



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

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



سازمان بنادر و دریانوردی



ICOPMAS

5/1/2006

همایش : شرکت ملی نفتکش

چگونه میتوان صنعت حمل و نقل دریایی کشور را ارتقاء داد

سرزمین آریائی ما که با مساحتی بیش از یک میلیون و ششصد و چهل و هشت هزار کیلومتر مربع از منطقه خاور میانه را بخود اختصاص داده و با توجه به موقعیت خاص جغرافیائی و بهره مندی از دو آبراه چه در منطقه شمالی و بزرگترین مرز آبی در منطقه خلیج همیشه فارس از موقعیتی خاص و استراتژیک و حتی منحصر به فرد برخوردار است . در منطقه جنوبی کشور بیش از 2500 کیلومتر از این آبراه را بخود اختصاص داده ایم که چون نگینی سرتاسر منطقه جنوبی ما را در آغوش گرفته است . که با توجه به نظر اندیشمندان و اهل قلم این منطقه یکی از مناطق حساس هفتگانه جهان است که بخش عظیمی از ذخایر نفت و گاز موجود در جهان را در دل خود جای داده است . این موقعیت یعنی دسترسی به آبهای آزاد با داشتن مرزهای فوق الذکر فرصتی طلایی برای ما ایرانیان فراهم آورده تا برای بهره گیری از این طلیعه الهی فرصت را مغنم بشماریم و هر چه بیشتر از این امکانات برای پشبرد اهداف بلند و دورنگری های خویش بهره بگیریم .

طبعاً" ارتقا صنعت حمل و نقل دریائی ارتباطی مستقیم با این بهره وری دارد و جهش های امروز ما برای دستیابی به این اهداف یقیناً" دور نمائی از فردائی امید بخش برای نسل آتی خواهد داشت .

با نگاهی به گذشته دور و با توجه به این مهم که ما ایرانیان از دیر باز یکه تاز پهنه دریاهای و آب های بیکران بوده ایم و با نگاهی به تاریخ 50 ساله گذشته این صنعت در کشور در می یابیم که آنطور که باید و شاید سهم خود را از آنچه که این فرصت طلایی جغرافیائی برایمان به ارمغان آورده است دریافت نکرده ایم .

شاید غفلت 50 سال قبل از حرکت های اخیر باعث شده است که امروز توانی پس دهیم که مستحق آن نبودیم با اندکی فکر و اندیشه و برنامه ریزی می توانستیم جایگاه اصلی خویش را در این صنعت بدست آوریم آنروزها که آبراهای ما جولانگاه تردد دیگرانی بود که تمامی صنعتی مثل صنعت نفت ما را در اختیار داشتند و صدور و تولید این ماده حیاتی را نیز بعهده گرفته بودند باید ب فکر بانیان وقت اداره کشور میرسید که میشد حرکتی انجام داد ، میشد از این آبراهها استفاده بهینه کرد به کمک همان هائی که یکه تاز تردد در این مناطق بودند میشد ما هم صاحب صنایعی در این مناطق که متعلق به خود ما باشد بشویم زمانی بیدار شده ایم که باید با سرعت بتازیم تا شاید به قافله های پیشتاز این صنعت برسیم .

دورنمای بلند پروازانه بیست ساله ای که دولتمردان ما برآنندکه با عزمی راسخ و با گامهائی استوار با شعار چشم انداز بیست ساله آینده کشور بسوی آن گام بردارند نیازمند سرمایه گذاری های عظیم در بخش بهره وری از منابع آبی و آبراههای ماست . با

5/1/2006

نگاهی به کشورهای آنسوی خلیج همیشه فارس و با تلنگری به گذشته این کشورها در می یابیم گامهای بسیار عظیمی برداشته اند و با سرمایه گذاری های کلان جهش های دورخیزی برداشته اند که انتظار نمی رفت. امارات کوچک- بحرین کوچک - و آنطرف تر کویت کوچک امروز صنایع دریائی را چنان رونقی بخشیده اند که ما با این وسعت و امکانات عظیم آبی و خاکی خویش باید برویم برای تعمیرات تدارکات کشتی هایمان به آنها روی آوریم .

بهره وری از این مهم یعنی آبراهای این کشور نیاز به صنایع بنیادی دارد که باید در سواحل جنوبی با سرمایه گذاری های کلان ایجاد شود و تاسیس این صنایع نیاز به همگن سازی قوانین حاکمیتی است که عزم دولتمردان را برانگیزد تا با سرمایه گذاری های هرچه بیشتر بسوی ایجاد و تاسیس و یا تجهیز آنها گامهای بلند و ارزنده بردارند. تشویق سرمایه گذاری در این بخش و رشد دادن فرهنگ شناخت از دریا و مواهب آن را باید در کشور گسترش داد، افکار عمومی را از آنچه که خداوند به این کشور هدیه کرده است باید آگاه کرد سرمایه گذاری در این بخش یعنی ایجاد بازار کار پر رونق صنعتی که خود نیز بازدهی و سود آوری مهمی دارد.

تشویق سرمایه گذاری در این بخش و رشد دادن فرهنگ شناخت از دریا و مواهب آن را باید در کشور گسترش داد، افکار عمومی را از آنچه که خداوند به این کشور هدیه کرده است باید آگاه کرد سرمایه گذاری در این بخش یعنی ایجاد بازار کار پر رونق صنعتی که خود نیز بازدهی و سود آوری مهمی دارد.

زمانی صنعت خودروسازی در این کشور یک صنعت صددرصد وابسته به آنسوی آنها بود شاید آن روز که عزم دولتمردان ما؟ بر این قرار گرفت تا بسوی خودکفائی کامل در این زمینه پیش برویم خیلی از کسانی که عینک بدبینی به چشم داشتند این خواسته را یک عمل بلند پروازانه می پنداشتند اما امروز به اثبات رسیده است که با برنامه ریزی و پشتکار میشود به خیلی چیزها دست یافت صنایع کشتی سازی امروز در کشور هائی رشد فراگیر داشته که شاید مردم و ساکنین همین کشورها با نابوری به آن می نگرند در همین کشورهای حاشیه خلیج فارس - در سنگاپور چین و کره با سرعتی غیر قابل تصور پیش رفته اند.

در صنایع دفاعی ما، زمانی این فکر القا شده بود که ساخت این صنایع فقط مختص ابر قدرت هاست و دیگران فقط میتوانند بازاری باشند برای خریدهای کلان تولیدات آنها . اما امروز به عینه ثابت شده است که هیچ صنعتی مختص کشور و یا ملت خاصی نیست امروز در صنایع دفاعی نه تنها خودکفائیم بلکه زمزمه صادرات این صنایع مدتی است به گوش میرسد

اما آنچه که به امکانات آبی و خدادادی ما مربوط است باید که ما هم جایگاه اصلی خود یعنی خودکفائی در این زمینه را تا به امروز کسب می کردیم متاسفانه با تلنگری به گذشته در می یابیم که در حرکت خود حتی بصورت نوع لاک پستی آن

5/1/2006

مساحه و کوتاهی داشته ایم. کویت و اما رات و بحرین جایگاهی به خود اختصاص داده اند که ما شایسته آن بودیم، امکانات آبی و خاکی، و بهره وری از نیروی انسانی و دهها هزار نیروی سرگردان در پشت درهای بازار کار موهبتی است که کمتر ملتی از آن برخوردار است اما متاسفانه عدم سرمایه گذاری های به موقع و عدم برنامه ریزی های همه جانبه برای رسیدن به این مهم باعث شد تا این از قافله سالها عقب بمانیم در حالی که با توجه به امکانات فوق الذکر باید تا به امروز قافله سالار این حرکت حداقل در منطقه می بودیم.

