



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.



بازرسی شماره ۲۴۵

روز جهانی دریانوردی

پیوند دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم





شرکت مبشر نور دریا

MOBASHER NOR 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 کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷
 فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰
 www.mobasherco.com

مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب) فرمینگ های 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

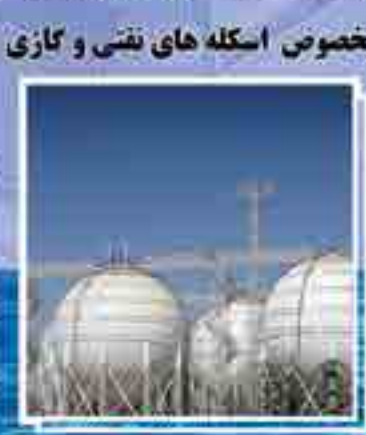
www.asia-el.com info@asia-el.com

reza.nagili@gmail.com

سیستم مهار کن و آزاد سازی



مانیورهای آتش نشانی کنترل از راه دور



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

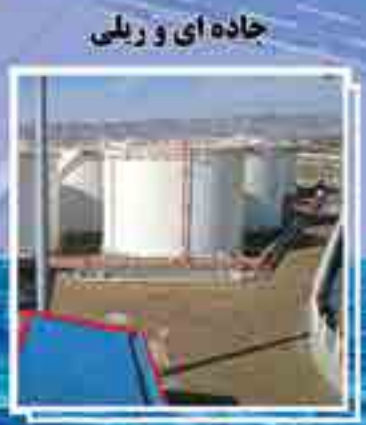
بازوهای بارگیری دریایی



بازوی بارگیری دریایی موبایل



بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای



جاده ای و ریلی

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





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



شرکت راه‌یاب رایانه‌گستر
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بندر و پایانه‌های 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 اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
راه‌یاب™ : UONGIOL™

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



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

وب سایت: www.rahyab.ir

پست الکترونیک: info@rahyab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تهریز پلاک ۸
 کدپستی: ۱۵۱۶۶۱۳۵۱ / تلفن: ۸۸۹۸۸۶۵۸ / فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲
 دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رحمانی، آبرو - خیابان یک، ساختمان عملیات
 تلفن: ۰۷۶-۲۲۵۲۴۷۲۴ / 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)



آریا دیزل اروند

Arya Diesel Arvand



- ◀ خدمات بندری، تخلیه و بارگیری (خن کاری)
- ◀ راهبری، تعمیر و نگهداری تجهیزات
- ◀ مشاوره و نظارت بر طراحی و ساخت تجهیزات بندری
- ◀ خدمات فنی و مهندسی
- ◀ تامین 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: ۳۵۰ 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 کارلن بندر اروند عهده دار مدیریت پایانه‌های فله خشک اسکله شهید رجایی گردیده است. تعداد نیروی انسانی: ۱۳۳ نفر - تعداد تجهیزات: ۵ دستگاه جرثقیل ۱۴۰ تن، ۱ دستگاه جرثقیل 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: ۰۲۶۴۱۵۷۴۴ - ۰۲۶۴۱۵۸۱۲ - ۰۲۲۹۲۴۳۱۱ / فکس: ۰۲۶۴۱۵۹۱۸

www.aryadiesel-co.com | ada.tehran.office@gmail.com | info@aryadiesel-co.com





سازمان صنایع دریایی

کانکتورهای الکتریکی

بومی سازی انواع کانکتورهای صنعتی و دریایی مطابق قوانین استاندارد طراحی و تولید گردیده است. کانکتور یک وسیله الکترومکانیکی است که یک اتصال قابل جدا شدنی را میان دو زیرمجموعه یک سیستم الکتریکی الکترونیکی برقرار می سازد بدون اینکه تأثیر منفی بر کارکرد سیستم بگذارد.

کلاس انواع کانکتورها:

- ◀ استوانه ای
- ◀ مستطیلی
- ◀ DTY

مشخصات عمومی:

- جهت انتقال سیگنال
- بین لحیمی و ثابت
- دارای آبنند محیطی
- دارای مکانیزم های اتصال کششی فشاری و اتصال سریع و آسان بازشو و اتصال رزوه ای

مشخصات فنی محصول:

مشخصات مکانیکی

- بدنه: آلومینیوم، نئوپرم، فولادی
- مغز: مواد الکتریک با قابلیت نفون
- بین: آلومین، پوشش طلا نقره و ...

نمونه کانکتورهای استوانه ای



نمونه کانکتورهای مستطیلی



بکشل



تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی

بومی سازی انواع تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی صنعتی و دریایی به منظور ایجاد واحدهای الکتریکی و قدرت در حوزه طراحی اجرا، نصب و راه اندازی ادوات قدرت شبکه توزیع برق شناوری مطابق استانداردهای داخلی و بین المللی طراحی و تولید انجام پذیرفته است.

انواع تابلوهای برق

- ◀ Switchboard
- ◀ Distribution Panels
- ◀ Breaker Panels
- ◀ Fuse Panels
- ◀ Auxilliary control panel
- ◀ Starter Panels

انواع سوئیچ برد با قابلیت های:

- * سنکرون، موازی و تقسیم بار ژنراتورها بصورت دستی و اتومات
- * طراحی بر اساس قابلیت های خاص شناور
- * بکارگیری برد کنترلی دیزل برند DSE مدل ۸۶۱۰
- * مستقل بودن بردهای کنترلی دیزل ژنراتورها
- * قابلیت تقسیم بار اکتیو و راکتیو
- * قابلیت ثبت ۲۵۰ خطا جهت سهولت کار تعمیر و نگهداری
- * امکان ایجاد آلارم در صورت ایجاد پارامترهای اساسی
- * نمایش پارامترهای اساسی ژنراتورها

مشخصات تابلوهای تولیدی

ویژگی سیم های مصرفی: Halogen Free

Low Smoke

Fire Resistance

درجه حفاظت (IP): ۵۶-۲۰

رنگ بدنه: الکترواستاتیک پودری ۷۰۲۲ - ۷۰۲۵ Pal NO

جنس بدنه: فولاد روغنی - آلومینیوم - استیل

استانداردها: IEC-ABS-DNV-GL

تست ها: عملکردی شرایط محیطی شوک و ارتعاش

مقاومت عایقی



Fuse Panel



Starter Panel





اولین پایانه طبقاتی خودرو "در خاورمیانه"



منطقه ویژه اقتصادی
بندر شهید رجایی

مساحت کل: ۱۰۰ هزار مترمربع
مساحت مفید: ۵۰ هزار مترمربع
مساحت چشمتی: ۱۰ هزار مترمربع
گنجایش: ۱۰ هزار خودرو
گودرود: ۱۰۰ دستگاه
گودرود سنگین: ۷۰۰ دستگاه
چون اختلاف: سنگین شهید رجایی (بندر شهید)



شرکت تعمیرات کشتی
پرسیا هرمز

(مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور)



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



حوض شناور (فاک دکلین) به ابعاد ۲۲۰x۴۲ متر با قابلیت بالا بردن کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم الابر سنکرو لیفت به ابعاد ۱۷۰x۳۲ متر با قابلیت بالا بردن ۱۱ هزار تن

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



شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هرمز - کد پستی: ۷۹۳۴۱-۷۴۷۱۵
شماره های تماس: دفتر مدیریت: ۰۷۶-۳۲۵۷۱۱۸۷-۳۲۵۷۱۱۹۴
فکس: ۰۷۶-۳۲۵۷۱۱۷۷-۳۲۵۷۱۲۰۴

پست الکترونیک: info@persiahormoz.com

جای خالی بنادر پرکشتی در سواحل ایران



هادی حق شناس | روز جهانی دریانوردی، فرصتی است مغتنم تاسالی یک بار دریانوردان و فعالان بخش دریایی کشور به مباحث بخش دریایا تمرکز ویژه بر کشتی و بندر و تجارت بپردازند. سازمان جهانی دریانوردی به عنوان عالی ترین مرجع دریایی کشور و هماهنگ کننده تنظیم مقررات دریایی دریانوردان و شناوران، تلاش نموده است تا حداکثر تسهیلات حقوقی را برای تردد ایمن ناوگان دریایی جهان فراهم کند.

امروز هم سهم جابه جایی کالا در دنیا از طریق دریایا در حال افزایش است و هم ابعاد شناورها و مقررات دریانوردی در حال تغییر و تحول است، مردم جهان در کنار بنادر بزرگ و شناورهای عظیم الجثه، زندگی مسالمت آمیزی دارند. صدای بوق کشتی ها و بوق قطارها برای مردم جهان خوشایند است. آیمو تلاش کرده است تا از طریق کنوانسیون دریایی و پروتکل های مربوطه، ضمن حفظ محیط زیست دریایی و با تغییر در تکنولوژی شناورها، در راستای حفظ محیط زیست از انرژی نوبه جای انرژی فسیلی در شناورها استفاده گردد. «دریای پاک» یکی از شعارهای کلیدی سازمان جهانی دریانوردی است تا با حفظ مزیت های نسبی حمل و نقل دریایی بتواند از مزایای حمل و نقل دریایی بهره بگیرد. نقشه ایران عزیز که همچون گره به زیباست بین دودریا قرار گرفته است که در موقعیت بی نظیر جغرافیایی جهان واقع شده است.

از موقعیت مطلوب جغرافیایی ایران شاید ذکر یک نکته کفایت کند که امروزه دالان هوایی کشور روزانه شاهد عبور حدود یک هزار و ۵۰۰ پرواز عبوری کشورهای عربی و آسیای جنوب شرقی به کشورهای اروپای غربی است و به یقین می توان گفت که معادل تعداد هواپیماهای عبوری از فضای ایران باید روزانه کانتینر از کشورهای آسیای جنوب شرقی به کشورهای آسیای میانه و از مسیر خلیج فارس و دریای عمان به دریای خزر حمل و نقل گردد، یعنی با یک حساب سرانگشتی سالی بیشتر از ۵۰۰ هزار کانتینر. این عدد معادل کمتر از دودرصد کانتینرهای ورودی به کشورهای خلیج فارس است که بعد از ورود به بنادر خارجی خلیج فارس مجدداً ترانشیب می گردد. دودرصد عدد بسیار کوچکی در خلیج فارس است اما این عدد یعنی معادل ظرفیت عملکرد یکسال کل بنادر شمال ایران در سنوات گذشته که البته لازم به توضیح است که در نقطه اوج حمل و نقل، چنین میزانی از کالای وارداتی و صادراتی از بنادر شمالی تخلیه و بارگیری انجام گرفته است. توجه به مزیت ایران عزیز حتماً می تواند منجر به تقویت رابطه مدرن بنادر و کشتی هادر سواحل جنوب و شمال ایران گردد.

امروزه به وضوح جای خالی بنادر آباد و پر کشتی و پر کالا در سواحل ایران به چشم می خورد. اگر قرار است سواحل مکران بر اساس چشم انداز ایران ۱۴۰۴ رونق یابد، راه آن، عبور کالاهای ترانزیتی از مسیر جمهوری اسلامی ایران است که سود همه جانبه ای برای ایران و کشورهای دریای خزر و دریای عمان و خلیج همیشه فارس دارد. به امید تحقق آرزوی های فوق الذکر



سال سی و دوم - شماره ۲۴۵ - مرداد 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 ددهار | فریما صالح
مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرانی
نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری
مدیر هنری و صفحه آرایی: محمد پویا ملک سیر
عکس: یاسر علی بخشی
ویراستار: رامین جهان پور
مدیر بازرگانی: نسرين 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: ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸
تلفکس: ۰۲-۶۳۰۰۲۳۰۰ و ۰۴۰-۶۳۹۰۴۰-۸۸۱۹۰
شماره پیامک: ۰۲۳۰۰۶۳۰۰۸۸۱۹۰۱۰۰۰
صندوق پستی: ایران-تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵
وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir
پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir
قابل توجه خوانندگان محترم:
ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان 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.



عباس آخوندی با ۱۹۸ رای وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم شد



ارتقاء نقش آفرینی در مجامع بین المللی دریایی



ضرورت حمایت قانونی و سیاسی از شرکت های حمل و نقل دریایی ایرانی



سازمان بین المللی دریانوردی: پیونده دهنده کشتی ها، بنادر و مردم



روزهای مقاومت در بندر و دریا



بنادر، راه آهن و بخش خصوصی در ایستگاه همکاری سه جانبه

تاکید مجدد بر لزوم گسترش شبکه ریل بندر

زیرساختی مواجه خواهیم شد. سعیدنژاد بر لزوم تلاش به منظور افزایش سهم ریلی در بنادر ایران تاکید کرد و گفت: «باید با انجام مطالعه دقیق، تعداد شناختینگ پاردهای ریلی را در بنادر افزایش دهیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: «ریل- بندر به عنوان یک ضرورت باید در دستور کار قرار گیرد و لازمه این کار برگزاری جلسات مهم و مستمر، اتخاذ تصمیمات عاجل و اثرگذار است.»

او ابزار امیدواری کرد، با برگزاری و تداوم نشست‌های مشترک این چنینی بین دو مجموعه بنادر و راه آهن بتوان سهم ریل را از حمل و نقل بار درون بنادر افزایش داد.

در این مراسم، اله مراد عقیفی پور نیز گزارشی در خصوص حمل و نقل ریلی، امکانات و زیرساخت‌های موجود و برنامه‌های در دست اجرا برای توسعه فعالیت ریلی در بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور ارائه کرد.

در ادامه این نشست، مقرر شد به منظور حمل بیشتر بار توسط راه آهن ضمن تشکیل جلسات سه جانبه بین بنادر و راه آهن و شرکت‌های مربوطه، راهکارهای لازم برای توسعه این فعالیت به صورت مستمر مورد ارزیابی، بازبینی و اقدام قرار گیرد.

نشست مشترک مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه آهن در حالی به میزبانی بندر شهید رجایی برگزار شد که گسترش خطوط ریلی در تمامی بنادر کشور و راهکارهای افزایش حمل بار توسط راه آهن مورد تاکید قرار گرفت.

در این نشست، محمد سعیدنژاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، احمد خدایی قائم مقام شرکت راه آهن جمهوری اسلامی، مرتضی باقری مشاور وزیر راه و شهرسازی، نورالدین علی آبادی معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر، مازیار یزدانی معاون فنی و زیربنایی راه آهن، اله مراد عقیفی پور مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان و جمعی دیگر از مسئولان راه آهن و بنادر و دریانوردی حضور داشتند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی سخنانی از دو دیدگاه به ضرورت توسعه زیرساخت‌های ریلی در بنادر کشور پرداخت و گفت: «منظر اول، نگاه ملی است. با توجه به توسعه عملیاتی بنادر، ضریب پاسخگویی حمل و نقل جاده‌ای برای جابه‌جایی کالا در حال کاهش است. منظر دوم، جنبه الزامات مربوط به رسالت‌های سازمانی و نگاهی است. اگر سهم ریلی را در بنادر افزایش ندهیم، قطعاً به لحاظ حجم تردد کامیون درون بندر با مشکلات متعددی همچون ترافیک، آلودگی و مشکلات



عباس آخوندی با ۱۹۸ رای وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم شد

نمایندگان مجلس در پنج محور انجام نشدن تعهدات زمان اخذ رای اعتماد، مشکلات حوزه عمومی وزارتخانه، مشکلات حوزه زمین، مسکن شهری و روستایی، مشکلات حوزه حمل و نقل و مشکلات حوزه مالی وزارتخانه بود که با پاسخ‌های او در استیضاح نخست، وکلای ملت با ۱۷۵ رای موافق به ابقای آخوندی در وزارت راه و شهرسازی رای مثبت دادند.

دومین استیضاح نیز در اسفندماه ۹۵ به دنبال حادثه تلخ تصادف دو قطار مسافری در هفت خوان دامغان که منجر به فوت ۴۹ تن شد رخ داد. با توضیحاتی که وزیر راه و شهرسازی ارائه داد نیز بار دیگر نمایندگان مجلس به او با آرای بیشتری رای اعتماد دادند و در استیضاح دوم، وزیر راه و شهرسازی با ۱۷۶ رای موافق به ابقا، در سمت خود به عنوان وزیر راه و شهرسازی باقی ماند.

رای اعتماد

هر چند پنجمین تجربه ام بود، اما باز هم تازگی داشت. نوع مباحث و نحوه ورود کارشناسی مخالفان و موافقان به بحث و پرهیز از ورود به عرصه مسائل سیاسی از سوی آن‌ها بسیار شاخص بود. در عین حال، حرکت‌های زیرپوستی و مباحث درون فراکسیونی هم در جریان بود. این وضعیت فضای درون و بیرون مجلس را بسیار آرام کرده بود، ضمن این که گروه‌بندی‌های سیاسی نیز تا حد زیادی کار خودشان را انجام می‌دادند.

قطعا، این نحو مدیریت مدنی یکی از سیاسی‌ترین اتفاقات کشور یک گام به پیش بود و سرمایه‌ی اجتماعی بزرگی را برای دولت و مجلس ایجاد کرد که در آینده به کار خواهد آمد.

من این موفقیت را ابتدا به رییس، هیات ریسه و نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی که به خوبی این امر مهم را مدیریت کردند، و در مرحله بعدی به رییس جمهور محترم و هیات وزیران که موفق به اخذ رای اعتماد قاطع نمایندگان محترم ملت شدند تبریک می‌گویم.

اینک سه قوه در کنار هم و با هدایت رهبری باید برای توسعه و سرفرازی جمهوری اسلامی ایران تلاش کنیم.

عباس آخوندی - ۲۹ مردادماه ۹۶

عباس آخوندی وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی دولت دوازدهم با کسب ۱۹۸ رای موافق از مجلس به عنوان رکورددار رای اعتماد در دولت روحانی به عنوان وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم انتخاب شد.

چهارمین رای اعتماد نمایندگان خانه ملت در دولت روحانی به عباس آخوندی در برهه‌ای از تاریخ ایران رقم می‌خورد که آخوندی دوران چهارساله پرتلاطمی را در دولت یازدهم، گذراند و البته با چالش‌های عمده‌ای که بیشتر آن‌ها از نوع سیاسی بودند مواجه شد با این حال وزیر پر تلاش و خوش فکر راه و شهرسازی دولت یازدهم که بسیاری از نمایندگان و به ویژه نمایندگان مناطق مرزی کشور از او به نیکی یاد می‌کنند را مصمم تر کرد تا راه خود را که همانا برقراری قانون در تمامی عرصه‌های مسکن و شهرسازی و همچنین تمامی شقوق حمل و نقل بود با قدرت بیشتری ادامه دهد که البته قرار گرفتن در این راه حاصل تجربه‌های نیک و ارزشمندی بود که بر پایه آگاهی، همفکری و مشاوره‌های مشاوران و معاونان وی موجودیت و تحقق یافت. زیرا وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم و دوازدهم به مشارکت جمعی و حقوق شهروندی اهمیت فراوانی قائل بوده و هست.

به رغم تمامی سنگ اندازی‌ها و نامهری‌هایی که در مورد مسکن مهر بر پیکره وزارت راه و شهرسازی و البته شخص وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم برای تکمیل و تحویل تمامی واحدها وارد آمد، عباس آخوندی وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی دولت دوازدهم در جلسه رای اعتماد مجلس برای چهارمین بار توانست اعتماد نمایندگان خانه ملت را در مورد ادامه راه خود و تکمیل طرح‌های ناتمامی که از دولت یازدهم سنگ بنای آن رانهاد به دست آورد. وی در جلسه رای اعتماد به وزیر پیشنهادی راه و شهرسازی دولت دوازدهم با ۱۹۸ رای موافق، ۷۵ رای مخالف و ۱۴ رای ممتنع و یک رای باطله به عنوان وزیر راه و شهرسازی دولت دوم روحانی باقی ماند.

این بار، اما آرای اعتماد نمایندگان خانه ملت گواهی است بر تلاش‌های شایان توجهی که در مجموعه وزارت راه و شهرسازی با مدیریت اصلی عباس آخوندی به ثمر نشست.

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی دولت دوازدهم، اولین رای اعتماد نمایندگان مجلس در سال ۹۲ را با ۱۵۹ رای موافق به خود اختصاص داد. آخوندی البته دو استیضاح را نیز از سرگذراند که نخستین آن در سال ۹۴ با امضای ۱۳ نفر از





ارتقاء نقش آفرینی در مجامع بین المللی دریایی

شفاهی در خلال بررسی موضوعات تخصصی کمیته‌ها، در حالی که در پنج ماهه ابتدای سال گذشته ۳۵ مورد اعلام موضع داشته‌ایم، طی مدت مشابه امسال، ۷۳ مورد مشارکت در مباحث و تصمیم‌گیری‌ها داشته‌ایم. بنابراین روندی که سازمان بنادر و دریانوردی برای تبدیل شدن به یک عضو مهم و تاثیرگذار IMO در پیش گرفته، بسیار موفق بوده و به یاری خدا تداوم این روند در دستور کار سازمان قرار دارد. البته انتظار طبیعی این است که ما با توجه به سهم و نقشی که در صنعت کشتیرانی و تجارت دریایی جهان داریم، جایگاهمان در مجامع بین المللی دریایی هم به همان نسبت مهم و برجسته باشد. خوشبختانه از نظر دانش فنی و تخصصی، کشورمان برای حضور مقتدرانه در این عرصه، بسیار غنی و توانمند است.

روز جهانی دریانوردی در وهله نخست به جامعه دریایی اعم از ارگان‌های دریایی و فعالان حوزه دریایی کشور و البته دریاییان و دریانوردان سخت کوش اختصاص دارد. سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع ملی دریایی و دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور، تمامی تلاش و همت خود را برای هم‌افزایی و مشارکت جامعه دریایی در راستای شکوفایی هر چه بیشتر این حوزه مهم معطوف داشته است. رسیدن به جایگاه برتر منطقه‌ای و رتبه‌های ممتاز جهانی با عزم و اراده و انگیزه جامعه دریایی کشور، دور از انتظار نیست و امیدواریم در افق چشم‌انداز توسعه کشور، شاهد تحقق اهداف والای پیش‌بینی شده در عرصه دریایی باشیم.

فرصت را مغتنم دانسته این روز را به همه اعضاء پرتلاش جامعه دریایی کشور به‌ویژه دریاییان عزیز تبریک عرض نموده، از درگاه ایزد منان سعادت و موفقیت روزافزون را برای همه این عزیزان مسئلت می‌نمایم.

محمد راستاد

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی
سازمان بنادر و دریانوردی
شهر پور ماه ۱۳۹۶

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)، شعار امسال روز جهانی دریانوردی را «IMO، پیوند دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم» تعیین کرده است. IMO، به‌عنوان یک سازمان تخصصی بین المللی دریایی، از بدو تاسیس خود در سال ۱۹۴۸ میلادی، منشاء تحولات مهمی در صنعت کشتیرانی بوده است. آن‌چه که امروزه تحت عنوان مقررات مرتبط با ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در سطح بین المللی نهادینه شده و در قالب معاهده‌نامه‌های بین المللی اجرایی است، محصول فعالیت‌های این سازمان و کشورهای عضو آن بوده است. IMO یکی از موثرترین و مهم‌ترین سازمان‌های بین المللی تخصصی بوده که توانسته است به‌واسطه رویکرد کاملاً فنی و علمی به مسائل مرتبط با صنعت کشتیرانی، چارچوبی بسیار پایدار و منظم در عرصه تدوین مقررات این حوزه مهم و راهبردی ایجاد کند. مقررات مرتبط با نیروی انسانی شاغل در دریا و در واقع دریانوردان نیز با ترکیبی منسجم و استانداردهای جهانی، توسط IMO تدوین و در سطح بین المللی اجرایی است. از این بابت باید اذعان کرد که این سازمان بین المللی به‌عنوان یک آژانس تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد، از عهده رسالت وجودی خود به‌خوبی برآمده است.

طی سال‌های اخیر سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران، توانسته است به‌طور مستمر نقش و تاثیرگذاری خود در IMO را بهبود و ارتقاء دهد. مصداق این دستاورد مهم سازمان بنادر و دریانوردی، عملکرد سازمان در اعزام هیات‌های تخصصی به کمیته‌های اصلی و فرعی IMO و مشارکت هیات‌های مذکور در کمیته‌ها بوده است. از نظر کمیته، تعداد اعضاء هیات‌های اعزام شده طی پنج ماه ابتدای امسال نسبت به مدت مشابه پارسال، ۳۶ درصد رشد داشته است. از نظر مشارکت هیات‌های اعزامی در مباحث مطروحه در کمیته‌ها، باید اشاره کرد که در پنج ماهه سال گذشته، تعداد شش بیانیه با محتوای مشارکت در موضوعات تخصصی کمیته‌ها توسط هیات‌های اعزامی منتشر و قرائت شد، حال آن‌که در مدت مشابه سال جاری، با ۲۷ بیانیه، رشد قابل توجهی داشته‌ایم. در زمینه اعلام مواضع



پیام کن‌تک‌لیم، دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی در روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۷:

آیمو: پیوند دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم

جریان آزاد و کارآمد کالا و تجارت بسیار فراگیرتر از کشتی‌ها و بنادر است، و به همگان نشان خواهیم داد که چگونه تعامل موثر میان آن‌ها می‌تواند زندگی افراد را در سراسر جهان، خصوصاً از مجرای اهداف توسعه پایدار بهبود دهد.

نقش آیمو به‌عنوان یک قانون‌گذار جهانی در صنایع کشتیرانی می‌تواند کمک به این همگرایی باشد، چرا که مقررات همسو و یکدست می‌تواند جریان آزاد تجارت را تسهیل کند.

اما فعالیت‌های انسان برای پایدار بودن، باید متوازن و سازگار با قابلیت اقیانوس‌ها، حفظ سلامت و تنوع خود در بلندمدت باشد. در همین ارتباط، «اقتصاد دریا محور» به‌عنوان یک بخش بزرگ و در حال رشد صنعتی مطرح می‌شود، که در این فرایند رشد باید ایمنی، امنیت و سازگاری خود با محیط‌زیست را حفظ کند. آیمو باید بتواند تضمین کند که کشتیرانی همچنان به اقتصاد جهانی کمک می‌کند، بدون این‌که توازن ظریف آن را بهم بزند.

در نهایت، کشتیرانی کارآمدتر با همکاری بخش بندری تحت حمایت دولت‌ها، می‌تواند حرکت به‌سوی ثبات جهانی و توسعه پایدار را به سود تمامی ساکنان این کره خاکی سرعت ببخشند.

در این سال، با شعار «آیمو: پیوند دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم»، می‌خواهیم مشارکت قوی در نیل به این اهداف داشته باشیم، و امیدوارم شما نیز در سایه این شعار روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۷، با فعالیت‌ها و ابتکارات خود، به ما بپیوندید.

در جهانی پر از چالش‌های پیچیده‌تر و دشوارتر از روز قبل، سازمان ملل متحد ۱۷ هدف توسعه پایدار را تصویب کرده است که می‌تواند این جهان را به مکانی بهتر برای همه مردم تبدیل کند.

سازمان بین المللی دریانوردی (آیمو) نیز به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های این سازمان، تعهدی راسخ برای کمک به دستیابی این اهداف دارد، زیرا کشتیرانی و بنادر نقشی بارز در ایجاد شرایط لازم برای افزایش اشتغال، آبادانی و ثبات از طریق ارتقاء تجارت دریایی ایفا می‌کنند. به این ترتیب، بخش‌های دریایی و بندری می‌توانند در دریا و خشکی درآمدزایی داشته باشند.

به منظور تاکید بر این قابلیت، شعار روز دریانوردی امسال «آیمو: پیوند دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم» است، این امر ما را قادر می‌سازد که همکاری موجود میان بنادر و کشتی‌ها را در کانون توجه قرار دهیم، همکاری که، با هدف حفظ و ارتقای یک سیستم حمل و نقل دریایی ایمن، با امنیت و کارآمد صورت خواهد گرفت.

ما به کشورهای عضو آیمو کمک خواهیم کرد راهبردهایی دریایی به‌منظور رسیدگی به دامنه‌های گسترده از مسایل، از قبیل تسهیل حمل و نقل دریایی و ارتقاء کارایی، ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست و امنیت دریایی برای خود تدوین و اجرا کنند.

در طول این سال، بر اهمیت توسعه دریایی «مشترک» در تمامی بخش‌ها و از منظر سیاست‌ها و دیدگاه‌های عملی و کاربردی تاکید خواهیم کرد. مزایای



شرکت‌های حمل و نقل دریایی سرمایه ملی در عرصه بین‌المللی هستند

ضرورت حمایت قانونی و سیاستی از شرکت‌های حمل و نقل دریایی ایرانی

فرید قادری

شرکت‌های حمل و نقل دریایی به عنوان نقطه اتصال اقتصاد کشور به بازارهای جهانی نه تنها از نظر راهبردی برای کشور بسیار اهمیت دارند بلکه در صورت وجود برنامه‌های بلندمدت می‌توانند موجب ثبات پایدار در اقتصاد کشور و منبعی پایان‌ناپذیر برای کسب درآمدهای مستمر در چرخه اقتصاد بین‌الملل باشند. تجربه موفق وزارت نفت در انعقاد قراردادهای مستقیم با شرکت‌های معتبر بین‌المللی نشان داد که در صورت وجود حمایت‌های منطقی و موثر نهادهای حاکمیتی، ظرفیت‌های اجرایی و مدیریتی شرکت‌های ایرانی برای همکاری با هم‌تایان خارجی امکان‌بروز خواهند یافت.

در سال‌های پس از انقلاب و با آغاز جنگ تحمیلی، شرکت‌های حمل و نقل دریایی بین‌المللی اعتمادی به فضای سیاسی و اقتصادی ایران نداشتند، اما به هیچ عنوان تمایل نداشتند که از این بازار جذاب و مهم منطقه چشم‌پوشی کنند. راه حل در حاشیه جنوبی سواحل خلیج فارس پیدا شد. وجود شرکت‌های اماراتی که با اتکا به بازار ایران وارد مذاکرات تجاری با شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل شدند و طبیعتاً برای حضور موثر در بازار ایران نیازمند شرکت‌های ایرانی بودند که در داخل کشور دارای اعتبار بسیار زیاد اما فاقد دسترسی موثر به شرکت‌های بین‌المللی بودند. شرکت‌های ایرانی نیز برای بقا چاره‌ای جز مشارکت با این شرکت‌های واسطه‌اماراتی نداشتند و در عمل محکوم به پذیرش برتری اماراتی‌ها در ترکیب سهامداری شرکت‌های ایرانی شدند.

کسب تجربه، تحکیم روابط بین‌المللی و البته تامین مالی بی‌دردسر باعث شد که واسطه‌های اماراتی در سال‌های بعد به فکر تکرار همین فرایند در سایر کشورها از جمله برخی کشورهای آفریقایی هم بیفتند. تا پایان دهه ۱۳۷۰ شمسی و به برکت بازار بسیار بزرگ ایران هم اقتصاد امارات رونق گرفت و به رشد خود را ادامه داد و هم راه و چاه مذاکره و تجارت با سایر کشورها و شرکت‌های بین‌المللی را فراگرفتند. با آغاز دهه ۱۳۸۰ و گشایش‌های نسبی در روابط ایران با کشورهای صاحب برند و صنعت، شرکت‌های اماراتی به این فکر افتادند که شرکت‌های ایرانی دارای سهام کمتر را کنار گذاشته و به صورت مستقیم شرکت‌های ایرانی را مدیریت کرده و سود خالص خود از بازار حمل و نقل دریایی ایران را بیشتر کنند. اگر چه تلاش، بازاربایی و اعتماد سازی شرکت‌های ایرانی موجب توسعه و رونق فعالیت این شرکت‌ها شده بود اما در عمل به دلیل وجود ارتباط بنیادی طرف اماراتی با شرکت‌های بین‌المللی، افراد ایرانی در برخی مواقع حذف شدند و طبیعتاً به دلیل عدم وجود حمایت‌های مستقیم و غیر مستقیم سازمان‌ها و نهادهای حاکمیتی این شرکت‌ها با نام قبلی و البته با ساختار جدید مدیریتی به کار خود ادامه دادند. آن‌چه تغییر کرد جابه‌جایی مدیران ایرانی با مدیرانی از سایر کشورها مانند هندوستان و پاکستان در راس هرم مدیریت اجرایی یک شرکت ایرانی بود.

با آغاز دور جدید تحریم‌ها در میانه دهه ۱۳۸۰ شمسی، شرکت‌های اماراتی

شرکت‌هایی از این دست دوباره عقب‌نشینی کردند و به دلیل عدم توانایی اداره شرکت در بازار ایران در مواقع بحرانی موضع‌گیری قبلی خود را بایگانی کردند تا با اتکا به تجربیات و تخصص شرکت‌های ایرانی همچنان از مزایای بازار حمل و نقل دریایی ایران که گرفتار محدودیت‌های متعدد فراساحلی شده بود بهره‌مند باشند. در این وضعیت و به دلیل مواجهه روزمره با صاحبان کالای ایرانی و اعتماد ایجاد شده بین آن‌ها، تمام سختی‌ها و دشواری‌های دور زدن محدودیت‌ها به عهده شرکت‌های ایرانی بود و همه تلاش و اعتبار خود را به کار گرفتند تا صاحبان کالا با صرف کم‌ترین هزینه و در حداقل زمان کالای خود را جابه‌جا کنند. هر چند که تحقق این امر به سادگی میسر نشد و شرکت‌های حمل و نقل مجبور بودند مسیرهای متعددی انتخاب کنند اما در این راه هم از حمایت کامل شرکت‌های اماراتی برخوردار نبودند. به عنوان مثال در برخی مواقع شرکت‌های اماراتی حتی اجازه نمی‌دادند که کالای جابه‌جا شده توسط شرکت ایرانی، شرکتی که خودشان سهامدار عمده آن بودند، از انبارهای آن‌ها در بنادر امارات استفاده کنند. اگر چه این محدودیت‌ها دوران تحریم‌های بین‌المللی با توافق برجام به پایان رسید اما ساختار سهامداری و ماهیت شرکتی که از چند دهه قبل آغاز شده بود در اسناد حقوقی شرکت تغییر نکرد. در این میان آن‌چه به وضوح تغییر کرده است اعتماد صاحبان کالا در ایران و مدیران شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی به شرکت‌های ایرانی است که این دست است.

بارف تحریم‌ها و عادی شدن شرایط، به نظر می‌رسد که شرکت‌های اماراتی به بازآفرینی رفتار خود در ابتدای دهه ۱۳۸۰ فکر می‌کنند. در آن سال‌ها برخی شرکت‌های ایرانی در شرکت‌هایی که ساختار سهامداری این چنینی داشتند از چرخه مدیریتی کنار گذاشته شدند تا حاصل سال‌ها تجربه نادیده گرفته شود و به طور هم‌زمان منابع حاصل از فعالیت این شرکت‌ها با حجم بیشتری به خارج از کشور منتقل شود.

در شرایط جدید بین‌المللی و سیاسی و در وضعیتی که دولت دوازدهم تمام توان خود بر حداکثر سازی توان سیاست خارجی برای کمک به

افزایش رشد اقتصادی و افزایش سرمایه‌گذاری در کشور متمرکز کرده است و به عبارتی قرار است که از این به بعد سیاست به اقتصاد یارانه بدهد، ضروری است که هم‌زمان با ارج نهادن به قوانین موضوعه در رابطه با حقوق سهامداران و تشویق سرمایه‌گذاران خارجی واقعی، حمایت، پشتیبانی و صیانت از نشان‌های موفق تجاری ایرانی در حوزه حمل دریایی در دستور کار جدی سازمان‌های مربوطه قرار گیرد.

آن‌چه برای کشور اهمیت دارد توجه به مشارکت‌های موثر بین شرکت‌های اصلی بین‌المللی و شرکت‌های اصیل ایرانی است که با تلاش و کوشش نسل‌های مختلف در چند دهه گذشته حاصل شده است. تجربه قراردادهای وزارت نفت با شرکت‌هایی چون توتال فرانسه نشان می‌دهد که در صورت حمایت منطقی و موثر نهادهای دولتی، شرکت‌های معتبر بین‌المللی نیز تمایل دارند به صورت مستقیم با شرکت‌های معتبر ایرانی کار کنند. آن‌چه که در حال حاضر برای اقتصاد کشور به طور عام و برای صنعت حمل و نقل دریایی ضرورت دارد کاهش هزینه مبادله است، موضوعی که بارها در سخنان وزیر راه و شهرسازی شنیده شده است. به عبارت دیگر در شرایط فعلی و با در نظر گرفتن چشم‌انداز آینده، تمرکز بر سرمایه‌گذاری واقعی خارجی و حذف واسطه‌ها در حمل و نقل دریایی یک اولویت غیر قابل چشم‌پوشی در حوزه سیاست‌گذاری و اجرا است. اگر وزارت نفت به اتکای توان و ظرفیت شرکت‌های ایرانی توانسته است چارچوب‌های قراردادی مطمئن و معتبر برای حضور شرکت‌های معتبر بین‌المللی و ارتقای شرکت‌های ایرانی به سطح اول جهانی تدارک ببیند و راه نفوذ واسطه‌ها را ببندد بدون تردید دستگاه‌ها و سازمان‌های متولی امر حمل و نقل دریایی نیز خواهند توانست زمینه اتصال مستقیم شرکت‌های ایرانی به شرکت‌های معتبر بین‌المللی را فراهم آورند و با حذف واسطه‌های غیر ضروری مانع خروج مبالغ قابل توجه ارز به عنوان «حق سهامداری» از کشور شوند. برای اتصال پایدار به شبکه حمل و نقل دریایی، پیش از هر چیز باید شرکت‌های ایرانی در اندازه و کیفیت بین‌المللی داشته باشیم.



سامانه جامع مدیریت پروژه هزینه‌های بندری را ۳۰ درصد کاهش می‌دهد

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به مزیت‌های اجرایی شدن سامانه جامع مدیریت پروژه در این سازمان گفت: «اجرای این پروژه در سازمان بنادر تا ۳۰ درصد هزینه‌های ما را کاهش می‌دهد.»

نورالدین علی‌آبادی در همایش معرفی سامانه جامع مدیریت پروژه با بیان این که هم‌اکنون در سازمان بنادر حدود یک هزار پروژه وجود دارد، افزود: «این سامانه برای انجام تمام پروژه‌ها و قراردادهای سازمان بنادر کاربرد دارد.»

معاون سازمان بنادر و دریانوردی هزینه‌طراحی و اجرای این سامانه را ۹۱ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: «با اجرای این سامانه و در چارچوب مدیریت ارزش، هزینه‌های اجرایی شدن برخی از پروژه‌ها در سازمان بنادر تا ۳۰ درصد کاهش پیدا می‌کند.»

علی‌آبادی با بیان این که در اجرای توسعه دولت الکترونیک اطلاع مردم و فعالان عرصه بنادر از پروژه‌ها در سازمان بنادر به صورت الکترونیکی ضروری است، اظهار داشت: «سامانه جامع مدیریت پروژه، سامانه‌ای برای کنترل پروژه‌های مختلف اجرایی در کشور است که در آن از استاندارد PMI استفاده شده تا بتوانیم روند پیشرفت هر پروژه را در سازمان بنادر کنترل کنیم.»

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی یادآور شد: «در اجرای این سامانه الکترونیکی، میزان پرداخت هزینه‌ها، شناسایی مسیر بحرانی پروژه و درصد پیشرفت کارها در سازمان بنادر به خوبی رصد می‌شود.»

علی‌آبادی بیان کرد: «این پروژه برای نخستین بار در بندر امام خمینی (ره) به عنوان آزمایشی (پایلوت) و نمونه اولیه، اجرایی شد تا روند کار در ۱۰ مرحله از جمله زمان اجرای پروژه، هزینه اجرا و درصد پیشرفت آن و شفافیت‌های مالی پروژه مشخص شود.»

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: «برای تسهیل کار با این سامانه تاکنون چندین دوره آموزشی برای اشخاص حقیقی و حقوقی برگزار شده تا با آموزش‌های مورد نیاز نحوه انتقال آخرین اطلاعات پروژه‌ها در سازمان بنادر به این سامانه تسهیل شود.»

علی‌آبادی با بیان این که با محوریت فاوا (فناوری اطلاعات و ارتباطات) همه پروژه‌های سازمان، قراردادهای BOT و BLT و دیگر قراردادهای سازمان بنادر در این سیستم تعریف شده است، گفت: «اجرای این سامانه بسیاری از هزینه‌های سازمان را در اجرای پروژه‌های مختلف بندری و دریایی کاهش خواهد داد.»

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر اظهار داشت: «سامانه جامع مدیریت پروژه به‌تدریج در تمام بنادر در شمال و جنوب کشور به بهره‌برداری می‌رسد، و این سامانه تلفیقی از سامانه صورت وضعیت الکترونیکی و کنترل پروژه به مبنای دستاوردهای سامانه کنترل پروژه (PMIS) است.»

علی‌آبادی در پایان با اشاره به رویکرد سیستمی در اجرای مقررات و دستورالعمل‌های کلان دولت و تاکید هیات عامل سازمان بنادر برای شفاف‌سازی و الکترونیکی سازی صورت وضعیت شرکت‌های مشاور و پیمانکار تاکید کرد: «این سامانه با عنایت به مفاد بندهای پ و ج ماده ۶۷ قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه کشور مبنی بر ضرورت الکترونیکی شدن تمام فرآیندهای اجرایی و خدماتی و نیز با هدف اصالت بخشیدن به اسناد الکترونیکی از جمله اسناد مالی و حذف اسناد کاغذی، در سازمان بنادر اجرایی می‌شود.»



قدردانی معاون امور دریایی از تحولات مخابرات دریایی بندر نوشهر

عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با قدردانی از تلاش‌ها و اقدامات صورت گرفته در بخش مخابرات دریایی بندر نوشهر گفت: «این امر می‌تواند الگوی خوبی برای سایر بنادر کشور باشد.»

محمد راستاد در حاشیه بازدید از مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر نوشهر با اعلام این مطلب افزود: «تامین ایمنی دریانوردی مهم‌ترین اولویت سازمان بنادر و دریانوردی است زیرا ایجاد زیرساخت‌ها و تجهیزات مورد نیاز در این بخش ضروری است.»

او توسعه گردشگری دریایی را از دیگر اولویت‌های سازمان بنادر برشمرد و خاطر نشان کرد: «در سال جاری از محل وجوه اداره شده سازمان، منابع خوبی جهت ارائه تسهیلات به متقاضیان بخش خصوصی به‌منظور ایجاد زیرساخت‌های گردشگری و تامین شناورهای تفریحی پیش‌بینی شده است.»

سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران نیز با ارائه گزارشی از دستاوردهای بندر نوشهر و فریدونکنار طی سال‌های اخیر به تشریح چالش‌های اداره کل در بخش دریایی پرداخت و خواستار مساعدت مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی برای رفع این مشکلات شد.

او تصویب طرح استانی جستجو و نجات دریایی، ساماندهی ایستگاه‌های گردشگری دریایی شهرهای ساحلی استان، جلوگیری از ثبت شناورهای کوچک توسط نهادهای غیر مرتبط، تدوین پیش‌نویس راهنمای ورود کشتی به بندر به زبان‌های روسی و انگلیسی و... را از مهم‌ترین اقدامات اداره کل در حوزه دریایی عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به نقش بندر در ایجاد اشتغال در منطقه و کاهش نیروی انسانی متخصص در بخش دریایی را از چالش‌های فراروی اداره کل در سال‌های آتی عنوان کرد و خواستار اتخاذ تصمیمات لازم در این زمینه از سوی مسئولان ذی‌ربط شد.

محمد راستاد عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به همراه سایر مدیران حوزه دریایی سازمان، روز سه‌شنبه از بخش‌های مختلف بندر نوشهر و فریدونکنار و همچنین از ایستگاه‌های تفریحی و مناطق ساحلی شهرستان‌های بابلسر و نوشهر بازدید و از نزدیک در جریان مسایل و مشکلات دریایی سواحل استان مازندران قرار گرفت.



بهره‌برداری از پایگاه جستجو و نجات دریایی و مکان ایمن در بندر امیرآباد

پایگاه جستجو و نجات دریایی بندر امیرآباد با حضور معاون محترم امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افتتاح شد.

