیه و بارگیری داشته‌ایم که رشد بیش از سه درصدی را نشان می‌دهد. همچنین در چهارماه نخست سال واردات کالا از رشد شش درصدی برخوردار بوده است. عمده صادرات ما عبارتند از: مواد اولیه سیمان، گچ، کلینکر، مواد اکسین آلومینیوم و عمده ترانزیت‌های ما فرآورده‌های نفتی است که از کشور ترکمنستان وارد بندر شده و از طریق خط راه‌آهن از کشور خارج می‌شوند که تا الان رشد ۱۸۹ درصدی داشته است.

● برای جذب کالا چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

وقتی سرمایه‌گذار وارد بندر می‌شود به همراه خودش کالا می‌آورد مانند کارخانه تولید کاغذ که مواد اولیه‌اش را از روسیه می‌آورد.

یک کارگروه برای جذب کالا در بندر امیرآباد تشکیل داده‌ایم و در حال رایزنی با سرمایه‌گذاران و صاحبان کالا هستیم و اکنون سرمایه‌گذارانی که با آن‌ها قرارداد داریم تا پایان امسال پروژه‌هایشان را به بهره‌برداری خواهند رساند.

● از این مجموع هزار میلیارد سرمایه‌گذاری تا به حال چند درصد اجرایی شده است؟

کارخانه کاغذ، کارخانه فولاد امیرآباد، سیلوا، مخازن روغن خوراکی، دیوارحفاظت و حوضچه‌ها ۱۰۰ درصد-اسکله روزو ریلی ۸۰ درصد- کارخانه‌های اف ۵۰ درصد-میل ۵ درصد.

● با توجه به این که بندر امیرآباد تنها بندر ریلی در بین بنادر شمالی است، برای جذب سرمایه‌گذار و تشویق و ترغیب آن‌ها چه کرده‌اید؟

در ایران، بیمه هیچ‌گونه مسئولیتی در قبال سرمایه‌گذار ندارد. مجلس قانونی تصویب کرد به نام قانون تسریع کالا که ما به‌عنوان بندر سرمایه‌گذار رانند بانک تضمین می‌کنیم.



یک کارگروه

برای جذب کالا

در بندر امیرآباد

تشکیل داده‌ایم

و در حال رایزنی

با سرمایه‌گذاران

و صاحبان کالا

هستیم و اکنون

سرمایه‌گذارانی

که با آن‌ها قرارداد

داریم تا پایان

امسال پروژه

هایشان را به

بهره‌برداری

خواه‌اند رساند.



تصویر بنادر ایران در دولت دوازدهم

اطمینان از فضای کسب و کار و دریافت تصویری خوش‌بینانه از وضعیت فعالیت‌های بندری و دریایی حداقل در بازه زمانی سه ساله از جمله انتظارات اولیه یک سرمایه‌گذار، فعال اقتصادی یا اپراتور عملیات بندری و دریایی برای حضور در بازار کسب و کاری بندری و انتقال سرمایه به این بخش محسوب می‌شود. از این رو با در نظر گرفتن شرایط بنادر ایران در پسابرجام از مدیران بنادر خواسته شد تا تصویری اقتصادی و فنی از بندر تحت مدیریت خود را برای سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی متقاضی توسعه کسب و کار در سه ساله آتی ارائه دهند. پاسخ بنادر کشور به این موضوع کلیدی را در ادامه می‌خوانید. متأسفانه با وجود پیگیری‌های متعدد پاسخی از بندر شهید رجایی دریافت نشد.

از آن‌جا که تجار به‌منظور رقابت در بازار، صرفاً به فروش بیشتر کالا و سودآوری ناشی از آن می‌اندیشند بنادر، بهترین محل برای دستیابی سریع و ارزان به نهادهای تولید و دسترسی بهینه به بازارهای مصرف به‌شمار می‌آیند. در این بین منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با وسعتی به مساحت ۱۰۶۰ هکتار به‌عنوان بندر نسل سوم و تنها بندر متصل به شبکه ریلی کشور، بهره‌گیری از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری انواع کالا، استفاده از سیستم‌های نوین نرم‌افزاری و دارا بودن ۱۵ پست اسکله، به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر شمالی کشور به دلیل موقعیت ممتاز ژئوپولیتیک و ترانزیتی با هدف ترانزیت و صادرات کالا در شرق استان مازندران واقع شده است. در حال حاضر این بندر توانسته در سال‌های کوتاه فعالیت خود با سرمایه‌گذاری در زمینه ایجاد زیرساخت‌ها و تامین تجهیزات استراتژیک، نقش برجسته‌ای در شکوفایی اقتصاد منطقه، افزایش ظرفیت حمل و نقل دریایی کشور داشته و چشم‌انداز روشنی را در راستای توسعه تجارت و حمل و نقل دریایی در سطح ملی و منطقه‌ای رقم زده است.

استراتژی‌ها و تصمیمات اتخاذ شده در بندر امیرآباد در راستای جذب بازار و افزایش ترافیک کالا و مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، بر اساس پتانسیل‌های بازار منطقه و توانمندی‌های صادراتی کشورهای حوزه دریای خزر تدوین شده است. شناسایی صنایع و فعالیت‌ها برای ایجاد در منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد به‌سه مقوله کلیدی، شناخت نیازهای اقتصادی کشورهای آسیای میانه، شناخت نیازهای اقتصادی ایران در حوزه نفوذ بندر امیرآباد متکی بر مواد اولیه وارداتی از کشورهای آسیای میانه و امکان‌پذیری مالی و اقتصادی و فنی سرمایه‌گذاری است. در شناسایی فعالیت‌ها و صنایع دارای مزیت در منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد سطح تکنولوژی موجود و در دسترس بودن در ایران، منابع مالی لازم، الزامات قانونی، زیست‌محیطی، کاهش قیمت تمام‌شده کالا و افزایش سرعت جریان کالا در مسیر زنجیره تامین برای مصرف‌کننده، تحریم‌ها و ... را نیز باید مدنظر قرار داد. این مقوله سوم یعنی امکان‌پذیری مالی و اقتصادی سرمایه‌گذاری، مسئله‌ای است که در جذب سرمایه‌گذار در منطقه ویژه اقتصادی به‌طور اختصاصی توسط مدیران سرمایه‌گذاری در بندر باید مورد توجه قرار گیرد.

بر اساس برنامه‌ریزی بندر و همچنین در راستای اجرای فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی برای تمرکززدایی و تسریع و تسهیل جلب و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و تحقق اهداف قانون برنامه توسعه کشور به چند شرکت داخلی و خارجی برای فعالیت در بخش‌هایی نظیر تولید کاغذ، صنایع تبدیلی و مواد غذایی، صنایع فولاد، تولید برق و تولید گچ واگذار شده که با پیگیری‌ها و تسهیلات فراهم‌شده از سوی بندر و با توجه به مزایای رقابتی نظیر بازارهای جدید غلات، روغن خوراکی و ترانزیت مواد نفتی و فولاد، صنایع بسته‌بندی و ایجاد ارزش افزوده در بندر به‌منظور حفظ و گسترش بازار کالای، رشد شاخص‌های اقتصادی بهینه و همچنین پتانسیل بالقوه برای حداقل ۶۰۰

تصویر اقتصادی و فنی از بندر امیرآباد برای سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی



افزایش سهم ترانزیت است بنابراین با عنایت به مطالب اعلام شده و توجه ویژه مسئولان سازمان بنادر به توسعه همه جانبه این بندر برای مبادلات کالا، امید است این مهم با همکاری کلیه مسئولان استانی و کشوری بیش از پیش محقق شود.



هکتر از اراضی بندر با استقبال بسیار مطلوب سرمایه گذاران مواجه و درخواست های متعددی برای سرمایه گذاری ارائه شد که تا کنون هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری از سوی بخش خصوصی که منتج به عقد قرارداد به شرح ذیل صورت گرفت.

۱. بهره برداری از پروژه های سرمایه گذاری به مبلغ ۴,۹۲۳ میلیارد ریال به شرح ذیل:

- احداث کارخانه کاغذ با ظرفیت تولید ۱۱۲ هزار تن در سال.
- کارخانه تولید میلگرد با ظرفیت تولید ۸۰۰ هزار تن در سال.
- کارخانه تولید مفتول به ظرفیت ۷۰۰ هزار تن در سال
- کارخانه تولید گچ به ظرفیت ۷۰ هزار تن
- مخازن روغن خوراکی با ظرفیت ۲۰ هزار تن.
- مخازن نگهداری فرآورده های نفتی با ظرفیت شانزده هزار و ۲۰۰ تن.
- انبار سر پوشیده به متراژ ۲۵ هزار مترمربع.
- سایت ضد عفونی غلات به متراژ هزار مترمربع.

۲. جذب و انعقاد قرارداد پروژه های سرمایه گذاری به مبلغ ۴,۹۱۲ میلیارد ریال به شرح ذیل:

- احداث کارخانه تولید MDF با ظرفیت تولید ۳۰ هزار مترمکعب در سال.
- احداث کارخانه تولید تخته فیبر، درب سنگین و کفیوش با ظرفیت تولید ۳۶۶ هزار مترمکعب در سال.
- احداث سیلوی غلات با مجموع ظرفیت ۲۱۰,۰۰۰ تن و رسیدن به ظرفیت نهایی سیلوی غلات به ۴۱۲ هزار تن.
- مخازن روغن خوراکی با ظرفیت ۱۰ هزار تن و رسیدن به ظرفیت ۳۰ هزار تن روغن خوراکی.
- احداث مخازن نگهداری فرآورده های نفتی به ظرفیت ۵۲ هزار تن.
- احداث انبار سر پوشیده به متراژ پنج هزار مترمربع.
- احداث کارخانه تولید آرد با ظرفیت تولید ۴۵ هزار تن در سال.

فرصت های سرمایه گذاری:

- در این بین بندر امیرآباد با بهره گیری از فرصت های سرمایه گذاری ذیل و توجه به زیرساخت های ایجاد شده در بخش های مختلف، در طی سه سال آینده قابلیت پاسخگویی به تقاضای بازار را خواهد داشت.
- ایجاد زیرساخت و ظرفیت سازی در راستای روغن خوراکی و صنایع وابسته
 - فعالیت های ترانزیتی سوخت اعم از احداث مخازن.
 - فعالیت های ترانزیتی کانتینر خودرو به مقصد کشورهای حوزه آسیای میانه.
 - فعالیت های مرتبط با صنایع فولاد.
 - فعالیت های مرتبط با صنایع چوب و کاغذ.
 - فعالیت های صادراتی مواد واسطه های معدنی.
 - سایر فعالیت های اقتصادی با توجه به توان معاملات داخلی و نیازمندی های کشورهای حاشیه شمال خزر.
 - ایجاد صنایع بسته بندی و تبدیلی مواد غذایی، با توجه به قطب کشاورزی استان مازندران.

کلام آخر:

ادامه روند رو به رشد و توسعه فضای کسب و کار در استفاده حداکثری از ظرفیت های موجود بندر امیرآباد مستلزم شناخت تجار و صادر کنندگان از توانمندی ها و قابلیت های این بندر، تسریع در فرایند صدور مجوزهای سرمایه گذاری و حمایت همه جانبه از صادرات کالا و خدمات به تناسب ارزش افزوده و اولویت دادن به خدمات راهبردی، ایجاد تنوع در تامین کالای صادراتی و وارداتی و

مزیت‌های بندر، انزلی در تجارت، سرمایه‌گذاری و زنجیره‌تامین

اگر بخواهیم تصویر اقتصادی و بازرگانی اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان برای سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی که در تکاپوی توسعه کسب و کار در بندر هستند را ترسیم کنیم، ضرورت دارد به مباحثی اشاره کنیم که در آن، بندر نقش و عملکرد سنتی و رایج خود را تغییر و در جستجوی تغییرات بنیادین استراتژی‌های گذشته خود هستند. در طراحی استراتژی‌های جدید، به موضوعاتی از قبیل مبدل شدن بندر به بازار کسب و کار، پر رنگ شدن نقش تجار و صاحبان کالا در عرصه بندر داری و چابک کردن بندر به منظور کاهش قیمت تمام شده کالا و افزایش سرعت جریان کالا در مسیر زنجیره تامین برای مصرف کننده و در نهایت حمایت از سرمایه‌گذاری که می‌توانند نقش مهمی در مدرنیزه کردن بندر ایفای نقش کنند، قابل ذکر هستند.

از آن جایی که هزینه‌های بندری، تاثیر زیادی در افزایش قیمت تمام شده کالا دارد و تجار به منظور رقابت در بازار، صرفاً به فروش بیشتر کالا و سودآوری ناشی از آن می‌اندیشند، بنابراین مشارکتشان در بندر برای سرمایه‌گذاری در احداث زیرساخت‌های بندری برای رسیدن به درآمدهایی حاصل از ارائه خدمات انبارداری نیست بلکه هدف اصلی آن‌ها، مدیریت زنجیره تامین فروش کالا، کنترل فرایند فروش، کنترل بازار و مدیریت فروش بر اساس عرضه و تقاضای کالا در بازار است. اکثر صاحبان کالا تمایل دارند کالاهای خود را در درون بندر به فروش برسانند. این امر ناشی از آن است که انتقال کالا از انبار بندر به انبار اختصاصی صاحب کالا مستقر در خارج از محدوده بندری، متضمن هزینه‌هایی است که منجر به کاهش مزیت رقابتی شان در عرصه فروش می‌شود و از سوی دیگر ماندگاری بیش از حد کالا در اماکن بندری برای اتخاذ تصمیم بر اساس نظام اقتصادی حاکم بر بازار مقرون به صرفه نیست، بنابراین انجام سرمایه‌گذاری در محدوده بندری به منظور احداث تاسیساتی برای انبارش و پردازش کالا به‌عنوان سکوی لجستیک، امری اقتصادی و از توجیه لازم برخوردار است. این گروه از سرمایه‌گذاران با پذیرش سرمایه‌گذاری در بندر، چندان به موضوع نرخ بازگشت سرمایه عادی و متحرک نمی‌اندیشند، آن‌چه که برایشان حائز اهمیت است این است که میزان فروش سالانه خود را افزایش دهند و سود بیشتری عایدشان شود و این تفکر، پایه و مبنای اصلاح بندر در راستای خواستگاه بازار است. بدیهی است که مدیریت بندر بر اساس این ایده، نیازمند کنار گذاشتن تفکرات سنتی و تدوین استراتژی‌های است که ذینفعان جدید نقش بیشتری را در ارائه مطلوب خدمات بندری ایفا کنند.

استراتژی‌ها و تصمیمات اتخاذ شده در بندر استان گیلان در راستای جذب بازار و افزایش ترافیک کالا و مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، بر اساس پتانسیل‌های بازار منطقه و توانمندی‌های صادراتی کشورهای





حوزه دریای خزر تدوین شده است. بندر انزلی از دیرباز دارای مزیت نسبی در ارائه خدمات به صاحبان کالا در بخش آهن آلات، چوب و تخته و ترانزیت فراورده‌های نفتی بوده است و زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری به مرور زمان بر اساس تقاضای تجار ساماندهی شده است.

با توجه به وضع تحریم‌های ظالمانه بر ضد کشور، با این حال در دوره دولت جدید با اتخاذ سیاست‌های خوب در زمینه تنش‌زدایی بین‌المللی با کشورهای منطقه و جهان، بهبود روابط سیاسی با کشورهای حاشیه دریای خزر منجر به تشویق تجار و سرمایه‌گذاران ایرانی و غیر ایرانی به توسعه زیرساخت‌ها و بسط تجارت منطقه‌ای شده است. در این راستا بنادر شمالی کشور از جمله بندر انزلی تلاش زیادی برای جذب سرمایه‌گذاری در بازارهای جدید و تنوع بخشی به کالا از جمله غلات و روغن خوراکی و توسعه صادرات کرده است.

بر این اساس برنامه‌ریزی بندر به منظور حفظ و گسترش بازار کالاهای دری مزیت رقابتی نظیر آهن آلات، چوب و تخته در کنار جذب بازارهای جدید غلات، روغن خوراکی و ترانزیت مواد نفتی صورت پذیرفته است. شایان ذکر است تاکنون علاوه بر ۲۰ هزار تن سیلوی غلات موجود بیش از ۱۴۰ هزار تن قراردادهای سرمایه‌گذاری ساخت سیلو و ۳۲ هزار مترمربع قرارداد سرمایه‌گذاری ساخت انبار عمومی با بخش خصوصی منعقد شده و در حال احداث است و مساحت انبارهای بندر به ۷۰ هزار مترمربع خواهد رسید و مجموعه این زیرساخت‌ها در بخش غلات، در طی سه سال آینده قابلیت پاسخگویی به تقاضای بازار را خواهد داشت. در بخش روغن خوراکی تاکنون نسبت به انعقاد دو فقره قرارداد ساخت و بهره‌برداری مخازن روغن خوراکی در مجموع به ظرفیت ۱۶ هزار تن با بخش خصوصی خارجی و داخلی اقدام شده که در صورت تکمیل پروژه قابلیت واردات و ترانزیت روغن خوراکی از طریق بندر انزلی به سایر کشورها فراهم خواهد شد.

در بخش ترانزیت فراورده‌های نفتی به منظور بالا بردن ظرفیت تخلیه و بارگیری، بر اساس یک فقره قرارداد منعقد شده با بخش خصوصی خطوط لوله انتقال فراورده‌های نفتی از محدوده بندری به مخازن بخش خصوصی در خارج از محدوده بندر به طول ۷ کیلومتر در حال احداث است، که در طی سال آتی به بهره‌برداری خواهد رسید و با توجه به طرح جامع بندر دو پست اسکله دلفین نفتی به زیرساخت‌های بندر افزوده خواهد شد که مجموعاً ظرفیت قابل قبولی را در زمینه ترانزیت مواد نفتی و در صورت لزوم واردات برای بندر مهیا می‌کند. از مهم‌ترین مزیت‌های این طرح افزایش ضریب ایمنی و کاهش توقف کشتی در اسکله‌ها است.

از دیگر برنامه‌های این بندر، برنامه‌ریزی جهت ایجاد پایانه کانتینری با هدف توسعه صادرات و ترانزیت است. که هدف عمده از ایجاد این پایانه تخصصی کردن فعالیت‌های کانتینری و دعوت از سرمایه‌گذارانی است که در بخش صادرات یا در حوزه حمل و نقل چندوجهی فعال هستند با توجه به محدودیت‌های تبادلات تجاری در خزر و کاهش کالا در بین بنادر حاشیه خزر و به منظور استفاده از همه ظرفیت‌های نهفته در خزر با هدف بهره‌برداری کامل از پتانسیل‌های اقتصاد دریا محور، از دیگر برنامه‌های اداره کل بنادر استان گیلان جذب سرمایه‌گذار در بخش توسعه سفرهای دریایی، گردشگری دریایی و ایجاد اولین مارینا در بندر انزلی و دریای خزر است که در صورت محقق شدن این پروژه تأثیر بسزایی در توسعه فرهنگ گردشگری دریایی و توسعه اشتغال پایدار در منطقه خواهد داشت.



بندر بوشهر، حمایت مستمر از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

۲- جایگاه نخست تخلیه و بارگیری نفتی در بنادر ایران با سهم تقریبی بازار ۷۳ درصد
 ۳- جایگاه دوم تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر ایران با ۲۴۱۴۹۷ TEU

توسعه بندر بوشهر:

توسعه بندر بوشهر با هدف امکان احداث تسهیلات عمومی و اختصاصی تخلیه و بارگیری، نگهداری و پردازش کالا که یکی از وظایف مهم بندر و به‌طور خاص بنادر منطقه ویژه است و همچنین امکان تحقق پیش‌بینی‌های آتی ترافیک بندر بوشهر، فرصت مناسبی را برای حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فراهم نموده است.

اقدامات بندر در جهت ایجاد بسترهای مناسب برای سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی

• توسعه مجتمع بندری نگین از ۷۰ هکتار به بیش از ۴۵۰ هکتار و الحاق آن به منطقه ویژه اقتصادی بندر بوشهر

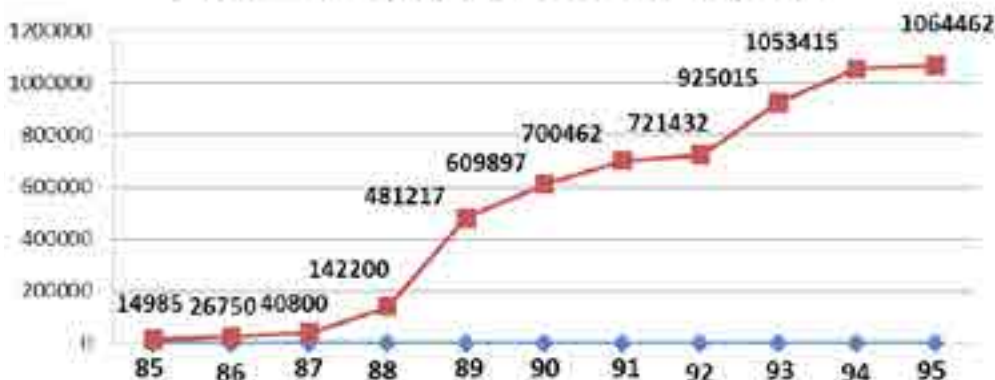
معرفی بندر بوشهر:

استان بوشهر با مساحتی در حدود ۲۳ هزار و ۱۶۷ کیلومترمربع و دارا بودن ۹۳۷ کیلومتر نوار ساحلی با خلیج فارس دارای بنادر کوچک و بزرگ بسیاری است که مهم‌ترین و بزرگ‌ترین آن‌ها در زمینه حمل کالاهای تجاری، بندر بوشهر است که دارای ظرفیت پذیرش ۵ میلیون تن کالا است و توانایی خدماتی مانند فله، کانتینر، عمومی، مواد نفتی، نگهداری و پردازش کالا، محصولات سردخانه‌ای، مواد معدنی و مسافری را دارد.

جایگاه بنادر استان بوشهر:

۱- جایگاه نخست تخلیه و بارگیری نفتی و غیرنفتی بنادر ایران با سهم تقریبی بازار ۵۱ درصد

روند رشد جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی





- فراهم نمودن زیرساخت‌های اولیه در مجتمع بندری نگین برای ایجاد امکان حضور سرمایه‌گذاران بخش خصوصی
- انجام مطالعات بازار سنجی و مطالعه پیش‌بینی ترافیک آینده بندر بوشهر برای توجیه پذیری فعالیت در این بندر

وضعیت فضای کسب و کار در مناطق بندری

بندر بوشهر در طول ده سال گذشته روند رو به رشدی را در زمینه ترافیک کالا تجربه نموده است. هرچند شرایط حاکم بر کل اقتصاد کشور و تحریم‌های بین‌المللی، روند رشد ترافیک در بندر بوشهر را نیز تحت تاثیر قرار داده است اما روند کلی و عملکرد در حال بهبود ترافیک کالا در طی سال ۹۶ نشان از توانمندی‌های بندر بوشهر در حفظ ثبات نسبی در شرایط متغیر بازار است.

روند جذب سرمایه‌گذاری در بندر بوشهر

روند جذب سرمایه‌گذاری طی ۱۰ سال اخیر نشان دهنده استقبال بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری در بندر بوشهر و بنادر تابعه استان است که به دلیل مزایای نزدیکی این بنادر به بازارهای ملی و بین‌المللی مرتبط با تقاضاهای بازار کشور است.

آینده توسعه بندر بوشهر

بندر بوشهر در مسیر توسعه فعالیت خود در طول سه سال آینده احداث پایانه‌های نفتی، کانتینری، چندمنظوره و صادراتی را در دست اقدام دارد. توسعه امکانات پهلو دهی شناورهای ۵۰ هزار تنی از دیگر برنامه‌های توسعه بندر به حساب می‌آید که تحولی را در ترافیک بندر بوشهر ایجاد خواهد کرد.

به منظور ارتقاء نسل بندر و حضور صنایع در فعالیت‌های بندری، امکان حضور صنایع و فعالیت‌های ارزش افزوده نیز در مجتمع بندری نگین برنامه‌ریزی شده است که در حال حاضر در مرحله انجام مطالعات قطعه‌بندی اراضی صنعتی این مجتمع است.

نمای کلی از طرح‌های توسعه مجتمع بندری نگین

طرح‌های زیرساختی برای امکان پذیرش شناورهای ۵۰۰۰۰ تنی

فرایند مداوم بهبود فضای کسب و کار در بندر امام خمینی (ره)

هم‌افزایی محیط قانونی مساعدا و زیرساخت‌های کارآمد برای جذب سرمایه‌گذار

منظور از فضای کسب و کار، عوامل تاثیرگذار بر عملکرد بنگاه‌های اقتصادی است که مالکان و مدیران آن‌ها نمی‌توانند آن عوامل را تغییر و یا بهبود بخشند. ثبات در اقتصاد کلان، شفافیت در عملکرد دستگاه قضا، نظام وضع قوانین و مقررات، کیفیت عملکرد دستگاه‌های اجرایی، امکان دسترسی به اطلاعات و آمار، زیرساخت‌های فنی و عمرانی کشور، سیاست‌گذاری‌های خارجی و عواملی از این قبیل مواردی هستند که مدیران بنگاه‌های اقتصادی نمی‌توانند بر آن‌ها اثرگذار باشند و عملکرد آن‌ها را متاثر می‌کند. فضای کسب و کار نامناسب هزینه سرویس و یا تولید را افزایش داده و امکان رقابت و همچنین میل به سرمایه‌گذاری را از بین می‌برد.

۱. تسهیل قوانین و مقررات

یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی هر فعال اقتصادی مجموعه قوانین و مقررات فضای کسب و کار است که می‌تواند نقشی دوگانه ایفا کند. قوانین و مقررات همانند یک تیغ دولبه می‌توانند موجب سهولت و تشویق کسب و کار شده یا به‌عنوان یک عامل بازدارنده باعث کندی و مانع رشد آن شوند. در سال‌های اخیر تلاش شده است از منظر حاکمیتی بستر و زیرساخت‌های لازم و الگوی مناسب تعامل بخش دولتی و خصوصی در عرصه فضای کسب و کار بنادر اصلاح شود. تسهیل قوانین و مقررات و بازنگری قراردادهای بلند مدت برون‌سپاری بخشی از اقدامات صورت گرفته در سال‌های اخیر است.

۱	پایاده‌سازی کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (FALL)
۲	ایجاد کمیته‌های تخصصی IMO audit در راستای پیاده‌سازی قوانین بین‌المللی
۳	تعیین تکلیف قراردادهای منقضی شده جنرال کارگو، غلات، SAR، بندر شادگان و سجافی
۴	عقد قراردادهای سرمایه‌گذاری سیلو و گالری انتقال غلات و احداث کارخانه نورد لوله
۵	تعیین تکلیف بیش از ۷۰۰ قرارداد از طریق مناقصه، مزایده، الحاقیه، اجاره، توافق‌نامه و معامله متوسط در سال‌های ۹۴-۹۲
۶	تسهیل دریافت مجوزهای منطقه ویژه اقتصادی با ایجاد زیرساخت‌ها و امکانات الکترونیک

۲. جذب سرمایه‌گذاری

با توجه به این که بندر امام خمینی (ره) در یک سناریوی دو قطبی و به‌عنوان یک راهبردی بلندمدت در سال‌های گذشته به‌عنوان هاب غلات کشور شناخته شده و عملاً کلیه سیاست‌گذاری‌ها و زیرساخت‌های ایجاد شده در دو دهه گذشته به منظور دستیابی و تثبیت چنین موقعیتی در منطقه صورت گرفته قطعاً فضای کسب و کار این بندر متاثر از چنین سیاستی خواهد بود. سرمایه‌گذاری‌های انبوه صورت گرفته در اراضی پشتیبانی و پسرانه بندر در راستای تثبیت این جایگاه و موقعیت تجاری برای بندر امام خمینی (ره) در سال‌های گذشته نویدبخش یک توسعه پایدار و فضای امن سرمایه‌گذاری در این عرصه خواهد بود. در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد سهم بازار حمل و نقل غلات متعلق به بندر امام خمینی^(۵) است که عملاً می‌تواند بسته به توانایی‌های شرکت‌های فعال این حوزه یک حاشیه سود مناسبی را برای آن‌ها ایجاد کند.

همچنین تلاش شده است با ارتقا سطح کمی و کیفی خدمات ارائه شده در کنار فضای اصلی کسب و کار خود نیم‌نگاهی به بازارهای جدید و فرصت‌های پیش آمده نیز داشته باشیم. کسب رتبه اول بندر ترانزیتی کشور یکی از این نمونه‌هاست که عرصه جدیدی را برای سرمایه‌گذاران و فعالان این حوزه در بندر امام خمینی^(۵) به وجود آورده است. علاوه بر این رشد شاخص‌های عملکردی و ارتقای سطح



ابتدای دهه ۹۰ آغاز شد و همواره یکی از اهداف و چشم اندازهای اساسی عنوان شده است، پس از گذشت این سال ها نشان داده که علی رغم محدودیت ها و چالش های منطقه ای و بین الملل توانسته فضایی نسبتاً آرام و امن را برای سرمایه گذاری به وجود آورد. در عمل نیز آمار عملکرد بندر امام خمینی^(۵) در دوره ذکر شده از ثبات و روند مثبتی برخوردار بوده است. در این راستا بیش از ۷۰۰ هکتار از اراضی پشتیبانی این بندر پس از آماده سازی، به سرمایه گذاران واگذار شده است. سرمایه گذاران نیز با بهره گیری از زمینه مساعد و زیرساخت های مهیا در این محدوده، به فعالیت هایی از قبیل احداث سایت های عملیاتی اعم از انبارها، سیلواها، مخازن نفتی و سایت های خدمات فنی و تعمیرگاهی پرداخته و در این بین تمام عملیات بهره برداری از سایت های مذکور، تعمیر و نگهداری، جذب نیروهای انسانی و پرداخت کلیه هزینه های ذی ربط راساً از طریق آن ها انجام می گیرد. به طور مثال:

- ۱- بهره برداری از فاز نخست کارخانه تولید روغن خوراکی با ظرفیت تولید سالانه دو میلیون تن با ارزشی بالغ بر دو هزار میلیارد ریال که با مشارکت بخش خصوصی توانمند در مساحتی معادل ۲۱۸ هزار مترمربع صورت گرفته و موجب فراهم ساختن بیش از ۹۰۰ فرصت شغلی می شود.
- ۲- شروع عملیات احداث کارخانه نورد فولاد با ظرفیت تولید سالانه ۲۵۰ هزار تن به ارزش ۳۶۵ میلیارد ریال به منظور تولید انواع میله گرد، نبشی و ورق آهن در مساحتی حدود ۱۲ هکتار با مشارکت بخش خصوصی.
- ۳- احداث و بهره برداری از پایانه ها و مخازن نگهداری فرآورده های نفتی برای ارائه خدمات لجستیک به کالاهای صادراتی و ترانزیتی.

