

پند و اندرز

سال چهارم • شهریور ۱۴۰۴ • شماره ۳۳۴

# دریای ما، فرصت ما



[ویژه نامه روز جهانی دریانوردی]

# شرکت مبشر نور دریا



MOBASHER  
NOOR DARYA

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

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



نشانی: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی،

اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی

شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۵۷. ۹

فاکس: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱. ۸۳۷۹۷

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



# ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

## ترمینال لجستیک OCD



تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر صادراتی و وارداتی

دپو، نگهداری و تعمیرات تخصصی کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی

ارزیابی، نمونه برداری و استریپ کانتینرهای وارداتی

استافینگ کالاهای صادراتی و ترانزیتی

خدمات لجستیکی شامل حمل، انبارداری، بسته بندی، برچسب زنی و ...

شستشوی ایزوتانک ها با دستگاه Steam Power و بارگیری میعانات نفتی به

ایزوتانک و فلکسی تانک

ارائه خدمات کانتینرهای یخچالی

دسترسی آنلاین خطوط کشتیرانی به اطلاعات کانتینرها از طریق سامانه اختصاصی

بهره مندی از دپارتمان ایمنی و آتش نشانی تخصصی، مجهز به فایر تراک

فضای نگهداری سرپوشیده: یک سوله ۷۰۰۰ متر مربعی و دو هانگار ۶۰۰۰ متر مربعی



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

[www.ofogh-chakad.com](http://www.ofogh-chakad.com)

[Info@ofogh-chakad.com](mailto:Info@ofogh-chakad.com)

+۹۸ (۷۶) ۲۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶

+۹۸ (۷۶) ۹۱ ۰۰ ۷۰۰۷



## شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



### 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
- Towing خدمات
- خدمات طناب گیری
- خدمات لنگرگاہی
- عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship
- خدمات جابجایی دکل های حفاری Rig Move
- عملیات جست و جو و نجات
- خدمات مقابله با آلودگی
- Salvage خدمات

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: ۲۶۲۹۱۳۳۶ - ۲۶۲۹۰۸۲۴ - ۲۶۲۹۰۸۱۹
- فاکس: ۲۶۲۹۱۳۰۴
- WWW.PGPILOT.CO.IR



## شرکت خدمات دریایی و بندری کیهان شیران زرین

### بنادر تحت فعالیت

#### ✓ بندر شهید رجایی - بندرعباس

##### تجهیزات و توانمندی ها :

- اپراتور ترمینال ۲ کانتینری
- ۱۲ دستگاه گنتری کرین سوپر پست پانامکس
- ۲۵ دستگاه ترانستینر
- بیش از ۶۰ هکتار محوطه کانتینری
- دارای اولین گیت هوشمند کانتینری
- بیش از ۵۰۰ پلاگ یخچالی در ترمینال ۲ کانتینری
- بیش از ۱۳۰ تجهیز بندری استراتژیک
- محوطه اختصاصی به مساحت ۱۵ هکتار دارای ۱۲۰ پلاگ یخچالی

#### ✓ بندر شهید بهشتی - چابهار

##### تجهیزات و توانمندی ها :

- ۱۰ دستگاه انواع جرثقیل ساحلی و محوطه ای
- ۳ دستگاه مکنده با ظرفیت ۶۰۰ تن تخلیه در ساعت
- ۳ دستگاه ریچ استاکر
- ۴ دستگاه آمپتی استاکر
- ۱۲ دستگاه کشنده
- ۳ دستگاه لودر
- دارای یک باب انبار ۱۰۰۰۰ متری
- ۵۴۰ پلاگ کانتینر یخچالی
- پذیرش کشتی های با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن با عمق ۱۷ متر

### خدمات قابل ارائه

- تخلیه و بارگیری شناور اعم از کانتینری، فله، کالای عمومی و نفتی
- انبارداری کانتینر و کالا
- خدمات ارزیابی، استریپ کالای وارداتی و استافینگ کالای صادراتی
- خدمات دیوی کانتینر خالی به شرکت های کشتیرانی

📍 دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل

☎ تلفن : ۰۷۶ ۳۳۵۲۴۶۱۴ - ۱۷

📍 شعبه چابهار: بندر شهید بهشتی، میدان کنارک، ساختمان ایندیابورتس IPGCFZ

☎ تلفن : ۰۵۴۳۵۳۲۱۰۸۵ - تلفن همراه: ۰۹۱۷ ۷۶۳ ۴۶۴۸

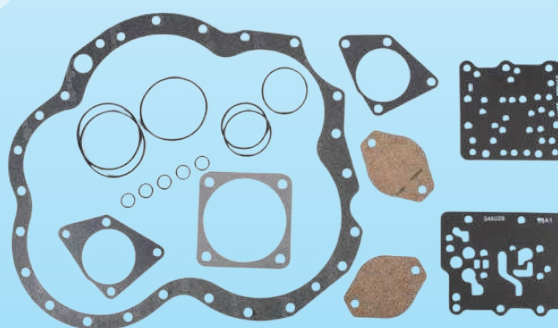


Z M P C O .

# KEYHAN SHIRAN ZARIN

# یدک آلیس - ویکی پارتس

فروشنده قطعات یدکی ماشین آلات راهسازی ، معدنی و تجهیزات بندری



قطعات یدکی ریچ استاکرهای : KONECRANES , KALMAR , FANTUZZI , CVS FERRARI , FTMH , TEREX , SANY

قطعات یدکی ساید لیفت های : KONECRANES , KALMAR , FANTUZZI , CVS FERRARI , FTMH , TEREX , SANY

قطعات یدکی کشنده های : TERBERG , KALMAR , MAFI

KONECRANES

Allison  
Transmission

TERBERG  
SPECIAL VEHICLES



FANTUZZI  
REGGIANE

KESSLER-CO



KALMAR

☎ ۰۹۱۲۵۲۴۰۲۲۳

☎ ۰۹۱۲۱۰۴۴۲۸۸

📍 تهران، خیابان قزوین، خیابان مخصوص، پلاک ۲۸

کدپستی: ۱۳۳۳۹۱۵۵۳۱

☎ ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۶

☎ ۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۴

🌐 [www.wikiparts.ir](http://www.wikiparts.ir)

🌐 [www.yadakallis.com](http://www.yadakallis.com)



Negin Sabz

# نگین سبز خاورمیانه

شرکت مهندسی و خدمات دریایی  
(سهامی خاص)

شرکت «مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه» با بهره‌مندی از بزرگترین ناوگان لایروب کشور شامل هاپرساکشن، کاترساکشن، بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی و کادری متخصص و باتجربه، 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، ارائه‌دهنده این خدمات نیز است:

## خدمات هدایت، پهلودهی و جداسازی کشتی در بنادر حوزه شمال کشور

- خدمات 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

۱- لایروبی، راهبری، نگهداری و تعمیر لایروب‌ها و تجهیزات مربوطه

در حوزه جنوب شرق (استان‌های هرمزگان و سیستان بلوچستان)

۲- اجرای عملیات لایروبی حوضچه بندر تجاری دیر

۳- اجرای عملیات لایروبی کانال دسترسی و پای اسکله بندر بوشهر

۴- لایروبی اسکله‌های بندر امام خمینی (ره)

(حوضچه سرسره، اسکله‌ها، دهانه‌های خور موسی و خور دورق)

۵- لایروبی اسکله‌ها و کانال دسترسی بندر شهید رجایی و شهید باهنر

۶- لایروبی اسکله‌های بنادر آبادان، چوئبده و اروندکنار

۷- لایروبی کانال و دهانه ورودی بندر تجاری فریدون‌کنار

۸- لایروبی اسکله سوختی مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل

۹- لایروبی بندر جوادالائم

۱۰- لایروبی بندر حسینه

۱۱- لایروبی حوضچه بندر نکاء

۱۲- لایروبی بندر میادی بندر عباس

۱۳- لایروبی بندر میادی جلالی

۱۴- لایروبی کانال مدرا به قشم

۱۵- لایروبی بندر صادراتی ماهشهر

۱۶- لایروبی بندر کوهستک

۱۷- لایروبی بندر زرآباد

۱۸- لایروبی بندر هرمز

۱۹- لایروبی بندر خلیج فارس

۲۰- آب‌نگاری بنادر هرمز، تیاب، خور موسی، کلانتری و...

☎ ۲۶۲۹۰۷۸۱

☎ ۲۶۲۹۰۷۸۶

☎ ۲۶۲۹۰۷۹۲

☎ ۲۶۲۱۰۶۹۳

کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱

✉ [info@nsKhco.ir](mailto:info@nsKhco.ir)

🌐 [www.NSKhco.ir](http://www.NSKhco.ir)

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارک وی  
خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

## شاخص صدف دریا



◀ نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)

◀ سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند  
بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

◀ ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳  
تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵۰ / ۲۶-۳۳۳۸۶۴۲۵۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴  
تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷-۰۲۱

[ceo@shakhessd.com](mailto:ceo@shakhessd.com)

## صلاحیتهای کاری :

- پایه یک در رشته آب
- پایه یک در رشته راه و ترابری
- پایه دو در رشته ساختمان

## فعالیت ها :

- طرح و اجرای سازه های دریایی
- اجرای پروژه های راهسازی
- اجرای محوطه و تاسیسات زیر بنایی
- ابنیه ، تاسیسات برقی و مکانیکی



دیوار حفاظت ساحلی بندر شهید بهشتی



قاز سوم بندر شهید رجایی



پل رو گذر پرنده



اسکله بندر تنگ



راه جاسک - کاروان



بندر زراپاد



تکمیل و توسعه بندر جاسک



بندر سوزکلم



# شرکت خدمات دریایی و بندری آریا بنادر ایران

بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی و غلات در کشور

## شعبه بندر انزلی

بندر انزلی، غازیان، خیابان شهید مصطفی خمینی، خیابان  
رمضانی، پلاک ۱۶۶

کدپستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴

☎ ۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۴

## شعبه چابهار

بندر چابهار، انتهای خیابان شهید ریگی  
اداره کل بنادر و دریانوردی

کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

☎ ۰۵۴۳۵۳۲۴۷۳۵

## شعبه بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام  
خمینی (ره)، ساختمان توحید، پایانه غلات

☎ ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۷۵-۶-۸

## شعبه مرکزی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک،  
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی

☎ ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۸۲-۷

☎ ۸۸۱۹۰۶۸۸

☎ ۸۸۸۸۸۳۲۸-۹

## شعبه بندرعباس - بندر شهید رجایی

بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی، اسکله شهید رجایی  
ترمینال کالای عمومی

☎ ۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵-۲۶





# بندر و دریا

## ماهنامه بندر و دریا

شهریور ۱۴۰۴

سال چهارم

شماره ۳۳۴

صفحه ۱۲۸

قیمت: ۳۰۰ هزار تومان

صاحب امتیاز: سازمان بندر و دریانوردی

مدیر مسئول: حسین خوشبخت

سردبیر: دانش پور شفیعی

با سپاس از همکاری: علی اکبر مرزبان، سامان مراد حسینی، صادق سکری

سید جواد جعفری زوج، ایرج مدیری، مهدی فرمهبینی فراهانی

محمدفرید کامران، مجید فدایی، رضا ایلاتی، حسین صاحبی

مهدی قائم مقامی، سعید جعفری، سیاوش رضوانی

اعضای تحریریه: اسدالله خسروی، رامین جهان پور

طراح گرافیک: حمیدرضا یزدان فرجی | طراح جلد: سعید خیراله

ویراستار: حسین رستمی الموتی | عکاس: امیررضا آهنگر

امور بازرگانی: سجاد رفیعی



 bandarvadaryaa

 bandarvadaryaa

[Bandarvadarya.ir](http://Bandarvadarya.ir)

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی

کدپستی: ۱۴۱۱۱ ۱۵۱۸۸ صندوق پستی: ۳۷۱۳ ۱۵۸۷۵

تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰-۲، ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰

لینتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

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

|                                                                    |        |
|--------------------------------------------------------------------|--------|
| ایران دریایی، میراثی که آینده می سازد                              | ۱۴     |
| توسعه دریامحور؛ میثاق ملی برای توسعه پایدار                        | ۱۵-۱۷  |
| اقیانوس ما در خطر است                                              | ۱۸     |
| فرصتی برای بهره برداری صحیح و متعهدانه از اقیانوس ها               | ۲۰-۲۱  |
| آموزش دریانوردی در ایران از سطح بالایی برخوردار است                | ۲۲-۲۳  |
| منابع آموزشی دریانوردی کشور یکپارچه شد                             | ۲۴-۲۷  |
| وظیفه ام را به دریا و دریانوردی ادا کردم                           | ۲۸-۲۹  |
| دستگاه های موسیقی ایرانی مانند دریا هستند                          | ۳۰-۳۲  |
| فرصتی برای بزرگداشت دریاییان و تأکید بر اهمیت حمل و نقل دریایی     | ۳۴-۳۸  |
| حافظ امنیت دریاها و مدافع صلح در جهان                              | ۴۰     |
| دریا بستر اتصال انسان ها و تمدن ها                                 | ۴۱     |
| پیوند اقتصاد ملی با بازارهای بین المللی                            | ۴۲     |
| دریاییان؛ راویان پیام اقتدار ملی                                   | ۴۳     |
| بندر انزلی؛ نقطه اتکای کشتیرانی شمال کشور                          | ۴۴-۴۵  |
| فرصت بی نظیر ۵۰۰ هزار منبع آبی                                     | ۴۶-۴۷  |
| آب های شور؛ ریه های سیاره ما                                       | ۴۸-۴۹  |
| ایجاد سکوی تخصصی برای تجارت دریایی و دریانوردان بریکس              | ۵۰-۵۴  |
| نقش آفرینی کشتیرانی در رونق بخشی بنادر بزرگ کشور                   | ۵۵     |
| گردشگری دریامحور راهبردی برای شکوفایی اقتصاد ملی                   | ۵۶-۵۸  |
| توسعه اقتصاد دریای پایه بهره برداری پایدار از زیست بوم های آبی     | ۵۹-۶۱  |
| آینده کشتیرانی ایران در گردباد تحولات؛ از چالش تا فرصت             | ۶۲-۶۳  |
| <b>پرونده ویژه: دریاییان نمونه</b>                                 | ۶۴-۸۹  |
| بنادر هوشمند و شمشیر دولبه فناوری های دیجیتال                      | ۹۰-۹۵  |
| قلب تپنده قانون گذاری دریایی برای حفظ منافع ملی در دریانوردی جهانی | ۹۶-۱۰۲ |

## بازگشت به دریا



[ دانش پورشفیعی ]

○ سردبیر

بارها و بارها از گستره مرزهای آبی ایران زمین در جنوب و شمال سخن گفته و نوشته‌ایم؛ از ۵ هزار سال تاریخ دریانوردی ایرانیان تا کشف بادهای موسمی، اختراع فانوس دریایی و ساخت بادبان‌های سه‌گوش. حکمرانی ایرانی‌ها بر دریاها نقل امروز و دیروز نیست که این شمولیت به هزاران سال پیش بازمی‌گردد؛ آن زمان که دریانوردان ایرانی به برکت مجاورت با آب‌های خلیج فارس، دریای عمان و دریای کاسپین، در برخی دوره‌های تاریخی این قلمرو را تا دریاهای حاشیه اقیانوس اطلس یعنی دریای مدیترانه و کرانه‌های دریای سیاه، کرانه‌های اقیانوس هند در مصب رودخانه ایندوس و تا دریای سرخ و باب‌المندب نیز گسترش دادند.

فرصت‌های دریا تنها به حمل‌ونقل، تجارت و بازرگانی، ترانزیت و جابه‌جایی کالا و سفرهای تجاری محدود نمی‌شود که این دریا، فرصت‌های ناشناخته زیادی دارد؛ فرصت‌هایی که برخی کشورهای دریایی بیش و نه پیش از ما به آن دست یافته و شکوفایش کرده‌اند. اینکه می‌گوییم نه پیش از ما، از این جهت است که ایرانیان با دارا بودن تاریخ کهن دریایی خویش در طول صدها و هزاران سال گذشته از فرصت‌های بی‌بدیش بهره‌مند شده‌اند اما گویی در یک جای تاریخ متوقف شده و از دریا دور مانده‌اند و اینطور می‌نماید که گویا با دریا غریبه‌اند. بنابراین باید به دریا بازگردند، فرصت‌های آن را بشناسند، فهرست و معرفی کنند، آموزش دهند و از قطره

قطره نیلگونش، نوش اقتصادی کنند. تاریخ کهن دریایی، سواحل بکر، زیبا و پر نعمت، بنادر کوچک و بزرگ، جزایر سحرانگیز، مردمانی خونگرم و خستگی‌ناپذیر، بازارهای بکر منطقه‌ای و بین‌المللی، دریانوردانی در تراز جهانی، دسترسی و تسلط بر آب‌های آزاد، منابع عظیم غذایی، سوخت‌های فسیلی، زیستگاه‌های منحصر به فرد آبی و شیلات و... گویای این حقیقت است که به‌راستی ایران از دریا و ملحقاتش، همه را یکجا دارد. با این حال چه میزان آن را شناخته و برای حفظ، نگهداری، بهره‌برداری و ادای دین به دریاهایش تلاش کرده است؟

بهره‌مندی از اقتصاد دریا یک الزام است اما دربردارنده این مهم است که باید به تنوع زیستی و زیست‌بوم‌های دریایی کشور احترام گذاشت و همراه و همزمان با تقویت اقتصاد جامعه ملی و محلی، از دریاها و زیست‌بوم‌های وابسته به آن صیانت کرد. حفاظت از محیط زیست و تضمین حقوق نسل‌های آینده یک ضرورت است که البته آن هم از جمله فرصت‌های دریایی کشور است، چرا که از یک سو به دلیل استفاده نکردن از ظرفیت‌های دریایی کشور، آنها را هدر داده و باطل می‌کنیم و از سوی دیگر به دلیل بهره‌برداری نادرست و افراطی، ماندگاری و تداوم آن را به خطر می‌اندازیم.

پس فراموش نکنیم که دریاها نه تنها گذرگاه تجارت و منبع ثروتند، بلکه میراثی ارزشمند برای نسل‌های آینده نیز هستند.

## ایران دریایی، میراثی که آینده می سازد

[ فرزانه صادق ]

وزیر راه و شهرسازی



حدود ۴۰۰ کشتی و ظرفیتی نزدیک به ۱۷ میلیون تن بار، ایران را در رتبه بیستم جهان قرار داده است. بیش از ۱۴۶ هزار دریانورد ایرانی در این صنعت فعالیت دارند و حضور بانسوان دریانورد با نزدیک به ۸۷۰ گواهینامه شایستگی، افق تازه‌ای را ترسیم کرده است. همچنین تثبیت جایگاه ایران در فهرست سفید سازمان بین‌المللی دریانوردی برای ۵ سال آینده، گواهی بر همسویی کشور با استانداردهای جهانی است.

موقعیت ایران در تنگه هرمز، توسعه بندر چابهار، توان ساخت و تعمیر کشتی و سرمایه‌گذاری در کشتی‌های سبز از مهم‌ترین ظرفیت‌هایی است که کشور را به یک قطب ترانزیتی بدل می‌کند. دیجیتال‌سازی بنادر و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های نوین نیز می‌تواند جایگاه ایران را در زنجیره جهانی حمل‌ونقل ارتقا بخشد و سیاست‌های اقتصاد دریامحور را محقق کند.

### عبور از موج چالش‌ها

تحریم‌های بین‌المللی، فرسودگی ناوگان، کمبود نیروی متخصص، هزینه‌های بالای سوخت و الزامات زیست‌محیطی از مهم‌ترین چالش‌های دریانوردی ایران به شمار می‌روند. غلبه بر این موانع مستلزم نوسازی ناوگان، توسعه منابع انسانی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین است.

دریانوردان ایرانی سربازان خط مقدم اقتصاد کشورند. آنان با شجاعت و صبری، استمرار تجارت ملی را تضمین می‌کنند. پاسداشت آنان، پاسداشت امنیت و حیات اقتصادی کشور است.

### آینده‌ای روشن در افق ایران دریایی

روز جهانی دریانوردی ۲۰۲۵ بار دیگر بر مسئولیت مشترک همه ما در حفاظت از اقیانوس‌ها و بهره‌برداری پایدار تأکید می‌کند. برای ایران، این روز فرصتی است برای تجدید عهد در مسیر توسعه دریامحور. با اتکا به توان دریانوردان و برنامه‌ریزی‌های راهبردی، آینده‌ای روشن در انتظار ایران دریایی خواهد بود.

روز جهانی دریانوردی فرصتی ارزشمند برای پاسداشت تلاش‌های دریانوردان و بازاندیشی در جایگاه حیاتی صنعت دریایی در اقتصاد جهانی و امنیت ملی کشورهاست. این روز، نه تنها یادآور نقش بی‌بدیل دریاها در پیوند ملت‌ها و حرکت چرخ‌های تجارت بین‌المللی است، بلکه بستری برای تقدیر از مردان و زنانی است که با تعهد عمیق در خط مقدم حمل‌ونقل دریایی ایستاده‌اند. امسال، جامعه جهانی دریایی با شعار «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما» این روز را گرامی می‌دارد؛ شعاری که بار دیگر نشان می‌دهد حفاظت از اقیانوس‌ها، یک وظیفه اخلاقی و در عین حال یک فرصت راهبردی برای توسعه پایدار است.

### موتور محرک تجارت جهانی

صنعت دریانوردی همچنان قلب تپنده تجارت بین‌المللی است. بیش از ۸۵ درصد کالاهای جهان از طریق دریا جابه‌جا می‌شود. با وجود چالش‌هایی چون همه‌گیری کرونا، جنگ اوکراین و محدودیت‌های تجاری، این صنعت همچنان مسیر رشد خود را حفظ کرده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۲۷ با رشد متوسط ۳٫۳ درصدی روبه‌رو باشد.

امروز بیش از ۵۵ هزار کشتی تجاری در دنیا فعالند و ظرفیت حمل بار جهانی به بیش از ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تن رسیده است. قدرت‌های بزرگ دریایی همچون یونان، چین و ژاپن در صدر این صنعت ایستاده‌اند و کشورهای منطقه‌ای نظیر ترکیه و هند نیز جایگاه ویژه‌ای یافته‌اند.

### ایران، سرزمین گره‌خورده با دریا

ایران با ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل و بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی دریامحور، همواره با دریا عجین بوده است. ناوگان ملی با

## توسعه دریامحور میثاق ملی برای توسعه پایدار

[ سعید رسولی ]

○ معاون وزیر راه و شهرسازی  
و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان‌ها و دیگر ارگان‌های ذی‌ربط در این حوزه، نیز مراکز علمی و دانش‌بنیان، سعی در بسیج تمام ظرفیت‌ها دارد و امید می‌رود ابتدا نظام مسائل مرتبط با این کلان‌پروژه به خوبی احصا و تدوین شود و سپس با همراهی یکایک کنشگران حوزه دریا و دریانوردی و با حمایت افکار عمومی و سرمایه‌گذاران بتوان نقشه راه یادشده را منطبق با افق‌های کلان تدوین شده در اسناد بالادستی عملیاتی کرد.

رئیس جمهور محترم نیز با درک والا و صحیح از اهمیت این مسئله، دستیار ویژه‌ای را در حوزه اقتصاد دریامحور منصوب کرد تا این هم‌افزایی به طور مناسب شکل گیرد. اما تعدد دستگاه‌هایی که هر یک با اختیارات قانونی و شخصیت‌های حقوقی مستقل در حوزه‌های تخصصی خود فعالیت می‌کنند، سبب شده به طور طبیعی تمرکز هر کدام از این دستگاه‌های اجرایی بر مسائل داخلی همان دستگاه استوار شود، در حالی که آشنایی بیشتر با امتیازات توسعه دریامحور و بهره‌مندی کشور از آن، ضرورت‌ها و بایسته‌های همراهی و هم‌افزایی همه کنشگران دریایی برای تدوین نظام مسائل این عرصه را با نگاهی کلان و افق‌های دوردستانه‌تر نمایان می‌کند؛ گشایش

بزرگداشت روز جهانی دریانوردی با شعار «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما» بهانه و

فرصت خوبی است تا ضمن قدردانی از تمام دست‌اندرکاران این عرصه در کشور، افکار عمومی نیز بیش از پیش با اقدامات دریاییان دریادل، همچنین الزامات توسعه دریامحور و برکات آن آشنا شود.

روز جهانی دریانوردی این‌امکان را فراهم می‌آورد تا ضرورت‌ها و بایسته‌های تدوین «نظام مسائل توسعه دریامحور» برای تقویت اجماع ملی در بین سازمان‌های دولتی و غیردولتی و حتی شهروندان با محوریت دیپلماسی دریامحور و تحقق عملیاتی توسعه دریامحور که از اولویت‌های مهم دولت به شمار می‌رود، احصا، مدون و عملیاتی شود.

در این مسیر سازمان بنادر و دریانوردی با هدف تقویت همگرایی و هم‌افزایی با شرکت‌ها، انجمن‌ها، تشکل‌ها،

مسیری که تحقق توسعه دریامحور را کوتاه‌تر و در دسترس‌تر خواهد کرد.

### چراغ راهی برای همه

نیم‌نگاهی به انتخاب شعار امسال در راستای بزرگداشت روز جهانی دریانوردی از سوی سازمان جهانی دریانوردی نیز خود گویای ضرورت‌های همراهی همگان با نگاه فرابخشی در این عرصه است. شعار «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما» که هوشمندان انتخاب شده، می‌تواند چراغ راهی باشد تا ذی‌نفعان را از نگاه بخشی، دور کرده و به سوی تمرکز بر مسائل کلان هدایت کند.

این شعار بسیار مترقی با گنجاندن «اقیانوس ما» در دل خود، توجه ما را به این سمت هدایت می‌کند که نگاه به اقتصاد دریامحور نباید محدود به آب‌های منطقه‌ای باشد، چرا که ایران در تمام آب‌های آزاد دنیا سهم دارد و دسترسی‌اش به آنها قانونی است. پس باید از این ظرفیت‌ها بهره ببریم، مردم را متنعم کنیم و دسترسی آنان را افزایش دهیم. برای رسیدن به این مهم، نخستین کار همان تدوین نظام مسائل و الزامات موجود و بایسته‌های پیش رو برای تحقق توسعه دریامحور است که با اجماع ملی به عنوان یک میثاق همگانی، دستیابی به افق‌های دور و پرهیز از بخشی‌نگری را ممکن می‌کند.

در این راه با وجود تمام اهداف و افق‌های کلان، نباید تک‌تک فرصت‌ها حتی جزئی‌ترین و کوچک‌ترین آنها مورد غفلت قرار گیرد، همان گونه که در مسیر دیپلماسی دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی نیز فراموش نشده است.

شناسایی دقیق مسائل ذی‌نفعان در هر سطح و دسترسی، در اصل، آسیب‌شناسی واقع‌گرایانه و تدوین تصویری واقعی از وضع موجود است که در نهایت، تحقق اهداف کلان را محقق می‌کند. از این رو به نظر می‌رسد باید از نزدیک‌ترین و دم‌دست‌ترین فرصت‌ها آغاز کرد و به پرسش‌های ابتدایی نیز پاسخ داد؛ به عنوان نمونه باید ببینیم تاکنون برای بنادر کوچک کشور چه کرده‌ایم؟ باید دید برای مردمی که زندگی‌شان با اقتصاد دریا گره خورده چه اقداماتی انجام شده است؟ از لنج‌داران تجاری و صیادی تا فعالان کشتی‌سازی و تأمین‌کنندگان قطعات و کسانی که در دانشگاه‌ها، مراکز دانش‌بنیان و مهارت‌کده‌ها برای این صنعت نیروی انسانی

تربیت می‌کنند، چه واقعیت‌هایی شکل گرفته است؟ به طور قطع در این مسیر ضمن ترسیم وضع موجود به شکل واقعی، کاستی‌ها نیز به طور مناسب احصا و چراغ راه آینده می‌شود.

استفاده حداکثری از سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در بنادر کشور، نزدیک کردن عملکرد به ظرفیت اسمی بنادر بدون نیاز به سرمایه‌گذاری‌های جدید که اکنون دارای فاصله قابل توجهی است و در عین حال، توسعه این ظرفیت‌ها با تمرکز بر ایجاد شفافیت و اعتماد در حوزه دریا و دریانوردی از جمله مأموریت‌های مهم سازمان بنادر و دریانوردی است که انتظار می‌رود در ادامه راه، به روند جذب سرمایه‌گذاری نیز سرعت داده شود.

علاوه بر این، سازمان بنادر و دریانوردی، اجماع‌سازی میان کنشگران دریایی و ذی‌نفعان آن، افزایش آگاهی‌های عمومی درباره اقتصاد و توسعه دریامحور و فرهنگ‌سازی در جامعه را نیز از جمله مهم‌ترین رسالت‌های خود می‌داند و برای تحقق آنها از هیچ کوششی فروگذار نیست.

### هماهنگ‌کننده شقوق حمل‌ونقل

در واقع سازمان بنادر و دریانوردی که مروج نگاه‌های فرابخشی و اجماع‌سازی در این عرصه است، خود نیز با همین دستور کار پیشقدم شده، در محدوده دستورالعمل‌ها و بخشنامه‌ها متوقف نمانده و این باور در تمام سطوح سازمان بنادر و دریانوردی نهادینه شده که امروز با موضوع بسیار مهمی روبه‌روست که می‌تواند نقشی تحول‌گرایانه در اقتصاد کشور داشته باشد. بر این اساس، این رسالت را برای خود قائل است که نقش هماهنگ‌کننده را بر عهده گیرد و در حوزه حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی، نقش محوری و پیشرو را ایفا کند؛ نقشی که هدفش، ایجاد هم‌افزایی و در کنار هم قرار دادن بخش‌های حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، شرکت‌ها، اتحادیه‌ها و صنوف است.

در عرصه عملیاتی در این حوزه نیز طی ماه‌های گذشته ارتباط و تعامل فقط به حوزه لجستیک و حمل‌ونقل محدود نشده، بلکه توسعه همکاری‌های مشترک با دیگر بخش‌ها مانند شیلات، گمرک، استانداری‌های استان‌های ساحلی، شرکت ملی نفت ایران، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد،



تسهیل کرده و پیام اعتمادزایی برای سرمایه‌گذاران جدید را نیز به همراه دارد.

به هر روی، تمام دست‌اندرکاران حوزه دریا در کشور، به کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی باید به دلیل داشتن مسئولیت خطیری که می‌تواند کشور را متنعم کند، آگاه و قدردان این شغل و جایگاه خدمتی باشند و از سویی، ضرورت دارد با محوریت سازمان بنادر و دریانوردی ذیل اهداف کلان تدوین‌شده در دولت، همه اجزای بخش‌های دولتی و غیردولتی با نگاه فرابخشی و واحد کمک کنند فرآیند تحقق توسعه دریامحور در کوتاه‌ترین و بهترین شکل ممکن پیاده‌سازی شود.

ما در این مسیر دست یاری به سوی تمام فعالان و ذی‌نفعان دراز می‌کنیم و امیدواریم همه عزیزان نیز در آگاهی‌بخشی عمومی درباره فواید توسعه دریامحور، به سهم خود کنشگری اثربخشی داشته باشند.

سازمان برنامه و بودجه و... در سطح مدیران ارشد کلید خورده است.

#### گفت‌وگو با سرمایه‌گذاران

واقعیت آن است که هر چه در احصا و تدوین نظام مسائل، انتخاب اهداف و برنامه‌ریزی موفق عمل کنیم اما سرمایه‌گذار برای اجرا و مشارکت راغب نباشد، موفق نبوده‌ایم.

نخستین موضوعی که برای سرمایه‌گذار اهمیت دارد، امنیت سرمایه‌گذاری، تسهیل ورود و اطمینان از بازگشت سرمایه است. فرآیندهای جذب سرمایه‌گذار خارجی و داخلی در سازمان بنادر و دریانوردی با همین رویکردها به گونه‌ای شکل گرفته که بتوان مسیرهای موجود را کوتاه و تسهیل کرد. ایجاد زمینه ورود سرمایه‌گذاران خارجی از یک سو و اطمینان‌بخشی و احصای مشکلات سرمایه‌گذاران داخلی از سوی دیگر، از جمله کارهایی است که زمینه ورود آنان را

## اقیانوس ما در خطر است

زوال اقیانوس تصادفی نیست. این پدیده مستقیماً بر اثر فعالیت‌های انسانی به وجود آمده است اما این موضوع همچنین به آن معناست که ما این قدرت را داریم که روند آن را معکوس کنیم. این وظیفه ماست که با همکاری یکدیگر برای کاهش آلودگی، محافظت از زندگی دریایی و روی آوردن به عادات پایدار تلاش کنیم. حفاظت و بازسازی اقیانوس تنها یک وظیفه نیست. این فرصت ماست تا سیاره‌ای سالم‌تر، اقتصادهایی مقاوم‌تر و آینده‌ای امن‌تر برای نسل‌های آینده بسازیم.

اقیانوس، حیات روی کره زمین را آنگونه که می‌شناسیم حفظ می‌کند. به ما امکان نفس کشیدن می‌دهد و آب و هوای ما را تنظیم می‌کند. اقیانوس غذا را به سفره‌های ما می‌آورد، مردم را در میان قاره‌ها به هم پیوند می‌دهد و مسیرهای آبی جهانی را برای کشتی‌هایی فراهم می‌کند که ۸۰ درصد تجارت جهان را جابه‌جا می‌کنند. اما اقیانوس ما در خطر است؛ آلودگی پلاستیکی، افزایش دما، اسیدی شدن و صید بی‌رویه. اقیانوس ما در تقلاست با فشارهای انسانی کنار بیاید.



[ آرسنیو دومینگز ]  
○ دبیرکل سازمان جهانی  
دریانوردی (IMO)

### OUR OCEAN IS UNDER THREAT

The ocean sustains life on Earth as we know it. It allows us to breathe and regulates our climate.

The ocean brings food to our table, connects people across continents, and provides global blueways for the ships which transport 80% of world trade.

But our ocean is under threat. Plastic pollution, rising temperatures, acidification, overfishing. Our ocean is struggling to keep up with human pressure.

The ocean's decline isn't a coincidence. It's driven by human activities. But it also means that we have the power to reverse it.

It is our obligation to work collaboratively to reduce pollution, protect marine life, and shift to sustainable habits

Protecting and restoring the ocean is not just a duty. It is our opportunity to build a healthier planet, stronger economies, and a safer future for generations to come.



سازمان بندر و دریانوردی  
PMO



# کرامیداشت روز جهانی دریای ما

**WORLD  
MARITIME  
DAY**

September  
2025

مهرماه  
۱۴۰۴

**اقیانوس ما/تعهد ما/فرصت ما**

Our ocean/Our obligation/Our Opportunity



## فرستی برای بهره‌برداری صحیح و متعهدانه از اقیانوس‌ها

[ علی‌اکبر مرزبان ]

عضو هیئت‌عامل و معاون امور دریایی  
سازمان بنادر و دریانوردی



چرا گفته شده «تعهد ما و فرصت ما»؟ زیرا دریا سرشار از فرصت است: از صنعت شیلات و ماهیگیری گرفته تا تحقیقات گوناگون درباره آبیان؛ از منابع زیرزمینی بستر دریا که عمدتاً نفت و گاز است تا دیگر فرصت‌های خدادادی همچون گردشگری و تفریحات دریایی.

بنابراین پرسش اساسی این است: آیا بشر از این فرصت‌ها به‌درستی استفاده می‌کند؟ آیا جمهوری اسلامی ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب، توانسته از این نعمت الهی که حتی در قرآن کریم نیز در چندین مورد به آن اشاره شده به شایستگی بهره‌برداری کند؟ در قرآن هم به نعمت‌های دریا برای مردم اشاره شده و هم به نقش کشتیرانی.

حال باید دید ما و دیگر کشورها تا چه میزان توانسته‌ایم با وجود همه پیشرفت‌های بشر در یک قرن اخیر، از این ظرفیت‌ها استفاده کنیم: در انرژی و منابع زیرزمینی چه میزان؟ ۱۰ درصد، ۲۰ درصد یا بیشتر؟ در شیلات چطور؟ در کشتیرانی، در گردشگری و دیگر بخش‌ها چه مقدار؟ مجموع این فعالیت‌ها همان چیزی است که امروز از آن به عنوان «اقتصاد دریایی»، «اقتصاد آبی» یا «توسعه دریامحور» یاد می‌شود؛ مفاهیمی که خوشبختانه در کشور ما نیز جایگاه پیدا کرده‌اند.

پس، اقیانوسی که ۷۰ درصد سطح جهان را پوشانده و خداوند به عنوان نعمتی بزرگ در اختیار بشر قرار داده، باید فرصتی برای بهره‌برداری صحیح باشد. این همان بخش «فرصت ما» است. اما پیش از آن، بخش «تعهد ما» مطرح می‌شود: آیا هنگام استفاده از این فرصت‌ها، به تعهداتی که نسبت به آنها داریم عمل می‌کنیم؟ این تعهدات چیست؟ مهم‌ترین آنها، تعهدات زیست‌محیطی است. آیا در بهره‌برداری از منابع زیرآبی به تعهد خود مبنی بر عدم آلودگی آنها پایبندیم؟

روز جهانی دریانوردی (World Maritime Day)  
از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)

پایه‌گذاری شد؛ سازمانی تخصصی وابسته به ملل متحد که مقر آن در لندن، پایتخت انگلستان قرار دارد و اکنون ۱۷۶ کشور عضو آن هستند.

حدود ۳۵ سال پیش، سازمان بین‌المللی دریانوردی با توجه به اهمیت دریا در زندگی بشر و اقتصاد کشورها به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل دریایی، تصمیم گرفت روزی را به پاسداشت خدمات صنعت کشتیرانی اختصاص دهد، زیرا بیش از ۸۵ درصد تجارت جهانی از نظر حجم کالا، از طریق دریا و کشتی انجام می‌شود. بر این اساس، یک روز به عنوان روز جهانی دریانوردی نامگذاری شد که معمولاً در هفته پایانی سپتامبر همزمان با هفته نخست مهرماه است. بسته به سال، ممکن است این روز در تاریخ‌های ۲۴، ۲۵ یا ۲۶ سپتامبر باشد.

خوشبختانه در ایران نیز چند سالی است روز جهانی دریانوردی در تقویم رسمی کشور در تاریخ هشتم مهرماه ثبت شده و گرامی داشته می‌شود.

شعار امسال که به تصویب IMO رسیده است، چنین است: «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما». اما منظور چیست؟ «اقیانوس» در واقع همه آب‌ها را شامل می‌شود؛ دریا نیز بخشی از همین گستره است اما اقیانوس‌ها وسعتی بسیار فراتر دارند. دلیلش هم روشن است: اقیانوس‌ها همان دریاها هستند اما در ابعادی گسترده‌تر.

مفهوم کشتیرانی پایدار نیز فراهم کرده است.

کشتیرانی پایدار در واقع در گرو ایمنی پایدار دریانوردی است؛ به این معنا که کشتیرانی باید همواره برقرار و پایدار بماند. دلیل آن روشن است: برای تحقق تجارت جهانی پایدار و استمرار نقل و انتقال کالا بین کشورها، پایداری صنعت کشتیرانی ضروری است. بیش از ۸۵ درصد حمل و نقل کالاها در دنیا از نظر حجم از طریق دریا انجام می شود، بنابراین آشکار است که نیازمند کشتیرانی پایدار هستیم.

اما این پایداری بدون ایمنی دریانوردی امکان پذیر نیست. ایمنی دریانوردی مفهومی چندبُعدی است که حداقل ۴ حوزه را در بر می گیرد: نخست ایمنی خود کشتی به عنوان یک سرمایه بزرگ، چرا که مالک یا سرمایه گذار میلیون ها دلار برای خرید و تجهیز کشتی هزینه کرده است. دوم ایمنی سرنشینان، خدمه و مسافران کشتی. سوم ایمنی کالاهای بارزش حمل شده که گاهی ارزش آنها به میلیاردها دلار می رسد. چهارم ایمنی کشورهای ساحلی که کشتی ها در آب های سرزمینی آنها تردد می کنند، زیرا هر گونه حادثه یا نقص ایمنی می تواند خسارات زیست محیطی و اقتصادی برای این کشورها به همراه داشته باشد. بنابراین بحث پایداری کشتیرانی را باید همگام با توسعه پایدار اقتصاد جهانی و به عنوان پیش نیاز آن در نظر گرفت.

درباره وضعیت ایمنی در ایران، با وجود فشارهای حداکثری تحریم ها در سال های اخیر، صنعت کشتیرانی کشور با اتکا به ظرفیت های داخلی توانسته مسیر خود را حفظ کند. همان طور که مقام معظم رهبری تأکید کرده اند، قدرت باید درونزا باشد؛ این امر تنها محدود به حوزه نظامی نیست و در بخش اقتصادی نیز جلوه دارد. یکی از مهم ترین عرصه هایی که می توان به آن پرداخت، حوزه های دریایی است. این موضوع در سیاست های کلی نظام در سال ۱۴۰۲ ابلاغ شد و سپس در مصوبه هیئت وزیران در اردیبهشت ۱۴۰۳ و برنامه هفتم پیشرفت نیز مورد تأکید قرار گرفت.

خوشبختانه با تکیه بر دانش بومی، امروز می توان گفت حدود ۹۹ درصد دریانوردان ناوگان ملی ایران، ایرانی هستند و این امر به طور مستقیم امنیت و ایمنی کشور را تقویت می کند.

با وجود فشارها و تحریم ها، به مدد تخصص، تجربه، تجهیزات و امکانات داخلی، اقتصاد دریایی کشور پابرجاست و استانداردهای لازم را به عنوان عضو کنوانسیون های بین المللی دریایی رعایت می کند.

دوم، در حمل و نقل دریایی و فعالیت های کشتیرانی، آیا به تعهدات مان برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی ها عمل می کنیم؟

سوم، حتی فراتر از دریا، صنایع ساحلی همچون پتروشیمی ها و پالایشگاه ها که پساب ها و آلاینده های خود را به آب ها سرازیر می کنند، متعهدند از آسیب به محیط زیست جلوگیری کنند. این تعهدات تنها محدود به دریا نیست، بلکه خشکی و مدیریت پسماندها و زباله ها را نیز شامل می شود. در همین راستا، «کنوانسیون لندن» برای مدیریت پسماندها و جلوگیری از آلودگی دریا تصویب شده است.

بنابراین ما علاوه بر تعهد به پیشگیری از آلودگی، تعهد به مقابله با آن در صورت وقوع نیز داریم. مهم تر از همه این است که آیا واقعاً به این تعهدات عمل می کنیم؟ این پرسشی است که روز جهانی دریانوردی هر ساله یادآوری می کند.

تعهد دیگر ما این است که حالا که کشتی ها فعالند و به سختی کار می کنند، دریانوردان ما باید از حمایت های لازم برخوردار شوند. اگر در دریا خدای ناکرده حادثه ای رخ دهد، پرسش اینجا است: آیا کشوری ساحلی که هیچ ارتباط مستقیمی با کشتی ندارد اما کشتی صرفاً از آب های ساحلی آن در حال تردد است، تعهدی نسبت به این کشتی دارد که در شرایط اضطراری یا سانحه قرار گرفته است؟ و مهم تر از آن، تعهد من نسبت به افرادی که روی کشتی کار می کنند، خدمه یا حتی مسافران کشتی چیست؟ بنابراین ما در این حوزه با مجموعه ای از تعهدات بین المللی روبه رو هستیم. برای نمونه، کنوانسیون های مقابله با آلودگی دریایی مانند FERC یا کنوانسیون های مرتبط با تجسس و نجات (SAR) که همه کشورها و کشتی ها فارغ از پرچم شان در شرایط اضطرار به اجرای آن متعهدند. پس ما فرصتی داریم تا از دریا در ابعاد مختلف بهره برداری کنیم اما در کنار فرصت ها، تعهداتی نیز وجود دارد. به عنوان نمونه در حوزه صیادی، این پرسش مطرح می شود: آیا استفاده من از منابع آبی مانند گونه های مختلف ماهی به چرخه طبیعی زیست بوم دریایی آسیب می زند یا خیر؟ اینجا است که تعهد به طور مستقیم به مسئولیت تبدیل می شود. در واقع، تعهد یعنی مسئولیت؛ و این شعار، شعاری کلیدی است.

بحث کشتیرانی پایدار که در ۲-۳ سال اخیر نیز به عنوان یکی از شعارهای اصلی ما مطرح بوده، در کنار ایمنی دریانوردی اهمیت ویژه ای دارد. موضوع توسعه پایدار که از سوی سازمان ملل با معرفی ۱۷ هدف کلان دنبال می شود، بستری برای طرح

مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی:

## آموزش دریانوردی در ایران از سطح بالایی برخوردار است

پیش از شروع گفت‌وگو با مهدی فرمهینی‌فراهانی، مدیرکل امور دریانوردان، سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی برق رفت اما با توجه به خوش آب و هوا بودن منطقه، در نبود برق، گرما آزاردهنده نبود. گفت‌وگوی «بندر و دریا» با فرمهینی‌فراهانی درست یک سال پس از انتصاب او به مدیریت این اداره کل انجام شد. او در طول ۱۸ سال فعالیت خود، مسئولیت‌های مختلفی را تجربه کرده است و پیش از این، مدیرکل امور دریانوردان و مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی را در کارنامه خود دارد. فرمهینی‌فراهانی دانش آموخته دکتری مدیریت محیط زیست از دانشگاه علوم و تحقیقات است و در اداره کل تحت مدیریت خود تلاش می‌کند دریانوردان با آمادگی هرچه بیشتر و کیفیت بالاتر آموزش ببینند و روی ناوگان کشتیرانی کشور و جهان مشغول به کار شوند. او تأکید می‌کند همه دستگاه‌های مسئول در زمینه آموزش باید پای کار بیایند و سازمان بنادر و دریانوردی را تنها نگذارند.





بالغ بر ۱۴۶ هزار و ۷۲۰ نفر دریانورد در بخش‌های مختلف تجاری و صیادی فعالیت دارند که تاکنون موفق به دریافت گواهینامه دریانوردی از ما شده‌اند و در حال حاضر روی ناوگان‌های ایرانی و خارجی مشغول به کارند. در بخش بانوان نیز ۸۶۹ نفر موفق به دریافت گواهینامه شایستگی از سازمان بنادر و دریانوردی شده‌اند



در حوزه نامحدود، در حال حاضر با توجه به فعالیت ۲ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران، دریانورد به اندازه کافی وجود دارد اما اگر شرایط تغییر کند و بار رفع تحریم‌ها ناوگان ایران بتواند در سطح گسترده‌تری در دنیا تردد کند، به طور قطع به کشتی‌های بیشتری نیاز خواهیم داشت و متناسب با آن باید تعداد دریانوردان نیز افزایش یابد

را دارند. هر زمان که شرایط ایجاد کند، این مراکز آماده‌اند دوره‌های آموزشی برگزار کرده و گواهینامه‌های شایستگی صادر کنند. بنابراین در شرایط فعلی، کمبود نیرو در حوزه نامحدود وجود ندارد اما نکته مهم این است که نمی‌توان تعداد زیادی دریانورد را آموزش داد و سپس متوجه شد که بازار کاری برای آنها وجود ندارد، چرا که این خود به مشکلی دیگر منجر خواهد شد.

در حوزه محدود نیز شرایط مشابهی حاکم است. ملوانان شناورهای تجاری و صیادی به طور عمده به صورت فصلی و دوره‌ای فعالیت می‌کنند. در مجموع می‌توان گفت در حال حاضر برای ناوگان موجود کشور کمبود دریانورد وجود ندارد.