محمد راستاد با بیان این که هدف از احداث پایگاه جستجو و نجات دریایی انطباق فرآیندهای اجرایی و عملیات‌های دریایی با کنوانسیون بین‌المللی SAR و قوانین و مقررات ملی است، گفت: «در این راستا بندر امیرآباد اقدام به احداث راه‌اندازی پایگاه جستجو و نجات دریایی به منظور تامین نیازمندی‌های تیم‌های عملیاتی و همچنین افراد نجات یافته از دریا کرده است.»

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به این که پایگاه جستجو و نجات دریایی بندر امیرآباد از امکانات مناسب و مدرنی برخوردار است افزود: «بندر امیرآباد با توانمندی‌های تیم عملیاتی خود به‌عنوان تنها مرکز جستجو و نجات دریایی در دریای خزر محسوب می‌شود.»

مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد نیز در آیین بهره‌برداری از پایگاه جستجو و نجات دریایی این بندر، ضمن خیرمقدم به معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به تشریح روند اجرای این پروژه پرداخت.

علی خدمتگزار گفت: «این پروژه با صرف هزینه دو میلیارد و سیصد میلیون ریالی در زمینی به مساحت حدود هزار مترمربع اجرا شده است.»

او همچنین، یک فرزند شناور تندرو جستجو و نجات دریایی مجهز به تجهیزات مورد نیاز برای عملیات‌های دریایی و خدمات پیش‌بیمارستانی، یک پست اسکله برای پهلوگیری شناور ناچی ۱۰، مکان ایمن برای استقرار افراد نجات یافته از دریا و ساختمان اسکان تیم‌های عملیاتی و پرسنل شناور ناچی ۱۰ را از دیگر امکانات پایگاه جستجو و نجات دریایی بندر امیرآباد عنوان کرد.

بازتاب

روابط عمومی بندر امیرآباد:

علی خدمتگزار مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد از راه‌اندازی و بهره‌برداری از سامانه صدور مجوز فعالیت در مناطق بندری خبر داد و گفت: «در راستای ارائه خدمات الکترونیکی، کاهش فرآیند اداری و مراجعه نکردن حضوری مشتریان، سامانه اینترنتی صدور مجوز فعالیت، راه‌اندازی شده است. با سامانه تعبیه شده، زمان صدور مجوز فعالیت به میزان قابل توجهی نسبت به گذشته کاهش پیدا کرده است. همچنین فعالان اقتصادی متقاضی مجوز فعالیت در مناطق بندری می‌توانند به سایت بندر امیرآباد به نشانی www.apsez.ir در منوی خدمات و فرآیندها برای ثبت تقاضای الکترونیکی خود مراجعه کنند.»

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: «اداره استانداردها و صدور گواهینامه‌های دریانوردی با صدور ۳۰۹۹ فقره گواهینامه در دریانوردی در طی چهار ماهه نخست سال جاری، رشد مطلوبی نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است. با ایجاد تحول اساسی در فرآیند صدور گواهینامه‌های دریانوردی، مدت زمان صدور گواهینامه‌ها از چهار هفته به یک روز تقلیل یافته است که دست‌یابی به این مهم با برنامه‌ریزی بلندمدت و مکانیزه کردن فعالیت‌ها و همکاری موثر مجموعه، صورت پذیرفته است.»

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از برگزاری مانور عملیاتی اطفاء حریق با هدف ارتقای توان عملیاتی نیروهای آتش‌نشانی هنگام بروز حریق و مواجهه با حوادث احتمالی در شناورهای پهلوگرفته در کنار اسکله‌ها در بندر چابهار خبر داد و گفت: «ارزیابی توان و دانش تخصصی فرمانده و پرسنل عملیاتی ایستگاه‌های آتش‌نشانی، آمادگی و مشارکت واحدهای مرتبط بندری به همراه پرسنل شناورهای سنتی در زمان وقوع حوادث احتمالی و آشنایی بارش‌ها و تجهیزات مناسب برای اجرای عملیات آب‌رسانی به محل حادثه، از دیگر اهداف این مانور است.»

توانمندسازی تیم بازرسی یکی از اهداف اصلی سازمانهاست



دوره آموزشی گزارش بازرسی، با حضور منصور آرامی معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع انسانی و رستمی مدیر کل دفتر مدیریت عملکرد و حقوق شهروندان و علی جان علی اکبری بازرس و مسئول ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات، در سالن آمفی تئاتر برگزار شد.

دیگران مورد بازرسی قرار بگیرند توسط بازرسان قوی و چالاک و متخصص خود مورد بازرسی قرار بگیرد و اگر ایرادی است و یا نیاز به اصلاح اموری خودشان آن را اصلاح کنند و هیچ ابایی نداشته باشند.» منصور آرامی افزود: «افرادی که در حوزه بازرسی فعالیت می‌کنند باید افراد متخصص و فنی باشند تا در بهبود امور موثر باشند.»



علی جان علی اکبری بازرس و مسئول ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات گفت: «هدف از برگزاری این دوره توانمندسازی اعضای بازرسی است و آثار مثبت نظارت و بازرسی را قانون‌گرایی و اصلاح روش‌ها و ساختار و نهایتاً صرفه‌جویی اقتصادی دانست.»

او افزود: «در صورت نبود نظارت، نارسایی‌ها و مشکلاتی از قبیل انحراف از برنامه‌ها و اهداف، اعمال سلیقه‌های شخصی، نقض قوانین، افزایش هزینه‌های عمومی، پایداری شدن حقوق شهروندان، تداوم روش‌های غلط، بی‌اعتمادی مردم و نهایتاً کاهش بهره‌وری و کارایی را به دنبال خواهد داشت.»

علی اکبری بیان کرد: «فساد در ابعاد مختلف از جمله اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی در همه دوره و زمان‌ها بوده و هست و از آن‌جا که بازرسان چشم و گوش سازمان‌ها هستند باید با فرایندهای نظارت و بازرسی آشنای کامل داشته باشند تا در انجام وظیفه قانونی و شرعی، مسئولیت‌ها محول را به موقع انجام بدهند.»

او تصریح کرد: «امانت داری، رازداری و قضاوت مستدل و رهیافت نقادانه و رعایت حریم شخصی از مهم‌ترین ویژگی‌های یک بازرس محسوب می‌شود بنابراین بازرسان باید این اصول را سر لوحه کار خویش قرار دهند.»

علی جان علی اکبری در پایان از بازرسان خواست در قضاوت‌ها و برنامه‌هایی که دارند جانب عدالت را رعایت کنند و مطالب را آن‌گونه که هست بیان کنند تا بتوانیم به بهره‌وری و کارایی بیشتری دست یابیم. مدیر کل دفتر مدیریت عملکرد و حقوق شهروندان هدف از بازرسی را سالم‌سازی محیط اداری و دستیابی به مسایل سازمان و ایجاد شفافیت و پیشگیری از بروز مفسده و در نهایت احقاق حقوق شهروندان دانست.



مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان مطرح کرد:

یک هزار و ۸۳۰ میلیارد ریال اعتبار و اشتغال‌زایی مستقیم در بندر شهیدرجایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اعلام کرد: «پروژه‌های این اداره کل با اعتباری حدود یک هزار و ۸۳۰ میلیارد ریال هم‌اکنون آماده بهره‌برداری است که در هفته دولت سال جاری با حضور مسئولان کشوری و استانی افتتاح می‌شوند.» اله‌مراد عقیفی پور در نشست با مدیران بندر شهیدرجایی اظهار داشت: «در راستای گرامیداشت هفته دولت سال ۹۶، پروژه‌های اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بخش‌های سرمایه‌گذاری، عمرانی، فنی، بندری و دریایی آماده بهره‌برداری شده است.»

او مجموع هزینه صرف شده برای اجرای این پروژه‌ها را مبلغی قریب به یک هزار و ۸۳۰ میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «اعتبار لازم برای اجرای این پروژه‌ها به‌طور عمده از محل منابع داخلی سازمان بنادر و تعدادی از آن‌ها نیز از محل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی تأمین شده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن برشمردن پنج پروژه سرمایه‌گذاری در بزرگترین بندر تجاری ایران خاطر نشان کرد: «نصب و راه‌اندازی یک دستگاه آب‌شیرین کن، تعمیرگاه مرکزی و موتورپول تجهیزات، ساخت دو پایانه نگهداری فرآورده‌های نفتی و یک پایانه لجستیک کالا و کانتینر از جمله مهم‌ترین پروژه‌های بندر شهیدرجایی است که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد شده و اشتغال‌زایی مستقیم برای ۲۸۵ نفر، فراهم کرده است.»

عقیفی پور همچنین با تشریح پروژه‌های دیگر آماده افتتاح در بندر شهیدرجایی اضافه کرد: «تعمیرات اساسی خطوط ۲ و ۷ ریلی محوطه داخلی بندر، تأمین شناورهای خدماتی و امداد و نجات دریایی و پاکسازی پای اسکله‌ها به‌منظور تأمین عمق مناسب و افزایش ظرفیت از جمله طرح‌های قابل افتتاح برای هفته دولت سال ۹۶ است.»

او در ادامه خارج‌سازی سه فروند مغروقه در نزدیکی جزیره لاوان، دهانه ورودی بندر شهید باهنر و ساحل سوورو و همچنین تعمیرات اساسی و بهسازی سیستم کنترل ترافیک دریایی (VTS) خلیج فارس را از دیگر پروژه‌های دریایی و بندری قابل افتتاح در حوزه دریایی و بندری این استان برشمرد که علاوه بر افزایش ظرفیت عملیاتی، ارتقای ایمنی در آب‌های تحت پوشش را نیز به همراه خواهد داشت.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: «پروژه‌های اشاره شده در محدوده بنادر این استان از شرق تا غرب استان پراکنده هستند که در راستای توسعه یکپارچه سواحل، توجه به ایجاد اشتغال پایدار و رفع محرومیت از نوار ساحلی هرمزگان مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند.»

عقیفی پور در پایان اظهار داشت: «بهره‌برداری از این پروژه‌ها علاوه بر توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد ظرفیت‌های جدید در بنادر استان، برای جمعیتی بیش از ۵۵۰ نفر نیز اشتغال‌زایی مستقیم به دنبال داشته است.»



اولین کارگاه و نشست تخصصی معاونین انتظامی و فرماندهان بنادر وابسته در ارومیه

در راستای اهداف سال جاری و به منظور افزایش سطح دانش، نگرش و مهارت‌های علمی و عملی کارکنان یگان‌های حفاظت در فعالیت‌ها و مأموریت‌های محوله، اولین کارگاه آموزشی و نشست تخصصی معاونان انتظامی و فرماندهان بنادر وابسته تحت عنوان «تحکیم مبانی نظم و انضباط» از تاریخ نوزدهم تا بیستم تیر ماه در مرکز آموزش ارومیه برگزار شد.

فرمانده یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با ماهنامه بندر و دریا گفت: «هدف از برگزاری این دوره اشراف معاونان و فرماندهان به مباحث انتظامی، ایجاد وحدت رویه و روش یکپارچه در انجام مأموریت‌ها و وظایف محوله، تحکیم مبانی نظم و انضباط در سطح یگان‌ها به‌منظور انضباط بخشی، ایجاد همبستگی و صمیمیت است.»

سرهنگ جعفر اطمائی همچنین برگزاری چنین دوره‌هایی را برای آشنایی هر چه بیشتر کارکنان به مسایل انتظامی و حفاظتی که شاکله اصلی مأموریت یگان‌های حفاظت در بنادر است را ضروری دانست و عنوان کرد: «سعی ما بر این است که این گونه نشست‌ها استمرار یابد. از آن‌جایی که حیات و ادامه زندگی سازمان تا حدود زیادی به دانش و مهارت کارکنان آن بستگی دارد، افراد ماهرتر و آموزش دیده‌تر، نقش موثری در کارآمدی و بهره‌وری سازمان خواهند داشت و آن‌ها را برای ایفای وظایف و قبول مسئولیت‌های جدیدتر، آماده‌تر و مجهزتر می‌کند.»

در این کارگاه آموزشی و نشست تخصصی، آموزش‌هایی در زمینه: ۱- سلسله مراتب در یگان ۲- وظایف عمومی کارکنان ۳- احترام سازمانی و اداری ۴- آراستگی وضع ظاهری ۵- ارائه گزارشات انتظامی و انجام تشریفات به صورت نظری و عملی توسط یکی از استادان دانشگاه علوم انتظامی تدریس شد.

بازتاب

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان از تخلیه کشتی Rainbow Angels ظرف مدت ۹۵ ساعت خبر داد و گفت: «تخلیه بار از دو انبار کشتی صورت پذیرفت که متوسط روزانه هزار و ۶۰۰ تن با دو گنگ تخلیه در نوع خود یک رکورد محسوب می‌شود. وجود تجهیزات مناسب، نیروی انسانی زنده و تجربه تخلیه کالای فله زمینه مناسبی را برای تخلیه و بارگیری کشتی‌های حامل کالای کیسه‌ای در بندر چابهار فراهم کرده است.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

محمد مهدی بنجاری مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اعلام این که در چهار ماه نخست امسال بیش از ۱۴ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر عسلویه تخلیه و بارگیری شده است، اظهار کرد: «در این شهرستان در مجموع اسکله‌های خدماتی پارس، اسکله‌های بندر پتروشیمی، اسکله‌های ال.ان.جی و اسکله‌های فراسکو فعال است که پاسخگوی تخلیه و بارگیری انواع محصولات و کالاهای نفتی و غیرنفتی است. بر اساس ظرفیت محصولات صادراتی منطقه پارس جنوبی، اسکله‌های تخصصی در این شهرستان ایجاد شده که در مجموع بنادر شهرستان عسلویه دارای ۳۵ پست اسکله است.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اعلام برگزاری دومین نشست کمیته ممیزی و بهینه‌سازی مصرف انرژی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با هدف تعیین شاخص‌های مصرف انرژی و ترویج فرهنگ بهره‌وری آن، بر لزوم اصلاح الگوی مصرف انرژی در تمامی بخش‌های مجتمع بندری امام خمینی (ره) تأکید کرد و گفت: «در ادامه نشست قبلی، نمایندگان معاونت‌ها و ادارات مختلف این اداره کل، شاخص‌های مصرف انرژی مرتبط با فعالیت‌های اجرایی واحد متبوع خود ارائه کرده و مصادیق هدر رفت و اتلاف انرژی و پیشنهادهایی درباره روش جلوگیری از آن‌ها و بهینه‌سازی مصرف انرژی را بررسی کردند.»



جابه‌جایی کالا در بنادر هرمزگان به مرز ۳۴ میلیون تن رسید

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از ثبت رقم بیش از ۳۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری انواع کالا و ترابری ۷/۷ میلیون نفر سفر دریایی در کارنامه عملیاتی بنادر تجاری و مسافری این استان طی چهار ماه اخیر خبر داد.

اله‌مراد عقیفی پور ضمن ارائه گزارشی از عملکرد مجموعه کل بنادر استان هرمزگان طی چهار ماهه نخست سال ۹۶ اظهار کرد: «طی این مدت، در مجموع ۳۳ میلیون و ۷۹۷ هزار و ۸۱۱ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بنادر این استان تخلیه و بارگیری شد.»

او با اشاره به افزایش هشت درصدی عملیات جابه‌جایی کالای غیرنفتی در بنادر این استان، افزود: «از مجموع عملیات انجام شده، ۲۲ میلیون و ۵۴۲ هزار و ۷۶ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۱ میلیون و ۲۵۵ هزار و ۷۳۵ تن به کالاهای نفتی اختصاص دارد.»

ترانشیپ کالا دو برابر شد

عقیفی پور گفت: «طی چهار ماهه نخست سال جاری، بالغ بر یک میلیون و ۱۹۳ هزار و ۹۸۵ تن کالای غیرنفتی از طریق این بنادر ترانشیپ شد که ثبت رشد ۱۲۴ درصدی، نشانگر افزایش بیش از دوبرابری این بخش از عملیات است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در ادامه حجم صادرات کالاهای غیرنفتی از طریق بنادر تجاری این استان طی سال ۹۶ را ۱۲۱ میلیون و ۸۰ هزار و ۳۶۵ تن با رشد مثبت یک درصدی اعلام کرد.

او از واردات سه میلیون و ۷۰۷ هزار و ۲۶۴ تن و کابوتاژ دو میلیون و ۹۱۸ هزار و ۵۰۶ تن از این گونه کالاها خبر داد.

عقیفی پور همچنین از رشد ۲۷ درصدی ترانزیت سخن به میان آورد و افزود: «طی این مدت، یک میلیون و ۹۶۰ هزار و ۷۴۴ تن انواع کالای غیرنفتی از طریق بنادر تجاری استان ترانزیت شد.»

این مقام مسئول حجم صادرات فرآورده‌های نفتی از ابتدای سال تاکنون را سه میلیون و ۹۸۱ هزار و ۷۰۹ تن و کابوتاژ این گونه محموله‌ها را شش میلیون و ۲۵۰ هزار و ۶۱۵ تن اعلام کرد و گفت: «در طول این مدت، ۲۵ هزار تن از این گونه کالاها ترانزیت و ۹۹۸ هزار و ۴۱۸ تن از فرآورده‌های نفتی وارد شد.»

او با اشاره به فعالیت پیشرفته‌ترین بندر کانتینری کشور در مرکز استان هرمزگان، بیان کرد: «بیش از ۹۱۸ هزار و ۷۱۱ TEU کانتینر در مجموعه بنادر این استان تخلیه و بارگیری شده است که رشد ۳۶ درصدی را در این زمینه شاهد بودیم.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان تعداد شناورهای ورودی به بنادر تجاری این استان طی سال جاری را ۱۱۱ هزار و ۷۲۵ فروند اعلام کرد و افزود: «از این میزان، یک هزار و ۵۹۴ فروند کشتی بالای هزار تن و ۱۰ هزار و ۱۳۱ فروند از شناورهای پهلو گرفته در این بنادر، زیر هزار تن وزن داشته‌اند.»

عقیفی پور همچنین جایگاه ویژه این استان به‌عنوان پایتخت مسافرت‌های دریایی ایران را یادآور شد و گفت: «از آغاز سال جاری تا ابتدای مردادماه، ترابری هفت میلیون و ۷۰۸ هزار و ۹۹۰ نفر سفر در بنادر مسافری این استان به ثبت رسید.»



سعیدی پور اعلام کرد:

ارایه خدمات غیرحضوری برای پیشگیری از قاچاق کالا

معاون امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از راه‌اندازی فاز نخست سامانه جامع مناطق ویژه بندری در این بندر در راستای توسعه خدمات دولت الکترونیک و افزایش بهره‌وری در حوزه بندری و دریایی خبر داد.

محمدعلی اصل سعیدی پور ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «در راستای تسریع و تسهیل امور و فرآیندها برای فعالان اقتصادی و همچنین پیشگیری و مقابله با قاچاق کالا و ارز، در گام نخست فاز اول سامانه جامع مناطق ویژه بندری «صدور مجوز فعالیت در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی» به‌صورت کاملاً غیرحضوری کلید خورد.»

او خاطر نشان کرد: «صدور مجوز فعالیت پیش‌تر به‌صورت حضوری انجام می‌شد اما با راه‌اندازی فاز نخست سامانه جامع مناطق ویژه بندری، متقاضی می‌تواند با ثبت‌نام و دریافت کد کاربری از هر نقطه جغرافیایی درخواست خود را برای صدور مجوز فعالیت ارسال و پیگیری کند.»

معاون امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان درباره جزئیات برنامه اجرایی این سامانه نیز توضیح داد: «از این پس تمامی فعالان اقتصادی که قصد فعالیت در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی را دارند، باید با استفاده از این سامانه نسبت به ارایه درخواست، پرداخت الکترونیکی و ادامه مراحل ثبت درخواست و همچنین ردیابی مراحل صدور مجوز، آن را دریافت کنند.»



افزایش ۵۰ درصدی حمل و نقل ریلی در بندر امام خمینی (ره)

حمل و نقل ریلی انواع کالا از طریق بندر امام خمینی (ره) طی پنج ماهه نخست سال جاری از رشد چشمگیری برخوردار بوده است.

سعدالله عبداللہی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به اهتمام مشترک مدیران سازمان بنادر و دریانوردی و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای افزایش سهم حمل و نقل ریلی در بنادر کشور، از رشد ۵۰ درصدی جابجایی بار از این طریق خبر داد.

عبداللہی با اشاره به رشد ۴۳ درصدی تعداد واگن‌ها طی بازه زمانی یادشده، افزود: «یک میلیون و ۴۵۰ هزار تن انواع کالا به‌وسیله ۲۳ هزار دستگاه واگن از مبدأ این مجتمع بندری به اقصی نقاط کشور جابه‌جاشده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) اظهار امیدواری کرد: «با توجه به متصل بودن این بندر به شبکه سراسری راه‌آهن کشور و سایر اقدامات به‌عمل آمده، تا پایان سال سهم حمل و نقل ریلی در این بندر از مرز ۲ میلیون تن بگذرد که این مهم نشان‌دهنده به ثمر رسیدن تلاش‌ها و سیاست‌گذاری‌های انجام شده است.»

عبداللہی تصریح کرد: «با توجه به سرمایه‌گذاری ۲۸۸ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی برای پروژه نوسازی شبکه داخلی راه‌آهن در بندر امام خمینی (ره) و پیشرفت مناسب این پروژه، زمینه ارتقاء سهم حمل و نقل ریلی از مبدأ این بندر در سال‌های آینده بیش از پیش فراهم خواهد شد.»

او در تبیین تمهیدات اتخاذشده در این راستا خاطر نشان ساخت: «یکی از رویکردهای استراتژیک کشور در سال‌های اخیر افزایش سهم حمل و نقل ریلی در حوزه حمل کالا بوده است که در این راستا در پایان سال ۹۲، کارگروهی متشکل از سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به‌منظور توسعه حمل و نقل ریلی از مبدأ بنادر کشور تشکیل گردید و تقویت سهم ریلی در بندر امام خمینی (ره) در دستور کار قرار گرفته بود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) تصریح کرد: «بندر امام خمینی (ره) از دیرباز به دلیل برخورداری از ۱۲۰ کیلومتر شبکه ریلی داخلی و پوشش کامل اراضی بندری یکی از بنادر هدف در این زمینه بوده است.»

ارتقاء ایمنی حمل کالا و کاهش بار ترافیک جاده‌ای و کاهش آلودگی محیط‌زیست از اهم مزیت‌هایی است که توسعه حمل و نقل ریلی در پی خواهد داشت.

بازتاب

روابط عمومی بندر آبادان:

رضاسفاری مدیر بنادر و دریانوردی آبادان در خصوص شناورسازی مغروقه‌های بندر چونبده و رودخانه بهمینشیر عنوان کرد: «با توجه به رشد صادرات از این بندر و تمایل تجار و سرمایه‌گذاران کشورهای همسایه به تبادل کالا از مجاری رودخانه بهمینشیر و بالا بردن ظرفیت تردد و پهلودهی شناورها با تناژ بالاتر در اسکله‌های بندر چونبده، عملیات شناورسازی مغروقه‌های این بندر در دستور کار قرار گرفته و در حال اجرا است. با پایان یافتن عملیات شناورسازی مغروقه‌ها در بندر چونبده، شاهد رشد و رونق کسب و کار و اشتغال‌زایی در این منطقه محروم خواهیم بود.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

عادل دریس مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر در جریان بازدید پروین فر شچی، معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت محیط‌زیست از مجتمع بندری خرمشهر، با اشاره به وجود هماهنگی‌ها و تعاملات لازم بین این اداره کل و محیط‌زیست منطقه بر اساس استانداردهای زیست‌محیطی برای انجام عملیات ایمن خارج‌سازی مغروقه‌ها اشاره کرد و گفت: «بندر خرمشهر همواره بر توجه جدی به موضوع محیط‌زیست و رعایت دقیق آن در طرح‌های خود تاکید دارد.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در جشنواره شهید رجایی خوزستان موفق به کسب رتبه اول در شاخص‌های اختصاصی ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرایی شد. در این مراسم که همزمان با هفته دولت با حضور استاندار و مدیران دستگاه‌های اجرایی خوزستان در محل سالن شهید هاشمی استانداری برگزار شد، بندر خرمشهر به‌عنوان دستگاه اجرایی، حائز رتبه اول در شاخص‌های اختصاصی ارزیابی عملکرد مورد تقدیر قرار گرفت.

مانا:

یک فروند شناور حمل کالای عمومی ساخت سال ۱۹۷۵ میلادی موسوم به Leonardo به هنگام لنگراندازی در منطقه Kilyos ترکیه در هم شکست و به‌دو نیم تقسیم شد. بر اساس این گزارش، ۱۱ خدمه شناور مذکور نجات یافتند و مدیر عامل گروه ایمنی ساحلی، هشت فروند شناور شامل یک کشتی‌های امداد و نجات را در اطراف شناور مخروبه مستقر کرده است. نیمی از شناور با کمک یک کشتی به ساحل آورده شده و نیمی دیگر در آب باقی مانده و به تدریج در حال غرق شدن است.



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان:

بندر چابهار احیاءکننده فرصت‌های از دست رفته کشور در تجارت دریایی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: «تکمیل نشدن به موقع بندر چابهار و پسرکانه‌های ریلی و جاده‌های موجب خسارت عظیمی به کشور خواهد شد که تا سالین طولانی، فرصت‌های از دست رفته احیاء نخواهد شد.»

بهروز آقایی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با پرداختن به تحلیل موقعیت استراتژیکی حوزه دریای عمان گفت: «از سنوات گذشته، نام خلیج فارس با تجارت‌های دریایی از نوع نفتی پیوند خورده اما اکنون طبق اصل تجارت، مسیر حرکت کالا و کشتی از این منطقه به دریای عمان در حال تغییر است؛ نمونه واقعی آن تلاش دولت عربستان برای انتقال نفت شمال عربستان از طریق خط لوله به سواحل دریای سرخ در جنوب و رشد بندر جدید از قبیل چابهار، گوادر و صحرار در خارج از خلیج فارس است.»

او ادامه داد: «در حاشیه دریای عمان و اقیانوس هند، مناطق اقتصادی جدیدی با کارکردهای ترانزیت، ترانزیت، صادرات مجدد و مراکز لجستیکی حمل و نقل کالا و کانتینر شکل گرفته است، به طوری که با احداث طرح‌های اقتصادی مشترک چین و پاکستان از قبیل ساخت و توسعه بندر گوادر در جنوب غرب پاکستان، ۹ منطقه صنعتی در پاکستان شامل خطوط حمل و نقل جاده‌ای، ریلی و خطوط انتقال انرژی تا سال ۲۰۲۵ ایجاد خواهد شد.»

آقایی مبلغ کل سرمایه گذاری چین در پاکستان را حدود ۴۵ میلیارد دلار عنوان کرد و اظهار داشت: «دو میلیارد دلار از این میزان سرمایه گذاری در بخش توسعه و ساخت بندر گوادر خواهد بود.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان با بیان این که با اجرای این طرح‌ها دیگر کشتی‌های غول پیکر و باری چینی برای دسترسی به کشورهای خاورمیانه و آفریقا مجبور به طی مسیر ۱۳ هزار کیلومتر از مبدأ بندر شانگهای نیستند، گفت: «با کاهش ۱۰ هزار کیلومتری، فاصله غرب چین تا بندر گوادر به سه هزار کیلومتر خواهد رسید، از طرفی دولت چین به دنبال ایجاد مناطق لجستیکی از شرق تا غرب به موازات جاده ابریشم (مسیر ریلی چین به اروپا) در کنار اقیانوس هند است.»

او تصریح کرد: «عمان کشوری است با تولید ناخالص ملی سالانه ۸۴ میلیارد دلار که به صورت جدی به دنبال استفاده از ظرفیت‌های بندری در ترانزیت و ترانزیت و

صادرات مجدد کالا است.»

آقایی افزایش سه برابری حجم مبادلات تجاری ایران و عمان از سال ۱۳۹۲ را نشان از تغییر مسیر تجارت دریایی ایران به این منطقه دانست و ادامه داد: «منطقه آزاد صحرار در بازه زمانی ۱۰ ساله توانسته است ۲۵ میلیارد دلار سرمایه خارجی را جذب کند، به طوری که پروژه مشارکت بین المللی فعالیت‌های بندری را با بندر رتردام هلند در حال اجرا دارد.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: «همکاری با یکی از بزرگترین بنادر جهان، قرار گرفتن در یک طرح و نقشه بزرگ‌تر است که ظرفیت‌های زیادی را در زمینه انرژی، ترانزیت کانتینر و خصوصاً سنگ‌های معدنی در زنجیره حمل و نقل بین المللی برای بندر صحرار ایجاد می کند، از طرف دیگر سرمایه گذاری یک میلیارد دلاری ایران در طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و انعقاد قراردادهای سرمایه گذاری خارجی در این بندر و همچنین تامین تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری تلاش دیگری برای جذب کالای ترانزیتی و ترانزیتی به این حوزه از بنادر منطقه خواهد بود.»

آقای اظهار داشت: «وجود پتانسیل ترانزیتی و ترانزیتی خارج از حوزه خلیج فارس موجب شده است بندر چابهار، صحرار و گوادر با سرمایه گذاری‌های کشورهای منطقه و فرامنطقه با حرکت شتابنده‌ای در زمینه زیرساخت‌های بندری و تجهیزاتی در حال فعالیت باشند، همچنین این بنادر می توانند به عنوان مکمل همدیگر در استحکام روابط تجاری و جذب کالاهای ترانزیتی و ترانزیتی و تسریع در انتقال تجارت دریایی حوزه دریای عمان ایفای نقش کنند.»

او با اشاره به این که پیشرفت قابل ملاحظه زیرساخت‌های ریلی دو بندر چابهار و گوادر باعث تشویق و گرایش بازرگانان به استفاده از این بنادر برای ترانزیت و ترانزیت کالا شده است، گفت: «پر واضح است که با تکمیل این زیرساخت‌ها جذب سرمایه گذاری با سرعت بیشتری ادامه می یابد.»

او تصریح کرد: «در حوزه‌های ترانزیتی به دلیل این که کشورهای افغانستان و CIS به عنوان پسرکانه بندر چابهار، گوادر و صحرار هستند؛ بنابراین LOOP (مسیر) خطوط کشتیرانی در بیرون از حوزه خلیج فارس (چابهار، صحرار و گوادر) توجیه پذیرتر و با اهمیت تر شده تا جایی که امروزه از بین این سه بندر یاد شده، خطوط به دنبال



ارزیابی و امکان سنجی ظرفیت‌ها و بسته‌های خدماتی و بندری موجود هستند تا با اطمینان از مزیت‌های مبتنی بر کاهش زمان و هزینه یکی از این بنادر را انتخاب کنند که در صورت تسریع در تکمیل زیرساخت‌ها و تجهیز بندر چابهار در مدت زمان منطقی، این فرصت را برای کشور به عنوان یکی از پردرآمدترین مدل تجارت در توسعه پایدار و اشتغال ایجاد کنند.»

آقای با تاکید بر این که تعلل در تکمیل زیرساخت‌های بندری و پسرکانه‌ای باعث از دست دادن فرصت طلایی بندر چابهار در جذب سهم تجارت دریایی کشور باعث سوق دادن تجار به دو بندر صحرار و گوادر خواهد شد، گفت: «همان گونه که فرصت بندر شهید رجایی در گذشته نیز به بندر جبل علی و فجیره (امارات متحده عربی) واگذار شد.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان تصریح کرد: «امروزه با پر رنگ شدن نقش بندر نسل سوم و چهارم، مهم‌تر از فعالیت‌های تخلیه و بارگیری، رویکرد بندر به فرآیندهای فرآوری، پردازش و ارزش افزوده بیشتر شده است تا جایی که به عنوان یکی از عوامل وابستگی بازرگانان به بندر و مطلوبیت بندر منطقه تبدیل شده است و توجه نکردن به کالاهای خام و نیمه خام در بنادر کشور را دور از ذهن می کند، در حوزه ترانزیتی با وجود بندر چابهار و به دلیل وجود جغرافیای منحصربه فرد بندر چابهار و ایجاد فرصت‌ها و بسته‌های تشویقی برای خطوط کشتیرانی می توان تا حدودی این فرصت را برای کشور احیا کرد.»

آقای بیان داشت: «حال با توجه به موارد عنوان شده در حوزه صادرات و واردات یکی از دلایل نبود توازن در بخش‌های صنعتی و کارخانه‌ای در کشور و کم بهره‌مندی شرق کشور از این صنایع، نبود ترافیک بار و کالا در بندر چابهار بوده که علی‌رغم وجود بندر اقیانوسی و منطقه آزاد چابهار توانایی ارزش افزوده و صادرات مجدد برای کشور مهیا نشده است، با این حال امروزه وجود معادن غنی شرق کشور و غرب افغانستان و سرمایه گذاری عظیم در بندر چابهار و وجود زیرساخت‌ها و ترمینال‌های تخصصی می تواند رقابت پذیری این صنعت را برای کشور در حوزه‌های بازرگانی پر رونق تر کند.»

آقای در خاتمه گفت: «دیدگاه‌ها و پیشنهادات کارشناسان و مدیران بخش‌های دریایی و بندری کشور بر این اصل استوار است که تکمیل نشدن به موقع بندر چابهار و پسرکانه‌های ریلی و جاده‌ای می تواند خساراتی را به کشور وارد کند که جبران آن کاملاً غیرممکن بوده و یا چندین دهه زمان خواهد برد. و اگر زیرساخت‌های جدید و صنایع تکمیلی به دلیل تعلل و فرصت سوزی، در بندر چابهار و از طرفی در بنادر کشورهای اطراف همسایه به خصوص عمان و پاکستان (صحرار و گوادر) جانمایی و راه اندازی شود، انتقال مجدد سهم تجارت دریایی به کشور و ایجاد چسبندگی بار و کالا تا سال‌ها برای بندر چابهار مشکل و شاید هم غیرممکن شود لازم است قبل از این که این فرصت بالقوه کشور که در آستانه بالفعل شدن است به تهدید تبدیل شود دولت در سهم خواهی از تجارت دریایی، اندیشه و تدبیر بیشتری داشته باشد.»

بازتاب

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:

سعدالله عبداللهی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این که لایروبی اسکله‌های بندر تجاری سجافی به منظور حفظ عمق مفید آن‌ها و تسهیل تردد شناورها در این بندر تجاری ادامه دارد. اظهار داشت: «انجام لایروبی در بنادر تحت مدیریت این اداره کل از جمله اهم وظایفی است که طی دوره‌های زمانی معین با هدف ارتقاء ایمنی تردد شناورها صورت می پذیرد. لایروبی اسکله‌های این بندر تجاری به منظور حفظ عمق مفید آن و پیشگیری از انباشت گل و لای که باعث آسیب رساندن به سازه‌های دریایی و مشکلات در ایمنی تردد شناورها می شود، آغاز شده و این روند تا پایان ماموریت محوله ادامه دارد.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:

سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر مازندران با اعلام این که اولین نشست استانی کمیته راهبردی تفاهم‌نامه همکاری میان سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری کشور روزهای چهارم و پنجم شهریور ماه در بندر نوشهر برگزار شده است افزود: «بر اساس تصمیمات گرفته شده در این نشست و به منظور اجرای تکالیف و وظایف قانونی از جمله اراضی مستحدث و ساحلی و نیز قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی باید طی فرآیند تشریفات قانونی، نسبت به انتخاب مشاور ذی صلاح با هماهنگی سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری اقدام کند.»

مانا:

رسول امیدوی مدیر کل گمرک آستارا با اعلام این که طی پنج ماهه نخست امسال، مقدار ۱۲۰ هزار تن کالا به ارزش ۶۴ میلیون دلار از گمرک آستارا به خارج کشور صادر شده است، افزود: «عمده کالاهای صادره شامل محصولات کشاورزی، مواد غذایی، سیمان، گچ، شوینده‌ها، محصولات شیمیایی، پارچه، صنایع دستی، فرش و موکت، البسه، کیف و کفش، مصالح ساختمانی و پلاستیکی، محصولات معدنی و فلزی است. این محصولات از طریق گمرک آستارا به کشورهای آذربایجان، گرجستان و روسیه صادر شده است. همچنین طی مدت یاد شده مقدار ۴۵ تن کالا به ارزش ۱۷۶ هزار دلار در قالب تجارت چمدانی از طریق گمرک آستارا به خارج از کشور صادر شده است.»



۱۴ میلیون تن کالا در بندر عسلویه تخلیه و بارگیری شد

به گفته محمد مهدی بنجاری مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در چهار ماه نخست امسال بیش از ۱۴ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر عسلویه تخلیه و بارگیری شده است.

محمد مهدی بنجاری در بررسی وضعیت اسکله‌های بندری منطقه عسلویه با بیان این که زیرساخت‌های بندری در شهرستان عسلویه مورد توجه قرار دارد اظهار داشت: «در این شهرستان در مجموع اسکله‌های خدماتی پارس، اسکله‌های بندر پتروشیمی، اسکله‌های ال.ان.جی و اسکله‌های فراسکو فعال است که پاسخگوی تخلیه و بارگیری انواع محصولات و کالاهای نفتی و غیرنفتی است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان این که شهرستان عسلویه میزبان صنایع عظیم پارس جنوبی است افزود: «بر اساس ظرفیت محصولات صادراتی منطقه پارس جنوبی، اسکله‌های تخصصی در این شهرستان ایجاد شده که در مجموع بنادر شهرستان عسلویه دارای ۳۵ پست اسکله است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به تخلیه و بارگیری کالا در چهار ماه نخست امسال بیان کرد: «در چهار ماه نخست سال ۹۶ بیش از ۱۴ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر عسلویه تخلیه و بارگیری شده است که شامل ۱۰ میلیون تن محصولات نفتی و ۳،۵ میلیون تن کالاهای غیرنفتی است.»

محمد مهدی بنجاری، به تشریح ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر عسلویه پرداخت و افزود: «در چهار ماه نخست امسال بیش از ۴۲۵ هزار تن کانتینر در بنادر عسلویه حامل کالاهای تجاری تخلیه و بارگیری شده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در پایان از ایجاد ساختمان مرجع دریایی در عسلویه خبر داد و گفت: «برای ارائه خدمات مطلوب به دریانوردان و تجار در منطقه عسلویه، ساختمان مرجع دریایی ایجاد می‌شود که اکنون امکان سنجی آن آغاز شده است.»



صدر ۹۹۷ فقره گواهینامه دریانوردی توسط اداره کل بنادر مازندران

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از صدور ۹۹۷ فقره گواهینامه دریانوردی طی چهار ماهه نخست سال جاری خبر داد.

سعید کیا کجوری با تشریح عملکرد قسمت آزمون و اسناد دریانوردان افزود: «این تعداد گواهینامه شامل گواهینامه شایستگی، مهارت، شناسنامه دریانوردی، جانبی و سلامت پزشکی بوده است.» او همچنین از صدور ۳۷ مجوز برگزاری دوره، برای مراکز آموزش دریانوردی فعال در سطح استان خبر داد و گفت: «در این مدت تعداد ۵۶ مورد بازدید ادواری و حین دوره نیز از مراکز آموزشی و دانشگاه‌های سطح استان انجام شده است.»

کیا کجوری برگزاری دو دوره آزمون دریانوردی، اجرای تفاهم‌نامه همکاری با اداره کل پست استان مازندران به منظور تسریع در امور مرتبط با دریانوردان در نقاط مختلف استان‌های مازندران و گلستان، دریافت و ارسال هزار و ۱۱۸ پرونده و گواهینامه دریانوردی از طریق مراکز پستی، تجمیع، به روز رسانی و مرتب‌سازی ۹ هزار پرونده دریانوردان و بایگانی الکترونیکی ۸۶۸ پرونده متقاضیان اسناد دریانوردی در ادامه روند تبدیل بایگانی فیزیکی به الکترونیکی را از مهم‌ترین اقدامات قسمت آزمون و اسناد دریانوردان اداره کل در سال جاری برشمرد.

او افزایش تعداد پزشکان معتمد و ممتحنین آزمون‌های دریانوردی در سطح استان، استانداردهای فضای آزمون و مشارکت در بازنگری ۸۸ عنوان از دستورالعمل‌های اجرایی اداره کل امور دریانوردان و... را از دیگر اقدامات شاخص اداره کل در این بخش عنوان کرد.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران تاکنون تفویض اختیار صدور مجوز و نظارت بر اجرای دوره‌های آموزشی، آزمون و صدور اسناد دریانوردان را برای ۴۳ سند در زمینه‌های عرشه و موتور، جانبی، صیادی و خدماتی از اداره کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی اخذ کرده است.



سازمان بنادر و دریانوردی تنها مرجع صدور مجوز ساخت و ساز در مناطق ساحلی است

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران گفت: «بر اساس قانون مصوب سال ۱۳۴۸ و الحاقیه‌های بعدی آن، سازمان بنادر و دریانوردی تنها مرجع صدور مجوز ساخت و ساز در مناطق ساحلی است.»

سیاوش رضوانی روز سه شنبه در آیین گشایش دوره آموزشی مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) با اعلام این مطلب افزود: «سند ICZM یک سند فراهنگی است که با مشارکت ۱۸ ارگان و هشت مشاور، تدوین و از سال ۹۲ به استانداران مناطق ساحلی کشور ابلاغ شد.»

او افزود: «مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، نقشه راه و اصول صحیح مربوط به استفاده پایدار از سواحل را با نگاه دریا به ساحل، مشخص می‌کنند.»

رضوانی یادآور شد: «این طرح با توان سنجی مناطق ساحلی و در نظر گرفتن ملاحظات پدافند غیرعامل، محیط زیست و اسناد بالادستی همچون آمایش سرزمین و... نقشه کاربری مطلوب از نوار ساحلی را ارائه می‌دهد.»

در ادامه رضا احمدیان و افشین دانه کار از مشاوران سازمان بنادر و دریانوردی در بخش مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به تبیین مفاهیم و موضوعاتی از قبیل تعریف و جایگاه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، مرزبندی و تقسیمات مدیریتی سواحل، تعیین خطوط ساحلی، پهنه‌بندی مخاطرات محیطی، مدیریت محیط زیستی سواحل، چشم‌انداز، اهداف، راهبردها، ملاحظات سیاسی، امنیتی، کاربری زمین‌های ساحلی، پهنه‌بندی ساحلی و... پرداختند.

دوره آموزشی مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) با حضور مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و دستگاه‌های اجرایی و قضایی شهرهای ساحلی استان مازندران روز سه شنبه بیست و چهار مردادماه سال جاری در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر برگزار شد.

بازتاب

مانا:

کشتیرانی CMA CGM فرانسه قرار نامه‌ای با دو کشتی‌سازی چینی امضا کرد که به موجب آن بزرگ‌ترین شناورهای کانتینری جهان به ظرفیت ۲۲ هزار TEU را در ناوگان خود جای دهد. همچنین کشتی‌سازی Waigaoqiao شانگهای با همکاری Hudong Zhonghua قرار نامه‌ای را با شرکت کشتیرانی CMA CGM فرانسه امضا کرد که به دنبال آن ۹ فروند شناور کانتینری هر یک به ظرفیت ۲۲ هزار TEU را خواهند ساخت.

مارین تایمز:

مقامات بندر کورپس کریستی آمریکا، یکی از مهم‌ترین بنادر صادرات نفت این کشور اعلام کردند در تلاشند تا فعالیت این تاسیسات مهم را از سر بگیرند. پس از آن که طوفان هاروی روز جمعه (سوم شهریور ۱۳۹۶) از این منطقه گذشت، گارد ساحلی آمریکا رفت و آمد کشتی‌ها را در این بندر متوقف کرده است. نزدیک به ۸۰ درصد از نفت صادراتی آمریکا و محصولات پالایشی این کشور از بندر کورپس کریستی می‌گذرد.