اگر آن روزها این سرمایه گذاری انجام شده بود اگر آن روزها این جهش شکل واقعی خود را گرفته بود باید امروز، روز بهره وری از بازدهی آن حرکت ها بود اما متاسفانه امروز باید از جایی شروع کنیم که حداقل 20 سال پیش باید آغاز میکردیم. باید که حمایت عملی دولت را از این بخش جان تازه ای ببخشیم و با اطلاع رسانی عمومی، بانکها و متولیان سرمایه گذاری را تشویق کرد. تا به این سرمایه گذاری حیاتی روی آورد به این صورت که اطمینان بدهیم سرمایه گذاری در این مهم درست به مانند سرمایه گذاری در طرحهای عمرانی و اقتصادی است که فروش سهام آنها امروز در کشور باب شده است کما اینکه این بخش از صنعت بازدهی بهتر و مطمئن تری را در سود دهی خواهد داشت.

یک مجموعه ساخت و تعمیرات کشتی در هریک از مناطق نزدیک به این آبراهها به مثابه کارخانه ای عظیم است که درهای خود را به روی نیروی عظیمی از بازار کار خواهد گشود. متولیان صنایع کلان کشور باید راهکارهایی ارائه دهند تا سرمایه های بیشتری به این سوی جذب شود. پشتوانه چنین حرکتی را باید سیستم بانکی کشور تضمین کند. یقیناً دولت نیز باید سیستم بانکی را از بازگشت اولیه پول و سرمایه مطمئن سازد.

منطقه جنوبی، برای این مهم استعداد فراوانی دارد. چرا که از موقعیت آبی و خاکی بسیار خوبی برخوردار است اگرچه در گذشته حرکتهایی در این جهت صورت گرفته ولی از پشتوانه محکم و همیشگی بانکها و متولیان صنایع کلان بهره مند نبوده است. کشتی سازی خلیج فارس در 35 کیلومتری شهر بندرعباس که از تاسیس آن سالها سپری شده است و تاسیسات بسیار عظیمی را نیز در خود جای داده متاسفانه به علت غفلت های گذشته، به آن صورت که باید و شاید مورد بهره برداری قرار نگرفته است هنوز بسیاری از بخشهای آن عملاً به چرخه فعالیت ساخت و تعمیرات تبدیل نشده اگر از کلیه ظرفیت های بالقوه این مجموعه عظیم بهره برداری میشد این مجموعه امروز به یک قطب عظیم ساخت و تعمیرات کشتی تبدیل شده بود که سهم عظیمی از نیاز شرکت های ترابری دریائی داخلی چون کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی نفتکش را تامین میکرد.

متولیان صنایع کلان کشور باید تمهیداتی بیندیشند تا از تمامی ظرفیت های این مجموعه بهره کافی گرفته شود شاید یک راهکار این باشد که شرکت های کشتیرانی داخلی بتوانند

5/1/2006

با اختصاص سهام این مجموعه شرکت‌های خود در رشد آن تاثیر بسزائی داشته باشند و یقیناً در مدت زمانی خواهند توانست با بهره‌گیری از این امکانات جهت ساخت و تعمیرات کشتی‌های خود سهم خود را به نحو احسن و اکمل برگیرند.

بخش خصوصی نیز باید به سرمایه‌گذاری تشویق شود بدین معنی که سیستم بانکی کشور با در اختیار گذاشتن منابع مالی به شرکت‌هایی که توان فعالیت در این گونه مجموعه‌های صنعتی را دارند وام‌های کم بهره اعطا کند تا بتواند بخش عظیمی از تعهد خود را در قبال جامعه با ایجاد بازار کار برای این همه نیروی انسانی سرگردان در پشت درهای بازار کار فراهم آورد. یقیناً عرضه سهام از طریق سیستم بانکی در اینگونه سرمایه‌گذارها تاثیرات به سزائی دارد. اما باید اذعان کرد که افکار عمومی جامعه ما هنوز آنطور که باید و شاید به بازدهی اقتصادی این صنعت آگاه نیست به همین خاطر برارگان‌های اطلاع‌رسانی و اصحاب رسانه کشور است که رسالت خویش را در اینمورد جامه عمل بپوشند و تمهیداتی بیندیشند و اذهان و افکار عمومی را از این مهم آگاه سازند.

و به سرمایه‌گذاران تفهیم شود که بجای سرمایه‌گذاری در فلان کشور در آن سوی آبها وظیفه ملی خویش را با تخصیص این سرمایه به این بخش از صنعت ادا کنند و به آنها اطمینان بدهند که نه تنها سود کلانی را صاحب خواهند شد بلکه سیستم بانکی اصل پول و سرمایه آنان را تضمین کند و این جزء از دست اندرکاران نظام از هیچکس بر نمی‌آید. در همین چند سال گذشته شاهد بودیم و هستیم که چه پول‌هایی از کیسه شرکت‌های داخلی ما به جیب شرکت‌های ساخت و تعمیرات کشتی در چین و امارات و چندین نقطه دیگر سرازیر شد چه وقت و هزینه‌ائی که برای پی‌گیری در این مقوله صرف نمیشود که میتوانست با اندکی اندیشه و تفکر بجادر همین کشور و در کنار همین آبها جامه عمل بپوشد.

در بخش امنیت آبراهه‌ایمان - بارها تاکید شده است که افزایش قدرت دریائی ما با توجه به موقعیت خاص استراتژیک امری اجتناب‌ناپذیر است. امنیت ما در آبراهه‌ها نشان کاملی از توان ماست و توان ما بعنوان ابر قدرت دریائی منطقه شاخصی از این واقعیت است که آبراهه‌ایمان را کاملاً تحت سلطه خویش داریم حیات ما - اقتصاد ما - با این آبراهه رابطه‌ای مستقیم و خلل‌ناپذیر دارد چرا که اگر امنیتی وجود نداشته باشد صادرات و واردات ما کاملاً تحت تاثیر این عدم امنیت قرار خواهد گرفت و حیات کشور را تهدید خواهد کرد بخصوص که امروز برای بازسازی در بخش‌های مختلف زیر بنائی کشور به صادرات نفت و گاز خویش متکی شده ایم اگر در امنیت این آبراهه‌ها خللی وارد شود طبعاً چالش‌های ناشی از آن گریبان جامعه را خواهد گرفت.