۵. بندر در سه سال آتی

- در پایان چنان چه ارائه تصویری از بندر امام خمینی^(۵) در سه سال بعد مدنظر باشد باید تاکید کنم که بر اساس برنامه ریزی های به عمل آمده و پروژه ها و طرح های در دست اجرا می توان امیدوار بود که در بندر امام خمینی^(۵)
- با بهره گیری از اراضی ۶۰۰ هکتاری طرح توسعه لجستیک بندری، پویایی و بالندگی بخش خصوصی برای توسعه سرمایه گذاری ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام، سرعت و دامنه ای مضاعف خواهد یافت.
 - ترمینال تمام مکانیزه شماره ۴ غلات با ۱۰۰ درصد پیشرفت فیزیکی و عمرانی، در مدار فعالیت قرار گرفته و ترمینال های تمام مکانیزه شماره ۱ و ۲ غلات نیز در آستانه بهره برداری خواهد بود.
 - ترمینال کانتینری با مشارکت بخش خصوصی و با استقرار تجهیزات مدرن و روزآمد، سهم فزاینده ای از بازار کانتینری کشور را به خود اختصاص خواهد داد.
 - با بهره برداری از طرح های تولید روغن خوراکی، نورد فولاد، صنایع بسته بندی، خدمات حمل و نقل و خدمات ارزش افزوده که در حال اجرا یا در حال انعقاد قرارداد هستند، بندر امام خمینی^(۵) به عنوان بندری آینده نگر، به کانون لجستیک بندری، توسعه، اشتغال و خدمات ترانزیت کشور تبدیل خواهد شد.
 - با بهره برداری از طرح های توسعه ریلی درون بندری و ترمینال های ریلی، سهم حمل و نقل ریلی از بازار حمل در بندر امام خمینی^(۵) افزایش قابل توجهی خواهد یافت.
 - تکمیل و بهره برداری از ترمینال های نفتی در دست اجرا و تنوع سبد محصولات نفتی، بندر امام خمینی^(۵) را به عنوان مرکز ترانزیت و صادرات محصولات نفتی، بیش از پیش مورد توجه فعالان بازار نفت قرار خواهد داد.
 - با اتمام عملیات اجرایی و عمرانی طرح های باز یافت مواد زاید شناورها و طرح تصفیه خانه فاضلاب مجتمع بندری، بندر امام به الگوی بنادر کشور در حفاظت از محیط زیست بدل خواهد شد.

بهره وری در بندر امام خمینی (ره) در سال های اخیر نیز از دیگر عوامل ایجاد کننده جذابیت سرمایه گذاری، برای فعالان این عرصه است.

میزان جذب سرمایه گذاری		
سال	تعداد قرارداد منعقد شده	میزان سرمایه گذاری (میلیارد ریال)
۱۳۹۱	۹	۱۲۱۸
۱۳۹۲	۶	۱۳۲۲
۱۳۹۳	۱۳	۲۱۰۰
۱۳۹۴	۱۶	۴۸۱۴
۱۳۹۵	۱۲	۴۸۷۸

۳. تکنولوژی و زیرساخت ها

یکی دیگر از معیارهای موفقیت در فضای کسب و کار، بهره مندی از تکنولوژی کارآمد متناسب با نوع و ماهیت فعالیت های اقتصادی است. در این خصوص نیز تلاش شده است در سال های اخیر نسبت به نوسازی و تجهیز بندر امام خمینی (ره) به تکنولوژی به روز اهتمام جدی صورت پذیرد. قطعاً توان تجهیزاتی و زیرساختی بندر می تواند ارتقا سطح بهره وری و بهبود فضای رقابت در عرصه بین المللی را برای فعالان اقتصادی مهیا نماید. با کاهش زمان و هزینه های عملیاتی بدون شک جذابیت لازم برای حضور فعالان اقتصادی در حوزه تولید و تجارت در بندر امام خمینی^(۵) دو چندان می شود. در این زمینه در سال های اخیر دستاوردهای مهمی حاصل شده است که برخی از مهم ترین آن ها عبارتند از:

- مونتاژ، نصب و بهره گیری از سه دستگاه برج مکنده غلات با ظرفیت ۶۰۰ تن در ساعت مطابق با تازه ترین فن آوری جهانی و شرایط اقلیمی منطقه در پایانه اختصاصی غلات.
- شروع اقدامات خرید دودستگاه جرقه جرحی ساحلی با ظرفیت ۱۰۰ تن با مشارکت بخش خصوصی.
- تعمیرات مستمر و نوسازی شناورهای خدماتی و یدک کش های عملیاتی با بهره گیری از توان داخلی
- همچنین در حوزه IT با توجه به تحولات بازار و تغییر نیازهای مشتریان، امروزه ظهور فناوری های جدید و متناسب با این نیازها در حوزه سخت افزار و نرم افزاری می تواند از دیگر فرصت های سرمایه گذاری و فعالیت در عرصه بنادر باشد. بدون شک با توجه به عملکرد بندر امام خمینی (ره) در این بخش که همواره یکی از بنادر پیشرو در این زمینه بوده است می تواند زمینه ساز همکاری مناسب و انتقال دانش فنی لازم به فعالان این عرصه باشد.
- علاوه بر توسعه زیرساخت ریلی در بندر امام خمینی (ره)، یکی دیگر از اقدامات برجسته در بهبود فضای کسب و کار و زمینه ساز حضور فعالان این عرصه برای سرمایه گذاری و فعالیت بوده است.
- توسعه و تکمیل خطوط ریلی داخلی بندر که طول آن بالغ بر ۱۲۰ کیلومتر می شود.
- اتصال کلیه ترمینال ها و سایت های عملیاتی بخش خصوصی به خط ریلی
- رشد قابل توجه ۷۰ درصدی سهم حمل و نقل ریلی در مجتمع بندری امام خمینی^(۵)
- جذب سرمایه گذار بخش خصوصی در بخش پایانه اختصاصی ریلی ویژه حمل غلات با سرمایه ای بالغ بر ۴۴۲ میلیارد ریال
- شروع عملیات نوسازی و افزایش ظرفیت حدود ۱۳ کیلومتر از خطوط ریلی داخلی بندر

۴. استقرار بنادر نسل سوم

رویکرد تبدیل بندر امام خمینی (ره) به یک بندر نسل سوم که از

چشم‌انداز بندر نوشهر برای توسعه کسب و کار دریا محور

بررسی‌های اقتصادی نشان می‌دهد ۶ درصد از اقتصاد استان مازندران و ۶۳ درصد از اقتصاد شهرستان نوشهر متأثر از فعالیت‌های تجاری بندر نوشهر است. همین کافی است تا بتوان به جایگاه اقتصادی مهم بندر نوشهر در منطقه پی برد. این بندر در حال حاضر با مساحت ۴۰ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی و تجهیزات مناسب خشکی و دریایی و آب‌خور ۵ متر از موقعیت مناسبی در بین بنادر شمالی کشور برخوردار است و شرایط برای ورود و پهلو دهی کشتی‌های تجاری با ظرفیت بیش از شش هزار و ۵۰۰ تن در این بندر فراهم است.

نوشهر در سه سال آینده به عملکرد بالاتر از ۵۰ درصد ظرفیت اسمی خود از چهار میلیون تن در سال خواهد رسید. قراردادهای سرمایه‌گذاری متعدد در حال انعقاد و اجرای آن‌ها گویای این مهم خواهند بود.

این بندر به‌عنوان نزدیک‌ترین بندر تجاری کشور به پایتخت (۲۰۰ کیلومتر) از طریق چهار مسیر کندوان، هراز، فیروزکوه و جاده رشت - قزوین به مراکز مهم تجاری - صنعتی دسترسی دارد. با راه‌اندازی آزادراه تهران - شمال این مسافت به ۱۲۰ کیلومتر کاهش خواهد یافت و به این ترتیب به موقعیتی استثنایی در بهره‌برداری از توانمندی‌های ترانزیتی کریدور شمال - جنوب دست خواهد یافت. با بهره‌برداری از فازهای بعدی آزادراه تهران شمال که در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار دارد بندر نوشهر به یکی از فعال‌ترین بنادر منطقه تبدیل خواهد شد که می‌تواند با استفاده از اراضی موجود استان‌های کرج و تهران به‌عنوان اصلی‌ترین و نزدیک‌ترین پسرکانه بندری، با افزایش محوطه‌های انبارش کالا جذب کالای بیشتر و افزایش عملیات تخلیه و بارگیری را به دنبال داشته باشد. همچنین دسترسی سریع به پایتخت، موقعیت استراتژیک ایده‌آل، زمین‌های مستعد سرمایه‌گذاری در بخش‌های تجاری و کشتیرانی و جاده‌های توریستی و تفریحی بی‌نظیر را ایجاد خواهد کرد.

گردشگری فرامنطقه‌ای که در دستور کار این بندر قرار دارد، مبحث دیگری است که جهش بزرگی برای بندر نوشهر در پی خواهد داشت. جذب میزان ارزش افزوده حاصل از فعالیت‌های گردشگری دریایی و ایجاد اشتغال حاصل از آن با تلاش‌های بدون وقفه و پیگیری‌های مستمر و اخذ مجوزهای لازم از طریق وزارت امور خارجه و ارگان‌های ذیربط در حال انجام است تا ما را به این مهم نزدیک‌تر سازد. راه‌اندازی خط مسافری میان بندر نوشهر و بنادر کشورهای ترکمنستان و آذربایجان در افق سه ساله آینده و تردد کشتی‌های مسافری تصویر دیگری از افق پیش روی این بندر است.

برنامه احداث کانتینر یارد بندر نوشهر به متر اژ یک هکتار و با ظرفیت ۷۰ TEU کانتینر یخچالی فعالیت مهم دیگری است که بندر نوشهر را به استفاده بیشتر از زیرساخت‌ها و توانمندی‌های بالقوه خود موفق می‌سازد. که در نتیجه آن، افزایش تردد کشتی‌های کانتینری به افزایش توان عملیاتی و استفاده از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های موجود بندر نوشهر کمک شایانی خواهد نمود.

بندر نوشهر در حال حاضر بهترین آب‌خور را در بین بنادر شمالی کشور داراست و در آینده نزدیک با توجه به بازسازی و توسعه اسکله‌های آن به آب‌خوری با عمق ۷/۵ متر دست خواهد یافت و با توجه به ورود کشتی‌هایی با ظرفیت بیشتر و کاهش قیمت تمام شده کالاها موقعیت ممتاز دیگری برای این بندر رقم خواهد خورد. بندر نوشهر در سه سال آینده و در جهت ارائه خدمات بهتر دو مکنده و سه جرثقیل ۶۳ تنی به مجموعه لجستیکی خود اضافه خواهد کرد تا شاهد افزایش سرعت تخلیه و بارگیری و کاهش نرم‌های عملیاتی باشیم.

مجموعه مدیران و کارکنان منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر تلاش دارند تا با اجرای هر چه بهتر برنامه‌های تدوین شده در راستای توسعه کسب و کار بندر، شرایط مناسبی را برای فعالیت سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی فراهم آورند.





بندر چابهار، توسعه همه جانبه محور شرق

بندر چابهار با قرار گرفتن در شمال اقیانوس هند و دریای عمان و شرقی ترین نقطه از سواحل کشور موسوم به سواحل ارزشمند مکران، از نظر جایگاه حمل و نقل چندوجهی بین المللی در مسیر دو کریدور عمده منطقه ای شمال جنوب و شرقی غربی قرار گرفته و دروازه طلایی ترانزیت به کشورهای CIS و افغانستان محسوب می شود. این بندر از مجموعه شهید کلانتری (با ۳۰ هکتار مساحت کل، ۱۸ هزار و ۵۰۰ مترمربع محوطه کانتینری، پنج پست اسکله و یک ترمینال مسافری بین المللی دریایی) و شهید بهشتی با پنج پست اسکله (شامل ۲۵۴ هکتار مساحت،



نام بندر	شماره اسکله	طول (متر)	عرض (متر)	ظرفیت (تن)	آبخور (متر)	سال احداث	کاربری
شهید بهشتی	۵	۲۶۵	۵۳	۸۰۰۰	-۱۴	۱۳۸۳	چند منظوره
	۴	۱۵۰	۱۵	۲۵۰۰	-۸/۵	۱۳۶۲	چند منظوره
	۳	۱۵۰	۱۵	۲۵۰۰	-۸/۵	۱۳۶۲	چند منظوره
	۲	۱۵۰	۱۵	۲۵۰۰	-۸/۵	۱۳۶۲	نفتی
	۱	۱۵۰	۱۵	۲۵۰۰	-۸	۱۳۶۲	کالی عمومی
شهید کلانتری	۵	۲۳۵	۵۳	۴۰۰۰	-۱۱	۱۳۷۶	چند منظوره
	۴	۴۵	۳۰	۲۵۰۰	-۵	۱۳۶۲	کالی عمومی لنجها
	۳	۴۵	۳۰	۲۵۰۰	-۳	۱۳۶۲	کالی عمومی لنجها
	۲	۴۵	۳۰	۲۵۰۰	-۲	۱۳۶۲	کالی عمومی لنجها
	۱	۴۵	۳۰	۲۵۰۰	-۲	۱۳۶۲	کالی عمومی لنجها

۳۰ هزار مترمربع انبار، یک پست اسکله نفتی و چهار پست اسکله چند منظوره)، در مجموع بدون احتساب طرح توسعه بندر شهید بهشتی با ۲/۵ میلیون تن ظرفیت در سال به شرح جدول ذیل تشکیل شده است و چنانچه فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی (شامل دو پست اسکله کانتینری و سه پست اسکله چند منظوره) با ظرفیت شش میلیون تن در سال که در شرف بهره‌برداری است را به آن بیفزاییم، در مجموع ظرفیت آن به ۸/۵ میلیون تن خواهد رسید که مطالعات کارشناسی نشان می‌دهد، با استفاده بهینه از اسکله‌ها و تجهیزات مربوطه، ظرفیت ۱۵ میلیون تن نیز قابل دسترسی است. بندر چابهار با وجود تلاش برای رسیدن به جایگاه برتر اقتصادی منطقه‌ای، هرگز از توسعه پایدار و موضوعات ایمنی و زیست محیطی چشم‌پوشی نخواهد کرد، به همین منظور علاوه بر برنامه‌ریزی برای پوشش کامل رادیویی، گسترش حضور مرکز جستجو و نجات دریایی، نظارت بر ایمنی شناور و ارتقای ایمنی آبراه از طریق تهیه نقشه‌های دریایی استاندارد و به‌روزرسانی آن‌ها؛ نسبت به سرمایه‌گذاری در حوزه حفظ محیط زیست دریایی با مشارکت سرمایه‌گذار خارجی (شرکت SWAUPE) نیز فعال و در حال واگذاری خدمات تسهیلات جمع‌آوری مواد زائد کشتی‌ها به بخش خصوصی است.

طرح توسعه بندر شهید بهشتی

با پیروی از منویات مقام معظم رهبری در خصوص توسعه سواحل مکران و محور شرق و با تأکید بر لزوم تکمیل زیرساخت‌های لازم برای توسعه بندر چابهار به‌عنوان مهم‌ترین گام، طرح توسعه بندر شهید بهشتی با رویکرد توسعه پایدار اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی، با ظرفیت ۸۳ میلیون تن در پنج فاز برنامه‌ریزی و فاز اول با ظرفیت شش میلیون تن، در سال ۱۳۸۵ آغاز و هم‌اکنون با پیشرفت فیزیکی به شرح ذیل در شرف بهره‌برداری است.

- جابه‌جایی و پایش بیش از ۳۲ هزار کلنی مرجان در راستای توسعه زیست محیطی پایدار (به میزان ۱۰۰ درصد).
- اجرای عملیات لایروبی، معادل ۱۵ میلیون مترمکعب (بالغ بر ۹۴ درصد کل لایروبی).
- اجرای موج شکن و دایک‌های سنگی پیرامونی با استفاده از ۳ میلیون مترمکعب عملیات سنگی (با پیشرفت ۱۰۰ درصد).
- استحصال اراضی به مساحت ۲۰۳ هکتار (با پیشرفت ۱۰۰ درصد).
- ساخت دو پست اسکله کانتینری به طول ۷۲۰ متر و آب‌خور ۱۶ متر و ۳۱ هکتار پسرکانه محوطه (با پیشرفت ۹۲ درصد).
- ساخت سه پست اسکله چند منظوره با طول ۶۸۴ متر و آب‌خور ۱۶ و ۱۴ متر و ۳۳ هکتار پسرکانه محوطه.
- خرید، انتقال و نصب ۹ دستگاه جرثقیل استراتژیک ساحلی و محوطه‌ای بندری (با پیشرفت ۱۰۰ درصد).
- خرید ۱۳ دستگاه تجهیزات بندری مکمل در شرف انتقال، شامل ریج استاکر، امتی کانتینر هندلر و ترانستینر (۱۰۰ درصد).
- در حال حاضر با در نظر گرفتن پیشرفت ۹۲ درصدی اسکله‌ها و ۳۰ هکتار محوطه ترمینال کانتینری و جرثقیل‌ها و تجهیزات بندری تامین شده به شرح ذیل، این بندر توانایی پهلو دهی و تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری لاینر و کشتی‌های فله‌بر با ظرفیت ۱۲۰ هزار تن را دارا است.



تصویری از بندر شهید کانتینری (سمت راست) و تصویری از بندر شهید بهشتی و فاز ۱ (سمت چپ)

شرایط	ظرفیت کال		تعداد اسکله	
	کانتینری (TEU) عمومی (تن)	فله مایع (تن)	مجموع (تن)	کانتینر عمومی فله مایع
بعد از پایان فاز ۱	۷۴۰/۰۰۰	۱/۶۷۰/۰۰۰	۳/۰۰۰/۰۰۰	۱
			۸/۵۰۰/۰۰۰	۱۱
			۳	۱



ردیف	نوع تجهیز	تعداد	ظرفیت (تن)	ارزش (دلار)
۱	جرثقیل ساحلی LHM ۵۵۰	۲	۱۴۰ تن	۷/۴۲۵/۸۰۰
۲	جرثقیل ساحلی LHM ۴۲۰	۳	۸۰ تن	۹/۶۹۴/۲۰۰
۳	جرثقیل محوطه‌ای LTM ۱۱۳۰	۱	۱۳۰ تن	۱/۰۵۳/۹۵۰
۴	جرثقیل محوطه‌ای LTM ۱۰۵۰	۳	۵۰ تن	۱/۷۴۳/۰۳۰
۵	ریج استاکر KALMAR	۴		۱/۶۰۵/۰۰۰
۶	امپتی کانتینر هندلر KALMAR	۸		۲/۱۲۹/۳۰۰
۷	لیفتراک سنگین	۱	۲۰ تن	۳۳۶/۴۷۰
۸	سیلوی مکانیزه غللت	۱	۱۰۰،۰۰۰ تن	۲۵/۶۸۰/۰۰۰
۹	مکنده غللت	۲	۶۰۰ تن بر ساعت	۴/۳۸۶/۸۷۶
۱۰	نیروگاه برق	۱	۲۵ مگاوات	۳۲/۱۰۰/۰۰۰



گردشگری دریایی:

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان در راستای توسعه صنعت حمل و نقل دریایی و گسترش گردشگری و جابه‌جایی مسافر از طریق دریا، سرمایه‌گذاری گسترده در زمینه ایجاد ترمینال مسافری بین‌المللی و تامین تجهیزات مورد نیاز کرده و با تکمیل ساخت ترمینال مسافری بین‌المللی بندر شهید کلاتری چابهار، با زیربنای چهار هزار مترمربع و هزینه بالغ بر ۵۵ میلیارد ریال خط مسافربری دریایی مسقط-چابهار با کشتی مسافربری مدرن از نوع HSC را برقرار کرد و هم‌اکنون به‌منظور حمایت و پشتیبانی از بخش خصوصی در راستای پایداری خط مسافری با تخصیص اعتبار لازم در حال واگذاری ترمینال مسافری بین‌المللی بندر شهید کلاتری در قالب مناقصه است.

تغییر مسیر خطوط کشتیرانی و چشم‌انداز آتی بندر چابهار:

پیش‌بینی می‌شود با توجه به زیرساخت‌های کنونی و پس‌کرانه‌ای در حال توسعه بندر چابهار همچون خط راه‌آهن چابهار-زاهدان، خط لوله گاز ابرانشهر-چابهار، پتروشیمی نگین مکران و ایجاد صنایع فولاد و احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار و همچنین توسعه بنادر کشورهای همسایه از جمله عمان (بندر صحار) و پاکستان (گوادر) نگاه جدید شرکت‌های کشتیرانی منطقه و جهان را برای رسیدن به بازارهای کشورهای CIS و افغانستان از تمرکز بر خلیج فارس خارج و به دریای عمان و بین بنادر چابهار، صحار و گوادر معطوف می‌کند. در همین راستا حرکت به سمت تسری قوانین مناطق ویژه اقتصادی به بنادر شهید بهشتی و کلاتری در جهت تسهیل سرمایه‌گذاری و ارائه خدمات بندری ارزان و سریع و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه ترمینال مواد معدنی، مخازن نگهداری مواد پتروشیمی و نفتی و احداث اسکله‌های اختصاصی نفتی؛ ضمن فراهم کردن رسیدن به افق‌های برتر منطقه‌ای، تایید کننده نقش کلیدی بندر چابهار به‌عنوان موتور مولد توسعه سواحل مکران و محور شرق کشور و به‌عنوان دروازه طلایی ترانزیتی به کشورهای CIS و افغانستان است.



خرمشهر، بهبود مداوم عملیات بندری

موضوع حمل و نقل دریایی به دلیل تاثیرگذاری آن بر قیمت تمام شده کالا در کشورهای در حال توسعه جایگاه والایی داشته و توجه به آن در عرصه فعلی تجارت موجود در میان صاحبان صنایع و کالا نقشی مهم و حیاتی پیدا کرده است. در چنین شرایطی اعمال خواسته یا ناخواسته هرگونه وقفه یا ایجاد هزینه‌های غیرضروری در چرخه حمل و نقل دریایی کالا، شرایط فعالیت در حمل و نقل را با چالش‌هایی روبه‌رو می‌کند. همان‌گونه که مستحضردید در سال‌های اخیر حمل و نقل دریایی که پیشانی تجارت خارجی کشورمان به شمار می‌رود با تنگناهای زیادی روبه‌رو بوده است. اگرچه همواره سعی شده با اتخاذ سیاست‌های لازم آثار این نوع چالش‌ها کاهش یافته یا خنثی شود، اما تحریم‌های بی‌رحمانه شورای امنیت، تحریم یک‌جانبه آمریکا و اتحادیه اروپا با هدف خارج کردن خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از مسیرهای اصلی تجاری دنیا و از دست دادن سهم بازار حمل و نقل دریایی همزمان با رکود اقتصاد بین‌المللی، عملکرد شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، مالکان کشتی، سازمان بنادر و دریانوردی، فعالان اقتصادی، صاحبان کالا و... را تحت شعاع خود قرار داد. امروزه در فضای کسب و کار، بنادر با تلاش برای دستیابی به سه هدف عمده افزایش سرعت حمل، کاهش هزینه حمل و افزایش ایمنی، به‌عنوان بستر مناسب ارائه خدمات لجستیک زنجیره تامین، خدمات مورد نیاز در سیستم حمل و نقل را به‌طور کارا و کم‌هزینه ارائه می‌کنند. اما این زنجیره تامین، پس از تحریم‌های گسترده و ظالمانه، شرایط فعالیت اقتصادی و بازرگانی کشور را تحت تاثیر خود قرار داده به طوری که که تبعات آن برای همه در این سال‌ها قابل لمس و مشهود بوده است.

از این جهت یکی از مهمترین موضوعاتی که می‌تواند همواره در خلال موضوع تحریم‌ها بسیار مورد توجه باشد مساله سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های بندری و دریایی توسط افراد و شرکت‌های خارجی است. مساله‌ای که قبل از وضع تحریم‌های اقتصادی در حال شکل‌گیری بود اما با وضع تحریم‌ها دستخوش تغییر و گاهی حتی از دستور کار خارج شد. همان‌طور که می‌دانیم جذب سرمایه خارجی بهترین نوع تامین مالی پروژه‌های بزرگ و زیرساختی است که موجب می‌شود منابع مالی همراه با فن‌آوری روز جهان وارد کشور شود. از آنجایی که بر اساس چشم‌انداز ۱۴۰۴، ایران باید کشور نخست منطقه باشد، اجرایی شدن برنامه بزرگ فرصت مناسبی بود تا برای شکوفایی حمل و نقل دریایی تلاش کنیم و در این زمینه، با جذب سرمایه‌گذاری خارجی و اصلاح رویه‌های مشارکت بخش خصوصی، با استفاده از توانمندی‌های بیرونی و اقتصاد بین‌المللی بر رکود فائق آییم. گرچه همواره وزارت راه و شهرسازی و به تبع آن سازمان بنادر و دریانوردی با وجود تحریم‌های اخیر آمریکا و ادعاهایی مبنی بر تلاش در جلوگیری از اجرای برنامه، بر لزوم توسعه و بهبود وضعیت بنادر در همه زمینه‌ها تاکید ویژه داشته و در تلاش است تا در کنار تلفیق توانمندی‌های داخلی با ظرفیت‌های موجود در عرصه بین‌المللی، مدرن‌ترین و ایده‌آل‌ترین زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری را در جهت فرایند صادرات و واردات فراهم کند. به طوری که همه فعالان اقتصادی عرصه حمل و نقل دریایی و بنادر همواره منتظر روزی هستند تا با لغو کامل تحریم‌ها کلیه موانع از سر راه سرمایه‌گذاری خارجی برای ورود به حوزه دریایی و بندری ایران برداشته شود. بنابراین در زمان حاضر و پیش‌رو، ضروری است با برنامه‌ریزی صحیح و اجرایی در کنار بازسازی رویه‌های مدیریتی و اصلاح ساختارهای موجود با الهام از تجربه کشورهای توسعه‌یافته اقدام شود. گرچه در این میان رویکرد همیشگی سازمان بنادر و دریانوردی توجه به امر سرمایه‌گذاری و ایجاد سرمایه‌گذاری‌های مشترک بوده است.

به‌طور کل در سیاست پیش روی سازمان بنادر و دریانوردی، برای بنادر متوسطی از نظر اندازه مانند بندر خرمشهر به تبع بنادر بزرگی همچون بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره)، برنامه و طرح‌های از پیش تعیین شده‌ای تهیه و تنظیم شده است که بر





اساس آن برنامه‌ها و پروژه‌های زیرساختی دنبال می‌شود. به عبارتی بندر خرمشهر عملاً با توجه به همین موضوع تا کنون توانسته است به تکمیل تمامی زیرساخت‌های بندری خود پرداخته و به نوعی به عنوان یکی از قطب‌های حمل و نقلی شمال خلیج فارس باقی بماند. گواه موضوع در این است که هم‌اکنون پتانسیل‌های بالقوه گذشته در این بندر در بسیاری از زمینه‌ها، بالفعل گشته و عملاً امروزه شاهد اقدامات و عملکردهای مثبت این بندر در زمینه‌های مختلف کاری هستیم. این بندر ملقب به بزرگ‌ترین بندر آزاد تجاری کشور با حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به زمان جنگ تحمیلی به طور کامل احیا شده و با دارا بودن ۲۰ پست اسکله و پسکرانه مناسب بهترین پتانسیل در شمال خلیج فارس است که البته انتظار می‌رود تا استفاده بهینه‌تری از ظرفیت‌های موجود با وضع قوانین و مقررات ویژه در آن باشیم.