روابط عمومی بندر بوشهر:

محمد شکیبی نسب معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اعلام این که سکوی ثابت و متحرک مستقر در آب‌های استحقاقی استان بوشهر، زیاد است از افزایش نظارت‌ها بر الزامات ایمنی و زیست محیطی توسط اداره کل بنادر و دریانوردی استان خبر داد و گفت: «در این راستا طی یک سال گذشته تاکنون در مجموع تعداد پنج بازرسی توسط کارشناسان صورت گرفت. این بازرسی‌ها شامل سه بازرسی از سکوی متحرک، بازرسی از یک فروند شناور فرآورشی و یک بازرسی نیز از سکوی ثابت بوده است.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

محمد شکیبی نسب معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به این که عملیات امداد پزشکی به خدمه شناور غیر ایرانی Affshore provider با موفقیت انجام شده، گفت: «در پی اعلام شناور مذکور به مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی دیر مینی بر بیماری یکی از خدمه، بلافاصله هماهنگی لازم انجام و شناور ناجی ۸ به موقعیت اعزام شد.»



دیدار مدیران کشتیرانی یونانی «نپتون لاین» از بندر تجاری لنگه

در نشست مشترک مدیر امور خاورمیانه خط کشتیرانی نپتون لاین یونان با مسئولان بندر لنگه، راه اندازی مسیر دریایی واردات و ترانزیت خودرو از دبی به بندر لنگه مورد تاکید قرار گرفت.

محمود صابری مدیر اداره بنادر و دریانوردی لنگه در جریان بازدید نمایندگان این خط کشتیرانی اروپایی از بخش های مختلف بندر لنگه اظهار داشت: «مشترکات فراوانی بین دو کشور ایران و یونان در بخش های مختلف اقتصادی وجود دارد.» او ابراز امیدواری کرد، با تقویت تعاملات دوسویه در زمینه های مشترک، همکاری ها و تعاملات تجاری بین دو کشور در حوزه حمل و نقل دریایی افزایش یابد.

حمید زنگانه معاون دریایی و بندری بندر لنگه نیز در نشست مشترک با نمایندگان خط کشتیرانی نپتون لاین یونان، گفت: «با انجام پروژه لایروبی با حجم ۴۰۰ هزار مترمکعب و افزایش ۵/۵ متری عمق آبخورد در تمام نقاط دسترسی حوضچه، و افزایش قدرت مانور و پهلوگیری شناورهای با ظرفیت پنج تا ۱۰ هزار تن، اسکله های بندر لنگه، پتانسیل خوبی برای افزایش همکاری در تمام زمینه ها به ویژه واردات و ترانزیت خودرو را دارد.»

مارکوس واسیلیکوس مدیر امور خاورمیانه خط کشتیرانی نپتون لاین یونان، توسعه مناسبات تجاری در تمام زمینه ها به ویژه در بخش واردات و ترانزیت خودرو را خواستار شد و گفت: «امیدواریم در آینده ای نزدیک و پس از آماده شدن شرایط لازم بتوانیم با توسعه واردات و ترانزیت خودرو از طریق مرز دریایی بندر لنگه، شاهد آغاز فصل جدیدی از همکاری های فی مابین دو کشور باشیم.»

او ضمن بازدید از تجهیزات بندری و اسکله های عملیاتی بندر لنگه به بررسی شرایط و مشخصات بندر و امکان سنجی ورود، پهلوگیری و تخلیه کشتی های تحت پوشش در این بندر و قوانین و مقررات گمرکی و راهکارهای روش انجام کار پرداخت.

مدیر امور خاورمیانه خط کشتیرانی نپتون لاین ضمن ابراز قدردانی از همکاری مجموعه مدیریتی بندر و دریانوردی بندر لنگه و خدمات منحصر به فرد این بندر، خواستار گسترش همکاری های صمیمانه این بندر با شرکت های متبوع خود در زمینه تسریع حمل کالای وارداتی و ترانزیتی شد.



موسوی اعلام کرد:

ترابری مسافر در بنادر قشم به مرز شش میلیون نفر سفر رسید

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم از تخلیه و بارگیری بیش از دو میلیون تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی و ترابری ۵/۹ میلیون نفر-سفر در بنادر جزیره عجایب هفتگانه خلیج فارس طی چهار ماه اخیر خبر داد.

سید باقر موسوی ضمن تشریح آمار عملکرد بنادر قشم طی دوره زمانی چهار ماهه نخست سال ۹۶ اظهار داشت: «در طول این مدت، دو میلیون و ۱۷۳ هزار و ۷۳۸ تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.» او افزود: «از این رقم، دو میلیون و ۱۳۰ هزار و ۲۱۸ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۴۳ هزار و ۵۲۰ تن به فرآورده های نفتی اختصاص دارد.»

صادرات و واردات بیش از ۳۵ هزار تن کالا

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم از صادرات و واردات حدود ۳۵ هزار و ۴۴۸ تن کالای غیرنفتی در بنادر این جزیره طی مدت یاد شده سخن به میان آورد و افزود: «از ابتدای سال جاری تاکنون، پنج هزار و ۱۳۴ تن کالای صادراتی و ۳۰ هزار و ۳۱۴ تن محموله های وارداتی صورت گرفته است.» موسوی حجم عملیات کابوتاژ کالاهای غیرنفتی در بنادر این جزیره را بیش از دو میلیون تن اعلام کرد.

این مقام مسئول همچنین به کارنامه فعالیت های مسافری در جزیره قشم نیز اشاره کرد و گفت: «ترابری پنج میلیون و ۹۶۳ هزار و ۲۲۸ نفر سفر در بنادر مسافری قشم به ثبت رسید.»

جابه جایی هزار و ۳۰۰ نفر گردشگر با کشتی کروز سان

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم با اشاره به فعالیت کشتی کروز سان، گفت: «در چهار ماه اخیر، تعداد یک هزار و ۳۵۸ نفر مسافر و گردشگر از طریق این کشتی تفریحی و گردشگری، سفر دریایی ایمن بین جزایر کیش و قشم را تجربه کردند.»

مدیر اداره بنادر و دریانوردی قشم در پایان گفت: «در طول این مدت، دو هزار و ۲۶۳ TEU کانتینر در بنادر بهمن و کاوه تخلیه و بارگیری شد.»



بر اساس همیزی اخیر، HSE بنادر گیلان مطلوب است

همیزی HSE بنادر گیلان با حضور تیم همیزی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر انزلی انجام شد. حسین چراغی مدیر کل بنادر گیلان در جلسه اختتامیه این دوره از همیزی بیان کرد: «اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اجرایی کردن خط مشی مدیریت یکپارچه به پشتوانه تجارب موفق در ارائه خدمات دریایی و بندری سعی بر آن داشته تا در چارچوب رعایت استانداردهای بین المللی و در جهت تحقق اهداف کلان سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین به منظور افزایش ایمنی و سلامت بهداشت محیطی و فردی کارکنان عمل کند.»

حسین چراغی تصریح کرد: «از اقدامات صورت گرفته در بنادر گیلان بر اساس اصل کاهش ریسک با انجام امورات پیشگیرانه در محورهای زیست محیطی و ایمنی و بهداشت با اجرایی کردن الزامات استانداردهای مدیریست کیفیت ISO ۹۰۰۱:۲۰۰۸ و مدیریست زیست محیطی ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴ و مدیریست ایمنی و بهداشت OHSAS 18001:2007 است.» او افزود: «اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با تعهد به کسب رضایت مشتریان و بهبود مستمر کیفیت و دستیابی به کارایی و اثربخشی با در نظر گرفتن اصل ایمنی و رعایت الزامات زیست محیطی در تحقق هرچه بیشتر اهداف کلان سازمانی تلاش و همت می کند، تا با توسعه زیرساخت مناسب و دانش سازمانی و توانمندسازی نیروهای انسانی به بهبود ساختار مدیریتی اقدام کرده و با حفظ و افزایش کیفیت خدمات و ایجاد رابطه با خوردی با مشتریان، میزان مطلوبیت استفاده از خدمات بندری و دریایی را افزایش دهد.»

کارشناسان همیزی HSE سازمان بنادر و دریانوردی در این همیزی با بررسی میدانی ابعاد مختلف عملکرد پیشگیرانه و سطوح مدیریتی HSE را مورد ارزیابی قرار داده و همیزی واحدهای ایمنی و بهداشت و محیط زیست این اداره کل و آتش نشانی بندر انزلی و همچنین شرکت های وابسته را به مدت دو روز کاری انجام دادند.

نتایج اولیه حاصل از این همیزی مطلوب اعلام شد و نقاط قابل بهبود در جلسه اختتامیه با حضور حسین چراغی، معاونان و مسئولان واحدهای عملیاتی مورد بررسی قرار گرفت و دستورات مقتضی برای اصلاح موارد عنوان شده صادر شد.

بازتاب

روابط عمومی بندر باهنر:

محمد محسنی مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان از شروع صادرات نفت کوره از بندر شهید باهنر بعد از گذشت ۳۰ سال خبر داد و افزود: «نفت کوره یا مازوت از منابع اولیه سوخت کشتی ها و نیروگاه ها است که صادرات این محصول در راستای اقدامات اجرایی اقتصاد مقاومتی و اهداف سازمانی بوده است. همچنین، انتظار داریم با توجه به استقبال بالای بخش خصوصی و ظرفیت های بالای این بندر، حجم صادرات مشتقات نفتی از بندر چندمنظوره شهید باهنر به سایر بنادر بین المللی افزایش یابد.»

روابط عمومی بندر قشم:

مرتضی آسیابانیور، سرپرست اداره بنادر و دریانوردی قشم از تخلیه و بارگیری بیش از ۲/۶ میلیون تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی و ترابری ۶/۶ میلیون نفر-سفر در بنادر مسافری جزیره عجایب هفت گانه خلیج فارس طی پنج ماهه اخیر خبر داد و گفت: «طی این مدت، دو میلیون و ۶۱۱ هزار و ۲۳۷ تن انواع کالاهای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی:

ابوطالب گرایلو، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این که در پی وقوع آلودگی نفتی در بخشی از سواحل خور موسی، تیم مقابله با آلودگی دریایی استان، اقدامات لازم را برای جلوگیری از گسترش دامنه آلودگی نفتی و پاک سازی آن به مرحله اجرا گذاشت. افزود: «آلودگی نفتی به طول یک کیلومتر و به عرض نیم متر از ساحل خور سمایلی بود که ضمن اتخاذ تمهیدات ویژه از ساعات اولیه وقوع آلودگی، روند کنترل دامنه آن و جمع آوری مواد نفتی آغاز شد.»

روابط عمومی بندر نوشهر:

سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، از راه اندازی سامانه صدور مجوز فعالیت در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر از ابتدای شهریورماه سال جاری خبر داد و افزود: «این اقدام در راستای تکریم ارباب رجوع و ارائه خدمات مطلوب به ذی نفعان و شرکت های خصوصی فعال در بندر نوشهر، کاهش فرآیند اداری و مراجعه نکردن حضوری مشتریان صورت گرفت.»

نصب بر روی کشتی، BOOM, SKIMMERS به بهترین نحوه انجام برسانند. این تجربه گسترده در کنار بهترین دست آورد آزمایش شده در بیشتر مناطق شناخته شده که آلودگی بر سطح آب‌های آن مناطق در جهان امروز مشاهده شده آزمایش شده است. سیستم ما در اکثر مناطقی که سوخت و روغن بر سطح آب‌ها نشست کرده آزمایش شده و به کار گرفته شده است. به عنوان تولیدکننده به‌روزترین و بهترین SKIMMERS (پمپ خن کش) از قبیل DISC (صفحه دیسکی)، MOP (موپ-جذب کننده کلافی)، WEIR, BELT (تسمه‌ای)، BRUSH (بروسی)، DRUMS (نقاله‌ای)، و سیستم‌های VACCUM (مکننده‌ای) در اندازه‌های مختلف قادر به ارایه انواع نیازها در این زمینه هستیم.

جمع‌آوری شده توسط برس تعبیه شد و پس از روشن شدن سیستم با حرکت دورانی به سمت داخل شروع به چرخش کردند و با این چرخش روغن‌های سطح آب به سوی این برس‌ها به حرکت درآمده و با چرخیدن برس‌ها به سمت تانک سرازیر شدند. پس از پر شدن تانک، روغن‌ها و سوخت‌های جمع‌آوری شده توسط موتورهای مکنده و لوله تعبیه شده داخل آن، به سمت تانک‌های بزرگتر هدایت شده تا در محوطه امن تخلیه شود. در آخر سیستم توسط محفظه‌های شناور بر روی آب نگه داشته شد. مهدی کاظم زاده نماینده شرکت DESMI گفت: «متخصصین این شرکت با تجربه بالایشان قادر هستند که طراحی مورد نیاز خریداران را برای نیازهای مختلف از جمله

و دریانوردی استان گیلان سخنانی در این رابطه بیان کرد و اظهار داشت: «محیط زیست دریای خزر به علت وجود گونه‌های مختص این دریاچه و همچنین محدود بودن آن از دیدگاه زیست ژنتیکی، دارای اهمیت بالایی است. مهرزاد نژاد اسم افزود: «با توجه به اقتصاد دریا محور این منطقه، حفظ و حراست از محیط زیست دریای خزر از الزامات تداوم این اقتصاد و شکوفایی در زمینه توریسم و به خصوص اکو توریسم است.»

او گفت: «اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با انجام اقدامات پیش‌گیرانه و تامین تجهیزات تخصصی مقابله با آلودگی، آمادگی کامل را در جهت مقابله با هرگونه آلودگی دریایی در زمان بروز بحران دارد.» نژاد اسم با بیان این که در این جلسه شرکت‌های تخصصی داخلی و خارجی با معرفی تکنولوژی‌های نوین دنیا اقدام به گفت و گو و بررسی موضوعات مطروحه با کارشناسان و مدیران این اداره کل کرده‌اند، افزود: «در این رابطه نماینده شرکت دز می (DESMI) در دانمارک با تشریح قابلیت‌های تجهیزات خریداری شده این اداره کل از شرکت یاد شده طبقه به کارگیری آن‌ها را تشریح کرد.» او ویژگی مهم این تجهیزات را توان و سرعت عملیاتی بالای آن‌ها در محیط ناآرام دریای خزر، در مهار آلودگی نام‌برد و سرعت عمل در این کار را گام مؤثری در انجام عملیات آلودگی‌زدایی دانست.

برگزاری مانور مقابله با آلودگی دریا توسط شرکت دانمارکی (DESMI)

مانور مقابله با آلودگی آب دریا با حضور کارشناسان دریایی و بندری استان گیلان و با همکاری شرکت (DESMI) دانمارک و نماینده آن (IESCO) شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران در بندر انزلی برگزار شد.

در این مانور مجهزترین و به‌روزترین تجهیزات مقابله با آلودگی آب‌ها ساخت شرکت دانمارکی (DESMI) مورد تست عملیاتی قرار گرفت و کارشناسان این اداره کل با طرف خارجی در خصوص روش‌های نوین جلوگیری از آلودگی گفتگو، به تبادل نظر پرداختند. در این مانور تخصصی از سیستم نوین اسکیمر شناور بهره‌برداری شد.

با توجه به حساسیت مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی در خصوص مقابله با آلودگی‌های دریایی بنادر گیلان، متخصصان این حوزه با توان تجهیزاتی و عملیاتی بالا و برخورداری از پرسنل مجرب و ماهر در این امر هرگونه آلودگی را در کمترین زمان ممکن و با کمترین مقدار پراکندگی مهار خواهند کرد.

گزارش مانور

بخش ایمنی سازمان بنادر و دریانوردی و متخصصان و دست‌اندرکاران شرکت (IESCO) (خدمات دریایی و مهندسی ایسکو) سیستم‌های مختلف مبارزه با آلودگی دریاها را به صورت عملی اجرا کرد. ابتدا دستگاه یاد شده توسط جرثقیل از روی اسکله به سطح حوضچه منتقل شد و در سه طرف تانک ذخیره سوخت‌های



با همکاری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان انجام شد

مانور شرکت خدمات دریایی و مهندسی در اسکله بندر انزلی

حسن سوری

تردد سنگین ناوگان‌های تجاری و نفت‌کش و در کنار آن حوادث دریایی که به غرق و یا شکستن نفت‌کش‌های غول‌پیکر انجامیده در برهه‌هایی از زمان آلودگی دریاها و اقیانوس‌ها را در بسیاری از آبراه‌های جهان رقم زده است. از این رو جلوگیری از ادامه آلودگی‌ها راه چاری است که انسان امروز برای نجات این طبیعت‌های خدادادی فراروی خود دارد. نقش سواحل و دریاها در محیط زیست و ادامه حیات جهان بر هیچ کس پوشیده نیست از طرفی فعالیت‌های صنعتی و تجاری، اکوسیستم‌های طبیعی دریایی را با خطرات جدی مواجه ساخته است.

این تجربیات را به صورت عملی به اجرا بگذارد. قبل از آغاز عملیات مانور در جلسه‌ای توجیهی که در دفتر معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان با حضور دست‌اندرکاران امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی این استان و نماینده خارجی شرکت (DESMI) (IESCO) و نمایندگان رسانه‌ها برگزار شد، طرفین در باب بهره‌گیری از سیستم‌های نوین مبارزه با آلودگی آب‌ها به بحث و تبادل نظر نشستند و به بررسی تکنیک و تاکتیک‌های مقابله با آلودگی نفتی پرداختند. در این جلسه معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر

برساند. در این راستا از شرکت خدمات دریایی و مهندسی (IESCO) که تجربیات گران‌بهایی در این زمینه دارد و با مدد از متخصصان خبره داخلی و خارجی و به عنوان یکی از فعالان این حوزه در کشور پیش‌قدم است به عنوان مشاور و همکار سازمان بنادر و دریانوردی کشور به عنوان متولی آبراه‌ها و دریاها و سواحل سرزمینی بر آن شده است تا نقش کلیدی خود را در این مهم ایفا کند. بنابراین با دعوت از فعالان و شرکت‌های متخصص در این حوزه برای حفظ و حراست این منابع خدادادی پیش‌قدم شده است تا رسالت خود را به انجام

در دو منطقه حساس راهبردی خلیج فارس و دریای خزر که منابع عظیمی از ذخایر انرژی نفت و گاز را در دل خود جای داده‌اند بیش از پیش این آلودگی ناشی از تردد سنگین نفتکش‌ها و کشتی‌های حمل مواد سوختی ملموس است. از این رو سازمان بنادر و دریانوردی کشور به عنوان متولی آبراه‌ها و دریاها و سواحل سرزمینی بر آن شده است تا نقش کلیدی خود را در این مهم ایفا کند. بنابراین با دعوت از فعالان و شرکت‌های متخصص در این حوزه برای حفظ و حراست این منابع خدادادی پیش‌قدم شده است تا رسالت خود را به انجام



سیستم بسیار کارآمد متحرک و ثابت تمیز کننده

مشخصات سیستم:

- ۱- سرعت بسیار زیاد بهبود بخش
- ۲- بارگیری موثر زباله‌ها داخل محفظه‌های تعبیه شده
- ۳- کاهش هزینه‌های جانبی از قبیل هزینه‌های کارگر و کاهش مجروحیت ناشی از عملیات ساختمان سیستم:
- ساختمان اصلی آن از یک لوله جمع‌آوری کننده که شامل یک کلگی است و قدرت آن نیز از توان هیدرولیکی سیستم گرفته می‌شود.
- سیستم جمع‌کننده، خود از سه بشکه و یا محفظه که بر خلاف جهت یکدیگر چرخش می‌کنند تشکیل شده توان و قدرت هیدرولیکی دستگاه از طریق دستگاه کنترل سیستم به محفظه‌های تعبیه شده منتقل می‌شود.
- سطح محفظه‌ها و یا بشکه‌ها از یک لاستیک خاص با خاصیت ارتجاعی بالا پوشیده شده که زباله‌ها و آشغال‌های سطح آب را از طریق سرجمع کننده آن‌ها به داخل محفظه‌های تعبیه شده حمل و منتقل می‌کند.
- محفظه حمل کننده به دور بین تلسکوپی مجهز است و قابلیت ارتجاعی برای طویل شدن تا ۲۴ متر دارد.
- وضعیت حرکت و جابه‌جایی آن به این شکل است که سیستم هدایت کننده را بر روی چهار چرخ قرار داده‌اند اما نوع غیر متحرک آن بر روی یک سکوی قرار داده شده است.



وزارت دفاع دارند با انتخاب یک سرمایه‌گذار خوب بتوانند با حل مشکلات، موجب اشتغال فراوان در کشور شوند. در ضمن در حال حاضر مادرخواست‌های زیادی در این زمینه داریم.»

رئیس سازمان صنایع دریایی

صنایع دریایی نماد اقتصاد مقاومتی

امیر دریادار رستگاری ضمن خیرمقدم به حضار در این همایش گفت: «مناطق آزاد به‌عنوان سمبل و بستری مناسب برای توسعه و رشد فعالیت‌های اقتصادی، بازرگانی، تجاری، تولیدی، تفریحی و کسب و کار، نقش مؤثری در حوزه سرمایه دارند. می‌توان با ارائه تسهیلات و امکانات، جذابیت مناسبی را برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ایجاد کرد که این جذابیت‌ها می‌تواند در دل فعالیت‌های اقتصادی برای کشور باشد.»

او ادامه داد: «سه عامل اصلی که موجب می‌شود سرمایه‌داران خارجی و داخلی در این زمینه سرمایه‌گذاری کنند عبارت است از: ثبات سیاسی، اقتصادی و امنیتی. این‌ها به‌عنوان سه رکن اساسی در ایجاد سرمایه‌گذاری در هر کشوری محسوب می‌شود.»

رستگاری تصریح کرد: «امروزه حوزه دریا و حوزه اقیانوس یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های سرمایه‌گذاری در دنیا محسوب می‌شوند. در سال گذشته، توسط سازمان همکاری اقتصادی و توسعه اروپا، تحقیقی در حوزه اقتصاد اقیانوسی و اقتصاد دریایی صورت گرفت و با توجه به این که بستر این نمایشگاه و هدف آن حوزه دریا است نتایج این تحقیق که انجام شده، تا افق ۲۰۳۰، عبارت است از این که جمعیت جهان بیش از ۱۰ میلیارد نفر خواهد شد که برای حیات این جامعه بشری نیاز به چهار رکن اساسی ۱- غذا ۲- اشتغال ۳- انرژی ۴- مواد خام دارند.»

رئیس سازمان صنایع دریایی ادامه داد: «در موارد فوق به این نتیجه رسیدند، یکی از موضوعاتی که می‌تواند بخشی از نیازهای این جامعه بشری را پوشش دهد، موضوع اقتصاد دریا و اقتصاد اقیانوسی است. در این جمع بندی تا سال ۲۰۳۰ به این نتیجه رسیدند که بیش از ۴۰ میلیون شغل در حوزه دریا و حوزه‌های مختلف ایجاد خواهد شد. بیش از سه هزار میلیارد دلار هم حجم چرخش مالی در حوزه

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی

ظرفیت گردشگری در ایجاد اشتغال موثر است

رضا مسرور ضمن عرض خیر مقدم به حضار، گفت: «در حوزه دریایی کاسپین، کشورها در حال حاضر به شدت در حال توسعه زیرساخت‌ها هستند. به این اطلاعات و آمار توجه کنید که کشور آذربایجان در سال ۲۰۲۰ ظرفیت بندارش به ۷۶ میلیون تن خواهد رسید یعنی در کنار بندر باکو یک بندر بزرگی به نام بندر آلیان در حال ساخت دارند که بزرگترین بندر خزر است. تا سال ۲۰۲۰ قزاقستان به ۵۱/۵ میلیون تن خواهد رسید و سه سال دیگر، ترکمنستان به ۳۷ میلیون تن ظرفیت افزایش خواهد یافت و روسیه هم ۳۱ میلیون تن خواهد شد. همه کشورهای خزر، در حال توسعه زیرساخت‌های بندرشان هستند. این در حالی است که الان مبادلات تجاری مادر سنوات اخیر در حوزه خزر کاهش پیدا کرده است. او افزود: «نکته بسیار مهم این است که دید استراتژیکی کشورها برای توسعه زیرساخت‌ها مهم است. آن‌ها یک روند صدساله را مطالعه می‌کنند و فقط به چند سال توجه ندارند و به ظرفیت‌های خزر توجه دارند که هنوز بالفعل نشده است.»

مسرور به چند مورد از این ظرفیت‌ها اشاره کرد و گفت: «کریدور شمال جنوب سال هاست که مطرح است. یک میلیارد تن کالا از کانال سوئز عبور می‌کند که اگر دو درصد آن را جذب کنید می‌شود ۲۰ میلیون تن و اگر سه درصد جذب کنیم ۳۰ میلیون تن می‌شود. این یک ظرفیتی است که هنوز اجرایی نشده، که اگر بشود سبب اشتغال و سرمایه‌گذاری می‌شود.»

او ادامه داد: «موضوع دوم کشور چین است، چینی‌ها اعتقاد دارند باید یک راه دیگری به سمت اروپا غیر از راه دریایی که الان وجود دارد پیش‌بینی کنند و آن هم جاده ابریشم است که به شدت در حال سرمایه‌گذاری در این مسیر هستند که می‌تواند از راه ایران باشد.»

مسرور تصریح کرد: «ظرفیت سوم همین بازاری است که کشورهای حاشیه خزر دارند. الان روسیه حدود ۷۰۰ میلیارد دلار مبادلات تجاری دارد آن چیزی که در کشور ما اتفاق افتاده در سال گذشته تنها دو میلیارد ریال بوده است، یعنی کمتر از یک درصد. در کشورهایی مثل ترکیه که بیش از پنج درصد مبادلات تجاری با روسیه دارند، این یک ظرفیت دیگر است.»

او با اشاره به دلایل افت مبادلات در خزر گفت: «کاهش هزینه‌های تمام شده برای تجار بسیار حائز اهمیت است. یکی از دلایل افت ما در خزر بالا بودن هزینه‌های تمام شده برای تجار است. اگر بندر کاسپین راه‌اندازی شود، هزینه‌های کالایی برای تجار، حداقل ۳۰ درصد کاهش پیدا می‌کند که برای تجاری که قصد سرمایه‌گذاری در استان گیلان را دارند یک نوید است.»

رضا مسرور ادامه داد: «بخش دوم بخش گردشگری است که در دریای خزر متأسفانه فعالیت لازم را ندارد. در حالی که ظرفیت گردشگری در ایجاد اشتغال می‌تواند تأثیرگذار باشد.»

او با اشاره به این که مساحت حوضچه بندر کاسپین ۲۰۰ هکتار است گفت: «۳۰ هکتار از این حوضچه را طبق طراحی مشاوران، برای کشتی‌سازی در نظر گرفته‌اند. این آمارگیری را ما داریم تا هر نظری که دوستان عزیز در



اولین نمایشگاه صنایع دریایی در منطقه آزاد انزلی افتتاح شد

مجتبی بحیرایی

برای نخستین بار در شمال کشور با حضور مسرور رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی، نجفی استاندار گیلان، امیر رستگاری معاون وزیر دفاع و رئیس سازمان صنایع دریایی، شریعت مداری معاونت پارک علم و فناوری وزارت علوم، رضوانی مدیر صندوق توسعه صنایع دریایی، عبدالحی معاون آبروی پروری سازمان شیلات، رئیس دانشکده دریایی سپاه پاسداران، امام جمعه شهرستان بندر انزلی و معاونان و مدیران سازمان منطقه آزاد انزلی، معاونین استاندار و فرمانداران گیلان و فعالان حوزه‌های دریایی و شیلات، دو نمایشگاه بین‌المللی دریایی، در یانوردی، بندر و تجهیزات وابسته و نمایشگاه شیلات، آبریان، صیادی و صنایع وابسته به صورت همزمان در مرکز نمایشگاه‌ها و همایش‌های سازمان منطقه آزاد انزلی افتتاح و مورد بازدید مقامات کشوری و استانی حاضر و عموم بازدیدکنندگان قرار گرفت.

دو نمایشگاه فوق در ۵۳ غرفه در دو سالن مجزای مرکز نمایشگاه‌ها و همایش‌های منطقه برگزار شد و بخش‌های صنایع ساخت و تعمیر کشتی، سازندگان و تامین‌کنندگان تجهیزات دریایی، خدمات دریایی و بندری، بندر و کشتیرانی، تحقیقات و آموزش دریایی و اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، صنایع فراساحلی و خدمات مشاوره و مهندسی؛ هشت بخش اصلی نمایشگاه بین‌المللی دریایی، در یانوردی، بندر و تجهیزات وابسته را شامل شد.

در این نمایشگاه انواع تجهیزات اقیانوس‌شناسی و هواشناسی، تجهیزات مخابراتی، مدیریت پروژه‌های دریایی، تجهیزات مهندسی سواحل، صنایع گردشگری و تفریحات دریایی، سکوها و تجهیزات بندری، صنایع کشتی‌سازی، تجهیزات و عرضه لنگرها، خدمات دریایی و بندری، مهندسی سازه‌های دریایی، تجهیزات حمل و نقل دریایی، صنایع فراساحل نفت و گاز، امور نظامی و دفاعی، سوخت و باتری موتورها، انواع شناورهای نفتی و تجهیزات باری و مسافری، ارائه شد.

در نخستین نمایشگاه بین‌المللی شیلات، آبریان، صیادی و صنایع وابسته انواع محصولات فرآوری شده شیلاتی، پرورش ماهی در قفس، پودر ماهی، سردخانه‌های نگهداری و سیستم‌های برودتی، پرورش ماهیان سردآبی و گرم‌آبی، تولید ماهیان تزئینی، دارو و مکمل‌های غذایی، تولید کنسرو و صنایع وابسته و سایر صنایع و تجهیزات مربوط به صنعت شیلات به نمایش درآمد و علاوه بر این با همکاری سازمان شیلات ایران و گیلان همایش پرورش ماهی در قفس (درون دریا) و تعدادی کارگاه علمی پژوهشی به عنوان بخش‌های جنبی نمایشگاه، در طول مدت برگزاری نمایشگاه توانمندی و محصولات خود را به نمایش می‌گذارند.

بهره‌گیری از مزایا و معافیت‌های قانونی و ظرفیت‌های متنوع منطقه آزاد انزلی در بخش‌های مختلف، بهره‌وری از منابع سطحی و زیر سطحی در یای خزر، ایجاد همگرایی میان نهادها، سازمان‌ها و بخش خصوصی مرتبط با حوزه دریایی کشور با محوریت منطقه آزاد انزلی، آشنایی با ظرفیت‌های منطقه برای توسعه صنایع مرتبط با این حوزه به ویژه صنایع مرتبط با شیلات و آبروی پروری، عملیاتی نمودن سیاست‌های ابلاغی اقتصاد مقاومتی با تکیه بر صنایع دریایی و شیلاتی که منجر به اشتغال پایدار می‌شود و در نهایت اقتصادی نمودن فعالیت‌های شیلاتی با هدف حضور پررنگ‌تر محصولات شیلات در سفره غذایی مردم کشور از مهمترین دلایل برگزاری دو نمایشگاه فوق در منطقه آزاد انزلی بود.



اقتصاد اقیانوسی خواهد بود یعنی سه هزار میلیارد دلار برای ۱۴ سال، در این برآورد جالب می بینید که حوزه دریایی بیش از ۱۷ صنعت دارد که باعث اشتغال و ثروت است.»

او ادامه داد: «وقتی این سه هزار میلیارد دلار را در حوزه صنایع مختلف تقسیم کرده بودند بخش اعظم آن را حوزه اکتشاف و استحصال میعانات نفتی و فرآورده‌های نفتی به خود اختصاص داده بود. یعنی ۳۳ درصد این رقم اختصاص به حوزه اکتشاف و استحصال فرآورده‌های نفتی بود. بعد از این بالاترین رتبه، مربوط به حوزه گردشگری بود که ۲۶ درصد است یعنی گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی، رقم سه هزار میلیارد دلار را در مدت ۱۴ سال به خود اختصاص داده است. بعد از آن حوزه بندر و بندرگاهی و خدمات بندری است که ۱۳ درصد اعتبار این سه هزار میلیارد دلار را به خود اختصاص داده بود.»

رستگاری افزود: «بعد از آن، حوزه ساخت تجهیزات و اقسام و قطعات دریایی است که ۱۱ درصد این رقم را به خود اختصاص داده است یعنی بیش از ۳۰۰ میلیارد دلار در حوزه تأمین تجهیزات دریایی، صنایع سازنده گردش مالی اشان خواهد بود. وقتی راجع به یک شناور صحبت می کنیم ۶۰ درصد وزن یک شناور به تجهیزات به کار رفته در آن پرداخته می شود. ۶۰ درصد حجم تجهیزات روی شناور به کار می رود که این رقم در ۱۴ سال آینده بالغ بر ۳۰۰ میلیارد دلار خواهد بود.»

او تصریح کرد: «حدود ۱۲ الی ۱۳ درصد آن را حوزه حمل و نقل دریایی به عهده گرفته و حدود سه تا چهار درصد بحث صیادی، شیلات و مسائل این چنینی دارد. در این تحقیق نکته جالب توجه این بود که به فناوری های نوین هم توجه شده است یعنی انرژی های تجدید پذیر، فناوری انرژی تجدید پذیر جذر و مد و فناوری موجی جزو فناوری های جدید است که در سال های آینده کارخانجات سازنده به این سمت حرکت می کنند.»

رستگاری با اشاره به این که علاوه بر بحث حوزه الکترو مغناطیس و الکترونیک و دیجیتال و سامانه اطلاعاتی باز بیشترین سهم ساخت تجهیزات را در حوزه شناورها در این تحقیق به خود اختصاص داده اند، گفت: «در این حوزه فعالیت زیادی صورت می گیرد انواع سامانه های اتوماسیون، انواع سامانه های دریایی، VTMS بنادر،

سامانه های AIS و سامانه های هوشمندی که در حوزه شناوری استفاده می شود. در این تحقیق یک خطای محاسباتی وجود داشت و از افق ۲۰۲۰ خارج شده بود که آن ها به این نتیجه رسیدند که تا سال ۲۰۵۰ میلادی، حمل و نقل دریایی به سه برابر رشد می رسد این ۱۵ درصد، در حال حاضر از سه هزار میلیارد به ۴۵۰ میلیارد دلار است و در طی ۳۰ سال با توجه به سه برابر رشد به هزار میلیارد دلار می رسد.»

او ادامه داد: «حوزه حمل و نقل دریایی، یک زنجیره از شناورها است. یعنی ناوگان تجاری باید تنوع و کثرت بالا و قابلیت حمل بالا داشته باشد، حمل مسافر داشته باشد، حمل بار داشته باشد که می تواند میعانات نفتی، کانتینر، فله بر، رور و مختلف باشد.»

امیر دریادار رستگاری گفت: «برای این که این خطوط مواصلاتی امنیتش حفظ شود نیاز به ناوگان نظامی خواهد بود. حوزه تجهیزاتی که عرض کردم، برای ساخت این شناورها به عنوان این است که شناورها محموله را به نزدیک سواحل بیاورند.»

او خاطرنشان کرد: «برای این که کشتی بتواند بار خود را تخلیه کند نیاز به زیرساخت دارد نیاز به بنادری با زیرساخت های گسترده و زیرساخت هایی با اسکله های مربوطه که تخلیه و بارگیری و سامانه بار اندازی و صنایع تبدیلی جزئی از آن هستند.»

رستگاری گفت: «یکی از مواردی که این روزها در حوزه دریا به شدت به آن توجه شده، موضوع صنایع تبدیلی است. الان بیش از ۴۰-۳۰ سال است که در حوزه شیلات این را می دانیم. یعنی شناورهای صید صنعتی که به دریا می آید ماهی را بسته بندی و برش می دهند، فریز می کنند و از بقایای مواد، مواد غذایی برای دام و طیور تهیه می شود و وقتی کشتی به اسکله می رسد ماهی برای مصرف و بقیه اجزا برای دیگر مصارف آماده است.» رییس سازمان صنایع دریایی با بیان این که امروزه صنایع تبدیلی در بنادر به عنوان یک بحث اصلی مورد توجه است گفت: «همچنین در بحث شناورها، کشتی هایی طراحی می کنند که حتی سنگ های تزئینی که به صورت خام به این کشتی ها داده می شود را برش و صیقل دهند، تجهیزات برش و صیقل را روی کشتی گذاشته اند که در حد فاصلی که قرار است این کشتی از آسیا به اروپا برسد در آن حد فاصل این سنگ ها برش کاری و صیقل بخورند و بسته بندی شوند و برای مصرف در بازار آماده شوند یعنی حتی از زمان حمل و نقل دریایی هم استفاده می شود.»

رستگاری ادامه داد: «بعد از آن، پس کرانه مطرح است. کشور ما در حساس ترین آبراه جهان از جهت ژئوپولیتیکی و ژئواستراتژیکی مستقر است. یک موقعیت ممتاز برترساز است و به قول استراتژیست ها، ما بر روی کلید هفت دریا مستقر هستیم. منطقه ایران و قفقاز یک منطقه ای است که به آن کلید هفت دریا گفته می شود چون بر جریان انرژی حاکم است و سلطه بر سه تنگه طلایی هرمز، مالاکا و باب المندب دارد.»

او افزود: «کشور ما بر شمال اقیانوس هند که سه قاره بزرگ را در اطراف خود دارد، مسلط است. یک موقعیت برتر ساز است ولی یادتان نرود موقعیت برتر ساز دلیل بر برتری ما نخواهد بود مگر این که ما مدیریت کنیم و از این عامل برتر ساز استفاده کنیم.»

رستگاری با بیان این که بحث پس کرانه ها بسیار حائز اهمیت است گفت: «ما امروز می توانیم به عنوان مرکز و هاب، کریدور شمال به جنوب، شرق به غرب قرار بگیریم

و باید به سرعت در این حوزه حرکت کنیم. امروزه به یاری خدا تمامی مواد و تمامی زیرساخت های ایجاد شبکه پس کرانه ای به صورت ریلی و جاده ای در کشور وجود دارد. امروز در کشور ما همه مواد و تجهیزات تخصصی و دانش مهندسان ما، برای راه سازی و جاده سازی و تونل سازی در دسترس است.»

او افزود: «ما باید به سرعت در سال های آتی حوزه پس کرانه خود را تقویت کنیم و به راحتی بتوانیم از طریق بندر چابهار، بندرعباس، بندر امام خمینی (ره) در شمال خلیج فارس به عنوان ورودی کریدور جنوب، کالا را وارد کنیم و از طریق شبکه ریلی و جاده ای آن را به غرب، شرق و شمال ببریم. از سمت غرب در سه ماه آینده، کرمانشاه به صورت ریلی خواهد پیوست و انشاء الله با نابودی داعش و ترور یست ها از طریق عراق و سوریه وارد مدیترانه بشویم. همان طور که آقای دکتر مسرور گفتند سالانه حدود یک میلیارد تن بار از کانال سوئز جابه جا می شود اگر ما بتوانیم این خط پس کرانه را به دریای مدیترانه برسانیم یعنی ۲۵ روز دریانوردی کاهش یافته و آن هزینه کانال سوئز داده نخواهد شد و این چه منفعتی می تواند برای کشور ایجاد کند.

همین خط ریلی به سرخس را می توان از طریق ترکمنستان به همان مسیر شرق آسیا و جاده ابریشم و چین ببریم.» رستگاری با اشاره به این که دو میلیارد جمعیت فقط در جهت شرق ایران قرار دارد گفت: «از طریق همین بندر انزلی می توانیم به چهار کشور همسایه و به حوزه قفقاز این تبادل را انجام دهیم. این یعنی یک سرمایه پایه دار، یک سرمایه ای که با خودش صلح می آورد، چرا که شما این شریان حیاتی را به کشورهای منطقه می دهید و می تواند روابط بین المللی ایجاد کند و یک صلح پایدار در منطقه به وجود می آید و در کنار این ترانزیت می توان یک درآمد پایه دار برای کشور در کریدور شرق به غرب جاده ابریشم و کریدور شمال به جنوب در همین حوزه شمالی که بیش از ۴۰۰ میلیون جمعیت زندگی می کند داشته باشیم و این ها نیاز به همان چهار عنصر اصلی است که عرض کردم.»

او خاطرنشان کرد: «امروز سازمان صنایع دریایی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح با توجه به مأموریت ذاتی خود که پشتیبانی و تأمین نیازهای دفاعی نیروهای مقتدر دریایی جمهوری اسلامی ایران است و با توجه به زیرساخت هایی که چه به لحاظ نیروی انسانی متخصص و چه به لحاظ تجهیزات و منابع در اختیار دارد، توانسته است علاوه بر پشتیبانی نیروهای مسلح، در حوزه غیرنظامی نیز فعالیت خوبی را انجام دهد و در نمایشگاهی که امروز بازدید می کنید و محصولات سازمان صنایع دریایی در آن قرار دارد خواهید دید که ما موفق شده ایم تا امروز بیش از ۱۷۰ فروند انواع شناورهای دریایی اعم از یدک کش ها، نفربرها، لندینگرافت ها، بارج ها، شناورهای صیادی و تفریحی را تولید کنیم که آخرین آن بحث شناور اقیانوس شناسی و کاوش گر دریایی خلیج فارس بود که در سال گذشته تحویل پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی کشور شد.»

رستگاری گفت: «امروز در حوزه تجهیزات، این افتخار را داریم که به استحضار ملت بزرگ ایران برسانیم، در حوزه پیش برنده ها، یعنی تمامی شفت ها، پروانه ها اعم از ثابت و متحرک به خود کفایی ۱۰۰ درصدی رسیده ایم و دیزل ۹۰۰ اسب تمام ایرانی، امروز طراحی و تولید شده است.»

او عنوان کرد: «نتیجه گیری می کنم، حوزه دیزل، به عنوان کلیدی ترین صنایع کشور است که امروز وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح آن را پیگیری می کند. چرا که حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی و نظامی نیازمند حوزه

دیزل است و امروز در حوزه دریایی تا ۹۰۰ اسب تولید ۱۰۰ درصد داخلی داریم.»

رستگاری با اشاره به این که در سه هزار و چهار هزار اسب با روش باز مهندسی موتورهای موجود را طراحی کردیم گفت: «آن ها الان روی شناورها نصب هستند و استفاده می شوند و ژنراتور ۴۰۰ کیلوولت آمپری تمام ایرانی را هم ساخته ایم.» او ادامه داد: «در حوزه سوئیچ بردها، تابلوهای راه انداز و بسیاری از تجهیزات دریایی مثل رادارها، سامانه های مخابراتی امروز کشور دارای محصولات تمام ایرانی و تمام بومی است و ما آمادگی داریم که این را در اختیار مالکان شناورها، چه ارگان ها و چه بخش خصوصی قرار دهیم. در حوزه دریای خزر، ما صنایع شهید تمجیدی را داریم. همان طور که آقای دکتر مسرور هم گفتند الان مذاکرات را شروع کردیم. ما باید به سرعت در این جا تاسیسات کشتی سازی را راه اندازی کنیم. به هر حال شناور در دریا تردد می کند و نیاز به خدمات کشتی سازی، تعمیرات و نگهداری دارند و به یاری خدا بتوانیم در همین بندری که افق بسیار مناسب و چشم انداز خوبی دارد، آن حوزه حمل و نقل که عرض کردم در آینده ایفانقش کند.»

رستگاری با بیان این نکته که برای ساخت و ساز آمادگی داریم گفت: «می توانیم آن را فعال کنیم و در دستور کار داریم و قطعاً می توانیم شهرک صنعتی استان را فعال کنیم با توجه به پتانسیل علمی بسیار خوب و ضریب هوشی که این استان دارد و قابلیت هایی که در این استان هست، در زمینه تجهیزات که عرض کردم بسیار پرکاربرد است و با توجه به رویکردی که وزارت دفاع داشته در حوزه ساخت و تجهیزات که رویکرد نوع آوری باز است و استفاده از پتانسیل های داخلی و نبود ایجاد زیرساخت ها در وزارت دفاع، ما آمادگی داریم که تمامی صنعتگران شهرک صنعتی را در منطقه استان گیلان و مازندران به کار بگیریم. برای شناورهایی که در دستور ساخت قرار خواهد گرفت.»

او ادامه داد: «به هر صورت در حوزه دریا ما باید به سرعت بتوانیم بحث توجه به اقتصاد دریا و بحث توجه به اقتصاد اقیانوسی و توجه به حمل و نقل را جدی بگیریم که نیاز به همکاری و تعامل نظر بیشتر دستگاه ها و بازبگران اصلی حوزه دریاست. اعم از بهره برداران و اعم از سازندگان، یکی از مواردی که باید در سال های جاری و آتی به آن بپردازیم، بحث تأمین فایل هاست و بحث جدی و یکی از چالش های جدی صنایع دریایی ماست.»