دسترسی ما به آبهای آزاد یعنی دسترسی به منابع نامحدودی است دادو ستد با کشورهای آنسوی آبها چه آنسوی آبهای خلیج فارس که به تبع امکانات مالی و نیازهای مصرفی این کشورها میتواند بازار صادراتی بسیار خوبی برای صنایع کشور ما باشد. و همچنین

5/1/2006

تنها راه دسترسی ما به منابع غنی نفت و گاز در دل این دریاهاست این وضعیت نه تنها در جنوب کشور بلکه در منطقه شمالی ما نیز حاکم است .
 طبعاً در کنار همه اینها باید به پارامترهایی چون - امداد رسانی دریائی و سرویسهای خدماتی در بنادر را مورد توجه قرار داد . اگر بخواهیم این صنعت را آن طور که باید و شاید گسترش دهیم یقیناً باید در کنار آن نیازهای وابسته چون امداد رسانی در آنها و سرویس های جانبی به کشتی هادر بنادر را برای کشتی های خودی و سایر شناوران ورودی و خروجی به آبهای کشور چون سوخت رسانی - تامین آذوقه و غیره - تعمیرات را گسترش دهیم که این خود میتواند بازار کار بسیار پر رونقی در سواحل ما ایجاد کند.

ثبات و توسعه و رابطه سیاسی و اقتصادی ما چه در منطقه شمالی و چه در منطقه جنوبی وابستگی شدیدی به توسعه و گسترش حمل و نقل در این مناطق دارد.
 منطقه شمالی کشور ما بیش از 500 کیلومتر (پانصد کیلومتر و اندی) مرز آبی در زمان قبل از فروپاشی شوروی سابق تقریباً در سکون و آرامش فرورفته بود تنها استفاده ما بعنوان یکی از شرکای این مرز آبی استفاده از سواحل آن بعنوان تفرجگاه در فصل گرم سال بود اما بعد از فروپاشی ها و بعد از انقلاب اسلامی استفاده از این دریاچه بعنوان جولانگاه حمل و نقل دریائی مورد توجه دولتمردان قرار گرفت که همین ارتباط دریائی خود بخود زمینه گسترش روابط تجاری ما را با کشورهای روسیه - قزاقستان - آذربایجان - ترکمنستان و سایر کشورهای حاشیه این منطقه فراهم آورده است که رفته رفته با تاسیس

کشتیرانی دریای خزر و گسترش این سازمان و ارتقاء حمل و نقل صادرات و واردات ما به کشورهای آنسوی این حوضچه توانسته است حضور ما را در این آبراه به اثبات برساند در منطقه شمالی از نوشهر تا بندر انزلی و دیگر بنادر این حوضچه امروزه جولانگاه ورود و خروج دهها فروند شناور خودی و غیره است که به حمل کالا در این آبراه مشغولند. گسترش این آبراه توانسته است بعنوان یکی از پارامترهای ارتباطی ما با کشورهای آنسوی دریاچه که توانسته رقم قابل توجهی از واردات صنعتی و آهن و آلات و بالعکس تا حدودی صادرات را بخود اختصاص دهد اما باید اذعان کرد که متأسفانه در امر صادرات در این دریاچه تا حدی قصور شده است ، در حالی که فروپاشی این ابرقدرت شرقی و تکه تکه شدن آن و رشد و نمو چند کشور تازه استقلال یافته در آن سوی این دریاچه میتواند بازار بسیار مناسب و گرمی برای صنایع ، ما حتی صادرات کشاورزی باشد متأسفانه آنطور که باید و شاید نتوانسته ایم این خواسته خود را در این آبراه جامه عمل بپوشانیم و بالعکس ، متأسفانه فضای بنادر ما را کالاهای وارداتی از کشورهای آنسوی این دریاچه در بر گرفته است که باید سعی شود ما هم سهم خود را از صادراتمان به بازارهای آنطرف دریاچه بگیریم .

اما نباید کتمان کرد که بعد از انقلاب موفقیت چشم گیری از نظر سیاسی در منطقه بدست آورده ایم زمانی حق کشتیرانی در این آبراه از ما سلب شده بود رفت و آمد و تردد فقط

5/1/2006

مختص کشتی های شوروی سابق بود . همین عدم تحرک ما در این منطقه باعث شده بود که از بعد سیاسی با آنسوی این آبراه نیز رابطه چندان مناسبی نداشته باشیم اما امروز با هوشیاری متولیان اداره کشور توانسته ایم ضمن حضور دائمی خود در این منطقه و ایجاد دادو ستد وسیع با کلیه کشورهای آنسوی این دریاچه امکان گسترش روابط سیاسی را با آنها به نحو احسن و اکمل بوجود آوریم و بعنوان یکی از شرکای اصلی آنها در دادو ستد های دریائی باشیم . در چند ساله اخیر سازمان بنادر کشتیرانی نیز با تقبل هزینه هائی توانسته است تا حدودی به گسترش امکانات بنادر شمالی کشور همت بگمارد اما این گسترش را بصورت مداوم با توجه به اردیاد دادو ستد در منطقه باید گسترش بدهد و استمرار ببخشد تا بتوانیم حداکثر استفاده خویش را در استفاده بهینه از آن اعمال کنیم .

در بخش توسعه بنادر و پایانه ها

در چندین سال گذشته با توجه به رشد چند ساله اخیر واردات بعد از جنگ تحمیلی و شروع سازندگی در کشور و طبعاً" تردد سنگین ناوگان داخلی و خارجی نیاز به آماده سازی بستری داشت که بنادر ما را با تجهیزات تخلیه و بارگیری و امکانات پهلو گیری مجهز میکرد توسعه بنادر ما چون بندر عباس و بندر امام خمینی در منطقه جنوبی کشور دوگام بسیار عظیمی بود که دولت های بعد از انقلاب با صرف بودجه های بسیار سنگین به آن همت ورزیدند بندر امام خمینی در شمالی ترین نقطه خلیج فارس با توجه به امکان پذیرش تعداد بسیار زیادی کشتی در یک زمان توانسته است بخش عظیمی از این سهم را بخود اختصاص دهد و بعد از آن بندر عباس نیز با بخش عظیمی از واردات و صادرات کانثیرو فله و کالای عمومی به یکی از بنادر اصلی کشور تبدیل شده است . در کنار این دو بندر بنادر بوشهر و چاه بهار به نوبه توانسته اند سهمی از این بازار را بگیرند . که خوشبختانه ، امکاناتی که سازمان بنادر در این اسکله ها تامین کرده است امروزه انتظار کشتی ها در لنگرگاههای جنوبی کشور تقریباً" به صفر رسیده است این در حالی بود که در گذشته ای نه چندان دور کشورتاوان عظیمی جهت تردد شناورها در لنگرگاهها بابت توقف آنها می پرداخت .

مسئله" موسسات رده بندی با نظارت مستمر خویش در بالا بردن رشد کیفی و تکنولوژی ساخت بی تاثیر نیستند چرا که با توجه به تجربه ای که این موسسات در شرکتهای پیشرفته تر دارند میتوانند این تجربیات را به صنایع ما نیز منتقل کنند و بصورت مقایسه ای آنچه را که در بالا بردن رشد این تکنولوژی میتواند تاثیر داشته باشد به شرکتهای کشتیرانی ما گوشزد کرده و آنها را در بهبود هرچه بیشتر کیفی این تکنولوژی یاری دهند.