در حال حاضر اقدامات ارزشمندی در بندر خرمشهر در حال انجام است به طوری که در کنار فعال بودن عملیات‌های بندری، در بخش دریایی به دلیل وجود یکی از مهم‌ترین موانع در سدر راه کشتیرانی با سرعت بسیار مناسبی در حال انجام است که به لطف پیگیری این بندر و توجه مسئولان امر در قالب قرارداد ۳۹ فروند مغروقه خارج‌سازی مغروقه‌ها، عملاً تا سال آینده تمامی مغروقه‌های سمت ساحل ایران برداشته شده است. این در حالی است که این اداره کل با هماهنگی سازمان بنادر و وزارت امور خارجه پیگیری خارج‌سازی مغروقه‌های سمت ساحل عراق نیز است که در صورت نهایی شدن مذاکرات، به یاری خدا امیدواریم مقدمات لایروبی رودخانه اروند اتفاق بیافتد. عدم لایروبی رودخانه موضوعی است که از سال‌های بعد از جنگ تحمیلی این بندر را در بخش دریایی در تنگنا قرار داده و البته خوشبختانه در بخش خارج‌سازی مغروقه‌ها که مقدمه انجام لایروبی است در این سال‌ها اقدامات خوبی صورت گرفته و همان‌طور که گفته شد در سال آینده نیز به اتمام خواهد رسید. در بخش ترمینال‌های فعال بندر در کنار فعالیت‌های جاری، تمامی اپراتورهای فله، جنرال کارگو، نفتی، خودرو و مسافری که در بندر فعال هستند این اداره کل اقدام به انعقاد قرارداد جدید احداث و بهره‌برداری از ترمینال جدید کانتینری در سال ۹۵ نمود که عملاً طبق برنامه قراردادی فی مابین این اداره کل و بخش خصوصی و طی سه سال اول احداث ترمینال با تجهیزات استراتژیک و مدرن در ترمینال جدید انتظار می‌رود تا حجم ترافیک تخلیه و بارگیری کانتینری حداقل تا سه برابر در این بندر افزایش یابد. این در حالی است که هم‌اکنون متوسط سالانه تخلیه و بارگیری در بخش کانتینری تقریباً نزدیک به ۱۰۰ هزار TEU است که در قرارداد جدید ترمینال تا ۳۰۰ هزار TEU پیش‌بینی شده است. باید خاطر نشان کرد که این بندر به جز دو سال اخیر، در سال‌های گذشته به دلیل موانع ایجاد شده که به آن‌ها اشاره شد گاهی در برخی بخش‌ها رشد منفی را نیز شاهد بوده است. البته باید به این نکته نیز توجه کرد که کاهش عملیات‌های بندری در کل بنادر کشور در سال‌های اخیر ارتباط مستقیم به موضوع ورود کشتی‌ها به بنادر نداشته، بلکه کاهش تجارت و رکود شاخص‌های اقتصادی جهانی و منطقه‌ای، مسلمات اثرات منفی خود را در بخش‌های مربوطه بر عملکرد مجموعه گذاشته است و در این میان آثار عملی آن صرفاً متوجه کشور ایران و بنادر کشور نبوده و نیست. همان‌طور که بیان شد فشار تحریم‌های سال‌های اخیر بر کشور، در صنعت حمل و نقل بسیار دشوار و البته پرهزینه بوده به طوری که در کنار جوروانی ایجاد شده‌ی ایام اخیر از سوی کشور آمریکا در منطقه، طبیعی است که اثرات اقتصادی در این حوزه از حمل و نقل به کندی نمایان شود. بنابراین امیدواریم با لحاظ کردن چهارچوب‌های قانونی و سیاست‌های خاص در این حوزه، در کنار ایجاد شرایط مناسب برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی در بنادر کشور و البته با اتخاذ شیوه‌هایی برای واگذاری خدمات بندری، و همچنین استفاده از سیاست‌های تشویقی و اصلاح رویه‌ها در عمده بخش‌های دریایی و بندری، حجم عملیات در بنادر را ارتقا بخشیم.



نماینده دولت پاناما در امور دریایی در ایران در گفت‌وگو با بندر و دریا اعلام کرد:

نمایندگی رسمی دولت پاناما در امور دریایی در ایران آغاز به کار کرد

برای اولین بار در ایران دفتر نمایندگی رسمی پاناما در امور ثبت پرچم پانامایی بر روی شناورهای ایران و صدور گواهینامه پانامایی برای دریانوردان ایرانی حاضر به ارائه خدمت شد. «کشور پاناما به دلیل ارائه خدمات مطلوب و مزایای پرچمی، خود امروزه باعث شده که اکثر کشورهای صنعتی دنیا همانند آمریکا، ژاپن، چین، کره جنوبی و سایر کشورهای دیگر از مزایا و امکانات پرچم پاناما در تردد شناورها و ناوگان‌های خود به نهایت پیشرفت اقتصادی برسند.» برای آشنایی بیشتر، ماهنامه بندر و دریا با نماینده کشور پاناما در تهران گفت و گویی به عمل آورده است:

مقرراتی از هر نظر، محدودیتی برای تجارت و سرمایه خود ایجاد کند از کشور پاناما به عنوان کشور امن برای ثبت شناور خود استفاده کنند در مقابل پاناما نیز برای اطمینان دادن به مالکان بین‌المللی خود در سراسر جهان، سازمان Segumar را ۹۱ منطقه از جهان قرار داد تا بتواند تمامی خواسته‌ها و نیازهای مالکان شناور را در شرایط عادی و بحرانی به‌طور کامل پوشش دهد.

● پرچم راحتی (Flag of convenience) چیست؟
پرچم راحتی (FOC) یک عمل تجاری است که به موجب

● تاریخچه‌ای در مورد پاناما و ثبت پرچم پانامایی عنوان
بفرمایید؟

۱۰۰ سال پیش که پاناما ثبت پرچم خود را برای ناوگان دریایی اعلام کرد درست در اواخر جنگ جهانی اول بود که یک کشتی مسافربری آمریکایی به علت مسایل و قوانینی که در آن زمان در آمریکا وجود داشت و به دلیل برطرف کردن محدودیت‌ها، اولین کشتی با مالک آمریکایی را تحت پرچم خود قرار داد. از آن زمان تاکنون مالکان شناورهای تجاری و خدماتی تصمیم گرفتند در شرایطی که در کشور خود ممکن است از حیث وجود قوانین و

Argenta Syndicate Management Limited	American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc	Alfa Strakhovanie	Alandia Marine
Aigaion Insurance Company S.A.	AEGIS London	Brit Insurance Holdings PLC	Beazley P&I Club
Atrium Underwriters Limited	Astra Asigurari S.A.	Assuranceforeningen Skuld	Assuranceforeningen Gard
Charterers P&I Club	Chaucer Syndicate Limited	Catlin Underwriting Agencies Limited	Canopus Managing Agents Syndicate
British Marine Luxembourg S.A.	British European & Overseas P&I	Hans Van Berghem	Gard P&I (Bermuda) Ltd
Coastal Marine Mutual Association Ltd.	Chubb Insurance Company of Canada	Chubb Group of Insurance Companies	China Shipowners Mutual Assurance Association
Investflot Insurance Company	InterCoastal Shipowners' P&I B.V.	Insurance Company Scandinavia	Ingosstrakh Ltd.
Hiscox Syndicate Limited	Hanseatic P&I	Military Insurance Company	Maritime Mutual Insurance Association (NZ) Limited
Liberty Syndicate Management Limited	Korea Shipping Association	Korea P&I Club (The Korea Shipowner's Mutual Protection & Indemnity Association)	JSC Rosgosstrakh
Progress - Garant (as part of Allianz)	Post and Co.	Osprey Underwriting Agency Limited	North Netherlands Protection & Indemnity Association
Noord Nederlandsche	Navigators P&I	Skuld Mutual Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd.	Safeguard Guarantee Company Ltd
Russian P&I Pool	Raetsmarine Insurance B.V.	Russian Insurance Centre	QBE Insurance Group Limited
Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club)	Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited	Star Underwriting Agents Limited	SOVAG Schwarzmeer und Ostsee Versicherung AG
Soglassye Insurance Company	Talbot Underwriting Limited	The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited	The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd	The North of England Protecting & Indemnity Association Ltd	The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)	The South of England Management AG
The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited	The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Europe) Ltd.	The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (London) Ltd.	The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Asia) Ltd.
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited	The Steamship Mutual Underwriting Association Ltd.	United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited	United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Europe) Ltd.
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)	United Insurance Company of Vietnam	Water Quality Insurance Syndicate	Zurich North America

توسعه یافته دنیا چه بزرگ و چه کوچک از پرچم پاناما به عنوان پرچم راحتی Flag of convenience بر روی شناورها و ناوگان‌های خود استفاده می‌کنند که از ارجحیت شایانی در زمینه عبور و مرور و این که چه مدت ممکن است یک کشتی تحت بازرسی و یا تعلیق در مسایل دیگر بر روی دریا بماند برخوردار است. مسایل مهمی ست که این ارجحیت با داشتن پرچم پاناما به مراتب سهل تر می‌شود. ناگفته نماند که پاناما با داشتن سازمان خدماتی همانند segumar که به عنوان ایستگاه کمک‌رسانی در هر شرایط و در هر گوشه از دنیا قرارداد آماده خدمت‌رسانی به شناورهای مورد نظر در هر شرایطی است. امروزه دو سازمان Segumar در ژاپن، دو سازمان در کره، آمریکا، ترکیه، یونان، سنگاپور، پاناما آماده کمک‌رسانی به کشتی‌ها هستند.

● خدمات شما برای دریانوردان و مالکان کشتی ایرانی چگونه است؟

همان‌طور که متذکر شدم بیش از ۷۲ درصد از کشتی‌های تجاری جهان با پرچم پاناما رفت و آمد می‌کنند و قوانین مربوط به پرچم پاناما به‌صراحت این مسئله را عنوان می‌کند که تمامی خدمه شناورهایی که تحت پرچم من هستند باید مدارک و یا تاییده‌های پانامایی داشته باشند که با تهیه این مدارک دریانوردان ما می‌توانند بر روی

● با توجه به بهبود فضا و باز شدن درهای بنادر کشورهای اروپایی نظیر ایتالیا، آلمان، اسپانیا برای پذیرش کشتی‌های ایرانی، آیا این نیاز هنوز احساس می‌شود که برای تغییر پرچم با کشور پاناما و یا کشور دیگری همکاری کنیم؟

امروزه مسئله این نیست که ایران به پرچم پاناما نیاز دارد یا خیر؟ همان‌طور که مستحضر هستید اکثر کشورهای صنعتی بزرگ دنیا از امکانات و خدمات شایان این کشور در دریا نهایت استفاده را می‌کنند که سرانجام آن به توسعه اقتصادی آن کشور که حامل این پرچم است می‌شود. پاناما کشوری است که از سال ۱۹۱۷ با ۵۵۶۴ شناور ثبت شده، نام بزرگ‌ترین سازمان ثبت کشتی جهان را به خود اختصاص داده است.

دفتر ما در تهران به علت نداشتن سفارت پاناما در ایران این مسئولیت را متقبل شده و با دریافت توکن PKI ما را قادر به ارتباط مستقیم در ۲۴ ساعت و هفت روز هفته با سیستم‌های مربوط به دریانوردی و دریایی پاناما متصل می‌کند.

● چرا این پرچم تا این اندازه از نظر بین‌المللی با ارزش است؟

به علت جو سیاسی که امروزه دنیا را در بر گرفته با در نظر گرفتن تجربه ۱۰۰ ساله در این حرفه، اکثر کشورهای



بیش از ۷۲ درصد از کشتی‌های تجاری جهان با پرچم پانامارت و آمد می‌کنند و قوانین مربوط به پرچم پاناما به‌صراحت این مسئله را عنوان می‌کند که تمامی خدمه شناورهایی که تحت پرچم من هستند باید مدارک و یا تاییده‌های پانامایی داشته باشند.



مالکان کشتی و
شناورهای ایرانی
نیز می‌توانند از
مزایای پرچم کشور
پاناما برای عبور
و مرور و تجارت
خود در دریا بسیار
استفاده کنند از
جمله این مزایا
نگاه متفاوت به
شناورهای تحت
پرچم پاناما است
و همه بنادر این
شناورها را باید
بسیار بهتری نگاه
می‌کنند.

صدر گواهی موقت مربوط به ثبت دریایی و رادیویی در کوتاه‌ترین مدت ثبت موقت شناورهای در حال ساخت bareboat charter امکان ثبت دوگانه در حالت بدون وجود نداشتن محدودیت نژادی برای مالکان و دریانوردان توانایی هر فرد یا شرکت - فارغ از ملیت و مبدا به ثبت شناور تحت پرچم پاناما سیستم مورد اعتماد رهن دریایی با پشتیبانی کامل سیستم بانکی ملی و بین‌المللی ثبت پرچم پاناما بر روی شناورهای دریای کاسپین، ثبت انواع شناورها اعم از باری، مسافربری، تفریحی، لایروبی، بارج، سکو، شناورهای حفاری و...

کانال پاناما

در مورد شگفتی‌های این کشور که بگویم یکی از عجایب هفت گانه دنیا اتصال دو اقیانوس اطلس و آرام از طریق یک این آبراه ۷۷ کیلومتری است. این آبراه که در جریان یکی از بزرگ‌ترین و دشوارترین پروژه‌های مهندسی در جهان ایجاد گشته است یکی از سرشناس‌ترین و مهم‌ترین آبراه‌های جهان است. در گذشته کشتی‌ها برای عبور از اقیانوس آرام به اطلس مجبور بودند آمریکای جنوبی را دور بزنند اما پس از ایجاد این کانال به‌طور مستقیم از اروپا به آمریکا و از آنجا به آسیای شرقی می‌روند.

مزایا و امتیازات

خدمات سریع‌تر و بهتر و در ایران عزیز برای هموطنان ارجمند و تحویل چند روزه گواهی‌نامه‌های Full-Term

شناورهای تحت پرچم پاناما در هر گوشه از جهان مشغول کار و فعالیت شوند که این موضوع به نفع دریانوردان و اقتصاد و معیشت آن‌ها است.

صدر گواهی‌نامه‌های موقت دریانوردان در کوتاه‌ترین مدت و تاییدیه پانامای آن‌ها از طریق سیستم اتوماتیک دریانوردان (SSA) تضمین اجرای قوانین و تفاهم‌نامه‌های ملی و بین‌المللی؛ مانند کنترل شرایط کاری دریانوردان بر روی شناور

مالکان کشتی و شناورهای ایرانی نیز می‌توانند از مزایای این پرچم برای عبور و مرور و تجارت خود در دریا بسیار استفاده کنند از جمله این مزایا نگاه متفاوت به شناورهای تحت پرچم پاناما است و همه بنادر این شناورها را باید دید بسیار بهتری نگاه می‌کنند که این موضوع وقتی که یک شناور به مدت طولانی و بیش از حد انتظار در یک بندر متوقف و یا بازرسی می‌شود احساس می‌شود. اما شناورهای تحت پرچم پاناما این مزیت بزرگ را به مالک خود می‌دهد که در سراسر جهان و بدون نگاه‌های ملیتی و قومی به مالک آن و به راحتی تجارت خود را انجام دهد. از دیگر مزایای ثبت پرچم پاناما برای شناورها، امکان ثبت موقت شناور با پرچم پاناما در حالت Bareboat Charter هست که این مورد به این صورت است که کشتی که تحت پرچم دیگری است می‌تواند به‌طور موقت و برای مدت شش ماه از پرچم پاناما بر روی شناور خود استفاده کرده و از مزایای مفید و سود آن بهره‌مند شود.

بخشی از خدمات بازگانی دریایی پاناما (Panama merchant marine) در دفتر تهران

انجام کلیه مراحل اداری و قانونی مربوط به ثبت شناور





شکل ۱) لاک‌پشت فراتی در زمان شنا در رودخانه شلگهی (زیستگاه طبیعی). این لاک‌پشت‌ها همانند تکاورها (Commandos) متخصص در عملیات آبی‌خاکی هستند. این تصویر توسط «بارید مصفايي مهر» در روستای شلگهی در شهرستان دزفول در ۲۵ شهریور ۱۳۸۸ ثبت شده است. رودخانه شلگهی یکی از سرشاخه‌های رود دز است.

تکاورها در هورا العظیم ماجرای حفاظت از لاک‌پشت فراتی در خوزستان

امین خالقی پرست

سرزمین پهناور ایران دارای تنوع زیستی منحصر به فردی است. اما امروزه به دلیل توسعه شتاب‌زده و مدیریت نامناسب در برخی بخش‌ها بسیاری از این منابع زیستی در معرض خطر انقراض قرار گرفته‌اند. با تخریب طبیعت، نسل آینده نمی‌تواند از بسیاری از این منابع طبیعی بهره‌مند شود. بنابراین، برای داشتن توسعه پایدار باید از منابع زیستی و ذخایر ژنتیکی ایران به‌عنوان یک سرمایه ملی حفاظت شود. لاک‌پشت فراتی در رودخانه‌ها و تالاب‌های استان خوزستان یکی از ذخایر ژنتیکی ارزشمند ایران است که بسیاری از زیستگاه‌های آن در منطقه به دلیل فعالیت‌های انسانی تخریب شده و بقای این جانور به دلایل مختلفی به خطر افتاده است. بنابراین، به‌منظور آگاهی از وضعیت لاک‌پشت فراتی در ایران و آشنایی با برخی عوامل انسانی تهدید کننده حیات این لاک‌پشت‌ها، به کتابخانه سازمان حفاظت محیط زیست ایران رفته و با عضو هیات علمی گروه محیط زیست دانشکده منابع طبیعی دانشگاه کردستان، دکتر هانیبه غفاری که ۱۶ سال از عمر خویش را با علاقه فراوان صرف مطالعه و حفاظت از لاک‌پشت فراتی کرده است، به گفت‌وگو نشستیم.

محیط زیست در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران ادامه داده و پایان‌نامه دوره دکتری خود را با حمایت استاد راهنمایم و مایکل پلامر (استاد دانشگاه کانزاس آمریکا) به‌عنوان استاد مشاور، درباره «بررسی گستره خانگی و انتخاب زیستگاه لاک‌پشت فراتی در شمال استان خوزستان» نوشته و در سال ۱۳۹۲ با موفقیت از آن دفاع کردم. البته، در دوره دکتری تخصصی به مدت پنج‌ماه نیز برای دوره فرصت

گرایش محیط زیست در دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران ادامه تحصیل داده و نوشتن پایان‌نامه کارشناسی ارشد خود را با کمک دکتر محمود کرمی به‌عنوان استاد راهنما و ارتان تاسکاواک (استاد دانشگاه اژه از میر ترکیه) به‌عنوان استاد مشاور، با موضوع «بررسی زیستگاه‌های لاک‌پشت فراتی در استان خوزستان» به پایان رساندم. در سال ۱۳۸۸ دوره دکتری تخصصی (Ph.D.) را در رشته

● **تحصیلات شما در چه رشته‌ای است و از چه زمانی مطالعه درباره لاک‌پشت فراتی را آغاز کردید؟**
دوره کارشناسی را در رشته مهندسی منابع طبیعی، گرایش محیط زیست سپری کردم و پایان‌نامه کارشناسی خود را با کمک هوشنگ صیایی به‌عنوان استاد راهنما در زمینه لاک‌پشت فراتی نوشته و در سال ۱۳۸۱ از آن با موفقیت دفاع کردم. برای دوره کارشناسی ارشد در رشته مهندسی منابع طبیعی

مردم این شهرستان مساعدت بیشتری با من داشتند و حتی یک ماهی گیر بومی به نام میرزا علی شنبول قایق خود را به رایگان در اختیار من قرار داد.

● برای حفاظت از لاک پشت فراتی در منطقه، چه اقداماتی انجام دادید؟

طرح حفاظت مشارکتی از لاک پشت فراتی که من با هدف کاهش تعارض میان صیادان و لاک پشت فراتی از سال ۱۳۸۹ در شمال خوزستان آغاز کرده‌ام، تاثیر مثبتی در حفظ این گونه جانوری ارزشمند داشته است. این طرح با همکاری موسسه خزنده شناسان پارس و با مساعدت اداره کل حفاظت محیط زیست خوزستان و اداره محیط زیست دزفول انجام شد. آموزش دانش آموزان روستاهای نزدیک به زیستگاه این گونه جانوری، برگزاری کارگاه‌های آموزشی متعدد برای ماهیگیران و محیط بانان منطقه تنها بخشی از فعالیت‌های این طرح بوده است و در نهایت منجر به موافقت برای تشکیل کارگروه تخصصی لاک پشت فراتی به عنوان اولین کارگروه تخصصی بک گونه خزنده در معرض خطر انقراض شد. همچنین، به عنوان عضو گروه تخصصی لاک پشت‌های آب شیرین (Tortoise and Freshwater Turtle specialist) در کمیته بقای گونه‌ها در اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت (IUCN)، ارزیابی وضعیت حفاظتی لاک پشت فراتی از نظر جهانی در سال ۲۰۱۷ به عهده من و تیم سه نفره‌ای متشکل از متخصصان کشورهای ترکیه و ایران بوده است.

ایران تاسیس کردیم و هم‌اکنون نیز مدیرعامل موسسه خزنده شناسان پارس هستیم.

● تحقیقات شما درباره لاک پشت فراتی در کدام یک از شهرستان‌های استان خوزستان بوده است؟

تحقیقات من درباره لاک پشت فراتی در تمام این سال‌ها در شمال استان خوزستان متمرکز شده است. مسئولان اداره محیط زیست شهرستان دزفول همواره همکاری خوبی با من داشتند. بنابراین، طرح حفاظت از لاک پشت فراتی را در سال ۱۳۷۹ از شهرستان دزفول شروع کردم. سپس، این تحقیقات را در شهرستان شوش و شهرستان اندیمشک ادامه دادم.

● چرا شمال استان خوزستان را برای تحقیقات میدانی درباره لاک پشت فراتی انتخاب کردید؟

مسئولان اداره محیط زیست شهرستان دزفول با وجود این که برای تحقیقات میدانی من درباره لاک پشت فراتی بودجه‌ای در اختیار نداشتند، اما همیشه با روی خوش از من استقبال کردند و امکانات لازم را در حد توان خود فراهم کرده‌اند. به همین دلیل، من تحقیقاتم را از شهرستان دزفول شروع کردم و در این سال‌ها در همان شهرستان هم ماندگار شدم. به طور مثال، موضوع پایان‌نامه دکترای تخصصی من بررسی گستره خانگی (Home Range) لاک پشت فراتی با استفاده از رادیوتله متری در سد تنظیمی کرخه بود و این سد در حوزه شهرستان اندیمشک قرار دارد، اما اغلب اوقات محل استقرار من شهرستان دزفول بود. مسئولان و

مطالعاتی به «موزه اکسندر کونینگ» (Zoology Museum Alexander Koenig) در دانشگاه بن آلمان رفته و پژوهشی درباره «بررسی تنوع ژنتیکی لاک پشت فراتی در کشورهای ایران، عراق و ترکیه» انجام دادم.

● سوابق شغلی شما در چه زمینه‌ای است؟

به عنوان مدیر طرح حفاظت مشارکتی از لاک پشت فراتی در سه پروژه بین‌المللی که با حمایت مالی برنامه کمک‌های کوچک تسهیلات محیط زیست جهانی (GEF/SGP/UNDP) و موسسه رافورد انگلستان (The Rufford Small Grants for Nature Conservation) انجام شد، همکاری داشتم. دفتر کمک‌های کوچک تسهیلات جهانی محیط زیست (SGP) در ایران، بخشی از برنامه عمران سازمان ملل (UNDP) است. هم‌اکنون، بنده عضو هیات علمی گروه محیط زیست دانشکده منابع طبیعی دانشگاه کردستان هستم و مدت سه سال است که به عنوان استادیار در این دانشگاه تدریس می‌کنم. علاوه بر راهنمایی پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد در زمینه بوم‌شناسی خزندگان، در ارتباط با لاک پشت فراتی، در حال حاضر هدایت یک پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته تنوع زیستی در دانشکده منابع طبیعی دانشگاه کردستان هم به عهده من است. از سال ۱۳۸۵ به همراه سایر همکاران، «موسسه خزنده شناسان پارس» را به عنوان نخستین تشکل محیط زیستی در زمینه حفاظت از خزندگان و دوزیستان



شکل ۲) لاک پشت فراتی در رودخانه کرخه. این تصویر توسط «فاطمه نصیری امینی» در یک روستا به نام «حلاف» در اطراف شهرستان حمیدیه در اواخر تیر ۱۳۹۱ ثبت شده است. فاطمه امینی که برای ساخت یک مستند برای حدود ۴۰ روز در این روستا بوده است، درباره این عکس می‌گفت: این لاک پشت توسط یکی از اهالی روستا میباید شده و به خاطر باورهای محلی معلوم نبود چه سرنوشتی در انتظارش بود. به گفته یکی از اهالی روستا چند روز پیش از این ماجرا یک لاک پشت را مردم روستا گرفته و دار زده بودند زیرا این لاک پشت‌ها به استخرهای پرورش ماهی که در آن اطراف احداث شده، آمده و ماهیان آن‌ها را می‌خوردند. اما خوشبختانه این دفعه به خاطر حضور ما در روستا این اتفاق نیفتاد. خانواده‌ای که ما در منزل آن‌ها مهمان بودیم به جانوران علاقه‌مند بودند و حتی از پرندگی‌های زینتی نگهداری می‌کردند. به همین دلیل، تا از این موضوع باخبر شدن، این لاک پشت را از اهالی روستا گرفته و برای ما آوردن تا بتوانیم از آن فیلمبرداری کنیم. به گفته اصغر مبارکی [کارشناس سازمان حفاظت محیط زیست]: زمانی که لاک پشت فراتی در تور ماهیگیران به دام می‌افتد با تمام قوا از آن‌ها به دور می‌ماند. اما در این حمله به تمام انسان‌های اطرافش استفاده می‌کند. اما زمانی که از فاطمه امینی درباره این موضوع سوال کردیم، چنین پاسخ داد: «جانور بی‌نوا خیلی ترسیده بود و کاری به ما نداشت. ما هم آن را زود کنار رودخانه‌ها کردیم و همزمان از رهاسازی آن فیلمبرداری هم کردیم.»



شکل ۳) لاک‌پشت فراتی برای تنفس به سطح آب آمده است. این تصویر توسط «هانیه غفاری» در رودخانه میانرود در شهرستان دزفول در بیستم مرداد ماه ۱۳۹۰ ثبت شده است.

● ایده تشکیل کارگروه ملی حفاظت از لاک‌پشت فراتی از چه زمانی شروع شد؟

یکی از پیشنهاد‌های من در طرح حفاظت مشارکتی از لاک‌پشت فراتی، لزوم تشکیل کارگروه تخصصی برای حفظ لاک‌پشت فراتی بود و پیگیری‌های مربوط به تشکیل این کارگروه را نیز با همکاری اداره محیط‌زیست دزفول انجام دادم. از اوایل سال ۱۳۹۵ جلسات متعددی با حضور مسئولان شهرستان‌های مختلف استان خوزستان، در این زمینه برگزار شد. برای من مهم بود که این کارگروه تشکیل شود زیرا زمانی که این کارگروه تشکیل شود، فعالیت‌های انجام شده برای حفاظت از لاک‌پشت فراتی سازمان‌دهی شده و حتی اگر من و سایر محققان فعال در این حوزه در آینده نباشیم، این کارگروه به کار خودش ادامه می‌دهد و حفظ این گونه جانوری ارزشمند تضمین خواهد شد. دبیرخانه این کارگروه هم قرار است در اداره محیط‌زیست دزفول باشد. آخرین جلسه نیز با حضور کارشناسان گروه خزندگان و دوزیستان معاونت محیط‌زیست طبیعی سازمان حفاظت محیط‌زیست در اداره کل حفاظت محیط‌زیست خوزستان برگزار شد و قرار است دکتر معصومه ابتکار با ابلاغ نامه‌ای شروع به کار این کارگروه را به صورت رسمی اعلام کند. اما هم‌اکنون، این کارگروه مشکل تامین بودجه از سازمان حفاظت محیط‌زیست دارد. یکی از فعالیت‌های این کارگروه برآورد جمعیت لاک‌پشت فراتی است؛ تاکنون برای لاک‌پشت فراتی هیچ برآورد جمعیتی در ایران و بیرون ایران انجام نشده است. بنابراین، برای حفاظت از لاک‌پشت فراتی این کار در الویت قرار دارد و نیاز است که این برآورد جمعیت انجام شود. اما از آن جایی

وجود ندارد. حتی در فهرست سرخ اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت (IUCN)، برآورد جمعیتی برای این لاک‌پشت در گذشته و حال وجود ندارد. این مسئله بزرگ‌ترین معضل برای حفاظت از جمعیت لاک‌پشت فراتی است؛ در حقیقت، زمانی که برآورد جمعیتی از یک گونه نداریم، برای درک کم یا زیاد شدن تعداد آن در زیستگاهش معیاری نداریم. لاک‌پشت فراتی در «فهرست سرخ اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت» به عنوان «گونه جانوری در معرض خطر انقراض» (Endangered Species) طبقه بندی شده است. بر اساس آخرین ارزیابی گروه تخصصی لاک‌پشت‌های آب شیرین اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت، جمعیت لاک‌پشت فراتی در پانزده سال گذشته ۵۰ درصد کاهش داشته است. از آن جایی که اطلاعاتی در باره برآورد جمعیت لاک‌پشت فراتی در گذشته و حال وجود ندارد، تخمین درصد کاهش جمعیت این گونه جانوری دشوار است. اما این تخمین جمعیت برای لاک‌پشت فراتی بر اساس اثرات منفی سدسازی و خشک کردن تالاب‌ها، وقوع جنگ‌ها و تعارضات سیاسی منطقه، انجام شده است. جنگ‌ها و تعارضات سیاسی در منطقه موجب تکه تکه شدن، تخریب و از بین رفتن زیستگاه‌های لاک‌پشت فراتی شده است. بر اساس موارد ذکر شده، این تخمین (کاهش ۵۰ درصد گونه در طول سه نسل) واقع‌گرایانه به نظر می‌رسد، اما هنوز نیاز شدیدی به برآورد جمعیت این گونه وجود دارد. به طور کلی، برای این که بتوان مشخص کرد دقیقاً چقدر جمعیت این لاک‌پشت کم شده، باید اطلاعات پایه‌ای از قبل وجود داشته باشد که با پایش آن جمعیت در آینده بتوان کم یا زیاد شدن این جمعیت را ارزیابی کرد.