رستگاری در پایان گفت: «متأسفانه این را عرض کنم که نظام بانکی ما نظام پشتیبان تولید نیست. بهره هایی که دارد اجرا می شود بهره های بالایی است و تولیدکننده اعم از دولتی و یا خصوصی قادر به تأمین آن نیست. اساساً در حوزه تولید ۱۴ تا ۱۵ درصد حاشیه سود وجود دارد. در حوزه دریایی این حدود پنج درصد است. اگر شما مطالعه کنید متوجه این نکته می شوید که برای تقویت و توسعه، کشوری مثل برزیل، حوزه دریایی را با حمایت دولت و تخصیص اعتبارات در این زمینه ایجاد کرد و لازم است که جدای از نظام بانکی، از طریق صندوق توسعه ملی این رقم پرداخته شود و بهره آن دو، سه درصد باشد تا صنعت دریایی بتواند رشد پیدا کند و در این زمینه همان طور که گفته شد دومین پیشنهاد ما، حمایت از صنایع تولید داخلی و سازنده داخلی خواهد بود به خصوص در استان های کنار دریایی که باید حتماً حمایت شوند تا بتوانند سهم بزرگی از تجهیز قطعات و ساخت قطعات بگیرند و اقدامی برای جذب سرمایه گذاری های مشترک باشد. به امید روزی که توسعه دریا محور، محور توسعه ملی ما باشد و شاهد آن روز باشیم. ان شالله.»



”
ما باید به سرعت در سال های آتی حوزه پس کرانه خود را تقویت کنیم و به راحتی بتوانیم از طریق بندر چابهار، بندرعباس، بندر امام خمینی (ره) در شمال خلیج فارس به عنوان ورودی کریدور جنوب، کالا را وارد کنیم و از طریق شبکه ریلی و جاده ای آن را به غرب، شرق و شمال ببریم.“



معاون توسعه آبریز پرووری سازمان شیلات ایران:

قابلیت پرورش یک میلیون تن ماهی از طریق آبریز پرووری دریایی در کشور

حسین عبدالحی معاون توسعه آبریز پرووری سازمان شیلات ایران طی سخنانی گفت: «من به دو دلیل افتخار می‌کنم که امروز در خدمت عزیزان در استان گیلان هستم یکی به دلیل این که دهه کرامت است و دوم بنده افتخار داشتم مدت هفت سال در استان گیلان خدمت کنم و از این بابت از استاندار گیلان و معاون عمرانی او و همچنین از آقای شعبانی و رئیس منطقه آزاد بندر انزلی آقای رضا مسرور تشکر می‌کنم که در دولت جدید، شیلات را مورد حمایت خود قرار دادند.» او افزود: «بر اساس آمار رسمی جهانی فائو حدود ۲۰۰ میلیون تن تولیدات آبریزان در حوزه شیلات برآورد شده است که طی سال‌های اخیر رشد آبریز پرووری از صید و صیادی پیشی گرفته، به طوری که در سال ۲۰۰۳ که حدود ۱۴۰ میلیون تن بود اکنون به حدود ۲۰۰ میلیون تن رسیده است و میزان آبریز پرووری در سال ۲۰۰۳ حدود ۴۷ درصد و صید و صیادی ۵۳ درصد بوده. در سال ۲۰۱۵ این عدد به حدود ۵۳ درصد رسیده و نشان می‌دهد که در واقع در حوزه شیلات توسعه به سمت آبریز پرووری بوده است که بر اساس آمار سازمان فائو حدود هشت درصد در سطح جهان گزارش شده و در کشور ما هم بعد از انقلاب اسلامی و توجهی که به توسعه شیلات شد مخصوصاً بعد از ادغام سازمان شیلات در وزارت جهاد کشاورزی، رشد سریعی داشتیم به طوری که رشد آبریز پرووری تقریباً به ۱۲ درصد رسید و ما امروز در منطقه جزو کشورهای اول توسعه آبریزان هستیم و در منطقه خاورمیانه بعد از مصر در مقام دوم قرار داریم. در منطقه آسیای میانه رتبه اول را داریم و در حوزه خلیج فارس و دریای عمان ما جزو کشورهای پیشرو هستیم سازمان فائو نیز به این موضوع توجه دارد.»

معاون توسعه آبریز پرووری سازمان شیلات ایران گفت: «با توجه به موضوع مهم دریای خزر، شیلات ایران، توسعه آبریزان دریایی را هدف قرار داده و در حوزه دریای خزر در بهترین شرایط حدوداً ۱۰۰ هزار تن صید صورت گرفته که عمدتاً کیلکا و ماهیان استخوانی و ماهیان خاویاری هستند. متأسفانه بعد از فروپاشی شوروی صید ماهیان خاویاری به شدت گسترش پیدا کرد و ما در دریای خزر بیش از ۲۵۰ تن خاویار هم برداشت می‌کردیم ولی در سال ۲۰۱۱ کشورهای

منطقه تصمیم گرفتند صید را به مدت ۵ سال ممنوع کنند که امروز صید تجاری ممنوع است، از سوی دیگر آبریز پرووری و نیز توسعه ماهیان خاویاری را گسترش دادیم و سال گذشته حدود سه تن خاویار پرورشی استخراج کردیم و پیش بینی می‌شود این آمار به ۱۰ هزار تن هم برسد تا بتوانیم خاویاری پرورشی را جایگزین خاویار طبیعی کنیم.»

او تصریح کرد: «با هدف توسعه آبریز پرووری در دریا و بر اساس مطالعاتی که در سال ۲۰۰۳ با نروژی‌ها انجام دادیم پتانسیل خوبی در حوزه دریا داریم و می‌توانیم در واقع تا حدود یک میلیون تن برداشت از طریق آبریز پرووری در دریا داشته باشیم. همچنین مطالعات تکمیلی جدیدی را برای توسعه آبریز پرووری دریایی خصوصاً پرورش ماهیان در قفس با مشاوران جدید انجام دادیم تمامی کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان و حتی دریای خزر هم این کار را انجام می‌دهند. همان طور که می‌دانید ایران حدود ۱۶ درصد قزل‌آلای جهان را تولید می‌کند ولی متأسفانه در آب شیرین با محدودیت‌هایی مواجه هستیم و برنامه‌ریزی شده که ما بتوانیم از آب شیرین به سمت آب شور حرکت کنیم.» عبدالحی با اشاره به حوزه اشتغال گفت: «این حوزه در سواحل دریای خزر که حدود ۹۰۰ کیلومتر را در بر می‌گیرد واقعا ظرفیت بسیار بالایی برای توسعه و تولید آبریزان و همچنین اشتغال دارد که نیاز به همتی برای پشتیبانی از طریق دولت و هم از طریق سایر سازمان‌ها دارد تا نگاه ویژه‌ای به بحث توسعه پرورش ماهی در قفس باشد. ما یک کارگاه آموزشی هم در زمینه پرورش ماهی در قفس با همکاری سازمان فائو برگزار کردیم. بعضی‌ها می‌گویند این باعث آلودگی می‌شود در صورتی که آلودگی نیست بلکه یک نوع غنی‌سازی است و می‌تواند در مقایسه با سایر فعالیت‌های دریایی، اثرات زیست محیطی بسیار پایین تری داشته باشد البته ما روی گونه‌های دریا مطالعه و تحقیقات انجام می‌دهیم و پیگیری می‌کنیم که بتوانیم از پتانسیل گونه‌های بومی هم استفاده کنیم.»

او ادامه داد: «کشورهای بزرگی مانند نروژ و فرانسه در این زمینه سرمایه‌گذاری می‌کنند و ما امیدواریم که بتوانیم از این پتانسیلی که در خارج از کشور وجود دارد هم به‌عنوان پیش‌نیاز و هم به‌عنوان تولید و تامین غذا استفاده کنیم.» معاون توسعه آبریز پرووری سازمان شیلات ایران با اشاره به این که در سال گذشته دو نمایشگاه بین‌المللی در زمینه شیلات برگزار شده افزود: «این نمایشگاه‌ها در سطح منطقه‌ای برگزار می‌شود و یک نمایشگاه هم به‌صورت ملی در تهران برگزار خواهیم کرد. چند کنفرانس بین‌المللی هم تا به حال در تهران برگزار کرده‌ایم.»

او با بیان این که بخش خصوصی نقش ویژه‌ای در این زمینه داشته و دارد گفت: «نکته آخر این که نگاه بانک‌های ما نگاه پشتیبانی از تولید نیست امیدوارم که ما بتوانیم یک نگاه جدیدی برای پشتیبانی از تولید که می‌خواهد این تولید با سایر تولیدات جهانی رقابت کند داشته باشیم. نگاه صنعتی شدن و نگاه جهانی شدن در حوزه آبریزان بسیار مهم است ما باید بتوانیم در دنیایی که این تولیدات انجام می‌شود رقابت کنیم البته ما سعی کردیم در سازمان شیلات ایران و وزارت جهاد کشاورزی محدودیت‌هایی برای وارد شدن سایر آبریزان از کشورهای مختلف داشته باشیم ولی این یک رقابتی است که وجود دارد و ما باید تولیدمان را اقتصادی کنیم. در پایان من هم از همکاران خود در سازمان شیلات ایران و اداره کل استان گیلان که زحمت کشیدند و این هماهنگی را به وجود آوردند تشکر می‌کنم و امیدوارم که بتوانیم در توسعه صنعت شیلات که صنعت نوپایی در کل کشور ما است، موفق باشیم.»

رئیس سازمان صنایع دریایی:

در تولید بسیاری از تجهیزات نیازمند خارج از کشور نیستیم

بهتر توسط صنایع معظم وزارت دفاع ساخته شده و در مقابل تجهیزات خارجی عرض اندام می‌کنند و این عرض اندام در سخت‌ترین شرایط تحریم ایجاد شده است. خلی از کشورها که تولید کننده هستند با کنسرسیوم‌های جهانی کار می‌کنند ولی صنایع معظم وزارت دفاع با تکیه بر دانش و تخصص داخلی موفق به چنین تولید شده‌اند. او درباره برگزاری این نمایشگاه گفت: «اساساً برگزاری نمایشگاه‌ها، فرصت مناسبی برای ارائه توانمندی‌ها و قابلیت‌ها و دستاوردهای صنایع آن کشور است. این جا هم اولین نمایشگاه بین‌المللی صنایع دریایی، بنادر و دریانوردی است که سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، با توجه به مأموریتی که دارد یعنی تامین و پشتیبانی نیروهای مقتدر دریایی و همچنین پشتیبانی سازمان‌ها و ارگان‌های غیرنظامی، امروز بخشی از تجهیزات خودش را که از ایده، طراحی و ساخت توسط متخصصان داخلی انجام شده را در معرض دید جامعه دریایی کشور گذاشته و با توجه به بین‌المللی بودن این نمایشگاه و وجود عناصر خارج از این کشور، بلوغ صنعتی، بلوغ دانشی و بلوغ فناوری خدمان را به رخ جهانیان کشیدیم که در سخت‌ترین شرایط تحریم هم، ایرانی می‌تواند و قادر است آن چه را که اراده کند تولید و بسازد. امیر رستگاری در مورد بندر کاسپین گفت: «منطقه آزاد، بستر بسیار خوبی برای رشد و توسعه فعالیت‌های اقتصادی است. در حوزه حمل و نقل جهانی بنادر نقش مهمی را ایفا می‌کنند. این بنادر باید دارای صنایع تبدیلی، امکانات تخلیه و بارگیری و پهلوگیری، امکانات تعمیر و نگهداری شناورها باشند. امروز با مذاکراتی که داشتیم اعلام آمادگی کردیم که حاضر هستیم در مجموعه کاسپین با همکاری منطقه آزاد انزلی و یک شریک داخلی

امیر دریادار رستگاری در گفت و گویا ماهنامه بندر و دریا گفت: «ما به این دلیل در نمایشگاه حضور پیدا می‌کنیم که دستاوردها و توانایی‌های خود را به جامعه دریایی نشان دهیم و با توجه به توانمندی که امروز در کشور ایجاد شده و بلوغ صنعتی که امروز داریم، دیگر در خیلی از تجهیزات، نیازمند خارج از کشور نیستیم. ما قادر هستیم اکثر نیازمندی‌های شناورها را تامین کنیم و هم قادر هستیم خدمات پس از فروش بدهیم. یک شناور در یک محیط سخت کار می‌کند و این محیط سخت خورنده، باعث خرابی‌های مکرر در تجهیزات و دستگاه‌ها می‌شود و اگر سیستم خدمات پس از فروش در کنار آن شناور نباشد، قطعاً آن شناور دچار مشکلات خواهد شد و روی عملکرد آن اثر می‌گذارد. بنابراین ما با حضور در این نمایشگاه، بیشتر دنبال این هستیم که به جامعه دریایی کشور بگوییم خیلی از تجهیزاتی که امروز در شناورهایتان استفاده می‌کنید، بومی شده و با کیفیت بسیار بالایی ساخته شده و قابلیت رقابت از نظر قیمت و کیفیت با محصولات خارجی دارد. تجهیزات خارجی در این نمایشگاه کنار ما هست. ما بهتر از این‌ها را امروز تولید کردیم. سیستمی را مثال بزنم: سیستم مدیریت اطلاعات که در بسیاری از کشتی‌ها استفاده می‌شود به این صورت کار می‌کند سنسورهای مختلفی مثل بادسنج، سرعت‌سنج و اطلاعات را به سامانه می‌دهند و این سامانه به‌عنوان یک تقسیم کننده، اطلاعات را به همه دستگاه‌های دیگر مثل رادارها و کنسول‌های مختلف، ارسال می‌کند.»

او ادامه داد: «امروز ما موفق شدیم سیستم مدیریت اطلاعات را بسازیم که هر سیستم آنالوگ و دیجیتال با هر پروتکل دیتایی، بدون این که نیاز باشد تعریف شود، به محض برقراری اتصال، به‌صورت هوشمند اطلاعات را به گیرنده خودش وصل می‌کند، این یک ثبت اختراع است. امروز توانمندی متخصصان ما واقعا توانمندی به‌روز دنیاست و من می‌دیدم، بعضی از خارجی‌ها می‌آمدند روی این محصولات دقت می‌کردند که بفهمند آیا واقعا آن ایرانی است یا خارجی؟» رئیس سازمان صنایع دریایی در خصوص ساخت سیستم مدیریت اطلاعات گفت: «نیروهای دریایی ایران نیازمند تجهیزات بودند و در این چند سال اخیر که تحریم‌ها هم شدت گرفت، به‌شدت استکبار جهانی مراقب بود که تجهیزات، خصوصاً تجهیزاتی که کاربرد نظامی دارد وارد ایران نشود. ولی آن‌ها فکر می‌کردند ما متوقف می‌شویم. این تحریم علی‌رغم این که مشکلات خودش را داشت، ولی برای ما یک نعمت بود چون این فرصت را به جوانان و دانشمندان ایرانی داد که چالش تحریم را تبدیل به فرصت کند. جالب این است که امروزه این تجهیزات خیلی بهتر و با کیفیت‌تر از قبل ساخته می‌شود. آن چه امروز در غرفه صنایع دریایی می‌بینید تماماً ایرانی و بومی هستند، اعم از نشان دهنده رادار، نشان دهنده آپتیکی، نشان دهنده‌های مختلف بادسنج و سرعت‌سنج و سیستم‌های مخابراتی. امروز تمامی تجهیزات با قابلیت

”

خلی از کشورها که تولید کننده هستند با کنسرسیوم‌های جهانی کار می‌کنند ولی صنایع معظم وزارت دفاع با تکیه بر دانش و تخصص داخلی موفق به چنین تولید شده‌اند.

”

همان طور که می‌دانید ایران حدوداً ۱۶ درصد قزل‌آلای جهان را تولید می‌کند ولی متأسفانه در آب شیرین با محدودیت‌هایی مواجه هستیم و برنامه‌ریزی شده که ما بتوانیم از آب شیرین به سمت آب شور حرکت کنیم.

یا خارجی، مجموعه کشتی سازی را راه اندازی کنیم.» او درباره همکاری مشترک با یک شرکت برای ساخت کشتی سازی گفت: «با یک شرکت در حال مذاکره هستیم و اگر مذاکرات ما به نتیجه برسد در منطقه آزاد کاسپین، یکی از بزرگترین کارخانه های کشتی سازی در دریای خزر را خواهیم ساخت.»

رستگاری در مورد فعالیت های سازمان صنایع دریایی در حوزه دریای خزر و این نمایشگاه گفت: «امروز، اولین روز افتتاح نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی، دریانوردی، بنادر و تجهیزات وابسته بود و سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح به عنوان یکی از سازمان هایی که نماد عینی اقتصاد مقاومتی است در این نمایشگاه می بینید، همه محصولات است که از خلق ایده تا تولید محصول توسط متخصصان داخلی در سازمان صنایع و همچنین متخصصان داخلی در کشور مقدس جمهوری اسلامی ایران طراحی و ساخته شده است. از حوزه سامانه های رانش و پیش برنده ها گرفته تا تجهیزات داخلی، مثل سامانه های راداری، مخابرات و الکترونیکی، الکتروآپتیکی، سوناری و تجهیزات رانش، همگی ساخت صنایع داخلی سازمان صنایع دریایی و سازمان های معظم وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح است. آن چه امروز می بینید، با استفاده از رویکرد نوآوری باز و با استفاده از امکانات داخلی کشور، تمامی سامانه های پیش برنده ها را بومی کردیم. انواع شفت ها، انواع پروانه ها انواع سیستم های رانش را بومی کردیم. در حوزه دیزل موفق شدیم به دیزل ۹۰۰ اسب بخار برسیم. در حوزه موتورهای برون نصب، ما از سال گذشته به باشگاه تولید کنندگان موتورهای برون نصب، ملحق شدیم و اولین موتور برون نصب ۲۰۰ اسب را طراحی کردیم و با سرعت ۴۱ گره دریایی، یعنی نزدیک به حدود ۷۰ کیلومتر در ساعت، این موتور تست عملکردی خودش را با موفقیت انجام داد. در سامانه های مختلف مثل سوئیچ بردها، تابلوهای راه انداز، تابلوهای هوشمند و نشان دهنده ها، امروز به خودکفایی ۱۰۰ درصدی رسیدیم. در حوزه کابل، کانکتور و رله های دریایی امروز ۱۰۰ درصد خودکفا هستیم. ما همه زیرساخت های آن را در وزارت دفاع ایجاد نکردیم بلکه با توان موجود صنعتی کشور و با شراکت راهبردی که با صنایع

داخلی کشور، وزارت دفاع برقرار کرد، موفق شدیم بسیاری از محصولات که امروز می بینید را به دست ایرانی ها بسازیم و افتخار می کنیم که این ساخته ها در سخت ترین شرایط تحریمی که استکبار جهانی فکر می تواند ما را تضعیف کند، دانشمندان، متخصصان ایرانی و جوانان این مرز و بوم، موفق شدند تمامی آن چالش ها را تبدیل به فرصت کنند و امروز، محصولات متنوعی را که در این جا مشاهده می کنید حاصل همین تلاش است.»

او درباره برنامه های سازمان صنایع دریایی گفت: «ما در حوزه نظامی، برنامه های وسیعی را پیش رو داریم. بحث ما تامین و پشتیبانی نیروهای مقتدر دریایی، ساخت انواع ناوشکن ها، انواع ناوهای موشک انداز، انواع زیردریایی ها، انواع شناورهای تندرو با قابلیت حمل موشک های سطح به سطح هستند، این ها در حوزه نظامی است. در حوزه غیرنظامی هم قرارداد هایی با سازمان بنادر و دریانوردی، شیلات جمهوری اسلامی ایران و دیگر سازمان های دریایی داریم که برای آن ها شناورهای مورد نیازشان را بسازیم.»

او در مورد ساخت ناوشکن رادارگریز گفت: «مراحل ساخت ناو موشک انداز سپهر تمام شده و هم اکنون تست های دریایی خود را انجام می دهد. قطعا هموطنان من در شهرستان بندرانزلی شاهد تست های دریایی هستند که با سرعت قریب به ۶۰ کیلومتر در ساعت، انجام می شود. این افتخاری است برای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران که می تواند شناوری رزمی با قابلیت های روز دنیا را طراحی کند، بسازد و دریای صلح و دوستی خزر، پرچم پرافتخار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران را به احتزاز درآورد. این ناو موشک انداز از قابلیت های بسیار خوب آفندی و پدافندی برخوردار است و به سامانه های راداری و جنگ های الکترونیکی مجهز است. سامانه رانش آن، سامانه ای است که توسط متخصصان داخلی بازمهندسی و طراحی و نصب شده و هم اکنون در خدمت ناو موبوطه کار خودش را انجام می دهد.»

معاون وزیر دفاع درباره تهدیدهای اخیر که نسبت به ایران در آب های خلیج فارس می شود گفت: «ما تهدیدی در خلیج فارس نمی بینیم. به یاری خدا ارتباط جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حاشیه خلیج فارس، ارتباط بسیار خوبی است و در طول چند صد سال گذشته غیر از شیطنتی که صدام دیوانه انجام داد، این منطقه، منطقه صلح است و ما تهدیدی را غیر از حضور نیروهای فرامنطقه ای در منطقه نمی بینیم.»

مدیر صنایع دریایی شهید تمجیدی

از توانمندی های یکدیگر در جهت پیشبرد اهداف استفاده کنیم

ناخدا یکم جهانبخش امیری درباره برپایی این نمایشگاه و انتظارات خود گفت: «این نمایشگاه برای اولین بار است در خطه شمال و در منطقه آزاد بندرانزلی برگزار می شود. چون اولین بار است، انتظار ما از این نمایشگاه بیش از این حرف هاست. از زمانی که منطقه آزاد، این مساله را با ما مطرح کرد و ما نه تنها به اسم صنعت شهید تمجیدی، بلکه، سازمان صنایع دریایی، با تمام توان شرکت کردیم که علت دارد. در منطقه آزاد بندرانزلی، اقدامات بسیار خوبی انجام می شود. خصوصا در بخش گردشگری. اسکله مارینا به ظرفیت ۳۵۰ فروند شناور تفریحی و گردشگری احداث می شود که پیشرفت خیلی خوبی دارد. الان موج شکن آن روبه اتمام است. حتی



پیمانکار برای تجهیز اسکله این مارینا انتخاب شده و به زودی بحث تجهیز اسکله شروع خواهد شد.»

او در خصوص ادامه نمایشگاه در سال های آتی گفت: «این نوید خوبی می تواند برای ما باشد که به عنوان صنعت کشتی سازی فعالیت داریم. به همین منظور با توان خیلی خوبی در این نمایشگاه شرکت کردیم تا عکس سامانه های که در غرفه سازمان صنایع دریایی بر روی دیوارها وجود دارد و کاملا بومی و ایرانی است را به بازدید کنندگان نشان دهیم. البته در طول سالیانی که این سازمان، کارش را شروع کرده، به نقطه ای رسیدیم که در پیشرانها، پیشرفت خیلی خوبی داشتیم، از پروانه، شفت، گیربکس و حتی موتورهای دیزل دریایی تا قدرت ۹۰۰ اسب بخار، کاملا خودکفا شدیم. گام های بعدی ما این است که با قدرت بالاتری در خدمت بخش دریایی باشیم. با توجه به این شرایط، انتظار من این است که در سال های آتی بتوانیم نمایشگاه بین المللی را در همین جا برگزار کنیم که شرکت های خارجی، به خصوص کشورهای حوزه دریای خزر را به این جا بکشانیم و از ظرفیت های داخلی و خارجی برای تامین نیازهای مشتریان ارگان های دولتی و بخش خصوصی استفاده کنیم.»

امیری با اشاره به خودکفایی صنایع دریایی گفت: «ما نیازهای داخلی خودمان را توانستیم تامین کنیم. سیستم رانش از پروانه تا شفت و گیربکس و حتی موتور دیزل، قلب یک شناور است. یکی از گلگاه های اصلی ما در ساخت شناور، سامانه رانش و پیشرانه بوده که با توجه به تحریم های ظالمانه که علیه نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران اعمال کردند، واقعا برای ما سخت بود. الان خوشبختانه به مرحله ای رسیدیم که توانستیم از این گلگاه عبور کنیم. الان نیازمندی هایمان را به راحتی تامین و در شناورها نصب کردیم و نتیجه مثبتی گرفتیم. خوشبختانه حتی در بعضی از تجهیزات از نمونه خارجی که قبلا استفاده می کردیم، خیلی بهتر است. قطعا برنامه آتی ما این است که بتوانیم بحث صادرات را شروع کنیم، تا بتوانیم به صورت پررنگ تر، نیازمندی سایر کشورهایی که در این زمینه نیازمند هستند را هم برطرف کنیم.»

او درباره دستاوردهای این نمایشگاه گفت: «با توجه به موقعیت جغرافیایی که این جا هست، بیشتر بحث گردشگری مطرح است. انتظار ما این بود که شرکت هایی که در این زمینه فعالیت دارند، حضور پررنگ تری داشته باشند. شاید چون تجربه اول بوده، برای سال های آتی، این شرایط خیلی بهتر خواهد شد و اگر اطلاع رسانی خوبی انجام شود، چه صنعتگران، چه تامین کنندگان، واقف شوند که در آینده قرار است چه کارهایی انجام شود قطعا حضور خواهند داشت و شرایط خیلی بهتر از این خواهد بود که امروز می بینیم.» امیری در خصوص همکاری صنایع دریایی با شرکت های کشتی سازی داخلی گفت: «رقابت باید باشد چون یک سری مزایا دارد. ولی باید هماهنگی لازم وجود داشته باشد و برای یکدیگر هم افزا باشیم. یعنی از توانمندی های یکدیگر در جهت پیشبرد اهدافی که مدنظر ماست استفاده کنیم و نگرش ملی داشته باشیم.» او ادامه داد: «خوشبختانه مذاکرات اولیه را انجام دادیم. امیدوارم که این حرکت تبدیل به فرهنگی شود که بتوانیم زمینه همکاری همه جانبه را به وجود آوریم.» او درباره تفاوت نمایشگاه صنایع دریایی کیش و انزلی گفت: «آن جا، نمایشگاه بین المللی است و شرکت های خارجی سطح بالا و مطرحی شرکت می کنند. عرض کردم چون اینجا سال اول است و اولین نمایشگاه دریایی است، باز هم به شخصه انتظار نداشتم که حتی تا این حد هم برگزار شود. ولی خدا را شکر، شرایط خیلی خوبی است. به نظر

من مقایسه خوبی نیست که خواهیم این جا را با کیش مقایسه کنیم. آن جا هجدهمین دوره نمایشگاه بین المللی در کیش بود، اما این جا اولین نمایشگاه صنایع دریایی است. به باری خدا در سال بعد، شاهد این باشیم که شرکت های خارجی که در حوزه دریای خزر هستند را در گام اول به این نمایشگاه بیاوریم و به سمت شرکت هایی که فراتر از این منطقه هستند گام برداریم و بتوانیم حضورشان را در این جا مهیا کنیم. خواهشی که از مسئولان این منطقه دارم این است که مقداری از زیرساخت ها را هم تقویت کنند.»

مدیر صنایع دریایی شهید تمجیدی در پایان گفت: «در مرحله اول، باید به صنایع داخلی اعتماد کنیم. واقعا این توانمندی در بخش طراحی و در بخش ساخت، همچنین در بخش تعمیرات در داخل کشور قابل انجام است. انتظار ما این است که چه مسئولان و چه ارگان ها و چه بخش های خصوصی که نیازمند شناور هستند، به سمت سازندگان خارجی نروند. این توانمندی به لطف خداوند منان در داخل کشور وجود دارد. این اعتماد باید وجود داشته باشد. چون چندین حسن دارد: وابستگی ما کاملا به بیگانه قطع می شود. از خروج ارز جلوگیری می شود. بحث اشتغال زایی که الان یکی از دغدغه های اصلی هر خانواده است تا حدودی برطرف می شود.»

کارشناس ارشد حوزه صنایع دریایی

با توجه به زیرساخت ها، سطح دانش و ارتباطاتمان باید از آمار استفاده بهینه کرد

منوچهر علیپور در گفت و گو با ماهنامه بندر و دریا گفت: «اگر به لحاظ تخصصی خواهیم به موضوع نمایشگاه نگاه کنیم، طبیعتا ما انتظار بیشتری داریم. در بازدیدی که از نمایشگاه صنایع دریایی داشتیم، نمی دانم چرا شرکت های تخصصی از این نمایشگاه آنچنان استقبال نکردند. ولی با توجه به این که ما یک کشور دریایی هستیم، اگر مردم با فرهنگ دریا آشنا شوند و سطح اطلاعات عمومی آن ها بالا برود، از این نظر مثبت است. هر نمایشگاهی که در حوزه دریا برگزار شود و این امکان را بدهد که شرکت ها، خدمات خود را ارائه کنند و بتوانیم از ظرفیت های بی کرانی که داریم، حداکثر بهره را ببریم



برنامه آتی ما این است که بتوانیم بحث صادرات را شروع کنیم، تا بتوانیم به صورت پررنگ تر، نیازمندی سایر کشورهایی که در این زمینه نیازمند هستند را هم برطرف کنیم.



خیلی خوب است.»

او درباره سخنرانی ابتدای نمایشگاه در مراسم افتتاحیه گفت: «به هر حال چون رشته ما فنی است، عادت داریم ابتدا با آمار و اطلاعات کار کنیم و بر اساس آمار برنامه‌ریزی کنیم و نقشه‌راهی تدوین شود و به هدف و منظور برسیم. واقعیت این است که آمار و ارقامی که می‌دهند، از این بابت که ما خودمان را مقایسه کنیم و ببینیم کجای این دنیا قرار داریم، به نظر من بد نیست. ولی اگر بخواهیم عادلانه و منصفانه برخورد کنیم و مقایسه کنیم، طبیعتا باید ببینیم چه سرمایه‌گذاری کلاسی آن‌جا انجام شده و چه زیرساختی در آن‌جا وجود دارد و بر اساس آن ترانزیت کالا و آمار و ارقامی که دوستان دادند، آن را مقایسه کنیم. ولی اعتقاد من این است که آمار فقط برای این است که ما را به هدف برساند. با توجه به زیرساخت‌ها، سطح دانش و ارتباطاتمان باید از آمار، استفاده بهینه کرد.»

منوچهر علیپور در مورد نظام بانکی و تعاملات مالی گفت: «به هر حال گردش مالی در نظام بین‌الملل یک رکن اساسی است. باید خودمان در سازمان صنایع دریایی ارتباطات خیلی خوبی بعد از برجام برقرار کنیم. ولی اگر نتوانیم با نظام بانکی و تعاملات مالی را برقرار کنیم، طبیعتا تمام مذاکرات ما با شکست مواجه می‌شود. بنابراین آمار از این نظر خوب است. اما این که کشور ما را با خودشان مقایسه کنند و کوچک بشمارند و ناامیدی ایجاد شود، من موافق نیستم. ولی همان‌طور که عرض کردم، آمار را باید فقط برای اطلاعات و جهت‌دهی داشته باشیم.

آمار خوب است و باید بدانیم در دنیا چه خبر است و چه کسی چه کاری می‌کند. مخصوصا در حوزه فناوری، این جزو باید هاست. باید بدانیم دنیا در چه سطحی قرار دارد و ما هم تلاش کنیم به آن سطح برسیم. حالا ممکن است روش‌ها متفاوت باشد. یکی درون‌زاست، یک روش می‌تواند میان‌بر باشد، روش‌های انتقال تکنولوژی و همچنین روش‌هایی که در دنیا مرسوم است، هم امکان‌پذیر است.» رئیس گروه شناورهای سطحی سازمان صنایع دریایی در آخر گفت: «به هر حال چون ما تولید کننده هستیم و کار ما طراحی و ساخت است، طبیعتا از تولید داخل حمایت می‌کنیم و ترجیح می‌دهیم که به جوانانمان اعتماد کنیم. یکی از مشکلات ما این است که مسئولان تصمیم‌گیرنده در کشور دیدگاه و نگرش دریایی را مقداری کم‌رنگ

می‌بینند. باید بتوانیم فرهنگ دریاشناسی را به سطح بالاتر ببریم. وقتی به اهمیت دریایی ببریم و بدانیم چه ظرفیت ممتاز و بی‌کرانی داریم و اگر مسئولان ما هم در تصمیم‌گیری‌هاشان به فرهنگ دریایی اهمیت بدهند و طرح‌ها و پروژه‌هایی که در سطح کلان مطرح می‌شود را تصویب و ابلاغ کنند، قطعاً شاهد مسیر رشد خیلی مناسبی از کشورمان خواهیم بود.»

مدیرعامل شرکت رستاک پاد ویژن نمایشگاه محل ایجاد ارتباط موثر است

محمود بندرچی مسئول برگزاری نمایشگاه گفت: «مجموعه ما جزو انجمن صنفی برگزارکنندگان نمایشگاه‌های بین‌المللی ایران است. ما در حوزه‌های نمایشگاه‌های تخصصی فعالیت می‌کنیم و از برگزاری نمایشگاه‌های عمومی به شدت پرهیز می‌کنیم. در درجه اول، منطقه‌ها را شناسایی می‌کنیم. می‌بینیم در آن منطقه چه نوع نمایشگاهی و چه نیازی احساس می‌شود. با توجه به نیاز منطقه، نمایشگاه را تعریف می‌کنیم و از تاریخ پروسه بستن قرارداد تا اجرا، معمولا یک سال روی پروژه کار می‌کنیم.» او ادامه داد: «سال گذشته به دعوت سازمان منطقه آزاد انزلی به این‌جا آمدیم. سایت و منطقه را دیدیم و با نیازهای آن بیشتر آشنا شدیم. سه عنوان، مدنظر ما بود که این‌جا جای کار دارد. اولینش نمایشگاه طلا و جواهر بود که به موضوع ما مربوط نمی‌شود. دومین، نمایشگاه شیلات و آبریان بود و سومین بنادر و دریانوری و تجهیزات دریایی. در شمال کشور، چنین نمایشگاهی تا الان به صورت حرفه‌ای و تخصصی برگزار نشده بود. ما شهریورماه سال گذشته، قرارداد اجرا را بستیم و از آبان ماه سال گذشته به بازاربایی، فروش، تبلیغات و مارکتینگ آن پرداختیم. برای دوره اول، ریسک بالایی را نپذیرفتیم. ترجیح دادیم دو نمایشگاه، هم‌زمان با هم برگزار شود. ولی به‌طور قطع و با توجه به تجربه‌ای که به دست آوردیم، سال آینده این‌ها دو نمایشگاه مجزا خواهند بود. پتانسیل‌های خوبی در مناطق شمال کشور، مخصوصا در انزلی چه در حوزه صنایع دریایی و چه در حوزه شیلات وجود دارد. در واقع می‌توانیم بگوییم مهد شیلات ایران، انزلی بوده، پایه‌گذاری شیلات در انزلی صورت گرفته ولی به‌اندازه‌ی بضاعتش از آن بهره‌برداری نشده است.»

مدیرعامل شرکت رستاک پاد ویژن در خصوص برپایی نمایشگاه گفت: «نمایشگاه با استقبال خیلی خوبی مواجه شد. ما بیش از هزار و ۷۰۰ بازدیدکننده داشتیم. جزو معدود شرکت‌های نمایشگاهی هستیم که گزارش آماری بازدیدکنندگان را ثبت می‌کنیم و به‌صورت آنلاین، دوستان ما قبل از برگزاری نمایشگاه، حتی می‌توانند ثبت‌نام کنند و فرم‌های ورودی را بگیرند.»

او در خصوص برگزاری نمایشگاه در سطح بین‌الملل گفت: «هدف ما، اجرای نمایشگاه به‌صورت بین‌المللی است. امسال در سطح ملی کار کردیم ولی با این وجود، نمایندگان خوبی از کشورهای نروژ، فرانسه، امارات، انگلستان، ایتالیا و ترکیه داشتیم. امیدواریم که سال آینده با توجه به شناختی که از منطقه پیدا کردیم و آشنایی خود مردم منطقه و اهالی شمال کشور با این نوع نمایشگاه تخصصی، تبعاً به ما کمک خواهند کرد تا بتوانیم سال آینده را با وسعت بهتر و با کیفیت‌تری برگزار کنیم. در

حاشیه نمایشگاه، شش کارگاه آموزشی برگزار می‌شود. چهار تای آن توسط سازمان صنایع دریایی برگزار می‌شود. یکی توسط سازمان شیلات ایران و یکی هم توسط موسسه رتبه‌بندی ایرانیان.

مسئول برگزاری نمایشگاه درباره این تعداد بازدیدکننده در دوروز اول گفت: «وقتی ما می‌گوییم نمایشگاه تخصصی یعنی بازدیدکننده عام به درد این نمایشگاه نمی‌خورد. ما دوست داریم کسی این‌جا بیاید که مشکلی داشته باشد، نیازی داشته باشد و این زنجیره تامین برای همین در اینجا تشکیل شده که بتوانند نیاز خود را برآورده کنند و مسئولان بتوانند به آن خواسته پاسخ دهند.»

او در خصوص همکاری ارگان‌های دریایی و سازمان‌های دریایی با این نمایشگاه گفت: «مهم‌ترین و بهترین همکاری را سازمان صنایع دریایی کشور با ما داشت. شرکت کشتیرانی خزر، شرکت هدایت کشتی، سازمان شیلات و شیلات گیلان هم شرکت کردند.

بندرچی درباره محل برگزاری نمایشگاه‌های دریایی گفت: «هدف‌گذاری و اعتقاد ما این است که نمایشگاه تخصصی باید در محل آن برگزار شود. نمایشگاه شیلات و نمایشگاه صنایع دریایی به اعتقاد من، جایش در شمال و جنوب کشور است و تهران، موضوعیتی ندارد.»

او در خصوص اهمیت این نمایشگاه گفت: «ما برای افتتاحیه، حداقل سه معاون وزیر داشتیم. استاندار گیلان هم بودند. نماینده مجلس را داشتیم. وقتی امیر دریادار رستگاری برای مراسم افتتاحیه می‌آیند، یعنی این نمایشگاه برای آن‌ها از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. قرارداد‌های خیلی خوبی اینجا منعقد شد. یکی از مهم‌ترین قراردادهایی که منعقد شد بین سازمان صنایع دریایی، به نمایندگی شهید تمجدی است به‌عنوان پیمانکار، که هدف برای منطقه آزاد انزلی تولید کشتی‌های مسافری و باری است. کارفرما، منطقه آزاد انزلی است. تضمین کننده قرارداد و پشتیبانی کننده قرارداد هم سازمان توسعه صندوق دریایی است.»

او در مورد نقش تولیدکنندگان داخلی گفت: «من با اطمینان به شما عرض می‌کنم که تولیدکنندگان داخلی و زنجیره تامین، حداقل ۶۰ درصد نیازهای سازمان صنایع دریایی و شیلات را می‌توانند پاسخگو باشند. من به واسطه این که خودم ۱۰ سال مدیر روابط عمومی انجمن صنفی کارخانجات ریخته‌گری ایران بودم، عرض می‌کنم که در تولید پروانه‌ها در داخل کشور هیچ مشکلی نداریم.» بندرچی ادامه داد: «متأسفانه ما مجریان متخصص کم داریم. یعنی کسانی که کار تخصصی انجام دهند. عموماً کارهای ما فرمایشی است. خروجی ندارد و کار جدی صورت نمی‌گیرد. ان‌شالله... ما پایه‌گذار و بانی آن باشیم و دوستان حوزه صنایع دریایی و شیلات ما را باور کنند. پتانسیلی که در بازار ایران وجود دارد، در هیچ کجای دنیا نیست. حداقل در منطقه، چه در شمال کشور و چه در جنوب کشور صراحتاً می‌توانیم بگوییم که وجود ندارد. ما از داشته‌هایمان به‌خوبی بهره‌ نمی‌بریم. خوب اطلاع‌رسانی نمی‌کنیم. فرهنگ کار تیمی را نداریم.

او در ادامه گفت: «مهم‌ترین بهره‌ و خروجی یک نمایشگاه تخصصی، ایجاد ارتباط موثر است. متأسفانه غرفه‌داران ما، نه عموم، ولی اکثر آن‌ها وقتی به نمایشگاه می‌آیند، فکر می‌کنند باید بفروشند. اصلاً این‌طور نیست. نمایشگاه محل فروش نیست. محل ایجاد ارتباط موثر است. این ارتباط موثر است که بعداً به تولید، به قرارداد و به رفع نیاز منجر می‌شود.»

مدیر بازرگانی و پروژه‌های شرکت آیسکو جای خالی شرکت‌های بین‌المللی در اولین نمایشگاه صنایع دریایی

رضا میهن زاده در گفت و گوبا ماهنامه بندر و دریا گفت: «همان‌طور که اکثر شرکت‌های کشتیرانی و سکوهای نفتی و شرکت‌های تابعه شرکت نفت در جریان هستند، در سطح ایران کلیه کارهای ایمنی کشتی‌ها و سکوهای نفتی را آیسکو انجام می‌دهد. اگر اغراق نباشد، شرکت آیسکو یک برند در منطقه است.»

مدیر بازرگانی و پروژه‌های شرکت آیسکو درباره شعبه‌های این شرکت در بنادر ایران اظهار داشت: «شرکت آیسکو در زمان افتتاح شرکت در حدود ۲۵ سال پیش، فقط در شعبه بندرعباس فعال بود. بنابراین اقتضا و نیاز شرکت‌های کشتیرانی، شعبه بوشهر و بندر امام خمینی (ره) هم افتتاح شد. در حال حاضر، شعبه کیش هم افتتاح شده. در مجموع ما با هفت شعبه در شمال و جنوب کشور فعالیت داریم.»

او در خصوص سیستم مبارزه با آلودگی دریا گفت: «بنابر نیاز سازمان بنادر و دریانوردی که متولی سیستم کشتیرانی در کشور است، همچنین به خاطر حفظ محیط‌زیست و آلودگی دریا و سیستم کارشناسی که انجام داده بودند و همچنین از آن‌جا که شرکت آیسکو، نمایندگی فروش و خدمات پس از فروش شرکت «دزمی» دانمارک را برعهده دارد و حرف اول را در سیستم مبارزه با آلودگی دریا در منطقه می‌زند، طی عقد قراردادی نسبت به خرید کلیه تجهیزات مبارزه با آلودگی دریا برای تمامی شعب خود در بنادر کشور، اقدام کرد.»

او در خصوص عقد قرارداد با بندر انزلی در خصوص جلوگیری از آلودگی آب دریا گفت: «در مقطع اول، ما فقط فروش این دستگاه‌ها را که از طریق شرکت دزمی دانمارک انجام شد به پایان رساندیم و کلیه تجهیزات، تحویل سازمان بنادر و دریانوردی شد. خود کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی، کلیه کارهای سرویس و نگهداری آن را انجام می‌دهند.»

او ادامه داد: «در زمستان سال گذشته، مهدی کاظم

”

یکی از مشکلات ما این است که مسئولان تصمیم‌گیرنده در کشور دیدگاه و نگرش دریایی را مقداری کم‌رنگ می‌بینند. باید بتوانیم فرهنگ دریاشناسی را به سطح بالاتر ببریم.





زاده که مدیر فروش این شرکت دانمارکی است به اتفاق یکی از مهندسان شرکت دزمی در بندرعباس به صورت کامل، یک مانور مبارزه با آلودگی دریا را با دستگاه‌های دزمی انجام دادند.»

مدیر بازرگانی و پروژه‌های آیسکو درباره برگزاری اولین نمایشگاه صنایع دریایی که در مرداد ماه سال جاری در منطقه آزاد انزلی برگزار شد، گفت: «نظر به این که اولین تجربه منطقه آزاد تجاری انزلی بود، برای نمایشگاه تجاری، انتظار می‌رفت که شرکت‌های بین‌المللی هم استقبال از این نمایشگاه داشته باشند. با توجه به این که شرکت آیسکو در اکثر نمایشگاه‌های بین‌المللی شرکت می‌کند، با نمایشگاه‌های بین‌المللی که در ایران برگزار می‌شود قابل قیاس نبود. به نظر من در بندر کیش، سال گذشته بزرگ‌ترین نمایشگاه بین‌المللی در ایران برگزار شد که از کیفیت مطلوبی برخوردار بود.

