



ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

ترمینال لجستیک OCD

تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی



دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی



استریپ کانتینرهای وارداتی



استافینگ انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی



خدمات لجستیک شامل حمل و نقل، انبارداری، بسته بندی، برچسب زنی و



خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسی تانک



مجهز به نرم افزار آنلاین جهت ارایه دسترسی به شرکت های کشتیرانی



ایستگاه آتش نشانی مستقر در پایانه



دارای ۳ عدد هانگار جمعاً به مساحت ۱۹۰۰۰ متر مربع



بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، } ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD
ترمینال لجستیک OCD



www.ofogh-chakad.com

Info@ofogh-chakad.com

+۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶

+۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۱ ۴۳۰۱-۵

۷ ۹ ۱ ۷ ۱ ۸ ۳ ۹ ۸ ۲

فکس:

تلفن:

کد پستی:



شرکت کیهان شیران زرین از ابتدای دی ماه سال ۱۳۹۹ به عنوان مجری عملیاتی شرکت IPGL هندوستان در بندر شهید بهشتی چابهار شروع به فعالیت نمود و با حضور در این بندر به پشتوانه نیروهای متخصص و با تجربه موفق به ثبت رکوردهای بی سابقه عملیاتی در عرصه غلات و مواد معدنی در این بندر گردید. از مهمترین امکانات شرکت خدمات دریایی و بندری کیهان شیران زرین در حوزه بندری، بهره‌برداری از نیروهای متخصص، متعهد و بومی در این بندر است که با تکیه بر توان تخصصی و بهره‌برداری از تجربه عملیاتی در سایر بنادر ایران، متعهد به ایجاد رونق اقتصادی و پیشرفت بندر چابهار را داشته و همواره تلاش فراوان در جهت ایجاد بندری پویا و تغییر جایگاه این بندر در رنکینگ‌های بین‌المللی داشته و برای رسیدن به این مهم لحظه‌ای از حرکت نمی‌ایستد.

فعالیت های اصلی شرکت

خدمات بندری در بخش های :

- ★ کانتینری
- ★ کالای فله
- ★ کالای عمومی
- ★ و متفرقه



شعبه چابهار : انتهای بلوار شهید ریگی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اسکله شهید بهشتی
 طرح توسعه، ساختمان اداری انداماپورس IPGCFZ
 تلفن : ۰۹۸۵۲۳۵۲۲۱۰۸۵ (۰۹۸) کدپستی : ۹۹۷۱۶۵۸۷۲۹

دفتر مرکزی : بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل
 تلفن : ۰۹۱۶۳۳۵۶۱۶۳۳ (۰۹۸) کدپستی : ۷۹۱۳۶۵۷۱۳۱



شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

- خدمات راهنمایی
- خدمات یدک‌کشی
- خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی
- خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها
- خدمات Towing
- خدمات طناب‌گیری
- خدمات لنگرگامی
- عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship
- خدمات جابجایی دکل‌های حفاری Rig Move
- عملیات جست‌وجو و نجات
- خدمات مقابله با آلودگی
- خدمات Salvage

شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)
 Persian Gulf PILOT Maritime Services Co.

- نشانی: تهران- خیابان ولیعصر- نرسیده به چهارراه پارک وی
- کوچه فخرالدینی (افق) - پلاک ۶ - طبقه ۲ و ۳
- کدپستی: ۱۹۶۶۶۱۳۷۵۳
- تلفن: ۰۲۶۲۹۰۸۱۹ - ۰۲۶۲۹۰۸۲۴ - ۰۲۶۲۹۱۳۳۶
- فاکس: ۰۲۶۲۹۱۳۰۴
- WWW.PGPILOT.CO.IR

کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سویق عمان از بندر جاسک

بندر بارگیری	بندر تخلیه	روزهای بارگیری	زمان انتقال	محموله‌های قابل حمل
بندر جاسک	بندر سویق	همه روزه	۱۵ ساعت	تریلر یخچالی / تریلر چادری / جنرال کارگو

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

POL	POD	Loading Day	Transit Time	Loadable Shipments
JASK	SUWAIQ	Every Day	15 Hours	Ref Trailer / Tent Trailer General Cargo

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

HIMCO

شرکت مدیریت بین المللی همراه
جاده، ریل، دریا (همکو)

Hamrah International Management co. (HIMCO)

- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده ای
- انجام فعالیت های خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی



تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه سوم
www.hamrahcompany.com | ۰۲۱ ۸۶۱۲۰۶۳۱ - ۸۶۱۲۲۹۲۷
نمابر: ۰۲۱ ۸۶۱۲۲۶۴۸ | info@hamrahcompany.com



KOHRANG INDUSTRIAL GROUP

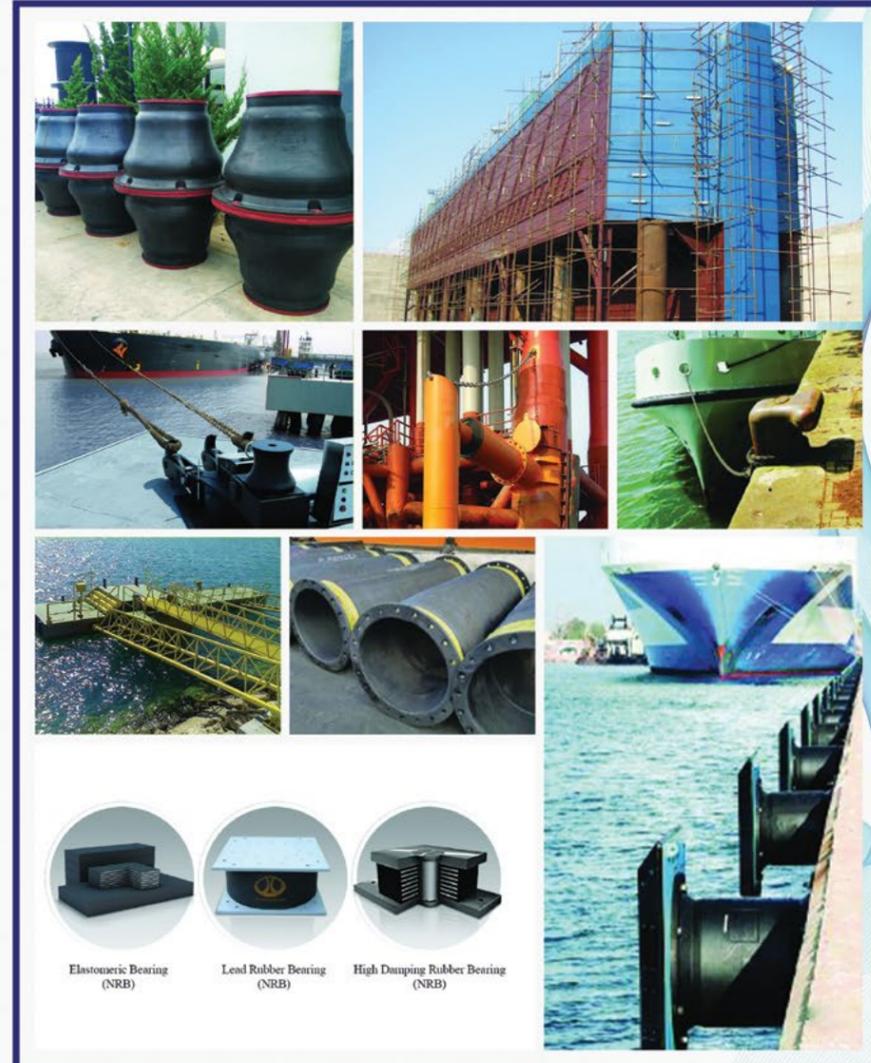
Think Big & Make Your Dreams Reality



- دریافت لوح و تندیس کارآفرین برتر ملی سال ۱۳۸۹
- دریافت جایزه ابتکار صنعت جشنواره بین المللی خوارزمی سال ۱۳۷۹
- صادرات ضربه گیر (فندر) به مهم ترین آبراه جهانی (کانال پاناما)
- اخذ تاییدیه استاندارد اروپا

مجری پروژه های دریایی، صنایع فولاد، معادن و ساختمان EP, EPC, EPCM

- طراحی و تولید انواع ضربه گیرهای اسکله (فندر) به همراه فرانتال فریم و کلیه متعلقات مربوطه جهت نصب
- طراحی و تولید انواع ضربه گیر های شاکسل، لوله های لایروبی لاستیکی (جنت های لاستیکی فلنج دار)، پنزیلت، انواع پیچی بک سدل برای لوله گذاری کف دریا، لاستیک های آببند و سد های لاستیکی
- طراحی و تولید انواع بالشتک های الاستومری (نوپرن)، انواع جداگرهای لرزه ای هسته سربی و لاستیکی با میرایی بالا، درز انبساط الاستومری و انواع پدهای لاستیکی
- طراحی و ساخت انواع کونیک ریلیزهای ضد انفجار، انواع بویه های دریایی، انواع بولارد، کپستن، فیرلید
- طراحی و ساخت درب های حوض خشک، سکویهای نفتی، اسکله های شناور



Elastomeric Bearing (NRB) Lead Rubber Bearing (NRB) High Damping Rubber Bearing (NRB)



www.kohranggroup.com kohranggroup.2015@yahoo.com 031-37609546
اصفهان-اتوبان ذوب آهن-جاده سیعان سپاهان-شهرک صنعتی اشترجان-خیابان سوم-پلاک 26



شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی

خط دریا بندر

Sea Port Line Co



- تجسس و نجات
- Search and Rescue
- تجهیزات دریایی و بندری
- Marine and Port Equipment

- خدمات کشتیرانی
- Shipping Services
- خدمات دریایی
- Marine Services
- خدمات لایروبی و هیدروگرافی
- Dredging and Hydrographic Services

نشانی: خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهایی جنوبی،
خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰
صندوق پستی: ۱۴۳۵۸۵۵۷۱۳ تلفکس: ۰۲۱۸۷۷۰۰۰۴۷





شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر

ارائه دهنده خدمات:

لایروبی

جست و جو و نجات دریایی
راهبری تجهیزات مقابله با آلودگی
تعمیر و نگهداری شناورها

دفتر مرکزی:

گیلان، بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی، میدان
بندر، ساختمان امیری، واحد ۲

دفاتر پروژه:

استان هرمزگان، بندر شهید رجایی
استان بوشهر، بندر بوشهر
استان مازندران، بندر نوشهر

تلفن: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۳۰ | فکس: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۲۸

Email: info@dbkh.ir

www.dbkh.ir



Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

آدرس: تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) - نبش کوچه ششم - پلاک 2 - طبقه 3 و 4.

 bluelotkakish.com

 [Blue.Lotka.Kish](https://www.instagram.com/Blue.Lotka.Kish)

 ۸۸۱۰۰۷۰۱

بندر و دریایی

سال ۲۸ / دوره جدید / شماره ۳۱۳ / آذرماه ۱۴۰۲
صفحه ۱۳۲



- صاحب امتیاز: سازمان بندار و دریانوردی
- مدیر مسئول: حسین خوشبخت
- سردبیر: مصطفی رضایی
- اعضای تحریریه: بهمن نظری، فریما صالح، رامین جهانپور
- مدیر بازرگانی: نسرين غلامی
- مدیر اداری، پشتیبانی و روابط عمومی: عباس نبی‌زاده
- طراح و گرافیک: مؤسسه فرهنگی، مطبوعاتی کلبه امید

دفتر مرکزی: تهران، بوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰، ۰۸۸۱۹۰۶۳۹۴۰
لیتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

bandarvadarya.pmo.ir

حق چاپ و انتشار، نقل مطالب و استفاده از نوشته‌ها
برای ماهنامه «بندر و دریا» محفوظ است. «بندر و دریا»
در ویرایش، کوتاه‌کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.

bandarvadaryamag bandarvadarya.pmo.ir

bandarvadarya ports_maritime



WWW.PETROBAR.IR

شرکت پتروبار جنوب (سهامی خاص)

شرکت خدمات بندری و دریایی پتروبار جنوب در سال ۱۳۸۶ با هدف ارائه خدمات بندری و دریایی، تخلیه و بارگیری، فورواردری و حمل و نقل کالا در بنادر کشور تاسیس شد.



مهمترین فعالیتهای پترو بار

- اپراتور پایانه شماره ۲ کالای عمومی (جنرال کارگو) مجتمع بندری امام (ره)
- مجری کریدور خطوط انتقال روغن خوراکی مجتمع بندری امام (ره)
- مجری عملیات لجستیک کالای صادراتی کود اوره صنایع پتروشیمی مسجد سلیمان
- مجری حمل و نقل، تخلیه و بارگیری کالاهای صادراتی شرکت فولاد خوزستان

دفتر مرکزی: استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، خیابان تاسیسات بندری
تلفن: ۱۷ - ۵۲۲۸۲۷۱۶ (۰۶۱) نمابر: ۵۲۲۸۵۷۱۶ (۰۶۱)

- ۱۳ سرمقاله
- ۱۶ حمل‌ونقل دریایی به روایت تاریخ
- ۲۰ صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی از تکریم تا رفع دغدغه معیشتی بازنشستگان
- ۲۴ پیام روشن است؛ مسیر توسعه اقتصاد از دریا می‌گذرد
- ۲۶ از سرمایه‌گذاری در تربیت نیروی انسانی تا افزایش ۸۴درصدی سرمایه هدایت کشتی خلیج فارس
- ۳۰ رشد ۳۰ درصدی ترانزیت؛ نقش کریدوری ایران پررنگ‌تر می‌شود
- ۳۲ سیریک دروازه اصلی و طلایی توسعه سواحل مکران
- ۳۳ مصوبه دولت برای توسعه سواحل مکران
- ۳۴ از فرمان ۱۳۶۷ تا فرمان ۱۴۰۲؛ توجه رهبران انقلاب به اقتصاد دریایی
- ۳۶ اسکرپ در گذر زمان
- ۳۸ طلسم ۸۰ ساله اسکرپ کشتی در ایران شکسته می‌شود
- ۴۰ حمل‌ونقل هوایی مسافری؛ از قیاس مع‌الفارق تا نبود بلیت پروازهای داخلی
- ۴۲ ناوگان هوایی کشور در مسیر توسعه و نوسازی
- ۴۴ ایران به اتصال دریا تا دریا نزدیک می‌شود
- ۴۶ دست‌اندازهای لجستیکی
- ۵۰ میزگرد توسعه دریامحور و کریدور شمال-جنوب
- ۵۶ دو سالگی جنگ روسیه؛ فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت از مسیر ایران
- ۵۸ ۱۴ پیشنهاد برای توسعه جزیره ابوموسی
- ۵۹ نقش امنیت ایران در افزایش ترانزیت و تبدیل شدن ایران به هاب ترانزیتی
- ۶۱ فرصت‌های سرمایه‌گذاری بندر چابهار (اینفوگرافی)
- ۶۸ سلامت روان؛ تغییردهنده بازی برای بهبود زندگی دریانوردان
- ۷۰ اصطلاحات دریایی
- ۷۴ از تکنسین پالایشگاه گاز تا کنترل ترافیک دریایی بندر خرمشهر
- ۷۶ پودنی؛ خوش‌طعم جنوبی
- ۷۷ آن سوی تجربه(بازاندیشی خاطرات و تجربه‌ها)
- ۷۸ ترسیم نقشه روشن توسعه برای سازمان بنادر و دریانوردی
- ۸۰ رشد صادراتی بندر نوشهر در هفت ماهه نخست امسال
- ۸۴ انتشار گاز دی‌اکسیدکربن در کشتیرانی
- ۸۸ تاثیر منفی کاهش تراز سطح آب دریای مازندران بر بنادر و صنعت کشتیرانی
- ۹۶ توصیه‌های آنکتاد برای سیاست‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل دریایی
- ۱۰۰ کلمبو؛ بندری با پایانه‌های پیشرفته بندری برای پرتغالی‌ها
- ۱۰۲ روند قیمت‌ها در حالت‌های حمل‌ونقل
- ۱۰۴ اخبار بین‌الملل

۲۶ آذر سالروز فرمان تاریخی حضرت امام خمینی (ره)

حسین خوشبخت

مدیر مسئول

در تاریخ تحولات صنعت حمل و نقل در کشور، روزهای سرنوشت‌ساز بوده اند که نقشی تعیین‌کننده در انسجام شبکه حمل و نقل داشته‌اند و ۲۶ آذرماه سال ۱۳۶۱، از شمار چنین روزهایی است. در این روز و در بجهوه جنگ تحمیلی، حدود یکصد کشتی حامل کالا در بندر جنوبی کشور، در انتظار تخلیه بار بود و بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در کشور، تهدید کشتی‌های منتظر از سوی عراق و نیز شمول بیمه‌های جنگی، نگرانی‌هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود. در همین روزها، رهبر کبیر انقلاب، حضرت امام خمینی رحمه‌الله در پیامی تاریخی، کامیونداران کشور را به مشارکت در تخلیه هر چه سریع‌تر کشتی‌ها فراخواندند. به دنبال فرمان تاریخی حضرت امام خمینی رحمه‌الله مبنی بر تخلیه کشتی‌های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران زمین شاهد بسیج عمومی کامیون‌داران گردید و صحنه‌های کم‌نظیری از فدکاری، ایثار و تلاش شبانه‌روزی به ثبت رسید و این روز را در تاریخ کشور در یادها ماندگار ساخت. پانزده سال پس از زمان صدور فرمان حضرت امام‌رحمه‌الله، به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و در جهت آگاهی اقشار مختلف مردم از نقش و جایگاه والای شبکه گسترده حمل و نقل کشوری، در سال ۱۳۷۶ از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور، ۲۶ آذر به‌عنوان «روز حمل و نقل» شناخته شد.

زیرساخت‌های حمل و نقل در یک کشور شامل سیستم‌های جاده‌ای، راه‌آهنی، بندر، فرودگاه‌ها، ترانزیت راهبردی و تسهیلات گمرکی می‌شوند. در شرایط کنونی برای افزایش حمل و نقل در کشور، می‌توان اقدامات زیر را در اولویت قرار داد:

۱- **زیرساخت‌های جاده‌ای:** توسعه و بهبود شبکه جاده‌ای از جمله ساخت و بهبود جاده‌ها، پل‌ها و تونل‌ها، افزایش طرح‌های راهبردی و توسعه سامانه‌های حمل و نقل عمومی مثل اتوبوس‌رانی و تاکسیرانی می‌تواند به افزایش حمل و نقل کمک کند.

۲- **زیرساخت‌های راه‌آهنی:** ساخت و بهبود خطوط راه‌آهن، افزایش تعداد قطارها و واگن‌ها، توسعه تسهیلات و تجهیزات راه‌آهن، ایجاد اتصالات مؤثر با شبکه راه‌آهن بین‌المللی و همکاری با کشورهای همسایه می‌تواند ترانزیت بار و کالا را تسهیل کند.

۳- **زیرساخت‌های بندر:** توسعه و بهبود بندر، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای بارگیری و تخلیه سریع و امن کشتی‌ها، توسعه انبارها و تسهیلات

حاشیه‌بندی، بهبود خدمات دسترسی به بندر و افزایش ظرفیت باربری می‌تواند در افزایش ترانزیت بار و کالا مؤثر باشد.

۴- **زیرساخت‌های فرودگاهی:** توسعه و بهبود فرودگاه‌ها، افزایش ظرفیت پروازها، بهبود خدمات دسترسی به فرودگاه و تسهیلات پیشرفته مثل امکانات ترمینال و هماهنگی بین حمل و نقل زمینی و هوایی می‌تواند حمل و نقل هوایی را تسهیل کند.

۵- **ترانزیت راهبردی:** سرمایه‌گذاری در توسعه و بهبود تسهیلات ترانزیتی مانند مراکز ترانزیت بار و کالا، ایجاد ارتباطات و همکاری با کشورهای همسایه برای تسهیل ترانزیت و ترخیص بار و کالا، ارائه خدمات بیشتر به تجار و شرکت‌های حمل و نقل می‌تواند در افزایش ترانزیت بار و کالا مؤثر باشد.

۶- **تسهیلات گمرکی:** ساخت و بهبود تسهیلات گمرکی، اتخاذ روش‌های سریع و مؤثر در ترخیص بار و کالا، اصلاح فرایندهای گمرکی و استفاده از فناوری‌های نوین مانند اتوماسیون گمرکی و سیستم‌های الکترونیکی برای تسهیل و شفاف‌سازی فرایندهای گمرکی می‌تواند به افزایش حمل و نقل و ترانزیت بار و کالا در کشور کمک کند.

برای افزایش زیرساخت‌های حمل و نقل در کشور، توجه به موارد زیر نیز بسیار اهمیت دارد:

۱- **برنامه‌ریزی راهبردی:** تدوین برنامه‌های راهبردی در حوزه حمل و نقل با توجه به نیازها و اولویت‌های کشور، تعیین اهداف و استراتژی‌های مورد نیاز، تخصیص منابع مالی و بودجه مناسب برای پیاده‌سازی اقدامات زیرساختی.

۲- **همکاری و هماهنگی:** تعامل و همکاری بین ادارات و نهادهای مرتبط، هماهنگی بین استان‌ها و شهرستان‌ها در طرح و اجرای زیرساخت‌های حمل و نقل، همکاری با بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل.

۳- **سرمایه‌گذاری:** اختصاص منابع مالی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل، استفاده از منابع داخلی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی برای تأمین منابع مورد نیاز برای ساخت و بهبود زیرساخت‌ها.

۴- **استفاده از فناوری:** استفاده از فناوری‌های نوین در حوزه حمل و نقل، اتوماسیون فرایندها، استفاده از سامانه‌های الکترونیکی و هوشمند، ارتقای سیستم‌های اطلاعاتی و ارتباطاتی در زمینه رصد و بریت حمل و نقل.

۵- **آموزش و توسعه منابع انسانی:** آموزش و ارتقای مهارت‌های کارکنان و کادر فنی در حوزه حمل و نقل، توسعه نیروی انسانی متخصص و مجرب در زمینه زیرساخت‌های حمل و نقل. در پایان شایان ذکر است که این اقدامات همگام با یکدیگر و با توجه به نیازها و ظرفیت‌های هر کشور انجام می‌شوند. همچنین، توجه به مدیریت منابع، ارزیابی و پایش مستمر نیز می‌تواند نقش مؤثری در روند پیشرفت زیرساخت‌های حمل و نقل داشته باشد.





بندر بوشهر

حمل و نقل دریایی به روایت تاریخ

✦ خسرو معتضد

✦ مورخ، پژوهشگر و استاد برنامه‌های تاریخ معاصر

زمانی که سوار اتوبوس یا مترو می‌شوید یا اینکه بلیط هواپیما و یا کشتی‌های مسافری را خریداری می‌کنید شاید این سوال برای شما پیش آید که تاریخچه حمل و نقل در دنیا و از آغاز خلقت بشر تا کنون چگونه بوده است و در آینده به چه سمت و سویی خواهد رفت؟ ماهنامه بندر و دریا فرصت را غنیمت شمرده و به مناسبت روز حمل و نقل با خسرو معتضد، مورخ، پژوهشگر و کارشناس برنامه‌های تاریخ معاصر پیرامون تاریخچه حمل و نقل دریایی سوالاتی پرسیدیم که او بطور مفصل برایمان از تاریخچه حمل و نقل دریایی ایران گفت که در ادامه می‌آید:

است. ناخداها اسم‌های ایرانی همانند ماهان و آبشاد دارند لذا ایرانی‌ها در این مدت توانستند خود را نشان بدهند.

در زمان شاپور دوم پادشاه ساسانی خبرهایی است از جنگ‌هایی که ایرانی‌ها در اقیانوس هند با حبشی‌ها داشتند، ابریشم مورد توجه رومی‌ها بود و در ایران هم خریدار داشت و در مشرق و آسیا هم خریدار داشت و ایرانی‌ها گمرک را بالا می‌بردند و خودشان ابریشم تولید کردند.

در دوران اسلام به شهادت کتاب عجایب الهند اسم شاید ۱۰۰ نفر دریانورد را می‌نویسد، تجار و دریانوردان ما خیلی معروف هستند و ما حتی سندیاب بحری را از عرب نمی‌دانیم.

اولین شعر حافظ در مورد دریا است (شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین حائل، کجا داند حال ما سبک بالان ساحل‌ها).

کرزین گفته است ایرانیان اصلاً دریانورد نبودند که این اشتباه است ما ۸۸ نقطه بندری داریم و از خلیج فارس تا چابهار ۸۸ نقطه قابلیت تبدیل به بندر را دارند.

اولین بندر، جزیره هرمز است همه می‌گویند عرب دریانورد بوده است اما به شهادت ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی همه اسم‌های دریانورد‌های آن دوره ایرانی بوده است همانند ماهان.

در قرن ششم که مغول‌ها به طرف جنوب حمله می‌کنند، مردم این ناحیه هرمز مهاجرت می‌کنند و دولتی به نام دولت توران‌شاهی تشکیل می‌دهند، اسمی همه آنها ایرانی است این دولت ملوک الطوائفی بعد از مغول تشکیل شد و مغول‌ها دیگر به آنها نرسیدند.

قرن شانزدهم میلادی ناخدای بزرگ «واسکودوگاما» از اقیانوس اطلس گذر کرده است و از «دماغه امید نیک» جنوبی‌ترین نقطه آفریقا رد می‌شوند (این‌ها از سرزمین‌های وحشی و آدم‌خوار بودند و این ناخدا خیلی شجاع بود) این ناخدا با کمک یک راهنما که البته می‌گویند این ناخدا ایرانی بوده است و شاعر هم بوده است، رد می‌شود.

آن موقع کانال سوئز نبود چون اگر می‌بود ناپلئون خیلی راحت می‌توانست به ایران لشکر کشی کند. بنابراین ایرانی‌ها دریانورد بودند و در آن هیچ شکی نیست.

ایران به شهادت کتاب‌های تاریخی همانند «عجائب الهند بره و بحر» که ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی آنها را نوشته است کشوری است که سابقه دریانوردی داشته است، البته ما از نظر تاریخی مدیون مصر هستیم چراکه موقعی که داریوش از راه نظامی قدیمی آسیا یعنی عراق و سوریه، در مجاورت امپراطوری ایران بود از راه زمین لشکرکشی می‌کند.

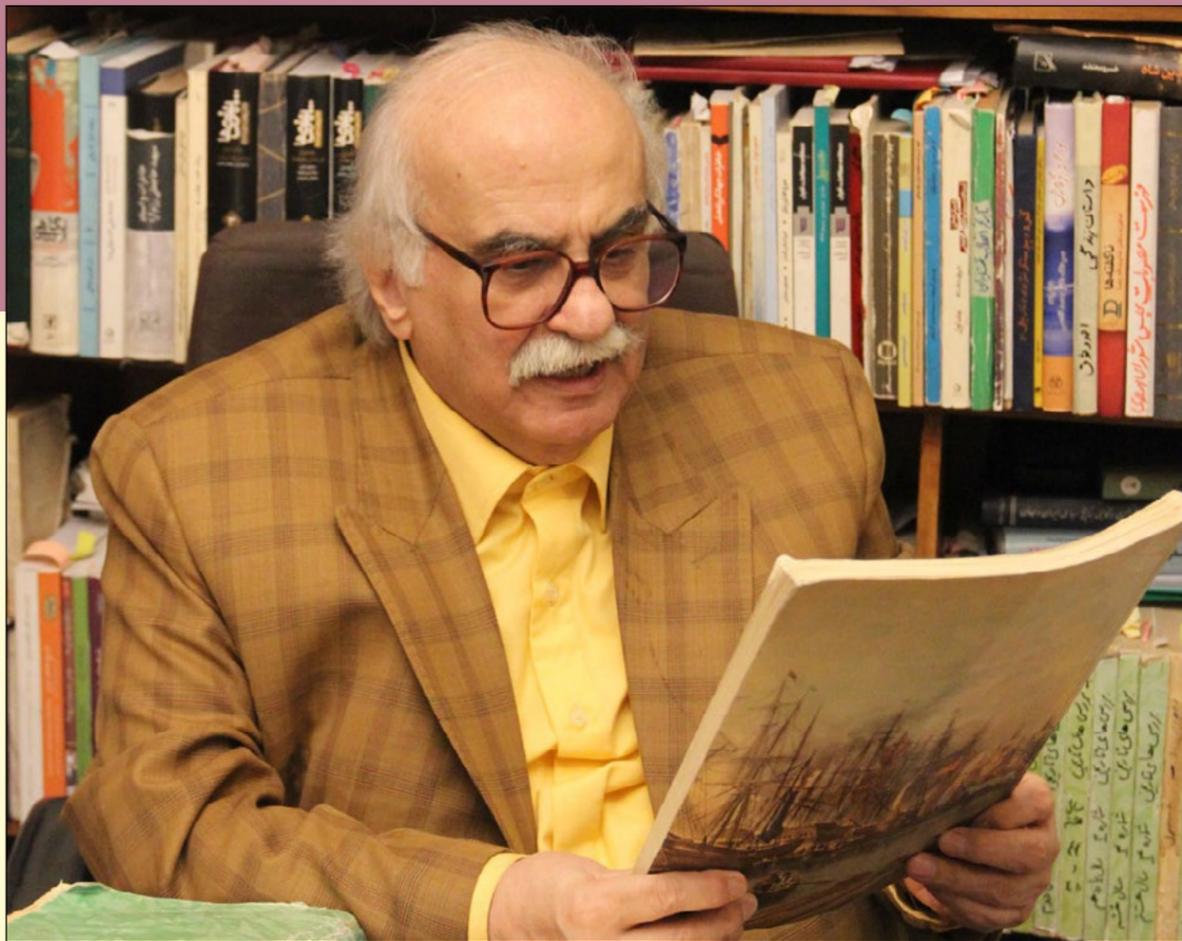
اول کمبوجیه لشکرکشی می‌کند و در آنجا دچار جنون می‌شود و خودکشی می‌کند، نفر دوم داریوش است، مصر سرزمین عجیبی بود و در مسائل مختلف هم ایرانی‌ها با مصری‌ها اختلاف داشتند و آمدن از مصر به ایران خیلی مشکل بود و داریوش از طریق جاده نظامی قدیم یعنی از طریق عراق و سوریه، مصر را به تصرف خود درمی‌آورد.

آنجا یک فردی کائن، روحانی، صدر اعظم و فرمانده نیروی دریایی به نام «اوجار هورسل» بود که به داریوش می‌گوید شما باید دریانوردی کنید چون در خلیج فارس «دریای تلخ» و دریای مکران را دارید.

داریوش به تشویق این شخص دستور می‌دهد که تعدادی کشتی بسازند، راه طولانی پیموده می‌شود و اینها وارد دریای عرب که پشت عربستان (جزو اقیانوس عمان) است می‌شوند و از آنجا وارد دریای اریتره میشوند و از مکران (دریای ماهی خوران) وارد خلیج فارس (به تعبیر داریوش به دریایی که از پارس می‌آیند) می‌شوند.

در این جا ما صاحب دریای بوشهر می‌شویم، بنابراین دریانوردی ما شروع می‌شود ولی ما در جنگ با یونان چون نیروی دریایی در مدیترانه و اژه نداشتیم، ناچار دست به دامان فینیقی‌ها (مردم لبنان) شدیم. لبنان و سوریه و تا حدودی مصری‌ها کشتی‌سازی را به ما یاد دادند، ما در مقابل دریانوردان یونان که (۷۰۰ جزیره دارد) گرفتار شدیم اما بعد از آن، مهم دولت ایران پایدار بود.

در زمان اشکانیان ما با یک امپراطوری دریانورد مواجه شدیم که به نفع ما بود، رومی‌ها مصر را هم گرفته بودند اما از طریق دریا سخت بود که به ایران حمله کنند لذا با رومی‌ها کاری نداشتیم اما تجارت دست ما بود و کشتی‌های ما در زمان ساسانیان تا سیلان می‌رفتند و ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی در کتاب «البر و البحر» از ایران خیلی تعریف کرده



در آن زمان گروه خوارج به کشتی‌های بازرگانی حمله می‌کردند و دولت ایران ناچار شد از پرتغالی‌ها کمک بگیرد تا سربازان ایرانی را به عمان ببرد و این گروه را سرنگون کند.

ما دریانورد بودیم؛ به طور قطع دریانوردی ما از دوران صفویه شروع می‌شود یعنی دوران صفویه با کمک انگلیسی‌ها که به ما کمک کردند

جزیره هرمز و قشم را از دست پرتغالی‌ها و اسپانیایی‌ها نجات دهیم. دو شرکت به نام‌های هند شرقی هلند و هند شرقی انگلیس به نام واک و داک در اختیار ما بودند و به خاطر تجارت ابریشم و سود فراوان، دولت ایران هر دستوری که می‌داد آنها اجرا می‌کردند. در واقع دریانوردی غیر نظامی آنها از این زمان شروع شد.

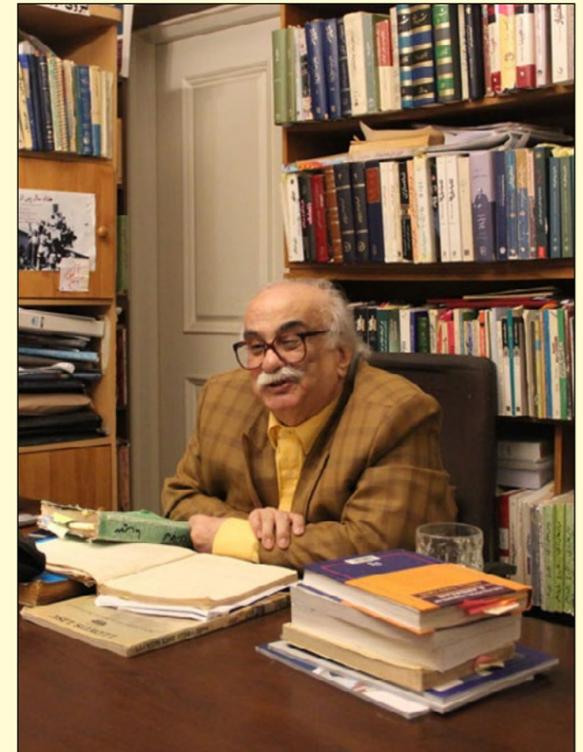
یکی از مواهب اسلام حج بوده است؛ یعنی اگر می‌خواستیم به حج برویم باید از راه کشتی می‌رفتیم تا هزینه‌های ما کم می‌شد، کشتی‌های هندی و اروپایی و ایرانی بودند و گفته اند تجارت هرمز برابر آمستردام و لندن شد.

اولین مالک تاریخ کشتی ایران بعد از داریوش کبیر، نادر شاه بود، نادرشاه در اوایل قدرتش وقتی به عراق لشکرکشی می‌کند اولین بار رودخانه می‌بیند چون ایران رودخانه طویل و سیلابی ندارد و تعجب می‌کند، نادرشاه اولین بار می‌فهمد رودخانه جزو ملزومات ارتش است و زمانی که به هندوستان می‌رود، هندی‌ها به او کمک می‌کنند.

بنادر بزرگی مانند اوبله یا اوبولوس و سیراف بوده و حتی بصره هم پارس راه بوده است، اعراب به هر جا می‌رسیدند اسم آنجا را عوض می‌کردند. ایرانی‌ها در دوران بعد از اسلام شروع می‌کنند به ادامه دریانوردی.

کتاب عجایب المخلوقات و نوادر الموجودات را هم زکریا محمود مکنونی قزوینی در قرن ششم هجری قمری نوشته است که صحبت از «واق واق سپیانگوه» می‌کند یعنی ژاپن و یا صحبت از خوانفو یعنی چین می‌کند، ایرانی‌ها همیشه در صحنه دریایی با همان کشتی‌های بادبانی خود بوده‌اند.

مارکوپولو می‌گوید در بندر جرون (بندر عباس) دیدم که کشتی‌ها از هند فیل می‌آورند، در دهه ۵۰ رابطه ما با پادشاه پرتغال خوب می‌شود و پرتغالی‌ها در خلیج فارس حضور می‌یابند، و چون امپراطوری پرتغال و اسپانیا به واسطه یک ازدواج یکی می‌شود ما با اسپانیایی‌ها هم در ارتباط بودیم و مرکز پرتغالی‌ها (GOI) بوده است که در منتها الیه غربی هندوستان است، اگر شاه عباس همت نمی‌کرد پرتغالی‌ها تا قرن بیستم هم بودند و حتی هلندی را هم کریم خان زند خارج کرد، این شانس را آوردیم که پرتغالی‌ها را از کشورمان بیرون کردیم اما همچنان در بندر کنعان اجازه کشتی‌سازی داشتند و ۱۲ نوع کشتی ساختند که ما الان از آن نمونه‌ها لنج داریم که روی آن موتور گذاشته‌اند.



هندوستان رودهای پهناوری مانند رود سن را دارد لذا در دولت ایران برای اولین بار بوشهر را جای بندر عباس می گیرند، در قرن هجدهم ما شناس می آوریم و «جان التون» انگلیسی که هم روزنامه نگار بوده و هم کشتی ساز به ایران می آید، اومی خوانسته که در دریای خزر برای روسها کشتی بسازد و زمانی که می فهمد نادرشاه به داغستان لشکرکشی کرده و احتیاج به آذوقه دارد، یک کشتی می سازد و از جنوب دریای خزر به طرف داغستان برنج می برد، همان موقع نادرشاه از او برای ارتش خود دعوت می کند، و این شخص برای ما ارتش نیروی دریایی تشکیل می دهد و هشت کشتی توپدار را در دریای خزر می سازد.

ملکه الیزابت ملکه روسیه می گوید به ایرانیها کشتی ندهید، از باکو هم که در نقشه بگذریم مرز ایران بوده است. این بود که یک انگلیسی باشرف نه تنها در دریای خزر کشتی می ساخت، بلکه در جنوب و بوشهر هم ۲۲ کشتی توپدار برای ایران ساخت که در این کار هندیها هم به ایران کمک می کردند.

ملت ایران سابقه دریانوردی طولانی دارد و یک ملت دریانورد است. نادرشاه که کشته می شود کشتیها هم پخش می شوند، دریانوردیها و ساحل نشینان همگی عرب بودند و نمی خواستند در لشکر نادرشاه خدمت کنند دلیلش هم این بود که سربازان سعی می کردند به مدت طولانی در دریا نباشند.

در زمان قاجاریه، بوشهر پایگاه مهمی شد و تجارتخانه ایرانی کشتیهایی که به دریا می انداختند کشتیهای بادبانی بود و کم کم کشتیهای بخاری جای آنها را گرفت، ۱۰ شرکت ایرانی تا هندوستان می رفتند، به حج هم می رفتند؛ در همان موقع شرکتهای بوشهر دارای کشتی می شوند ولی متأسفانه با پرچم بریتانیا، بریتانیاییها نمی گذاشتند این کشتیها با پرچم ایران تردد داشته باشند.

یکی از مشکلات ما آن هم به دلیل این که انگلیسیها جلوی کشتی سازی ما را می گرفتند آوردن برده بود؛ آوردن برده و غلام تا سال ۱۳۰۷ در ایران آزاد بود، ناصرالدین شاه ۵۰ غلام سیاه داشت که آنها را از نواحی مختلف آفریقا و سایر کشورها آورده بودند.

تا ۱۳۲۲ در استانبول برده می خریدند، دولت انگلیس از سال ۱۳۰۸ مخالف و مدعی مبارزه با برده فروشی شد و البته این انگلیسیها خودشان سیاه پوستها را به عنوان برده به آمریکا می بردند. تجار بوشهر ما آنقدر خوب بودند که انگلیس اصرار داشت آنها را برای خودشان به کار بگیرد و تحت حمایت قرار بدهد. بنابراین کشتیرانی ما دچار عقب ماندگی شد و تنها چند شرکت خوب در ایران کار می کرد که از همین تجار بوشهر بودند.

در خلیج فارس در زیر پرچم ایران تنها یک کشتی مال التجاره بود اما قایقهای بزرگی بودند که ۱۰۹ تا ۹۰۰ خروار بارگیری داشتند و بار را از ایران به بمبئی و از بمبئی تا مالابار و زنگبار حمل می کردند.

در زمان رضاشاه وقتی ورود میخ برای ساخت کشتی ممنوع شد، بندر لنگه به تعطیلی درآمد و واردات را قذغن کردند.

بوشهر در سابق یکی از مهمترین بندر خلیج فارس بود و قسمت عمده واردات ما از بوشهر بودو تجارت معتبری در این شهر بودند. مال التجاره بیشتر به بوشهر می رفت و تمام بندر خلیج فارس همین وضعیت را داشتند.

اولین بار در ۱۳۱۶ یک کمپانی تاسیس شد که سالانه تا ۴۰۰ هزار قوطی میخ بسازد اما بعد از رضاشاه کسی به آن رسیدگی نکرد.

اولین ایرانگرد که در ۱۳۲۵ با پای پیاده می چرخید، می گوید فرماندار از شدت گرما داخل یک خمره بزرگ رفته بود، اتاق ها از خار ساخته می شد و روی آن آب می ریختند تا کمی خنک شوند، این گذشته بندرعباس است.

کشتی سازی را می خواستند رونق بدهند همه رفتند دبی و ما اسکله نداشتیم رضا شاه از اسکله رضایت نداشت و هوای بندرعباس آنقدر گرم بود که نمی توانستند زندگی کنند.

سعی شد کشتی سازی در شهر لنگه رواج داده شود اما وسایل کار نداشتند، کشتیرانی صید مروارید را انجام می داد و عمده حمل و نقل با انگلیس بود.

سال های سال گذشت و ما دارای نیروی دریایی شدیم ، ۴ تا ناوچه سفارش دادیم به ایتالیا .

چند مورد پیش آمد که سبب شد ما نیروی دریایی داشته باشیم ما جزیره و بندر زیاد داریم اما به ماگمرک نمی دادند، دولت ایران به دلیل قرضهای ناصرالدین شاه به روسیه و انگلیس بدهی داشت ؛ این کشورها به دروغ می گفتند ما ۵۰۰ هزار لیره را در ایران خرج کردیم که اگر ایران ندهد، رشوهها را فاش می کنیم.

دولت ایران از بانک شاهنشاهی پول قرض کرد و این قرض شد ۹۰۰ هزار لیره که تا زمان رضاشاه ما قسط می دادیم، این قسط را از گمرکات می دادیم، گمرکات را گرو برداشتند و مظفرالدین شاه برای سفرهای خود از دولت روسیه قرض خواست و به اروپا سفر می کرد، آنها هم گمرکات شمال را برداشتند.

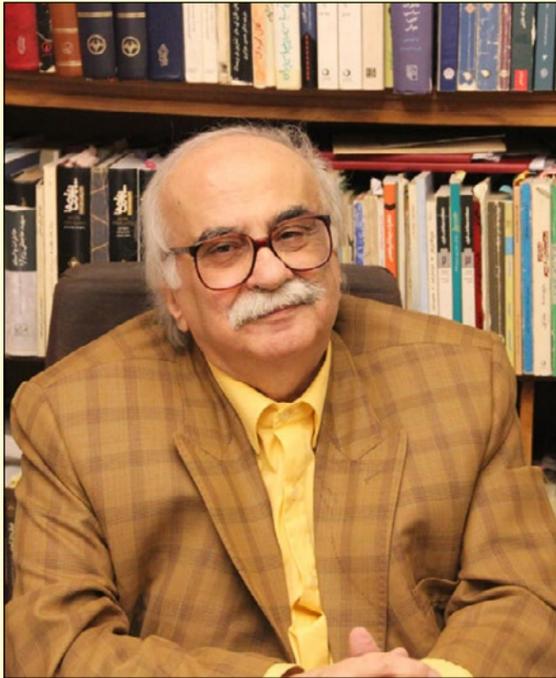
گمرکات که منبع درآمد بود اما کل بودجه ایران در زمان رضاشاه سال اول سلطنتش ۲۵ میلیون تومان بود که آخر به ۱۰۰ میلیون تومان رسیده بود.

بودجه ایران از محل مالیات، نفت، معادن و سایر بسیار ناچیز بود، در زمان بلژیکیها ۹ ناوچه خریداری کردیم، و زمان ناصرالدین شاه ماناوی به نام پرسپولیس داشتیم که الان در موزه سبزآباد بوشهر است.

یک ناوچه در زمان مظفرالدین شاه به نام مظفری خریدیم، ناوی به نام شوشان داشتیم، بنابراین گمرک با این ۹ ناوچه رفت و گرفتن مالیات را شروع کرد.

”

ایرانیها خیلی به دریا علاقه مند بودند و می دانستند ما می توانیم از بندر بوشهر و بندرعباس تا توکیو برویم به همین خاطر روسیه همیشه چشم طمع به ما دوخته است چراکه دریای روسیه بسته بود، در جنگ جهانی هم به کشورما هجوم آوردند چون دریا آزاد بود.



چند بار خواستیم کشتی بخیریم ولی نمی توانستیم، امام خمینی (ع) نامه ای به دکتر امینی نوشت که در این خصوص اقدام کنند، پس نیروی دریایی برای ما لازم است.

در زمان رضاشاه دو کاپیتان ایتالیایی در خیابان عین الدوله دفتری باز کردند که مطالعاتی کردند و به دولت گفتند باید دانشجو به ایتالیا بفرستید، ۲۵۰ ملوان رفتند و ۶ ناوچه آماده شد، مدتی بعد این ناوچهها را آوردند، با آمدن اینها خلیج فارس اندکی آرامش پیدا کرد چراکه با ژاندرمری هم همکاری می کردند، دزدان دریایی سرچای خود نشستند و زمینه تجارت غیر نظامی هم آماده شد.

امیرکبیر هم طرحی برای نیروی دریایی نظامی و غیر نظامی تهیه کرده بود، نیروی دریایی غیر نظامی پرچم شیر خورشید بود و نیروی دریایی نظامی آرم اژدها داشت اما به جایی نرسید. ایرانیها خیلی به دریا علاقه مند بودند و می دانستند ما می توانیم از بندر بوشهر و بندرعباس تا توکیو برویم به همین خاطر روسیه همیشه چشم طمع به ما دوخته است چراکه دریای روسیه بسته بود، در جنگ جهانی هم به کشورما هجوم آوردند چون دریا آزاد بود.

۱۵ جزیره ما مثل گنج است و ما برای نیروی دریایی غیر نظامی اداره کل بندر و کشتی رانی تشکیل می دهیم سواحل آزاد ما در جنوب ایران هزار و ۸۰۰ کیلومتر است که هزار و ۱۰۰ کیلومتر کنار خلیج فارس بین دهانه شط العرب تنگه هرمز و ۷۰۰ کیلومتر در دریای عمان میان بندرعباس و پاکستان بندر گواتر قرار دارد. از دهانه شط العرب تا بندر خرمشهر ۱۰۵ کیلومتر ساحل در کنار رودخانه قرار دارد که قابلیت کشتیرانی دارد.

بندر خرمشهر، آبادان و جندی شاپور با اسکلهها و تاسیسات مناسب آماده برای پذیرفتن کشتیهای بزرگ و اقیانوس پیما می باشند.

بندر ماهشهر از این قبیل بندر است، بندر عباس و بوشهر دارای لنگرگاههایی است که کشتیها می توانند در آنجا لنگر بیندازند و به وسیله

باربرها محمولات خود را بارگیری کنند. ما الان در کنار بندر شهید رجایی و شهید باهنر، چابهار، جاسک و بندر لنگه را داریم، چابهار قرار بود به یک پایگاه بزرگ تبدیل شود. به نفع ما است که چابهار را بزرگترین بندر کنیم و راه آهن را ببریم به آنجا.

اداره بندر و کشتی رانی که الان اداره بندر و دریانوردی است چندین متولی دارد، وزارت انحصارات و گمرکات را ما قبلا داشتیم که ادغام شد اما وجود این وزارت لازم است.

کشور ما استعداد دارد و مردم نباید ماهی پرورشی بخورند، باند مافیا در جنوب است که ماهی را به آن سوی خلیج فارس منتقل می کنند و ماهی ایرانی را گران به مردم می دهند. ما بهترین ماهی یعنی شیرماهی را داریم بنابراین فشار باید از گوشت قرمز کم شود و به سمت آبزیان برود.

سازمان بندر و دریانوردی وظایف خود را خوب انجام داده است. من آینده دریانوردی ایران را خیلی امیدوارکننده می بینم. جزایر خلیج فارس را باید جدا کنیم و باید استانی به مرکزیت قشم بسازیم تا روی نقشه بیاید. امتیاز بزرگ ما جمعیت زیاد است. ۸۵ میلیون جمعیت داریم که ۴۹ درصد از دختران آن به دانشگاه رفته اند از زمان کوروش کبیر تاکنون جمعیت ما هیچوقت ۸۵ میلیون نبوده است و اولین بار است که در تاریخ به این جمعیت رسیده ایم.

در زمان رضاشاه جمعیت ایران ۴۰۵ میلیون نفر بوده است، فاکتور جمعیت و فاکتور دانشجویی برای ما خیلی خوب است که دارند از ما می گیرند اما همه بعد از دوسه سال برمی گردند.

مردم ایران استعداد پیشرفت را دارند چراکه مردم نجیبی هستند امیدواریم با کوشش های وزارت راه و مرکز خلیج فارس به نتایجی برسیم، همچنین پیشنهاد میشود که جزیره ابوموسی دارای یک فرمانداری ویژه بشود.



صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی از تکریم تارفع دغدغه معیشتی بازنشستگان

● غلامحسین صفائیان

◆ رئیس صندوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین سازمان بنادر و دریانوردی

دولت مردمی و وزارت راه و شهرسازی و به تبع آن سازمان بنادر و دریانوردی، همواره تمام و تلاش و همت خود را جهت بهبود معیشت و رفاه کارکنان و بازنشستگان خود به کار گرفته است. در همین راستا صندوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین سازمان بنادر و دریانوردی تلاش نموده است علاوه بر ارتقا سطح یارانه‌های رفاهی تا حد ممکن، با برگزاری برنامه‌های متنوع فرهنگی، زیارتی و جلسات هم‌اندیشی و فراهم نمودن بستر ارتباط مستقیم و مستمر با آحاد بازنشستگان محترم، نهایت خدمتگزاری و همراهی و همدلی را نسبت به جامعه بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی که عمر و جوانی خود را در راه بالندگی و رشد این دستگاه اجرایی مصروف داشته‌اند، ارائه نماید. در همین چارچوب و بمنظور کسب اطلاعات دقیق تر در این خصوص بر آن شدیم تا با جناب آقای غلامحسین صفائیان، رئیس صندوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین سازمان بنادر و دریانوردی به گفت و گو بنشینیم. در ادامه متن، این گفت و گو ارائه می‌گردد:

● برای آشنائی بیشتر با ساختار صندوق توضیحات مختصری ارائه فرمائید؟

صندوق بازنشستگی، دارای شخصیت حقوقی مستقل و وابسته به سازمان بنادر و دریانوردی است و از دو رکن اصلی یعنی «شورای صندوق» و «ریاست صندوق» برخوردار است. شورای صندوق بعنوان بالاترین مرجع اتخاذ تصمیمات صندوق شامل مدیرعامل محترم سازمان بعنوان رئیس شورای صندوق، معاون برنامه ریزی و مدیریت منابع سازمان و دو نفر عضو دیگر از بین کارشناسان مطلع در مسائل و امور اداری و مالی به انتخاب رئیس شورای صندوق که واجد رای در شورا هستند تشکیل می‌گردد. همچنین رئیس صندوق نیز به عنوان رکن دوم صندوق، بصورت فاقد رای در جلسات شورا حضور می‌یابد. تمامی اهداف، سیاستها، برنامه‌ها و تصمیمات عمده در جلسات شورا مطرح و در صورت تصویب جهت اجرا به رئیس صندوق ابلاغ می‌گردد. خوشبختانه به فراخور همراهی و همدلی تمام عیار اعضای محترم شورای صندوق با بازنشستگان مکرم، در این خصوص جلسات مستمر

و دوره‌ای در شورای صندوق تشکیل و مصوبات موثر و بسیار خوبی برای بازنشستگان معزز داشته‌ایم. در یک کلام، باید گفت نگاه مدیرعامل محترم سازمان و رئیس شورای صندوق در خصوص بازنشستگان گاهی بسیار باز و همراهانه است و به جرات می‌توان گفت رئیس شورا و همچنین دیگر اعضای محترم شورای صندوق بازنشستگی سازمان همواره و بطور مستمر و دائم دغدغه رفع مشکلات و تامین نیازهای بازنشستگان از جوانب مختلف معیشتی، رفاهی و درمانی و همچنین حفظ و ارتقای حرمت و کرامت بازنشستگان را دارا می‌باشند. مسلمانان نگاه همدلانه اعضای محترم شورا، به رئیس صندوق بعنوان متولی اجرای تصمیمات کمک بزرگی می‌نماید و بر همین اساس خدا را شکر تا حدودی توفیق داشته‌ایم تا راه کارهای موثری را در جهت رفع مشکلات اجرا نماییم. بطور کلی می‌توانم اطمینان دهم رفع نگرانی بازنشستگان و بهبود سطح رفاهیات این عزیزان دغدغه مداوم و مستمر شورا و کادر مدیریتی و اجرایی صندوق بازنشستگی است.

”

اگرچه از طرف دیگر همه می‌دانیم، وضعیت اقتصادی جامعه و میزان تورم و رشد بهای اقلام کالا و خدمات به گونه‌ای است، که علیرغم تمامی تلاش‌ها و اقداماتی که خصوصا در جهت بهبود سطح معیشتی بازنشستگان انجام می‌شود، باز هم این تلاش‌ها آن گونه که باید و شاید، به بهبود و ارتقاء ملموس سطح رفاه و معیشت این عزیزان منجر نمی‌شود اما قطعا می‌توان گفت تأثیرات خود را دارا می‌باشد. از این باب معتقدیم باید با کار و تلاش مداوم به اقدامات خود ادامه دهیم.

اگرچه از طرف دیگر همه می‌دانیم، وضعیت اقتصادی جامعه و میزان تورم و رشد بهای اقلام کالا و خدمات به گونه‌ای است، که علیرغم تمامی تلاش‌ها و اقداماتی که خصوصا در جهت بهبود سطح معیشتی بازنشستگان انجام می‌شود، باز هم این تلاش‌ها آن گونه که باید و شاید، به بهبود و ارتقاء ملموس سطح رفاه و معیشت این عزیزان منجر نمی‌شود اما قطعا می‌توان گفت تأثیرات خود را دارا می‌باشد. از این باب معتقدیم باید با کار و تلاش مداوم به اقدامات خود ادامه دهیم.