● آیا تاکنون درباره لاک‌پشت فراتی کتاب یا مقاله‌ای منتشر کردید؟

در سال ۱۳۸۴، یک مقاله فارسی درباره «بررسی وضعیت لاک‌پشت فراتی و زیستگاه آن در ایران» در «فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط‌زیست» منتشر کردم. اما اغلب مقالاتی که در مورد لاک‌پشت فراتی چاپ کرده‌ام به زبان انگلیسی است؛ در مورد این گونه در معرض خطر انقراض تاکنون پنج مقاله انگلیسی با اعتبار علمی در مجلات تخصصی ایالات متحده آمریکا چاپ کردم که چهار مورد از این مقالات در زمینه «بررسی گستره خانگی و انتخاب زیستگاه»، «تنوع ژنتیکی و مطلوبیت زیستگاه»، «زادآوری و جوجه‌آوری»، «وضعیت حفاظتی» در لاک‌پشت فراتی بوده و یک مقاله نیز مطالعه‌ای جامع درباره لاک‌پشت فراتی است که با همکاری گروه تخصصی لاک‌پشت‌های آب شیرین در اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت (IUCN) انجام شده است؛ همچنین، دو مقاله دیگر در زمینه «بررسی رژیم غذایی» و «بررسی تجمع فلزات سنگین» در لاک‌پشت فراتی در دست انجام است. بنده علاوه بر تدوین این مقالات، نویسنده بخش لاک‌پشت فراتی در «فرهنگ‌نامه حیات وحش ایران» نیز بودم و هم‌اکنون در حال نگارش کتاب لاک‌پشت فراتی هستم.

● برآورد جمعیت لاک‌پشت فراتی در ایران چه تعداد است؟

تاکنون هیچ اقدامی برای برآورد جمعیت لاک‌پشت فراتی در کل گستره پراکنش آن انجام نشده است. بنابراین، هیچ برآورد جمعیتی نیز از این گونه در ایران

هورا العظیم در بخش هوپزه بررسی می کند.

اگر تالاب هورا العظیم زیستگاه مناسبی برای برآورد لاک پشت فراتی است، چرا تحقیقات میدانی شما در این زیستگاه نبود؟

برای من در آن سال ها به دلیل نیاز به دریافت مجوز این امکان وجود نداشت. تالاب هورا العظیم تا چند سال گذشته منطقه نظامی بود و برای ورود به این منطقه باید مجوز صادر می شد و به بانوان این مجوز به سختی داده می شد. تالاب هورا العظیم از زمان جنگ ایران و عراق مین گذاری شده است. هم اکنون، تالاب هورا العظیم منطقه نظامی نیست اما در اختیار شرکت های نفتی است.

سرشماری لاک پشت فراتی در کدام بخش تالاب هورا العظیم انجام می شود؟

برنامه من این است که برآورد جمعیت لاک پشت فراتی در آینده در بخشی از تالاب هورا العظیم انجام شود که در داخل مرز ایران قرار دارد. تالاب هورا العظیم در ایران بخش کوچکی از دشت آزادگان و بخش بزرگی از هوپزه را در بر می گیرد. البته بخش اصلی این تالاب در عراق است و قطعاً بخش عراقی این تالاب، زیستگاه مناسب تری برای لاک پشت فراتی است.

آب سپری می شود، امکان مشاهده آن بسیار دشوار است. بنابراین، آن کسانی که ارتباط مستقیم با این لاک پشت ها دارند، صیادان هستند. چون صیادان در طبیعت شاهد مشکلات لاک پشت فراتی هستند، می توانند به مدیران و کارشناسان در ارائه راه حل راهنمایی دهند.

برای برآورد جمعیت لاک پشت فراتی در ایران کدام زیستگاه را پیشنهاد می کنید؟

برای برآورد جمعیت باید زیستگاهی را یافت که جمعیت خوبی از لاک پشت فراتی در آن وجود دارد. محدوده فعالیت های تحقیقاتی من برای لاک پشت فراتی در این ۱۶ سال در سه شهرستان دزفول، شوش و اندیمشک بود اما به نظر من شهرستان های هوپزه و دشت آزادگان برای برآورد جمعیت لاک پشت فراتی شرایط زیستگاهی مناسب تری دارند. دشت آزادگان و هوپزه بخشی از «تالاب هورا العظیم» است؛ این دو شهرستان به لحاظ پوشش گیاهی، نزارهای متراکم تری دارند و زیستگاه مناسب تری برای لاک پشت فراتی هستند. یکی از دانشجویان من که در رشته تنوع زیستی در دانشگاه کردستان مشغول به تحصیل است، برای پایان نامه کارشناسی ارشد نیازهای زیستگاهی لاک پشت فراتی را در تالاب

که بودجه ای برای این سرشماری در سازمان حفاظت محیط زیست وجود ندارد، کار روی زمین مانده است.

هدف کارگروه ملی لاک پشت فراتی چیست؟

این کارگروه تخصصی که اعضای آن نمایندگان اداره های محیط زیست شهرستان های خوزستان، نمایندگان تشکل های محیط زیستی، نمایندگان صیادان محلی و سایر نمایندگان سازمان های مرتبط با موضوع هستند، با هدف تدوین برنامه مدیریت جامع حفاظت از لاک پشت فراتی در ایران و با تعریف برنامه های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت سعی خواهد کرد علاوه بر تمرکز بر فعالیت های آموزشی، تحقیقاتی، حفاظتی و مدیریت زیستگاه های لاک پشت فراتی، در قالب یک برنامه مشخص در طی ده سال منجر به بهبود وضعیت این گونه جانوری در معرض خطر انقراض و زیستگاه های آن در کشور شود.

در کارگروه های تخصصی معمولاً افرادی که تخصص اجرایی دارند، تصمیم گیرنده هستند. اما در این کارگروه برای سازمان های مردم نهاد (NGO) محلی و صیادان نیز امکان مشارکت و تصمیم گیری وجود دارد و سعی خواهد شد نگاه مدیریتی در آن وجود نداشته باشد. از آن جایی که بیشتر زمان لاک پشت فراتی زیر



شکل (۴) رادیوتله متری لاک پشت فراتی در رودخانه کرخه. این تصویر توسط «امین بهدادزاده» در سد تنظیمی کرخه در شهرستان اندیمشک در تیرماه ۱۳۹۰ ثبت شده است و توسط Andrey Atuchin برای استفاده در ماهنامه بندر و دریا ویرایش شده است. دستگاه فرستنده ضد آب توسط دکتر امیر رستمی و دکتر علیرضا وجهی از تیم دامپزشکی دانشگاه تهران و دکتر محسن پاکنژاد از اداره دامپزشکی شهرستان اندیمشک با بخیه که روش مخصوص داشت به انتهای کاراپاس ۲۰ لاک پشت فراتی متصل شد. در این تصویر لاک پشت فراتی که در آغوش هانیه غفاری قرار دارد، حدود ۱۲ کیلوگرم است اما در این تحقیق میدانی بیشترین وزن برای لاک پشت هایی که ردیاب زده شد، ۱۸ کیلوگرم بود.

ایرانیان اولین مخترعان دریا

رامین جهان پور

کهن ترین سند دریانوردی ایرانیان، مَهْری است که در «چغامیش» دزفول به دست آمده است. تاریخ تمدن ناحیه چغامیش به شش هزار سال، پیش از میلاد می‌رسد. این مهر گلین، یک کشتی را با سرنشینانش نشان می‌دهد. در این کشتی یک سردار پیروز ایرانی، بازگشته از جنگ، نشسته، و اسیران زانورده در جلوی او دیده می‌شوند. در این مهر یک گاونر و یک پرچم هلالی شکل هم دیده می‌شوند. نقش‌های برجسته پاسارگاد نمایانگر توانمندی دریایی ایرانیان و فرمانروایی آن‌ها بر هفت دریاست.

صنایع ایران

صنایع ایران از زمان مهاجرت مادها به سرزمین پهناور، حاصلخیز و بسیار پر برکت ایران آغاز شد، همیشه ایرانیان در کاربرد، ابداع و تولید ابزارآلات صنعتی برای بهره جستن از صنایع خودساخته زانورد بوده‌اند و با همین مشخصه بارز در صنعت، متمایز از دیگر رقبای صنعتی خود عمل کرده‌اند. صنعت ایران به مدد و همت دانشمندان و متفکران بزرگ ایرانی توانست در زمینه‌های مختلف از قبیل دریانوردی، کشتی‌سازی،

نقشه‌کشی و به پیشرفت‌های بسیار بزرگی دست یابد و خود این امر باعث اعتلای صنعت ایران در زمان خودش و حال شود. اکنون مروری خواهیم داشت بر ساخت ابزارهای مهم و حیاتی که در کار دریانوردی بسیار حایز اهمیت بوده و هستند و توسط خود ایرانیان ساخته شده‌اند.

قطب‌نما

در مورد اختراع قطب‌نما روایت‌های زیادی وجود دارد. چند تن از دانشمندان آن‌را به

چینی‌ها و یا حتی ایتالیایی‌ها نسبت می‌دهند. اما بیشتر دانشمندان معتقدند که قطب‌نما به وسیله ایرانیان ساخته شده است. قطب‌نمای ایرانی برخلاف قطب‌نمای چینی که ۲۴۴ جهت داشت، دارای ۳۲ جهت بوده است. عدد ۳۲ علاوه بر نشان دادن دقت بیشتر قطب‌نمای ایرانی، نمایانگر آشنایی ایرانیان با اعداد در مبنای عدد ۲ و دانش ریاضی پیشرفته آن‌ها بوده است. در افسانه‌های کهن ایرانی آمده است که اسفندیار روپین‌تن به هنگام حرکت برای

اطلاعات و آگاهی‌هایی در مورد بنادر و جزایر، گاه‌نگاری و جهت‌یابی، جریان‌های دریایی، جریان‌های هوایی، ابزارهای دریانوردی و... را در بر داشته‌اند. پس از اسلام، بسیاری از رهنامه‌های دوران ساسانی به عربی ترجمه شد و دریانوردان دوران اسلام، بهره‌فراوانی از آن‌ها برده‌اند.

پیل الکتریکی

در سال ۱۳۳۰ خورشیدی، باستان‌شناس آلمانی ویلهلم کونیک و همکارانش در نزدیکی تیسفون ابزارهایی را از دوران اشکانیان یافتند. پس از بررسی معلوم شد که این ابزارها پیل‌های الکتریکی هستند که به دست ایرانیان در دوران اشکانیان ساخته شده و به کار برده می‌شده‌اند. او این پیل‌های تیسفون را باتری بغداد یا باتری پارتیان (Baghdad Battery) نامید برای آگاهی بیشتر از این پیل الکتریکی می‌توانید به سایت‌های با موضوع Baghdad Battery در اینترنت مراجعه کنید. اکتشاف این اختراع ایرانیان به اندازه‌ای

یونان شرکت داشته‌اند، نشان می‌دهد که از دوران هخامنشیان، ایرانیان این ابزار را شناخته و به کار می‌بردند.

مسافت‌یاب و واحد سنجش دریایی گره

دریانوردان ایرانی، از زمان‌های باستان، ابزارهایی برای پیمودن مسافت‌های دریایی به کار می‌برده‌اند. یکی از این ابزارها ریسمانی بوده که دارای گره‌هایی در طول خود بوده و به تدریج باز می‌شده، که پس از رسیدن به انتها، آن را می‌پیچیدند و دوباره استفاده می‌کرده‌اند.

رهنامه‌ها

رهنامه‌ها، نقشه‌ها و نوشته‌هایی بودند که در آن‌ها کلیه اطلاعات مربوط به دریانوردی ثبت و مستند شده بود. ایرانیان از روزگار باستان، مبتکر و صاحب رهنامه‌هایی بوده‌اند و به کمک آن‌ها به دریانوردی و دریاپویی مشغول بوده‌اند. رهنامه‌های ایرانیان،

نبرد با اژدها از پیکانی آهنین سود می‌جسته، که همواره جهت ثابتی را به او نشان می‌داده است. بعدها قبله‌نما توسط ایرانیان مسلمان به قطب‌نما افزوده شد تا همواره و در هر وضعیتی بتوان جهت درست قبله را پیدا کرد. ایرانیان از این اختراع استفاده کامل کرده و آن را به مسلمانان کشورهای دیگر شناساندند. نام‌های فارسی اجزای قطب‌نما در زبان عربی شاهد تاریخی مسلمی است که کاربرد قطب‌نما از طریق ایرانیان به دست دیگر ملت‌های مسلمان رسیده است.

ژرفایاب

برای تعیین ژرفنای آب در دریا، به‌ویژه مناطق ساحلی دریای پارس و دریای مکران، ایرانیان ابزاری اختراع کرده و به کار می‌بردند که شباهت زیادی به شاقول بنایی داشته است. هر چند که اختراع این سوند باستانی به «سندباد» ناخدای پرواوزه ایرانی نسبت داده شده است، اما اکتشافات اخیر کشتی‌های غرق شده ایرانی در دریای اژه، که در یورش به

است. این دستگاه شامل صفحه‌ای مدرج بوده که به وسیله زنجیری از میله‌های آویزان می‌شده است. با تعیین امداد افقی می‌توان مستقیم اختلاف ارتفاع بین دو نقطه را از روی درجه‌بندی آن تعیین کرد.

شاخص خورشیدی

پیشینه تعیین تغییر زمان از طریق اندازه‌گیری سایه آفتاب به زمان باستان برمی‌گردد. در آغاز، شاخص‌های خورشیدی، ویژه اندازه‌گیری زمان و حرکت خورشید، از سایه ساختمان‌ها و درختان تشکیل می‌شده است. به تدریج، با گذشت زمان از ابزارهایی که به صورت شاخص قائم بر روی صفحه‌ای قرار داده می‌شده استفاده شده است. شاخص‌های آفتابی معمولاً ارتفاع خورشید و عرض جغرافیایی روزانه را مشخص می‌کردند. علاوه بر این شاخص‌ها، شواهدی هم در دست است که ایرانیان از ابزارهای آفتابی دیگری برای مشخص کردن طول جغرافیایی و جهت سود می‌جستند. در دوران اسلامی، دریانوردان ایرانی، برای مشخص کردن جهت مکه، جهت انجام وظایف مذهبی روزانه، در هر نقطه، شاخص‌هایی ساخته بودند. در این ابزار یک شاخص آفتابی قائم نصب شده که زمان را مشخص می‌کرده و آن‌گاه با گرداندن آن ابزار در امتداد مدار، جهت مکه کاملاً مشخص می‌شده است.

ابزار نمایش و پردازش حرکت سیارات

این ابزارها برای نمایش حرکت سیارات، زمین، خورشید و همچنین محاسبات زاویه‌ای و طولی به کار می‌رفته است. این که ایرانیان، دست کم ۱۵۰۰ سال پیش از اروپاییان می‌توانستند طول جغرافیایی را، به ویژه در دریا، از نصف النهار مبدأ (نیمروز - سیستان) محاسبه کنند، از سوی بسیاری از دانشمندان و تاریخ‌نگاران پذیرفته شده است. این محاسبات و پردازش‌های پیچیده، بدون سودجستن از ابزارهایی که در مثلثات و محاسبات زاویه‌ای به کار می‌رود، غیرممکن بوده است. یکی از این ابزارها که در لاتین اکواتوریوم (Eupatorium)، نامیده می‌شود برای تعیین مدار خورشید و سیارات به کار

ساخته می‌شدند و ابزار حرکت دادن آن‌ها پارو بوده است.

ناوهای ایرانی در زمان هخامنشیان، بزرگ‌ترین کشتی‌های جنگی زمان خود بودند که سه ردیف پاروزن و بادبان داشتند و با سرعت ۸۰ میل دریایی در روز حرکت می‌کردند. هر «نبردناو» شامل ۲۰۰ جنگجو بود که ۳۰۰ نفر از آن‌ها سربازان زنده پارسی و تکاور، بوده‌اند. نیروی دریایی ایران در زمان ساسانیان نیز، قدرت مطلق در دریای پارس و اقیانوس هند بود که زیربنای فرهنگ دریانوردی و دریابویی مسلمانان را تشکیل داد.

اسطرلاب

اسطرلاب (astrolabe)، ابزاری بوده که در جهان باستان برای تعیین وضعیت ستارگان نسبت به کره زمین به کار می‌رفته است. اسطرلاب، در سه گونه اسطرلاب خطی، اسطرلاب صفحه‌ای و اسطرلاب کروی ساخته می‌شده است. قطعات اسطرلاب نسبت به یکدیگر حرکت کرده و می‌توانستند جهت ستارگان، ارتفاع جغرافیایی آن‌ها و فواصل نسبی را مشخص کنند. اسطرلاب در دریانوردی، برای جهت‌یابی به کار می‌رفته است. اسطرلاب‌های ایرانی از برنج و آلیاژهای دیگر مس ساخته می‌شده‌اند. هر چند پاره‌ای مورخان اختراع اولیه اسطرلاب را به یونانیان و فنیقیان نسبت می‌دهند، اما سهم اندیش‌ورزان ایرانی در اختراع انواع گوناگون اسطرلاب و تکامل و افزودن بخش‌های مختلف آن، انکارناپذیر بوده و از سوی تمامی تاریخ‌نگاران ثبت شده است.

نقشه برداری

از دوران‌های پیشین در ایران زمین کارهای مهندسی با سودجستن از ابزارهای مساحی و پیاده کردن نقشه انجام می‌گرفته است. نقشه برداری از سواحل و تعیین مسیرهای ایمن دریایی، به ویژه در نقاط کم‌عمق، از وظایف نیروی دریایی ایران بوده است.

ابزارهای اندازه‌گیری

تراز (تئودولیت) یا تراز شاهی که نخستین نوع تئودولیت به شمار می‌آید توسط کرجی مخترع و دانشمند ایرانی، اختراع شده

تعجب و شگفتی جهانیان را برانگیخت که حتی برخی از دانشمندان اروپایی و آمریکایی این اختراع ایرانیان را به موجودات فضایی و ساکنان فراهوشمند سیارات دیگر که با بشقاب‌های پرنده و کشتی‌های فضایی به زمین آمده بودند، نسبت دادند، و آن را فراتر از دانش متفکران و پژوهشگران ایرانی دانستند. برای آن‌ها پذیرفتنی نبود که ایرانیان ۱۵۰۰ سال پیش از گالوای ایتالیایی پیل الکتریکی را اختراع کرده باشند. ایرانیان از این پیل‌های الکتریکی جریان برق تولید می‌کردند و از آن برای آبرکاری الکتریکی اشیای زینتی سود می‌جستند، اما در پهنه دریانوردی ایرانیان از این اختراع برای آبرکاری الکتریکی ابزارهای آهنی در کشتی و جلوگیری از زنگ زدن و تخریب آن‌ها استفاده می‌کردند.

کشتی‌سازی

فرهنگ فنی و مهندسی ایرانیان از دیدگاه دریانوردی و کشتی‌سازی بسیار غنی و پر بار است. آب‌های دریای پارس، دریای عمان، و اقیانوس هند، همچنین رودخانه‌های جنوب غربی ایران، از دیرباز پهنه دریانوردی و دریابویی ایرانیان بوده است. در شاهنامه فردوسی، چندین بار، از کشتی‌سازی و کشتیرانی ایرانیان، سخن به میان آمده است. قدمت و پیشینه این رشته را از سروده‌های فردوسی می‌توان دریافت. فردوسی از جمشید، پادشاه پیشدادی، به عنوان نخستین انسانی که هنر غواصی و صنعت کشتی‌سازی و دریانوردی را به دیگران آموخت، نام برده است. می‌توان دریافت که دانشمندان ایرانی در دوره باستانی درخشش فنی و علمی که در شاهنامه فردوسی به نام دوره پادشاهی جمشید نام برده شده، موفق به اختراع کشتی و فنون دریانوردی و دریابویی شده‌اند. «گذرکرد زان پس به کشتی بر آب / ز کشور به کشور برآمد شتاب»

کشتیرانی در آب‌های ایران از دیرباز انجام می‌شده و با توجه به این پیشینه، نیاز به کشتی‌سازی و سودجستن از ابزارهای دریانوردی در ایران وجود داشته است. نخستین کشتی‌هایی که در رودخانه‌های «میان‌رودان» آموشد می‌کردند، به شکل‌های گوناگون



بوق بادی کشتی



اسطرلاب



اسطرلاب



نقشه راهنما



تلسکوپ

خریداری شده است. از جمله این ابزارها حلقه دار، عضاده (الیداد)، دو لوله رصد، صفحه‌ای با ساعت‌های مساوی، کره سماوی، کره زمین، تورکتوم (نشان دهنده حرکت استوانه نسبت به افق) هستند. چینی‌ها لوله رصد را «وانگ-تونگ» نامیده‌اند. به گفته تاریخ سلسله پادشاهی یوان ایرانیان از این اختراع نه تنها برای رصد اجرام آسمانی، بلکه برای مشاهده دور دست‌ها، به ویژه در دریا سود می‌جسته‌اند.

پزشکی دریایی

در سفرهای دریایی اکتشافی که در زمان هخامنشیان انجام می‌شد، همواره پزشکیان با کاروان‌های دریایی همراه بودند که وظیفه مراقبت‌های بهداشتی دریانوردان را بر عهده داشته‌اند. در دانشگاه گندی شاپور، دوره ساسانیان، هم بخشی به گردآوری اطلاعات درباره بیماری‌های دریانوردان و راه‌های درمان آن‌ها اختصاص داشته است. اما نخستین کتابی که در این باره نوشته شد، بخشی از کتاب «جامع، فردوس الحکمه»، است که توسط علی بن ربان طبری (تبرستانی)، پزشک ایرانی، گردآوری و تألیف شده است. ربان طبرستانی، یک پزشک بود که در طی سفرهای فراوان دریایی خود اطلاعاتی درباره بیماری‌های دریانوردان و درمان آن‌ها گردآوری کرد. او یادداشت‌های ارزشمند خود را برای پسرش علی به میراث گذاشت. علی بن ربان طبری نخستین کتاب جامع در پزشکی را نوشت که بخشی از آن به بیماری‌های دریایی و درمان آن‌ها اختصاص داشت. هم او بود که در زمان اقامتش در شهر ری به آموزش پزشکی پرداخت و رازی پزشک نامدار ایرانی و کاشف الککل، شاگرد او بوده و اصول علم طب را از او فرا گرفته بود. ابوعلی سینا هم در بخش پنجم کتاب قانون، بیماری‌های کل بدن، فصلی را به بیماری‌های دریایی اختصاص داده است. علی بن عباس اهوازی نیز در دانشنامه پزشکی خود در سده چهارم هجری در این زمینه مطالبی را ارائه داشته است.

منابع و مآخذ

تاریخ مهندسی در ایران، مهدی فرشاد
تاریخ صنعت و اختراعات، موریس داماس
دریانوردی ایرانیان، اسماعیل رایین
زندگی و مهاجرت نژاد آریا، فریدون جنیدی

خشاب (چراغ دریایی)

از دوران‌های پیشین در دریای پارس ساختمان‌هایی ساخته بودند که بر فراز آن‌ها آتش افروخته می‌شد. این ساختمان‌ها عمل برج دریایی و چراغ دریایی را برای راهنمایی دریانوردان و همچنین خبررسانی انجام می‌دادند. فاصله این چراغ‌های دریایی چنان بوده که با ناپدید شدن یکی از آن‌ها، دیگری نمایان می‌شده است. برج‌های دریایی، با آتشی که بر فراز آن‌ها افروخته می‌شد، به چند دلیل ساخته می‌شدند. نخست آن‌ها که با بالا آمدن آب در زمین‌های کم عمق این خطر وجود داشته که کشتی‌ها ندانسته به سوی آب‌های کم عمق رفته، به شن نشسته و نابود شوند. دوم آن‌ها که، با دیدن نور در تاریکی، کشتی‌ها، در تاریکی شبانگاه و هوای ابری راه و جهت خود را بیابند. سوم این‌ها که، در صورت یورش دزدان و غارتگران دریایی، به پادگان‌های زمینی و رزم‌ناوها خبر داده تا به سرعت برای مقابله با آن‌ها اقدام کنند. دلیل چهارم این بوده است که دریابان‌های مستقر در این ساختمان‌ها، پدیده‌های هواشناختی و دریاشناختی را ثبت می‌کرده‌اند. دریانوردان تازه کار ایرانی از این اطلاعات برای روبرویی با رخدادهای هوا و دریا، به ویژه رخدادهای چرخه‌ای و دوره‌ای استفاده می‌کردند.

چکیده نویسی

در دربار پادشاهان ایرانی، گروهی از دبیران وظیفه داشتند که گزارش‌های رسیده از اطراف کشور را خلاصه نویسی کرده به مقامات بالاتر ارائه دهند. در امر دریانوردی و کشتیرانی هم نیاز دریانوردان ایرانی در به همراه داشتن چکیده‌ای از سفرهای پیشین دیگر دریانویسان در مسیرهای دریایی، باعث گسترش این فن در میان دریانوردان بوده است.

دوربین (تلسکوپ)

در تاریخ سلسله پادشاهی یوان در چین مندرج شده که برای تاسیس رصدخانه پکن، به سرپرستی کوئوشوچینگ منجم دربار، تعدادی ابزارهای رصدی از رصدخانه مراغه در ایران

می‌رفته و در صنایع جنگی دریایی برای محاسبات روش حمله و نیز نحوه استفاده از تجهیزات مورد استفاده می‌گرفت.

مواد نفتی

مواد نفتی به صورت‌های گوناگون در جهان باستان، ایران و میان‌رودان، شناخته شده و به کار برده می‌شده است. گذشته از استفاده‌های سوختی و گرمایی که از آغاز عمل شناخت قیر و برداشت‌های متافیزیکی از آتش و آتش جاویدان بوده، در دانش و فناوری استفاده می‌شده است. کاربرد آن به صورت عامل چسباننده، عایق بندی کننده و ملات بوده است. ایرانیان، کف کشتی‌ها را آقیراندود و نفوذ ناپذیر می‌ساخته‌اند.

استفاده از آتش در صنایع نظامی

کاربرد آتش در جنگ، برای سوزاندن کشتی‌ها و تاسیسات دریایی دشمن، از دوران باستان معمول بوده است. در ارتش ایران، هم در نیروی زمینی و هم در نیروی دریایی همواره گروهی به نام نفت‌انداز، نپتان یا نفتات، با اونیفورم ویژه خود ماموریت پرتاب مواد قیری و نفتی را بر عهده داشته‌اند. ساده‌ترین روش، پرتاب آتش با تیر بوده است، این روش سپس به صورت پرتاب ظرفی از آتش، نارنجک مانند، تکامل پیدا کرد. برای پرتاب ظرف‌های بزرگ از ابزارهای مکانیکی، همچون منجنیق، سود می‌جستند. نفت یا نپتا، که در شاهنامه از آن تحت عنوان قاروره یاد شده است، تا مدت‌ها جزو اسرار نظامی بود. پروکوپئوس (Preoccupies) تاریخ‌نگار رومی در سده ششم میلادی، از روغن ماده نام می‌برد و می‌گوید که ایرانیان، ظرف‌هایی از روغن ماده‌ها و گوگرد را پر کرده و آن‌ها را آتش زده و به سوی دشمن پرتاب می‌کنند. پروکوپئوس می‌گوید که این ماده در روی آب شناور مانده و به محض تماس، کشتی‌های دشمن را به آتش می‌کشیده است. در شاهنامه فردوسی واژه «قیر» به صورت قار به کار رفته است.

چو دریای قار است گفتی جهان / همه روشنائیش گشته نهان / یکی خیمه زد بر سر از رود قار / سیه شد جهان، چشم‌ها گشت تار



قطب‌نما



لنگرگاه



نقشه راهنما



نقشه راهنمای قدیم



چراغ دریایی یا خشاب



راهکار اتحادیه اروپا برای عبور از بحران‌های اقتصادی در افق ۲۰۳۰

استراتژی اقتصادی آبی

ترجمه و تنظیم: سعید سعیدی

از صنایع اقیانوس محور، پتانسیل بهتر کردن شرایط اقتصاد جهان را به عنوان یک کل - هم از نظر ارزش افزوده و هم از نظر اشتغال - دارا هستند. خروجی اقتصاد جهانی اقیانوس محور، امروز ۱/۳ تریلیون یورو تخمین زده می شود که این رقم می تواند تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود. اتحادیه اروپا به صراحت بیان کرده که نباید این فرصت را از دست داد.

حرکت به سمت رشد پایدار اقتصاد آبی با تمرکز بر ۵ بخش

از سال ۲۰۱۲ چشم اندازهای کاری در حال تغییر بودند. جهانی شدن، پیشرفت فنی و نیاز برای اقدام مقابل تغییر شرایط آب و هوا، ماهیت صنایع دریایی سنتی را تغییر داد و به دنبال آن صنایع جدیدی را به وجود آورد. از این رو، ۵ بخش با عنوان های انرژی، شیلات، گردشگری، فناوری زیستی و منابع معدنی دریایی، برای تحقق رشد پایدار اقتصاد آبی انتخاب شدند که در کمیسیون اروپا به آن ها توجه ویژه ای شده است.