او در ادامه گفت: «شرکت خدمات مهندسی و کشتیرانی آیسکو، قبل از تحریم‌ها، نمایندگی شرکت وایکینگ دانمارک را داشت. بعد از تحریم‌هایی که به ایران اعمال شد و تمام شرکت‌ها کنار کشیدند، وایکینگ هم یکی از شرکت‌هایی بود که این نمایندگی را از آیسکو گرفت. بعد از این که تحریم‌ها برداشته شد، وایکینگ، دوباره به خود آیسکو مراجعه کرد و مایل بود که دوباره این نمایندگی را به ایران بدهد. تکنسین‌های شرکت آیسکو دوباره به دوره‌های آموزشی فرستاده شد که خوشبختانه توانستیم به صورت کامل در شش ماه گذشته به عنوان استیشن ۵۱۷ وایکینگ، بار دیگر نمایندگی وایکینگ را در ایران در اختیار داشته باشیم.»

او ادامه داد: «تمام سرویس لایفدرفته‌های وایکینگ در ایران را آیسکو انجام می‌دهد که خود بنده به عنوان مدیر فروش و خدمات پس از فروش فعالیت دارم. بعد از وایکینگ و دزمی، سومین نمایندگی در مورد کپسول‌ها و اطفای حریق است که متعلق به شرکت «سمکو» دانمارک است و نمایندگی آن را ایران بر عهده

دارد. البته کپسول‌های دیگری هم در فرانسه به نام «یوروفو» وجود دارد. اخیراً هم نمایندگی شرکت «هدوی چیندائوی» چین را گرفتیم. در خصوص مدیریت سیستم. بی دلیلی ام اس. (مدیریت آب توازن شناورها) که یکی از الزامات جدید آی ام او است و قرار بود از سپتامبر سال ۲۰۱۷ اجرایی شود که به هر صورت با مشکلاتی که به وجود آمد با صاحبان کشتی‌ها، دو سال به تعویق افتاد. الزامات در سال ۲۰۱۹ این کار باید انجام شود. شرکت «آیسکو» اولین شرکتی در ایران است که گواهینامه «بی دلیلی ام اس» را دارد و سرتیفای است. بنده و کاپیتان عبدالرزاق، طی یک دوره یک ماهه در چیندائوی چین، موفق شدیم گواهینامه «بی دلیلی ام اس» را اخذ نماییم.»

مدیرعامل شرکت کارآفرینان توسعه پویا

صدای پای بزرگترین رویداد دریایی ایران

مجید ایزد خواه مدیر اجرایی نمایشگاه صنایع دریایی و دریانوردی کیش در گفت و گوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا گفت: «این رویداد بین‌المللی با هدف شناسایی و معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ارائه توانمندی‌ها و آخرین دستاوردهای صنایع، تاسیسات و سامانه‌های دریایی و بندری جمهوری اسلامی ایران در سطح بین‌المللی برگزار می‌شود.»

او با اشاره به برگزاری موفق دور پیشین این نمایشگاه بین‌المللی اظهار داشت: «سال گذشته این نمایشگاه به مدت چهار روز از تاریخ بیست و هفتم تا سی ام مهر ماه ۱۳۹۶ در فضایی به وسعت ۲۱ هزار مترمربع در سالن‌های مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی کیش برگزار و با استقبال چشمگیر صاحبان صنایع، بازرگانان، متخصصان، محققان و خبرنگاران داخلی و خارجی مواجه شد.»

ایزد خواه اظهار داشت: «در این نمایشگاه بیش از ۱۱۶ شرکت خارجی از کشورهای هلند، آلمان، ایتالیا، اسپانیا، انگلستان، امارات متحده عربی، ترکیه، کانادا، چین، ژاپن، دانمارک، سوئد، فرانسه، کره جنوبی، عمان، یونان، رومانی، هند و... همچنین ۲۵۰ شرکت داخلی مشارکت داشتند و آخرین دستاوردها، تجهیزات و قطعات مختلف صنایع دریایی، دریانوردی و خدمات مرتبط را در معرض دید بازدیدکنندگان قرار دادند.»

او استقبال از نمایشگاه هجدهم را بیش از حد انتظار دانست و افزود: «طی چهار روز ۹ هزار نفر از این نمایشگاه بازدید کردند که این تعداد بازدیدکننده در نوع خود بی‌نظیر بود. پیش‌بینی می‌شود امسال نیز با وجود تبلیغات بین‌المللی گسترده و فضای عمومی جامعه دریایی کشور مورد استقبال علاقمندان و کارشناسان این حوزه قرار گیرد.»

او در پاسخ به این که پیش‌بینی شما از نمایشگاه امسال به لحاظ کمیت و کیفیت چیست؟ اعلام کرد: «نمایشگاه امسال با توجه به سابقه سال گذشته خیلی از شرکت‌هایی که تمایل برای حضور در نمایشگاه رانداشتند ترغیب کرده تا جایی که بسیار زودتر از دیگران اقدام به رزرو غرفه کردند. امسال با توجه به استقبال شرکت‌های داخلی و خارجی از نمایشگاه به خاطر کسب سهم مناسب بازاری به نظر می‌آید که با

کمبود فضا مواجه بشویم. در هر صورت صدای پای یک رویداد بزرگ می‌آید.»

مدیر اجرایی نمایشگاه صنایع دریایی کیش استقبال از نمایشگاه نوزدهم صنایع دریایی کیش را بی‌سابقه عنوان کرد و اظهار داشت: «با همکاری شرکت «یورو پورت» هلند روتردام در بعد بین‌المللی نمایشگاه تا الان ۷۰ درصد از مشارکت کنندگان سال گذشته، حضور خود را قطعی کرده‌اند و کشورهای هلند، آلمان، چین، فلاند، کره جنوبی، یونان و دانمارک به صورت پیاپی در این نمایشگاه مشارکت می‌کنند و علاوه بر آن بیش از ۴۰ شرکت خارجی هم به‌طور مستقیم، تا امروز ثبت نام خود را قطعی کرده‌اند.»

او درباره آخرین مهلت ثبت نام گفت: «آخرین مهلت ثبت نام برای خارجی‌ها آخر شهریور است و برای ایرانی‌ها اواخر مهر در نظر گرفته شده است.»

او در خصوص حضور مجدد کشورهای خارجی در نمایشگاه صنایع دریایی کیش گفت: «شرکت‌هایی که امسال حضور پیدا می‌کنند، مسلماً با برنامه بهتری حاضر می‌شوند. سال گذشته گمان این می‌رفت که شاید شرکت‌های خارجی حضور پیدا نکنند. ولی وقتی این شرکت‌ها در نمایشگاه شرکت کردند، احساس امنیت را در ایران و مخصوصاً در جزیره کیش دیدند. آن‌ها متوجه این نکته شدند که پتانسیل‌های خیلی خوبی در این جا است و می‌توانند کار کنند، امسال مجدداً این اتفاق می‌افتد. من از شرکت‌های ایرانی می‌خواهم که واقعا برنامه ریزی کنند و بتوانند از این فرصتی که در کنار شرکت‌های خارجی نمایشگاه دارند، این فرصت را غنیمت بشمرند و بتوانند برنامه‌های خوبی را برای آن‌ها پیش‌بینی کنند.»

او درباره برنامه خود برای نمایشگاه گفت: «تبلیغات را انجام دادیم. به شرکت‌ها، تک تک و به‌طور جداگانه توضیح دادم و گفتم که برنامه‌های پیشنهادی خود را در این نمایشگاه از قبل ببینند و بتوانند از روزهای نمایشگاه واقعا استفاده کنند. در تمام نمایشگاه‌های بین‌المللی، لیست مشارکت کنندگان از قبل منتشر می‌شود که هر کسی بداند با چه شرکتی می‌خواهد تعامل کند، ارتباط بگیرد و صحبت کند تا بتواند نتایجی اخذ کنند و اهدافشان را به سمت قرارداد پیش ببرند. این کار را می‌خواهیم خیلی زودتر انجام دهیم که شرکت کنندگان ایرانی هم این فرصت را داشته باشند تا شرکت‌های خارجی را آتالیز کنند و ببینند چه شرکتی از کدام کشور در این نمایشگاه حضور دارد. برای این شرکت برنامه ریزی کنند و بتوانند حرکتی انجام دهند و از این فرصتی که به وجود آمده استفاده بهینه داشته باشند. این تغییر اساسی است و حرکت رو به رشد و رو به جلویی است که برای نمایشگاه امسال در نظر می‌گیریم. برنامه دیگری که امسال داریم این است که بحث غیرنمایشگاهی مانند آشنایی با ایران و تفریح هم داشته باشیم. در بحث ارتباط با اروپایی‌ها، ما به‌عنوان نماینده شرکت یورو پورت هلند حضور داریم که نمایشگاه یورو پورت را یک سال درمیان در روتردام برگزار می‌کند. امسال، نمایشگاه شانزده تا نوزدهم آبان ماه برگزار می‌شود. آن جای یک غرفه ۱۵ متری داریم تحت عنوان پل‌پاوین دریایی جمهوری اسلامی ایران که تقریباً می‌توان گفت که با تمام شرکت‌های برند ایرانی صحبت و رایزنی می‌کنیم تا حضور داشته باشند و بتوانیم نام ایران را آن‌جا زنده کنیم و بالا ببریم.»



کارشناس آشپزی صداوسیما ماهی غذای سلامت

در حاشیه نمایشگاه بین‌المللی شیلات، صیادی و آبیاری پروری در مرکز همایشها و نمایشگاه‌های بین‌المللی منطقه آزاد انزلی برگزاری جشنواره طبع آبیان منطقه با حضور فعالان و علاقه‌مندان به غذاهای دریایی برگزار شد. خانم نجانی در خصوص برپایی این جشنواره گفت: «نمایشگاهی در رابطه با نمایشگاه‌های ماهی و پخت آبیان بود که شرکت شیلات بندرانزلی از بنده کمک خواست و ما همه این کارها را در عرض دو روز جمع بندی کردیم. این جا ۱۷ مدل پخت ماهی داریم که به سبک‌های مختلف، به شکل استیک، قیمه کپلکا و خورش‌های مختلف مثل کپورا و کولی غروابیح، ماهی فسنجون، کوبیده، شامی و سالاد اولویه مرغ و سس‌های مختلفی که باز با عصاره ماهی درست شده که اینجا استفاده می‌شود.»

او هدف از برگزاری این جشنواره را آشنایی با غذاهای دریایی و ثابت کردن این که با ماهی می‌توانیم غذاهای مختلفی طبع کنیم عنوان کرد و افزود: «خوشبختانه خود شیلات بانی این کار بود. من هم توانستم به آن‌ها کمک کنم و با دستور پخت من و اکبپ اجرایی و آشپزخانه‌ای که وجود داشت، توانستیم این کار را به انجام برسانیم. مهم این است که در این زمینه فرهنگ سازی کنیم و به مردم استان بگوییم که ماهی در صدر قرار دارد و ارزش غذایی اش خیلی بالاتر از گوشت قرمز و گوشت مرغ است.»

او درباره آشپزی این غذاها گفت: «آشپز این غذاها خود من بودم. منتها چند نفر که در آشپزخانه خود شیلات داشتند به کمک آمدند.»

او در مورد تجربه خود در این زمینه گفت: «پخت ماهی و آبیان، اولین تجربه نمایشگاهی من بود. بنده در نمایشگاه‌های زیادی شرکت کردم و از بنیان‌گذاران نمایشگاه غذا در استان گیلان هستم، اما پخت آبیان، اولین تجربه من بود که امسال در نمایشگاه شیلات انجام دادم.»



امسال با توجه
به استقبال
شرکت‌های
داخلی و خارجی
از نمایشگاه به
خاطر کسب سهم
مناسب بازار به
نظر می‌آید که با
کمبود فضا مواجه
بشویم. در هر
صورت صدای پای
یک رویداد بزرگ
می‌آید.



طی چهار روز
۹ هزار نفر از این
نمایشگاه بازدید
کردند که این تعداد
بازدیدکننده در نوع
خود بی‌نظیر بود.
پیش‌بینی می‌شود
امسال نیز با وجود
تبلیغات بین‌المللی
گسترده و فضای
عمومی جامعه
دریایی کشور
مورد استقبال
علاقمندان و
کارشناسان این
حوزه قرار گیرد



اولین نمایشگاه صنایع دریایی در منطقه آزاد انزلی به روایت تصویر





اختلافات کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس فرصتی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌ها

بهروز آقایی | مدیر کل بنادر و دریانوردی چابهار

قطع ارتباط تجاری کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس با کشور قطر می‌تواند فرصتی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های ایجاد شده در بنادر کشور را مهیا کند. کشور قطر با جمعیت دو میلیون و ۷۰۰ هزار نفر و درآمد سرانه ۱۳۰ هزار دلار بالاترین درآمد سرانه جهان را دارا است. به همین دلیل از پتانسیل‌های بسیار بالایی برای جذب کالاهای وارداتی برخوردار و اهمیت این موضوع در واردات سالیانه بیش از یک میلیارد دلار مواد غذایی کاملاً مشهود است و به همین جهت فرصت بسیار مطلوبی برای ایران و بنادر جنوبی کشور از جمله بندر چابهار برای انتقال کالاهای حوزه‌های ترانشیپی، ترانزیتی و صادراتی به قطر را فراهم ساخته است. با قطع روابط تجارت دریایی امارات، عربستان، بحرین و مصر با این کشور، حتی پورت‌های بزرگ فعال در بنادر امارات از جمله DP و ADPC تمام کشتی‌های متردد با پرچم کشور قطر بین بنادر کشورهای ذکر شده (جبل علی و حتی فجیره و...) را تحریم کرده‌اند، تا جایی که شرکت‌های کشتیرانی قطری از جابه‌جایی کالا به بنادر بزرگتر از قبیل دمام در عربستان و دبی نیز منع شده‌اند.

پیشانی بنادر جنوبی کشور در بیرون از حوزه خلیج فارس می‌تواند در جذب خطوط کشتیرانی و افزایش ترافیک کالا در حوزه ترانزیت و ترانشیپ، ایفای نقش کند بنابراین پیشنهاد می‌شود برای تحقق این امر، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت راه و شهرسازی با تشکیل جلسات مشترک و کارگروه‌های تخصصی، راهکارهای اجرایی بهره‌گیری از این فرصت مطلوب را به سازمان‌های زیرمجموعه ابلاغ کنند.

بر اساس تفاهم‌نامه مشترک با قطر نسبت به صادرات مواد غذایی و کالاهای تجاری از طریق حمل دریایی به قطر اقدام می‌کنند در حالی که بنادر ایران نسبت به بنادر ترکیه به قطر نزدیکتر و دارای پتانسیل بسیار بالاتری در این زمینه هستند. بر اساس تحلیل کارشناسان حوزه تجارت دریایی، نبود مبادلات تجاری با کشور قطر، فرصتی مناسب را برای بنادر جنوبی به ویژه بندر چابهار با موقعیت جغرافیایی منحصر ایجاد کرده که سرمایه‌گذاری عظیم صورت گرفته در این بندر به‌عنوان

و کوتاهی مسیر دریایی در کاهش هزینه کشتی‌ها و محموله‌های تجاری به‌عنوان یک فرصت منحصر به فرد مورد ارزیابی بازگانان در کشورهای منطقه بالاخص کشور قطر قرار گرفت و از طرفی اتمام فاز اول طرح توسعه بندر چابهار با برخورداری از عمق ۱۶/۵ متر و مجهز کردن اسکله‌های جدید به تجهیزات مدرن، این فرصت را برای ترافیک دریایی و حمل و نقل کالا دوچندان کرده است. از این رو مطالعه و بررسی موقعیت بندر چابهار و قابلیت‌ها و مزیت‌های این بندر استراتژیک می‌تواند توقفگاه بسیار پرسودی در کالاهای ترانشیپی باشد.

با توجه به وجود معادن غنی استان سیستان و بلوچستان و استان‌های همجوار که به‌عنوان معادن با خلوص بالا و با فراوانی و گستردگی قابل ملاحظه است و همچنین تولید مصالح ساختمانی از قبیل سیمان و کلینکر، می‌توان پس از انجام مراحل فرآوری، پردازش و ایجاد ارزش افزوده موجب صادرات درآمدزایی برای کشور شده و به این طریق سهم زیادی از این قبیل کالاهای وارداتی در حوزه خلیج فارس، به سهم تجارت کشور اضافه خواهد شد.

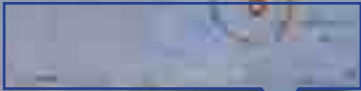
نیاز کشور قطر به مواد غذایی، انواع خشکبار، میوه‌جات، غلات و انواع سنگ‌های زینتی و قیمتی، پتانسیل تأمین این کالا توسط افغانستان و کشورهای CIS و ترانزیت کالاهای مذکور به کشور قطر از خاک جمهوری اسلامی، و از طریق بندر چابهار در اولویت و از نظر اقتصادی به‌صرفه و درآمدزا خواهد بود. در حال حاضر کشور ترکیه



در زمینه ترانشیپ، با توجه به تفاهم‌نامه مشترک اقتصادی خطوط کشتیرانی بزرگ از قبیل MAERSK، COSCO، HAPAG-LLOYD مبنی بر عدم پذیرش نقل و انتقال بار به مبدأ/مقصد کشور قطر از طریق بندر دبی و جبل علی، این شرکت‌ها به دنبال جایگزینی مناسب برای بنادر مذکور در حمل و نقل دریایی هستند که با بازار یابی صحیح و مناسب ضمن همراه کردن کالاهای افغانستان، CIS و کشور قطر که در مسیر دریای عمان و خلیج فارس قرار دارند می‌توان بهترین فرصت را برای برقراری خطوط فیدری بین بنادر ایران و قطر برای ترانشیپ کالا ایجاد کرد. به نحوی که با انجام بازار یابی و معرفی قابلیت‌ها و مزیت‌های بندر چابهار، خطوط کشتیرانی جهان را نسبت به برقراری

با توجه به قابلیت‌های جغرافیایی بنادر جنوبی، وجود خطوط کشتیرانی متعدد و همچنین سرمایه‌گذاری عظیم زیرساختی در بنادر چابهار، شهید رجایی و بوشهر، بخشی از فرصت‌های واگذار شده در دهه‌های قبل را به واسطه محدودیت‌ها و اختلافات ایجاد شده در کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس مجدداً سهم خواهی و احیا کرد که در این صورت موجبات ترافیک دریایی و کالایی برای کشور حاصل خواهد شد.

با تحلیل بازار منطقه و نوع کالاهای حمل شده به حوزه دریای عمان و بنادر حوزه خلیج فارس، تجارت دریایی با قطر را می‌توان به سه بخش ترانشیپ، ترانزیت و صادرات به شرح ذیل ارزیابی و چگونگی بهره‌گیری از هر بخش را مورد مطالعه و بررسی قرار داد:



روز جهانی دریانوردی مبارک باد





علی اکبر مرزبان، مدیر کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی در گفت‌و با ماهنامه بندر و دریا مطرح کرد:

سازمان بین‌المللی دریانوردی: پیوندها دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم

روز جهانی دریانوردی در راستای همگامی جامعه جهانی با سیاست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و به منظور توسعه فرهنگ دریایی جهان پایه‌گذاری شده و تمامی کشورهای عضو این سازمان به‌طور همزمان با برپایی مراسم نکوداشت، تلاش یک‌ساله در بیان و دریانوردان را آگرایی می‌دارند. در میهن عزیز مائیز، همچون سال‌های گذشته مقرر شده به منظور تکریم و تجلیل از دریادلان، دریانوردان و توسعه و ترویج فرهنگ دریایی، روز بیست و یکم شهر بورماه در سالن همایش‌های بین‌المللی سازمان اسناد و کتابخانه ملی کشور به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شود. در این مراسم مقامات عالی‌کسری و لشگری و فعالان جامعه دریایی و... حضور خواهند داشت. به این مناسبت گفت‌وگویی با علی اکبر مرزبان مدیر کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی داشتیم. «سازمان بین‌المللی دریانوردی: پیوندها دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم» این شعاری است که برای امسال تعیین شده است و به گفته او این شعار جنبه سمبلیک دارد و قرار است توجه جامعه را به چیزی که قبلاً وجود داشته بیشتر کند.



شعاری که برای امسال در نظر گرفتند، سازمان بین‌المللی دریانوردی: پیوندها دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم است.

شعار امسال، سازمان بین‌المللی دریانوردی: پیوندها دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم تعیین شده است. ضرورت اهمیت این شعار چه بوده و چه طور می‌خواهند این پیوند را برقرار کنند؟

سازمان بین‌المللی دریانوردی هر سال برای روز جهانی دریانوردی شعاری را در نظر می‌گیرد. از کشورهای عضو خودش، همچنین سازمان‌های دولتی و غیردولتی که با سازمان بین‌المللی دریانوردی همکاری دارند، درخواست می‌کند در راستای آن شعار، یک سری فعالیت‌ها و اقداماتی را انجام بدهند. خود دبیرکل، پیامی می‌دهد و این پیام معمولاً در سراسر دنیا پخش و در مراسم قرائت می‌شود. از کشورهای عضو می‌خواهند تا مراسمی برگزار کنند، همایش برگزار کنند و در راستای اجرای آن شعار هم گام‌هایی بردارند. واقعیت این است که دبیر کل این شعار را تعیین و به شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی پیشنهاد

می‌کند. شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی در اجلاس خودش، آن را برای سال بعد تصویب و معمولاً شش ماه قبل این شعار را ابلاغ می‌کنند. شعاری که برای امسال در نظر گرفتند، سازمان بین‌المللی دریانوردی: پیوندها دهنده کشتی‌ها، بنادر و مردم است. همان‌طور که می‌دانید، حدود ۸۵ تا ۹۰ درصد واردات و صادرات و حمل و نقل کالاها در دنیا و تجارت جهانی، از طریق دریا و توسط کشتی‌ها صورت می‌گیرد. روی این کشتی‌ها، دریانوردان زیادی کار می‌کنند. بیش از یک میلیون و پانصد هزار دریانورد روی کشتی‌های اقیانوس پیما مشغول به کار هستند. که به آن‌ها باید هزاران دریانورد دیگر که در آب‌های منطقه‌ای فعالیت می‌کنند، اضافه نمود. این افراد، مردم هستند. همین دریانوردان و خانواده آن‌ها، چند میلیون نفر مردمی می‌شوند که روی کشتی کار می‌کنند. پس این یکی از تفسیرها و برداشتهایی است که از این شعار می‌توان

داشت.

تفسیر دیگری که می‌شود از این شعار کرد، مربوط به کسانی است که در بنادر کار می‌کنند، میلیون‌ها نفر در بنادر جهان مشغول به کار هستند. این افراد به همراه خانواده‌شان و نیز جوامع پیرامونی در مجموع، چندین میلیون نفر می‌شوند، که از همین بنادر و فعالیت‌های کشتیرانی ارتزاق می‌کنند. تفسیر سومی که از واژه مردم در این شعار می‌شود کرد، شامل من و شمایی می‌شود که در تهران و شهرستان‌ها هستیم و بسیاری از کالاهایی که استفاده می‌کنیم، با کشتی می‌آید و در بندر تخلیه و بارگیری می‌شود. بنابراین ما با دو گروه از مردم در جهان مواجه هستیم. کسانی که در بندر و بارگیری کشتی و صنایع مرتبط با کشتی و صنعت دریانوردی مشغول فعالیت هستند، و گروه دیگر سایر مردمان که از صنعت دریانوردی و بنادر، بهره‌مند می‌شوند و کالای خود را خریداری می‌کنند. بسیاری از این کالاهایی که اطراف ماست از صادرات و واردات دریایی است. کشتی‌ها هم که مشخص است. ما بیش از ۶۵ هزار کشتی اقیانوس پیما داریم که باید به آن‌ها صدها هزار کشتی‌های کوچک تا بزرگ که اقیانوس پیما نیستند و محلی و منطقه‌ای تردد می‌کنند را اضافه کنیم. نقش محوری کشتی‌ها در حمل و نقل دریایی ۸۵ تا ۹۰ درصد جابه‌جایی کالاها است که گفته شد.

رکن بعدی هم بنادر است. شما اگر هر تعداد کشتی هم که داشته باشید و نتوانید در جایی تخلیه کنید، یعنی وسایل تخلیه و محیط تخلیه و بارگیری خوبی نداشته باشد، کشتی عملاً از حیز انتفاع خارج می‌شود. کشتی و بندر و مردم، ارکان تکمیل‌کننده زنجیره فعالیت‌های دریانوردی در دنیا محسوب می‌شوند. این‌ها سه ضلعی است که با هم ارتباط دارند. پس در ارتباط بین سه ضلع این زنجیره شکی وجود ندارد.

اما سازمان بین‌المللی دریانوردی در برقراری این ارتباط نقش محوری ایفا می‌کند. سازمان‌های دیگر هم هستند که این کار را انجام می‌دهند. سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی که در حوزه صنعت دریایی فعالیت دارند. اما با توجه به نقش سازنده سازمان بین‌المللی دریانوردی در توسعه حمل و نقل دریایی جهانی و با توجه به این که سال آینده، هفتاد و دومین سال تاسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی را جشن می‌گیریم، می‌خواهد در وهله اول به دنیا بگوید سازمان بین‌المللی دریانوردی تا چند اندازه نقش و سهم در توسعه صنعت دریانوردی داشته است. دوم، پیشرفت جوامع و بهره‌مندی مردم جهان از صنعت دریانوردی و حمل و نقل دریایی را نشان دهد. سوم، این که بگوید حمل و نقل دریایی و کشتی‌ها و سازه کشتی‌ها تا چه اندازه در عملکرد بنادر موثر بوده است. به عبارت دیگر، بنادر هم همگام با توسعه صنعت کشتیرانی و کشتی‌ها و کشتی‌سازی‌ها، شاهد تحولاتی در بحث اسکله‌ها و تجهیزات تخلیه و بارگیری و فضاهای صاف‌سازی و نگهداری کالاها بوده است. در این جا سازمان بین‌المللی دریانوردی نقش محوری داشته و این‌ها را از طریق تدوین و تصویب قواعد و استانداردهای بین‌المللی دریایی در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی که کشورهای عضو به آن ملحق می‌شوند و توصیه‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها، به هم پیوند داده است. بخش عمده‌ای از این قوانین و مقررات، ناظر به خود کشتی‌ها هستند. بخشی از آن‌ها هم ناظر به بنادر هستند. همه این‌ها وقتی مفهوم پیدا می‌کنند که مردم در وسط این حلقه ارتباطی قرار گیرند. بنابراین

سازمان بین‌المللی دریانوردی توانسته در طول حدود ۷۰ سال از عمر فعالیت خودش در تعالی جامعه بشری در ابعاد مختلف، نقش مهمی داشته باشد. در این راستا، بنده کتابی هم با عنوان سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در توسعه صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی وقتی نماینده ثابت ایران نزد آی‌مو بودم چاپ کردم.

تکالیف کشورهای که عضو سازمان بین‌المللی هستند برای اجرای نمودن این شعار چیست و چه برنامه‌هایی باید داشته باشند؟

این شعار بیشتر جنبه سمبلیک دارد و می‌خواهد توجه جامعه را به چیزی است که قبلاً وجود داشته، بیشتر جلب کند، نه این که بخواهند از ابتدا ایجاد کنند. هدف اصلی آن، توجه دادن جامعه و دنیا به نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در رابطه با این سه ضلع و این سه محور است. و این که بدانند بالاخره در صنعت دریانوردی چه می‌گذرد. این نوعی تکلیف اخلاقی است که کشورهای عضو، به فراخور ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها و علاقه‌مندی‌های خودشان به حوزه صنعت دریانوردی و کشتی‌سازی و چیزهای دیگر، برنامه‌هایی را تدوین و اجرا می‌کنند. مثلاً بچه‌ها، کودکان و نوجوانان را با مفاهیم کشتی، بندر، دریا آشنا می‌کنند. وقتی آن‌ها بنادر را ببینند، این کار انجام می‌شود. در ایام نوروز، صدها هزار نفر که به شهرهای ساحلی جنوبی و شمالی مسافرت می‌کنند، به بنادر می‌روند و از دیدنی‌های آن‌جا بازدید می‌کنند. آن‌جا معنای واقعی ترجمان این شعار را خواهید دید. یعنی مردمی که مردم عادی هستند، جدا از آن دریانوردان و کسانی که روی کشتی و در بندر کار می‌کنند، که آن‌ها هم



ما بیش از ۶۵ هزار کشتی اقیانوس پیما داریم که باید به آن‌ها صدها هزار کشتی‌های کوچک تا بزرگ که اقیانوس پیما نیستند و محلی و منطقه‌ای تردد می‌کنند را اضافه کنیم. نقش محوری کشتی‌ها در حمل و نقل دریایی ۸۵ تا ۹۰ درصد جابه‌جایی کالاها است که گفته شد.



جزء مردم هستند. همان مردم عادی که با کشتی و بندر کاری ندارند به بندر می‌روند و نگاه می‌کنند و با عظمت کار صنعت دریانوردی آشنا می‌شوند.

بنابراین ترجمان واقعی این شعار را از مدت‌ها قبل داشته‌ایم، و امسال و سال‌های بعد نیز خواهیم داشت و آن، حضور مردم در بنادر و آشنایی از نزدیک در رابطه با فعالیت تخلیه و بارگیری و کشتی است.

اقدامات انجام شده برای روز جهانی دریانوردی چگونه خواهد بود؟

در قالب دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و شورای مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور، با محوریت قرار دادن شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی امسال و البته هر سال برنامه‌های خاصی را ویژه آن روز برگزار می‌کنیم. مثلاً ما مراسم گرامی داشت روز جهانی دریانوردی را تاریخ سه شنبه بیست و یکم شهریور خواهیم داشت. محوریت این مراسم گرامی‌داشت، هم همین شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی است. تندیسی که تهیه خواهد شد، باید تندیسی باشد که مبین شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی با ترکیبی از عنصرهای ملی خودمان باشد. یا مثلاً جشن دریایی که برگزار می‌کنیم، به خاطر همین روز جهانی دریانوردی است و در آنجا هم سعی می‌کنیم مفهوم شعار را در نظر بگیریم.

علاوه بر این به همه ارگان‌های دریایی و شرکت‌های دریایی هم اعلام کردیم که شما چه کاری می‌توانید انجام دهید تا بتوانید از این شعار، بهره‌مند شوید. پوسترهایی تهیه شده که چاپ منتشر گردید تندیسی هم به زودی آماده می‌شود. بنابراین مجموعه فعالیت‌هایی که ما در این برنامه داریم، به همین مناسبت است. مثلاً جشنواره غذاهای دریایی به همین بهانه است. جشنواره ورزش‌های آبی و عکاسی و نقاشی نیز برگزار می‌شود. همچنین مراسم جشن دریایی که امسال نیز قرار است در فضای باز اجرا شود، چون پارسال اولین تجربه بود که استقبال زیادی از آن شد. این مراسم برای دومین بار در بوستان مشاهیر عباس آباد برگزار خواهد شد. این هم برای اشاعه فرهنگ دریا میان مردم است. شرکت هم برای عموم مردم آزاد است. این‌ها با همان رویکرد شعار جهانی است تا بتوانیم مردم را با فرهنگ دریا و فعالیت‌های کشتیرانی، زحماتی که در این عرصه توسط دریانوردان عزیز کشیده می‌شود، همچنین با کسانی که در بنادر کار می‌کنند، نقش سازمان بنادر و دریانوردی، نقش ارگان‌های دریایی، آشنا کنیم. همه این‌ها در راستای همین شعار می‌تواند ارزیابی شود. در همین راستا، بنادر استان‌ها نیز برنامه‌های خاص خود را برگزار خواهند کرد.

در زمینه اشاعه فرهنگ دریا تاکنون با چه سازمان‌هایی همکاری داشته‌اید؟

سازمان بنادر طی چهارتا پنج سال گذشته با زحماتی که دوستان ما در اداره کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی کشیدند و در تعامل نزدیک با وزارت آموزش و پرورش اقداماتی انجام داد. این اقدامات شامل این بود که مفاهیم دریا و کشتی‌ها و بنادر را به کتاب‌های درسی دوران ابتدایی و متوسطه اول و دوم وارد کردند، ده‌ها موضوع دریایی در این زمینه وارد کتاب‌های درسی بچه‌ها شده است. حتی در فیزیک، در ریاضی، جغرافیا، علوم تجربی، این‌ها را داریم. این‌ها برای چیست؟ برای این که جامعه، مخصوصاً بچه‌ها که آینده‌سازان کشور هستند

را به فعالیت‌های بندری و دریایی و مخصوصاً کشتی‌ها آشنا و علاقه‌مند کنیم. آن‌ها به بازار بزرگ و جذاب صنعت دریانوردی جذب شوند. همه این‌ها در ارتباط با همین شعار است. فعالیت‌های بسیار خوبی انجام گرفته که از همین جا از وزارت آموزش و پرورش که واقعا به میدان آمدند، تشکر می‌کنم. مقام معظم رهبری هم بارها بر استفاده و بهره‌برداری از منابع خدادادی دریا و حضور قوی دریاییان در نیروی دریایی در پهنه دریاهای جهان و حفظ ایمنی و امنیت دریانوردی تأکید داشتند. ما بیانات متعددی در این زمینه از مقام معظم رهبری داریم. خوشبختانه در این زمان از طرف بالاترین مقام رسمی کشور، مقام معظم رهبری و همین‌طور رئیس محترم جمهوری، شورای امنیت، تأکیدی داشتیم که منجر به توسعه دریامحور می‌شود. اکنون در بحث ایجاد ایمنی و بسترهای دریانوردی خوب پیش می‌رویم و امیدواریم در آینده هم شاید بهبود و پیشرفت بهتر وضعیت در این زمینه‌ها باشیم.

در ایطه با استانداردهای محتوای دروس هنرستان‌های دریایی و دوره‌های کاردانی دریایی نیز اقدامات خوبی صورت گرفته است. بطور مثال دو تفاهم‌نامه همکاری در این زمینه‌ها با وزارت آموزش و پرورش و سازمان فنی و حرفه‌ای منعقد کردیم و این مراکز سرگرم ارتقای کیفی تحصیلی در ابعاد مختلف هستند تا بلکه بتوان از فارغ‌التحصیلان آن‌ها برای کار بر روی شناورها و البته پس از اخذ گواهینامه‌های شایستگی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی، استفاده نمود.

چه تکالیفی بر دوش سازمان‌های غیردولتی، بخش خصوصی و تشکل‌های مردم‌نهاد، برای تحقق این شعار هست؟

سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی زیادی در دنیا هستند که در حوزه دریا، کشتی و بندر فعالیت می‌کنند. خوشبختانه در ایران هم در سال‌های اخیر، شاهد ایجاد اتحادیه‌ها و انجمن‌های مردم‌نهاد فعال در حوزه بندری و دریایی بودیم و هستیم. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، انجمن صنفی دریانوردان و اتحادیه مالکان کشتی‌ها که قدمت بیشتری دارند. این‌ها می‌توانند در اشاعه فرهنگ دریایی میان جامعه و همچنین حفظ منافع گروهی خودشان، بسیار مؤثر باشند. مثلاً همین انجمن صنفی دریانوردان خیلی می‌تواند به ما کمک کند و البته در بحث حفظ حقوق دریانوردان و بازگرداندن دریانوردان رها شده در بنادر، در بحث بازگشت به میهن فعالیت‌های خیلی خوبی در حال انجام است. به هر حال همه این NGOها در محدوده نظام و مرز جغرافیایی ما که بر اساس قانون اساسی و قوانین عادی و بامجوزهای صادره از مراجع ذی‌ربط به‌ویژه از وزارت تعاون و کار و رفاه، تأسیس می‌شوند، برای ما ارزشمند و محترم هستند.

سازمان بنادر و دریانوردی، همکاری نزدیکی با آن‌ها خواهد داشت و دارد. چند وقت پیش، جلسه‌ای با مدیرعامل و یکی از اعضای هیات مدیره انجمن صنفی دریانوردان داشتیم و راجع به نحوه همکاری در اجرای کنوانسیون کار دریایی با هم صحبت‌هایی نمودیم. با اتحادیه مالکان و انجمن کشتیرانی و انجمن‌های دیگر نیز ارتباط نزدیکی داریم. دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی در سازمان بنادر مستقر است، این‌ها جزو اعضای دبیرخانه هستند و در مراسم‌ها شرکت می‌کنند، ما هم در مراسم آن‌ها شرکت می‌کنیم و تعاملات خوبی بین ما وجود دارد. این همکاری بین نهاد مرجع حاکمیتی دریایی که سازمان بنادر و دریانوردی باشد وجود دارد. سازمان شیلات در بحث صیادی، مرجع حاکمیتی است، و همچنین سازمان محیط‌زیست در بحث حفظ محیط‌زیست دریایی، مرجع حاکمیتی محسوب می‌شود. بالاخره طبق قانون برای سازمان‌های مختلف، وظایف حاکمیتی خاصی در نظر گرفته شد. مثلاً نیروی دریایی سپاه، نیروی دریایی ارتش، آن‌ها هم مرجع حاکمیتی در بخش

امنیت دریانوردی محسوب می‌شوند. در این میان، نقش سازمان بنادر و دریانوردی از همه پررنگ‌تر است به خاطر این که مستقیماً با بحث دریا، بندر، آبراه‌ها، ایجاد ایمنی دریانوردی، تجسس و نجات دریایی و پیشگیری و مقابله با آلودگی دریایی و خیلی موارد دیگر، اثرگذار است و نقش مستقیم و محوری دارد.

حالا اگر نقش سازمان بنادر و دریانوردی را محوری و کلی در نظر بگیریم، سازمان‌های دیگری هم هستند که با سازمان‌های مردم‌نهاد و هم با سازمان‌های دولتی دیگر، از خیلی وقت پیش، با محوریت سازمان مادر تعامل هستند و ما برای این منظور شورای مدیران ارشد ارگان‌های دریایی را داریم. همچنین شورای هماهنگی ارگان‌های عمده کشتیرانی نظیر کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش و بسیاری شرکت‌های دیگر، شرکت می‌کنند و نظرات و دیدگاه‌های خود را مطرح می‌نمایند. این دبیرخانه هم، هدف و رسالت اصلی‌اش این است که به موضوعات حوزه دریانوردی و بندری بپردازد و در جهت تعامل و هماهنگی میان ارگان‌ها گام بردارد.

البته ممکن است موضوعی تبدیل به یک چالش شود و این چالش، نیازمند به انجام بحث و گفتگو و نهایتاً برقراری تعامل و هماهنگی میان ارگان‌ها باشد، که دبیرخانه این کار را انجام می‌دهد. البته در همین راستا همایش ملی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور را داریم که هر سال برگزار می‌شود. امسال هم قرار است بیست و پنجمین دوره آن هم زمان با برگزاری نمایشگاه بین‌المللی دریایی، در چابهار برگزار شود.

تاریخ برگزاری این نمایشگاه و همایش مشخص است؟

امسال نمایشگاه بین‌المللی دریایی و همایش ملی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طبق تصمیمی که شورای مدیران ارشد ارگان‌های دریایی گرفته‌اند، قرار است در هفته آخر بهمن ماه در منطقه آزاد تجاری اقتصادی چابهار برگزار شود.

مراسم گرامی داشت چه زمانی و در چه محلی قرار است برگزار شود؟

امسال این مراسم گرامی داشت روز جهانی دریانوردی و تجلیل از دریاییان نمونه کشوری قرار است روز بیست و یکم شهریورماه در سالن همایش‌های بین‌المللی سازمان اسناد و کتابخانه ملی کشور به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شود. علاوه بر این، جشن بزرگ دریایی را داریم که در دبیرخانه راجع به آن تصمیم‌گیری شده و میزبانی این جشن هم با سازمان بنادر و دریانوردی و البته همکاری اعضای دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی می‌باشد و در بوستان مشاهیر در فضای باز برگزار می‌شود. البته این مراسم روز پنج‌شنبه بیست و سوم شهریورماه با همکاری و موافقت سازمان نوسازی اراضی عباس‌آباد برگزار می‌شود که از همین‌جا از مدیرعامل و معاونان وی تشکر می‌کنم. البته سال گذشته هم با ما همکاری داشتند و فضا را به صورت رایگان در اختیار ما قرار دادند و از آن استقبال کردند. در کنار این مراسم، حدود شش غرفه نمایشگاهی خواهیم داشت که به جشن دریایی ما رونق مضاعفی خواهد بخشید.

جشنواره غذایی هم همان جاست؟

جشنواره غذایی را هم بررسی می‌کنیم که اگر امکانش باشد در محل برگزاری جشن برگزار می‌شود. همانند سال گذشته که پنج تا شش غرفه نمایشگاهی داشتیم، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش، سازمان محیط‌زیست، صنایع دستی دریایی و نیروی دریایی در آن جا غرفه داشتند که بسیار هم مورد استقبال قرار گرفت و حضور و هیجان خاصی در آن جا ایجاد شده بود. مراسم رسمی ما که برگزاری جشن باشد با حضور هنرپیشگان که در فیلم‌های دریایی بازی کردند، همچنین گروه‌های موسیقی فاخری که وجود دارند، از بعد از اذان مغرب و عشا شروع می‌شود و تا پاسی از شب ادامه خواهد داشت.

”

امسال نمایشگاه بین‌المللی دریایی و همایش ملی هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور طبق تصمیمی که شورای مدیران ارشد ارگان‌های دریایی گرفته‌اند، قرار است در هفته آخر بهمن ماه در منطقه آزاد تجاری اقتصادی چابهار برگزار شود.



روز جهانی دریانوردی

حمل و نقل دریایی به دلیل قابلیت جابه‌جایی کالاها و دست‌آوردی‌های صنعتی و کشاورزی در دهکده کوچک جهانی جایگاه خاص و ویژه‌ای به خود اختصاص داده است. شناورهای آهنین سبکیال بر اقیانوس‌ها و دریاهای بیکران بی‌وقفه ره می‌سپارند تا زنجیره اقتصاد جهانی مستحکم‌تر از همیشه ارتباطات ۵ قاره جهان را شکل دهند.

چهار هزار و ۷۶۴ پایانه آبی در ۱۹۶ کشور جهان پذیرای ۱۰۴ هزار فرزند کشتی هستند که با شکل‌دهی ترددی سنگین در آبراه‌های جهان اقتصاد جهانی را به گردش در می‌آورند تا کارخانجات و مراکز تولیدی از حرکت باز نایستند. تمامی این فرآیند در گرو زنج و مشقتی است که ۱/۵ میلیون انسان با برگزیدن حرفه سخت دریانوردی گرداننده اصلی این زنجیره عظیمند.

انسان‌هایی که جدا از زندگی عادی در جامعه جهانی، راهی پر مشقت و دشوار برگزیده‌اند تا روند زندگی در جوامع مختلف پنج قاره جهان از مسیر حرکت خود خارج نشود.

از این روی روز دریانوردی فرصتی است تا به پاس از خود گذشتگی این نیروی‌های انسانی و همچنین تأثیر بسزای فرآیند حمل و نقل دریایی بر زندگی میلیاردها انسان در کره خاکی روز دریانوردی را گرامی دارد.

آنچه که گزارش سازمان UNCTAD بر آن صحنه گذاشته حمل حدوداً ۹ میلیارد تن کالا در سال است که این رقم خود نشانگر نقش والای حمل و نقل دریایی را در عرصه تجارت جهان نشان می‌دهد.

برای درک این مهم بهتر است به شعار دبیر کل سازمان ملل به مناسبت روز دریانورد در سال ۲۰۱۴ اشاراتی داشته باشیم که تأکید داشته‌اند:

«بدون دریانوردان تجارت بین‌المللی متوقف می‌شود»

اما نیازهای این صنعت چه در بحث تجهیز بنادر و بهره‌گیری از سیستم‌های پیشرفته و مدرن الکترونیک در ناوگان‌های حمل و نقل و چه در به کارگیری آخرین دست‌آوردی‌های ایمنی و آموزشی پارامترهایی است که این فرآیند عظیم قوانین و مقررات ایمنی برای حفظ جان این قشر زحمت‌کش، همه ساله با توجه به حوادث دریایی و مشکلات عدیده ناشی از رعایت نکردن نکات ایمنی وقوع آن اجتناب‌ناپذیر بوده و حفظ میلیاردها دلار ثروت عظیمی که کشتی‌ها مبادرت به حمل آن‌ها می‌کنند تغییرات و نوسان‌های خاص خود را نشان می‌دهد.