● آماری در خصوص وضعیت فعلی صندوق ارائه فرمائید؟

در حال حاضر صندوق بازنشستگی و وظیفه مستخدمین سازمان دارای ۱۵۲۳ نفر پرداخت کننده کسور (کارکنان شاغل رسمی سازمان بنادر و دریانوردی) و همچنین دارای ۲۵۵۰ نفر بازنشسته و مستمری بگیر تحت پوشش می‌باشد. در مجموع صندوق ۳۵۰۰ نفر بازنشسته و ورثه بگیر دارد. طی سال جاری با طرحی که تهیه نمودیم و تلاش‌هایی که انجام گردید و مساعدت‌های همدلانه مدیران محترم سازمان که جا دارد از همین طریق نیز از ایشان تشکر نمائیم، توفیق حاصل شد تا از طریق بهبود وضعیت بودجه‌ای صندوق در بخش رفاهیات به لطف خداوند، در صندوق بازنشستگان، بازنشسته‌ای را نداریم که در ماه از ۱۲ میلیون تومان دریافتی کمتری داشته باشد.

● خلاصه‌ای از عملکرد صندوق ارائه فرمائید؟

اگر بخواهیم خلاصه‌ای از عملکرد صندوق ارائه نمائیم، به نوعی باید به مجموعه فعالیتها و فرایندهایی که در صندوق در حال انجام است اشاره‌ای داشته باشیم. بطور کلی از یک منظر می‌توان فعالیت‌های در حال انجام در صندوق را به سه گروه کلی دسته بندی نمود: اول فعالیت‌ها و فرایندهایی است که در امور جاریه در صندوق در بخش‌های مختلف در حال انجام است. که از آن جمله فرایندهای در جریان در بخش امور فنی و اداری صندوق در امورهای مانند صدور و به روز نگه داشتن احکام بازنشستگان، امور بیمه‌های عمر و درمان و امور فرهنگی و خدمات رفاهی، تامین هتل و مهمانسراها، قراردادهای مربوط به این خدمات، برگزاری تورهای زیارتی و سیاحتی برای بازنشستگان و افراد تحت تکفل ایشان و پیگیری مشکلات و امور مربوط به برخی بازنشستگان که دچار شرایط یا مشکلات ویژه‌ای هستند. همچنین در همین گروه اول یعنی فعالیت‌های جاری صندوق، فرایندهایی که در بخش امور مالی صندوق در جریان است را هم داریم که شامل فرایندهایی نظیر پرداخت حقوق بازنشستگان و مستمری بگیران، پرداخت حقوق کارکنان صندوق، پرداخت یارانه‌های رفاهی، ساماندهی و مدیریت پرداخت وام‌ها و تسهیلات بانکی، پرداخت کمک‌های ضروری و بلاعوض و ... می‌باشند. همچنین فرایندهای جاری دیگری نیز در بخش‌های حقوقی و قراردادهای، روابط عمومی، امور رایانه و شبکه و ... سایر بخش‌های صندوق نیز برقرار و در حال انجام است. اما گروه دوم از فعالیت‌ها و فرایندهای معطوف به

بهبود عملکرد صندوق بمنظور موثرتر نمودن فرآیندهای جاری و بهبود بسترهای سخت افزاری و یا نرم افزاری موجود، جهت اجرای کیفی‌تر وظایف روزمره صندوق است. بعنوان مثال طرح ایجاد شبکه نرم‌افزاری خدمات رفاهی و درمانی بازنشستگان، اقدامی بود که در جهت تسهیل و تسریع و ایجاد ارتباط مستقیم و دو سویه بین بازنشستگان معزز و بخش‌های مختلف صندوق آغاز گردیده و بخش‌هایی از آن برقرار و مشغول بهبود و توسعه مداوم آن می‌باشیم و اما در نهایت گروه سوم از فعالیت‌هایی که در صندوق در حال طرح ریزی و اجرای آن هستیم، طراحی و اجرای برنامه و فعالیت‌هایی جهت حرکت به سمت کسب استقلال مالی و اقتصادی صندوق می‌باشد، این گروه از اقدامات با هدف تامین آتیه صندوق بازنشستگی از جنبه اقتصادی و مالی مد نظر قرار می‌گیرند. بدیهی است در خصوص این گونه فعالیت‌ها نمی‌توان نگاه زود بازده داشت و لازم است با نگاهی بلندمدت به این طرح‌ها و اقدامات نگریست.

● انتظارات و توقعات بازنشستگان از صندوق چیست؟

اگر بخواهیم انتظارات بازنشستگان از صندوق بازنشستگی را دسته بندی و عنوان نماییم شاید به طور کلی بتوان این توقعات را در دو گروه دسته بندی نمود: اول انتظارات مادی، مالی و حمایتی که شامل انواع یارانه‌ها و کمک‌های رفاهی، تسهیلات کم بهره، بیمه‌های درمانی، عمر و وام‌های سالانه یا بعضا حتی بلاعوض می‌باشد. بدیهی است این نوع انتظارات با توجه به شرایط توری کشور و محدودیت‌هایی که در قدرت خرید قشر بازنشسته و یا مستمری بگیر وجود دارد هیچگاه بطور کامل برآورده نگردد. اما سعی ما این است در حد مقدرات قانونی سطح تامین اینگونه انتظارات را ارتقا دهیم. دوم انتظارات معنوی و روحی و روانی بازنشستگان که در محدوده مفاهیمی مانند تکریم بازنشستگان، تامین آرامش خاطر ایشان و ارتقا، حفظ و تامین نیاز احترام بازنشستگان مکرم است و بدیهی است برگزاری تورها و سفرهای زیارتی از باب تامین نیازهای معنوی این عزیزان اجرا می‌گردد. به زعم من هر دو گروه این نیازها مهم و برجسته می‌باشند و به هر یک از این نیازها باید پاسخ در خور و شایسته داد. در گروه دوم نیازهای بازنشستگان یعنی نیازهای معنوی مقولاتی مانند نیاز به خودیابی و احترام (با عنایت به رده سنی بازنشستگان) وجود دارد که از قضا هم راستا با تامین نیازها و اهداف سازمانی نیز می‌باشند. بدیهی است هر یک از بازنشستگان معزز کوهی از تجربه و علم می‌باشند که لازم است جهت تامین نیازهای تخصصی سازمان و هم راستا با پاسخ گویی به نیازهای خودیابی و احترام بازنشستگان از طریق اقداماتی مانند تشکیل گروه‌های مشاورتی و تصمیم سازی و اتاق‌های فکر با حضور بازنشستگان متخصص ضمن بزرگداشت و نظرخواهی از این بزرگواران نیازهای تخصصی سازمان نیز مرتفع گردد. به عنوان مثال در راستای مقوله مهم بحث توسعه دریامحور که مورد تاکید مقام معظم رهبری نیز می‌باشد، استفاده از ذخایر تجربی بازنشستگان مکرم که دارای تحقیقات و تجربیات در این زمینه هستند که بنا داریم به آن جامه عمل بپوشانیم.

در سال جاری اقدامات نسبتاً مناسبی در زمینه امور رفاهی داشته‌ایم و داریم. ارتقا میزان یارانه‌های رفاهی، بهبود نرم‌افزار خدماتی، تامین هتل و مجموعه‌های اقامتی برای باننشستگان، برگزاری تورهای سیاحتی و زیارتی و برگزاری نشست‌های حضوری در بنادر کشور با باننشستگان معزز گوشه‌ای از این اقدامات بوده است. همچنین



برای امورات درمانی باننشستگان، مهمانسراهایی را در تهران و شیراز هماهنگ کردیم.

● با عنایت به بحران‌های موجود در صندوق‌های باننشستگی کشور وضعیت صندوق باننشستگی سازمان چگونه است؟

هماطور که می‌دانیم بحران صندوق‌های باننشستگی موضوعی فراگیر و در سطح ملی و بلکه شاید بتوان گفت مقوله‌ای جهانی است. بیش از ۲۰ صندوق باننشستگی در کل کشور داریم که به جزء یک یا دو صندوق همه زیان‌ده هستند. صندوق باننشستگی سازمان بنادر و دریانوردی نیز از این قضیه مستثنی نیست و دارای کسری صندوق می‌باشد. بدیهی است با عنایت به نسبت حمایتی ۷ (به عنوان شاخصی که وضعیت استاندارد یک صندوق را تعریف می‌نماید) شاید بتوان گفت صندوق باننشستگی سازمان گرچه از منظر شاخص مذکور در وضعیت مساعدی به سر نمی‌برد اما با عنایت به تمهیدات پیش بینی شده در قانون موجود سازمان و مقررات تاسیس صندوق باننشستگی که از طرف قانونگذارن وقت با لحاظ نقش و جایگاه حساس و مهم سازمان بنادر و دریانوردی و نقش بی‌بدیلی که بنادر تجاری کشور در حیطه اقتصاد کشور دارند تدوین و مورد پیش بینی قرار گرفته است، شاید بتوان عنوان نمود صندوق باننشستگی سازمان بنادر و دریانوردی با لحاظ وابستگی به سازمان می‌تواند بحران‌های مذکور را با برنامه‌ریزی و اجرای دقیق برنامه‌ها و طرح‌های کسب استقلال اقتصادی پشت سر بگذارد و به استقلال مالی دست یابد. با این حال طبق دستور وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی قرار است تمام صندوق‌ها جمع‌شوند و به ما هم نامه داده‌اند تا در این خصوص نظر خود را اعلام کنیم. این مهم دارای یک نکته مثبت و یک نکته منفی است؛ یقیناً با این اقدام شاید در آینده رفاهیات باننشستگان جمع شود.

واقعا تعریف یک اساسنامه تصویب شده برای کلیه صندوق‌ها اقدامی سنجیده نیست، ضمناً چارت پیشنهادی در این اساسنامه متناسب صندوق‌هایی است که تعداد باننشسته و مستمری بگیر بالایی دارند و شرکتهایی با سرمایه‌گذاری متمول دارند. این اساسنامه و چارت مناسب صندوق سازمان با حدوداً ۲۵۰۰نفر مشترک نیست. با این ارکان ۳۰ تا ۴۰ نفر سربار به صندوق تحمیل می‌شود که خود هزینه دارد. مجلس طی این مصوبه همه صندوق‌های بزرگ و کوچک را با یک نگاه دیده است که لازم است اصلاح شود، در هر صورت دولت می‌خواهد همه صندوق‌ها را یک جا جمع‌ش نماید، در حالی که ممکن است یک صندوق زیان ده و یک صندوق درآمدزا باشد، در این صورت چطور این صندوق‌ها به لحاظ نگاه شرعی و حق الناس چگونه با هم تلفیق می‌شوند؟ تحت این شرایط متأسفانه آینده مطلوبی برای آینده صندوق‌ها پیش بینی نمی‌کنیم. به زعم بنده لازم است برای هر صندوق با توجه به شرایط بودجه و میزان منابع مالی و تعداد افراد تحت پوشش نسخه‌ای متناسب تجویز نمود. تجویز یک نسخه برای همه صندوق‌ها با شرایط متفاوت شاید شرایط را بهبود نبخشد و حتی بدتر نماید. به هر تقدیر لازم است برای هر صندوق با توجه به شرایط بودجه‌ای، درآمدزا بودن و سایر موارد خاص آن، نسخه خاصی پیچیده شود.

● برنامه‌ها برای توانمندسازی اقتصادی و آینده صندوق چیست؟

همانطور که عرض کردم در خصوص موضوع توانمندسازی اقتصادی و گام برداشتن در مسیر کسب استقلال مالی صندوق باننشستگی یکی از نکات مهم و برجسته تغییر استراتژی صندوق از شرکت‌داری به سهام دار شدن

در سال جاری اقدامات نسبتاً مناسبی در زمینه امور رفاهی داشته‌ایم و داریم. ارتقا میزان یارانه‌های رفاهی، بهبود نرم‌افزار خدماتی، تامین هتل و مجموعه‌های اقامتی برای باننشستگان، برگزاری تورهای سیاحتی و زیارتی و برگزاری نشست‌های حضوری در بنادر کشور با باننشستگان معزز گوشه‌ای از این اقدامات بوده است. همچنین برای امورات درمانی باننشستگان، مهمانسراهایی را در تهران و شیراز هماهنگ کردیم.

صندوق می‌باشد. بدین معنی که با توجه به نتیجه بخش نبودن روش شرکت‌داری و تبعات منفی روش مذکور برای صندوق و سازمان در نظر است صندوق باننشستگی در نقش یک سهامدار با خرید سهام شرکت‌های موفق در حیطه فعالیت‌های پربازده از جمله فعالیت‌های بندری و دریایی در مسیر بهبود استقلال اقتصادی صندوق گام بردارد. در این خصوص تمهید زمینه فعالیت‌های خرید و فروش سهام شرکت‌های سهامی عام (بازار بورس تهران) از طریق تدوین دستورالعمل‌های لازم بوده است. همچنین تهیه طرح تاسیس شرکت بیمه دریایی با سهامداری کارکنان و باننشستگان و شرکت‌های تابعه و وابسته به کارکنان سازمان و همچنین صندوق باننشستگی جهت کسب مجوز فعالیت‌های بیمه‌ای در بنادر کشور بوده است. علاوه بر این طرح مشارکت باننشستگان در سهام شرکت‌های خدمات بندری و دریایی با هدف انجام فعالیت‌های گسترده و پرحجم توسط آن شرکت و برخوردارِی باننشستگان محترم از بازده فعالیت‌های آتی شرکت از جمله اقدامات می‌باشد. متأسفانه در سال ۹۴ به دلیل برخی تعارضات منافع، تصمیم بر فروش شرکت‌های صندوق گرفته شد. به هر تقدیر با این دید در مباحث اقتصادی وارد شده‌ایم و قصد داریم تا صندوق در نقش سهامدار و نه مالک اصلی و مدیر شرکت‌ها و نه شرکت‌داری فعالیت کند.

طرحی دادیم تا صندوق راسا خودش مجوز خدمات بیمه‌گری تحت عنوان شرکت «بیمه صنعت حمل و نقل» را از بیمه مرکزی اخذ نماید به نحوی که ۲۰درصد سهم صندوق و مابقی سهم شاغلین و باننشستگان و سایرین باشد. صنعت بیمه سود ده است و این طرح با هدف ارائه خدمات معیشتی و رفاهی بهتر به عموم باننشستگان ارائه گردیده است. کلیت طرح توسط مدیریت محترم حقوقی سازمان مورد تایید قرار گرفته است. در بحث بورس؛ شورای صندوق در مصوبات سال قبل تصویب کرده تا صندوق بخشی از سرمایه خود را در بازار سهام تهران سرمایه‌گذاری نماید، حسب دستور مدیرعامل، شیوه نامه ورود به بورس و چارچوب کار تهیه شد و طی فراخوانی توسط کارشناسان سازمان، اصلاحات را انجام دادند و تبعاً با دستور و موافقت شورای صندوق آماده ورود کارشناسی شده به بازار سهام هستیم.

● برنامه‌های رفاهی صندوق برای باننشستگان چیست؟

در سال جاری اقدامات نسبتاً مناسبی در زمینه امور رفاهی داشته‌ایم و داریم. ارتقا میزان یارانه‌های رفاهی، بهبود نرم‌افزار خدماتی، تامین هتل و مجموعه‌های اقامتی برای باننشستگان، برگزاری تورهای سیاحتی و زیارتی و برگزاری نشست‌های حضوری در بنادر کشور با باننشستگان معزز گوشه‌ای از این اقدامات بوده است. همچنین برای امورات درمانی باننشستگان، مهمانسراهایی را در تهران و شیراز هماهنگ کردیم. برای توسعه آتی صندوق طرح‌های سرمایه‌گذاری تهیه کرده‌ایم، زیرساخت‌های نرم‌افزاری صندوق را ارتقا داده‌ایم و در مسائل فرهنگی و اجتماعی و یا اکرام باننشستگان و برنامه‌های نشاط آوری را در تهران و بندر انزلی اجرا کرده‌ایم و در بنادر خرمشهر و آبادان، بوشهر، شهید رجایی در دست اجرا است. هفته‌های گذشته نیز چهار کاروان زیارتی از باننشستگان را به همراه خانواده راهی عتبات عالیات نموده‌ایم و این مهم ادامه دارد. تورهای تفریحی و گردشگری یک روزه‌ای هم برگزار شده است.

● برای توانمندسازی نرم‌افزار صندوق جهت رفاه حال باننشستگان چه اقداماتی انجام داده‌اید؟

خوشبختانه در بستر نرم‌افزاری که نقش بسیار موثری در تسهیل و تسریع خدمات دارد اقدامات خوبی شده است. صندوق قبلاً فقط یک نرم‌افزار برای صدور حکم و فیش حقوقی داشت، برای اینکه باننشستگان کمتر زحمت رفت وآمد را متحمل شوند، ۱۴عنوان دیگر در سامانه صندوق اضافه کردیم، یکی از عناوین، فرم‌ها و درخواست‌هاست که الکترونیکی شده و تا ۷۰ تا ۸۰ درصد خدمات غیرحضوری انجام می‌شود و کمک بسیار خوبی برای باننشستگان بود. همچنین عناوین دیگر ایجاد کسب و کار و دوره‌های آموزشی بارگذاری شد و در تغییری دیگر با یک متخصص طب سالمندی قرارداد بسته شد و کلیپ‌هایی را تولید و در نرم‌افزار بارگزاری می‌گردد. در بحث گیاهان دارویی هم به دنبال همین کار هستیم، در گام آتی به دنبال ایجاد پرونده سلامت در نرم‌افزار هستیم تا بیماران امکان بارگذاری و خوداظهاری در خصوص بیماری‌های خودشان داشته باشند تا سیستم به آنها هشدار و یادآوری‌های لازم را ارائه نماید. این مهم هم در دست انجام است. در عنوان دیگر «سوال از شما؛ پاسخ از ما» را درنظر گرفته‌ایم که وکیل حقوقی، پزشک عمومی و یا سایر موارد به صورت آنلاین به درخواست‌ها پاسخ می‌دهند. آلبوم فیلم و عکس‌های قدیمی را خواهیم داشت، کتابخوانی، نظرسنجی، سوالات و پیشنهادات و اتاق فکر از دیگر برنامه‌های این نرم‌افزار خواهد بود.

● با توجه به تجربیات با ارزش باننشستگان سازمان، چه اقدامی برای بهره گرفتن از تجارب و تخصص آنها می‌توان انجام داد؟

همانگونه که قبلاً به آن اشاره کردم با عنایت به نقش بی‌بدیلی که نیروهای انسانی متخصص و کارآمد می‌توانند در موفقیت هر سازمانی ایفاء نمایند باننشستگان محترم سازمان نیز که دوره‌های تخصصی در رسته خود طی نموده‌اند، فی‌الواقع می‌توانند به مثابه یک استاد کارآزموده عمل نمایند. به همین دلیل صندوق باننشستگی سازمان در صدد است از طریق برقراری مکانیزم‌هایی نظیر تشکیل اتاق فکر و همچنین تشکیل گروه‌های مشورتی و تصمیم سازی متشکل از باننشستگان متخصص و با تجربه و مهارت تجربیات و دانش عملیاتی و اجرایی این عزیزان را تا حد امکان مورد بهره‌برداری قرار داده و به نسل بعد منتقل نماید. از دو هزار و ۵۰۰نفر باننشسته، حدوداً یک هزار نفر دررده مدیر و کارشناس هستند. از همین رو در نرم‌افزار صندوق اتاق فکری طراحی شده که تا آخر سال راه‌اندازی می‌شود. در این اتاق فکر، گروه‌های مختلفی وجود دارند و در موضوعاتی که مشکل داریم، همه باننشستگان دریایی، بندری و فنی و مهندسی نظر می‌دهند و نظرات جمع بندی و به سازمان تقدیم می‌شود. البته کار را متوقف به نرم‌افزار اتاق فکر نکرده‌ایم و هر ۶ماه یکبار با نخبان نشست‌هایی را داشته‌ایم و در ۶ماه اول سال، ۳۰ تا ۴۰نفر از نخبان، مدیران دریایی، بندری و فنی را دعوت و از فکر آنها استفاده کرده‌ایم. در ۶ ماهه دوم سال نیز برنامه داریم که نخبان را با توجه به ابلاغیه رهبر معظم انقلاب مبنی بر توسعه دریا محور دعوت و هم‌اندیشی صورت پذیرد.

● ارزیابی شما از نقش و جایگاه کانون‌های باننشستگی در برنامه‌ریزی و مدیریت صندوق باننشستگی و بهبود معیشت و نشاط باننشستگان چیست؟

کانون‌ها درحقیقت نقش بسیار مهم و پر رنگی باید داشته باشند. کانون‌های باننشستگی در واقع نقش «حلقه رابط» را بین ساختار اجرایی و مدیریت صندوق باننشستگی از یک سو و آحاد باننشستگان تحت پوشش و خانواده‌های محترم ایشان از سوی دیگر ایفا می‌نمایند. در حقیقت این حلقه رابط وظیفه دارد از یک طرف انتظارات، اولویت‌ها و نیازهای اساسی و مورد تاکید و مورد درخواست باننشستگان را به مدیریت و بدنه اجرایی صندوق باننشستگی منتقل نماید و از طرف دیگر با گزارشات خود دیدگاه‌های اجرایی و مدیریتی صندوق باننشستگی را به سمت انتظارات مذکور سوق دهد تا در این برآیند حداکثر رضایتمندی باننشستگان مکررم که هدف غایی صندوق است، حاصل شود. از طرف دیگر با عنایت به اینکه صندوق باننشستگی در بنادر کشور شعبات اجرایی ندارد کانون‌ها در واقع نقش بازوی اجرایی صندوق باننشستگی نیز می‌باشند. الحمدلله اکثر کانون‌های باننشستگان در بنادر و دریانوردی فعال هستند و کمک حال صندوق بوده‌اند و ما آرزومندیم در یک فرآیند زمانی میان مدت خود کانون‌ها با اصلاح

ساختار و بهبود کادر اجرایی کانون‌های باننشستگی و تمهید دستورالعمل لازم از باب فعال شدن باننشستگان در بدنه مدیریتی و اجرایی کانون‌های باننشستگان به موقعیت ایده‌آلی برسیم به گونه‌ای که کانون‌های باننشستگی مرکز و بنادر علاوه بر ایفای نقش بازوی اجرایی دوشادوش مدیریت صندوق در فرآیند برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری و اجرا بطور فعال‌تر و موثرتر ایفای نقش نمایند. طبیعی است برای رسیدن به این نقطه لازم است تمهیدات و تغییراتی اعمال نمود که منجر به تقویت توان برنامه ریزی و اجرا در کانون‌های باننشستگی مرکز و بنادر کشور گردد. صندوق باننشستگی سازمان بنادر و دریانوردی، هفت کانون در شهرهای تهران، بندر انزلی، بندر امام خمینی(ره)، بوشهر، نوشهر، شهید رجایی، خرمشهر و آبادان دارد؛ فلسفه وجودی کانون این است که یار کمکی صندوق باشند و کارهای اجرایی مثل بیمه، درمان و وام توسط کانون‌ها انجام شود، اقدامات تفریحی، تورهای تفریحی و زیارتی از جمله اقدامات مشابه است. دلیل اینکه کانون‌ها تنها اقدامات رفع تکلیفی انجام می‌دهند این است که کانون‌ها از جنبه نرم‌افزاری و دستورالعمل ضعیف هستند. همچنین هیئت مدیره کانون‌ها به لحاظ سنی و جسمی امکان فعالیت مضاعف نداشته‌اند، لذا باید توامان از باننشستگان مسن و جوان‌تر استفاده نمود. لازم است در کانون‌های باننشستگان تغییرات زیرساختی انجام شود، در کانون‌ها باید افرادی باشند که با بررسی موضوعات مبتلا به و کار کارشناسی دقیق از صندوق باننشستگی کار بخواهند. صرفاً مطرح کردن مشکل به نظرم از طرف کانون‌ها کافی نیست بلکه با توجه به تخصص و تجربه‌ای که در باننشستگان سازمان بنادر و دریانوردی وجود دارد می‌بایست کانون‌ها از این ظرفیت خودشان استفاده کرده و موضوعات و مشکلات را با ارائه راهکارهای لازم به صندوق ارائه نمایند. به طورکلی معتقدم اگر کانون‌ها فعال شوند قطعا صندوق هم فعال‌تر می‌شود و نتیجه بهتری حاصل خواهد شد.

● سازمان بنادر و دریانوردی در بهبود وضعیت صندوق چه نقشی می‌تواند داشته باشد؟

آنچه مسلم است سازمان بنادر و دریانوردی همواره نقش غیرقابل انکار و روشنی در تداوم حیات و فعالیت صندوق باننشستگی داشته و دارد. بدیهی است سازمان بنادر و دریانوردی از طریق بهبود مصوبات معیشتی باننشستگان، تمهید مصوبات بودجه‌ای مناسب‌تر و انجام اقدامات حمایتی در تامین امکانات رفاهی نقش بسیار راهبردی در سطح رفاه و نشاط و معیشت باننشستگان معزز دارد. باید اعتراف نماییم سازمان بنادر و دریانوردی ضمن رعایت قوانین و مقررات همواره بهترین و بیشترین حمایت‌ها را از صندوق داشته و دارند. مهمترین نقش سازمان بنادر و دریانوردی در صندوق، تامین کسری صندوق است. الحمدلله شورای محترم صندوق بخصوص مدیرعامل محترم سازمان و معاونت محترم برنامه‌ریزی و توسعه مدیریت و منابع در تامین نیازهای صندوق خیلی کمک کرده‌اند که جا دارد از همین جا از مساعدت‌های آنان تشکر کنم. به هر تقدیر صندوق زیان ده است و از سال ۹۴ بنا به شرایط آماری، کسری رو به تزاید است و طبعا تامین مالی صندوق از سوی سازمان انجام می‌شود که کمکی بی‌بديل است. در حال حاضر صندوق درآمد ناچیزی دارد و سازمان علاوه بر تامین کمک‌های رفاهی حقوق را پرداخت می‌کند که در صندوق‌های دیگر این مهم دیده نمی‌شود، سازمان حمایت خوبی در بحث‌های رفاهی، زیارتی، تفریحی از صندوق انجام داده است. از سال گذشته تسهیلات ۵۰میلیون تومانی با نرخ ۲ تا ۴ درصد کارمزد به باننشستگان پرداخت می‌کنیم و تاکنون با حمایت سازمان حدود ۲ هزار و ۲۰۰ نفر تسهیلات کم‌بهره پرداخت شده است و تا آخر امسال نیز حدود ۶۰۰ نفر را به بانک‌ها معرفی خواهیم نمود تا به درخواست همه متقاضیان پاسخ داده باشیم. همچنین در بحث درمان با توجه به اینکه قشر عزیز باننشسته در سنین باننشستگی نیاز بیشتری به مراقبت و توجه و… دارند لذا پیشنهاد حذف ۵درصد فرانشیز برای باننشستگان و وظیفه بگیران و افزایش تعهدات بیمه در بخش‌های دندانپزشکی، عینک، سمعک و …. ارائه کرده‌ایم که امیدوارم در قرارداد آتی ملحوظ گردد.

در پایان قابل ذکر است که باننشستگان سازمان، افراد محترمی هستند که جوانی خود را برای سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته‌اند و ما باید هر کاری به لحاظ روحی، روانی، معیشتی این جامعه عزیز انجام دهیم تا کمترین دغدغه را داشته باشند. باننشستگان نیاز به دیدن شدن دارند باید به عبادت آنها برویم و تا حد توان باید در بحث درمان و معیشت به آنها کمک کنیم. همچنین باید تشکر ویژه‌ای داشته باشم از مدیرعامل محترم سازمان و اعضای محترم شورای صندوق که با حمایت‌های خودشان انجام امور را تسهیل می‌نمایند.

سال ۳۸ / دوره جدید

شماره ۳۱۳

آذرماه ۱۴۰۲

بندار vadarya

۳۳

bandarvadarya.pmo.ir

بندار vadarya

۲۲

سال ۳۸ / دوره جدید

شماره ۳۱۳

آذرماه ۱۴۰۲

bandarvadarya.pmo.ir

پیام روشن است مسیر توسعه اقتصاد از دریای می گذرد



● **رحمت‌الله فیروزی**
◆ عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

«ابلاغ سیاست‌های ۹ گانه توسعه اقتصاد دریا محور از سوی رهبری فصل الخطاب ماموریت دستگاه‌های مرتبط با دریا بود و در ۹ بند از این ابلاغیه به صراحت تکالیف اعلام شد. سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و مدیریت کارآمد، توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور و دو برابری نرخ رشد اقتصادی فعالیت‌های دریامحور نسبت به نرخ رشد اقتصادی کشور، تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، تدوین طرح جامعه توسعه دریا محور یک سال پس از ابلاغ، ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی، ارتقای سرمایه انسانی، و همکاری با کشورهای همسایه در بخش‌های مختلف برای دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای، افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت و همچنین حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی و بنگاه‌های کوچک از بخش‌های مهم در سیاست‌های توسعه اقتصاد دریا محور هستند که اجرا و تحقق هر یک از این موارد بر عهده دستگاه مرتبط است. از این رو دستیابی به اقتصاد دریا محور به همکاری سه قوه نیاز دارد و اجرای این ۹ سیاست نه تنها مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان بخشی از وزارت راه و شهرسازی بلکه یک مسئولیت فرا دستگاهی محسوب می‌شود.»

اقتصاد دریا محور در ادبیات جهانی اقتصاد آبی تعریف می‌شود که برای استفاده پایدار از ظرفیت منابع آبی به وسعت اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، پس‌کرانه‌ها، بنادر و جزایر و... در جهت دستیابی رشد اقتصادی، اشتغالزایی، افزایش تولید ناخالص داخلی، بهبود کیفیت زندگی و معیشت مردم در مقایسه بومی و ملی تعریف می‌شود بنابراین به موضوعاتی مانند حمل و نقل دریایی و حمل بار و شیلات محدود و خلاصه نمی‌شود و اساسا یک سیاست تحول آفرین و توسعه‌ای برای کشورها است. اما کشورمان با وجود برخورداری از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی که ۴۰ درصد مرزهای کشور را به خود اختصاص داده و یک کشوری دریایی محسوب می‌شود از استفاده از این ظرفیت موفق نبوده و نتوانسته اقتصاد خود را بر پایه دریا رشد دهد.

از این رو رهبری پس از توصیه چند باره راجع به بهره‌برداری از ظرفیت دریا در رشد اقتصاد، در راستای اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی سیاست‌های توسعه اقتصاد دریا محور را ابلاغ کردند تا این فرمان سرلوحه برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات دولت و مجلس برای استفاده از ظرفیت‌های بر زمین مانده دریایی باشد. اما در مسیر اجرای این سیاست‌ها موانعی وجود دارد که برای برداشتن گام اول در ابتدا باید مانع‌زدایی کرد که به گفته یکی از اعضای کمیسیون عمران مجلس اولین و مهمترین اقدام در مانع‌زدایی‌ها هماهنگی دستگاه‌های مرتبط و بالاتر از آن هماهنگی بین قوا است. رحمت‌الله فیروزی، عضو کمیسیون عمران در گفت‌وگو با بندر و دریا با اشاره به اهمیت توسعه اقتصاد دریا محور و اجرا سیاست‌های ابلاغ شده اظهار داشت: «سیاست‌های اقتصاد دریامحور یک اقدام ضروری و راه‌گشا است تا بتوانیم در مسیر تحقق

این سیاست‌های گانه از پتانسیل‌هایی که دریا وجود دارد چه در حوزه تعاملات با دنیا و چه در حوزه حمل بار استفاده کنیم.» او ادامه داد: «معتقدم با توجه به تأکیدات رهبری راه برای استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد دریا باز است و دولت باید شرایط و زمینه بهره‌برداری و استفاده از سیاست‌های اقتصاد محور را فراهم کند که زمینه‌ساز تحقق این سیاست‌ها توسعه زیرساخت‌ها و نرم‌افزارها است و باید هم با تجهیز زیرساخت‌ها و هم ارتقا و توسعه تعاملات بین‌المللی استفاده حداکثری از این ظرفیت را داشت.»

عضو کمیسیون عمران تأکید کرد: «در ابلاغ سیاست‌های اقتصاد دریا محور فرمان رهبری روشن و واضح بوده و امید است مسئولان دستگاه‌های مرتبط برای تحقق فرمان رهبری به خط بیابند و این یک الزام است که بخش‌های مرتبط با حوزه دریا در قالب یک مجموعه واحد عمل و اقدام کنند و سه قوه باید برای توسعه اقتصاد دریا محور عزم راسخ داشته باشند.»

فیروزی با بیان اینکه در تمام سیاست‌ها ۹ گانه توجه به ارتقای زیرساخت‌ها و نرم‌افزارها ضروری است و اساسا زیرساخت‌ها و نرم‌افزارها برای دستیابی به خروجی سیاست‌های اقتصاد دریامحور مکمل یکدیگر هستند، گفت: «واقعیت این است که امروز شرایط برای دستیابی به اهداف سیاست‌های اقتصاد دریامحور مطلوب است و هم با مشکلات زیرساختی از جمله تجهیزات و امکانات فیزیکی و ناوگان مواجه هستیم و هم در حوزه نرم‌افزاری مشکلاتی در بازاریابی و بازاریابی‌ها، تعاملات، تسهیلات و مشوق‌ها برای جذب نظر صاحب بار و افزایش سهم ترانزیتی وجود دارد که برطرف کردن این مشکلات پیگیری‌ها با قدرت بیشتری را می‌طلبد و تمام دستگاه‌ها برای رفع این موانع باید منسجم عمل کنند.»

از این رو رهبری پس از توصیه چند باره درباره بهره‌برداری از ظرفیت دریا در رشد اقتصاد، در راستای اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی سیاست‌های توسعه اقتصاد دریا محور را ابلاغ کردند تا این فرمان سرلوحه برنامه‌ریزی‌ها و اقدامات دولت و مجلس برای استفاده از ظرفیت‌های بر زمین مانده دریایی باشد.

و محرک مهم برای اقتصاد ایران محسوب می‌شود که متأسفانه در سالهای گذشته از این ظرفیت غافل بودیم اما باید توجه داشت که رونق تجارت دریایی به تجهیزات بندری و ناوگان دریایی پیشرفته نیاز دارد.

فیروزی با اشاره به اولویت کار مجلس برای تحقق سیاست‌های اقتصاد دریامحور اظهار داشت: واقعیت این است که برای بهبود اقتصاد راهی جز دریا وجود ندارد و باید سخت‌افزار و نرم‌افزارها در این حوزه ارتقا پیدا کند و مجلس باید زمینه قانونی برای این اقدامات را فراهم کند و باید بررسی کرد که می‌توان چه بهره و استفاده‌هایی از این ظرفیت خدادادی کرد و دولت به چه بستری برای دستیابی توسعه اقتصاد دریامحور نیاز دارد و مهمتر اینکه باید موانع و مشکلات بر سر راه و همچنین نقاط مثبت و مزایا را شناسایی کنیم تا بتوان در مسیر روشن برای اجرای فرمان رهبری قدم برداریم. این عضو کمیسیون عمران تأکید کرد: معتقدم در کنار تمام ظرفیت‌های خدادادی و اکتسابی در این بخش، موضوع و مزیت مهم امنیت و حفاظت دریایی در ایران است که یک ظرفیت و فرصت بی‌بدیل و مزیت رقابتی برای کشورمان محسوب می‌شود.

او افزود: «واقعیت این است که در بحث زیرساختی عملکرد مطلوبی نداشتیم به ویژه در حوزه ناوگان قوی شقوق حمل و نقل و می‌طلبد که در سیاست‌های پیش‌روی کشور به این ابعاد بیش از گذشته توجه داشته باشیم. توجه داشته باشیم که تمامی شقوق حمل‌ونقل اعم از دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای از اهمیت بسیار بالایی برای توسعه اقتصاد کشور برخوردارند و به ویژه در بحث توسعه اقتصاد دریا محور باید توجه ویژه‌ای به حوزه دریا داشته باشیم از این رو با توجه به ظرفیت‌های فوق‌العاده دریایی و بندری کشور در برنامه هفتم توسعه به حمل‌ونقل دریایی توجه ویژه‌ای شد.» عضو کمیسیون عمران اظهار داشت: با توجه به ظرفیت‌های بی‌ظنیر دریایی و بندری کشور باید از این ظرفیت به نفع منافع ملی و رشد اقتصاد بهره حداکثری داشته باشیم چراکه امروز برای همگان آشکار شده که رشد اقتصاد کشور از مسیر دریا می‌گذرد و نباید خطای استراتژیک غفلت از ظرفیت دریا را تکرار کنیم و برای تعامل تجاری با دنیا، باید از تمامی پتانسیل دریایی کشور در شمال و جنوب استفاده کرد. او گفت: حمل و نقل و تجارت دریایی می‌تواند بخش زیادی از اقتصاد کشور را راهبری کند. از این رو عامل

از سرمایه‌گذاری در تربیت نیروی انسانی تا افزایش ۸۴ درصدی سرمایه هدایت کشتی خلیج فارس



● حسین صاحبی

◆ مدیرعامل شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس

« بحث نوسازی ناوگان ارتباط مستقیم با این دارد که ما چقدر بتوانیم سود شرکت را برای سرمایه‌گذاری کنار بگذاریم؛ امیدواریم سرمایه‌گذاران حقیقی به این نتیجه برسند که سرمایه‌گذاری در شرکت سبب بقای شرکت می‌شود. این مهم نیازمند تعامل بین سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی در شرکت است. »

● مجموعه شما چه تعداد ناوگان دارد و متوسط عمر این ناوگان چقدر است؟

شرکت هدایت کشتی به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های خدمات دریایی کشور در حوزه‌های مختلفی مشغول به کار است. این حوزه‌ها شامل فعالیت‌های یدک‌کشی و راهنمایی در تمام بنادر تجاری ایران، لایروبی در استان‌های خوزستان و بوشهر و تجسس و نجات و مبارزه با آلودگی دریا در استان‌های سیستان و بلوچستان و گیلان است. همچنین در بنادر امام و شهید رجایی داک سرسره داریم و به فعالیت تعمیرات شناورها نیز مشغول هستیم. در این مجموعه شناورهای متعددی مشغول کار و فعالیت هستند. بیش از ۱۰۱ فروند انواع شناورهای یدک‌کش، لایروبی، تجسس و نجات، مبارزه با آلودگی و خدماتی دیگر در حال انجام وظیفه هستند.

از طرفی بیش از ۶۰ درصد این شناورها عمر مفیدشان تمام شده است و نیاز به نوسازی دارند. به طور مثال در بخش لایروبی، لایروبی‌های بستان و هویزه جزء لایروبی‌های قدیمی هستند که قبل از انقلاب خریداری شدند و عمر مفیدشان تمام شده است. لایروبی چنگگی دزفول نیز که ساخت ژاپن است، عمر مفیدش تمام شده و باید جایگزین شوند. یدک‌کش‌های شناورهای خدماتی نیز ۶۰ درصد عمر مفیدشان تمام شده و نیاز به نوسازی عظیم در این زمینه دارند.

در زمینه نوسازی ناوگان یدک‌کش‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی برنامه خرید ۳۰ فروند یدک‌کش را دارد تا جایگزین یدک‌کش‌های مستهلک فعلی شوند ما هم به سهم خودمان این برنامه را شروع کردیم و حداقل با توجه به بضاعت شرکت این اقدام را خواهیم داشت.

از طرف دیگر سهامداران ما حقیقی و حقوقی هستند. بازنشستگان سازمان بنادر بخش حقیقی به حساب می‌آیند که حدود ۴۹ درصد سهام شرکت را دارند. ۵۱ درصد هم سهامداران حقوقی هستند؛ بخش ۴۹ درصدی بیشتر علاقه‌مند هستند که تا پایان سال سود توزیع شود به این شکل با یک تضاد در حوزه سرمایه‌گذاری شرکت روبه‌رو هستیم. اگرچه که سهامداران حقوقی شرکت هم قبول دارند که روند توزیع سود به روش منطقی انجام شود ولی نباید موضوع سرمایه‌گذاری در شرکت مغفول بماند. ما باید به خرید تجهیزات هم توجه کنیم و بنیه تجهیزاتی شرکت نیز تقویت شود.

با کمک منابع داخلی و فایننس خارجی، سه تا چهار فروند یدک‌کش را به ناوگان شرکت اضافه خواهیم کرد، از سال ۱۳۹۶ قرارداد ساخت چهار فروند پایلوت بوت در شرکت با مشکل روبه‌رو بود. این مشکل را پارسال حل کردیم و در بهمن‌ماه سال قبل یک فروند از شرکت سازنده (بوت سرویس ایران) تحویل گرفتیم که در بندر خرمشهر

مشغول به کار است. شناور دوم در دی‌ماه امسال تحویل ما خواهد شد که در بندر امام خمینی مشغول به کار خواهد شد و شناور سوم و چهارم هم متعاقباً تحویل خواهند شد.

بحث نوسازی ناوگان ارتباط مستقیم با این دارد که ما چقدر بتوانیم سود شرکت را برای سرمایه‌گذاری کنار بگذاریم؛ امیدواریم سرمایه‌گذاران حقیقی به این نتیجه برسند که سرمایه‌گذاری در شرکت سبب بقای شرکت می‌شود. این مهم نیازمند تعامل بین سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی در شرکت است.

● در حوزه تامین وسایل و تامین مالی شرکت هدایت کشتی خلیج فارس با چه موانعی روبه‌رو است؟

بانک‌های داخلی کشور متأسفانه شناور را به‌عنوان وثیقه قبول نمی‌کنند و به دنبال وثیقه‌های ملکی هستند؛ ما با یک بانک خصوصی رایزنی کردیم که بخشی از شناور را به‌عنوان وثیقه قبول کند و بخشی هم با تضمین توسط سهامدار عمده بپذیرد تا به این ترتیب ما بتوانیم تامین منابع را انجام بدهیم. خود این موضوع یک گام رو به جلو است.

با یک شرکت چینی هم مذاکره و تفاهم‌نامه امضاء کردیم که آن‌ها در قالب پشتیبانی و فایننس ۵۰ درصد اعتبار خرید شناور را تأمین کنند و ما طی یک سال آینده پرداخت کنیم، در قالب این فایننس قرار شد آن‌ها ضمانت‌نامه بانک‌های ایرانی را بپذیرند.

مباحث فایننس خارجی را در جاهای دیگر هم دنبال می‌کنیم چون شرکت نیاز به تعداد شناور بیشتری دارد؛ در حال حاضر ۱۴ شناور استیجاری در شرکت فعال هستند و با توجه به توسعه کار ممکن است که تعداد این‌ها بیشتر هم شود، لذا باید تلاش کنیم این تعداد شناور استیجاری را به ملکی تبدیل کنیم و یا حداقل اجاره به‌شرط تملیک، به تملک شرکت درآیند.

بخشی از تامین منابع، از بانک‌های داخلی خواهد بود، بخشی نیز از وجوه سازمان خواهد بود که قول دادند به ما کمک مالی کنند.

● با توجه به تاکیدات رهبری برای استفاده بیشتر از دریا و کریدور شمال به جنوب، آیا شرکت شما در راستای سیاست‌های توسعه دریا محور می‌تواند درآمد و ارزآوری داشته باشد و مانع خروج ارز از کشور شود؟

به‌طور مشخص برای تمامی شناورهایی که قصد ورود و خروج به بنادر ایران را دارند، شرکت هدایت کشتی باید با یدک‌کش مناسب و پایلوت دوره‌دیده، وارد کار شود و بر اساس تعرفه‌های مصوب سازمان بنادر وجه دریافت کند لذا هر چقدر سرعت خدمات بالاتر باشد میزان کسب درآمد برای سازمان بنادر و این شرکت بیشتر خواهد بود.

مدیران شرکت پارس پالو در حال برگزاری جلسه‌ی مدیران در سال ۱۳۸۶

مدیران شرکت پارس پالو در حال برگزاری جلسه‌ی مدیران در سال ۱۳۸۶

ما موظف هستیم به کشتی‌ها خدمات ایمن، سریع و مطلوب ارائه دهیم اگر این اتفاق نیفتد کشتی‌ها در لنگرگاه معطل یدک‌کش می‌مانند و خسارت‌های سنگین دلاری بابت دموراز به بار می‌آید. به این صورت بهای تمام شده کالا برای مصرف‌کننده داخلی بالا می‌رود و کلای گران‌تری به دست مردم می‌رسد لذا کار ما باید درست، سریع و ایمن انجام شود. یدک‌کش‌ها باید به نسبت کشتی‌های ورودی آماده عملیات باشند، پایلوت‌ها باید عملیات ایمن انجام دهند و تبحر لازم داشته

باشند تا به افراد و کشتی‌ها خسارت وارد نشود. از سوی دیگر تعمیرات شناورها باید به‌موقع انجام شود تا پشتیبانی به‌موقع از کشتی‌ها به عمل آید. سال گذشته ۶۰ فروند شناور در هدایت کشتی داک شدند که در نوع خود در کشور کم‌نظیر بود. برای بحث آموزش پایلوت‌ها و پرسنل شناورهای یدک‌کشی تاکنون هفت هزار و ۵۰۰ ساعت آموزش را طی ۱۴ دوره مختلف در سال ۱۴۰۲ برگزار کرده‌ایم و این روند تا پایان سال ادامه خواهد داشت. آموزش‌های تخصصی در کشور مقداری کم‌رنگ شده است و اگر افراد متخصص بازنشسته شوند کسی نیست جای این افراد را بگیرد.

پس این آموزش‌ها هزینه نیست و باید برای آن برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری کرد. در داخل شرکت ما هم بحث آموزش مدیران را امسال به طور جدی دنبال خواهیم کرد و حتی بورسیه هم خواهیم داشت چرا که سیاست ما تربیت نیرو برای آینده شرکت نیز خواهد بود. برای جوانان و نخبگان باید امیدآفرینی داشته باشیم. در هدایت کشتی این موضوع وجود دارد و بالای ۵۰۰ نفر متقاضی جدید برای کار در شرکت در نوبت هستند، چون میزان پرداختی‌ها و مزایای جانبی و آموزش‌ها در مقایسه با سایر شرکت‌ها در شرکت هدایت کشتی مطلوب‌تر است. اگر افراد بدانند حقوق و مزایای دریافتی زندگی آن‌ها را تأمین می‌کند پای خود را کج نمی‌گذارند و درگیر فساد و رشوه هم نمی‌شوند. اگر مسائل کارکنان را سازمان‌های خصوصی و دولتی و مدیران آن‌ها حل کنند و زمینه رفاه نسبی را برای کارکنان خود فراهم کنند آن وقت است که می‌توانند بگویند با متخلفان برخورد قاطعانه انجام شود. در هدایت کشتی کارانه‌ها را نظام‌مند کردیم. برای هر کار به‌عنوان مثال برای لایروبی متناسب با انجام کار کارانه تصاعدی پرداخت می‌کنیم لذا ما از حجم سالانه کار ۲۰ درصد جلوتر هستیم. در بحث یدک‌کشی هم ما کارانه در نظر گرفتیم، شناورهایی که فشار کاری بالاتری دارند هم کارانه می‌گیرند. درمجموع کارانه‌ها را به نسبت حجم کار پرداخت می‌کنیم و هر فردی که بیشتر کار کند حقوق بیشتری هم دارد. باید منافع کارکنان را به نحوی به منافع شرکت گره زد. اگر کارکنان بدانند فعالیتی که انجام می‌دهند تنها برای شرکت سود دارد با ما مشارکت همه‌جانبه نمی‌کنند. این سیستم انگیزشی در هدایت کشتی در دستور کار است و دستمزد سلیقه‌ای پرداخت نمی‌شود. به‌زودی آموزش‌های گسترده‌تری در شرکت شروع می‌شود. ساختمان هفت طبقه‌ای در شهرستان بندر انزلی احداث کردیم، تا به‌عنوان مرکز آموزش دریایی در شمال کشور باشد و در حال رایزنی هستیم تا مجوزهای لازم را از مبادی ذی‌ربط اخذ کنیم و به‌محض دریافت مجوز تبلیغات جذب دانشجو را هم خواهیم داشت.

- آخرین اخبار از وضعیت توزیع سود بین سهامداران و نیز وضعیت ورود هدایت کشتی خلیج فارس به بورس توضیح بفرمایید.**

در خصوص پرداخت سود سهام هم خوشبختانه تاکنون ما سود سهامداران حقیقی شرکت را حدود ۹ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان از مجموع ۱۰ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان پرداخت کردیم. البته بخشی از توزیع سود هم به دلیل تکمیل نبودن مشخصات هنوز پرداخت نشده است اما به‌زودی انجام خواهد شد. بخش عمده‌ای از سود سهامداران حقوقی را هم پرداخت کردیم، اگرچه ما هشت ماه فرصت قانونی برای توزیع سود داشتیم اما توانستیم زودتر از موعد قانونی سود را توزیع کنیم. تعدادی از سهامداران بازنشسته ما مرحوم شدند و سهام آن‌ها به وراث منتقل شد لذا از سه هزار و ۵۰۰ نفر سهامدار حقیقی به چهار هزار و ۸۰۰ نفر رسیده‌ایم. سال گذشته سرمایه شرکت از ۲۵۱ میلیارد تومان به ۴۶۲ میلیارد تومان افزایش یافته است که کارهای ثبتی آن را انجام داده‌ایم. از طرفی برگه سهام سهامداران جدید را نیز بین نمایندگان کانون‌ها توزیع کردیم تا اوراق جدید سهام را در اختیار سهامداران قرار دهند.

رفتن به بورس مقدماتی دارد. برای این کار، مشاور بورسی شرکت انتخاب شده، حسابرس هم کار خود را برای حسابرسی شش ماهه آغاز کرده و اقدامات برای رفتن به بورس در حال انجام است. امید داریم تا پایان امسال نواقص برطرف شود و تا نیمه دوم سال ۱۴۰۳ وارد بورس شویم.

مدیران شرکت پارس پالو در حال برگزاری جلسه‌ی مدیران در سال ۱۳۸۶

مدیران شرکت پارس پالو در حال برگزاری جلسه‌ی مدیران در سال ۱۳۸۶

در قرارداد لایروبی نیز وارد سال سوم شدیم و با توجه به طرح کارانه شرکت، ۲۰ درصد از تعهد حجم قراردادی سالیانه جلوتر هستیم و مشکل خاصی را پیش‌بینی نمی‌کنیم. یکی از برنامه‌های ما خرید یدک‌کش جدید است. این خریدها برای افزایش ناوگان به منظور خدمت در بنادر عسلویه است تا آنجا را به‌خوبی پوشش دهیم. بخش عمده‌ای از ارز کشور ما از محل صادرات در عسلویه تأمین می‌شود پس هرچه آنجا را بیشتر پوشش دهیم درآمد ارزی کشور نیز بهتر خواهد شد.

- آیا سازمان بنادر نگاه ویژه‌ای به هدایت کشتی دارد و این نگاه ویژه منجر به حذف رقبا از پروژه‌های سازمان بنادر شده است؟**

شرکت هدایت کشی ۱۰ سال به کشور خدمات داده است و ۱۷۰ نفر پایلوت دارد که کل پایلوت‌های کشور در استخدام این شرکت هستند و از این تعداد، ۵۰ نفر کارمند رسمی سازمان بنادر هستند و ۱۲۰ نفر هم شرکت تربیت کرده است.

در اواخر سال گذشته ۱۰۰ نفر جدید از میان خیل زیادی از متقاضیان پایلوتی پس از گذراندن آزمون و مصاحبه تخصصی گزینش شدند که این افراد با توجه به توسعه بنادر جدید و نیاز کشور به بنادر اعزام می‌شوند و بخشی هم باید جایگزین بازنشسته‌ها شوند. کمتر شرکت خصوصی در ایران داریم که به‌اندازه هدایت کشتی در بحث تربیت نیروی انسانی در حوزه دریایی کار منسجم انجام داده باشد و ما در این حوزه مزیت نسبی به نسبت سایر شرکت‌های مشابه خود داریم.

ارزش دارایی‌های سازمان بنادر در حوزه یدک‌کشی بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان به حساب می‌آید که تماما متعلق به دولت است لذا مدیران سابق سازمان بنادر معتقد بودند که راهبری این دارایی عظیم باید به شرکتی سپرده شود که تحت امر سازمان بنادر باشد و در راستای سیاست‌های او برنامه‌ریزی و حرکت کند تا ضمن کنترل و نظارت بر این دارایی‌های گران‌قیمت، امور دریایی بنادر که کاری حاکمیتی است به نحو شایسته اداره شود. پس اسم این اقدام رانت نیست و در همه جای دنیا کارهای حاکمیتی دولت‌ها توسط شرکت‌های تحت امر خودشان در لوای فضای خصوصی اداره می‌شود. آیا شرکت در بخش خصوصی داریم که بتواند تاوان خسارات احتمالی وارده به این حجم عظیم از دارایی‌های دولتی را ادا کند؟ قطعاً مدیران چنین شرکت‌هایی هم باید با نظر همان سازمان دولتی که آشنا به امور آن سازمان و مطیع سیاست‌های کلان و حاکمیتی آن سازمان دولتی هستند، انتخاب شوند و صرفاً با نگاه خصوصی و اقتصادی صرف به امور ننگرند. پس پر واضح است که رانتی در اینجا نه‌تنها شکل نگرفته بلکه امورات حاکمیتی با طرحی نوین به چابکی بیشتری رسیده است. قطعاً سرعت عمل و دقت نظری که شرکت هدایت کشتی طی ده سال گذشته در امور واگذار شده از سوی سازمان بنادر به خرج داده ستودنی است. این شرکت با حفظ آماده به کاری مطلوب کلیه شناورها در تمامی بنادر کشور، تربیت نیروی انسانی متخصص و همگام کردن خود با رشد و توسعه بنادر که خدمات بیشتر و بالاتری را طلب می‌کردند، هم‌نوا و همسو حرکت کرده است.

امروز جایگزین کردن حتی یک فروند یدک‌کش با وجود محدودیت‌ها کار راحتی نیست پس طبیعی است، سازمان بنادر برای این‌که دارایی بالای ۱۰۰ هزار میلیارد تومان خود را به چه شرکتی واگذار کند نگرانی داشته باشد.