5/1/2006

بر متولیان آموزش عالی کشور است که نیاز کشور را به نیروی کارآمد وزبده در بخش دریا و دریانوردی احساس کنند و با بسیج بخشی از امکانات خویش چه در منطقه شمالی کشور و چه در منطقه جنوبی با تاسیس مراکز آموزش دریایی نیروی جوان و علاقمند را به این «سوی سوق دهد تا بتوانیم شرکتهای ترابری دریایی را از نیروی متخصص داخلی بی نیاز کنیم متاسفانه امروز برای تامین بخش عظیمی از این

نیروی مورد نیاز مجبوریم به نیروی خارجی روی آوریم این در حالی است که بازار کار داخلی تشنه گشودن درهایی است که بتواند به روی این همه نیروی جوان آماده بکار باز شود اگرچه در گذشته نسبت به تاسیس چند واحد آموزشی در گوشه و کنار بعضی از مناطق جنوبی و شمالی همت گمارده اند ولی این مراکز از پشتوانه محکم مالی و حمایت دولتی بی بهره بوده اند. بهمین دلیل نتوانسته اند آنطور که باید و شاید نقش خویش را در تربیت نیروی انسانی ایفاء کنند.

کما اینکه با تاسف باید گفت که در شرکتهای کشتیرانی داخلی مجبور شده ایم به نیروی انسانی خارج از مرزها روی آوریم آنچه که مسلم است ارگانهای دریائی در این چند ساله باید دست در دست هم مینهادند و به تربیت نیروی انسانی خویش همت می گماردند حداقل کار اینکه با تاسیس مرکزی مشترک از سرمایه گذاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش و کمک از ارگانی چون نیروی دریائی برای کمکهای جانبی و تسهیلات دست می زدند تا حداقل نیاز این شرکت ها از نظر ملوانان مورد نیاز برآورده میشد اما متاسفانه اگر برنامه ای هم در این زمینه تدوین شده یا نیمه کاره رها شده و یا اینکه از مساعدت سیستم دولتی بی بهره مانده است.

باید که این مراکز را تقویت کنیم بر بانیان و مسئولین آموزش عالی تاسیس این مراکز امری حیاتی و اساسی برای شرکتهای ترابری دریائی است. اگر میتوانستیم مسائل جانبی آوردن یک نیروی کار را از آنسوی مرزها بررسی کنیم در می یافتیم که تربیت این نیرو در داخل کشور چه سودآوری کلانی به همراه دارد.

امروز شرکتهای کشتیرانی اخلی مجبورند جهت تامین ملوان مثلا" به کشوری مثل هند روی آورند. هزینه های پرواز به یک کشور ثالث مثلا" امارات متحده عربی و بعد در دسرهای جانبی اعزام به بنادر داخلی تشریفات گذرنامه و صدها مسائل اینچنینی جهت الحاق این افراد به شناوران خودی چه وقت و چه زمان و چه بوجه ای عظیم را می طلبد چه وقت و زمانی که باید صرف شود تا هماهنگیهای لازم برای ایاب و ذهاب این نیروی الحاقی فراهم آید و آنطرف تر ارزی که خارج میشود و حقی که در اصل متعلق به یک نیروی کار ایرانی است به راحتی در اختیار نیروی خارجی قرار میگیرد.

اگر بخواهیم ترابری دریائی را رونق بدهیم اگر بخواهیم به خودکفائی برسیم باید قطعاً قبل از هر چیز نیروی انسانی مورد نیاز را در اختیار داشته باشیم و در کنار آن رشته های تحصیلی مورد نیاز این حرفه را باید تقویت کنیم که این بر عهده بانیان

5/1/2006

آموزش عالی است که با برنامه ریزی های مدون و همه گیر در تربیت این نیروی انسانی مورد نیاز همت بگمارند.

مدیریت یک پارچه و هماهنگ جهت رفع نیازهای بنیادی ارگانهای دریائی :

طبعاً" توسعه تردد ناوگان های کشتیرانی در هر منطقه و درآبراه و سواحل هر کشور نیازمند یک سلسله سرویس دهیهای منظم در این مناطق است تدارکات شناورها در منطقه خود نیازمند یک سیستم سازماندهی شده مناسب و هماهنگ است که بتواند نیازهای به موقع این تردد سنگین را پاسخ دهد.

برای روشن شدن این مطلب کافی است نگاهی به کشور امارات متحده عربی بیندازیم اگر در هر ساعت از شبانه روز با یک شناور به منطقه خورفکان- یا فجیره در امارات وارد شوید در لنگرگاههای این دو بندر ورود و خروج دهها فروند شناور سکوت و آرامش را از این دو بندر گرفته اند که جهت تدارکات و سرویس دهی به این لنگرگاهها وارد میشوند . سوخت می گیرند - موادغذائی و قطعات یدکی میگیرند و این تدارکات بسیار وسیع با سرویس های منظم در تمام مدت شبانه روز بی وقفه در حال انجام است چه بسا تعداد زیادی از این کشتی ها نیاز به تعمیرات سیستم های ارتباطی ، الکتریکی و غیره دارند که همزمان این خواسته ها در زمان خود انجام می پذیرد و با برنامه ریزی مدون شبانه روز پیش میرود و لنگرگاهها را به مقصد بنادر بارگیری ویا تخلیه ترک میکنند چه بازار کار پر رونقی ایجاد شده است چه درآمد و چه پولی که نصیب این شرکت های تاسیس شده درکنار این لنگرگاهها نمیشود این در حالی است که تعداد بسیار زیادی از کشتی های ما چه متعلق بشرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و چه نفتکش با پرچم ایران برای همین منظور به این دو بندر وارد میشوند این در حالی است که میشد با حداقل سرمایه گذاری و ایجاد تعمیرگاههای مناسب در در کنار بنادر مان به این کار مبادرت کنیم و یا اینکه با استفاده از توان تولیدات داخلی کشتی های خود را تدارک کنیم .

البته نباید از نظر دور داشت که با همت تنی چند از دست اندکاران مجموعه ترابری دریائی چند سالی است که حرکتی لاک پشت وار شکل گرفته است اما بنظر کافی نیست و باید برنامه ریزی های عمیق تر یرا دنبال کرد باید که سیستم دولتی و خود شرکتهای ترابری دریائی داخلی به حمایت قاطع از این مشاغل برخیزند شاید راه چاری باشد برای جلوگیری از خروج این همه ارزو سرمایه از کشور و در کنار آن چه مشاغل جانبی که ایجاد نخواهد شد و چه بازار کاری نخواهد گشود.

5/1/2006

اگر این کارها از قبل میشد چه نیازی بود که شرکتهای داخلی دارای نماینده فنی، نماینده تدارکاتی در سنگاپور، امارات و غیره باشند این همه پول و بودجه ای که به هدر میرود چه کسی باید پاسخگو باشد؟

این در حالی است که با کمی اندیشیدن به این مسائل شاید جزیی میشد چنان حرکتهای موزون و حساب شده ای انجام داد که نیازی به صرف این همه بودجه و مسائل جانبی آن نبود.

شاید میشد یکی از همین جزایر جنوبی را به یک پایگاه عظیم تدارکاتی و تعمیراتی تبدیل کرد. شاید میشد در کنار یکی از بنادر جنوبی کشور مرکزی تاسیس کرد و با جمع آوری تعدادی نخبه های مرتبط در امر دریا و دریا نوردی کلیه تعمیرات و نیازهای تعمیراتی را در داخل همین آبهای خودمان به اتمام می رساندیم.

شاید میشد با ایجاد چند سوله عظیم در کنار یکی از بنادر و یک یا دو سردخانه جهت تدارکات مواد غذایی مورد نیاز شناورها یا یک قطب بزرگ رقابتی در امور تدارکاتی تبدیل شویم، یا دهها فکر و راهکار در ارتباط با این صنعت.