● برای انرژی اقیانوس، برنامه های تحقیقاتی اتحادیه اروپا و بودجه ساختاری این اتحادیه، هم تحقیقات اساسی و هم شاخص های نزدیک به بازار را حمایت کرده اند. این کمیسیون یک

هدف از آن سیاست، حمایت از بخش ماهیگیری سنتی اروپا با رویکرد پایدار کردن ماهیگیری و به تبع آن بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی ماهیگیران در اتحادیه بود که همین امر باعث شده بخش ماهیگیری اتحادیه اروپا از سال ۲۰۰۸ تا کنون رشد برجسته ای از نظر سودمندی بالا داشته باشد. این رویکرد که با حرکت به سمت عملکرد بهتر اقتصادی در حرکت است به عنوان یک سیاست حامی ماهیگیران و ماهیگیری تقویت شده است.

در اقتصاد دریایی وسیع تر، منطق کمیسیون از سال ۲۰۱۳ به شرح زیر است:

- حرکت در جهت رشد پایدار در اقتصاد دریایی با تمرکز خاص بر ۵ بخش انرژی، شیلات، گردشگری، فناوری زیستی و منابع معدنی دریایی؛
 - رفع موانع و عبور از تنگناهای بازار که مستلزم دخالت عمومی برای ایجاد شرایط بهتر و فراهم کردن بستر اقتصاد دریایی در جهت توسعه است؛
 - جست و جوی فرصت های بازار در سراسر جهان برای ابعاد بین المللی اقتصاد آبی
- با نگاه به افق چشم انداز سال ۲۰۳۰، بسیاری

در سال ۲۰۱۲، کمیسیون اروپا، «استراتژی رشد آبی» را به منظور مهار نیروی بالقوه اقیانوس ها، دریاها و سواحل اروپا با هدف رشد و اشتغال زایی تنظیم کرد. در آن زمان، اتحادیه اروپا، هنوز با مشکلی سر و کار داشت که به نوعی به شرایط بعد از بحران مالی مرتبط بود. انتظارات از این چشم انداز اقتصادی کوتاه مدت خیلی قوی بود در حالی که به صورت ضعیف و غیرقابل استفاده باقی مانده بود.

با این وجود، دریاها، سواحل، بخش ها و مناطق دریایی اروپا به عنوان هدایتگران اقتصاد اروپا در نظر گرفته می شدند چرا که پتانسیل ۵/۴ میلیون شغل و ارزش افزوده ناخالص حدود ۵۰۰ میلیارد یورو در سال را در خود داشتند. هدف از «استراتژی رشد آبی» ارتقای رشد هوشمندانه، پایدار و انحصاری و نیز فرصت های شغلی در اقتصاد دریایی اروپا بود. این استراتژی در ماه اکتبر سال ۲۰۱۲ در سطح وزارتخانه به امضا رسید و در ماه مه ۲۰۱۴ کمیسیون با تشکیل میزگردی به گفت و گو در خصوص ابداعات در اقتصاد آبی پرداختند که برآیند آن «استراتژی رشد آبی» بود.

به موازات همین موضوع، سیاستی جدید و اصلاح شده برای ماهیگیران در سال ۲۰۱۳ به توافق رسید و از آن زمان به بعد اجرایی شد.



و شوری در برخی از مکان‌ها مشتق می‌شود. این منابع فراوان هستند و ماهیت مرتب و منظم برق‌رسانی، منابع تجدیدپذیر متغیرتری مانند باد و آفتاب را تکمیل می‌کنند. تخمین‌های صورت گرفته، نشان می‌دهند که انرژی اقیانوس می‌تواند ده درصد از نیاز الکتریسیته اتحادیه اروپا را تا سال ۲۰۵۰ را تأمین کند. موسسه «کربن تراست» تخمین زده که ارزش کلی این پروژه تقریباً ۵۷۵ میلیارد خواهد بود. اروپا در حال حاضر یک رهبر تکنولوژیک در این بازار نوظهور به شمار می‌رود. کشورهای دیگر از جمله چین خود را در موقعیت استفاده از بازار انرژی‌های تجدیدپذیر قرار می‌دهند. انگیزه‌ها از بخش عمومی (دولتی) به توانمند کردن تکنولوژی‌های انرژی تجدیدپذیر خاص در جهت افزایش رقابت‌پذیری شان در مقابل ظرفیت نسل فعلی تکنولوژی‌ها کمک کرده است. از آنجایی که انرژی اقیانوس در مرحله ابتدایی‌تر تحول است، به مشوق‌هایی برای سال‌های بعدی نیاز خواهد داشت.

یک چالش تکنولوژیکی و تجاری برای انجام آخرین قدم‌ها نسبت به ساخت وسایل قابل اعتماد و مقرون به صرفه در یک محیط دریایی چالشی و پرداخت سرمایه اصلی باقی است. بعد از یک تلاش قابل توجه، در چهار سال گذشته توسط اتحادیه، دولت‌های ملی و صنعت انرژی اقیانوس در حال رشد، نسل جدیدی از

انگلستان، آلمان و دانمارک حدود ۹۰ درصد از پروژه‌های روبه‌انتمام موجود در جهان را به خود اختصاص داده است.

چالش‌های اصلی ابتدا برای کاهش هزینه‌ها بود و مشارکت محلی در این‌جا می‌تواند یک تعامل فرعی و ثانویه را ایجاد کند و در مرحله دوم این چالش‌ها برای توسعه توربین‌های مطمئن شناور در آب و در مرحله سوم برای بهبود مراحل رضایت‌بخش بود.

طبقه آنچه تخمین زده شده، ۸۰ درصد از منابع بادی اتحادیه اروپا برای توربین‌های نصب شده سنتی در آب‌های خیلی عمیق هستند. استقرار و توسعه توربین‌های شناور در آب‌های عمیق‌تر مانند آب‌های سواحل آتلانتیک یا مدیترانه کاملاً امکان‌پذیر است.

هماهنگی با بخش‌های دیگر مانند شیلات و ماهیگیری، حمل و نقل، استخراج انرژی فسیلی و غیره ضروری است و به منظور کاهش موانع اجرایی جهت استقرار توربین‌های بادی در نواحی مرزی صورت می‌گیرد. ارزیابی‌های زیست‌محیطی نه تنها برای اطمینان از اثر بخشی هزینه بلکه برای تضمین سازگاری با استانداردهای زیست‌محیطی ضروری هستند.

انرژی اقیانوس

انرژی اقیانوس عمدتاً از قدرت جریان‌ها، جزر و مد، و امواج و تا میزان کمتری نیز از شیب، گرما

روند مشترک خصوصی عمومی را برای تحلیل نقص‌های بازار و طراحی آن ارزیابی کردند. همکاری مشترک صنعت دریایی و مقامات دولتی، باعث توسعه نقشه راه استراتژیک انرژی اقیانوس شد که برای اولین بار، دوره‌ای را برای حمایت سرمایه‌گذاری، مدیریت خطر، استانداردها و اختیارات عمومی بر مبنای خطر و ریسک تنظیم می‌کند. چالش موجود در حال حاضر برای اجرای این نقشه راه است.

● برای آبروی‌پروری، تأکید اولیه بر کار مشارکتی با ادارات ملی به جهت حذف کاغذبازی و فرایندهای اداری غیرضروری در سطح ملی است که مانع از سرمایه‌گذاری و رشد شده است؛ تأکید بعدی بر ارتقای ارزش، کیفیت و پایداری محصولات اتحادیه اروپا است. برخی از سئوالات اساسی‌تر نیز با این مضمون که چگونه اقیانوس می‌تواند جمعیت رو به رشد جهان را تغذیه کند و سئوالاتی دیگر از این دست ذهن‌ها را به خود مشغول کرده است.

● برای گردشگری دریایی، چالش موجود برای حمایت از مشارکت منطقه‌ای به منظور ایجاد محصولات مشترکی نظیر مسیرهای دریایی یا فرهنگی و ایجاد مشاغل با ارزش بالاتر بدون آسیب رساندن به محیط دریایی بود.

● برای فناوری زیستی آبی، یک بخش با خطر و پاداش بالا که بر سرمایه‌گذاری در تحقیق ناشی از کنجکاو و تأسیس شرکت‌های اقماری مبتنی بر فناوری‌های پیشرفته ساخته می‌شوند، تمرکز اولیه بر روی استفاده از برنامه‌های تحقیقاتی اتحادیه اروپا به منظور حمایت از تحقیق و توسعه و ایجاد تکانه برای سرمایه‌گذاری‌های پیش‌فروشی نزدیک به بازار بود.

● برای منابع دریایی، چندین چالش به‌طور موازی بیان شده است: برای توسعه استراتژی منسجم منابع اتحادیه اروپا که با هدف یک اقتصاد مدور سازگار است؛ برای پیشبرد تحقیق و توسعه تکنولوژیکی به جهت استخراج منابع معدنی از اعماق دریا و برای حفاظت از محیط زیست آسیب‌پذیر اعماق دریا از خطرات. اتحادیه اروپا یکی از آن پشتیبانان اصلی فعالیت‌های بین‌المللی دریایی است که با هدایت تحقیق و توسعه برنامه زیست‌محیطی استراتژیک برای آتلانتیک فعالیت می‌کند.

انرژی آبی انرژی بادی دریایی

باد دریایی (باد ساحلی) سریع‌ترین فعالیت رو به رشد در اقتصاد آبی است. باد در دریا نسبت به زمین ثابت‌تر است، بنابراین فاکتور میانگین ظرفیت، «بالتر» و اختلال نسبت به منظره‌های محبوب، «کمتر» است. بنابراین ظرفیت انرژی باد دریایی نصب‌شده در آب‌های کم‌عمق دریاها شمالی اروپا در حال افزایش است. بانک‌های سرمایه‌گذاری اروپایی به دو سوم آن‌ها کمک مالی کرده‌اند. تا ژانویه ۲۰۱۷، ۱۲،۲۰۱ هزار و ۶۳۱ مگاوات ظرفیت به شبکه افزوده شد.

در این زمینه، اتحادیه اروپا در جهان پیش‌تاز است چرا که با وجود کشورهای پیشرویی چون



جنبه‌ها تاکید دارد تا از اثر نفوذ مخصوصا برای بازارهای طاقچه با تمرکز بر تولیدات محلی، روش‌های سنتی و نمونه‌ها و تولیدات با ارزش بالا حمایت کند. هدف از این کار، داشتن صنعت رقابتی اتحادیه اروپا است که می‌تواند به رشد پایدار ادامه دهد و نیازهای روزافزون برای غذاهای دریایی را تامین کند.

در سال ۲۰۱۵، بسیاری از کشورها عملیاتی را اعلام کردند که به واسطه آن رشد را در این بخش به عنوان برنامه‌های ملی چند سال یکبار ترغیب کنند تا شاهد توسعه پایدار آبی‌پروری باشند. پرتغال یک قانون را برای آبی‌پروری در نظر می‌گیرد. ایتالیا در حال توسعه راهنمایی خاص برای مناطقی است که روی ارزیابی تاثیر محیطی و روی اختصاص مناطق برای آبی‌پروری متمرکز هستند؛ اسپانیا در حال تمام قانون چارچوب برای مناطق خودمختار و در حال هدایت پروژه‌های مدارس ملی است که از این کمپین الهام می‌گیرند.

یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون یورو برای توسعه پایدار آبی‌پروری اتحادیه اروپا اختصاص داده است (که این میزان ۲۰ درصد از بودجه سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰ است). این بودجه می‌تواند سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای به روز کردن این بخش را تامین کند. این سرمایه‌گذاری می‌تواند تامین مالی خرید تجهیزات با بهره‌وری بالاتر را امکان پذیر کرده و آموزش کارمندان و پرسنل را تسهیل کند. رد پای زیست محیطی فعالیت‌ها را بهبود دهد و خدمات زیست محیطی را آماده و بیمه سهام را خریداری کند. در سال ۲۰۱۶-۲۰۱۷، افق چشم‌انداز ۴۶،۲۰۲۰ میلیون یورو در خصوص تحقیق بر مدیریت آبی‌پروری، برنامه‌ریزی آمایشی و بیماری‌ها و تامین ارزیابی برای تحقیق زیرساخت‌ها با تمرکز اختصاصی بر روی مدیترانه سرمایه‌گذاری کرده است. چنین بودجه‌ای می‌تواند ضمن خطرزدایی کردن سرمایه‌گذاری خصوصی، خود سرمایه‌گذاری را بسیار جذاب‌تر کند.

درک عمومی ضعیف از آبی‌پروری عاملی است که باعث مشکلاتی در اعطای گواهینامه‌های جدید و افزایش تولید می‌شود. تقویت شفافیت بیشتر با توسعه استانداردهای فنی عمومی سطح بالایی از حفاظت از محیط زیست را تضمین می‌کند و سرمایه‌گذاری را برای ایالات عضو تسهیل می‌کند. اسکاتلند نمونه خوبی از استاندارد فنی توسعه یافته همراه با صنعت و سازمان‌های غیردولتی است که از فرار جلوگیری می‌کند. کمیسیون قصد دارد همکاری را بین کشورهای عضو، صنعت و سازمان‌های مردم‌نهاد تسهیل کند تا از این طریق استانداردهای فنی عمومی را توسعه دهد.

گردشگری ساحلی و دریایی

صنعت گردشگری دریایی به زودی بزرگ‌ترین کارفرما در اقتصاد آبی خواهد شد. ۲۱ درصد از جمعیت اتحادیه اروپا در شهرهای ساحلی زندگی می‌کنند. اگرچه تنها ۱۵ درصد از زمین‌های



است. برای حمایت از این تلاش به صورت واقعی، کمیسیون مربوطه فراخوانی را برای سال ۲۰۱۷ اعلام کرد که برای برنامه‌های پایش زیست محیطی جوایز و پاداش در نظر خواهد گرفت.

آبی‌پروری

حجم تولید آبی‌پروری در سطح جهان به میزان شش درصد نسبت به دهه اخیر افزایش داشته است. امروز، این میزان برای بیش از ۵۰ درصد از تولیدات غذای دریایی محسوب می‌شود. در اتحادیه اروپا، آن مسئولیت حدود ۲۰ درصد از تولید ماهی اتحادیه اروپا را دارد و به طور مستقیم برای هشتاد هزار نفر اشتغال زایی کرده است. حجم تولید در طول همان دوره نسبتا ثابت مانده است در حالی که ارزش تولید تا ۴۰ درصد رشد داشته است. عملا تمام تولید آبی‌پروری اتحادیه اروپا در بازار داخلی اتحادیه اروپا مصرف می‌شود و دارای کیفیت بالا، پایداری و استانداردهای محافظت از حقوق مصرف کننده هستند. این فاکتورها برای غذاهای دریایی که در اتحادیه اروپا رشد می‌کنند، به مصرف کننده‌ای که از بابت سلامتی، تازگی و بهداشت آن‌ها احساس نگرانی دارد، اطمینان می‌دهد. رشد آبی بر روی این

سرمایه‌گذاری‌ها برای استقرار تجاری آماده کرده‌اند.

تاکنون، حمایت اتحادیه بر پیشبرد توسعه تکنولوژیکی و آمادگی متمرکز شده است. در ده سال گذشته، برنامه‌های تحقیقاتی اتحادیه اروپا ۱۵۰ میلیون یورو در بودجه تحقیق و توسعه و پروژه‌های ابتکاری انرژی اقیانوس لحاظ کرده است. برای استقرار تجاری آن فناوری‌ها مانند تجدیدپذیرترین انرژی‌ها، هزینه‌های پیش پرداخت و نیازهای سرمایه‌گذاری انرژی اقیانوس بالا هستند. چیزی که تا الان از دست رفته است سرمایه‌گذاری کافی برای به کارگیری تکنولوژی‌های ابتکاری برای بازار است. ابزارهای موجود بودجه‌بندی اتحادیه اروپا تا الان این چالش را به طور کافی حل نکرده‌اند. سرمایه‌گذاری‌های متحرک برای سرمایه‌گذاری‌های انرژی اقیانوس ابتکاری، با یک پتانسیل رشد بالا به عنوان یک چالش اصلی برای آینده باقی می‌ماند.

باز کردن این پتانسیل نیز تقریبا خطرزدایی کردن روندهای رضایت عمومی است. به عنوان اولین پروژه‌های تجاری خطرات به دست آوردن رضایت عمومی را تحمل می‌کند، یکی از چالش‌های اصلی و هسته‌ای نیز جمع‌آوری داده و اطلاعات و دانش تاثیرگذار زیست محیطی





می شوند. کار در این عرصه در حال پیشروی روی سوخت زیستی گیاهی است که به عنوان یک راه حل طولانی مدت با اثر زیست محیطی یا اجتماعی کمتر نسبت به سوخت گیاهی نسل اول دیده می شود. با این وجود، بخش دریایی در حال حاضر با بخش فناوری زیستی صنعتی اروپا مشارکت دارد طوری که اخیراً تقریباً ۴۵۰ کارشناس در زمینه این تحقیقات درگیر هستند.

منابع معدنی دریایی

علاوه بر نفت و گاز، استخراج در آب های اروپا در حال حاضر از استخراج جمعی برای ساخت و تغذیه ساحل همراه با آب کم عمق ساحلی برای مواد معدنی نظیر پتاس صورت می گیرد. با این حال، تمرکز اصلی کمیسیون بر روی آب های عمیق است که منفعت تجاری آن در حال افزایش است و بخشی از آن به دلیل نگرانی در خصوص منابع قابل اطمینان از مواد معدنی برای صنعت اروپا است و بخشی دیگر به خاطر نگرانی هایی درباره آسیب بالقوه به محیط دریایی عمیق، آسیب پذیر و غیر قابل لمس است و بخشی دیگر نیز به دلیل وجود عقیده گسترده ای است که تکنولوژی برای استخراج مواد معدنی با کمترین اختلال اکولوژیک، برای تمام کشورهای اتحادیه اروپا به منظور توسعه و بررسی شان، یک وظیفه بزرگ است.



حمایت کنند. فناوری زیستی دریایی با آبی از منابع ارگانیک های زنده در دریا به عنوان یک منبع با هدف کاربردی فناوری زیستی استفاده می کنند. این زمینه گسترده، دانش و ابزارهایی مانند زیست شناسی مولکولی، ژنومیک، پروتئومیک، متابولیسمیک، بیولوژی سلول و اکولوژی را برای تبدیل کاربردها به غذا، سلامت و رفاه انسانی (داروهای ضد سرطان، مسکن ها، آنتی بیوتیک ها، وسایل آرایشی بهداشتی)، و محصولات فرآورده های صنعتی جدید (آنزیم ها، بیوپلیمرها، بیومتریال ها و ...) استفاده می کنند.

اما توسعه محصولات قابل عرضه در بازار مخصوصاً برای مصارف دارویی یک روند طولانی مدت است که در مراحل ابتدایی آن تقریباً به طور کل بر مبنای تحقیق عمومی انجام شده است. شرکت های کوچک که معمولاً به طور قانونی یا از نظر جغرافیایی به دانشگاه ها متصل می شوند ممکن است در جستجوی یافته های امیدوارکننده خود باشند. یک گزارش ویژه که از سوی کمیسیون برای بررسی محصولات دریایی مشتق شده از ارگانیک دریایی صورت گرفت نشان داد که تقریباً بیشتر محصولات در بازار، در مصارف آرایشی بهداشتی، مکمل های غذایی و آبی پروری استفاده

اتحادیه اروپا را پوشش می دهد، اما ۴۷ درصد از تمام کرایه شب ها برای سکونت را به خود اختصاص داده اند. این صنعت فرصت های خوبی برای ورودی های جدید به بازار کارگری ارایه می دهد - جمعیت مردم جوان نسبت به میانگین سنی در اقتصاد آبی بالاتر است - اما کار اغلب موقتی، فصلی و با حقوق کم است. بنابراین کاهش بی ثباتی و افزایش تعداد شغل های با ارزش از اهداف اولویت استراتژی کمیسیون ۲۰۱۴ برای گردشگری ساحلی و دریایی هستند در حالی که در همان زمان کاهش ردپای زیست محیطی گردشگری کاهش می یابد.

بسیاری از نیازها، به عنوان مثال در آموزش و توسعه مهارت یا الزامات ویزا برای آن ها، برای صنعت گردشگری در کل مشابه هستند. بنابراین کار کمیسیون در خصوص گردشگری ساحلی و دریایی بر موارد قابل ارایه واقعی که به فعالیت ها با یک زاویه خاص دریایی ارزش می دهد متمرکز شده است. این موارد شامل:

- گردشگری دریایی: این صنعت به سرعت در حال رشد است. به عنوان مثال، در ایتالیا ۳۲ مورد از ۳۴ زیرساخت بندری جدید که بین سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۷ ساخته شد برای گردشگری ایجاد شد. ماریناها در تعدادی از برنامه های عملیاتی بودجه توسعه منطقه ای اروپا نمایان می شوند و در سال ۲۰۱۶ یک فراخوانی برای پیشنهاداتی برای راه اندازی مسیرهای دریایی جدید فراملی تحت بودجه دریایی و شیلات اروپایی گشایش یافت. این کمیسیون موانع برای حرکت کاپیتان ها و ناخداهای حرفه ای کشتی های تفریحی و نیز تغییرات در الزامات ایمنی را تحلیل کرده است. تشخیص دوجانبه چالش بعدی پیش رو است.
- کشتی های کروز: بعد از کارائیب، اروپا دومین مقصد بزرگ کشتی کروز است. بازدهی در بندرهای مسافری تا ۲۲ درصد در سال های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ افزایش یافته اند که از ۲۳/۷۶ میلیون نفر به ۲۸/۹۶ میلیون نفر رشد داشته است. روند گفتگوهای صنعتی بین اپراتورهای کروز، مقصدهای آن ها و بندرهای کروز به منظور حفاظت از جذابیت های مقاصد اروپایی شروع شده است.
- میراث فرهنگی زیرآب: که شامل کشتی های شکسته یا فرورفته در اعماق آب ها هستند با افزایش فعالیت انسانی در ساحل ها تهدید می شوند. با این وجود، آن ها نه تنها سابقه غیر قابل تعویض از تاریخ اروپایی هستند، بلکه جاذبه ارزشمندی برای گردشگران محسوب می شوند. کمیسیون اکنون در حال کار با یونسکو روی این مسئله است. سازمان بودجه دریایی و شیلات اروپا نیز سه پروژه بر روی میراث فرهنگی زیرآب موضوعی در مسیرهای دریای آدریاتیک، مدیترانه و دریای سیاه بودجه بندی می کنند. این پروژه ها اوایل سال ۲۰۱۷ شروع شدند.

فناوری زیستی آبی

انواع مختلف ارگانیک های دریایی که بزرگ تر از ارگانیک های زمین هستند، می توانند از توسعه محصولات جدید برای منفعت جامعه



دوم ژوئن ۱۹۸۵ لازم الاجرا شد، با هدف تدوین سیستمی جهانی برای جستجو و نجات ایجاد شده است تا هماهنگی لازم توسط سازمان های نجات و همکاری لازم میان سازمان های نجات همسایه (در صورت نیاز) برای نجات افراد دچار اضطرار در دریا، بدون توجه به محل وقوع سانحه انجام شود.

دولت ج.ا.ایران در سال ۱۳۷۳ به کنوانسیون مذکور ملحق شد. با این که فرهنگ دریانوردی و معاهدات بین المللی (از قبیل کنوانسیون بین المللی ایمنی جان افراد در دریا (سولاس، ۱۹۷۴) بر لزوم شتافتن کشتی ها به باری شناورهای دچار اضطرار تاکید دارند، اما تا پیش از تصویب کنوانسیون جستجو و نجات، هیچ سیستم بین المللی عملیات جستجو و نجات را پوشش نمی داد. در برخی مناطق سازمان های منسجمی برای ارائه کمک های فوری و موثر وجود داشت و در برخی نواحی هیچ سازمانی از این دست مشاهده نمی شد. ملزومات فنی کنوانسیون جستجو و نجات در ضمیمه آن ذکر شده است که به پنج فصل تقسیم می شود. متعاهدین به کنوانسیون باید از اتخاذ ترتیبات لازم برای ارائه خدمات کافی جستجو و نجات در آب های ساحلی خود اطمینان حاصل کنند. همچنین از متعاهدان دعوت می شود توافق های جستجو و نجات با کشورهای همسایه خود به منظور انجام مواردی از قبیل تعیین مناطق جستجو و نجات، مشارکت در استفاده از تسهیلات، تدوین فرایندهای مشترک، آموزش و بازدید منعقد کنند. طبق مفاد این کنوانسیون، متعاهدان باید ترتیباتی را برای تسهیل و تسریع ورود واحدهای نجات (پروازی و شناور) سایر متعاهدان به آب های سرزمینی خود اتخاذ کنند. این کنوانسیون همچنین به اتخاذ تدابیر لازم برای آماده سازی متعاهدین برای جستجو و نجات دریایی از قبیل ایجاد مراکز اصلی و فرعی هماهنگی نجات اشاره و چارچوبی از فرایندهای عملیاتی برای شرایط اضطرار و فوریت و در طول عملیات های جستجو و نجات، مانند تعیین هماهنگ کننده عملیات در صحنه و وظایف آن ارائه می کند. متعاهدان باید سیستم های گزارش دهی کشتی ها که به کمک آن ها کشتی ها موقعیت خود را به یک مرکز رادیویی در ساحل اطلاع می دهند را برای خود ایجاد کنند. این کار به کاهش فاصله زمانی میان قطع تماس با کشتی و آغاز عملیات جستجو منجر می شود و به انتخاب فوری شناورهایی در آن نزدیکی به منظور کمک رسانی (خصوصاً در موارد پزشکی) به شناور مضطر کمک خواهد کرد.



جستجو و نجات دریایی (SAR)

عبدالرضا نصاری نساب | کارشناس مخابرات دریایی
اداره بندر و دریانوردی خارگ

امین بالالی | کارشناس امور بندری اداره بندر و دریانوردی خارگ

دریانوردی را افزایش خواهد داد با عنایت به تاثیر غیرقابل انکار استفاده از مقررات متناسب با شرایط حاکم بر تردد وسائط نقلیه آبی در کاهش مخاطرات ناشی از فعالیت های دریایی و نیز در پیشگیری از آلودگی دریا و مرگ و میر آبیان بر اثر حوادث مخاطره آمیز ناشی از تصادم شناورها و به منظور بهره مند شدن از نتایج مثبت اجرای مقررات یکنواخت بین المللی در خصوص عملیات نجات دریایی پیش بینی شده در کنوانسیون بین المللی نجات دریایی ۱۹۷۹ الحاق به کنوانسیون ذکر شده در دستور کار سازمان بندر و کشتیرانی به عنوان متولی امر دریانوردی کشور قرار گرفت و پس از تشکیل جلسات متعدد و انجام بحث های کارشناسی، متن کنوانسیون ترجمه و لایحه اجازه الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران تقدیم مجلس شورای اسلامی شد و نهایتاً به تصویب مجلس در تاریخ ۷۳/۲/۲۱ و تایید شورای محترم نگهبان در تاریخ ۷۳/۲/۲۸ کشور ما به کنوانسیون مذکور ملحق شد. ارائه خدمات بشردوستانه به انسان های مضطر در کوتاه ترین زمان ممکن، به منظور کاهش تلفات انسانی ناشی از سوانح دریایی از اهداف اصلی کنوانسیون مذکور است. در این خصوص و به منظور نجات جان انسان های مضطر در دریا نقش تجهیزات پیشرفته و سریع که بتوانند میزان تلفات انسانی را با فراهم آوردن امکانات مناسب جستجو و نجات دریایی کاهش دهد کمک شایانی را در این زمینه خواهد کرد.

ارائه خدمات دریایی-هوایی جستجو و نجات دریایی

کنوانسیون جستجو و نجات دریایی (International Convention on Maritime Search and Rescue) (SAR)

همان طور که گفته شد این کنوانسیون جستجو و نجات دریایی که در تاریخ بیست و هفتم آوریل سال ۱۹۷۹ در کنفرانس هامبورگ تصویب و در بیست

نجات دریایی عبارت است از عملیاتی که طی آن کشتی، سرنشینان، بار یا سایر اموال از خطر رهایی می یابند. نجات دریایی بر دو گونه است: قراردادی و غیر قراردادی. در نجات قراردادی، مالک اموال در خطر و ناجی، پیش از آغاز عملیات نجات، قراردادی بسته و شرایط نجات و مبلغی را که باید پرداخت شود تعیین می کنند؛ سپس ناجی مطابق با قرارداد اقدام به کمک رسانی می کند. هر توافقی که به منظور نجات و تحت تاثیر خطر بسته شود و دادگاه آن را غیرمنصفانه تشخیص دهد به درخواست هر طرف قابل ابطال است. در چنین صورتی، وضعیت حقوقی قرارداد را قابل ابطال می دانند. بنابراین، قرارداد قابل ابطال عبارت است از قراردادی که هر یک از دو طرف آن یا شخص ثالث می تواند ابطال آن را از دادگاه بخواهد. قرارداد قابل ابطال در حقوق ایران شناخته شده نیست، ولی استثناهایی را به مانند قرارداد نجات در ماده ۱۷۹ قانون دریایی می توان یافت. کنوانسیون بین المللی تجسس و نجات دریایی به سال ۱۹۷۹ در سازمان بین المللی دریانوردی به تصویب رسید و در سال ۱۹۸۵ لازم الاجرا شد. موضوع کنوانسیون مذکور تاسیس یک سیستم هماهنگ بین المللی در زمینه تجسس و شیوه های نجات کشتی ها و اشخاص مضطر در دریا است. این کنوانسیون سازمان دهی مراکز تجسس و نجات و مراحل هماهنگی در ساحل و همچنین روش همکاری چند کشور همسایه را برای انجام عملیات تجسس و نجات در یک منطقه مشترک پیش بینی کرده است. به علاوه کنوانسیون یاد شده مقدماتی در رابطه با اقدامات آمادگی، ایجاد نقشه ها و تعیین منطقه های عملیاتی، تاسیس مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات و همچنین در صورت بروز سانحه، روش های عملیاتی موثر را به طور کامل مورد پیش بینی قرار داده است.