این دارایی‌ها طی سال‌ها تلاش به‌دست آمده پس سرمایه ملی به حساب می‌آید و این حرفی که برخی می‌گویند سازمان بنادر با رانت کار را به هدایت کشتی می‌سپارد حرف درستی نیست. این حرف به‌هیچ‌وجه پایه و اساس ملی ندارد و سازمان بنادر به‌عنوان یک نهاد و مرجع دریایی کشور طبیعی است که نگران دارایی‌ها و وظایف حاکمیتی خود باشد و این نگرانی را داشته باشد که این دارایی‌ها را چه کسی و چگونه و با چه کیفیتی راهبری خواهد کرد؟

اگر شرکتی توانمندی لازم را در کار نداشته باشد و بحران آفرینی بکند و امورات تخلیه و بارگیری بنادر را به چالش بکشد قطعاً به کشور ضربه می‌زند.

خدا را شاکریم که شرکت هدایت کشتی در میان انجام وظایف سنگین خود طی ۱۰ سال گذشته با صلابت و سلامت بدون بروز مشکل حادی امور را به سرانجام رسانده است. این شرکت بازوی مطمئنی برای سایر عزیزان در بنادر کشور به حساب می‌آید. البته شایان‌ذکر است که مدیریتی عالی در سازمان بنادر وجود دارد که با نظارتی دقیق در بخش امور دریایی به‌طور شبانه‌روزی عملیات‌های ابلاغی را پایش می‌کند و همچنین از فعالیت‌ها حمایت‌های منطقی دارد تا در راستای سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی امور با موفقیت پیش برود.



گزارش

سال ۳۸ / دوره جدید

شماره ۳۱۳

آذرماه ۱۴۰۲

bandarvadarya.pmo.ir

رشد ۳۰ درصدی ترانزیت؛ نقش کریدوری ایران پررنگ‌تر می‌شود

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به رشد بیش از ۳۰ درصدی ترانزیت کشور گفت: ایران به عنوان کشور ایمن در نظام کریدوری منطقه باید زیرساخت‌های سخت افزاری و نرم افزاری برای افزایش ترانزیت را ارتقا دهد. مهرداد بذریاش افزود: این رشد نشان می‌دهد کشور مهابی پذیرایی از نقش کریدوری و گذرگاهی می‌شود و باید در کنار فراهم کردن زیرساخت‌های راه و راه آهن، نرم افزارها نیز برای سهولت تردد ارتقا یابد که موجب عبور و مرور بهتر ماشین‌ها و کامیون‌ها، ناوگان ریلی از پایانه‌های مرزی، گمرکات سبز و ... می‌شود.

او افزود: بخش زیادی از تحقق رشد ترانزیت بر دوش همکاران راهداری است و افزایش ترانزیت اثر مستقیم در توسعه اقتصاد کشور دارد.

وزیر راه با اشاره به جلسه طولانی برگزار شده با رییس جمهور روسیه و اعلام افزایش آمار ترانزیت از طریق ایران، اضافه کرد: رئیس راه آهن روسیه از اقدامات انجام شده در خصوص سهولت تردد و افزایش حجم و همچنین کاهش مدت زمان حمل بار روسیه تا بندر عباس از ۴۹ روز به ۲۰ روز از طریق ایران تشکر کرد.

او افزود: البته مقرر شد با تشکیل کمیته مشترک دو کشور، نقاط مواصلاتی و گره‌های مسیر ترانزیتی بررسی شود تا این زمان باز هم کاهش یابد. وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ایران یک کشور امن در نظام کریدوری منطقه است، گفت: باید روان‌سازی جریان جابه‌جایی کالا از طریق ایران بیش از پیش افزایش یابد.

در همین حال معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی نیز از تصویب آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در راستای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور خبر داد.

شهریار افندی زاده یادآور شد: در راستای ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور توسط رهبر معظم انقلاب به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی در نشست ۲۲۸ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور به تصویب اعضا رسید و مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی این شورا ابلاغ شود.

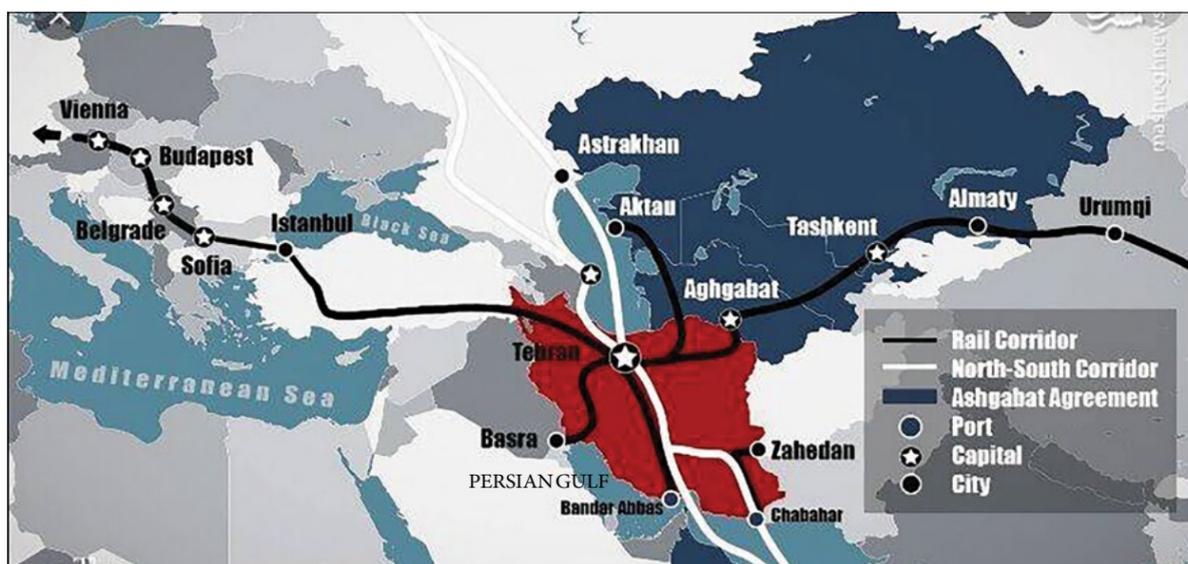
او افزود: در این نشست که به فاصله کوتاهی پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور از سوی مقام معظم رهبری به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام در آبان سال جاری برگزار شد، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی که گامی مهم در بهبود حکمرانی اقتصاد دریا تلقی می‌شود و کلیات آن پس از چند نشست تخصصی، در اسفند سال گذشته مورد موافقت نشست کمیسیون فرعی شورا قرار گرفته بود، به تصویب اعضا رسید و بر این اساس مقرر شد پس از پاره‌ای اصلاحات تکمیلی، جهت اجرا از سوی شورا ابلاغ شود.

دبیر شورای عالی هماهنگی ترابری کشور یادآور شد: با توجه به جایگاه حاکمیتی و سیاست‌گذاری شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و نیز مفاد ابلاغیه سیاست‌های کلی توسعه دریا محور که قوه مجریه موظف است با کمک قوای دیگر و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی ارائه دهد، این شورا تحت راهبری وزیر راه و شهرسازی و رئیس شورا، از تمامی ظرفیت‌های خود با مشارکت مؤثر کلیه اعضا جهت پیشبرد سیاست‌ها و برنامه‌های مذکور استفاده خواهد کرد.

افندی زاده گفت: این شورا پیش از این، در سال‌های ۱۳۶۵ و در نشست‌های ۴۷ تا ۵۱، آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی را با ۱۲ زمینه فعالیت مصوب کرده و در نشست ۱۶۵ سال ۱۳۸۳، به فعالیت نمایندگی کشتیرانی پرداخته شده است، در سال‌های بعد آیین‌نامه‌های مرتبط با فعالیت‌های ۱۱ گانه بازنگری و به تصویب شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی رسید و نهایتاً در نشست ۱۶۷ شورا، آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی بازنگری و تصویب شده است.

او بیان کرد: آیین‌نامه جدید که برای ۳۱ زمینه فعالیت تدوین شده، اهدافی را در برمی‌گیرد که همسو با اولویت‌های سیاست‌های کلی توسعه دریا محور است. از جمله این اولویت‌ها، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه، توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور، تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، تأمین و ارتقا سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد، افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی و حمایت از فعالان اقتصادی در این حوزه است.

معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این موضوع که این آیین‌نامه فصل جدیدی در فضای جدید کسب و کار دریا محور رقم



خواهد زد، اهم اهداف آن را این چنین برشمرد: اصلاح ساختار و فرآیند با رویکرد تسهیل‌گری و جلوگیری از انحصار، توسعه فضای کسب‌وکار تخصصی، شفاف‌سازی مقررات اعطای مجوز در جهت برخورداری از فرصت‌های برابر و ایجاد رقابت، دستیابی به سهم بیشتر از بازارهای منطقه با توسعه خدمات مکمل حمل‌ونقل دریایی، تکمیل تخصصی مجوزها به لحاظ ارتقای ایمنی در انجام عملیات و افزایش کیفیت خدمات و اشتغال زایی با استفاده از سرمایه انسانی متخصص در جهت تأسیس شرکت‌های بندری و دریایی دانش‌بنیان.

به گفته وی، در دستور کارهای دیگر این نشست، پیش نویس بازنگری شرایط عمومی حمل‌ونقل جاده‌ای داخلی کالا و نیز مفاد تکمیلی پیش‌نویس دستورالعمل اجرایی تردد اشخاص و وسایل نقلیه موتوری در بنادر کشور مورد بحث و تبادل نظر اعضا قرار گرفت و مقرر شد دبیرخانه شورا پس از طرح و بررسی نهایی موضوعات با حضور اعضای ذیربط در جلسات کمیسیون فرعی شورا، پیشنهادها را جهت طرح و تصویب در نشست‌های بعدی ارائه دهد.

او تأکید کرد: امروزه نگاه به مقوله حمل‌ونقل در سطح کشورهای منطقه و بین‌المللی تغییر کرده و دولت‌ها در چهارچوب حکمرانی مطلوب و مؤثر حمل و نقل در بعد داخلی و خارجی آن، به دنبال نقش آفرینی بیشتر این بخش پیشران در رشد اقتصادی کشور هستند.

وزیر راه افزود: با توجه به جایگاه مهم و حیاتی حمل‌ونقل و بر پایه تقویت مشارکت و هم افزایی دولت و بخش خصوصی و تسهیم و تبیین مسئولیت این نهادها در پیشبرد سیاست‌ها و برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان مدت و بلندمدت، تدوین و اجرای قوانین و مقررات شفاف و عدالت‌محور و افزایش اثربخشی و کارایی قوانین به‌ویژه در حوزه طیف گسترده کسب و کارهای این حوزه، شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، در حدود و ثغور وظایف، تکالیف و اختیارات محوله، ترویج این نگاه مترقی را در سطح ملی و فرابخشی پیگیری می‌کند.

آیین‌نامه جدید که برای ۳۱ زمینه فعالیت تدوین شده، اهدافی را در برمی‌گیرد که همسو با اولویت‌های سیاست‌های کلی توسعه دریا محور است. از جمله این اولویت‌ها، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه است.

آیین‌نامه جدید که برای ۳۱ زمینه فعالیت تدوین شده، اهدافی را در برمی‌گیرد که همسو با اولویت‌های سیاست‌های کلی توسعه دریا محور است. از جمله این اولویت‌ها، سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه است.

سیریک دروازه اصلی و طلایی توسعه سواحل مکران



معاون بندری و دریایی بنادر شرق هرمزگان از بندر سیریک به عنوان دروازه طلایی توسعه سواحل مکران یاد کرد و گفت: با تجهیزات بندری موجود، تخلیه و بارگیری بار به سهولت انجام می شود.

محمد احمدزاده با بیان این که بندر سیریک در مباحث مربوط به توسعه سواحل مکران دروازه اصلی و طلایی است، اظهار داشت: بندر سیریک دارای شرایط خاص و ویژه ای است، چراکه از یک سو موقعیت جغرافیایی مناسبی دارد و از سوی دیگر با کشور عمان همجوار است و می تواند نقش موثری در ارتقای مراودات دو کشور داشته باشد.

وی افزود: با توجه به این موارد، برای توسعه بندر سیریک برنامه ریزی شد. خوشبختانه با تامین منابع مالی سازمان بنادر و دریانوردی، یک حوضچه ۳۶ هکتاری و پسکرانه ۵۱ هکتاری با آبخور پای اسکله منفی ۵ ساخته شده است.

وی با اعلام این که با اقدامات صورت گرفته شناورهای با ظرفیت زیر ۵ هزار تن می توانند در این بندر پهلوگیری کنند، تصریح کرد: همچنین یک اسکله ۱۰۴ متری به علاوه چندین رمپ در بندر سیریک احیا شده که احتمالا تا پایان سال با حضور آیت الله رئیسی، رئیس جمهوری به بهره برداری می رسد.

معاون بندری و دریایی بنادر شرق هرمزگان تاکید کرد: بندر سیریک علاوه بر این که می تواند به عنوان پشتیبان صادرات مواد معدنی عمل کند کارکرد توسعه زیرساخت های نفتی در بندر خلیج فارس را نیز دارد. در واقع بندر سیریک زیرساخت مناسبی برای انتقال نفت به شرق و غرب را در اختیار دارد.

احمدزاده با یادآوری این که حدود ۷۸۰ میلیون ریال سرمایه در بندر مذکور

جذب شده است، گفت: با تجهیزات بندری موجود، تخلیه و بارگیری بار به سهولت انجام می شود. بندر در حال حاضر در بحث کاپوتاژ شن و ماسه فعالیت دارد.

او اضافه کرد: با توجه به این که بندر سیریک مرز رسمی شناخته شده است انتظار داریم تجارت از اینجا با امارات و عمان شکل جدی تری به خود بگیرد. سیریک بندری است که با توجه به فاصله آن تا بندرعباس (حدود ۱۸۰ کیلومتر) می تواند کارکرد بندر لنگه را در شرق هرمزگان داشته باشد. زیرساخت های اصلی بندر سیریک ایجاد شده که سازه اسکله شمع و عرصه یکی از این کارهاست.

به گفته او، عمده باری که به سیریک می آید بحث کاپوتاژ شن و ماسه، صادرات مواد معدنی و توسعه بازار (ترانزیت خودرو و واردات احشام) است. معاون بندری و دریایی بنادر شرق هرمزگان در خصوص پروژه های تحت مدیریت این معاونت نیز گفت: قرارگاه خاتم الانبیا اسکله تجاری چندمنظوره سیریک را با اعتبار ۷۵۰ میلیون ریال احداث کرد که کار ساخت این پروژه به اتمام رسیده است. همچنین سیستم کشف اعلام و اطفای حریق بندر جاسک و اطفای حریق بنادر تیاب و سیریک اجرایی شده است.

احمدزاده اظهار داشت: در بنادر تیاب و هرمز تعمیرات اساسی اسکله انجام شده و در بندر بونجی دکل خودایستا تامین و نصب شده است.

وی بیان کرد: پروژه های احداث شبکه جامع اعلام و اطفای حریق پست برق بندر شهید باهنر و تعمیر اساسی ساختمان اداری و انبار بندر جاسک نیز در حال اجراست. علاوه بر این ترمیم آسفالت معابر و محوطه بندر شهید باهنر نیز در مرحله تجهیز کارگاه قرار دارد.

مصوبه دولت برای توسعه سواحل مکران؛ از مجوز برداشت پنج میلیارد یورو از صندوق ملی تا مشوق برای سرمایه گذاران خاص

مکران متناسب با روند توسعه منطقه مکران و بر اساس قوانین و مقررات مربوط و با رعایت ملاحظات فنی نسبت به تامین گاز مورد نیاز طرح پروژه ها از قبیل صنایع پتروشیمی فولاد شیلات، نیروگاه آب شیرین کن و تکمیل زنجیره صنعتی اقدام نماید.

تبصره- وزارت نفت مکلف است در زمان صدور مجوز برای متقاضیان احداث واحدهای پتروشیمی و پترو پالایشگاهی مستقر در منطقه کوه مبارک و چابهار نظرات مشورتی دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران را اخذ و طبق قوانین و ضوابط مربوط اقدام کند.

۴- به منظور جلب سرمایه گذاری نفت و گاز در حوزه های اکتشاف تولید و استخراج، وزارت نفت میدین نفت و گاز شناسایی شده را از طریق دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران به شورا معرفی کند و پس از مشورت با شورای مذکور و در چهارچوب قوانین و مقررات قراردادهای لازم را امضا می کند.

• ایجاد مشوق های لازم برای سرمایه گذاری خاص در منطقه مکران

۵- شورای توسعه سواحل مکران از طریق دبیرخانه شورا با همکاری دستگاه های اجرایی و نهادهای عمومی ذی ربط، طرح جامع تشویق سرمایه گذاری با ایجاد مشوق های لازم برای سرمایه گذاری خاص در منطقه مکران را ظرف سه ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه تهیه و در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط به تصویب مراجع ذی صلاح می رساند.

۶- وزارت نفت از محل منابع مصوب مربوط با رعایت ملاحظات فنی نسبت به احداث خط انتقال گاز ایران شاهر به چابهار در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط اقدام کند.

۷- وزارت نفت ظرف سه ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه با اخذ نظر شورای توسعه سواحل مکران نسبت به نحوه تامین و مصرف سوخت مورد نیاز طرح پروژه ها و زیر ساخت های منطقه مکران در چهارچوب قوانین و مقررات با رعایت ملاحظات فنی مربوط اقدام کند.

۸- در جهت تسریع در تامین زیرساخت ها منطقه و تشویق مشارکت سرمایه گذاران در توسعه زیر ساخت های منطقه دستگاه ها اجرایی مکلفند در چهارچوب قوانین و مقررات معادل مبلغ هزینه شده توسط سرمایه گذاران غیر دولتی برای اجرا زیر ساخت ها در منطقه مکران که به تأیید دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران رسیده است را در بودجه سنواتی پیش بینی کنند.

۹- همچنین وزارت امور اقتصادی و دارایی می تواند در صورت تأیید دبیرخانه شورا نسبت به صدور مجوز اعتبارات استادی بر اساس ماده (۶۲) قانون محاسبات عمومی کشور و مقررات ذیل آن به نام دستگاه های اجرایی اقدام کند.

۱۰- سازمان برنامه و بودجه کشور مبلغ یک هزار میلیارد ریال از محل اعتبارات مصوب مربوط را در چهارچوب قوانین و مقررات و با هدف افزایش تاب آوری مهارت آموزی و آموزش جوامع محلی در منطقه مکران جهت طرح در شورای توسعه سواحل مکران پیشنهاد نماید.

۱۱- سازمان برنامه و بودجه کشور می تواند اعتبارات مصوب مربوط به منطقه مکران را با رعایت قوانین و مقررات از جمله ساده (۳۰) قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱ به صورت حداکثری تخصیص دهد.

۱۲- دستگاه های اجرایی و نهادهای عمومی در اجرای طرح پروژه های مرتبط با منطقه مکران نظرات مشورتی شورای توسعه سواحل مکران را اخذ کنند.

۱۳- مسئولیت پیگیری و اجرای موارد مندرج در این تصویب نامه بر عهده دبیر شورای توسعه سواحل مکران بوده و دبیر شورا موظف است گزارش نحوه اجرا و پیشرفت اقدامات را به صورت ماهانه به رئیس شورا گزارش دهد.

موضوع توسعه مکران به عنوان یک «گنج پنهان» و «ثروت عظیم ملی» با تأکیدات رهبر معظم انقلاب در کانون توجه قرار گرفت و دولت توسعه این قلمرو را هبردی مستعد ولی مغفول مانده را در برنامه خود قرار داده است. بر این اساس به تازگی تصویب نامه ۱۳ بندی در این زمینه ابلاغ و به تأیید رئیس جمهور رسید.

بر همین اساس و با توجه به ضرورت تکمیل و اجرا طرح پروژه های زیر ساختی منطقه مکران، تصویب نامه ۱۳ بندی در این خصوص ابلاغ شد و ۱۲ آذرماه ۱۴۰۲ به تأیید رئیس جمهوری رسید.

مطابق این مصوبه وزارتخانه های راه و شهرسازی، اقتصاد، نفت، سازمان برنامه و بودجه، دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران و صندوق توسعه ملی، مکلف به انجام اقداماتی در زمینه سرمایه گذاری، تسریع در اجرا طرح های زیرساختی و مواصلاتی، تامین منابع، تامین گاز پروژه ها و شناسایی میدین نفت و گاز شدند.

اخذ مجوزهای قانونی جهت برداشت مبلغ پنج میلیارد یورو از صندوق توسعه ملی به منظور حمایت از سرمایه گذاران و تسریع در تامین اعتبارات، اختصاص معادل ریالی مبلغ یک میلیارد یورو از صندوق توسعه ملی در قالب اعتبار به متقاضیان، ساخت فرودگاه و توسعه چند بندر از مهمترین بندهای این مصوبه است.

• حمایت از سرمایه گذاران و تسریع در تامین اعتبارات طرح ها

۱- وزیران عضو شورای توسعه سواحل مکران مصوبه ای با محوریت توسعه منطقه مکران تصویب کردند. طبق این مصوبه، وزارت امور اقتصادی و دارایی، دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران و صندوق توسعه ملی موظفند جهت حمایت از سرمایه گذاران و تسریع در تامین اعتبارات طرح پروژه های منطقه نسبت به انجام موارد زیر اقدام کنند:

الف- دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران مکلف است اقدامات لازم برای اخذ مجوزهای قانونی جهت برداشت مبلغ پنج میلیارد یورو از صندوق توسعه ملی در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط را ظرف یک هفته از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه انجام دهد.

ب- صندوق توسعه ملی پس از تصویب ارکان ذی ربط قانونی و در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط معادل ریالی مبلغ یک میلیارد یورو در قالب اعتبار با معرفی دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران را از طریق بانک عامل در اختیار متقاضیان قرار دهد.

پ- وزارت امور اقتصادی و دارایی تمهیدات لازم برای اختصاص معادل (۱۰ درصد) تسهیلات موضوع تبصره (۱۸) ماده واحده قانون بودجه سال ۱۴۰۲ کل کشور را در قالب مصارف موضوع تبصره مذکور با رعایت قوانین و مقررات مربوط و با معرفی دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران فراهم کند.

• تکلیف وزارت راه و شهرسازی به تسریع در اجرای طرح پروژه های زیر ساختی و مواصلاتی

۲- وزارت راه و شهرسازی برنامه های خود در خصوص تسریع در اجرای طرح پروژه های زیر ساختی و مواصلاتی شامل مرحله (فاز) دوم بندر شهید بهشتی، بندر کوه مبارک و مطالعات راه آهن کوه مبارک - بندر عباس، فرودگاه کوه مبارک، راه های ساحلی، مواصلاتی و شبکه داخلی را با تعیین اولویت و منابع مورد نیاز در چهارچوب قوانین و مقررات مربوط ظرف یک ماه از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه به دبیرخانه شورای توسعه سواحل مکران ارائه کند.

۳- وزارت نفت مکلف است با هماهنگی دبیرخانه شورای توسعه سواحل

از فرمان ۱۳۶۷ تا فرمان ۱۴۰۲ توجه رهبران انقلاب به اقتصاد دریایی

تقویم بحران‌ها را که ورق می‌زنیم، می‌بینیم که در کمتر شرایط اضطرار و بحرانی، حمل‌ونقل نقش ناچای نداشته‌است و در اغلب این روزهای بحرانی حمل‌ونقل عامل مهم در عبور از تنگناها بوده که تاریخی‌ترین آن هم فرمان حضرت امام (ره) در ۲۶ آذر ماه سال ۱۳۶۲ بود که شبکه حمل‌ونقلی توانست حصار دشمن را بشکند و کالاهای ضروری و اساسی را به مردم برساند.

در بحبوحه جنگ تحمیلی در روزهایی که کشور کاملاً در شرایط حصر قرار داشت و رژیم بعث تمام بنادر کشور از شمال تا جنوب را زیر بمباران قرار داده بود، تنها بندرعباس توان پذیرش کشتی کالاهای اساسی آن هم با اسکورت‌های نظامی را داشت و بیش از ۱۰۰ فروند کشتی تجاری در لنگرگاه این بندر با تهدید حملات هوایی در انتظار تخلیه بودند که با فرمان تاریخی امام و با جهاد دست‌اندرکاران حمل‌ونقلی با وجود تمام تهدیدات طی عملیات شبانه‌روزی و بی وقفه تمام بار این کشتی‌ها که کالای ضروری و اساسی کشور بود، در ۲۲ روز تخلیه شد و به دست مردم رسید. در آن روزهای سخت جنگ تحمیلی و چند جانبه علیه کشورمان، سیستم حمل‌ونقل دریایی هر چند که در تبرس دشمن قرار داشت، اجازه حصر کشور و ایجاد تنش در امنیت غذایی و دارویی را نداد و مانند شاه‌رگ حیاتی به مردم کالا رسانی کرد و پس از تخلیه بار در بندر توزیع مویرگی کالا در استان‌ها و شهرهای مختلف انجام می‌شد.

اما در تمام این سال‌ها تنها چهره جنگ تغییر کرد و واقعیت است که سیستم حمل‌ونقل کشور به ویژه حمل‌ونقل دریایی که سهم ۹۰ درصدی در تجارت را دارد، همچنان در شرایط جنگی قرار دارد و اعمال تحریم‌ها که هر روز شدت آن بیشتر می‌شود، به دنبال ایجاد همان حصر آذر ماه سال ۱۳۶۷ است اما غافل از اینکه دروازه‌های تجارت کشور در تمام این سال‌ها حتی لحظه‌ای بسته نماند و گزارش‌های رسمی گواه از این دارد که ۱۳ میلیون و ۲۳۳ هزار و ۶۰۰ تن کالاهای اساسی تا پایان آبان‌ماه سال جاری، در بندر کشور تخلیه شده است.

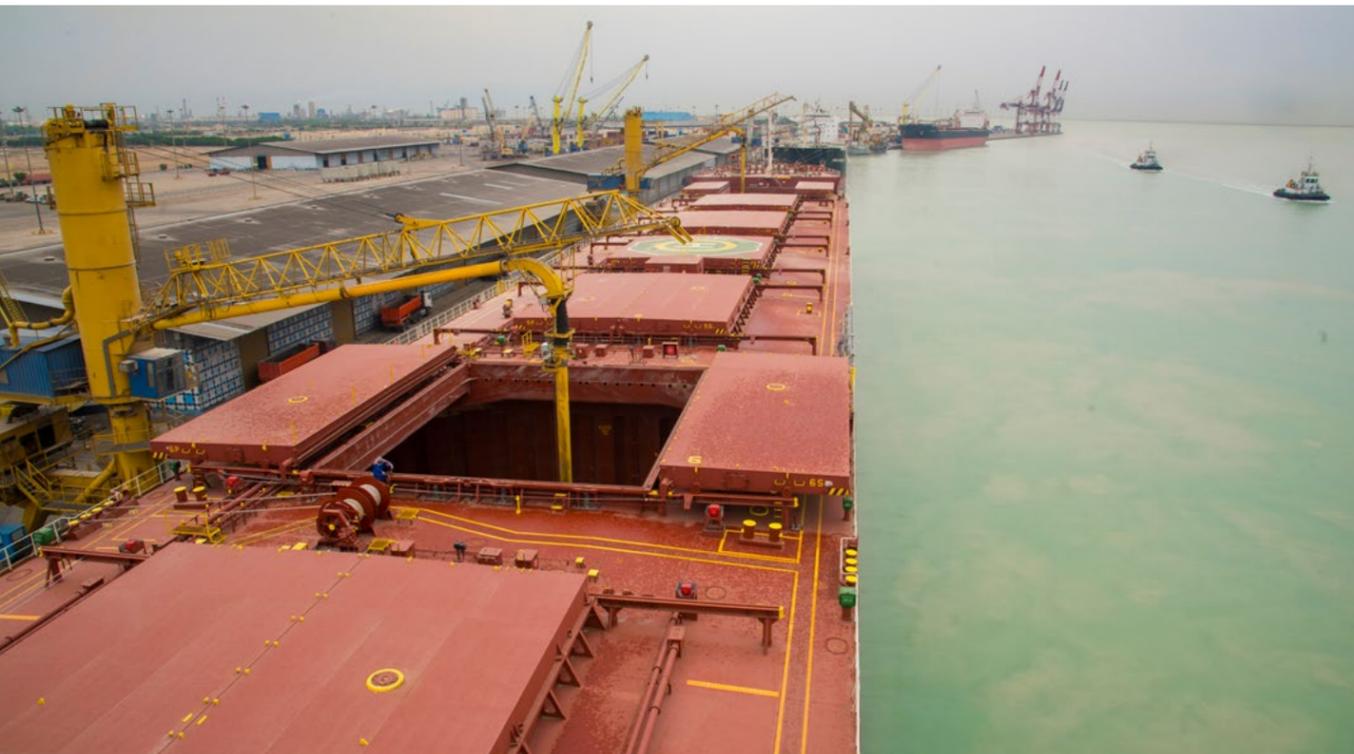
از مهمترین عوامل اثرگذار در پایداری توسعه و افزایش نرخ رشد اقتصادی هم ترابری و حمل‌ونقل است و در عصر حاضر، حمل‌ونقل زیربنای اقتصاد هر جامعه محسوب می‌شود و در واقع پلی بین تولید و بازار و مصرف است که می‌تواند مسیر را برای

توسعه اقتصاد باز کند. حال اینکه از بین شقوق ۴ گانه حمل‌ونقل، حوزه صنعت و حمل‌ونقل دریایی نقش به‌سزایی در حمل‌ونقل و جابجایی کالاهای مرتبط با تجارت خارج از کشور ایران دارد و با سهم ۹۰ درصدی قلب تپنده اقتصاد حمل‌ونقل کشور محسوب می‌شود که به سایر شقوق حمل‌ونقل خون‌رسانی می‌کند، از این رو نقش اساسی در اقتصاد ملی کشورمان دارد. اساساً در دنیا حمل‌ونقل دریایی مهم‌ترین محرک تجارت جهانی است و به واسطه دو ویژگی ارزان و ایمن بودن، سایر شیوه‌های حمل‌ونقل را تأثیر تحت قرار می‌دهد.

کشورمان با دارا بودن هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز دریایی در جنوب و بهره‌مندی از پنج‌هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال، جنوب و جزایر، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه اقتصاد دریا پایه و دریا محور دارد و دریا می‌تواند عامل رشد اقتصادی ایران و تحقق رشد ۸ درصدی برنامه هفتم توسعه باشد. همین مهم باعث شد تا رهبری سیاست‌های توسعه دریامحور را در ۹ بند ابلاغ کند، ۹ بندی که چراغ روشن مسیر پیش رو برای سیاست‌گذاری‌های اقتصادی از مسیر دریا است.

اهمیت این فرمان رهبری زمانی دو چندان می‌شود که گزارش‌ها نشان می‌دهند: بر اساس آمارهای جهانی، سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی در بسیاری از کشورها، کمتر از ۱۰ درصد نیست و در برخی کشورهای ساحلی پیشرفته در اتحادیه اروپا و آسیا، این آمار، حتی به ۵۰ درصد می‌رسد. همچنین مناطق ساحلی در جهان، بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی هستند و حدود دوسوم جمعیت دنیا، در محدوده ۶۰ کیلومتری حاشیه دریاها مستقرند و همچنین بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ جهان که قطب‌های تجاری هستند، در مناطق ساحلی قرار دارند. اما این آمار در ایران، بسیار متفاوت است. به طوریکه در کشورمان، سهم دریا در تولید ناخالص داخلی با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی، بین ۲ تا ۲/۷ درصد و بعضاً تا ۱۰ درصد و در جهان، بدون لحاظ کردن حوزه انرژی، حدود ۱ درصد است. از سوی دیگر ایران در بین ۱۸۲ کشور مشرف به دریا، رتبه ۴۰ را داراست اما سهم یک درصدی از دریا در جهان را دارد. همچنین داده‌های سال ۲۰۲۲ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در مورد صنعت حمل‌ونقل نشان می‌دهد، سهم ایران از کل ظرفیت حمل بار دریایی جهان ۰/۹۱ درصد است.

حدود ۴۸ درصد تولید ناخالص ملی کشور، به گونه‌ای وابسته به دریاست و در حال حاضر در کشورمان بیش از ۱۵۰ نقطه بندری در حوزه‌های تجاری، نفتی، معدنی و مسافری در کشور وجود دارد و ظرفیت بنادر تجاری کشور به ۲۷۰ میلیون تن رسیده‌است که این نشان دهنده آمادگی این حوزه برای رشد است



تبدیل شده‌است و همین عامل ایجاد روند رو به رشد و بهبود در این حوزه شده به طوریکه طبق آمارها رشد اقتصاد دریایی بین‌الملل در سال ۲۰۲۳ حدود دو درصد، در اروپا نه درصد و در اقتصاد ایران بالای شش درصد است همچنین تجارت دریایی بین‌المللی با ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تن کالا امسال دو درصد رشد داشت اما ما در بخش کانتینری به رشد ۷ درصدی دست یافته‌ایم. از سوی دیگر طبق اعلام سازمان بنادر و دریانوردی در دو سال گذشته بیش از ۳۳ هزار میلیارد تومان پروژه در بخش اقتصاد دریا افتتاح شده و مجموع سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در اقتصاد دریایی به ۱۰۰ هزار میلیارد تومان خواهد رسید.

تمام این اعداد و ارقام نشان‌دهنده ضرورت پایان دادن به یک غفلت تاریخی برای استفاده از ظرفیت‌های دریایی کشور است که فرمان رهبری با ابلاغ سیاست‌های توسعه دریا محور می‌تواند نقطه عطفی برای جهش‌های آماری در شبکه حمل‌ونقل دریایی باشد.

تمام این‌ها در حالی است که حدود ۴۸ درصد تولید ناخالص ملی کشور، به گونه‌ای وابسته به دریاست و در حال حاضر در کشورمان بیش از ۱۵۰ نقطه بندری در حوزه‌های تجاری، نفتی، معدنی و مسافری در کشور وجود دارد و ظرفیت بنادر تجاری کشور به ۲۷۰ میلیون تن رسیده‌است که این نشان دهنده آمادگی این حوزه برای رشد است و مرز مشترک دریایی با ۱۲ کشور همسایه که ۳۷ درصد مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد، همچنین داشتن ۲۷ شهر ساحلی و تردد سالانه حدود ۵۰ هزار کشتی بزرگ اقیانوس‌پیما در خلیج فارس و دریای عمان مزیتی برای رشد اقتصاد دریا محسوب می‌شود.

پس از چند دهه غفلت از ظرفیت‌های دریایی، توسعه دریامحور و شکوفایی پتانسیل‌های دریا در افزایش سهم ایران در منطقه و همچنین پررنگ شدن این بخش از حمل‌ونقل در اقتصاد، اشتغال و تجارت تنها یک دستور در پیچ و خم بروکراسی‌های دستگاه‌های متعدد مرتبط با حوزه دریا نیست بلکه به یک مطالبه عمومی

اسکراپ در گذر زمان



اختیار دارند که کشورمان با بیش از نیم قرن تجربه در صنعت کشتی سازی هنوز زیرساخت‌های لازم برای اوراق کشتی را در اختیار ندارد.

• اسکراپ؛ شغلی با ضریب ۱۰ برابری اشتغالزایی

به گفته صاحب‌نظران و فعالان حوزه دریا با توجه به ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی رهبر معظم انقلاب، اسکراپ کشتی با ضریب اشتغالزایی ۱۰ برابری می‌تواند نقش بسیار بالایی در توسعه شهرهای ساحلی و ۲۷ شهرک ساحلی داشته باشد که در دستور کار دولت قرار دارد. یکی از مسائلی که طی ده‌های اخیر کشور در بحث اسکراپ با آن مواجه بوده، سخت‌گیری‌های سازمان محیط زیست است. این سازمان می‌گوید به هیچ عنوان اجازه راه‌اندازی کارخانه‌های اوراق کشتی در خلیج فارس را به دلیل بسته بودن این منطقه و خطرات فراوان زیست‌محیطی آن برای دریا نمی‌دهد. در گذشته شرط اعلام شده از سوی سازمان محیط زیست راه‌اندازی کارخانه‌های اوراق کشتی انجام عملیات مربوطه در یاردهای کشتی‌سازی عنوان می‌شد، حال این‌که بسیاری از یاردهای داخلی ظرفیت لازم چه به لحاظ دریافت و چه به لحاظ حوضچه‌های مربوط به آن را ندارند. به گزارش بندر و دریا کشتی‌ها در زمان فرسودگی حدود ۸۰ درصد آهن قراضه دارند که با توجه به افزایش روز افزون هزینه‌های تامین سنگ آهن می‌توان از این ظرفیت برای تامین خوراک کارخانه‌ها استفاده بهینه‌ای کرد.

اسکراپ یا همان اوراق کشتی صنعت اشتغال‌زایی است. این صنعت حدود ۸۰ سال قبل یعنی اواسط دهه ۴۰ میلادی در کشورهای اروپای جنگ‌زده و آمریکا فعالیت خود را آغاز کرد و تا سال‌ها این روند ادامه داشت و خبری از اوراق کشتی در سایر مناطق دنیا نبود. تا این‌که حدود سه دهه قبل به دو دلیل عمده به کشورهای آسیای جنوب شرقی منتقل شد؛ یکی افزایش دستمزدها در کشورهای به اصطلاح توسعه‌یافته که صاحبان کارخانه‌های اوراق کشتی را تحت فشار قرار داد و دیگری مقررات محیط زیست و سخت‌تر شدن فرآیندهای اسکراپ کشتی بود.

به این ترتیب کشورهای ویتنام، بنگلادش، فیلیپین، پاکستان، هند و چین به واسطه نبود قوانین سخت و زیست‌محیطی به مراکز عمده اوراق کشتی تبدیل شدند. حدود ۱۴ سال قبل یعنی در سال ۲۰۰۹ میلادی کنوانسیون اوراق کشتی (Safe & Environmentally Recycling Of Ship) تصویب شد. کنوانسیونی که بر اساس آن دستورالعمل چگونگی فروش شناورها برای اوراق کردن، دفع مواد سمی و خطرناک، شرایط محیط‌زیستی و نحوه اوراق کشتی‌ها با رعایت نکات ایمنی و ملاحظات زیست‌محیطی و با تاکید بر حفظ سلامت انسان‌ها تدوین و زمینه توسعه زیرساخت‌های مربوط به اوراق کشتی در سراسر دنیا فراهم کرد. این‌گونه شد که کشورهای توسعه یافته بار دیگر به سمت و سوی این صنعت پردرآمد کثیف کشیده شدند و روی توسعه آن تمرکز ویژه‌ای کرده‌اند. در حالی امروز چین آسیایی و نروژ اروپایی دو قطب اسکراپ دنیا را در

مردادماه سال ۱۳۹۳ معاون وقت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست از امضای قرارداد مطالعاتی برای تعیین مناطق مورد تأیید این سازمان برای راه‌اندازی کارخانه‌های اسکراپ در استان‌های ساحلی خبر داده و گفته بود: تجربه موجود در همه جای دنیا نشان داده که اوراق کشتی، یکی از پرمخاطره‌ترین فعالیت‌های صنعتی است و آلودگی‌های شدیدی را در پی دارد. به دلیل بالا بودن آلودگی‌های ناشی از اوراق کشتی، کشورهایی که به این امر اقدام می‌کنند بسیار اندک هستند و از میان کشورهای ساحلی تنها هند، پاکستان و چین به طور عمده در این زمینه فعالیت دارند.

وی با تأکید بر این‌که سازمان حفاظت محیط زیست همچنان مخالف ورود ایران به فعالیت‌های مربوط به اسکراپ است، تصریح کرد: مطالعات مقدماتی را برای تعیین محل‌های انجام اوراق کشتی را در سواحل جنوبی کشور آغاز کرده‌ایم تا اگر روزی خدای ناکرده تصمیم به ورود به این حوزه گرفته شد؛ با حداقل آسیب‌های زیست‌محیطی همراه شود. قرارداد این طرح مطالعاتی بسته شده و تا شش ماه آینده مناطق مورد تأیید برای اوراق کشتی مشخص می‌شود.

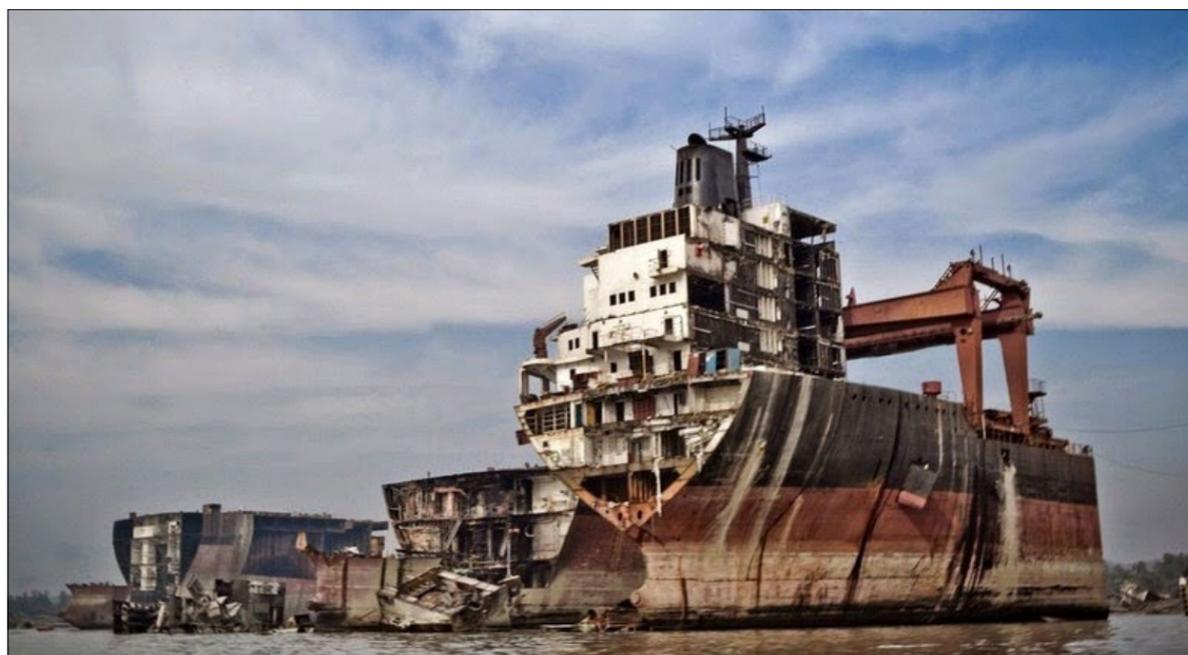
حدود ۱۰ سال از این وعده می‌گذرد اما هنوز اتفاق امیدوارکننده‌ای برای ایجاد صنعت اسکراپ که می‌تواند نقش بسزایی در رونق اقتصادی استان‌های محروم جنوبی داشته باشند، روی نداده است. امروز کشتی‌های فرسوده بسیاری در سواحل کشور رها شده که محیط زیست و

اکوسیستم‌های سواحل جنوب کشور را به مخاطره انداخته است. بررسی اخبار منتشر شده در سال‌های دور نشان می‌دهد اولین طرح رسمی برای احداث محوطه بازیافت کشتی را سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدور) در سال ۱۳۷۶ برای محرومیت‌زدایی و توسعه استان سیستان و بلوچستان مطرح کرد. دو سال بعد و پس از دریافت پروانه تاسیس از منطقه آزاد چابهار در سال ۱۳۷۸ یک فروند کشتی برای اسکراپ از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خریداری شد.

این در حالی بود که سازمان همیشه مخالف محیط زیست بازم با بازیافت این کشتی در ساحل تیس مخالفت کرد و قرار شد این طرح در ۵۰ کیلومتری شرق شهرستان چابهار اجرایی شود.

اما پس از گذشت مدتی مجدداً سازمان محیط زیست با اجرای این طرح نیز مخالفت کرد تا در نهایت کشتی خریداری شده برای اسکراپ به پاکستانی‌ها فروخته شود!

به گزارش بندر و دریا سال‌های متمادی است که فعالان و دست‌اندرکاران بخش دریا به دنبال فراهم کردن زیرساخت اوراق کشتی بدون آسیب رساندن به محیط زیست و رونق بخشیدن به سواحل جنوبی کشور هستند. در این بین رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران از به سرانجام رسیدن پیگیری‌ها در این زمینه و توافق با سازمان محیط زیست برای ایجاد کارخانه‌های اوراق کشتی در سواحل جنوبی کشور خبر داده است. مشروح این گفت‌وگو را می‌توانید در مطلب بعدی بخوانید.



حدود ده سال می‌گذرد اما هنوز اتفاق امیدوارکننده‌ای برای ایجاد صنعت اسکراپ که می‌تواند نقش به‌سزایی در رونق اقتصادی استان‌های محروم جنوبی داشته باشند، روی نداده است.

طلسم ۸۰ ساله اسکرپ کشتی در ایران شکسته می شود



این مسئله که می توانیم کشتی بسازیم یا خیر، کشتی سازی داریم یا خیر، سوالی است که از انتفاع خارج شده است. مملکتی که همین چند روز قبل (اوایل آبان ماه ۱۴۰۲) ناو می سازد و آنرا آب اندازی می کند. کشوری که افراماکس می سازد و رئیس جمهوری ونزوئلا برای تحویل آن به این کشور سفر می کند، مملکتی شناور اقبانوس پیمای ایران-کاشان را می سازد و تحویل می دهد، مملکتی که تمام شناورهای نظامی آن ساخت داخل است. کشوری که سکوی ایران-البرز، امیرکبیر، شناور کاسپین را ساخته، اسکرپ کشتی برای آن دیگر کاری ندارد. وی با بیان این که شناورهای ساخت ایران را در قالب یک کتاب منتشر کرده ایم، افزود: علاوه بر این، از سال ۱۳۸۹ تا امروز حدود ۲۰۰ فروند شناور تحت نظارت موسسه رده بندی ایرانیان در کشور ساخته شده است. رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران تاکید کرد: بنابراین ایران، کشتی ساز است و صنعت کشتی سازی در کشورمان بومی سازی شده است. اما این که چرا کشتی در کشور ساخته نمی شود مقصر بهره برداران هستند چون به کشتی سازی ها سفارش نمی دهند. وی در این باره به مثالی اشاره کرد و توضیح داد: یک شناور لندیگ کرافت معمولی برای ساخت نیازمند ۱۴ تا ۲۰ میلیارد هزینه است. چه کسی می تواند از منابع شخصی یا شرکتی برای این کار هزینه کند. در دنیا به جای سفارش کشتی از جیب بهره بردار یا سازنده از بانکها سرمایه دریافت می کنند. تامین مالی قوی در این بخش وجود دارد چراکه

وی در ادامه با اشاره به بازیافت شناورها، گفت: به دلیل عدم شناخت مسئولان کشور به ویژه در حوزه حفاظت از محیط زیست به این موضوع و روند اعمال اجرای کنوانسیون های بین المللی در ایران تا امروز تفکر بر این بود که نمی شود هم صنعت بازیافت شناورها را داشت و هم ضوابط زیست محیطی را رعایت کرد.

رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران بیان کرد: امروز با کاری که موسسه رده بندی ایرانیان برای سازمان حفاظت محیط زیست انجام داد یعنی ضوابط محیط زیستی بازیافت شناور را تهیه و مصوبه سازمان برنامه و بودجه کشور را برای آن اخذ کرد، زیرساخت اسکرپ کشتی در کشور فراهم شده است. صفری تاکید کرد: با توجه به این که اجرای کنوانسیون بازیافت کشتی سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) از سال ۲۰۲۵ میلادی برای ایران الزامی شده است، امیدواریم دیگر کسی از این صنعت به عنوان صنعت ضد محیط زیست و کثیف یاد نکند و کم کم بتوانیم با توجه به ضابطه مند شدن حفاظت از محیط زیست، صنعت بازیافت کشتی ها در کشور پا بگیرد. وی یادآور شد: بر اساس اطلاعات دریافتی و رویکرد صنعت، خبرهایی خوبی برای این بخش در پیش

است و به زودی شاهد راه اندازی صنعت اوراق کشتی در کشور پس از بیش از ۸ دهه از تجربه جهانی آن خواهیم بود. صفری تاکید کرد: اسکرپ در سواحل جنوبی کشور به ویژه در چابهار شکل عملیاتی به خود خواهد گرفت. صنعتگران یا سرمایه گذاران این صنعت را راه اندازی می کنند، این ها در گذشته اجازه ورود به اوراق شناورها را نداشتند.

رئیس هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران بیان کرد: امروز ضوابط محیط زیستی بازیافت شناورها وجود دارد و دیگر کسی این نگرانی را ندارد که بگویند اوراق کشتی ضد محیط زیست است. اگر الزامات عین تمام دنیا رعایت شود و موسسات رده بندی یا سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان بنادر به عنوان متولی اجرا کنوانسیون ها در ایران ارزیابی زیست محیط را تایید کنند، اوراق شناور شکل خواهد گرفت و همه از این صنعت استقبال می کنند.

صفری گفت: حدود دو هفته سازمان بنادر و دریانوردی بخشنامه ای را ابلاغ کرد که در قالب آن بخشی از کنوانسیون بین المللی را تایید کرد تا شرکت های مشاور و موسسه رده بندی بتوانند به صنعت اوراق وارد شوند.

”

امروز ضوابط محیط زیستی بازیافت شناورها وجود دارد و دیگر کسی این نگرانی را ندارد که بگویند اوراق کشتی ضد محیط زیست است



حمل و نقل هوایی مسافری؛ از قیاس مع الفارق تا نبود بلیت پروازهای داخلی



در باره آزادسازی قیمت بلیت و اجرای ماده ۱۶۱ برنامه پنجم توسعه افزود: دولت مکلف به انجام آزادسازی قیمت‌ها از سال سوم برنامه پنجم توسعه است. البته برای انجام این تکلیف قانونی باید بسترسازی‌های لازم صورت گیرد، هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران با همکاری شمار از ارشناسان صنعت هوایی روی این موضوع کارکرد و گزارش جامعی در این رابطه تهیه شد. همکاران ما روی این مسئله کار کردند و در گزارشی که تقدیم وزیر راه و شهرسازی شد زمینه‌ها و شرایط آزادسازی قیمت‌ها در ایران بررسی شد و پیش‌بینی‌های لازم درباره آن‌ها صورت گرفته است.

وی تأکید کرد: اگر قرار است آزادسازی قیمت بلیت هواپیما انجام شود بر اساس بررسی‌های صورت گرفته مشخص شده که این کار طی چه مراحل باید انجام شود. آزادسازی قیمت بلیت به‌طور حتم به معنای افزایش قیمت نیست. ممکن است در یک مسیر پروازی در شرایطی خاص افزایش قیمت داشته باشیم، اما در شرایط دیگر نرخ بلیت مسیرهایی دیگر به‌طور قطع کاهش خواهد یافت. یکی از مزیت‌های آزادسازی قیمت‌ها، ایجاد بازار رقابتی بین ایرلاین‌های داخلی است و در چنین بازاری ایرلاین‌ها نرخ‌های متفاوتی در مسیرهای پروازی ارائه می‌دهند.

مدیرعامل اسبق ایران‌ایر با تأکید بر این‌که آزادسازی قیمت‌ها باید زیر نظر مرجعی انجام شود، اظهار کرد: ناظر یا همان رگلاتوری باید وجود داشته باشد تا بر کیفیت خدمات ارائه‌شده نظارت کامل و جامعی صورت گیرد. این رگلاتوری باعث می‌شود تا با آزادسازی قیمت‌ها کیفیت خدمات کاهش نیابد بلکه افزایش کیفی خدمات پروازی را به دنبال داشته باشد. کار رگلاتوری این است که شبکه توزیع را کنترل می‌کند تا همه ایرلاین‌ها بتوانند خدمات پروازی را در سطح کشور توزیع کنند، مانند همان کاری که در شبکه حمل و نقل هوایی بین‌المللی انجام شده است. به گزارش بندرو دریا؛ هشت سال از آزادسازی مدنظر ایرلاین‌های داخلی می‌گذرد اما در این مدت هیچکدام از پیش‌بینی‌های فعالان و دست‌اندرکاران این بخش محقق نشده و در عمل هیچ سودی نصیب مردم نشده است؛ نه خبری از متعادل شدن قیمت‌هاست و نه ارتقای خدمات هوایی. یکی از مهم‌ترین مواردی که قرار بود با آزادسازی قیمت بلیت هواپیما اجرایی شود، حذف سوخت پارانهای بود که تا امروز خبری از آن نیست.

گرچه در گزارش قبلی از وضعیت مناسب ناوگان هوایی مسافری با وجود تحریم‌های ظالمانه آمریکا نوشتیم، اما بخش حمل و نقل هوایی کشور سال‌های متمادی است که به دلایلی آنچنان که باید به مردم خدمات‌رسانی به‌موقع و با کیفیتی را نداشته است. این وضعیت از سال ۱۳۹۴ به این سو بدتر شده و شرکت‌های هواپیمایی داخلی به بهانه‌های مختلف نخواستند خدمات این بخش را ارتقا دهند.

آذرماه هشت سال قبل با دستور وزیر وقت راه و شهرسازی آزادسازی قیمت بلیت هواپیما آغاز شد تا به این ترتیب دوران یک‌تازی ایرلاین‌ها نیز شروع شود.

دولت یازدهم و شخص عباس آخوندی وزیر وقت راه و شهرسازی از همان روزهای ابتدای شروع به‌کار، «آزادسازی قیمت بلیت هواپیما» را پیگیری کردند.

کمی قبل از این اتفاق یعنی اوایل تابستان سال ۱۳۹۲ رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی که همچنان تا امروز در این جایگاه باقی مانده است با انتقاد از دخالت دولت در قیمت گذاری بلیت هواپیما، گفته بود: قیمت بلیت هواپیما با قیمت یک پرس چلوکباب برابری نمی‌کند و به همین دلیل قیمت بلیت هنوز جذابیت دارد. وقتی قیمت یک پرس چلوکباب در برخی نقاط تهران ۶۰ تا ۶۵ هزار تومان است، قطعاً بلیت ۱۰۰ هزار تومانی هنوز جذابیت دارد. بروید یک عکس از لیست قیمت رستوران‌ها بگیرید و آنرا با نرخ بلیت هواپیما مقایسه کنید. آیا قیمت بلیت یک هواپیما که یک نفر را هزار کیلومتر ظرف یک ساعت جابجا می‌کند با یک دست چلوکباب واقعا برابری می‌کند.

این ضعفی است که در سیستم داریم و تا زمانی که قیمت تعیین می‌شود وضعیت ایرلاین‌ها همین است. قطعاً قیمت‌ها باید آزاد شود و عرضه و تقاضا تعیین کننده نرخ بلیت باشد. بر اساس برنامه پنجم باید از اول قیمت بلیت هواپیما شناور می‌شد. اما متأسفانه به این بند قانونی توجه نمی‌شود و قیمت‌ها هنوز در اختیار دولت است، اگر یک سری آزادسازی صورت گیرد هم به نفع ایرلاین‌هاست و هم مردم.