### — در حال حاضر چه تعداد مؤسسه آموزشی در حوزه دریانوردی فعالیت می‌کنند؟

در حال حاضر بالغ بر ۶۱ مرکز آموزشی خصوصی و دولتی در کشور فعالیت دارند. نظارت بر این مراکز به صورت حضوری و برخط انجام می‌شود خوشبختانه ایران در حوزه آموزش دریانوردی در فهرست سفید سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار دارد. چند ماه پیش نیز کشور ما به طور مستقل مورد ممیزی قرار گرفت و گزارش آن به IMO ارسال شد. امیدواریم با ابقا در این فهرست برای ۵ سال آینده، گواهینامه‌های صادر شده همچنان معتبر باقی بماند و دریانوردان ما بتوانند با افتخار در سراسر دنیا فعالیت داشته باشند.

بنابراین مسئله اساسی، کیفیت آموزش نیست، چرا که آموزش دریانوردی در ایران از سطح بالایی برخوردار است و ابقا در فهرست سفید نیز تأییدکننده همین موضوع است. پس اگر کسی ادعا کند کیفیت آموزش دریانوردی برای نفرات حاضر روی شناورهای زیر ۳۰۰ تن پایین است، این ادعا به طور قطع کذب است.

در مراکز آموزش دریانوردی کشور هیچ محدودیتی برای حضور و آموزش بانوان وجود ندارد. در حال حاضر ۸۶۹ بانوی دارای گواهینامه دریانوردی داریم که ۳۷۵ نفر در رسته‌های عرشه و بقیه به عنوان مهمان‌دار روی شناورهای مسافری فعالیت می‌کنند. اشتغال بانوان نیازمند نگاه ویژه شرکت‌های کشتیرانی است تا ظرفیت و پتانسیل‌های آنان مورد استفاده قرار گیرد. بانوان در آموزش‌های دریانوردی موفق عمل کرده و نمرات بسیار بالایی کسب کرده‌اند؛ کافی است زمینه حضور آنها روی کشتی‌ها فراهم شود تا بتوانند در عملیات دریایی فعال باشند.

### — در حال حاضر چه تعداد دریانورد ایرانی در حوزه محدود و نامحدود مشغول به کارند؟ چه تعداد دارای گواهینامه شایستگی هستند؟

بالغ بر ۱۴۶ هزار و ۷۲۰ نفر دریانورد در بخش‌های مختلف تجاری و صیادی فعالیت دارند که تاکنون موفق به دریافت گواهینامه دریانوردی از ما شده‌اند و در حال حاضر روی ناوگان‌های ایرانی و خارجی مشغول به کارند. در بخش بانوان نیز ۸۶۹ نفر موفق به دریافت گواهینامه شایستگی از سازمان بنادر و دریانوردی شده‌اند که بر اساس آمار موجود، تعدادی از آنها در ناوگان‌های دریایی کشور و حتی در سطح بین‌المللی مشغول فعالیتند.

### — نکته‌ای که وجود دارد، مسئله خودکفایی در تأمین نیروی مورد نیاز برای ناوگان هاست؛ چه تجاری، چه نفتکش و چه دیگر بخش‌ها. تلاش‌هایی هم از دهه‌های ۷۰ و ۸۰ شمسی شد و ما به سطح قابل قبولی از آموزش نیروها رسیدیم اما به تازگی شنیده می‌شود از سال ۱۴۰۰ به این سو، در زمینه آموزش و تأمین نیرو با نگرانی‌هایی مواجهیم و احتمال کمبود نیرو حتی در حوزه نامحدود هم وجود دارد. با وجود همه تلاش‌های دانشگاه‌ها و سازمان بنادر و دریانوردی، حلقه‌های مفقوده کجا هستند؟

ببینید! کمبود دریانورد نه تنها در کشور ما، بلکه در سطح جهان موضوعی جدی است و همچنان در حال بررسی و بحث قرار دارد تا نیروی انسانی کافی برای ناوگان‌های فعال دنیا تأمین شود. در کشور ما نیز این مسئله وجود دارد و به نوعی متأثر از عوامل گوناگون است. مثلاً در حوزه دریانوردی محدود، گاهی وضع قوانین و مقررات فصلی یا مقطعی باعث مشکلات می‌شود. به عنوان نمونه، در برخی استان‌ها با وضع قوانین جدید مانند قوانین مربوط به ته‌لنجی، فعالیت شناورها و به دنبال آن، اشتغال دریانوردان دچار وقفه می‌شود. بنابراین تعداد نفراتی که باید در دریا حضور داشته باشند کاهش می‌یابد.

در حوزه نامحدود، در حال حاضر با توجه به فعالیت ۲ شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران، دریانورد به اندازه کافی وجود دارد اما اگر شرایط تغییر کند و بار رفع تحریم‌ها ناوگان ایران بتواند در سطح گسترده‌تری در دنیا تردد کند، به طور قطع به کشتی‌های بیشتری نیاز خواهیم داشت و متناسب با آن باید تعداد دریانوردان نیز افزایش یابد.

در حال حاضر، مراکز آموزشی دولتی و خصوصی متعددی در کشور وجود دارند که توانایی تربیت دریانوردان

مدیرعامل مؤسسه راهبر دانش دریا:

## منابع آموزشی دریانوردی کشور یکپارچه شد

سال‌ها برگزاری دوره‌های آموزش دریانوردی و گرفتن آزمون در سطوح مختلف محدود و نامحدود، دست‌اندرکاران بخش آموزش را با این حقیقت روبه‌رو کرد که پراکندگی منابع و گوناگونی آموزش‌ها، دانشجویان و فراگیران را در فرآیند کسب آمادگی برای آزمون دچار سردرگمی کرده است به طوری که اگرچه پرسش‌های آزمون برگرفته از مطالب ارائه شده به دانشجویان و فراگیران است اما نظم و هماهنگی لازم را ندارد و ایشان نمی‌توانند به آمادگی لازم برای آزمون دست یابند. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم گرفت مجموعه کتاب‌های دریانوردی را به عنوان منبع و مرجع اصلی و واحد آموزش و آزمون این حوزه تهیه و تدوین کند. انجام این مهم را مؤسسه راهبر دانش دریا بر عهده گرفت و توانست مجموعه ۳۶ جلدی این کتاب‌ها را آماده کند. ماهنامه «بندر و دریا» برای بررسی جزئیات مراحل تهیه و تدوین کتاب‌ها با فرشاد حائری، مدیرعامل مؤسسه راهبر دانش دریا به گفت‌وگو نشست.





برخی دریانوردان که برای آزمون شایستگی می آمدند، به ویژه آنهایی که در کشتی هایی که نزدیک ساحل تردد دارند کار می کردند، منابع درسی مناسبی نداشتند. آنها وقتی به آموزشگاه ها مراجعه می کردند و درس می خواندند، جزو ها یا آنچه استاد از کتاب می گفت به عنوان مرجع داشتند اما در امتحانات شایستگی سازمان بنادر و دریانوردی به مشکلات زیادی برمی خوردند



اواخر سال ۱۴۰۲ سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه رسید که باید یک تعداد از کتاب ها و دستورالعمل های مرتبط گردآوری و تدوین و به عنوان مرجع به آموزشگاه ها ارائه شود، تا یکپارچگی شکل بگیرد و همه افراد دریانورد و کسانی که به این حوزه علاقه دارند، بتوانند از این منابع استفاده کنند. بدین ترتیب، بانک سؤالات و امتحان نیز مطابق همین منابع عمل خواهند کرد

شکل بگیرد و همه افراد دریانورد و کسانی که به این حوزه علاقه دارند، بتوانند از این منابع استفاده کنند. بدین ترتیب، بانک سؤالات و امتحان نیز مطابق همین منابع عمل خواهند کرد و این باعث ایجاد یکپارچگی مطلوب خواهد شد. می توانم بگویم پروژه از طریق سازمان بنادر و دریانوردی شروع شد و ما این پروژه را پیش می بریم و در حال انجام آن هستیم.

### این پروژه چه مسیری را طی کرده؟ در این مسیر چه اشخاصی، چه به لحاظ حقوقی و حقیقی برای تهیه و تألیف این کتاب ها ورود کردند و چه مدت زمانی طول کشید؟

واقعیت این است که پروژه با ۳۳ کتاب آغاز شد. این ۳۳ کتاب شامل دوره های افسر دومی عرشه برای کشتی های زیر ۳۰۰ تن و سفرهای محدود، مهندس سومی محدود، الکترونیک، کشتی های خدماتی، کشتی های فراساحل و حتی دوره های رادار، آریا و نقشه های الکترونیکی بود. مؤسسه راهبر دانش این پروژه را از سازمان بنادر و دریانوردی تحویل گرفت و سازمان نیز به ما اعتماد و پروژه را آغاز کردیم.

در ابتدا می دانستم این کار آسان نیست و مسئولیت بالایی دارد. اعتقاد دارم این کتاب ها حتماً باید طی ۲ سال آینده بازبینی شوند تا اطمینان حاصل شود برای حداقل ۱۰ سال آینده قابل استفاده اند، چرا که املا و ساختار کتاب در آن زمان تثبیت شده است.

ما با یک گروه ۱۰ تا ۱۲ نفره از مدرسانی که می شناختیم کار را شروع کردیم اما بعد متوجه شدیم این تعداد کافی نیست و فراخوان دادیم. دوستان، آشنایان و افراد واجد شرایطی را که سازمان بنادر و دریانوردی می شناخت، معرفی کردند.

استاندارد اصلی ما برای نوشتن این کتاب ها، سازمان جهانی دریانوردی (IMO) بود که کنوانسیون هایی را معرفی کرده که یکی از آنها کنوانسیون STCW است. این کنوانسیون شرایط و استانداردهای لازم را برای دریانوردانی که می خواهند نگرهبانی بگیرند، مشخص کرده است. ما این استانداردها را با مدل کورس های IMO مقایسه کردیم که شامل سرفصل ها، مثال های عملی و نحوه آزمون ها بود.

پس از جمع آوری این منابع، دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی نیز در کنار آنها قرار گرفت و با استانداردهای بین المللی تطبیق داده شد. سپس

### مؤسسه راهبر دانش اقدام به تدوین و آماده سازی کتاب های دریانوردی کرده است؛ درباره ایده این اقدام بگویید که از سوی چه کسی یا سازمانی ارائه شد و چرا و به چه زمانی برمی گردد؟

به طور قطع نمی توان گفت ایده از کجا آمد اما واقعیت این است که این ایده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی ارائه و پیگیری شد. دلیل آن هم این بود که برخی دریانوردان ما که برای آزمون شایستگی می آمدند، به ویژه آنهایی که در کشتی هایی که نزدیک ساحل تردد دارند کار می کردند، منابع درسی مناسبی نداشتند. آنها وقتی به آموزشگاه ها مراجعه می کردند و درس می خواندند، جزو ها یا آنچه استاد از کتاب می گفت به عنوان مرجع داشتند اما در امتحانات شایستگی سازمان بنادر و دریانوردی به مشکلات زیادی برمی خوردند. در نتیجه بازخوردهای زیادی به سازمان داده و گاهی هم به اساتید منتقل می شد که ما این موارد را نخوانده بودیم و این اصلاً در سیلابس ما نبود.

در واقع یک نوع چندگانگی در منابع وجود داشت. حتی می توان گفت دوگانگی هم نبود، بلکه تعدادی از منابع مختلف مورد استفاده بود. این مشکل از طرف امتحان سازمان بنادر و دریانوردی مشاهده می شد. خود من نیز عضو ممتحنان سازمان بنادر و دریانوردی هستم و وقتی بررسی می کردم - حداقل در آن بخشی که من مسئول بررسی آن بودم - می دیدیم ۹۹ درصد سؤالات در سیلابس وجود دارد، یعنی مشکلی از نظر وجود سؤال در سیلابس نبود اما مسائل ارائه نشده بود. به هر حال بازخوردها و مشکلات زیاد باعث شد سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه برسد که باید راهحلی ارائه شود.

از طرف دیگر، بچه هایی که در کشتی هایی که نزدیک ساحل تردد دارند (محدود) کار می کردند، امتحان شان به فارسی بود، در حالی که آزمون های نامحدود به انگلیسی برگزار می شد. منابع فارسی مناسب وجود نداشت و وقتی کتاب های انگلیسی معرفی می شد، دوباره دوگانگی و مشکلات ایجاد می شد.

در نهایت، اواخر سال ۱۴۰۲ سازمان بنادر و دریانوردی به این نتیجه رسید که باید یک تعداد از کتاب ها و دستورالعمل های مرتبط گردآوری و تدوین و به عنوان مرجع به آموزشگاه ها ارائه شود، تا یکپارچگی

روی کشتی کار می‌کنند و چه کسانی که در شرکت‌ها مشغولند، درآمد قابل توجهی دارند اما ارقامی که در مؤسسات و دانشگاه‌ها به اساتید پرداخت می‌شود، از نظر ما بسیار ناچیز و توهین‌آمیز است.

### — چه افراد شاخصی در این فرآیند به شما کمک کردند؟

در این فرآیند، افراد زیادی کمک کردند و برخی نقش کلیدی داشتند. به عنوان نمونه، کاپیتان سیدعبدالله حسینی وزنه‌ای بزرگ بود و کاپیتان مجید رسول‌زاد و کاپیتان عماد باشعورلشگری نیز همکاری زیادی داشتند. همچنین حمیدرضا شهبابی و پویا قربانی کمک‌های ارزشمندی ارائه کردند. در میان نیروهای جوان نیز افراد مستعدی کشف شدند، مانند خانم زهرا کامرانی آق‌قلعه که برای کتاب‌های زبان نقش مهمی داشت و ۲ کتاب ایشان از نظر همه تیم بسیار فوق‌العاده بود.

این یک پروژه ملی بود و با وجود محدودیت‌ها، همکاری شرکت‌های بزرگ و پرسنل آنها، سازمان‌ها و نیروهای دریایی به‌ویژه بازنشستگان، نقش مهمی داشت. از سویی مشارکت اساتید دانشگاه‌ها را تقریباً نداشتیم، چرا که بیشتر دانشگاه‌های دریایی اساتید دائمی کافی نداشتند. به عنوان نمونه در دانشگاه علوم دریایی چابهار، هیچ استاد دائمی جز آقای جعفر سیاره برای آموزش وجود ندارد و نیروها اغلب رفت و آمد دارند. مخاطبان کتاب‌ها شامل تمام دریانوردان ایرانی، به‌ویژه کسانی که روی کشتی‌های محدود کار می‌کنند، هستند؛ شامل دریانوردان عرشه، موتور و الکترونیک. همچنین علاقه‌مندان به این رشته‌ها می‌توانند از کتاب‌ها استفاده کنند، هر چند برخی اصطلاحات فنی ممکن است برای برخی چالش‌برانگیز باشد.

### — می‌خواهم درباره «اعتبارسنجی» کتاب‌ها هم بپرسم؛ آیا کتاب‌هایی که تدوین شده، قرار است جایی اعتبارسنجی شود و مهر تأیید دریافت کند؟ به عنوان نمونه آیا وزارت علوم قرار است در این باره کاری انجام دهد؟

این موضوع متوجه وزارت علوم، تحقیقات و فناوری نیست. الان دانشگاه‌هایی هم که زیر نظر وزارت علوم هستند، تأییدیه سازمان بنادر و دریانوردی را دارند. برای این منابع تنها تأییدیه سازمان بنادر و دریانوردی کافی



پروژه با ۳۳ کتاب آغاز شد. این ۳۳ کتاب شامل دوره‌های افسر دومی عرشه برای کشتی‌های زیر ۳۰۰۰ تن و سفرهای محدود، مهندس سومی کشتی‌های خدماتی، کشتی‌های فراساحل و حتی دوره‌های رادار، آریا و نقشه‌های الکترونیکی بود. مؤسسه راهبر دانش این پروژه را از سازمان بنادر و دریانوردی تحویل گرفت و سازمان نیز به ما اعتماد و پروژه را آغاز کردیم

برای هر کتاب، کارگروهی شامل ۳ تا ۴ نفر تشکیل شد، سرفصل‌ها تدوین و به اشتراک گذاشته شد تا نظرات جمع‌آوری شود.

ما کتاب‌ها را تدوین کردیم و نه تألیف؛ تدوین کتاب‌ها به طور عمده بر اساس منابع خارجی (۹۰ تا ۹۵ درصد) بود و تنها بخش کمی زیر ۱۰ درصد به تألیف اختصاص داشت. بعد از تکمیل، کتاب‌ها به بازنگری فنی، بازنگری ادبی و در نهایت ویراستاری ظاهری فرستاده شدند تا قالب نهایی مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد. زمانی که کتاب به صورت کامل نوشته می‌شد، توسط کسی که اصلاً جزو مجموعه ما نبود، ویراستاری فنی می‌شد و در این فرآیند کتابی داشتیم که یک درصد تغییر کرد و کتابی هم بود که تا ۴۰ درصد تغییر کرد. کل این فرآیند برای یک کتاب تقریباً ۱۰ ماه طول کشید اما با توجه به نیاز به زمان بیشتر، در نهایت پروژه حدود ۱۶ ماه به طول انجامید.

الآن چندین کتاب برای چاپ رفته است اما به دلیل وقایع مختلف، از جمله جنگ تحمیلی اخیر، روند کار کمی عقب افتاد. تقریباً می‌توانم بگویم کل پروژه حدود ۱۶ ماه طول کشید. تاکنون ۳۶ جلد کاملاً چاپ نشده و هنوز ۷ جلد برای چاپ باقی مانده است. چاپ فعلی محدود است؛ برای هر عنوان ۳ نسخه چاپ شده تا به سازمان بنادر و دریانوردی و مراسم رونمایی عرضه شود.

من شخصاً به سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کردم آموزش دریانوردی در ایران کمرنگ شده و نسل ما در حال انقراض است، بنابراین باید به این موضوع توجه ویژه شود. افراد در این صنعت؛ چه کسانی که

است. سازمان بنادر یک کار گروه درست کرده بود و ما پله پله تأییدیه مربوط به کتاب‌ها را می‌گرفتیم و جلو می‌رفتیم. یعنی عملاً تأییدیه منابع هست. البته آن بحث بازنگری هم مورد خیلی خوبی است که بعداً کتاب‌ها بازنگری شود اما قرار نیست جایی اعتبارسنجی شود، چون مرجع حاکمیتی قوانین دریایی در ایران، سازمان بنادر و دریانوردی است؛ اعتبارسنجی آنها توسط اساتید و دانشجویانی است که آنها را خواهند خواند و نقطه نظرات خودشان را می‌دهند و برای بازنگری می‌رود. آن هم در کار گروهی که سازمان بنادر و دریانوردی برای عرشه، موتور و الکترونیک درست کرده، انجام می‌شود. همان‌جا تمام تغییراتی که قرار باشد اعمال شود، اعمال خواهد شد.

**— کتاب‌ها از چه زمان و از چه ترمی در دسترس دانشجویان قرار می‌گیرد و آیا آموزشگاه‌ها ملزم هستند از این کتاب‌ها به عنوان مرجع استفاده کنند؟**

واقعیت این است که ما هنوز منتظریم، چون این کتاب‌ها متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی و تمام حقوق مادی و معنوی آن نزد سازمان است. فعلاً در نظر داریم جلسه مشترکی داشته باشیم تا نحوه چاپ و ارائه آنها مشخص شود و سپس تصمیم بگیریم از چه زمان الزام‌آور و امتحانات طبق آن برگزار شود. این هم فازهای خودش را دارد و هنوز به مرحله عملیاتی نرسیده است.



## عنوان کتاب‌های دریانوردی

| جلد | نام کتاب                                            |
|-----|-----------------------------------------------------|
| ۱   | ناوبری                                              |
| ۲   | وسایل کمک‌ناوبری                                    |
| ۳   | هواشناسی                                            |
| ۴   | کار با کالا و بارچینی                               |
| ۵   | تعادل و استرس در کشتی                               |
| ۶   | ساختمان کشتی                                        |
| ۷   | اصول و ترتیبات نگهداری ناوبری                       |
| ۸   | عملیات، هدایت و مدیریت کشتی                         |
| ۹   | قوانین و مقررات دریایی                              |
| ۱۰  | دانش مهندسی دریایی (موتور)                          |
| ۱۱  | دانش مهندسی دریایی (عمومی)                          |
| ۱۲  | الکترونیک و ناوبری دریایی                           |
| ۱۳  | اصول نگهداری و مدیریت فنی کشتی                      |
| ۱۴  | دانش مهندسی کشتی برای افسر و فرماندهان              |
| ۱۵  | کاربر مخابرات محدود                                 |
| ۱۶  | زبان انگلیسی دریایی عمومی                           |
| ۱۷  | زبان انگلیسی دریایی تخصصی                           |
| ۱۸  | عملیات بار تانکرهای حمل مواد نفتی و شیمیایی مقدماتی |
| ۱۹  | عملیات بار تانکرهای حمل مواد نفتی پیشرفته           |
| ۲۰  | عملیات بار تانکرهای حمل مواد شیمیایی پیشرفته        |
| ۲۱  | عملیات بار تانکرهای حمل گاز مایع پیشرفته            |
| ۲۲  | عملیات بار تانکرهای حمل گاز مایع مقدماتی            |
| ۲۳  | خدمت روی کشتی‌های مسافری                            |
| ۲۴  | خدمت در کشتی‌های متردد در آب‌های قطبی               |
| ۲۵  | کشتی مصرف گاز یا سوخت با دمای پایین احتراق          |
| ۲۶  | ایمنی چهارگانه                                      |
| ۲۷  | شناور بقا و قایق‌های نجات                           |
| ۲۸  | کمک‌ها و مراقبت‌های پزشکی در کشتی                   |
| ۲۹  | آموزش پیشرفته اطفای حریق                            |
| ۳۰  | آگاهی امنیتی و افسر امنیتی کشتی                     |
| ۳۱  | شبه‌ساز رادار و آرپا                                |
| ۳۲  | کاربری سامانه نقشه‌های الکترونیکی                   |
| ۳۳  | مدیریت پل فرماندهی، راهبری و مانور کشتی             |
| ۳۴  | BRM                                                 |
| ۳۵  | شناورهای خدماتی                                     |
| ۳۶  | خدمت روی سکوها متحرک فراساحلی                       |

سیروس کهوری نژاد، بازیگر سینما، تلویزیون و تئاتر در گفت و گو با «بندر و دریا»:

## وظیفه‌ام را به دریا و دریانوردی ادا کردم

و اقیانوس را عجیب، دیدنی و رمزآلود توصیف می‌کند و درباره ساخته‌های هنری با موضوع دریا و بندر بر این باور است که به رغم خلق آثاری همچون «ناخدا خورشید» و «کشتی آنجلیکا» اما در این حوزه کم‌کاری شده است.

او به نگارش کتاب خود با نام «حکایت گلبت» هم اشاره می‌کند و با بیان اینکه «گلبت»، نام یک لنج و البته خاندانی در بندر کنگ است، می‌گوید در این کتاب که سفرنامه‌ای به شکل رمان است، در حال نگارش تاریخ دریانوردی است و تلاش کرده زحمات ناخدایان ایرانی را در آن شرح دهد. کهوری نژاد به صراحت می‌گوید با نوشتن حکایت گلبت، وظیفه‌اش را به دریا و دریانوردی ادا کرده است.

سیروس کهوری نژاد با بیان اینکه به عنوان مسافر و در یک مسافرت دریایی بلندمدت، سختی‌ها و مصائب، همچنین زیبایی‌ها و جذابیت‌های حرفه دریانوردی را از نزدیک دیده و لمس کرده است، یادآور می‌شود دریانوردان برای کار و مأموریتی که موظفند روی دریا



همه تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌های مسئولان کشور، گرایش به خشکی دارد و سواد و فرهنگ عمومی مردم کشور درباره دریا و دریانوردی ناچیز است. باید با ابزارهایی چون سینما، تلویزیون، رسانه‌های جمعی، شبکه‌های اجتماعی و کتاب، سطح اطلاع و دانش مردم را درباره دریا و حرفه دریانوردی ارتقا دهیم

شاید کمتر کسی بداند سیروس کهوری نژاد، بازیگر جنوبی شناخته‌شده در عرصه تئاتر، سینما و تلویزیون، روزگاری شاغل شعبه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندرعباس بوده و از سال ۱۳۶۴ تا ۱۳۶۹ در واحد روابط عمومی کار می‌کرده است. او سوپروایزر کشتی هم بوده و در اسکله نیز کار کرده است. کهوری نژاد به دلیل علاقه‌اش به هنر از سال ۱۳۶۵ فعالیت‌های هنری خود را آغاز می‌کند و در این سال‌ها بازیگری در سینما، تئاتر و تلویزیون، عکاسی، کارگردانی فیلم و تئاتر، فیلمنامه‌نویسی و حتی ساخت فیلم بلند سینمایی را هم تجربه کرده است که البته برای فیلم خود در حال گرفتن پروانه ساخت است.

سفر دریایی چند ماهه او در سال ۱۳۷۲ برای بازی در فیلم «بیا با من» به کارگردانی مهدی ودادی که داستان کاپیتان یک کشتی به نام آقای فروش را روایت می‌کند، برایش نقطه عطفی در زندگی و کار بوده است و آن را اتفاق خاص زندگی‌اش می‌داند. کهوری نژاد دریا



پس از سفر  
یوسف گلپت، ناخدای  
دیگری از حاشیه  
خلیج فارس فراتر می‌روند  
و در سفرشان به زنگبار  
چوبی به اسم «کندل» را که  
ضد زنگ بود با خودشان به  
ایران می‌آورند. با ورود این  
چوب به جنوب ایران، آن  
هم جایی که حتی تیر آهن  
از شدت رطوبت هوا زنگ  
می‌زند و می‌پوسد، معماری  
جنوب ایران از آبادان تا  
چابهار تغییر می‌کند

کپوری‌نژاد یادآوری می‌کند: به تازگی تحقیق و پژوهشی درباره مخاطرات دریانوردان قدیم ایران به دریاهای دور را در دست انجام دارم و عنوان این کتاب را «حکایت گلبت» گذاشته‌ام. گلبت همان شناور چوبی و لنج در زبان مردم جنوب است. در این کتاب، خاطرات ناخداهای قدیمی خلیج فارس در سفرهای متعددشان از جمله به کشورهای همجوار ایران در حاشیه خلیج فارس را آورده‌ام.

این مدرس دانشگاه ادامه می‌دهد: یکی از ناخداها در کتاب حکایت گلبت، یوسف گلپت است که برخلاف اسلافش، برای نخستین بار از دریای عمان به اقیانوس و زنگبار سفر می‌کند و به این ترتیب نقشه‌ها و راه‌های دریایی را باز می‌کند و به این شکل، تجارت دریایی را در ایران بنیان می‌نهد.

او درباره بخشی از محتوای این کتاب تاریخی دریایی که به داستان ناخداهای گذشته در سفر به زنگبار می‌پردازد، تصریح می‌کند: بعدها و پس از سفر یوسف گلپت، ناخداهای دیگری از حاشیه خلیج فارس فراتر می‌روند و در سفرشان به زنگبار چوبی به اسم «کندل» را که ضد زنگ بود با خودشان به ایران می‌آورند. با ورود این چوب به جنوب ایران، آن هم جایی که حتی تیر آهن از شدت رطوبت هوا زنگ می‌زند و می‌پوسد، معماری جنوب ایران از آبادان تا چابهار تغییر می‌کند.

این بازیگر جنوبی سینما و تئاتر کشورمان امیدوار است با کمک و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی، کتاب حکایت گلبت را به زودی چاپ و منتشر کند و سهمی هر چند ناچیز در گسترش سواد و فرهنگ دریایی در میان مردم ایران داشته باشد.

و کشتی انجام دهند، دوره‌های آموزش تخصصی لازم را می‌گذرانند. از طرفی کاملاً به اصول و قوانین کشتیرانی و نگهداری کشتی آگاهند.

این هنرمند و بازیگر سینما و تلویزیون که اصالتاً بندرعباسی و از ساحل‌نشینان خلیج فارس است، با بیان اینکه همه تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌های مسئولان کشور، گرایش به خشکی دارد و سواد و فرهنگ عمومی مردم کشور درباره دریا و دریانوردی ناچیز است، تأکید می‌کند: باید با ابزارهایی چون سینما، تلویزیون، رسانه‌های جمعی، شبکه‌های اجتماعی و کتاب، سطح اطلاع و دانش مردم را درباره دریا و حرفه دریانوردی ارتقا دهیم.

بازیگر سریال «یوسف پیامبر» با اعلام اینکه برپایی گالری‌های نقاشی و نگارش کتاب‌های تاریخی درباره نحوه شکل‌گیری و نامگذاری شهر بندرعباس و چگونگی بازپس‌گیری هرمز از اسپانیایی‌ها در زمان امام‌قلی‌خان، ذهن و زبان عامه مردم و به خصوص اهالی فرهنگ را با داستان‌های دریا آشنا و مأنوس می‌کند، می‌گوید: از زمان هخامنشیان، حمل‌ونقل کالاهای سنگین و بسیار بزرگ که جابه‌جایی آنها امکان‌پذیر نبوده، توسط دریانوردان ایرانی سابقه داشته است.

کپوری‌نژاد بر تأکید بر اینکه اگر کشتی و کشتیرانی نبود، احتمالاً نیمی از مردم جهان از گرسنگی تلف می‌شدند، اضافه می‌کند: اسکله بندر شهید رجایی در بندرعباس به صورت شبانه‌روزی در حال فعالیت و خالی کردن محموله‌های گوناگون غذایی و غیرغذایی است که بیشتر مردم از آن بی‌اطلاعند.

بازیگر سریال «مختارنامه» با بیان اینکه در هر بار خالی و پر شدن یک شناور تجاری در بندر، تقریباً ۳۵ ارگان دولتی در رتق و فتق آن دخالت دارند، اظهار می‌کند: جدا از اطلاعات تخصصی و ریز در حوزه دریانوردی که به درد عامه مردم نمی‌خورد اما دانستن اینکه تنگه هرمز قلب جهان است و یک موقعیت فوق‌العاده استراتژیک برای ما ایرانیان محسوب می‌شود، برای کودکان، نوجوانان و جوانان کشورمان بسیار مهم و حیاتی است.

استاد دانشگاه تربیت مدرس با اشاره به جای خالی پژوهش تاریخی درباره تاریخ دریانوردی ایرانیان خاطر نشان می‌کند: قصه‌ها و روایت‌های ناخداهای ایرانی در سفرهای دور و نزدیک‌شان در خلیج فارس بسی خواندنی و شنیدنی است.

مجید اخشابی، خواننده و استاد دانشگاه در گفت‌وگو با «بندر و دریا»:

## دستگاه‌های موسیقی ایرانی مانند دریا هستند

مراسم روز جهانی دریانوردی و ساخت قطعه‌ای به همین مناسبت از سوی مجید اخشابی، خواننده کشورمان بهانه‌ای دست داد تا ماهنامه «بندر و دریا» با او به گفت‌وگو بنشیند و از تأثیر دریا بر ساخته‌های موسیقی هنرمندان پرس‌وجو کند. اخشابی دانش‌آموخته دکتری پژوهش هنر از دانشگاه هنر تهران و پسادکتری موسیقی درمانی از دانشگاه علامه طباطبائی است و سوابق طولانی در تولید آثار موسیقی، تدریس موسیقی، مقالات علمی، تألیف و ترجمه کتاب، عضویت در کمیته‌ها و شوراهای تخصصی موسیقی، داوری جشنواره‌ها و... دارد. او با اشاره به زندگی در کنار دریا در دوران کودکی، از تأثیر آن بر زندگی و شکوفاشدن ذوق و انگیزه‌اش به موسیقی گفت و بر این باور است هر یک از دستگاه‌های موسیقی ایرانی مانند دریا هستند. اخشابی آثار موسیقایی زیادی با موضوع‌های متفاوت ساخته و خوانندگی کرده است. در ارتباط با دریا نیز ۳ ترانه به نام‌های «اقیانوس»، «شقایق» و «ماه در اومد» دارد که هر یک شنیدنی است.



— شما از خوانندگان سرشناس کشور هستید و تاکنون خاطرات و یادگاری‌های ارزشمندی را در عرصه موسیقی از خود به جا گذاشته‌اید و آشنایی عمیقی با این حوزه دارید؛ می‌خواستم نظر تان را درباره ارتباط دریا و بندر با موسیقی بدانم.

در هنر، طبیعت همواره برای هنرمند الهام‌بخش و منشأ تخیل بوده است؛ به‌ویژه در موسیقی، این ارتباط پررنگ‌تر است. دریا یکی از برجسته‌ترین مصادیق طبیعت است که در تخیل یک هنرمند، نقش واسطه‌ای برای برانگیختن احساسات و الهام ایفا می‌کند. به همین دلیل تقریباً همه هنرمندان، بدون استثنا، در رویارویی با دریا تأثیر پذیرفته‌اند و آثار متعددی با محوریت دریا خلق کرده‌اند.

البته این مسئله تنها به هنرمندان محدود نمی‌شود؛ برای عموم مردم نیز دریا همواره خیال‌انگیز، رؤیایی، جذاب، لذت‌بخش و سرشار از رمز و راز بوده است. همین ویژگی باعث می‌شود مواجهه با دریا نسبت به دیگر جلوه‌های طبیعت برای ما خاص‌تر و متفاوت‌تر باشد.

خوشبختانه کشور ما از این نعمت الهی محروم نیست. ایران از شمال و جنوب به دریا متصل است و این موضوع بسیار ارزشمند است. بسیاری از عزیزانی که در کنار دریا زندگی می‌کنند یا همواره با آن در ارتباط بوده‌اند، این سخن را تأیید می‌کنند. از این رو، ما ایرانیان واقعاً خوشبختیم که چنین جلوه‌ای طبیعی در کشورمان داریم؛ در حالی که بسیاری از کشورها از این موهبت بی‌بهره‌اند.



در هنر، طبیعت همواره برای هنرمند الهام‌بخش و منشأ تخیل بوده است؛ به‌ویژه در موسیقی، این ارتباط پررنگ‌تر است. دریا یکی از برجسته‌ترین مصادیق طبیعت است که در تخیل یک هنرمند، نقش واسطه‌ای برای برانگیختن احساسات و الهام ایفا می‌کند. به همین دلیل تقریباً همه هنرمندان، بدون استثنا، در رویارویی با دریا تأثیر پذیرفته‌اند و آثار متعددی با محوریت دریا خلق کرده‌اند.

— چه خاطره یا احساس شخصی از دریا دارید؟ به‌ویژه با توجه به اینکه خودتان اهل شمال هستید، درباره دریای خزر، خلیج فارس یا حتی اقیانوس، چه تجربه یا حسی دارید؟ و این عنصر چگونه بر خلیقیات و آثار هنری شما تأثیر گذاشته است؟

من این شانس را داشتم که از کودکی در کنار دریا زندگی کنم. خانه ما حدود ۱۰۰ قدمی ساحل بود و هنوز هم خانه پدری‌ام همان‌جا حفظ شده است. انگار ما همسایه دریا بودیم و به محض اینکه کوچک‌ترین فرصتی پیدا می‌کردیم، کنار دریا می‌رفتیم؛ تابستان‌ها برای شنا و زمستان‌ها برای ماهیگیری یا لذت بردن از چشم‌اندازش. بزرگ‌ترین تأثیر دریا بر زندگی من از طریق ماهیگیری بود. با نخ نایلون ماهیگیری، یک تخته و یک میخ ساده توانستم سازی ابتدایی بسازم و احساساتم را بروز دهم. همین تجربه، خانواده‌ام را ترغیب کرد برایم سازی تهیه کنند و امکانات بیشتری فراهم آورند تا در مسیر موسیقی گام بردارم. جالب است که نخستین سازم، سیم‌هایش از نخ ماهیگیری ساخته شده بود.

به هر حال، هر کسی در کنار دریا قرار می‌گیرد ناخودآگاه به وجد می‌آید؛ من هم همین‌طور بودم و بسیاری از نغمه‌هایم را کنار دریا ساختم. چه در دریای شمال و چه بعدها، زمانی که بزرگ‌تر شدم و به جنوب کشور و سواحل اقیانوس سفر کردم. برای من، نگاه به دریا و حضور در کنارش همیشه لذت‌بخش و الهام‌بخش بوده است و می‌توانم بگویم بسیاری از آثارم را کنار دریا ساختم.





جالب‌تر اینکه حتی در علم پزشکی نیز تأیید شده که دریا می‌تواند تمام فرکانس‌های موجود در طبیعت را در خود داشته باشد. در کنار دریا، گوش ما انگار ورزش می‌کند، چرا که همه فرکانس‌ها، چه زیر و چه بم، در صدای دریا وجود دارد. به همین دلیل به کسانی که دچار مشکلات یا ضعف شنوایی هستند توصیه می‌شود بیشتر در کنار دریا قدم بزنند و در معرض صدای آن قرار بگیرند. از این منظر، می‌توان گفت صدای دریا خود به تنهایی خاصیت درمانی دارد.

### — اگر بخواهید یک قطعه موسیقی ایرانی را به دریا تشبیه کنید، کدام قطعه خواهد بود؟

به نظر من، دستگاه‌های موسیقی ایرانی هر یک مانند یک دریا هستند. این دستگاه‌ها عمق بسیاری دارند. وقتی شما مثلاً در دستگاه شور می‌نوازید، احساس می‌کنید مدام به اعماق بیشتری کشیده می‌شوید. این دستگاه‌ها قدرت غرق کردن آدمی را در خود دارند، درست مانند دریا. شور، نوا، ماهور، سه‌گاه، چهارگاه و دیگر دستگاه‌ها هر یک جذبه‌ای خاص دارند و می‌توانند برای شنونده نوعی غرق شدن بی‌خطر را رقم بزنند. این موضوع یک واقعیت ملموس برای علاقه‌مندان و شنوندگان موسیقی ایرانی است.

### — ظاهراً شما در حال تولید قطعه‌ای به مناسبت روز جهانی دریانوردی هستید. لطفاً در این باره توضیح دهید.

نگاه بلند و فرهنگی آقای رسولی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همه همکاران فرهنگی ایشان باعث شد کلید تولید این قطعه زده شود. من هم با افتخار تلاش کردم قطعه‌ای بسازم که در شأن صنعت دریانوردی باشد و با این عرصه ارتباط مستقیم داشته باشد. ان شاءالله با کوشش فراوان، این اثر آماده خواهد شد. همچنین در حال تهیه یک کلیپ هستیم که امیدوارم در همان همایش رونمایی شود. از خدا می‌خواهم با دعای خیر عزیزان، این توفیق نصیب شود تا اثری ماندگار و یادگار خلق شود. به هر حال، عرصه فرهنگ و هنر بستری بسیار مستعد است که از طریق آن می‌توانیم حرفه‌هایی را که کمتر شناخته شده‌اند، به جامعه معرفی و ارزش و اثرگذاری‌شان را برجسته کنیم. صنعت دریانوردی عرصه‌ای تاریخی، دوست‌داشتنی، خیال‌انگیز و رؤیایی است که باید بیش از پیش به آن



دستگاه‌های موسیقی ایرانی هر یک مانند یک دریا هستند. این دستگاه‌ها عمق بسیاری دارند. وقتی شما مثلاً در دستگاه شور می‌نوازید، احساس می‌کنید مدام به اعماق بیشتری کشیده می‌شوید. این دستگاه‌ها قدرت غرق کردن آدمی را در خود دارند، درست مانند دریا. شور، نوا، ماهور، سه‌گاه، چهارگاه و دیگر دستگاه‌ها هر یک جذبه‌ای خاص دارند

پرداخته شود. ضروری است این صنعت در فرهنگ عمومی جامعه نمود و جلوه بیشتری پیدا کند. با شناختی که از آقای رسولی و همکاران‌شان دارم، امیدوارم نگاه جدیدی در این زمینه در جامعه اشاعه یابد و آگاهی تازه‌ای نسبت به دریا، دریانوردی و اهمیت این حوزه در ذهن مردم شکل بگیرد.

در نهایت، ما باید دریانورد تربیت کنیم. بنادر فعال داشته باشیم و کاری کنیم که آحاد جامعه با این نوع حمل‌ونقل بیشتر آشنا شوند. مسیر تحقق این هدف نیز از دل فرهنگ و هنر می‌گذرد، چرا که این دو می‌توانند این پیوند را به سرعت و به زیباترین شکل ممکن برقرار کنند. من هم به سهم خودم تلاش می‌کنم و در این باره طراحی‌های خاصی انجام داده و جلسات متعددی برگزار کرده‌ایم. امیدوارم در عرصه فرهنگ و هنر گام‌های مؤثری برداریم تا این صنعت بیش از پیش در جامعه متجلی شود.

گزارش تصویری بندر چابهار



«بندر و دریا» تاریخچه روز جهانی دریانوردی را ورق می‌زند

## فرصتی برای بزرگداشت دریایان و تأکید بر اهمیت حمل و نقل دریایی

دولت‌های عضو، دبیرخانه و سازمان‌های مرتبط با IMO، با گرامیداشت روز جهانی دریانوردی موافقت شد. (C 114/17- 1 June 2015)

مراسم بزرگداشت این روز برای نخستین بار ۱۷ مارس ۱۹۷۸ برگزار شد تا سالگرد اجرایی شدن کنوانسیون تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۱۹۵۸ و بیستمین سال ایجاد خود را گرامی بدارد اما بعدها این سازمان تصمیم گرفت این مناسبت را هر ساله در هفته آخر ماه سپتامبر و به طور معمول در آخرین پنجشنبه این ماه (مصادف با اوایل مهرماه) در سراسر جهان گرامی دارد تا انعطاف‌پذیری بیشتری برای کشورهای عضو فراهم شده و امکان برگزاری برنامه‌های گسترده‌تری در سطح جهانی ایجاد شود. روز دقیق این جشن به انتخاب دولت‌هاست.

در کنار این روز جهانی، بسیاری از کشورها از جمله ایران، هفته‌ای تحت عنوان «هفته دریانوردی» را در تقویم خود گنجانده‌اند که معمولاً در روزهای منتهی



سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان نهاد تخصصی سازمان ملل متحد، مسئول تدوین مقررات جهانی در زمینه ایمنی کشتی‌ها، جلوگیری از آلودگی‌های دریایی و آموزش دریانوردان است و توجه ویژه‌ای به نیروی انسانی دریانورد دارد. این سازمان همه ساله مناسبت‌هایی را برای تقویت انگیزه دریانوردان و ارج نهادن تلاش‌های خستگی‌ناپذیر آنان در عرصه دریا و دریانوردی در نظر می‌گیرد

[ رؤیا عمیدی ]

○ کارشناس ناظر بر اجرای کنوانسیون‌های دریایی



سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان نهاد تخصصی

سازمان ملل متحد، مسئول تدوین مقررات جهانی در زمینه ایمنی کشتی‌ها، جلوگیری از آلودگی‌های دریایی و آموزش دریانوردان است و توجه ویژه‌ای به نیروی انسانی دریانورد دارد. این سازمان همه ساله مناسبت‌هایی را برای تقویت انگیزه دریانوردان و ارج نهادن تلاش‌های خستگی‌ناپذیر آنان در عرصه دریا و دریانوردی در نظر می‌گیرد. روز جهانی دریانوردی یکی از مناسبت‌های مهم بین‌المللی است که به ابتکار سازمان بین‌المللی دریانوردی پایه‌گذاری شده و گرامی داشته می‌شود.

در سی و هشتمین جلسه شورا در ژوئن ۱۹۷۷ با هدف فراهم کردن فرصتی مشترک برای هم‌افزایی



دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۲۱ تلاشی نمادین را با نام «آبی دریایی» (Maritime Blue) برای نورافشانی ساختمانی سازمان جهانی دریانوردی به عمل آورد. استفاده از رنگ آبی برای نورافشانی بنای یادبود دریانورد و دیگر مکان‌های دیدنی در سراسر جهان همزمان با روز جهانی دریانوردی جهت متحد کردن جامعه دریایی و افزایش آگاهی از سهم حیاتی کشتیرانی در جهان، پیشنهاد شد و به اجرا درآمد.

برای نخستین بار، مقر سازمان جهانی دریانوردی در لندن یکی از چندین مکان نمادین بود که با رنگ آبی، روشن شد و به این ترتیب یک حرکت نمادین سالانه را برای متحد کردن جامعه دریایی و افزایش آگاهی از سهم حیاتی کشتیرانی در جهان آغاز کرد.

همچنین همه ساله دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی مقاله و پیام ویژه‌ای در ابتدای جشن به تمام زبان‌های رسمی سازمان (عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی) به صورت صوتی و کتبی ارائه می‌دهد و به اهمیت و عمق مسئله مورد نظر می‌پردازد. معمولاً شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی سرلوحه فعالیت‌های دریایی در یک سال پیش رو قرار می‌گیرد و به عنوان شعار این روز نیز انتخاب می‌شود.

در نود و چهارمین جلسه شورا (ژوئن ۲۰۰۵) به منظور احیای روز جهانی دریانوردی و پیشبرد دامنه و اهداف آن موافقت شد رویدادی به موازات جشن روز جهانی دریانوردی در دیگر نقاط جهان نیز برگزار شود و پس از آن، این روز هر ساله به صورت مشترک توسط



هر ساله با انتخاب یک شعار جهانی، تمرکز ویژه‌ای بر یکی از موضوعات مهم و چالش‌برانگیز این صنعت شکل می‌گیرد. شعار سال دریانوردی توسط دبیرکل به شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی که روی فعالیت‌های سالانه دریایی تمرکز دارد، پیشنهاد می‌شود و پس از تصویب شورا به همه کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی فعال در حوزه دریایی ابلاغ می‌شود.

به ۲۷ سپتامبر برگزار می‌شود. هدف از این هفته، بزرگداشت تلاش‌های دریانوردان، کارشناسان دریایی و فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی است. در طول این هفته، برنامه‌های متنوعی از جمله همایش‌های تخصصی، نمایشگاه‌های دریایی، نشست‌های علمی و مراسم تقدیر از فعالان این حوزه برگزار می‌شود. این مناسبت، فرصتی فراهم می‌آورد تا نهادهای دولتی، شرکت‌های کشتیرانی، مراکز آموزشی و پژوهشی و سازمان‌های مردم‌نهاد در کنار یکدیگر به بررسی چالش‌ها و ارائه راهکارهایی برای ارتقای کیفیت خدمات دریایی بپردازند.

روز جهانی دریانوردی و هفته دریانوردی نه تنها یادآور اهمیت دریاها در زندگی روزمره ماست، بلکه فرصتی برای تجلیل از قهرمانان گمنامی است که با تلاش بی‌وقفه، چرخ اقتصاد جهانی را به حرکت درمی‌آورند. این مناسبت‌ها همچنین بستری برای ارائه راهکارهای نوین در جهت بهبود شرایط کاری، آموزش و حفاظت از محیط زیست دریایی فراهم می‌آورد و نقش مهمی در ارتقای فرهنگ دریایی در سطح ملی و بین‌المللی ایفا می‌کند.

هر ساله با انتخاب یک شعار جهانی، تمرکز ویژه‌ای بر یکی از موضوعات مهم و چالش‌برانگیز این صنعت شکل می‌گیرد. شعار سال دریانوردی توسط دبیرکل به شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی که روی فعالیت‌های سالانه دریایی تمرکز دارد، پیشنهاد می‌شود و پس از تصویب شورا به همه کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی دولتی و غیردولتی فعال در حوزه دریایی ابلاغ و از آنها خواسته می‌شود، ضمن گرمی‌داشت روز جهانی دریانوردی، فعالیت‌هایی را در رابطه با موضوع شعار سال IMO به جهت اشاعه فرهنگ دریا و تقدیر از کارکنان و خانواده‌های دریایی انجام دهند.

سپتامبر ۲۰۰۱، تندیس «یادبود بین‌المللی برای دریانوردان جهان، در روزهای گذشته، حال و آینده» در مقر اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن به ارتفاع ۷ متر و وزن ۱۰ تن، از جنس برنز توسط مجسمه‌سازی به نام «MICHAEL SANDLE» ساخته شد و در روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۰۱ رونمایی شد. این مجسمه در مقابل ورودی ساختمان سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار داده شده و نمایی از سینه یک کشتی باری را که ملوانی بر عرشه آن ایستاده است، نمایش می‌دهد و نمادی جدید برای لندن در کنار رودخانه تیمز است.