اما هیچیک از این افکار به مغز دست اندرکاران و متولیان اداره امور نرسیده است. اینها مسائلی است که نسل فردا طبیعتاً پاسخ آن را از تک تک ما خواهد خواست.

خیلی از آنها که با عینک بدبینی مسائل را مینگرند شاید بیانداشند که این افکار رویایی بیش نیست چرا باید رویا باشد؟ مگر ما از دیگران چه چیزی کمتر گذاشته ایم؟ کشوری که بحث دستیابی به دانش هسته ای اش دنیاراست

تکان داده و افکار عمومی را بخود مشغول ساخته از هیچ چیز نباید ابائی داشته باشد هر چیزی شدنی است کمی همت می خواهد. کمی دوراندیشی و احساس و عرق ملی می خواهد که در وجود تک تک مردم این سرزمین به وفور پیدا است. باید که به دنبال پارامترهای بازدارنده برویم و علل ها را دریابیم و دنبال کنیم شاید راه به جایی ببریم همین امروز هم باید بفکر باشیم شاید فردا خیلی دیر بشود.

چگونگی مدیریت جامع بر فعالیتهای بندری دریایی:

نقش مدیریت جامع بر فعالیتهای بندری و دریایی امروز با توجه به توسعه بنادر و مجهز شدن بنادر به دانش و فن آوری روز این ضرورت را ایجاب میکند که مدیرانی در مسند اداره آنها بنشینند که بتوانند با مدیریتی جامع و بینشی آگاهانه از این صنعت نقش محوری خویش را در ارائه تسهیلات ایفا کنند، بجاست نیروهائی بکار گرفته شوند که با دریا و دریانوردی و بخصوص صنعت تخلیه و بارگیری کشتی ها آشنائی کافی داشته باشند. پیشنهاد ما این است که از نیروهائی که حرفه اصلی آنها دریانوردی بوده و با این صنعت آشنائی کامل داشته باشند و فعالیتهای بندری را در بیشتر بنادر پیشرفته دنیا احساس کرده و لمس نموده اند استفاده شود تا این نیرو بتواند تجربیات بکار گرفته شده

5/1/2006

در گذشته خویش را بکار گرفته و با برنامه ریزی در کار سرعت بخشیدن به خدمات بندری نقش حساس خویش را ایفا کند.

صنعت دریا و دریانوردی صنعت پیچیده ای است اگر چه به ظاهر همه چیز ساده و ممکن بنظر میرسد اما وقتی بطن کار را می سنجد در می یابید که این صنعت تجربه خاص خویش را میطلبد. بدون شک متولیان و دست اندرکاران این مهم را باید حداقل از بین کسانی برگزید که با دریا و دریا نوردی مانوس باشند.

یقیناً بنادر نیز هزینه های جانبی خود را دارند. تجهیز بنادر تعمیرات احتمالی سیستم های بارگیری و تخلیه و یا توسعه و تجهیز بموقع آنها یا به روز در آوردن امکانات بندری هزینه هایی را به کیسه دولت تحمیل میکند. که طبیعتاً عوارض بندری را باید بعنوان تکیه گاهی مهم برای کمک به تجهیز و نوسازی بنادر در نظر گرفت. که البته با سپردن بسیاری از وظایف سیستم دولتی از قبل نگهداری و تعمیر در بنادر و یا جهیزات آنها به بخش خصوصی دولت این وظیفه را تا حدودی از دوش خود برگرفته است. اما باید با نظارت دقیق و همه گیر بر صرف این بودجه ها و درآمدها راه چارهایی را ارائه دهد تا بتوانیم امکانات بهینه ای در بنادر خویش بخدمت نگیریم.

مسائل زیست محیطی دریاها و آبراهها:

امروز در بیشتر کشورهای پیشرفته و بنادر مهم دنیا بصورت یک قانون محکم با پشتوانه ای قوی جلوه گر شده است. آلوده کردن آنها و طریقه امحاء زباله های تولیدی توسط شناوران بحدی قانونمند شده است که حتی تفکیک آنها خود بخود قوانین سخت و محکم بخود اختصاص داده اند. آبراهها منابع بسیار غنی هستند، منابع بسیار غنی غذایی و آبیانی که سهم عظیمی از نیازمندیهای غذایی انسان را امروزه بخود اختصاص داده اند اگر این تصور شود که هر شناوری مثلاً " نفتکش هائی که تردد سنگین آنها در جزایری چون خارک و سیری با ریختن و تخلیه مواد زائد سوختی خویش در آبراههای این جرایر اقدام کنند یقیناً منطقه جهنمی خواهد شد. برای زندگی آبیان و رشد و حیات منابع دریائی و سرایت این معضل به دیگر نقاط منطقه خلیج فارس چه فاجعه ای خواهد شد.

و چه مصیبتی خواهد بود برای جمعیت ساکن در اطراف این جرایر که زندگی معیشتی خود را از طریق این آبراهها تامین میکند و در نتیجه حیات صدها انسان نیز تحت تاثیر این جریان قرار خواهد گرفت.

خوشبختانه در سالهای اخیر سازمان های جهانی دریانوردی با همکاری ارگان های محیط زیست در نقاط مختلف جهان در حرکت هائی منسجم و یکپارچه جهت حفاظت از محیط آبراهها و محیط زیست آبیان قوانینی بسیار محکم و مدون تنظیم نموده اند که طبعاً نتایج حاصل از اجرای این قوانین و نظارت اجرائی بر به کارگیری این قوانین تاثیرات به سزائی بر محیط زیست داشته است.

5/1/2006

نقش شرکتهای بیمه در ارتقاء و رشد صنعت دریایی کشور

بازرسان این شرکتها با نظارت دقیق خویش بر بکارگیری قوانین ایمنی دریائی توسط شرکتهای کشتیرانی توانسته اند در بالا بردن توان ارگانهای دریائی نقش به سزائی داشته باشند بدین معنا که بازرسی های مکرر و زمان بندی شده بازرسان بیمه و بکارگیری یک سلسله قوانین محکم در جهت بهبود وضعیت عمومی شناورها و سیستم های ترابری و ناوبری و سیستم های ماشین توانسته است در به روز نگهداری این سیستم ها جهت بازرسی های مکرر نقش موثری در بالا بردن توان کشتیرانی ها داشته باشد.

همانگونه که مستحضرید کشتی محیطی است که هر چند ماه یکبار نیروی جدیدی از دریانوردان را در خود جای میدهد اگر این تصور شود که مثلاً "سر مهندس یک کشتی بگوید من برای مدت شش ماه باید زمان را بگذرانم تا قراردادم به اتمام برسد و دست به هیچ تعمیر و نگهداری نزنم طبیعی است که این ماشین و سیستم ترابری بعد از مدتی از سرویس دهی خارج خواهد شد و اینجاست که شرکتهای کشتیرانی مجبور به صرف هزینه های سنگین تعمیرات خواهند شد. اما این بازرسی های مکرر شرکت های بیمه باعث شده است تا این احساس به همه دریانوردان در هر برهه از زمان القاء شود که باید در تعمیر و نگهداری سیستم ها سعی و کوشش خویش را بکار گیرند که این خود به بالا بردن توان ناوگان های کشتیرانی کمی بسیار شایان خواهد نمود.