در ادامه مدیرعامل وقت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران اوایل مهرماه سال ۱۳۹۲ از ارائه گزارش مربوط به آزادسازی قیمت به وزیر راه و شهرسازی خبر داده و گفته بود: آزادسازی لزوماً به معنی افزایش قیمت نیست.

فرهاد پرورش با یادآوری نظر مساعد وزیر وقت راه و شهرسازی

در واقع تحویل سوخت تقریباً رایگان به شرکت‌های هواپیمایی انجام می‌شود و در این شرایط باز هم ایرلاین‌ها از وضعیت درآمدهای خود ناراضی هستند! این نارضایتی در شرایطی علنی می‌شود که قرار بود شرکت‌های هواپیمایی که همواره از زیانده بودن خود گلایه دارند صورت‌های مالی خود را از اواخر سال ۱۳۹۹ منتشر کنند که تا امروز این کار انجام نشده است.

اواخر خردادماه امسال رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی که مقایسه بلیت هواپیما با قیمت چلوکباب وی همچنان از خاطرات باقی‌مانده، با طرح این ادعا که با جریمه ایرلاین‌ها گرانفروشی، ۳۰ هزار مسافر سرگردان می‌شوند، گفته بود: با تعیین قیمت، مردمی را که تا الان با ماشین، قطار و اتوبوس مسافرت می‌کردند، به سمت هواپیما می‌آوریم.

موسوی در واکنش به ابطال مجوز پرواز برخی ایرلاین‌های متخلف در مسیرهای داخلی، اظهار کرد: با این تصمیم سازمان هواپیمایی، حدود ۳۰ هزار نفر از هموطنان در مسیرهای داخلی ابطال و مسافران سرگردان می‌شوند. این اقدام سازمان هواپیمایی کشوری غیرقانونی است. انجام دستور سازمان هواپیمایی برای شرکت‌های هواپیمایی امکان‌پذیر نیست.

وی در واکنش به تحویل سوخت با قیمت ۶۰۰ تومان به شرکت‌های هواپیمایی داخلی بیان کرد: آماده‌ایم عین قانون اجرا بشود یعنی سوخت را هم بیاوریم به همان قیمت‌هایی که الان به شرکت‌های هواپیمایی خارجی با نرخ ۷۰ تا ۸۰ درصد فوب خلیج فارس تحویل می‌دهند، به ایرلاین‌های داخلی سوخت بدهند.

وی افزود: مصرف سوخت به ازای هر ساعت صندلی پرواز ۴۰ لیتر است و بخش کوچکی از هزینه مسافر می‌شود. اگر الان بیاییم با نرخ ۲۰ هزار تومان محاسبه کنیم به جز هزینه سوخت ما سوبسیدی از دولت نمی‌گیریم. بیشتر ارز مورد نیاز را از بازار آزاد و قرض تامین می‌کنیم. در ایام کرونا چون مردم به سفر نمی‌رفتند، برای تامین نقدینگی و پرداخت حقوق و مزایا پرسنل، ارزان‌فروشی کردیم. به اضطرار و برای زنده ماندن و

ادامه جریان حیات پرسنل مجبور شدیم ارزان فروشی کنیم. رئیس انجمن شرکت‌های هواپیمایی گفت: جذابیتی که صنعت هواپیمایی برای مردم دارد این است که خیلی سریع‌تر می‌رسند. الان با فشار غیرقانونی به قیمت خیلی از مردمی را که تا الان با ماشین، قطار و اتوبوس مسافرت می‌کردند به سمت هواپیما می‌آوریم، یعنی تقاضای کاذب برای این صنعت ایجاد کردیم. الان حدود ۳۵۰ فرزند هواپیمای ثبت شده داریم، اما امروز کمتر از یک سوم این هواپیماها فعال است.

به گزارش بندرو دریا؛ حدود شش ماه از این اظهارات می‌گذرد و شرکت‌های هواپیمایی داخلی برنامه نبود بلیت پروازهای داخلی را جایگزین کمبود بلیت کرده‌اند. مدت‌هاست خرید بلیت پروازهای داخلی با قیمت‌های مصوب به یک رویا تبدیل شده و شرکت‌های هواپیمایی در هماهنگی با مراکز بلیت فروش از جمله آژانس‌ها، قیمت بلیت‌ها را بر اساس آنچه می‌خواهند، تعیین می‌کنند.

این مسئله البته از نگاه تیزبین وزیر راه و شهرسازی دور نمانده است؛ مهرداد بذریاش اوایل آبان‌ماه در مراسم آغاز عملیات اجرایی فاز توسعه شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) گفت: تا پایان سال تعداد هواپیماهای فعال کشور دو برابر می‌شود. سیاست وزارت راه و شهرسازی تأمین هواپیما و توسعه ناوگان توسط بخش خصوصی است. برنامه دولت توسعه ناوگان هوایی کشور است و وقتی بستر توسعه پروازها مهیا می‌شود، دولت ایران به ایرلاین‌های خارجی با دادن آزادی‌ها، پروازها را افزایش می‌دهد.

لازم به ذکر است مطابق پیمان شیکاگو «حق آزادی پنجم هوایی» امتیازی است که ایرلاین‌ها با استناد به آن حق سوار کردن و جابه‌جایی مسافر، بار و محموله‌های پستی بر سر راه کشور مقصد و مبداء را دارند. کارشناسان و فعالان بازار حمل و نقل هوایی بر این باورند با اعطای آزادی به شرکت‌های هواپیمایی، علاوه بر پروازهای بین‌المللی، نرخ حمل و نقل هوایی داخلی کاهش چشمگیری خواهد یافت.

ناوگان هوایی کشور در مسیر توسعه و نوسازی توسعه حمل و نقل هوایی با برنامه هفتم توسعه



ناوگان هوایی مسافربری کشور با وجود تحریم‌های همه‌جانبه از سوی آمریکا طی چهار دهه اخیر با تکیه بر توان متخصصان ایرانی به‌عنوان یکی از ایمن‌ترین وسایل حمل و نقل در سطح دنیا محسوب می‌شود. وزیر راه و شهرسازی اوایل ماه گذشته در حاشیه آغاز عملیات اجرایی فاز دو توسعه شهر فرودگاهی حضرت امام خمینی (ره) از دو برابر شدن ناوگان هوایی کشور تا پایان سال خبر داد. مهرداد بذریاش در این باره گفته بود: در بخش خدمات فرودگاهی وقتی می‌توانیم از یک کریدور خوب ترانزیتی صحبت کنیم که سایر اعضا هماهنگ با توسعه زیرساخت‌ها پیش رفته باشند. زیرساخت‌های فرودگاهی در کشور نیازمند خدمات فرودگاهی است. پس از ایام کرونا رکورد پروازهای عبوری از ایران طی ماه گذشته شکسته شد که علاوه بر این که درآمدهای خوبی را نصیب ایران می‌کند این پیام را به کشورهای دنیا و فعالان اقتصادی خارجی می‌دهد که کشورمان دارای ایمنی و امنیت است.

مهرداد بذریاش از افزایش دو برابر تعداد ناوگان هوایی کشور تا پایان سال جاری خبر داد و تأکید کرد: یکی از سیاست‌های وزارت راه و شهرسازی تأمین هواپیما و توسعه ناوگان توسط بخش خصوصی است.

به گزارش بندر و دریا شاید بتوان از نوع نگاه دولت دوازدهم و سیزدهم به چگونگی تأمین هواپیما برای ناوگان هوایی کشور به‌عنوان شاخص‌ترین تفاوت دولتمردان حسن روحانی و آیت‌الله رئیسی نام برد. در کل دوره

هشت ساله دولت یازدهم و دوازدهم مجموعاً ۱۶ هواپیما نو وارد ناوگان هوایی کشور شد؛ ۱۳ فروند هواپیمای ATR و ۳ فروند هواپیمای ایرباس که امروز بخش قابل توجهی از آنها در آشیانه هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران زمین‌گیر هستند.

این در حالی است که به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری طی دو سال اخیر تعداد ناوگان فعال هوایی کشور تقریباً دو برابر شده است. محمد محمدی بخش در این باره گفته است: شهریور ماه سال ۱۴۰۰ تعداد ناوگان فعال حمل و نقل هوایی مسافری ۱۰۰ فروند بود که امروز به ۱۹۰ فروند افزایش یافته است، یعنی رشد حدود ۹۰ درصدی.

وی با اعلام این‌که طی دو سال فعالیت دولت سیزدهم ۵۰ هواپیمای زمین‌گیر با تأمین قطعه و تعمیر به چرخه پرواز بازگشته‌اند، افزود: از ۹۰ هواپیمایی که به ناوگان هوایی کشور اضافه شده، ۴۰ فروند هواپیمای خریداری شده بوده است.

وی با بیان اینکه نهضت تعمیر در حال انجام است و چک سنگین (اورهال) انواع هواپیما در داخل و توسط متخصصان ایرانی انجام می‌شود، تصریح کرد: با توجه به محدودیت‌های ناشی از اعمال تحریم‌های ظالمانه، با کمک شرکت‌های دانش‌بنیان توانسته‌ایم بیش از دو هزار قطعه هواپیما را طراحی و بسازیم. استانداردهای این قطعات نیز بر اساس استانداردهای روز دنیاست.

معاون وزیر راه و شهرسازی از برنامه‌ریزی برای صادرات قطعات هواپیما خبر داد و با اشاره به این‌که در زمان حاضر با توجه به نیاز کشور به قطعه، مواد اولیه تولید قطعات هواپیما را صادر می‌کنیم، بیان کرد: هم‌اکنون به اقاص نقاط دنیا پرواز داریم و شرکت‌های هواپیمایی داخلی با تکیه بر هواپیماهای خریداری شده و به ناوگان بازگشته هفته‌ای ۱۵۰ پرواز به عتبات، ۱۵۰ پرواز به ترکیه و ۱۵۰ پرواز نیز به امارات انجام می‌دهند.

محمدی‌بخش با تأکید بر این‌که در دولت سیزدهم ناوگان هوایی مسافری متحول شده است، اظهار داشت: با وجود تحریم‌های چهل و چند سال اخیر کمترین سانحه را در حوزه حمل و نقل هوایی داشتیم و مردم به حمل و نقل هوایی باور کرده و اعتماد دارند. وی با یادآوری این‌که طی دو سال اخیر سن ناوگان هوایی از ۲۸ سال به ۲۶ سال کاهش یافته است، گفت: امروزه در شرایط سخت تحریم قرار داریم و موانع حمل و نقل هوایی بسیار است، اما همه دست اندرکاران این حوزه به‌خصوص وزیر راه و شهرسازی دغدغه‌مند مردم و حقوق شهروندی آنان هستند.

محمدی‌بخش بیان داشت: اگرچه مردم و بهره‌برداران بخش هوایی با سنجش شرایط موجود، درک متقابل دارند، با افتخار به اقاصی نقاط دنیا پرواز می‌کنیم و تعمیرات هواپیماهای خارجی در داخل کشور صورت می‌گیرد، اما معتقدیم هنوز از سطح بالای رضایتمندی فاصله داریم و تلاش تا رسیدن به ۵۵۰ فروند هواپیما باید ادامه داشته باشد. با وجود اینکه در حال حاضر روزانه حدود هزار پرواز انجام می‌شود که البته تا رسیدن به نقطه‌ای که مردم رضایت داشته باشند، موضوع حمل و نقل هوایی و خدمات مربوطه را پیگیری می‌کنیم.

وی با تأکید بر جوان‌سازی ناوگان، موضوعات سلامت پرواز، ایمنی و استانداردهای پرواز را نیز مطرح کرد و گفت: چک، تأمین، تعویض و بازسازی قطعات به

صورت منظم بر اساس دستورالعمل‌های مربوطه انجام می‌شود. در صدد هستیم با برنامه مشخص سن ناوگان را به زیر ۲۰ سال برسانیم.

در همین حال عضو هیئت رئیسه کمیسیون امور داخلی کشور و شوراها مجلس با اشاره به کمبود حدود ۳۷۰ هواپیما در ناوگان حمل و نقلی کشور گفت: مجلس در برنامه هفتم توسعه با تصویب حکمی گامی بلندی برای بهبود بهره‌وری و افزایش کیفیت خدمات هوایی برداشته است.

رسول فرخی با اشاره به مصوبات برنامه هفتم توسعه مجلس در خصوص بهبود کیفیت خدمات ناوگان حمل و نقل هوایی کشور، گفت: یکی از مشکلات حمل و نقل هوایی، کمبود هواپیما در داخل کشور بوده که بر اساس اعلام سازمان هواپیمایی امروز با کمبود حدود ۳۷۰ فروند هواپیما در ناوگان هوایی مواجه هستیم.

وی با یادآوری این‌که در برنامه هفتم توسعه در خصوص بهره‌وری بهتر و افزایش کیفیت خدمات هوایی برای مسافران است، یادآور شد: در شرایط فعلی شاهدیم، برخی مواقع مسافران بیش از سه ساعت به دلیل تاخیر در پروازها معطل شده یا برخی پروازها لغو می‌شوند. مردم نسبت کیفیت خدمات پروازی گله‌مند هستند و این موجب شد مجلس مصوبه‌ای در خصوص افزایش کیفیت خدمات داشته باشد.

فرخی اظهار داشت: امیدواریم دولت برای خرید هواپیما و جبران کمبودها در ناوگان هوایی کشور چاره‌اندیشی کند، حق مردم این است که از بهترین کیفیت از حمل و نقل هوایی استفاده کنند.

وی با اشاره به مصوبه‌ای در خصوص واگذاری مدیریت فرودگاه‌ها به بخش خصوصی داخلی و خارجی، عنوان کرد: بخش خصوصی با نظارت قوی دولت ثابت کرده که می‌تواند خدمات بهتری به مردم بدهد. مدیریت خدمات هوایی توسط بخش خصوصی داخلی و خارجی با نظارت کافی موجب بهبود کیفیت خدمات و رضایت‌مندی مردم می‌شود.

”

در دولت سیزدهم ناوگان هوایی مسافری متحول شده است.

با وجود تحریم‌های چهل و چند سال اخیر کمترین سانحه را در حوزه حمل و نقل هوایی داشتیم و مردم به حمل و نقل هوایی باور کرده و اعتماد دارند

”

مجلس در برنامه هفتم توسعه با تصویب حکمی گامی بلندی برای بهبود بهره‌وری و افزایش کیفیت خدمات هوایی برداشته است



ایران به اتصال دریا تا دریا نزدیک می شود



کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری اسلامی ایران در همین استان، گام دیگری در راستای فعال سازی همه ظرفیت های کریدور شمال-جنوب در مسیر شرقی آن ایجاد کند.

پیش بینی ها از چشم انداز مثبت این تلاش ها از آن رو است که ایران در آستانه امضای قرارداد تفاهم نامه آزاد تجاری با «اتحادیه اوراسیا» است که به زودی محقق می شود و در این صورت باید برنامه ریزی برای عبور کالا از کریدورهای ریلی و دریایی خود را افزایش دهد. اینک بهترین زمان معرفی و فعال سازی کریدور شمال-جنوب است. اتحادیه اقتصادی اوراسیا شامل پنج کشور روسیه، بلاروس، قزاقستان، قرقیزستان و ارمنستان است که از سال ۲۰۱۵ به طور رسمی شکل گرفته و پیمان های درون منطقه ای دارند و ارتقای روابط با کشورهای عضو این اتحادیه که روسیه، مهمترین کشور عضو این پیمان است می تواند درآمد ترانزیتی ایران را تا رقم چشمگیری افزایش دهد.

«محمدصادق قنادزاده»، معاون ارتقای کسب و کارهای بین المللی سازمان توسعه تجارت پیش تر از ظرفیت تجارت ۳۰ میلیارد دلاری ایران با اوراسیا خبر داده بود. با این حال سوال اصلی این است که این همکاری مشترک از طریق حمل و نقل دریایی و با استفاده از مسیرهای کریدور شمال-جنوب چگونه امکان پذیر است؟

”

مجتمع بندری انزلی و کاسپین به عنوان بنادر گیلان، با قرار گرفتن در گذر تجاری بین المللی شمال-جنوب و تراسیکا و سایر کریدورهای بین المللی نقش مهمی را در صنعت حمل و نقل دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی دارند. بندر کاسپین هم که با هدف توسعه تجارت دریایی با کشورهای حاشیه خزر ساخته شده است، بر فعال ماندن کریدور شمال-جنوب تاثیرگذار است.

• نقش آفرینی بنادر شمالی در تجارت دریا تا دریا

استان خراسان رضوی که آذرماه امسال تیم اقتصادی خود را برای توسعه تجارت به روسیه فرستاده است، بیشتر کالاهای صادراتی به روسیه از طریق بنادر شمالی مانند «بندر امیرآباد»، «بندر انزلی» و در کل از مسیرهای بندری صادر می شود و اگر صادرات کالا از خراسان رضوی از مسیر سرخس به روسیه انجام شود، این آمار بیشتر هم خواهد شد. گفته می شود که صدور کالا از مسیر سرخس موجب ایجاد مسیر ترانزیتی جدیدی از ایران به سمت روسیه شده و منجر به کاهش هزینه ها و زمان برای انتقال کالاها می شود، از طرف دیگر مسیر دسترسی روسیه را به آبهای گرم جنوب برای شهرهای مرکزی و شرقی آن کشور فراهم می کند. این در حالی است که ایران با داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی که معادل ۴۰ درصد مرزهای کشور است فقط از ۵ درصد ظرفیت دریایی خود استفاده می کند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت دریایی مورد توجه قرار نگرفته است.

اخیرا مدیرکل دفتر آینده پژوهی وزارت اقتصاد سهم ایران را از اقتصاد دریا محور بسیار ناچیز و ۲/۵ درصد اعلام کرده است؛ «ابراهیم صیامی» گفته است: متأسفانه سهم اقتصاد دریا در GDP کشور بسیار ناچیز است. بر اساس تاکید مقام معظم رهبری بر اقتصاد دریا محور باید هدف گذاری ما به سمتی حرکت کند که این سهم ۲/۵ درصدی از این اقتصاد ارتقا و به اعداد متناسب اقتصاد جهانی نزدیک شود؛ اتصال کریدورهای جاده ای و ریلی به بنادر کشور و درگیر کردن استان های شرقی و شمالی به تجارت از مسیر کریدور شمال-جنوب می تواند این سهم را تا حدود قابل توجهی افزایش دهد.

اگر بخواهیم این نقش آفرینی را فقط در بنادر شمالی پیگیری کنیم به اعداد و آمار مناسبی از ظرفیت های دریایی می رسیم. ۴۷۳ کیلومتر از ساحل دریای خزر در مازندران وجود دارد که برابر با ۵۵ درصد از سواحل شمال کشور است این وسعت از فضای موجود دریایی به همراه زیرساخت هایی همچون بنادر که در استان وجود دارد ظرفیت خوبی برای رشد تجارت دریایی با کشورهای حوزه اوراسیا از مسیر کریدور شمال-جنوب فراهم کرده است.

حمل و نقل دریایی به عنوان نبض تپنده فعال ماندن مسیر کریدور شمال-جنوب به نقش آفرینی خود ادامه می دهد و قرار است سرمایه گذاری روسیه در بنادر شمالی کشور جان تازه ای به تجارت دریایی در این منطقه دهد.

آبان امسال از طریق ۲ فروند کشتی کانتینری یخچالی به مقصد بندر ماخاچ قلعه روسیه صادرات مرکبات و کیوی ادامه یافت و همزمان ۲ فروند کشتی کانتینری یخچالی نیز به مقصد بندر آکتائو کشور قزاقستان در آذرماه امسال بارگیری شد.

ایران از طریق افزایش همکاریهای تجاری با ترکمنستان نیز در راستای رونق تجارت دریایی در بنادر شمالی در تلاش است. آبان امسال هم در حاشیه هفدهمین کمیسیون همکاری های مشترک اقتصادی ایران و ترکمنستان تفاهم نامه خواهرخواندگی بین بندر امیرآباد و بندر ترکمن باشی ترکمنستان با حضور وزیر راه و شهرسازی در عشق آباد به امضا رسید. سالانه ۷/۵ میلیون تن کالای صادراتی از بنادر آستراخان، آکتائو،

اولیا، باکو، گوسان و ماخاچ وارد بندر امیرآباد می شود و توافقنامه اخیر می تواند میزان تردد کشتی ها و ترانزیت را در این بندر متصل به ریل افزایش دهد.

قرار است نشست چهارجانبه ای بین قزاقستان، ترکمنستان، ایران و عمان تا یک ماه آینده با هدف کاهش تعرفه های ترانزیتی و جابجایی کالا بین این ۴ کشور برگزار شود که در راستای تکمیل زنجیره کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب است. آنطور که به نظر می رسد کریدور شمال-جنوب و شرق-غرب کاملاً مورد استقبال کشور ترکمنستانی قرار گرفته است و بعد از روس ها، ترکمنستانی ها هم به این مسیر ترانزیتی روی خوش نشان داده اند.

البته در جبهه مقابل هم برخی از کشورها برای دور زدن ایران و روسیه و اتصال هند از طریق کشورهای عربی خاورمیانه و اسرائیل و اروپا سرمایه گذاری هایی در راه اندازی کریدورهای تجاری مختلف مانند کریدور جدید هند-خاورمیانه-اروپا دارند اما تحولات اخیر منطقه نشان می دهد کریدور ترانزیتی بین المللی شمال-جنوب مسیری امن برای ترانزیت کالاها خواهد بود که علاوه بر کاهش هزینه ها و صرفه جویی در زمان منافع فراوانی را برای کشورهای بهره مند از آن خواهد کرد. علاوه بر بنادر واقع در استان مازندران، بنادر گیلان هم می تواند پازل را تکمیل کند و آبی باشد بر آتش راه اندازی کریدورهای جدید هند-اروپایی؛ با اتصال بندر کاسپین به خط ریل سراسری که تا زمستان امسال محقق می شود و اتصال ریلی بنادر انزلی و آستارا به این خطوط، دریاهای شمالی و جنوبی ایران به یکدیگر متصل شده و زمینه فعال سازی کریدورهای بین المللی و ایجاد روابط تجاری میان کشورهای ۲ سوی دریای ایران را فراهم می کند. «اتصال دریا به دریا» هم که جزو جدیدترین برنامه های ایران برای تکمیل پازل فعال سازی کریدور شمال-جنوب است از همین برنامه نشان می گیرد. گفته می شود که بنادر انزلی برای ترانزیت کالا از کشورهای قرقیزستان، قزاقستان، ترکمنستان، ازبکستان به کشورهای عربی مناسب تر از بندر امیرآباد است و در مرادوات تجاری با کشورهای عربی و ترکیه نیز انزلی به دلیل کوتاه شدن مسیر حمل بار مناسب ترین بندر است؛ در این صورت با تکمیل بنادر انزلی و کاسپین که ظرفیت حمل کالا را به بیش از ۳۰ میلیون تن افزایش خواهد داد تجارت با اوراسیا از استان گیلان هم رونق می گیرد. بندر کاسپین نیز به عنوان یک بندر نسل سوم در پسرکرانه خود ۲ شهرک صنعتی دارد و شهرک صنعتی سوم را هم بزودی احداث خواهد کرد که نقش مهمی در افزایش توان رقابت ایران خواهد داشت.

مجتمع بندری انزلی و کاسپین به عنوان بنادر گیلان، با قرار گرفتن در گذر تجاری بین المللی شمال-جنوب و تراسیکا و سایر کریدورهای بین المللی نقش مهمی را در صنعت حمل و نقل دریایی با کشورهای حاشیه دریای خزر و اروپایی دارند. بندر کاسپین هم که با هدف توسعه تجارت دریایی با کشورهای حاشیه خزر ساخته شده است، بر فعال ماندن کریدور شمال-جنوب تاثیرگذار است.

با اتصال دریاهای شمالی و جنوبی ایران به یکدیگر که از آن به عنوان ظرفیت بنادر گیلان در تجارت با اوراسیا نام برده می شود زمینه فعال سازی کریدورهای بین المللی و ایجاد روابط تجاری میان کشورهای ۲ سوی دریای ایران بالاخره محقق می شود.

دست اندازهای لجستیک



که اغلب به کشورهای دوردست صادر و هزینه حمل و نقل آنها بالاست. از طرف دیگر واردکننده کالاهای سرمایه‌ای نسبتاً گران‌بها هستند که باید هزینه حمل و نگهداری بالایی را بپردازند.

هر اندازه که این کشورها بتوانند در جهت پویایی و استفاده بهینه از منابع موجود خود در زمینه حمل و نقل کارا تلاش کنند، به همان اندازه هزینه‌های پرداختی آنان بابت حمل و نقل کم خواهد شد و تورم داخلی یا وابستگی‌های خارجی کمتری ایجاد می‌کند. بنابراین درک و شناسایی بیشتر عملکرد لجستیک در داخل و خارج لازم و برای طراحی سیاست‌های مرتبط با افزایش ظرفیت لجستیک لازم است.

وضعیت لجستیک در اقتصاد ایران

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به صورت یکجا باشد، اما در خصوص عملکرد لجستیک، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهایی است که فاقد این‌گونه مزایای لجستیک هستند.

در این میان برخی از کشورهای پیشرو حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیک ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح کرده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. امارات به‌عنوان هاب لجستیک و تجاری منطقه و جهان و ترکیه به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه نمونه‌ای از این موارد هستند.

به گفته کارشناسان این حوزه نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تامین در ایران اعم از نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور، نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور، نابسامانی زنجیره‌های تامین صنایع مختلف کشور، نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیک از تولید ناخالص داخلی و نبود هماهنگی بین‌نهادی در حوزه تجارت و حمل و نقل، از مهم‌ترین چالش‌ها در زمینه توسعه لجستیک به شمار می‌روند.

چالش‌های عدم توسعه مراکز لجستیک در ایران، عدم توسعه شرکت‌های لجستیک طرف سوم در کشور، عدم استفاده از حمل و نقل چندوجهی، عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک، عدم توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیک در ایران و نبود هاب‌های لجستیک ایران از مشکلات مطرح دیگر در این زمینه بودند.

از سویی دیگر کارشناسان معتقدند که وضعیت کنونی صنعت لجستیک نشان می‌دهد یکپارچگی در این حوزه وجود ندارد و در حالت‌های مختلف تصمیم‌گیری، شاهد پارامترهای متناقض هستیم که مهم‌ترین دلیل آن یکپارچه نبودن ارگان‌های تصمیم‌گیرنده، سیاست‌گذار و مجری است. وقتی این ارگان‌ها یکپارچه نباشند، شاهد تعارض در سیاست‌ها، تصمیمات و شیوه اجرا خواهیم بود.

در واقع حوزه لجستیک هنوز در ایران به عنوان یک صنعت دیده نشده است و سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف، به جای نظارت و تعریف استاندارد، بیشتر روی درخواست اجرا این استانداردها متمرکز شده‌اند. همچنین در حال حاضر کل صنعت لجستیک بین وزارتخانه‌ها و ساختارهای مختلف دولتی تقسیم‌بندی شده و همین امر باعث شده در کشور ما بر سر موضوعاتی مثل اینکه کدام وزارتخانه اعم از وزارت صمت یا وزارت راه و شهرسازی مجوز شرکت‌های 3PL را ارائه کند سردرگمی ایجاد شود.

همین رویه باعث شده هنوز در ایران یک شرکت 3PL بزرگ ایجاد نشود تا شرکت‌های تولیدکننده و فروش، استرس فرآیندهای لجستیک خود را نداشته باشند و در نتیجه یک شرکت بزرگ در مقیاس بین‌المللی در کشور ایجاد نشود.

دلیل افزایش سهم لجستیک در اقتصاد ایران

هفت زیربخش لجستیک شامل حمل و نقل راه‌آهن (بار و مسافر)، حمل و نقل جاده‌ای (بار و مسافر)، حمل و نقل لوله‌ای، حمل و نقل آبی، حمل و نقل هوایی، انبارداری و خدمات پشتیبانی حمل و نقل و ارتباطات می‌شود.

بر اساس این گزارش، سهم هزینه لجستیک فعالیت‌های اقتصادی و سهم ارزش افزوده لجستیک از تولید ناخالص داخلی در ایران در حال افزایش است.

در این بین حمل و نقل ریلی نقش بسیار کمی در جابه‌جایی بار و مسافر در ایران دارد که ناشی از عدم گسترش ظرفیت‌های موجود در این

بخش طی سال‌های گذشته بوده، در حالی که وسیله‌ای ارزان، کم‌خطر و مناسب وضعیت جغرافیای وسیع ایران است.

زیربخش‌های لجستیک در طول ۳۰ سال گذشته اهمیت نسبی‌شان با گذشت زمان افزایش یافته است، زیرا پیوندشان با سایر بخش‌ها عمیق‌تر و تعداد بیشتری از زیربخش‌های آنها از طرف عرضه و تقاضا در میان بخش‌های کلیدی قرار گرفته است. اهمیت زیربخش‌های لجستیک از طرف عرضه نسبت به طرف تقاضا بیشتر است و وابستگی سایر بخش‌ها به زیربخش‌های حمل و نقل و ارتباطات یعنی عرضه خدمات لجستیک افزایش یافته است. این نتیجه بیانگر بهبود و ارتقای نسبی عملکرد لجستیک به‌عنوان یکی از اهداف مهم توسعه در کشور طی سالیان اخیر بوده است.

اهمیت حمل و نقل جاده‌ای از جهت پیوند با سایر بخش‌ها نسبت به سایر انواع حمل و نقل (ریلی، هوایی، و آبی) با وجود گستردگی استفاده از آن، کمتر است. در دو دهه اخیر نقش ارتباطات در رابطه با سایر فعالیت‌های تولیدی، گسترش نسبتاً زیادی داشته است که علت را پیشرفت فناوری در سطح بین‌المللی و داخلی می‌توان دانست.

بین کلیه زیربخش‌های لجستیک فقط حمل و نقل راه‌آهن و حمل و نقل آبی دارای پتانسیل توسعه بیشتر و در نتیجه اثر تولیدی بیشتر ناشی از سرمایه‌گذاری و توسعه صادرات هستند و این امر علامت‌دهی خوبی به سیاست‌گذاران در جهت سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی یا تشویق سیاست‌های توسعه صادرات (احداث واحدهای حمل و نقل بین‌المللی و ارائه خدمات حمل و نقل، بیمه و انبارداری خارجی) از طرف دولت است. در همین رابطه اقبال شاکری عضو کمیسیون عمران مجلس در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه بیان کرد: مجلس با موضوع لجستیک به شدت درگیر است و این موضوع را مجلس شورای اسلامی از (کمیسیون عمران، فراکسیون دانش بنیان و فراکسیون نوآوری و و کارآفرینی) پیگیری می‌کند.

نماینده مجلس شورای اسلامی افزود: حمایت از نوآوری و تولیدات دانش بنیان، استارت‌آپ‌ها و ... روند مبارکی است و ما نباید در این زمینه کوتاهی کنیم.

وی با تأکید بر اینکه فناوری کارهایی که نمی‌توانیم انجام بدهیم کمک کرده تا عملی شوند، گفت: به صورت کلی ائتلاف منابع وجود دارد که این موضوع باید رفع شود. ما وضعی را در برنامه ریزی کشور مشاهده می‌کنیم، اما ما در دوره قبل هم پیشنهاد کردیم که اندیشکده لجستیک و زنجیره تامین ایجاد شود.

وی ادامه داد: ما در راستای ایجاد این اندیشکده با کمک مرکز پژوهش‌ها و فراکسیون عمران و کمیسیون‌های مربوطه حمایت خواهیم کرد، زیرا تاکنون از این اندیشکده‌ها برکات زیادی داشتیم.

شاکری با اشاره به راهکارهای خودکفایی در حوزه حمل دریایی و لجستیک افزود: برای تحقق خودکفایی، تولید داخل بر مبنای سفارش داخل باید صورت گیرد.

در واقع حوزه لجستیک هنوز در ایران به عنوان یک صنعت دیده نشده است و سازمان‌ها و ارگان‌های مختلف، به جای نظارت و تعریف استاندارد، بیشتر روی درخواست اجرا این استانداردها متمرکز شده‌اند. همچنین در حال حاضر کل صنعت لجستیک بین وزارتخانه‌ها و ساختارهای مختلف دولتی تقسیم‌بندی شده و همین امر باعث شده در کشور ما بر سر موضوعاتی مثل اینکه کدام وزارتخانه اعم از وزارت صمت یا وزارت راه و شهرسازی مجوز شرکت‌های 3PL را ارائه کند سردرگمی ایجاد شود.





شاکری ادامه داد: اگر موضوع خرید تولیدات داخل توسط شرکت ها و نهادهای دولتی به خوبی خودش را نشان بدهد، بهای تمام شده قطعات داخلی کاهش، کیفیت افزایش و رقابت ایجاد می شود.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه تولید داخلی بر مبنای سفارش داخل افزایش می یابد، بیان کرد: اگر تمایل بر آن باشد که بخشی از قطعات از طریق خارج وارد شود و به صورت انبوه مشتری داخل ایجاد نشود، تجربه به ما نشان می دهد که تولید داخل در یک سطح باقی می ماند و جلوتر نمی رود.

به گفته وی، از لحاظ فناوری و تکنولوژی، نیروی کار ماهر و ماشین آلات مورد نیاز ۶۰ تا ۷۰ درصد امکانات برای دستیابی به خودکفایی وجود دارد و براساس رویکرد دولت سیزدهم، سفارش داخل در تولیدات دریایی، جاده ای و هوایی افزایش می یابد.

شاکری ادامه داد: برخی از قطعات بویژه قطعات متحرک اصلی منجر به افزایش قیمت تمام شده تولید داخل می شود که در مقایسه با مشابه خارجی صرفه اقتصادی ندارد که با این وجود نه تنها بازار داخل باید از کالاهای تولیدی مملو باشد بلکه باید به صادرات هم توجه جدی شود.

عضو کمیسیون عمران با اشاره به اینکه توانایی و پتانسیل تولید داخل وجود دارد، بیان کرد: انعقاد قرارداد بلندمدت با کارخانجات تولیدی و حمایت های لازم منجر به راه اندازی خطوط تولید می شود چرا که توانایی و پتانسیل در داخل وجود دارد. وی با اشاره به نقش شرکت های دانش بنیان بر خودکفایی حوزه حمل و نقل گفت: به شرکت های دانش بنیان باید قطعاتی که تولید داخلی آنها با مشکلاتی روبروست، سفارش داده شود و به عبارت دیگر قرارداد خرید تضمینی با شرکت های دانش بنیان منعقد شود تا بتوان از ظرفیت و پتانسیل آنها استفاده کرد.

● بالاترین مصرف کننده انرژی

بررسی وضعیت مصرف انواع فرآورده های نفتی زیربخش های لجستیک نیز قابل تامل است.

طبق این گزارش، بالاترین شدت مصرف بنزین به زیربخش حمل و نقل هوایی اختصاص دارد. بالاترین شدت مصرف نفت سفید را حمل و نقل لوله ای به خود اختصاص داده است. بالاترین شدت مصرف گازوئیل را حمل و نقل جاده ای دارد. بالاترین شدت مصرف نفت کوره را حمل و نقل آبی دارد. بهره وری مصرف انرژی لجستیک از سایر بخش ها پایین تر است. سه نوع حمل و نقل راه آهن، جاده ای و هوایی از جهت حمل مسافر

و بار تقریباً جانشین هم هستند، اما شدت انرژی آنها در مصرف بنزین و گازوئیل متفاوت است. از نظر مصرف انرژی جایگزینی واقعی بین حمل و نقل ریلی و جاده ای است. در ایران حمل و نقل جاده ای، خصوصی و راه آهن، دولتی محسوب می شود و مشمول قیمت گذاری. همین امر موجب می شود شدت انرژی محاسبه شده راه آهن از مقدار واقعی آن بزرگ تر باشد. لذا ترجیح سیاستگذار از نظر شدت مصرف انرژی باید حمل و نقل راه آهن باشد.

حمل و نقل هوایی و سپس حمل و نقل آبی بالاترین وابستگی به واردات را داشته اند. وابستگی به واردات لجستیک در سال های اخیر کاهش یافته است. با توجه به وابستگی شدید لجستیک به واردات نشان از فرسودگی در وسایل حمل و نقل است.

● بهترین حمل و نقل برای ایران

بر این اساس، همه زیربخش های لجستیک به فرآورده های نفتی، شیمیایی و فلزات اساسی وابستگی شدید دارند و این زنگ خطری برای سیاست های حذف یارانه انرژی یا اصلاح قیمت های انرژی است که هرگونه دست کاری قیمت انرژی در بخش لجستیک با عکس العمل شدید مواجه و روی قیمت خدمات حمل و نقل و از آنجا روی قیمت کلیه تولیدات بخشی تاثیر خواهد گذاشت.

در همین راستا راه آهن که کمترین شدت انرژی را دارد در کنار سیاست اصلاح قیمت حامل ها می تواند مورد استفاده جهت حمل بار و مسافر بیشتر قرار گیرد و ترجیح سیاستگذار در کنار اصلاح قیمت ها باید بازسازی، تجهیز، ایجاد خطوط گسترده تر حتی در شهرهای کوچک ناوگان حمل و نقل راه آهن نیز باشد که از اصلاح قیمت ها کمتر تاثیر می پذیرد.

از طرف دیگر نتایج گزارش ها نشان می دهد که حمل و نقل راه آهن و آبی بخش کلیدی در کل اقتصاد هستند، این سیگنال خوبی به سیاستگذار در جهت دهی سرمایه گذاری دولتی و خصوصی یا تشویق سیاست های توسعه صادرات (احداث واحدهای حمل و نقل بین المللی و ارائه خدمات حمل و نقل، بیمه و انبارداری خارجی) است که با سرمایه گذاری فوق تولیدات داخلی نیز رشد قابل ملاحظه ای خواهند داشت.

ضمناً نتایج مطالعات نشان داده بهره وری نیروی کار در بخش حمل و نقل در حال کاهش و به سطحی پایین تر از میانگین کل اقتصاد در انتهای دوره مطالعه (سال ۱۳۹۵) نزول کرده است. ترجیح سیاستگذار باید بازسازی و تجهیز ناوگان حمل و نقل در جهت استفاده بیشتر از فناوری های نو باشد.

میزگرد



بار از مرز نیست و مفهوم آن خیلی بزرگ‌تر است و موجب توسعه اقتصادی و اجتماعی یک محدوده جغرافیایی می‌شود. در کریدور حداقل سه کشور حضور دارند و این سه کشور به هر جهت از یک بعد با هم همکاری می‌کنند، آنچه چین و آمریکا دنبال می‌کند کریدوری اقتصادی است و حتی یادداشت تفاهمی که در حاشیه اجلاس جی ۲۰ امضاء شد، کریدور اقتصادی هند، امارات، عربستان، رژیم صهیونیستی و اردن و اروپا است؛ پایین‌ترین سطح یک کریدور مسیر حمل‌ونقل است یعنی خیابانی که از میدان آرژانتین ما را به مدرسه می‌رساند یک مسیر حمل‌ونقل است که پایین‌ترین انتظار ما از یک کریدور است.

بین نقطه اول و دوم زمانی که موانع اقتصاد و تجارت، آزادی گردش مردم، رفع موانع ویزا و حذف تمامی موانع اقتصادی اتفاق می‌افتد می‌گوییم کریدور اقتصادی رخ داده است. بین این کشورها یکپارچگی اقتصادی رخ می‌دهد و موانع تجارت و اقتصاد از تمامی شئون از انرژی گرفته تا گردشگری، درمان و کارخانجات مشترک یکپارچگی رخ می‌دهد و اسم آن می‌شود کریدور اقتصادی.

اقتصاد چین، اقتصاد بازار شد چرا که موتور متحرک آن تمام شهرهای در حاشیه دریای چین شدند، کارخانه‌های دولتی زیان‌ده را تعطیل کرد و با همه دنیا تعامل کرد و تکنولوژی را در ابتدا کپی کرد و صاحب تکنولوژی شد و بعد صادر کرد. ۹۰ درصد جمعیت چین در هشت درصد ساحل چین ساکن‌اند لذا بین شرق و غرب چین از نظر فرهنگی و مذهبی شکافی ایجاد شد لذا قلاب‌های اقتصادی به سمت غرب پرتاب شد تا موجب توسعه غرب چین شده و مرزهای امنیتی حرکت داده شد. لذا تمام کشورها تمرکز جمعیتی و تولید ثروت را در شهرهای بندری دارند.



”

کریدوری که آمریکایی‌ها رونمایی کردند جنبه روانی و تبلیغاتی آن پررنگ‌تر است چون این کریدور به این سرعت نمی‌تواند احداث شود، ترک‌ها را از کریدور حذف کردند که اردوغان بلافاصله موضوع گیری کرد و گفت کریدوری که ترکیه عضو آن نباشد اصلاً کریدور نیست

● چین و آمریکا در خاورمیانه در حال پیگیری دو کریدور بین‌المللی هستند، به نظر شما چه فرصت‌ها و تهدیداتی در این زمینه برای کشور وجود دارد؟



ایلاتی: این ناظر بر حمل‌ونقلی است که از شرق به غرب است و به کریدور شمال و جنوب ارتباط مستقیمی ندارد، کارخانه بزرگ دنیا چین است و می‌خواهد کالاهای خود را به اروپا بفرستد که جریان حمل‌ونقل شکل می‌گیرد. از طرفی چین یک رقیب به نام هند دارد چراکه هند تلاش می‌کند خود را به چین برساند. از طرفی آمریکا دوست ندارد که فاصله خود را با چین کم کند. ما جنگ‌های منطقه‌ای را اگر بررسی کنیم، می‌بینیم که این‌ها ریشه دسترسی دارند، راه دسترسی موجب اتفاقات نظامی می‌شود، راه دسترسی را کشورها دنبال می‌کنند تا کالاهای خود را صادر کنند تا کارخانه‌ها کار کنند و رفاه اقتصادی داشته باشند، لذا یک رقابت بین چین و هند را در منطقه شاهدیم.

کریدوری که آمریکایی‌ها رونمایی کردند جنبه روانی و تبلیغاتی آن پررنگ‌تر است چون این کریدور به این سرعت نمی‌تواند احداث شود، ترک‌ها را از کریدور حذف کردند که اردوغان بلافاصله موضوع گیری کرد و گفت کریدوری که ترکیه عضو آن نباشد اصلاً کریدور نیست. چینی‌ها علاقه بیشتری داشتند تا از این مسیر به اروپا برسند در نهایت می‌شود گفت که ما رقابت کریدوری را شاهدیم که کشورهای همسو کریدورهایی را رونمایی می‌کنند که بتوانند که کشورها در قالب این کریدور حمل‌ونقل داشته باشند.

ترفع: اولین گام برای هر استدلالی منطقی، تعریف است. کریدور مجموعه زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری یکپارچه که سبب توسعه اقتصادی و اجتماعی در یک محدوده جغرافیایی می‌شود، یعنی کریدور تنها به‌عنوان یک واسط برای حمل

در میزگرد توسعه دریا محور و کریدور شمال- جنوب مطرح شد؛

بررسی نقش ایران در کریدورهای بین‌المللی

● کریدور آمریکایی‌ها تبلیغاتی است

با وجود آن که ایران هم از شمال و هم از جنوب به دریا و آب‌های آزاد متصل است اما سهم کشورمان از اقتصاد دریا بسیار کم است. یکی از ویژگی‌های اقتصادهای توسعه‌یافته دنیا، ساخت شهرها در کنار دریا و سواحل است و در واقع چرخ اقتصاد بر مدار دریا می‌چرخد.

ایران با وجود داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی، همواره تمرکز اصلی برنامه‌های اقتصادی بر خشکی و مرکز بوده و توجه چندانی به سواحل نشده است. با توجه به اهمیت موضوع اقتصاد دریامحور، ماهنامه بندر و دریا «میزگرد توسعه دریامحور و کریدور شمال- جنوب» را با حضور ماشاالله شاکری، دیپلمات ارشد وزارت امور خارجه، رضا ایلاتی، مدیرعامل شرکت هلدینگ حمل‌ونقل بنیاد مستضعفان و راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و امین ترفع، مدیرکل دفتر تجاری سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی برگزار کرد. مشروح این میزگرد در ادامه می‌آید:



● برای رفع تهدیدات و تبدیل آن‌ها به فرصت چه باید کرد؟



شاکری: اگر فهم اینجانب از پرسش درست باشد دو مفهوم را در اینجا مورد بررسی قرار دهیم و مفهوم کاربردی آن را و آثار آن را بر سیاستگذاری‌های کشورمان بررسی نماییم، بهتر می‌توانیم به موقعیت کشور خودمان پی ببریم.

امروزه دو مفهوم در دو قلمرو آمریکا-چین قابل استنباط است. اولی Free and Open Indo pacific یا اقیانوس‌های هند و آرام باز و گسترده و دیگری به ابتکار و راهبری چین به نام Belt and Road Initiative=BRI که در فارسی به آن یک کمربند یک پهنه می‌گوییم. اولی در همگرایی سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و حتی نظامی توسط آمریکایی‌ها پرچم‌داری می‌شود و توسط سایر کشورهای همگرا حمایت می‌شود، از جمله هند. هر دو ابتکار یاد شده در رابطه با کشورمان دارای اثر هستند.

برای رفع تهدیدات و تبدیل به فرصت می‌توانیم در رابطه با جغرافیای کشورمان بازیگران خوبی باشیم، گاهی از بازی ابرقدرت‌ها زبان آن به ما می‌رسد و گاهی هم به فرموده شهید سلیمانی در دل تهدیدها به فرصت می‌رسیم.

توجه و نگاه راهبردی هند به عقبه استراتژیکی به نام افغانستان سبب شد تا یک نوع پیمان سه‌جانبه بین ایران، هند و افغانستان تشکیل شود و هندی‌های شرکتی را در بندر چابهار راه انداختند که متأسفانه به دلیل عدم پیش‌بینی‌های لازم توسط دستگاه‌های داخلی و یا عدم گرفتن ضمانت‌نامه‌های لازم، این یک تجربه ناموفق شد. ما یک سلسله خسارت‌هایی را از جانب خودمان ایجاد کردیم. می‌توانیم نکته دیگری هم به آن اضافه کنیم که از نگاه بدبینانه پاکستانی‌ها به حضور هندی‌ها در منطقه می‌توان تفسیر کرد. درحالی‌که هندی‌ها آن‌چنان به منافع خود در افغانستان نیازمند بودند که ما می‌توانستیم از آن اهرم برای پایداری حضور شرکت و کاربردی شدن عملیات آن‌ها استفاده کنیم.

از طرف دیگر، یک نوع رقابت و خصومت بین هند و پاکستان وجود دارد. اگر پیوند بین چین و پاکستان به نام کریدور اقتصادی چین و پاکستان به وجود آورد این کریدور تا آخرین خروجی از قلمرو پاکستان امتداد می‌یابد اما برای دسترسی به قلمروهای شمال ایران به بن‌بست می‌رسد و باز نیازمند استفاده از راهگذر سرزمینی

ما است. ما برای منزلت بخشیدن به مفاهیمی که به نفع آن‌ها است همه سرمایه‌های خودمان را خرج کرده‌ایم بدون اینکه برای خودمان منفعتی داشته باشد، در قرارداد ۲۵ ساله ایران و چین که راهبردی است استقلال کارکرد سرزمینی ایران را در این موضوع برجسته نکرده‌ایم. هر گزاره‌ای از این قرارداد که به ارتقاء مفهوم ژئوپلیتیک کشور بیانجامد واجد مزیت و ارزش است و هر چیزی که مفهوم رفاهی و توسعه درون سرزمینی برای ما نداشته باشد واجد منظور ژئوپلیتیک برای ما نیست، باید استفاده کامل را از پیوند بین ایران و سایر کشورها داشته باشیم.

ایلاتی: کریدور شمال جنوب ۲۰ تا ۳۰ سال است که مطرح شده و در مورد آن صحبت می‌شود، از محل تنش‌های نظامی و جنگ اکراین این موضع دوباره شدت گرفت و این فرصتی است که اگر نجنبیم تهدیدی برای ما است. خطی از هندوستان، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه، تنگه ترکیه رد و به دریای سیاه و بندر روسیه می‌رسد که این تهدید است اما سیاستمداران و بازرگان هم کمک می‌کنند تا مسیر انتقال کالا از مسیر ایران در کریدور شمال و جنوب اجرایی‌تر شود. هیئت‌های سیاسی و اقتصادی روس‌ها برای ارزیابی کریدور رفت‌وآمدهای زیادی دارند و فکر نمی‌کردند تنگنای اقتصادی ایران به این شدت باشد و یک‌دفعه با یک فضای تنگ اقتصادی مواجه شدند اما نیاز است این مسیر زودتر بازگشایی شود، لذا حالا که ما مجبوریم به این کریدور بهای بیشتری دهیم نقاط ضعف ما مشخص شده است که یک مورد آن این است که اتصال ریلی ما کامل نیست. اگر چابهار قرار است که به خط ریلی وصل شود پس چابهار-خاش باید سریع‌تر تکمیل شود. در رشت و آستارا هم نیاز به اتصال ریلی داریم. همه پیگیر این موضوع هستند که این یک فرصت است.

در موضوع حمل‌ونقل هنوز به یک جمع‌بندی کاملی نرسیده‌ایم و زیرساخت‌های ما هنوز تکمیل نیست و باید سرمایه‌گذاری و منبع تأمین سرمایه مشخص شود.

به‌عنوان مثال، شرکت‌های روسیه گوشت قرمز صادر می‌کند و این کالا اگر از طریق ایران صادر شود مسیر کوتاه‌تری را طی خواهد کرد. بازیگران بیرونی بیشتر علاقه‌مند هستند که مسیر کریدور شمال-جنوب بازگشایی شود و روسیه، هند و ایران به دنبال این موضوع هستند. موضوع دیگر این است که در کریدور شمال-جنوب هنوز اسناد ما تکمیل نشده است، اسناد متحدالشکل و مورد قبول کشورها در کریدور باید وجود داشته باشد تا گمرک هم آن را بپذیرد، جای خالی آن حس می‌شود.

آیا توسعه زیرساخت‌های بندری با زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای تناسب دارد؟

ترفع: دچار یک محدودنگری در کریدور شمال-جنوب شده‌ایم. این کریدور ۱۲ عضو دارد که کشورهای آسیای مرکزی، روسیه، قفقاز، سوریه، عمان و هند عضو آن هستند. این خطای دید سبب می‌شود توسعه زیرساخت‌ها را به یک جهت خاص محدود کنیم، کشورهای عضو منفعت دارند اگر نتوانیم منفعت را برای همه اعضا داشته باشیم، کمک هم نمی‌کنند. کریدور شمال-جنوب تنها چابهار را به زاهدان وصل نمی‌کند، کریدور شمال-جنوب کل شبکه حمل‌ونقلی ایران است که آسیا را به ترکیه و اروپا و روسیه را به همسایه‌های ایران و بنادر جنوبی ایران وصل می‌کند، لذا باید کشورها را به مشارکت بگیریم.

درست است سند واحد وجود ندارد و فقط زنجیره‌ها به نحوی کنار هم چیده شده است و با هم همکاری می‌کنند. اسناد ما برای این ۱۲ کشور پاسخگو نیست و کشورهای عضو باید منفعت داشته باشند. در موضوع ترانزیت؛ جریان تجارت در جهت‌هایی وجود دارد که قطب‌های تجارت و تولید در آن وجود داشته باشد. اینکه تشخیص دهیم قطب‌ها در چه جهت فعالیت دارند برای ما مهم است. به جای نگاه مسیری و جهتی به ترانزیت باید نگاه شبکه‌ای داشته باشیم.

برای توسعه زیرساخت‌ها، در حوزه ریلی به‌ویژه زیرساخت‌هایی که ما را به کشورهای همسایه وصل می‌کند هنوز توسعه پیدا نکرده است و عملاً این پیوست را نداریم و یک چالش اساسی است. فرهنگ حمل‌ونقل بار در آسیای مرکزی و روسیه و قفقاز ریلی است اما فرهنگ حمل‌ونقل ما ۹۰ درصد جاده‌ای است؛ از طرفی ارتباطات ریلی با کشورهای همسایه هم کامل نیست و جای بحث دارد، این‌ها سبب شده در حوزه ریلی نتوانیم در کریدورها ایفای نقش داشته باشیم.

در خصوص موضوع جاده‌ای؛ ۲۵ مرز زمینی داریم که ظرفیت آن‌ها ظرفیت بدی نیست. در ارتباط با افغانستان، عراق و یا اقلیم کردستان کامیون با بار عبور نمی‌کند، ما مدل یکسانی در پایانه‌های مرزی نداریم و در هر کشوری مدل خاصی داریم و بر اساس این مدل رفتاری نوع زیرساخت جاده‌ای متفاوت هم داریم.

در حوزه بندری ظرفیت‌سازی خوب صورت گرفته است و ما ظرفیت خالی در بنادر داریم و به نحوی محدودیت‌های بین‌المللی سبب شده است، بنادر جنوبی و شمالی نقش خود را به‌صورت کامل نتوانند ایفا کنند.

بر این اساس ظرفیتی که بنادر ما ایجاد کرده است تا مدت طولانی کافی و جوابگو است.

شاکری: واقعیت این است که کشورهای دیگر در جغرافیای یک ترانزیت و در مسیر کریدوری خیلی هم به توفیقات شاخص و مهمی دست نیافته اند. نقشه‌های جغرافیایی جذاب‌تر از واقعیت‌های میدانی هستند. آنچه هم که در محافل رسانه ای انعکاس داده می‌شود و توسط فضای مجازی ضریب‌های چند صد برابر می‌گیرد گویای واقعیت میدان نیستند.

در برخی از مسائل راهبردی ما نیازمند سند راهبردی بالادستی هستیم از جمله موضوع ترانزیت، سند راهبردی آن باید تدوین و به تمام دستگاه‌ها ارائه شود. توسعه سواحل دریای مکران نیازمند هویت بخشی است و شناسنامه‌دار کردن این برنامه راهبردی باید توسط شورای عالی انقلاب فرهنگی تدوین شود.