با توجه به این که الحاق به کنوانسیون مذکور و اجرای مفاد آن موجب اطمینان خاطر هر چه بیشتر دریانوردان و مسافران در دریا بوده و همچنین ایمنی



این کنوانسیون شامل ۸ ماده و یک ضمیمه در ۵ فصل است که مهم ترین آن ها عبارتند از:
فصل سه: همکاری میان کشورها

طبق این فصل، در صورتی که به گونه ای دیگر میان کشورهای مربوطه توافق نشده باشد، متعاهدان باید طبق قوانین و مقررات ملی خود اجازه ورود فوری واحدهای نجات (پروازی و شناور) سایر متعاهدان به سرزمین و آب های سرزمینی خود، صرفاً برای مقاصد جستجو و نجات اتخاذ کنند.

فصل چهار: فرایندهای عملیاتی

طبق این فصل، مراکز اصلی و فرعی هماهنگی نجات باید اطلاعات به روز درباره تسهیلات جستجو و نجات و ارتباطات در منطقه، و همچنین طرح هایی دقیق برای اجرای عملیات های جستجو و نجات در اختیار داشته باشند. متعاهدین به صورت انفرادی یا با همکاری یکدیگر قادر به دریافت پیام های اضطرار می باشند.

شناورهای جستجو و نجات دریایی (ناچی)

مدل: شناور ناچی ساخت: آلمان (ارلن باخر)
مدل: شناور ناچی ساخت: نروژ (بوت سرویس)
مناطق جستجو و نجات دریایی SARRegion
مناطق جستجو و نجات دریایی - نیمه جنوبی کشور
مناطق جستجو و نجات دریایی - نیمه شمالی کشور
نماد (آرم) مصوب جستجو و نجات دریایی

مزایای عملیات جستجو و نجات دریایی

- کاهش تلفات و خسارات مالی و جانی
- ایجاد محیطی ایمن برای صنایع مرتبط دریانوردی، هوانوردی، گردشگری، تحقیقات و ...
- تبلیغات مثبت برای کشور
- صیانت و حاکمیت آب های کشور
- کاهش حق بیمه مسئولیت و باربری در صنعت کشتیرانی
- فراهم آوردن آرامش خاطر نزدیکان و بستگان سرنشینان شناورها

اسکان نجات یافتگان دریایی

هم اکنون در استان بوشهر پنج پایگاه امداد و نجات دریایی در بنادر مختلف راه اندازی شده است که نقش مهمی در ارائه خدمات به آسیب دیدگان دریایی دارد. پایگاه های امداد و نجات دریایی استان بوشهر در پنج بندر مستقر است ناچی ۹ در بندر خارگ، ناچی ۲ در بندر صیادی عامری، ناچی ۸ در بندر دیر، ناچی ۱۸ در بندر عسلویه و شناور امداد رسانی سار ۳ در بندر بوشهر مستقر است. با توجه به اهمیت موضوع نجات یافتگان سوانح دریایی اداره بندر خارگ در سال ۱۳۹۵ برای نخستین بار در کشور اقدام به راه اندازی مرکز اسکان نجات یافتگان سوانح دریایی کرد که این مرکز دارای ساختمانی با زیربنای یک هزار و ۱۰۰ مترمربع و ۱۰ سوئیت است که با حضور مدیرکل بندر بوشهر و امام جمعه، بخشدار و مسئولان جزیره خارگ افتتاح شده است. پس از انتقال حادثه دیدگان دریایی به مرکز اسکان نجات یافتگان سوانح دریایی خارگ، خدمات لازم و امکانات لازم اسکان،

شهبیدی، مهدی، اصول قراردادهای و تعهدات، جلد ۲، تهران: عصر حقوق، Allen, "Michael, The International Convention on Salvage & LOF ۱۹۹۰", Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. ۲۲, No. ۱, January, ۱۹۹۱.

Cohen, Mark, Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement & The U.S. Salvage Industry, Marine Policy, Butterworth & Co. (Publishers) Ltd., Octobr, ۱۹۸۲.

Shaw, Richard, The ۱۹۸۹ Salvage Convention & Lloyd's Open Form ۱۹۹۰, Marine Policy, Butterworth-Heinemann Ltd., March ۱۹۹۲.

Anderson, Andrew, "Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions", U.S.F Maritime Law Journal, Vol. ۶, No. ۱۹۹۳, ۱.

درمان، تغذیه و حمل و نقل به صورت رایگان ایجاد شده که سانحه دیدگان دریایی پس از انتقال به مرکز اسکان نجات یافتگان سوانح دریایی از خدمات لازم بهره مند می شوند.

منابع فارسی

امید، هوشنگ، حقوق دریایی، جلد ۲، تهران: مدرسه عالی بیمه تهران،
بوآیه، آلبر، حقوق دریایی، ترجمه حسینقلی حسینی نژاد، تهران، بی تا،
دویدار، محمد، حقوق دریایی بر اساس مقررات قانون دریایی لبنان و معاهدات بین المللی، ترجمه عزیز فیضی طالب، تهران: رایحه عترة،
رضسانی، عباس، حقوق حمل و نقل دریایی، تهران: موسسه آموزشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (علوم و فنون دریایی - مدیریت)،
شهبیدی، مهدی، تشکیل قراردادهای و تعهدات، جلد ۱، تهران: حقوقدان،





پاکسازی ساحل قسمت سوم

دکتر احسان مقیمی حاجی

کاپیتان سعید خاتمیان

تکنیک‌های ارزیابی پاکسازی ساحل SCAT

امروزه بسیار غیرعادی به نظر می‌رسد که یک ریزش نفتی رخ بدهد و چند تیم فنی برای تحقیق در مورد ارزیابی پاکسازی ساحل یا برای جمع‌آوری اطلاعات و اطلاع‌رسانی به تیم برنامه‌ریزی در حین و بعد از پاکسازی اعزام نشوند.

وقتی یک ریزش نفتی رخ می‌دهد فقط برای تعداد بسیار کمی احتمال دارد که درگیر عملیات پاکسازی نشوند، ولی این موضوع بسیار حائز اهمیت است که چه کاری باید چگونه و در چه مرحله‌ای انجام شود. چراکه این تصمیمات به‌طور غیرقابل انکاری در کاهش زمان عملیات و حفظ حیات وحش موثر است. رعایت مراحل انجام کار به کوتاه شدن زمان عملیات، برنامه‌ریزی صحیح، ایمنی کارکنان، تدارکات به‌موقع و کاهش هزینه‌ها کمک می‌کند.

تحقیقات ارزیابی ساحل بر مبنای چند اصل مهم بنا شده‌اند، که عبارتند از:

• تعیین قسمت‌هایی از نوار ساحلی که داخل

بخش‌های یکنواخت جغرافیایی قرار گرفته‌اند
• استفاده از یک سری عناوین، علائم و تعاریف استاندارد برای تهیه مستندات
• ارزیابی سیستماتیک سواحل در نواحی آلوده شده
• حضور تیم ارزیابی آموزش دیده
• آماده‌سازی داده‌ها و اطلاعات به‌منظور تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی
ضروری است که بر اساس برنامه‌ای از پیش تعیین شده و سیستماتیک، ارزیابی ساحل توسط مدیریت، برای آلودگی‌های دریا و ساحل آغاز شود. فرآیند SCAT شامل هشت قدم پایه‌ای زیر می‌شود:

۱. انجام تحقیقات مقدماتی
۲. بخش‌بندی ساحل
۳. تخصیص تیم‌ها و انجام عملیات SCAT
۴. تعیین دستورالعمل‌ها و نقاط هدف برای پاکسازی
۵. ارائه گزارشات تحقیق و نقشه‌های سواحل آلوده شده به بخش برنامه‌ریزی
۶. به‌تصویر کشیدن تاثیر پاکسازی
۷. انجام بازرسی‌های بعد از پاکسازی
۸. انجام ارزیابی نهایی فعالیت‌های پاکسازی

چک لیست تجهیزات میدانی

- نقشه‌های مناسب از سواحل مرتبط و دیگر نقشه‌ها (نظیر نقشه‌های راه و ... اگر لازم است بر روی کاغذهای ضد آب)
- فرم‌های ارزیابی سواحل آلوده شده
- تخته شاسی
- کاغذهای سفید اضافی برای نوشتن یادفترچه‌های یادداشت ضد آب
- لوازم التحریر
- ابزار مسیریابی و تشخیص موقعیت
- بیلچه و خاک‌انداز کوچک
- متر نواری
- دوربین دیجیتال
- دوربین ویدئویی و حافظه ذخیره اطلاعات
- باتری و پک‌های باتری شارژ شده
- لوازم ارتباطی
- محققان همچنین باید مجهز به لباس مناسب و تجهیزات حفاظت فردی برای شرایط متفاوت باشند، برای مثال:
- عینک آفتابی، لباس بارانسی، کلاه، چکمه‌های لاستیکی، دستکش ضد لغزش



فرم ارزیابی را کامل کنید. فرم تکمیل شده ارزیابی سواحل آلوده به مواد نفتی باید تمامی اطلاعات دقیق در مورد شرایط ریزش نفتی و آلودگی را ارائه کند.

قبل از ترک محل عملیات

تیم باید به منظور اطمینان از حصول توافق بر روی نقاط اصلی، یکبار دیگر ارزیابی‌ها را مورد بازبینی قرار دهد. دست کم تیم باید به یک توافق در مورد خصوصیات و توزیع آلودگی نفتی برسد.

کنترل کنید که فرم‌ها و نقشه‌های مقیاس گذاری شده، کامل باشند. اطمینان حاصل کنید که تمامی فیلم‌ها و تصاویر به طور دقیق ثبت و ضمیمه شده‌اند. با تمیز کردن کفش‌ها قبل از ترک محل، از انتقال آلودگی به مناطق دیگر جلوگیری کنید. کنترل کنید که تمامی تجهیزات، گزارشات ارزیابی، لوازم فردی و... قبل از ترک سایت، برداشته شده‌اند (چیزی جانماند).

بخش‌ها

قدم ضروری اول برای یک ارزیابی عبارت است از تقسیم نوار ساحلی به واحدهای کاری عملیاتی و برنامه‌ریزی که «بخش» نامیده می‌شوند. در داخل یک بخش، مشخصه‌های نوار ساحلی از لحاظ جنبه‌های فیزیکی و نوع سواحل بکتواخت است. مرزهای بین بخش‌ها بر مبنای وضعیت‌های جغرافیایی بارز نظیر پرتگاه‌ها یا وجود یک رودخانه، تغییرات در نوار

می‌شود، برای آدرس دهی استفاده کنید. ابزارهای موقعیت‌یابی (GPS) می‌تواند برای تعیین محل دقیق عکس‌ها به کار گرفته شود (در صورتی که در دسترس باشند).

عکس‌های زیادی تهیه نکنید. یعنی این که کیفیت بهتر از کمیت است. فکر کنید که عکسی که تهیه می‌شود برای چه کاری است. آیا عکسی که تهیه می‌کنید طبیعت ساحل را به خوبی به تصویر می‌کشد؟

عکس‌ها باید به منظورهای زیر گرفته شوند:

- نماهای کلی در امتداد ساحل را ثبت کنید.
- ظاهر و محل نواحی آلوده به نفت را پوشش دهید.
- تغییرات ظاهری و کلیدی زیست‌محیطی را در ساحل شناسایی کنید.
- وقتی که اندازه تصویر آشکار نیست از مقیاس‌های مناسب در تصاویر استفاده کنید.
- مسیرهای حرکت و دسترسی را شناسایی کنید. فراموش نکنید که زاویه دید و محل تصویر برداری را مشخص کنید.
- یک نقشه مقیاس دار رسم کنید. یک نقشه قسمت بسیار مهمی از یک ارزیابی کامل است. یک نقشه، عکس‌ها را کامل می‌کند و برای مستند کردن نواحی آلوده شده به نفت لازم است. محل تمامی نقاط کلیدی باید علامت‌دار شود.

- جعبه کمک‌های اولیه
- پاک‌کننده دست‌ها، ابر و دستمال برای پاکسازی آلودگی‌ها و چربی‌ها
- بازبایی پرسنل (تعویض لباس، استراحت و...) باید در جایی ایمن و دور از منطقه عملیاتی انجام شود.

پیشنهادات مهم و قدم‌های عملی انجام تحقیقات

یک دید کلی از منطقه عملیاتی به دست آورید. سعی کنید که یک دید کلی از بخشی که باید مورد بررسی قرار گیرد، خواه از طریق قرار گرفتن در ارتفاع یا برای بخش‌های کوچک از طریق قدم زدن در طول آن، به دست آورید. یک برآورد خوب از میزان و وسعت آلودگی به دست آورید.

مشاهده دقیق داشته باشد. توصیه می‌شود در صورتی که امکان پذیر باشد، در امتداد کل بخش قدم بزنید و نکات عمومی را یادداشت کنید، مجدداً برای مستندسازی دقیق‌تر، به قسمت‌هایی که دچار آلودگی شده‌اند بازگردید. برای قسمت‌های طولی‌تر، برداشتن یادداشت‌های دقیق‌تر و جزئی بسیار مؤثر است.

فیلم و عکس تهیه کنید. برای نمایش وضعیت سواحل، عکس و فیلم ابزار بسیار مفیدی هستند. اطمینان حاصل کنید که یادداشت‌های مناسبی برای عکس‌ها و فیلم‌ها ثبت شده است. از شماره عکس‌هایی که توسط دوربین دیجیتال ایجاد

داوطلبانی باشند که از تعداد زیادی سازمان‌های مختلف انتخاب شده باشند. کاندیدهای عمومی برای تیم‌های ارزیابی نوار ساحلی شامل افراد ذیل می‌شود:

- مسئولان محلی یا نمایندگان شهرداری
- تیم مقابله با بحران یا پرسنل آتش‌نشانی
- پرسنل آژانس حفاظت / گارد ساحلی
- سازمان‌های غیردولتی (NGOs)
- نمایندگان آلوده‌کننده

توصیه می‌شود قبل از این که داوطلبان شروع به کار پاکسازی ساحل کنند، ساحل به‌طور کامل شناسایی شود.

وجود لایه‌های فرعی آلوده به نفت می‌تواند به دلایل زیر باشد:

نفوذ نفت تا یک عمق معین با توجه به درشتی پوشش ساحل (سنگ ریزه و قلوه سنگ) یا غلظت نفت. زیر خاک رفتن نفت به خاطر حرکت مواد ساحلی در شرایط بد آب و هوایی نظیر طوفان. وجود نفت زیر لایه اصلی می‌تواند توسط حفر یک



نام‌گذاری بخش‌ها

به هر بخش باید یک کد واحد اختصاص یابد. هیچ قانونی برای چگونگی انجام این کار وجود ندارد ولی سیستم‌های ساده معمولاً مؤثر هستند.

اعضای تیم ارزیابی

تعداد اعضای تیم ارزیابی و نیز تعداد اعضای دیگر تیم‌ها بستگی به چگونگی حادثه دارد. به‌طور عمومی یک تیم ارزیابی شامل افراد ذیل می‌شود: در عمل، در مرحله واکنش، اعضای تیم می‌توانند

ساحلی یا نوع لایه، برخی مواقع بر مبنای یک تغییر در شرایط آلوده شدن یا تعریف یک مرز برای یک ناحیه عملیاتی تعیین می‌شود. طول یک بخش عموماً بین ۲۰۰ تا ۲۰۰۰ متر است. اگر یک طول بلند یکنواخت ساحلی وجود داشته باشد، بخش‌ها ممکن است بر مبنای نمودهای عملیاتی نظیر نقاط دسترسی، یا به‌طور ساده بر مبنای فواصل مساوی در امتداد ساحل تعریف شوند.

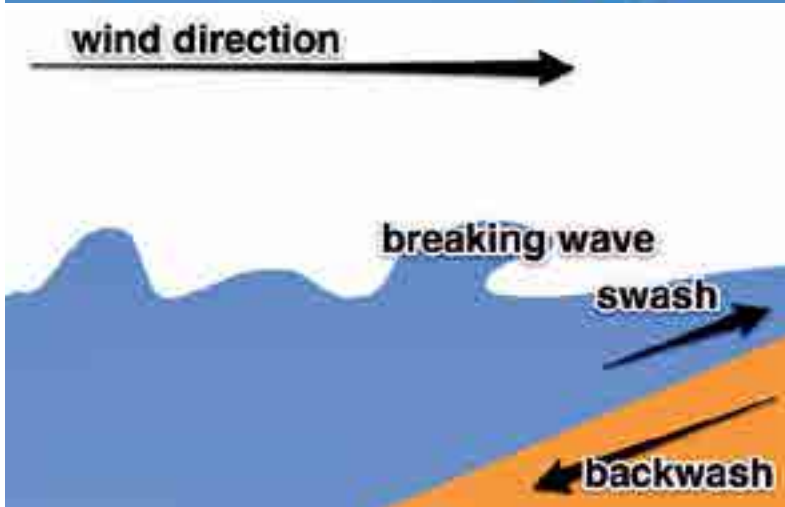
روش تعریف بخش‌ها

به‌منظور کمک برای بخش‌بندی، می‌توان از موارد ذیل استفاده کرد:

- نقشه‌های توپوگرافی
- نقشه‌های نقاط حساس زیست‌محیطی
- تصاویر ماهواره‌ای

بخش‌بندی می‌تواند در طی فرآیند مقابله به کار گرفته شود. این بخش‌ها در واقع مبنای توسعه طرح‌های مقابله هستند. در نهایت هر بخش از ساحل، هم در مراحل برنامه‌ریزی و هم در مراحل عملیاتی به‌طور منفرد مورد توجه قرار خواهد گرفت.

اطلاعات کلی	حادثه: نوییگا	تاریخ: ۲۰۱۲/۰۱/۰۹
قسمت اول	زمان بررسی: از ساعت ۱۰ تا ۱۱:۳۰	جزر/مد: بدون جزر یا مد
قسمت دوم	تیم ارزیابی	شماره تلفن
	بیشن جعفری	۰۹۱۲...
	خشایار علوی	۰۹۳۶...
	مهرداد کیا امیری	۰۹۲۱...
قسمت سوم	بخش	نام ایستگاه: کوهستان
	طول کل: ۶۰۰ متر	کد بخش: WP۰۲
	طول بررسی شده: ۶۰۰ متر	
	شروع GPS: عرض جغرافیایی: طول جغرافیایی:	سایر مراجع:
	پایان GPS: عرض جغرافیایی: طول جغرافیایی:	سایر مراجع:
	میزان آشکارسازی: کاملاً آشکار / معمولی / پوشیده شده / بسیار پوشیده شده / نمی‌دانم	
	توضیحات مربوط به نوار ساحلی (یعنی: خور، ساحل تخته سنگی، مرداب، ساحل پرتگاهی، لنگرگاه...)	ساحل ماسه‌ای
قسمت پنجم	ویژگی‌های عملیاتی	
	دسترسی مستقیم به ساحل؟ بله / خیر	مناسب: برای عابر پیاده / برای وسایل نقلیه
	قابلیت دسترسی از بخش‌های اطراف؟ بله / خیر	مناسب: برای عابر پیاده / برای وسایل نقلیه
	نخاله‌ها؟ بله / خیر	نه زیاد / زیاد / نمی‌دانیم / حجم تقریبی: نفتی شده؟ بله / خیر
	محل تجمع جلبک‌ها؟ بله / خیر	نه زیاد / زیاد / نمی‌دانیم / حجم تقریبی: نفتی شده؟ بله / خیر
	جانداران نفتی شده؟ بله / خیر	نوع: تعداد:
	کاربری: توریستی / ماهیگیری / سایر:	حفاظت شده: بله / خیر اگر بله مشخص کنید: تاریخی / معماری / طبیعی
نفت سطحی	اگر بخش مورد نظر شرایط آلودگی نفتی یکسانی در راستای ساحل دارد، فقط یک فرم کامل کنید: منطقه A. اگر این‌طور نیست، بخش مورد نظر را به مناطق مختلفی که مورد نیاز است تقسیم کنید و برای هر کدام این فرم را پر کنید: منطقه B، منطقه C و ...	
نفت زیر سطحی		
منطقه A	ارتفاع: بالای ساحل / همسطح ساحل / پایین ساحل	اگر لازم است: طول ج: عرض ج:
لایه	نفت سطحی؟ بله / خیر	نفت زیر سطح: بله / خیر / نمی‌دانم
از قسمت ۴: نوع را انتخاب کنید	طول (m) پهنای (m)	توزیع ضخامت مشخصات کد بخش عمق نفوذ
		دفع شده (cm) عمق ضخامت آب
قسمت هشتم	نکات عمومی	
	تخمین زده می‌شود که در بزرگ‌ترین گودال حدود ۲/۵ متر مکعب نفت وجود داشته باشد. تعداد کمی از مردم در حال استفاده از ساحل هستند که به آن‌ها توصیه شد به علت وجود آلودگی از ساحل استفاده نکنند.	



چاله یا نهر ارزیابی شود. این چنین بررسی هایی تنها باید موقعی انجام شود که وجود نفت زیر خاک مورد تردید باشد.

امواج سودمند (سازنده) و امواج ویرانگر (مخرب)

بسیاری از سواحل ساخته و بسیاری نیز ویران می شوند. سواحل سازنده به سواحل اتلاق می شود که آب دریا به صورت خروشان پس از شکست موج به ساحل برخورد می کند و جریان آب به آرامی به دریا باز می گردد. موج های کوچک که در هوای آرام ایجاد می شوند به نوبه خود با شکست کمتر بر روی ساحل، نخاله ها را از دریا پس می زنند و به ساحل می آورند. سواحل زمانی که امواج یک جریان ضعیف دارند اما یک برگشت قوی، که عموماً در شرایط طوفان ایجاد می شوند، ویران می شوند. موج های بلند به نوبه خود در راستای طول، با یک نیروی زیاد در جهت مخالف به پایین می شکنند و باعث فرسایش ساحل می شوند. این پدیده موقعی اتفاق می افتد که انرژی موج زیاد است و موج در جهت معکوس حرکت می کند (و آن را می کشد به جای این که هل دهد). این مشکل موقعی حاد می شود که جنس ساحل، ماسه ای با دانه بندی خشن باشد (دانه بندی ماسه ها کروی شکل نباشد). در طی این دوره نفت می تواند بین لایه های مختلف دفن شود همان طور که در تصویر زیر دیده می شود. برای تشخیص این موضوع همیشه توصیه می شود یک چاله کنده شود تا مشاهده شود که آیا این پدیده (نفوذ نفت در لایه های مختلف ساحل) اتفاق افتاده است یا نه. بدیهی است که پاک سازی تمامی نفت ها می تواند حجم عظیمی از ضایعات را ایجاد کند و این عملیات باید با همکاری نزدیک قسمت های مختلف اتفاق بیفتد.

اصطلاحات موج

تاج: قسمت بالای موج
نشیب موج: حداقل سطح بین دو موج پیاپی
طول موج: فاصله بین دو تاج یا دو نشیب موج
ارتفاع موج: فاصله عمودی بین تاج و نشیب موج
تواتر موج: تعداد موج ها در یک دقیقه
شستاب: سرعت حرکت یک موج. این سرعت با باد، کشش و عمق آب تحت تاثیر قرار می گیرد
جریان آب: حرکت آب و فشار وارده از آن به ساحل
برگشت موج: حرکت آب و برگشت آن از ساحل

ارتفاع (جذرومد)

ارتفاع به ارتفاع آلودگی نفت در ساحل در ارتباط با میزان جذر و مد بر می گردد. این اطلاعات برای ارزیابی خطر جابه جایی مجدد نفت مهم هستند. «درازا» به طول خطوط آلوده شده در امتداد ساحل (به موازات لبه آب) گفته می شود. پهنای متوسط فاصله نوار نفت از ساحل (عمود بر لبه آب) در داخل بخش مورد نظر گفته می شود. توزیع درصدی واقعی سطح در داخل ناحیه مشخص شده که توسط نفت پوشیده شده است را نشان می دهد.

ادامه دارد...

کاهش زمان تعمیرات اساسی زیر آبی کشتی‌ها

مرتضی رحیمی | کارشناس مسئول کنترل و بازرسی کشتی‌ها - اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران



هر ساله تعداد زیادی از کشتی‌ها و شناورهای ایرانی برای انجام تعمیرات زیر آبی در کشورهای خارجی نظیر روسیه، چین و امارات متحده عربی داکینگ می‌شوند و یکی از دلایل اصلی این امر، انجام نشدن تعمیرات کشتی در داخل با سرعت بالا و تحویل آن‌ها در زمان کوتاه است. در این مقاله با استفاده از تجربیات عملی به دست آمده و انطباق آن با مباحث تئوریک سعی شده تا عوامل اساسی این مشکل بررسی و روش‌هایی نیز برای برطرف کردن آن ارائه شود. در مقدمه مقاله توضیحات مختصری درباره دلیل تعمیر شناورها در زمان کم و تأثیر آن در کاهش هزینه و افزایش سودآوری، سیستم‌های تعمیرات و به آب اندازی کشتی ارائه می‌شود. در بخش دوم آیتم‌های اساسی تعمیرات زیر آبی نظیر داکینگ، خزه تراشی، بلاستینگ، تعویض ورق و لوله، رنگ آمیزی، تعمیرات شافت و پروانه، تعمیرات الکتریکی و... توضیح داده می‌شود تا آشنایی مختصری توسط خواننده با نحوه انجام تعمیرات زیر آبی حاصل شود. در بخش سوم عوامل اصلی افزایش زمان تعمیرات زیر آبی مورد بررسی و کنکاش قرار می‌گیرد و عمده این عوامل که عبارتند از: ناهماهنگی قبل از داکینگ، نبود برنامه برای زمان بندی مناسب، شناسایی نکردن آیتم‌های تعمیرات، تامین نکردن مواد اولیه، نبود نیروی انسانی مورد نیاز، ناهماهنگی مالک شناور-مدیریت داک و موسسه رده بندی، نبود مهارت در نیروی انسانی، آمادگی نداشتن تجهیزات داک، هماهنگی نکردن با موسسات رده بندی، رعایت نکردن نکات ایمنی. در این بخش دلایل بروز این مشکلات نیز بیان می‌شود. در بخش چهارم روش‌های کاهش زمان تعمیرات زیر آبی بر اساس مشکلات اشاره شده در بخش سوم بیان می‌شود که عبارتند از: هماهنگی مالک شناور، مدیریت داک و موسسه رده بندی، تهیه برنامه زمان بندی مناسب، شناسایی کلیه نواقص شناور، مدیریت نیروی انسانی داک، آماده به کاری کلیه تجهیزات، تامین مواد اولیه و دپوی اقلام مصرفی، رعایت نکات ایمنی. همچنین شرایط لازم برای تحقق این عوامل نیز بیان می‌شود. در بخش پنجم نتیجه گیری لازم بر اساس روش‌های اشاره شده در بخش چهارم بیان می‌شود که اثرات کاربرد هر یک از آن‌ها همراه با مثال و درصد تأثیر بیان شده و در صورت اجرای تمامی این موارد می‌تواند تأثیر زیادی در کاهش زمان تعمیرات زیر آبی داشته باشد هر چند این که این روش در داک سراسره بندر امام خمینی (ره) انجام شده و موجب کاهش ۱۰۰ درصدی زمان داکینگ شده است.

مقدمه

حمل و نقل دریایی یکی از ارزان‌ترین و ایمن‌ترین روش‌های جابه جایی کالاهای اساسی در جهان است و در این میان کشتی‌ها که این وظیفه مهم را بر عهده دارند باید همیشه در حالت آماده به کار بوده و خارج از سرویس شدن آن‌ها مقدار کمیته‌ای باشد تا مقوله حمل و نقل و اقتصاد بین المللی بین کشورها با مشکل روبه‌رو نشود.