## شعار روز جهانی دریانوردی در سال های مختلف

| سال برگزاری | شعار اعلامی سازمان بین المللی دریانوردی                                                                                                                                                       |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۱۹۹۰        | Cleaner Ocean, the role of IMO in the 1990's.<br>اقیانوس های تمیزتر، نقش سازمان بین المللی دریانوردی در دهه ۹۰                                                                                |
| ۱۹۹۱        | Quality in shipping, IMO's role and problems of implementation.<br>ارتقای کیفیت کشتیرانی، نقش سازمان بین المللی دریانوردی و مشکلات در اجرا                                                    |
| ۱۹۹۲        | Promote safe, environmental, Efficient & sustainable shipping through.<br>ارتقای ایمنی، محیط زیست، کارایی و دریانوردی پایدار از طریق همکاری                                                   |
| ۱۹۹۳        | Implementation of IMO standards, The key to success.<br>اجرای عملی استانداردهای سازمان بین المللی دریانوردی، کلید موفقیت                                                                      |
| ۱۹۹۴        | Better standards, training and certification, IMO's response to human error.<br>واکنش سازمان بین المللی دریانوردی به خطاهای انسانی، استانداردهای بهتر در آموزش و صدور گواهینامه های دریانوردی |
| ۱۹۹۵        | IMO's achievement and challenges.<br>موفقیت ها و چالش های سازمان بین المللی دریانوردی                                                                                                         |
| ۱۹۹۶        | IMO seeking excellence through cooperation.<br>سازمان بین المللی دریانوردی به دنبال رشد و تعالی از طریق همکاری با دیگران                                                                      |
| ۱۹۹۷        | Optimum maritime safety, demands a focus on people<br>بهینه سازی ایمنی دریانوردی، نیازمند تمرکز بر دریانوردان                                                                                 |
| ۱۹۹۸        | IMO's 50th anniversary: shipping and the Oceans<br>پنجاهمین سالگرد تشکیل سازمان بین المللی دریانوردی، حمل و نقل دریایی و اقیانوس ها                                                           |
| ۱۹۹۹        | IMO and the new millennium<br>سازمان بین المللی دریانوردی و هزاره جدید                                                                                                                        |
| ۲۰۰۰        | IMO: Building Maritime Partnerships<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ فراهم آوردن مشارکت دریایی                                                                                                 |
| ۲۰۰۱        | IMO :lobalization and the Role of the Seafarer<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ جهانی شدن اقتصاد و نقش دریانوردان                                                                              |
| ۲۰۰۲        | IMO: Safer Shipping Demands a Safety Culture<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ کشتیرانی ایمن تر نیازمند فرهنگ ایمنی                                                                             |
| ۲۰۰۳        | IMO :Committed People Working for Safe, Secure and Clean Seas<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ فعالیت افراد متعهد در خدمت دریاهای ایمن، پاکیزه و امن                                           |
| ۲۰۰۴        | IMO 2004: Focus on Maritime Security<br>سازمان بین المللی دریانوردی ۲۰۰۴؛ تمرکز بر امنیت دریایی                                                                                               |

## شعار روز جهانی دریانوردی در سال های مختلف در مراسم موازی

| سال برگزاری              | کشور میزبان             | شعار اعلامی سازمان بین المللی دریانوردی                                                                                                  |
|--------------------------|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۲۰۰۵<br>۱۵ تا ۱۶ نوامبر  | لیسبون<br>پرتغال        | International Shipping, Carrier World of Trad<br>کشتیرانی بین المللی، حمل کننده تجارت جهانی                                              |
| ۲۰۰۶<br>۲۵ تا ۲۹ سپتامبر | سنگاپور                 | Technical co-operation: IMO's response to the 2005 World Summit<br>همکاری فنی: پاسخ سازمان بین المللی دریانوردی به اجلاس جهانی ۲۰۰۵      |
| ۲۰۰۷<br>۱۴ تا ۱۵ سپتامبر | سالوادور<br>برزیل       | IMO's Response to Current Environmental Challenges<br>واکنش سازمان بین المللی دریانوردی در قبال چالش های زیست محیطی جاری                 |
| ۲۰۰۸<br>۱۹ تا ۲۱ سپتامبر | آتن<br>یونان            | IMO: 60 years in the service of Shipping<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ ۶۰ سال در خدمت کشتیرانی جهان                                    |
| ۲۰۰۹<br>۱۶ و ۱۷ اکتبر    | نیویورک<br>ایالات متحده | Climate Change, A challenge for IMO too!<br>تغییرات آب و هوایی، چالشی برای سازمان بین المللی دریانوردی                                   |
| ۲۰۱۰<br>۷ و ۸ دسامبر     | بوئنوس آیرس<br>آرژانتین | 2010: Year of the Seafarer<br>سال ۲۰۱۰: سال دریانوردان                                                                                   |
| ۲۰۱۱<br>۱۳ و ۱۴ اکتبر    | رم<br>ایتالیا           | Piracy: orchestrating the response<br>دزدی دریایی، نیازمند هماهنگی در واکنش ها                                                           |
| ۲۰۱۲<br>۱۷ و ۱۸ اکتبر    | منامه<br>بحرین          | IMO: 100 years after the Titanic<br>سازمان بین المللی دریانوردی؛ ۱۰۰ سال پس از تایتانیک                                                  |
| ۲۰۱۳<br>۲ و ۳ اکتبر      | لیما<br>پرو             | Sustainable Development: IMO's contribution beyond Rio+20<br>توسعه پایدار؛ مشارکت سازمان بین المللی دریانوردی فراتر از ریو+۲۰            |
| ۲۰۱۴<br>۲۷ تا ۲۹ اکتبر   | تانگیر<br>مراکش         | IMO conventions: effective implementation<br>پایاده سازی مؤثر کنوانسیون های سازمان بین المللی دریانوردی                                  |
| ۲۰۱۵<br>۲۰ و ۲۱ ژوئن     | توکیو<br>ژاپن           | Maritime Education and Training<br>آموزش و ترویج دریانوردی                                                                               |
| ۲۰۱۶<br>۴ تا ۶ نوامبر    | استانبول<br>ترکیه       | Shipping: indispensable to the world<br>کشتیرانی؛ ضرورت انکارناپذیر دنیا                                                                 |
| ۲۰۱۷<br>۱ تا ۳ اکتبر     | پاناماسیتی<br>پاناما    | Connecting ships, ports and people<br>سازمان بین المللی دریانوردی پیونددهنده کشتی ها، بنادر و مردم                                       |
| ۲۰۱۸<br>۱۳ تا ۱۵ نوامبر  | شچپین<br>لهستان         | IMO 70: Our Heritage – Better Shipping for a Better Future<br>سازمان بین المللی دریانوردی ۷۰؛ میراث ما؛ کشتیرانی بهتر برای آینده ای بهتر |
| ۲۰۱۹<br>۱۵ تا ۱۷ نوامبر  | کارتاگنا<br>کلمبیا      | Empowering Women in the Maritime Community<br>توانمندسازی زنان در جامعه دریایی                                                           |

| شعار اعلامی سازمان بین‌المللی دریانوردی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | کشور میزبان                         | سال برگزاری                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|
| Sustainable Shipping for a Sustainable Planet<br>کشتیرانی پایدار برای سیاره‌ای پایدار                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | به صورت آنلاین<br>در مقر اصلی آی‌مو | ۲۰۲۰<br>۲۴ سپتامبر               |
| Seafarer: at the core of shipping's future<br>شورای IMO در نشست یکصد و چهاردهم خود که در تیرماه ۱۳۹۴ برگزار شد، با برگزاری مراسم موازی روز جهانی دریانوردی ۲۰۲۱ در جمهوری اسلامی ایران موافقت کرد اما به دلیل پاندمی کرونا برگزاری این مراسم به سال ۲۰۲۳ موکول شد.                                                                                                                                      | به صورت آنلاین<br>در مقر اصلی آی‌مو | ۲۰۲۱                             |
| New technologies for greener shipping<br>فناوری‌های جدید برای کشتیرانی سبزتر                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | دوربان<br>آفریقای جنوبی             | ۲۰۲۲<br>۱۲ تا ۱۴ اکتبر           |
| MARPOL at 50 – Our commitment goes on<br>مارپل در ۵۰ سالگی – تعهد ما ادامه دارد<br>۳ ماه مانده به برگزاری رسمی مراسم در جمهوری اسلامی ایران، با تلاش دولت‌های آمریکا و انگلیس و جلب نظر محدود دولت‌های غربی، در خلال نشست یکصد و بیست و نهم شورای IMO، در روز پنجشنبه ۲۹ تیر ۱۴۰۲، با نتیجه ۲۲ رأی موافق در مقابل ۱۷ رأی مخالف یا ممتنع (از مجموع ۳۹ دولت عضو شورای حاضر در نشست) میزبانی ایران لغو شد. | تهران<br>جمهوری اسلامی ایران        | ۲۰۲۳                             |
| !Navigating the future: safety first<br>حرکت به سوی آینده: اول ایمنی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | بارسلونا<br>اسپانیا                 | ۲۰۲۴<br>۲۰ تا ۲۲ اکتبر           |
| Our Ocean, Our Obligation, Our Opportunity<br>اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | دبی<br>امارات متحده<br>عربی         | ۲۰۲۵<br>۲۹ سپتامبر<br>تا ۱ اکتبر |
| این سال‌ها یک شعار مشترک خواهد داشت:<br>From policy to practice: Powering maritime excellence<br>از سیاست تا عمل: پیشبرد تعالی دریایی                                                                                                                                                                                                                                                                   | -----                               | ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷                      |



سازمان بین‌المللی دریانوردی و کشور میزبان و به مدت ۲ روز برگزار شود که اصطلاحاً به آن «Parallel Event» یا مراسم موازی می‌گویند. در این «مراسم موازی» مقامات عالی و فعالان عرصه دریایی دولت میزبان شرکت می‌کنند. همچنین دبیرکل و مقامات عالی سازمان جهانی دریانوردی نیز حضور یافته و از مقامات دریایی کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی همکار نیز طی بخشنامه‌ای برای شرکت در این مراسم موازی دعوت به عمل می‌آید. ایده اولیه پایه‌گذاری برگزاری مراسم موازی توسط کشور پرتغال داده شد که سال ۲۰۰۵ میلادی اقدام به برگزاری مراسم همزمان این روز در کشور خود کرد.

گزارش تصویری بندر امام خمینی (ره)



## حافظ امنیت دریاها و مدافع صلح در جهان

[ امیر دریادار شهرام ایرانی ]

○ فرمانده نیروی دریایی  
ارتش جمهوری اسلامی ایران



رسالت بزرگ دریانوردان ولایتمدار و دریادل است که با روحیه جهادی و ایثارگری، از عزت و استقلال این سرزمین پاسداری می‌کنند و پیام صلح، امنیت و اقتدار ایران اسلامی را به گوش جهانیان رسانده و نشان می‌دهند ایران امروز، حافظ امنیت دریاها و مدافع صلح عادلانه در جهان است.

بنابراین روز جهانی دریانوردی، یادآور این حقیقت است که نیروی دریایی حیاتی و تعیین‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران تنها یک نیروی نظامی نیست، بلکه مکتبی است از ایمان، تخصص، ایثار و خودباوری؛ مکتبی که در مسیر خودکفایی، توسعه علم و فناوری دریایی و بهره‌گیری از همه ظرفیت‌ها برای ارتقای قدرت ملی، گام برمی‌دارد.

اینجانب ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی، از مجاهدت‌ها و تلاش‌های خالصانه همه دریادلان نیروی دریایی حیاتی و تعیین‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران و خانواده‌های صبور و مقاوم ایشان قدردانی کرده، از خداوند بزرگ سلامتی، عزت و کامیابی همه عزیزان را در راه خدمت به نظام مقدس و میهن عزیز اسلامی، تحت توجهات خاصه حضرت ولی عصر (عج) و رهبری داهیانه مقام عظمای ولایت و فرماندهی معظم و معزز کل قوا حضرت امام خامنه‌ای عزیز (مدظله العالی) مسئلت می‌کنم.

روز جهانی دریانوردی، فرصتی است برای پاسداشت مردانی که با عزم پولادین و

همتی آسمانی، سینه دریاها را می‌شکافند و پرچم اقتدار ایران اسلامی را در اقصی نقاط جهان به اهتزاز درمی‌آورند. دریانوردی در فرهنگ ملل، همواره نماد شجاعت، غیرت و تلاش بوده است اما دریادلان ایران زمین در پرتو ایمان، ولایتمداری و عشق به وطن، این رسالت را به مرتبه‌ای بالاتر رسانده‌اند؛ رسالتی که امروز در قامت نیروی دریایی حیاتی و تعیین‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران جلوه‌گر شده است.

امروز دشمنان ملت ایران، از جمله رژیم کودک‌کش صهیونیستی و حامیان جنایتکارش، به‌خوبی دریافته‌اند قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، قدرتی بازدارنده و غیرقابل انکار است؛ حضوری که نه تنها در خلیج فارس و دریای عمان، بلکه در آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها، اقتدار ایران اسلامی را به نمایش می‌گذارد و امنیت و آرامش را به ارمغان می‌آورد. این همان

## دریا بستر اتصال انسان ها و تمدن ها

[ سید محمد مهدی هادوی ]

○ رئیس دبیرخانه شورای عالی  
صنایع دریایی کشور



دریانوردان با آن مواجهند. یکی از بزرگ ترین چالش هایی که امروز دریانوردان ایرانی با آن روبه رو هستند، تحریم های بین المللی دریایی است که باعث شده دسترسی به بنادر، خدمات حمل و نقل و حتی تجهیزات مورد نیاز برای ایمنی و کارایی کشتی ها با محدودیت های جدی روبه رو شود. در این شرایط، تلاش برای حفظ مسیرهای تجاری و صادراتی و مقابله با مشکلات حقوقی و اقتصادی، فشار زیادی به دریانوردان و صنعت دریایی ایران وارد می کند. این شرایط، مسئولیت متولیان امر در بخش های ستادی و دولتی و بخش های صف و خصوصی را پررنگ تر می کند، به گونه ای که باید امور با تدبیر، دقت و جدیت تمام و کمال دنبال شود.

اینجانب به عنوان رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، روز جهانی دریانوردی را به تمام جهادگران عرصه تولید محصول، ارائه خدمات و تجارت تبریک عرض می کنم. ان شاء الله به کمک یکدیگر بتوانیم تحولی بزرگ در صنعت دریا رقم بزنیم.

دریا منبعی از زیبایی و شگفتی است که نشانگر جلوه هایی از عظمت طبیعت و خالق بزرگ آن است. دریا یک منبع بزرگ ثروت شامل ذخایر عظیم نفت و گاز در اعماق خود، منابع غذایی از موجودات دریایی و معادن بزرگ است. دریا بستر اتصال انسان ها و تمدن ها است. دریا بزرگ ترین، سهل ترین و ارزان ترین مسیر حمل و نقل را فراهم می کند. از این رو دریا همیشه یکی از مهم ترین ارکان اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در ابعاد ملی، منطقه ای و جهانی بوده است. در کنار این زیبایی ها، دریا چالش های بزرگی نیز برای کسانی که در دل آن فعالیت دارند به همراه دارد. کار در دریا سختی خاص خود را دارد و نکات ایمنی، بهداشتی و فشار روانی حاصل از زندگی دور از خانواده، تنها بخشی از چالش هایی است که

## پیوند اقتصاد ملی با بازارهای بین‌المللی

[ قاسم عسکری نسب ]

○ مدیرکل بنادر و دریانوردی  
استان سیستان و بلوچستان



افزایش چشمگیر ترانزیت مبادلات تجاری و کالا از مسیر چابهار به کشورهای منطقه، حوزه اقیانوس هند و آسیای میانه، گسترش صادرات محصولات کشاورزی و معدنی، همچنین جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، نشان‌دهنده جایگاه راهبردی این بندر در آینده اقتصاد منطقه‌ای و ملی است.

در کنار این اقدامات، توسعه پایانه مسافری دریایی، ارتقای ایمنی دریانوردی و افزایش شناوران ناجی، توسعه بندر کوچک و بهبود خدمات رفاهی برای دریانوردان از دیگر اقدامات مهمی است که موجب شده چابهار به عنوان یک بندر چندمنظوره، پاسخگوی نیازهای رو به رشد کشور و منطقه باشد.

در اینجا از فرصت استفاده می‌کنم و روز جهانی دریانوردی را به همه دریانوردان کشور، به‌ویژه همکاران عزیز دریایی و فعالان حوزه دریامحور در سواحل مکران و بندر چابهار، تبریک می‌گویم. شما سفیران اقتدار دریایی ایران هستید و تلاش‌های ارزشمندتان مایه مباهات و افتخار ملی است. امیدوارم در سایه الطاف الهی همواره در مسیر خدمت به کشور و خانواده‌های عزیزتان سربلند و موفق باشید.

مدیریت بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، قادران تلاش همه دریانوردان و شرکت‌های کشتیرانی، دریایی و بندری، فنی و مهندسی، HSE و پدافندی و همه خادمان حوزه دریایی است و بر این باوریم با توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، ارتقای آموزش‌های تخصصی و حمایت از این قشر زحمتکش، می‌توان آینده‌ای روشن‌تر برای حمل‌ونقل دریایی کشور رقم زد.

روز جهانی دریانوردی فرصتی ارزشمند است تا از تلاش‌ها، ایثار و همت بلندمردانی که دور از خانواده، شبانه‌روز در دل دریا با سختی‌ها و مخاطرات می‌جنگند تا چرخ اقتصاد دریامحور از حرکت نایستد قدردانی کنیم. دریانوردان ستون‌های استوار تجارت جهانی هستند و ایمنی، امنیت و پویایی حمل‌ونقل دریایی بدون حضور آنان متصور نیست.

امروز بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و این واقعیت اهمیت دریانوردی را دوچندان می‌کند. در کشور مانیز دریانوردان با تلاش بی‌وقفه، چرخه تجارت و بازرگانی را زنده نگاه داشته‌اند. به‌ویژه در استان سیستان و بلوچستان و بندر راهبردی چابهار، دریانوردان نقش کلیدی در پیوند اقتصاد ملی با بازارهای بین‌المللی در راستای توسعه دریای پایه و اقتصاد دریامحور ایفا می‌کنند.

بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور، در سال‌های اخیر شاهد تحولات گسترده‌ای بوده است به طوری که توسعه فاز نخست بندر شهید بهشتی با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه ۸٫۵ میلیون تن، ایجاد زیرساخت‌های دریایی و بندری، افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری و راه‌اندازی خطوط منظم کشتیرانی از جمله دستاوردهای مهم این بندر است.

# دریایان؛ راویان پیام اقتدار ملی

[ ابوطالب گرایلو ]

مدیر کل بنادر و دریانوردی  
استان خوزستان



بخش‌های جدانشدنی کار دریانوردان است. آنها در عین پایش مستمر سامانه‌های پیش‌رانش و تجهیزات موتورخانه، وظیفه حفظ زمان‌بندی دقیق پهلوگیری در بندر مقصد را بر عهده دارند. دوری چندماهه از ساحل، محدودیت ارتباط با خانواده و فشارهای روانی ناشی از کار در محیطی ایزوله، نیاز مبرم به حمایت‌های سازمانی را ایجاد می‌کند.

حمایت واقعی از دریانوردان صرفاً به کلام محدود نمی‌شود، بلکه با فراهم کردن خدمات ساحلی مناسب هنگام لنگرگیری، تأمین سوخت کم‌سولفور مطابق الزامات زیست‌محیطی، تجهیز اسکله‌ها به سیستم‌های پهلودهی هوشمند، تسهیل فرآیند بازرسی‌های PSC، افزایش زمان استراحت خدمه طبق مقررات کار دریایی و ارتقای توان یدک‌کش‌ها در شرایط جوی نامساعد معنای‌یابد.

روز جهانی دریانوردی فرصتی ارزشمند برای قدردانی از قهرمانان بی‌ادعای این عرصه است؛ کسانی که در گرمای ظهر تابستان خلیج فارس یا سرمای سحرگاهی دریای عمان، سکان کشتی را محکم در دست دارند و پیام اقتدار ملی را از بندری به بندر دیگر منتقل می‌کنند.

به نمایندگی از خانواده بزرگ بنادر و دریانوردی استان خوزستان، این روز را به تمام دریانوردان شجاع و پرتلاش تبریک می‌گویم و قدردان زحمات بی‌پایان آنان هستم. امید دارم با توسعه زیرساخت‌ها، بهبود تجهیزات و اجرای سیاست‌های حمایتگر، دریانوردان ما بتوانند با آرامش خاطر، افتخار و انگیزه، مسیر توسعه کشور را بر پهنه آبراه‌های جهان هموار کنند، چرا که دریا، به وسعت قلب آنان و به بلندی همت‌شان، همواره نماد حرکت و امید خواهد ماند.

دریا پهنه‌ای بی‌کران و متلاطم است که نبض تجارت جهانی در سینه آن می‌تپد و امروز بیش از هر زمان دیگری، زندگی اقتصادی و اجتماعی ما به تلاش شبانه‌روزی دریانوردانی وابسته است که بر عرشه شناورهای اقیانوس پیما و ناوگان ملی، مسیرهای آبی را درمی‌نوردند. این مردان و زنان با تسلط بر فنون ناوبری، فرماندهی در شرایط خاص دریایی و مدیریت عملیات بر عرشه و بارانداز، ستون‌های پنهان اما حیاتی زنجیره تأمین جهانی و ملی به شمار می‌آیند.

امروز جامعه دریایی با تحولات شتابناک صنعت کشتیرانی مواجه است؛ گذار به ناوگان دوگانه‌سوز (LNG Fuelled Ships)، دیجیتال‌سازی و استفاده از سامانه‌های مانیتورینگ برخط کشتی‌ها، تغییر مسیرهای حمل‌ونقل به دلیل تحولات ژئوپلیتیک و تغییرات اقلیمی و الزامات جدید زیست‌محیطی مانند شاخص بهره‌وری انرژی کشتی‌ها (EEXI).

این شرایط ایجاد می‌کند دریانوردان ما با آموزش‌های مستمر و به‌کارگیری شبیه‌سازهای پیشرفته ناوبری و موتورخانه، همگام با استانداردهای بین‌المللی، توانمندی خود را ارتقا دهند.

مسیر خدمت در دریا همواره همراه با چالش است. گذر از آبراه‌های پرتردد و گاه پرخطر، رویارویی با امواج سرکش، تغییرات ناگهانی فشار هوا، مه صبحگاهی و حفظ وضعیت تعادل شناور (Trim & Stability) در شرایط متلاطم از

## بندر انزلی

# نقطه اتکای کشتیرانی شمال کشور

[ حسین یونسی ]

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان



مصوب سال ۱۹۷۸، معروف به «MARPOL 78» گام‌های راسخی را در راستای حفظ محیط زیست دریایی و تحقق شعار «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما» برداشته و البته به منظور اجرای مفاد کنوانسیون‌های یادشده و انجام تعهدات بین‌المللی خود هزینه‌های کلانی را متقبل شده است.

اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان نیز همسو با سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی، اقدامات زیست‌محیطی متعددی را در سال‌های گذشته در دستور کار قرار داده و سعی دارد با استمرار فعالیت‌های یاد شده و ارتقای کیفی و کمی آنها، نقش مسئولانه و سازمانی خود را در راستای حفظ محیط زیست دریایی ایفا کند. از جمله اقدامات یادشده می‌توان به مواردی چون تجهیز بندر انزلی به بارج و تجهیزات تخصصی مقابله با انتشار آلودگی دریا، انعقاد قراردادهای مستمر سالانه برای پاکسازی زباله‌های شناور توسط شناور زباله جمع‌کن، ارائه خدمات دریافت مواد زائد نفتی و غیر نفتی از کشتی‌های متردد، پایش سالانه کیفیت آب توازن کشتی‌های متردد، پایش سالانه گازهای خروجی سیستم رانش کشتی‌های ورودی، اجرای پروژه نوسازی و ارتقای سیستم تصفیه‌خانه‌های بهداشتی و صنعتی مجتمع بندری و انجام بازرسی فنی و زیست‌محیطی مستمر شناورها اشاره کرد.

امروز بیش از هر زمان دیگر، حفظ محیط زیست دریاهای به عنوان میراث مشترک بشری نیازمند همکاری، نوآوری و تعهد همه‌جانبه کشورهاست. جمهوری اسلامی ایران نیز با تکیه بر ظرفیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت فعال در معاهدات جهانی، ثابت کرده ضمن اتخاذ سیاست‌های لازم به منظور توسعه پایدار صنعت دریانوردی، متعهدانه در راستای حفاظت از محیط زیست دریایی گام برمی‌دارد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما» را به عنوان شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۲۵

تصویب کرده و روز ۲۵ سپتامبر (سوم مهرماه) نیز بسان سال‌های گذشته و به منظور پاسداشت و تبیین جایگاه صنعت دریانوردی در سراسر جهان جشن گرفته می‌شود. به گفته دبیرکل IMO، شعار امسال بازتابی از نقش برجسته اقیانوس‌ها و دریاهای کارآفرینی و حیات میلیون‌ها انسان و البته تعهد جامعه جهانی به منظور صیانت از این میراث گرانبها تلقی می‌شود، چرا که پهنه آب‌های زمین علاوه بر اینکه امکان حمل‌ونقل ارزان و امن بخش عظیمی از تولیدات صنایع کشورها را فراهم می‌کند، زیستگاه بسیاری از گونه‌های دریایی است و تعدیل اثرات سوء تغییرات آب و هوایی کره زمین را بر چرخه حیات بشر نیز عهده‌دار است.

گرامیداشت روز جهانی دریانوردی با شعار «اقیانوس ما؛ تعهد ما، فرصت ما»، در واقع فرصتی است تا ضمن انعکاس اهمیت و جایگاه صنعت دریانوردی در تجارت جهانی، مسئولیت مشترک و خطیر کشورها را در حفاظت از محیط زیست دریایی یادآوری کند.

جمهوری اسلامی ایران نیز به عنوان یکی از کشورهای برجسته عضو سازمان جهانی دریانوردی از حیث گستردگی ناوگان دریایی و دسترسی به پهنه‌های آبی ارزشمند در شمال و جنوب، در سال‌های اخیر با الحاق به کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی زیست‌محیطی متعدد از جمله کنوانسیون مدیریت آب توازن، کنوانسیون ضد خز، شناورسازی مغروقه‌ها، کنوانسیون تهران و از همه مهم‌تر، کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی دریایی



### توانمندی‌های استان گیلان در صنعت دریانوردی

استان گیلان با برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز، دارای خط ساحلی با طول بیش از ۳۰۰ کیلومتر در جنوب دریای خزر، با وجود بنادر متعددی چون انزلی، کاسپین، آستارا و چمخاله، به عنوان یکی از کانون‌های اصلی فعالیت‌های بندری و دریایی کشور شناخته شده است.

بندر انزلی با قدمتی بیش از ۳۰۰ سال، با ۱۷ پست اسکله، دارای ظرفیت انبارش قابل توجه کالا از جمله سیلوهای غلات ۱۹۱ هزار تنی، انبارهای ۱۴۵ هزار تنی و مخازن روغن ۱۶ هزار تنی، همچنین وجود خطوط لوله انتقالی روغن خوراکی است که ضمن قرار گرفتن در موقعیتی بی بدیل در مسیر ترانزیتی کریدور شمال-جنوب، به عنوان یکی از فعال‌ترین بنادر حاشیه دریای خزر محسوب می‌شود. تجهیز بندر یادشده به شناورهای ۵ فروند پدک کش، ۲ فروند راهنما، ۳ فروند لایروب، ۲ فروند شناور تخصصی امداد و نجات و ۳ فروند بارج با کاربری‌های متنوع سبب شده خدمات دریایی به شناورهای متردد در بالاترین سطح استانداردهای روز دنیا ارائه شود. علاوه بر آن وجود بنادر تجاری دیگری چون کاسپین، آستارا و بندر گردشگری چمخاله در استان گیلان نشان از جایگاه ویژه این استان در صنعت حمل و نقل دریایی حوزه خزر دارد.

پتانسیل‌های یادشده موجب شده ناوگان دریایی استان گیلان در سال‌های اخیر نیز با توسعه کمی و کیفی قابل ملاحظه‌ای همراه شود به طوری که در ۲ سال گذشته با رشدی ۲ برابری، تعداد کشتی‌های ثبت شده در بندر انزلی به ۹۴ فروند افزایش یافته است. در واقع بندر انزلی در حال حاضر، مرکز ثقل ثبت کشتی‌های ایرانی دریای خزر و نقطه اتکای کشتیرانی شمال کشور تلقی می‌شود.

در حوزه منابع انسانی مرتبط با صنعت دریانوردی و دریانوردان شاغل روی کشتی‌های حوزه دریای خزر نیز استان گیلان از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است؛ این استان با حدود ۴۰ هزار دریانورد، سهم ۳۰ درصدی از کل دریانوردان کشور را به خود اختصاص داده و وجود ۳ مؤسسه آموزش دریانوردی، دانشگاه گیلان و دانشگاه ملی مهارت شهید خدادادی به منظور آموزش دریانوردان متخصص، این استان را به یکی از قطب‌های برتر آموزش دریانوردی در کشور و حتی منطقه بدل کرده است. بر این اساس استان گیلان امروز با زیرساخت‌های بندری قابل توجه، کشتی‌های متعدد تجاری و ظرفیت بالای آموزشی حوزه دریانوردی، می‌تواند نقش پررنگی را در راستای توسعه پایدار اقتصاد دریامحور ایفا کند و در صورت بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه‌ای چون گردشگری دریایی، گام‌های بلندتری را همسو با رشد اقتصادی کشور بردارد.

## فرصت بی نظیر ۵۰۰ هزار منبع آبی

### نقش سازمان شیلات ایران

شیلات ایران در راستای تحقق اهداف توسعه دریامحور و متناسب با رویکردهای برنامه هفتم پیشرفت وظیفه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت بر بهره‌برداری پایدار از منابع آبی کشور را بر عهده دارد. سال ۱۴۰۳ این سازمان موفق به تولید و صید بیش از یک میلیون و ۴۹۸ هزار تن انواع آبزیان شد. سرانه عرضه آبزیان به ۱۴٫۲ کیلوگرم و ارزش صادرات این بخش به بیش از ۶۸۰ میلیون دلار رسیده است. این دستاوردها در شرایط تحریم‌های ظالمانه، نشان‌دهنده نقش کلیدی شیلات در تأمین امنیت غذایی و توسعه اقتصادی کشور است.

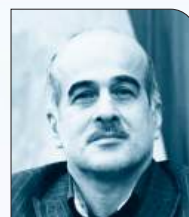
### اهداف و دستاوردهای شیلات

سازمان شیلات ایران با تمرکز بر تحقق اهداف امنیت غذایی و توسعه پایدار، اهداف کیفی زیر را دنبال می‌کند:

- افزایش سهم آبزیان در سبد غذایی کشور
- بهبود کیفیت و کاهش ضایعات آبزیان

### [ حمزه رستم‌پور ]

○ معاون وزیر جهاد کشاورزی  
و رئیس سازمان شیلات ایران



امروز جهان با ۳ چالش بنیادین کمبود آب شیرین، ناامنی غذایی و تخریب محیط زیست روبه‌روست. در این میان، سازمان شیلات ایران به عنوان یکی از ارکان اصلی تأمین غذا، اشتغال و امنیت غذایی، بیش از پیش مورد توجه کشورهای جهان قرار گرفته است. جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از نوار ساحلی گسترده در شمال (دریای خزر) و جنوب (خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند)، همچنین دارا بودن حدود ۵۰۰ هزار منبع آبی متنوع شامل رودخانه‌ها، دریاچه‌ها، چشمه‌ها، قنات‌ها و دیگر منابع طبیعی و نیمه‌طبیعی، ظرفیت بی‌نظیری برای توسعه شیلات و آبزی‌پروری دارد. این منابع ارزشمند بستری مناسب برای صید، آبزی‌پروری و ایجاد اشتغال پایدار فراهم کرده است.



- حفاظت و بازسازی ذخایر آبزیان
- ارتقای بهره‌وری منابع و عوامل تولید

ناوگان صیادی و زیرساخت‌های مرتبط در کشور با بیش از ۲۰ هزار فروند شناور، بزرگ‌ترین ناوگان صیادی منطقه را در اختیار دارد که در ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل شمال و جنوب، جزایر و آب‌های دور فعالیت می‌کند. این ناوگان از امکانات ۱۷۰ بندر ماهیگیری و مرکز تخلیه صید بهره‌مند است. همچنین در راستای ماهیگیری مسئولانه، اقداماتی شامل اجرای ۴۲ پروژه ملی بندری با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان، تولید و رهاسازی ۵۰۸ میلیون قطعه بچه‌ماهی و میگو، نصب بیش از ۵۰۰۰ سازه بتنی به عنوان زیستگاه مصنوعی و تقویت یگان حفاظت منابع آبزی انجام شده است.

به مناسبت روز جهانی دریاوردی، ضمن گرامیداشت این روز ارزشمند، از تلاش‌های بی‌وقفه دریانوردان غیور در ارتش جمهوری اسلامی ایران، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، ناوگان نفتی، جست‌وجو و نجات دریایی و به‌ویژه همکاران سختکوش حوزه شیلات در بخش‌های صید، آبی‌پروری و مدیریت بنادر ماهیگیری صمیمانه قدردانی می‌کنم. این موفقیت‌ها نتیجه تلاش مشترک بهره‌برداران، فعالان شیلاتی، مدیران و کارشناسان پرتلاش، نیز اجرای قوانین دریایی در چارچوب برنامه‌های توسعه‌محور کشور است.

- در همین راستا، توسعه آبی‌پروری دریایی، به‌ویژه پرورش ماهی در قفس، از برنامه‌های اصلی وزارت جهاد کشاورزی در جهت تحقق توسعه دریامحور و تقویت اقتصاد مقاومتی به شمار می‌رود.
- دستاوردهای اخیر شیلات ایران نیز به شرح زیر است:
- ارتقای امنیت غذایی از طریق صید و پرورش آبزیان
  - بهبود بهره‌وری با تکیه بر تحقیقات کاربردی و دانش فنی
  - توسعه مصرف آبزیان برای ایجاد جامعه‌ای سالم و پویا
  - حفاظت و بازسازی ذخایر دریایی با ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی
  - توسعه زیرساخت‌های صیادی و تجهیز بنادر ماهیگیری
  - تقویت صنایع تبدیلی شیلاتی و افزایش سرانه مصرف آبزیان
  - ارتقای استانداردهای تولید از صید تا مصرف
  - جلب مشارکت بخش خصوصی در مدیریت شیلاتی
  - اصلاح روش‌های صید برای بهره‌برداری از ذخایر کمتر استفاده‌شده
  - گسترش فعالیت‌های شیلاتی برای اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی
  - تقویت یگان حفاظت منابع آبی در صیانت از ذخایر ارزشمند



## آب‌های شور؛ ریه‌های سیاره ما

[ احمد رضا لاهیجان‌زاده ]

○ معاون محیط زیست دریایی و  
تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست



آب، اسیدی شدن اقیانوس‌ها و کاهش اکسیژن محلول، تهدیدی جدی برای آبریان و زیست‌بوم‌های دریایی ایجاد کرده است و از سوی دیگر، توسعه فزاینده صنایع ساحلی، بندر، پالایشگاه‌ها و میادین نفتی و گازی در خلیج فارس و دریای عمان فشار مضاعفی بر زیست‌بوم‌های شکننده وارد می‌کند.

کاهش سطح آب دریای خزر و ناپایداری رژیم‌های هیدرولوژیک، یکی دیگر از تهدیدهای جدی شمال کشور است که پیامدهای اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی گسترده‌ای به همراه دارد. این روند نه تنها معیشت جوامع محلی وابسته به صید و صیادی را دچار بحران می‌کند، بلکه مهاجرت گونه‌ها، کاهش زادآوری ماهیان و تخریب زیستگاه‌های ارزشمند را نیز به دنبال دارد.

### آلودگی‌های دریایی

یکی از اصلی‌ترین مشکلات دریاهای ایران، آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های انسانی است. خلیج فارس به دلیل بسته بودن نسبی و تبادل محدود آب، بسیار آسیب‌پذیر است. ورود آلاینده‌های نفتی ناشی از استخراج و حمل‌ونقل هیدروکربن‌ها، تخلیه فاضلاب‌های شهری و صنعتی، ورود پساب‌های کشاورزی حاوی مواد مغذی و فلزات سنگین و رهاسازی پسماندهای پلاستیکی، تهدیدی جدی برای کیفیت آب و حیات موجودات دریایی محسوب می‌شود.

در دریای خزر نیز ورود فاضلاب‌های خانگی و صنعتی بدون تصفیه و ورود سموم کشاورزی از طریق رودخانه‌های منتهی به این دریاچه بزرگ، تنوع زیستی را تحت فشار قرار داده است. از بین رفتن ذخایر با ارزش تاس‌ماهیان که از دیرباز شهرت جهانی

دریاها و اقیانوس‌ها همواره نقشی بنیادین در تمدن بشری، اقتصاد جهانی و چرخه‌های حیاتی زمین داشته‌اند. بیش از ۷۰ درصد سطح کره زمین را آب‌های شور پوشانده و این پهنه آبی عظیم، نه تنها منبع غذا و انرژی است، بلکه ریه‌های سیاره ما نیز محسوب می‌شود، چرا که بیش از نیمی از اکسیژن موجود در جو از طریق فتوسنتز فیتوپلانکتون‌های دریایی تولید می‌شود. در عین حال، دریاها شبکه‌ای پیچیده از تنوع زیستی بی‌بدیل را در خود جای داده‌اند که استمرار آن به معنای استمرار حیات بشری و سلامت زیست کره است.

روز جهانی دریانوردی فرصتی ارزشمند است تا به اهمیت این بستر عظیم طبیعی بیندیشیم و سهم آن در پایداری زندگی، امنیت غذایی، تجارت و اقتصاد دریامحور را برجسته کنیم. ایران به واسطه موقعیت ژئوپولیتیک و جغرافیایی ویژه، در امتداد بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان قرار گرفته است. این جایگاه استراتژیک، کشور را در نقطه اتصال کریدورهای اصلی تجارت جهانی قرار داده و نقشی حیاتی در توسعه اقتصادی و دریامحور آن ایفا می‌کند.

### چالش‌های محیط زیستی دریاهای ایران

دریاهای ایران همانند دیگر پهنه‌های آبی جهان، با چالش‌های فزاینده‌ای مواجهند. از یک سو تغییرات اقلیمی با افزایش دمای



جایگاه ایران در معادلات دریایی منطقه‌ای و جهانی نیز تضعیف خواهد شد.

اجرای طرح‌های پایش و بازسازی زیستگاه‌های حساس مانند آب‌سنگ‌های مرجانی، مدیریت صحیح ذخایر شیلات، ایجاد مناطق حفاظت‌شده دریایی، ترویج صید مسئولانه، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای برای مقابله با آلودگی‌های فرامرزی، سرمایه‌گذاری در اقتصاد آبی (Blue Economy) مانند گردشگری دریایی پایدار، فناوری‌های سبز دریایی، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر دریامحور، بیوتکنولوژی دریایی و ارتقای آگاهی عمومی مدیران و جوامع محلی از جمله راهکارهایی است که می‌تواند مسیر توسعه پایدار را هموار و فرصت‌های شغلی جدیدی ایجاد کند، بدون آنکه به این زیست‌بوم‌ها آسیب رساند.

روز جهانی دریانوردی، بزرگداشت قشر ارزشمند دریانوردان و یادآور مسئولیتی جهانی است؛ مسئولیتی که بر دوش همه ما از سیاست‌گذاران و پژوهشگران گرفته تا صنعتگران و شهروندان، سنگینی می‌کند. امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند آن هستیم که رابطه‌ای متوازن و خردمندانه با دریا برقرار کنیم. حفظ تنوع زیستی و سلامت زیست‌بوم‌های دریایی، وظیفه‌ای اخلاقی و ضرورتی برای امنیت ملی، رفاه اجتماعی و آینده پایدار ایران به شمار می‌آید. بنابراین ضروری است نگاه ما به دریاهای تنها به عنوان بستر تجارت و منبع ثروت، بلکه به مثابه میراثی ارزشمند برای نسل‌های آینده باشد؛ میراثی که حفاظت و صیانت از آن، تنها با همبستگی و اقدام جمعی همراه با درایت و مسئولیت‌پذیری ممکن است. هر اقدام کوچکی، از مدیریت صحیح پسماندها در کشتی‌ها گرفته تا گزارش هر گونه آلودگی، می‌تواند سهمی بزرگ در این راه داشته تا شریان حیات اقتصاد ایران، برای همیشه در قلب آب‌های نیلگون در جریان باشد.

داشته‌اند، نمادی از تأثیر مستقیم این آلودگی‌ها و بهره‌برداری بی‌رویه است.

### تنوع زیستی و ارزش‌های اکولوژیک

با وجود چالش‌های یادشده، دریاهای ایران از غنای زیستی کم‌نظیری برخوردارند. آب‌سنگ‌های مرجانی خلیج فارس و دریای عمان، یکی از ارزشمندترین زیست‌بوم‌های جهان هستند که زیستگاه هزاران گونه ماهی، بی‌مهرگان و جلبک‌ها به شمار می‌آیند. این زیستگاه‌ها نه تنها تنوع ژنتیکی و زیستی را غنا می‌بخشند، بلکه نقشی کلیدی در تثبیت بستر دریا، حفاظت از خطوط ساحلی در برابر فرسایش و تأمین معیشت جوامع محلی از طریق صید و گردشگری دارند. دریای خزر نیز به عنوان بزرگ‌ترین پهنه بسته آبی جهان، میزبان گونه‌های شاخصی همچون فوک خزری است که در معرض خطر انقراض قرار دارد. همچنین مهاجرت فصلی پرندگان دریایی به تالاب‌های ساحلی ایران، این زیست‌بوم‌ها را به حلقه‌ای حیاتی در زنجیره تنوع زیستی جهانی بدل کرده است.

### پیوند با توسعه پایدار دریامحور

برای کشوری چون ایران که در آستانه توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های دریایی و بندری است، صیانت از دریاهای زیست‌بوم‌های وابسته، ضرورتی انکارناپذیر دارد. مفهوم توسعه پایدار دریامحور که در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری نمود دارد، مستلزم آن است که رشد اقتصادی و بهره‌برداری از منابع دریا، همزمان با حفاظت از محیط زیست و تضمین حقوق نسل‌های آینده اتفاق بیفتد. بدون رویکردی جامع به مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، نه تنها امنیت غذایی و اقتصادی کشور تهدید می‌شود، بلکه

دبیر انجمن صنفی دریانوردان ایران در گفت‌وگو با «بندر و دریا» از ایده تأسیس مجمع دریانوردان بریکس می‌گوید

## ایجاد سکوی تخصصی برای تجارت دریایی و دریانوردان بریکس

۸ آگوست ۲۰۲۵ در سالوادور برزیل، اتحادیه‌های دریانوردان از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه بریکس شامل برزیل، روسیه، هند، چین، آفریقای جنوبی، ایران، مصر، اتیوپی، امارات متحده عربی و اندونزی برای تشکیل جلسه مؤسس مجمع دریانوردان بریکس گرد هم آمدند. این نخستین بار بود که اتحادیه‌های دریایی از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه بریکس در قالبی نهادینه شده گرد هم آمدند تا راهبردها را هماهنگ و تجربیات را مبادله کنند و صدایی مشترک برای دفاع از بخش‌های دریایی ملی و حقوق دریانوردان بسازند. تأسیس مجمع دریانوردان بریکس بیش از یک مکانیسم هماهنگی است و هدف آن تأثیرگذاری بر سیاست تجارت دریایی جهانی از منظر کشورهای جهان جنوب با همکاری و همراهی کشورهای مستقل و توانمند در جهان شمال نیم کره است. تأسیس «مجمع دریانوردان بریکس» با مشارکت فعال انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران، بهانه گفت‌وگوی ماهنامه «بندر و دریا» با سامان رضایی، دبیر انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران شد.





چهاردهمین مجمع اتحادیه‌های کارگری بریکس، اردیبهشت ۱۴۰۴ در شهر برازیلیا برگزار شد، آن هم در حالی که در طول این ۱۴ دوره، مشارکت کارگران حمل‌ونقل بالاخص دریانوردی در آن به طور شایسته‌ای دیده نمی‌شد. از سوی دیگر اطلاعات دقیقی از مشارکت و فعالیت جامعه کارگری ایران در ۱۴ دوره این اجلاس در دست نیست یا حداقل من از نتایج آن بی‌خبرم



انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران نه یک عضو عادی، بلکه به عنوان عضو مؤسس و یکی از بازیگران اصلی در مجمع دریانوردان بریکس شناخته می‌شود. این جایگاه به ایران این امکان را می‌دهد تا هم در بلوک بریکس و هم در عرصه دریانوردی بین‌المللی نقش آفرینی کند و منافع ملی و حرفه‌ای دریانوردان خود را با تأثیر بیشتری پیگیری کند

جایگاه انجمن‌ها بیشتر مشاوره‌ای است تا اجرا!

به هر حال در نگاه تجمیعی، نقش ایران و به طور خاص، انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران در تأسیس و راه‌اندازی مجمع دریانوردان بریکس، نقشی پیشگام، محوری و راهبردی است. همان‌طور که پیش‌تر اشاره شد، ایده اصلی ایجاد این مجمع نه توسط یک نهاد بین‌المللی، بلکه به طور مستقیم از سوی ایران ارائه شد. این امر ایران را در موقعیت بنیانگذار و میزبان معنوی این مجمع قرار داد. ایران با تأکید بر این موضوع که کشورهای عضو بریکس که سهم عمده‌ای از تجارت دریایی و جمعیت دریانوردان جهان را دارند، فاقد یک پلتفرم تخصصی برای هماهنگی و دفاع از منافع مشترک دریانوردان خود هستند، این خلأ را شناسایی کرد و پیشنهاد پر کردن آن را داد.

اگرچه ایده اولیه در یک همایش بین دولتها مطرح شد ولی تبدیل این ایده به یک واقعیت عملیاتی، توسط انجمن‌های صنفی و اتحادیه‌های دریانوردی حوزه بریکس اتفاق افتاد.

انجمن صنفی به عنوان یک نهاد غیردولتی (NGO) این توانایی و اعتبار را داشت که در مقایسه با دولت به صورت چابک‌تر و تخصصی‌تر و با محدودیت‌های کمتر سیاسی و بروکراسی‌ها و فضای کرخت و سنگین اداری، با هم‌تایان خود در دیگر کشورهای بریکس (اتحادیه‌های کارگری و انجمن‌های دریانوردی) ارتباط برقرار کرده و آنان را برای پیوستن به این ابتکار متقاعد کند. این کار مستلزم رایزنی‌های پیوسته و ارائه طرح‌ها و بیانیه‌ها بود. البته حمایت شایسته و عملی از انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران نمی‌شود و همواره تنها داشته و سرمایه انجمن، حمایت عموم دریانوردان و اعضای خود بوده و هست. به طور مسلم برخورداری از این حمایت عمومی به تنهایی امکان برگزاری چنین رویدادی در ایران را برای این انجمن چه از بعد مالی و چه از بعد مجوزات و همکاری‌های اجرایی ایجاد نمی‌کرد. در واقع همواره همکاری‌های این انجمن با ارگان‌ها و نهادهای دولتی یک‌طرفه اما در چارچوب تحقق منافع ملی و اولویت حقوق عموم دریانوردان شکل گرفته است.