اینکه چگونه بر چالش‌های موجود در کریدور فائق آییم، بسیار اهمیت دارد. ۲۸۰ تا ۳۰۰ میلیون تن در سال ظرفیت‌سازی بنادر ما است که در بندر شهید رجایی بالاتر از ۱۰۰ میلیون تن ظرفیت دارد، بنابراین ظرفیت‌سازی بنادر به اندازه کافی انجام شده است. اینکه حلقه‌های مفقوده از مدخل بندر چابهار را برجسته کنیم ما را به راه حل نمی‌رساند لذا اتصال کریدور شمال به جنوب ربط کمی به

چابهار دارد بلکه مدخل‌های پر ظرفیت دیگر کشور حلقه‌های دیگر کریدور به حساب می‌آیند.

چابهار ۱۰ میلیون تنی در نهایت می‌شود ۱۰ درصد بندر شهید رجایی و یا ۲۰ درصد ظرفیت خالی شهید رجایی، چابهار یک فرآیند بین‌المللی است که دیگران برای آن برنامه دارند و توسعه پیدا خواهد کرد.

چیزی که در کشور ما فقدان آن به‌شدت حس می‌شود مفهوم PPP Public Private partnership- است. ما برای عملگران بخش خصوصی در عرصه حمل‌ونقلی خودمان باید نقش ویژه و بالایی را ایجاد کنیم، بخش خصوصی ملی که شرکای این عملیات مشخص هستند باید به آن‌ها اعتماد کنیم و آن‌ها را به کار بگیریم.

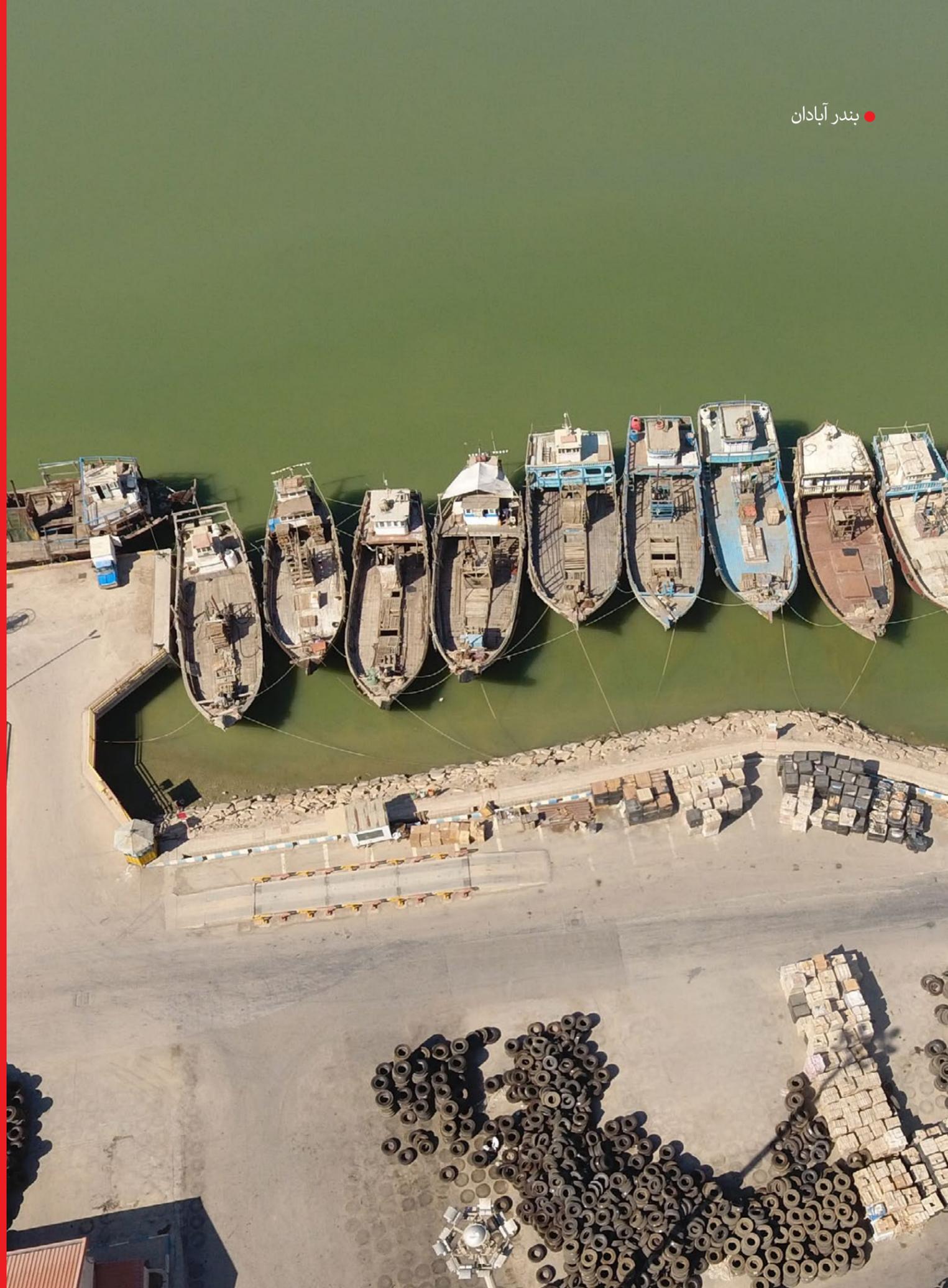
توسعه دریامحور و ابلاغ سیاست‌های کلی این حوزه توسط رهبر معظم انقلاب، چه تأثیری در ارتقای ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب دارد؟

ایلاتی: اینکه یک مقام کشوری همانند مقام معظم رهبری در مورد دریا سیاستی را ابلاغ می‌کند، که بار اول هم نیست بسیار مهم است. هر کشوری که به دریا توجه کند توسعه می‌یابد و در آیات و روایات خودمان هم خیلی به آن پرداخته شده است. ابلاغ این سیاست‌ها هشداری به وزارتخانه و مسئولان متولی دریا است که باید به این حوزه اهمیت دهند. این موضوع سبب می‌شود که به تربیت نیروی انسانی توجه شود و اینکه مسئولان حساسیت پیدا می‌کنند و این موضوع به گسترش توجه به توسعه دریا کمک می‌کند. ما در صنعت کشتی‌سازی هنوز عقب هستیم البته در تعمیرات خوب پیش می‌رویم، در هر صنعتی که به دریا ربط دارد نیاز است ارگان‌ها سهم خود را ایفا کنند.

شاکری: آمایش سرزمین که به‌عنوان سند بالادستی در سازمان برنامه‌بودجه تدوین شده برای سواحل کرانه‌ای چه نقشی دیده است؟ اگر بر این واقف باشیم می‌توانیم چشم‌انداز بهتری برای توسعه سواحل و اقتصاد دریامحور را داشته باشیم. ما یک دسته موانع برای توسعه سواحل به‌ویژه مکران و مناطق محروم داریم. مناطق خشک و بدون بارندگی داریم که در آن جمعیت پراکنده است ثانیاً تمرکز اندیشه مدیران در پایتخت است. حتماً باید برای موضوع جمعیت در سواحل مشوق‌هایی در نظر گرفته شود. ایجاد زیرساخت هم فقط برای تمرکز جمعیت نخواهد بود و سرمایه‌گذاری ما باید جنبه‌های مختلف فرهنگی و اجتماعی را در برداشته باشد تا اشتغال آفرینی و توسعه صورت بگیرد.

ترفع: بهتر است مفهوم توسعه دریامحور را از توسعه بندرمحور جدا کنیم؛ این مفهوم وسیع و ارزشمند را به توسعه بندر محور وصل می‌کنند که درست نیست. همچنین سندی باید باشد تا راهبردها را تبدیل به برنامه عملیاتی کند و این مهم باید متولی واحد داشته باشد تا درنهایت آن راهبرد که اهداف آن مشخص است به بخشی از کشور که کمتر استفاده شده مانند برخی بنادر عباس و چابهار توجه کند.

در پایان میزگرد به این نتیجه رسیدیم که برای تقویت کریدور شمال-جنوب، تقویت زیرساخت‌های ریلی و بحث اسنادی در شبکه‌های کریدوری مهم است و زمینه برای ورود بخش خصوصی باید فراهم شود و از فرصت پیش آمده به لحاظ شرایط سیاسی و اقتصادی کشورهای منطقه باید هر چه سریع‌تر از کریدور شمال-جنوب نهایت بهره را برد.



یادداشت



دو سالگی جنگ روسیه؛ فرصت‌ها و چالش‌های ترانزیت از مسیر ایران



● سید مرتضی قدمگاهی

◆ استاد دانشگاه و کارشناس حوزه حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیت

با نزدیک شدن به آغاز سومین سال از جنگ روسیه و اوکراین بر آن شدیم تا با نیم‌نگاهی به وضعیت لجستیکی روسیه در دو سال گذشته به بررسی جایگاه ایران در این حوزه بپردازیم. همانگونه که می‌دانیم پس از حمله روسیه به اوکراین تحریم‌های گسترده‌ای علیه این کشور وضع شد، به گونه‌ای که شدیدترین تحریم‌های تاریخ غرب علیه یک کشور را شاهد هستیم. از یک منظر می‌توان اینگونه تحلیل کرد که غرب از اوکراین به عنوان طعمه‌ای برای تضعیف رقیب سنتی خود استفاده کرد تا با درگیر نمودن آن به جنگی فرسایشی، باعث تحلیل قوای نظامی اش شده و با وضع شدیدترین تحریم‌ها اقتصاد آن را زمین‌گیر کند.

دو شاه‌رگ اساسی تحریم‌ها، تبادلات بانکی و لجستیکی است:

تحریم‌ها در حوزه لجستیک، روسیه را در تنگنای شدیدی قرار داده است. مسیر ترانزیتی ریلی چین به اروپا که از خاک روسیه به صورت منظم و با حجم بالا به جابجایی کالا می‌پرداخت، بلافاصله بعد از شروع جنگ متوقف شد، خطوط کشتیرانی بزرگ دنیا سرویس خود به تمام بنادر روسیه را متوقف و کانتینرهای خود را نیز از آن کشور خارج کردند.

از سوی دیگر خطوط هوایمایی، سرویس کارگو خود به و از مقاصد روسیه را به حالت تعلیق در آوردند.

در حمل‌جاده‌ای نیز هیچ شرکت حمل و نقل اروپایی اجازه تردد و حمل کالا به خاک روسیه را ندارد!

همه اینها دست به دست هم داده تا روسیه نگاهی به همسایه جنوبی خویش داشته و نقش و جایگاه ویژه ایران بیش از پیش به چشم بیاید اما آیا ایران توانسته از فرصت فراهم شده بهره‌برداری اقتصادی لازم را ببرد؟ آیا توانسته با استفاده از موقعیت لجستیکی ویژه خود گامی در جهت گشودن مسیرهای جدید ترانزیتی به همسایه شمالی خود بردارد؟

در مرحله اول این سوال پرسیده می‌شود که آیا بازاریابی یا اطلاع‌رسانی لازم مبنی بر امکان پذیری حمل و رساندن کالا از مسیر ایران به تجار بین‌المللی و روسی انجام شده است؟! آیا بنادر و زیرساخت‌های ما ظرفیت نقش آفرینی در این مسیر را دارند؟ در چند سال گذشته صادرات ایران به روسیه، چند برابر افزایش یافته و حجم عمده این صادرات از مسیر زمینی کشور آذربایجان می‌گذرد.

آذربایجان با چهار گذرگاه زمینی، مهم‌ترین راه ارتباط لجستیکی میان ایران و روسیه بوده که مهمترین آن مرز آستارا است.

این در حالی است که تنش‌های نظامی بین ارمنستان و آذربایجان و مقاومت ایران برای جلوگیری از تغییر مرزهای بین‌المللی باعث شده آذربایجان به بهانه‌های مختلف در روند صادرات و ترانزیت کالا از مسیر ایران به روسیه کارشکنی کند.

ایجاد صف‌های طولی کامیون‌های صادراتی و ترانزیتی در مرز ورودی آذربایجان گواه این موضوع است.

آنچه که مشخص است مقامات کشورمان در سطوح مختلف، در حال تلاش برای کاهش تنش‌ها و رونق بخشی مسیرهای ترانزیتی از مرز آذربایجان هستند.

مسیر دیگر زمینی استفاده از گذرگاه ارمنستان و گرجستان است، زیرساخت ضعیف و جاده‌های صعب‌العبور ارمنستان باعث شده است که رانندگان تمایلی به تردد در این مسیر نداشته باشند.

استفاده از دریای خزر به عنوان گذرگاه ارتباطی مستقیم به روسیه مسیر دیگری است که به دلیل ضعف ناوگان و زیرساخت‌های دریایی تبادلات این دو کشور از این طریق به خوبی فراهم نشده است. کریدور شمال-جنوب پروژه‌ای است که ۲۳ سال پیش بین ایران، روسیه و هند به امضا رسید که هند و روسیه را از مسیر ایران به یکدیگر متصل کند.

احیا کریدور با شروع جنگ روسیه و اوکراین و تحریم‌های همه‌جانبه

غرب علیه روسیه و مشکلات بوجود آمده در عبور از مسیر دریای سیاه برای این کشور، مطرح شد. اکنون روسیه به منظور تداوم تجارت خود با آسیا، تصمیم به عبور از ایران گرفته است.

این کریدور علاوه بر کاهش هزینه‌ها باعث کاهش چشمگیر زمان طی مسیر می‌گردد و به دلیل نقش حیاتی آن در تجارت و اقتصاد کشورهای آسیای میانه، می‌توان استفاده بهینه‌ای از آن کرد.

متولیان امر می‌بایستی شرایط به‌وجود آمده را به عنوان یک فرصت تلقی کرده و تمام تلاش خود را برای افزایش جذابیت‌های این مسیر برای تجار و کشورهای همسایه انجام دهند.

تعرفه‌های بندری بالا، عدم وجود زیرساخت‌های مناسب در بنادر شمالی کشور، نیاز به کشتی‌های رو-رو در دریای خزر و... مواردی است که می‌بایست بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.

افزایش سه برابری هزینه‌های انبارداری همچنین افزایش تعرفه‌های بندری برای دومین بار در یکسال به این مهم کمکی نمی‌کند. بخش خصوصی تقاضای دریافت یارانه برای فعالیت بیشتر در این کریدور را ندارد اما انتظار این را دارد که در شرایط فعلی اقداماتی در جهت از بین بردن مزایای رقابتی ایران صورت نپذیرد.

جنگ اوکراین دیر یا زود به پایان می‌رسد و کارنامه بخش دولتی و خصوصی ایران پس از آن به نقد گذاشته می‌شود که چگونه این تهدید منطقه‌ای را تبدیل به فرصت کردیم و آیا توانستیم بهره‌برداری اقتصادی لازم از آن را ببریم؟





● محمد توکلی
◆ دکتری تخصصی کارآفرینی

۱۴ پیشنهاد برای توسعه جزیره ابوموسی

کشور از جمله ابوموسی در آن جزیره و دعوت از صاحبان اندیشه، ذی‌نفعان و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و ارائه مشوق‌های ترغیب‌کننده و انگیزه‌ساز

۶. استفاده از مطالعات تطبیقی و بهره‌مندی از دانش و تجربیات سایر کشورهای منطقه و جهان در رشد و توسعه جزایر به عنوان منطقه آزاد تجاری یا منطقه ویژه اقتصادی

۷. استفاده از خلاقیت و نوآوری‌های جدید در قالب شرکت‌های دانش‌بنیان، استارت‌آپ‌ها، پارک علم و فناوری، مراکز رشد کسب و کار

۸. بکارگیری نیروهای انسانی متخصص و کارآمد در تمامی مراحل از جمله: طراحی، ساخت، بهره‌برداری و مدیریت از میان افراد بورسیه، امریه، نخبه و...

۹. تهیه سند جامع راهبردی ملی تحول و توسعه جزایر شمال و جنوب کشور در راستای استفاده بهینه، حداکثری و بهره‌ور

۱۰. ترغیب و تشویق هم‌وطنان به سکونت و کار در جزیره ابوموسی با اعطای تشویقات مختلف ترغیبی

۱۱. ایجاد مراکز علمی، آموزشی، فرهنگی، هنری، ورزشی (آبی و ساحلی)، بهداشتی و پزشکی، رفاهی، تفریحی، گردشگری، موزه دریایی در خشکی و دریا، تجاری، صنایع تولیدی، تبدیلی، تکمیلی و بسته‌بندی

۱۲. تولید انرژی‌های پاک، نو و تجدیدپذیر از امواج، جذر و مد، باد و خورشید

۱۳. ایجاد زیرساخت‌ها و بسترهای لازم از جمله: آب، برق، گاز، تلفن، اینترنت، فرودگاه، بندرگاه، نیروگاه، حمل و نقل ترکیبی و چند وجهی، امکانات یک زندگی متعارف و در حد شأن

۱۴. توجه به تمامی عوامل مؤثر در زیست بوم (اکو سیستم) منطقه از جمله توجه به هنرها، فرهنگ و ارزش‌های بومی، هنجارهای اجتماعی، مسائل سیاسی، جغرافیایی، امنیتی و طرح آمایش سرزمین در طراحی، ساخت، بهره‌برداری و مدیریت و داشتن نگاهی درست، جامع و عمیق به تمامی ابعاد مسأله

با عنایت به وجود ۳۷ جزیره در جنوب و شمال کشور عزیزمان ایران اسلامی و نظر به اهمیت، حساسیت و جایگاه بسیار مهم این جزایر به خصوص جزیره ابوموسی برای حفظ و ارتقای قدرت حاکمیت ملی و از منظر مختلف از جمله جغرافیای سیاسی، اقتصادی و راهبردی، تأکید بر وجه نظامی ما را نباید از سایر وجوه اهمیت و کاربرد جزایر بر اساس مزیت‌های مطلق و نسبی آن‌ها غافل کند. این جزیره مورد توجه کشورهای حوزه خلیج فارس و سایر دولت‌های اروپایی و آمریکایی است و این مسأله توجه خاص ما را می‌طلبد تا قدرت و حاکمیت ملی کشورمان را که اصل غیر قابل انکار است را در آن منطقه تثبیت نماییم از این رو به منظور رشد و توسعه و امنیت فراگیر، همه‌جانبه، متوازن و پایدار جزیره ابوموسی در راستای منافع و مصالح ملی پیشنهادهای ۱۴ گانه زیر با توجه به زیست بوم (اکوسیستم) آن منطقه اعلام می‌گردد تا بتوانیم در آینده شاهد شکوفایی و رونق آن جزیره از تمامی ابعاد در راستای ایران قوی باشیم.

پیشنهادها عبارت است از:

۱. جانمایی، طراحی و ساخت استاندارد اسکله‌ها با کاربری چند منظوره (تجاری، صیادی، گردشگری، ورزشی، بانکرینگ و...)، موج شکن، برج کنترل، بازرسی شناورها، جستجو و نجات دریایی
۲. برگزاری تعدادی از نشست‌ها، مسابقات (فرهنگی، ورزشی، هنری، علمی و...)، رویدادهای سازمانی، ملی و بین‌المللی در جزیره ابوموسی
۳. بازدیدهای نظارتی مستمر و مؤثر از روند پیشرفت پروژه‌ها
۴. تهیه کلیپ‌های تبلیغاتی از قابلیت‌های مختلف جزیره ابوموسی و اطلاع‌رسانی عمومی از طریق رسانه‌های دیداری، شنیداری، مکتوب و مجازی جهت آگاهی بخشی به عموم مردم و جلب گردشگر و سرمایه‌گذار داخلی و خارجی در بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی
۵. برگزاری نشست هم‌اندیشی برای رشد و توسعه جزایر

نقش امنیت ایران در افزایش ترانزیت و تبدیل شدن ایران به هاب ترانزیتی

● مصطفی رضائی
◆ سردبیر



هستند. باید در نظر داشت ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود، نقش مهمی در ترانزیت بار و تبدیل شدن به هاب ترانزیتی بین شرق و غرب بازی می‌کند. برخی از عوامل و نقش امنیتی ایران در افزایش ترانزیت و تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی بین شرق و غرب به شرح زیر است.

۱. موقعیت جغرافیایی: ایران در قلب قاره آسیا و در مسیرهای ترانزیتی اصلی بین شرق و غرب قرار دارد. این موقعیت جغرافیایی باعث شده تا ایران به‌عنوان یک پل ارتباطی مهم بین مناطق مختلف جهان شناخته شود.

۲. شبکه حمل‌ونقل توسعه‌یافته: ایران دارای یک شبکه حمل‌ونقل توسعه‌یافته است که شامل جاده‌ها، راه‌آهن‌ها، بندر و فرودگاه‌ها می‌شود. این شبکه حمل‌ونقل امکان ترانزیت بارهای سنگین را فراهم می‌کند و نقش مهمی در افزایش ترانزیت در ایران دارد.

۳. امنیت دریایی: ایران دارای ساحل‌های طولانی در خلیج فارس و دریای عمان است. نظارت ایران بر این مناطق و کنترل تردد کشتی‌ها در این آب‌ها به ایران امکان می‌دهد تا در ترانزیت بین شرق و غرب نقش مهمی بازی کند و امنیت این مسیر را تضمین کند.

۴. پتانسیل اقتصادی: ایران به دلیل منابع طبیعی غنی، صنایع متنوع و بازار داخلی بزرگ، پتانسیل اقتصادی بالایی دارد. این ویژگی‌ها باعث جذب تجارت و ترانزیت بیشتر در ایران می‌شود.

در نهایت باید در نظر داشته باشیم که موفقیت ایران به‌عنوان یک هاب ترانزیتی وابسته به چندین عامل دیگر نیز است، از جمله سیاست‌های دولتی، میزان سرمایه‌گذاری در زیرساخت و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی، تسهیلات و خدمات بهتر برای تجارت و ترانزیت، همکاری با کشورهای همسایه و بین‌المللی و مدیریت مناسب ریسک‌های امنیتی.

امنیت یک کشور به خصوص کشور ما ایران در بین کشورهای خاورمیانه می‌تواند نقش مهمی در افزایش ترانزیت بار و کالا ایفا کند، اما برای رسیدن به این هدف نیاز به همکاری با کشورهای همسایه و منطقه‌ای، تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، تسهیلات گمرکی مناسب و اصلاح فرایندهای مربوطه وجود دارد

این امنیت که امروز و با روی کار آمدن دولت سیزدهم و تقویت قدرت بازدارندگی کشور امروز صدچندان شده نقش مهمی در افزایش ترانزیت بار و کالا ایفا کند. برخی از جوانب مؤثر بودن امنیت ایران در افزایش ترانزیت بار و کالا در خاورمیانه شامل این موارد است.

۱. پایداری امنیتی: امنیت پایدار در ایران و منطقه خاورمیانه اعتماد و اطمینان تجاری را ایجاد می‌کند. وجود یک محیط پایدار امنیتی در ایران موجب جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تبادل تجاری بیشتر می‌شود. این امر نه تنها ترانزیت بار و کالا را افزایش می‌دهد، بلکه همچنین باعث ایجاد ارتباطات تجاری قوی با کشورهای منطقه و بین‌المللی می‌شود.

۲. کاهش ریسک‌های امنیتی: وجود امنیت قابل اعتماد در ایران می‌تواند ریسک‌های امنیتی مربوط به ترانزیت بار و کالا را کاهش دهد. این شامل کاهش ریسک سرقت، تهدیدات تروریستی و حمله به تجهیزات حمل‌ونقل است. با کاهش ریسک‌های امنیتی، شرکت‌ها و تجارت‌ها تمایل بیشتری به استفاده از مسیرهای ترانزیتی ایران خواهند داشت.

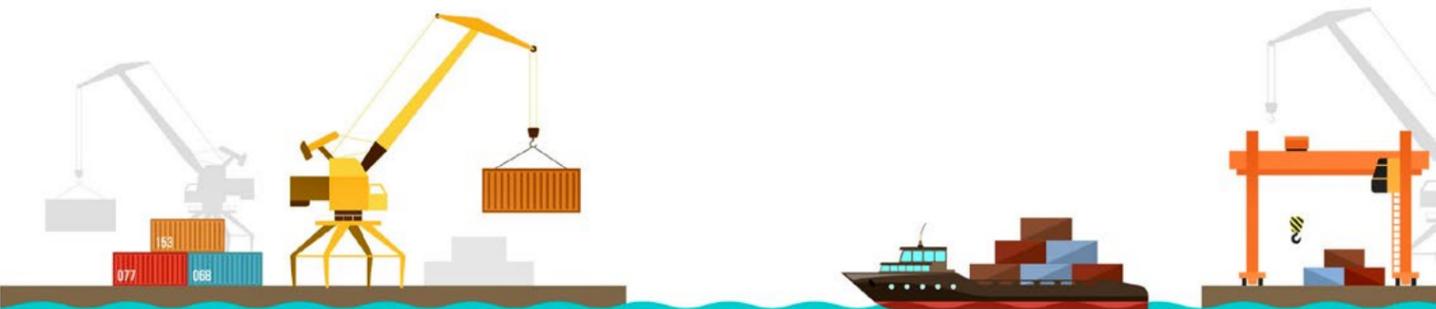
مهم است برای توسعه ترانزیت بار و کالا در ایران، علاوه بر امنیت، زیرساخت‌های حمل‌ونقل قوی و مؤثر نیز با وجود اینکه در حال حاضر تا حد زیادی مهیا است تقویت شود، از جمله این زیرساخت‌ها بندر، جاده‌ها، راه‌آهن‌ها و فرودگاه‌ها. همچنین، تسهیلات گمرکی مدرن و فرایندهای ساده‌تر و شفاف‌تر نیز در تسهیل ترانزیت بار و کالا تأثیرگذار



اداره کل بنادر و دریانوردی
استان سیستان و بلوچستان

فرصت های سرمایه گذاری بنادر چابهار

Chabahar Port



www.Chabaharport.pmo.ir



بنادر چابهار



فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



احداث و بهره برداری انبار فله خشک خوراکی E10

- اشغال زایی: ۱۵ نفر مستقیم
- زیر ساخت: آب و برق دارد
- وضعیت مطالعه: اولیه دارد
- مترائز زمین: ۱۰۳ هکتار
- ظرفیت بهره برداری: ۲۵۰ هزار تن در سال
- مدت قرارداد: ۲۰ سال

هزینه عملیاتی سالیانه
۱۲۵ میلیارد ریال

سرمایه گذاری (تقریبی)
۱۱۷۹ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه
۴/۰۵ سال

درآمد سالیانه
۴۱۶ میلیارد ریال

فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



احداث و بهره برداری انبار فله خشک خوراکی E9

- اشغال زایی: ۱۵ نفر مستقیم
- زیر ساخت: آب و برق دارد
- وضعیت مطالعه: اولیه دارد
- مترائز زمین: ۱۰۳ هکتار
- ظرفیت بهره برداری: ۲۵۰ هزار تن در سال
- مدت قرارداد: ۲۰ سال

هزینه عملیاتی سالیانه
۱۲۵ میلیارد ریال

سرمایه گذاری (تقریبی)
۱۱۷۹ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه
۴/۰۵ سال

درآمد سالیانه
۴۱۶ میلیارد ریال



فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



- اشتغال زایی: ۱۱ نفر مستقیم
- زیر ساخت: آب و برق دارد
- وضعیت مطالعه: اولیه دارد
- متراژ زمین: ۱۰۷ هکتار
- ظرفیت بهره برداری: ۱۴۰ هزار تن در سال
- مدت قرارداد: ۲۰ سال

هزینه عملیاتی سالیانه
۹۱ میلیارد ریال

سرمایه گذاری (تقریبی)
۷۸۶ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه
۵/۱۴ سال

درآمد سالیانه
۲۴۴ میلیارد ریال

فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



- اشتغال زایی: ۱۱ نفر مستقیم
- زیر ساخت: آب و برق دارد
- وضعیت مطالعه: اولیه دارد
- متراژ زمین: ۱۰۷ هکتار
- ظرفیت بهره برداری: ۱۴۰ هزار تن در سال
- مدت قرارداد: ۲۰ سال

هزینه عملیاتی سالیانه
۹۱ میلیارد ریال

سرمایه گذاری (تقریبی)
۷۸۶ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه
۵/۱۴ سال

درآمد سالیانه
۲۴۴ میلیارد ریال



فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



احداث و بهره برداری سایت خدمات کانتینری، تعمیر و نگهداری



سرمایه گذاری (تقریبی)
۴۲۲۲ میلیارد ریال

درآمد سالانه

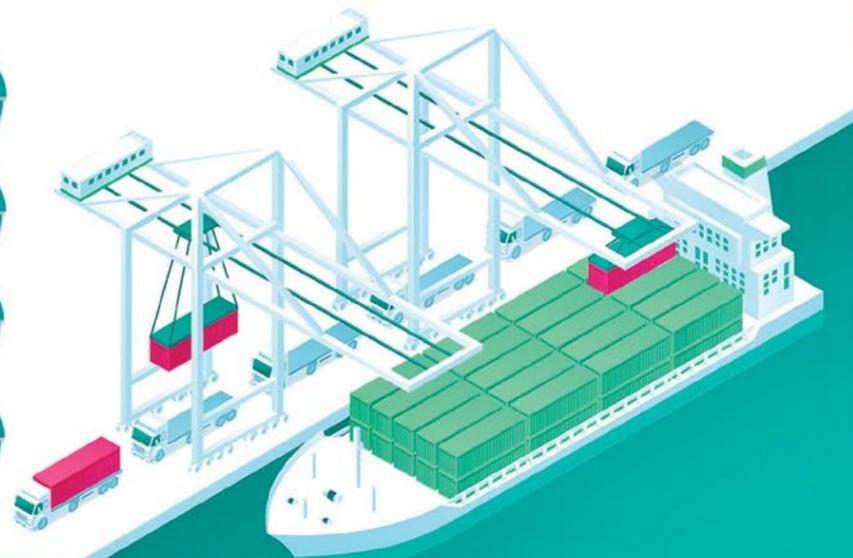
۱۲۶۱ میلیارد ریال

هزینه عملیاتی سالانه

۶۱۰ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه

۶/۴۹ سال



فرصت های سرمایه گذاری بندر چابهار



احداث و بهره برداری انبار کالای عمومی



هزینه عملیاتی سالانه
۱۸۵ میلیارد ریال

دوره بازگشت سرمایه

۴/۳۱ سال

سرمایه گذاری (تقریبی)
۲۳۵۸ میلیارد ریال

درآمد سالانه

۷۳۲ میلیارد ریال

سلامت روان؛ تغییر دهنده بازی برای بهبود زندگی دریانوردان

مراقبت‌های پزشکی و آموزشی و ایجاد تدابیر خاص برای جلوگیری از گسترش بیماری اهمیت بسزایی در حفظ سلامتی دریانوردان دارد. دسترسی مستقیم و سریع به کمک‌های پزشکی مناسب همواره در دسترس این گروه نیست و با توجه به اینکه دریانوردی شغلی خطرناک است مراقبت رفتاری و روانی متداول‌ترین پاسخ رفتاری پیشگیری از بیماری‌های شایع در این گروه تلقی می‌شود. در همین زمینه با دکتر خسرو محمدی، روانشناس بالینی که از سال ۱۳۹۶ در حوزه سلامت روانی دریانوردان فعالیت دارد، به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌آید:

دریانوردان با چه بیماری‌هایی روبه‌رو هستند؟

دریانوردان، محیط فیزیکی و شغلی سخت، محدود و دور از خانواده دارند، دریانوردان در فضای چند زبانه و چند فرهنگی خدمت می‌کنند. بنابراین تشکیل گروه سخت است لذا دریانوردی شغلی پر چالش است که زندگی را برایشان استثنایی می‌کند. این شرایط سخت در حوزه سلامت روان سبب شده دریانوردان در حوزه سلامت روان بایکسری بیماری‌ها دست و پنجه نرم کنند.

البته مسائل ایمنی هم وجود دارد که اگر بی‌توجهی شود و یا به موقع اقدام نکنند، خطر آفرین است لذا مجبوریم در حیطه دریانوردی مسائل سلامت روان را بیشتر جدی بگیریم. تاکنون خیلی این گونه بوده است که به مسائل جسمی و فیزیکی خیلی توجه می‌شود ولی به سلامت روان زیاد توجه نشده است در صورتی که با محدودیت‌های جسمی می‌توان کار کرد ولی در شرایط سخت روانی نمی‌توان شغل و ارتباط صحیح برقرار کرد.

موفقیت و رشد به سلامت روانی بر می‌گردد. کسی که سلامت روان ندارد سلامت جسم هم ندارد، بسیاری از مسائل جسمی زمانی اوج می‌گیرد که از لحاظ روانی هم مشکل داشته باشیم.

بسیاری از بیماری‌های صعب‌العلاج زمینه و پایه روانشناختی دارند. اگر به استرس و روان توجه شود مشکلات نیز رفع می‌شود حتی اگر در سبک زندگی رعایت داشته باشیم ولی استرس داشته باشیم نمی‌توانیم کارایی لازم را داشته باشیم. بنابراین در شرایط شغلی سخت عامل استرس از کارایی افراد می‌کاهد.

یکی از مسائل مهم، مدیریت استرس و خشم است که جزو

مهارت‌های زندگی است. کسانی که این مهارت‌ها را یاد بگیرند، می‌توانند خوب زندگی کنند. دریانوردان نیاز به آموزش‌های زندگی دارند، کسانی که مهارت‌های زندگی و کنترل استرس و خشم یاد نداشته نباشند، آسیب می‌بینند. در دریانوردی آسیب‌های عمده وجود دارد لذا ارتقاء بهداشت روان و آموزش‌های مهارت‌های زندگی و پیشگیری جزو اولویت‌های مابرای دریانوردان است.

از خدمه تا ملوان و سرمهندس و مدیران دریانوردی باید به سلامت بهداشت روان توجه کنند، یکی از مسائل اساسی مدیران این است که منشاء استرس هستند. اگر با فضای دریا آشنا نباشند افراد راد رک نمی‌کنند. اولین لایه مداخلات مالایه پیشگیری شامل آموزش‌های دریانوردان است و لایه دوم آموزش‌های تخصصی‌تر برای افراد است که برخی از افراد باید در کشتی یاد داشته باشند. بالاخره در هر کشتی باید یک نفر کمک‌های اولیه را یاد داشته باشند.

افراد در این شرایط سخت ممکن است دچار بیماری اضطرابی و استرس و روان‌پریشی شوند. این افراد نیاز به یکسری مداخلات اولیه دارند و روانشناس آنلاین باید وجود داشته باشد تا مداخلات اولیه انجام شود تا کشتی به خشکی برسد تا مداخلات بعدی انجام شود، اگر این مسیر درست انجام شود می‌توانیم از برخی بیماری‌ها جلوگیری کنیم. از دیگر مشکلات انسانی شاهد عدم تمرکز افراد و مشکلات روحی و روانی هستیم و باید افراد را شناسایی و آموزش دهیم لذا در استخدام و گزینش افراد باید سلامت روانی را در نظر بگیریم همچنین در انتصابات و ارتقاء افراد هم باید مورد ارزیابی دقیق روانشناسان قرار بگیرند.



انجام دوره‌های روانشناسی و ارزیابی روانی دریانوردان از چه زمانی آغاز شده است؟

اصل اساسی برای تشخیص بیماران در جذب افراد، مشاوره بالینی و مصاحبه با افراد است. از سال ۱۳۹۶ موضوع روانشناسی دریانوردان در شرکت ملی نفتکش را آغاز کردیم و تمام دانشجویان مورد ارزیابی دقیق قرار می‌گیرند و مهارت‌های زندگی را فرا می‌گیرند، ما آموزش کمک‌های روانشناختی را از سال ۱۳۹۷ شروع کردیم و مهندس‌ها و افسران این دوره‌ها را می‌گذرانند تا اگر بیماری‌ای در سفرهای طولانی به وجود آمد یکسری مداخلات اولیه را انجام دهند.

دریانورد ممکن است یکسری اقدامات روتین را به مدت طولانی با یکسری افراد محدود انجام دهند یعنی محرومیت‌حسی دارند و حواس گوناگون آنها زیاد کار نمی‌کند لذا استرس‌زا است. محرومیت از خواب، تنهایی، اختلالات خانوادگی افراد را تحت تاثیر قرار می‌دهد، توسعه ما توسعه ارتباطات با خانواده از طریق تلفن همراه است و یا خانواده‌ها در برخی سفرها همراه با افراد باشند.

چه موضوعاتی در تشدید استرس دریانوردان دخیل است و راه‌های پیشگیری آن چیست؟

انزوای اجتماعی و دل‌تنگی عامل ایجاد استرس در دریانوردان است، باید انواع سرگرمی و توسعه ارتباط خانوادگی و اوقات فراغت در کشتی و خارج از کشتی را تعبیه کنیم تا فرد باز توانی درمانی شود.

رسیدگی به خانواده‌ها در دوره‌ای که افراد در دریا هستند مهم است که متاسفانه این اتفاق نمی‌افتد، خانواده‌ها به خاطر نبود پدر خانواده خیلی تنها هستند و خلاء حضور یک نفر همیشه وجود دارد لذا ارتباطات آنها هم دچار اختلال می‌شوند، افراد دریانورد باید خیالشان از خانواده هم راحت باشد لذا خانواده نیاز به حمایت و رسیدگی دارد. نیاز است مدیران، خانواده‌ها و دریانوردان آموزش‌هایی را ببینند که این‌ها شامل مهارت‌های روان‌شناختی است.

مطلب دیگر اینکه باید به حوزه بهزیستی و روانی جسمانی افراد

دکتر خسرو محمدی / روانشناس بالینی

ضمانت اجرا داشته باشیم، بحث ایمنی، پر کردن اوقات فراغت، پرداخت امکانات و تسهیلات کمک‌کننده است اما اصل اساسی ارتباط جدی با روانشناس است و باید افراد بتوانند در حین، قبل و بعد ماموریت با روانشناس در ارتباط باشند.

دریانوردان در خصوص مشکلاتشان باید به روانشناس و کلینیک مراجعه کنند، خانواده باید برای مداخلات روانی با پزشک ارتباط داشته باشد. اگر سازمان می‌خواهد موفق باشد باید به این نکته حتما توجه کنند و روانشناسان حضور پررنگ‌تری را در بین آحاد افراد سازمان داشته باشند.

دغدغه اصلی دریانوردان از نظر جناب عالی چیست؟

دغدغه اصلی دریانوردان، خانواده، انزوای اجتماعی، تنهایی و استرس شغلی است که باید استرس را با ارتباط موثر با والدستان با پایین دستان کاهش داد و ارتباط انسانی بیشتر مافوق‌ها با زیردستان و مجموعه کارکنان یک مهارت اساسی است که می‌تواند مشکلات را رفع کند.

به عنوان یک روانشناس بالینی چه توصیه‌ای به دریانوردان دارید؟

اینکه به سلامت روان خود توجه کنند چرا که سلامت خانوادگی و اجتماعی به سلامت روان برمی‌گردد و از هر چه به سلامت روان آسیب می‌زند، دوری کنیم. ورزش، دوری از افکار منفی، مدیریت زمان، ارتباط درست و موثر با دیگران، پر کردن اوقات فراغت، داشتن اهداف بلند در زندگی و انجام چکاپ‌های روانشناسی در طول سال مهم هستند. آموزش مهارت‌های زندگی و مدیریت استرس و خشم برای تمام کارکنان ستادی و اجرایی واجب است.

چه پیشنهادی به سازمان بنادر و دریانوردی در بحث سلامت روان دریانوردان دارید؟

سلامت روان، سلامت عمومی تلقی می‌شود و بی‌توجهی به آن سبب انواع آسیب‌ها به کارکنان می‌شود لذا توصیه می‌شود به سلامت روان کارکنان با انجام چکاپ‌های سالانه، بکارگیری روانشناسان، برنامه‌ریزی آموزشی سالانه، استرس را کاهش و کارایی کارکنان را افزایش دهند، تجهیزات گران‌رادر اختیار دریانوردان قرار می‌دهیم که اگر سلامت روان داشته باشند به بهترین شکل از تجهیزات استفاده می‌کنند و چنانچه فرد دارای تنش ذهنی و روانی باشد، خسارت‌هایی را به سیستم، خودش و سازمان وارد می‌کند پس به نفع سازمان بنادر و دریانوردی است که به کارکنان خود در حیطه سلامت روانی کارکنان و دریانوردان توجه کافی داشته باشد. و در پایان اهمیت به بهداشت و سلامت روان و آموزش بهداشت روان و آموزش مداخلات در سازمان حیاتی است.

با اقتباس از کتاب
انجام فعالیتهای اقتصادی
در مناطق آزاد و ویژه بندری

کشتی یخچالی

کشتی است که فضاهای بارگیری آن دارای کنترل درجه حرارت بوده و جهت حمل کالاهایی مانند گوشت، لبنیات و ... بکار می‌رود.

کشتی تانکر

کشتی است که جهت حمل مواد مایع نفتی و غیر نفتی بکار گرفته می‌شود.

کشتی رو - رو

کشتی است که وسایل نقلیه زمینی موتوری می‌توانند مستقیماً به آن وارد یا از آن خارج شوند.

کشتی ماهیگیری

کشتی است که جهت ماهیگیری و صید آبزیان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

کشتی فله بر

کشتی است که جهت حمل کالاهای فله خشک مانند گندم، جو، ذرت و ذغال سنگ بکار می‌رود.

کشتی کانتینری

کشتی است که فقط قابلیت حمل کانتینر را دارد.



واژگان

واژگان در اصطلاح زبان‌شناسی، یک نظام معنایی است که پایه‌های اصلی یا دستوری واژه‌ها را معین می‌کند. مهم‌ترین بخش واژگان دانستن واژه از دیدگاه معنایی است، زیرا عموماً یک واژه می‌تواند معانی و کاربردهای مختلفی داشته باشد. واژگان می‌توانند عمومی یا مختص به یک دامنه خاص باشند. مفاهیم و اصطلاحات به‌کار برده شده برای واژگان مر سوم در مناطق که در اینجا آمده طبق تعریفی است که در استانداردها پذیرفته شده یا در قوانین و مقررات جاری کشور جمهوری اسلامی ایران به آن اشاره شده و بر اساس نیاز کتاب حاضر ممکن است، بخشی به تعاریف افزوده شده باشد. ذکر این نکته نیز لازم است که با توجه به گستردگی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی در کشور، به تعریف واژگانی اکتفا شده، که مورد استفاده در مناطق ویژه اقتصادی بندری و محدوده بندری مناطق آزاد تجاری-صنعتی می‌باشد.

واژگان دریایی

مختص به

شرکت‌ها و موسسات کارگزاری ترابری دریایی

شرکت‌های قانونی دارای پروانه فعالیت که در زمینه خدمات بندری و دریایی فعالیت می‌نمایند.

شناور

به هر وسیله نقلیه آبی که قابلیت دریانوردی در کلیه آب‌های مجاز را داشته باشد شناور می‌گویند.





کالای ترانزیت داخلی:

کالای گمرک نشده‌ای است که از یک گمرک خانه مجاز به گمرک خانه مجاز دیگری حمل و تحویل می‌گردد.



کالای مرجوعی:

کالایی است که به هر دلیل به منشاء ورود قبلی خود برگشت داده شود. (داخل یا خارج از کشور)



کالای ممنوعه:

کالایی است که ورود آن به منطقه یا کشور، بنا به مصالح ملی یا شرع مقدس اسلام یا به موجب قانون ممنوع است.



سوپا کالا:

فرایندی است که طی آن کالا جهت مصرف داخلی از یک مرز وارد و معادل آن از مرز دیگر کشور خارج گردد.



کالای خطرناک:

کالایی است که نگهداری آن ایجاد خطر برای خود یا سایر کالاها، امکان و... می‌نماید.



کالای صادرات مجدد:

کالایی است که به منطقه آزاد یا ویژه اقتصادی بندری وارد و پس از انجام فرآیند تولید، پردازش، تبدیل، تکمیل، تعمیر و یا ... به خارج از کشور فرستاده می‌شود.



کالای واردات قطعی:

کالایی است که برای مصرف در داخل کشور از گمرک ترخیص می‌شود.



کالای صادرات قطعی:

کالایی است که به منظور فروش و یا مصرف به خارج از کشور فرستاده می‌شود.



کالای به آب افتاده:

کالایی است که در جریان تخلیه و یا بارگیری، به آب دریا افتاده است. این اصطلاح در عملیات تحویل و تحول کالا از اهمیت ویژه (به لحاظ تنظیم صورتمجلس به آب افتادگی) برخوردار می‌باشد.



کالای اکبند:

به کالایی گفته می‌شود که بسته بندی اولیه آن دست نخورده باشد. یک کانتینر نیز تا زمانی که پلمپ آن باز نشود اکبند محسوب می‌شود.



کالای کابوتاژ:

کالایی است که از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا و یا رودخانه‌های مرزی حمل گردد.



کالای آسیب دیده:

کالایی است که قبل از تخلیه و یا در جریان عملیات تخلیه و یا بارگیری صدمه دیده و یا بسته بندی آن دچار آسیب گردد. این اصطلاح در عملیات تحویل و تحول کالا از اهمیت ویژه (به لحاظ تنظیم صورتمجلس کالای آسیب دیده) برخوردار می‌باشد.



کالای فاسد شدنی:

کالایی است که به لحاظ ماهیتی در شرایط عادی فاسد شود و یا عرفاً شروع به فساد کند و یا تغییر شکل دهد و یا تاریخ مصرف آن منقضی گردد. این اصطلاح در عملیات انبارداری از اهمیت ویژه (به لحاظ اعلام به موقع و سریع به مراجع ذی ربط) برخوردار می‌باشد.



● از تکنسین پالایشگاه گاز تا کنترل ترافیک دریایی بندر خرمشهر

عبدالکریم لفتوی محرزى



ایران اداره می‌شد و تمام امور کشتیرانی تحت نظر آن دفتر بود، در آن موقع ما یک کشتی به اسم نوید داشتیم که کشتی راهنمایر بود و محل استقرار اپراتورهای مخابرات به حساب می‌آمد که به دلیل اینکه بتوانیم کشتی‌ها را در دهانه اروند رود لجستر کنیم، هر ماه یک نفر از دفتر کنترل ترافیک عازم آنجا می‌شد.

در شروع جنگ و اواسط ماموریتم بود که دفتر هماهنگی مشترک به وسیله یک انگلیسی‌ای اعلام کرد که از هم اکنون اروند رود تحت حاکمیت عراق در آمده و کشتی‌های ایرانی باید توسط راهنمایان عراقی به خرمشهر هدایت شوند. این واقعیت خلاف قرارداد الجزیره است. به هر حال ما اهمیتی به این اعلان ندادیم و کشتی‌ها عازم دریا می‌شدند و مسئولان دریایی بندر خرمشهر موفق شدند دو یا سه لایروب خیلی مدرن از کانال با پرچم ایران خارج کنند که هم اکنون هر سه (آبتین، نوسود و هویزه) موجود است و یکی هم به دلیل آتش سوزی از کار افتاده است.

ماهانم بندر و دریا بر طبق وظیفه و تکریم بازنشستگان سازمان بندر و دریانوردی، پای صحبت‌ها، تجربه‌های کاری، خاطرات تلخ و شیرین بازنشستگان از دوران خدمت نشسته است.

عبدالکریم لفتوی محرزى متولد ۱۳۳۰ و از پیشکسوتان دریایی می‌گوید: قبلاً در سال ۱۳۵۳ در پالایشگاه گاز بیدبلند به سمت تکنسین ابزار دقیق مشغول بودم. بعد از اعلام استخدام سازمان بندر و دریانوردی در روزنامه آیندگان، من در آزمون و مصاحبه سازمان شرکت کردند و موفق شدم که در یک دوره شش ماهه در آموزشگاه فنی بندر خرمشهر در مخابرات دریایی آموزش ببینم. مدتی در خارج بودم و نسبتاً مسلط به زبان بودم و در آموزشگاه خرمشهر به وسیله یک استاد انگلیسی کاملاً به زبان انگلیسی مسلط شدم و بعد از این دوره در اواخر سال ۱۳۵۶ در کنترل ترافیک دریایی بندر خرمشهر مشغول به کار شدم.

آن موقع دفتر هماهنگی مشترک (سی بی سی) که توسط عراق و



اواخر روز بود که از طریق عملیات بندر خرمشهر اعلام شد که باید منطقه را هرچه زودتر ترک کنید، فرمانده کشتی آن زمان ما عباس طوفانی، فرد با تجربه ای بود و گفت: ما الان حرکت نمی‌کنیم چون کاملاً در دید هستیم و باید از تاریکی شب استفاده کنیم و به بندر امام برویم، اواسط شب بود که حرکت کردیم و نزدیک صبح هنوز آفتاب طلوع نکرده بود به بندر امام رسیدیم و از استیشن آزاده پایلوت گرفتیم و ساعت هشت در بندر امام پهلو گرفتیم، افرادی که می‌بایست کشتی را تحویل بگیرند منتظر ما بودند و بلافاصله کشتی را تحویل گرفتند و به شهر خود رفتند، من در ۳۱ شهریور در خرمشهر ساکن بودم و بمباران خرمشهر هم شروع شده بود اما سالم به خانه رسیدیم، کشتی نوید و یدک کش قهرمان به خاطر اینکه از خطر بمباران احتمالی نجات پیدا کنند، به سمت بوشهر حرکت کنند. در نتیجه همکاران به سمت بندر بوشهر حرکت کردند در جنگل خارک توسط جنگنده‌های رژیم بعث عراق بمباران شدند و هیچ کدام نجات پیدا نکردند که این بدترین خاطره ای بود که همه ما را آزرده خاطر کرد. بیشتر آنها خرمشهری بودند و خاطراتشان هیچ وقت از ذهنم خارج نمی‌شود.

بعد از اینکه خرمشهر بمباران شد، تمام شهر تخلیه شد و پس از یک ماه مقاومت، به همراه خانواده با ماشین‌های شخصی به سمت مزرعه اقوام در آبادان راه افتادیم و مدتی را در آنجا اقامت کردیم اما آنجا هم منطقه جنگی اعلام شد و ما باید زودتر آنجا را هم تخلیه می‌کردیم. بنابراین به مقصد شیراز حرکت کردیم و شب به امیدیه رسیدیم، در امیدیه فامیلی داشتیم که بومی آنجا شده بودند به ما خیلی کمک شد و بسیار ما را دلداری داد.

بعد از مدتی از طرف دولت اعلام شد که کارمندان دولتی به هر اداره ای که مراجعه کنند باید آن اداره افراد را جذب کنند، من با توجه به سوابقی که در شرکت ملی گاز داشتم، پذیرش شدم و تقاضا دادم و هنوز هم تقاضا محفوظ است، اما بعد از مدتی سازمان بندر و دریانوردی اعلام کرد که ما به شما برای راه اندازی بندر شهید رجایی و بندر شهید کلانتری نیاز داریم و با انتقال شما به هیچ اداره و یا سازمانی موافقت نمی‌کنیم و دوباره بعد از مراجعه به سازمان بندر و دریانوردی به دلیل بومی بودن به بندر امام اعزام و به مدت ۸ سال و در طول مدت جنگ در بندر امام انجام وظیفه کردم.

آن موقع بندر امام به دلیل موشک باران رژیم بعث عراق به کانال پور موسی مدتی تعطیل شد و ناچاراً اداره، ما را به خاطر اینکه بیکار نباشیم به بندرعباس، چابهار و سایر بنادر اعزام می‌کردند.

بعد از آتش بس در سال ۱۳۶۷، بعد از مدتی به خاطر بازسازی بندر خرمشهر و آبادان، من تقاضای بندر خرمشهر کردم چون بندر خرمشهر تحت اداره ارتش بود در بندر آبادان نزد حاج کاظم اصلاحی مشغول شدم و دوباره بعد از بازسازی به بندر خرمشهر منتقل شدم.

وقتی دو بندر خرمشهر و آبادان بازسازی شد من مسئول مخابرات دریایی انتخاب شدم و به مدت ۱۲ سال مسئول مخابرات دریایی بندر آبادان بودم و در سال ۱۳۸۶، بازنشست شدم و هم اکنون هم بعد از مدتی توسط همکاران بازنشسته به عنوان هیئت مدیره کانون بنادر خرمشهر و آبادان خدمت می‌کنم.



پودنی خوش طعم جنوبی

مواد لازم برای پخت پودنی

شامل ماهی (کوسه یا انواع ماهی)، سبزی‌های معطر، تمرهندی (بسته به ذائقه آن را تغییر دهید)، آب لیمو، نمک، ادویه کاری، زردچوبه، فلفل قرمز و روغن است که با توجه به تعداد افراد می‌توانید میزان آن‌ها را تعیین کنید.

پودنی را اغلب به‌عنوان غذای اهالی هرمزگان به‌خصوص قشم می‌شناسند. غذایی که بیشتر جنوبی‌ها آن را با گوشت کوسه می‌پزند، هرچند پخت آن با انواع ماهی نیز به قدر کافی خوش طعم از آب درمی‌آید. از آنجا که گوشت کوسه سفت و کمی ناپز است، باید با ترفندی که مختص جنوبی‌هاست آن را زودپز کرد! اهالی هرمزگان معمولاً گوشت کوسه را با آب‌لیمو و زردچوبه می‌پزند، بعد هم آن را آبکش می‌کنند، پوستش را جدا می‌کنند و گوشت را حسابی فشار می‌دهند تا اگر آبی در آن مانده خالی شود. به این شکل قسمت اصلی کار پختن پودنی انجام می‌شود، حال شما اگر طعم کوسه برایتان خوشایند نیست می‌توانید از انواع دیگر ماهی استفاده کنید و همین روش را پیش بگیرید و پس از آن بیابید تا با هم به سراغ افزودن سبزی‌هایی معطر و ادویه‌هایی مخصوص این غذا برویم. در مرحله بعد به گوشتی (کوسه/ ماهی) که آماده‌شده، سبزی‌هایی معطر و ادویه را بیفزایید و اطمینان حاصل کنید که مواد به صورت یکنواخت روی ماهی پخش شده، در نظر داشته باشید این غذا را معمولاً کمی تند درست می‌کنند اما شما آن قدری از ادویه‌ها استفاده کنید که ذائقه‌تان اجازه می‌دهد، در صورت تمایل مقداری تمر هندی را نیز روی ماهی بزنید و بعد که ماهی را با مواد خوب آغشته کردید، کمی در روغن تفت بدهید. به همین راحتی غذای شما آماده می‌شود، حالا وقت آن رسیده که غذا را به دلخواه تزیین کنید و نوش جان کنید.



آن سوی تجربه

بازاندیشی خاطرات و تجربه‌ها

کتاب آن سوی تجربه (بازاندیشی خاطرات و تجربه‌ها) توسط حمید حمیدی و توسط انتشارات اسرار دانش در ۱۶۰ صفحه به چاپ رسیده است.