با به کار بردن بهترین روش‌های نگهداری تجهیزات شناورها و ماهرترین نیروی انسانی، انجام تعمیرات اساسی غیرقابل اجتناب است بر همین اساس طبق ضوابط کنوانسیون‌های بین المللی و جدول زمان بندی مشخص شده، تعمیرات اساسی زیر آبی (Docking Repairing) کشتی‌ها انجام می‌شود. تعمیرات داکینگ در اکثر موارد مربوط به تعمیرات قسمت زیر آبی شناور است که انجام آن‌ها در دریا

امکان پذیر نیست و در کنار آن‌ها کلیه قسمت‌ها مورد بازرسی و سرویس قرار می‌گیرد. زمان مشخص شده برای تعمیرات داکینگ ثابت بوده و در قرارداد فی مابین مالک کشتی و داک تعیین می‌شود و هرگونه افزایش این زمان منجر به خسارات هنگفتی می‌شود که بر اساس قیمت خدمات هر شناور متفاوت خواهد بود. در داک‌های پیشرفته دنیا از روش‌های مختلفی

یکی از آیت‌های زمان بر در پروژه است. همچنین نقاطی از بدنه که دچار خوردگی حفره‌ای (Pitting Corrosion) شده‌اند توسط جوش ترمیمی تعمیر می‌شود. البته مقدار سطح ترمیمی نباید از مقدار اشاره شده در استانداردهای ارائه شده درباره تعمیرات کشتی به‌طور مثال IACS بیشتر باشد. ۱۲. رنگ‌آمیزی: پس از اتمام کلیه آیت‌های بدنه و تعویض ورق‌ها و آماده‌سازی سطح، رنگ‌آمیزی شناور مطابق استاندارد شرکت سازنده رنگ انجام می‌شود. نکته مهم در این آیت توجه به استانداردهای شرکت رنگ به‌خصوص درصد مواد افزودنی، شرایط جوی کار و زبری سطح است. ۱۳. تعمیر و تعویض المان‌های فرسوده: کلیه المان‌های شناور اعم از Racket, Frame, Pillar, Floor... که به هر دلیلی خوردگی، دفرمگی و یا شکستگی خارج از استاندارد شده باشد تعویض می‌شود که از آیت‌های زمان بر است. ۱۴. آیت‌های پروانه، شافت، سکان و متعلقات: یکی از آیت‌های مهم در تعمیرات اساسی شناور است که شامل فیلرگیری‌ها، اندازه‌گیری، درآوردن و پیاده کردن، بالانسینگ، پالیش نمودن، ترمیم، تعویض و تعمیرات لازم، تست‌های مورد نیاز (تست هوای Kört-nozzle)، جوشکاری پروانه و... است که نیاز به دقت و مهارت بالایی دارد. ۱۵. آیت‌های زنجیر لنگر: شامل پایین آوردن و بالا کشیدن، اندازه‌گیری، بالانسینگ، تعویض، روان کاری، جوشکاری و رنگ‌آمیزی زنجیر و لنگر است. ۱۶. تعمیرات مخازن: شامل تمیزکاری، شستشو، باز و بسته کردن پلاگ‌ها، تعویض واشر درب‌ها، تعمیر و تعویض درب‌ها، گاز زدایی، بالانسینگ، رنگ‌آمیزی و تست مخازن است که حجم نفر-ساعت بالایی را به خود اختصاص می‌دهد. ۱۷. تعمیرات لوله‌ها و والوها: شامل باز کردن، تمیزکاری، بالانسینگ، ضخامت سنجی، تعویض یا ترمیم، رنگ‌آمیزی لوله‌ها و باز کردن و سرویس کلیه والوها (Sea Chest, Fresh Water, Fuel...) و رنگ‌آمیزی استاندارد آن‌هاست. ۱۸. تعمیرات موتورخانه و خن: شامل تمیزکاری، چربی زدایی، لایروبی، شستشو، اسکراب و رنگ‌آمیزی آن‌هاست که البته به علت طاقت‌فرسا بودن زمان بسیاری را تلف می‌کند.

زمان زیادی برای این آیت تلف نمی‌شود اما در صورت کوچک‌ترین اشتباه تلفات جبران‌ناپذیری وارد خواهد شد و همچنین در صورت انجام ندادن به‌موقع (عمدتاً به دلیل محدودیت عمق آب) انجام داکینگ ساعت‌ها به تعویق می‌افتد. ۵. خدمات عمومی: برخی از آیت‌ها که عمدتاً خدمات به پرسنل شناور است شامل تامین آب شیرین، تامین برق، نصب پله مناسب و جداسازی، نصب باکس خروجی فاضلاب، نصب سبد زباله و تخلیه آن، تهیه و گمردن نهبان و... ۶. خزه تراشی: کلیه خزه قسمت‌های زیر آب شناور توسط کاردک و یا دستگاه‌های مخصوص (ربات) تراشیده می‌شود. نکته مهم در این آیت تراشیدن خزه در کلیه نقاط اعم از بدنه، روی هاب پروانه، داخل تونل‌های عمیق‌یاب و داخل محفظه‌های سی‌چست است زیرا وجود هرگونه خزه در بلاستینگ و رنگ‌آمیزی و افزایش مقاومت سطحی کشتی و در نتیجه افزایش مصرف سوخت کشتی تأثیرگذار است. ۷. شستشو با آب شیرین: پس از خزه تراشی کامل شستشوی کامل بدنه با آب شیرین در دفعات مختلف انجام می‌شود تا شناور برای رنگ‌آمیزی و مراحل بعدی کار آماده شود. ۸. Blasting بدنه: در این مرحله توسط مواد مختلف اعم از Sand, Grit, Water بلاستینگ بدنه انجام می‌شود که طبق استاندارد صافی سطح معمولاً SA2,5 است که سطحی براق و نقره‌ای خواهد داشت. ۹. ضخامت سنجی بدنه: برای تشخیص ضخامت بدنه و تعیین نقاطی که نیاز به تعویض ورق دارند توسط دستگاه‌های التراسونیک تست انجام می‌شود و نقاطی که خوردگی آن‌ها بیش از حد مجاز باشد علامت‌گذاری می‌شود. ۱۰. سنگ‌زنی روی بدنه: کلیه متعلقات و اجسام اضافی روی بدنه اعم از پایه‌های قدیمی، ورق‌های نگهدارنده اضافی و... سنگ‌زنی شده و پایه‌های جدید برای حفاظت بدنه جوشکاری می‌شود. ۱۱. تعویض ورق و رفع Pitting: نقاطی از شناور که نیاز به تعویض ورق دارند برشکاری می‌شود و ورق‌های جدید مونتاژ و جوش می‌شود. این آیت

برای کاهش این زمان استفاده می‌شود همانند به‌کارگیری تجهیزات به‌آب‌اندازی (Launching) نوین مانند Boat hoist, Slipway, Floating Dock, Dry Dock, Synchro Lift و همچنین استفاده از برنامه‌ریزی مناسب پروژه و نیروهای انسانی کافی و... .

در ایران اکثر سیستم‌های به‌آب‌اندازی پیشرفته مورد استفاده قرار می‌گیرد که به‌طور مثال Slipway در کشتی‌سازی پرشیا هرمز، شهید درویشی، بنادر امام خمینی (ره) و شهید رجایی و Floating Dock & Dry Dock در مجتمع پرشیا هرمز، Boat hoist در مجتمع شهید تمجدی و Synchro Lift در مجتمع پرشیا هرمز، شهید محلاتی، صدرا. البته از روش‌های سنتی نیز در برخی از داک‌های داخلی نظیر اروندان و مجتمع ۷ آذر انزلی نیز بهره‌برداری می‌شود. با توجه به تأثیر سیستم نیمه سنتی مدیریتی در داک‌های داخلی گاهی اوقات زمان انجام پروژه‌های تعمیرات از زمان پیش‌بینی شده فراتر رفته و همچنین در کیفیت تعمیرات نیز تأثیر می‌گذارد که در این مقاله روش‌های کاهش زمان این تعمیرات بر مبنای تجربه‌های علمی و عملی ارائه می‌شود.

۲- آیت‌های اساسی تعمیرات زیرآبی

طبق روش‌های اجرایی مشخص در هر دوره تعمیرات اساسی، باید آیت‌های خاصی انجام شود که این آیت‌ها به‌طور معمول حداکثر یک ماه قبل از داکینگ شناور مشخص می‌شود که در این بین برخی از آیت‌ها ثابت بوده و برخی دیگر بر اساس بازدید و تست از شناور معین می‌شود. طبق استانداردهای مشخص، نفر-ساعت هر آیت تعمیراتی بر اساس طول، GT، قدرت موتور و... شناور تعیین می‌شود که بر اساس آن زمان بندی پروژه به دست می‌آید. در این بخش به مهم‌ترین آیت‌هایی که در مورد کشتی‌ها انجام می‌شود به‌طور مختصر خواهیم پرداخت:

۱. تهیه نقشه داکینگ: یکی از آیت‌های قبل از داکینگ شناور بوده که عمدتاً بر اساس نقشه‌های design و در صورت نبود آن بر اساس وضعیت موجود و اندازه‌گیری از ابعاد شناور به دست می‌آید. نکته مهم در این جا توجه به تجهیزات و حالت کف شناور خواهد بود.

۲. تخلیه شناور: برای حفظ ایمنی و پایداری شناور قبل از داکینگ باید کلیه مخازن شناور اعم از سوخت، آب، روغن و... کاملاً تخلیه شود.

۳. زیرسازی: بر اساس نقشه داکینگ انجام می‌شود و نقش مهمی در عملیات داکینگ و آنداکیگ شناور خواهد داشت که بر اساس ابعاد شناور نفر-ساعت مورد نیاز مشخص می‌شود.

۴. داکینگ و آنداکیگ: مهم‌ترین قسمت تعمیرات اساسی زیرآبی شناور است که بر اساس دستورالعمل‌های ویژه و فنی انجام می‌شود و فاکتورهای بسیاری اعم از شرایط جوی، عمق آب، سرعت و سمت باد، ابعاد شناور، مهارت پرسنل داک، هماهنگی آن‌ها و... در آن تأثیر دارد. عمدتاً



می‌شود که یکی از دلایل موفقیت داک‌های پیشرفته همین امر است. به‌طور کلی مهم‌ترین عامل برای کنترل زمان تعمیرات داکینگ، برنامه زمان‌بندی پروژه است.

۳-۳- شناسایی نامناسب آیت‌های تعمیرات

در بخش قبلی به نوعی به این موضوع اشاره شد که باید یک‌ماه قبل از داکینگ، آیت‌های تعمیرات پس از بازدیدها مشخص شود تا پس از اتمام تعمیرات شناور و آندا کینگ کمترین اشکال را داشته باشد. در صورت نبود مهارت ناظر (تهیه کننده آیت‌ها) و نبود تجربه کافی، کلیه آیت‌ها لحاظ نمی‌شود. این آیت‌ها به‌خصوص در مورد شناورهای خاص و همچنین مکان‌های خاص کشتی که امکان بازرسی وجود ندارد بیشتر نمایان است.

همچنین اطلاع نداشتن ناظر از استانداردها نیز تهیه آیت‌ها را با مشکل مواجه می‌سازد. مانند این که در صورت نبود درج آیت‌ها تست RT خط جوش‌های نفوذی بدنه و تایید ناظر اولیه و احتمالاً ادامه کار، ناظر دوم (موسسه) به این مورد ایراد گرفته و در صورت وجود عیب در خط جوش، جوشکاری مجدد انجام می‌شود که تقریباً دو برابر زمان آیت‌ها را افزایش می‌دهد. در صورت اطلاع نداشتن از مشخصات کشتی، امکانات داک و چگونگی انجام Sea Trial همه اشکالات نمایان نمی‌شود که به‌خصوص تست دریا شناور باید طبق استانداردهای اشاره شده در Rule Books موسسات رده‌بندی انجام شود.

البته در تهیه آیت‌ها از آیت‌های داکینگ‌های قبلی شناور نیز می‌توان استفاده کرد که البته استفاده مکرر و بدون دقت نیز خود مشکل‌ساز بوده و در صورت نبود توجه ناظر تست دریا، انجام داده نمی‌شود. در تهیه آیت‌ها نباید به اطلاعات اشاره شده از پرسنل اکتفا کرد بلکه تا حد امکان از کلیه قسمت‌ها بازدید شود و به‌طور معمول «از کف شناور تا نوک آنتن باید مورد بازدید قرار گیرد». تهیه نکردن آیت‌ها علاوه بر افزایش زمان پروژه، کاهش کیفیت تعمیرات را نیز به‌همراه دارد و در

داکینگ شناور است که در نتیجه آن نواقص شناور و زمان تعمیر افزایش می‌یابد. همچنین این ناهماهنگی، در تهیه و ارسال نقشه‌های مورد نیاز شناور است که به‌خصوص هنگام زیرسازی شناور، تعمیرات المان‌ها، تعویض ورق و ... بسیار مهم است.

به‌طور مثال برای تعویض ورق به نقشه‌های Shell Expansion.General Arrangement و فرم بدنه نیاز است که در صورت نبود این نقشه‌ها باید نقشه Asbuilt تهیه شود که در حدود سه الی چهار برابر افزایش زمان خواهیم داشت.

۳-۳- نبود برنامه زمان‌بندی مناسب

یکی از اساسی‌ترین دلایل افزایش زمان، پروژه تهیه نکردن برنامه زمان‌بندی مناسب است. بدون وجود برنامه زمان‌بندی هماهنگی لازم برای انجام فرایندها قابل انجام نیست و در نتیجه آن میزان نفر-ساعت، مواد اولیه مورد نیاز، هزینه انجام آیت‌ها، زمان پایان پروژه، قابل محاسبه نیست. علت این امر آشنایی نداشتن داک با برنامه زمان‌بندی، نبود اطلاعات از برنامه‌های داک، تجهیزات، نیروی انسانی، آیت‌های داک و خصوصیات شناور است که در نتیجه امکان تهیه CPM پروژه را غیرممکن می‌سازد. یکی دیگر از دلایل این مشکل جلوگیری از ایجاد تعهد زمانی توسط مالک داک است هرچند در قرارداد تاریخ و زمان پایان پروژه مشخص می‌شود اما زمان انجام هر آیت معین نمی‌گردد تا در صورت انجام ندادن آن پاسخ‌گو نباشد.

در صورت نبود برنامه زمان‌بندی امکان بازرسی توسط واحد کنترل کیفیت نیز ممکن نیست زیرا ناظر باید بر اساس CPM پروژه Quality Control (Plan(QCP) تهیه کند و طبق آن ایستگاه‌های کنترلی و بازرسی فراهم تا از کیفیت فرایندها در کلیه مراحل اطمینان حاصل شود.

همچنین در صورت نبود زمان‌بندی، امکان انجام آیت‌ها به‌صورت کاملاً موازی وجود ندارد زیرا بسیاری از آیت‌ها در تعمیرات به‌صورت هم‌زمان انجام می‌شود تا زمان انجام پروژه کاهش یابد به‌طور مثال آیت‌های خزه تراشی، درآوردن شافت، بالانس پروانه و تمیزکاری خن، هم‌زمان انجام

۱۹. رنگ‌آمیزی بالای عرشه: شامل رنگ‌آمیزی کلیه تجهیزات و متعلقات روی دک‌ها و خود ورق دک است که شامل جرثقیل‌ها، Capstain, Bulwark, Bollard, Air pipes, Deck Roller و ... است که در بیشتر زمان‌ها به‌صورت هم‌زمان با سایر آیت‌ها انجام می‌شود.

۲۰. تعمیرات دکوراسیون: شامل سرویس و تعمیر کلیه تجهیزات اماکن مورد استفاده پرسنل شناور اعم از Bridge, Crew's Room, Bed Room, Day Room, W.C و ... است که باید کلیه نواقص اتاق‌ها برطرف شود.

۲۱. تعمیرات برقی و الکترونیکی: شامل تعمیر و سرویس کلیه تجهیزات الکترونیکی شناور اعم از سیستم تهویه، چراغ‌ها، باتری‌ها، سیم‌کشی‌ها و ... است.

۲۲. تعمیرات متفرقه: گاهی در روند تعمیرات اساسی بنا به نظر کارفرما اصلاحاتی در شناور انجام می‌شود نظیر ساخت پله، نشیمنگاه قایق نجات، سایبان و غیره که اکثراً مربوط به تجهیزات عرشه است که باید حتماً قبل از برنامه‌ریزی داکینگ به اطلاع مجتمع داک برسد.

۳- عوامل افزایش زمان تعمیرات اساسی

در این بخش عوامل اساسی که سبب افزایش زمان تعمیرات می‌شود به تفصیل توضیح داده و علت ایجاد آن‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. این عوامل عبارتند از:

۳-۱- نبود هماهنگی قبل از داکینگ

همان‌طوری که در بخش‌های قبل بیان شد باید حداقل یک‌ماه قبل از موعده داکینگ هماهنگی‌های لازم برای انجام تعمیرات صورت پذیرد تا تعیین داک مناسب، زمان‌بندی پروژه، تامین مواد اولیه و ... انجام شود. علت اصلی انجام نشدن این امر بی‌توجهی مالکان شناور به برنامه داکینگ شناورهای خود و هماهنگی با موسسات رده‌بندی است که گاهی از اوقات منجر به Expire شدن کلاس شناور نیز می‌شود. تاثیر این موضوع در افزایش زمان تعمیرات به‌صورت تاخیر در زمان



۷-۳- مهارت ناکافی نیروی انسانی

مهارت نیروی انسانی با توجه به تخصصی بودن تعمیرات کشتی و دریایی تاثیر بالایی در زمان پروژه تعمیر شناور دارد. این مهارت نداشتن ناشی از نبود دانش نسبت به استانداردهای مربوط، نبود اطلاع از تجهیزات شناور، نبود دانش نسبت به روند انجام تعمیرات، نبود آموزش مورد نیاز به پرسنل، نبود توانایی جسمی نیروی انسانی، نبود انجام نظارت مستمر و ...

به طور مثال جوشکار مورد نیاز برای جوشکاری یک Back Welding در دک شناور که باید به صورت سقفی از داخل کامپارتمان انجام می شود، باید دارای گواهینامه حداقل ۴G باشد و در صورت مهارت نداشتن لازم، امکان ایجاد عیوبی نظیر Proximity, LOF... وجود دارد که پس از انجام تست های RT, MT, PT مشخص می شود و در نتیجه جوشکاری مجدد انجام می شود که علاوه بر انجام هزینه اضافی به مدت یک هفته زمان پروژه را هدر می دهد.

اطلاع نداشتن از مشخصات شناور نیز خود زمینه ساز مشکلات زیادی در مراحل مختلف کار به خصوص داکینگ، تعویض ورق، گریت بلاست و... است. مثلاً در صورت اطلاع نداشتن از وجود Keel Cooler در کف شناور داکینگ شناور با مشکلات جدی روبه رو می شود.

نبود اطلاع از استانداردهای تعمیرات، زمان را هدر می دهد، مثلاً در هنگام نصب زینک آندهای جدید پایه های آند باید کاملاً به بدنه فلزی شناور تماس داشته و فاصله مورد نظر نیز بین بدنه و آند رعایت شود تا محافظت از بدنه به خوبی انجام بگیرد، اما در صورت انجام و وجود اشکال کلیه فعالیت ها دوباره باید انجام شود.

در صورت مهارت نداشتن نیروی انسانی و بروز نبود انطباق (NC (Non Conformity که توسط ناظر QC یا موسسه رده بندی اعلام می شود خود خللی در زمان ایجاد کرده که این مشکل از انجام نگرفتن بازرسی ها طبق QCP (Quality Control Plan) پروژه که باید طبق ایستگاه های کنترلی انجام شود، ناشی می شود.

۸-۳- آماده نبودن تجهیزات داک

کلیه تجهیزات داک به خصوص تجهیزات استراتژیک در کل زمان پروژه باید در حالت آماده به کاری کامل باشند. آمادگی نداشتن هر یک از این وسایل مانند وینچ داک، جرثقیل، دستگاه جوشکاری، کمپرسور، لیفتراک، دستگاه برشکاری و... تاثیر زیادی بر روند پروژه دارد. این نبود آمادگی ناشی از نگهداری نامناسب وسایل، نبود مهارت اپراتور دستگاه، استفاده نکردن از مواد اولیه مناسب برای دستگاه، بهره برداری نامناسب و شرایط محیطی است.

گاهی اوقات نبود آمادگی یک وسیله کوچک همانند نازل بلاستینگ مشکل بزرگی ایجاد می کند که تاثیر آن به صورت زنجیره ای در عملیات گریت بلاست، ضخامت سنجی، تعویض ورق، رنگ آمیزی و در نهایت آندا کینگ شناور خواهد بود.

تعمیرات است. البته میزان دقیق نفر-ساعت آیتم های اساسی طبق جدول استاندارد در کتاب های مرجع تعمیرات کشتی موجود است همانند جدول زیر مقدار نفر ساعت مورد نیاز سرویس موتورهای الکتریکی دستگاه های وینچ، وینچ لنگر و جرثقیل کشتی بر اساس کیلووات موتور آورده شده است:

البته یک داک تعمیراتی پیشرفته بر اساس برنامه ریزی سالیانه، مقدار نیروی انسانی مورد نیاز خود را استخدام می کند که در برخی از داک ها چارت نیروی انسانی آن ها کاملاً کارشناسی نیست و دارای مشکلات عدیده ای است به طور مثال فاقد ناظر کنترل کیفیت، جوشکار گواهینامه دار از موسسات رده بندی معتبر، کارشناس کشتی سازی و از این قبیل است.

در انجام برخی از آیتم ها نیاز به تخصصات خاصی است که استخدام دائمی این حرفه ها مقرون به صرفه نیست بلکه باید به صورت مقطعی از شرکت های مرتبط استفاده کرد، مثلاً انجام غواصی زیر آبی هنگام داکینگ و یا ضخامت سنجی بدنه و تست های جوشکاری. البته در داک های بزرگ تعمیراتی کلیه این فرایندها توسط خود پرسنل داک انجام می پذیرد.

بارها مشاهده شده که یک آیتم به علت نبود یا کمبود نیروی انسانی مورد نیاز روزها به تعویق افتاده و با توجه به زنجیره ای بودن اکثر تعمیرات کشتی در زمان سایر آیتم ها به صورت تصاعدی تاثیر گذار بوده است، مانند نبود راننده جرثقیل برای جابه جایی دستگاه ها و تجهیزات جوشکاری که ممکن است در انجام فرایند جوشکاری یک یا دو روز وقفه ایجاد کند و در نتیجه آن در انجام سایر آیتم ها یک هفته تاثیر گذار است.

۶-۳- نبود هماهنگی مالک شناور و مدیریت داک

هماهنگی و اتفاق نظر بین مالک شناور و داک طبق قرارداد منعقد شده انجام می شود که در برخی از اوقات در صورت تهیه مفاد غیر فنی و تعبیر نادرست از مفاد آن، مشکلات بزرگی در روند تعمیرات ایجاد می شود که تا اعلام نظر مرجع بالاتر وقت بسیاری تلف شده است. به طور مثال شفاف سازی در مورد انجام آیتم های توافقی بین داک و مالک است که ممکن است از شناخت نداشتن و دانش نسبت به تعاریف و اصطلاحات تخصصی دریایی باشد.

همچنین مشکلات مالی قبلی بین مالک و پیمانکار نیز زمینه ساز تاخیر است. بارها مشاهده شده است که به علت تسویه نکردن حساب های مالی انجام داکینگ و آندا کینگ شناور روزها به تاخیر می افتد که با یک توافق ساده از انجام بسیاری از هزینه ها صرفه جویی می شود.

بسیاری از مشکلات نیز در داک های غیر حرفه ای وجود دارد که ناشی از آموزش ندادن مدیریتی مالک و پیمانکار است نظیر در اختیار قرار ندادن نقشه های شناور به پیمانکار، نبود همکاری پرسنل شناور با پرسنل داک و برعکس و مشکلات دیگر.

نتیجه خسارات مالی به مالک داک وارد می کند.

۴-۳- تامین نشدن مواد اولیه

۳ علت اصلی این ایراد عبارتست از:

- نبود دیوی مواد اولیه
- نبود اطلاعات کافی از پروژه های داک و نبود برنامه ریزی
- نبود توان مالی

در صورت نبود انبار مناسب برای مواد اولیه مورد نیاز داک نظیر ورق، پروفیل، لوله، گریت یا سند، رنگ، الکتروود و... که خود ناشی از نبود فضای کاری مناسب و نبود برنامه ریزی مناسب است، مواد مورد نیاز پروژه های مختلف تامین نشده و انجام یک آیتم ساده ممکن است روزها به تعویق بیافتد. به طور مثال اگر در حین فرایند تعویض ورق، ورق دریایی مناسب در انبار موجود نباشد با توجه به این که ورق های دریایی در کارخانجات و نمایندگی های خاص تهیه می شود تهیه آن ممکن است یک هفته به تاخیر بیفتد.

این مشکل به دلیل نبود اطلاع از برنامه های سالیانه و ماهانه داک است زیرا بیشتر داک های موفق به صورت سالیانه برنامه ریزی کرده و کلیه مواد اولیه مورد نیاز را شناسایی و تهیه می کنند. این اطلاعات خود نتیجه کاملی از وضعیت شناورهایی است که مورد تعمیرات قرار می گیرد، مثلاً در صورت اطلاع نداشتن از حجم پوسیدگی لوله های یک کشتی نمی توان مقدار مورد نیاز را شناسایی و در زمان مورد نظر لوله ها را تعمیر یا تعویض کرد.

داشتن این اطلاعات علاوه بر شناسایی مقدار مواد اولیه مورد نیاز، به تهیه سایر مواد نظیر رنگ و الکتروود نیز کمک می کند و به اصطلاح نقاط کور یک پروژه تعمیراتی را شناسایی می کند.

برخی اوقات نبود توانایی مالی، تهیه مواد را ناممکن می سازد که مالک داک در صورت شناسایی کلیه آیتم ها قادر به تهیه مواد نیست و تنها این اطلاعات در برنامه ریزی او تاثیر خواهد داشت.

البته در بعضی از موارد تامین مواد اولیه به عهده مالک شناور گذاشته می شود که این عامل نیز خود در افزایش زمان تعمیرات تاثیر گذار است، زیرا سه عامل ذکر شده بالا در مورد مالک شناور بیشتر تاثیر گذار است.

۵-۳- کمبود نیروی انسانی مورد نیاز

ظرفیت (کیلووات)	نفر-ساعت
۲۰	۱۶۰
۳۰	۲۰۰
۴۰	۲۲۰
۵۰	۲۴۰
۶۰	۳۰۰
۷۵	۳۲۰
۱۰۰	۳۶۰

یکی از اصولی ترین نیازها برای پیشبرد اصولی تعمیرات، پیش بینی نفر-ساعت جهت انجام

۹-۳- ناهماهنگی باموسسات رده بندی

از آن جا که کلیه تعمیرات شناورها باید طبق نظارت کلاس و موسسه رده بندی انجام شود، در تمامی پرونده های تعمیرات ناظر موسسه حضور مستقیم دارد به خصوص در مراحل خاص از تعمیرات همچون داکینگ، آندا کینگ، در آوردن شافت پروانه و سکان، پس از ضخامت سنجی، تعویض ورق، رنگ آمیزی و برخی مراحل حساس دیگر. حضور نداشتن ناظر و ضعف اطلاع رسانی، ممکن است چند روز کار را به تعویق بیاندازد، مثلاً اگر زنجیر لنگر پایین آورده شده و ضخامت سنجی و رنگ آمیزی شود ولی ناظر حضور نداشته و مراحل پشت سر هم انجام شود، در صورت نبود تایید موسسه کلیه اقدامات از نو انجام شده و در بقیه مراحل کار نیز تاثیرگذار است. علت این مشکل نداشتن نماینده مقیم موسسه در محل داک، نبود اطلاع رسانی به کلاس در مراحل مختلف تعمیرات و همچنین اطلاع رسانی نکردن از طرف کلاس به داک در مورد مراحل خاص بازرسی هاست.

۱۰-۳- رعایت نشدن نکات ایمنی

رعایت نکات ایمنی یکی از ارکان اولیه و اساسی هر فعالیت صنعتی است و به تبع آن رعایت نکردن آن ضررهای فراوانی در پیشبرد پروژه خواهد داشت. همچنین رعایت نکردن نکات ایمنی در تعمیرات

به این صورت خود را نشان خواهد داد که علاوه بر وارد کردن خسارات هنگفتی به تجهیزات داک، شناور، پرسنل در زمان انجام آن وقفه بسیاری ایجاد می کند.

این خسارت ها گاه به صورت بسیار کوچک همچون جراحات های سطحی پرسنل و گاه به صورت تخریب کل داک خواهد بود. بنابراین باید توجه داشت که رعایت نکات ایمنی بر طبق روش های استاندارد بسیار پرسودتر از انجام ندادن آن است.

به طور مثال تعجیل در انجام جوشکاری در مخزن سوخت یک شناور به علت طاقت فرسا بودن آن و رعایت نکردن استانداردهای ایمنی ممکن است به انفجار تانک، تخریب شناور و داک منتهی شود و تمام پروژه های تعمیرات یک داک را برای مدت متمادی به تاخیر بیاندازد.

رعایت نکردن نکات ایمنی از نداشتن دانش کافی نسبت به الزامات نیز ناشی می شود مثلاً بی اطلاعی گریت بلاست کار از الزامات تجهیزات مورد نیاز خود علاوه بر آسیب رسانی به سلامت فرد، در روند فرایند بلاستینگ نیز تاثیرگذار است.

۴- روش های کاهش زمان تعمیرات زیرآبی

در این بخش با توجه به ایرادهای اشاره شده در بخش قبل، راهکارهای مناسب و کاربردی برای برطرف کردن آن ها به صورت مختصر توضیح داده شده تا بیشترین تاثیر را در کاهش زمان تعمیرات

داشته باشیم.

بارزترین این راهکارها عبارتند از:

۱-۴- هماهنگی مناسب بین مالک شناور، مدیریت داک و موسسه رده بندی

پس از انعقاد قرارداد فی مابین مالک شناور و پیمانکار داک، کلیه اطلاعات عمومی و تخصصی شناور باید در اختیار داک قرار گیرد.

مهم ترین این اطلاعات عبارتند از نقشه جانمایی، نقشه داکینگ، تناژ، ظرفیت، ابعاد مخازن Shell، Expansion، نقشه ضخامت کلیه فریم ها و در صورت نیاز نقشه های کارگاهی، زمان آخرین داکینگ و سال ساخت شناور، شناسنامه فنی کشتی، کلیه مشخصات شافت، پروانه و سکان، مشخصات زنجیر لنگر، لنگر، نقشه سیستم های لوله کشی و مکانیکی و برقی، منطقه دریانوردی، عمده فعالیت شناور، کلاس کشتی، سیستم رنگ قبلی شناور.