اما آیین‌نامه‌ها و نگاشتن آن‌ها بر صفحات کاغذ نمی‌تواند چاره‌ای بر مشکلات عدیده بر سر راه این صنعت داشته باشد. دبیر کل سابق IMO در کلامی گفته بود ما مخالف رشد آیین‌نامه‌ها و تکثیر و تعدد آن‌ها نیستیم بلکه باید بر قوانین موجود تمرکز کنیم و دریانوردان و افراد را درگیر بوروکراسی و کاغذبازی نکنیم مثلاً ناخدایی که کشتی‌اش به گل نشسته چون درگیر بر کردن فرم‌ها بوده، به هدایت کردن کشتی و ناوبری توجهی نداشته است ما باید استانداردها را ساده‌تر و برای درک بیشتر جامع‌تر و ساده‌تر کنیم نه این که بر تعداد آن‌ها بیفزاییم.

فرآیند حمل و نقل دریایی پیوند دهنده ارتباطات اقتصادی و سیاسی است و این به دلیل بهره‌مند بودن از قابلیت حمل بالای کالا است که هیچ فرآیند دیگری از حمل و نقل قابل قیاس نیست از این روی نقش حساس و عمده‌ای را در شاخه اقتصاد جهان به عهده گرفته است.

همگان بر این واقعیت واقفند که ارتباط سیاسی و اقتصادی لازم و ملزوم یکدیگرند و این شرایط زمانی محقق می‌شود که تولیدات پنج قاره جهان به بازارهای مصرف در اقصی نقاط گیتی برسد که نقش فرآیند حمل و نقل دریایی بیش از پیش نمایان می‌شود.

برای درک این مهم باید بدانیم که ایرانیان از پیش قراولان راهیان دریا بوده‌اند و در سواحل خلیج فارس از گذشته‌های دور تاریخ تا همین سال‌های نزدیک به زمان ما روزهایی وجود داشته که پدران ما آن روزها را گرامی می‌داشته‌اند و در آغاز آن روزها مراسم خاصی را برگزار می‌کردند و به دریا می‌رفتند و هدایایی را به دریا تقدیم می‌کردند و برای آغاز سفرهای دریایی و یا صید بیشتر به درگاه خداوند دعا می‌کرده‌اند ایرانیان باستان روز دهم مردادماه هر سال را که برابر است با روز اول اوت



میلا دی را به نام نوروز دریا می‌نامیدند و آن را شروع دریانوردی قرار داده بودند و در این روز که روز آرامش آب‌ها و بهار دریا و ورزش بادهای موسمی است جشن می‌گرفتند و با گل و گیاه و شاخه سبز درختان به خصوص موز و نارگیل و میوه‌های گرمسیری و آن را به پاس آن که خداوند دریا را آفریده و آب را رام و مطیع آنان نموده است گل و گیاه را به نذر فرشته آب و دریا به پیشگاه خداوند هدیه می‌کردند.

پس از یک روز جشن و شادمانی به جزایر و سواحل و بنادر محل زندگی خود باز می‌گشتند و از فردای آن روز با عنایت خداوند سفرهای دور و دراز دریایی را آغاز می‌کردند.

رسم روز دریانوردی در بین دریانوردان و دریانوردان و ساکنان سواحل دریاهای سرخ، فارس، مکران، هند که با تقویم نوروزی و دریایی ایرانیان آشنا بودند مرسوم و متداول بود بنابراین با توجه به مدارک و قرائنی که موجود است ایرانیان نخستین ملتی بودند که روز دریانوردی را که روز حقیقی آرامش دریا و آغاز مسافرت‌های مطمئن دریایی است را با درایت و هوش خدادادی ابداع کردند و افتخار تعیین روز جهانی نیز متعلق به ایرانیان است.

این شرایط نمایانگر و بیانگر این واقعیت است که ایرانیان باستان بزرگ منشی و عظمت این طلیعه الهی را به خوبی درک می‌کرده‌اند، چیزی که دنیای مدرن امروز به آن تأکید دارد که دریا و اقیانوس‌ها شریان‌های حیاتی و اقتصادی دهکده بزرگ جهانی هستند.

امروزه سوت کشتی‌های بزرگ این غول‌های آهنین شناور به ترنم آهنگ دلنوازی برای ساحل‌نشینان جهان بدل شده است و آهنگی که خود نمایانگر تلاش و حرکت انسان‌ها در تولید و گرداندن چرخ‌های اقتصاد جهان است و تردد آن‌ها در پایانه‌های آبی باعث شده است که میلیون‌ها نفر در گوشه و کنار جهان بر سفره پربرکت این طلیعه‌های الهی بنشینند.

واقعیت این است که کند و کاو در پیشرفت اقتصادی کشورهای نوظهور در صحنه اقتصاد جهان و بررسی پارامترهای دخیل در این تکامل قطعا در تمامی این کشورها حمل و نقل دریایی بازیگر اصلی در فرآیند حمل و نقل است دست‌آوردی‌های صنعتی و کشاورزی چه در جعبه‌های آهنین و چه به صورت فله از گوشه و اطراف جهان به بازارهای مصرف در حرکتند بیش از ۱/۵ میلیون نیروی انسانی بی‌وقفه این عرصه را تحرک خاصی بخشیده‌اند.

اما در مجموع ۲/۵ میلیون نفر دست در دست هم گذارده‌اند تا چه در خشکی و چه در دریا عظیم‌ترین فرآیند حمل و نقل دست بشر را شکل می‌دهند.

۱۹۶ کشور جهان از گردش چرخ‌های حمل و نقل دریایی منتفع می‌شوند.

برای درک این مهم بهتر آن است که سرزمین بزرگ ایران را به عنوان الگو برگزینیم ما به عنوان یکی از همین ۱۹۶ کشور با بهره‌گیری از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و قرار گرفتن ۷ استان مهم کشور در کنار سواحل سرزمینی با بهره‌گیری از ۲۵۰ بندر کوچک و بزرگ اقتصاد ما با دریا به شکلی جدایی‌ناپذیر عجین شده است.

به‌طور میانگین ۲۲/۵ درصد جمعیت کشور در استان‌های ساحلی ساکنند که اکثریت چه به شکل مستقیم و یا غیرمستقیم از سفره پهن دریا ارتزاق می‌کنند.

در پهنه‌ای وسیع‌تر در جهان ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از شش میلیون نفر دارند در سواحل دریاها و یادر نزدیکی سواحل واقع شده‌اند.

پیش‌بینی‌ها حاکی از این است که تا سال ۲۰۲۰ دو سوم (۲/۳) جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت.

یک پاتولوژی از ارقام ذکر شده در این سطور اهمیت دریا و منابع آبی را بیش از پیش نمایان می‌سازد.

بنابراین روز دریانوردی فرصتی است تا با پرش‌مردن اهمیت دریاها این طلیعه‌های الهی تا این نعمت بزرگ الهی را ارج نهیم.

پرداختن به ارتقاء کیفی و کمی این فرآیند بار عظیمی است که بر دوش متولیان صنعت دریایی کشور گذاشته شده است تا با اعمال برنامه‌ها و پروژه‌های در خور شرایط طبیعی کشور شرایطی را رقم بزنند تا بهره‌گیری هر چه بهتر از سواحل و پایانه‌های آبی برای ما ایرانیان محقق شود.

پرداختن به شرایط معیشتی دریانوردان چه در بخش سنتی و چه در بخش صنعتی پیشرفته شرکت‌های کشتیرانی کشور، وظیفه‌ای است بس خطیر که نباید بانیان امر از آن غافل شوند.

شکوفایی ساحل کشور می‌تواند نقش کلیدی در بهبود شرایط کشور داشته‌اند که به‌تمامی نقاط این سرزمین بزرگ بسط داده شود.

اشعار دریایی

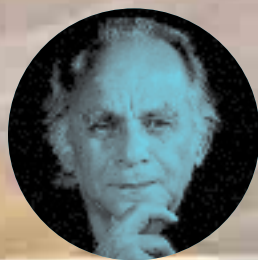
رامین جهان پور



حافظ

دیده دریا کنم و صبر به صحرا افکنم

دیده دریا کنم و صبر به صحرا افکنم
واندر این کار دل خویش به دریا فکنم
از دل تنگ گنه کار برآرم آهی
کاتش اندر گنه آدم و حوا فکنم
مایه خوش دلی آن جاست که دل دار آن جاست
می کنم جهد که خود را مگر آن جافکنم
بگشا بند قبا، ای مه خورشید کلاه
تا چو زلفت سر سودا زده دریا فکنم
خورد هام تیر فلک؛ باد به تاسر مست
عقد در بند کمر ترکش جوزا فکنم
جرعه جام بر این تخت روان افشانم
غلغل چنگ در این گنبد مینا فکنم
حافظا، تکیه بر ایام چو سهواست و خطا
من چرا عشرت امروز به فردا فکنم؟!



فریدون مشیری

سبک باران ساحلها

لب دریا، نسیم و آب و آهنگ،
شکسته ناله های موج بر سنگ.
مگر دریا دلی داند که ما را،
چه توفان هاست در این سینه تنگ!
تب و تاب ست در موسیقی آب
پریشان است امشب خاطر آب،
سبکباران ساحلها چه دانند،
شب تاریک و بیم موج و گرداب!
لب دریا، شب از هنگامه لبریز،
خروش موجها: پرهیز... پرهیز...
در آن توفان که صد فریاد گم شد؛
چه بر می آید از آه شبانویز؟!
چراغی دور، در ساحل شکفته
من و دریا، دو همراز نرفته!
همه شب، گفت دریا قصه با ماه
دریغ حرف من، حرف نگفته!



خسرو قاسمیان

غزل دریایی

و هر گه می نشینم لحظه ای در محضر دریا
تماشا می کنم خورشید را از منظر دریا
پریشان می کند خورشید زلف ز فشانش را
و برمی خیزد امواج گهر از بستر دریا
و من هم دل به دریا می سپارم در خیال خویش
که شاید پر کنم دامان خود از گوهر دریا
و اما موج روی موج برمی خیزد از هر سو
پیای می کشد فریاد خود را بر سر دریا
و هر موجی که برمی خیزد از طوفان خشم آهنگ
به طغیان می کشد شلاقها بر پیکر دریا
همیشه در عبور از موج طوفان خیز بحر عشق
دل آشفته من می شود یادآور دریا
من آشفته دل رانستی باروح دریاهاست
که دارم می نویسم حرف خود در دفتر دریا



مارگوت بیکل

زورق

گاه آرزوی می کنم زورقی باشم برای تو
تا بدان جا برمت که می خواهی.
زورقی توانا
به تحمل باری که بر دوش داری،
زورقی که هیچ گاه واژگون نشود
به هر اندازه که نا آرام باشی
یا متلاطم باشد
دریایی که در آن می رانی.



قیصر امین پور

ساحل

موجیم و وصل ما، از خود بریدن است
ساحل بهانه ای ست، رفتن رسیدن است

آیمو: پیوند دهنده کشتیها، بنادر و مردم

می آید. در این مراسم ضمن گرامی داشت روز جهانی دریانوردی از ابعاد مختلف، چند نشست علمی با حضور کارشناسان و مقامات بین المللی و دولتی برگزار می شود و در آن موضوع شعر سال، چالش های پیشرو و راه حل ها مورد بررسی و تبادل نظر قرار می گیرد.

از سال ۲۰۰۵ میلادی که مراسم موازی روز جهانی دریانوردی به میزبانی یکی از کشورهای عضو برگزار می شود، شعارهای مختلفی برای سرتاسر آن سال در نظر گرفته شده است. جدول ذیل مراسم های موازی برگزار شده و شعار در یک دهه گذشته را نشان می دهد:

گرفت، علاوه بر برگزاری روز جهانی دریانوردی در مقر خود، مراسم دیگری را به موازات آن به میزبانی یکی از کشورهای عضو برگزار نماید. به همین سبب عنوان این مراسم را که به طور مشترک توسط آیمو و کشور میزبان و معمولاً برای دو روز برگزار می شود، اصطلاحاً Parallel Event می نامند. در این مراسم موازی مقامات عالی و فعالان عرصه دریایی دولت متبوع شرکت می نمایند. هم چنین دبیر کل و مقامات عالی IMO نیز حضور یافته و از مقامات دریایی کشورهای عضو و سازمان های بین المللی همکار نیز طی بخشنامه ای برای شرکت در این مراسم موازی دعوت به عمل

از سال ۱۹۷۸ میلادی سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) معمولاً در هفته آخر ماه سپتامبر هر سال روز جهانی دریانوردی را گرامی می دارد و عنوانی را برای سال دریانوردی در نظر می گیرد. شعار سال دریانوردی توسط دبیر کل به شورای آیمو پیشنهاد و پس از تصویب شورا به کلیه کشورهای عضو و نیز سازمان های بین المللی دولتی و غیردولتی فعال در حوزه دریایی ابلاغ می شود و از آن ها خواسته می شود، ضمن گرامی داشت روز جهانی دریانوردی فعالیت هایی را در رابطه با موضوع شعار سال به عمل آورند. از سال ۲۰۰۵ میلادی، شورای آیمو تصمیم

سال میلادی	نام کشور میزبان	عنوان شعار روز جهانی دریانوردی
۲۰۰۵	پرتغال	International Shipping; Carrier of World Trade
۲۰۰۶	سنگاپور	Technical Cooperation: IMO's Response to the 2005 World Summit
۲۰۰۷	برزیل	IMO's Response to Current Environmental Challenges
۲۰۰۸	یونان	IMO: 60 years in the Service of Shipping
۲۰۰۹	ایالات متحده آمریکا	Climate Change; A Challenge for IMO Too
۲۰۱۰	آرژانتین	Year of the Seafarer
۲۰۱۱	ایتالیا	Piracy; Orchestrating the Response
۲۰۱۲	بحرین	IMO: One Hundred Years After Titanic
۲۰۱۳	پرو	Sustainable Development: IMO's Contribution beyond Rio+20
۲۰۱۴	مراکش	IMO Conventions; Effective Implementation
۲۰۱۵	ژاپن	Maritime Education and Training
۲۰۱۶	ترکیه	Shipping: indispensable
۲۰۱۷	پاناما	Connecting Ships, Ports and People

اسکی روی آب

اسکی روی آب یک نوع ورزش آبی است. ورزشکار در حالی که چوب اسکی مخصوص به پا دارد به وسیله وسایل آبی موتوری یا سرعتی در حدود ۳۰ کیلومتر در ساعت روی آب کشیده می‌شود. میدان اجرای مسابقه دارای ۲۰۰ متر طول و ۲۰ متر عرض است که به وسیله گوی‌های شناور به قطر ۲۵ سانتی‌متر مشخص شده است. ورزش اسکی روی آب (Water Ski) در سال ۱۹۲۲ در ایالات متحده آمریکا توسط جوان اسکی بازی به نام «رالف ساموالسون» که در آن زمان ۱۹ سال داشت، اختراع شد. رالف ساموالسون اولین بار این ورزش را در رودخانه می‌سی‌سی‌پی امتحان کرد. ایده اولیه این ورزش از همان اسکی معمولی (روی برف) گرفته شده بود. ساموالسون معتقد بود که اگر می‌شود روی برف اسکی کرد، پس می‌شود بر روی آب هم همین کار را انجام داد.



تفریحی یا قهرمانی؟

بپوشند. برخی از اشخاص اسکی سوار نیز بدون چوب اسکی، این ورزش را انجام می‌دهند. در واقع با پاهای برهنه که به این نوع اسکی، البته اسکی با پای برهنه (BarefootSkiing) نیز گفته می‌شود.

رقابت‌های قهرمانی اسکی روی آب

این ورزش جذاب در انواع رقابت‌های مختلف پیگیری می‌شود. یکی از انواع این رقابت‌ها، رقابت «تک‌نفره» است. در این شکل هر شخص به صورت فردی در مسابقه شرکت می‌کند. نوع گروهی این ورزش نیز وجود دارد. در این نوع چند نفر به یک قایق متصل می‌شوند و در شکل یک تیم این ورزش را انجام می‌دهند.

معمولا در رقابت اسکی روی آب مسیری با مسافتی مشخص تعیین می‌شود. در این مسیر موانع، و پیچ راه‌هایی گذاشته می‌شود که اسکی‌باز باید با مهارت‌های خود و استفاده از حداقل زمان این مسیر را طی کند. همچنین حرکات آکروباتیک و نمایشی نیز در این رقابت‌ها از امتیاز برخوردار است. موانعی نظیر تخته پرش این امکان را به اسکی‌باز می‌دهد تا با پرش و چرخش در هوا حرکات آکروباتیک و مهارتی خود را به نمایش بگذارد.

رقابت اسکی روی آب «تیمی سرعت» نیز در این

رقابت‌ها مهم است، هر چه قایق سریع‌تر حرکت کند و اسکی سوار خود را خوب کنترل کند، امتیاز بالای می‌رود.

سریع‌ترین اسکی‌بازی که تا به حال توانسته حرکت کند، دارای سرعتی معادل ۱۶۰ کیلومتر در ساعت بوده، اما در رقابت‌ها اسکی‌بازان حق ندارند تا بیش از ۵۸ کیلومتر در ساعت (برای مردان) ۵۲ کیلومتر (برای زنان) و کمتر از ۴۲ کیلومتر حرکت کنند.

تاریخچه مسابقات جهانی

مسابقات جهانی اسکی روی آب، اولین بار در سال ۱۹۴۹ با تأسیس فدراسیون جهانی اسکی روی آب در کشور فرانسه برگزار شد. مسابقات جهانی در ابتدای کار هر دو سال یک بار انجام می‌شد. این مسابقات در قالب تورهای حرفه‌ای و گوناگون مانند تور مستر در آمریکا و مومبا در استرالیا برگزار می‌شد. کمیته برگزاری مسابقات جهانی اسکی روی آب اولین بار مسابقات تیمی را در سطح جهان در تورنمنت تاهیتی آمریکا و برودکس فرانسه برگزار کرد.

در سال‌های اخیر مسابقات جهانی به صورت تورنمنت هر ساله با اسپانسرهای فراوان در فاصله سال‌های ۹۶ تا ۲۰۱۸ به جریان افتاده است.

در سال ۲۰۰۰ فدراسیون جهانی اسکی روی آب با یک بازبینی و تصمیم‌گیری مصمم به برگزاری مسابقات به صورت ترکیبی شد، به طوری که سه رشته اصلی اسکی روی آب شامل اسلalom، پرش و تریک با رشته جدید «ویک‌بورد» به صورت یک مسابقه کلی و با تلفیق چهار رشته درآمدند.

سهرشته اصلی اسکی روی آب

اسکی روی آب از سه رشته اصلی اسلalom، تریک، و پرش تشکیل شده است.

اسلalom (مار پیچ)

اسلalom رشته‌ای از اسکی روی آب است که با یک اسکی انجام می‌شود. در این رشته اسکی‌باز تلاش می‌کند که دور شش گویچه شناور در آب در مسیر زیگزاگی دور بزند، به طوری که بتواند از خارج تمام آن‌ها را دور زده و هیچ گویچه‌ای را جا نگذارد و خود نیز در آب نیفتد. اسکی‌باز دور هر گویچه‌ای را که با موفقیت بگذراند امتیاز دریافت کرده و در هر راند ۶ گویچه را باید دور بزند.

هر اسکی‌باز با بلندترین طناب اسلalom که در قدیم ۲۳ متر و در حال حاضر ۲۵/۱۸ متر است و کمترین سرعت قایق به مسابقه می‌پردازد. در راندهای بعدی ابتدا سرعت افزایش پیدا می‌کند و چنان‌چه اسکی‌باز بتواند با حداکثر سرعت قایق، موفق اسکی کند، در راندهای بعدی با سرعت حداکثر قایق در هر راند طناب کوتاه‌تر می‌شود. اسکی‌بازی که با طناب کوتاه‌تر موفق به دور زدن دور گویچه‌ها شود برنده محسوب می‌شود.

تریک (چرخش)

رشته تریک یا چرخش بیشترین تکنیک و حرفه را در بین سه رشته طلب می‌کند. افراد مبتدی در این رشته ابتدا با دو اسکی آغاز به کار کرده و در صورت پیشرفت با یک اسکی تریک حرکات چرخشی خود را انجام

می‌دهند. اسکی‌باز تریک تلاش می‌کند تا با تعداد چرخش بیشتر از روی برنامه ارائه شده توسط خودش در طی دو مدت ۲۰ ثانیه‌ای امتیاز بیشتری به خود اختصاص دهد. همچنین اسکی‌باز تریک با قرار دادن پای خود در طناب مخصوص تریک و یا دست گرفتن آن سعی در به دست آوردن حداکثر امتیاز دارد.

پرش

پرش از روی سکو جذاب‌ترین و خطرناک‌ترین رشته اسکی روی آب است. هدف از رشته پرش این است که اسکی‌باز پرش کار تلاش کند که تا آن جایی که می‌تواند از روی سکو پرش کند. در این رشته استیل و تکنیک امتیازی ندارد و تنها پرش از سکو و پرواز در آسمان و یک فرود صحیح ملاک خواهد بود. هر اسکی‌باز سه بار می‌تواند از روی سکو پرش کند و بیشترین طولی که از روی سکو می‌پرد امتیاز او محسوب می‌شود و ارتفاع ملاک خواهد بود.

در رشته پرش، سرعت قایق و ارتفاع سکوی پرش بر اساس سن افراد و مرد و زن بودن تنظیم می‌شود، یعنی برای مردان در یک رده سنی ارتفاع سکو و سرعت قایق ثابت است و هر فردی که طول پرش بیشتری طی کند برنده محسوب می‌شود. اسکی نمایشی هم جزئی از رشته پرش است. مسابقات پرش شامل اسکی آهسته دونفری-پرشی آزاد و هرم انسانی است. اسکی نمایشی شامل باشگاه‌های آماتوری است که معمولاً تعداد ۳۰ و یا بیشتر از آن عضو دارند. نکته جالب توجه این که در این نوع از مسابقات عامل سن ملاک نبوده و بنابراین اعضای باشگاه اسکی را می‌توان از رده خردسالان تا سالخوردگان طبقه‌بندی کرد.

پیدایش اسکی روی آب در ایران

آغاز ورزش اسکی روی آب در ایران به حدود ۵۰ سال و اندی پیش برمی‌گردد تا کنون علاقه‌مندان به این رشته در آب‌های دریای خزر و سواحل جنوبی کشور و آب‌های جزیره کیش و دریاچه‌های سد امیر کبیر و دریاچه مجموعه ورزشی آزادی و دیگر آب‌های مساعد موجود در کشور به ورزش اسکی روی آب پرداخته‌اند. پس از آب‌اندازی سد امیرکبیر در سال ۱۳۳۹ فعالیت اسکی روی آب بر روی این دریاچه به صورت محدود و در سال ۱۳۴۲ به صورت رسمی آغاز شد و این مرکز به دلیل نزدیک بودن به تهران و وجود اسکی روی برف توسعه فراوانی یافت به طوری که می‌توان این مکان را یکی از قله‌های ورزش اسکی روی آب ایران دانست. چند مسابقه بین‌المللی نیز پیش از انقلاب در این دریاچه انجام پذیرفت.

پس از انقلاب اسکی روی آب در چند سد بزرگ کشور از جمله سد کرج دنبال می‌شد که با توجه به اجرای قانون منع فعالیت در دریاچه‌های آب شرب کشور در سال ۱۳۷۸ مناطق مستعد اسکی روی آب کشور از فعالیت بازماندند و در حال حاضر نیز با پیگیری‌های انجام شده در چند منطقه از جمله سواحل شمال و جنوب کشور، دریاچه آزادی تهران، دریاچه فشافویه، کبیل اسکی آزادگان و در شهرهای تبریز، دزفول و ... فعالیت‌های اسکی روی آب انجام می‌پذیرد. امروزه این ورزش به‌عنوان یکی از ورزش‌های تفریحی پرطرفدار در سراسر جهان به شمار می‌رود.



سفر به جزایر قناری

جزایر قناری کجاست؟ جزایر قناری که به نام «بهشت اروپا» هم شناخته می‌شود، مقصد بسیاری از گردشگران در سراسر دنیا است. این جزایر علاوه بر سواحل زیبا و جنگل‌های باشکوه، برای مکان‌های دیدنی و حتی تاریخی خود نیز شهرت دارند. اگر قصد سفر به این جزایر را دارید یا صرفاً به دنبال اطلاعاتی درباره این جزایر زیبا هستید، با ما در این نوشته همراه شوید.

پارک لورو

پارک لورو هیچ‌انگیزترین دیدنی جزایر قناری برای کسانی است که عاشق حیوانات هستند. شهرت این پارک بی دلیل نیست. در هیچ جای دیگر دنیا ۳۵۰ گونه طوطی رایج نخواهید دید. علاوه بر بزرگ‌ترین مجموعه طوطی‌های جهان، انواع بمر، گوریل و شامپانزه هم در این پارک نگهداری می‌شوند.

کلیسای ویرجین از کندلاریا

«تن ریف» با وجود طبیعت بی نظیرش، تاریخی‌ترین دیدنی‌های جزایر قناری را هم در خود جاداده است. بنای اولیه کلیسای ویرجین از کندلاریا، در قرن پانزدهم ساخته شده است اما کلیسای فعلی متعلق به قرون هفدهم و هجدهم است. در طراحی کلیسا به خصوص در سقف آن، رگه‌هایی از معماری اسلامی نیز دیده می‌شود. درست وسط محراب نقره‌ای کلیسا صلیب مقدس پیروزی قرار دارد که قدمتش به سال ۱۹۴۹ برمی‌گردد و شهر سانتا کروز هم نامش را از همین جا گرفته است. سانتا کروز در زبان اسپانیایی به معنای صلیب مقدس است.

ساحل لاس کانتراس

با وجود آب‌وهوای بهشتی و روزهای بلند آفتابی، ساحل یکی از دلچسب‌ترین جاذبه‌های جزایر قناری است. ساحل دو کیلومتری لاس کانتراس یکی از بهترین سواحل جزایر قناری است که با ماسه‌های طلایی، آب درخشان و آفتاب دلچسب، گردشگران زیادی را به این منطقه جذب می‌کند. شنا و حمام آفتاب از جاذبه‌های لاس کانتراس هستند؛ اما ورزش‌های آبی را هم در این جزایر فراموش نکنید.

دهکده ماسکا

پیااده‌روی در طبیعت لذتی فراموش‌نشده است و یکی از جاذبه‌های جزایر قناری به حساب می‌آید. ماسکا بهترین مکان برای این کار است. ماسکا دهکده‌ای کوهستانی و بسیار کوچک است که روی ارتفاع ۶۵۰ متری از سطح دریا واقع شده است و جمعیتش حتی کم‌تر از ۱۰۰ نفر است. جاده‌ای که شما را به دهکده می‌رساند، باریک و شیب‌دار و پر پیچ و خم است. بسیاری عقیده دارند که ماسکا بعد از کوه تیده، محبوب‌ترین دیدنی جزایر قناری در تن ریف است.

چرا جزیره قناری؟

جزایر قناری مجمع‌الجزایری مرکب از هفت جزیره در اقیانوس اطلس، نزدیک به ساحل مراکش و یکی از ۱۷ منطقه خودمختار اسپانیا است و پایتخت آن لاس پالماس است. قناری یا کاناری از ریشه لاتین به معنی سگ گرفته شده است و «گراند کاناریا» که سومین جزیره بزرگ در بین جزایر قناری است، به معنی سگ‌های بزرگ است.

نام پرزده «قناری» از این جزیره‌ها گرفته شده است؛ چراکه قناری‌ها پرندگان بومی این منطقه هستند. همچنین اسم منطقه از نام لاتین آن Insularia Canaria گرفته شده که به معنی «جزیره سگ‌ها» است. این نام را رومیان به خاطر سگ‌های وحشی پراکنده در این جزایر، به آن داده‌اند. بسیاری از مسیحیان این جزایر، در درجه اول کاتولیک هستند.

مذهب کاتولیک، از زمان فتح مجمع‌الجزایر قناری دین اکثریت مردم بوده است. کندلاریا مرکز زیارتی کاتولیک در این مجمع‌الجزایر است؛ در این مکان کلیسای ویرجین در «کندلاریا» قرار دارد که مکانی مقدس در جزایر قناری است. نام هفت جزیره مجمع‌الجزایر قناری و مراکز آن‌ها عبارت است از: تتریف (مرکز سانتا کروس د تتریفه)، گرند کاناریا (مرکز لاس پالماس گرن کاناریا)، لانزاروته (مرکز آرسیفه)، لاپالما (مرکز سانتا کروز لاپالما)، لا گومرا (مرکز سان سباستیان لا گومرا)، ال هیرو (مرکز والورده) و فوئرته‌ونتورا (مرکز پوئرتودل روساریو)، این هفت جزیره در اقیانوس اطلس و نزدیک به مراکش قرار دارند. نزدیکترین جزیره، حدود ۱۰۸ کیلومتر از کرانه شمال غربی آفریقا فاصله دارد. این بخش از دو استان سانتا کروس و لاسپالماس تشکیل شده است. برخی از مکان‌های دیدنی جزایر قناری عبارتند از:

پارک ملی تیده

بین دیدنی‌های جزایر قناری، از همه شگفت‌انگیزتر پارک ملی تیده است. سنگ‌های عجیب و غریب آتش‌فشانی و چشم‌انداز بی نظیر، شما را ساعت‌ها در این منطقه کوهستانی نگه می‌دارد. جذاب‌ترین دیدنی پارک، کوه آتش‌فشانی تیده است که بلندترین قله اسپانیا و سومین آتش‌فشان فعال و بزرگ دنیا محسوب می‌شود و در میراث جهانی یونسکو نیز به ثبت رسیده است.

دانستنی‌های دریا

فریما صالح

قسمت اول

۱ پلی روی آب به طول ۵۵ کیلومتر افتتاح شد. بر اساس گزارش CCTV این پل طولانی، ماکائو را به هنگ کنگ متصل کرده است. ساختار این پل شامل پل اصلی، یک تونل و دو جزیره مصنوعی است و به واسطه ساخت این پل، زمان رانندگی بین این دو شهر مهم در کشور چین از سه ساعت به فقط، ۳۰ دقیقه کاهش می‌یابد. طول عمر این پل ۱۲۰ سال پیش‌بینی شده و برای اطمینان از پیشگیری خطر سیل، ۱۹۰ ستون در زیر آن ساخته شده است.



۲ جالب است بدانید عروس دریایی از سمی‌ترین مخلوقات دریا به شمار می‌رود. بدن یک عروس دریایی از یک توده پولیپ مانند تشکیل شده که از آن انشعابات زیادی به شکل رشته خارج می‌شود. سطح این رشته‌ها به هزاران سلول زهردار به نام «نماتو سیت» پوشیده شده است. سم آن‌ها در مجموع می‌تواند یک انسان بالغ را بکشد. عروس دریایی دارای چنگال‌هایی به بلندی یک تا سه متر و بدنش ژلاتین مانند است. این موجود دریایی قادر به سوراخ کردن پوست بدن انسان است. نیش بسیار دردناک عروس دریایی استرالیایی می‌تواند با زهر خود انسان را در کمتر از سه دقیقه از پای در بیاورد و چنگال‌های بیش از سه متری آن اغلب کشنده است و قربانیان در بیشتر موارد با نیش این حیوان و قبل از رساندن خود به ساحل جان خود را از دست می‌دهند.



۳ در ماه گذشته MS Türanor PlanetSolar، بزرگ‌ترین کشتی خورشیدی جهان به‌عنوان بخشی از اکتشاف علمی تاریخی خود در امتداد جریان خلیج در لندن کناره گرفت. سرنشینان این کشتی سازگار با محیط زیست به‌عنوان بخشی از پژوهش در مورد تغییرات آب و هوایی به جمع‌آوری اطلاعات در مورد دریا و جو بین آمریکا و نروژ می‌پردازند. این کشتی در کورد جدید خود در اوایل سال جاری در زمان سفر از لاس‌پالماس جزایر قناری به سنت‌مارتین در کارائیب توانست اقیانوس اطلس را در ۲۲ روز طی کند.

۴

سازمان پژوهش‌های علمی و صنعتی کشورهای مشترک المنافع در استرالیا اعلام کرده که موفق به کشف گونه‌ای از ماهی‌ها شده که می‌توانند کف دریا را راه بروند. این ماهی از گونه‌های دست‌دار محسوب می‌شود که در سال ۱۹۹۹ توسط دانشمندان کشف شده‌اند و همچنین این گونه از ماهی از باله‌های خود برای راه رفتن استفاده می‌کند. جالب است بدانید بر اساس برآورد دانشمندان این ماهی‌ها از ۵۰ میلیون سال پیش در دریاها زندگی می‌کردند اما فقط در جنوب استرالیا گونه‌هایی از آن‌ها مشاهده شده است.



۵

موتور کشتی غول‌پیکری که در کره جنوبی ساخته می‌شود دارای ارتفاعی به اندازه ارتفاع آپارتمان سه طبقه است و به‌عنوان یکی از قدرتمندترین موتورهای کشتی جهان شناخته می‌شود. این موتور در شرکت صنایع سنگین هیوندای کره جنوبی ساخته می‌شود.



۶

رودخانه یانگ تسه طولانی‌ترین رودخانه آسیا و سومین رودخانه طولانی جهان (پس از نیل و آمازون) است. نام جدید چینی آن «چانگ جیانگ» است و بسیاری از نقشه‌های جدید از این نام استفاده می‌کنند. این رودخانه بیش از ۶۳۸۰ کیلومتر طول دارد. سد سه‌دره، بزرگ‌ترین سد جهان، بر روی این رودخانه ساخته شده است.





۱۰ دومین ماده معمول که بعد از فلز در ساخت کشتی‌ها به کار می‌رود آلیاژهای آلومینیوم است. این ماده نسبت به فولاد مزیت‌هایی دارد. از آن جمله سبک‌تر بودن، مقاومت بیشتر، پوسیدگی کمتر و قابلیت شکل‌پذیری بهتر را می‌توان نام برد.



۱۱ اگر به چین سفر کرده باشید حتما آسمان خراش‌های این کشور باعث سرگیجه شما شده است. تعداد برج‌های سر به فلک کشیده به قدری زیاد است که تا از نزدیک نبینید باورتان نمی‌شود. از آن جایی که ووهان شهر رودخانه‌ها و دریاچه‌ها است، نمای این برج برگرفته از قایق‌هایی است که در رودخانه‌ی یانگ‌تسه حرکت می‌کنند. به علاوه این معماری نماد مثبت‌اندیشی و اعتماد به نفس ووهان نیز است.



۱۲ در کشور مالدیو به تازگی جزیره‌ای بی‌نظیر با نام Velaa private Island زیبا و رازگونه به نام Velaa private Island افتتاح شده که برای رسیدن به آن باید از قایق استفاده کرد و زبرداریایی نیز در اختیار توریست‌ها قرار می‌گیرد.



۱۳ مهندسان در طراحی موج‌شکن‌ها باید محاسبات دقیقی را انجام دهند. اگر ارتفاع موج‌شکن را کم‌تر از چیزی که هست محاسبه کنند، باعث ورود آب دریا به داخل حوضچه می‌شود و اگر بیشتر از حد آن تخمین بزنند نیاز به حجم زیادی از سنگ‌های لاشه دارد که هزینه ساخت را بالا می‌برد.



۱۴ پاراسل قطعا جزء بهترین نوع از تفریحات دریایی است که در جزیره کیش می‌توانید آن را تجربه کنید. قایقی در دریا شما را به ارتفاع ۱۵۰ متری رسانده و با خود می‌کشد. تجربه حرکت در آسمان در نوع خودش بی‌نظیر است.



۱۵ کشورهایی مانند آلمان، اسپانیا، آمریکا، ایرلند و... بانصب فانوس‌های قدیمی در سواحل دریاهای خود باعث افزایش جذابیت‌های گردشگری شده‌اند و از این طریق گردشگران زیادی را جذب کرده‌اند.



۱۶ شناور «دریا پاک» به‌عنوان نخستین شناور جمع‌آوری‌کننده آلودگی‌های نفتی در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در منطقه خاورمیانه به شمار می‌رود. این شناور در مجتمع کشتی‌سازی و فراساحل ایران (ایزوایکو) در مدت ۲۱ ماه و با هزینه ۲۱ میلیون یورو ساخته شده است. دریا پاک دوسالی می‌شود که کار خود را رسماً آغاز کرده است.



۱۳ در شرایطی که شاهد آسیب‌های بی‌شمار هر روزه به محیط زیست هستیم، شرکت کشتیرانی OOCL کشتی‌های جدید خود را در یک اینفوگرافی سازگار با محیط زیست نشان می‌دهد.



۱۷ دریاچه رتبا، Retba یا صورتی در سنگال و یکی از جاذبه‌های توریستی در غرب آفریقا است و برخلاف تمام دریاچه‌های دنیا صورتی رنگ است. این دریاچه به خاطر رنگ جالب آن مورد توجه قرار گرفته است. غلظت نمک این دریاچه به حدی است که باعث شناور شدن هر شناگری در سطح آب می‌شود. مایکل دانسون، میکروبیولوژیست و محقق در این باره می‌گوید: «رنگ صورتی این دریاچه به خاطر غلظت زیاد و بالای نمک در ترکیب با باکتری فعالی Dunaliella Salina به نام است.»

۱۴ اتوبوسی عجیب این روزها برای جابه‌جایی مسافرها در دبی مورد استفاده قرار می‌گیرد که در خشکی به صورت یک اتوبوس عادی عمل می‌کند و در آب به صورت یک اتوبوس دریایی حرکت می‌کند. شما سوار بر یک اتوبوس ابتدا گردش در شهر خواهد داشت و سپس سوار بر همان اتوبوس وارد خور دبی می‌شوید و ساعتی را به گردش بر روی این خور می‌پردازید. داخل این اتوبوس به امکانات مختلفی از جمله سیستم‌برودتی مجهز شده است. جلیقه نجات و سایر تجهیزات مورد نیاز در مواقع ضروری در این اتوبوس تعبیه شده است.



۱۸ آکواریوم یخ زده یا «کوری نو سووی زو کوکان» در شهر کسوناما در شمال شرقی ژاپن، ۴۵۰ گونه مختلف از موجودات دریایی را در خود جای داده است. این آکواریوم با ستون‌های یخی بزرگ و نورهای آبی تزئین شده است.



۱۵ گاهی در ساحل شهر جیبوتی دیده می‌شود که مهاجران گوشه‌ای به دست می‌ایستند تا سیگنال‌های ارزان قیمت تلفنی را از کشورهای همسایه سومالی دریافت کنند.

منابع:

• دانستنی‌های دریایی جهان نوشته بهزاد الصفی
• سایت‌های دریایی

جدول شماره ۱

عمودی	افقی
۱. امروزه بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالا در دنیا از آن طریق صورت می‌گیرد خوردن به زبان عربی	۱. دریایی که از لحاظ بازرگانی و توسعه کالاهای داخلی حائز اهمیت است. از وسایل بهداشتی
۲. دور و شهری بندری در جنوب غربی کشور سوئد	۲. نوعی جرثقیل زغال سنگی که خوب نمی‌سوزد. اتحادیه بین‌المللی نجات
۳. پهلو ان - کناره‌های دریا کشتی جنگی و تندرو	۳. حرف انتخاب آرزو کننده رود بزرگی که به سرزمین مصر نزدیک است
۴. گوزن آفریقایی - چاق و فریب‌بانگ خطاب	۴. خارج کردن کالا از بندر به ظاهر ساختمان می‌گویند. آسان ته بریده
۵. درون - نوعی انرژی که از آب دریا گرفته می‌شود. لحظه‌ای و اندکی	۵. مجمع الجزیره‌ای در حوالی اقیانوس آرام. نام جزیره‌ای در کشور ایتالیا. دمای بدن
۶. یکی از شهرهای ساحلی اسپانیا. قسمتی از کشتی - بزرگترین دریاچه استرالیا	۶. نام جدید دریاچه خوارزم. از کشتی‌های چند منظوره کشور فیدل کاسترو
۷. زیور دوستی و محبت. نهنگ	۷. از پسران حضرت نوح (ع). پسرش در آب بزرگترین موجود آبی دنیا
۸. شرکت بین‌المللی نفت و گاز در ایتالیا. نوعی شنا. دریچه کوچکی که در جلوی لوله‌های کاربراتور قرار دارد	۸. دشمن دانایی - مزاحم خندان
۹. از ماه‌های سال - ملاح - رفیق آتش	۹. علامت جمع. دوباره نام تنگه‌ای که دریای مرمره را به دریای اژه متصل می‌سازد
۱۰. کشتی‌های اجاره‌ای - از بیماری‌ها. سیستم‌رانداری که به وسیله آن کشتی‌ها و هواپیماها را می‌توان از فاصله دور رصد کرد	۱۰. نوعی اسکله آب آذری نام کوچک «لورن» هنرپیشه زن ایتالیایی
۱۱. کنفرانس بین‌المللی ارتباطات. کاری که با سهل انگاری و بی‌کیفیتی انجام می‌شود. من و تو	۱۱. سخن چین - حامی و پشتیبان واحد بسته‌بندی پارچه
۱۲. گیاهی دارویی. سازمان توسعه صنعتی ملل متحد. سنگ مرمر	۱۲. ژرفیاب صوتی - مفلس - یاد گیرنده
۱۳. ساز زهی که در هندوستان استفاده می‌شود. درهم پیچیدن	۱۳. آب دشمن آن است. از بنادر جنوبی اسپانیا در ساحل مدیترانه. درختی که چوبش به محکم بودن معروف است
۱۴. دستیار فرانسوی. مترادف شجاع - مخفف نادم	۱۴. نوعی پرند دریایی که در ارومیه هم زیست می‌کند. تکاور
۱۵. تالاب و استخر. نام جزیره‌ای در کشور اکوادور	۱۵. علم آن فطری و ذاتی است. جای پلرسم کننده. فلزی که در صنعت برق کاربرد دارد.



نوشته آلن رومن اوف
ترجمه: محسن رخس خورشید

نقشه رحمان

فرار نکرده. همه دارند خودشان را برای مبارزه با شما آماده می‌کنند. «فرمانده دزدها زد زیر خنده و گفت: «عجب، که این طور؟! پس چرا آدم گنده‌ای مثل تو را با خودشان نبرده‌اند؟» رحمان جواب داد: «نگذاشتند همراهشان بروم. آن‌ها می‌گویند من خیلی کوچکم و جلوی دست و پایشان را می‌گیرم.» دزدهای دریایی در حالی که از تعجب دهانشان باز مانده بود به او خیره شدند. یکی از آن‌ها گفت: «شنیدید چی گفت؟! دیگری گفت: «می‌گوید کوچک‌ترین آدم روستاست!» سومی گفت: «اما او بزرگ‌ترین آدمی است که من در زندگی ام دیده‌ام» چهارمی گفت: «فکر می‌کنید بقیه اشان چه قدی باشند؟!» سردهسته دزدها تصمیمی گرفت و گفت: «در این شرایط بهتر است روستا را غارت نکنیم. بهترین کار این است که به کشتی خودمان برگردیم و فرار کنیم. چون ما نمی‌توانیم با این غول‌ها در بیافتیم.» دزدهای دریایی که ترسیده بودند سراسیمه خودشان را به کشتی‌اشان رساندند و از آن روستا دور شدند و دیگر هم آن طرف‌ها نیامدند.