تجربه‌های کارکنان مجموع برداشت‌های آنها در تعامل با سازمان بوده و جزو اصلی احساسات و عواطف آن‌هاست که در طول زمان برانگیخته می‌شود. تجربه کارکنان شکل دهنده شناخت و دیدگاه آنها در خصوص شغل است و به رفتارهای مطلوب و نامطلوب آنها منجر می‌شود.

این کتاب درباره تجارب و خاطرات کاری آقای حمیدی است. تجارب و راه‌حلی‌هایی که برای رفع مشکلات اتخاذ شده و در متن این کتاب به آنها اشاره شده ممکن است از دیدگاه برخی و در مقایسه با شرایط کنونی از بدیهیات بوده و کار خارق‌العاده‌ای صورت نگرفته باشد؛ اما باید در نظر داشت که شرایط آن برهه زمانی و مشکلات متعددی که مبتلا به سازمان بود اکنون وجود ندارد.

در بخش شرح حال کتاب آمده است:

در سال ۱۳۳۱ متولد شدم و دوران ابتدایی و دبیرستان را در آبادان گذراندم. در سال ۱۳۵۱ در رشته مهندسی مکانیک در دانشگاه تبریز پذیرفته و در سال ۱۳۵۵ موفق به اخذ دانشنامه در این رشته شدم. دوران سربازی را در پایگاه نیروی دریایی خرمشهر گذراندم. پایان

خدمت سربازی‌ام مصادف با پیروزی انقلاب اسلامی بود. چند سال به برق رسانی در روستاها و بخش‌های مختلف استان خوزستان مشغول بودم. در سال ۱۳۶۱ به استخدام سازمان بنادر و کشتیرانی (دریانوردی فعلی) درآمدم و به بندرعباس اعزام شدم. سه سال در یکی از لایروب‌های سازمان مشغول به کار بودم و در سال‌های بعد با سمت‌های مختلف (رئیس اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی، معاون فنی، مشاور مدیرکل، معاون طرح و توسعه) به مدت ۱۶ سال در بندرعباس و در بنادر شهید باهنر و شهید رجایی به خدمت مشغول بودم. در حین خدمت در بندرعباس در کنکور سراسری کارشناسی ارشد در رشته مهندسی صنایع شرکت کرده و در دانشگاه امیرکبیر پذیرفته و در نهایت در سال ۱۳۷۳ به دریافت کارشناسی ارشد در این رشته نائل شدم. در خرداد ماه ۱۳۷۷ به تهران منتقل شدم و ابتدا با سمت کارشناس در اداره کل استانداردها و گواهی‌نامه‌های دریانوردی اشتغال داشتم و بعد به سمت‌های کارشناس تحقیق و توسعه، رئیس اداره تحقیق و توسعه، سرپرست مرکز تحقیقات و مجدداً رئیس اداره تحقیق و توسعه دریایی و بندری منصوب شدم. بالاخره در ۱۱ اردیبهشت ۱۳۹۴ بعد از ۳۵ سال خدمت به افتخار بازنشستگی نائل گشتم.





در ادامه حمیدرضا آبابی مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و مدیر اجرایی طرح‌های جامع بنادر کشور گفت: برای رسیدن به یک نقشه راه آینده، می‌بایستی از رفتارهای گذشته در خصوص اهداف و استراتژی‌های تدوین شده درس بگیریم.

وی در ارتباط با رویکرد نوین در تدوین طرح جامع بنادر تاکید کرد که برقراری ارتباط و کانون توجه شدن جامعه بازاری یکی از اهداف اصلی و حلقه مفقوده این سند استراتژیک خواهد بود و نقش تسهیلگران اقتصادی در توسعه بازارهای ترانزیت، ایجاد امنیت سرمایه‌گذاری در ایران، بهبود روابط با کشورها و حضور سازمان بنادر و دریانوردی در اتحادیه‌های اقتصادی منطقه به عنوان کانون توزیع امن، ارزان و مناسب‌ترین مسیر حمل و نقل چند وجهی می‌بایستی از طریق تبلیغات مناسب توسط اتاق‌های بازرگانی، میز اقتصادی وزارت امور خارجه، وزارت صمت، انعقاد تفاهم‌نامه‌های دوجانبه و چند جانبه ترانزیت دریا برد، هم‌اندیشی با تجار خارجی، هوشمندسازی بنادر برای دسترسی آسان به اطلاعات و استعدادهای لجستیک نظیر فضای خالی انبارها و مخازن، محوطه‌ها، خدمات جانبی مانند بسته‌بندی، کانتینرازاسیون، شرکت‌های حمل و نقل و پایانه‌های حمل و نقلی ریلی و جاده‌ای، همه و همه می‌تواند ما را در تدوین یک طرح جامع مبتنی بر واقعیت رهنمود نماید. مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در رویکرد نوین، موضع پیش‌بینی درآمدهای قابل وصول از مجرای ترانزیت و ترانشیپ می‌بایستی مورد توجه قرار گیرد و ظرفیت بنادر بر اساس اندازه بازارهای بالقوه و بالفعل تجهیز شوند. آبابی خاطرنشان کرد: ارتباط بیشتری می‌بایست بین طرح جامع حمل و نقل و طرح جامع بنادر و سازمان‌های متولی حمل و نقل ایجاد شود و قرار گرفتن ما در کریدورها به عنوان فرصت می‌بایستی مورد توجه قرار گیرد. وی ادامه گفت: ما تلاش خواهیم کرد تا بر اساس مزیت‌های بنادر، استراتژی‌های مناسب برای حفظ بازار و توسعه آن و در نهایت برندسازی برسیم.

در این نشست که تا بعدازظهر به طول انجامید، با استفاده از نکات مهمی که در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس ایراد شده بود موضوعاتی همچون دیدگاه سازمانی در حوزه‌های کریدوری و نقش‌های آتی بنادر در آنها، حوزه رقابت بین‌المللی و منطقه‌ای، ضرورت تدوین سند استراتژی توسعه بنادر، روش‌های تدوین طرح‌های جامع و استانداردهای پارامترها و برنامه‌ریزی‌های اجرایی بنادر توسط مشاورین مطرح و از کلیه شرکت‌کنندگان سازمانی درخواست گردید تا با بیان دیدگاه‌ها و نظرات کارشناسی از توان تخصصی و تجارب ارزنده خود در هرچه بهتر شدن طرح جامع بنادر کشور به مجموعه دبیرخانه همیاری و مدد رسانند. همچنین مقرر گردید با استمرار این نشست‌ها درک صحیح از مطالعات بازار و تقاضای کشور در حوزه حمل و نقل دریایی و نگرشی جامع به اثرات تحریم و محدودیت‌های عملیاتی به عنوان عامل تاثیرگذار بر فضای کسب و کار بنادر ایران در خصوص تاثیرات تاثیرات روانی آن بر جامعه سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، ذینفعان و ذی‌نفعان این صنعت و توجه به انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری در مقابل عدم قطعیت‌ها و رصد بازیگران در منطقه دقت لازم به عمل آورده و بر ضرورت داشتن استراتژی‌های چابک و شناسایی نیازهای واقعی بنادر در تدوین طرح‌های جامع مبتنی بر خرد سازمانی تاکید گردید.

جلیل اسلامی عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: برای ورود به رویکرد جدید طرح جامع بنادر سه نقطه را می‌بایستی مورد توجه قرار دهیم:

۱. برنامه ما نقد طرح جامع گذشته نیست و در نظر داریم آینده روشنی را ترسیم نماییم.

۲. می‌بایستی درک صحیحی از تجارت و ماموریت سازمان در حوزه دریایی، بندری و بلجستیک پیدا کنیم و ۳. بیش از پیش به تحلیل محیط پیرامون می‌بایستی توجه شود.

وی ادامه داد: تجربه سه دوره انجام طرح جامع را داشته‌ایم که در دوره اول با مدیریت معاونت فنی و مهندسی انجام شد، دوره دوم توسط مرکز مطالعات راهبردی، مدیریت و نظارت شد و دوره سوم مجدداً با مدیریت معاونت فنی و مهندسی مورد بازنگری قرار گرفت که تا سال ۱۴۰۴ طراحی و تدوین شده است.

عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: در دوره جدید و رویکرد نوین می‌بایستی به مطالعات بازار و تقاضای محیط پیرامون بیشتر توجه شود و اگر با واقعیت کنار نیاییم دچار خطا خواهیم شد.

همچنین در دور جدید می‌بایستی به اثرات تحریم و محدودیت‌ها به عنوان دو متغیر اثرگذار بر فضای کسب و کار بنادر ایران و تاثیرات روانی آن بر جامعه سرمایه‌گذار، واردکنندگان و صادرکنندگان توجه ویژه نمود و استراتژی‌های واقعی برای رهایی از کمند آنها تدوین گردد.

اسلامی ادامه داد: توجه به انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری در مقابل عدم قطعیت‌ها و رصد بازیگران در منطقه و داشتن استراتژی چابک برای ما ضروری است لذا توجه به نوسانات و تغییرات عوامل محیطی در سطح ماکرو می‌بایستی مورد توجه قرار گیرد که این‌ها خود نیازمند تامین استعدادها و امکانات و منابع می‌باشند.

نشست تخصصی تدوین نوین طرح جامع بنادر برگزار گردید

ترسیم نقشه روشن توسعه برای سازمان بنادر و دریانوردی

در راستای بهره‌مندی از خرد جمعی و بررسی نقطه نظرات و انتظارات کارشناسان سازمانی در رویکرد جدید تدوین طرح جامع بنادر کشور بر اساس درخواست‌های بازار و نیازمندی‌های آتی بنادر نشست هم‌اندیشی با خبرگان و کارشناسان سازمانی در تاریخ ۸ آذر ۱۴۰۲ در محل فرمانیه برگزار گردید. در این نشست که با دعوت بیش از ۶۵ نفر از همکاران سازمانی و با حضور معاونین امور دریایی، امور بندری و اقتصادی، مدیران کل روسای ادارات و کارشناسان و متخصصین حوزه بندری و دریایی تشکیل شد. در این نشست ضمن تشریح موارد و مشکلات عدم دستیابی و تحقق اهداف طرح‌های جامع قبلی بر ضرورت بازنگری و تدوین آن با رویکردهای نوین مبتنی بر استراتژی بازارمحور، برون‌نگر، انعطاف‌پذیر و تاب‌آور و بر لزوم توجه جدی و عمیق به پیشران‌ها و متغیرهای درونی و بیرونی در بروزسانی مطالعات بازار و پیش‌بینی تقاضای آتی بنادر و مدیریت ریسک تاکید گردید.



رشد صادراتی بندر نوشهر در هفت ماهه نخست امسال

بندر نوشهر که در استان مازندران و جنوب دریای خزر قرار گرفته، توسط دو شرکت هلندی و بلژیکی ساخته شده است. ساخت این بندر حدود ۹ سال کشید و مراحل آن طی سال های ۱۳۱۸ تا ۱۳۰۹ به مرور انجام شد. کمی بعد و در سال ۱۳۱۹، بندر نوشهر با ورود نخستین کشتی تجاری از روسیه که قطعات و ماشین آلات کارخانه ذوب آهن کرج را حمل می کرد، راه اندازی شد. مساحت این بندر حدود ۸۸ هکتار است و ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی دارد. بندر نوشهر با داشتن تجهیزات مدرن بندری و دریایی، از ظرفیت مناسبی برای تخلیه و بارگیری انواع کالا برخوردار است. در این بندر کشتی های تجاری با ظرفیت بیش از شش هزار و ۵۰۰ تن پذیرش می شوند. این بندر یک انبار روباز به مساحت ۹۰ هزار مترمربع و یک انبار سرپوشیده به مساحت ۷۰ هزار مترمربع نیز دارد. اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به مرکزیت بندر نوشهر، دو بندر تجاری نوشهر و فریدون کنار را در مجموعه خود دارد. همچنین دو دانشگاه معتبر علوم دریایی و چندین مؤسسه آموزش دریایی نیز در خود جای داده است.

از ویژگی های این بندر می توان به مواردی چون دسترسی آسان به بازار مصرف کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی، امکان ذخیره سازی و جابه جایی کالاهای تجاری، نفتی، فله خشک و روغن خوراکی، اتصال مستقیم از طریق خطوط لوله به مخازن نفتی چالوس با ظرفیت ذخیره سازی ۶۵ میلیون لیتر، آبخور مناسب شش متری، ظرفیت تخلیه و بارگیری انواع کالا به میزان ۵/۴ میلیون تن در سال، سیلوی غلات به ظرفیت ۶۵ هزار تن، اسکله روبرو کامیونی و... اشاره کرد. بندر نوشهر مرکز جست و جو و نجات دریایی استان مازندران به حساب می آید، همچنین این بندر دارای صلاحیت بازرسی است و گواهینامه های ثبت شناورها و کشتی ها در این بندر ثبت می شود.

منطقه ویژه اقتصادی

از طرف دیگر بندر نوشهر که نزدیک ترین بندر تجاری کشور به پایتخت به شمار می آید، از اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ با تصویب مجلس شورای اسلامی به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شد. به این ترتیب بازرگانان و سرمایه گذاران بخش خصوصی می توانند از مزایا و تسهیلات مناطق ویژه اقتصادی بهره لازم را ببرند.

مزایا و تسهیلات قانونی منطقه ویژه اقتصادی

همچنین صدور قبض انبار تفکیکی قابل معامله و گواهی مبدأ برای کالاهای وارداتی و صادراتی، ایجاد تسهیلات ویژه شامل ورود ماشین آلات، قطعات یدکی، تجهیزات سرمایه ای و مواد اولیه مورد نیاز به منطقه برای تولید یا تکمیل قطعات، آزادی مشارکت و سرمایه گذاری برای اتباع داخلی و خارجی، ورود و خروج کالا بدون پرداخت عوارض گمرکی و سود بازرگانی به منظور پردازش، تولید، تبدیل، تکمیل و...، معافیت گمرکی برای ورود کالاهای ساخته شده در منطقه ویژه به داخل کشور به میزان ارزش افزوده، امکان صادرات، ترانزیت، ترانشیپ و صدور مجدد کالا بدون هیچ گونه تشریفات گمرکی، امکان واگذاری زمین و انبار به شکل استیجاری با قیمت های رقابتی به صورت کوتاه مدت و بلندمدت به متقاضیان و سرمایه گذاران، امکان تبدیل و بسته بندی کالاها به منظور صادرات مجدد و... به عنوان مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر شناخته می شوند.

آمار چندماهه اخیر

در بخش صادرات کالا طی هفت ماهه نخست امسال، عملکرد بندر نوشهر و فریدون کنار در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۳۳۶ درصد رشد داشته است. همچنین طی این مدت و در بخش ورود کشتی های تجاری به بندر نوشهر و فریدون کنار نیز عملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۷۴ درصدی برخوردار بوده و در بخش تخلیه و بارگیری نیز در مجموع رشد ۸۵ درصدی را ثبت کرده است. محصولات کشاورزی، مواد معدنی و مواد غذایی از مهم ترین کالاهای صادراتی به کشورهای همسایه و غلات، کاغذ و مقوا، چوب و تخته از عمده ترین کالاهای وارداتی به این بندر در سال جاری به حساب می آیند.

جایی برای آرامش

استان مازندران و شهر نوشهر مکان های بسیاری برای تفریح و طبیعت گردی دارد در این مطلب به یک مورد اکتفا می کنیم. اگرچه نام جنگل سی سنگان در نوشهر را شاید اغلب شنیده باشند اما دریاچه فراخین در این منطقه شاید آن قدرها هم آشنا نباشد. فراخین دریاچه ای بی نظیر در دل جنگل های هیرکانی است. این دریاچه در حدود ۳۰ کیلومتری نوشهر با چشم انداز بی نظیری خودنمایی می کند. اگر به تنهایی به منطقه سفر می کنید بهتر است حتما از جی پی اس استفاده کنید و تجهیزات لازم را به همراه ببرید. به نزدیک این دریاچه که برسید، آسمان زیبای نوشهر از لابه لای شاخه های درختان صحنه ای بی اندازه چشم نواز را به نمایش گذاشته است. اگر اهل پیاده روی هم باشید که دیگر موقعیت عالی نصیبتان شده است، قایق سواری هم از گزینه های پیش روی شما در فراخین به حساب می آید.





مقاله

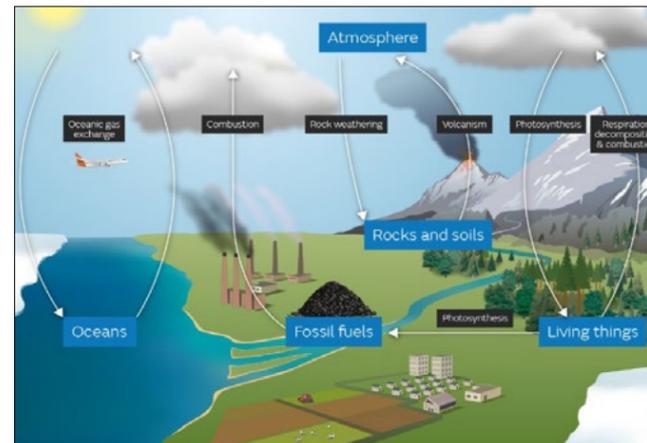


انتشار گاز دی اکسید کربن در کشتیرانی

• گردآوری شده توسط شرکت فناوری اقیانوس رابین

مقدمه:

گازهای گلخانه ای، باعث به دام انداختن گرما در اتمسفر و در نتیجه افزایش گرمایش کره زمین می گردند. فعالیت های انسانی در ۱۵۰ سال اخیر موجب افزایش مقدار انتشار این گازها شده است. بیشترین میزان گازهای گلخانه ای ناشی از فعالیت های انسانی مربوط به سوخت های فسیلی است که در تولید برق، گرما و حمل و نقل استفاده می شود. بیشترین میزان گرمایش کره زمین از سال ۱۹۵۰ ناشی از گازهای گلخانه ای تولید شده از فعالیت های انسانی بوده است. در مقیاس جهانی گازهای گلخانه ای ناشی از فعالیت های انسانی شامل دی اکسید کربن، متان، نیتروژن اکسید و گازهای فلئوئوردار است.

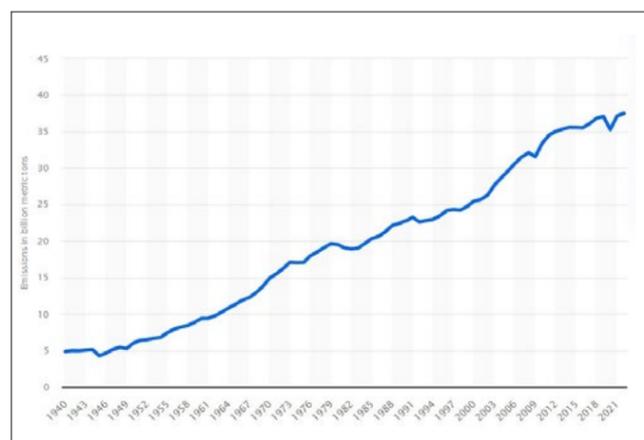


• شکل ۱- چرخه تولید و جذب کربن دی اکسید

اکسید فرآیندی است که طی آن کربن به طور مداوم از جو به زمین و سپس به جو باز میگردد. کربن در سنگ ها، رسوبات، اقیانوس ها و موجودات زنده ذخیره می شود و پس از مرگ گیاهان، حیوانات و همچون سوختن آتش، فوران آتشفشان ها و سوخت های فسیلی (زغال سنگ، گاز طبیعی و نفت)، دوباره به جو باز می گردد. سیکل طبیعی کربن غلظت متعادلی را از میزان کربن در کره زمین تضمین می کند. امروزه بشر با سوختن سوخت های فسیلی که مقدار زیادی در دی اکسید کربن در جو آزاد میکند و همچنین به واسطه از بین بردن گیاهان برای تغییرات کاربری زمین این چرخه را مختل می کنند.

انتشار کربن دی اکسید

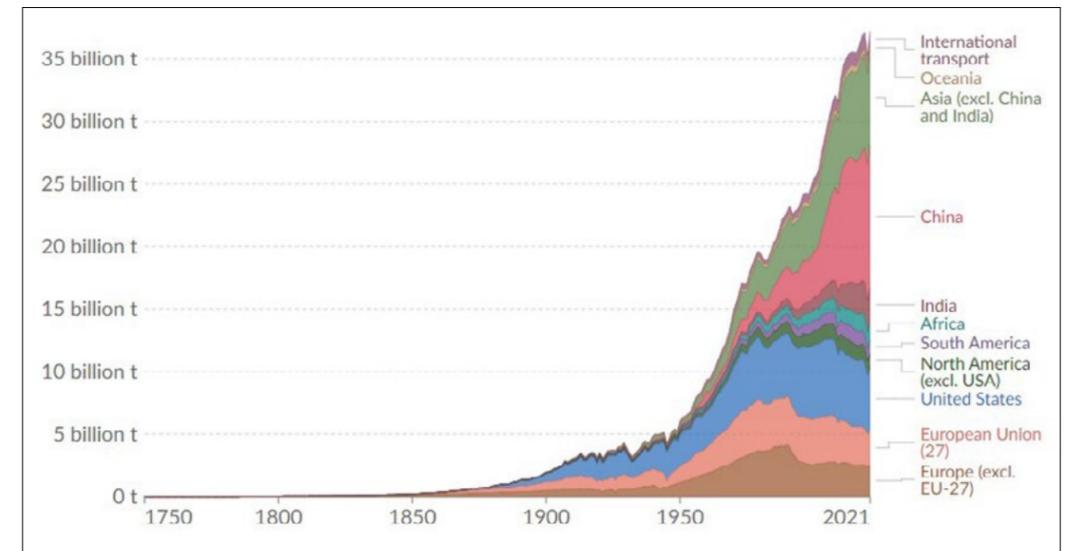
کربن دی اکسید نخستین گاز گلخانه ای است که در تغییرات اخیر آب و هوایی کره زمین نقش داشته است. کربن دی اکسید از طریق سوخت های فسیلی، پسماندها، درختان و سایر مواد بیولوژیکی و یا واکنش های شیمیایی ناشی از فعالیت کارخانجات (مانند از تولید سیمان) وارد اتمسفر می شود. کربن دی اکسید تولید شده توسط گیاهان، تنفس حیوانات، فوران های آتشفشانی و تبادل اقیانوس های و جو به صورت یک چرخه ی طبیعی تولید و جذب می شود. چرخه کربن دی



• شکل ۲- میزان کربن تولید شده از سال های ۱۹۴۰ تا ۲۰۲۱

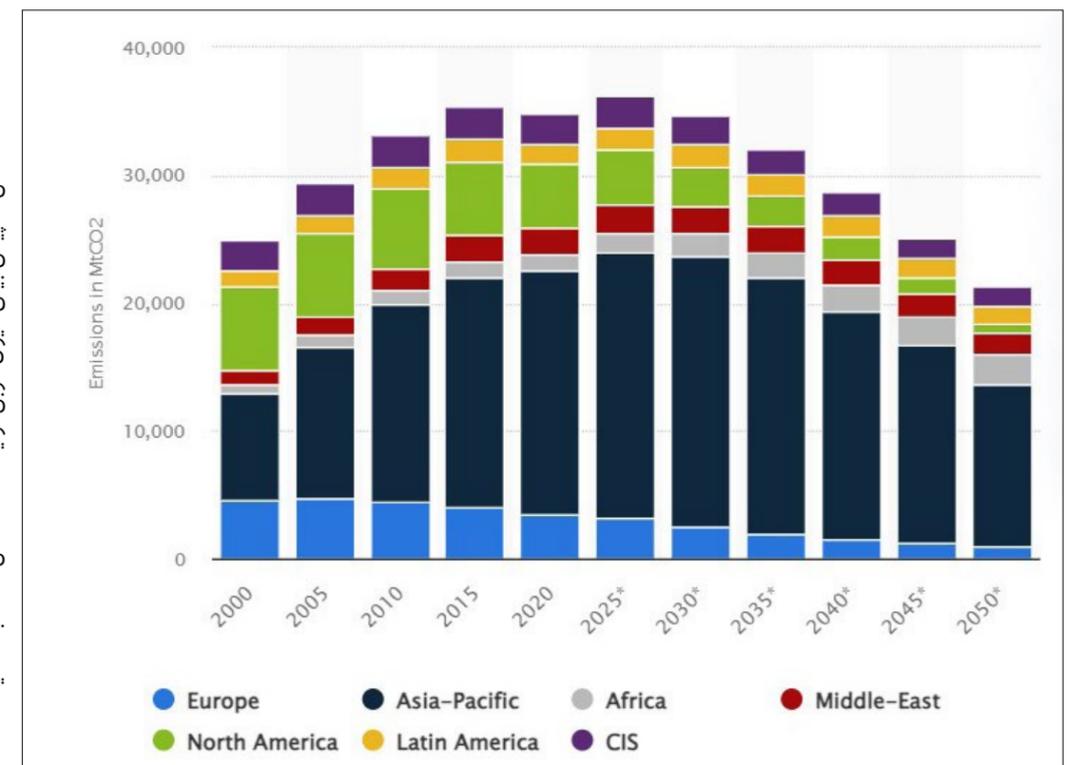
بر اساس آمار و اطلاعات سایت <https://www.statista.com>، میزان انتشار کربن به صورت سالیانه از سال ۱۹۴۰ تا ۲۰۲۱ به صورت نمودار زیر می باشد. انتشار جهانی کربن دی اکسید ناشی از سوخت های فسیلی و فعالیت های صنعتی ۳۷/۱۲ میلیارد تن در سال ۲۰۲۱ بوده است که با فرض افزایش ۰/۹ درصد در سال ۲۰۲۲ مقدار آن ۳۷/۵ درصد می باشد که به بیشترین میزان خود رسیده است. از سال ۱۹۹۰ میزان انتشار جهانی کربن ۶۰ درصد افزایش یافته است. در سال ۲۰۲۰ شیوع بیماری کووید و محدودیت های ناشی از آن موجب کاهش پنج درصدی انتشار کربن گردید. بر اساس نمودار در سال ۲۰۰۹ به علت رکود جهانی کاهش دو درصدی میزان انتشار CO2 قابل مشاهده است. بیشترین کاهش درصد کربن در پایان جنگ جهانی دوم در ۱۹۴۵ بوده است که ۱۷ درصد کاهش یافت.

همچنین آمار نشان داده است در سال ۲۰۲۱ کشور چین و ایالات متحده آمریکا بیشترین میزان کربن را تولید کرده اند.



● شکل ۳- میزان کربن تولید شده در سال های ۱۷۵۰ الی ۲۰۲۱ بر اساس منطقه

نمودار زیر انتشار کربن دی اکسید را به صورت منطقه ای در سراسر جهان از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ نشان می دهد و همچنین میزان کربن تولید شده تا سال ۲۰۵۰ نیز پیش بینی شده است. بر اساس پیش بینی با وجود کاهش جهانی میزان کربن تولید شده اما انتظار می رود منطقه آسیا- اقیانوسیه در دهه های آینده نیز همچنان بزرگترین تولید کننده کربن باقی بماند.



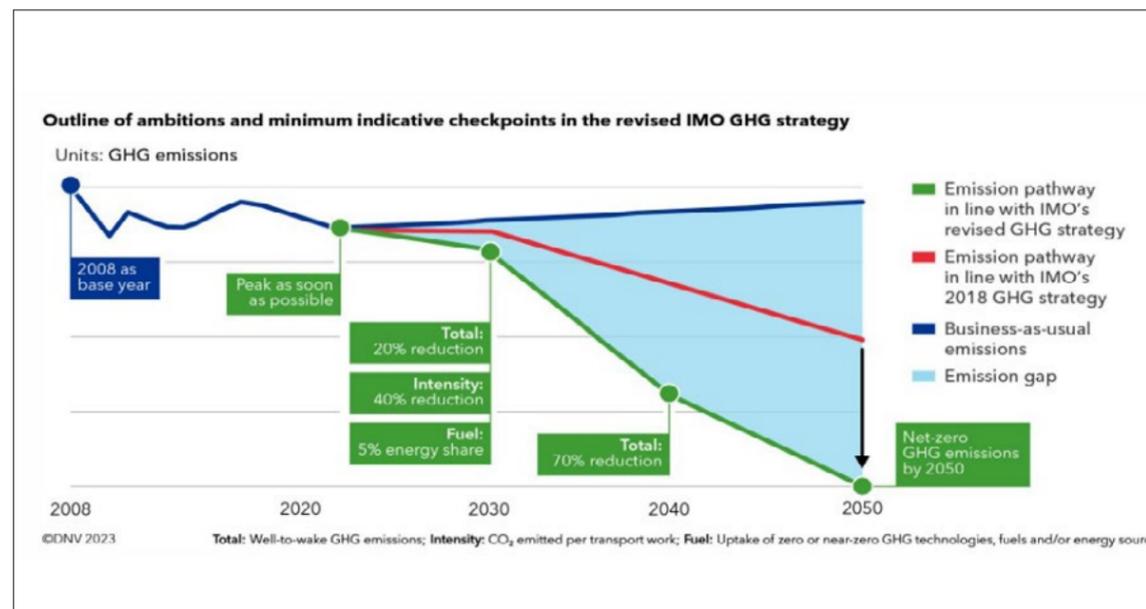
● شکل ۴- پیش بینی میزان کربن تولید شده تا سال ۲۰۵۰ به تفکیک منطقه

انتشار کربن دی اکسید در صنعت حمل و نقل دریایی

صنعت حمل و نقل دریایی به عنوان یک صنعت ضروری برای تجارت، عامل مهمی در انتشار گاز کربن دی اکسید می باشد.

در سال ۲۰۲۲، حمل و نقل بین المللی به تنهایی نزدیک به سه درصد از انتشار گازهای گلخانه ای جهان را به خود اختصاص داده است. بخش حمل و نقل، از جمله کشتیرانی، مسئول حدود ۲۰٫۲ درصد از کل انتشار CO₂ در جهان است که آن را به دومین عامل بزرگ در آلودگی کربن جهانی تبدیل می کند. در این راستا سازمان بین المللی دریانوردی، مقرراتی را به عنوان تمهیدات پیش بینی، کنترل، برنامه ریزی و کاهش/پیشگیری انتشار گازهای گلخانه ای، در ضمیمه شش معاهده مارپل توسعه داده که با رای موافق اعضاء از جمله ایران، مصوب و به صورت بین المللی لازم الاجرا شده است. (زمان اجرای آخرین ویرایش ابلاغ شده: اول نوامبر ۲۰۲۲). با توجه به اینکه ضمیمه ششم معاهده مارپل به تمهیدات پیشگیری از آلودگی هوا می پردازد، سازمان بین المللی دریانوردی در مسیر تلاش مستمر و مشارکت در مقابله با تغییرات جهانی اقلیمی، راهبرد اولیه کنترل انتشار گازهای گلخانه ای را از آوریل ۲۰۱۸ را تعیین کرد که در ابتدا، شامل سه تمهید کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت بود.

راهکار و تمهید کوتاه مدت، ارزیابی و تدقیق الزامات بهینه سازی مصرف انرژی کشتیها (به واسطه مقررات EEDI و SEEMP)، اعمال بهینه سازیهای فنی در کشتیهای موجود (به وسیله مقررات EEXI) و معرفی مقررات شاخص شدت کربن تولیدی (CII) این کشتیها بود، که در عمل با یافتن امکان بالقوه برای تغییرات و بهینه سازیهای فنی و طراحی کشتی، در عملیات و سفرهای کشتی و همچنین نیاز همزمان به تغییر سوخت مصرفی کشتی به سوختهای کم کربن و بی کربن، قابل انجام و استحصال بوده است. راهکارها و تمهیدات میان مدت و بلند مدت نیز، شامل توسعه برنامه های قابل پیاده سازی برای استفاده از سوخت های کم کربن/ بی کربن، پذیرش استفاده از مکانیزم ها و سامانه های نوآورانه، کاهش انتشار و همچنین استفاده از تمهیدات دیگر مبتنی بر بازاری که در ایجاد انگیزه برای کاهش تولید و انتشار گازهای گلخانه ای کمک کننده باشد، بوده است. سازمان بین المللی دریانوردی در آخرین جلسه کمیته MEPC ۸۰، برنامه سختگیرانه تری را نیز نسبت به گذشته ارائه داده است که در آن چشم انداز تا سال ۲۰۳۰ میلادی، تلاش برای کاهش حداقل ۲۰ درصد و حداکثر ۳۰ درصد از گازهای گلخانه ای سالانه ی تولید شده توسط کشتیرانی و تا سال ۲۰۴۰ میلادی میزان حداقل ۷۰ درصد و حداکثر ۸۰ درصد را برنامه ریزی کرده است و همچنین به صفر رساندن میزان گازهای گلخانه ای تا سال ۲۰۵۰ در نظر گرفته شده است.



● شکل ۵- برنامه سازمان بین المللی دریانوردی جهت کاهش گازهای خانه ای تولید شده کشتی ها (از آوریل ۲۰۱۸)

تأثیر منفی کاهش تراز سطح آب دریای مازندران بر بنادر و صنعت کشتیرانی



نوروز بهاء
- کارشناس ارشد دریایی

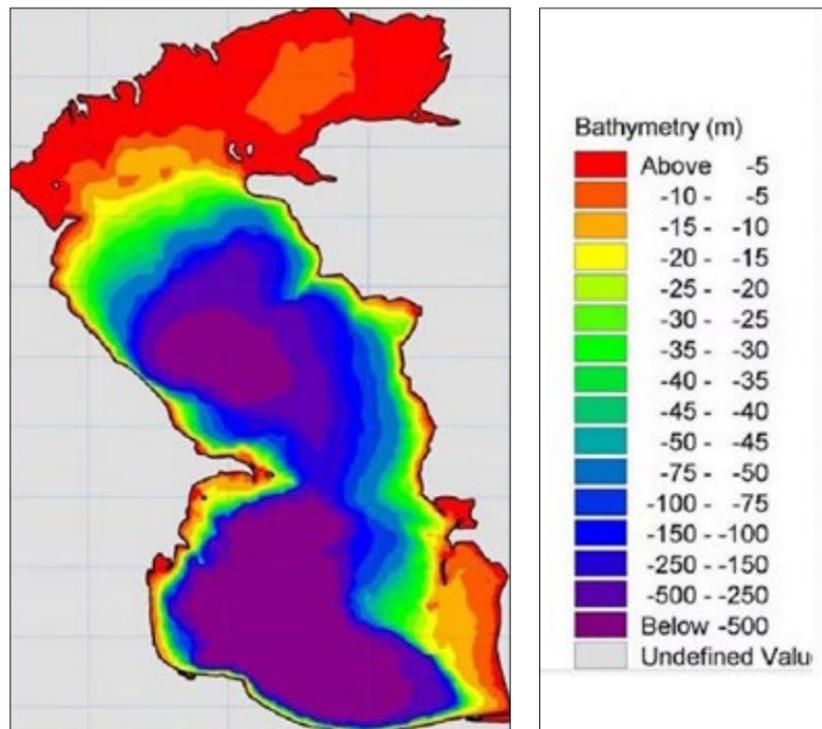
مقدمه:

کاهش سطح تراز آب دریای مازندران می تواند تبعات منفی بسیار گسترده ای بر محیط زیست، ساکنان و اقتصاد دریایی وابسته به این دریا به همراه داشته باشد. تخریب اکوسیستم دریایی، افزایش غلظت آلودگی، خشک شدن تالاب ها، تغییر خط ساحلی و اثرات منفی بر تاسیسات و زیرساخت های ساحلی و دریایی بیشترین آسیب مستقیم از این پدیده می بینند.

بنادر و کشتیرانی یکی از آسیب پذیرترین صنایع در پی کاهش سطح تراز آب این دریا هستند. در گذشته نه چندان دور در اوایل قرن بیستم میلادی و در پی کاهش سطح تراز بنادر گز و شاه (ترکمن) به همین دلیل فعالیت خود را از دست دادند. ایران با داشتن پنج بندر تجاری و یک پایانه نفتی و همچنین چندین بندر صیادی وابستگی اقتصادی خود را به این دریا افزایش داده است. با کاهش سطح تراز آب نه تنها کشتی ها قادر به بارگیری کامل ظرفیت خود نیستند بنادر نیز با چالش بسیار جدی مواجه خواهند شد. برخورداری از عمق مناسب و حفظ و نگهداری آن برای تمامی بنادر در جهان یک امتیاز شاخص محسوب می شود و می شود. مالکان و مدیران بندر تمام تلاش خود را جهت افزایش عمق آب بنادر برای پذیرش کشتی ها با آبخور بیشتر به عنوان یکی از اهداف استراتژیک خود ترسیم و برای رسیدن به آن هزینه های زیادی متحمل می شوند.



در صورت تداوم کاهش سطح تراز یکی از راه های برون رفت از این بحران طراحی و ساخت شناورهای جدید با آبخور کم تر و توان بارگیری بیشتر است با عنایت به این مهم که بیش از ۷۵٪ از کشتیهای ورودی به بنادر ایران از مجموعه بنادر آستراخان از مسیر رود ولگا و کانال ولگا کسپی وارد دریای مازندران می شوند، لذا تمامی برنامه ریزی ها، اقدامات و تعیین استراتژی صنایع دریایی ایران در مواجهه با کاهش سطح تراز آب دریای مازندران باید منوط به رویکرد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی روسیه در خصوص این مهم باشد.



دریای مازندران به عنوان یک حوزه آبی بسته منحصر به فرد نسبت به حوزه های آبی دیگر و اقیانوس ها، دارای شوری کمتری است. این دریا دارای دوره طولانی تکاملی قابل توجهی است. در دوره مزوزوئیک و در اوایل دوره ترشیاری قسمتی از اقیانوس تتیس محسوب می شد که بخش هایی از دریای مدیترانه، سیاه، آزوف و مازندران و اورال را پوشش می داد و از غرب با اقیانوس اطلس و از شرق با اقیانوس آرام مرتبط بود با توجه به نقشه توپوگرافی این دریا را از نظر ژرفای عمق می توان به سه قسمت تقسیم کرد:

منطقه شمالی با میانگین عمق پنج متر و میانگین حرارت سطح آب به میزان ۶ درجه سانتیگراد در زمستان و ۲۴ درجه سانتیگراد در تابستان و شوری بسیار کم که در برخی مناطق به میزان یک در هزار می باشد، کاملاً متفاوت از سایر قسمت های این دریا می باشد. منطقه میانی با میانگین عمق دویست و پنجاه متر که معمولاً تا ۱۰ درجه سانتیگراد در زمستان، ۲۵ درجه سانتیگراد در تابستان و شوری معادل ۱۱ در هزار می رسد. منطقه جنوبی با میانگین ژرفای پانصد متر که عمیق ترین نقطه این دریا با عمق هزار متر در این ناحیه و در محدوده آب های ایران قرار دارد. این منطقه از آبشرون در جمهوری آذربایجان شروع می شود و تا سواحل ایران ادامه دارد. در تابستان درجه حرارتی معادل ۲۸ درجه سانتیگراد در سطح آب داشته و میانگین شوری آن تا ۱۳ در هزار می باشد.

ارتباط دبی رود ولگا و نوسانات تراز آب دریای مازندران

اگرچه نزدیک به سی و پنج رود پر آب و دائمی از پنج کشور ساحلی به دریای مازندران می ریزند و سهم رودخانه های ایران تنها ۵٪ از آبهای ورودی به این دریا است، رود ولگا به تنهایی ۸۰٪ از ورودی آب را به خود اختصاص داده است و دبی سالانه آن حدود ۲۴۰ کیلومتر مکعب می باشد. بنابراین نقش حیاتی در تامین آب این دریا دارد و هرگونه تغییری در دبی آن می تواند تأثیر مستقیمی بر سطح تراز آب داشته باشد. در نقشه شماره ۱ دبی سالانه رودهای مهم این دریا نمایش داده شده است و در شکل شماره دو ارتباط مستقیم و معنی دار بین دبی آب ورودی رود ولگا و نوسانات سطح تراز آب به خوبی بیان و نشان داده شده است.

بر اساس مطالعات میدانی و یافته های تاریخی، دریای مازندران در طول دو قرن اخیر شاهد نوسانات پر فراز و نشیبی بوده است بطوری که حتی سطح تراز آن بین منفی ۲۴ متر تا منفی ۲۹ متر هم رسیده است. شدیدترین کاهش و اختلاف سطح تراز در قرن اخیر بین سال های ۱۹۳۰ الی ۱۹۸۰ میلادی رخ داده است که در بخش عوامل کاهش سطح تراز به آن پرداخته خواهد شد.

اگرچه در پی تغییرات فصلی بویژه در ماه های زمستان و در پی یخبندان در منطقه شمالی دریای مازندران منجر به کاهش دبی رود ولگا به این دریا می گردد که همین مهم باعث نوسانات فصلی بین ۲۰ تا حداکثر ۳۰ سانتی متری می شود، اما متأسفانه در دهه اخیر شاهد ادامه روند کاهش سطح تراز آب با شیب تندتری می باشیم بطوری که در طول کمتر از پانزده سال سطح تراز از منفی ۲۶/۵ به منفی ۲۸/۲ رسیده است.

زیرکشت روسیه افزوده می‌شد (شکل شماره ۳). بطور خاص بین سال‌های ۱۹۵۶ تا ۱۹۷۵ زمان آبیگری و بهره‌برداری این سد ها بود که در این بازه زمانی سطح تراز بطور قابل ملاحظه ای کاهش می‌یابد. (شکل شماره ۴)

افزایش جمعیت و توسعه‌های صنعتی در کشورهای ساحلی این دریا منجر به زیرکشت بردن اراضی بسیار زیادی در حوزه آبریز رودهای اصلی دریای مازندران گشت. اراضی کشاورزی "رود کورا" در بین سال‌های ۱۹۲۰ تا ۱۹۳۰ در حدود ۷۰۰ هزار هکتار بود که در پایان سال ۱۹۷۵ به بیش از یک میلیون و هفتصد هزار افزایش یافت. اراضی کشاورزی "رود اترک" بین سال‌های ۱۹۲۰ تا ۱۹۳۰ در حدود ۶۵ هزار هکتار بود که در پایان سال ۱۹۷۵ به بیش از ۶۰۰ هزار افزایش یافت. در شکل شماره ۵ میزان برداشت از رودهای حوزه آبریز دریای مازندران طی سال‌های ۱۹۴۰ تا ۲۰۰۰ مشخص شده است (SHIKLOMANOV, ۱۹۹۰).

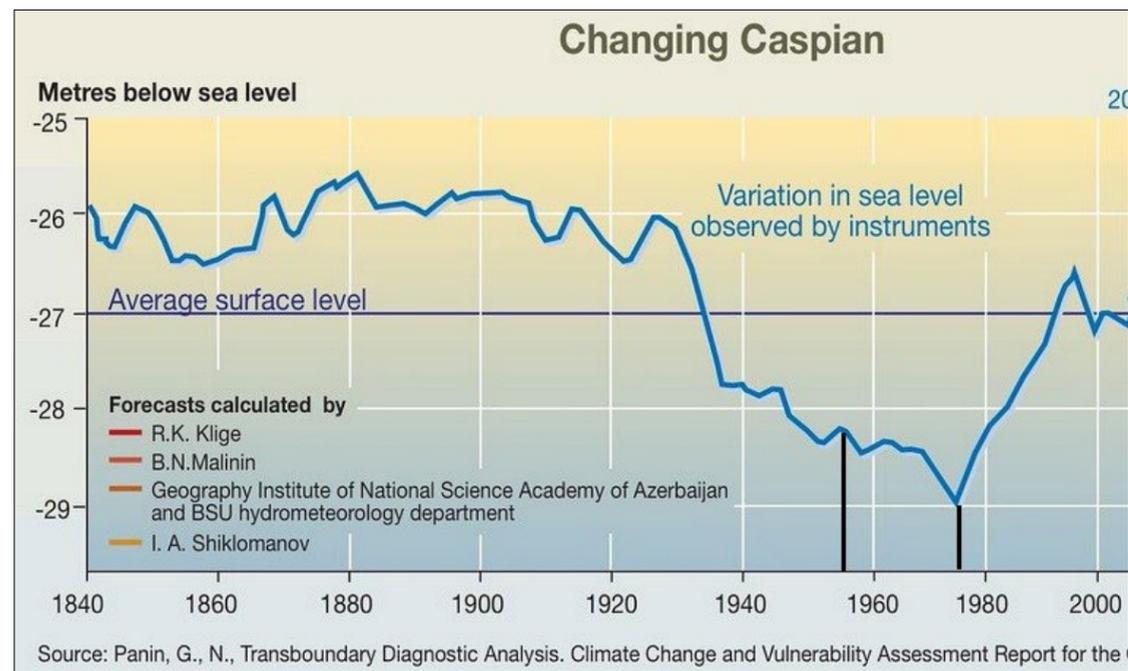
کانال‌های ولگا- دن که رود ولگا را به رود دن و سپس به دریای آزوف و سیاه‌و صل می‌کند در دهه ۵۰ میلادی در زمان استالین ساخته شده است. اگرچه این آبراه درون سرزمینی روسیه منجر به دسترسی دریای مازندران به آب‌های آزاد شد، اما سهم زیادی از آب رود ولگا برای پرکردن و آبیگری آن صرف شد که سهم قابل توجهی در کاهش سطح تراز آب دریای مازندران در دهه ۵۰ میلادی داشته است.

۱. آقای SHIKLOMANOV از افراد صاحب نام جهانی در حوزه اقیانوس‌شناسی و محیط زیست هستند. ایشان مدیر بخش اقیانوس‌شناسی روسیه و از سخنرانان ثابت سازمان جهانی هواشناسی بودند.

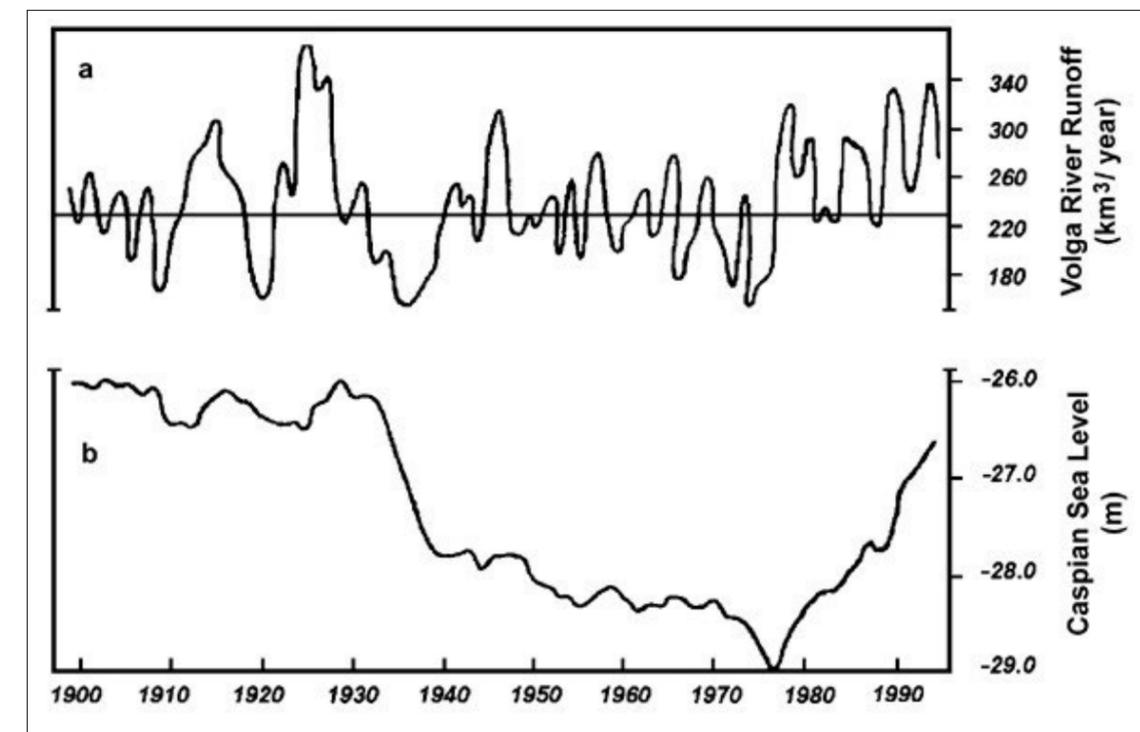
تغییرات اقلیمی و دخالت‌های انسانی ارتباط معنی‌دار و مستقیمی با هم دارند و می‌توان از آنها به‌عنوان دو عامل اصلی در کاهش تراز سطح آب و نوسانات خارج از نرم دریای مازندران یاد کرد.

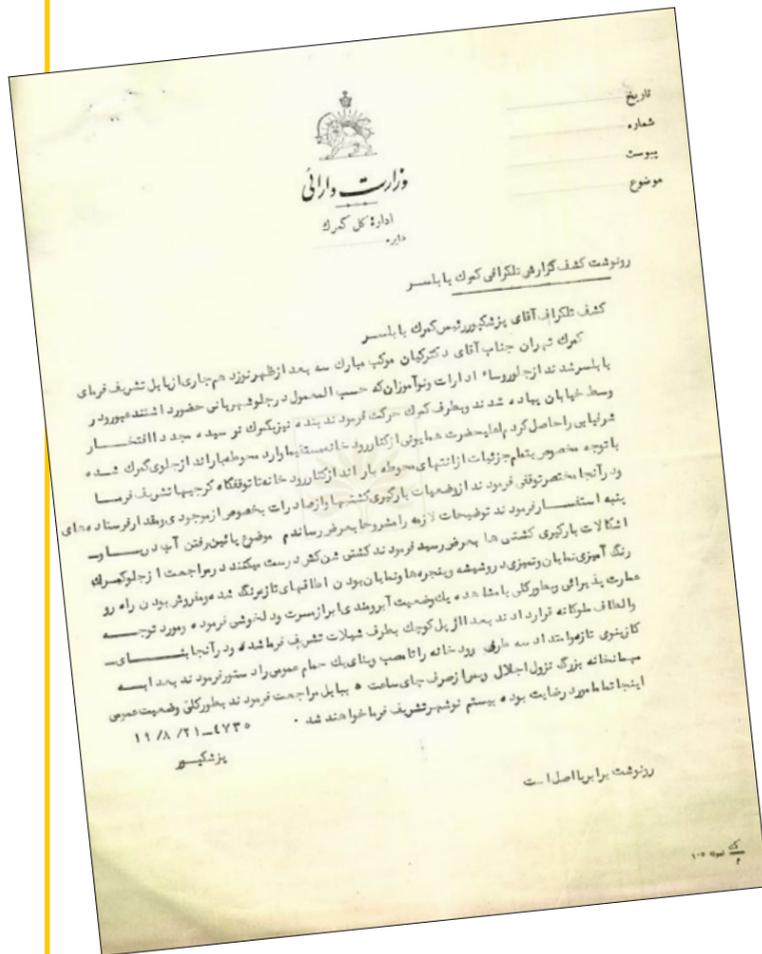
کاهش میزان بارندگی و خشکسالی از یک سو سرعت تبخیر آب دریای مازندران بویژه در مناطق شرقی سواحل کشورهای ترکمنستان و قزاقستان که از اقلیمی کاملاً بیابانی برخوردار هستند را افزایش داده است و از سوی دیگر روسیه برای جبران خشکسالی و توسعه کشاورزی از حوزه آبریز ولگا برای تامین و پر کردن مخازن آب انبارهای بسیار بزرگ و سدهای خود استفاده می‌کند. در سال ۱۹۹۴ دو تن از صاحب نظران و محققان برجسته روسیه در حوزه مطالعات دریای مازندران آقایان SHIKLOMANOV (۱) و GEORGIEVSKY اعلام داشتند "در صورت عدم برداشت غیر قابل عرف روسیه از دبی رود ولگا به دریای مازندران سطح تراز آب می‌باید ۱/۵ متر بالاتر از وضعیت کنونی می‌بود."

همانطور که اشاره شد روسیه جهت جبران کاهش بارندگی در حوزه رود ولگا با ساختن تعداد زیادی سد بر روی این رود میزان قابل ملاحظه‌ای از دبی این رود به دریای مازندران را کاهش داد. تا قبل از دهه ۴۰ میلادی روسیه تنها یک سد بزرگ بر روی ولگا تاسیس کرده بود، اما تا سال ۱۹۹۴ تعداد این سدهای عظیم که به پروژه VOLGA-KAMA CASCADE معروف هستند به تعداد چهارده عدد رسید و مراتع کشاورزی روسیه بعد از ساختن این سدها هشت برابر توسعه یافت بطوری که سالانه ۲۰۰ هزار هکتار زمین به مراتع



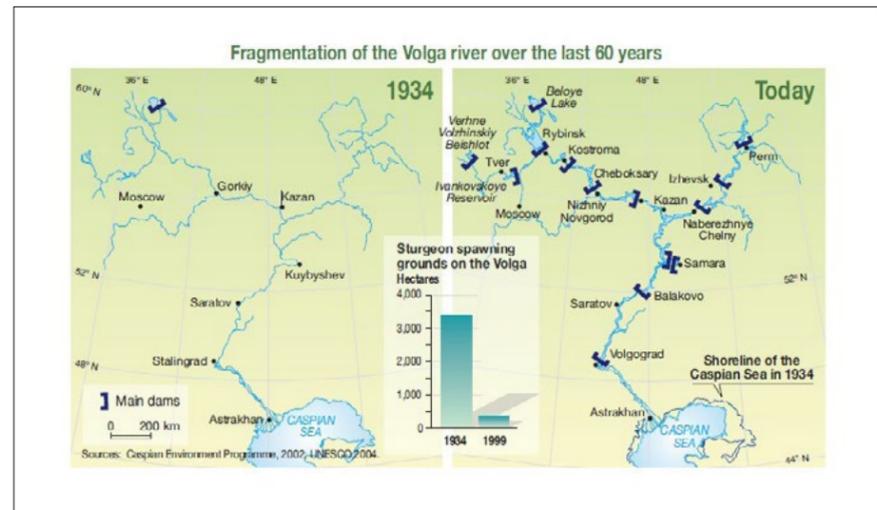
• ارتباط مستقیم و معنی‌دار بین ورودی رودخانه ولگا و سطح تراز آب دریای مازندران (شکل شماره ۲)





از دیرباز داشتن عمق آب زیاد و حفظ و نگهداری آن برای تمامی بنادر در جهان یک امتیاز شاخص محسوب می شد و می شود. مالکان و مدیران بندر تمام تلاش خود را جهت افزایش عمق بندر برای پذیرش کشتی ها با آبخور بیشتر را به عنوان یکی از اهداف استراتژیک خود ترسیم و برای رسیدن به آن هزینه های زیادی متحمل می شوند. یکی از مزایای غیر قابل انکار حمل و نقل دریایی نسبت به سایر روش های حمل و نقل، ارزانی و مقرون به صرفه بودن آن است. برای مثال هزینه حمل و نقل یک دستگاه تلویزیون از بندر شانگهای چین به بندری در اروپا ارزان تر از هزینه حمل درون شهری همان تلویزیون از فروشگاه تا درب منزل خریدار است. هرچه قدرت و ظرفیت حمل بیشتر باشد هزینه حمل و نقل کاهش می یابد و به همین دلیل است که امروزه شاهد پا به عرصه گذاشتن کشتی های غول پیکر اعم از تجاری، نفتی و فله بر می باشیم. به این اصل در اقتصاد دریایی ECONOMIC OF SCALE می گویند و این مهم تنها با داشتن عمق مناسب بندر حاصل می گردد و بنادر برای دستیابی به آن همواره در حال رقابت با یکدیگر می باشند.