خلاصه آنچه که در بالا گذشت بصورت راهکارهایی بشرح زیر ارائه میگردد:

باشد که بتوانم گوشه ای از دین خود را به جامعه بزرگ دریائی کشور ادا کنم .
1- مسئولین و متولیان صنایع کلان کشور نسبت به تجهیز صنایع ساخت و تعمیرات کشتی در بنادر کشور همت بگمارند اگر هم نیاز مالی ایجاب میکند با فروش سهام این صنایع توسط سیستم بانکی کشور نسبت به تشویق سرمایه گذاران بخش خصوصی و بخش دولتی سهم عظیمی از دین خویش را به جامعه بزرگ اسلامی ادا کنند. من اطمینان میدهم که هر سرمایه ای و هر پولی که در این راه سرمایه گذاری بشود این

سرمایه بازگشتی است با سود کلان و از آن سوی گشایش درهای بازار کار بر روی این همه نیروی سرگردان در پشت درهای بازار کار یکی از دست آوردهای این مهم است . بخصوص در منطقه جنوبی کشور که از نیروی انسانی بسیار جوان برخوردار است .

5/1/2006

باید شعارمان این باشد : که هیچ شناوری بقصد تعمیر به آن سوی آبها اعزام نشود خودکفائی کامل در این مهم یک اصل است که در کنار آن صدها کارگاه و صنایع جانبی بحرکت در می آیند . طبیعتاً" بازده رشد این صنایع به اقتصاد در سواحل باز میگردد که در شکوفائی اقتصاد منطقه و ساحل نشینان نقش بسزائی خواهد داشت .

2- بر مدیران و دست اندرکاران کشتیرانی های داخلی واجب کفائی است که توان خویش را بکار گیرند و مشوق اصلی کشاندن برآوردنیازهای شرکت های تحت مدیریت خویش از صنایع داخلی بشوند. و به این مهم فکر کنند که هر دلار بازگشت داده شده به کشور یک شغل جدید است و هر شغل جدید یعنی شکوفائی اجتماعی و شکوفائی اجتماعی یعنی اقتصاد و محیط سالم و جامعه سالم برای فرزندان این مرز و بوم .

3- مسئولان آموزش عالی کشور باید سهم بسزائی در آموزش نیروی انسانی مورد نیاز این صنعت ایفاء کنند به این معنی که دانشکده ها و مراکز آموزش دریائی را تقویت کنند و با اختصاص بودجه های لازم به این مهم مشوق اصلی نیروی جویای کار در کشور بشوند که به این مراکز روی آورند و نیازهای شرکتهای ترابری دریائی را برآورده کنند.

4- وزارت صنایع و وزارت کار و امورا جتماعی در یک حرکت موزون نسبت به تاسیس کارگاهها و مراکز کوچک تعمیراتی مورد نیاز کشتیرانی های داخلی مجوزهای لازم را با در نظر گرفتن قوانین و مقررات مورد نیاز شرکتهائی را که جهت همکاری در این زمینه اعلام آمادگی میکنند یاری و کمک رسانی کنند تا بتوانند

این کارگاهها به سهم خویش بخشی عظیم از تعمیرات و نگهداری کشتی ها را بعهده بگیرند و در کنار آن نسبت به ایجاد صدها شغل جانبی دیگر همت گمارند.

پیشنهاد اینجانب این است که یکی از جزایر یازده گانه جنوبی کشور در منطقه حاشیه خلیج همیشه فارس به یک قطب بزرگ تعمیراتی و تدارکاتی کشتیها تبدیل شود . بدین معنا که با ایجاد سوله ها و تعبیه سیستم های خنک کننده در آنها نسبت به دیوی خواربار اقدام تا نسبت به تدارک به کشتیهای تجاری و نفتکش در منطقه اقدام شود همچنین با ایجاد یک سلسله کارگاههای تعمیرات کشتی در این جزیره میتوان در کنار تدارکات امر تعمیرات ضروری و امداد رسانی فنی را انجام داد که اگر این جزیره از نظر جغرافیائی درست انتخاب شود شاید بشود کشتیهای عبوری از مناطق نفتی واقع در خلیج فارس را سرویس داد فقط نیاز به یک سلسله برنامه ریزهای اساسی دارد که بتوان هماهنگی لازم را در راه رسیدن به اهدافمان به انجام برسانیم . اگر بشود چنین کاری را عملی کرد طبعاً"مشاغل بسیار زیادی تضمین خواهد شد و از خروج میلیونها دلار ارز جلوگیری بعمل خواهد آمد.

نقش بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی:

5/1/2006

خصوصی سازی (Privatisation) با نگاهی به تجربیات کسانی که در چند ساله اخیر پیش قراولان صنعت حمل و نقل در زمینه های حمل و نقل دریائی - هوائی و جاده ای بوده اند. که بعد از سالها حاکمیت دولت های خویش بر این صنایع به این نتیجه رسیدند که باید دست و بال دولت را از مسئولیت های فراخ و گسترده باز کنند سیستم دولتی سیستم بسته و محدودی است هر حرکتی و هر نوآوری باید فقط در چهار چوب قوانین از پیش تعریف شده و دیکته شده از اطاقهای سیمنارها و جلسات مدیریتی باشد هیچ مدیری و هیچ دست اندرکاری نباید پای خود را از این چهار چوب بیرون بگذارد.

در سیستم دولتی شکوفائی تفکر مدیریتی محدود میشود و همه چیز بصورت آئین نامه های مقرراتی تدوین شده باید اجرا شود در این سیستم نقش رقابت کمرنگ است و نوگرایی محدود به انجام وظایف در چهار چوب مقررات اداری است.

اما در سیستم خصوصی یا بهتر بگویم شایسته سالاری واقعی هر کس که سرویس بهتر ارائه دهد پیشتاز است هرکس که سرعت عمل بهتری در ارائه خدمات داشته باشد جایگاه واقعی خود را یافته است.

گرایش به خصوصی سازی که پیش قراولان آن کشورهای صنعتی بودند به عینه ثابت کرد که در این سیستم جانی برای رخوت و سستی نیست شادابی - جهش - شکوفائی فکری جایگزین نشستن در پشت میزهای اتاقهای اداری و کارهای محدود است هرکس که سرویس بهتری ارائه دهد مورد تأیید است هرکس که تفکر گرایی را پیشه کند یک تاز است.

امروز این سیستم در بیشتر کشورهای صنعتی چنان شکوفا شده است که نتایج این شکوفائی :

- 1- شکستن قیمت ها و خدمات بهتر
- 2- برداشتن مسئولیتهای غیر ضروری از دوش متولیان دولتی
- 3- ایجاد اشتغال و بازار کار

تصدی گرایی دولتی را باید کاهش داد بخصوص در صنعت حمل و نقل که رابطه ای اساسی و همه گیر با زندگی عمومی جامعه دارد. باید این کاهش به حداکثر برسد تا حدی که فقط دولت بعنوان یک ناظر بر عملکرد شرکتهای ذیربط عمل کند که از حدود قانونی خویش پا فراتر نهد و در چهار چوب تعریف شده ضابطه مند عمل کنند.