برخلاف انجمن صنفی دریانوردان ایران IMMS، انجمن صنفی برزیل CTB از این حمایت مؤثر و واقعی برخوردار است و در عمل آنجا به این بلوغ اجتماعی، ساختاری و سازمانی رسیده‌اند، بنابراین انجمن صنفی برزیل پیش‌نویس اولیه اساسنامه و برنامه‌های عملیاتی این مجمع را تهیه کرد. این پیش‌نویس‌ها چارچوب

— ایده تأسیس و راه‌اندازی مجمع دریانوردان بریکس چه زمان و از سوی چه شخص یا نهادهای ارائه شد؟

همانگونه که مستحضرید، چهاردهمین مجمع اتحادیه‌های کارگری بریکس، اردیبهشت ۱۴۰۴ در شهر برازیلیا برگزار شد، آن هم در حالی که در طول این ۱۴ دوره، مشارکت کارگران حمل‌ونقل بالاخص دریانوردی در آن به طور شایسته‌ای دیده نمی‌شد. از سوی دیگر اطلاعات دقیقی از مشارکت و فعالیت جامعه کارگری ایران در ۱۴ دوره این اجلاس در دست نیست یا حداقل من از نتایج آن بی‌خبرم.

اما ایده تأسیس و راه‌اندازی مجمع دریانوردان بریکس (BRICS Seafarers Forum) در تاریخ ۲۴ مه ۲۰۲۳ (۳ خرداد ۱۴۰۲) و در جریان «همایش توسعه حمل‌ونقل در دریای خزر» در شهر مسکو توسط ایران ارائه شد. این ابتکار در چارچوب همکاری‌های اعضای گروه بریکس و با هدف تقویت همکاری‌های دریایی بین کشورهای عضو و با ۴ هدف اصلی پیشنهاد شد:

۱. هم‌اندیشی و تبادل نظر در مورد مسائل و چالش‌های مشترک دریانوردان کشورهای بریکس
۲. همکاری برای استانداردسازی آموزش و صدور گواهینامه‌های دریانوردی مطابق کنوانسیون STCW
۳. حفاظت از حقوق حرفه‌ای دریانوردان و بهبود شرایط کاری و زندگی آنان در سطح بین‌المللی
۴. ایجاد سکویی برای گفت‌وگو بین نهادهای دولتی، شرکت‌های کشتیرانی و اتحادیه‌های کارگری دریایی در کشورهای بریکس.

— ایران و در اصل، انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران در این تأسیس و راه‌اندازی چه نقش و تأثیری داشت؟

نقش ایران و انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران در تأسیس مجمع دریانوردان بریکس، فراتر از یک نقش سمبلیک است و از مفهوم‌پردازی تا اجرا پیش رفت داشت. شاید انتظار پیشنهاددهنده، تنها در حد طرح یک ایده بود و پیشنهاد خود را آنقدر جدی نگرفته بود اما انجمن به دنبال پیاده‌سازی آن بود، چرا که در مکاتبات قبل از اجلاس با بخش‌های مرتبط در دولت نیز پاسخ و واکنش جدی گرفته نشد. به هر حال انجمن صنفی به عنوان بازوی تخصصی و رابط جامعه مدنی، این ایده دولتی را بدون کوچک‌ترین حمایتی تبدیل به یک پروژه عملیاتی با پشتیبانی بین‌المللی کرد، هر چند که نقش و

فهرست هیات مؤسس به شرح زیر است:

- آقای Carlos Muller  
از اتحادیه دریانوردان CONTTMAF (برزیل)
- آقای Yuri Sukhorukov  
از اتحادیه دریانوردان SUR (روسیه)
- آقای Louis Gomes  
از اتحادیه دریانوردان NUSI (هند)
- آقای Mengmeng Zhang  
از اتحادیه دریانوردان ACFTU (چین)
- آقای Dewa Nyoman Budiasa  
از اتحادیه دریانوردان KPI (اندونزی)
- آقای سامان رضایی  
از اتحادیه دریانوردان IMMS (ایران)
- آقای Alsayed Alshazly Alnaggar  
از اتحادیه دریانوردان MOU (مصر)

البته در این رویداد، علاوه بر کارشناسان، مدعوینی از کشورهای مختلف از جمله آرژانتین، عربستان، مکزیک و پاناما، نمایندگانی از سازمان‌های بین‌المللی از جمله معاون دبیرکل فدراسیون جهانی اتحادیه‌های کارگری (WFTU) به همراه مسئولان ارشد دولتی و وزرای حمل‌ونقل و دریایی تعدادی از کشورهای بریکس به میزبانی اعضای هیئت‌مدیره CTB از جمله «آدیلسون آراخو»، «دیوانیلتون پیرا» و «کارلوس مولر» شرکت داشتند.

— **ظرفیت‌ها و فرصت‌های این مجمع برای ایران و دیگر اعضا چیست و ایران قرار است چگونه از این فرصت‌ها استفاده کند؟**

بریکس فرصت‌های فراوان و ویژه‌ای را برای دولت، از مواضع مشترک سیاسی و مقابله با تحریم‌ها تا سرمایه‌گذاری‌های مشترک در زیرساخت‌ها و تفاهمنامه‌های تجاری و اقتصادی ایجاد می‌کند که در حوزه اختیارات انجمن صنفی دریانوردی به عنوان یک نهاد غیردولتی نیست اما این انجمن تخصصی در جایگاه نماینده جامعه حرفه‌ای دریانوردان ایران می‌تواند از این فرصت در چند محور اصلی بهره‌برداری کند.

۱. **توسعه آموزشی و ارتقای استانداردهای حرفه‌ای:** همکاری در تدوین استانداردهای آموزشی و حرفه‌ای مطابق معیارهای بین‌المللی با در نظر گرفتن منافع مشترک اعضای بریکس، تبادل استاد و دانشجو و ایجاد

BRICS Seafarers  
 Gente do Mar dos BRICS  
 Моряки БРИКС  
 மருங்கு மனிதர்  
 海員國家聯盟

## Election of the Coordination Committee

The forum endorsed the names of the following national coordinators.

Coordination Committee\* (as of August 2025)

| Country      | Union    | Coordinator               |
|--------------|----------|---------------------------|
| Brazil       | CONTTMAF | Carlos Muller             |
| Russia       | SUR      | Yury Sukhorukov           |
| India        | NUSI     | Louis Gomes               |
| China        | ACFTU    | Mengmeng Zhang            |
| South Africa | NUMWSA   | Vacant                    |
| Iran         | IMMS     | Saman Razaie              |
| Egypt        | MOU      | Alsayed Alahazly Alnaggar |
| Ethiopia     | TCWUIF   | Abathun Takele Sahele     |
| UAE          | TBC      | Vacant                    |
| Indonesia    | KPI      | I Dewa Nyoman Budiasa     |

کاری، اهداف، ساختار حکمرانی و زمینه‌های همکاری (مانند ایمنی، آموزش و رفاه دریانوردان) را مشخص کرد و به عنوان سندی برای بحث و توافق در اختیار دیگران قرار داده شد.

— **پس از ایجاد مجمع، ایران در آن چه جایگاهی از جهت عضویت و... دارد؟**

انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران نه یک عضو عادی، بلکه به عنوان عضو مؤسس و یکی از بازیگران اصلی در مجمع دریانوردان بریکس شناخته می‌شود. این جایگاه به ایران این امکان را می‌دهد تا هم در بلوک بریکس و هم در عرصه دریانوردی بین‌المللی نقش آفرینی کند و منافع ملی و حرفه‌ای دریانوردان خود را با تأثیر بیشتری پیگیری کند.

— **در حال حاضر چه کشورهایی در این مجمع عضو هستند و عضویت آنها به چه صورت است؟**

در اجلاس اردیبهشت‌ماه بالغ بر ۱۴ اتحادیه از کشورهای عضو بریکس شرکت داشتند اما اعضای اصلی و مؤسس شامل ۷ نفر از ۷ اتحادیه فعال در حوزه بریکس هستند که خوشبختانه انجمن دریانوردان ایران علاوه بر عضویت در کمیته هماهنگی، یکی از این ۷ عضو مؤسس و اصلی نیز است.



انجمن صنفی به عنوان یک نهاد غیردولتی (NGO) این توانایی و اعتبار را داشت که در مقایسه با دولت به صورت چابک‌تر و تخصصی‌تر و با محدودیت‌های کمتر سیاسی و بروکراسی‌ها و فضای کُرخ و سنگین اداری، با همتایان خود در دیگر کشورهای بریکس (اتحادیه‌های کارگری و انجمن‌های دریانوردی) ارتباط برقرار کرده و آنان را برای پیوستن به این ابتکار متقاعد کند



نقش ایران و انجمن صنفی کارگری دریانوردان ایران در تأسیس مجمع دریانوردان بریکس، فراتر از یک نقش سمبلیک است و از مفهوم پردازی تا اجرا پیش رفت داشت. شاید انتظار پیشنهاددهنده، تنها در حد طرح یک ایده بود و پیشنهاد خود را آنقدر جدی نگرفته بود اما انجمن به دنبال پیاده سازی آن بود

آمریکا مانند هر امپراتوری در حال زوال، با خشونت، اشغال و حمله به حاکمیت کشورها واکنش نشان می دهد. بریکس بیان عینی و واکنش به این شرایط است؛ هماهنگ با جهان چندقطبی در آینده بسیار نزدیک و غریب با شرایط امروز.

تصویب منشور و اعلامیه سالوادور و ۳ قطعنامه و یک اساسنامه توسط انجمن ها و اتحادیه های مستقل دریانوردی کشورهای عضو بریکس بیانگر عظم راسخ و یک پیشرفت مهم برای جامعه دریانوردی و کشورهای حوزه بریکس و نویدبخش چشم اندازی روشن و اثرگذاری آن در سطح بین المللی است که به برخی از موارد آن اشاره می کنم.

منشور و اعلامیه سالوادور از ۴ بند تشکیل شده است که موارد مهم آن در زیر آمده است.

بورسیه های تحصیلی و برنامه های تبادل دانشجو و بازرس بین آکادمی های دریانوردی کشورهای عضو (مانند دانشگاه علوم دریایی چین، هند، روسیه و ایران) و برگزاری دوره های تخصصی مشترک برای دریانوردان در زمینه های نوین مانند مدیریت انرژی، مقررات زیست محیطی مانند (EEXI, CII)، امنیت سایبری و فناوری های نوین کشتیرانی

**۲. نمایندگی جمعی و تقویت چانه زنی:** انجمن های عضو می توانند از طریق مواضع مشترک در سازمان های بین المللی در مقابل سیاست های یک طرفه غرب وزن سیاسی قوی تری ایجاد کنند.

**۳. تبادل دانش و فناوری:** انجمن می تواند با برقراری ارتباط با همتایان خود در کشورهای پیشرفته تر عضو (مانند چین)، از آخرین دستاوردهای فناوری در صنعت دریانوردی (کشتی های خودران، سیستم های هوشمند مدیریت ناوگان و...) مطلع شود. همچنین پروژه های تحقیقاتی مشترک برای حل چالش های مشترک، مانند کاهش آلایندگی کربنی ناوگان، ایمنی در آب های خاص و مقابله با تهدیدات سایبری انجام دهد.

**۴. توسعه شبکه های حرفه ای (Networking):** با تشکیل شبکه ای از متخصصان، شرکت های کشتیرانی، آموزشگاه ها و مؤسسات تحقیقاتی، ارتباطات ارزشمند بین المللی برقرار می شود. همچنین این شبکه می تواند به دریانوردان ایرانی اجازه دهد فرصت های شغلی در ناوگان کشورهای عضو بریکس را شناسایی کنند.

در نهایت عضویت و فعالیت مؤثر در این مجمع برای انجمن دریانوردان ایران، موجب ارتقای جایگاه نهادی، تأثیرگذاری و مشارکت در فرآیندهای روز جهانی و خدمت رسانی بهتر به اعضاست اما برای یک دریانورد ایرانی، به معنای دسترسی به آموزش های به روز، فرصت های شغلی بیشتر در سطح بین المللی، حقوق و شرایط کاری بهتر و یک شبکه حرفه ای حمایتی است.

**— دامنه فعالیت و گستردگی این مجمع در جهان تا چه میزان است و در سطح بین المللی چه تأثیری خواهد گذاشت؟**

امروزه آنچه چشم انداز ژئوپلیتیک را مشخص می کند، دقیقاً یک گذار از نظام تک قطبی و تثبیت نظام چندقطبی است. در سال های اخیر، ایالات متحده

حمایت از صلح و مخالفت با جنگ، تروریسم و هر گونه حمله مسلحانه علیه کشتی‌های تجاری و غیر نظامی و خدمه آنها، نگرانی عمیق خود را نسبت به تأثیر فزاینده تحریم‌های بین‌المللی، جنگ‌های تجاری و مالیاتی بر حقوق و معیشت دریانوردان ابراز کرد.

محکومیت سیاسی‌سازی فعالیت‌ها و کار دریانوردان، جرم‌انگاری در قبال خدمه و رها کردن کشتی‌ها و کارگران در بنادر خارجی و حمایت از برخی بندهای مصوب مندرج در اعلامیه نهایی چهاردهمین مجمع اتحادیه‌های کارگری بریکس از جمله همبستگی اضطراری جهانی در دفاع از حقوق بشر و پیگیری فوری صلح و محکومیت شدید وضعیت گرسنگی عمیق و گسترده مردم فلسطین در نوار غزه، کشتن کودکان بی‌گناه و حذف آینده هزاران زندگی از دیگر مصوبات مهم این اعلامیه به شمار می‌رود.

۴. تعیین ۱۰ اولویت در برنامه کاری دریانوردان بریکس؛ از خدمه رها شده و مشارکت زنان در بخش دریایی و رفتارهای عادلانه با دریانوردان در موارد جرم‌انگاری تا انرژی‌های نو و شناورهای خودران و...

— آیا مجمع می‌تواند نقش مؤثری در IMO داشته باشد؟

همان گونه که در خبرهای رسمی نیز به آن اشاره شد، در این اجلاس ۳ قطعنامه تصویب شد؛ نخستین قطعنامه به دفاع بی‌قید و شرط از کابوتاژ و کشتیرانی داخلی می‌پردازد و دومی، قطعنامه‌ای علیه اقدامات قهری، تحریم‌های سیاسی و جنگ تعرفه‌های تجاری است که شرایط کار را برای فعالان حمل و نقل دشوار می‌کند و بر کار دریانوردان تأثیر منفی می‌گذارد.

سومی نیز دستورالعملی از ۱۰ اولویت مهم و موضوع روز کشتیرانی جهان از جمله IMO است که برنامه داریم در طول سال و در قالب یک کارگروه مکاتبه‌ای مشترک با هدف نزدیک کردن دیدگاه‌ها و نظرات و هماهنگی بیشتر بین اعضای بریکس و اتخاذ مواضع مشابه در مجامع بین‌المللی از جمله IMO روی آنها کار کنیم و با دیگر اعضا به دنبال موقعیت‌هایی هستیم که بتوانیم منافع کشورهای جنوب و عضو بریکس در سازمان‌هایی مانند ILO، IMO و ITF را تقویت کنیم. من و دیگر اعضا ایمان داریم که با هم قوی‌تر هستیم.

بریکس فرصت‌های فراوان ویژه‌ای را برای دولت، از مواضع مشترک سیاسی و مقابله با تحریم‌ها تا سرمایه‌گذاری‌های مشترک در زیرساخت‌ها و تفاهنامه‌های تجاری و اقتصادی ایجاد می‌کند که در حوزه اختیارات انجمن صنفی دریانوردی به عنوان یک نهاد غیردولتی نیست اما این انجمن تخصصی در جایگاه نماینده جامعه حرفه‌ای دریانوردان ایران می‌تواند از این فرصت در چند محور اصلی بهره‌برداری کند



۱. کار شایسته در دریا: کار شایسته در دریا باید از طریق دستمزد عادلانه، مرخصی ساحلی متناسب با نیاز زندگی اجتماعی و شرایط خانوادگی دریانورد، شرایط کاری ایمن و سالم در کشتی، احترام کامل به حقوق اتحادیه‌ای، دسترسی به حمایت اجتماعی، فرصت‌های آموزشی با کیفیت و مشارکت معنادار زنان و کارگران جوان تضمین شود. توسعه شغلی دریانوردان باید از طریق توافق‌های جمعی (CBAs) به طور فعال ترویج و تضمین شود.

اقدامات جهت مقابله با بحران آب و هوایی از جمله استفاده از انرژی‌های نو باید همراه با ترویج یک گذار عادلانه باشد؛ گذاری که حق توسعه پایدار را برای همه کشورها در نظر بگیرد و حاکمیت ملی را تضمین کند تا کار شایسته، حمایت اجتماعی و حقوق کامل را برای همه دریانوردان، از جمله کارگران جوان و زن در نیروی کار دریایی تضمین کند.

همچنین ضرورت سرمایه‌گذاری قابل توجه در آموزش و پرورش دریانوردان، همراه با گفت‌وگوی اجتماعی فراگیر بر اساس اصل سه‌جانبه‌گرایی با مشارکت دولت‌ها، کارفرمایان و اتحادیه‌های کارگری. علاوه بر این تقویت مکانیسم‌های تأمین مالی برای کشورهای در حال توسعه برای تصمیمات گرفته شده برای تغییرات آب و هوایی در بخش دریایی و کشتیرانی.

۲. حاکمیت دریایی و حمایت از کشتیرانی ساحلی (کابوتاژ)

۳. صلح، همکاری و همبستگی: تجربه نشان داده دریانوردان در زمان جنگ، اغلب جزو نخستین گروه شغلی هستند که آسیب می‌بینند، بنابراین مجمع با

# نقش آفرینی کشتیرانی در رونق بخشی بنادر بزرگ کشور

[ محمدرضا مدرس خیابانی ]

مدیرعامل گروه کشتیرانی  
جمهوری اسلامی ایران



بر این اساس حضور جدی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین پروژه‌های این شرکت، هم‌اکنون این بندر راهبردی را به دومین بندر کشور تبدیل کرده است. مروری بر کارنامه عملکرد این شرکت در بندر چابهار حکایت از روند رو به رشد عملیات تخلیه و بارگیری دارد؛ به نحوی که از ابتدای سال جاری تاکنون، بالغ بر ۷۵ هزار تی‌ای‌یو (TEU) عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر انجام شده و پیش‌بینی بر آن است که این حجم از عملیات تا پایان سال ۱۴۰۴ از مرز ۱۳۰ هزار تی‌ای‌یو (TEU) عبور کند؛ این در حالی است که گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آمادگی دارد با مشارکت در سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز از محل وجوه اداره شده، در مسیر استفاده حداکثری از ظرفیت‌های این بندر اقیانوسی گام بردارد.

نکته حائز اهمیت در این میان، توجه ویژه به دریانوردان به عنوان سرمایه‌های اصلی بخش دریایی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که ظرف سنوات گذشته همواره تلاش شده با ارائه آموزش‌های به‌روز و مطابق کنوانسیون‌های بین‌المللی، در مسیر افزایش سطح دانش و مهارت‌های تخصصی این بخش از نیروی انسانی گام برداشته شود. این در حالی است که به مدد برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، تعداد دریانوردان خارجی در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به صفر رسیده و سکان ناوگان در دست دریانوردان خبره ایرانی قرار گرفته که در تمام آبراهه‌های بین‌المللی در حال ترددند و با افتخار پرچم جمهوری اسلامی ایران را برافراشته نگاه می‌دارند. ضمن اینکه مطابق سرفصل‌های آموزشی برنامه‌ریزی‌شده، با جذب دانشجویان علاقه‌مند به شغل دریانوردی به صورت پورسیه از دانشگاه‌های حائز رتبه کشور، تلاش شده کمبود نیروی دریانورد در آینده که معضل جدی پیش روی شرکت‌های کشتیرانی دنیا در سال‌های آتی است، مدیریت و تداوم حضور دریانوردان خبره ایرانی روی ناوگان تضمین شود.

روز جهانی دریانوردی فرصت ارزشمندی است تا یک بار دیگر از تلاش‌های ارزشمند دریانوردان ایرانی و کارکنان شاغل در بخش‌های مختلف صنعت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قدردانی به عمل آید و خدمات ارزشمند، صادقانه و ملی‌گرایانه این بخش از اقتصاد کشور یادآوری شود.

اهمیت صنعت کشتیرانی و توجه ویژه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی در دنیا و اثرگذاری آن بر تجارت جهانی، ظرف سال‌های گذشته دوچندان شده و این اهمیت، خود را در آمار و ارقام تجارت در دنیا بروز و ظهور داده است؛ به نحوی که بر اساس آخرین آمارهای بین‌المللی، بالغ بر ۸۵ درصد تجارت جهانی از مسیرهای دریایی انجام می‌شود و بسیاری از کشورهای دنیا که از مزیت نزدیکی به آب‌های آزاد و بندر برخوردارند، برنامه‌هایی راهبردی را برای توسعه صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی تدوین و عملیاتی کرده و می‌کنند. جمهوری اسلامی ایران نیز با دارا بودن بیش از ۸۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی، از این حوزه غافل نشده و ظرف سنوات گذشته تلاش کرده با تدوین اسناد بالادستی و حرکت بر مبنای ابلاغیه‌های صادره از سوی بالاترین مقامات حاکمیتی، در مسیر رشد و توسعه صنعت دریایی گام بردارد.

«گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» نیز به عنوان ناوگان ملی کشتیرانی کشور کوشیده با تدوین سند راهبردی ۵ ساله که به صورت سالانه و مستمر مورد بازنگری قرار می‌گیرد، در مسیر توسعه گام برداشته و علاوه بر نوسازی ناوگان و ورود شناورهای تازه‌نفس، با اتکال به ظرفیت‌های گسترده سرمایه‌های انسانی دریانورد خود، زمینه را برای کسب سهم بیشتر از تجارت جهانی دنیا فراهم آورد. بر این اساس، کارنامه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ظرف سال‌های گذشته، حکایت از ثبت رکوردهای جابه‌جایی کالا به رغم شدیدترین تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت کشتیرانی ایران دارد و با حمل سالانه حدود ۳۰ میلیون تن کالا توانسته سهم قابل ملاحظه‌ای را در واردات کالاهای مورد نیاز کارخانجات و خطوط تولیدی، نیز صادرات کالاهای ایرانی به کشورهای هدف صادراتی به نام خود به ثبت برساند. از سوی دیگر، نقش آفرینی این شرکت در رونق عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر بزرگ کشور و فعال‌سازی بندر راهبردی چابهار نشان از نگاه توسعه‌ای و راهبردی به توسعه فعالیت‌های بندری دارد.

## گردشگری دریای محور راهبردی برای شکوفایی اقتصاد ملی

خدمت توسعه اقتصادی و اجتماعی، به‌ویژه در حوزه گردشگری قرار نگرفته و همچنان بر زمین مانده است.

امروز با ورود کشور به مسیر اجرای قانون برنامه هفتم پیشرفت اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، فرصتی تاریخی برای احیای نقش دریا به عنوان پیشران توسعه ملی فراهم شده است. در این میان، بند «ج» ماده ۸۳ قانون برنامه هفتم پیشرفت، به منظور تسهیل، تشویق و ایجاد مدیریت یکپارچه و متمرکز و تسریع در توسعه سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری ساحلی و دریایی، اختیارات و فرآیندهای کلیدی را به شورایی در هر استان ساحلی با ترکیب مشخص و با تفویض از سوی دولت مرکزی، واگذار می‌کند.

این شورا با ریاست وزیر کشور یا نماینده وی، عضویت رئیس سازمان حفاظت محیط زیست یا نماینده وی، استانداران استان‌های ساحلی، مدیران کل میراث فرهنگی، گردشگری

[ انوشیروان محسنی‌بندی ]

○ معاون گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی



جمهوری اسلامی ایران به واسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار گرفتن در میان

۲ پهنه آبی مهم، دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، از ظرفیت‌های بی‌نظیر ساحلی، دریایی و جزیره‌ای برخوردار است که در کمتر کشوری در منطقه یافت می‌شود. هزاران کیلومتر خط ساحلی، ده‌ها بندر فعال و نیمه‌فعال، جزایر متعدد با ویژگی‌های طبیعی و فرهنگی منحصر به فرد و دسترسی به مسیرهای حیاتی حمل‌ونقل بین‌المللی، همگی موهبتی الهی و سرمایه‌ای راهبردی برای کشور به شمار می‌آید. با این وجود، واقعیت این است که بخش بزرگی از این ظرفیت عظیم تاکنون آنچنان که شایسته است، در



این تحول، مصداق بارز چابک‌سازی حکمرانی گردشگری دریامحور و تمرکززدایی از تصمیم‌گیری‌هاست؛ به گونه‌ای که استانداران استان‌های ساحلی همچون هرمزگان، بوشهر، سیستان و بلوچستان، گلستان، مازندران و گیلان به طور مستقیم می‌توانند نقش راهبردی در هدایت و تسریع طرح‌های سرمایه‌گذاری گردشگری آبی ایفا کنند. وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی نیز در این میان، راهبری کلان، تدوین دستورالعمل‌های اجرایی، پایش و نظارت عالیه را بر عهده دارد.

### تدوین دستورالعمل اجرایی برای توسعه گردشگری دریامحور

در همین راستا، معاونت گردشگری کشور، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان منابع طبیعی و آبخیزداری کشور و نمایندگان استان‌های ساحلی، در حال تدوین یک دستورالعمل جامع اجرایی برای پیاده‌سازی بند «ج» ماده ۸۳ قانون برنامه هفتم پیشرفت هستند. این دستورالعمل با هدف تعریف دقیق محدوده‌های ساحلی و پهنه‌های قابل بهره‌برداری برای گردشگری، مشخص کردن مراحل و مهلت‌های پاسخ به استعلامات، تعیین شیوه‌های واگذاری عرصه‌ها و نحوه انعقاد

و صنایع دستی استان‌ها (به عنوان دبیر شورا) و مدیران کل منابع طبیعی و آبخیزداری، بنادر و دریانوردی و حفاظت محیط زیست استان‌ها، نیز رئیس فدراسیون نجات‌غریق و غواصی جمهوری اسلامی ایران (بدون حق رأی) تشکیل می‌شود و عملاً می‌تواند به مرکز ثقل تصمیم‌گیری‌های توسعه گردشگری دریایی و ساحلی در استان‌ها تبدیل شود.

### چابک‌سازی حکمرانی گردشگری دریامحور

در گذشته، فرآیند تصمیم‌گیری برای اجرای طرح‌های گردشگری ساحلی و دریایی با تعدد دستگاه‌ها، پیچیدگی‌های اداری، پاسخگویی‌های زمانبر به استعلامات و نبود هماهنگی نهادی مواجه بود و همین مسئله سبب دلسردی بخش خصوصی و کاهش رغبت سرمایه‌گذاری می‌شد. اکنون با استناد به این حکم قانونی، تمام تصمیم‌گیری‌ها برای اجرای طرح‌های گردشگری در عرصه‌های ساحلی و پهنه‌های دریایی اعم از صدور مجوزها از طریق درگاه ملی مجوزهای کسب و کار، پاسخ به استعلامات، تعیین نحوه فرآیند و قراردادهای واگذاری عرصه‌ها، همچنین استفاده از اسکله‌های موجود برای کاربری تفریحی گردشگری یا مسافری، به شوراهای استانی واگذار می‌شود.



قراردادها با بخش خصوصی و تعاونی‌ها، ایجاد چارچوب‌های زیست‌محیطی و الزامات حفاظت از زیست‌بوم‌های دریایی و ساحلی و پیش‌بینی سازوکار نظارت و ارزیابی مستمر بر عملکرد شوراهای استانی در حال نهایی شدن است که به‌زودی پس از تصویب هیئت وزیران، به استان‌های ساحلی ابلاغ خواهد شد. این سند اجرایی، عملاً نخستین نقشه راه توسعه گردشگری دریامحور کشور خواهد بود که ضمن انطباق کامل با سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری، زمینه را برای جذب سرمایه‌های بخش خصوصی داخلی و سرمایه‌گذاران خارجی، همچنین حضور پررنگ جوامع محلی در زنجیره ارزش گردشگری دریایی فراهم می‌کند.

### پیوند توسعه گردشگری دریایی با سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

بر اساس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شده، کشور موظف است سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و ایجاد مدیریت چابک و کارآمد دریا را به منظور احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول منطقه در دستور کار قرار دهد، با ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پسرکانه‌ها، نرخ رشد اقتصاد دریامحور را ۲ برابر متوسط رشد اقتصادی کشور ارتقا بخشد، سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی را با ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری تسهیل کند و طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پسرکانه و تعیین سهم گردشگری در آن را در اسرع وقت تدوین کند. همچنین ضمن بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های زیست‌بوم دریایی، مانع تخریب محیط زیست دریاها و سواحل شود و در نهایت، با حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و فعالان اقتصادی جوامع محلی در حوزه گردشگری، صیادی، کشاورزی و خدمات، زمینه مشارکت گسترده مردم را در این فرآیند ملی فراهم کند. تمام این سیاست‌ها به طور مستقیم در چارچوب وظایف و مأموریت‌های وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در بخش گردشگری دریایی قرار دارد و اجرای آنها بدون تفویض اختیار به استان‌ها و مدیریت یکپارچه ممکن نخواهد بود.

### نقش جوامع محلی و بخش خصوصی در توسعه گردشگری آبی

یکی از نقاط قوت دستورالعمل در دست تهیه، توجه ویژه

به توانمندسازی جوامع محلی و حمایت از بنگاه‌های کوچک و متوسط در حوزه گردشگری دریایی است. تجربه کشورهای موفق در حوزه اقتصاد دریامحور نشان می‌دهد توسعه پایدار تنها زمانی رخ می‌دهد که ساکنان بومی ساحل و جزایر، نه به عنوان تماشاگر، بلکه به عنوان بازیگر اصلی در چرخه توسعه مشارکت کنند. از این رو، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی بسته‌های پیشنهادی ویژه‌ای را برای آموزش نیروی انسانی، ارائه تسهیلات کم‌بهره، حمایت از بوم‌گردی‌های ساحلی، توسعه گردشگری ورزشی و دریایی (همچون غواصی، قایقرانی، کایت‌سواری و پاراسل)، نیز ترویج صنایع دستی بومی در مناطق ساحلی در نظر گرفته است.

همچنین با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی، طرح بهره‌گیری از اسکله‌های موجود برای کاربری ترکیبی گردشگری و مسافری در حال اجراست که می‌تواند مسیر جدیدی برای رونق گردشگری بین‌جزیره‌ای و ساحلی ایجاد کند و به گسترش شبکه حمل‌ونقل دریایی گردشگران در کشور بینجامد.

### چشم‌انداز پیش رو

جایگاه ژئوپلیتیک ویژه، دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای ترانزیتی بین‌المللی و تنوع اقلیمی در مناطق ساحلی و جزیره‌ای، می‌تواند ایران را ظرف کمتر از یک دهه به قطب گردشگری دریایی در منطقه تبدیل کند. تحقق این چشم‌انداز مستلزم هم‌افزایی میان دستگاه‌های اجرایی، اعتماد به ظرفیت مدیریتی استان‌ها، جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، ارتقای مهارت‌های انسانی و صیانت از محیط زیست دریایی است.

معاونت گردشگری کشور با تکیه بر این سیاست‌ها و در پرتو حمایت‌های هیأت دولت، مصمم است گردشگری دریامحور را به یکی از ارکان اصلی اقتصاد گردشگری کشور بدل و در این مسیر، استان‌های ساحلی کشور را به پیشگامان توسعه و تحول در صنعت گردشگری ایران تبدیل کند.

این مسیر، نه تنها فرصتی برای ایجاد اشتغال پایدار، افزایش درآمدهای ارزی، تقویت همبستگی ملی و معرفی هویت ایرانی-اسلامی در عرصه بین‌المللی است، بلکه می‌تواند نقش ایران را در معادلات منطقه‌ای و جهانی ارتقا دهد و گامی راهبردی در مسیر تحقق اقتصاد مقاومتی و توسعه متوازن سرزمینی باشد.

## توسعه اقتصاد دریاپایه با بهره‌برداری پایدار از زیست‌بوم‌های آبی

[ سیدعلی اکبر هدایتی ]

رئیس دانشکده شیلات  
و محیط زیست دانشگاه علوم کشاورزی  
و منابع طبیعی گرگان



مبتنی بر فناوری‌های نوین (مانند آبی‌پروری در قفس با سامانه‌های بازیابی آب، پایش ماهواره‌ای و اقتصاد چرخشی در بنادر)، احیای ذخایر (از طریق بازآفرینی ژنتیکی گونه‌های در معرض خطر مانند ماهیان خاویاری) و حکمرانی هوشمند (مبتنی بر سهمیه‌بندی صید، ایجاد مناطق حفاظت‌شده و رعایت استانداردهای بین‌المللی) استوار شده است.

دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، موهبت‌های الهی هستند که ایران را در زمره کشورهای منحصربه‌فرد دارای دسترسی به منابع آبی غنی قرار داده‌اند. با این حال، بهره‌برداری از این منابع تاکنون به طور عمده روی رویکردهای سنتی و تک‌بعدی متمرکز بوده است. اقتصاد دریاپایه به عنوان یک چارچوب جامع، فرصتی است برای خلق ثروت از دریا، نه با استخراج بی‌رویه، بلکه با هوشمندسازی، افزودن ارزش و حفظ سلامت زیست‌بوم. روز جهانی دریانوردی، فرصتی مغتنم است تا بر نقش این صنعت کهن به عنوان محرک و تسهیلگر این اقتصاد نوین تأکید شود.

اقتصاد دریاپایه از نظریه تا عمل فراتر از ماهیگیری و کشتیرانی است؛ این مفهوم دربرگیرنده طیف وسیعی از فعالیت‌ها شامل شیلات و آبی‌پروری پایدار (حرکت از صید محض به سمت پرورش در قفس و احیای ذخایر)، زیست‌فناوری دریایی (استخراج داروها، مواد آرایشی-بهداشتی و آنزیم‌ها از آبزیان)، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی (استفاده از انرژی باد، موج و جزر و مد)، گردشگری دریایی پایدار (اکوتوریسم، غواصی و گردشگری کرانه‌ای) و صنایع دریایی سبز (ساخت شناورهای کم‌مصرف و سازگار با محیط زیست) است.

این نوشتار در پی آن است که با بررسی تجربیات موفق

اقتصاد دریاپایه به عنوان مفهومی نوین

در بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی، نیازمند هماهنگی بین ۳ رکن اصلی توسعه شیلات، حفاظت از محیط زیست و توسعه فعالیت‌های دریایی است. اقتصاد دریاپایه بر پایه بهره‌برداری پایدار، حفاظت از تنوع زیستی و انطباق با تغییرات اقلیمی استوار است. دریانوردی به عنوان شریان اصلی این اقتصاد، نقش دوگانه‌ای ایفا می‌کند؛ از یک سو به عنوان منبع آلودگی‌های بالقوه (میکروپلاستیک‌ها، آب توازن و آلودگی‌های نفتی) و از سوی دیگر به عنوان تسهیلگر اصلی تجارت و دسترسی به بازارهای جهانی برای محصولات شیلاتی و زیست‌فناوری دریایی. حفظ سلامت آب‌ها، امنیت غذایی و پویایی صنعت شیلات در گرو بهره‌گیری از روش‌های پایدار و دانش‌بنیان است. در عصر بی‌ثباتی‌های زیست‌محیطی و چالش‌های نوظهور مانند آلودگی پلاستیکی و تغییرات اقلیمی، ضروری است پیوند میان بهره‌برداری پایدار و حفظ زیست‌بوم هرچه مستحکم‌تر شود.

در این یادداشت به بررسی تأثیرات متقابل شیلات و محیط زیست دریایی، چالش‌های امروز و راهکارهای پایدار پرداخته شده است. اقتصاد دریاپایه، توسعه اقتصادی را در هماهنگی کامل با حفظ سلامت زیست‌بوم‌های آبی جست‌وجو می‌کند. این یادداشت با تأکید بر پیوند ناگسستنی ۲ رکن شیلات پایدار و حفاظت از محیط زیست دریایی، بر راهکارهای پیشنهادی

- توسعه پرورش میگوی در استخرهای متراکم با سیستم تصفیه زیستی (biofloc) برای کاهش نرخ تبدیل خوراک
- راه‌اندازی پایلوت‌های صیادی مصنوعی (artificial reefs) در لنگرگاه‌ها جهت افزایش زیستگاه طبیعی و کاهش فشار صید
- تثبیت استانداردهای HACCP و ASC در مزارع میگو و کارخانجات فرآوری؛ برچسب‌گذاری منطبق با بازار اروپا و آمریکای شمالی
- پایش آلاینده‌ها در گوشت صدف و میگو، همراه با انتشار دوره‌ای داده‌ها برای جلب اعتماد بازار
- تحقیق و کاربرد خوراک‌های مبتنی بر پودر حشرات و پسماند صنایع غذایی برای کاهش هزینه خوراک به عنوان جایگزین پروتئینی در غذاهای پرورشی
- تأسیس کارگاه‌های تبدیلی جهت تولید پودر ماهی و روغن امگا ۳ با فرمولاسیون دارویی

**توسعه آبی پروری مبتنی بر پژوهش:** اجرای پروژه‌های تحقیقاتی در زمینه پرورش ماهیان بومی در قفس، مطالعات ژنتیکی برای بهبود نژاد ماهیان تجاری، پژوهش در زمینه تغذیه پایدار آبزیان با استفاده از منابع غذایی بومی

**مدیریت پایدار صید:** اجرای برنامه‌های پایش ذخایر با استفاده از فناوری‌های نوین، توسعه مدل‌های پیش‌بینی ذخایر بر اساس داده‌های محیطی و مطالعات روی اثرات صید بر زیست‌بوم‌های دریایی

**مدیریت صید بر اساس ظرفیت زیست‌بوم:** تعیین سهمیه صید برای گونه‌های تجاری بر اساس ارزیابی ذخایر

**کاهش صید ضمنی:** استفاده از ادوات صیادی انتخابی برای به حداقل رساندن صید گونه‌های غیرهدف

**حفاظت از رودخانه‌های تخم‌ریزی:** ایمن‌سازی رودخانه‌های اصلی برای مهاجرت مولدان و جلوگیری از تخریب زیستگاه‌های طبیعی

**حفاظت از زیستگاه‌های حساس:** احیای جنگل‌های حرا، توسعه پروژه‌های احیای مانگرو در سواحل جنوبی، حفاظت از آبسنگ‌های مرجانی و ایجاد مناطق حفاظت‌شده دریایی

بین‌المللی و مطالعه ظرفیت‌های بومی، راهکارهای عملی برای توسعه اقتصاد دریای پایه در ایران ارائه دهد؛ راهکارهایی که بتوانند همزمان به رشد اقتصادی، ایجاد اشتغال، حفظ محیط زیست و افزایش بهره‌وری در بهره‌برداری از منابع دریایی بینجامند.

### تلفیق توسعه پایدار شیلاتی و حفاظت از محیط زیست دریایی

- تقویت برنامه‌های بازآفرینی (restocking) گونه‌های اصلی ماهیان خاویاری (فیل ماهی و تاس ماهی) با استفاده از مدل‌های ژنتیکی برای حفظ تنوع ژنتیکی
- توسعه و بهینه‌سازی پیش‌پرور (hatchery) ماهیان تجاری با هدف افزایش بقای لارو و کاهش وابستگی به برداشت طبیعی
- ایجاد زنجیره ارزش «خاویار پایدار» با برچسب‌گذاری زیستی و گواهی‌نامه‌های بین‌المللی برای دسترسی به بازارهای اروپایی و آسیایی
- گسترش پرورش گونه‌های بومی ماهیان استخوانی در سیستم‌های زمین چرخه (pond-based) و مدار بسته (RAS)
- راه‌اندازی قفس‌های شناور برای پرورش ماهیان تجاری با امکان گردش آب طبیعی و ادغام بازیابی آب قفس (cage recirculation) برای کاهش انتشار فضولات و حفظ کیفیت آب منطقه‌ای
- پایش الکترونیکی مهاجرت و تراکم ماهیان استخوانی با تگ‌های ماهواره‌ای، جهت تعیین مناطق حفاظتی و برنامه‌ریزی فصل‌های صید
- کشت میکرو جلبک‌ها به عنوان خوراک زنده در پیش‌پرورش لارو آبزیان
- راه‌اندازی مراکز پرورش صدف در مصب رودخانه‌ها برای تصفیه بیولوژیک فاضلاب‌ها
- مطالعه برهم‌کنش پلانکتونی - زیستی برای پیش‌بینی پدیده‌های اُتروفیکاسیون و تدوین پروتکل‌های کنترل تغذیه محیطی
- ترویج گردشگری زیست‌بوم‌محور در مزارع پرورش و مراکز بازآفرینی؛ جذب منابع مالی و انتقال دانش



گذشته می‌شود و سلامت دریا شرط لازم برای رونق اقتصادی و امنیت غذایی است. تحقق این امر تنها از طریق عزمی ملی، حکمرانی یکپارچه، سرمایه‌گذاری در پژوهش‌های کاربردی و مشارکت جوامع محلی ممکن خواهد بود.

توسعه اقتصاد دریاپایه، علاوه بر ابعاد زیست‌محیطی و فنی، مستلزم توجه به پیامدهای اجتماعی و اقتصادی آن بر جوامع محلی است. بسیاری از جوامع ساحلی ایران برای قرن‌ها وابسته به دریا بوده‌اند و تغییر الگوهای بهره‌برداری باید به گونه‌ای انجام شود که منجر به حذف یا حاشیه‌نشینی این جوامع نشود. برای دستیابی به این هدف، توانمندسازی صیادان خرد و ادغام آنان در زنجیره ارزش جدید از طریق تشکیل تعاونی‌های قدرتمند، آموزش روش‌های پایدار و دادن نقش در گردشگری ماهیگیری ضروری است.

همچنین توجه به نقش زنان در فرآوری محصولات شیلاتی، فروش و مدیریت کسب‌وکارهای کوچک محلی می‌تواند به تقویت اقتصاد خانوار و توسعه متوازن منطقه‌ای بینجامد. پیشنهادات ارائه شده برای هر یک از دریاهای ایران می‌تواند زمینه‌ساز بهبود وضعیت اقتصادی جوامع ساحلی، حفاظت از محیط زیست دریایی و ارتقای امنیت غذایی کشور باشد. همچنین حفاظت از محیط زیست دریایی، شرط لازم برای تحقق اقتصاد دریاپایه پایدار در ایران است. دانشگاه‌ها می‌توانند با انجام پژوهش‌های بین‌رشته‌ای، ارائه راهکارهای علمی و تربیت نیروی انسانی متخصص، نقشی کلیدی در این زمینه ایفا و مسیر رسیدن به حفاظت پایدار از محیط زیست دریایی را هموار کنند.

**آموزش و توانمندسازی نیروی انسانی:** بازنگری در محتوای آموزشی، گنجاندن درس‌های اقتصاد دریامحور در رشته‌های شیلات و محیط زیست، آموزش مهارت‌های نوین به صیادان و برگزاری کارگاه‌های آموزشی در زمینه روش‌های صید پایدار و آبی‌پروری

**سیاست‌گذاری و حکمرانی:** تدوین سند ملی توسعه شیلات، تعیین راهبردهای کلان برای توسعه پایدار شیلات در چارچوب اقتصاد دریامحور، ایجاد تشکلهای قدرتمند شیلاتی و تقویت نقش اتحادیه‌ها و تعاونی‌ها در مدیریت صید و بازاریابی محصولات

### نتیجه‌گیری

موقعیت استراتژیک ایران با دسترسی به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، فرصت‌های بی‌نظیری برای توسعه پایدار شیلات و حفظ محیط زیست فراهم کرده است. صنایع شیلاتی و محیط زیست دریایی ۲ روی یک سکه هستند که باید در تعادل با یکدیگر عمل کنند. توسعه صنعت شیلات ایران در چارچوب اقتصاد دریامحور نیازمند نگرش نظام‌مند، مدیریت هوشمند و فناوری‌های پیشرفته است. شیلات و حفاظت از محیط زیست دریایی ۲ عرصه جداگانه و متضاد نیستند، بلکه ۲ روی یک سکه و اجزای ضروری و جدایی‌ناپذیر یک زیست‌بوم واحد به شمار می‌روند. آینده پایدار صنعت شیلات ایران در گرو پذیرش این واقعیت است؛ واقعیتی که در آن بهره‌برداری هوشمندانه بر پایه دانش بومی و فناوری‌های روز، جایگزین برداشت‌های بی‌رویه

## آینده کشتیرانی ایران در گردباد تحولات؛ از چالش تا فرصت

[مدیریت توسعه منابع انسانی شرکت ملی نفتکش ایران]

ایثارگری دریانوردی است که ماه‌ها دور از خانواده و عزیزانش، در دل اقیانوس‌ها، به امید ساختن جهانی بهتر در حال خدمت است. امروز صنعت کشتیرانی ایران به عنوان شریان اصلی تجارت خارجی کشور، بر سر دوراهی تاریخی قرار دارد. آینده آن نه تنها به عوامل خارجی، بلکه به تصمیمات داخلی و میزان انسجام نهادهای ذی‌ربط وابسته است که ملزم به رعایت بایدها (اقدامات ضروری) و نبایدهایی (پرهیزها) در این زمان حساس هستند.

### بایدها

باید حمل‌ونقل دریایی در اولویت سرمایه‌گذاری ملی قرار گیرد و قوانین یکپارچه و تسهیلگر و بستر مناسب برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و حتی خارجی تصویب و فراهم شود. باید هماهنگی عملیاتی کامل بین بخش‌های مختلف دولت از جمله وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت، وزارت نفت، گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی شکل گیرد.

باید با تخصیص بارانه هدفمند و ایجاد صندوق ملی نوسازی ناوگان، کشتی‌های فرسوده به سرعت جایگزین شود. باید به سمت ساخت و خرید کشتی‌های با تکنولوژی روز (کم‌مصرف و سازگار با قوانین جدید محیط زیست و سوخت‌های جایگزین) حرکت کرد. باید در تدوین، راهبری و تصویب استانداردهای بین‌المللی ایمنی و محیط زیست (IMO) منطبق و هم‌راستا با منافع ملی، فعال بود.

از سوی خانواده بزرگ شرکت ملی نفتکش ایران روز جهانی دریانوردی را به تمام فعالان این صنعت، متخصصان و دریانوردان شجاع و سختکوش که در خطوط مقدم تجارت جهانی ایستاده‌اند، تبریک عرض می‌کنیم.

امروز بیش از هر زمان دیگری، به نقش بی‌بدیل دریانوردی در اتصال جهان و پیشبرد چرخه اقتصاد جهانی واقفیم. چشم‌انداز ما در شرکت ملی نفتکش ایران حرکت به سوی آینده‌ای است که در آن تردد دریایی، ایمن‌تر، سبزتر و کارآمدتر باشد. باید ایمنی را بر هر موضوعی مقدم بدانیم. حفظ جان دریانوردان، سلامت محموله‌ها، تداوم شریان انتقال نفت ایران و حضور مؤثر در بازار حمل‌ونقل انرژی و فرآورده‌های نفتی، نخستین و غیرقابل مذاکره‌ترین اصل ماست و شرکت ملی نفتکش ایران در این راه با وجود همه کاستی‌ها، بخشی‌نگری‌ها و محدودیت‌های داخلی و خارجی، با تمام توان و با اتکا به سرمایه‌های انسانی و نیروی متخصص خود، اجازه اختلال در شریان انتقال نفت ایران را نداده است.

از این رو، باید در کنار نوسازی و به‌روزرسانی ناوگان ملی، از آموزش و توانمندسازی مستمر کارکنان دریایی و ستادی خود حمایت کنیم، چرا که آنها اصلی‌ترین دارایی ما هستند. هرگز نباید فراموش کنیم پشت هر محموله، کالا و شاخص اقتصادی، داستان



عضویت در بریکس و سازمان همکاری شانگهای (SCO) می‌تواند فرصتی برای تحول صنعت کشتیرانی ایران باشد تا با دسترسی به بازارهای عظیم کشورهای عضو بریکس (چین، هند، روسیه، برزیل و آفریقای جنوبی و به‌تازگی مصر، اتیوپی و امارات)، کاهش وابستگی به بازارهای سنتی، امکان استفاده از مکانیزم‌های تسویه ارزی غیردلاری و دور زدن تحریم‌ها از طریق سیستم‌های مالی جایگزین که توسط این بلوک‌ها در حال توسعه است، برخی از مشکلات حال حاضر را مرتفع و اثراتش را محدود کرد.