مان را از دست دزدان دریایی نجات دهیم.» روستاییان با کنجکاوی به او نزدیک شدند تا نقشه‌اش را بشنوند. رحمان گفت: «فرصتی برای توضیح نیست. تنها کاری که باید انجام دهید، این است که به همراه کدخدا به جنگل پناه ببرید و باقی کار را به من بسپارید. من از روستا محافظت می‌کنم. «واقعا فرصتی نبود. دزدان دریایی به ساحل نزدیک شده بودند و هر لحظه ممکن بود سر برسند. روستاییان با عجله به سمت جنگل رفتند و پنهان شدند. دقایقی بعد گروهی از دزدان دریایی به ساحل قدم گذاشتند و وارد روستای متروکه شدند. فرمانده دزدها به طرف همراهانش با خوشحالی گفت: «روستاییان همگی فرار کرده‌اند و این کار ما را راحت‌تر می‌کند.» در فکر غارت خانه‌ها بودند که رحمان از جلو درآمد و گفت: «فرار؟! کسی

رحمان در دهکده‌ای واقع در ساحل دریای چین زندگی می‌کرد. او جثه خیلی بزرگی داشت و از همه اهالی روستا درشت‌تر بود. اما طبیعت بسیار آرامی داشت و مرد مهربانی بود. یک روز پسری سراسیمه به میدان دهکده دوید و فریاد زد: «کشتی دزدان دریایی، دزدان دریایی دارند به این سمت می‌آیند!» روستاییان وحشت زده شدند. آن‌ها عده‌ای ماهیگیر و کشاورز ساده بودند و نمی‌توانستند در برابر دزدان دریایی شرور، ایستادگی کنند. همه دور کدخدا حلقه زدند و پرسیدند: «حالا باید چه کار کنیم؟» کدخدا هم مثل خودشان جوابی نداشت. او داستان‌هایی از بی‌رحمی دزدان دریایی شنیده بود و تنها چیزی که به ذهنش رسید این بود: «به جنگل فرار کنیم.» در این گیرودار رحمان جلو آمد و گفت: «من نقشه‌ای دارم تا دهکده

																		۱
																		۲
																		۳
																		۴
																		۵
																		۶
																		۷
																		۸
																		۹
																		۱۰
																		۱۱
																		۱۲
																		۱۳
																		۱۴
																		۱۵

روزهای مقاومت در بندر و دریا

نقی امیراسماعیلی کناری-رییس اداره روابط عمومی و روابط بین الملل سازمان بنادر و دریانوردی



و تصور این حقیر آن است که ارزش و اهمیت آب دو برابر خشکی است. حال ما چه استفاده‌ای از چنین موقعیت و موهبت الهی داریم مقوله مهمی است که مسئولین بایستی بدان پاسخ دهند؟

انقلاب شکوهمند اسلامی ایران به رهبری زعیم عالی قدر امام خمینی (ره) به پیروزی رسید ایجاد حکومتی به‌نام جمهوری اسلامی کانون توجه جهانیان شد. پس از سال‌ها وابستگی، انقلاب اسلامی این امید را در دل ایرانیان ایجاد کرد که استقلال و آزادی ثمره درخشان سال‌ها فداکاری و جان فشانی ملت غیورمسلمان ایران وتمامی مبارزین سلحشور آزادی خواه باشد.

ناوگان حمل و نقل هوایی، جاده‌ای و ریلی با تمام ظرفیت موجود در حرکت بود وزندگی با عشق و امید فراوان جریان داشت اما سهم ناوگان دریایی ویژه و منحصر به فرد بود بیش از ۸۰ درصد. سهمی که در طی سال‌ها و با همت مجموعه از گان‌ها، نهادها، شرکت‌ها، یگان‌های نظامی و انتظامی در عرصه آب و سازمان‌ها به‌ویژه سازمان بنادر و دریانوردی به بالاترین ظرفیت ممکن به بیش از ۸۵درصد رسید. از سال ۱۳۵۸ عوامل بیگانه دست به کار شدند و ادعای سهم خواهی از این مرز و بوم آغاز شد جدایی طلبان با نقشه از پیش طراحی شده استکبار جهانی به سرکردگی آمریکا در بیشتر نقاط کشور

نظام بود به همین منظور پس از طراحی وبرنامه‌ریزی مخالفین ،سازمان سیاسی خلق عرب به وجود آمد که شیوخ وابسته به خارج و عوامل سلطنت‌طلب ترکیب اصلی آن را تشکیل می‌دادند. این سازمان با هدف جدا کردن خلق عرب از غیر عرب برای جذب روشنفکران و تحصیلکرده‌های عرب زبان تشکیلاتی به نام کانون فرهنگی خلق عرب در خرمشهر ایجاد کرد.(۳)

این سازمان سیاسی در خرمشهر به تدریج اقدامات ایجاد آشوب، خرابکاری، خشونت و ترور را به‌منظور جدایی‌طلبی آغاز کرد اهم اقدامات برنامه‌ریزی شده از مهرماه ۱۳۵۸ توسط گروه خلق عرب در خرمشهر: انفجار در بازار، انفجار در واگن باری قطار، تیراندازی به سوی پاسگاه، جاسازی انواع سلاح سبک در مدرسه عراقی‌های مقیم خرمشهر، بمب گذاری در تعدادی از ادارات شهر، تلاش برای اشغال فرمانداری، انفجار در اسکله و بندر خرمشهر از جمله اقدامات خشونت بار این گروه بود.

پس از مدتی در اوایل سال ۱۳۵۹ فعالیت سازمان سیاسی و کانون فرهنگی خلق عرب به تظاهرات مسلحانه تبدیل شد نتیجه بمب گذاری‌ها، سرقت سلاح و مهمات، گروگان‌گیری ۱۷ تن از جوانان مذهبی شهر که پس از چندساعت آزاد شدند تیراندازی به خودروی نظامی و انتظامی و محاصره موقت مقر سپاه پاسداران و انفجار در اسکله شماره ۹ بندر خرمشهر، ترور و انفجارهای متعدد در نقاط مختلف شهر باعث به شهادت رسیدن ۴۳ نفر مردم بی گناه از جمله سرپرست اسکله بندر خرمشهر شد.(۴)

پرواز هواپیماهای عراقی به‌منظور شناسایی در آسمان مناطق مرزی شلمچه و اروندرود، تحرکات گسترده انتقال نیروهای نظامی در آن سوی رود کارون،استقرار تانک و انواع سلاح‌های سنگین دشمن بعثی در خطوط مرزی باعث شد مردم به شدت نگران شوند. انبار بنادر کشور مملو از انواع و اقسام کالای اساسی و ضروری بود و کشتی‌ها همچنان در تردد بودند. تجهیزات نظامی گران‌بهای ارتش ایران و قطعاتی از هواپیمای اف ۱۴، ده‌ها وسائط نقلیه سنگین و سبک از جمله ماشین تویوتا، کالاهایی اساسی شامل مایحتاج ضروری و حیاتی در انبارهای بندر خرمشهر وجود داشت و رژیم بعثی عراق به رهبری صدام ،دیکتاتور مورد حمایت کشورهای عربی از این موضوع باخبر بود و اطلاعات دقیقی از طریق جاسوسان به‌ویژه سازمان مجاهدین خلق ایران از وضعیت کشور و اهمیت بنادر بالاخص بندر خرمشهر جمع‌آوری کرده بود.

در مدت کوتاهی جو شهر و بندر خرمشهر ناآرام شد شلیک خمپاره از نقاط نامعلوم، انفجار و ترور در روز روشن باعث مهاجرت جمعی از مردم این شهر شد و رعب ووحشت منطقه ا فرا گرفت. سپاه این شهر تنها پایگاه دلدادگان و حافظان انقلاب بود.

ملت غیور ایران، در بایمان و دریانوردان در عرصه آبی هرگز فکر نمی‌کردند روزها، هفته‌ها، ماه‌ها و سال‌های خونینی را در پیش دارند و باید خود را برای مقابله با تهاجم وسیع عراق که از حمایت و پشتیبانی سی کشور جهان از جمله: آمریکا، شوروی سابق، انگلیس، فرانسه، آلمان، اسرئیل، اتحادیه کشورهای عربی و

سال سی‌ودوم
شماره ۲۴۵
مرداد ۱۳۹۶

بندر

حتی کشورهای به‌اصطلاح مسلمان از جمله سودان، عربستان، کویت، قطر، بحرین، امارات، … برخوردار است آماده کنند.

دشمنان انقلاب آگاهانه با ایجاد آشوب و ناامنی، انفجار و ترور در مناطق و سواحل مرزی خطه خوزستان به‌ویژه: شلمچه، ساحل اروند، رود کارون، منطقه آبادان و خرمشهر را برای تهاجم گسترده و وحشیانه نیروهای تاندان مسلح بعثی عراق آماده کردند.

در تاریخ ۲۶ شهریور ۱۳۵۹، صدام حسین در نطقی در مجلس این کشور با ملغی اعلام کردن قرارداد ۱۹۷۵ الجزایر و تاکید بر تغییر وضعیت روابط قانونی در شط العرب (اروند رود) به‌وضع قبل از مارس ۱۹۷۵ گفت: باید تمام حقوق تصرف شده، به حاکمیت کامل عراق بازگردد.

اگرچه دولت عراق در ابتدا لغو قرارداد الجزایر را بهانه‌ای برای این تجاوز اعلام کرده بود اما طه یاسین رمضان نخست‌وزیر عراق یک سال بعد و در گفتگو با مجله الثوره گفت: «این جنگ به خاطر عهدنامه ۱۹۷۵ الجزایر و یا چند صد کیلومتر خاک و یا نصف شط العرب نیست این جنگ برای سرنگونی رژیم جمهوری اسلامی است.»(۵)

در پی این اظهارات، شدت تجاوزات عراق در نوار مرزی منطقه خرمشهر افزایش یافت و شناورهای این کشور بر تحرک خود افزودند. لشکر ۵ و تیپ‌های نیروهای مخصوص در مواضع از قبل آماده شده نوار مرزی برای حمله گسترده مستقر شدند .در روز ۲۹ شهریور یک قایق ایرانی به بهانه نداشتن پرچم عراق غرق شد و ترمینال نظامی بندر خرمشهر نیز مورد هدف گلوله‌قرار گرفت.(۶)

روز ۳۱ شهریور سال ۵۹ هجوم سراسری ارتش کاملاً مجهز و آماده عراق با هواپیماهای پیشرفته، توپخانه‌ها، انواع کاتیوشا، تانک‌ها، نفربرهای زرهی، سلاح‌های مجهز و مسدن، سستون‌های نظامی و نیروهای پیاده همزمان از طریق هوا، دریا و زمین به محورهای خطوط مرزی و شهرهای ایران اسلامی حمله‌ور شد.

بمباران و گلوله‌باران تلفات سنگینی به شهرهای مختلف کشور، ویژه بنادر خرمشهر و آبادان وارد ساخت و ساکنین این مناطق برای درمان ماندن مردان سالخورده، زنان و کودکان وحشت زده شهر را تخلیه کردند.

بعدازظهر ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ تمام نقاط خرمشهر از جمله: کوی طالقانی، راه‌آهن و مولوی که نقاط مستضعف نشین شهر بودند، ساختمان و ادارات دولتی، فرمانداری و شهرداری و بسیاری از مناطق هدف آتش انبوه و بی‌رحمانه ارتش عراق قرار گرفت. هواپیماهای دشمن مراکز حیاتی را به‌شدت بمباران کردند شدت تهاجم وحشیانه متجاوزین به حدی بود که نقاط استراتژیک شهرهای مهم مرزی از جمله آبادان و خرمشهر در آتش می‌سوخت.(۷)

در روزهای نخستین مدافعین شهر زیرگیر گلوله‌ها، بر روی اسکله‌های بندر سنگرهایی ساختند تا از تیررس شلیک مستقیم در امان باشند. هیچ نقطه‌ای امن نبود و سرتاسر منطقه غرق در دود و آتش بود. صدای انفجار گلوله‌ها یک لحظه قطع نمی‌شد.

عراقی‌ها قصد داشتند به هر شکل ممکن بندر را



اشغال کنند چرا که از امکانات، تجهیزات و کالاهای موجود در محوطه بندر کاملاً مطلع بودند. انبارها پر از کالا بود و به طور تقریبی ارزش کالای هر باب انبار بیش از ۱۰ میلیارد تومان برآورد می شد. وجود پمپ‌بنزین و ژنراتور در داخل محوطه بندری درحالی که برق شهر به دلیل بمباران و گلوله‌باران بی‌امان قطع شده بود نیروهای متجاوز دشمن را بر آن داشت تا به سوی بندر یورش ببرند تا در فکر غارت و چپاول امکانات، تجهیزات پیشرفته و مدرن، کالاهای موجود گران بها و پرارزش داخل انبارها باشند.

خرمشهر در ششمین روز نبرد صحنه یک حماسه بزرگ بود. فشار نیروهای تقویت شده عراقی به حدی شدت یافت که احتمال سقوط خرمشهر در همان روز قطعی به نظر می رسید اما نبرد مدافعین با شجاعت مردم غیور، رزمندگان دلاور به فرماندهی سردار افتخارآفرین محمد جهان آراء، ارتش و ژاندارمری، تکاوران شجاع، نیروی دریایی و جمعی از کارکنان جان برکف بندر خرمشهر ادامه یافت. رزمندگان و کارکنان بندر هم قسم شدند تا پای جان برای حفظ و حراست از خاک شهر و بندر با متجاوزین بجنگند.

ارتش عراق پس از این که در اشغال سریع استان خوزستان ناکام شد در این فکر بود با تمام قوا خرمشهر و آبادان را تصرف کند تا به طور کامل بر اروندرود مسلط شود.

کاپیتان ملک رضا ملک پور از مسئولین بندر و



دشمن در ابتدا در صدد بود تا با عبور از رود کارون آبادان را محاصره کند لیکن به دلیل عدم پیشروی مورد انتظار در سایر جبهه‌ها این امر تحقق نیافت و قوای دشمن زمین گیر شدند. اما زمانی که تصرف خرمشهر و آبادان به عنوان هدف اصلی مورد نظر قرار گرفت و از آن جا که با مقاومت مدافعان شهر مواجه شد در صدد بر آمد تا با عبور از رود کارون و انسداد جاده اهواز-آبادان حلقه محاصره خرمشهر را تنگ تر کند و فشار سخت‌تری به مدافعان وارد کند. دشمن با این هدف در صبح روز نوزدهم با عبور از پلی که در منطقه مارد نصب کرده بود از کارون گذشت سپس با استقرار در اطراف جاده اهواز-آبادان راه را بر خودروهایی که راهی اهواز بودند بست و بیش از ۲۰۰ مرد را در مقابل دیدگان گریبان، ضجه و ناله طفلان و زنان به اسارت گرفت و زنان و کودکان را آواره کرد. (۸)

کشتی خارجی قلمرو خاک کشور بیگانه محسوب می شود و برای ورود به خاک هر سرزمینی انجام روال قانونی در تمام دنیا مرسوم است و از طرفی کشتی خارجی اجازه ندارد بدون اخذ مجوز ورود از سوی مقامات دریایی و بندری کشور میزبان، به بندر وارد شود.

غربی‌ها انواع و اقسام سلاح‌های پیشرفته و مرگبار از جمله هواپیماهای سوپر اتاندارد را در اختیار صدام قرار دادند و ارتش عراق با موشک‌ها بالاخص موشک ضد کشتی اگزوست کشتی‌های ایران را در بندر و لنگرگاه قلمرو سرزمینی مورد هدف قرار می داد.

در چنین شرایطی تلاش و همت راهنما برای انجام وظیفه در عرصه دریا یک اقدام شجاعانه و خارج از وظایف قانونی تلقی می شود چرا که ممکن است راه بی‌پازگشت باشد. اما چاره‌ای نیست راهنما می داند نجات یک کشتی نجات یک ملت است با توکل بر خداوند از طریق بی‌سیم فرمان می گیرد و به سوی لنگرگاه حرکت می کند.

۱۵ نفر از کارکنان اداره بندر خرمشهر در اولین روزهای نبرد در دفاع از شهر و اداره بندر بر اثر اصابت تیر و ترکش، بمباران هواپیماهای عراقی، شلیک خمپاره، اصابت گلوله تانک و نبرد تن به تن با متجاوزین اشغالگر در داخل محوطه گمرک، بندر، روی اسکله‌ها و محوطه انبارها به شهادت رسیدند. دو نفر از بندری‌ها نیز پس از جدالی شجاعانه و وصف‌ناپذیر توسط عراقی‌ها به اسارت درآمدند و بعدها در اردوگاه عراق به شهادت رسیدند.

آسمان خوزستان خون می‌گریست در این نبرد نابرابر و ناجوانمردانه اجساد مطهر مردان خداجوی ایران سربلند و مقاوم محوطه بارانداز و روی اسکله‌های بندر خرمشهر را پر کرده بود. (۹)

متجاوزین در سپیده دم سیزدهم مهرماه ۱۳۵۹ از سه محور بندر، جاده شلمچه و پلیس راه، حمله شدید دیگری را آغاز کردند که در محور بندر با تحمل تلفات فراوان تا ساختمان هماهنگی بندر (سی بی اس) پیش آمدند.

یک روز بعد در عصر روز چهاردهم مهرماه جمعی از جان برکفان سپاهی و ارتشی به ساختمان هماهنگی بندر (سی بی اس) یورش بردند و تعدادی از تانک‌ها، نفرات و تجهیزات عراقی را منهدم نمودند و متجاوزان را از این منطقه عقب راندند. (۱۰)

مناطق آبادان و خرمشهر در خشکی به طور کامل

محاصره شد آسمان خوزستان نیز در زیر پروازهای پیایی هواپیماهای پیشرفته عراق تحت کنترل بود و بمباران می شد توپخانه‌های ارتش دشمن خطوط مهم و استراتژیک مرزی را به گلوله بستند تانک‌های نیروهای متجاوز نیز بی‌مهابا مدام به سمت مردم و مدافعان ایران آتش می‌گشودند جنگ به دریا کشیده شد و تنهاراه مقاومت و نجات، نبرد در عرصه پهناور دریا بود. تقریباً ارتباط این دو منطقه با تمام ایران قطع شد.

کارکنان بندر خرمشهر دو وظیفه خطیر بر عهده داشتند هم برای دفاع و حفاظت از بندر بجنگند و هم از کشتی‌هایی که با بار در لنگرگاه اروندرود منتظر ورود به حوضچه آرامش برای پهلوگیری و تخلیه کالا بودند راهبری و محافظت کنند تا به سلامت از کانال عبور کنند و پس از ورود به دهانه ورودی موج‌شکن در کنار اسکله پهلو بگیرند.

عملیات بندری بر اساس قانون موظف بود راهنما را با راهنما بر به لنگرگاه اعزام کند تا راهنما با کمک حمایت و پشتیبانی یک کس‌ها در زیر آتش گلوله دشمن کشتی‌ها را به داخل بندر رهنمون سازند. دشمن با برنامه قبلی نقاط مهم و استراتژیک لنگرگاه و محل تجمع شناورها، کانال ورودی، مسیر تردد به حوضچه بندر و محل تلاقی کمک‌یدک‌کش‌ها در دهانه ورودی، بارانداز و اسکله‌ها را به دقت تحت نظر داشت و هرگونه تحرکی را از طریق هواپیما و سلاح‌های سنگین و مرگبار به گلوله می‌بست.

دهانه اروندرود که محل ورود کشتی‌ها به بندر خرمشهر بود بسته شد ده‌ها شناور، تجهیزات راهبری دریایی، لایروب، یدک‌کش و راهنما بر با اصابت موشک و بمباران هوایی هواپیماهای دشمن بعضی در آتش می‌سوخت.

به‌وسیله لودر کانالی در کنار یکی از اسکله‌ها ایجاد شد تا نیروها در داخل کانال از تیررس گلوله‌ها در امان باشند. بندری‌ها به همراه جمعی از شیرمردان دلاور با سلاح سبک روی اسکله بندر پشت یکی از کشتی‌های بزرگی که زیر آماج شلیک پیایی عراقی‌ها بود سنگر گرفتند و به مقاومت ادامه دادند. همان اندک مهمات رزمندگان رو به اتمام بود.

نیروهای سپاه، نیروهای ارتش، ژاندارمری به یاری مردم و جمعی از کارکنان ادارات شهر با استقرار در محورهای مختلفی که احتمال ورود دشمن از طریق آن‌ها به شهر خرمشهر می‌رفت به مقابله پرداختند تا شهر محاصره نشود. همه سلاح‌های سپاه که شامل تعدادی اسلحه سبک بود و نیز تعدادی سلاح از پادگان دژ به مساجد شهر انتقال یافت مسجد جامع مرکز فرماندهی، محل پشتیبانی، امداد رسانی، تجمع نیروی انسانی و تبادل اطلاعات شده بود. (۱۱)

درگیری در تمام نقاط شهر ادامه داشت تعدادی از کارکنان بندر همچنان بر روی اسکله‌ها با آرپی جی و سلاح سبک در پناه کشتی‌های مستقر در بندر با عراقی‌هایی جنگیدند.

همزمان کانال خورموسی به فاصله حدود ۷۰ مایلی بندر خرمشهر نیز زیر آتش سلاح‌ها و هواپیماهای دشمن بمباران می‌شد تا کشتی‌ها در بندر امام (ره) پهلو نگیرند. واحد عملیات دریایی و بندری در کانال خورموسی محوری برای مقابله با حملات وحشیانه عراقی‌ها تشکیل دادند تا تنها از میزان تلفات بکاهد



چرا که سلاحی برای نبرد وجود نداشت. مردان بندر و دریا در دوران دفاع مقدس روزهای سخت و دشواری را پشت سر گذاشتند. غیور مردان فداکار و جان برکف نیروی دریایی ارتش، کارکنان شرکت نفت در عرصه دریا، ارگان‌ها و نهادهای ایثارگر، شرکت‌های کشتیرانی دولتی و بخش خصوصی، کارکنان شیلات، صیادان پرتلاش و زحمتکش در مناطق جنگی خطرات شنیدنی و ماندگاری دارند که عبرت‌آموز نسل جوان از دوران مقاومت ملت جان بر کف ایران اسلامی است.

از سویی در همین روز نیروهای دشمن سعی می‌کردند با پیشروی در محور بندر خرمشهر به ساختمان اداری بندر و گمرک دست یابند لیکن با مقاومت مدافعان متوقف شدند. (۱۲) این روز را باید روز رشادت و مقاومت بندری‌ها نام برد. کارکنان بندر با تفکر جهادی و برای جانبازی در محل کار حاضر می‌شدند چرا که کار و کوشش در بندر به میدان کارزار و نبرد و جنگ تبدیل شده بود تکلیف کارکنان بندر را شخصاً خودشان معین می‌کردند هر صبح پس از خداحافظی یا خانواده به این فکر می‌کردند که این آخرین دیدارشان خواهد بود.

درگیر و دار آتش و خون صدای بی‌سیم‌چی‌ها به‌سختی شنیده می‌شد تقریباً تمام ارتباطات مخابراتی خشکی و دریایی قطع شد فقط مرکز کنترل ترافیک دریایی بندر به دلیل برخورداری از سیستم پیشرفته به‌دشواری می‌توانست با کشتی‌ها



در لنگرگاه، پایلوت و یدک کش (۱۳) ارتباط داشته باشد. راهنما در بندر منتظر شنیدن فرمان حرکت بود تا خود را به لنگر برساند و کشتی را به سمت بندر هدایت کند. دهها کشتی تجاری در اروندرود و کانال خورموسی در محاصره قرار گرفتند موشک دشمن با هدف گیری دقیق محوطه دریایی مجاور اسکلهها، تجهیزات خشکی، انبارهای روباتی و سر پوشیده مملو از کالا، واگن های ریلی مستقر در خط راه آهن بندر، تجهیزات دریایی، شناورهای دریایی، مسیر تردد شناورها به دهانه ورودی بندر، راز طریق هوا، دریا و زمین نشانه گرفته بود و هرگونه تحرکی را به گلوله می بست.

موتوریست پس از بازیابی و کنترل موتورخانه از سلامت آن مطمئن شد موتورخانه و محل استقرار سرنشینان کشتی در قسمت انتهایی یعنی پاشنه کشتی قرار داشت. نیروهای دلاور بندری و دریایی آماده حرکت شدند. نفس ها در سینه حبس شده بود مرکز فرماندهی ترافیک دریایی فرمان عزیمت از اسکله به دریا صادر کرد. کاپیتان نگاهی به تک تک همکاران انداخت: موتور یست، ملوان ها، مدیر ماشین و معاون کشتی.

سلاحشوران بندر دل به دریا زدند کشتی نوید و یدک کش پیام با ۳۱ سرنشین غیور با سرعت ۴۵ گره دریایی (۱۴) به حرکت درآمدند آنان با قلبی مملو از عشق به میهن و با توکل بر قادر متعال ذکریان به پیش می رفتند این دوشناور سینه عرصه پهناور خلیج فارس که به خون مقدس مردان ایران زمین رنگین شده بود را می شکافت و به پیش می رفت. هواپیماهای ارتش صدام رهبر دیکتاتور عراق در ارتفاع پایین با عبور از روی رود کارون، اروندرود و کانال خورموسی در پرواز بودند و مدام اهداف تعیین شده را بمباران می کردند. تعداد تلفات نیروی انسانی هر لحظه بیشتر می شد توپخانه ارتش متجاوز نیز هماهنگ با حمله هوایی منطقه را گلوله باران می کرد.

اصولا جنگ در هر وضعیتی سخت، دشوار و خانمان سوز است اما در دریا به مراتب سخت تر. کارکنان واحد دریایی بندر وقتی از اسکله جدا شدند به فکر نجات کارکنان کشتی های نفتی و غیرنفتی بودند تا آنان را به سلامت به سمت

حوضچه آرامش بندر هدایت کنند. آنان در فکر مقابله با دشمنان تا دندان مسلح نبودند چرا که برای نبرد در دریا تجهیزات جنگی خاص لازم است و دلاور مردان شجاع ایرانی حتی در خشکی نیز دارای سلاح نبودند.

آب و برق و ارتباط مخابراتی شهر قطع و بسیاری از مراکز حیاتی، اداری، فروشگاهها، بازار و انبارها طعمه حریق شده بود.

در عرصه آبی غیرنظامیان بندر بر اساس قوانین بین الملل در آبراه تردد شناور، به پیش می رفتند و در مسیر حرکت مدام با کاپیتان کشتی مستقر در لنگرگاه تماس می گرفتند تا آنان را از انجام ماموریت دریایی خویش مطلع سازند.

در سحرگاه ۲۳ مهرماه ۱۳۵۹ جنگ افروزان بعثی بی پروا از زمین، دریا و آسمان تمام خطوط مرزی خشکی و آبی را به گلوله بستند. بر روی آبها پناهگاهی نبود کشتی نوید و یدک کش پیام به پیش می رفتند ارتباط مخابراتی از سوی فرمانده کشتی صرفا با اتاق کنترل بندر ایستگاه دریایی بندر امام خمینی برقرار بود. سرنشینان نوید روی آب به این امید حرکت کردند تا همونوعان خویش از ایران و سایر ملل که مضطرب، وحشت زده و نگران در عرصه پهناور آب چشم انتظار مدد و یاری اند را نجات دهند. صدای مهیب انفجار و شلیک وحشتناک موشک و گلوله ها هر لحظه به گوش می رسید.

ساعت ۵/۱۲ دقیقه مورخ ۲۳ مهرماه ناگهان دو فروند جنگنده میگ عراقی در کانال خورموسی با شلیک موشک شناورهای نوید و پیام را نشانه گرفتند و در آغاز حمله با اصابت راکت ابتدا یدک کش پیام و سپس کشتی نوید متلاشی و غرق شدند و شش نفر از سرنشینان به شهادت رسیدند. همه اتفاقات به سرعت رخ داد غیر قابل باور بود.

مقاومت در هوا و دریا و خشکی ادامه داشت دو نفر از کارکنان بندر در نبرد تن به تن با نیروهای اشغالگر عراقی به اسارت یعنی ها درآمدند و بعدها به شهادت رسیدند روز ۲۳ مهرماه سال ۱۳۵۹ را باید روز مقاومت خونین بندری ها نام برد این روز یادآور فداکاری و جان فشانی دلاوران بندر و دریاست. آتش جنگ در این روز آن چنان شعله ور بود که علاوه بر شهادت دهها



نفر از مردان و زنان و کودکان بی گناه تعداد شش نفر از کارکنان بندر شهید، تعداد شش نفر جاویدالثر، و تعداد ۱۵ نفر به شدت مجروح شدند.

بندری ها در طول ایام جنگ با تمام توان مردانه ایستادند تا حتی یک روز عملیات راهنمایی و هدایت کشتی ها برای پهلوگیری در اسکله ها متوقف نشود و نشد. پشتیبانی عملیات بندری و دریایی با درایت و هوشیاری ستاد فرماندهی جنگ در پی تهاجم گسترده عراقی ها به مناطق خرمشهر و آبادان به سوی بندر امام خمینی (ره) هدایت شد.

از روز ۳۱ شهریور تا یک آبان ۵۹ تاک های دشمن پشت پادگان دژ و اطراف راه آهن و پشت بندر و گمرک خرمشهر استقرار یافته و از آن جا نقاط اشغال نشده شهر را گلوله باران می کردند که بر اثر آن بسیاری از نقاط شهر از جمله بازار در آتش می سوخت. در حالی که جنگ تن به تن ادامه داشت و به درون خانه ها کشیده شد تعداد اندکی از رزمندگان دلاور که زنده ماندند تا آخرین نفس به مقابله ادامه دادند.

جمعی از نیروهای گارد بندر خرمشهر و تعدادی از کارکنان در کنار سایر سلحشوران رزمنده همچنان با نیروهای بعثی می جنگیدند اما یورش دشمن عرصه را بر مردان خداتنگ کرد.

سرانجام رزمندگان با این امید که در اندک زمانی پس از رسیدن نیروهای کمکی با تجدید قوا و تقویت تجهیزات به شهر باز می گردند و دشمن متجاوز را رابیرون می رانند به ناچار عقب نشینی از شهر را پذیرفتند و پس از جدالی نابرابر شهر تاریخی، خرم و زیبای خرمشهر به خونین شهر تبدیل شد و در تاریخ چهارم آبان ۱۳۵۹ به اشغال ارتش متجاوز عراق درآمد.

منابع:

- (۲) مجله بندر و دریا شماره ۲۱۷ بهمن ۱۳۹۳
- (۳) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۲۳
- (۴) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۲۵
- (۴) کتاب پرواز ملکوتی دریانوردان صفحه ۱۹۶
- (۵) محمد درودیان ۱۳۸۵ آغاز تا پایان مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران
- (۶) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۳۳
- (۷) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۴۸
- (۸) مجله بندر و دریا شماره ۲۱۷ بهمن ۱۳۹۳
- (۹) کتاب خرمشهر در جنگ صفحه ۵۸
- (۱۰) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۵۵
- (۱۱) کتاب خرمشهر در جنگ مرکز مطالعات و تحقیقات جنگ سپاه پاسداران صفحه ۴۲
- (۱۲) کتاب خرمشهر در جنگ صفحه ۶۱
- (۱۳) یدک کش شناوری است که علاوه بر قابلیت یدک کردن کشتی های دیگر، به عنوان وسیله ای برای پهلو دادن و جدا کردن کشتی ها از اسکله مورد استفاده قرار می گیرد.
- (۱۴) گره دریایی واحدی برای سنجش سرعت است و هر گره دریایی برابر با ۱۸۵۲ متر است.



دستاوردهای دولت یازدهم در بنادر کشور

بهره برداری از تعداد ۱۶۳ پروژه زیربنایی و تجهیز بنادر تجاری کشور توسط سازمان بنادر و دریانوردی و بخش غیر دولتی به ارزش ۳۵۰۰۰ میلیارد ریال



دستاوردهای دولت یازدهم در بنادر کشور

تخصیص ۳۳۴ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی و ۷۰ میلیون دلار از منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی برای اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار

انعقاد قراردادهای تجهیز، بهره برداری، مشارکت و فاینانس خارجی توسعه بندر چابهار با کشور هند به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار





سازمان بنادر و دریانوردی

افزایش ظرفیت ها و قابلیت های بندری و دریایی در دولت یازدهم

- افزایش ۲۱ درصدی در ظرفیت اسمی بنادر کشور از ۱۸۰ به ۲۱۷ میلیون تن
- افزایش ۱۳ درصدی در ظرفیت کانتینری بنادر از ۴.۶ به ۵.۲ میلیون TEU
- افزایش ۱۲ درصدی در مساحت انبارهای سر پوشیده بنادر از ۱۱۳ به ۲۱۶ هکتار
- افزایش ۴۲ درصدی در تعداد شرکت های فعال ترابری دریایی و بندری از ۹۵۱ به ۱۳۵۲ شرکت



سازمان بنادر و دریانوردی

دستاوردهای «پسابرجامه» حمل و نقل دریایی

- دسترسی ناوگان ملی به پرچم جمهوری اسلامی به بنادر خارجی و بازارهای جهانی
- بازگشت خطوط ۱۸ شرکت بین المللی کشتیرانی به بنادر ایران
- احیای شبکه جهانی نمایندگی های کشتیرانی های ایرانی
- رفع تحریم های بیمه ناوگان و رفع محدودیت مؤسسات رده بندی
- برقراری ارتباط مجدد با آژانس همکاری های بین المللی ژاپن (JICA)
- تحقق حمل دو سر بار در پایانه های بندری کشور برای نخستین بار



سازمان بنادر و دریانوردی

دستاوردهای دولت یازدهم در بنادر کشور

- حمایت ۶۳۰۰ میلیارد ریالی از بخش غیر دولتی در قالب ۳۰۰ طرح ساخت یا خرید شناورهای تجاری، خدماتی، مسافری و گردشگری، تامین تجهیزات و طرح های سرمایه گذاری از محل وجوه اداره شده
- بهره برداری از تعداد ۴۰ طرح ساخت یا خرید ۲۴ فروند شناورهای تجاری و خدماتی، ۱۳ فروند شناور مسافری، ۱ فروند شناور نفتی و تامین تجهیزات بنادر
- ۲ طرح به ارزش ۱۰۲۰ میلیارد ریال با اعطای ۵۳ میلیارد ریال یارانه سود تسهیلات از محل وجوه اداره شده



سازمان بنادر و دریانوردی

دستاوردهای دولت یازدهم در بنادر کشور

- سرمایه گذاری ۳۲۰۰۰ میلیارد ریالی سازمان بنادر و دریانوردی در زیرساخت ها و تجهیز بنادر (سالانه بالغ بر ۸۰۰۰ میلیارد ریال)
- سرمایه گذاری بالغ بر ۶۰۰۰۰ میلیارد ریالی بخش غیر دولتی در بنادر در قالب ۱۲۶ قرارداد سرمایه گذاری





مختلف دعوت می‌شود تا در این گردهمایی برای حضاران به سخنرانی و ارائه مطلب بپردازند. در کنار این کنفرانس‌های تخصصی، نمایشگاهی نیز از آخرین دستاوردهای مرتبط با این حوزه برگزار می‌شود که محل مناسبی برای آگاهی از آخرین پیشرفت‌های حاصله در عرصه حمل و نقل کانتینری در چرخه زنجیره تامین است.

معمولا چه کسانی از ایران در این کنفرانس شرکت می‌کنند؟ در این کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌های جانبی، معمولا مقامات و نمایندگانی از سازمان بنادر و دریانوردی و ادارات کل تابعه، ترمینال اپراتورهای پایانه‌های کانتینری بنادر کشور، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌ها و نمایندگی‌های تابعه آن و همچنین شرکت‌های نمایندگی سازنده انواع تجهیزات بندری که در ایران فعالیت دارند، حضور پیدا می‌کنند. لازم است ذکر کنم با وجود این که کنفرانس ترمینال اپراتورها همه ساله در آسیا، حوزه خاورمیانه، اروپا، آفریقا و آمریکا برگزار می‌شود، اما اغلب کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌های برگزار شده در آسیا، خاورمیانه و اروپا مورد توجه شرکت کنندگان ایرانی است. به‌رحال در طول سالیان گذشته همواره شرکت کنندگان متعددی از ایران بنا بر ملاحظات و علائق مختلف حضور داشته‌اند ولی در کنفرانس ترمینال اپراتورهای خاورمیانه که در ماه دسامبر سال ۲۰۱۶ در

دبی و همچنین کنفرانس آمستردام در ماه ژوئن امسال برگزار شد، برگزار کنندگان این گردهمایی را بر آن داشت تا نظر به اهمیت ایران در اقتصاد بین‌المللی به‌ویژه در دوران پسا برجام و برنامه‌های متعددی که برای توسعه بنادر و ناوگان دریایی حمل و نقل کانتینری کشورمان در جریان است، از سخنرانان برجسته ایرانی هم دعوت به عمل بیاورند. در نتیجه در ماه دسامبر سال قبل، کاپیتان کشاورز و مهندس علیرضا چشم جهان به‌عنوان دو چهره شناخته شده و خوش‌نام بین‌المللی در عرصه حمل و نقل کانتینری در کنفرانس ترمینال اپراتورهای خاورمیانه به ایراد سخنرانی پرداختند و پس از آن از مهندس چشم جهان دعوت شد تا در کنفرانس اروپا سخنرانی داشته باشند که به علت مشغله و البته اعتمادی که به اینجانب داشتند، قرار شد من به جای وی به ارائه مطلب بپردازم که توجه به تحصیلات و سوابق کاری مرتبطی که داشتیم، برگزار کنندگان کنفرانس با این جابه‌جایی



جزئیات کنفرانس ترمینال- اپراتورهای خاورمیانه در گفتگو با عضو هیات مدیره شرکت کاوه

بندر آستارا؛ خدمات متقابل شبکه‌های ریلی، ترانزیت ایران و کریدور جاده ابریشم

کنفرانس «ترمینال- اپراتورهای اروپا»، ماه ژوئن امسال در شهر آمستردام هلند برگزار شد. کنفرانس اخیر، برگزار کنندگان این گردهمایی را بر آن داشت تا به خاطر اهمیت ایران در اقتصاد بین‌الملل، به‌ویژه در ماه‌های پس از برجام و برنامه‌های متعددی که برای توسعه بنادر و ناوگان دریایی حمل و نقل کانتینری کشورمان در جریان است، از سخنرانان برجسته ایرانی هم دعوت به عمل بیاورند. آخرین بار در ماه دسامبر سال گذشته، کاپیتان حمزه کشاورز و علیرضا چشم جهان به‌عنوان دو چهره شناخته شده ایرانی در عرصه حمل و نقل کانتینری در کنفرانس ترمینال اپراتورهای خاورمیانه به ایراد سخنرانی پرداختند. در کنفرانس ماه ژوئن اخیر، خانم پریسا کاوه عضو هیات مدیره و مسئول امور بین‌الملل و لجستیک شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه هم یکی از سخنرانان کلیدی این کنفرانس بود.

او در این سخنرانی به ظرفیت و قابلیت‌های کنونی و آتی مهم‌ترین بنادر تجاری کشور و پتانسیل‌های بازارهای داخلی و بین‌المللی پیرامونی و به برنامه‌های توسعه آن‌ها که همگام با رقابت‌های منطقه‌ای در بخش زیرساخت و تامین تجهیزات از سوی سازمان بنادر و دریانوردی پرداخت. حضور و سخنرانی خانم کاوه در کشور هلند و شرکت در این کنفرانس بهانه‌ای شد تا پای صحبت‌های او بنشینیم.

اخیرا شما در کنفرانس ترمینال- اپراتورهای اروپا در آمستردام شرکت داشتید و در آن جاسخ‌نرانی کردید؟ آیا ممکن است توضیحاتی درباره این کنفرانس ارائه دهید؟

گردهمایی ترمینال اپراتورهای بنادر کانتینری مناطق مختلف جهان معمولا به صورت سالانه در قاره‌های مختلف برگزار می‌شود که امسال کنفرانس و نمایشگاه مذکور در قاره اروپا در شهر آمستردام (پایتخت هلند) با حضور نمایندگان بزرگ‌ترین اپراتورهای پایانه‌های کانتینری جهان، شرکت‌های تولید و عرضه کننده تجهیزات بندری، سخت‌افزارها و نرم‌افزارهای مختلف مرتبط با حوزه فعالیت‌های بندری و حمل و نقل کانتینری، شرکت‌های بزرگ فورواردری و لجستیک، نشریات معتبر بین‌المللی و همچنین جمعی از محققان، صاحب‌نظران و کارشناسان ذی‌ربط برگزار شد.

در چنین گردهمایی‌هایی معمولا دو کنفرانس تخصصی در قالب پانل‌های مختلف برگزار می‌شود، مسائل کلان حمل و نقل کانتینری و زنجیره تامین و همچنین آخرین فن‌آوری‌های کاربردی در پایانه‌های کانتینری به بحث و بررسی گذاشته می‌شود و از صاحب‌نظران و کارشناسان برجسته کشورها و شرکت‌های

دومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل، راه‌سازی و صنایع وابسته 2

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)، تهران، ایران

IRAN
TRANS EXPO 2017
www.irantransexpo.com



بود؟

در این سخنرانی به ظرفیت‌ها و قابلیت‌های فعلی و آتی مهم‌ترین بنادر تجاری کشور و پتانسیل‌های بازارهای داخلی و بین‌المللی پیرامونی و به برنامه‌های توسعه آن‌ها که همگام با رقابت‌های منطقه‌ای در بخش زیرساخت و تامین تجهیزات از سوی سازمان بنادر و دریانوردی در جریان است به تفصیل اشاره کردم. البته چون در عرصه تجارت بین‌المللی توجه بیشتری به بندرعباس، بندر امام خمینی (ره) و بندر بوشهر و همچنین چابهار می‌شود، در خصوص این بنادر مباحثات بیشتری صورت پذیرفت. ترمینال‌های کانتینری بندر شهید رجایی (بندرعباس) و برنامه توسعه و تجهیز آن‌ها و همچنین روندی که برای جذب سرمایه‌گذاران و اپراتورهای بین‌المللی جهت مشارکت در راهبری پایانه‌ها در فازهای مختلف از جمله موارد دیگری بود که در این ارائه مورد توجه قرار گرفت. یکی دیگر از مسائلی که در این سخنرانی به آن اشاره شد موضوع اتصال شبکه ریلی ایران به نقطه مرزی آستارا به راه‌آهن جمهوری آذربایجان و از آن‌جا به روسیه بود و همچنین بندر آستارا که به‌عنوان یک بندر خصوصی می‌تواند نقش کلیدی و حیاتی برای تحقق دالان ترانزیتی شمال جنوب ایفا کند. نکته دیگر که در این ارائه به آن پرداختم، آثار متقابل توسعه شبکه‌های حمل و نقل و ترانزیت در ایران و کریدور جاده ابریشم بود که می‌تواند با استفاده از یک رویکرد صحیح به نوعی مکمل یکدیگر محسوب شوند.

از قرار معلوم بخشی از سخنرانی شما در باره ظرفیت‌ها و جایگاه فعلی بندر شهید رجایی بود است. با توجه به این که این بندر از تحریم‌های سال‌های اخیر آسیب‌هایی را متحمل شده، چه تجربیات و تدابیری را باید در روند توسعه این بندر در نظر گرفت؟

بندر شهید رجایی فعال‌ترین بندر تجاری کشور است و سهم بزرگی از مبادلات تجاری جمهوری اسلامی ایران از طریق آن انجام می‌شود و مهم‌ترین پایانه‌های کانتینری کشورمان نیز در آن جا هستند. اگر وقایع سیاسی غیرمنتظره و آثار احتمالی آن را کنار بگذاریم و البته ملاحظات اقتصادی مقاومتی را در نظر بگیریم، به نظر من مهم‌ترین کاری که می‌شود انجام داد این است که اولاً تکمیل کارهای ناتمام در بخش زیرساخت‌های بندری و تجهیز پایانه‌ها در اولویت قرار بگیرد تا هرچه زودتر تمامی ترمینال‌های موجود و در حال ساخت، تجهیز شده و با تمام ظرفیت آمادگی ارائه خدمات را به متعاملین داخلی و خارجی حوزه حمل و نقل پیدا کنند. ثانیاً باید روش‌هایی برای جذب قطعی سرمایه‌های بخش خصوصی و شرکای بین‌المللی معتبر آن‌ها در بندر شهید رجایی به‌خصوص در زمینه راهبری و توسعه بازار پایانه‌های کانتینری پایه‌گذاری شوند چرا که هر چه قدر زمینه سرمایه‌گذاری خارجی به‌صورت مشارکت با طرف‌های توانمند ایرانی در بنادر کشورمان فراهم شود، پدافند غیرعامل برای ارتقای امنیت کشور به کار گرفته می‌شود و در چانه‌زنی‌های سیاسی و اقتصادی با سایر کشورها در موضع بهتری قرار خواهیم گرفت و به نوعی امنیت بیشتری برای رونق بازار فعالیت بندر شهید رجایی و سایر بنادر کشورمان پیدا می‌شود. البته توجه به حلقه‌های پشتیبان بنادر مانند توسعه حمل و نقل ریلی، تسهیل فرایندهای ترانزیت، بهبود فرایندهای ترخیص کالا در قالب فرایندهای نوین و مدرن گمرکی، بازاربایی برای ترانشیپ به بنادر سایر کشورهای منطقه، توسعه فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده در اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی بسیار حائز اهمیت هستند که نباید از آن‌ها غافل شویم. توجه به این مسائل در سایر بنادر کشور که پتانسیل فعال شدن بیشتری را دارند، نظیر بندر امام خمینی (ره) و چابهار و حتی خرمشهر و بوشهر نیز از نظر من حائز اهمیت است و می‌توانند آینده بهتری را برای همه بنادر، شبکه و ناوگان حمل و نقل کشورمان فراهم کنند.