و در کنار آن شرکتهایی را که عملکرد آنها با منافع عمومی مغایرت دارند کنار گذاشته شوند. متأسفانه هنوز قانون تعریف شده ای که حکایت از عملکرد یک

شرکت خصوصی در کشور داشته باشند آنطور که باید و شاید شکل نگرفته است بدین معنا که مثلاً "تعمیر و نگهداری یک بندر را به یک شرکت واگذار کنیم پارامتر اول اینکه متخصصان این شرکت تخصص لازم را در اداره امور یک بندر دارند یا نه؟ آیا با عملیات بندری آشنائی دارند آیا با تخلیه و بارگیری آشنائی دارند؟

5/1/2006

نه اینکه کسی بیاید قرارداری ببندد و برود افرادی را بدون توجه به تخصص آنها اجیر کند حقوق ناچیزی بدهد و خود بیاید و سر ماه پول منعقد شده با فلان سازمان و یا وزارتخانه را بگیرد و برود. یا تعمیر و نگهداری یک اتوبان را به یک شرکت خصوصی در ازای گرفتن عوارض از اتومبیل های عبوری اجاره دهیم این شخص منافع کلان به جیب بزند بدون آنکه به ایمنی جاده و یا تعمیر و نگهداری آن توجه داشته باشد. اینجاست که نقش خصوصی سازی نقش حساسی است که حتی الامکان سعی شود از نیروهائی استفاده شود که قبل از هر چیز تخصص آنها در کار محوله مد نظر قرار گیرد.

در بحث ترابری هوائی این جریان قابل لمس است چرا که خود مسافر به خاطر سرویسی که فلان شرکت هوائی میدهد خود مجاب به انتخاب شرکت هوائی مورد تأیید خویش است ولی در اداره یک بندر ارباب رجوع هیچگونه انتخابی ندارد. اگر هم انتقادی داشته باشد باید هزینه و وقت بگذارد تا صدایش بجائی برسد. اینجاست که باید در انتخاب متولیان این مهم و سپردن اموال عمومی و ثروتهای ملی به آنها دقت عمل و دقت نظر کامل را مبذول داشت. یک بندر یا یک فرودگاه یا یک پالایش متعلق به یک شخص یا یک

شرکت و سازمان و وزارتخانه خاص نیست متعلق به یک ملت است و حفظ و حراست آن وظیفه ملی است که باید با دقت و تفکر لازم جامعه عمل ببوشد.

بنظر من با توجه به مسائل مطروحه در خصوصی سازی شرایط را اعمال کنیم که منافع شرکتهای خویش را قربانی سپردن مسئولیت به کسانی نکنیم که از تخصص در آن امور بی بهره اند بلکه با دقت عمل شرکتهائی را با در اداره امور دخیل کرد و مسئولیتها را به آن سپرد که از شایسته سالاری کامل برخوردار باشند چرا که اگر انتخاب درست در گزینش شرکتهای فوق نداشته باشیم جدا از منافع شرکتهای خودی منافع ملی کشور را نیز قربانی عدم انتخاب صحیح خواهیم کرد اما اگر همه چیز درست و طبق ضوابط شکل گرفت شکل خصوصی سازی واقعی در کشور اعمال خواهد شد که دیری نخواهد گذشت تا نتایج مثبت خود را نمایان کند.

بطور خلاصه آنچه در شروع این بحث گذشت پارامترهائی بود که میتواند صنعت حمل و نقل دریائی کشور را توسعه دهد که تمامی آنها باید توسط یک نهاد هماهنگ کننده و متمرکز پیگیری شود که بتواند سیاست گذاری لازم و نظارت بر فعالیت های دریایی کشور را با یک سیاست هماهنگ شده که با منافع ملی ما و حاکمیت ارزی ما همخوانی داشته باشد شکل واقعی ببخشد.

امروزه در کشور مامولیان ارگانهای دریایی که بشکل شرکتهای حمل و نقل و حمل نفت و مواد شیمیائی و غیره در قالب شرکتهای جداگانه با مدیریت متفاوت اداره میشوند کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتیرانی نفت کش بعلت حمل دو کالای مختلف دارای سیاست گذاریهای خاص مدیریتی خویش هستند. سازمان بنادر و کشتیرانی که متولی نظارت بر عملیات بندری و تعمیر و نگهداری و یا احداث آنهاست با مدیریت

5/1/2006

خاص خود اداره میشود. شیلات کشور با توجه به وضعیت خاص مسئولیتی خویش بطریقی که مدیریت آن ارگان اراده میکند اداره میشود. یا به کلام ساده هرکدام از ارگانهای دریایی ما سیاست های خاص و منحصر بفرد خود را برای اداره مسئولیتهای تحت نظارت خویش در نظر گرفته اند که پس از اندکی تامل در می یابیم که این سیاستها باید در قالب یک ارگان بعنوان سیاست کلی به آنها اعمال شود و خواستههای آنها باید از یک تربیون به گوش دولتمردان برسد تا بتواند نظر نظام و سیستم دولتی را به این صداها و به این خواسته ها جلب کند.

منطقه خلیج فارس فقط مختص تردد کشتی های نفتکش و یا محل عبور و مرور آنها به مناطق نفخیز و پایانه های نفتی نیست منطقه خلیج فارس فقط مختص کشتی های بازرگانی و حمل کالای تجاری مثل کشیرانی جمهوری اسلامی ایران نیست. و یا مختص کشتی های ماهیگیری شیلات نیست بلکه این منطقه عظیم سوق الجیشی متعلق به یک ملت است که در اختیار این ارگانهاست و دیعه ای است که برای انجام این مسئولیت ها بما سپرده شده است و همین وضعیت در منطقه شمالی کشور نیز صادق است. برای یک پارچه کردن قوانین دریایی باید سازمانی متشکل از تمامی ارگانهای فوق الذکر تاسیس شود که بعنوان سیاست گذار بانی حرکتی باشد که هر یک از شرکتهای ترابری و حمل و نقل دریایی میخوانند شکل بگیرد. اینجاست که حقیر پیشنهاد م اینست که دولت محترم تاسیس وزارت دریا و دریانوردی را بررسی کند و با برگزیدن نخبگان حمل و نقل دریائی در این وزارتخانه تا بتواند کلیه سازمانهای مرتبط با امر دریا و دریانوردی را هماهنگ و تحت نظر بگیرد و خواستههای منسجم و یک پارچه را در قالب قوانین و مقررات لازم به همه سازمانهای تحت مدیریت خویش القاء کند. این حرکت چند پارامتر اصلی را تحت الشعاع خویش قرار میدهد.

- 1- داشتن مدیریت یکپارچه و هماهنگ جهت رفع نیازمندیهای بنیادی ارگانهای دریایی
 - 2- لزوم به تدوین درآوردن برنامه راهبردی توسعه فعالیت های ارگانهای دریایی کشور
 - 3- جذب حمایت قانونی دولت از این حرفه
- متمركز و هماهنگ نمودن امر سیاست گذاری و نظارت بر فعالیت های ارگانهای دریایی اگر چنین چیزی شکل بگیرد طبعاً این وزارتخانه دارای نماینده ای در پارلمان محترم بعنوان نماینده خود در امر دریا و دریانوردی خواهد شد که خود در قانونمند کردن این خواسته دمی و ارسته و استوار است به یاد دارم در سالهای بعد از جنگ زمزمه تاسیس چنین وزارتخانه ای شنیده شد ولی در کم و کیف بعضی صداهاى مخالف محوشد و به فراموشی سپرده شد.