متأسفانه یکی از آثار اولیه و بسیار منفی کاهش تراز سطح آب دریای مازندران کاهش عمق کانال دسترسی و همچنین حوضچه بندر شمالی است. بندر برای دستیابی به عمق مناسب جهت پذیرش کشتی با آبخور مناسب مجبور به افزایش عملیات لایروبی می باشند. امروزه که سطح تراز به منفی ۲۸ متر رسیده است بسیاری از کشتی های بزرگ بویژه کشتی های تیب سریر، پرند کشتیرانی دریای خزر بخشی از ظرفیت بارگیری خود را از دست دادند و در صورت تداوم کاهش سطح تراز قادر به ادامه به بندر عمده شمالی ایران، بندر انزلی، نوشهر و امیرآباد از مقصد روسیه و مجموعه بندر آستراخان می باشند. در حال حاضر با توجه به کم عمق بودن منطقه شمالی دریای مازندران کشتی ها با آبخور کمتر از ۴ متر (۳.۷) قادر به عبور از کانال ولگا - کسپی (VOLGA-CASPI CANAL) می باشند و بسیاری از کشتی های ایرانی و روسی تنها توان بارگیری ۷۰٪ از ظرفیت خود را دارند در نتیجه کشتی های بیشتری برای حمل همان میزان کالا نیاز می باشد که منجر به تردد بیشتر کشتی ها خواهد شد که برابر است با افزایش ریسک ایمنی دریانوردی و مخاطرات زیست محیطی.



دادند نتوانستند بر قدرت طبیعت غلبه کنند چرا که سطح تراز آب در آن دوران که برابر با دهه ۵۰ میلادی بود به منفی ۲۸/۵ رسیده بود. "مقامات وقت اداره کل بندر و کشتیرانی (سازمان بندر و دریانوردی) بارها لایروب کاترهایپ ساکشن مازندران بندر انزلی و همچنین لایروب کراپ بندر نوشهر را به بندر ترکمن جهت عملیات لایروبی اعزام کردند اما متأسفانه علی رغم تلاش های فراوان و لایروبی زیاد بندر تازه تاسیس ترکمن در دهه ۴۰ شمسی از حیث ارتفاع خارج شد. شاید اگر مسولان کشوری وقت بویژه شخص رضا شاه از کاهش سطح تراز آب دریای مازندران مطلع بود به هیچ وجهی در سال ۱۳۰۷ تصمیم به ساخت بندری در آن منطقه نمی گرفتند و راه آهن سراسری را به آن بندر نمی کشید. شاید راه آهن سراسری به بندر در حال تاسیس نوشهر ختم می شد." (تاریخچه دریایی بندر نوشهر- بهاء)

همانطور که تصویر فوق بخوبی گویاست برداشت آب از رودهای اصلی دریای مازندران در طول گذشت سال بصورت تصاعدی افزایش یافته است و به باور بسیاری از کارشناسان این حوزه دخالت های انسانی مهمترین عامل در کاهش سطح تراز آب دریای مازندران است و با توجه به افزایش جمعیت کشورهای ساحلی و سیاست های توسعه طلبانه روسیه برای تبدیل شدن به یکی از تولیدکنندگان غلات در جهان نباید انتظار افزایش سطح تراز آب این دریا و بازگشت به سطح تراز حتی منفی ۲۷ را داشت (۱۴۰۲، بهاء).

تاثیرات منفی کاهش تراز سطح آب دریای مازندران بر صنعت کشتیرانی و بندر

غیر فعال شدن بندر گز و ترکمن

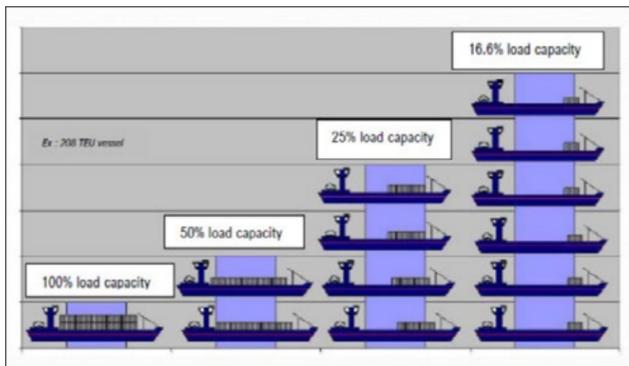
بندر گز و ترکمن در مناطق کم عمق شرق دریای مازندران قرار داشتند. بندر گز یکی از قدیمی ترین بندر ایران در دریای مازندران بود که در شمال خلیج میانکاله قرار داشت. این بندر در اوایل قرن ۱۴ شمسی برابر با ۲۰ میلادی در پی کاهش سطح تراز آب که به منفی ۲۷ متر رسیده بود در پی کم عمق شدن کانال خوزینی تعطیل شد. متأسفانه ساخت بندر تازه تاسیس شاه (ترکمن) همزمان شده بود با کاهش سطح تراز آب دریای مازندران در سال ۱۳۰۷. علی رغم این که مسولان آن زمان با اتصال راه آهن سراسری به این بندر بسیار به آینده آن خوش بین بودند و این بندر را دروازه جدید به اروپا تصور می کردند، اما با تمامی تلاش هایی که اداره کل بندر و کشتیرانی وقت و سازمان شیلات کشور بین سال های ۱۳۲۵ تا ۱۳۳۵ انجام

تغییر کاربری بندر مشهد سر (بابلسر)

بندر بابلسر یکی دیگر از بندر فعال تجاری دریای مازندران بود که در زمان فعالیت خود در اواسط قرن سیزده شمسی تا اوایل قرن چهاردهم نقش فعالی در تبادلات تجاری بین ایران و شوروی سابق داشت. اقلام کشاورزی بویژه پنبه یکی اقلام صادراتی این بندر بود. متأسفانه با کاهش سطح تراز آب، این بندر نیز با کاهش آبخور برای ورود کشتی های تجاری روسی مواجه شد و علی رغم بازدیدی که رضا شاه در سال ۱۳۱۸ از این بندر داشت و دستور لایروبی این بندر رودخانه ای را صادر کردن، اما این بندر نتوانست به حیات تجاری خود ادامه دهد و تبدیل به یک بندر صیادی شد.

Rivers and types of man's activity	1936-1940	1941-1950	1951-1955	1956-1960	1961-1965	1966-1970	1971-1975	1976-1980	1981-1985	1986-1990	1991-2000
Volga	4.8	6.3	2.8	2.6	1.4	1.3	1.4	2.1	3.5	3.6	4.3
Kura	0.2	1.0	0.7	1.6	0.2	1.2	3.2	5.1	5.0	6.3	7.6
Ural	0.3	0.6	0.5	1.2	1.5	1.5	2.0	2.7	3.9	2.5	2.2
Terek + Sulak	0.4	0.9	1.3	2.2	2.5	3.4	4.4	5.2	6.0	6.8	8.9
Samur + small rivers	0.1	0.4	0.5	0.7	0.8	1.0	1.3	1.4	1.4	1.5	1.5
Iranian rivers	0.5	0.7	0.8	1.0	1.3	1.7	2.2	2.6	3.0	3.3	4.0
Total (rounded)	6.3	10	6.7	33	20	22	27	38	54	56	67
Irrigation	1.5	2.6	3.1	5.6	5.6	7.5	1.3	2.1	2.8	3.4	4.1
Reservoirs	0.9	5.4	2.7	26	12	10	8.1	10	17	11	11
Municipal, industrial and agricultural water supply	1.1	1.4	1.8	2.3	3.0	4.0	5.0	6.0	7.3	8.6	11

(شکل شماره ۵)



ارتباط بین ظرفیت بارگیری و تعداد کشتی

در صورت ادامه روند کاهش سطح تراز آب، دیگر حمل و نقل دریایی اقتصادی و جذاب نخواهد بود. براساس بررسی های میدانی که اینجانب انجام دادم سالانه به دلیل کاهش سطح تراز آب دریای مازندران نزدیک ۲۰ میلیون دلار به خطوط کشتیرانی در این دریا خسارت وارد می شود. در پی کاهش سطح تراز آب رودخانه راین در سال ۲۰۱۸ تولید صنایع آلمان ۱/۵٪ کاهش داشته است. در سال ۲۰۰۵ فعالیت صنایع دریایی آمریکا در زمان کاهش سطح تراز دریاچه ایرا (ERIA) از مجموعه دریاچه های بزرگ (۱) که تنها ۲٪ کاهش داشته منجر به ۵۵۶ میلیون دلار خسارت مستقیم به فعالیت های دریایی و ۴۵۲ میلیون دلار خسارت به سایر صنایع گردید.

رابطه آبخور و ظرفیت بارگیری ناوگان تجاری دریایی شرکت کشتیرانی دریای خزر

ردیف	نام شناور	حداکثر آبخور	تناژ	آبخور فعلی	تناژ	اختلاف بارگیری (تن)	SISTER SHIP
۱	ناردیس	۴۰۱۷	۳۳۵۰	۳۰۷	۲۷۴۷	۶۰۳	۴
۲	سریر	۴۰۶۰	۷۰۰۴	۳۰۷	۴۹۳۶	۲۰۶۸	۳
۳	پرند	۴۰۵۰	۵۸۸۵	۳۰۷	۴۵۴۱	۱۳۴۴	۱
۴	ویستا	۴۰۲۵	۳۹۵۵	۳۰۷	۳۲۰۴	۷۵۱	۱
۵	دیبا	۴۰۱۰	۲۷۵۵	۳۰۷	۲۰۳۸	۷۱۷	۱
۶	نارگون	۴۰۳۰	۱۸۴۶	۳۰۷	۱۴۲۴	۴۲۲	۲
۷	سارینا	۴۰۴۰	۲۸۸۵	۳۰۷	۲۳۹۸	۴۸۷	۱
۸	آدرینا	۴۰۳۰	۲۲۳۰	۳۰۷	۱۵۸۸	۶۱۵	-
۹	درینا	۴	۲۴۹۵	۳۰۷	۲۲۰۷	۲۸۸	-
۱۰	کسما	۴۰۲۰	۲۲۵۰	۳۰۷	۱۷۹۴	۴۶۵	-

و تعمیق سازی بنادر شمالی نگاهی به رویکرد دولت روسیه در حفظ و تعمیق سازی این کانال حیاتی داشته باشد.

تعیین استراتژی در صورت تداوم سطح تراز آب دریای مازندران

تطبیق پذیری با شرایط موجود

با توجه به این مهم که دریای مازندران در واقع یک دریاچه بسیار بزرگ می باشد و تمامی بنادر در بستر حوزه آبی آن تحت تاثیر کاهش سطح تراز آب قرار گرفته و می گیرند، بنابراین تمامی بنادر با کاهش عمق آب و به تبع آن کاهش آبخور مواجه می باشند. شاید کنار آمدن با کاهش آبخور بنادر کم هزینه ترین و ساده ترین روش برای مدیران بنادر باشد. البته با توجه به تئوپگرافی دریای مازندران بنداری که در شمال این دریا واقع شدند بیشترین آسیب را از کاهش سطح تراز آب دریا واقع شده است در یک دوره زمانی کمتر از یک سال حدود هفتاد سانتیمتر کاهش آبخور داشت. در اوایل سال ۱۴۰۱ آبخور این بندر ۴/۲ متر بود که در اواخر همان سال به ۳/۵ متر کاهش یافت. بنادر شمالی کشور نیز از این پدیده مستثنی نمی باشند و آبخور بندر نوشهر نیز از ۴۰۲ متر در اواسط سال گذشته به ۳/۷ متر رسیده است.

شایان ذکر می باشد با ورود کشتی های بزرگ تر به ناوگانی تجاری در دریای مازندران کاهش آبخور حادث تر شد. در دهه های گذشته حداکثر آبخور کشتی ها در این دریا که به کشتی های هزار تنی معروف بودند ۳/۵ متر بود. از اواخر دهه چهل شمسی ورود کشتی های بزرگ تر با تناژ بیشتر که به کشتی های چهار هزار تنی معروف بودند شروع شد. در حال حاضر بیشترین آبخور کشتی های تجاری ۴/۸ متر با ظرفیت بارگیری ۶۸۰۰ تن می باشد.

۲. کشتی ها با آبخور ۴ الی ۴/۵ متر وارد شدند.

تیپ غالب کشتی های تجاری فعال در این دریا دارای آبخور بین ۴ الی ۴/۵ متر می باشند و این امر متاثر از متوسط سطح تراز آب ۴۰۸ - کانال ولگا - کسپی است. در حال حاضر تمامی این تیپ کشتی ها آبخور خود را به ۳ الی ۳/۷ متر رسانده اند و بطور متوسط ۳۰٪ از ظرفیت بارگیری خود را از دست داده اند.

آبخور بندر نوشهر در اوایل سال ۱۴۰۱ با سطح تراز آب ۲۷/۸ - در حدود ۴/۲ بود که از اواسط سال با سطح تراز ۲۸۰۱۵ - به ۳/۷ متر کاهش یافت.

بنادر برای حفظ حداقل آبخور کانال دسترسی و حوضچه های خود مجبور به عملیات لایروبی نگهداری می باشند که با کاهش سطح تراز، این عملیات بصورت تصاعدی افزایش یافته بطوری که سه فروند لایروپ هاپرساکشن فعلی سازمان بنادر پاسخگوی نیازهای بنادر نمی باشند.

در سال های ۱۳۲۰ تا ۱۳۵۴ لایروپ کاتر هاپرساکشن مازندران تنها لایروپ بنادر شمالی در دریای مازندران بود. در دهه ۵۰ سطح تراز آب دریای مازندران بطور چشمگیری کاهش و برای اولین بار به منفی ۲۸/۵ متر رسید همین مهم باعث افزایش تصاعدی عملیات لایروبی شد. همانطور که گفته شد در آن زمان لایروپ مازندران تنها لایروپ ایران در دریای مازندران بود و به تنهایی قادر به سرویس دهی به بنادر شمالی انزلی و نوشهر نبود لذا با توجه به نیاز مبرم بنادر انزلی و نوشهر به لایروبی، مدیران وقت سازمان بنادر در سال ۱۳۵۰ اقدام به انعقاد قرارداد لایروبی با شوروی سابق کرده و یک فروند لایروپ روسی کاتر هاپرساکشن مانند لایروپ مازندران جهت لایروبی به بندر نوشهر اعزام می شود. شایان ذکر است لایروپ کیوان (خزر فعلی) که اولین لایروپ هاپر ساکشن بنادر شمالی است نیز بمنظور تقویت ناوگان لایروبی دریای مازندران در سال ۱۳۵۴ توسط سازمان خریداری می شود. در حال حاضر سطح تراز آب دریای مازندران به منفی ۲۸/۲ رسیده است و در صورت تداوم آن با روند نوع مدیریت لایروبی بنادر قادر به حفظ آبخور خود نمی باشند. البته با عنایت به این مهم که بیش از ۷۵٪ از کشتیهای ورودی به بنادر ایران از مجموعه بنادر آستراخان از مسیر رود ولگا و کانال ولگا - کسپی وارد دریای مازندران می شوند، انتظار می رود که تمامی تصمیمات، برنامه ریزی ها و اقدامات عملی برای لایروبی

در سال ۱۳۸۹ کشتی مودلس ۲ با آبخور ۵/۴۵ به اسکله ۱ بندر نوشهر پهلو گرفت. تنها کشتی تجاری است که با این آبخور وارد بنادر شمالی شده است.

بر اساس مطالعه میدانی که اینجانب در سال ۱۴۰۱ در بندر نوشهر انجام دادم با توجه به متوسط سطح تراز آب دریا که منفی ۲۸ متر بود نتایج ذیل حاصل گشت:

۹۸٪ از کشتی های وارد دریای آبخور بین ۳ تا ۴ متر می باشند
 ۴۲٪ کشتی ها با آبخور کمتر از ۳/۵ متر وارد شدند
 ۵۶٪ کشتی ها با آبخور بین ۳/۵ الی ۴ متر وارد شدند

متاسفانه بندر نوشهر بیشترین کاهش آبخور را در بین تمامی بنادر آبی این حوزه داشته است. در چند سال گذشته این بندر و بندر جدید آکتائو قزاقستان بیشترین آبخور بنادر تجاری این حوزه آبی را داشتند.

تشدید عملیات لایروبی نگهداری (لایروبی تهاجمی)

بعضی از بنادر مانند نوشهر و فریدونکنار با شرایط بحرانی مواجه هستند و آبخور آنها بشدت کاهش یافته است و در صورت تداوم کاهش سطح تراز با تهدید غیر فعال شدن روبرو خواهند بود. اگرچه بندر نوشهر دارای یک فروند لایروپ اختصاصی هاپر ساکشن ۷۵۰ متر مکعبی بنام ارس میباشند، اما با توجه به شدت کاهش سطح تراز و همچنین تحولات هیدرو دینامیکی در آب های ناحیه بندر نوشهر قادر به نگهداری و تامین حداقل آبخور این بندر نمی باشد. یکی از راهکارهای برون رفت از چنین وضعیتی اعزام همزمان دو یا حتی سه لایروپ به یک بندر می باشد. تجربه ای که در سال ۱۳۸۷ در تحویل دهی بندر فریدونکنار به شرکت راهبران حاصل گشت و در مدت کمتر از دو ماه توسط دو لایروپ ارس و یاسین عمق از منفی ۴/۲ به منفی ۵/۵ افزایش یافت. پروژه لایروبی بندر آستارا که از اواسط سال ۱۴۰۱ آغاز شد. یکی دیگر از روش ها لایروبی تهاجمی می باشد که در اوج روند کاهش سطح تراز در مدت سه ماه توسط چهار فروند لایروپ (دو فروند هاپر ساکشن و دو فروند کاتر ساکشن) عمق کانال دسترسی آن بندر از منفی ۴/۲ به منفی ۵۰۵ رساند.

نوآوری در ساخت شناورهای جدید با آبخور کمتر

در پی تغییرات اقلیمی اخیر که اروپا را هم تحت تاثیر خود قرار داد دو رود مهم و قابل ناوبری این قاره "راین و دانوب"، که نقش بسزایی در حمل و نقل درون سرزمینی دارند با کاهش سطح تراز آب مواجه شدند و تعدادی زیادی از شناورها جهت ادامه فعالیت خود مجبور شدند ظرفیت بارگیری خود را کاهش دهند که این امر خسارت زیادی به شرکت های کشتیرانی وارد کرد. دو کشور آلمان و مجارستان بیشترین آسیب را از کاهش سطح تراز متحمل شدند. مرکز مطالعه و تحقیقات مشترک اتحادیه اروپا در سال ۲۰۱۶ گزارشی تحت عنوان تاثیر کاهش سطح تراز آب رود دانوب و محدودیت های ناوبری در آن منتشر کرد و یکی از راهکارهای برون رفت از این بحران را ساخت و طراحی شناورهایی با وزن کمتر و آبخور بیشتر برشمرد.

در حال حاضر سطح تراز آب دریای مازندران به منفی ۲۸ متر رسیده است و بسیاری از کشتی های بزرگ بخشی قابل توجهی از ظرفیت بارگیری خود را از دست دادند و در صورت تداوم کاهش سطح تراز قادر به ادامه

فعالیت نخواهند بود. با توجه به عمق کم مناطق شمالی دریای مازندران کشتی ها با آبخور کمتر از ۴ متر (۳/۷) قادر به عبور از کانال ولگا- کسپی (VOLGA-CASPI CANAL) می باشند و بسیاری از کشتی های ایرانی و روسی تنها از ۷۰٪ از ظرفیت بارگیری خود بهره می برند که این امر منجر به حذف کشتی های بزرگ و ظهور کشتی کوچک تر خواهد شد به عبارتی بازگشت به دهه چهل شمسی.

اگرچه شاید اقدام به لایروبی و تعمیق سازی بتواند در کوتاه مدت چاره ساز باشد، اما با توجه به تداوم کاهش سطح تراز از منظر اقتصادی و زیست محیطی زیان آور خواهد بود لذا طراحی و ساخت شناورهای جدید با آبخور کمتر یک اقدام پایدار قلمداد میشود. در حال حاضر کشتی های تیپ ولگا- دن با پرچم روسیه از این ویژگی و امتیاز برخوردار میباشند. این کشتی با طول ۱۳۳ متر و عرض ۱۶ متر قادر به بارگیری پنج هزار تن غلات با آبخور ۳/۷ است.

بازنگری در پروژه های ساحلی بویژه ساخت

بنادر نسل جدید

همانطور که در بخش تعطیلی و غیر فعال شدن بنادر گز و شاه (ترکمن) اشاره کردم " شاید اگر مسولین کشوری وقت بویژه شخص رضا شاه از کاهش سطح تراز آب دریای مازندران مطلع بود به هیچ وجهی در سال ۱۳۰۷ تصمیم به ساخت بندری در آن منطقه را صادر نمی کرد و راه آهن سراسری را به آن بندر نمی کشید. شاید راه آهن سراسری به بندر در حال تاسیس نوشهر ختم می شد. امروزه کلیه صنایع دریایی بویژه بنادر، کشتیرانی، شیلات، کشتی سازی ها حتی مراکز تفریحی دریایی باید دیدگاه و سیاست های خود در حوزه ساخت و ساز و توسعه زیر ساخت های دریایی را با نوسانات و کاهش سطح تراز آب دریای مازندران همسو نمایند. اگرچه لایروبی یکی از راهکارهای موقتی برای برون رفت از این بحران می باشد، اما در دراز مدت پاسخگو نخواهد بود و آب در هاون کوفتن است. در صورت تداوم کاهش سطح تراز و نیاز به ادامه بقاء کشتیرانی در این دریا باید بسوی بنادر از نسل جدید فراساحلی رفت و با دوباره به زمانی برگشت که دوبه کاری تنها روش مرسوم و عملی قبل از ساخت بنادر نسل جدید در قرن سیزدهم شمسی برای انتقال کالا از دریا به ساحل بود. در قرن گذشته بعلت نبود بنادر نسل جدید در ایران محموله کشتی های بخار روسی بوسیله قایق های بزرگ پارویی که به کرجی معروف بودند دریافت و به ساحل و بندرگاه های طبیعی که تمامی در رودخانه قرار داشتند منتقل می شدند. بنادر گز، فرح آباد ساری، مشهد سر (بابلسر)، شهنسوار، چمخاله، کیاسر و انزلی از این دسته بنادر بودند.

نتیجه گیری:

با عنایت به این مهم که بیش از ۷۵٪ از کشتیهای ورودی به بنادر ایران از مجموعه بنادر آستراخان از مسیر رود ولگا و کانال ولگا کسپی وارد دریای مازندران می شوند، لذا تمامی تصمیمات، برنامه ریزی ها، اقدامات و تعریف سناریو ها و تعیین استراتژی صنایع دریایی ایران در مواجهه با کاهش سطح تراز آب دریای مازندران منوط به رویکرد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی روسیه در خصوص این مهم میباشند. در صورت تداوم کاهش سطح تراز بهتر است بنادر انزلی و نوشهر شناور طرح خود را بر اساس شناور قابل تردد در این کانال ولگا - کسپی تعیین و تعریف کنند. در حال حاضر آبخور رسمی این کانال ۳/۷ می باشد که با احتساب KEEL CLEARANCE، نوع بستر و تجارب عملی عمق ۴/۲ متر برای این بنادر مناسب است. توصیه می شود بندر امیر آباد با توجه به موقعیت آن و داشتن عمق مناسب تر از دو بندر نوشهر و انزلی کشتی طرح خود را با بندر جدید آکتائو هم سان سازی کند.

با توجه به سابقه همکاری خوب و موثر پنج کشور ساحلی دریای مازندران در پروژه کنوانسیون تهران و پروتکل های مرتبط با آن توصیه می شود یک کارگروه تحقیقاتی مشترک* توسط این پنج کشور ساحلی با موضوعیت و تمرکز بر تاثیر منفی کاهش تراز سطح آب دریای مازندران بر بنادر و صنعت کشتیرانی تشکیل شود.

توصیه های آنکتاد برای سیاست گذاری در حوزه حمل و نقل دریایی



مهدی رستگاری

- کارشناس و پژوهشگر حوزه بنادر و دریانوردی

مقدمه:

کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد (آنکتاد) یک سازمان بین‌المللی در درون تشکیلات سازمان ملل متحد است که به طور ویژه بر توسعه نقش و جایگاه کشورهای در حال توسعه در اقتصاد و تجارت جهانی تمرکز دارد. این سازمان که مقر اصلی آن در ژنو است، فعالیت خود را از سال ۱۹۶۴ میلادی آغاز نموده و هم اکنون ۱۹۵ کشور جهان در آن عضویت دارند. این سازمان برای تحقق مأموریت خود به سه مکانیسم اصلی رایزنی و هم‌اندیشی دولت‌های عضو، جمع‌آوری اطلاعات و تحقیقات و تحلیل سیاست‌ها، و ارائه کمک‌های فنی به کشورهای در حال توسعه اهتمام دارد.

از اوایل نیمه دوم قرن بیستم میلادی آنکتاد یکی از مهم‌ترین مراجع پایش‌گر و تسهیل‌گر در زمینه توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان بوده است. گزارش تخصصی سالانه آنکتاد در زمینه وضعیت سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان یکی از جامع‌ترین و موثق‌ترین گزارش‌های تخصصی مورد انتشار در صنعت حمل‌ونقل دریایی است که بیش از نیم قرن سابقه انتشار دارد. افزون بر این آنکتاد دارای برنامه‌ها و فعالیت‌های دیگری برای ارتقای مدیریت بنادر، حمل‌ونقل و لجستیک تجاری، امور مرتبط با کشورهای کوچک و درحال توسعه جزیره‌نشین (SIDS)، و توسعه کشورهای محصور به خشکی بوده، و برنامه‌های بسیار دیگری نیز در حوزه‌های تجارت، لجستیک و حمل و نقل دارد.

توصیه های سیاست گذاران برای سیستم حمل و نقل دریایی

در سال‌های اخیر آنکتاد به همراه گزارش تخصصی سالانه خود در زمینه وضعیت سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان اقدام به انتشار توصیه‌های خود در زمینه سیاست-گذاری سیستم حمل‌ونقل دریایی کشورهای جهان نموده است. این توصیه‌ها منبعت از رویدادها، روندها، و خط‌مشی‌های بین‌المللی است که در سطح جهانی شکل گرفته و در مسیر توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی و فعالیت آن بر آن تأثیر می‌گذارند. در انتهای سال ۲۰۲۳، توصیه‌های سیاست‌گذاری آنکتاد که پس از انتشار گزارش تخصصی سالانه آنکتاد در زمینه وضعیت سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان نشر یافته، به‌طور ویژه بر حفظ امنیت در زنجیره‌های تامین غذا و انرژی، نوسازی ناوگان کشتیرانی تجاری، کربن‌زدایی در سیستم حمل‌ونقل دریایی، پایداری توسعه حمل‌ونقل دریایی و عدالت‌محوری آن، پیشبرد بهره‌جویی از سوخت‌های پاک و/یا کم‌کربن، و دیجیتال‌سازی حمل‌ونقل دریایی تمرکز دارند. توصیه‌های سیاست‌گذاری آنکتاد در سیستم حمل‌ونقل دریایی در هفت محوره قرار زیر هستند.

۲- حمایت از سرمایه‌گذاری در نوسازی ناوگان‌های فرسوده جهان

- مقررات ملی و بین‌المللی باید ریسک‌هایی را که موجب تعلل مالکان کشتی‌ها در زمینه سرمایه‌گذاری به‌هنگام برای نوسازی و مدرن‌سازی کشتی‌های ناوگان‌شان می‌شوند، به حداقل برسانند.
- روندهای تامین مالی ساخت و تجهیز کشتی در هر دو فرایند سرمایه‌گذاری در زمینه نوسازی و سب‌سازی مورد پایش قرار گرفته، و مقیاس سرمایه‌گذاری و تامین مالی این فرایندها رشد پیدا کند. همچنین توسعه ظرفیت خطوط کشتی‌سازی مورد پایش قرار گیرد.
- با به اشتراک گذاشتن اطلاعات، امکان دسترسی به اطلاعات مورد نیاز برای ارتقای درک لازم از چالش‌های فرارو در زمینه نوسازی ناوگان و افزایش ظرفیت فراهم شده و زمینه تحقیق و مطالعات لازم در این زمینه فراهم گردد.

- مجموعه مهارت‌های نیروهای انسانی ارتقا یافته و اطمینان‌یابی از آموزش دیدن کافی آنان در زمینه آخرین فناوری‌های صنعت دریانوردی، بهره‌جویی از سوخت‌های جایگزین، و سامانه‌های مرتبط با آن در کشتی در دستور کار قرار گیرد.

۳- تسهیل جایگزینی تدریجی سوخت‌های دریایی و عدالت محوری در فرایند کربن زدایی

- طبق مفاد تفاهم‌نامه بین‌المللی پاریس، در اختیار داشتن مجموعه‌ای از اهداف شفاف برای کاهش یا به صفر رساندن سوخت‌های هیدروکربنی در کشتیرانی یکی از شروط لازم برای ترغیب فعالان بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری و مقابله با تغییرات اقلیمی است. بهره‌مندی از یک چهارچوب مقرراتی استوار بر دستور کار توسعه دریامحور در افاق ۲۰۳۰ برای پیشبرد حفاظت زیست محیطی حیاتی خواهد بود.

- مقررات بین‌المللی باید زمینه‌ساز دستیابی به میدان عملی همواری در این عرصه بوده و به ترویج اقداماتی راه برد که موجب کوچک شدن شکاف هزینه‌ای یا قیمتی سوخت‌های متعارف دریایی و حامل‌های انرژی جایگزین آنها شود. سازوکارهای اقتصادی چون دریافت عوارض یا وضع قیمت مابه‌ازای کربن زدایی/ تولید گازهای گلخانه‌ای می‌تواند به گذار تدریجی از سوخت‌های آلاینده دریایی به حامل‌های انرژی پاک کمک کرده و مشوق‌های لازم برای بهره‌برداری از سوخت‌های جایگزین و فناوری‌های سبز را در راهبری کشتی‌ها فراهم آورد.

- صنعت دریانوردی و موسسات چندجانبه فعال در آن نیز باید به سرمایه‌گذاری در زمینه پایداری توسعه بنادر کانون‌های عرضه انرژی پاک دریایی و کریدورهای کشتیرانی سبز اهتمام داشته باشند. همکاری نزدیک بین ذینفعان نیز می‌تواند به فراهم آمدن منابع مکفی از سوخت‌های کم‌کربن کمک کند.

۴- ارزیابی آمادگی، بلوغ و ایمنی سوخت‌های جایگزین و آثار آنها بر اقدامات کشورهای در حال توسعه

- فراهم بودن سوخت‌های دریایی جایگزین و طرح‌های متناظر کشتی و سطوح بلوغ مقررات و ایمنی در آنها باید مورد ارزیابی قرار گیرد.
- با توجه بدان که اقتصادهای آسیب‌پذیر اغلب با سطوح بالاتر قیمتی در حمل‌ونقل دریایی دست به گریبان بوده و تجارت و توسعه اقتصادی در آنها به شدت به حمل‌ونقل دریایی متکی است، ارزیابی پیامدهای کربن‌زدایی کشتیرانی بین‌المللی در آنها تداوم یافته و به صورت مستمر روزرسانی گردد.

۵- ارتقای درک ذینفعان از هزینه‌های بهره‌جویی از سوخت‌های دریایی جایگزین، و پایش آثار ضمنی آنها بر سطوح قیمتی در کرایه حمل دریایی و جریمه تاخیر (سورشارژ) و ایجاد مکانیسمی برای هدایت این سطوح هزینه‌ای

- با در نظر گرفتن فرآینب بازارهای حمل‌ونقل دریایی و نامشخص بودن

عرضه و تقاضا در بسترگذار به بهره‌جویی از حامل‌های انرژی کم‌کربن، فعالان صنعت و سیاستگذاران آن نیاز به سرمایه‌گذاری در زمینه تحقیقات برای توسعه درک بهتری از روندهای مرتبط با این گذار در بازارهای حمل‌ونقل دریایی دارند.

- روندهای مرتبط با قیمت سوخت‌های جایگزین و سورشارژهای ناشی از آن نیاز به پایش دارند تا درک بهتری از مسائل فرارو به وجود آید. با اتکا به درک به وجود آمده می‌توان سطوح قیمتی کرایه حمل دریایی و سورشارژها را دریافت و از آن برای شفاف‌سازی و رقابتی کردن وضعیت بازارها استفاده کرد.

۶- اصلاح وضعیت کارآیی و عملکرد بنادر و سرمایه گذاری در زمینه آن

- کارآیی بنادر را می‌توان از طریق دیجیتال سازی، تسهیل تجارت، و توسعه زیرساخت‌های پایدار ارتقا داد. همچنین همکاری ذینفعان موجب تقویت عملکرد بندر و ارتقای تاب‌آوری آن در مقابل تغییرات محیطی خواهد شد.
- کاربرد شاخص‌های عملکرد بنادر می‌تواند به ارتقای آگاهی تصمیم‌گیران بندر و شفاف‌سازی بیشتر وضعیت بندر رهنمون شود. دولت‌ها باید به تشویق همکاری بخش‌های خصوصی و دولتی در زمینه اصلاح سیاست‌های بهبود زیرساخت و عملیات بندر و تسهیل صادرات و واردات و ترانزیت در آن بپردازند. ساده سازی فرایندهای گمرکی به ارتقای کارآیی این بخش اقتصادی کمک می‌کند.

۷- ترویج بهره‌جویی از اسناد الکترونیکی تجارت و اصلاحات قانونی مرتبط با آن

- ترویج بهره‌جویی از اسناد الکترونیک (از جمله بارنامه الکترونیک) موجب تسریع ترانکنش‌ها، تنزل هزینه‌ها، و کاهش تاخیرهای پرهزینه خواهد شد. تسهیل بهره‌جویی از اسناد الکترونیک به جای اسناد چاپی متعارف (به ویژه بارنامه‌های قابل معامله) نیازمند ایجاد یک چهارچوب قانونی متناسب است.
- سیاستگذاران باید به روندهای قانونگذاری مرتبط در نظام حقوقی انگلستان و سایر مراجع تأثیرگذار بر حمل‌ونقل در سطح بین‌المللی توجه کامل داشته باشند تا بتوانند اعتبار کامل قانونی را برای بارنامه‌های الکترونیک و جایگزینی آنها به جای اسناد چاپی متعارف تامین کرده و در مواردی که لازم است اقدام به وضع قانون در سطح ملی نمایند.
- با رواج بیشتر ترانکنش‌های الکترونیک، پتانسیل ریسک‌های سایبری نیز در تجارت بین‌المللی افزایش می‌یابد و این موضوع طلب‌کننده اقدامات متناسب موثر است.
- ابزار قانونی در حال توسعه در کارگروه ششم UNCITRAL نیز در صد تولید و ترویج اسناد قابل معامله در حمل و نقل چندوجهی است. سازمان ملل متحد تمام ذینفعان را برای مشارکت در زمینه بهبود تناسب این ابزار قانونی برای مقاصد مورد نظر و اعتبار قانونی آن (به ویژه از نظر بازرگانان) فراخوانده است.

سخن پایانی

توجه به روندهای توسعه‌ای و رویدادهای تأثیرگذار سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان یکی از شروط لازم تحقق «توسعه دریامحور» جمهوری اسلامی ایران است. تجارت دریابرد به عنوان مهم‌ترین محرک توسعه دریامحور کشور، بر پایه سیستم حمل‌ونقل دریایی آن توسعه می‌یابد. این سیستم باید همسطح و همگام با تراز بین‌المللی ابرسیستم حمل‌ونقل دریایی جهان توسعه یافته و همچنین ملاحظات و رویدادها و روندهای تأثیرگذار منطقه‌ای و جهانی را در سیاست‌گذاری‌های خود لحاظ کند. تنها در این صورت است که می‌توان در افق بلندمدت تجارت دریابرد را به عنوان نیروی پیش‌برنده توسعه دریامحور در نظر گرفت و بدان امید بست. امیدواریم به حول و قوه الهی بتوانیم با برون‌نگری و توسعه درک صحیحی از محیط فعالیت سیستم حمل-ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران، نیروهای توانمند درون‌زای آن را در راستای توسعه دریامحور کشور به کار گرفته و دریادلانه در این مسیر پرچالش قدم نهیم.

نخستین المپیاد ورزشی اساتید بسیجی دانشگاه فنی و حرفه ای برگزار شد

کسب مدال برنز توسط سرمهندس شناورهای تجسس و نجات دریایی استان هرمزگان

المپیاد ورزشی بسیجی دانشگاه فنی و حرفه ای کشور به میزبانی کاشان برگزار شد و به نفرات اول تا سوم سه رشته مسابقات همگانی، پرتاب دارت و تیراندازی در دو بخش تفنگ بادی و تپانچه مدال، لوح تقدیر و جوایز نقدی اهدا شد.

در مسابقات پرتاب دارت در بخش آقایان محمد امیدپناه از استان یزد، رضا یگانه مهر از استان زنجان و حسین میرزایی از استان هرمزگان به ترتیب عناوین اول تا سوم را کسب کردند.

«حسین میرزایی» از پرسنل سازمان بنادر و دریانوردی، سرمهندس شناورهای تجسس و نجات دریایی استان هرمزگان در بندر شهید رجایی، مدرس دانشگاه و سازمان بنادر و دریانوردی است.



بین الملل



کلمبو؛

بندری با پایانه‌های پیشرفته بندری برای پرتغالی‌ها

● سال ۱۵۰۵ میلادی پرتغالی‌ها بندر کلمبو را کشف کردند. پس از بررسی جزیره، آن قدر مشتاق تجارت در کلمبو شدند که پس از مذاکراتی و چندین سال بعد در سال ۱۵۱۷ در آن یک پست اسکله تجاری راه‌اندازی کردند. آن‌ها بیش از ۱۰۰ سال از مزایای این بندر بهره‌مند بودند. پس از پرتغالی‌ها کلمبو به دست هلندی‌ها افتاد. مدتی در قرن هجدهم نیز این بندر در اختیار انگلیسی‌ها بود و می‌توان گفت بیشتر ساختمان‌های شهری را بر بنیادین آن‌ها ساختند. سرانجام در سال ۱۹۱۳ کمیسیون بندر کلمبو تاسیس شد و از سال ۱۹۱۸، بندر کلمبو توسط این کمیسیون اداره می‌شد. چندی بعد و درست زمانی که سری‌لانکا در سال ۱۹۴۸ استقلال خود را به دست آورد، بندر شاهد تغییرات چشمگیری بود. در این زمان فعالیت‌های ساحلی و باراندازی در دست چندین شرکت خصوصی بود. در سال ۱۹۵۸، شرکت بندری راه‌اندازی شد تا این فعالیت‌ها را که توسط اپراتورهای متعدد انجام می‌شد، به عهده بگیرد. پس از آن سازمان بنادر و دریانوردی سری‌لانکا در اول آگوست ۱۹۷۹ تشکیل شد که ادغامی از کمیسیون بندری و دو شرکت قانونی موجود بود و منجر به یک سازمان واحد با ساختاری کارآمد شد. در سایت این سازمان این‌طور آمده که آن‌ها از دولت کمک‌های مالی دریافت نمی‌کنند و بر اساس درآمد و منابع خود فعالیت می‌کنند.



کلمبوی امروزی

بندر کلمبو در کشور سری‌لانکا قرار داد. این بندر یک مرکز دریایی در حال رشد در منطقه جنوب آسیا به حساب می‌آید. محموله‌هایی که مبدا یا مقصدشان اروپا، شرق و جنوب آسیا، خلیج فارس و شرق آفریقا است به راحتی از طریق بندر کلمبو می‌توانند جابه‌جا شوند. در سال ۲۰۰۰ مطالعه امکان‌سنجی بندرگاه جنوبی کلمبو آغاز شد، در آن زمان بندر اولیه ۱۸۴ هکتار وسعت داشت و پس از آن در سال ۲۰۰۸، بخش بندرگاه جنوبی با ۲۸۵ هکتار برای قرار دادن اسکله‌های آب عمیق و آخرین نسل از کشتی‌ها توسعه یافت. این بندر در درجه اول یک بندر کانتینری است و در سال ۲۰۱۱ توافقنامه‌ای برای پروژه توسعه بندر کلمبو - پایانه کانتینری جنوبی - امضا شد. در سال ۲۰۱۴ پایانه بین‌المللی کانتینری کلمبو به‌طور کامل عملیاتی شد و پروژه توسعه شهر بندری کلمبو نیز در همین سال افتتاح شد. به نظر می‌رسد که سازمان بنادر و دریانوردی سری‌لانکا (SLPA) علاقه‌ی جدی به پایانه‌های کانتینری دارد زیرا علاوه بر پایانه‌های کانتینری در منطقه بندری اصلی، برای ساخت سه پایانه که هر یک ظرفیت ۲/۴ میلیون TEU دارند، برنامه‌ریزی‌هایی را ترتیب داده که اولین مورد از آن‌ها در حال بهره‌برداری است. در سال ۲۰۲۱ نیز بندر کلمبو برترین بندر در جنوب آسیا شد. ظرفیت پذیرش این بندر در پایان سال ۲۰۲۲، شش میلیون و ۸۶۰ هزار TEU بود که اگرچه نسبت به سال گذشته کاهش ۵/۴ درصدی را تجربه کرد، با این حال در لیست لویدز ۲۰۲۳ در جایگاه بیست و ششم، شلوغ‌ترین بنادر جهان قرار گرفت.

پروژه‌های پیش روی بندر کلمبو مرکز لجستیک

سازمان بنادر و دریانوردی سری‌لانکا قصد دارد یک مرکز لجستیک و یک هاب حمل‌ونقل چندوجهی را برای کانتینرها در نزدیکی بندر ایجاد کند. این منطقه به همراه یک مجتمع انباری بزرگ با در نظر گرفتن تسهیلات ریلی برنامه‌ریزی شده است. این مرکز پس از ایجاد، به عنوان نقطه تبادل جاده‌ای و ریلی به پایانه‌های بندر کلمبو خدمت‌رسانی خواهد کرد. بنادر خشک ایجاد شده در حومه شهر نیز می‌توانند به این تأسیسات متصل شوند و در نتیجه یک شبکه کارآمد ایجاد خواهد شد.

فاز اول پایانه کانتینری شرق (ECT)

SLPA که پایانه‌های پیشرفته‌ای دارد، چند سالی است در نظر دارد پایانه کانتینری شرق را با ظرفیت سالانه ۲/۴ میلیون TEU راه‌اندازی کند. این پایانه دومین پایانه کانتینری درافت عمیق در بندر جنوبی در عمق ۱۸ متر خواهد بود. این سازمان پیش‌از این ۴۴۰ متر از دیوار اسکله، محوطه و امکاناتی را در ECT توسعه داده بود. این پروژه که فرایند ارزیابی آن در سال ۲۰۱۶ آغاز شده،

قرار است تا ژانویه ۲۰۲۵ نهایی شود. همچنین از سال ۲۰۲۲ ساخت فاز دوم پایانه شرقی بندر کلمبو نیز آغاز شده است.

تفریح در کلمبو معبد بودایی گانگارامایا

در نزدیکی دریاچه بیرا معبدی قرار دارد که اگرچه ابتدا یک آرامگاه کوچک در قطعه‌ای از زمین باتلاقی بود اکنون یکی از جاذبه‌های بی‌نظیر کلمبو است. گانگارامایا آمیزه‌ای از فرهنگ و هنر به حساب می‌آید و با ترکیبی از معماری سری‌لانکا، تایلندی، هندی و چینی شما را به دوره‌های تاریخی گذشته می‌برد. این معبد از مهم‌ترین معابد سری‌لانکا محسوب می‌شود که اواخر قرن نوزدهم تکمیل شد. گانگارامایا شامل چندین ساختمان باشکوه است و در نزدیکی دریاچه‌ی زیبای بیرا قرار دارد. علاوه بر این موزه، کتابخانه، اقامتگاه نیز در این محل وجود دارد.

پارکی با چشم‌انداز زیبا

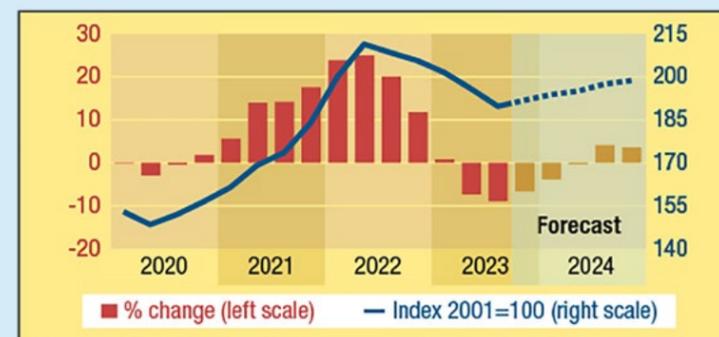
گال فیس گرین پارک شهری حدوداً ۱۲ هکتاری در قلب کلمبو به حساب می‌آید که تاریخ بنای آن به سال ۱۸۵۹ برمی‌گردد. این پارک در ابتدا برای مسابقات اسب‌دوانی و همچنین به عنوان زمین گلف استفاده می‌شد، اما اکنون با هتل‌های پنج ستاره‌ای که آن را در بر گرفته‌اند چشم‌انداز زیباتری پیدا کرده و البته امکاناتش نیز گسترش یافته است. به هر ترتیب گردشگران بسیاری شیفته این منطقه سرسبز در کلمبو می‌شوند.



روند قیمت‌ها در حالت‌های حمل و نقل

حمل و نقل جاده‌ای

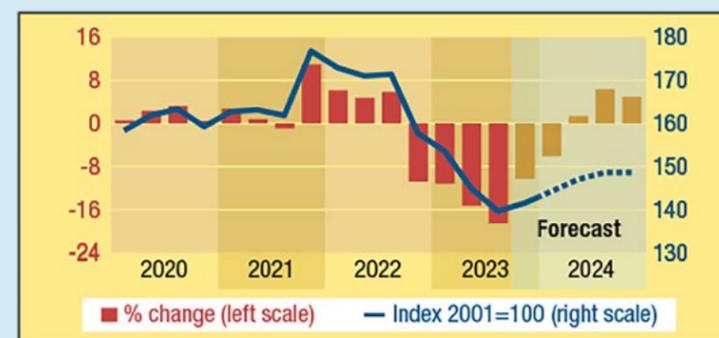
میانگین قیمت معاملات در صنعت حمل و نقل در سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۳ نسبت به سه‌ماهه دوم ۳/۱ درصد کاهش یافت. در همان زمان، کل هزینه‌های سوخت، نیروی کار، خدمات و مواد ثابت نگه داشته شد. این پویایی قیمت/هزینه، مازاد عملیاتی ناخالص تخمینی ۳۵/۷۲ دلار (به ازای هر ۱۰۰ دلار خروجی فروخته‌شده) را برای یک عملیات حمل و نقل جاده‌ای معمولی به همراه داشت. با توجه به این مورد می‌توان گفت که این رقم نسبت به ۳۹/۵۷ دلاری که در آگوست ۲۰۲۲ شاهد آن بودیم، کاهش داشته است، اما کمی بالاتر از برآورد میانگین مقدار پنج‌ساله یعنی ۳۵/۴۷ دلار است. به نظر می‌رسد ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل در ماه‌های آینده در پی معاملات بیشتری باشند. از طرفی فشار بر قیمت‌ها شدید است و دستیابی به قیمت‌های بالاتر در شرایط فعلی بعید به نظر می‌رسد. مهار هزینه‌ها هدف دست‌یافتنی‌تری برای این صنعت خواهد بود.



% CHANGE VS.:	1 month ago	6 mos. ago	1 yr. ago
General freight - local	0.2	-4.8	-18.0
TL	-0.1	-7.7	-19.2
LTL	0.9	4.1	0.0
Tanker & other specialized freight	-0.6	-0.6	-2.1

حمل و نقل هوایی

اگر نگاهی به سه‌ماهه سوم ۲۰۲۳ بیندازیم نسبت به سه‌ماهه دوم، میانگین قیمت‌های حمل و نقل هوایی در پروازهای برنامه‌ریزی‌شده ۳/۷ درصد کاهش داشته و این در حالی است که قیمت خدمات در پروازهای چارتر ۰/۴ درصد افزایش یافته است. مقایسه سه‌ماهه مشابه در سال ۲۰۲۲ با اعداد ذکر شده، نشان داد که این مقادیر به ترتیب پنج درصد و ۳/۲ درصد کاهش یافته است. در همین حال، تجزیه و تحلیل هزینه‌های کل صنعت هوایی نشان می‌دهد که هزینه‌های مستقیم نیم درصد کاهش یافته و هزینه‌های سربار غیرمستقیم تنها ۰/۴ درصد افزایش یافته است. این طور به نظر می‌رسد که قیمت‌های بالای خدمات مسافری فشار را از ضعف در حمل و نقل هوایی برداشته است. با نگاهی به کل صنعت هوایی، این مقدار بهبودهایی را تجربه کرده بود. در مقایسه با یک سال گذشته، مازاد عملیاتی ناخالص حدود پنج دلار به ازای هر ۱۰۰ دلار فروش افزایش یافته است.

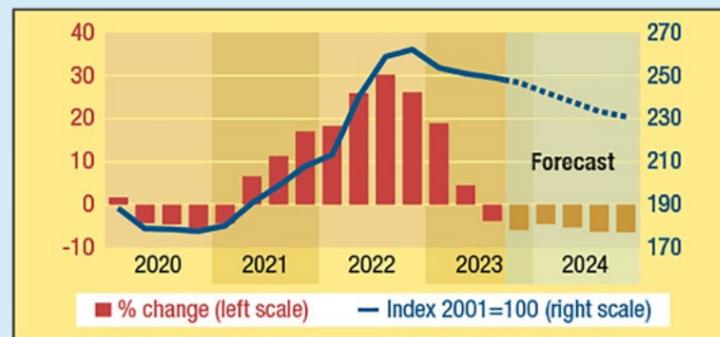


% CHANGE VS.:	1 month ago	6 mos. ago	1 yr. ago
Air freight on scheduled flights	-1.5	-8.5	-19.1
Air freight on chartered flights	0.0	0.8	-2.3
Domestic air courier	0.7	0.3	5.5
International air courier	0.7	0.3	4.1

حمل و نقل آبی

اگر به سراغ تجزیه و تحلیل این مقدار برای صنعت حمل و نقل آبی برویم، اوضاع کمی پیچیده می‌شود زیرا روند قیمت خدمات در آب‌های عمیق و بارج‌های آب‌های داخلی متفاوت است. میانگین قیمت معاملات در اعماق دریا از سه‌ماهه دوم تا سه‌ماهه سوم در سال ۲۰۲۳، چهار درصد کاهش یافت. در همین بازه میانگین قیمت‌ها در آبراه‌های داخلی ۳/۴ درصد افزایش یافت.

با احتساب خدمات حمل و نقل دریایی سنت لارنس و حمل و نقل ساحلی، میانگین قیمت کل این صنعت پس از افزایش ۳/۲ درصدی در سال ۲۰۲۲، ۰/۷ درصد کاهش داشته است. در نتیجه، اکنون به نظر می‌رسد که مازاد عملیاتی ناخالص این صنعت حدود ۰/۵ دلار (به ازای هر ۱۰۰ دلار فروش خدمات) از سه‌ماهه دوم تا سه‌ماهه سوم سال جاری کاهش یافته است.

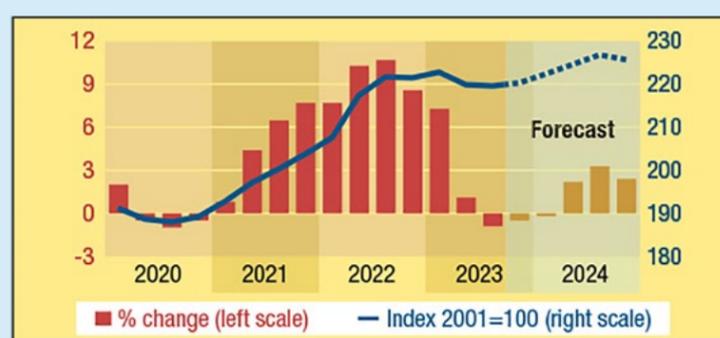


% CHANGE VS.:	1 month ago	6 mos. ago	1 yr. ago
Deep sea freight	0.1	-0.5	-14.2
Coastal & intercoastal freight	0.1	4.1	5.5
Great Lakes - St. Lawrence Seaway	1.9	-0.6	-3.0
Inland water freight	1.5	11.0	13.2

حمل و نقل ریلی

کاهش قیمت‌ها و افزایش هزینه‌ها در حال حاضر روی خدمات ریلی اثر می‌گذارد. در جدیدترین تحلیل، تخمین زده شده که هزینه‌های مستقیم نیروی کار طی مدت ۱۲ ماهه منتهی به آگوست ۲۰۲۳ نسبت به سال قبل ۷/۱ درصد افزایش یافته است. البته هزینه سوخت در جهت مخالف پیش رفته و ۷/۶ درصد کاهش یافته است. از طرفی هزینه‌های سربار غیرمستقیم با افزایش ۵/۶ درصدی همراه بود. با در نظر گرفتن جمع هزینه‌ها، کل هزینه‌ها افزایش ۳/۵ درصدی را نشان داده است.

در همین حال، میانگین قیمت معاملات صنعت ریلی در سه‌ماهه سوم نسبت به سال گذشته ۰/۹ درصد کاهش یافت و در آخرین دوره ۱۲ ماهه نیز تنها ۳/۹ درصد افزایش یافت. اکنون به نظر می‌رسد که مازاد عملیاتی ناخالص این صنعت تقریباً ۲ دلار (به ازای هر ۱۰۰ دلار فروش) از مقداری که بهار گذشته ثبت کرده بود، کمتر شده است.