موافقت کردند و من در نهایت در پائل تخصصی مربوطه به ارائه مطلب در رابطه با برنامه توسعه بنادر ایران و فرصت‌های بخش خصوصی و شرکای بین‌المللی آن‌ها در کشورمان پرداختم.

امسال چه موضوعاتی مربوط به ایران و مسائل بندری منطقه در این کنفرانس مطرح شد؟

همان‌طور که اشاره کردم، سخنرانی من در کنفرانس اروپایی ترمینال اپراتورهای کانتینری انجام شد که امری غیر متعارف بود چرا که معمولاً مسائل بنادر منطقه ما در کنفرانس‌های ترمینال اپراتورهای خاورمیانه طرح و بررسی می‌شود. این موضوع به دلیل اهمیت تحولات اقتصادی ایران و جایگاه قابل توجه بندر کشورمان برای اروپاییان به‌ویژه در دوران پساجام، شکل پیدا کرد. البته من در مطلبی که ارائه کردم به فضای رقابتی گسترده‌ای که در منطقه خاورمیانه و به‌ویژه خلیج فارس و دریای عمان وجود دارد، اشاراتی داشتم و برای همه جالب بود که ایران با وجود همه محدودیت‌هایی که در طول سالیان گذشته با آن روبه‌رو بوده، با این وسعت در جهت توسعه زیرساخت‌های بندری در حال حرکت است ولی این که چرا هنوز مشارکت‌های بین‌المللی با اپراتورهای برجسته دنیا برای جذب سرمایه و راهبری پایانه‌های بندری و برای کسب سهمیه از بازار مبادلات کانتینری منطقه شکل پیدا نکرده، مورد سؤال حاضران در این گردهمایی بود.

موضوع سخنرانی شما در این کنفرانس بیشتر روی چه محورهایی

باید روش‌هایی
قطعی برای جذب
سرمایه‌های
بخش خصوصی و
شرکای بین‌المللی
معتبر آن‌ها در بندر
شهید رجایی به
خصوص در زمینه
راهبری و توسعه
بازار پایانه‌های
کانتینری
پایه‌گذاری کرد.





بررسی مقیدسازی یون کلرید در بتن و احتمال کاهش خوردگی در سازه‌های بتن مسلح در مناطق دریایی خلیج فارس

محمد رضا احسان دوست | دانشگاه آزاد اسلامی، واحد کازرون

یاسر الزانهر | استادیار، عضو هیات علمی دانشگاه بوشهر

امروزه بتن به دلیل تطبیق‌پذیری و کم‌هزینه بودن بهترین مواد ساخت و ساز در جهان تبدیل شده است. با وجود این که بتن یک نوع مصالح ساختمانی قابل اطمینان و با دوام مناسب است، چنان چه در معرض محیط‌های مخرب همانند مناطق دریایی قرار گیرد، موجب آسیب‌پذیری آن خواهد شد. یکی از خورنده ترین شرایط محیطی برای بتن مسلح از نقطه‌نظر دوام، شرایط دریایی است. ضایعات و خسارات ناشی از اثرات خوردگی روی سازه‌هایی که در سواحل دریا احداث می‌شوند، سالانه رقم قابل توجهی از هزینه‌های صنعت ساختمان را به خود اختصاص می‌دهد. در سال های اخیر، خوردگی آرماتورهای فولادی در بتن به‌عنوان یکی از مهمترین دلایل اصلی خرابی‌های زودرس در سازه‌های بتن آرمه شناخته شده است. خوردگی آرماتور بر بسیاری از سازه‌های بتنی، حتی آن‌هایی که به تازگی احداث شده‌اند صدمات جدی وارد ساخته و آن‌ها را متحمل هزینه‌های گزافی برای مرمت و مسایل مرتبط با آن ساخته است. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های بتن، علاوه بر خواص مکانیکی، دوام آن است که عمر ساختار بتن به شرایط محیطی منطقه بستگی دارد. دلیل اصلی صدمات وارده بر سازه‌های بتنی موجود در مناطق دریایی (خلیج فارس)، خوردگی آرماتورهاست که باعث از دست دادن خواص مکانیکی و ساختاری بتن و در نتیجه باعث افزایش خوردگی آرماتور است که بر اثر حمله یون‌های کلرید اتفاق می‌افتد. به‌طور کلی مقاومت در برابر خوردگی یک فرایند بسیار پیچیده است، به‌خصوص در محیط‌های دریایی که تحت تأثیر عوامل محیطی قرار بگیرد.

۱-مقدمه

در سال ۱۹۹۹، برخی از محققان به بررسی اثرات بارگذاری برداختند. که هیچ یک از این مطالعات در مدت زمان خوردگی از

ترک‌های سطحی، از قبل موجود بررسی

کردند. مطالعات نشان داده است که عوامل موثر بر نرخ خوردگی در بتن در راستای اثربخشی آن‌ها مرتبط هستند. اما کارایی آن‌ها

به‌طور قابل توجهی کاهش می‌یابد.

خوردگی معمولاً از روش های زیر از جمله:

۱-مخلوط کلرید

۲-چرخه تر و خشک شدن

۳-جریان موثر

صدمات ناشی از خوردگی در این گونه سازه‌ها اغلب به‌صورت لکه‌های زنگ و ترک خوردگی و لایه‌لایه شدن سطح بتن نمایان می‌شود که علت آن تشکیل محصولات ناشی از خوردگی در داخل فضای خلل و فرج بتن است.

در محیط‌های دریایی معمولاً انتشار یون کلرید به داخل بتن و خوردگی ناشی از آن عامل اصلی خرابی‌ها و کاهش عمر مفید سازه‌های بتن آرمه است. شرایط حاکم در خلیج فارس چه از نظر املاح موجود در آب دریا و چه از نظر شرایط اقلیمی حاکم در آن، این محیط را به یکی از مهاجم‌ترین محیط‌های دریایی از دیدگاه خوردگی آرماتور در سازه‌های بتنی مبدل ساخته است. نفوذ یون کلر توسط آب دریا یا خاک منطقه، موجب تسریع زمان شروع خوردگی شده و در نهایت شاهد کاهش چشمگیر عمر مفید سازه‌ها در این منطقه می‌باشیم. به عبارت دیگر یون کلرید از طریق زایل کردن لایه محافظ میلگردها منجر به خوردگی و کاهش سطح مقطع آن می‌شود و به نوبه خود باعث می‌شود که سازه‌ها عمر مفید خود را اغلب خیلی زودتر از آن چه برایشان طراحی شده از دست بدهند خوردگی آرماتورها تنها زمانی آغاز می‌شود که مقدار کلرید در سطح فولاد به یک حد آستانه مشخص برسد. در واقع، چنین مقداری را مقدار کلرید بحرانی می‌نامند. خواص فیزیکی و مکانیکی آن را می‌توان به دلیل شرایط زیست محیطی که این مقاله برای سازه‌های در معرض محیط‌های دریایی، مانند بنادر، سازه‌های دریایی (خلیج فارس) است. در نتیجه خطرناک ناشی از شکست مهم هست و حتی ممکن است فروپاشی اتفاق بیفتد. که می‌تواند تأثیر بر جنبه‌های مختلف، از جمله اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی داشته باشد.

خوردگی باعث کاهش قدرت عناصر بتن مسلح می‌شود که چند نمونه به شرح زیر است:

۱-از دست دادن مقطع آرماتور را تحت تأثیر قرار می‌دهد

۲-کاهش در قدرت آرماتور خورده شده

۳-از دست دادن استحکام آرماتور

تحقیقات نشان داده است که از دست رفتن آرماتور در بتن در اثر خوردگی، باعث کاهش عمر ساختاری بتن می‌شود. که در نتیجه، استحکام و ظرفیت حمل بار و تیرهای تحت تأثیر خوردگی آسیب می‌بیند.

مطالعات دیگر در مورد رفتار ساختاری عنصر آسیب دیده که می‌توان ظرفیت بار نهایی را ایجاد کرد. قبل از ارزیابی تخریب مقاومت نهایی سازه‌های دریایی، یک

مدل خوردگی مناسب که برای پیش‌بینی ضخامت خوردگی عضو ساختار باید یافت شود. در مطالعات (Qin et al., 2003)، یک مدل خوردگی غیرخطی برای سازه‌های دریایی در نظر گرفته شد. نتایج تجربی به دست آمده نشان داده که خوردگی آرماتور باعث تغییرات قابل توجهی در ظرفیت بار و فرکانس‌های طبیعی و به میزان کمتر، نسبت میرایی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. با توجه به یافته‌های خان و همکاران از دست دادن خاموت‌های فولاد هیچ رابطه‌ای با عرض شکاف ترک خوردگی طولی ندارد. روش پیشنهادی امکان تعیین میزان تغییرات ساختاری بر اساس تغییر در خواص دینامیکی با حداقل تأثیری روی سطح و قابلیت استفاده از تیرهای مورد مطالعه قرار دادند.

۲-مروری بر تحقیقات صورت گرفته

در زمینه دوام بتن در محیط‌های دریایی کارهای تحقیقاتی فراوانی انجام شده است، که به‌عنوان نمونه می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱-در سال ۲۰۰۵ در دانشگاه صنعتی سهند تحقیقی انجام گرفته است که در آن، دوام بتن مسلح حاوی پوزولان‌های مختلف که در معرض شرایط متفاوت محیطی شبیه‌سازی شده در آزمایشگاه: آزاد، مغروق و جزر و مد قرار داده شده بودند، در مدت شش ماه بررسی شده است.

۲-همچنین توسط مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، دوام نمونه‌های بتنی ساخته شده تحت شرایط مختلف در منطقه خلیج فارس بررسی و نتایج آن در سال ۲۰۰۶ منتشر شده است. در تحقیق اخیر، نمونه‌های ساخته شده در شرایط محیطی واقعی مختلف: در ساحل، ناحیه جزر و مد دریا و کاملاً مغروق در آب دریا در سواحل بندرعباس نگهداری می‌شدند.

۳-در سال ۲۰۰۷ نتیجه یک کار تحقیقاتی در سواحل ۱۱ کشور در مقاله‌ای تحت عنوان «اثرات محیط دریا بر روی دوام بتن مسلح» منتشر شده است.

۴-در سال ۲۰۰۸ مقاله‌ای با عنوان «اثرات ناحیه جزر و مدی خلیج فارس بر روی دوام بتن حاوی میکروسیلیس» توسط محققان دانشگاه کاونتری منتشر شده است. در مقاله اخیر، نمونه‌های بتنی در شرایط جزر و مدی شبیه‌سازی شده در آزمایشگاه و همچنین در سواحل خلیج فارس و حوضچه آب شیرین، نگهداری و تست‌های مقاومت فشاری و جذب آب بر روی نمونه‌ها انجام شده است. مطالعات انجام شده نشان داد که شرایط رویارویی پاشش و جزر و مد بحرانی‌ترین شرایط را از نظر دوام سازه‌های بتنی دارند. به دلیل سیکل‌های مکرر و خشک شدن و تخریب بالا، سازه‌های بتنی در معرض شرایط رویارویی پاشش و جزر و مد، دارای بالاترین

میزان یون کلرید هستند و در نتیجه احتمال خوردگی میلگردها به شدت افزایش یافته و زمان شروع خوردگی در مقایسه با سایر شرایط رویارویی کاهش می‌یابد.

۳-شرایط اقلیمی منطقه خلیج فارس

مطالعات و بررسی‌های آزمایشگاهی نشان داده است که املاح موجود در آب خلیج فارس از اغلب آب‌های جهان بیشتر است. مقدار کلرید موجود در آب در حدود ۲۰۰۰ PPM- ۲۴۰۰ و میزان سولفات در آن در حدود PPM ۳۰۰۰-۳۷۰۰ علاوه بر این آب‌های زیرزمینی در این منطقه شدیداً به یون‌های کلرید و سولفات آلوده هستند دمای هوای منطقه خلیج فارس به علت نزدیکی به خط استوا، در گرم‌ترین ماه‌های سال حداکثر بین ۳۷ تا ۴۱ درجه سانتی‌گراد متغیر است. البته دمای سطح بتن زیر نور مستقیم خورشید به ۷۰ تا ۷۵ درجه سانتی‌گراد می‌رسد. رطوبت نسبی هوانیز بین ۴۸ تا ۸۱ درصد تغییر می‌کند.

در سازه‌های واقع شده در آب و هوای گرم، دمای زیاد هوا خود به تنهایی به‌عنوان یک پارامتر منفی عمل کرده و موجب سرعت بخشیدن به مکانیزم‌های خرابی در بتن می‌شود به نحوی که مطابق روابط تئوری موجود میان دما و نرخ واکنش‌های شیمیایی، با افزایش تنها ۱۰ درجه سانتی‌گراد دمای محیط، روند تخریب سازه‌های بتنی حدوداً دو برابر می‌شود. خرابی‌های زودرس سازه‌های بتنی منطقه خلیج فارس در اثر خوردگی آرماتور، تاکنون هزینه‌های تعمیراتی زیادی را به کشورهای منطقه اعمال کرده است به همین خاطر، تحقیقات زیادی در خصوص پایایی بتن در شرایط محیطی خلیج فارس انجام شده است. یکی از این مطالعات مربوط به تولید نرم‌افزار تخمین عمر مفید سازه‌های بتنی آرمه در شرایط محیطی خلیج فارس و دریای عمان با عنوان DuraPGulf است. در ساخت مدل‌های تخمین عمر مفید سازه‌های بتنی معمولاً از یک مفهوم مشخص برای تعریف عمر مفید استفاده می‌شود.

۴-مکانیسم انتقال یون کلرید در شرایط جزر و مدی

در اکثر سازه‌های مورد مطالعه، اغلب مکانیسم عمده ورود یون کلرید در بتن، انتشار و مکش موئینه است. مکانیسم غالب ورود در دوره‌های کوتاه رویارویی (چندساعت)، به ویژه نزدیک سطوح غیراشباع یا اشباع جزبی، پدیده جذب سطحی است که به‌عنوان جذب آب توسط منافذ موئینه و انتقال به‌وسیله کشش موئینه در بتن تعریف می‌شود.

پدیده خوردگی

پدیده خوردگی طبق تعریف واکنش شیمیایی یا الکتروشیمیایی بین یک ماده، معمولاً فلزات و محیط اطراف آن است که در نهایت به سبب این واکنش شیمیایی خواص ماده دست خوش تغییر قرار می‌گیرد که این واکنش شیمیایی در مجموع واکنشی مخرب است. مقاومت فشاری بسیار خوب بتن و ترکیب مناسب آن با فولاد و نیز شکل پذیری مناسب آن توسط قالب، از عوامل مؤثر در کاربرد بهینه بتن محسوب می‌شود. با این وجود، دوام و پایداری بتن از مسائلی است که در کنار سایر مسائل مربوط به بتن، مورد توجه قرار می‌گیرد. پایداری بتن در محیط‌های خورنده و به‌خصوص محیط‌های ساحلی و دریایی (وبالخصوص شرایط بسیار خورنده خلیج فارس)، از مسائلی است که در شرایط آب و هوایی خلیج فارس، تحت تاثیر عناصر مخربی چون یون‌های کلرید، سولفات و نیترات که بتن را مورد حمله قرار می‌دهند، از یک سو وجود گازهایی از جمله اکسیژن، دی‌اکسید گوگرد و همچنین رطوبت و املاح بالا از سوی دیگر در شرایط آب و هوایی خلیج فارس باعث شده است. عمر سازه‌ها گاه کمتر از یک سال باشد. تحقیقات نشان داده است که استفاده از مواد افزودنی سیمانی نظیر میکروسیلیس در بتن بر کاهش یون‌های مخرب تاثیر می‌گذارد. در مناطق ساحلی غلظت بالای یون‌های ذکر شده، شرایط محیطی و آب و هوایی (تغییرات زیاد دما و رطوبت) وجود نداشتن مصالح با کیفیت و یا استفاده از مصالح با کیفیت پایین به همراه اجرای نامناسب و حضور گازهای مختلف در هوا به همراه رطوبت بالا از عواملی هستند که موجب کاهش عمر سازه‌های بتنی می‌شود.

املاح موجود در آب خلیج فارس

حداقل میزان املاح موجود در آب در مرداد ماه و حداکثر آن در بهمن ماه در تنگه هرمز است. میزان متوسط املاح در آب خلیج فارس بر حسب ppm در جدول ۲ نشان داده شده است.

عوامل مؤثر در مقید کردن یون کلرید

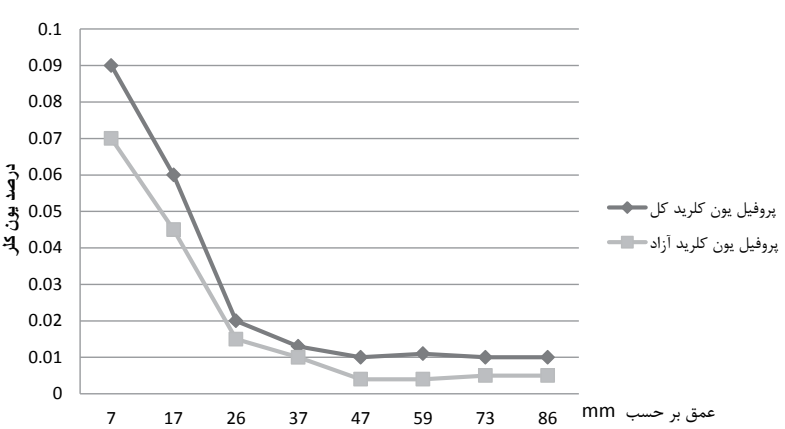
بررسی دقیق عوامل تاثیرگذار در مقیدسازی یون‌های کلرید در بتن از پیچیدگی خاصی برخوردار بوده و بررسی دقیق آن نیاز به انجام آزمایش‌های پیچیده دارد. برخی از این عوامل تاثیرگذار در مقیدسازی یون‌های کلرید عبارتند از: نوع سیمان و مقدار آن، نوع پوزولان و میزان جایگزینی آن، نوع نمک (منبع یون کلرید)، میزان یون کلرید کل، نسبت آب به سیمان، مدت زمان تحت رویارویی با منبع یون کلرید، حضور آنیون‌هایی مثل سولفات‌ها، میزان PH بتن و... بیشترین تاثیر در مقیدسازی یون‌های کلرید مربوط به نوع سیمان (محتوای C_A

در سیمان مصرفی) نوع پوزولان مصرفی در بتن است.

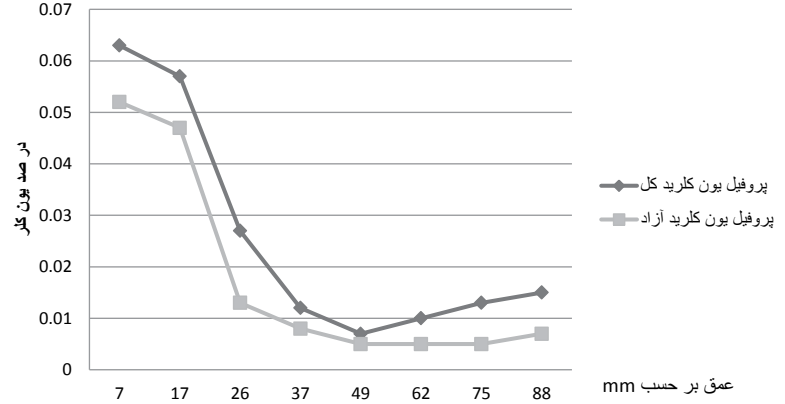
۵-روش انجام کار

در این مقاله مدت زمان لازم برای نفوذ یون کلرید تا شروع خوردگی برای تعریف عمر مفید سازه بتنی استفاده شده است. برای مطالعه عمر مفید سازه‌های بتنی در محیط‌های دریایی نیاز به تعیین دو عامل اساسی تاریخچه انتشار یون کلرید به داخل بتن و میزان درصد یون کلرید آستانه خوردگی است. آستانه خوردگی مقدار درصد یون کلریدی است که در آن لایه محافظ قلیایی روی آرماتور از بین رفته و پس از آن خوردگی آرماتور آغاز می‌شود. درصد یون کلرید نفوذ کرده در بتن به دو صورت یون کلرید محلول در اسید ASTM 1152C و یون کلرید محلول

نمودار ۱: پروفیل بتن مربوط به سنین ۴۸ ماهه.



نمودار ۲: پروفیل بتن مربوط به سنین ۵۰ ماهه.



جدول ۲: املاح در آب خلیج فارس

خلیج فارس	
۴۸۰	Ca
۱۶۰۰	Mg
۱۱۶۰۰	Na
۴۷۰	k
۳۳۰۰	So _p
۲۳۴۰۰	cl

در آب ASTM C 1218 تعیین می‌شود. از این پس یون کلرید محلول در اسید به‌عنوان یون کلرید کل و یون کلرید محلول در آب به‌عنوان یون کلرید آزاد نامیده می‌شود. برای تسهیل در اندازه‌گیری یون کلرید آزاد و مقید، رابطه بین انواع یون‌های کلرید در قالب یک مطالعه موردی در منطقه خلیج فارس تعیین شده است.

۵-الف-مصالح مصرفی:

میزان پوشش بتنی بر روی آرماتورها ۵/۷ cm انتخاب شده است. در ساخت این سازه از طرح اختلاط مطابق با جدول (۳) استفاده شده است. نوع سیمان مصرفی در طرح اختلاط این نمونه‌ها (سازه)، سیمان پرتلند پوزولانی مطابق با استاندارد ملی ایران است. جدول (۴) نتایج آنالیز شیمیایی

سیمان مصرفی در این نمونه (سازه) را نشان می‌دهد.

با توجه به روش‌های استاندارد ذکر شده میزان یون کلرید آزاد و کل در نمونه‌های پودری بتن تعیین شد نمودار ۱. پروفیل‌های یون کلرید کل و آزاد را در بتن این سازه در سن‌های (۴۸ و ۵۰ ماهه) نشان می‌دهد. با گذشت زمان میزان انتشار یون کلرید به داخل بتن بیشتر شده و این موضوع در هر دو پروفیل یون‌های کلرید کل و آزاد به‌خوبی قابل مشاهده است. با توجه به پروفیل‌های یون کلرید آزاد و کل در نمودار (۱)، رابطه بین یون کلرید آزاد و کل در نمودار (۲) مشخص شده است.

مدل ریاضی فیک

مکانیزم انتشار به‌عنوان ملاک محاسبات در نظر گرفته می‌شود. قانون دوم انتشار پذیر فیک مطابق رابطه ۲ است.

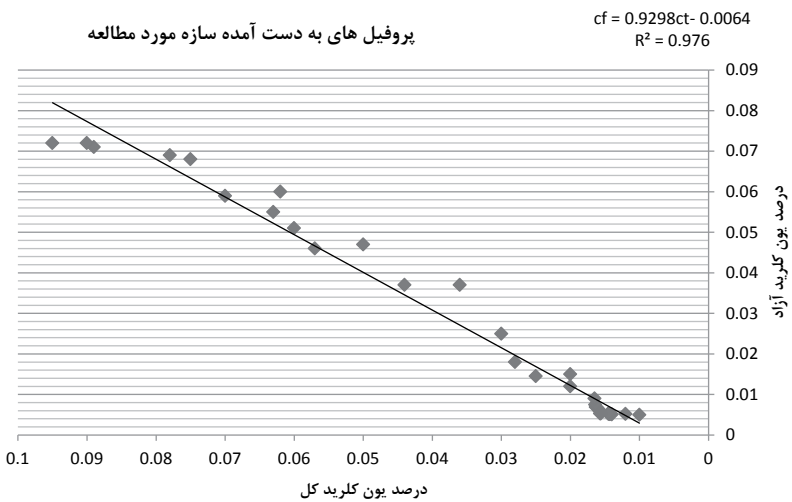
در رابطه (۲) Dc به‌عنوان ضریب انتشار موثر بر حسب s/m^۲ است برای بررسی صحت روابط ایجاد میان یون‌های کلرید آزاد و مقید و همچنین رابطه آن با یون‌های کلرید کل، با استفاده از نتایج حاصل در ردیف اول جدول (۵) و روابط ایجاد شده، مقادیر مربوط به ردیف سوم جدول (۵) محاسبه می‌شود.

نتایج جدول ۵ نشان دهنده این است که اگر عوامل مقیدساز یون کلرید در بتن را افزایش دهیم میزان یون‌های کلرید آزاد را تا حد زیادی کاهش داده‌ایم و به این ترتیب عمر مفید سازه مورد نظر را تا حد زیادی افزایش می‌دهیم.

۱-نتیجه‌گیری

مطالعه انجام گرفته در منطقه ساحلی

نمودار ۳: رابطه بین در صد یون کلرید کل و آزاد در سازه بتنی مورد مطالعه



مورد نظر به صورت معادله روبه‌رو کلرید و تاثیر بر روی عمر مفید یک نمونه بتن مسلح است. در مقاله حاضر می‌توان

نتیجه‌گیری‌های نهایی زیر را مطرح کرد: افزایش عمر مفید سازه است.

۴- نتایج آزمایش نشان دهنده این است که با افزایش مقیدسازی منجر به کاهش عمق نفوذ یون کلرید در بتن شده و در نتیجه باعث افزایش عمر مفید سازه است. ۵- نتایج به دست آمده از جدول ۵ نشان دهنده این است که مقیدسازی تاثیر نسبتا چشمگیری در مقدار ضریب انتشار پذیری موثر در بتن داشته و میزان یون کلرید سطحی قابل انتشار به داخل بتن را به مقدار نسبتا قابل توجهی کاهش می‌دهد. ۶- با توجه به نمودار ۲ نتایج یون کلرید آزاد و در نظر گرفتن تاثیر مقیدسازی در مدل‌های پیش‌بینی عمر مفید، می‌تواند منجر به تخمین بهتری برای عمر مفید سازه شود.

منابع این مقاله در دفتر ماهنامه موجود است.

خلیج فارس بر روی اثر مقیدسازی یون‌های کلرید و تاثیر بر روی عمر مفید یک نمونه بتن مسلح است. در مقاله حاضر می‌توان نتیجه‌گیری‌های نهایی زیر را مطرح کرد:

۱- شرایط محیطی گرم و مرطوب منطقه خلیج فارس با توجه به این که باعث سرعت بخشیدن به کسب مقاومت اولیه فشاری و کششی بتن می‌شود، فعالیت یون‌های مخرب کلریدی را بیشتر کرده و آثار خوردگی که در این شرایط محیطی تحت عمل آوری و نگهداری قرار گرفته‌اند، زودتر نمایان می‌شود.

۲- استفاده از بتن با نسبت آب به سیمان زیاد در سازه‌های بتنی در منطقه خلیج فارس موجب بروز پدیده خوردگی زود هنگام در این سازه‌ها می‌شود.

۳- رابطه میان کلر آزاد و کل در بتن سازه

جدول ۳: طرح اختلاط بتن سازه مورد مطالعه

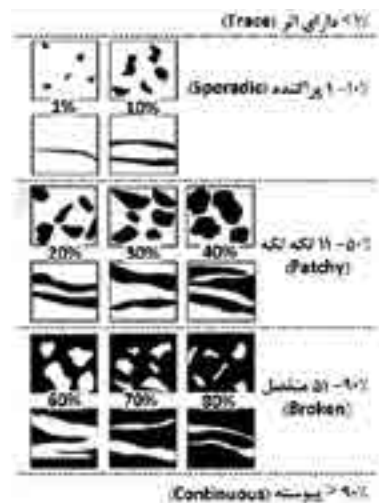
فوق روان ساز سیمان بر حسب %	بازدارنده خوردگی سیمان بر حسب %	نسبت آب به سیمان (W/C)	درصد درشت‌دانه	درصد ریزدانه	سیمان بر حسب مترمکعب	مقاومت طراحی کیلوگرم بر حسب مترمربع
۱/۷۳	۳/۱۲	۰/۳۷	۴۷	۵۶	۴۱۲	۲۵۰

جدول ۴: نتایج آنالیز شیمیایی مصرفی برای ساخت سازه مورد مطالعه

SiO ₂	Al ₂ O ₃	Fe ₂ O ₃	CaO	MgO	SO ₃	Na ₂ O+0.65K ₂ O	Loss on ignition	Free CaO
24	3/6	7/3	1/60	7/1	8/2	4/1	7/1	7/1

جدول ۵: مقادیر ضریب انتشار موثر و غلظت یون کلرید سطحی با توجه به پروفیل‌های یون کلرید و روابط موجود

توضیحات	پارامترها	پروفیل در مدت زمان ۴۸ ماهه	پروفیل در مدت زمان ۵۰ ماهه
مقادیر مربوط به دست آمده از یون کلرید کل طبق رابطه زیر	C _c (درصد وزنی بتن) $C=C_0 \cdot (1 - \text{erf} \frac{x}{2\sqrt{D_c \cdot t}})$	۰/۱۱۹	۰/۰۸۳
مقادیر مربوط به دست آمده از یون کلرید آزاد طبق رابطه زیر	C _F (درصد وزنی بتن) $C_F=C_{F0} \cdot (1 - \text{erf} \frac{x}{2\sqrt{D_c \cdot t}})$	۰/۰۹۳	۰/۰۶۷
نتایج به دست آمده از ردیف اول و روابط ایجاد شده بین انواع یون کلرید	CF۰ (درصد وزنی بتن) $(D_c) (m^2/s)$	۰/۰۹۴	۰/۰۶۷
		۰/۰۹۴	۰/۰۶۷



ITR: ردیاب نشانی از آلودگی کمتر از یک درصد
PSP: پراکنده بین یک تا ۱۰ درصد
PPA: تکه تکه بین ۱۱ تا ۵۰ درصد
FBR: منفصل بین ۵۱ تا ۹۰ درصد
OCO: به هم پیوسته بزرگتر از ۹۰ درصد



ظاهر شدن (در معرض دید قرار گرفتن)

به منظور ارزیابی مکان آلوده شده، با توجه به تعاریف زیر، میزان کلی ظاهر شدن در قسمت‌های بالایی ساحل را برای پخش آلوده شده را میتوان تخمین زد.

کاملاً آشکار مکان‌هایی به طول صدها کیلومتر بدون وجود جزیره که در معرض بادهای دایمی و یا موج‌های مرده اقیانوسی قرار دارند.

آشکار: مکان‌هایی که به طور متداول در معرض بادهای ساحلی قرار دارند ولی به خاطر وجود یک سطح وسیع از نواحی کم عمق یا مسطح و یا دیگر موانع دریایی، از یک حداقلی از حفاظت برخوردار هستند.

تا حدی محافظت شده: مکان‌هایی با نواحی دریایی محدود شده، جایی که باد با سرعت کمتر از ۱۰ کیلومتر بر ساعت در آن جا می‌وزد. این مناطق می‌توانند در معرض بادهای متداول نباشند و یا این که می‌توانند در معرض بادهای متداول قرار داشته باشند ولی دارای یک سطح وسیعی از نواحی کم عمق یا مسطح باشند.

خیلی محافظت شده: مکان‌هایی با نواحی دریایی بسیار محدود شده که باد با سرعتی کمتر از دو کیلومتر در آن‌ها جریان دارد. این مکان‌ها از وزش بادهای متداول به دور هستند و یا این که به موانعی نظیر تپه‌های دریایی کاملاً نزدیک هستند (به تصویر شماره ۲ توجه کنید).



خواص شیب ساحلی و رسوبات به میزان «آشکاری» بستگی دارد. توجه کنید که تخته سنگ‌های شیب‌دار و یا لبه‌های گرد، علائم خوبی از میزان آشکاری بالاست (به تصویر شماره ۳ نگاه کنید).

در معرض قرار گرفتن

				اندازه دانه‌ها
				فرم دانه‌ها
				شیب ساحل



پاکسازی ساحل - قسمت چهارم

دکتر احسان مقیمی حاجی - کاپیتان سعید خاتمیان
شرکت مارین پروژه

خلاصه بخش‌های قبلی:

در قسمت‌های گذشته در مورد اهمیت سواحل و طبیعت آن صحبت کردیم. همچنین در ارتباط با اصول پاکسازی سواحل و روش‌های مختلف ارزیابی پاکسازی سواحل راهکارهایی بیان شد و برای انجام اقدامات عملی در این خصوص پیشنهاداتی ارائه شد. بحث را با نحوه تخمین میزان آلودگی به وجود آمده و اصطلاحات رایج در این خصوص دنبال خواهیم کرد.

تخمین میزان آلودگی

به احتمال زیاد میزان آلودگی سخت‌ترین چیزی است که باید تخمین زده شود. هدف تهیه یک معیار دقیق از توزیع نفت نیست، که معمولاً یکنواخت هم نیست، بلکه هدف تلاش برای رسیدن به یک مقدار متوسط است.

ارتفاع: به ارتفاع نفت در ساحل در ارتباط با جذر و مد برمی‌گردد. این اطلاعات برای ارزیابی ریسک جابه‌جایی دوباره نفت مهم هستند.

اصطلاحاتی که در خصوص مشخص شدن میزان نفت در یک منطقه به کار گرفته می‌شوند، در جدول زیر فهرست شده‌اند (به تصویر شماره ۱ نگاه کنید):

TO: نفت ضخیم (نفت تازه با ضخامت بیشتر از یک سانتی‌متر)
CV: روکش (نفت با حالتی ژله‌ای/لجنی شکل بر روی تمامی سطوح با ضخامت بین یک تا ۱۰ میلی‌متر)
CT: پوشش (نفت قابل مشاهده که با کشیدن ناخن قابل محو است با ضخامت کمتر از یک میلی‌متر)
FL: پرده نازک (یک لایه نازک شفاف از نفت)
نوع: نشان دهنده نوع نفت به لحاظ ظاهری است. اصطلاحاتی که در خصوص نشان دادن نوع نفت انتشار یافته به کار گرفته می‌شوند، به شرح زیر است:
FR: نفت تازه (نفتی که تحت تاثیر هوا قرار نگرفته است، نفت مایع)
MS: ژله‌ای/لجنی (نفت امولسیون شده در یک سطح وسیع)
TB: توده قیری شکل (تجمع گسسته نفت با قطر زیر ۱۰ سانتی‌متر)
TP: توده شبیه نان حجیم (تجمع گسسته با قطر بیش از ۱۰ سانتی‌متر)
PA: به هم پیوسته (تجمع نفت با قطر بیش از یک متر تا ۳۰ متر)
SR: باقیمانده نفت سطحی (غیر چسبناک، رسوبات سطحی نفت)
AP: پوشش آسفالتی (رسوب سطحی نفت به صورت چسبناک و ضخیم)
TA: نفت قیری شکل که تحت تاثیر هوا قرار گرفته است و اغلب به صورت جامد پایدار

ضخامت: به مقدار متوسط ضخامت نفت در منطقه برمی‌گردد. اصطلاحاتی که در خصوص نشان دادن ضخامت نفت انتشار یافته در منطقه مورد استفاده قرار می‌گیرند، به شرح زیر هستند:

دینامیسم آبی

هر چقدر انرژی محیط بیشتر باشد، سرعت پاکسازی طبیعی مناطق آلوده شده بیشتر است. برای مناطق محافظت شده (وجود نداشتن جریان های پر فشار آب) این فرآیند پاکسازی طبیعی زمان بیشتری به طول می انجامد. درجه محافظت سهم مستقیم در قابلیت آسیب پذیری اکوسیستم ساحلی دارد. به عنوان یک قانون در زیست شناسی، هر چقدر محیط زیست پایدارتر و متعادل تر باشد، تنوع گونه های مختلف بیشتر است.

دانه شناسی

بسته به اندازه دانه ها، نفوذ نیت (میزان و سرعت) بسیار متغیر خواهد بود. عموماً نفوذ نفت وقتی که دانه رسوبات درشت تر باشد، بیشتر خواهد بود. بنابراین سواحل بادانه بندی نرم، کمتر توسط ریزش های نفتی آسیب می بینند زیرا که فشردگی زیاد سواحل، جلوی نفوذ نفت را می گیرد. از طرف دیگر، سواحل با ماسه خشن، جایی که نفت تا چندین سانتی متر می تواند نفوذ کند، به طور زیادی نسبت به ریزش های نفتی آسیب پذیر هستند. مقدار آلودگی نفتی با توجه به ترکیبات مختلف بین نوع و سایز رسوبات ساحل با انواع مختلف نفت متفاوت است.

شرح نوع ساحل	
سازه های ساخت بشر	سفت (اسکله...) نفوذپذیر (تکه تکه...)
مخره	سنگی نرم
سکوستگی	تخته سنگ (بزرگتر از ۲۵ سانتی متر) سنگ فرش (بین شش سانتی متر تا ۲۵ سانتی متر) سنگ/سنگ ریزه (بین دو سانتی متر تا شش سانتی متر) دانه/خرده سنگ (بین ۲ میلی متر تا ۲ سانتی متر)
ماسه (۶۰ میکرون متر تا دو میلی متر)	گل ولای (کمتر از ۶۰ میکرون متر) (دانه ها قابل رویت نیستند)
رسوبات مخلوط با هم	ماسه به همراه زندگی گیاهی (ریگ های روان) گل ولای به همراه زندگی گیاهی (نمکزار)



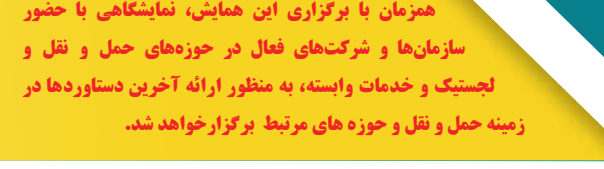
معیارهای مختلفی برای کلاسه بندی رسوبات بر مبنای اندازه دانه ها وجود دارد. با توجه به هدف ارزیابی ساحل، یک طبقه بندی گسترده به کار گرفته می شود. از جدول بالا به عنوان یک راهنما برای اندازه رسوبات به منظور تعریف طبیعت لایه ساحلی استفاده کنید.



لجن، ماسه نرم، ماسه دانه درشت، قلوه سنگ، سنگ فرش، تخته سنگ بزرگ، مخره ای

IRAN TRANSPORTATION & LOGISTICS FORUM

November 5-6 2017, IRIB Int'l. Conference Center, Tehran; I.R. of Iran



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.

Future Begins Now

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 سازمان ها و شرکت های فعال در حوزه های 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.



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 سعید نژاد
معاون وزیر و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

مهدی کرباسیان
معاون وزیر و رئیس هیئت عامل سازمان توسعه و سازای معادن و صنایع معدنی ایران - ایمیدرو

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

دبیرخانه اجرایی همایش: شرکت همایش سازان امروز
تهران، خیابان ولیعصر، روبه روی پارک ملت، نیش خیابان انصاری برج ملت طبقه ۷، واحد ۴
تلفن: ۰۲۲۰۳۷۲۸۳-۲۲۰۴۸۸۵۹
فکس: ۰۲۲۰۴۴۷۶۹
وبسایت: www.iicic.com/logistics
ایمیل: logistics@iicic.com

دبیرخانه علمی همایش: فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران
تهران، خیابان مطهری، خیابان سرفراز، خیابان هشتم، پلاک ۱، طبقه ۴
تلفن: ۰۲۲۰۴۸۵۲۴۶۳۴
فکس: ۰۲۲۰۸۸۵۱۱۷۵۵
وبسایت: www.tlfi.ir
ایمیل: info@tlfi.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، داکینگ و آنداکینگ، جابجایی سازه‌های 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



EUROPORT

exhibition for
maritime technology
7-10 November 2017
Rotterdam Ahoy



تصرف فرصت‌ها

اولین حضور جمهوری اسلامی ایران
در نمایشگاه صنایع و فناوری‌های دریایی و دریانوردی

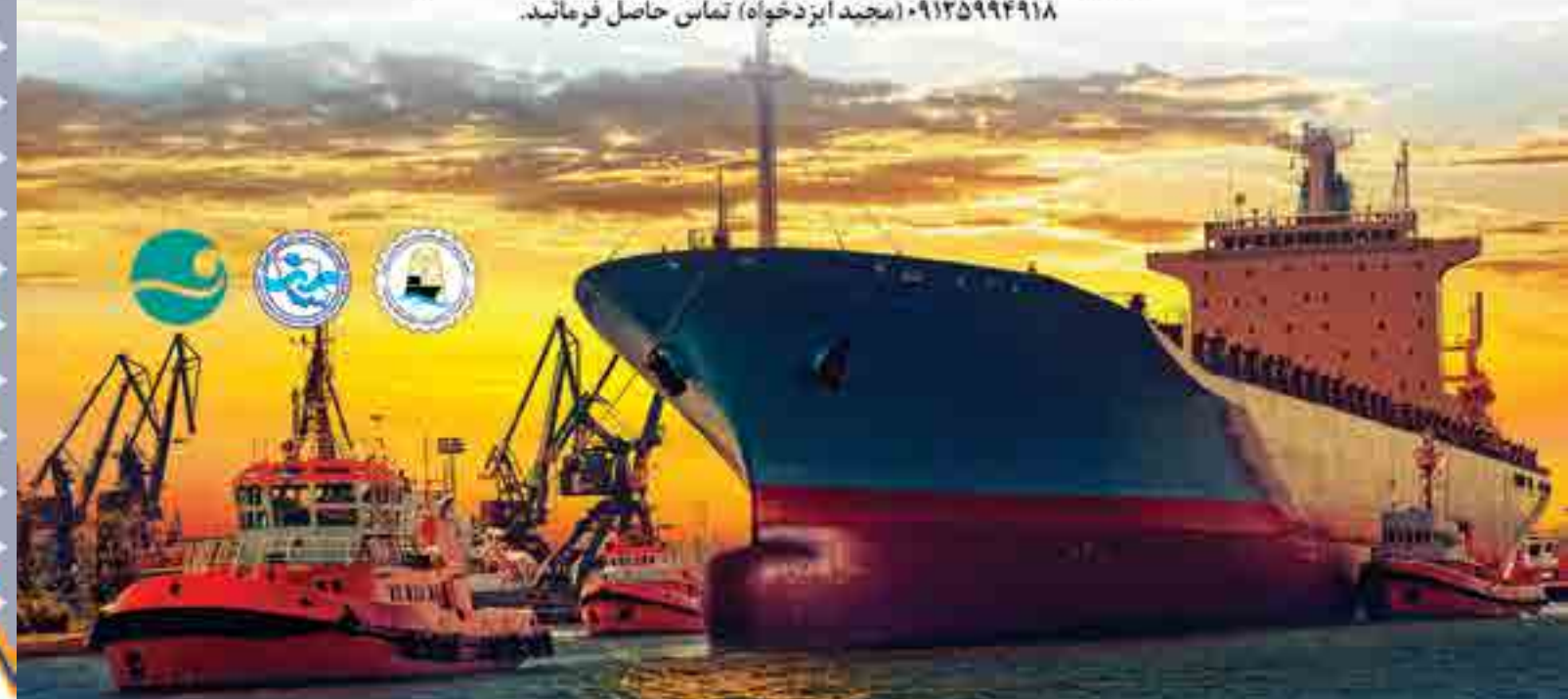
پایون دریایی جمهوری اسلامی ایران در

نمایشگاه صنایع دریایی، دریانوردی، کشتی‌سازی و فراساحل یوروپورت هلند - روتردام

۱۶ الی ۱۹ آبان ماه ۱۳۹۶



جهت کسب اطلاعات بیشتر و نحوه مشارکت و حضور در نمایشگاه صنایع و فناوری‌های دریایی و دریانوردی هلند - روتردام (Europort) با شماره‌های ۰۲۱-۶۶۰۰۸۱۷۱ و ۰۹۱۲۵۹۹۴۹۱۸ (پیچید ایندخواه) تماس حاصل فرمائید.





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