هماهنگی های لازم بین پیمانکار و مالک باید قبل از داکینگ شناور برای بازرسی از کلیه قسمت های شناور فراهم شود تا بازرس بتواند از کلیه تجهیزات مکانیکی، الکتریکی، بدنه، تانک ها، شافت و پکینگ آن بازدید و آیتم های مورد نظر را تهیه کند. همچنین کلیه هماهنگی های مالی بین مالک و داک و تنظیم قرارداد به صورت کاملاً فنی و شفاف صورت پذیرد و کلیه آیتم هایی که توسط پرسنل



کارشناس HSE، تکنسین فنی، نقشه کش، مونتاژ کار، جوشکار، تراشکار، گریت بلاست کار، لوله کش، نقاش، راننده جرثقیل، ناظر کنترل کیفیت و... که تعداد مورد نیاز بر اساس حجم پروژه‌های داک تعیین می‌شود.

البته برای برخی از مشاغل خاص می‌توان از شرکت‌های متفرقه کمک گرفت همانند غواصی، بازرسی جوش و تست‌های ضخامت سنجی، تهیه Shop Drawings (نقشه‌های کارگاهی).

برنامه زمان بندی مناسب و ایجاد سیستم موازی انجام آیتم‌ها در بهره‌گیری از کلیه مشاغل با مناسب‌ترین زمان و کارایی بالا، تاثیرگذار است. مثلاً در صورت انجام آیتم‌های خزه تراشی، در آوردن پروانه، شناسایی و تعویض لوله‌های فرسوده، تمیزکاری مخازن، ترمیم عیوب اماکن زیست به صورت همزمان از نیروهای تکنسین فنی، کارگر ساده، لوله کش، برق کار، نجار، مهندسین فنی، ناظر QC استفاده می‌شود. البته این امر مستلزم به کارگیری افراد در یک حرفه است و نباید از یک نفر برای چند حرفه استفاده کرد، مثلاً یک مونتاژ کار نباید برق کار و یا راننده جرثقیل باشد زیرا این آیتم‌ها از آیتم‌هایی هستند که معمولاً به صورت موازی انجام می‌گیرد.

مهارت نیروی انسانی علاوه بر تاثیر در کیفیت در زمان نیز تاثیرگذار است زیرا بروز هر گونه عیب در فرایند احتیاج به ترمیم داشته که مستلزم صرف هزینه و زمان است. مهارت نیروی انسانی می‌تواند از طریق آزمون‌های استاندارد بررسی و طبق استاندارد مورد نیاز تعمیرات گواهینامه دریافت کرد مثلاً آزمون جوشکاران که دارای استانداردهای مخصوص بوده همانند AWS، ASME و قوانین خود موسسات رده بندی. همچنین داک نیز می‌تواند برای اطمینان از مهارت پرسنل خود اقدام به تست کند همانند انجام تست مونتاژ کار ورق که بر اساس نقشه تهیه شده توسط خود داک انجام می‌شود. نکته دیگر در مدیریت نیروی انسانی، انجام یک آیتم با نیروهای فراوان و ایجاد شیفت‌های کاری و به عبارتی افزایش نفر برای کاهش ساعت در فرمول نفر-ساعت است مثلاً به کارگیری چندین نیرو در عملیات خزه تراشی، گریت بلاست کاری و رنگ آمیزی که از چندین منقطه شناور انجام شود به نحوی که در کیفیت فرایند تاثیر منفی نداشته باشد.

۵-۴ آماده به کار کلیه تجهیزات

کلیه تجهیزات و وسایل داک باید در حالت آماده به کار باشند و در صورت نیاز به یک دستگاه هیچ گونه مشکلی در وسیله مورد نظر وجود نداشته باشد. برای رسیدن به این هدف نیاز به برنامه نگهداری دستگاه‌ها طبق سیستم‌های نوین (TPM, CM, PM) است. مقدمه انجام این کار این است که کلیه اطلاعات تجهیزات طبق سیستم خاصی ثبت شود و سوابق تعمیراتی آن‌ها در آن درج شود. همچنین برای کلیه تجهیزات شناسنامه تهیه و طبقه بندی شوند همانند خیلی مهم، مهم، عادی که طبق این روش وینچ و سازه داک خیلی مهم و دستگاه جوشکاری تجهیز مهم تعیین می‌شوند.

باید با به کارگیری روش‌های مناسب آن‌ها را از بین برد مثلاً ممکن است طبق سوابق داک جرثقیل اصلی به صورت متناوب دچار خرابی شده باشد که می‌توان با خارج از سرویسی آن و در جریان قرار دادن جرثقیل جایگزین، آن را تعمیر اساسی کرد و از ضریب افزایش زمان استفاده نکرد.

۳-۴ شناسایی کلیه نواقص شناور

در بازدیدها و تست‌های قبل از داکینگ، تا حد امکان نواقص شناور مشخص می‌شود اما در عمل شناسایی ۱۰۰ درصد و دقیق آیتم‌ها نیاز به تجربه بالا و داشتن اطلاعات کامل از سوابق شناور است. به همین دلیل بعضی از آیتم‌های داک در حین تعمیرات مشخص می‌شود همانند باز کردن شافت پروانه و یا تعویض لوله‌ها.

در صورت مشخص شدن درصد بالایی از این تعمیرات صرفه جویی کلانی در زمان خواهیم داشت. برای این امر می‌توان تست‌ها و بازدیدهای مکرری از شناور در حین فعالیت آن داشت و کلیه سوابق تعمیراتی و عملیاتی آن ثبت شود، با این روش علاوه بر تحلیل نواقص و انتخاب بهترین روش برای رفع آن، مقدار زمان مورد نیاز تعمیر نیز مشخص می‌شود.

این بازدیدها باید طبق فرم‌های استاندارد Check List های مشابه کتابچه قوانین موسسات رده بندی انجام گیرد همانند فرم Sea Trial موجود در BV Rule Book.

این فرم‌ها باید طوری طراحی شود که کلیه تجهیزات شناور در آن قابل بازرسی باشد و همچنین برای برخی تجهیزات خاص شناورهایی که معمولاً در داک تعمیر می‌شوند مناسب باشد و به طور کلی هیچ نقطه‌ای از شناور نباید از چشم آیتم نویس پنهان بماند.

یک ناظر با تجربه با توجه به تجربه خود در فرایندهای تعمیراتی و عملیاتی شناور، توانایی شناسایی مشکلات احتمالی را خواهد داشت و پس از مشاهده علائم، وجود عیب و راه حل آن را تشخیص می‌دهد.

تهیه پکیج تعمیراتی در تنظیم قرارداد نیز تاثیر بالایی دارد زیرا داک‌ها تنها به آیتم‌های اشاره شده در قرارداد اکتفا می‌کنند و هماهنگی انجام آیتم‌های خاصی که در حین تعمیرات مشخص می‌شود وقت زیادی تلف می‌کند.

در تهیه آیتم‌ها می‌توان از آیتم‌های قبلی شناور نیز کمک گرفت زیرا حدود ۵۰ الی ۷۰ درصد آیتم‌ها تکرار می‌شود همانند خزه تراشی، گریت بلاست، رنگ آمیزی، تعمیرات زنجیر و لنگر و تعمیر تیغه‌های پروانه و... .

۴-۴ مدیریت نیروی انسانی داک

طبق برنامه زمان بندی شده سالیانه داک، تخصص و تعداد نیروی انسانی مورد نیاز مشخص می‌شود. تهیه این چارت نیاز به تجربه کاری و مدیریتی خوبی دارد، به‌طور مثال مشاغل خاصی که در این چارت باید مشخص شود عبارت است از مدیر پروژه، مدیر کارگاه، Dock Master، مهندسین فنی (مکانیک، الکترونیک، کشتی سازی، صنایع)،

شناور انجام می‌شود در قرارداد مشخص شود و همچنین هرگونه ابهام در مورد مفاد قرارداد قبل از شروع تعمیرات برطرف شود.

داک باید کلیه شرکت‌های متفرقه‌ای را که برخی از آیتم‌ها توسط آن‌ها انجام می‌شود را به مالک معرفی کند اما مسئولیت انجام کلیه آیتم‌ها با مدیریت داک است.

ناظر مالک شناور باید به صورت کتبی به داک معرفی شود و سیستم و نحوه بازرسی‌ها مشخص شود، به خصوص در قرارداد تعیین که دستور توقف کار توسط چه کسی صادر خواهد شد. از طرفی کلیه آیتم‌های کلاس نیز باید توسط ناظر موسسه مورد تایید قرار گیرد که این امر با حضور نماینده مقیم موسسه در داک یارد تا حجم بالایی در زمان بررسی‌ها تاثیرگذار است.

مهم‌ترین نکته ایجاد تفاهم کاری بین طرفین است تا هدف دو طرف انجام تعمیرات با کیفیت بالا و زمان اندک باشد.

۲-۴ تهیه و رعایت برنامه زمان بندی مناسب

یک داک تعمیراتی حرفه‌ای باید کلیه پروژه‌های خود در طول سال را پیش بینی و بر اساس آن زمان بندی پروژه‌های خود را تهیه کند. البته این امر مستلزم شناسایی کلیه اطلاعات مشتریان و شرایط محیطی منطقه است که می‌توان با ضریب تصحیح خوبی به برنامه مناسبی رسید.

تعیین میزان دقیق زمان هر آیتم بستگی به تجربه برنامه ریز دارد که باید کلیه فاکتورهای مدت زمان استاندارد هر آیتم، تعداد و مهارت نیروی انسانی موجود، کیفیت تجهیزات داک و برخی آیتم‌های خاص است که بر اساس تجربه کاری مناسب به دست آید.

مشکل اساسی بیشتر داک‌ها نبود مدیریت تمامی این فرایندهاست که باید برای برطرف کردن آن اطلاعات کافی درباره تعمیرات کشتی، تجهیزات مورد نیاز و پرسنل داک کسب کرد.

در زمان بندی آیتم‌ها باید از اطلاعات قبلی داک استفاده کرد که این امر خود مستلزم ثبت کلیه فعالیت‌های انجام شده روی شناور در پرونده‌ای خاص و بر اساس فرم‌های طراحی شده است. مثلاً با دانستن سوابق آیتم‌های انجام شده روی زنجیر لنگر در داک قبلی می‌توان مدت زمان انجام تعمیرات روی آن را در این داک پیش بینی کرد.

تهیه برنامه زمان بندی نیاز به اطلاعات کافی در مورد نحوه انجام هر فرایند دارد و کلیه آیتم‌هایی که باید قبل از آن انجام شود مشخص شود یا کلیه آیتم‌هایی را که می‌توان به صورت همزمان انجام داد مشخص شود که این امر در داک‌های پیشرفته بسیار مورد توجه قرار گرفته و طوری تهیه می‌شود که در حین انجام خزه تراشی سایر آیتم‌ها نیز که به انجام آن لطمه‌ای نمی‌زند، همزمان با خزه تراشی انجام می‌شود.

همچنین نکته مهم دیگر در تهیه برنامه زمان بندی در نظر گرفتن احتمال بروز حوادث خاص با توجه به تجارب داک است که به صورت یک ضریب افزایش زمان در نظر گرفته می‌شود و تا حد امکان

شافت پروانه، تعویض لوله‌های فرسوده، نظافت مخازن، سرویس و تعویض والوهای آبشور و تعمیرات دکوراسیون اتاق‌ها، سه روز صرفه‌جویی زمانی خواهیم داشت. البته این امر خود مستلزم تامین نیروی انسانی مناسب است.

به طور کلی تاثیر این روش در کلیه آیت‌ها تاثیرگذار بوده و کاهش زمان تعمیرات بین ۲۵ الی ۳۵ درصد را سبب خواهد شد.

۳-۵- اثر شناسایی کلیه ایرادهای شناور

این آیت‌ها به خصوص در مورد تعویض ورق‌ها و لوله‌ها به خوبی محاسبه نمی‌شود، پس از ضخامت سنجی مقدار بسیاری از بدنه نیاز به تعویض ورق پیدا می‌کند که در محاسبه آیت‌ها در نظر گرفته نشده است که در صورت بروز، تاخیرات ۱۵ روزه و حتی بیشتر (بسته به حجم تعویض ورق) ایجاد می‌کند.

همچنین در مورد آیت‌های تعویض لوله‌ها و تعمیرات شافت نیز بسیار موثر است زیرا مثلاً برای یک یدک کش ۱۲۰۰ hp زمان مورد نیاز جهت در آوردن و تعمیر شافت در روز است اما در صورت بروز مشکل به پنج روز نیز خواهد رسید.

این آیت‌ها در کاهش زمان تعمیرات تاثیر ۱۵ الی ۲۰ درصدی خواهد گذاشت.

۴-۵- نتایج مدیریت نیروی انسانی داک

یکی از مهم‌ترین روش‌های موثر در کاهش زمان تعمیرات است که در تمامی آیت‌ها تاثیر دارد و به خصوص در انجام آیت‌های موازی بسیار تاثیرگذار است. به دلیل وجود تنها یک راننده جرثقیل جابه‌جایی دستگاه جوشکاری یک روز به تعویقی می‌افتد و به تبع آن در آیت‌ها ترمیم بدنه تاخیر داشتیم.

مهارت نداشتن گریت بلاست کار و آشنایی نداشتن او با استاندارد این کار، انجام بلاستینگ بدنه را در روز به تاخیر انداخت، در صورتی که با مهارت او می‌شد این کار را روزی کمتر از موعود نیز انجام داد. مدیریت منابع انسانی بیشترین تاثیر خود را در انجام تعمیرات مختلف به صورت هم‌زمان و یا انجام یک آیت‌ها با نیروهای کاری فراوان خواهد گذاشت، مثلاً در صورتی که خزه تراشی یک یدک کش ۱۲۰۰ hp، با دو نفر ۱۶ ساعت به طول بیانجامد و به علت وجود نداشتن شیفیت کاری برای دور روز برنامه‌ریزی شده باشد با به کارگیری ۴ نفر در ۸ ساعت به پایان می‌رسد.

مدیریت نیروی انسانی می‌تواند بین ۴۰ الی ۴۵ درصد کاهش در زمان، تعمیرات اساسی را سبب شود.

۵-۵- تاثیر آماده‌به‌کاری کلیه تجهیزات

تجهیزات آماده‌به‌کار، هیچ‌گاه مغل پیشبرد پروژه نمی‌شوند و سبب می‌شود که تمامی آیت‌ها طبق برنامه‌ریزی انجام شود که این امر منوط به

۷-۴- رعایت نکات ایمنی

تعمیرات کشتی یکی از پرخطرترین فعالیت‌های صنعتی است که فرایندهای با ریسک خطر بالایی بسیاری دارد اعم از کار در ارتفاع، جوشکاری، تانک‌های سوخت، بلاست کاری، برشکاری، جابه‌جایی اجسام سنگین که خطر مرگ در همه آن‌ها وجود دارد. لذا باید به رعایت ایمنی در تمامی مراحل تعمیرات دقت خاص داشت.

این امر با آموزش‌های عمومی و تخصصی لازم به کلیه نیروهای درگیر کار تا حدودی تحقق می‌یابد و همچنین برگزاری مانورهای گوناگون همچون اطفاء حریق که آمادگی پرسنل را در شرایط اضطراری افزایش می‌دهد.

درصد بالایی از سوانح با درک خود فرد از خطرات درگیر با آن قابل رفع است به‌طور مثال بسیاری از کارگران از خطراتی که در هنگام گریت بلاست با آن روبه‌رو هستند اطلاع چندانی ندارند و باید این حس در یک فرد ایجاد شود که وسیله ایمنی برای امنیت فرد است نه مزاحمت و ناراحتی او.

البته پرداختن به مسئله ایمنی از فرصت این مقاله بسیار فراتر است ولی ایمنی در تعمیرات شناور و تاثیر در زمان آن از این نظر اهمیت دارد که با بروز هرگونه حادثه‌ای علاوه بر خسارات جانی و مالی وقت زیادی نیز برای رفع عیوب ناشی از حادثه تلف می‌شود.

نتیجه‌گیری

در این بخش نتایج استفاده از روش‌های کاهش زمان تعمیرات زیرآبی و اثرگذاری این روش‌ها برای کاهش زمان تعمیرات در مواردی که سبب افزایش زمان داکینگ شده بود، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱-۵- اثر هماهنگی مناسب بین مالک شناور، مدیریت داک و موسسه رده‌بندی

هماهنگی ایجاد شده بین مالک شناور، داک و توانان با موسسه رده‌بندی تلفات زمانی یک ماهه‌ای که برای انجام داکینگ ایجاد شده بود را برطرف می‌کرد و همچنین زمان سه روزه‌ای که برای هماهنگی بین مالک و پیمانکار برای برطرف کردن اختلاف در انجام فرایند تمیز کاری موتورخانه که به‌طور دقیق در قرارداد اشاره نشده بود را حذف می‌کرده.

تاثیر هماهنگی مالک و پیمانکار در تمامی فرایندها نمایان است و با اعمال نظرات ناظر موسسه در اولین فرصت و در صورت هماهنگی کامل می‌تواند ۱۰ الی ۱۵ درصد زمان داکینگ را کاهش دهد.

۲-۵- اثر رعایت برنامه زمان‌بندی مناسب

داشتن یک برنامه زمان‌بندی مناسب و اجرای دقیق آن علاوه بر تاثیر در زمان تعمیر یک شناور، در زمان پروژه‌های یک داک نیز تاثیرگذار است به‌طور مثال در صورت تهیه CPM و رعایت آن تاخیرات یک روزه‌ای که در انجام هر فرایندی که زمان انجام آن بیش از سه روز طول می‌کشد، رفع می‌شود. همچنین با انجام فرایندهای خزه تراشی، در آوردن

مهارت اپراتور دستگاه نیز در آماده‌به‌کاری تاثیر مستقیم دارد بنابراین کاربر هر وسیله‌ای باید علاوه بر آشنایی با نحوه استاندارد کار با دستگاه از مشخصات فنی و روش نگهداری و تعمیر آن اطلاعات کاملی داشته باشد زیرا بهترین تعمیرکار برای هر وسیله، اپراتور همان دستگاه است. برای این هدف باید آموزش‌های لازم به کاربران داده شود و پس از برگزاری آزمون گواهینامه و کارت اپراتوری صادر شود.

همچنین برخی از دستگاه‌ها را می‌توان طبق برنامه زمانی مناسب تست و گواهینامه کاربری دریافت کرد همانند Load Test جرثقیل‌ها که با به دست آوردن بار مجاز بالابری جرثقیل، نگهداری مناسبی از دستگاه انجام و آماده‌به‌کاری آن کنترل می‌شود.

۶-۴- تامین مواد اولیه و دپوی اقلام مصرفی

هر داک تعمیراتی باید دارای انبار مناسب و استاندارد برای انبارش مواد اولیه مورد نیاز باشد. این انبار بر اساس زمان‌بندی پروژه‌های داک طراحی می‌شود که ممکن است یک ساله و یا شش ماهه باشد. مقدار این مواد بر اساس حجم پروژه‌های داک، تناژ شناورهای مورد تعمیر و توان مالی شرکت خریداری می‌شود. این مواد باید بر اساس کلیه شرایط استاندارد که در مراجع و کاتالوگ جنس مورد نظر ذکر شده نگهداری شود. به‌طور مثال درجه حرارت و رطوبت محل نگهداری الکتروودهای ۱۸ EV۰ در استاندارد ASME به تفصیل بیان شده است.

عمده موادی که برای انبارش نیاز به خرید دارند عبارت است از: Sand, Grit, الکتروود جوشکاری، ورق در ضخامت‌ها و گریدهای مختلف، رنگ، تینر، لوله، چوب و طناب. نکته مهم در این بین نگهداری و ثبت کلیه اطلاعات هر جنس است تا در مواقع مورد نیاز (استفاده از جنس و یا ارائه گواهینامه جنس به ناظران) سریعاً قابل ردیابی باشد.

در برخی موارد در حین تعمیرات نیاز به قطعات خاصی احساس می‌شود که قابل پیش‌بینی نبوده است و برای خرید و نصب آن زمان زیادی تلف می‌شود، که برای سرعت بخشیدن به این امر قبل از داکینگ باید کلیه اطلاعات فنی شناور در اختیار قرار گرفته و یا این که داک باید با شرکت‌های معتبر خدمات فنی و نمایندگی‌های انحصاری ارتباط تجاری قوی داشته باشد.

نکته مهم در تامین مواد اولیه هر آیت‌ها اندازه‌گیری حجم مواد اولیه مورد نیاز هر شناور بر اساس آیت‌های تعمیراتی است به‌طور مثال برای تعمیر یک یدک کش (tug boat) با طول ۳۰ متر چه حجمی از گریت مورد مصرف قرار می‌گیرد و یا چه حجمی از شناور نیاز به تعویض ورق دارد تا بلافاصله پس از بروز عیب، مواد مورد نیاز در دسترس قرار گیرد.

همچنین کلیه مواد اولیه از نظر کیفیت، مورد تایید ناظر مالک و موسسه رده‌بندی قرار می‌گیرد بنابراین باید تهیه این مواد از مراکز معتبر انجام پذیرد.

- Materials and Welding edition 2009
6. Membership of Ship Maintenance Committee w. H. Reich, H.M. Tiedeman Chairman J.H. Weiner L. P. Ackerman C. W. Woodall C. N. Guckert H. Hostrup, B. W. Lockett Technical Co-Ordinator, Ship Maintenance and Repair By Panel 0-29 (Ship Maintenance) of Ship Technical Operations Committee
7. Agamemnon Apostolidis, John Kokarakis and Andreas Merikas, Modeling the Dry-Docking Cost – The Case of Tankers
۸. تجربه های شخصی نگارنده مقاله در داک یاردها تعمیراتی و بازرسی از کشتی ها

کرده و علاوه بر صرفه جویی ارزی کلان، در برنامه های آتی از کشورهای پیشرو در عرصه تعمیر شناورهای اقیانوس پیما باشیم.

مراجع

- ۱- دکتر مصباح سایبانی-مهندس کورش طاهر خانی-مهندس هوشنگ سلامتی هرمزی- راهنمای تعمیر کشتی- چاپ اول- انتشارات دانشگاه هرمزگان- ۱۳۸۵.
- ۲- مهدی سیف-محمد سعید سیف- فرهنگ مصور کشتی- چاپ اول- انتشارات دانشگاه صنعتی امیرکبیر- ۱۳۷۳.
- 3- D. A. Taylor_ Dictionary Of Marine Technology _senior lecturer in marine technology, Hong Kong Polytechnic.
4. IMO publication-SOLAS convention-chapter II-edition 2014
5. Germanischer Lloyd Aktiengesellschaft, Rules for Classification and Construction

بهره برداری مناسب از تجهیزات است. به طور مثال نبود مهارت اپراتور داک سبب خرابی کل سازه داک شده و تمامی پروژه های داک با تاخیر چند ماهه روبه رو شد. این روش یکی از مواردی است که با انجام آن می توان در زمان پروژه های داک بهبود ایجاد کرد و با تحلیل های عیوب تجهیزات از خرابی آن ها جلوگیری کرد. تاثیر این روش در تجهیزات خیلی مهم همانند وینچ داک به مراتب بیشتر است زیرا توجه به نگهداری آن در سیستم بیشتر خواهد بود و درصد خارج از سرویسی آن به صفر می رسد. آماده به کاری تجهیزات می تواند ۱۰ الی ۱۵ درصد کاهش در زمان پروژه تعمیرات را سبب شود.

۶-۶- تاثیر دپوی اقلام مصرفی

نیاز اولیه هر تعمیر مواد اولیه آن است که با تهیه یک انبار مناسب و دپوی اقلام ورودی داک، برای هر تعمیر نیازی به اتلاف زمان نیست. برای تعویض ورق بدنه یک کشتی خدماتی، به علت آماده نبودن ورق های مورد نیاز تاخیر پنج روزه در کار پیش آمد. این روش نیز یکی از روش های بهبودی در زمان تعمیر است که سبب تحقق برنامه زمان بندی است، زیرا در تهیه برنامه زمانی پروژه این اتلاف زمان ها که در حین کار بروز می کند، در نظر گرفته نمی شود. با هماهنگی با مراکز معتبر فروش قطعات کشتی به خصوص در بخش ماشین آلات می توان حجم بالایی از تاخیرها را جبران کرد. تامین مواد اولیه می تواند ۱۰ الی ۱۵ درصد در زمان بندی پروژه صرفه جویی ایجاد کند.

۷-۷- تاثیر ایمنی

این روش نیز تحقق برنامه زمانی پروژه را سبب می شود، زیرا حادثه همیشه غیر قابل پیش بینی است اما قابل پیشگیری است. به علت جراحت برشکار در حین استفاده از دستگاه سنگ برش، تاخیر چهار ساعته ای در روند تعویض فریم ایجاد کرد. رعایت ایمنی در تمامی مراحل کار سبب ایجاد آرامش روانی شده و در کیفیت کار نیز تاثیر می گذارد زیرا استرس در تصمیم گیری تاثیر داشته و همچنین سبب سرعت مخرب در کار می شود. با توجه درصد بالای خطرات در تعمیرات، با رعایت کامل نکات ایمنی ۱۵ الی ۲۰ درصد صرفه جویی زمانی خواهیم داشت.

نکته مهم در تاثیر روش های فوق این است که کلیه این عوامل همانند حلقه های زنجیر به هم پیوسته اند و هر یک برای این که به تحقق برسد علاوه بر بستر مناسب، به تحقق سایر روش های ذکر شده نیز نیازمند است. مثلاً برای ایجاد دپوی مواد اولیه باید موارد هماهنگی مناسب بین داک و مالک، تهیه برنامه زمان بندی مناسب، شناسایی آیت های داک، آماده به کاری تجهیزات و رعایت نکات ایمنی تحقق یابد. امید است که با بهره گیری از سیستم های نوین تعمیرات شناورها و استفاده از بازار مناسب آن در منطقه، بتوانیم از تعمیر حجم عظیمی از کشتی های ایرانی در خارج از کشور جلوگیری





November 5-6-7, 2017, IRBBritil. Conference Center, Tehran, R.Rofifiran
November 5-6-7, 2017, IRBBritil. Conference Center, Tehran, R.Rofifiran



Future Begins Now

همایش بین المللی حمل و نقل و لجستیک ایران با محوریت نقش و اهمیت جایگاه حمل و نقل و لجستیک ایران با توجه به شرایط و ویژگی های ایران پس از توافق هسته ای و دوره موسوم به پسا برجام و موقعیت جغرافیایی ایران در حوزه حمل کالا و جریان بازرگانی که موجب تلاقی فرهنگ ها و تمدن های بسیاری شده توسط فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران و شرکت همایش سازان امروز با حمایت وزارت راه و شهرسازی و اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در تهران برگزار خواهد شد.

محورهای همایش

- کاربرد حمل و نقل و تجربیات لجستیکی
- لجستیک تجاری و ترانزیت
- لجستیک و صنایع مختلف
- اقتصاد حمل و نقل
- توانمند سازی لجستیک و حمل و نقل

سخنرانان اصلی

عباس آخوندی
وزیر راه و شهرسازی



محمد سعیدزاده
معاون وزیر و مدیر عامل
سازمان بنادر و دریانوردی



مهدی کرناسیان
معاون وزیر و رئیس هیئت عامل سازمان توسعه
نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران - ایמידرو



سعید محمدزاده
معاون وزیر و مدیر عامل
شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران



داوود کشاورزیان
معاون وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای



Paolo Bisogni
رئیس انجمن لجستیک اروپا



Gavin W. Roser
دبیر کل انجمن حمل و نقل و لجستیک اروپا



مسعود خوانساری
رئیس اتاق بازرگانی
صنایع، معادن و کشاورزی تهران



مسعود پل مه
رئیس فدراسیون
حمل و نقل و لجستیک ایران



همایش بین المللی حمل و نقل و لجستیک ایران

۱۵ - ۱۴ آبان ماه سال ۱۳۹۶، مرکز همایش های
بین المللی صدا و سیما- تهران

همزمان با برگزاری این همایش، نمایشگاهی با حضور
سازمانها و شرکتهای فعال در حوزههای حمل و نقل و
لجستیک و خدمات وابسته، به منظور ارائه آخرین دستاوردها در
زمینه حمل و نقل و حوزه های مرتبط برگزار خواهد شد.

با همکاری



حامیان مالی

طلا ویژه



حامیان رسانه ای



دبیرخانه اجرایی همایش: شرکت همایش سازان امروز

تهران، خیابان ولیعصر، رونه روی پارک ملت، نبش خیابان انصاری برج ملت طبقه ۷، واحد ۴
تلفن: ۲۲۰۴۴۷۶۹-۲۲۰۳۷۳۸۳-۲۲۰۴۸۸۵۹
ایمیل: logistics@iicic.com وب سایت: www.iicic.com/logistics

دبیرخانه علمی همایش: فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران

تهران، خیابان مطهری، خیابان سرافراز، خیابان هشتم، پلاک ۱، طبقه ۴
تلفن: ۸۸۵۲۴۶۳۴-۸۸۵۱۱۷۵۵
ایمیل: info@tlfir.ir وب سایت: www.tlfir.ir



شرکت خدمات دریایی



هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea

خدمات کلی:

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی
کشتی بگل نشسته، عملیات STS، ۵ اکینگ و آندا کینگ،
جابجایی سازه های غول پیکر دریایی، خدمات یدک کشی،
راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره

آدرس: خیابان ولیعصر، ترسیده به چهارراه پارک وی،
کوچه افق، ساختمان افق، پلاک ۶، طبقه ۲ و ۳
تلفن: ۲۶۲۹۰۸۲۴ - ۲۶۲۹۰۸۱۹ - ۲۶۲۹۱۳۳۶
سایت: www.pgipilotco.ir
فاکس: ۲۶۲۹۱۳۰۴





بیمه البرز

به عمل کار برآید

کسب قندیس ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان
برای چندمین بار

بیمه البرز مشتری مدارترین بیمه کشور



مرکز ارتباطات مردمی : ۲۹۴۶۰

www.alborzinsurance.ir