این عضویت می‌تواند فرصتی مناسب برای انتقال فناوری و دانش روز در زمینه ساخت و تأمین کشتی، مدیریت بنادر و لجستیک از کشورهای پیشرفته عضو مانند چین و روسیه به ایران باشد. آینده دریانوردی ایران در گرو عبور از مدیریت بحران به سمت مدیریت راهبردی است؛ باید با انسجام داخلی و دیپلماسی فعال اقتصادی در بلوک‌های جدید، از تهدیدها عبور کرد و از فرصت‌های بی‌نظیر بریکس و شانگهای برای نوسازی ناوگان در زنجیره تأمین جهانی بهره برد. زمان تصمیم‌گیری و اقدام هماهنگ هم‌اکنون است.

باید از تمام ظرفیت‌های داخلی مانند انجمن‌های تخصصی و صنفی، دانشگاه‌ها و ظرفیت‌های خارجی از جمله عضویت در پیمان‌های منطقه‌ای و جهانی مانند بریکس و همکاری با شانگهای برای توانمندسازی کشتیرانی و شکستن انحصار غربی‌ها استفاده و خطوط کشتیرانی مشترک با کشورهای عضو این سازمان‌ها ایجاد کرد.

### نبایدها

نباید با تصمیمات جزیره‌ای و سلیقه‌ای، برنامه‌های بلندمدت را مختل کرد. نباید از وابستگی به درآمدهای نفتی به عنوان الگوی کسب‌وکار در کشتیرانی تقلید کرد. نباید کشتی‌های قدیمی را با هزینه تعمیرات بالا همچنان به کار گرفت. نباید استانداردهای بین‌المللی ایمنی و محیط زیست (IMO) را نادیده گرفت. نباید این فرصت را با عدم برنامه‌ریزی مشخص و آمادگی لازم از دست داد و از همه مهم‌تر نباید با بخشی‌نگری، ناوگان ملی دریایی را در دفاع از منافع کشور در مقابله با فشار حداکثری و تحریم‌های خارجی تنها و بدون پشتیبان گذاشت.





## دریایان نمونه

فرستی پیش آمد تا ماهنامه «بندر و دریا» پای صحبت و درد دل دریایان و دریانوردان کشور بنشیند. ویژه‌نامه روز جهانی دریانوردی که به پاس گرامیداشت این روز و تجلیل از تلاش‌ها و زحمات دریایان به‌خصوص دریایان نمونه کشور تهیه شد، پرونده‌ای را به دریایان نمونه اختصاص داد. قرار است مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانوردی در راستای هماهنگی و همراهی با جامعه بین‌المللی دریانوردی ذیل اهداف و برنامه‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) همراه امسال برگزار شده و در این مراسم از دریایان نمونه سال ۱۴۰۴ در سطوح مختلف از جمله اساتید دانشگاه و پژوهشگران دریایی، مدیران عامل، پیشکسوتان دریایی، افسران و کارشناسان، ایثارگران دریایی، مدیران دریایی و شرکت‌های کشتیرانی قدردانی شود.

این مناسبت سبب شد سراغ دریایان نمونه برویم. آنها که در سینه خود رازها و ناگفته‌هایی از روزها و شب‌های مانده روی آب دارند؛ از خطرهای تلخی‌ها و شیرینی‌های سفرهای دور و دراز و یادگارهایی که از هر سفر بر ذهن و دل خویش حک کرده‌اند.

پیشکسوتان دریایی شامل کاپیتان، فرمانده، سرمهندس و... خود دریایی از خاطره و تجربه‌اند و هر کلمه‌ای که بیان می‌کنند در خود نکته‌هایی نهان دارد و چه خوب می‌شد اگر در کتابی گرد هم می‌آمد و می‌شد توشه‌ای برای دریایان جوانی که تازه قدم در این راه گذاشته‌اند.

ایثارگران دریایی و دریایانی که دفاع مقدس ۸ ساله و جنگ نفتکش‌ها را به یاد دارند و آن را با گوشت و پوست خود لمس کرده‌اند، روایت‌های ناب‌ی دارند که جایش در کتاب‌ها و فیلم‌ها خالی است. نبردهایی که دریایان و دریانوردان کشور از آن سربلند بیرون آمدند. در این میان اساتید دانشگاه و پژوهشگران، کارشناسان امنیت بندری، کارشناسان کنترل و بازرسی، مدیران دریایی و... هر یک گفتنی‌های خاص خود را داشتند و به فراخور تجربه و تخصص‌شان، گله‌ها و انتقاداتی را نسبت به کمبودهای زیرساختی ارائه کردند و راهکارهای خویش را بیان داشتند.

دریایان نمونه آنچه گفتند از کاستی‌ها، فرصت‌ها و دستاوردها می‌خته به آینده‌نگری و دلسوزی بود. آنها عمیقاً نگران داشته‌ها و دارایی‌های صنایع دریایی هستند که با رنج و زحمت فراوان همه دریایان گذشته و حال به دست آمده و وظیفه همگان به‌خصوص ارگان‌های دریایی است که برای حفظ داشته‌ها تلاش کنند و البته بکوشند بر میزان و کم و کیف آن بیفزایند، نه اینکه اجازه دهند آنچه را که تا اینجا به دست آمده با بی‌تفاوتی و کم‌ارزش انگاشتن از دست برود. خواندن گفته‌ها و یادداشت‌های کوتاه و بلند دریایان نمونه، سندی است تاریخی که می‌تواند چراغ راه آینده باشد.



## بازنگری در حوزه قانون گذاری مرتبط با دریا

[ سعید کیا کجوری ]

○ ایثارگر نمونه دریایی



متولد سال ۱۳۴۵ هجری و از سال ۱۳۷۳ به سازمان بنادر و دریانوردی پیوستم. نخستین سال های خدمتم در بندر نوشهر گذشت و در سال ۱۳۸۰ به بندر شهید رجایی منتقل شدم. از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸ در این بندر بزرگ کشور مشغول فعالیت بودم و پس از آن، از سال ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۸ به بندر امیرآباد رفتم. پس از پایان این دوره و به دلیل اینکه زادگاهم نوشهر بود، بار دیگر به بندر نوشهر بازگشتم و مسیر خدمتی خود را در این بندر ادامه دادم.

سال ۱۳۹۱ به سمت معاون بندری و دریایی بندر نوشهر منصوب شدم. پیش از آن نیز در بندر شهید رجایی و امیرآباد به عنوان رئیس اداره فعالیت کرده بودم. در بندر شهید رجایی حدود ۲ سال ریاست اداره اموال و سفارشات را بر عهده داشتم و در بندر امیرآباد نیز رئیس اداره منطقه ویژه اقتصادی و سرمایه گذاری بودم. در بندر نوشهر هم مسئولیت امور بندری و سپس معاونت بندری و دریایی را عهده دار شدم و از سال ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۱ به مدت بیش از یک دهه در این سمت خدمت کردم. کمتر از ۳ سال است که به عنوان مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران فعالیت می کنم.

یکی از نقاط عطف کارنامه کاری ام، حضور ۵ ساله ام در بندر شهید رجایی است؛ بزرگ ترین بندر کشور که به عنوان پیشانی حمل و نقل دریایی ایران شناخته می شود. در این بندر، نخستین پست سازمانی رسمی ام را به عنوان رئیس اداره منطقه ویژه اقتصادی و سرمایه گذاری دریافت کردم. پس از انتقال به بندر امیرآباد، با چالشی جدی روبه رو شدم، چرا که تا پیش از سال ۱۳۸۵ حتی یک قرارداد سرمایه گذاری در این بندر منعقد نشده بود. در طول ۳ سال حضورم، توانستیم برای نخستین بار بستر سرمایه گذاری را فعال کرده و در مجموع ۱۲ قرارداد سرمایه گذاری بزرگ به امضا برسانیم. این دستاورد نه تنها آغازگر روند توسعه سرمایه گذاری در بندر امیرآباد بود، بلکه نقطه عطفی در کارنامه کاری من نیز بود.

در بندر شهید رجایی در دوره ای که به عنوان رئیس اداره فعالیت می کردم، یکی از بهترین دوره های جذب سرمایه گذاری رقم خورد. پروژه های بزرگ و اصلی سایت های کانتینری که امروز در این بندر

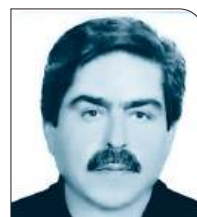
فعالند، دقیقاً در همان دوره آغاز شدند و به مرحله اجرا رسیدند. سال ۱۴۰۱ همزمان با انتصاب من به عنوان مدیر کل بندر نوشهر، اتفاق مهمی رخ داد و آن هم کاهش شدید تراز آب دریای خزر بود. این تغییر شرایط سبب شد کانال ورودی بندر نوشهر عملاً کارایی خود را برای پذیرش کشتی های با آبخور متعارف از دست بدهد. در نتیجه، تنها امکان پذیرش کشتی های کوچک وجود داشت. در حالی که بنادر مقابل ما در روسیه و قزاقستان قادر به پذیرش کشتی هایی با آبخور ۴،۵ تا ۴،۷ متر بودند. در نوشهر حداکثر آبخور قابل پذیرش ۳،۷ متر بود. حتی در این شرایط هم ورود کشتی مشروط به آرام بودن کامل دریا بود به گونه ای که در شب ورود و خروج کشتی عملاً امکان پذیر نبود و با کوچک ترین تلاطم دریا، فعالیت بندر به طور کامل متوقف می شد. خوشبختانه پس از حدود یک سال تا یک سال و نیم تلاش و اجرای فعالیت های مختلف، توانستیم شرایط قابل توجهی را ایجاد کنیم، به گونه ای که اکنون کانال دسترسی بندر نوشهر از نظر مسیر، عمق و عرض در وضعیت مطلوبی قرار دارد. امروز کشتی هایی با آبخور ۴،۲ تا ۴،۳ متر که در بنادر روسیه و قزاقستان پهلوی می گیرند، به راحتی می توانند وارد بندر نوشهر شوند و دیگر دغدغه جدی در این زمینه وجود ندارد. دستاوردی که می توان آن را یکی از تحولات بزرگ دریایی نوشهر در سال های اخیر دانست. تقریباً شرایط مشابهی نیز در بندر فریدونکنار به عنوان یکی از بنادر تابعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران وجود داشت. خوشبختانه با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و اختصاص اعتبارات لازم، موفق شدیم قراردادهای مورد نیاز را منعقد کنیم و اکنون این بندر نیز از کانالی ایمن و استاندارد برخوردار است که پذیرای کشتی هاست.

به باور من، دریا نباید تنها به حوزه حمل و نقل دریایی محدود شود. به عنوان فردی که سال ها در حوزه های مختلف بندری و دریایی فعالیت داشته ام، معتقدم یکی از ضرورت های جدی کشور بازنگری در حوزه قانون گذاری مرتبط با دریاست. ما نیازمند قوانینی متمرکز و کارآمد هستیم تا نهادهای مقتدر بتوانند مسئولیت اصلی این حوزه را بر عهده بگیرد و با اختیار کافی، تحولات بنیادینی را رقم بزنند. بخش قابل توجهی از مرزهای کشور ما دریایی است و همین موضوع اقتضا می کند یک نگاه انقلابی و بازنگری اساسی در قوانین و سیاست های مرتبط با دریا شکل بگیرد.

## تخلیه کشتی‌ها زیر موشک‌های عراقی

[ محمد امیری ]

○ پیشکسوت نمونه دریایی  
معاون عملیات بندری بندر انزلی



ناچار بودیم آن را به بالای ۱۰ متر برسانیم تا تخلیه کشتی‌ها، به‌ویژه تانکرهای سوخت، امکان‌پذیر شود. این اقدام برای رساندن خدمات سوخت به مناطق جنگی از جمله پایگاه هوایی امیدیه و بوشهر ضروری بود. بوشهر برای تأمین سوخت هوایی این پایگاه‌ها یک نقطه استراتژیک بود و حتی در دوره‌ای مجبور شدیم عملیات سوخت‌رسانی را روی اسکله خاکی انجام دهیم.

علاوه بر این، کشتی‌هایی که در منطقه مورد اصابت موشک قرار می‌گرفتند، به بندر بوشهر هدایت می‌شدند و ما خدمات کمک‌رسانی به آنها انجام می‌دادیم. یکی از مهم‌ترین اقدامات بنده ماجرای کشتی تانکر «شیروان» بود که در ۵ مایلی بوشهر هدف موشک عراقی قرار گرفت و آتش‌سوزی شدیدی در آن رخ داد. کشتی حامل ۶۴ هزار تن بنزین هواپیما بود و خدمه آن فرار کرده بودند. خاموش کردن آتش ۳ روز و ۳ شب به طول انجامید و اگر موفق نمی‌شدیم، انفجار آن خسارت سنگینی به بار می‌آورد.

پس از دوران دفاع مقدس، بنده در لایروبی اسکله‌های بندر امام خمینی (ره)، اسکله شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت پتروشیمی، همچنین اسکله‌های شرکت ملی نفت در بندر ماهشهر مشارکت داشتم. یکی دیگر از پروژه‌های مهم، ساخت سیلو در سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۱ بود. تا پیش از آن، تخلیه کشتی‌های حامل گندم و جو بیش از ۳۰ روز طول می‌کشید و سالانه حدود ۸۰ تا ۹۰ میلیون دلار هزینه اضافی به کشور تحمیل می‌شد. با اجرای این پروژه، زمان تخلیه به کمتر از ۱۰ روز کاهش یافت و صرفه‌جویی قابل توجهی ایجاد شد. همچنین خدمات سرویس چراغ‌های دریایی و بویه‌گذاری در منطقه بوشهر بر عهده ما بود، چرا که به دلیل شرایط جنگی، کسی این کار را انجام نمی‌داد. این اقدام را از خارک تا عسلویه انجام دادیم.

افتخار خدمت به کشورم را در عرضه دریا و دریانوردی دارم و طی همه سال‌های خدمتم

از بندر انزلی، بندر خرمشهر و بندر بوشهر تا بندر چابهار و بندر امام خمینی (ره) و... در خدمت کشورم بوده‌ام.

یکی از عملیات‌های دشوار و البته جالبی که همزمان با شروع جنگ تحمیلی رقم خورد، این بود که سازمان بنادر و دریانوردی، تعداد ۴ لایروب را در خرمشهر خریداری کرده بود که به دشواری آنها را از بندر خرمشهر جابه‌جا کردیم و نجات دادیم. گروهی متشکل از آقایان کیهان بزرگمهر، حسین مخلصیان، منصور اعلمی‌فر و دیگران در این عملیات حضور داشتند و کشتی‌ها را به بندر امام خمینی (ره) منتقل کردیم.

پس از آن، خدمت من در بندر بوشهر آغاز شد. در فاصله سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۶۴ در بندر بوشهر، افسر عرشه بودم. از سال ۱۳۶۴ تا ۱۳۶۹ به عنوان معاون فعالیت می‌کردم و از ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۲ در جایگاه فرمانده بودم. پس از پایان جنگ تحمیلی ۸ ساله، مأموریتم به بندر امام خمینی (ره) منتقل شد و سال ۱۳۷۲ هم معاون عملیات بندری بندر انزلی شدم.

در زمان جنگ، با توجه به شرایط حساس خرمشهر و آبادان که تحت حفاظت شدید بودند و کشتی‌ها مرتب از سوی عراق مورد اصابت موشک قرار می‌گرفتند، عملاً فعالیت بندر خرمشهر متوقف شد و نیاز به بندری پشتیبان احساس می‌شد و نزدیک‌ترین بندر به منطقه جنگی، بندر بوشهر بود. در آن زمان بندر بوشهر، عمق اسکله‌اش به حدود ۷٫۵ متر رسیده بود و ما

### اقدامات برجسته

- حمل سوخت به کشتی از جزیره خارگ
- شرکت در لایروبی کانال بندر بوشهر

- فعالیت در گروه نجات کشتی‌ها در دوران جنگ تحمیلی
- سرویس چراغ‌های دریایی منطقه بوشهر

## آسوده خاطر از ۴۰ سال خدمت دریانوردی

[ اردشیر محرابی ]

○ فرمانده کشتی  
و پیشکسوت نمونه دریایی



شیرین و پرافتخار، آسوده خاطر خواهم بود. به عنوان کسی که ۴۰ سال از زندگی‌اش را با دریانوردی سپری کرده، به فرزندان میهنم سفارش می‌کنم برای سربلندی و مانایی کشورمان، تحصیل در این رشته را جدی بگیرند و به آینده خوش بین باشند. اگر چه مسیر دشوار است اما چنانچه علاقه باشد، سختی‌ها تحمل پذیر می‌شود.

در تمام سال‌ها چه در دوران خدمت و چه دوران دانشجویی خاطرات تلخ و شیرین جذابی برای من رقم خورده است اما بهترین آنها زمانی است که بچه‌های پرسنل پیش ما روی دریا هستند و سر و صدای بازی کردن آنها در عرشه و راهروها حس شادابی و زندگی را به پرسنل القا می‌کند. این اواخر ۲ خواهر ۲ و ۴ ساله حسابی شور و شوق در کشتی به راه انداخته بودند، طوری که بیشتر افسران و ملوانان به حضورشان حسابی عادت کرده بودند و با اینکه مدت زمان حضورشان طولانی شده بود، بسیار با روحیه و شاداب بودند و زمان برایمان در طول سفر به راحتی می‌گذشت. حتی هنگام خروج خودم از کشتی، این دو خواهر نازنین بیدار شدند و همراه پدرشان با قرآن مرا بدرقه کردند که این محبت‌شان هیچوقت از یادم نمی‌رود.

در پایان می‌خواهم از تمام همکارانم در بخش‌های مختلف کشتیرانی، نفتکش، سازمان بنادر و دریانوردی و... تشکر کنم که با وجود همه چالش‌ها، سختی‌ها و دوری از خانواده با قدرت به کارشان ادامه می‌دهند تا پرچم جمهوری اسلامی ایران همیشه سربلند و سرفراز بماند.

متولد یکم فروردین ۱۳۴۵ در شهر سرسبز رامسر هستم. تولد در کنار دریا باعث شد از

همان کودکی به حضور در دریا علاقه‌مند شوم. در واقع از همان سنین کودکی به کار روی عرشه کشتی‌ها فکر می‌کردم و این رؤیایی بود که دریا در همان اوایل زندگی به من بخشید.

علاقه کودکی، در جوانی شکل جدی‌تری به خود گرفت. سال ۱۳۶۴ بود که در دانشگاه دریانوردی چابهار قبول شدم و همزمان با دانشجویی از همان ابتدا، بورسیه شرکت ملی نفتکش ایران شدم. دوران دانشجویی‌ام همزمان با جنگ تحمیلی بود که همین مورد باعث شد بنده و همدوره‌ای‌هایم دوره چالش‌برانگیزی را پشت سر بگذاریم، چرا که صنعت دریانوردی کشور در عرصه‌های مختلف تجاری، نظامی و... با جنگ درگیر شده بود.

پس از فارغ‌التحصیلی و بعد از طی کردن دوره آموزشی سربازی، با تعهد ۱۰ ساله از سال ۱۳۷۰ با درجه افسر سومی شروع به کار کردم و از سال ۲۰۰۰ میلادی با سمت فرماندهی به خدمت خود به کشور و ملت عزیزم ادامه دادم و ان شاء الله سال آینده بازنشسته خواهم شد. خوشحالم که در تمام این سال‌ها هرچه در توان داشتم را برای مردم کشور و سربلندی نام ایران زمین گذاشته‌ام و در زمان بازنشستگی و پایان این خدمت

## حضور قدرتمندانه در دریا

[ ناصر احمدزاده ]

○ سرمعاون ایثارگر دریایی نمونه



از سویی اصلی‌ترین چالش ما کمبود نیروی انسانی به دلیل پایین بودن حقوق هاست. این موضوع به یک معضل جدی برای صنعت دریایی کشور تبدیل شده و تأثیر زیادی بر جذب و نگهداشت نیروهای متخصص دارد. همین مورد باعث شده بسیاری از نیروهای مجرب جذب دیگر شرکت‌ها شوند و اگر این چالش برطرف نشود، در سال‌های آینده پست‌های تخصصی ما از نیروی مجرب خالی خواهد شد و نیروها به شرکت‌های خصوصی می‌پیوندند یا به دیگر کشورها مهاجرت می‌کنند. اگر موضوع کمبود نیروی انسانی حل شود، با وجود تحریم‌ها همچنان می‌توانیم قدرتمندانه در دریا حضور داشته باشیم. پیام من به همه علاقه‌مندان به دریانوردی این است که دریانورد باید فردی صبور و علاقه‌مند به حرفه‌اش باشد. اگر جوانان به این حوزه وارد می‌شوند، حتماً به کار عملیاتی روی عرشه توجه کنند، چرا که این حرفه، هر چند دشواری‌های خاص خودش را دارد اما شغل ارزشمند و پرثمری است.

سابقه دریایی من از سال ۱۳۷۶ و با ملوانی درجه ۲ در بندر چابهار آغاز شد که روی عرشه مشغول کار شدم، البته سابقه حضور در دیگر بنادر کشور از جمله، بوشهر، بندرعباس و بندر امام خمینی (ره) را هم دارم و در این بنادر هم مشغول به کار بوده‌ام. در ترکیه و کره هم سابقه کار دارم. در این مدت شاید روزی نبوده باشد که خاطره‌ای تلخ یا شیرین رقم نخورده باشد اما خاطره تلخی که تصویر آن از ذهن من پاک نمی‌شود، مربوط به زمانی می‌شود که در دریای عرب بودیم و هوا توفانی شد که در پی آن یک مهندس برق از روی عرشه سقوط کرد و متأسفانه جان خود را از دست داد. این حادثه دلخراش در ذهن من حک شده و با گذشت سال‌ها هنوز آن را فراموش نکرده‌ام.

## جلوی صید ترال را بگیرید

[ نادر سرتلیان ]

○ فرمانده نمونه طرح‌های عملیاتی دریایی استان بوشهر



بوده‌ام و تلاش‌هایم هیچگاه متوقف نشده است. در این مدت به کمک همکارانم بیش از ۳ هزار قایق متخلف را کشف و توقیف کرده‌ایم. متأسفانه صید ترال در کشور ما ادامه دارد و قاچاق سوخت و کالا نیز به رغم تمام تلاش‌هایی که از جانب ما، سپاه پاسداران، دریابانی و... انجام می‌شود، همچنان در جریان است. این موضوع آسیب بزرگی به ذخایر زیستی و سرمایه کشورمان می‌زند که امیدوارم دستگاه‌های مسئول در این زمینه توجه بیشتری داشته باشند.

بنده از سال ۱۳۸۰ کار در دریا را آغاز کردم و در همه این سال‌ها نیروی عملیاتی بوده‌ام نه اداری. ابتدا به عنوان نیروی عملیاتی در دریا حضور داشتم، پس از آن، ناخدای قایق شدم و تجربه‌های متعددی در دریا اندوختم و در ادامه مسیر شغلی، به فرماندهی گشت دریایی استان بوشهر رسیدم. در حال حاضر طرح‌های عملیاتی که اجرا می‌کنیم شامل بخش‌های مختلفی از جمله کشف و ضبط موارد غیرقانونی است. یکی از وظایف اصلی ما مبارزه با قاچاق سوخت، مقابله با صید غیرقانونی میگو و ماهی، همچنین جلوگیری از ورود کالای قاچاق است. افتخار می‌کنم که از سال ۱۳۸۳ همواره در دریا

### اقدامات برجسته

- نقشه‌خوانی
- مطالعه پیرامون ادوات و ابزار صید
- قایقرانی
- کار با جی‌پی‌اس

## بی‌رقیب در دریاگردی

[ تورج ولی‌نسب ]

مدیر نمونه بخش بیولوژی  
و ارزیابی ذخایر سازمان شیلات



عنوان آبریزان تجاری معرفی شد. در کنار این فعالیت‌ها، حضور زیادی در دریا داشتیم و مدتی نیز از سوی کشورهای عربی به عنوان مشاور دعوت شدم؛ از جمله مشاور علمی مرکز تحقیقات شیلات و علوم دریایی کشور عمان بودم. در جلسات متعددی به عنوان متخصص شرکت کردم و همچنان نیز ارتباطات بین‌المللی خود را حفظ کرده‌ام. چندین گردهمایی بین‌المللی داشته‌ام و عضو انجمن‌های علمی بین‌المللی از جمله عضو رسمی اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت (IUCN)، عضو گروه تخصصی کوسه و عضو انجمن سرپایان شناسان جهان بوده‌ام. همچنین نایب‌رئیس سازمانی به نام «آپاری» (APARI) بودم و به مدت ۲ سال این مسئولیت را داشتم و همچنان ارتباطات با آنها برقرار است.

تا امروز حدود ۲۵ جلد کتاب و نزدیک ۲۵۰ مقاله به زبان فارسی و انگلیسی در ژورنال‌های داخلی و بین‌المللی منتشر کرده‌ام. سردبیر مجله بین‌المللی شیلات ایران نیز هستم. در طول این سال‌ها مشاور چندین معاون وزیر و رئیس سازمان شیلات بوده‌ام؛ برخی به طور رسمی و برخی دیگر به طور شفاهی. اکنون هم در خدمت مجموعه شیلات هستم و هر تصمیمی که درباره صید آبریزان گرفته شود، اعم از اینکه چه آبرزی، در کدام منطقه، چه زمانی و به چه میزان صید شود، با نظر اینجانب اعلام رسمی می‌شود.

در حال حاضر، یکی از معضلات جدی جامعه صیادی صید غیرمجاز است که به شدت افزایش یافته و همچنان ادامه دارد. جلساتی نیز برای بررسی شناورهای متخلف برگزار کرده‌ایم. این مسئله امروز به عنوان بزرگ‌ترین چالش پیش روی ما قرار دارد. برای نمونه، ذخایر ماهی‌های خاویاری در دریای خزر آسیب فراوانی دیده که علت اصلی آن صید قاچاق و غیرمجاز است. در جنوب کشور نیز به نوعی دیگر همین مشکل وجود دارد.

بنده تورج ولی‌نسب با درجه علمی استاد تمام هستم. ۶ روز پیش ۳۵ سال خدمت من به پایان رسید. شاید کمتر کسی به اندازه من سابقه حضور در دریا داشته باشد. من از سال ۱۳۶۹ کارهای تحقیقاتی خود را از مرکز تحقیقات شیلات چابهار شروع کردم. نخستین کار تحقیقاتی من روی ماهی مرکب بود که به عنوان یک آبرزی جدید برای صادرات به صنعت شیلات معرفی شد.

از سال ۱۳۷۱ یک پروژه بین‌المللی با سازمان فائو درباره ارزیابی ذخایر فانوس‌ماهیان داشتیم. این پروژه به عنوان نمونه موفق سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد معرفی شد. در این پروژه، این آبرزی را به عنوان گونه‌ای دست‌نخورده و صیدنشده بررسی کردیم؛ هم مطالعات بیولوژیکی انجام شد و هم میزان ذخایر برآورد شد. برآوردها نشان داد حدود ۲ میلیون تن ذخیره وجود دارد و در گام نخست پیشنهاد دادیم سالانه ۲۰۰ هزار تن برداشت شود. البته سال‌های بعد این میزان به ۳۰ تا ۳۵ هزار تن کاهش یافت.

نکته جالب این بود که از سال ۱۳۷۱ که شروع پروژه بود، از ۳۶۵ روز سال نزدیک به ۲۰۰ روز آن را در دریا حضور داشتیم. سال ۱۳۷۳ هم همین روند ادامه یافت. در سال‌های بعد نیز پروژه‌های متعددی داشتیم و مرتباً در دریا حضور پیدا می‌کردم. کارهای تحقیقاتی مختلفی روی ذخایر فانوس‌ماهیان، همچنین ماهیان بستر در کل خلیج فارس و دریای عمان انجام دادیم. یکی از دستاوردهای این تحقیقات، معرفی آبریزانی همچون ماهی حسون و سلطان ابراهیم بود که برای آنها فصل صید مشخص به

### اقدامات برجسته

- مجری طرح تحقیقاتی «ارزیابی ذخایر فانوس‌ماهیان دریای عمان» و معرفی ذخایر جدید و دست‌نخورده فانوس‌ماهی به عنوان صنعت جدید برای بهره‌برداری تجاری
- مجری بررسی بیولوژی و ذخایر ماهی مرکب در خلیج فارس و دریای عمان و معرفی این آبرزی برای صید تجاری و صادرات
- معرفی مکان صید، زمان صید و ظرفیت جدید بهره‌برداری تجاری از ماهیان حسون و سلطان ابراهیم در خلیج فارس و تعیین ۲ فصل صید برای کشتی‌های کلاس طبس
- مشاور علمی مرکز تحقیقات شیلات و علوم دریایی کشور عمان

## کشتی سازی منطبق با محیط دریایی

[ محمدحسین شفیعی ]

○ پژوهشگر نمونه دریایی

به همین دلیل همیشه علاقه‌مند بودم روی این موضوع کار کنم. البته در کشور ما هنوز در ابتدای مسیر هستیم و شاید در روزهای نخست، این دیدگاه چندان پذیرفته نمی‌شد اما امروز خوشبختانه در راستای همین نگاه، کمیته‌ای با عنوان «کمیته محیط‌شناسی دریا» در دانشکده مهندسی دریایی تشکیل شده تا بتواند به نیازهای واقعی حوزه دریایی در زمینه شناخت محیط پاسخ دهد.

از خاطرات شیرین کاری من این بوده که توانستیم نگاه ضرورت محیط‌شناسی را در حوزه دریایی جا بیندازیم. در ابتدا این دیدگاه چندان جدی گرفته نمی‌شد اما خوشبختانه امروز اهمیت آن پذیرفته شده است. وقتی به روندهای آینده نگاه می‌کنیم، به‌ویژه چشم‌اندازهایی که تا سال ۲۰۵۰ برای حوزه دریایی ترسیم شده، می‌بینیم همگی با «محیط‌شناسی دریا» پیوند مستقیم دارد؛ از بحث انرژی‌های نو گرفته تا ملاحظات محیط زیستی، همچنین فناوری‌های نوین دریایی. در واقع، پایه و اساس همه این موضوعات شناخت دقیق محیط دریاست.

به باور من، آینده حوزه دریایی باید مبتنی بر فناوری‌های نوین باشد. توصیه‌ام این است که شناخت محیط‌های دریایی بر اساس فناوری‌های آینده انجام شود، چرا که ظرفیت‌های کشور در این زمینه بسیار بکر و دست‌نخورده است.

اگر به حوزه‌های مختلف نگاه کنیم، می‌بینیم شناخت محیط دریایی می‌تواند نقش مهمی در توسعه فناوری داشته باشد؛ چه در صنعت سیار، چه در حوزه نفت و گاز و چه در زمینه انرژی‌های نو. حتی در بخش‌هایی مثل آبریز پروری که امروز جایگزین شیلات سنتی شده است، ظرفیت‌های گسترده‌ای وجود دارد.

به جرأت می‌توان گفت در کشور ما شاید کمتر از ۵ درصد این ظرفیت‌ها مورد استفاده قرار گرفته و هنوز فرصت‌های فراوانی برای فعالیت و نوآوری در این حوزه‌ها وجود دارد.

تحصیلاتم را در دوره کارشناسی در دانشگاه صنعتی مالک اشتر انجام دادم و سپس در دانشگاه آزاد اسلامی تهران شمال و دانشگاه هرمزگان بندرعباس، تخصص خود را در حوزه اقیانوس‌شناسی ادامه دادم. بعد از پایان تحصیلات نیز در کنار کار در حوزه کشتی‌سازی، فعالیت‌های مرتبط با این رشته را دنبال کردم و اکنون حدود ۱۷ سال است در این زمینه کار می‌کنم.

به طور کلی رشته کشتی‌سازی با شناخت محیط دریا و شرایط مرتبط با آن گره خورده است. بر همین اساس، پس از ورود به حوزه کشتی‌سازی در دوره کارشناسی، ادامه تحصیل در دوره کارشناسی ارشد و سپس دکتری را در زمینه اقیانوس‌شناسی انتخاب کردم تا شناخت دقیق‌تری از محیط‌های دریایی به دست آورم.

درباره ضرورت کشتی‌سازی باید گفت مهم‌ترین اصل در طراحی یک شناور، شناخت کامل محیط است. اگر محیط و شرایط آن به درستی شناخته نشود، طراحی نمی‌تواند متناسب با واقعیت دریا و نیازهای عملیاتی باشد. بنابراین اقیانوس‌شناسی و کشتی‌سازی در ارتباط مستقیم و مکمل یکدیگر قرار دارند.

همان‌طور که در ساخت یک برج، نخستین گام بررسی مقاومت زمین و مطالعه مکانیک خاک است تا مطمئن شوید بستر، توان تحمل سازه را دارد، در کشتی‌سازی نیز همین اصل وجود دارد. یعنی پیش از هر طراحی باید محیط دریایی به‌خوبی شناخته شود. بدون این شناخت، امکان طراحی صحیح و کارآمد وجود ندارد. این دیدگاه یکی از اصول اساسی در حوزه کشتی‌سازی است که من به‌شخصه آن را تجربه کرده‌ام و به موفقیت آن باور دارم. یک طراح باید در کنار دانش فنی، به شناخت محیط هم مسلط باشد.

## موفقیت در سایه صبوری و سختکوشی

[ حسین ناجی پور ]

○ مدیرعامل شرکت هرمز مارین



مستقل خود را در این عرصه آغاز کنم. بنابراین اواخر سال ۱۳۶۸ برای دریافت مجوز تأسیس شرکت اقدام کردم و در نهایت سال ۱۳۶۹ شرکت ثبت شد. از همان زمان نیز فعالیت رسمی ام در حوزه حمل و نقل و خدمات دریایی آغاز شد.

در زمینه تجربه شخصی ام با دریا و صنعت دریایی، خاطره‌ای دارم که برایم بسیار الهام‌بخش بوده است؛ سال ۱۳۶۹، در نیمه نخست سال، مأموریتی به شرکت ما واگذار شد که مربوط به خلیج فارس و بندرعباس بود. این مأموریت در ادامه اقدامات مربوط به دوران جنگ بود، چرا که بخشی از پاکسازی‌ها و عملیات‌های دریایی به طور کامل انجام نشده بود. به همین منظور تیمی از نجات کشتی‌ها حضور داشت و من نیز همراه آنان به منطقه اعزام شدم.

این نخستین بار بود که سوار شناور شدم و به دل دریا رفتم؛ تجربه‌ای بسیار متفاوت و تأثیرگذار که انگیزه تازه‌ای در من ایجاد کرد. از همان زمان درک کردم چه در حوزه دریایی و چه در مدیریت و زندگی شخصی، انسان برای رسیدن به اهدافش نیازمند ۲ ویژگی مهم است: صبوری و سختکوشی.

من این خصوصیات را در خود می‌دیدم و همان سال‌ها ساعات طولانی - گاه روزی ۱۳ تا ۱۴ ساعت - کار می‌کردم تا بتوانم اهدافی را که برای خودم تعیین کرده بودم، محقق کنم. این تجربه نخستین حضورم روی شناور، نقطه عطفی در مسیر حرفه‌ای من شد و نگاه تازه‌ای نسبت به دریا و سختی‌های آن در ذهنم شکل گرفت.

در مسیر حرفه‌ای خود در حوزه دریایی و حمل و نقل، با چالش‌های زیادی روبه‌رو شدم. کار در دریا با سختی‌های خاص خود همراه بود و آن تجربه‌ای که از حضور در شناور به دست

متولد اول آبان ۱۳۲۹ هستم. درباره دوران کودکی و علایق اولیه‌ام باید بگویم به فکر دریانوردی نبودم. از همان سال‌های نوجوانی

ذهنیت و علاقه‌ای جدی به مسائل اقتصادی و بازرگانی داشتم و همین موضوع مسیر آینده مرا مشخص کرد.

تحصیلات دانشگاهی ام را در رشته مدیریت بازرگانی در دانشگاه می‌شینگان آمریکا گذراندم و پس از دریافت لیسانس، سال ۱۳۵۹ به ایران بازگشتم. در بازگشت به کشور، فعالیت خود را در بخش خصوصی بازرگانی خارجی آغاز کردم اما با شروع جنگ تحمیلی و محدود شدن تجارت خارجی، این فعالیت‌ها نیز عملاً متوقف شد. در آن شرایط به فعالیت در بخش‌های دولتی پرداختم؛ حضوری که ۲ تا ۳ سال به طول انجامید. پس از آن، همکاری خود را با سازمان‌های وابسته به وزارت بازرگانی وقت آغاز کردم و در آنجا مسیر حرفه‌ای تازه‌ای را ادامه دادم.

سال ۱۳۶۴ مأموریتی برای من پیش آمد که طی آن به عنوان مدیرعامل یک شرکت لجستیک متعلق به جمهوری اسلامی ایران، به کشور اتریش اعزام شدم. حدود ۴ سال در آنجا مدیریت این مجموعه را بر عهده داشتم تا اینکه سال ۱۳۶۸ به ایران بازگشتم.

پس از بازگشت، با توجه به تجربه‌های کاری که در حوزه بازرگانی و حمل و نقل به دست آورده بودم، به این نتیجه رسیدم حمل و نقل - چه دریایی، چه زمینی و چه هوایی - بخش جدایی‌ناپذیر از بازرگانی است. همین موضوع باعث شد تصمیم بگیرم فعالیت

نتیجه تلاش فردی، بلکه حاصل همدلی و همراهی کل تیم بوده است.

آموزش و ارتقای توانمندی نیروی جوان، همیشه یکی از اهداف اصلی و راهبردی مجموعه ما بوده است. ما این موضوع را سرمشق مان قرار داده‌ایم و تقریباً بیشتر پرسنل برای ارتقای دانش و مهارت خود در کلاس‌های آموزشی انجمن کشتیرانی و انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران شرکت می‌کنند.

در طول ۶ ماه اخیر، تعداد زیادی از این کلاس‌ها برگزار شده و خوشبختانه همه پرسنل توانسته‌اند از این فرصت بهره ببرند. حتی این آموزش‌ها باعث شده کارکنان بتوانند درخواست مجوزهای سازمان بنادر و دریانوردی را نیز ارائه دهند اما با وجود اینکه این فرصت‌ها فراهم شده، علاقه و تعهد آنها نسبت به مجموعه باعث شده تاکنون هیچ کدام از این آموزش‌ها به منظور استفاده شخصی مورد سوءاستفاده قرار نگیرد.

در رابطه با چشم‌انداز صنعت دریایی ایران در منطقه هم به نظرم باید امیدوار باشیم. هر چند مشکلات فعلی کشور ما چالش‌برانگیز است اما با همت مسئولان مربوطه و صبر و شکیبایی مردم، به طور قطع این موانع قابل رفع است و قدردان تلاش‌های هموطنان مان هستیم.

پس از حل این مشکلات، شاهد جایگاه قوی و رشد مستمر صنایع دریایی خواهیم بود. ایران با منابع غنی و مدیران شایسته، توانایی دارد در منطقه و حتی سطح جهان، جایگاه مطلوب خود را در صنعت دریایی پیدا کند. این چشم‌انداز، ما را تشویق می‌کند همچنان با سختکوشی، صبوری و نگاه استراتژیک به توسعه و آموزش نیروی جوان ادامه دهیم.

آورد، بسیار آموزنده بود. تحمل فشارها، کنار آمدن با مشکلات و رویارویی با شرایط دشوار، بخشی از مسیر کاری من بود و الحمدلله توانستم با صبوری و سختکوشی موفقیت و پیروزی را در این مسیر تجربه کنم.

در روابط خانوادگی نیز از ابتدا اخلاق و روش کار من برای خانواده روشن بود. زمانی که در خارج از کشور مشغول فعالیت بودم، خانواده ترجیح می‌دادند از راه دور نظاره‌گر باشند اما پس از بازگشت به ایران، حضور من و استمرار حرفه‌ام را پذیرفتند. صبوری و سختکوشی، همواره خصلت اصلی من بوده و توانستم آن را در مسیر کاری و زندگی شخصی حفظ کنم.

خوشبختانه فرزندانم نیز مسیر تحصیل و حرفه‌ای موفق داشته‌اند. یکی از آنها در ایران ادامه تحصیل داد و ۲ نفر دیگر در خارج از کشور بودند که پس از بازگشت، هم‌اکنون از مدیران شرکت ما هستند و در کنار هرم مجموعه، با مسئولیت‌های مهمی فعالیت می‌کنند. برخی از آنها حتی عضو هیئت‌مدیره و سهامدار شرکت نیز هستند.

یکی از اصولی که همواره در کار خود رعایت کرده‌ام، صداقت و مشتری‌مداری بوده است. حفظ این اصول، همراه با تلاش و توسعه، باعث شد رضایت مشتریان جلب شود و انگیزه‌ای شد برای گسترش شرکت. امروز با افتخار می‌توانم بگویم بیش از ۱۰۰ نفر در دفتر مرکزی و شعبه‌های شرکت مشغول به کار هستند و ما مانند یک خانواده در کنار هم فعالیت می‌کنیم.

نزدیکی، وفای و همکاری میان اعضای تیم، جزو افتخارات ماست و همین روحیه جمعی و صمیمیت در محیط کاری، موجب رشد و توسعه پایدار شرکت شده است. برای من، این موفقیت نه تنها

## چالش کمبود نیروی متخصص

دشوار و با وجود دوری دریانوردان از خانواده، حداقل باری بر دوش آنها نیفزاییم و کمک کنیم سفر دریایی‌شان با آرامش آغاز شود و پایان یابد.

اما درباره اصلی‌ترین چالش امروز در حوزه نفتکش باید عرض کنم که مسئله کمبود نیروی متخصص، مشکل جدی ماست. البته شرکت ملی نفتکش ایران از گذشته ساختاری قوی در حوزه آموزش داشته و دانشگاه و مؤسسات آموزشی مرتبط با خود را راه‌اندازی کرده است. هدف اصلی این مجموعه همیشه تربیت نیروی متخصص داخلی و بی‌نیازی از نیروهای خارجی بوده است. در گذشته تعداد زیادی از خدمه کشتی‌ها خارجی بودند اما خوشبختانه این وابستگی برطرف شد و نیروهای ایرانی جایگزین شدند.

اکنون اما کمبود نیرو باعث شده جابه‌جایی به‌موقع دریانوردان با دشواری مواجه شود. با وجود این، همه همکاران در شرکت ملی نفتکش ایران تلاش می‌کنند در این شرایط حساس، صادرات نفت ایران که حیاتی‌ترین عنصر اقتصادی کشور است، دچار توقف نشود و چرخ اقتصاد مملکت از حرکت باز نایستد.

در پایان از انتخاب اینجانب به عنوان نماینده و عضو کوچکی از شرکت ملی نفتکش ایران تشکر می‌کنم اما زحمات اصلی در عرصه حمل و صادرات نفت ایران بر دوش دریانوردان عزیز و زحمتش است و از اینکه در شرایط سخت تحریم کمال همکاری را با وجود همه محدودیت‌ها داشته‌اند، نهایت تشکر را دارم.

[ رضا پورجهان ]

○ کارشناس ارشد برنامه‌ریزی نفتکش‌ها  
و مدیر دریایی نمونه



بنده از سال ۱۳۷۹ به شرکت ملی نفتکش ایران پیوستم. ابتدا به مدت ۲ سال در واحد شناورها، به‌ویژه شناورهای ساحلی، مشغول خدمت بودم. از سال ۱۳۹۲، یعنی در مجموع حدود ۱۳ سال به عنوان دریانورد در خدمت شرکت ملی نفتکش ایران انجام وظیفه کردم. در آن زمان که هنوز تحریم‌ها آغاز نشده بود، شرکت ملی نفتکش به تمام نقاط دنیا نفت صادر می‌کرد. حتی برخی از کشتی‌های ما به دلیل نبود تحریم‌ها به راحتی فعالیت داشتند؛ به عنوان نمونه، بارها نفت تروژ را به کانادا منتقل می‌کردیم. واقعیت این است که تا سال ۲۰۱۰، شرکت ملی نفتکش ایران با ناوگانی مدرن و میانگین سنی پایین، رتبه نخست ناوگان نفتکش دنیا را در اختیار داشت اما از سال ۲۰۱۲ و با شدت گرفتن تحریم‌ها چالش‌ها نیز آغاز شد.

تا سال ۱۳۹۲ در دریا خدمت کردم و از آن زمان به دفتر مرکزی شرکت ملی نفتکش ایران منتقل شدم. در آنجا مسئولیت‌های مختلفی در حوزه برنامه‌ریزی داشتم و آخرین سمت، مدیریت افسران کلیدی و کاپیتان‌ها به مدت ۶ سال بود. از ۳ سال پیش نیز در سمت مدیر طرح (Plan Manager) ۵ فروند کشتی خدمت می‌کنم. در این مدت تمام تلاش من این بوده که در این شرایط

### اقدامات برجسته

● برخورد و رفتار مناسب با پرسنل

● مدیریت و سازماندهی تأمین خدمه دریارو ناوگان

● کمک به حمل و صادرات نفت

## دریا، دریا و باز هم دریا!

[ مکی مصفايي ]

○ ایثارگر نمونه دریایی



هنگام خدمت سربازی در خرمشهر مجروح شدم و ماه‌ها در بیمارستان بستری بودم. بار دوم در یکی از مأموریت‌های دریایی، کشتی‌ای که بر آن سوار بودم هدف موشک قرار گرفت و در بندر رأس‌المطاف مجروح شدم. هنوز هم با وجود ۳ بار عمل جراحی، بیش از ۵۰ ترکش در بدنم باقی مانده است.

در این سال‌ها به عنوان سرآشپز در کشتی‌ها خدمت کردم. مدتی هم در جزیره لاوان، در بخش تأسیسات و رنگ‌آمیزی بندر مشغول به کار بودم. بخش تأسیسات همیشه با چالش‌های خاص خود همراه است اما هیچ‌گاه از پا ننشستم.

یکی از مسائل ما که به نوعی همراه همیشگی ماست، بحث قراردادهاست. برای نمونه من خودم ۳۵ سال خدمت کرده‌ام و هنوز قراردادی ام و رسمی نشده‌ام. بارها گفتند اگر به ۵۷ سالگی برسی، وضعیت رسمی خواهد شد اما من همیشه به آنها یادآوری می‌کردم که شما در حالی فرزندان جانبازان را رسمی می‌کنید که خود من که جانبازم همچنان در بالاتکلیفی مانده‌ام. با این همه، خدا را شکر می‌کنم که فرصت خدمت و کسب تجربه در این سال‌ها را داشتم. امروز که به گذشته نگاه می‌کنم، می‌بینم در دل سختی‌ها، افتخارات بزرگی نیز رقم خورد؛ خاطراتی که هرچند تلخ و شیرین در هم آمیخته‌اند اما گواهی از عمر پربار و خدمت صادقانه من در راه وطن هستند.

۳۵ سال، صادقانه تلاش کردم و با تمام وجود در خدمت کشور بودم و اکنون که در سال‌های پایانی خدمت و در آستانه بازنشستگی هستم، ناخودآگاه ذهنم پر می‌شود از خاطرات شیرین و تلخ دریانوردی. از همان روزهای نخست که کشور درگیر جنگ بود، تا امروز که در آرامش نسبی به کار ادامه می‌دهیم، زندگی همچون دریا بوده است؛ پر از موج‌های آرام و توفان‌های سهمگین.

من و همکارانم سال‌های زیادی را در دل دریا گذراندیم و بیراه نیست اگر بگوییم نیمی از عمرمان روی آب‌ها سپری شد. محرومیت‌های بسیاری را تحمل کردیم؛ از خانواده و عزیزان مان دور بودیم، رشد فرزندان مان را درست ندیدیم، نفهمیدیم چگونه کودکی کردند و چطور بزرگ شدند. حتی وداع با برخی نزدیکانمان را هم درک نکردیم. تمام این سال‌ها فقط دریا بود، دریا و باز هم دریا...

از خاطرات پرننگ زندگی ام، دوران جنگ نفتکش‌هاست. در همان سال‌ها مجروح شدم؛ نخستین بار سال ۱۳۵۹،

## تجربه خاص فرمانده شدن

[ احسان رفیعی ]

○ فرمانده نمونه کشتی



دوباره برگشتم و ادامه دادم.