% CHANGE VS.:	1 month ago	6 mos. ago	1 yr. ago
Rail freight	0.6	-0.5	-0.3
Intermodal	2.2	-3.5	-7.9
Carload	0.3	0.3	1.7

ایجاد سازوکارهایی برای افزایش امنیت در منطقه دریای سرخ

دریای سرخ از کانال سوئز از طریق تنگه باب المندب تا خلیج عدن امتداد دارد و اروپا و آسیا را به هم متصل می‌کند. این دریا یکی از حیاتی‌ترین مسیرهای دریایی برای تجارت جهانی به حساب می‌آید و فرصت‌های قابل توجهی را برای توسعه و افزایش رفاه در منطقه ارائه می‌کند.

از سال ۲۰۱۲، در این منطقه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها کاهش یافته اگرچه دوباره بی‌ثباتی و درگیری در حال افزایش است. علاوه بر این، آن‌طور که پیداست جرایم سازمان‌یافته فراملی و سایر فعالیت‌های دریایی غیرقانونی همچنان ادامه دارد. چنین مواردی کشتی‌های عبوری از آب‌های منطقه را به خطر می‌اندازند و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و تجارت دریایی را هم محدود می‌کنند.

کشورهای شرکت‌کننده در پروژه دریای سرخ عبارت‌اند از: جیبوتی، اریتره، اتیوپی، سومالی، سودان و یمن. همچنین در نظر داشته باشید که این پروژه توسط اتحادیه اروپا تامین مالی می‌شود.

سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO با سایر ذی‌نفعان به منظور تضمین امنیت و ایمنی دریایی در منطقه دریای سرخ، همکاری می‌کند. این همکاری مطابق با استراتژی یکپارچه دریایی آفریقا (AIM Strategy ۲۰۵۰) است.

به‌عنوان بخشی از «برنامه منطقه‌ای برای امنیت دریایی در منطقه دریای سرخ» (پروژه دریای سرخ)، سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO در یک رویداد منطقه‌ای در آدیس‌آبابا شرکت کرد. این رویداد از بیست هفتم تا بیست و هشتم نوامبر ۲۰۲۳ در آدیس‌آبابا برگزار شد. به نظر می‌رسد هدف از طراحی آن افزایش آگاهی از حوزه دریایی منطقه‌ای و ترویج گفت‌وگو در این زمینه در جنوب دریای سرخ و خلیج عدن باشد.

پروژه دریای سرخ به‌طور مشترک توسط INTERPOL، سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO، UNODC و GAD هماهنگ می‌شود. هدف آن ایجاد یک شبکه امن بندری ملی و منطقه‌ای است، مکانیسمی که امکان اشتراک‌گذاری داده‌های عملیاتی کشتی‌ها، محموله‌ها، خدمه و مسافران را فراهم می‌کند.

آموزش دریانوردان برای آینده‌ای بدون کربن



خواهد شد. هدف آن‌ها این است که بسته‌ها را در سطح جهانی در اختیار همه مراکز فناوری دریایی و سایر سازمان‌های مرتبط قرار دهند. این بسته‌های آموزشی همچنین در دسترس کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز قرار خواهند گرفت تا مؤسسات آموزشی دریایی بتوانند از آن‌ها استفاده کنند و برنامه‌های خود را در صورت لزوم توسعه دهند.

این پروژه با عنوان کنفرانس تغییرات آب‌وهوایی سازمان ملل متحد در سال ۲۰۲۳ (COP ۲۸)، از سی‌ام نوامبر تا دوازدهم دسامبر ۲۰۲۳ در دبی برگزار شد که سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز در تعدادی از رویدادهای این کنفرانس حضور داشت.

منشاء این ابتکار به پروژه‌ای که سازمان بین‌المللی دریانوردی در فیلیپین و در سال ۲۰۲۱ برای بهبود ایمنی و بهره‌وری انرژی کشتیرانی داخلی آغاز کرد، برمی‌گردد. یکی از اقداماتی که باید در این برنامه پیگیری شود نیاز دریانوردان به آموزش بود. سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO یک پروژه موضوعی را برای کمک به مؤسسات آموزشی دریانوردی در آسیا، به‌ویژه در کشورهای تامین‌کننده دریانورد توسعه داده است. در نهایت هدف آن کمک به تمام مؤسسات آموزشی دریانوردی در سراسر جهان است.

یکی از گروه‌های ویژه (Maritime Just Transition Task Force) معتقد است که تا اواسط دهه ۲۰۳۰، حدود ۸۰۰ هزار دریانورد برای به‌کارگیری سوخت‌های بدون کربن نیاز به آموزش بیشتری داشته باشند. دبیرخانه سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO از این گروه ویژه دعوت کرده تا به پروژه آن‌ها در زمینه آموزش پایه دریانوردان بپیوندد.

دریانوردان با دانش به‌روز همیشه می‌توانند به صنعت کشتیرانی به بهترین شکل خدمت کنند. این روزها قرار آمده تا پروژه‌ی جدیدی برای چهارچوب‌های آموزشی دریانوردان تعریف شود. در این پروژه هدف صفر یا به‌سوی صفر رفتن در انتشار گازهای گلخانه‌ای است. معمولاً در این قبیل پروژه‌ها بر روی آماده‌سازی دریانوردان کار می‌شود تا آن‌ها مهارت‌هایی را برای کار روی کشتی‌هایی با آلایندگی صفر یا نزدیک به صفر یاد بگیرند و همچنین به صنعت کشتیرانی جهانی در زمینه کربن‌زدایی کمک می‌کنند تا تحولاتی در این صنعت ایجاد شود. ارائه راهنمایی برای مربیان نیز از مواردی است که در این پروژه تعریف شده است.

به این منظور دانشگاه جهانی دریانوردی WMU که در مالمو سوئد واقع شده است دو بسته آموزشی را توسعه خواهد داد: یکی برای همه دریانوردان، صرف‌نظر از نقش آن‌ها و دیگری برای افسران با مسئولیت‌های بیشتر و همچنین این موسسه آموزشی تحقیقاتی کتابچه راهنمای مربی را نیز برای مؤسسات آموزش دریایی ارائه می‌کند. در نظر داشته باشید دریانوردان هسته اصلی صنعت کشتیرانی به حساب می‌آیند و این قبیل آموزش‌ها برای اطمینان خاطر از تحولاتی در زمینه اقدامات کلی آب‌وهوایی و همچنین اجرای استراتژی ۲۰۲۳ IMO در مورد کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ضروری به نظر می‌رسد.

بعد از این که برنامه توسعه داده شد، در ابتدا این چهارچوب آموزشی پایه برای دریانوردان در آسیا و از طریق برنامه‌ای با راهنمایی WMU و پشتیبانی مرکز همکاری فناوری دریایی (MTCC). تا سیس شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی. و سایر ذی‌نفعان آزمایش



تقویت همکاری برای بازرسی بندر PSC



تمرکز آخرین کارگاه کنترل و بازرسی بندر (بازرسی کشتی‌ها) سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO بر همکاری و گفت‌وگو برای هماهنگ‌سازی و استانداردسازی فرایندهای کنترل و همچنین فعالیت‌های جهانی بود. هشتمین کارگاه آموزشی سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO به این منظور از چهاردهم تا شانزدهم نوامبر ۲۰۲۳ در دفتر مرکزی سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن برگزار شد. در این کارگاه سازمان‌های PSC، نمایندگان ۲۳ کشور عضو، یک عضو وابسته، ILO و سازمان‌های مختلف بین‌دولتی و غیردولتی را گرد هم آورد.

کیتاک لیم، دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO در افتتاحیه نشست بر نقش حیاتی این بازرسی‌ها در اجرای موثر کنوانسیون‌ها و تسهیل شرایط صنعت کشتیرانی تأکید کرد و هماهنگی و استانداردسازی در این زمینه را ضروری دانست.

نیاز به همکاری بین دبیرخانه سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO و سازمان‌های PSC برای ایجاد یک پایگاه داده فراگیر، همراه با سرویس‌های وب مرتبط از جمله مواردی بود که در این کارگاه مطرح شد. در این کارگاه همچنین به سازمان‌های بازرسی بندر توصیه شد که سیاستی برای بازرسی کشتی‌های ماهیگیری نیز اتخاذ کنند و آن‌ها را تشویق کرد که تجربیاتشان را به اشتراک بگذارند. آن‌ها باید با سایر ذی‌نفعان به‌منظور تقویت یکپارچگی و شفافیت همراه شوند. همچنین نیاز است روش جمع‌آوری داده‌ها و راستی‌آزمایی برای اطمینان از صحت یافته‌ها نیز بهبود یابد.

پاکستان عضو کنوانسیون بازیافت کشتی هنگ‌کنگ شد

پاکستان عضو کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و زیست‌محیطی کشتی‌ها، ۲۰۰۹ (کنوانسیون هنگ‌کنگ) شده است. کنوانسیون بین‌المللی هنگ‌کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها در ۲۶ ژوئن ۲۰۲۵ لازم‌الاجرا خواهد شد. کنوانسیون هنگ‌کنگ در یک کنفرانس دیپلماتیک که در سال ۲۰۰۹ در هنگ‌کنگ، چین برگزار شد، به تصویب رسید.

هدف آن اطمینان از این است که کشتی‌ها پس از پایان عمر عملیاتی خود بازیافت می‌شوند و هیچ خطر غیرضروری برای سلامت انسان ایجاد نخواهند کرد. این کنوانسیون ایمنی و محیط‌زیست مفهوم «گهواره تا گور» را نیز در برمی‌گیرد و به تمام جنبه‌های زیست‌محیطی و ایمنی مربوط به بازیافت کشتی اطلاق می‌شود.

کنوانسیون هنگ‌کنگ مسئولیت‌ها و تعهداتی را برای همه طرف‌های ذی‌نفع، تعیین می‌کند.

پس از لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون هنگ‌کنگ، کشتی‌هایی که برای بازیافت فرستاده می‌شوند، ملزم به حمل فهرستی از مواد خطرناک خواهند بود. علاوه بر این، دولت‌ها باید از مطابقت تأسیسات بازیافتی تحت صلاحیت آن‌ها با کنوانسیون اطمینان حاصل کنند.

اکنون بنگلادش، بلژیک، جمهوری کنگو، کرواسی، دانمارک، استونی، فرانسه، آلمان، غنا، هند، ژاپن، لیبیا، لوکزامبورگ، مالت، هلند، نروژ، پاکستان، پاناما، پرتغال، سائوتومه و پرنسپ، صربستان، اسپانیا و ترکیه همگی اعضای این کنوانسیون به حساب می‌آیند.



آموزش بررسی تلفات دریایی برای خاورمیانه و شمال آفریقا



بررسی تلفات و حوادث دریایی از جمله مواردی است که بسیار آموزنده است و داشتن دانش به‌روز در این زمینه به بازرسان کمک بسیار زیادی می‌کند. به این منظور یک دوره آموزشی منطقه‌ای دوهفته‌ای در مورد بررسی تلفات و حوادث دریایی برای کشورهای منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (MENA) از پنجم تا شانزدهم نوامبر ۲۰۲۳ برگزار شد.

این دوره آموزشی به توسعه ظرفیت‌ها و تخصص‌های سازمانی در زمینه بررسی تلفات و حوادث دریایی کمک می‌کند. هدف اصلی این است که دانش بازرسان در مورد قانون استانداردهای بین‌المللی و شیوه‌های توصیه‌شده برای بررسی ایمنی در مورد تلفات دریایی یا حوادث دریایی (قانون بررسی تلفات)، قطعنامه MSC.۲۵۵(۸۴) و همچنین قطعنامه A.۱۰۷۵(۲۸) به‌روز شود.

همچنین این آموزش‌ها با هدف کمک به ادارات ملی دریانوردی برای انجام بازرسی‌های یکسان در مورد تلفات و حوادث دریایی انجام شد. این بازرسی‌ها باید مطابق با قانون بررسی تلفات از طریق به‌کارگیری دستورالعمل‌های رفتار منصفانه با دریانوردان در صورت وقوع حوادث دریایی و همچنین گزارش دادن این قبیل حوادث به سازمان بین‌المللی دریانوردی، باشد.

این دوره آموزشی به تبادل اطلاعات بین بازرسان نیز کمک کرد تا به همکاری‌های لازم در انجام بازرسی‌ها در سطح منطقه‌ای تشویق شوند. این دوره با حضور ۲۶ شرکت‌کننده از هشت کشور منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا تشکیل شد و توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و با همکاری وزارت حمل‌ونقل قطر برگزار شد.

حمایت از ساموآ برای دیجیتالی کردن عملیات تماس بندری خود

از یکم ژانویه ۲۰۲۴، اصلاحاتی در کنوانسیون تسهیل (FAL) لازم‌الاجرا می‌شود که اجرای پنجره‌های واحد دریایی MSWs توسط بنادر را اجباری می‌کند. از بیست و هفتم تا بیست و نهم نوامبر ۲۰۲۳ در آپیا (کشور ساموآ) سمیناری در این زمینه برگزار شد. شرکت‌کنندگان در سمینار ملی تسهیل ترافیک دریایی در مورد مزایای استفاده از پنجره واحد دریایی و تبادل الکترونیکی داده‌ها آموزش‌های لازم را دیدند.

پنجره واحد دریایی یک پلتفرم دیجیتالی محسوب می‌شود که امکان ارسال الکترونیکی کلیه اطلاعات مورد نیاز نمایندگی‌های مختلف را از طریق یک درگاه آنلاین واحد برای اطمینان از تریخس کارآمد کشتی‌ها فراهم می‌کند.

از جمله افرادی که در این سمینار شرکت کردند آن‌هایی بودند که مسئولیت تریخس کشتی‌ها، محموله‌ها و افراد را به عهده داشتند و همچنین سهامداران خصوصی نیز این در سمینار حضور داشتند. ۲۲ شرکت‌کننده نماینده وزارتخانه‌ها و کابینه ساموآ در این رویداد بودند و همچنین نمایندگان از گمرک، اداره بندر ساموآ و پلیس دریایی نیز در سمینار گردهم آمدند. این رویداد توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO و انجمن اقیانوس آرام SPC برنامه‌ریزی شده بود.



فراخوان ارسال مقاله

ماهنامه بندرودریا از تمامی اساتید و پژوهشگران در حوزه های تخصصی مرتبط با اساسنامه ماهنامه جهت چاپ مقالات علمی، تحقیقاتی و دستاوردها دعوت به همکاری می نماید.

مقاله دارای خلاصه فارسی و انگلیسی، مقدمه، کلید واژه، طرح مسئله، فرضیه، روش شناسی تحقیق، مباحث، نتیجه گیری و فهرست منابع باشد.

متن مقاله باید فارسی باشد

مقالات ارسالی نباید قبلاً در مجله دیگری چاپ شده باشد.

نوشتارهای علمی و پژوهشی، تحلیلی و گزارش های علمی در زمینه دریانوردی و سایر رشته های مرتبط برای درج در ماهنامه پذیرفته شده و پس از داوری و تصویب هیئت تحریریه به چاپ می رسند.



مقالات خود را به آدرس bandarvadarya2@gmail.com ارسال نمایید.

انتخاب شورای جدید توسط مجمع سازمان بین المللی دریانوردی



شده بود. مجمع معمولاً هر دو سال یکبار تشکیل جلسه می دهد. تصویب برنامه کاری، رأی گیری بودجه و تعیین تمهیدات مالی سازمان را بر عهده دارد. همچنین شورای ۴۰ نفره سازمان را نیز انتخاب می کند. شورا ارگان اجرایی سازمان بین المللی دریانوردی IMO است و زیر نظر مجمع مسئولیت نظارت بر کار سازمان را دارد. در بین جلسات مجمع، شورا به جز ارائه توصیه هایی به دولت ها در مورد ایمنی دریایی و پیشگیری از آلودگی، وظایف مجمع را انجام می دهد.

مجمع سازمان بین المللی دریانوردی، کشورهای زیر را برای عضویت دوسالانه شورا ۲۰۲۴-۲۰۲۵ انتخاب کرده است:

گروه (A): ۱۰ کشور با بیشترین علاقه/منافع در ارائه خدمات حمل و نقل بین المللی هستند و عبارتند از چین، یونان، ایتالیا، ژاپن، لیبیا، نروژ، پاناما، جمهوری کره، بریتانیا و ایالات متحده آمریکا.

گروه (B): ۱۰ کشور با بیشترین علاقه در تجارت بین المللی دریایی هستند و عبارتند از استرالیا، برزیل، کانادا، فرانسه، آلمان، هند، هلند، اسپانیا، سوئد و امارات متحده عربی.

گروه (C): ۲۰ کشوری که در دو گروه بالا انتخاب نشده اند و علاقه خاصی به حمل و نقل دریایی یا کشتیرانی دارند و انتخاب آن ها برای شورا، در برگرفتن تمام مناطق جغرافیایی اصلی جهان را تضمین می کند. این کشورها عبارتند از باهاما، بنگلادش، شیلی، قبرس، دانمارک، مصر، فنلاند، اندونزی، جامائیکا، کنیا، مالزی، مالت، مکزیک، مراکش، پرو، فیلیپین، قطر، عربستان سعودی، سنگاپور و ترکیه.

این شورای جدید پس از پایان مجمع سی و سوم، برای یکصد و سی و یکمین جلسه خود در هفتم دسامبر ۲۰۲۳ جلسه ای تشکیل داد و رئیس و نایب رئیس خود را برای دوسالانه بعدی انتخاب کرد.

کیتاک لیم، دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی IMO سی و سومین جلسه مجمع سازمان بین المللی دریانوردی را افتتاح کرد. او در این مراسم بر دستاوردهای این سازمان در طول دوسالانه جاری از جمله تصویب استراتژی ۲۰۲۳ IMO GHG تاکید کرد و کربن زدایی و دیجیتالی کردن کشتیرانی در سال های آینده را ضروری دانست.

دبیر کل این سازمان اعتقاد دارد که سیاره ما، اقیانوس ها و بشریت با تهدیدات حیاتی روبه رو است. این تهدیدات ناشی از آلودگی، تغییرات آب و هوایی، بی ثباتی ژئوپلیتیکی و چالش های اقتصادی هستند. با وجود این موانع، گفتن از اهمیت کشتیرانی در تسهیل تجارت جهانی و حمل و نقل کالاهای ضروری در سراسر قاره ها گزاره گویی نیست و ما باید به سمت آینده ی کشتیرانی که کربن زدایی و دیجیتالی شده باشد، تمرکز کنیم. به نظر می رسد به خاطر اهمیت و آشنایی بیشتر عموم، برای اولین بار این مجمع تصمیم گرفت تا این جلسات عمومی را به طور زنده پخش کند و این جلسات در کانال YouTube IMO HQ گذاشته شد. البته مواردی که در مجمع بر خصوصی بودن آن ها تاکید شده، پخش نخواهد شد.

سی و سومین مجمع سازمان بین المللی دریانوردی IMO از بیست و هفتم نوامبر تا ششم دسامبر ۲۰۲۳ در دفتر مرکزی سازمان بین المللی دریانوردی برگزار شد. تمام ۱۷۵ کشور عضو و سه عضو وابسته حق شرکت در مجمع را دارند که آن بالاترین ارگان مدیریتی سازمان بین المللی دریانوردی IMO به حساب می آید. از سازمان های بین دولتی که موافقت نامه های همکاری با آن ها منعقد شده و همچنین سازمان های غیردولتی بین المللی که وضعیت مشورتی با سازمان بین المللی دریانوردی IMO دارند نیز برای شرکت در این مجمع دعوت



مرکز آموزش علوم هادی دریا

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید

با ۲۰ سال سابقه درخشان

- مجری آموزش علوم دریانوردی براساس کنوانسیون STCW و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی
- برگزاری دوره‌های استاندارد و تخصصی تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی

📍 بندرعباس - بلوار پاسداران - سه راه هتل هما - جنب دبیرستان دخترانه شاهد
سایت شناور بقاء بندر حقانی

☎ ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱

☎ ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱

☎ ۰۹۰۴۴۴۶۱۷۱

واتساپ: ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱



✉ Info:hadyarya@iran.ir

شرکت بازرگانی آراد عمران کاسپین



شرکت آراد عمران کاسپین از شرکت‌های خدماتی فعال در زمینه‌های بازرگانی، واردات و صادرات، ترخیص کالا از گمرکات کشور است که وجود مدیریت و کارشناسان مجرب و با تجربه، این شرکت را به یک مجموعه معتبر و شناخته شده در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تبدیل کرده است.

- بهره‌برداری پایانه مخازن نگهداری روغن خوراکی به ظرفیت ۲۴۰۰۰ تن در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در فاز نخست
- اقدامات اجرایی جهت احداث مخازن جدید به ظرفیت ۱۶۰۰۰ تن جهت ذخیره‌سازی روغن خوراکی در فاز ۲ پروژه
- مطالعات جهت ایجاد سایت تصفیه و بسته‌بندی روغن خوراکی در فاز ۳ پروژه

📍 دفتر مرکزی: تهران - خیابان دکتر بهشتی - خیابان صابونچی (مهناز سابق)

کوچه دهم - پلاک ۵ - طبقه اول ☎ ۸۸۵۰۶۳۹۱ فاکس: ۸۸۵۲۸۵۴۲

WWW.Aradomran.Com

Info@Aradomran.Com



ستاره هورمند انرژی پارس

زمینه فعالیت:

خدمات دریایی و بندری / خدمات نفت و گاز، پتروشیمی
خدمات لجستیک / توسعه و تامین تجهیزات
تعمیر و نگهداری تاسیسات و تجهیزات / خدمات بازرگانی

📍 بوشهر - بلوار سلمان فارسی - ساختمان نیلوفر آبی

✉ SETARE.HOORMAND@GMAIL.COM

شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه

(سهامی خاص)



- با بهره‌مندی از بزرگترین ناوگان لایروب کشور شامل هاپرساکشن، کاترساکشن، بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی
- با کادری متخصص و با تجربه نزدیک به دو دهه است که در صنعت دریایی حضور چشمگیر دارد. این شرکت علاوه بر ارائه خدمات لایروبی در بنادر جنوبی و شمالی کشور ارائه دهنده این خدمات نیز است:

آب‌نگاری | تعمیرات اساسی و زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی | تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی | راهبری تعمیر و نگهداری شناورها
خدمات سالویج | خدمات عمرانی در بنادر سرمایه‌گذاری | صادرات و واردات | ارائه خدمات پایلوتی (راهنمای کشتی)

📍 تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به پارک وی - خیابان افق - پلاک ۶ - طبقه اول کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱
☎ ۲۶۲۹۰۷۸۶ - ۲۶۲۹۰۷۹۲ دورنگار: ۲۶۲۱۰۶۹۳

www.nskhco.ir

info@nskhco.ir

شرکت ساختمانی کولهام

(سهامی خاص)



در سال ۱۳۵۴ با هدف اجرای پروژه‌های بزرگ کشور تاسیس گردید و در ۴۸ سال سابقه کاری، موفق به اجرای ۳۵ پروژه در زمینه بندرسازی، سدسازی، خطوط انتقال آب و برق، شبکه آبیاری و زهکشی، راهسازی و ساختمان سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (بصورت EPC) را به اتمام رسانده است.

📌 **گواهینامه صلاحیت پیمانکاری شرکت از سازمان برنامه و بودجه کشور به شرح ذیل می‌باشد:**

پایه ۱: رشته آب پایه ۱: رشته راه و ترابری پایه ۲: ساختمان ابنیه پایه ۲: تاسیسات و تجهیزات

📍 تهران - خیابان ملاصدرا - خیابان شیراز شمالی - انتهای خیابان پردیس - نیش بن بست سوم - پلاک ۲ - کدپستی ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

☎ ۸۸۰۴۶۴۳۶ فاکس: ۸۸۰۳۶۰۱۵

www.culham-co.com

شرکت کشتیرانی محور طلایی



- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده‌های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده‌های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور

📍 تهران / سعادت آباد / خیابان علامه طباطبائی جنوبی
خیابان ۳۸ شرقی / پلاک ۱۶ طبقه اول و دوم

☎ ۸۸۵۸۳۲۹۱ - ۲، ۸۸۵۸۳۲۹۵
فاکس: ۸۸۶۹۳۰۲۹

www.goldenlineshipping.com

شرکت مهر صنعت فیدار



شرکت پتکوس آلمان



شرکت ویگان بلژیک



شرکت ویهوا چین

- نماینده شرکت پتکوس آلمان در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از یک میلیون تن سیلوه‌های ذخیره سازی غلات و ترمینال‌های مکانیزه غلات در بنادر.
- نماینده شرکت ویگان بلژیک در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از ۲۰ مکنده استراتژیک غلات در بنادر شمالی و جنوبی.
- نماینده شرکت رسمی و انحصاری شرکت WEIHUA ویهوا چین در ایران، با بیش از سه دهه سابقه درخشان در زمینه تامین انواع جرثقیل‌های بندری در دنیا، به عنوان تامین کننده قوی و موفق در زمینه‌های تخصصی جهت طراحی، ساخت و سفارشی سازی جرثقیل‌های STS و RTG.

واحد فروش ✉ ahashemi@mehrsanatco.com ☎ ۰۹۱۲۸۳۵۴۰۷۲ ۴۰۲۲۳۸۱۳ - ۰۲۱

www.Mehrsanatco.com

info@mehrsanatco.com



شعله پوشان خلیج فارس Shole Pooshan Khaliy Fars

زمینه فعالیت:

بازرگانی / نفت، گاز و پتروشیمی / لجستیک / فعالیت‌های عمرانی، فنی و ابنیه
تامین نیروی انسانی / ایمنی و HSE / دریایی و بندری

📍 نشانی دفتر مرکزی: بوشهر - خیابان عاشوری - بهارستان ۱۵
📍 دفتر تهران: امیرآباد شمالی - خیابان والفجر ۲

SHOLE.POUSHAN@GMAIL.COM

Port terminal saPr
gostar darya

Loading bulk ship
, Container (iron ore



ترمينال بندری مواد معدنی
سفیر گستر دریا

(کانتینری، کشتی فله)

گندله / کنسانتره / ذغال سنگ / کلینگر



Port terminal safir gostar darya
Rajaii port Bandar 'Abbas
+989175267106
WhatsApp

تلفن:
۰۹۱۷۵۲۶۷۱۰۶ ۰۹۱۷۳۶۱۳۱۱۰ ۰۹۱۷۳۶۸۶۷۶۲
نشانی بندر عباس بندر شهید رجایی ۲۰۰ هکتاری
ترمينال سفیر گستر دریا

www.sgdport.ir

- شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص) (۳ کادر)
- ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:
- خدمات راهنمایی
- خدمات یدک کشی
- خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ های دریایی
- خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها
- خدمات Towing
- خدمات طناب گیری
- خدمات لنگرگاهی
- عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship
- خدمات جایجایی دکل های حفاری Rig Move
- عملیات جست و جو و نجات
- خدمات مقابله با آلودگی
- خدمات Salvage
- نشانی: تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به چهارراه پارکوی - کوچه فخرالدینی (افق)، پلاک ۶ - طبقه ۲ و ۳ - کدپستی: ۱۹۶۶۱۳۷۵۳
- تلفن: ۰۲۶۲۹۰۸۱۹، ۰۲۶۲۹۰۸۲۴، ۰۲۶۲۹۱۳۳۶
- فاکس: ۰۲۶۲۹۱۳۰۴
- WWW.PGPILOT.CO.IR

- HMC (۳ کادر)
- شرکت مدیریت بین المللی همراه
- جاده، ریل، دریا (هیمکو) (HIMCO)
- Hamrah International Mangement co.
- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده ای
- انجام فعالیتهای خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیتهای حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی
- تهران - میدان آرژانتین - خیابان احمدقصر - کوچه هجدهم - پلاک ۴ - طبقه سوم
- تلفن: ۰۸۶۱۲۰۶۳۱، ۰۸۶۱۲۰۹۲۷
- نمابر: ۰۸۶۱۲۲۶۴۸
- www.hamrahcompany.com
- info@hamrahcompany.com

- شرکت کشتیرانی لتکا آبی
- کیش (۱ کادر)
- تهران - خیابان خالد اسلامبولی
- (وزراء) نیش کوچه ششم - پلاک ۲ - طبقه ۳ و ۴
- تلفن: ۰۸۸۱۰۰۷۰۱، ۰۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)
- info@ltkshipping.com

- شرکت دریای آبی خلیج فارس (۲ کادر)
- (خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)
- عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
- عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
- تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
- رضایت مندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی در سال)
- بندرامام خمینی - سایت اداری اسکله ۳۲ (۷۳۲)
- تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱، ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹، ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴
- Blue_sea_pg@yahoo.com
- Shahrokh_Bik@yahoo.co
- www.blueSPG.com

شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار

اپراتوری ترمینال شهید کلاتتری چابهار به مدت ۲۰ سال
مدیرعامل: شیرمحمد داورپناه

فعالیت‌ها و توانمندی‌ها:

- تعمیر و نگهداری تجهیزات
- تخلیه و بارگیری
- بارشماری و انبارداری کالاهای کانتینری
- لنج و فله (کود، سیمان، گوگرد، گندم و ساخت قیف)

سابقه همکاری با:

- سازمان بنادر و دریانوردی
- سازمان منطقه آزاد- تجاری چابهار
- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران،
- کشتیرانی جهان دریا، کشتیرانی پیوند دریا،
- کشتیرانی سیری
- شرکت‌های غله و بازرگانی
- خدمات حمایتی، کشاورزی
- شرکت سیمان خاش و سیمان سیستان

تجهیزات:

- انواع جرثقیل‌های ساحلی، محوطه‌ای
- تاپ‌لیف
- لیفتراک
- تراکتور
- تسمه نقاله
- ریچ‌استاکر
- گراب
- دستگاه‌های کیسه‌گیری و کیسه‌دوزی اتوماتیک



شرکت مسلم چابهار

Moslem_co@yahoo.com
Moslem.chabahar@gmail.com

نشانی:
بندر چابهار، اسکله شهید کلاتتری
ساختمان شرکت‌ها
شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۰۵۱۹
۰۵۴۳۵۳۲۴۸۹۷
موبایل: ۰۹۱۲۲۹۸۶۷۵۹



شرکت کشتیرانی محور طلایی

- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده‌های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده‌های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور



سایت‌های این شرکت:

- شهید رجایی (بندر عباس)
- بندر امام خمینی (ره)
- ترمینال تخلیه و بارگیری مواد نفتی و غیرنفتی در کشورهای CLS
- سایت‌های تخلیه، بارگیری و انبارداری مواد نفتی و غیرنفتی در امیرآباد، بندرکاسپین (انزلی)، مرزبازرگان، مرز ترمچین، منطقه آزاد اروند، بوشهر و میلک

تهران - سعادت آباد - خیابان علامه طباطبایی جنوبی
 خیابان ۳۸ شرقی - پلاک ۱۶ - طبقات اول و دوم
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۵ ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۱-۲
 فاکس: ۰۲۱-۸۸۶۹۳۰۲۹



شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY Co.

مهندسی، طراحی و ساخت تجهیزات
 اسکله‌ها و ترمینال‌های نفت، گاز و پتروشیمی

تهران، شهرک صنعتی بعثت، خیابان مقیمی شمالی، صنعت ۱
 تلفن: ۰۴۱-۳۳۱۰۶۲۰۰
 ایمیل: info@asia-ei.com
 وب سایت: www.asia-ei.com



سیستم مهار و آزاد سازی سریع طناب کشتی

Quick Release Mooring Hook

ساخت کوئیک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه، دو هوکه، سه هوکه و چهار هوکه به همراه سیستم های:

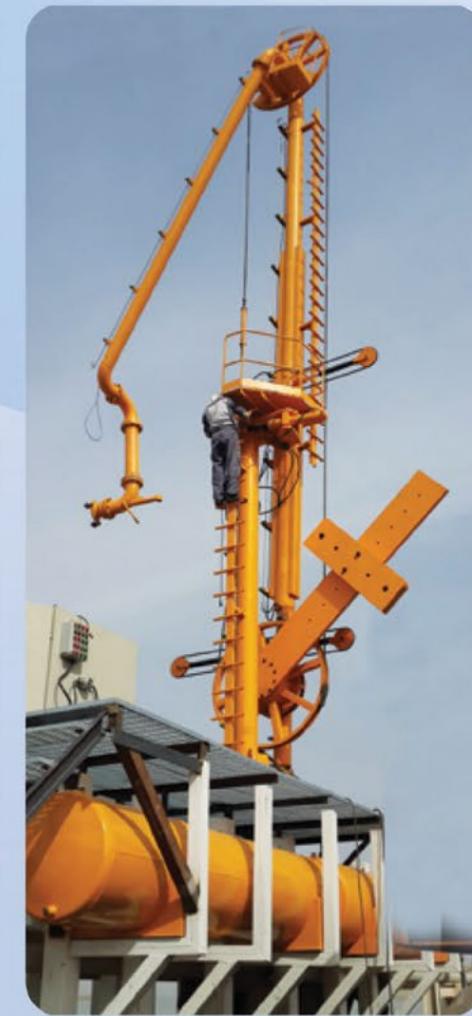
- ERR (Electrical Remote Release System)
- LMS (Load Monitoring System)
- DAS (Docking Aid System)
- EMS (Environmental Monitoring System)
- PPU (Portable Paper Unit)
- CMS (Central Monitoring System)



بازوهای بارگیری دریایی

Marine Loading Arms

بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)



۱. انجام سرویس، بازرسی، تعمیرات و انجام تست‌های مورد نیاز، صدور گواهینامه بین‌المللی جهت انواع جان‌پناه بادی (لایف رافت).
۲. انجام سرویس، تعمیرات، شارژ انواع کپسول‌ها و تجهیزات پرتابل، ثابت اطفای حریق از جمله Co2 پودر، فوم، هالون، اسپرینکلر Mist, FM200.
۳. انجام بازرسی و ضخامت‌سنجی بدنه کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و صنعتی و آزمایشات غیرمخرب (Vac. Test, UT, DPI, MPI).
۴. انجام بازرسی‌های سالیانه و پنج‌ساله، انواع لایف بوت‌ها و رسکیوبوت و تست وینچ‌ها، داویت، OLRG و صدور گواهی‌نامه بین‌المللی.
۵. تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری، خدمات پس از فروش و انجام آموزش‌های تئوری و عملی.
۶. انجام آزمایشات Proof Load Test جرثقیل‌ها و تجهیزات جابه‌جایی، Bollard Pull یدک‌کش‌ها.
۷. طراحی و نصب، سرویس و تعمیرات سیستم‌های اعلام، اطفای حریق و کشف گاز.
۸. مشاوره در امور ایمنی و آتش‌نشانی و ارائه طرح‌های سامان‌دهی، ایمنی و آتش‌نشانی در تاسیسات و تجهیزات دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی.
۹. انجام ممیزی‌های فنی، ایمنی و آتش‌نشانی در صنایع دریایی، نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی و بنادر.
۱۰. مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در صنایع مختلف.
۱۱. تهیه نقشه‌جات و مدارک فنی از جمله Hazardous Area Plan, PMS, Fire Control & Safety Plan ...
۱۲. اجرای آموزش‌های ایمنی دریایی (در چهارچوب مقررات Code 95 STCW).
۱۳. فروش قایق‌های نجات، جلیقه‌های نجات، حلقه‌های نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفای حریق.
۱۴. تامین، تجهیز، بازرسی، تایید و صدور گواهی‌نامه دستگاه‌های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری کمک‌ناوبری و IT.
۱۵. طراحی، نصب و خدمات پس از فروش تجهیزات BWMS (مدیریت آب توازن) برند "Headway"

دفتر مرکزی

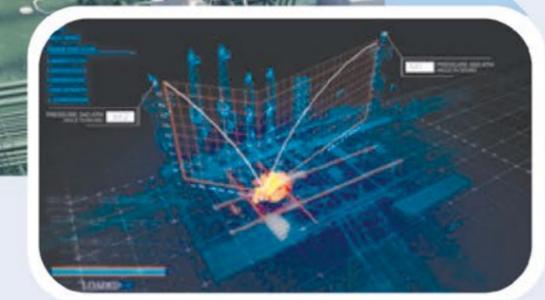
تهران: خیابان ۳۵ متری قیصریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادون
پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴.
تلفن: ۰۲۱-۲۲۲۳۷۱۵۹ - ۲۲۲۳۷۹۰۰ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۲۴۲۵۱۹ - ۰۲۱
www.iesco-group.com
info@iesco-group.com



سیستم اطفای حریق هوشمند

Smart Fire Fighting System

طراحی و ساخت تاورها و مانیتورهای آتش‌نشانی و سیستم هوشمند اطفای حریق



Smart Fire Fighting System



راه های ارتباطی

آدرس : نوشهر خیابان شهید سلطان
محمدی اداره کل بنادر و دریانوردی استان
مازندران شرکت توسعه خدمات دریایی و
بندری ساحل شمال
کد پستی : ۴۶۵۱۷۹۵۳۶۴
ایمیل : sahelshomal.co@gmail.com
تلفن و فکس : ۰۱۱۵۲۳۳۹۰۶۶



شركت توسعه خدمات دریایی و بندری

ساحل شمال



VENTURE AMONGST 57 ISLAMIC COUNTRIES

TO PROVIDE LIABILITY INSURANCE
COVER FOR SHIPOWNERS TRADING
WORLDWIDE



LIMIT OF LIABILITY | USD 1B | USD 500M | USD 100M | USD 50M | USD 25M | BELOW USD 25M AS PER REQUESTS
TYPES OF COVER | P&I | FD&D | CHARTERERS' LIABILITY | WAR RISKS | SPECIAL OPERATIONS | K&R | H&M

Organization of Islamic Cooperation (OIC) (formerly Organization of the Islamic Conference) is the second largest inter-governmental organization after the United Nations with the membership of 57 states spread over four continents. In order to coordinate and unify the efforts in realizing the cooperation among the maritime companies within Member States, the Organization of the Islamic Shipowners' Association (OISA) was established as an affiliated institution to the OIC in Jeddah, Kingdom of Saudi Arabia. In 2004, the idea of establishing Islamic P&I Club to provide liability cover for shipowners was proposed and approved by the OISA members and the Club was founded as a non-profit company in Dubai, United Arab Emirates.

OFF: 408, BLOCK B, AL HUDAIBA AWARDS BLDG., JUMEIRAH RD., UNION HOUSE SQ., DUBAI, UAE, P.O. BOX: 181891 | T: +971 4 385 7004 | F: +971 4 385 7011

www.ipandi.club | info@ipandi.club

YOUR SUPPORT IN DIFFICULT TIMES



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

هدف شرکت برای نیل به مأموریت و رسیدن به چشم انداز خود متناسب با فرهنگ و ارزش های اسلامی-ایرانی، سیاست های کلان جمهوری اسلامی و منویات مقام معظم رهبری (مد ظله العالی) با ضرورت قرار دادن اخلاق محوری، عدالت محوری، نوآوری و بهبود مستمر، به منظور دسترسی به یک سازمان متعالی یادگیرنده و چابک در سطح ملی و بین المللی و با استقرار سیستم مدیریت یکپارچه و تعالی به منظور توسعه ارتباطات و تعاملات سازنده با ذینفعان اصلی شرکت و سهامداران، توسعه روابط با مشتریان و انطباق خدمات شرکت با نیازهای حال و آینده مشتریان به عنوان شرکت خوشنام، پیشرو و پایدار و حضور پایدار و حفظ رهبری بازار و توسعه فرصت های درآمدی شرکت در سه گانه ارائه خدمات بازرگانی، لجستیک، بندری و دریایی می باشد.

دفتری مرکزی: بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ساختمان خدمات مشتریان، شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس
تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۳۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷ ۳۱۶۶۱۷۰۴

شعبه خوزستان: بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۱ - ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۷



علوم هادی دریا



رویدای دریانوردی را با ما تجربه کنید

مجرى آموزش علوم دریانوردی بر اساس دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی



نشانی: هرمزگان، بندر عباس، بلوار پاسداران، سهراب هتل هما، جنب دبیرستان دخترانه شاهد، مرکز آموزش علوم هادی دریا
تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۶۱ - ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ - ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱
ایمیل: hadydarya@iran.ir
اینستاگرام: @hadydarya
واتساپ: ۰۹۱۷۳۶۶۷۶۳۱
سایت شناور بقا، بندر شهید حقانی





پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

پارسیان پارت خاورمیانه

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال - جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است.

۴۰۰ متر خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و

کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه

سکوی تخلیه و بارگیری واگن‌های قطار به طول ۴۰۰ متر و عرض ۱۵ متر

فعالیت‌های اصلی

ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و

کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل و

تحول آنها با پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی

ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها:

- ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر

- قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز

- تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینرها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز

- امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن‌ها از جمله: واگن‌های

مسقف، لبه بلند و کوتاه، کفی و انواع تریلرها و کامیون‌ها

- قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته‌بندی‌های

مختلف از جمله: کالای پتروشیمی، عدل‌های پنبه، جامبو بگ، بشکه،

کالای بالتیزه و غیر بالتیزه

- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر

صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و ...

- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

مشخصات ویژه

این پایانه از پیشرفته‌ترین پایانه‌های جدید ساخته شده در بندر شهید رجایی برای ارائه خدمات به صاحبان کالای صادراتی و ترانزیتی می‌باشد و قابلیت ارائه خدمات تخلیه و بارگیری مستقیم مابین واگن و کانتینر، کامیون و کانتینر و واگن و کامیون را دارد.

ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و استافینگ کالای صادراتی و خدمات ویژه کالاهای صادراتی یخچالی و خدمات کانتینری و سرویس‌های جانبی آن مطابق استانداردهای موسسات رده‌بندی بین‌المللی و مقررات و آئین‌نامه‌های مصوب سازمان بنادر و دریانوردی صورت می‌گیرد.

این پایانه مجهز به شبکه‌دوربین‌های مدار بسته برای کنترل و نظارت بر عملیات اجرایی و موارد ایمنی، امنیتی و حفاظت محیط‌زیست می‌باشد.

این پایانه در نزدیک‌ترین فاصله به دروازه خروجی بندر و تجهیزات اسکن (X-Ray) کانتینر قرار دارد.

انجام خدمات ۲۴ ساعته به مشتریان و خطوط کشتیرانی از طریق وب سایت فعال این شرکت قابل ارائه می‌باشد.

مشخصات پایانه

مساحت کل ترمینال: ۱۲۵.۰۰۰ متر مربع

مساحت محوطه کانتینری: ۹۳.۰۰۰ متر مربع

انبار مسقف (هانگار): ۱۳.۵۰۰ متر مربع

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۷۷۳۴

بندر عباس: مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی / ۰۷۶-۳۳۵۲۴۸۱۸-۲۰



شرکت پیدآوران امید ساحل

بزرگ‌ترین پورت ابراتور بنادر شمال کشور

ارائه دهنده خدمات

بندری، لجستیک، کانتینری و پورت‌اپراتوری کالاهای متفرقه و فله



فعالیت‌ها و توانمندی‌ها

- انجام کلیه خدمات بندری کالا شامل تخلیه، بارگیری، بارشماری و انبارداری انواع کالاهای عمومی
- انجام کلیه امور اسنادی کالا شامل مالی، نرم‌افزاری و صدور قبض انبار تا لحظه خروج کالا از محوطه بندری
- انجام خدمات پشتیبانی لجستیک شامل تعمیر و نگهداری تجهیزات بندری و تأمین قطعات
- خدمات HSE: (ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست) به انواع گروه‌های ذینفع و مشتریان و کالا و حفظ سرمایه آن با رعایت امور قانونی
- در اختیار داشتن تجهیزات مدرن و استراتژیک در زمینه تخلیه و بارگیری و ۴۲ هزار متر انبارهای مسقف و ۱۱ هکتار محوطه روبراز
- دارا بودن سلیوی غلات ۴۱,۵۰۰ تنی مکانیزه و اتوماتیک، خدمات خودراجهت انبارش و بارگیری همزمان انواع مختلف غلات ارائه داده و با کنترل دقیق دما، میزان رطوبت و هوادهی از طریق سیستم‌های الکترونیکی و دیجیتالی قادر به نگهداری مناسب انواع مختلف غلات تا مدت‌زمان طولانی و ارائه خدمات شایسته به مشتریان خودمی باشد.
- ارائه فرجه‌های مالی و تخفیفات به مشتریان جهت جلب رضایت صاحبان کالا

تجهیزات

- انواع جرثقیل گنتری کرین
- انواع جرثقیل‌های موبایل ساحلی ۶۵ تن (LHM250)
- انواع جرثقیل‌های موبایل ساحلی ۲۵ تن (LHM100)
- انواع جرثقیل بوم خشک ۵۰ تن و ۳۵ تن
- انواع کشنده تریگ
- انواع کامپرسی بنز ماینر
- انواع انواع جرثقیل تلسکوبی ۶۵ تن، ۴۰ تن و ۳۵ تن
- انواع لیفترک ۳ تن، ۵۰ تن و ۲۰ تن

گواهی‌نامه‌ها

- ۱- گواهی‌نامه ISO ۹۰۰۱ کنترل کیفیت از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
- ۲- گواهی‌نامه ایزو ۱۴۰۰۱ زیست‌محیطی از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
- ۳- گواهی‌نامه ایزو ۴۵۰۰۱ زیست‌محیطی از MTIC تحت لیسانس TÜV آلمان
- ۴- گواهی‌نامه عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۵- گواهی‌نامه تأییدیه کارگاه CIS

۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۸
۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۷

مازندران، بهشهر، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

www.pos.co.ir
info@pos.co.ir



در سال ۱۳۵۴ با هدف اجرای پروژه‌های بزرگ کشور تاسیس گردید و در ۴۸ سال سابقه کاری، موفق به اجرای ۳۵ پروژه در زمینه بندرسازی، سدسازی، خطوط انتقال آب و برق، شبکه آبیاری و زهکشی، راهسازی و ساختمان سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (بصورت EPC) را به اتمام رسانده است. کیفیت مطلوب اجرای کار، پایبندی به برنامه زمانبندی، تعهد نسبت به ذینفعان و در نظر گرفتن الزامات ایمنی و زیست محیطی شرکت کولهام را به عنوان یک شرکت معتبر در زمینه اجرای پروژه‌های عمرانی بزرگ به خصوص پروژه‌های زیربنایی آبی در مقیاس ملی و فراملی معرفی می‌نماید و موفق به جوایز زیادی گردیده است.

گواهینامه صلاحیت پیمانکاری شرکت از سازمان برنامه و بودجه کشور به شرح ذیل می‌باشد:

- پایه ۱
رشته آب
- پایه ۱
رشته راه و ترابری
- پایه ۲
ساختمان ابنیه
- پایه ۲
تاسیسات و تجهیزات



سد ونیرگاه داریان
پاوه / استان کرمانشاه



فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (EPC)



سد مخزنی دوستی
سرخس، استان خراسان رضوی



سد مخزنی خداآفرین
خداآفرین / استان آذربایجان شرقی



سازه‌های سرریز، نیروگاه، برجهای آبگیر و تخلیه تحتانی
سد چم شیر / کچساران



بندر سوئیک / عمان

تهران / خیابان ملاصدرا / خیابان شیراز شمالی / انتهای خیابان پردیس
نیش بن بست سوم - پلاک ۲
کد پستی ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

فکس: ۸۸۰۳۶۰۱۵

تلفن: ۸۸۰۴۶۴۳۶

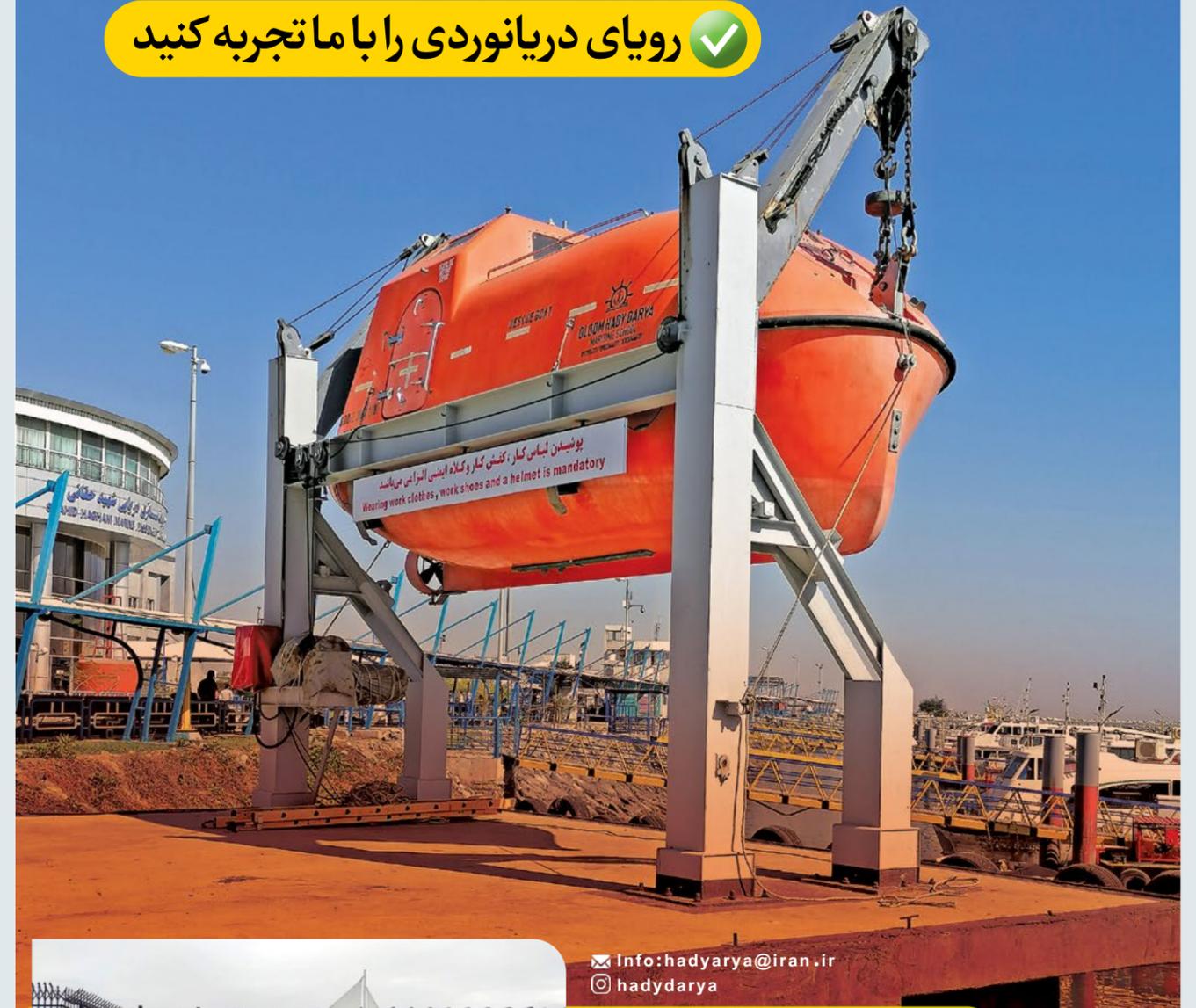
www.culham-co.com

مرکز آموزش علوم هادی دریا



مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی

رویی دریانوردی را با ما تجربه کنید ✓



Info: hadyarya@iran.ir
@hadyarya

هرمزگان، بندرعباس، بلوار پاسداران، سه راه هتل
جنب دبیرستان دخترانه شاهد، پلاک ۴۳
۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱ ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱
سایت شناور بقا: واقع در بندر مسافری شهید حقانی
حداقل ۵ - ۴ اسکنه ۰۹۰۰۴۴۶۱۷۱



رویداد سازان



KHOUSHE EVENT MAKERS

مجموعه‌ای برای ساختن ویژه‌ترین رویدادها

- برگزاری همایش و رویداد و برپایی سازه نمایشگاهی
- طراحی گرافیکی و سازمانی
- ساخت انواع فیلم‌های مستند، معرفی و تبلیغاتی
- برندینگ سازمانی
- استراتژی ارتباطی
- کمپین تبلیغاتی
- تولید محتوا اختصاصی



تهران - خیابان ولیعصر - روبروی فاطمی
کوچه عبده - پلاک ۵۵ - واحد ۳

۸۸۹۱۴۹۸۳ ۸۸۱۹۴۷۹۳
۰۹۳۵۹۵۵۳۲۷۸ ۸۸۹۴۰۲۰۱

khusheeventmakers@gmail.com



بویه سبز

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی

شماره ثبت ۳۸۸۴

GREEN BUOY

shipping & Marine Servies Co.

Reg : 3884



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی بویه سبز در سال ۱۳۷۸ به شماره ثبت ۳۸۸۴ به مدیریت عامل آقای علی اکبری پارگامی در بندرعباس شروع به فعالیت نمود. حوزه فعالیت شرکت در ابتدا نمایندگی کشتیرانی، خدمات دریایی و حمل کالا به کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان توسط پدک کش، بارج و همچنین لندینگ کرافت بوده.

■ با گسترش بندر شهید رجایی و همچنین امکان دیو، تخلیه، بارگیری و ارسال مواد معدنی از بندر خلیج فارس به سایر بنادر، شرکت فعالیت خود را با اجاره محوطه ای به متراژ ۲۰۰۰۰ متر مربع جهت دیو، تخلیه، بارگیری مواد معدنی گسترش داد و تاکنون متوسط ۱۵۰۰۰ تن مواد معدنی را سالانه به بنادر مختلف توسط شناورهای تحت نمایندگی حمل نموده.

■ از دیگر فعالیت‌های این شرکت می‌توان به حمل دریایی نزدیک به ۳۰۰ تن ماشین آلات و آهن آلات در حوضه کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان اشاره نمود.

■ ضمناً این شرکت با در اختیار داشتن و قبول نمایندگی بیش از ۲۰ فروند کشتی، پدک کش و بارج با ظرفیت‌های بارگیری مختلف، آماده ارائه خدمات کشتیرانی و حمل و نقل دریایی به تمامی بنادر حوزه خلیج فارس و دریای عمان و بنادر شمال شرقی آفریقا می‌باشد.

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

آدرس: تهران، گاندی جنوبی، خیابان سیزدهم، شماره ۱۸
 تلفن: ۸۴۳۰۹ و ۸۴۳۰۸-۰۲۱ فکس: ۸۸۷۷۷۹۲۳-۰۲۱
 کد پستی: ۱۵۱۷۷۵۳۵۱۳

S P M C O . C O