کلام پایانی :

امروز در این کشور متأسفانه بودجه سالانه کشور با در نظر گرفتن قیمت پایه ای نفت بسته میشود چالشهایی که بعد از بستن بودجه کشور با یک قیمت پایه بعلت نوسان قیمت ناگهانی این ماده حیاتی پیش آمده باعث شد که دولتمردان ما خوشبینی را در این میان

5/1/2006

کنار بگذارند و با تجربه ای که آموخته اند به این نتیجه برسند که نباید به نفت زیاد خوشبین بود و به آن دل بست بلکه باید فقط باید بعنوان یک پارامتر جانبی در کمکهای اقتصادی کشور به آن نگرست. نگاه ما به این ماده باید تغییر کند آنچه که کارشناسان و خبرگان صنعت نفت آینده نگری کرده اند باید به این مهم فکر کنیم که شاید سی یا چهل سال آینده یا کمتر یا بیشتر نفتی وجود نداشته باشد باید به این مهم فکر کنیم که اگر انرژی هسته ای و نیروگاههای هسته ای رشد فراگیر خود را در گوشه و کنار جهان صنعتی با این سرعت ادامه دهند ویا انرژیهای نو جایگزین سوخت فسیلی بشود شاید تقاضای دریافت این ماده حیاتی بشکل فعلی آن از سوی پیشتازان صنعت متوقف بشود. امروز چه باید کرد؟ امروز که این مایه حیاتی در شریان و رگهای این سرزمین جریان دارد باید ب فکر بود قبل از آنکه فردائی طلوع کند و نفتی وجود نداشته باشد باید امکانات دیگرمان را ببینیم و ارزیابی کنیم به گفته محققان و اندیشمندان اهل نظر منابع گازی ما با توجه به منابعی که با کشورهای همسایه ای چون قطر و یا دیگران سهمیم هستیم شاید تا دو صده یا بیشتر یا کمتر تخمین زده شده از حالا باید به این فکر باشیم که صدور و عرضه این ماده را بررسی کنیم و در کنار آن صنایع مادر را هرچه سریعتر گسترش دهیم. از این ماده حیاتی کمک بگیریم و شهرها و روستاهای این کشور را بازسازی جدی کنیم و سعی کنیم این درآمد ملی را به شکلی صرف کنیم که اهداف ملی را پوشش دهد شاید خیلی ها معتقدند که باید این درآمدها را بصورت سوبسید در مواد غذایی و غیره به سفره ملت منتقل کنیم و همین. و یا بقول آن کلام با (باری به هر جهت) کارها را پیش ببریم. اگر چنین شود و ظاهری رنگی بر سفره های مردم بیاید پس اصل مطلب چه خواهد شد؟ کارهای زیر بنایی را چه کسی باید دنبال کند با کدام پول و بودجه باید بسراغ آینده سازی رفت همان اشتباهی که در گذشته های دور در این کشور میشد اختصاص بودجه کلان به واردات غیر ضروری و اجناس لوکس و غیره اما کشور تهی از صنایع مادر و دگرگونی های زیر بنایی بود. چیزی که شریان حیات فردای جامعه است باید از امروز شکل بگیرد اجناس لوکس و واردات اتومبیلهای آنچنانی دردی از ردهای عمومی بر نمیگیرد باید این درآمدها را هرچه بیشتر بسوی سازندگی و بیش از هر چیز صنعت و کشاورزی و مدرنیزه کردن آن بکار گرفت.

در صنعت حمل و نقل نیز چنین حالتی صادق است باید درصدی قابل توجه از درآمد این بخش را به ساخت زیر بناهای اساسی این صنعت اختصاص دهیم مثلاً" در صنعت حمل و نقل هوایی تا کی باید زانوی غم در بغل بگیریم که مثلاً" فلان ابر قدرت نابکار اجازه خرید هواپیمای بوئینگ را نمیدهد تا کی باید ب فکر خرید این وسیله حیاتی بصورت دست دومی ویا اجازه ای از این و آن باشیم. باید خودمان از حالا پاشنه را بالا بکشیم بگوئیم حداقل سه تا چهار سال دیگر هواپیمای مسافری در همین کشور باید ساخته شود همین. هدف را باید انتخاب کرد همان کاری که در صنایع دفاعی کردیم و همین طریق در صنایع دیگر از جمله کشتی سازی باید بخود القاء کنیم که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بعنوان یکه تاز حمل و نقل کالاهای بازرگانی و نفتی و غیره هستیم باید در

5/1/2006

ساخت و تجهیزات این وسیله حیاتی حرف اول را بزنییم همین یعنی هدف را دنبال کنیم و پارامترهای ضروری رسیدن به این هدف را فراهم کنیم یقین داریم که با اندکی تامل و اندیشه و پذیرش مشکلات و سختی های آن به این هدف خواهیم رسید .

مدیران شرکتهای ترابری دریایی در این کشور باید یک هدف را دنبال کنند اینکه ضروریات مشترک خود را با همفکری و هم اندیشی یکپارچه کنند و آنچه را که این صنعت را بعنوان زیر بنای اصلی دربرمیگیرد برنامه ریزی کنند و دنبال کنند . اهدافی چون گشاندن تعمیرات اساسی ، تعمیرات کلی حوضچه های خشک کشتی های تحت حمایت شرکتهای خویش و یا تدارکات و غیره را میتوان با همیاری و مساعدت از امکانات یکدیگر حل و فصل کرد با این حرکتها بجائی خواهیم رسید.

در خاتمه ضمن تشکر از مسئولین و متولیان محترم این همایش – امید که این نشست ها و یا شاید بازگویی دردها و مسائل راه چاری بشود برای رسیدن به اهداف بلند و آینده ای بهتر و امید بخش در صنعت حمل و نقل دریایی کشور.

ضمن آرزوی موفقیت برای همگی دست اندرکاران این صنعت و مدیران عزیز مجموعه ترابری دریایی کشور از درگاه احدیت عاجزانه میخوایم تا همگی ما را از این آزمایش الهی سرافراز و سربلند بیرون بیاورد تا بتوانیم ودیعه ای را که بما سپرده شده است با سرافرازی به نسل فردای این سرزمین بسپاریم .

والسلام علیکم و رحمه الله و برکاته
حسن سوری

ICOPMAS

How to promote the maritime industry in the country

By: Hassan Souri

Iranian National Oil Tanker Company

Abstract

Our country, Iran, with a total area of more than 1648 million square kilometers is located in the Middle East region with a great access to the sea in the north (Caspian Sea) and the south (Persian Gulf) with an ideal strategic geographical location. It has 2500 km of coastline in the south bordering the Persian Gulf. Some believe that Persian Gulf is among the top 7 most sensitive and important areas in the world which is home to a substantial oil and gas reserve. This ideal location has provided us with a great opportunity to avail ourselves from maritime transportation advantages.

Obviously, there is direct correlation between the economy and transportation. Maritime transportation can give a great contribution to the national economy. With a close look to our history back in 50 years, we notice that unfortunately this opportunity has not been fully appreciated as yet. In this article the way to take the best advantage of the maritime transportation potential with a view to promote the maritime industry will be discussed.

Keywords: maritime transportation, Persian Gulf, Caspian Sea, economy, Middle East region.

ICOPMAS