در این مسیر، موفق شدم به عنوان فرمانده نمونه انتخاب شوم که تجربه و اعتماد مسئولان باعث این تقدیر شد. یکی از دلایلی که دوستان لطف کردند و به من اعتماد کردند، تجربه‌ای بود که در جریان جنگ تحمیلی ۱۲ روزه کسب کرده بودم. آن زمان روی کشتی‌های مسافربری کشتیرانی والفجر که ۲ تا از آنها مسیرهای بین‌المللی داشتند، فعالیت می‌کردم. من یکی از سفرهای بدون توقف (NON-STOP) و بی‌وقفه را انجام می‌دادم و جابه‌جایی مسافران را مدیریت می‌کردم، به‌خصوص مسافرانی که به دلیل لغو پروازها مجبور بودند از مسیر دریایی استفاده کنند. مسیرها شامل بندر لنگه به دبی و بندرعباس به شارجه بود که شخصاً یک سفر کامل را در این مسیرها انجام دادم.

درباره تفاوت افسری با کاپیتانی باید بگویم وقتی وارد حوزه دریایی می‌شوید، ابتدا دوره دانشجویی خود را می‌گذرانید و با مدرک افسری وارد کشتی می‌شوید. ارتقای شما بستگی به سابقه دریایی و تکمیل «سرویس‌های دریایی» دارد. مسیر معمول به این شکل است: افسر سوم ➡ افسر دوم ➡ افسر اول ➡ فرماندهی و هر مرحله دوره و شرایط خاص خود را دارد. هر چه تجربه و سابقه دریایی بیشتر باشد، امکان ارتقای رتبه نیز بیشتر می‌شود.

بیشتر زمان دریانوردی من روی کشتی‌های اقیانوس پیما بوده است. در دوره‌ای که در کشتی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران فعالیت می‌کردم، کشتی‌ها هنوز مسافری و آف شور نبودند. یکی از تجربه‌های ویژه‌ام، ۷ ماه حضور مداوم روی کشتی است؛ کشتی را از داک چین تحویل گرفتیم و از آنجا به سمت

۴۱ ساله هستم؛ مربی رسمی فدراسیون ورزش‌های رزمی ایران، دارنده دان ۵ کیک‌بوکس و موی‌تای و ۳ دوره قهرمانی کشور را کسب کرده‌ام. از سال ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۳ مدرس موسیقی بودم و سازهای تخصصی‌ام کیبورد و ساکسوفون است. همچنین مربی تنیس خاکی هستم و دارای مدرک مربیگری این رشته و تدریس هم می‌کنم. به مدت ۲ سال مدیر کارکنان دریایی کشتیرانی والفجر، همچنین مدیر دفتر ایمنی و کیفیت (DPA) کشتیرانی والفجر بودم.

سال ۱۳۸۵ یکی از اقوام پیشنهاد داد وارد حوزه دریانوردی شوم. سال ۱۳۸۶ وارد دوره‌های دریانوردی شدم و بعد از بررسی و آموزش، به عنوان کارآموز و ملوان در کشتیرانی شروع به کار کردم. سال‌های ۱۳۸۶ تا ۱۳۹۰ در دوره‌های تخصصی افسری شرکت کردم و از سال ۱۳۹۱ به عنوان افسر عملیاتی روی کشتی‌ها مشغول شدم. مدرک فرماندهی خود را سال ۱۳۹۵ از مؤسسه دریانوردی دریافت کردم و از سال ۱۳۹۶ بعد از قبولی در آزمون سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان فرمانده روی کشتی‌های والفجر فعالیت خود را آغاز کردم. این شامل کشتی‌های فراساحلی، آف شور و کشتی‌های مسافری بوده و تا امروز نیز ادامه دارد.

در مجموع، از حدود ۱۸ سالگی وارد حرفه دریایی شدم و تقریباً ۱۸ سال است در این حوزه فعالم. البته یک وقفه کوتاه حدود یک سال و نیم بین سال‌های ۱۳۸۶ و ۱۳۸۷ داشتم ولی

تقریباً یک ساعت و نیم طول می کشید و من برای نخستین بار به عنوان کاپیتان کشتی مسئولیت داشتم. تلخ ترین خاطره ام هم فوت عمومی عزیزم است. متأسفانه این اتفاق درست چند روز بعد از یکی از سفرهایم رخ داد و در همان دوره ای بود که روی کشتی بودم. خدا رحمت شان کند.

وقتی به کشتی رفتم و با همکاران خارجی کار کردم، واقعاً از فرهنگ های مختلف لذت بردم. یکی از همکارانم ژاپنی بود و دیگری اسپانیایی. سفر به این کشورها برای من تجربه ای بی نظیر بود. در طول دوران دریانوردی به ۲۰ تا ۲۵ کشور سفر کرده ام. اگر بخواهم به جوانانی که قصد دارند وارد این حرفه شوند توصیه ای کنم، باید بگویم که این کار شرایط بسیار سخت و متفاوتی دارد و مناسب همه نیست. توصیه می کنم قبل از هر تصمیم جدی، حتماً اطلاعات کامل را درباره شغل دریانوردی جمع آوری کنند و خودشان را بسنجند. در دوران آموزش و یک سال اول که انجام خدمات دریایی (Sea Time) دارند، باید ببینند آیا می توانند زندگی و شرایط سخت کشتی و دریا را تحمل کنند یا نه، تا توان و انرژی خود را صرف کاری نکنند که برایشان مناسب نیست.

#### اقدامات برجسته

- فرمانده کشتی های والفجر به مدت ۱۰ سال
- ۱۲ روز هدایت بی وقفه کشتی نگین در طول جنگ تحمیلی اسرائیل علیه ایران
- جابه جایی بیش از ۵ هزار مسافر به صورت ایمن و سلامت

اروپا حرکت کردیم، یعنی ۷ ماه کامل روی دریا بودم. این تجربه، هم شیرین بود و هم سختی های خاص خودش را داشت. شیرینی کار در این بود که با فرهنگ ها و ملیت های مختلف سفر می کردم و فرصت سفرهای بین المللی داشتم. از طرف دیگر، دوری طولانی از خانواده، شرایط سخت آب و هوایی، خرابی دریا و محدودیت های خورد و خوراک جزو چالش های اصلی بود. با وجود تلاش همه برای فراهم کردن شرایط بهتر، باز هم محدودیت ها وجود دارد و بیشترین سختی ها به همین دوری و شرایط محیطی بازمی گردد. مواد غذایی روی کشتی به طور عمده همان چیزهایی است که بیشتر افراد مصرف می کنند اما در مسیرهای طولانی، محدودیت هایی ایجاد می شود. به عنوان نمونه زمانی که از چین به سمت پرتغال حرکت کردیم، ۴۷ روز روی دریا بودیم. در این مدت، مواد غذایی خریداری شده بودند اما برخی اقلام تازه مثل سبزیجات و میوه ها کیفیت اولیه خود را از دست می دادند. بیشتر مواد اولیه به صورت فریز شده و یخ زده بودند و امکان تازه نگه داشتن آنها وجود نداشت. گاهی هم به دلیل تغییر برنامه سفر یا تمام شدن برخی مواد، برنامه غذایی پیش بینی شده برای ۱۵ روز یا یک ماه باید تغییر می کرد. بهترین غذایی که در این مسیر خوردیم، بره کبابی بود و بدترین غذای دریایی که تجربه کردم، نان و پنیر و سبزی بود. در دوران کاری ام، شیرین ترین خاطره ام زمانی بود که ارتقا یافته و به عنوان افسر اول کشتی مدرک فرماندهی ام را گرفتم. یک روز ایمیلی دریافت کردم که از آن لحظه به بعد، به عنوان فرمانده جایگزین کاپیتان کشتی می شوم. همان سفر اولی که این خبر را دریافت کردم، برایم یک تجربه خاص شد. مسیر سفر خط کشتی مسافری کیش از بندر کیش به بندر چارک بود که

## غفلت از رشته مهندسی دریا و کشتی سازی

[ سعید نجفی ]

○ پژوهشگر نمونه دریایی



سال ۱۳۹۰ در کنکور دکترا شرکت کردم و این بار نیز با رتبه ۸ در دانشگاه شریف پذیرفته شدم. در دوره دکترا، زیر نظر مجید عباسپور، روی مدل سازی عددی جریان سیال کار می کردم اما با رویکردی متفاوت نسبت به دوره کارشناسی ارشد. موضوع تحقیق ما مطالعه هیدرودینامیک اجسام انعطاف پذیر با تمرکز روی حرکت آبزیان، به ویژه ماهی ها بود که با ایجاد حرکت موجی شکل، نیروی رانشی تولید می کنند. هدف این بود که با استفاده از روش المان مرزی (روش اجزای مرزی)، راندمان رانشی انواع ماهی ها را که وابسته به اندرکنش گرداب های (vortex) منتشر شده از دم و بالک است، شبیه سازی و محاسبه کنیم. این کار از صفر به زبان C توسعه دادم و حاصل آن نرم افزار محاسبه راندمان حرکتی آبزیان بود که مجوز ثبت و انتشار آن را نیز دریافت کردم و به این ترتیب از پروژه دکترا در تابستان ۱۳۹۶ دفاع کردم.

در طول این سال ها، همزمان با تحصیل در دوره دکترا، در سازمان صنایع دریایی مشغول به کار بودم و ضمن کسب تجربیات پژوهشی و میدانی بسیار مفید، درگیر پروژه های عملیاتی زیادی از جمله طراحی پروانه های نیمه مغروق (SPP) برای شناورهای تندرو، طراحی مکانیزم کنترل گام پروانه های CPP برای شناورهای جابه جایی و محاسبات هم راستایی سیستم رانش (Shaft Alignment) بودم که در تمام این پروژه ها نقش فعال داشتم.

با این حال، برای ورود به محیط پژوهشی و ادامه مسیر علمی، سال ۱۳۹۷ تصمیم گرفتم از سازمان صنایع دریایی جدا شوم و در حال حاضر، عضو هیئت علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی هستم. پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی مالک کشتی تحقیقاتی کاوشگر «خلیج فارس» است؛ تنها شناور تحقیقاتی اقیانوس شناسی ایران که ساخت آن در زمان فعالیت من در سازمان صنایع دریایی آغاز شده بود که بنده نیز بخشی از تیم طراحی و ساخت آن بودم. با این شناور، تاکنون ۱۳ گشت تحقیقاتی در خلیج فارس و دریای عمان انجام و نتایج آن در

متولد سال ۱۳۶۱ شهرستان گنبد کاووس در استان گلستان هستم. سال ۱۳۷۹ در کنکور سراسری شرکت کردم و در رشته مهندسی مکانیک دریا در دانشگاه شریف پذیرفته شدم. شهریور ۱۳۸۴ پس از دریافت مدرک کارشناسی، بلافاصله برای کار اقدام کردم و در شرکت مجتمع صنعتی دریایی ایران (صدرا) در شهرستان نکا مشغول به کار شدم. در آن زمان، شرکت روی چند پروژه مهم از جمله شناورهای پشتیبان سکو تحت عنوان کاسپین ۱، ۲ و ۳ و سکوی نیمه مغروق ایران البرز که بعدها به امیرکبیر تغییر نام داد، کار می کرد. این سکوی حفاری برای اکتشاف در دریای خزر و در اعماق بالای هزار متر طراحی شده بود. بنده در دفتر فنی شرکت صدرا به مدت ۲ سال درگیر این پروژه ها بودم.

سال ۱۳۸۶ در کنکور کارشناسی ارشد شرکت کردم و با رتبه ۸ در دانشگاه شریف در رشته کشتی سازی پذیرفته شدم. در دوره ارشد، با توجه به علاقه ام به کدنویسی و شبیه سازی های عددی، موضوع پایان نامه ام را مدل سازی سه بعدی جریان های سطح آزاد با استفاده از شبکه های بی ساختار (unstructured grids) انتخاب کردم و به طور مشخص روی توسعه یک کد عددی که توسط دانشجویان سال بالاتر، تحت نظارت محمدسعید سیف انجام شده بود، کار کردم که جریان سیال را در ۳ بُعد و کوپل با معادلات ۶ درجه آزادی جسم صلب شبیه سازی می کرد. این دوره در نهایت در بهمن ۱۳۸۸ با موفقیت به پایان رسید.

بعد از اتمام دوره کارشناسی ارشد، برای کار به سازمان صنایع دریایی مراجعه و در دفتر طراحی سیستم تحرک و رانش شناورها مشغول به کار شدم. در ابتدا به عنوان کارشناس گروه سیستم رانش و پروانه مشغول شدم و پس از چند سال، به سمت مدیر ارشد دفتر طراحی ارتقا یافتم.

دانشجویان، بلکه بیشتر برای تصمیم‌گیرندگان و سیاست‌گذاران کشور اهمیت دارد.

اول اینکه متأسفانه رشته مهندسی دریا و کشتی‌سازی در کشور ما بسیار مغفول مانده و جامعه دانش‌آموزی شناخت کمی از آن دارد. آرزو دارم کتاب‌های درسی، رسانه‌ها، صداوسیما و دیگر ابزارهای اطلاع‌رسانی به این رشته بیشتر بپردازند؛ هم از نظر فرصت‌های شغلی و هم از نظر پتانسیل‌های علمی و تحقیقاتی. دلیل این مسئله هم واضح است؛ کشور ما مرزهای آبی گسترده‌ای در شمال و جنوب دارد و موقعیت ممتازی نسبت به بسیاری از کشورهای دنیا برای استفاده از آب‌های آزاد داریم. واقعاً حیف است این فرصت و این رشته در کشور مغفول بماند. خودم هم در این زمینه مسئولم و وظیفه دارم در بین اطرافیان و جامعه دانش‌آموزی این رشته را بیشتر معرفی کنم.

دوم اینکه، متأسفانه صنعت کشتی‌سازی کشور به دلیل مشکلات زنجیره تأمین، آسیب دیده است. کشتی‌سازی یک صنعت چندتخصصی است که نیاز به هماهنگی بین تخصص‌ها و صنایع مختلف دارد و ضعف در زنجیره تأمین باعث رکود و مشکلات متعدد در این صنعت شده است. امیدوارم با رفع تحریم‌ها و ایجاد شرایط بهتر، بتوانیم این صنعت را رونق دهیم و از پتانسیل‌های کشور بهتر استفاده کنیم.

در مجموع، این رشته بسیار ارزشمند است و به دانشجویانی که علاقه دارند، فرصت‌های بی‌نظیری ارائه می‌دهد. با توجه به پتانسیل‌های گسترده کشور، ضروری است این رشته بیش از پیش در دانشگاه‌ها و جامعه معرفی شود.

## اقدامات برجسته

- طراحی و ساخت دستگاه ناوبری اتوپایلوته بومی برای شناور تحقیقاتی کاوشگر خلیج فارس

بیش از ۱۰۰ مقاله در مجلات علمی معتبر دنیا چاپ شده است. در حال حاضر مسئولیت مدیریت فنی کشتی نیز بر عهده اینجانب است.

محور کارهای پژوهشی من در حال حاضر، طراحی پروانه‌های نافذ سطح یا همان نیمه‌مغروق و پیش‌برنده‌های انعطاف‌پذیر است و اخیراً نیز در حوزه جاذب‌های انرژی امواج از نوع خودواکنش (self-reacting) مشغول شده‌ام.

یکی از شیرین‌ترین خاطرات دوران کاری من مربوط به پروژه‌ای بود که در سازمان درگیر آن بودم. برای انجام عملیات هم‌راستایی شفت که تا آن زمان توسط خارجی‌ها انجام می‌شد، کارشناسان خارجی را برای مشاوره از کره جنوبی آورده بودند. اینها در دادن اطلاعات بسیار محتاطانه رفتار می‌کردند، بنابراین برای اینکه خودمان به این کار مسلط شویم، دست به کار شدیم و کل فرآیند را استخراج کردیم تا بتوانیم پروژه بعدی را خودمان انجام دهیم. از محاسبات اولیه تا مدل‌سازی، همه مراحل را انجام دادیم. شیرین‌ترین لحظه زمانی بود که شناور نصب و آب‌اندازی شد و وارد دریا شدیم؛ وقتی نتیجه کار هم‌راستایی را از طریق اندازه‌گیری ارتعاشات مشاهده کردیم و دیدیم محاسبات دقیق بوده و اجرا درست انجام شده، حس موفقیت و رضایت عمیقی داشتم.

تلخ‌ترین خاطره‌ام نیز مربوط به سال ۱۳۹۶ است. یکی از پروژه‌هایی که ما انجام داده بودیم، متأسفانه به دلیل سهل‌انگاری و خطای انسانی در دریای خزر و در شرایط توفانی، غرق شد. این اتفاق بسیار تلخ بود، چون بخش عمده این پروژه حاصل کار و تلاش متخصصان داخلی و به نوعی نخستین تجربه ما در ساخت چنین شناوری بود. با شنیدن خبر غرق شدن شناور احساس می‌کردیم تمام زحمات ما طی نزدیک به ۱۰ سال ناگهان از بین رفت و شنیدن این خبر خاطره‌ای بسیار ناراحت‌کننده برای من رقم زد.

می‌خواهم یک حقیقت را اعتراف کنم؛ زمانی که در دوره لیسانس بودم، خیلی از مسائل این رشته را نمی‌دانستم و الان که تجربه دارم، چند نکته مهم به ذهنم می‌رسد که نه فقط برای

## رضایت مشتری، اولویت اصلی ما است

○ شرکت تعاونی مبشر نور دریا  
شرکت نمونه پایانه دار بندری



حمید شهران هستیم، مدیر عامل شرکت تعاونی مبشر نور دریا. شرکت تعاونی مبشر نور دریا سال ۱۳۸۰ تأسیس شد که همان سال موفق به دریافت مجوز تخلیه و بارگیری از سازمان بنادر و دریانوردی شدیم. سال ۱۳۸۱ فعالیت رسمی خود را با تخلیه و بارگیری کشتی‌های شکر فله متعلق به سازمان قند و شکر آغاز کردیم. سپس از همان سال ۱۳۸۱ توانستیم قرارداد همکاری با شرکتی منعقد کنیم که در آن زمان اپراتور اصلی و مطرح بندر شهید رجایی بود. موضوع قرارداد شامل نظارت بر تخلیه و بارگیری همه شناورهای کانتینری، بارچینی این شناورها و ارائه خدمات سوپروایزری، همچنین تنظیم نقشه بارچینی بود. این کار ماهیتی بسیار فنی و حساس داشت، چرا که باید مشخص می‌شد هر کانتینر برای کدام مقصد و کدام بندر است. علاوه بر آن، وزن کانتینرها باید به گونه‌ای مدیریت می‌شد که توازن کشتی حفظ شود. در آن سال‌ها نرم‌افزارهای کمک‌کننده بسیار محدود بود و لازم بود تمام موارد به دقت بررسی شود تا کانتینرهای شناورهای دیگر به اشتباه بارگیری نشود. تمام این مسئولیت‌ها به عهده ما بود و سال‌ها این وظایف را به طور مستمر انجام دادیم.

سال ۱۳۸۴ طی یک مزایده‌ای که توسط بندر شهید رجایی برای سرمایه‌گذاری در اراضی پشتیبانی ترمینال‌ها برگزار شد، شرکت کردیم و موفق شدیم قرارداد با سازمان بنادر و دریانوردی برای احداث یک پایانه کانتینری چندمنظوره منعقد کنیم. اجرای این پروژه هزینه‌های سنگینی داشت و مستلزم تأمین تجهیزات فراوان و انجام عملیات عمرانی گسترده بود. زمین مورد نظر حدود ۵ متر گود بود و آب در آن جمع شده بود. ما این فضا را با سنگ پر کردیم، محوطه‌سازی انجام دادیم، دستگاه‌های مورد نیاز را خریداری و نصب کردیم، سوله‌ها را برپا و ساختمان‌های اداری را احداث کردیم. در طول این سال‌ها همچنان مشغول ادامه فعالیت در این حوزه هستیم. عملیات کانتینری کاری بسیار دقیق و فنی است؛ هر اقدامی باید در زمان مناسب خود انجام شود. این کار هم به تجهیزات کارآمد نیاز دارد و هم به نگهداری صحیح از کانتینرها. بنابراین باید یک تیم فنی متخصص و کارآمد در اختیار داشت تا بتواند دستگاه‌ها را در شرایط

عملیاتی نگه دارد، چرا که اگر دستگاهی از کار بیفتد، ارباب رجوع خدمات لازم را دریافت نخواهد کرد، کار تعطیل می‌شود، تأخیر به وجود می‌آید و نارضایتی شکل می‌گیرد. در چنین شرایطی حتی امکان تخلیه به موقع شناورها و انتقال کانتینرها نیز از بین می‌رود. به همین دلیل، تیم عملیاتی ما متشکل از افراد زبده و ماهر است که دوره‌های تخصصی سازمان بنادر و دریانوردی را گذرانده‌اند و علاوه بر دانش تئوری، تجربه عملی ارزشمندی دارند. این افراد به کار خود مسلط هستند و با نظم و دقت بالا وظایفشان را انجام می‌دهند. تیم فنی ما نیز از بهترین گروه‌های تعمیر و نگهداری و مهندسان دستگاه‌ها تشکیل شده است. حتی گاهی پیش می‌آید که دستگاه شرکت‌های دیگر دچار مشکل می‌شود و با اجازه مدیریت، نیروهای ما برای رفع اشکال به آنها کمک می‌کنند.

بدیهی است که برای حفظ چنین سطحی از کیفیت و نظم باید هزینه کرد. پرداخت حقوق و دستمزد اندک باعث خروج نیروهای متخصص می‌شود؛ برخی به شرکت‌های دیگر می‌روند و برخی حتی مهاجرت می‌کنند. ما در شرکت خود حقوق و مزایایی بهتر از دیگر شرکت‌ها به پرسنل پرداخت می‌کنیم تا انگیزه کافی داشته باشند و کار خود را با کیفیت مطلوب انجام دهند، چرا که در نهایت این مدیر شرکت است که باید پاسخگوی عملکرد پرسنل باشد.

در شرکت ما از نخستین ساعات صبح، زمانی که خودروهای نمایندگان صاحبان کالا برای دریافت خروجی مراجعه می‌کنند، خدمات بارگیری آغاز می‌شود و تلاش می‌کنیم هیچ گونه معطلی برای ارباب رجوع وجود نداشته باشد. هر مشکلی که پیش آید، ما سعی می‌کنیم آن را در درون مجموعه، مدیریت کنیم تا به مشتری منتقل نشود.

به عنوان نمونه، اگر سیستم دچار قطعی شود، به جای متوقف کردن روند کار، عملیات را به صورت دستی انجام می‌دهیم تا رضایت ارباب رجوع تأمین شود.

رضایت مشتری همواره اولویت اصلی ماست و تمام پرسنل نیز آموزش دیده‌اند تا نگاهشان به مشتری چنین باشد؛ اینکه برای خدمت‌رسانی به او حضور دارند و باید کار او را سریع و دقیق انجام دهند. بارها این موضوع را از زبان ارباب رجوع شنیده‌ایم و در بررسی‌ها نیز تأیید شده است. در واقع، جزو معدود شرکت‌هایی هستیم که همواره مورد تعریف و رضایت مشتریان قرار گرفته‌ایم.

## نگذاریم کار مردم معطل بماند

[ سید عبدالوهاب موسوی ]

○ افسر نمونه تأمین امنیت دریانوردی



متولد سال ۱۳۶۰ هستم. از سال ۱۳۸۷ در این مجموعه مشغول به کارم. درباره انتخاب به عنوان «دریایی نمونه» باید بگویم این موضوع بیشتر به لطف و نظر مدیران و مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی برمی گردد. من همیشه تلاش کرده‌ام وظایفی را که بر عهده‌ام گذاشته می‌شود به بهترین شکل انجام دهم، چون معتقدم هر کاری که سازمان به من محول کند، باید با مسئولیت‌پذیری کامل انجام شود. البته همکاران زیادی دارم که واقعاً شایسته‌تر از من هستند و می‌توانستند این عنوان را دریافت کنند اما به هر شکل امسال این انتخاب به من اختصاص پیدا کرد.

در مورد وظایفم باید توضیح بدهم که من کارمند پیمانی سازمان بنادر و دریانوردی هستم و از سال ۱۳۹۶ به طور رسمی در قالب پیمانی مشغول به کار شده‌ام. فعالیت‌های من در طول ساعات اداری شامل پیگیری امور اجرایی، هماهنگی‌های مربوط به سازمان و انجام مأموریت‌هایی است که به طور مستقیم از سوی مدیریت ابلاغ می‌شود.

درباره تلخ‌ترین خاطره کاری‌ام اگرچه خاطرات تلخ در کار ما کم نیست ولی یکی از مواردی که هنوز هم یادآوری‌اش برایم سنگین است، مربوط به اتفاقی در سالی در فرودگاه است. ما جرایز این قرار بود که مسافری مسن به همراه خانواده‌اش برای استقبال آمده بودند که متأسفانه همان‌جا دچار سکت شده و جان‌اش را از دست داد. این اتفاق در حضور همراهانش خیلی صحنه سخت و تلخی بود. البته در طول این سال‌ها موارد دیگری مثل درگیری‌ها، مسائل حاشیه‌ای و حتی پرونده‌های سرقت و دستگیری متهمان هم زیاد داشته‌ایم. بخش عمده کار ما هم در همین حوزه‌هاست؛ از کشف سرقت گرفته تا شناسایی متهمان و

معرفی آنها به مراجع قضایی که همه این اقدامات از طریق یگان حفاظت انجام می‌شود.

اینکه چه توصیه‌ای دارم برای کسانی که قصد ورود به این حرفه را دارند، باید بگویم اولین نکته این است که همیشه خدا را در نظر بگیرند. مهم نیست چه کسی مسئول است یا نیست. اصل این است که کار را درست و با وجدان انجام دهند. هر مأموریتی که سازمان به فرد محول می‌کند، باید به بهترین شکل ممکن انجام شود.

یکی از مهم‌ترین اصول در این حرفه، تکریم ارباب رجوع است، به‌ویژه در مناطق جنوبی کشور که مردم شرایط سخت‌تری دارند و گاهی فشار زندگی روی اعصاب‌شان تأثیر می‌گذارد. وظیفه ماست که با آرامش و احترام با آنها برخورد کنیم، مشکلات‌شان را بشنویم و تا جایی که می‌توانیم همراهی‌شان کنیم.

متأسفانه گاهی دیده می‌شود بعضی افراد، به دلایل مختلف، کار ارباب رجوع را معطل می‌کنند یا برخورد مناسبی ندارند. این کار به هیچ عنوان درست نیست. وقتی پشت میز نشسته‌ایم، باید بدانیم که نماینده دولت و نظام هستیم و رفتار ما می‌تواند نگاه مردم را نسبت به کل مجموعه تغییر دهد.

در نهایت، چیزی که به آن می‌گویند «مشتری‌مداری» همین است؛ اینکه هر مراجعه‌کننده‌ای احساس کند با احترام با او برخورد شده و کارش بی‌جهت معطل نمانده است. اگر این اصل رعایت شود، بقیه مسائل هم به طور طبیعی درست پیش می‌رود. تا جایی که قانون اجازه می‌دهد باید به مردم کمک کنیم. گاهی یک همراهی کوچک می‌تواند مشکل بزرگی از آنها را حل کند. من همیشه از دوست قدیمی‌ام یک جمله یاد گرفته‌ام که می‌گفت: قانون را می‌شود خم کرد اما نشکست. یعنی در همان چارچوب قانونی هم می‌شود راهی پیدا کرد که مردم کمتر در سختی بمانند. به نظرم همین رویکرد بهترین شیوه خدمت است.

## افزایش تقاضا برای آموزش‌های دریانوردی

[ علیرضا رهبر ]

○ ممتحن نمونه دریایی



دریانوردانی که در سفرهای نزدیک به ساحل فعالیت می‌کنند، در سال‌های گذشته چالش‌هایی وجود داشت. خوشبختانه در سال‌های اخیر سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه اقدامات ارزشمندی انجام داده و مجموعه‌ای از منابع آموزشی ویژه دوره‌های افسری، فرماندهی و مهندسی را تدوین کرده که ان‌شاءالله رونمایی خواهد شد. این اقدام می‌تواند یکی از دغدغه‌های اصلی دانشجویان و فراگیران را برطرف کند.

در حوزه نیروی انسانی نیز به لطف خدا طی سال‌های اخیر این رشته شناخته‌شده‌تر شده و متقاضیان بیشتری به آن گرایش یافته‌اند. به عنوان نمونه، در مرکز تربیت مهندس سوم و افسر دوم نامحدود در بوشهر که قطب اصلی کشتیرانی استان محسوب می‌شود، سال گذشته همزمان ۶ تا ۷ دوره آموزشی برگزار شد و حدود ۲۰۰ نفر به صورت پیوسته در حال تحصیل بودند.

در زمینه آموزش‌های مربوط به سفرهای نزدیک به ساحل نیز میزان تقاضا برای دوره‌های افسری و مهندسی روند مطلوبی داشته است. اگرچه در گذشته، حدود ۵ یا ۶ سال قبل، این رشته چندان شناخته‌شده نبود اما اکنون خوشبختانه وضعیت مناسب و رو به رشدی دارد. در بخش ملوانی مشکلی وجود ندارد و تعداد نیروها کافی است؛ بیشترین دغدغه در سال‌های اخیر کمبود نیرو در بخش افسری، فرماندهی و موتور بوده که خوشبختانه در حال حاضر شرایط نسبتاً رضایت‌بخشی دارد و خروجی‌ها پاسخگوی نیازهاست.

فارغ‌التحصیل رشته مهندسی دریانوردی از دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار هستم. از سال ۱۳۸۰ فعالیت کاری خود را

در بندر امام خمینی (ره) خوزستان آغاز کردم و به مدت یک سال و نیم به عنوان افسر عرشه مشغول بودم. پس از آن، حدود ۲ سال در سمت کارشناس کنترل و بازرسی کشتی در بندر امام خمینی (ره) خدمت کردم.

از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۵، ریاست اداره ثبت شناورها در استان خوزستان را بر عهده داشتم و در ادامه، طی سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ رئیس اداره امور دریایی بندر خرمشهر بودم. از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۶ نیز به عنوان رئیس اداره امور دریانوردان استان خوزستان فعالیت داشتم. پس از آن به استان بوشهر منتقل شدم و از حدود سال ۱۳۹۸ تاکنون، ریاست اداره امور دریانوردان بوشهر را بر عهده دارم. همچنین از سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ تاکنون به عنوان ممتحن دریانوردی نیز فعالیت می‌کنم.

درباره منابع علمی دریانوردی باید اشاره کنم که دوره‌ها و آموزش‌های ما بر اساس دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و مطابق با الزامات کنوانسیون STCW طراحی شده و تقریباً با استانداردهای روز جهان هماهنگ است. با این حال، در زمینه منابع درسی، به‌ویژه برای دانشجویان و

## با عشق وارد شوید

### [ یاسین اصلانی ]

○ دانشجوی نمونه دریایی

دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار



ورودی سال ۱۴۰۰ رشته دریانوردی در  
دانشگاه چابهار هشتم و سال ۱۴۰۳ در این

رشته فارغ التحصیل شدم. در دوره کارورزی مدتی در شرکت ملی  
نفتش ایران مشغول به کار بودم و همین چند روز پیش از یک  
سفر دریایی طولانی بازگشتم.

درباره انتخابم به عنوان دانشجوی برتر باید بگویم که بیشتر  
به دلیل فعالیت‌های علمی فراوانم در دوران دانشگاه است.  
البته معدل و نمرات نیز در این انتخاب مؤثر بوده است. در ابتدا  
آشنایی چندانی با مباحث دریایی نداشتم اما از طریق همکاری  
با شرکت‌های فعال در این حوزه کم‌کم مسیر را پیدا کردم و  
با جست‌وجوهای شخصی توانستم تجربه‌های تازه‌ای به دست  
آورم.

یکی از چالش‌ها این حوزه در زمینه علمی، بحث بورسیه است.  
به عنوان نمونه خودم تا ترم ۵ دانشگاه بورسیه نداشتم و اوضاع  
تضمین شغلی نیز چندان مساعد نبود. البته در دوره‌های پیش

از ما این امکانات وجود داشت ولی در سال‌های تحصیل من،  
دانشگاه چابهار چنین امکانی را نداشت. خوشبختانه از سال  
۱۴۰۳ دوباره بورسیه شروع شده و مدت انتظار برای کارورزی هم  
کاهش یافته است. بنده یک ماه بعد از فارغ التحصیلی برای دوره  
کارورزی فراخوانده شدم، در حالی که برخی دیگر مجبور بودند  
بیش از ۲ سال برای اعزام منتظر بمانند.

از نظر آموزشی نیز مشکلاتی وجود دارد؛ تعداد استادان کافی  
نیست و برخی دروس مهم تنها توسط استادان پروازی تدریس  
می‌شود. آنها ممکن است ظرف یک هفته درس مهمی را ارائه  
کرده و برگردند. در نتیجه، دانشجویان صرفاً برای امتحان آماده  
می‌شوند و با مطالعه جزوه نمره می‌گیرند اما یادگیری عمیقی  
حاصل نمی‌شود، چرا که آن درس باید در یک ترم درسی آموزش  
داده شود، نه در یک هفته.

توصیه من به علاقه‌مندان این حوزه این است که پیش از ورود،  
مطمئن شوند عشق و علاقه واقعی به کار دریایی دارند. بدون  
علاقه، کار در دریا هر روز به عذابی بزرگ تبدیل خواهد شد اما  
اگر با عشق وارد شوید، حتی حضور طولانی مدت روی کشتی  
مثل تجربه ۷ ماهه اخیر من نه تنها سخت نیست، بلکه همراه با  
لذت و رضایت خواهد بود.

## تصمیمات مدیریتی با تمرکز بر پایداری منابع

[ بهاره سلامتی‌هرمزی ]

مدیر نمونه شیلات



ثبت سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارند و ما یکی از ارگان‌هایی هستیم که تعامل بسیار نزدیک و سازنده‌ای با سازمان بنادر و دریانوردی داریم.

یکی از مهم‌ترین حوزه‌های کاری ما امداد و نجات دریایی است. برای نمونه، حدود یک سال پیش در بندر شهید رجایی حادثه‌ای رخ داد. هوا توفانی بود و یک قایق صیادی در حال غرق شدن بود. ساعت حدود دو و نیم بعد از نیمه شب تلفن من از مرکز امداد و نجات به صدا درآمد. آنها درخواست داشتند اگر صیادانی در دسترسند که عضو گروه‌های همیار ما باشند، به سرعت به محل حادثه بروند تا پیش از رسیدن شناور ناجی اداره بنادر و دریانوردی، عملیات نجات را آغاز کنند. با توجه به اینکه قشم مسیر کوتاه‌تری داشت، هماهنگی شد تا صیادان از همان منطقه وارد عمل شوند و به امدادرسانی بپردازند.

این‌گونه تعاملات ما با اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان همواره وجود داشته و دارد؛ چه در حوزه عملیات امداد و نجات و چه در زمینه رعایت قوانین و مقررات مربوط به شناورها. زمانی که مسئول امور صیادان بودم، بیشتر درگیر همین مباحث قانونی و نظارتی بودم اما حالا فعالیت‌هایم گسترده‌تر شده و بیشتر در سطح محیطی و میدانی دنبال می‌شود.

به گفته مسئولان سازمان شیلات ایران، دلیل انتخاب من به عنوان مدیر نمونه، بیشتر به قانون‌مداری و رعایت نظم و انضباط در حیطه کاری برمی‌گردد. آنها معتقدند من در انجام وظایف اداری و اجرایی همواره نظم و انضباط لازم را رعایت کرده‌ام. در حالی که واقعیت این است که در ابتدای ورودم به شیلات علاقه چندانی به این حوزه نداشتم اما اکنون بیش از ۲۵ سال است که در این مجموعه سابقه کار دارم و مسیر حرفه‌ای‌ام به طور کامل در همین چارچوب شکل گرفته است.

شیرین‌ترین خاطره کاری‌ام مربوط به دورانی است که مسئول امور صیادان بودم. یکی از مواردی که هنوز هم در ذهنم مانده، به یک شناور مربوط می‌شود که قرار بود موتور آن جایگزین و تقویت شود. این موضوع به صیادی از منطقه جاسک مربوط بود؛ جایی که یکی از دورافتاده‌ترین و محروم‌ترین مناطق استان

بهاره سلامتی‌هرمزی، اهل و ساکن بندرعباس هستم. پس از پایان تحصیلاتم در دوره کارشناسی در رشته کشاورزی و شیلات، وارد مجموعه شیلات شدم. در ابتدای کار، به عنوان نیروی طرحی فعالیت می‌کردم و بعد از مدتی وضعیت شغلی‌ام تغییر کرد و به حالت رسمی آزمایشی و سپس رسمی درآمد. به این ترتیب، شروع فعالیت‌م در شیلات، طرحی بود و حالا هم در قالب قرارداد موقت یا همان «معین» که در گذشته به آن نیروی طرحی می‌گفتند، مشغول به کارم.

کارم را در شیلات به عنوان کارشناس آغاز کردم و پس از حدود ۱۰ تا ۱۵ سال به سمت کارشناس مسئول ارتقا یافتم. در این جایگاه مسئولیت امور صیادان، خدمات، رفاهیات و دیگر حوزه‌های مرتبط را بر عهده داشتم. بعد از آن به عنوان رئیس اداره امور منصوب شدم و در ادامه نیز به سمت رئیس شیلات شهرستان بندرعباس رسیدم. اکنون هم در بندر صیادی بندرعباس مستقرم و وظایفم را در همین جایگاه انجام می‌دهم. امسال به عنوان مدیر نمونه از سوی فرماندار بندرعباس انتخاب شدم. از سال‌های گذشته، حتی زمانی که مسئول امور صیادان بودم، تعامل نزدیکی با مجموعه‌های امدادی و نجات داشتم. این همکاری در بسیاری از حوادث و رخدادها نمود پیدا کرده است؛ چه زمانی که اتفاقی برای جامعه صیادی رخ داده و چه زمانی که حادثه‌ای بزرگ‌تر در سطح منطقه به وقوع پیوسته است. به عنوان نمونه در حادثه اخیر بندر شهید رجایی، بسیاری از صیادان ما داوطلبانه وارد عمل شدند. آنها با وجود ترافیک سنگین مسیرهای جاده‌ای اعلام کردند حاضرند حمل محموله‌ها، اسباب و تجهیزات را از طریق شناورهای صیادی انجام دهند. این روحیه همکاری و مشارکت، نمونه‌ای روشن از همبستگی جامعه صیادی با دیگر بخش‌هاست.

البته باید یادآور شوم که شناورهای صیادی تحت نظارت و

دریانوردی نیز اعلام کرد باید عملیات را با سرعت بیشتری انجام دهیم تا قبل از رسیدن توفان، حرکت کرده باشیم. هنگامی که حدود نیمه مسیر را طی کردیم، هوا شروع به خراب شدن کرد و با گذشت دوسوم مسیر، شرایط جوی به شدت نامساعد شد. در این مرحله، فاصله میان قشم و بندرعباس - ۲ خشکی اصلی این مسیر - به سختی قابل عبور بود. موج‌ها بسیار بلند و وضعیت شناور متلاطم و خطرناک شد.

اگرچه شناور از نظر فنی در خطر نبود اما برای ما که تجربه مواجهه با توفان‌های شدید را نداشتیم، شرایط بسیار بحرانی و دشوار بود. تجربه این سفر باعث شد به اهمیت و پرخطر بودن شغل صیادان و دیگر کادر دریانوردی پی ببرم. متوجه شدم که کار با شناورهای سنتی صیادی، به دلیل امکانات محدود و نبود فناوری‌های مدرن، به مراتب سخت‌تر و پرخطرتر از کار کادرهای بنادر و دریانوردی است که با تجهیزات پیشرفته دریانوردی سر و کار دارند. این تجربه، به من نشان داد فعالیت در دریا، به‌ویژه با شناورهای سنتی، نیازمند شجاعت، مهارت و آمادگی کامل است.

توصیه من به کسانی که قصد دارند این حرفه را جدی دنبال کنند این است که حفظ ذخایر دریایی و منابع طبیعی را جدی بگیرند. هدف اصلی این است که تصمیمات مدیریتی و اجرایی، حتی در سطح کلان، با تمرکز بر پایداری منابع گرفته شود، چون بسیاری از تصمیمات، همان‌طور که اشاره شد، واقعاً جنبه مدیریتی و کلان دارد و اگر از همان سطح کلان مورد توجه قرار بگیرد، می‌تواند تأثیر بسزایی بر آینده شیلات، پایداری شغل صیادان و حفظ ذخایر دریایی داشته باشد. در واقع، جدی گرفتن این مقوله نه تنها به نفع محیط زیست است، بلکه تضمین‌کننده استمرار حرفه صیادی و توسعه پایدار این حوزه خواهد بود.

#### اقدامات برجسته

- تعامل و همکاری مستمر با واحد امداد و نجات اداره بنادر و دریانوردی در خصوص حوادث و سوانح دریایی

هرمزگان محسوب می‌شود. معمولاً در جلسات، زمانی که بحث امتیاز پیش می‌آمد، من به سختی با آن موافقت می‌کردم و بیشتر مواقع موافق نبودم اما در این مورد، به خاطر شرایط خاص منطقه و مشکلات مردم آن ناحیه، تصمیم گرفتم استثناً قائل شوم. همین همراهی کوچک باعث شد آن صیاد بتواند دوباره به کار برگردد و خانواده‌اش از فشار مالی نجات پیدا کنند. برای من این یکی از شیرین‌ترین لحظات کاری بود، چون نتیجه مستقیمش را در زندگی یک خانواده محروم دیدم.

در ادامه آن خاطره شیرین، باید بگویم که قرار بود همه اقدامات کاملاً مطابق قانون انجام شود اما این صیاد که واقعاً از همیاران و مروجان ما بود و یکی از پیشکسوتان و افراد مسن جامعه صیادی به شمار می‌آمد، شرایط ویژه‌ای داشت. به احترام او، من تصمیم گرفتم یک امتیاز قابل توجه برایش در نظر بگیرم. این تصمیم باعث شد همه در جلسه متعجب شوند و بپرسند چگونه ممکن است چنین امتیازی به او تعلق بگیرد؟ برای من اما جالب و رضایت‌بخش بود، چون این ارفاق کوچک می‌توانست به او کمک کند و در عین حال نشان‌دهنده قدردانی ما از سال‌ها همکاری و همراهی او با شیلات باشد.

در خاطره جالب دیگر باید عرض کنم که آموزش صیادان یکی از وظایف اداره‌ای بود که در آن فعالیت می‌کردم. بخشی از این آموزش‌ها مرتبط با ارکان و سمت‌های شناورهای صیادی بود، از جمله آموزش برای ناخدا، کمک‌ناخدا و ملوانان. این آموزش‌ها معمولاً توسط کارشناسان اداره بنادر و دریانوردی ارائه می‌شد و وظیفه ما به عنوان مسئول شیلات، همراهی و نظارت بر روند آموزش بود.

به عنوان نمونه، زمانی که قرار بود صیادان ما در شهرستان قشم در آزمون شرکت کنند، من به همراه مسئول آموزش و فرد شرکت‌کننده، از طرف شیلات برای حضور در این آزمون رفتیم. موقع بازگشت، به ما اعلام شد باید سریع‌تر حرکت کنیم، چون پیش‌بینی شده بود شرایط جوی نامساعد خواهد شد. ما سوار شناور شدیم؛ این شناورها متعلق به اداره بنادر و دریانوردی بود و هیچ ارتباط مستقیمی با شیلات نداشت. تیم اداره بنادر و

## بررسی‌های امنیتی همراه با ارتباط فرهنگی

[ احمد سلیمانی ]

○ افسر نمونه تأمین امنیت دریانوردی



متولد سال ۱۳۵۷ و ساکن بندر شهید رجایی هستیم. از سال ۱۳۸۳ وارد این حوزه شدم. کاری که ما انجام می‌دهیم بیشتر در زمینه اقدامات کنترلی و انطباقی امنیتی در تسهیلات بندری است. ورودم به این کار به بعد از حوادث ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ بازمی‌گردد. پس از آن، سال ۲۰۰۲ «آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری» (ISPS Code) تصویب و از سال ۲۰۰۴ (۱۳۸۳) اجرای آن در بنادر آغاز شد. این آیین‌نامه ۲ بخش دارد؛ یکی مربوط به کشتی‌ها و دیگری مربوط به تسهیلات بندری است.

اجرای بخش مربوط به تسهیلات بندری نیازمند نیروهایی بود که در وهله اول به زبان انگلیسی تسلط داشته باشند، زیرا انجام بازرسی‌ها و اقدامات کنترلی بدون آشنایی با زبان امکان‌پذیر نبود. به همین دلیل افسران امنیتی آموزش‌دیده با مدرک تحصیلی مرتبط و تسلط بر زبان انگلیسی وارد این حوزه شدند. من هم با توجه به تحصیلات و اشراف به زبان انگلیسی، در این زمینه فعالیت خود را آغاز کردم.

این آیین‌نامه پس از تصویب، برای اجرا در بنادر کشور به حراست سازمان بنادر و دریانوردی واگذار شد. سازمان بنادر و دریانوردی نیز اقدام به جذب نیروهایی کرد که یکی از اصلی‌ترین شاخص‌ها در روند استخدام آنها، تسلط بر زبان انگلیسی بود. در مصاحبه‌های تخصصی هم همین موضوع اهمیت زیادی داشت، زیرا اجرای دقیق آیین‌نامه نیازمند ارتباط مستقیم با اسناد و

مقررات بین‌المللی است. در حال حاضر نیز علاوه بر تجربه‌ای که طی سال‌ها کسب کرده‌ایم، دانش تخصصی خود را ارتقا داده‌ایم تا بتوانیم این آیین‌نامه را به‌درستی در کشور و در حوزه‌های مربوطه اجرا کنیم.

من تجربه سفر دریایی به معنای حضور و فعالیت طولانی روی کشتی نداشتم، زیرا وظایف من بیشتر به دستورات و مقررات بندری مربوط می‌شود. با این حال، در بنادر مختلف زمانی که کشتی‌های ایرانی توقیف می‌شدند، به عنوان نماینده جمهوری اسلامی ایران در جلسات و مذاکرات حضور پیدا می‌کردم. وظایف ما به عنوان کشور صاحب بندر ایجاب می‌کند که کشتی‌های ورودی را مورد بررسی قرار دهیم تا مطمئن شویم این شناورها، قوانین و مقررات بین‌المللی را رعایت می‌کنند. در این زمینه بازرسانی تحت عنوان «بازرسان ایمنی کار در دریا» (Workstates) وجود دارند که زیر نظر سازمان بازرسی شناورها فعالیت می‌کنند. وظیفه آنها کنترل مسائل ایمنی و میزان انطباق کشتی‌ها با دستورالعمل‌های بین‌المللی است.

علاوه بر این بخش ایمنی، بُعد دیگری نیز وجود دارد که مربوط به مسائل امنیتی است و آن بخشی است که ما به طور مستقیم بر عهده داریم. وقتی کشتی‌ها وارد بندر می‌شوند، نیروهای ما وظیفه بازرسی آنها را بر عهده دارند. این بازرسی‌ها بر اساس دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌های بین‌المللی انجام می‌شود تا میزان انطباق کشتی‌ها با الزامات امنیتی مشخص شود. در این روند، موارد مختلفی بررسی می‌شود، از جمله اینکه آیا کشتی نگهبان دارد؟ گواهینامه‌های امنیتی آن معتبر است یا خیر؟ آیا تمرین‌ها و آموزش‌های لازم برای خدمه انجام شده؟ مناطق محدودشده



و حساس به درستی تحت کنترل هستند و سیستم‌های امنیتی فعالند یا نه؟

هدف از همه این اقدامات این است که اطمینان حاصل شود کشتی‌ها کاملاً منطبق با آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری فعالیت می‌کنند.

یکی از بخش‌های جالب کار ما، فرصت گفت‌وگو با خدمه کشتی‌ها بعد از پایان مراحل بازرسی است. در این دیدارها درباره زندگی‌شان روی دریا، تجربه‌هایشان در سفرهای طولانی و حتی زندگی خارج از کشتی صحبت می‌کنند و خاطرات جالبی را با ما به اشتراک می‌گذارند.

از آنجا که بسیاری از این گفت‌وگوها به زبان انگلیسی انجام می‌شود، فرصتی فراهم می‌شود تا علاوه بر بررسی‌های امنیتی، ارتباط فرهنگی هم برقرار کنیم. در این گفت‌وگوها من به عنوان نماینده جمهوری اسلامی ایران تلاش می‌کنم درباره فرهنگ و تلاش‌های علمی و دستاوردهای کشورمان توضیح دهم.

یکی از خاطرات بسیار جالبی که دارم، مربوط به چند وقت پیش است؛ در جریان جنگ تحمیلی ۱۲ روزه، خدمه عربی که روی یکی از کشتی‌ها حضور داشتند با افتخار از ایران یاد می‌کردند. آنها تأکید داشتند ایران تنها کشوری است که در منطقه توان ایستادگی در برابر اسرائیل را دارد؛ موضوعی که حتی بسیاری از کشورهای عربی حاضر به بیان آن نیستند. این صحبت‌ها برای من نشانه‌ای از جایگاه و قدرت ایران در نگاه دیگر ملت‌ها بود. کاپیتان‌های برخی کشتی‌های عربی هم در همان روزها صحبت می‌کردند و با افتخار به این موضوع اشاره داشتند. این یکی از شیرین‌ترین خاطرات کاری من است که در ذهنم حک شده است.

پیشکسوت دریایی نمونه در گفت و گو با «بندر و دریا»:

## پایانه های نفتی نیازمند نیروهای جوان و متخصص است

دوره های آموزش ابتدایی در این صنعت، به عنوان کارگر فنی وارد تعمیرات مناطق نفتی شدم که مصادف با رفتنم به دوران مقدس سربازی بود. بعد از پایان سربازی از طریق شرکت ملی نفت، آزمونی برای ناخدای یدک کش برگزار شد که با شرکت در این آزمون توانستم موفق شوم. با قبولی در این آزمون به جزیره خارگ اعزام شدم. از آن پس با گذراندن دوره های آموزشی مختلف ابتدا به عنوان ناخدای یدک کش به مدت ۱۴ سال در این بخش کار کردم. پس از آن به عنوان راهنمای کشتی دوره کارآموزی را با موفقیت پشت سر گذاشتم.

عمده نفت خام ایران یعنی حدود ۹۵ درصد از طریق جزیره خارگ صادر می شود و فرآیند صادرات نفت نیز کار آسانی نیست و نیازمند نیروهای حرفه ای، کارآموده و با تجربه است. بنابراین راهنمای کشتی در این بخش مانند کارگردان فیلم است که باید از مدیریت و توانمندی خاصی برخوردار باشد.



عمده نفت خام ایران یعنی حدود ۹۵ درصد از طریق جزیره خارگ صادر می شود و فرآیند صادرات نفت نیز کار آسانی نیست و نیازمند نیروهای حرفه ای، کارآموده و با تجربه است. بنابراین راهنمای کشتی در این بخش مانند کارگردان فیلم است که باید از مدیریت و توانمندی خاصی برخوردار باشد.

هشتم مهرماه روز جهانی دریانوردی است؛ روز دریانوردان و فعالان حوزه دریا و بندر که برای حفاظت از مرزهای آبی، همچنین حمایت و پیشبرد صنعت و تجارت دریایی کشور سر از پا نمی شناسند. نیروهای خدوم و زحمتکشی که در راستای اعتلای جمهوری اسلامی، همچنین پیشرفت روزافزون کشور، مخاطرات دریا را به جان می خورند. انجام عملیات های خاص کشتیرانی از جمله بارگیری، پهلودهی و جداسازی کشتی های نفتی، گازی، شیمیایی و... آن هم در شرایط سخت آب و هوایی از اسکله ها از جمله فعالیت های تخصصی و در عین حال حساس و پرزحمتی است که فقط از عهده افراد حرفه ای، متخصص و باتجربه برمی آید. ماهنامه «بندر و دریا» در این باره با علی سلیمان نیا، پیشکسوت دریایی نمونه به گفت و گو نشست.

— حدود ۳ دهه از عمر خود را در حوزه دریا آن هم به عنوان ناخدای یدک کش و راهنمای کشتی در بنادر گذرانده اید؛ بفرمایید چگونه وارد این عرصه شدید و فعالیت شما بیشتر در چه بخشی بوده است؟

متولد مرداد ۱۳۵۰ در شهر اهواز هستم و از ۱۵ سالگی وارد صنعت نفت شدم. پس از سپری کردن



مسئولان باید فکری برای تأمین نیروهای جدید کنند تا حداقل با افزایش نیرو، فشار کار بر نیروها کمتر شود. به هر حال ما با جان و دل کار می‌کنیم، حتی اگر حقوق چندانی هم دریافت نکنیم یا نیروی کمکی نداشته باشیم. عمر ما در صنعت نفت و دریا سپری شده است.

با توجه به محدودیت نیروی کار، از جان خودمان مایه می‌گذاریم تا چرخ اقتصاد کشور بچرخد و صادرات نفت بیش از پیش توسعه یابد. ما حقوق و مزایای بالایی نسبت به کشورهای دیگر با توجه به اینکه فعالیت‌مان در دریاست و کار در دریا بسیار سخت، نداریم. در تمام دنیا فعالان حوزه دریا حقوق‌شان بر مبنای دلار محاسبه می‌شود، چرا که کار در دریا با خشکی متفاوت است و ریسک و خطر زیادی دارد اما در ایران اینگونه نیست.

## — تحریم‌ها چه تأثیری بر این صنعت گذاشته است؟

واقعیت این است که تحریم‌ها باعث شده فعالیت و دشواری‌های کارکنان این حوزه بیشتر شود، چرا که تحریم‌ها ضریب ایمنی و کیفیت کار را تحت تأثیر قرار داده است، البته ما با توانمندی‌ها و مهارت‌هایی که کسب کرده‌ایم، توانسته‌ایم تا حدی این مشکلات و موانع را مدیریت و جبران کنیم و آسیبی به این صنعت وارد نشود. به عنوان نمونه تأمین و تجهیز امکانات لجستیکی نیاز ضروری این صنعت در پایانه‌های نفتی است و ما مجبوریم خودمان مشکلات را با تعمیرات اساسی ماشین‌آلات و تجهیزات در این بخش برطرف کنیم. پیشنهادم به دولت و سازمان‌های مرتبط این است که نسبت به جذب نیرو در شرکت‌های پایانه‌های نفتی با هدف افزایش همکاری‌ها و نیز به روز کردن تجهیزات و ماشین‌آلات اقدام کنند.

اکنون خیلی از نیروها بازنشسته شده‌اند و جایگزینی چندانی اتفاق نیفتاده است. از طرفی همان‌طور که گفته شد با توجه به اینکه بخشی از شناورها، یدک‌کش‌ها و قایق‌ها فرسوده شده‌اند، بنابراین باید فکری اساسی برای بازسازی یا جایگزینی آنها شود و سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در این بخش ترغیب شوند تا بتوانیم شناورهای مدرنی را داشته باشیم ولی با وجود نامه‌نگاری‌های فراوان متأسفانه هنوز در این زمینه شاهد کوتاهی و اهمال کاری هستیم؛ مسئله مهمی که بی‌توجهی به آن می‌تواند تهدیدکننده صادرات نفت خام شود.

## — دلیل این حساسیت چیست؟

به عنوان نمونه پهلوگیری کشتی به اسکله یا جداسازی محموله‌ها از کشتی به دلیل حساسیت بالای کار به آسانی انجام نمی‌شود و چنانچه کوچک‌ترین سهل‌انگاری در این زمینه رخ دهد، نمی‌توان خطا را جبران کرد. به همین دلیل انجام عملیات در چنین بخشی نیازمند نیروهای حرفه‌ای و کاربلد است که باید علاوه بر دانش لازم، سال‌ها تجربه کار در این بخش را نیز داشته باشند. دیگر اینکه در شرایط سخت آب و هوایی، کنترل اوضاع و احوال در پایانه‌های نفتی کار خطیری است. وقتی کشتی به سمت اسکله می‌آید، تحت تأثیر جریان آب قرار می‌گیرد و با سرعت بالا به سمت اسکله کشیده می‌شود. در این میان اگر راهنمای کشتی اطلاعات لازم و تجربه کافی را نداشته باشد، عملیات بارگیری و تخلیه می‌تواند فاجعه‌بار شود. به همین دلیل فعالیت در چنین بخش مهمی در بنادر و دریا، سخت و از حساسیت بسیار بالایی برخوردار است.

## — آیا شما علاوه بر تخصص و فعالیتی که در راهنمای کشتی دارید و در این زمینه کار می‌کنید، مسئولیت دیگری هم دارید؟

بله! نیروهای جوان را آموزش می‌دهم و تجارب خود را در اختیار آنها می‌گذارم. یکی از درس‌های اولیه آموزش به جوانان کارآموز این است که تأکید می‌شود یک راهنمای کشتی دقیقاً باید همچون یک عقاب تیزبین باشد و از بالا تمام جوانب کار را با دقت مد نظر قرار دهد تا در فرآیند عملیات مشکلی رخ ندهد. به عنوان نمونه یک راهنمای کشتی باید در زمان رخدادهای جوی و تغییر جریان آب، علم آن را داشته باشد و فرآیندها را به‌خوبی بداند و بسنجد، چرا که بی‌دقتی ولو بسیار کم، فاجعه‌بار خواهد بود.

## — آیا از شغل و حقوق خود با توجه به سختی کاری که گفتید راضی هستید؟

هرچند حقوق ما با وضعیت شغلی‌ای که داریم همخوانی چندانی ندارد اما بنده افتخار می‌کنم که برای وطنم تحت هر شرایطی کار کنم، چرا که ایران و ایرانی را دوست دارم و به عشق وطنم سختی‌ها را به جان می‌خرم. البته فعالان این عرصه نباید مورد بی‌مهری قرار گیرند. از سویی اکنون چون خیلی‌ها در حال بازنشستگی هستند،

الزامات پدافند سایبری موفق در برابر تهدیدهای پیچیده و چندلایه

# بنادر هوشمند و شمشیر دولبه فناوری‌های دیجیتال

مالی و اعتباری گسترده را شامل شود. در چنین شرایطی، پدافند سایبری نه صرفاً به معنای به کارگیری ابزارهای امنیتی، بلکه به عنوان یک رویکرد جامع و چندلایه مطرح می‌شود که ابعاد فنی، مدیریتی، حقوقی و آموزشی را در بر می‌گیرد. این مقاله به بررسی جامع الزامات پدافند سایبری در بنادر هوشمند، مرور تجربیات بین‌المللی و ارائه پیشنهاداتی عملی برای افزایش تاب‌آوری این زیرساخت‌های حیاتی در برابر تهدیدات روزافزون فضای سایبری می‌پردازد.

## مقدمه

با گسترش فناوری‌های نوین، بسیاری از بنادر بزرگ دنیا به سمت هوشمندسازی حرکت کرده‌اند. در این بنادر، سیستم‌های مدیریت بار، پایش ترافیک دریایی، کنترل جرثقیل‌ها و تجهیزات بندری و تبادل اسناد تجاری همگی از طریق شبکه‌های دیجیتال و اینترنت به یکدیگر متصل شده‌اند و با بهره‌گیری از فناوری‌هایی



با گسترش فناوری‌های نوین، بسیاری از بنادر بزرگ دنیا به سمت هوشمندسازی حرکت کرده‌اند. در این بنادر، سیستم‌های مدیریت بار، پایش ترافیک دریایی، کنترل جرثقیل‌ها و تجهیزات بندری و تبادل اسناد تجاری همگی از طریق شبکه‌های دیجیتال و اینترنت به یکدیگر متصل شده‌اند و با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و سامانه‌های مدیریت خودکار، انواع عملیات را با دقت و سرعت بیشتری انجام می‌دهند.

## [سایبینه سهمانی]

○ کارشناس اداره پدافند غیرعامل و مدیریت بحران سازمان بنادر و دریانوردی



رشد روزافزون فناوری‌های

دیجیتال و بهره‌گیری گسترده از سامانه‌های هوشمند در مدیریت بنادر، تحولات اساسی در شیوه‌های حمل‌ونقل و لجستیک بین‌المللی ایجاد کرده است. این تغییرات هرچند کارایی، سرعت و شفافیت عملیات را به طور قابل توجهی بهبود بخشیده اما به همان اندازه زمینه بروز تهدیدات جدید در فضای سایبری را نیز فراهم کرده است. بنادر هوشمند در نقش گره‌های حیاتی در شبکه تجارت جهانی، به عنوان هدفی جذاب، بیش از پیش در معرض حملات سایبری پیچیده قرار گرفته‌اند. این حملات می‌تواند از اختلالات جزئی در عملیات تا توقف کامل فرآیندهای بندری و خسارات



- ۳- **یکپارچگی داده‌ها:** اتصال همه سامانه‌ها و تجهیزات به یک پلتفرم مرکزی جهت نظارت و مدیریت یکپارچه عملیات بندر
- ۴- **پیش‌بینی و بهینه‌سازی:** تحلیل داده‌های گذشته و جاری برای پیش‌بینی ترافیک، شرایط آب و هوایی و جریان کالا
- ۵- **یکپارچگی با زنجیره تأمین جهانی:** اتصال مستقیم با خطوط کشتیرانی، انبارها و مراکز توزیع

### چالش‌های امنیتی بندر هوشمند

اتصال گسترده سامانه‌ها به شبکه‌های بین‌المللی، با وجود مزایای قابل توجهی که دارد، خطرات امنیتی را افزایش می‌دهد و نقاط ورودی متعددی را برای حملات ایجاد می‌کند. تهدیداتی نظیر نفوذ به سیستم‌های کنترلی، حملات باج‌افزاری، جاسوسی و دستکاری داده‌ها از جمله چالش‌های کلیدی در این حوزه محسوب می‌شود. به طور کلی هر حسگر، دوربین، سیستم کنترلی و رایانه متصل به شبکه می‌تواند یک نقطه ورود برای مهاجمان باشد.

- ۱- **حملات به سامانه‌های کنترل صنعتی (ICS (Industrial Control Systems):** نفوذ به سامانه‌های کنترل تجهیزات نظیر سیستم‌های جرثقیل و تجهیزات خودران و احتمال ایجاد خرابی یا تصادف و توقف عملیات تخلیه و بارگیری
- ۲- **باج‌افزارها و بدافزارها:** رمزگذاری داده‌های عملیاتی و درخواست باج برای بازگردانی آنها
- ۳- **حملات جعل داده (Data Spoofing):** ارسال اطلاعات جعلی به سیستم‌های ناوبری و مدیریت ترافیک



بندر هوشمند به مجموعه‌ای از زیرساخت‌ها و سامانه‌های بندری گفته می‌شود که فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطی همچون اینترنت اشیا (IoT)، سامانه‌های تحلیل پیش‌بینانه، هوش مصنوعی (AI)، شبکه‌های حسگر بیسیم و تحلیل داده‌های بزرگ (Big Data) را به منظور افزایش کارایی و بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها، بهبود شفافیت عملیات بندری و ارتقای ایمنی به خدمت می‌گیرد

چون اینترنت اشیا (IoT)، کلان‌داده (Big Data)، هوش مصنوعی (AI) و سامانه‌های مدیریت خودکار، عملیات تخلیه، بارگیری، انبارداری و لجستیک را با دقت و سرعت بیشتری انجام می‌دهند. این تحولات مزایای اقتصادی و عملیاتی قابل توجهی را به همراه داشته و باعث افزایش کارایی و کاهش هزینه‌ها شده اما در عین حال چالش‌های امنیتی جدیدی را نیز ایجاد کرده و سطح آسیب‌پذیری را نیز گسترش داده است.

با توجه به اینکه بندر هوشمند بخش حیاتی در زنجیره تأمین جهانی و اقتصاد ملی محسوب می‌شوند، حملات سایبری به این مراکز می‌تواند پیامدهایی چون اختلال در زنجیره تأمین، خسارات مالی سنگین، نشت اطلاعات محرمانه و حتی تهدیدات امنیتی ملی را به همراه داشته باشد، لذا پدافند سایبری باید به عنوان یک ضرورت استراتژیک به صورت یکپارچه در تمام سطوح مدیریت بندر در نظر گرفته شده و به عنوان مجموعه‌ای از اقدامات پیشگیرانه، حفاظتی و پاسخگو از مرحله طراحی و معماری بندر تا بهره‌برداری عملیاتی آن مدنظر قرار گیرد.

### مفهوم بندر هوشمند

بندر هوشمند به مجموعه‌ای از زیرساخت‌ها و سامانه‌های بندری گفته می‌شود که فناوری‌های نوین اطلاعاتی و ارتباطی همچون اینترنت اشیا (IoT)، سامانه‌های تحلیل پیش‌بینانه، هوش مصنوعی (AI)، شبکه‌های حسگر بیسیم و تحلیل داده‌های بزرگ (Big Data) را به منظور افزایش کارایی و بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها، بهبود شفافیت عملیات بندری و ارتقای ایمنی به خدمت می‌گیرد. در این نوع بندر، بخش عمده‌ای از فرآیندهای تخلیه، بارگیری، انبارداری، مدیریت ترافیک دریایی و تبادل اطلاعات به صورت خودکار و بر بستر شبکه انجام می‌شود.

### مؤلفه‌های کلیدی بندر هوشمند

- ۱- **زیرساخت ارتباطی پیشرفته:** استفاده از فیبر نوری، شبکه‌های 5G و فناوری‌های ارتباطی امن برای تبادل سریع اطلاعات
- ۲- **سامانه‌های اتوماسیون عملیات بندری:** جرثقیل‌های هوشمند، وسایل نقلیه خودران و تجهیزات تخلیه و بارگیری خودکار

**۵- ایجاد تیم واکنش سریع سایبری برای مدیریت و کاهش اثرات حملات سایبری**  
CSIRT (Computer Security Incident Response Team)

**۶- برنامه واکنش به حادثه (IRP (Incident Response Plan):** تعریف گام به گام اقدامات در صورت وقوع حمله؛ از شناسایی تا بازیابی کامل و تدوین و آزمایش سناریوهای واکنشی به حوادث سایبری برای کاهش زمان توقف عملیات

**۷- آزمون و شبیه سازی حملات سایبری (Cyber Drills):** اجرای تست های نفوذ و سناریوهای شبیه سازی شده برای انجام مانورهای دوره ای و ارزیابی آمادگی سیستم و کارکنان

### الزامات فنی و عملیاتی

**۱- سخت افزار و نرم افزار ایمن:** استفاده از تجهیزات شبکه و سامانه های صنعتی که استانداردهای امنیتی مانند IEC 62443 و ISO 27001 را رعایت می کنند.

**۲- به روز رسانی و وصله امنیتی منظم:** نصب وصله های امنیتی برای جلوگیری از آسیب پذیری های نرم افزاری و سخت افزاری به ویژه در تجهیزات قدیمی

**۳- رمزنگاری داده ها:** استفاده از الگوریتم های پیشرفته رمزنگاری برای حفاظت از داده های در حال انتقال و ذخیره شده

**۴- جداسازی شبکه ها (Network Segmentation):** تفکیک شبکه های عملیاتی (OT) از شبکه های اداری (IT) برای کاهش دامنه حملات

**۵- سیستم های پایش مداوم:** بهره گیری از سامانه های تشخیص نفوذ (IDS (Intrusion Detection System و پیشگیری از نفوذ (IPS (Intrusion Prevention System) برای شناسایی و مهار حملات در لحظه

**۶- مدیریت دسترسی ها:** استفاده از احراز هویت چندعاملی و محدود کردن سطح دسترسی بر اساس نیاز شغلی (MFA (Multi-factor authentication)

**۷- پشتیبان گیری منظم:** ذخیره نسخه های پشتیبان در مکان های امن و به صورت آفلاین

### الزامات حقوقی و استاندارد

**۱- انطباق با استانداردهای بین المللی:** رعایت چارچوب هایی مانند Cybersecurity Framework، ISO/IEC 27001، NIST و دستورالعمل های سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)

**۲- ایجاد قوانین ملی امنیت سایبری در بنادر:** تدوین مقررات الزام آور برای سازمان های متولی، اپراتورها، پیمانکاران و تأمین کنندگان تجهیزات و شرکت های فعال در بندر

**۳- الزام قرارداد های امنیتی با پیمانکاران و شرکای تجاری:** گنجاندن بندهای امنیت سایبری در قراردادهای پیمانکاران و اطمینان از رعایت الزامات امنیتی توسط طرف های ثالث

**۴- همکاری بین المللی در تبادل اطلاعات مربوط به تهدیدات:** ایجاد بسترهایی برای اشتراک گذاری اطلاعات و هشدارهای امنیتی سایبری بین بنادر دنیا

**۵- حمایت قانونی از گزارش دهندگان حوادث امنیتی:** تشویق کارکنان به گزارش تهدیدات و آسیب پذیری ها، بدون ترس از پیامدهای منفی

**۶- ممیزی و ارزیابی دوره ای:** انجام ارزیابی های مستمر برای اطمینان از رعایت استانداردها و دستورالعمل های ابلاغی بالادستی

**۴- نشئت اطلاعات حساس:** سرقت یا دستکاری داده های تجاری یا شخصی مربوط به محموله ها و مشتریان از قبیل بارنامه و اسناد گمرکی

**۵- حملات DDoS:** اشباع سرورهای بندر برای از کار انداختن سامانه های آنلاین و مدیریت عملیات

**۶- تهدیدات داخلی:** بروز رخدادهای امنیتی به طور مستقیم یا غیرمستقیم توسط کارکنان ناآگاه یا بدخواه

**۷- پیچیدگی زنجیره تأمین:** افزایش احتمال نفوذ از طریق طرف های ثالث به دلیل تعدد همکاری شرکت ها و سازمان های ذی نفع در بنادر

### اهمیت مدیریت چالش ها

بی توجهی به این چالش ها می تواند به توقف کامل فعالیت بندر، اختلال در زنجیره تأمین بین المللی و بروز بحران های اقتصادی ملی منجر شود و به اعتبار بندر ضربه وارد کند، به همین دلیل، شناسایی و مدیریت این تهدیدات بخش جدایی ناپذیر از استراتژی های پدافند سایبری در بنادر هوشمند است.

### الزامات پدافند سایبری در بنادر هوشمند

پدافند سایبری در بنادر هوشمند باید چندلایه، پویا و متناسب با ماهیت پیچیده این زیرساخت ها طراحی شود. این الزامات را می توان در چند حوزه اصلی دسته بندی کرد:

### الزامات مدیریتی

**۱- تدوین سیاست های امنیتی:** ایجاد خطومشی های روشن برای مدیریت دسترسی، استفاده از تجهیزات و اشتراک گذاری داده ها

**۲- همکاری بین سازمانی:** ایجاد کانال های ارتباطی با ارگان های ذی ربط و سازمان های بین المللی برای تبادل سریع اطلاعات مربوط به تهدیدات سایبری

**۳- آموزش و فرهنگ سازی مستمر کارکنان:** برگزاری دوره های منظم آموزشی برای کارکنان به منظور آشنایی با تهدیدات سایبری، روش های مهندسی اجتماعی و دستورالعمل های پاسخ به حادثه

**۴- مدیریت ریسک سایبری:** شناسایی دارایی های حیاتی، ارزیابی تهدیدات و اجرای راهکارهای کاهش ریسک



پیشرفته نیز بدون آموزش مستمر کارکنان و سامانه‌های تشخیص نفوذ قوی آسیب‌پذیر خواهند بود.

**درس‌های آموخته شده:** داشتن IRP عملیاتی و تمرین کردن آن می‌تواند زمان توقف را به شدت کاهش دهد.

### جمع‌بندی مطالعات موردی

بررسی موارد فوق نشان می‌دهد حملات سایبری به بنادر، می‌تواند به طور مستقیم بر عملیات تخلیه و بارگیری اثر بگذارد، همچنین به طور غیرمستقیم موجب تأخیر، خسارت مالی و آسیب به اعتبار بندر شود. وجه مشترک این حملات، استفاده مهاجمان از نقاط ضعف در به‌روزرسانی نرم‌افزار، مدیریت دسترسی و جداسازی شبکه‌هاست.

- آمادگی در برابر حملات باید پیش از وقوع بحران ایجاد شود نه پس از آن.
- ترکیب اقدامات فنی و مدیریتی در کنار الزامات قانونی، حیاتی است.
- همکاری بین‌المللی در تبادل اطلاعات تهدیدات می‌تواند اثرات حملات را کاهش دهد.
- آموزش کارکنان همچنان یکی از ارزان‌ترین و مؤثرترین راهکارهای پدافند سایبری است.

### راهکارهای پیشنهادی برای افزایش تاب‌آوری سایبری در بنادر هوشمند

افزایش تاب‌آوری سایبری به معنای توانایی یک بندر در پیشگیری، شناسایی، واکنش و بازپایی سریع از حملات سایبری است. بر اساس تجربیات جهانی و تحلیل تهدیدات موجود و درس‌آموخته‌های مطالعات موردی می‌توان راهکارهای زیر را پیشنهاد کرد:

#### ۱- رویکرد چندلایه یا دفاع در عمق (Defense in Depth)

ایجاد لایه‌های امنیتی در سطوح مختلف شبکه، سخت‌افزار و نرم‌افزار باعث می‌شود حتی در صورت عبور مهاجم از یک لایه، موانع بعدی همچنان امنیت سیستم را حفظ کند. این رویکرد شامل فایروال‌های چندمرحله‌ای و سامانه‌های مدیریت رویداد و اطلاعات امنیتی (SIEM) است.

#### ۲- استفاده از هوش مصنوعی و یادگیری ماشین

الگوریتم‌های هوشمند می‌توانند الگوهای غیرعادی در ترافیک شبکه و حملات را قبل از وقوع شناسایی کنند. در بنادر پیشرفته سامانه‌های مبتنی بر AI قادرند حتی رفتار غیرعادی جرثقیل‌ها یا خودروهای خودران را تشخیص دهند.

### مطالعات موردی حملات سایبری بر اساس نمونه‌های بین‌المللی و درس‌آموخته‌ها

#### ۱- حمله باج‌افزاری NotPetya به شرکت مرسک (۲۰۱۷)

شرکت حمل‌ونقل دریایی مرسک، یکی از بزرگ‌ترین اپراتورهای بندری جهان است. این شرکت ژوئن ۲۰۱۷، قربانی یکی از بزرگ‌ترین حملات باج‌افزاری تاریخ شد. بدافزار NotPetya که در ابتدا به عنوان یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری جعلی منتشر شده بود، در مدت کوتاهی به زیرساخت‌های IT و OT مرسک نفوذ کرد و موجب از کار افتادن سیستم‌های رزرو مدیریت کانتینر و جرثقیل‌های بندری در بیش از ۷۶ بندر تحت مدیریت این شرکت شد.

پیامد مالی این حمله بالغ بر ۳۰۰ میلیون دلار برآورد شد. عملیات مرسک پس از ۱۰ روز به حالت عادی بازگشت که این موضوع نشان‌دهنده آسیب‌پذیری شدید زنجیره تأمین جهانی در برابر حملات سایبری بود. علت اصلی گسترش حمله، نبود تفکیک کامل شبکه‌های IT و OT و ضعف در به‌روزرسانی نرم‌افزارها اعلام شد. پس از این حادثه، مرسک به سرمایه‌گذاری گسترده در پدافند سایبری چندلایه رو آورد.

**درس‌های آموخته شده:** اهمیت پشتیبان‌گیری آفلاین، به‌روزرسانی امنیتی مداوم، جداسازی شبکه‌ها و شبیه‌سازی سناریوهای بحران

#### ۲- حمله سایبری به بندر بارسلونا (۲۰۱۸)

سپتامبر ۲۰۱۸، بندر بارسلونا هدف یک حمله سایبری قرار گرفت که بخشی از سامانه‌های IT آن را مختل کرد. این حمله با هدف ایجاد اختلال در عملیات تخلیه و بارگیری انجام شد.

**درس‌های آموخته شده:** لزوم ایجاد مرکز عملیات امنیتی (SOC) و همکاری با آژانس‌های امنیتی ملی

#### ۳- حمله سایبری به بندر سن‌دیگو (۲۰۱۸)

تنها یک ماه بعد از حادثه بارسلونا، بندر سن‌دیگو در ایالات متحده نیز هدف حمله‌ای مشابه قرار گرفت. این حمله از نوع باج‌افزاری بود که برخی از خدمات آنلاین بندر را غیرقابل دسترس کرد. با این حال، به دلیل وجود برنامه واکنش به حادثه، خسارت به حداقل رسید. تحقیقات نشان داد مهاجمان با استفاده از فیشینگ ایمیلی، موفق به دسترسی به سامانه مدیریت بندر شدند. این حادثه نشان‌دهنده آن است که حتی بنادر

### ۳- توسعه مرکز عملیات امنیتی (SOC (Security Operations Center)

یکی از الزامات حیاتی ایجاد SOC اختصاصی در بندر است که به طور ۲۴ ساعته در ۷ روز هفته، شبکه‌ها و سامانه‌های OT و IT را پایش کند. این مرکز باید به ابزارهای هوش تهدید Threat Intelligence مجهز باشد تا بتواند تهدیدات نوظهور را پیش‌بینی کند.

### ۴- آزمون نفوذ دوره‌ای (Penetration Testing)

انجام منظم تست نفوذ می‌تواند نقاط ضعف پنهان را قبل از سوءاستفاده توسط مهاجمان شناسایی کند. این آزمون‌ها باید هم در محیط فناوری اطلاعات IT و هم فناوری عملیاتی OT اجرا شود.

### ۵- پشتیبان‌گیری آفلاین و برنامه بازیابی (RPO/RTO)

تهیه نسخه پشتیبان آفلاین و انجام آزمون‌های منظم بازیابی و تعیین RPO/RTO واقع‌گرایانه برای سامانه‌های حیاتی بندر

### ۶- مدیریت دارایی‌ها و تهیه نقشه وابستگی‌ها

فهرست‌برداری جامع از تمام دارایی‌های IT و OT (سخت‌افزار، نرم‌افزار، نسخه و پیکربندی)، همراه با برچسب‌گذاری درجه حساسیت داده و SBOM (Software Bill of Materials) برای نرم‌افزارهای حیاتی؛ این کار به منظور وصله‌گذاری هدفمند و پاسخ به حادثه است.

### ۷- امن‌سازی زنجیره تأمین و نقاط ورودی IoT

استفاده از استانداردهای رمزگذاری قوی، به‌روزرسانی امن تجهیزات و آزمون امنیتی و قرنطینه تجهیزات پیش از اتصال

### ۸- ممیزی‌های دوره‌ای

انجام ممیزی‌های مستقل سالانه و آزمون‌های نفوذ ترکیبی IT/OT

### ۹- آموزش و فرهنگ‌سازی هدفمند

کارکنان بندر در همه سطوح باید آموزش‌های دوره‌ای در زمینه شناسایی ایمیل‌های مشکوک، مدیریت رمز عبور و واکنش به حوادث سایبری ببینند. تجربه نشان داده خطای انسانی یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت حملات سایبری است.

### ۱۰- تقویت همکاری‌های بین‌المللی

از آنجا که حملات سایبری ماهیت فرامرزی دارند، همکاری با سازمان‌های بین‌المللی مانند ENISA، IMO و مراکز CERT دیگر کشورها، نقش مهمی در تبادل اطلاعات و هماهنگی در واکنش به حوادث ایفا می‌کند.

### ۱۱- انطباق با دستورالعمل‌ها و استانداردهای بین‌المللی

همسویی با چارچوب‌هایی مانند NIST، Cybersecurity Framework، پیگیری دریافت گواهی ISO/IEC 27001 و حرکت جهت انطباق با استاندارد IEC 62443 برای دارایی‌های OT جهت امنیت سایبری سیستم‌های اتوماسیون و کنترل صنعتی و رعایت دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)

### ۱۲- چارچوب‌های ملی و منطقه‌ای

به‌روزرسانی مقررات ملی با الهام از الزامات NIS2، تعیین الزامات گزارش‌دهی و جریمه‌های عدم انطباق

### ۱۳- سیاست‌های خرید و بومی‌سازی امن

تعریف حداقل‌های امنیتی در اسناد مناقصه، ارزیابی امنیتی تأمین‌کنندگان و حمایت از تولید داخلی

### ۱۴- سیاست‌های تداوم کسب و کار فراسازمانی

هماهنگی برنامه‌های تداوم کسب و کار بنادر با سایر سازمان‌ها/ ارگان‌ها و شرکت‌های ذی‌نفع از قبیل گمرک، پایانه‌ها، شرکت‌های حمل‌ونقل، راه‌آهن و... برای حفظ جریان کالا در شرایط اختلال سایبری

### چارچوب پیشنهادی پدافند سایبری ویژه

#### بنادر هوشمند

این چارچوب، ترکیبی از استانداردهای بین‌المللی، تجربیات موفق جهانی و نیازهای بومی است و می‌تواند به عنوان نقشه راه امنیت سایبری بنادر هوشمند مورد استفاده قرار گیرد.

#### ۱- مرحله اول: شناخت (Identify)

- فهرست‌برداری از دارایی‌های حیاتی: شناسایی تمام تجهیزات IT و OT، نرم‌افزارها و پایگاه‌های داده
- تحلیل وابستگی‌ها: مشخص کردن ارتباط بین سامانه‌های عملیاتی و فناوری اطلاعات
- ارزیابی ریسک: تعیین تهدیدات بالقوه و نقاط آسیب‌پذیر

#### ۲- مرحله دوم: حفاظت (Protect)

- کنترل دسترسی: پیاده‌سازی احراز هویت چندعاملی و محدودسازی دسترسی‌ها به صورت حداقلی
- رمزنگاری داده‌ها: استفاده از الگوریتم‌های استاندارد برای رمزگذاری داده‌های در حال انتقال و ذخیره‌شده
- سخت‌سازی سیستم‌ها (Hardening): حذف سرویس‌ها و پورت‌های غیرضروری و نصب وصله‌های امنیتی

#### ۳- مرحله سوم: شناسایی (Detect)

- پایش ۷/۲۴: استفاده از SOC برای نظارت مداوم بر تفکیک شبکه و فعالیت‌های سیستم
- تشخیص مبتنی بر هوش مصنوعی: بهره‌گیری از الگوریتم‌های ML برای شناسایی الگوهای غیرعادی
- هشداردهی خودکار: ارسال هشدار فوری به تیم واکنش در صورت شناسایی فعالیت مشکوک

#### ۴- مرحله چهارم: واکنش (Respond)

- برنامه واکنش به حادثه: تعیین نقش‌ها، مسئولیت‌ها و مراحل عملیاتی هنگام وقوع حمله

خسارت‌های مالی و عملیاتی سنگینی به دنبال داشته باشد. در مقابل، استفاده از چارچوب‌های پدافند سایبری و اجرای راهکارهای پیشگیرانه، می‌تواند میزان آسیب‌پذیری را به شکل قابل توجهی کاهش دهد.

چارچوب پیشنهادی این مقاله، با تکیه بر ۵ مرحله شناخت، حفاظت، شناسایی تهدید، واکنش و بازیابی، یک رویکرد جامع و قابل پیاده‌سازی را برای بنادر هوشمند ارائه می‌دهد. همچنین تأکید بر آموزش نیروی انسانی، همکاری‌های بین‌المللی و به‌کارگیری فناوری‌های نوین مانند هوش مصنوعی و تحلیل کلان‌داده به عنوان عوامل کلیدی در افزایش تاب‌آوری سایبری مطرح شد.

در نهایت، موفقیت پدافند سایبری در بنادر هوشمند، نیازمند ترکیب ۳ عنصر اصلی فناوری ایمن، مدیریت کارآمد و فرهنگ‌سازی مداوم است. تنها با رویکردی جامع، یکپارچه و پایدار می‌توان اطمینان یافت این زیرساخت‌های حیاتی در برابر تهدیدات روزافزون مقاوم و ایمن باقی خواهند ماند.

\* منابع در دفتر ماهنامه موجود است.

○ ایزوله‌سازی سریع: قطع دسترسی بخش آلوده به شبکه اصلی برای جلوگیری از گسترش حمله

○ ارتباطات بحران: اطلاع‌رسانی شفاف به ذی‌نفعان، نهادهای نظارتی و رسانه‌ها در حد نیاز

#### ۵- مرحله پنجم: بازیابی (Recover)

○ بازیابی از نسخه پشتیبان: استفاده از بک‌آپ‌های آفلاین برای بازگرداندن عملیات در سریع‌ترین زمان ممکن

○ تحلیل پس از حادثه: بررسی ریشه حمله (Root Cause Analysis) و اصلاح فرآیندها برای پیشگیری از تکرار حادثه

○ گزارش‌دهی و مستندسازی: ثبت جزئیات حادثه و اقدامات انجام شده برای استفاده در آموزش‌های آینده

#### نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

با گسترش فناوری‌های نوین و حرکت بنادر به سمت هوشمندسازی، اهمیت امنیت سایبری به‌عنوان یک رکن اساسی در تداوم عملیات و حفاظت از زنجیره تأمین جهانی بیش از گذشته آشکار شده است. بنادر هوشمند، به دلیل اتصال گسترده سامانه‌های IT و OT در معرض تهدیدات پیچیده و چندلایه قرار دارند که نه تنها می‌تواند فعالیت بندر، بلکه اقتصاد ملی و حتی امنیت بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد.

مطالعه موردی حملات بزرگ، از جمله NotPetya به شرکت مرسک و حملات به بنادر بارسلونا و سن‌دیگو، نشان داد نبود آمادگی و برنامه واکنش به حادثه می‌تواند

## CYBERSECURITY REQUIREMENTS SMART PORTS



نقش کمیته‌ها و زیر کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی در تدوین دستورالعمل‌ها چیست؟

# قلب تپنده قانون‌گذاری دریایی برای حفظ منافع ملی در دریانوردی جهانی

[ زهرا سندالی ]

○ کارشناس معاهدات بین‌المللی دریایی  
سازمان بنادر و دریانوردی



سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد، مسئول تنظیم مقررات و استانداردهای جهانی برای ایمنی، امنیت، کارایی و پایداری کشتیرانی است. کمیته‌های اصلی و فرعی این سازمان، محل تدوین، مذاکره و تصویب ابزارهای الزام‌آور بین‌المللی هستند

ایمنی، امنیت و حفاظت محیط‌زیست را تعیین می‌کنند، بلکه مسیر آینده دریانوردی جهانی را ترسیم کرده و کشورها را در موقعیتی قرار می‌دهند که میان پیروی منفعلانه و نقش‌آفرینی فعال، انتخاب کنند. برای ایران، حضور فنی، حقوقی و دیپلماتیک در این کمیته‌ها، ابزاری کلیدی برای حفظ منافع ملی، ارتقای جایگاه بین‌المللی و پیشبرد توسعه ناوگان و بنادر است. این مقاله به تشریح ساختار، وظایف و اهمیت این کمیته‌ها پرداخته و سپس با نگاهی ویژه به جایگاه جمهوری اسلامی ایران در این سازوکار جهانی، راهکارهای عملیاتی برای ارتقای سطح مشارکت و تأثیرگذاری کشورمان را مورد بررسی قرار می‌دهد. درک عمیق از عملکرد این کمیته‌ها، نه تنها برای سیاست‌گذاران و فعالان صنعت دریایی ایران ضروری است، بلکه در حفظ و ارتقای جایگاه کشورمان در عرصه بین‌المللی و اطمینان از همسویی منافع ملی با هنجارهای جهانی نقشی حیاتی خواهد داشت.

صنعت دریانوردی، به عنوان شاه‌رگ حیاتی تجارت جهانی، نیازمند چارچوب‌های قانونی و مقرراتی مستحکم و به‌روز است تا بتواند با چالش‌های روزافزون برابر خود از جمله مسائل ایمنی، امنیتی، زیست‌محیطی، تکنولوژیکی و اقتصادی مقابله کند.

در این میان، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان نهاد تخصصی سازمان ملل متحد، نقش کلیدی در تدوین و اجرای این مقررات ایفا می‌کند. قلب تپنده فعالیت‌های IMO، در کمیته‌های اصلی و کمیته‌های فرعی تخصصی آن نهفته است؛ جایی که مباحث فنی، حقوقی و سیاسی با یکدیگر تلاقی یافته و اسناد الزام‌آور بین‌المللی شکل می‌گیرد. این ارکان نه تنها چارچوب‌های

## مقدمه

دانش و مهندسی مقررات عمل می کنند؛ جایی که استانداردهای تجهیزات نجات، سامانه های ناوبری خودکار، معیارهای سوخت های پاک و کدهای ایمنی جدید آزمون و بررسی می شود. خروجی این فرآیندها به ابزارهای الزام آوری مانند SOLAS، MARPOL، STCW، ISM Code و دیگر کدهای تخصصی منتقل شده و سپس در سطح ملی اجرا می شود. مسئول تدوین، بازنگری و تصویب کنوانسیون ها، کدهای بین المللی، دستورالعمل ها و قطعنامه هایی است که اساس قانون گذاری دریایی در سطح جهان را تشکیل می دهد.

## کمیته های اصلی IMO

## ۱. کمیته ایمنی دریانوردی

## (MSC – Maritime Safety Committee)

**نقش:** کمیته ایمنی دریانوردی (MSC) بالاترین مرجع فنی و قانون گذاری در زمینه ایمنی و امنیت دریایی در سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) است. وظیفه اصلی آن، رسیدگی به همه مسائل مربوط به ایمنی و امنیت کشتیرانی است که از نظر فنی، عملیاتی یا قانونی اهمیت دارد. این کمیته مسئولیت تدوین، بازنگری و تصویب ابزارهای الزام آور بین المللی در حوزه ایمنی را بر عهده دارد.

## مسائل کلیدی:

● **اصلاحات SOLAS:** کمیته MSC مسئول اصلی به روزرسانی و اصلاح کنوانسیون بین المللی جان افراد در دریا (SOLAS) است که جامع ترین معاهده ایمنی دریانوردی است. این اصلاحات شامل مواردی همچون مقررات مربوط به ساختار کشتی، تجهیزات نجات جان، ارتباطات رادیویی، حفاظت از آتش، ایمنی بار و اقدامات امنیتی علیه تهدیدات غیرقانونی است.

● **ناوبری:** این کمیته به بررسی و تصویب مقررات مربوط به سیستم های ناوبری، علائم دریایی، مقررات جلوگیری از تصادم در دریا (COLREGs) و آخرین پیشرفت ها در فناوری ناوبری، از جمله سیستم های موقعیت یاب جهانی (GPS) و سیستم های اطلاعاتی کشتی (AIS) می پردازد.

● **طراحی کشتی:** مقررات مربوط به طراحی ایمن کشتی ها، از جمله پایداری، استحکام سازه ای و پیشگیری از سوراخ شدن و غرق شدن، در حوزه مسئولیت MSC قرار دارد.

● **MASS (Merchant Ships - Automated Systems):** با ظهور کشتی های خودکار (Massive Autonomous Ships) و سیستم های هدایت از راه دور، MSC در حال تدوین مقررات و دستورالعمل های جدید برای اطمینان از ایمنی این فناوری های نوظهور است.

● **(Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers):**

**STCW:** اگرچه کمیته تخصصی HTW وظیفه اصلی توسعه و اجرای کنوانسیون STCW را بر عهده دارد اما MSC نیز در مورد مسائل کلی ایمنی مرتبط با آموزش و گواهینامه دریانوردان نظر می دهد و از انطباق آن با دیگر مقررات ایمنی اطمینان حاصل می کند.

**کارکرد:** کمیته MSC به طور منظم (معمولاً ۲ بار در سال) تشکیل جلسه می دهد تا پیشرفت کار زیر کمیته های خود را بررسی کرده و در مورد موضوعات جدید بحث و تصمیم گیری کند. این کمیته وظیفه نظارت بر اجرای کنوانسیون های بین المللی مرتبط با ایمنی را نیز بر عهده دارد و چارچوب کلی سیاست گذاری در این حوزه را تعیین می کند.

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) به عنوان آژانس تخصصی سازمان ملل متحد، مسئول تنظیم مقررات و استانداردهای جهانی برای ایمنی، امنیت، کارایی و پایداری کشتیرانی است. کمیته های اصلی و فرعی این سازمان، محل تدوین، مذاکره و تصویب ابزارهای الزام آور بین المللی هستند. در شرایطی که صنعت کشتیرانی با چالش هایی چون گذار به سوخت های پاک، دیجیتالی شدن ناوبری، تهدیدات سایبری و فشارهای ژئوپلیتیک مواجه است، نقش این کمیته ها بیش از پیش حیاتی است. فعالیت های IMO طیف گسترده ای از جنبه های مرتبط با دریانوردی را پوشش می دهد، از طراحی و ساخت کشتی ها گرفته تا عملیات دریایی، آموزش دریانوردان، جلوگیری از آلودگی دریا و تسهیل تجارت دریایی.

همه این فعالیت ها از طریق مجموعه ای از کمیته های اصلی و زیر کمیته های فنی انجام می شود که هر کدام مسئولیت مشخصی در حوزه خود دارند. این کمیته ها متشکل از نمایندگان کشورهای عضو، نهادهای بین المللی مرتبط و سازمان های غیردولتی با وضعیت مشورتی هستند. در این مقدمه، به اهمیت بنیادین IMO و نقش کمیته های آن به عنوان ارکان اصلی این سازمان اشاره شده و ضرورت درک عمیق از سازوکار فعالیت آنها برای اعضا، به ویژه ایران، مورد تأکید قرار می گیرد. با توجه به تحولات سریع در صنعت کشتیرانی و ضرورت انطباق با استانداردهای بین المللی، مشارکت فعال و آگاهانه در فرآیندهای تصمیم گیری IMO، امری اجتنابناپذیر برای حفظ رقابت پذیری و ارتقای جایگاه کشورها در این صنعت جهانی است.

## نقش بنیادین کمیته ها در معماری دریایی جهانی

ساختار IMO بر ۲ پایه استوار است: مجمع که سیاست کلی را مشخص می کند و کمیته های اصلی و فرعی که در خط مقدم تدوین مقررات قرار دارند. کمیته ایمنی دریانوردی (MSC)، کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC)، کمیته حقوقی (LEG)، کمیته تسهیل (FAL) و کمیته همکاری فنی (TC)، هر یک قلمرو تخصصی خود را دارند اما همگی در یک نقطه مشترکند: تبدیل دانش فنی و اراده سیاسی به مقررات الزام آور جهانی.

در این سازوکار، زیر کمیته ها همچون آزمایشگاه های

## ۲. کمیته حقوقی (LEG - Legal Committee)

**نقش:** کمیته حقوقی (LEG) مرجع تخصصی IMO در زمینه مسائل حقوق دریایی بین‌المللی است. وظیفه اصلی آن، تدوین، تفسیر و تضمین اجرای مؤثر کنوانسیون‌ها و دیگر ابزارهای حقوقی بین‌المللی مرتبط با دریانوردی است. این کمیته نقش حیاتی در ایجاد چارچوب حقوقی پایدار برای صنعت کشتیرانی ایفا می‌کند.

### مسائل کلیدی:

- **مسئولیت و جبران خسارت:** کمیته LEG به مسائل مربوط به مسئولیت شرکت‌های کشتیرانی در قبال خسارات ناشی از عملیات دریایی از جمله نشت نفت، آسیب به محیط زیست و تلفات جانی و مالی می‌پردازد. این شامل تدوین و اصلاح کنوانسیون‌هایی مانند CLC (Civil Liability for Oil Pollution Damage)، FUND (International Oil Pollution Compensation Fund) و LL (Limitation of Liability for Maritime Claims) است.

- **حقوق امنیت دریایی:** این کمیته به مسائل مربوط به تأمین امنیت دریانوردی، از جمله مقابله با دزدی دریایی، سرقت مسلحانه از کشتی‌ها، تروریسم دریایی و توسعه ابزارهای حقوقی برای مقابله با این تهدیدات می‌پردازد.

- **تفسیر و اجرای کنوانسیون‌ها:** LEG مسئول تفسیر مقررات کنوانسیون‌های مختلف IMO و بررسی چالش‌های مربوط به اجرای آنها در سطح ملی و بین‌المللی است.

- **حاکمیت و حقوق دریایی:** این کمیته به مسائل حقوقی مرتبط با حاکمیت دولت‌ها بر آب‌های سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و مناطق فراساحلی می‌پردازد و چارچوب‌های حقوقی لازم برای فعالیت‌های دریایی را تعیین می‌کند.

**کارکرد:** کمیته LEG به بررسی پیشنهادات مربوط به تدوین ابزارهای حقوقی جدید، تفسیر کنوانسیون‌های موجود و حل و فصل اختلافات حقوقی بین‌المللی در حوزه دریانوردی می‌پردازد. جلسات این کمیته معمولاً با حضور کارشناسان حقوقی از کشورهای عضو برگزار می‌شود.

## ۳. کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی

### (MEPC - Marine Environment Protection Committee)

**نقش:** کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی (MEPC) به عنوان مهم‌ترین نهاد IMO در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی شناخته می‌شود. وظیفه اصلی آن، تدوین و بازنگری مقررات مربوط به جلوگیری از آلودگی کشتی‌ها و کنترل اثرات زیست‌محیطی فعالیت‌های دریایی است. این کمیته نقش محوری در مبارزه با آلودگی دریا و توسعه پایدار دریانوردی ایفا می‌کند.

### مسائل کلیدی:

- **ضمایم MEPC:** MARPOL مسئول اصلی تدوین، اصلاح و اجرای کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL) است که در ۶ ضمیمه به مسائل مربوط به انواع مختلف آلودگی (نفت، مواد شیمیایی، کالاهای مضر در بسته‌بندی، فاضلاب، زباله و آلودگی هوا) می‌پردازد.

- **مدیریت آب توازن (Ballast Water Management):** با توجه به مخاطرات زیست‌محیطی ناشی از انتقال گونه‌های مهاجم از طریق آب توازن کشتی‌ها، MEPC کنوانسیون مدیریت آب توازن (BWM) را تدوین و اصلاح کرده است تا اطمینان حاصل شود کشتی‌ها اقدامات لازم را برای کاهش این تهدید انجام می‌دهند.

## • بازیافت کشتی (Ship Recycling): مسئله بازیافت

ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها به‌ویژه کشتی‌های فرسوده، یکی از اولویت‌های MEPC است. این کمیته کنوانسیون بین‌المللی برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط زیست کشتی‌ها (Hong Kong Convention) را تدوین کرده تا از بروز اثرات منفی زیست‌محیطی و بهداشتی در این فرآیند جلوگیری شود.

## • کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (GHG)

**Reduction:** در سال‌های اخیر، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای ناشی از دریانوردی به یکی از چالش‌های اصلی و اولویت‌های MEPC تبدیل شده است. این کمیته استراتژی اولیه IMO برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای را تصویب کرده و به طور مداوم در حال توسعه مقرراتی برای دستیابی به اهداف بلندپروازانه در این زمینه از جمله تعیین استانداردهای بهره‌وری سوخت و بررسی سوخت‌های پاک جایگزین است.

**کارکرد:** MEPC به طور منظم جلساتی را برگزار می‌کند تا موضوعات مربوط به آلودگی دریا را مورد بررسی قرار دهد. این کمیته با همکاری زیر کمیته‌های تخصصی خود، مانند (Pollution Prevention and Response) و ESP (Existing Ships Protection)، به تدوین و اجرای مقررات زیست‌محیطی می‌پردازد.

## ۴. کمیته همکاری فنی

### (TC - Technical Cooperation Committee)

**نقش:** کمیته همکاری فنی (TC) مسئولیت هدایت و هماهنگی تلاش‌های IMO برای ارائه کمک‌های فنی به کشورهای در حال توسعه را بر عهده دارد. هدف اصلی این کمیته، ظرفیت‌سازی و تقویت توانایی‌های فنی و مدیریتی کشورهای است که با چالش‌هایی در زمینه اجرای مقررات دریایی بین‌المللی مواجهند.

**کارکرد:** این کمیته با برنامه‌ریزی و نظارت بر پروژه‌های کمک فنی، شامل آموزش، ارائه مشاوره و انتقال دانش و فناوری به کشورهای کمک می‌کند استانداردهای بین‌المللی IMO را بهتر درک کرده و اجرا کنند. این همکاری‌ها شامل بهبود ایمنی، حفاظت از محیط زیست، تسهیل تجارت دریایی و ارتقای دانش فنی دریانوردان و مقامات دریایی است.



## ۵. کمیته تسهیل

(FAL – Facilitation Committee)

**نقش:** کمیته تسهیل (FAL) روی حذف موانع و تسهیل جریان روان و کارآمد تجارت و حمل و نقل دریایی تمرکز دارد. هدف اصلی این کمیته، استانداردسازی رویه‌ها و کاهش تشریفات اداری و بوروکراتیک در بنادر و مبادلات دریایی بین‌المللی است.

### مسائل کلیدی:

- **کنوانسیون FAL:** این کمیته مسئول اجرای کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی بین‌المللی (FAL) است که با هدف استانداردسازی و ساده‌سازی رویه‌ها و اسناد مورد نیاز برای ورود، عبور و خروج کشتی‌ها، مسافران و خدمه تدوین شده است.
- **امنیت سایبری بندری:** با افزایش دیجیتالی شدن بنادر و عملیات دریایی، مسائل مربوط به امنیت سایبری در این حوزه اهمیت یافته است. کمیته FAL نیز به این موضوعات پرداخته و دستورالعمل‌هایی را برای مقابله با تهدیدات سایبری تدوین می‌کند.
- **اسناد استاندارد:** تدوین و ترویج استفاده از اسناد استاندارد و فرم‌های یکسان برای تبادل اطلاعات بین کشتی‌ها، بنادر و مقامات مختلف، از جمله بارنامه‌ها، اظهاریه‌ها و گواهینامه‌ها، از وظایف اصلی این کمیته است.

**کارکرد:** این کمیته با برگزاری جلسات منظم، به بررسی چالش‌های موجود در زمینه تسهیل تجارت دریایی پرداخته و راهکارهایی را برای غلبه بر آنها ارائه می‌دهد. هدف نهایی، افزایش کارایی و کاهش هزینه‌های عملیاتی در صنعت حمل و نقل دریایی است.

## کمیته‌های فرعی IMO

زیرکمیته‌ها یا کمیته‌های فرعی، با زوان اجرایی و تخصصی کمیته‌های اصلی IMO هستند که وظیفه بررسی عمیق و فنی موضوعات را بر عهده دارند. هر کمیته اصلی، بسته به گستردگی حوزه فعالیت خود، دارای یک یا چند زیرکمیته تخصصی است. این زیرکمیته‌ها متشکل از کارشناسان فنی و متخصصان از کشورهای عضو و سازمان‌های غیردولتی مرتبط هستند و نتایج تحقیقات و پیشنهادات خود را به کمیته اصلی مربوطه برای تصویب نهایی ارائه می‌دهند.

- **PPR (Pollution Prevention and Response):** این زیرکمیته که زیرمجموعه MEPC است، بر پیشگیری از آلودگی دریا و واکنش به حوادث آلودگی تمرکز دارد. مسائل مربوط به مدیریت مواد مضر، زباله‌های دریایی و فاضلاب، همچنین تدوین و اجرای مقررات ضمیمه‌های مختلف MARPOL، از جمله راهنمایی‌ها و کدهای مربوط به مقابله با نشت نفت و دیگر مواد آلوده‌کننده، در حوزه مسئولیت این زیرکمیته قرار دارد.
- **NCSR (Navigation, Communications and Search and Rescue):** زیرکمیته‌ای که به موضوعات مربوط به ناوبری، سیستم‌های ارتباطی دریایی و جست‌وجو و نجات (SAR) می‌پردازد. این کمیته وظیفه بازنگری و توسعه استانداردهای مربوط به سیستم‌های ناوبری الکترونیکی مانند (ECDIS)، سیستم‌های شناسایی خودکار (AIS)، مخابرات دریایی، همچنین هماهنگی و بهبود اقدامات جست‌وجو و نجات در دریا را بر عهده دارد. این زیرکمیته زیرمجموعه MSC است.



**مراجع فنی:** دستورالعمل‌ها و تفسیرهای رسمی که ابهامات اجرایی را برطرف می‌کند. این اسناد در واقع نقشه‌های رسمی قدرت در فضای دریایی هستند، چرا که تعیین می‌کنند کشتی‌ها چگونه ساخته شوند، با چه سوختی حرکت کنند، خدمه چه گواهینامه‌هایی داشته باشند و الزامات زیست‌محیطی و ایمنی چگونه رعایت شود.

### اهمیت جهانی کمیته‌ها و اسناد آنها

کمیته‌های اصلی و فرعی کمیته‌های IMO، نقشی اساسی و چندوجهی در شکل‌دهی به آینده صنعت کشتیرانی و تعاملات بین‌المللی دریایی دارند. اسناد و مقرراتی که در این کمیته‌ها تدوین و تصویب می‌شود، نه تنها از جنبه فنی و ایمنی، بلکه از ابعاد حقوقی، اقتصادی و حتی راهبردی نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. **ابعاد حقوقی:** تصمیمات کمیته‌ها به صورت اصلاحیه در کنوانسیون‌های الزام‌آور مانند SOLAS، MARPOL و STCW ادغام می‌شود. این بدان معناست که هرگونه تغییر یا به‌روزرسانی در این اسناد، مستلزم طی فرآیندهای رسمی بین‌المللی است که از طریق این کمیته‌ها مدیریت می‌شود. این امر باعث ایجاد یک چارچوب حقوقی پایدار و قابل اتکا برای دریانوردی جهانی می‌شود. پذیرش و اجرای این کنوانسیون‌ها، تعهد قانونی برای کشورهای عضو ایجاد می‌کند و چارچوبی برای حل و فصل اختلافات احتمالی فراهم می‌آورد.

- **(Ships Construction and Equipment):** این زیرکمیته که تحت نظر MSC فعالیت می‌کند، به مسائل مربوط به ساخت و ساز کشتی‌ها و تجهیزات آنها می‌پردازد. این شامل مقررات مربوط به طراحی ایمن، استحکام سازه‌ای، مقاومت در برابر آتش، تجهیزات ایمنی، همچنین بررسی و تصویب کدهای مربوط به حمل‌ونقل کالاهای خاص مانند مواد شیمیایی، گازهای مایع و محموله‌های خطرناک است.
- **(SSE (Ship Systems and Equipment):** زیرکمیته‌ای دیگر تحت نظر MSC که بر سیستم‌ها و تجهیزات روی کشتی تمرکز دارد. این شامل سیستم‌های اطفای حریق، تجهیزات نجات جان، سیستم‌های مخابراتی، همچنین فناوری‌های جدیدی است که در کشتی‌ها نصب می‌شود.
- **(HTW (Human Element, Training and Watchkeeping):** این زیرکمیته که به طور مستقیم تحت نظر MSC فعالیت می‌کند، مسئولیت اصلی تدوین، بازنگری و اجرای کنوانسیون STCW را بر عهده دارد. این شامل تعیین استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نظارت بر مهارت‌های دریانوردان، همچنین مسائل مربوط به بهداشت و رفاه خدمه در دریا و الزامات مربوط به شیفت نگهبانی است.
- **(IE (Implementation and Enforcement):** این زیرکمیته که زیرمجموعه MSC و MEPC است، بر اجرای مؤثر و پیوسته کنوانسیون‌ها و کدهای بین‌المللی IMO تمرکز دارد. این شامل نظارت بر نحوه اجرای مقررات توسط کشورهای عضو، بررسی مسائل مربوط به بازرسی کشتی‌ها، صدور گواهینامه‌ها و ارزیابی اثربخشی سیستم‌های کنترلی در کشورها است.

### اسناد کمیته‌ها از پیش‌نویس تا قانون الزام‌آور

اسناد کمیته‌ها در ۳ دسته کلی دیده می‌شود:

**اسناد کاری:** پیشنهادات، اصلاحیه‌ها و مطالعاتی که بنیان بحث‌ها را شکل می‌دهد.  
**خروجی‌های تصمیمی:** گزارش‌ها، قطعنامه‌ها و اصلاحات مصوب که جنبه الزام‌آور پیدا می‌کند.

● **افزایش حوادث دریایی:** عدم انطباق با استانداردهای ایمنی و امنیتی که توسط MSC و دیگر کمیته‌های مرتبط تدوین شده، منجر به افزایش احتمال وقوع سوانح دریایی از جمله تصادم، آتش‌سوزی، غرق شدن و تلفات جانی می‌شود. این حوادث نه تنها خسارات مادی سنگینی به بار می‌آورد، بلکه موجب نگرانی‌های عمومی و تأثیرات روانی عمیق نیز می‌شود.

● **آلودگی محیط زیست:** نادیده گرفتن مقررات زیست‌محیطی که توسط MEPC و کمیته‌های فرعی آن تعیین شده، مانند مقررات MARPOL، منجر به تشدید آلودگی دریا از طریق تخلیه مواد نفتی، شیمیایی، فاضلاب و زباله از کشتی‌ها می‌شود. این آلودگی‌ها صدمات جبران‌ناپذیری به زیست‌بوم‌های دریایی، تنوع زیستی و منابع صید وارد کرده و سلامت انسان را نیز به خطر می‌اندازد.

● **از دست دادن اعتبار بین‌المللی:** عدم پایبندی به استانداردهای جهانی، منجر به کاهش اعتبار و اعتماد بین‌المللی نسبت به کشور می‌شود. این امر می‌تواند بر روابط دیپلماتیک، تسهیلات تجاری و دسترسی به بازارهای بین‌المللی تأثیر منفی گذاشته و کشور را در عرصه بین‌المللی منزوی کند.

● **کاهش سهم بازار جهانی:** کشورهایی که نتوانند خود را با استانداردهای روز صنعت کشتیرانی تطبیق دهند، در رقابت با دیگر کشورها با چالش مواجه می‌شوند. کشتی‌های فاقد گواهینامه‌های لازم، ممکن است از ورود به بندر برخی کشورها منع یا با جریمه‌های سنگین مواجه شوند. این امر منجر به کاهش سهم بازار کشور در حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی و از دست دادن فرصت‌های اقتصادی می‌شود.

● **موانع تجاری و بازرگانی:** عدم رعایت مقررات تسهیل تجارت دریایی (FAL Convention) می‌تواند فرآیندهای اداری در بندر را پیچیده و زمانبر کند که این امر موجب افزایش هزینه‌های عملیاتی و کاهش کارایی تجارت دریایی می‌شود.

### اهمیت مشارکت فعال ایران؛ از حاکمیت هوشمند تا اقتدار عملیاتی

برای کشوری چون ایران که در چهارراه تجارت دریایی جهانی قرار دارد، مشارکت فعال در بررسی و مذاکره اسناد کمیته‌های IMO یک راهبرد حاکمیتی است. در دنیای امروز که صنعت دریانوردی به شدت جهانی و به هم پیوسته است، مشارکت فعال و استراتژیک ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و کمیته‌های تخصصی آن، از اهمیت حیاتی برخوردار است. این مشارکت، صرفاً یک تعهد بین‌المللی نیست، بلکه یک ضرورت راهبردی برای حفظ و ارتقای منافع ملی است که نتایجی همچون شکل‌دهی هنجارها به جای پذیرش منفعلانه، امکان درج نظرات در متون مذاکراتی و اصلاح بندهای مشکل‌ساز، حفاظت از منافع اقتصادی، جلوگیری از تحمیل مقرراتی که هزینه‌های غیرضرور بر ناوگان داخلی تحمیل می‌کند، تقویت اعتبار بین‌المللی، ایفای نقش مؤثر به عنوان عضو فنی فعال و قابل اعتماد و افزایش قدرت لابی‌گری و حضور در کارگروه‌های غیررسمی و Drafting Groups برای اثرگذاری بیشتر بر متون نهایی را به دنبال خواهد داشت.

به بیانی کامل‌تر نیز موارد زیر اهمیت این مشارکت را دوچندان می‌کند.

● **تثبیت منافع ملی در مقررات بین‌المللی:** حضور فعال در فرآیند قانون‌گذاری IMO به ایران این امکان را می‌دهد دیدگاه‌ها، نیازها و منافع ملی خود را در تدوین و اصلاح کنوانسیون‌ها و کدهای بین‌المللی دخیل کند. این امر تضمین می‌کند مقررات نهایی، تا حد امکان، با شرایط و قابلیت‌های کشور سازگار باشد و فشار مضاعفی بر صنعت دریایی ایران وارد نکند.

**ابعاد فنی:** نصب فناوری‌های نو، سیستم‌های پایش زیست‌محیطی و ناوبری دیجیتال. کمیته‌های IMO به‌ویژه MSC و MEPC، پیشرو در شناسایی و پذیرش فناوری‌های نوین در صنعت کشتیرانی هستند. این شامل توسعه استانداردهای ایمنی برای سیستم‌های خودکار و رباتیک در کشتی‌ها، مقررات مربوط به سوخت‌های پاک و سیستم‌های کاهش آلودگی، همچنین استقرار سیستم‌های ناوبری دیجیتال و ارتباطات پیشرفته است. این نوآوری‌های فنی، علاوه بر افزایش ایمنی و کارایی، به کاهش اثرات زیست‌محیطی دریانوردی نیز کمک می‌کند.

**ابعاد اقتصادی:** تأثیر بر هزینه‌های سرمایه‌ای، عملیاتی و رقابت‌پذیری. اجرای مقررات جدید، به‌ویژه در زمینه کاهش آلودگی و ارتقای ایمنی، می‌تواند هزینه‌های قابل توجهی را برای شرکت‌های کشتیرانی به همراه داشته باشد. این هزینه‌ها شامل سرمایه‌گذاری در تجهیزات جدید، به‌روزرسانی شناورها، آموزش پرسنل و تغییر در رویه‌های عملیاتی است. از سوی دیگر، انطباق با این استانداردها می‌تواند به بهبود بهره‌وری، کاهش ریسک حوادث و جریمه‌ها و در نهایت افزایش رقابت‌پذیری در بازار جهانی منجر شود. کمیته‌های IMO تلاش می‌کنند تعادلی بین الزامات فنی و ملاحظات اقتصادی برقرار کنند.

**ابعاد راهبردی:** شکل‌دهی به هنجارهای بازار، حفاظت از حاکمیت و ارتقای اعتبار بین‌المللی. مشارکت فعال در کمیته‌های IMO، به کشورها اجازه می‌دهد منافع ملی خود را در تدوین مقررات بین‌المللی دخیل کرده و از تحمیل استانداردهایی که ممکن است برای آنها عملی یا مطلوب نباشد، جلوگیری کنند. این حضور، فرصتی برای تأثیرگذاری بر شکل‌دهی به هنجارهای جهانی صنعت، حفاظت از حاکمیت در حوزه دریایی و ارتقای اعتبار بین‌المللی کشور به عنوان یک بازیگر مسئول و فعال در عرصه دریانوردی است. همچنین کشورهای پیشرو در حوزه فناوری و مقررات، می‌توانند از این طریق، رهبری بازار را در دست گرفته و استانداردهای جهانی را به سمت منافع خود هدایت کنند.

### خطرات بی‌توجهی به اسناد کمیته‌ها

بی‌توجهی به اسناد و مقررات تدوین شده توسط کمیته‌های IMO، عواقب جدی و چندوجهی برای کشورها و صنعت دریانوردی به دنبال دارد. این عواقب، دامنه وسیعی از مسائل فنی و ایمنی گرفته تا پیامدهای اقتصادی و اعتباری را شامل می‌شود.



فعالیت‌های این کمیته‌ها، از تدوین کنوانسیون‌های الزام‌آور گرفته تا تعیین استانداردهای فنی و زیست‌محیطی، تأثیر مستقیمی بر ایمنی، امنیت، کارایی و پایداری دریانوردی در سراسر جهان دارد. جایگاه ایران در این عرصه، نیازمند بازنگری و تقویت مداوم است تا بتواند منافع ملی را در فرآیندهای بین‌المللی تضمین و از چالش‌های احتمالی پیش رو، به‌ویژه در مواجهه با تغییرات سریع تکنولوژیکی و زیست‌محیطی، به بهترین نحو عبور کند.

کمیته‌های IMO تنها محل گفت‌وگوهای فنی نیستند، بلکه عرصه‌های قانون‌گذاری راهبردی هستند که آینده نظم دریایی در آنها نوشته می‌شود. یک راهبرد هماهنگ مبتنی بر تخصص فنی، دوراندیشی حقوقی و پایداری دیپلماتیک تضمین می‌کند ایران صدایی مؤثر و معتبر در روند قانون‌گذاری جهانی دریایی باقی بماند.

بررسی دقیق اسناد IMO به کشور اجازه می‌دهد پیش‌بینی و سازگاری با مقررات جدید را پیش از الزام‌آور شدن انجام دهد. بیان فعالانه نظرات باعث می‌شود کشور در شکل‌دهی مقررات نقش‌آفرینی کرده، منافع حقوقی، اقتصادی و راهبردی خود را حفظ کند و در آینده ابزار تفسیر حقوقی مؤثر در اختیار داشته باشد.

اسناد کمیته‌های IMO فقط نوشته‌های تئوریک نیست، بلکه نقشه‌های معماری مرحله بعدی حقوق دریایی، فناوری کشتی، انطباق زیست‌محیطی و استانداردهای عملیاتی است.

\* منابع در دفتر ماهنامه موجود است.

● **جلوگیری از تحمیل مقررات نامطلوب:** مشارکت در مذاکرات و تصمیم‌گیری‌ها، به ایران فرصت می‌دهد از تحمیل مقرراتی که ممکن است از نظر فنی، اقتصادی یا عملیاتی برای کشورمان دشوار یا نامطلوب باشد، جلوگیری کند. با ارائه راهکارها و نظرات کارشناسی، می‌توان بر نتایج تصمیم‌گیری‌ها تأثیر گذاشت و به سوی تدوین استانداردهایی که هم جهانی و هم قابل اجرا باشد، گام برداشت.

● **تقویت جایگاه ایران در سطوح تصمیم‌گیری IMO:** حضور فعال و سازنده در کمیته‌ها اصلی و فرعی، اعتبار و نفوذ ایران را در سازمان IMO افزایش می‌دهد. این امر باعث می‌شود ایران به عنوان یک کشور تأثیرگذار و صاحب‌نظر در مسائل دریایی شناخته شود و بتواند نقش فعال‌تری در هدایت تحولات صنعت ایفا کند. این اعتبار، زمینه را برای همکاری‌های بین‌المللی گسترده‌تر و جذب منابع و دانش فنی فراهم می‌آورد.

● **دسترسی به اطلاعات و فناوری‌های نوین:** مشارکت در نشست‌های IMO، فرصتی برای تبادل نظر با متخصصان و نمایندگان دیگر کشورها، آگاهی از آخرین تحولات فنی و نوآوری‌ها و دسترسی به دانش و فناوری‌های روز دنیا در حوزه دریانوردی فراهم می‌آورد. این امر برای ارتقای سطح فنی صنعت دریایی ایران و همگام‌سازی آن با استانداردهای جهانی بسیار ضروری است.

● **ارتقای سطح ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط زیست:** با مشارکت فعال در کمیته‌های IMO و MEPC، ایران می‌تواند به طور مستقیم در تدوین و اجرای بهترین شیوه‌ها برای افزایش ایمنی و امنیت دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی نقش داشته باشد. این امر منجر به کاهش حوادث، جلوگیری از آلودگی و بهبود عملکرد زیست‌محیطی ناوگان ملی خواهد شد.

● **افزایش رقابت‌پذیری:** انطباق با استانداردهای بین‌المللی از طریق مشارکت در IMO، به ناوگان ملی ایران کمک می‌کند از نظر کیفی و فنی با استانداردهای جهانی هماهنگی داشته باشد. این امر، قابلیت رقابت‌پذیری کشتی‌های ایرانی در بازارهای بین‌المللی را افزایش داده و دسترسی آنها به بنادر و مسیرهای تجاری را تسهیل می‌کند.

## نتیجه‌گیری

کمیته‌های اصلی و فرعی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ستون فقرات قانون‌گذاری و سیاست‌گذاری جهانی در صنعت کشتیرانی را تشکیل می‌دهند.



## جناب آقای مهندس محمد شکیبی نسب سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

با کمال مسرت و افتخار، انتصاب شایسته جنابعالی به سمت سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی را تبریک عرض می‌نماییم. این انتخاب نشان از اعتماد به توانایی‌ها و تجارب ارزشمند حضرتعالی دارد و بی‌شک حضور شما گامی مؤثر در ارتقای جایگاه بنادر کشور و توسعه فعالیت‌های اقتصادی خواهد بود.

امید است با همت والا و رویکرد مدیریتی جنابعالی، شاهد پیشرفت‌های روزافزون در حوزه بندری و دریایی کشور باشیم. برای شما موفقیت، سربلندی و توفیق خدمت به میهن عزیزمان را از خداوند متعال مسئلت داریم.

فواد جلیلیان  
مدیرعامل و عضو هیات مدیره  
شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بنام



### جناب آقای سیاوش ارجمندزاده سرپرست محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

با کمال مسرت و افتخار انتصاب شایسته جنابعالی به سمت سرپرست محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر را صمیمانه تبریک عرض می‌نماییم. این انتخاب نشان از اعتماد به توانایی‌ها و تجارب ارزشمند حضرتعالی دارد و بی‌شک حضور شما گامی مؤثر در ارتقای جایگاه بنادر کشور و توسعه فعالیت‌های اقتصادی خواهد بود.

امید است با همت والا و رویکرد مدیریتی جنابعالی، شاهد پیشرفت‌های روزافزون در حوزه بندری و دریایی کشور باشیم. برای شما موفقیت، سربلندی و توفیق خدمت به میهن عزیزمان را از خداوند متعال مسئلت داریم.



شرکت مشیران کاریز  
MOSHIRAN KARIZ CO.

مدیرعامل و هیات مدیره شرکت مشیران کاریز



## جناب آقای محمد شکیبی نسب سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

نوید مسرت بخش انتصاب شایسته حضرتعالی به عنوان سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی را تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم و از درگاه ایزد منان، مزید توفیقات شما را برای خدمتی سرشار از شور و نشاط و مملو از توکل الهی در جهت رشد و شکوفایی ایران اسلامی مسئلت داریم.



شرکت مشیران کاریز  
MOSHIRAN KARIZ CO.

مدیرعامل و هیأت مدیره شرکت مشیران کاریز

# پایداری، شکوفایی، آبادانی



تاریخ دریانوردی سراسر شاهد دریانوردانی بوده و هست که الفبایی از خودگذشتگی و فداکاری مشق کرده اند و آسودن در کنار خانواده‌هایشان را به بهای تامين آسایش برای کشورمان، با زندگی روی دریاها و اقیانوس‌ها معاوضه کرده‌اند. از خلال این شرح فرصتی پدید آمد که توجه‌ها را روی ارزش بیش از پیش کار دریانوردان متمرکز کرده و برگزاری مراسم «روز جهانی دریانوردی» از سوی سازمان بنادر و دریانوردی را به حسن تفقدی از فعالان این عرصه تعیین کنیم. نیک آگاهیم که حوزه دریانوردی و نیز تجارت دریایی کشورمان در سالی که گذشت، فراز و نشیب‌هایی را پشت سر گذاشت و البته فشارهای غیرقانونی تحریم‌ها نیز مزید بر این نشیب‌ها شد.

اکنون اما نه جای گله از کاستی‌هاست، فرصت غنیمت افتاده که دست دریانوردان را به مهر بفشاریم و دل به گرامیداشت روز جهانی دریانوردی ببندیم و از طرف مجموعه بزرگ «مجتمع کشت و صنعت و روغن نباتی ماهیدشت مدل» این روز را به تمامی فعالان عرصه دریا تبریک بگوییم. باشد که در سایه تلاش و فداکاری این حامیان آبی سلامت، زندگی مردم کشور عزیزمان با سلامتی و سرفرازی قرین شود.

مدل

پایداری، شکوفایی، آبادانی

مجتمع کشت و صنعت و روغن نباتی ماهیدشت مدل



### جناب آقای محمد شکیبی نسب

#### سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

با احترام، انتصاب جنابعالی به عنوان سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی که نشان از شایستگی شماست را تبریک و تهنیت عرض می‌نماییم. خدمت صادقانه و تلاش مخلصانه در عرصه‌های مختلف بندری و دریایی توفیقی است که خداوند به شایستگان عنایت می‌کند. برای شما در مسئولیت جدید از خداوند منان توفیق، سلامتی و بهروزی مسئلت می‌نماییم.



**GOLDEN LINE**  
COVINAES GROUP

از طرف مدیرعامل و کارکنان شرکت کشتیرانی محور طلایی



جناب آقای محمد شکیبی نسب  
 سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی  
 جناب آقای داود حسینی زاده  
 سرپرست محترم برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی  
 جناب آقای سیاوش ارجمندزاده  
 سرپرست محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

با کمال احترام، بی شک انتصاب شایسته شما بزرگواران، گامی بلند و استوار در مسیر خدمت و سرافرازی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران محسوب می گردد. این اتفاق فرخنده و خجسته را که نشان از توانمندی و تجارب ارزنده شما در عرصه مدیریت دارد، به فال نیک می گیریم و امیدواریم همواره در انجام مسئولیت ها و امورات خطیری که در زمینه صنعت دریانوردی پیش رو دارید، پیروز و سرافراز باشید.

از طرف مدیر عامل و هیئت مدیره  
 شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه



Negin Sabz



## جناب آقای سیاوش ارجمندزاده سرپرست محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

انتصاب بجا و شایسته جنابعالی را به عنوان سرپرست محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر که نشانگر درایت و تلاش و کوشش جنابعالی در راستای تحقق آرمان‌های سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد، تبریک و تهنیت گفته و امیدواریم همواره در پناه الطاف حضرت حق پیروز و پاینده بمانید و همانند گذشته منشأ خیر خدمات ارزنده و مؤثر به کشور عزیزمان و نظام مقدس جمهوری اسلامی باشید. ومن الله توفیق.

مدیرعامل و هیئت‌مدیره  
شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت‌کشتی خلیج فارس



شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت‌کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)  
Persian Gulf Pilot Marine & Port Services Co.



## جناب آقای محمد شکیبی نسب سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

انتصاب شایسته جنابعالی را به عنوان سرپرست محترم معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی که نشان از تجربه، لیاقت و توانمندی شما در حوزه صنعت دریانوردی دارد، گرامی می‌داریم. تعهد و کارآمدی‌های برجسته جنابعالی یقیناً نویدبخش دستیابی هر چه بیشتر به قله‌های رفیع پیشرفت و توسعه ایران اسلامی خواهد بود.

این مسئولیت جدید را به جنابعالی و جامعه دریایی کشور تبریک و تهنیت عرض نموده و از درگاه خداوند متعال توفیقات بیش از پیش شما را جهت ارائه خدمتی شایسته به ملت شریف ایران مسئلت داریم.

مدیرعامل و هیئت‌مدیره  
شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت‌کشتی خلیج فارس



شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت‌کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)  
Persian Gulf Pilot Marine & Port Services Co.



## جناب آقای داود حسنی زاده سرپرست محترم برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی

با کمال مسرت و افتخار، انتصاب جنابعالی را به سمت سرپرستی محترم برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی که سمبل بازاری از توانایی های ارزشمند و تلاش های خستگی ناپذیر شما در عرصه دریا و دریانوردی می باشد، تبریک عرض می نمایم. حضور شما در این مسئولیت به عنوان خادمی صدیق و ولایتمدار با کوله باری از تجربه؛ نویدبخش موفقیت های روزافزون شما در آینده کاری و مسئولیت های خطیرتان خواهد بود. دوام توفیقات و مزید عزت و سلامت جنابعالی را از جهاندار جان آفرین مسئلت داریم.

مدیرعامل و هیئت مدیره  
شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت کشتی خلیج فارس



شرکت خدمات دریایی و بندری هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی عامی)  
Persian Gulf Pilot Marine & Port Services Co.



# بازمانه بندر و دریا کی اطلاعاتی

## صفحه ۲

تعاونی مبشر نور دریا

خدمات دریایی هدایت کشتی  
خلیج فارس

کشتیرانی نیروانا ققنوس پارس  
کشتیرانی داتام دریای اروند

## صفحه ۳

نمایندگی کشتیرانی هلال دریا  
ایرانیان

مهندسی و خدمات دریایی  
نگین سبز خاورمیانه

کشتیرانی دریا سفیر هرمز

## صفحه ۴

کشتیرانی آویژه دریای آداک

حمل و نقل بین المللی و  
کشتیرانی آتشیپا

افراز دریا ساحل کیش  
بر و بحر ایران

## صفحه ۵

محور طلایی

خدمات دریایی بندری بابک  
توسعه بندر

کشتیرانی ستاره سربی پارس  
نمایندگی کشتیرانی آداک آرام  
آریا

## صفحه ۶

خدمات دریایی و بندری آریا

بنادر ایرانیان

دریای آبی خلیج فارس

کشتیرانی جنوب بندر

## صفحه ۷

نیل تجارت آرتیمان

رهروان صنعت و انرژی آسیا

مهر صنعت فیدار

## صفحه ۸

نمایندگی کشتیرانی و خدمات

بازرگانی شاخص صدف دریا

مهندسی پارس تکنو

کشتیرانی و خدمات دریایی  
بویه سبز

خط کشتیرانی آبنوس خارگ

## صفحه ۹

ساختمانی کولهام

مهرسام یدک بندر

بازرگانی و حمل و نقل بین  
المللی اجاقی

صنعتی و شیعیایی نگین زره

## صفحه ۱۰

بیعه کارآفرین

دفتر اسناد رسمی ۹۰۹ تهران

مدیریت بین المللی همراه  
(هیعمکو)

## صفحه ۱۱

مرکز آموزش علوم هادی دریا  
بارمان تجارت غرب



## شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



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

## ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

خدمات راهنمایی خدمات یدک کشی خدمات لایروبی علائم کمک ناوبری و چراغهای دریایی  
خدمات فنی نگهداری و تعمیرات شناورها / خدمات Towing / خدمات طناب گیری / خدمات لنگرگاهی  
عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship خدمات جابجایی دکلهای حفاری RigMove  
عملیات جست و جو و نجات / خدمات مقابله با آلودگی / خدمات Salvage

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه پارک وی، کوچه فخرالدینی (افق)، پلاک ۶، طبقه ۲ و ۳  
کدپستی: ۱۹۶۶۶۱۳۷۵۳

☎ ۲۶۲۹۱۳۰۴

☎ ۲۶۲۹۰۸۲۴

☎ ۲۶۲۹۰۸۱۹

☎ ۲۶۲۹۱۳۳۶



(سهامی خاص)

## کشتیرانی داتام دریای اروند

دارای نمایندگی خطوط NVOCC



☎ ۸۸۰۶۹۸۵۵

☎ ۸۸۰۵۷۷۲۱

تهران، ملاصدرا شیراز جنوبی

خیابان سامان پلاک ۶۷ ط ۴ واحد ۷

کد پستی: ۱۴۳۵۸۵۳۶۶۱

✉ INFO@DATAMSEA.COM



نیروانا ققنوس پارس

Nirvana Phoenix Pars

شرکت کشتیرانی  
نیروانا ققنوس پارس

حمل و نقل به کلیه بنادر و اقصی نقاط جهان  
(نمایندگی خطوط ، NVOCC)

تهران، جردن، پلاک ۷۲، برج امیرپرویز، طبقه اول، واحد ۱۴  
کدپستی: ۱۹۶۹۹۵۵۱۱۹

☎ ۰۲۱-۹۱۶۹۰۱۳۷

☎ ۰۲۱-۸۸۸۷۰۳۳۶

☎ ۰۹۰۰۲۱۹۹۱۰۱



www.npp-co.com



info@npp-co.com

شرکت مبشر نور دریا  
MOBASHER NOOR DARYA

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

تهران، بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی شرکت مبشر نور دریا

کدپستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۹۹۳ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰ ☎ ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹



www.mobasherco.com



Negin Sabz

## شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه

(سهامی خاص)

- با بهره مندی 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:  
آب نگاری / تعمیرات اساسی، زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی / تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی / راهبری تعمیر و نگهداری شناورها  
خدمات سالویج / خدمات عمرانی در بنادر سرمایه گذاری / صادرات و واردات / ارائه خدمات پایلوتی (راهنمای کشتی)

📍 تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارکوی، خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول

کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۹۱

☎ ۲۶۲۹۰۷۹۲ ☎ ۲۶۲۹۰۷۸۶ ☎ ۲۶۲۹۰۷۸۱ ☎ ۲۶۲۱۰۶۹۳



## شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمز

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارج و یدک کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰/۰۰۰ تنی
- کشتی انباردار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم به صورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین آلات راهسازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه‌ای و کالابر عمومی

📍 بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی)، مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۱۳۵۸۷ ☎ ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶ ☎ ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸

✉ daryasafirshipping@gmail.com



## نمایندگی کشتیرانی هلال دریا ایرانیان

HILLAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

📍 تهران، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه ۱۰

📍 تهران ۰۲۱-۸۳۵۶۰

☎ ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۴

📍 بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲

☎ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

📍 بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳

☎ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷



## شرکت کشتیرانی آویژه آداک

- حمل کالا و مسافر
- تحویل زباله از شناورها در لنگرگاه‌ها
- خدمات نمایندگی کشتیرانی
- خدمت رسانی به انواع کشتی‌های تانکر نفتی و سایر شناورها

سایت‌های این شرکت:  
بندر بوشهر - بندر گناوه  
دفتر مرکزی: بندر خارک

📍 بوشهر، جزیره خارک، خیابان طالقانی، ساختمان یاس، طبقه همکف

کد پستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳ ☎ ۰۹۱۷۷۷۱۸۶۵۱ ☎ ۰۹۱۷۷۷۰۶۶۹۲

✉ avizheh.adak@gmail.com



شرکت بر و بحر ایران  
Iran Land & Sea Co.

### خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

- ارائه خدمات هوایی وارداتی و صادراتی
- ارائه خدمات دریایی واردات صادرات
- ارائه خدمات نمایندگی NVOCC
- ارائه خدمات گمرکی
- ارائه خدمات لجستیکی
- ارائه خدمات ترانزیتی داخلی و خارجی

📍 میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند  
پلاک ۷۲، طبقه دوم

☎ ۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵

✉ info@iranlandsea.com



www.ilslogistic.com



ATASHPA

شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

## شرکت کشتیرانی و

حمل و نقل بین المللی آتشپا

مدیرعامل بیژن صانعی

شرکت آتشپا به واسطه داشتن نمایندگی مستقیم در امارات متحده عربی و همچنین در کشورهای اروپایی و آسیای میانه قابلیت ارائه انواع سرویس‌های دریایی از طریق بنادر جنوبی و شمالی ایران و همچنین کلیه سرویس‌های زمینی و هوایی را به مشتریان دارا می‌باشد. ضمناً تجربه حمل تعداد زیادی از پروژه‌های عظیم جهت مشتریان داخلی و خارجی از طریق بندر عباس و چابهار به مقاصد داخلی و کشورهای آسیای میانه را دارد که بیشتر آن‌ها شامل نگله‌های سنگین و ترافیکی بوده است.

📍 تهران، بلوار نلسون ماندلا، بعد از چهار راه جهان کودک کوی کیش، پلاک ۴۸، طبقه اول، واحد یک

☎ ۰۲۱۸۸۸۸۱۱۱۸ ☎ ۰۲۱۸۸۷۹۶۳۲۸ 📠 ۰۲۱۸۸۷۷۱۴۶۹



www.atashpashipping.com



info@atashpa.com



شرکت افراز  
دریا ساحل کیش

## شرکت کشتیرانی

افراز دریا ساحل کیش

فعالیت‌های ما در غالب ثبت ورود و خروج کشتی‌ها خدمات رسانی به شناورها، لجستیک دریایی، خدمات مسافربری و تفریحی، ایجاد تورهای تفریحی/ دریایی خدمات چارتری می‌باشند.

📍 جزیره کیش، بندر تجاری، ترمینال مسافربری طبقه دوم، واحد ۳۵۳ KT

کد پستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳

☎ ۰۹۳۴۷۶۹۵۴۹۶ ☎ ۰۷۶۴۴۴۸۵۰۷۶ 📠 ۲۲۱۳۹۱۵۰



afraz.daryakish@gmail.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 طباطبایی جنوبی، خیابان ۳۸ شرقی، پلاک ۱۶، طبقه ۱ و ۲
- ☎ ۸۸۵۸۳۲۹۵ 📠 ۸۸۶۹۳۰۲۹ 📠 ۸۸۵۸۳۲۹۱-۲



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

شرکت خدمات دریایی  
بندری بابک توسعه بندر  
شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس



📍 دفتر مرکزی: خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه  
بلوار آزاده، نبش شاهین ۳، مجتمع بابک، طبقه دوم، واحد  
۱- کدپستی: ۶۳۵۶۱۶۶۰۱۹

☎ ۰۶۱۵-۲۲۲۴۶۷۰ ☎ ۰۹۱۶۰۴۱۲۰۲۲  
📠 +۹۸۶۱۵۲۲۲۴۶۷۰

supply@babakteam.net  
operation@babakteam.net  
operation@plstar.co  
www.babakshipchandler.com  
www.leadstar.ir



AAA Shipping Services

## نمایندگی کشتیرانی آداک آرام آریا

- ارائه سرویس REEFER OPEN TOP FLAT RACK ، ISO TANK ، 40/DC ، 40/HC ، 20/Dc
- حمل ترکیبی کالا به صورت فله گرو باژ (CL) و کانتینری (FCL)
- ترانزیت داخلی و خارجی برای کشورهای همسایه و منطقه CIS
- حمل هوایی از کلیه مبادی اروپا چین و هند به ایران و بالعکس
- حمل یکسره Door to Door کانتینری
- نماینده خطوط کشتیرانی و ارائه کننده خدمات دریایی
- دارای دفاتر فعال در دبی هند و چین
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین
- پلمپ و تهیه مجوزات صدور کالا با نظارت افراد کارآمد



جهت کسب اطلاعات بیشتر  
تصویر روبرو را اسکن کنید

☎ +۹۸۲۱۹۱۳۰۸۱۸۷ 📠 +۹۸۹۱۲۳۵۷۶۵۷۶



[www.aaashipping.net](http://www.aaashipping.net)



[info@aaashipping.net](mailto:info@aaashipping.net)



**بزرگ‌ترین اپراتور  
کالای عمومی  
و غلات در کشور**

## شرکت خدمات دریایی و بندری آریا بنادر ایرانیان

### شعبه بندر مرکزی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک  
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی

تلفن: ۸۸۱۹۰۶۸۸ فکس: ۸۸۱۹۰۶۸۲-۷ شماره ثبت: ۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۸۲-۷

### شعبه بندر انزلی

بندر انزلی، گازیان، خیابان شهید مصطفی خمینی  
خیابان رضائی، پلاک ۱۶۶ کد پستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴

تلفن: ۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۱-۴

### شعبه شعبه چابهار

بندر چابهار، انتهای خیابان شهید ریگی اداره کل بنادر و  
دریانوردی کد پستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۴۷۳۵

### شعبه بندرعباس - بندر شهید رجایی

بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی، اسکله شهید رجایی  
ترمینال ۱ کالای عمومی

تلفن: ۰۲۶-۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵

### شعبه بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام  
خمینی (ره)، ساختمان توحید، پایانه غلات

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۷۵-۶-۸



WWW.ABIPORTS.COM



iranvicho@yahoo.com



## کشتیان جنوب بندر

- مجهز به تجهیزات به روز و مکانیزه جهت تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری مواد معدنی و غلات اعم از شیب لودر گراپ رادیویی، هاپر
- انبارداری آرایش و دیوی مواد فله و خشک
- ماشین آلات جهت بارگیری و حمل و نقل شهری، لودر، کامیون، لیفتراک، بیل مکانیکی
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱/۵ میلیون تن در سال

### دفتر عملیات: سایت اداری انبار T۳۰

تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۳۰۳۹ عبادی تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۵۳۱۳ فکس: ۰۶۵۲۲۵۲۴۷۶۹



Keshtiban\_joonoob@yahoo.com



## شرکت دریای آبی خلیج فارس

(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
- رضایت‌مندی کامل کشتیرانی‌ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی در سال)

تلفن: ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ تلفن: ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴

بندر امام خمینی، سایت اداری اسکله ۳۲ (W32)



Blue-sea-pg@yahoo.com



Shahrokh-Bik@yahoo.co

## شرکت نیل تجارت آر تیمان



فعال در حوزه تامین تجهیزات بندری و همچنین ترمینال های ذخیره سازی غلات و ماشین آلات کارخانجات صنایع غذایی. نماینده رسمی و انحصاری شرکت چسکو آلمان، برناردینی ایتالیا، چمستا چین، هام ترکیه و ولپ ایتالیا

تهران بلوار نلسون ماندلا پایین تر از چهارراه جهان  
کودک کوچه ژوبین پلاک ۱۴ طبقه هفتم واحد ۷  
کد پستی: ۱۵۱۸۶۱۴۶۵۵  
۸۸۸۸۹۰۱۷



رهروان صنعت و انرژی آسیا

## شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY CO

مهندسی و طراحی و ساخت تجهیزات اسکله ها و ترمینال های نفت و گاز و پتروشیمی

• بازوهای بارگیری دریایی MARINE LOADING ARMS  
• بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)

• سیستم مهار و آزادسازی سریع طناب کشی QUICK RELEASE MOORING HOOK  
• ساخت کوییک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه دو هوکه سه هوکه و چهار هوکه

• سیستم اطفای حریق هوشمند SMART FIRE FIGHTING SYSTEM  
• طراحی و ساخت سیستم اطفای حریق هوشمند تاور و مانیتورهای آتش نشانی

۰۴۱۳۳۱۰۶۲۰۰



www.asia-ei.com



info@asia-ei.com



شرکت پتکوس آلمان



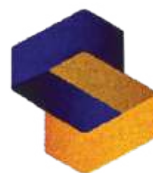
شرکت ویگان بلژیک



نمایندگی بدسکی ایتالیا

## شرکت مهر صنعت فیدار

راه های ارتباطی: ۰۲۱-۴۰۲۲۳۸۱۳



مهر صنعت  
MEHR SANAT FIDAR

نماینده شرکت پتکوس آلمان در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از یک میلیون و پانصد هزار تن سیلوهای ذخیره سازی غلات و ترمینال های 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 BEDESCHI ایتالیا در ایران، با بیش از سه دهه سابقه درخشان در زمینه تامین انواع جرثقیل های بندری در دنیا، به عنوان تامین کننده قوی و موفق در زمینه های تخصصی جهت طراحی، ساخت و سفارشی سازی جرثقیل های RTG و STS

office@mehrsanatco.com

MEHR SANATORG



در تاریخ ۱۵ / ۱۲ / ۱۳۶۰ تحت شماره ۴۳۹۹۷ با هدف ارائه خدمات عمرانی به جامعه ایران و نقاط محروم کشور در اداره ثبت شرکت ها و مالکیت صنعتی به ثبت رسید

## شرکت مهندسی پارس تکنو

این شرکت در طی بیش از چهل سال فعالیت خود با وجود تمامی فراز و نشیب های داخلی و خارجی، ضمن کسب رتبه یک در رشته های آب و راه و ترابری و رتبه دو در رشته ساختمان موفق به اتمام رساندن و بهره برداری از ده ها پروژه در زمینه های احداث سازه های ساحلی شامل بندر و موج شکن و حفاظت ساحل، راه سازی، تأسیسات، محوطه سازی و ساختمان در نقاط مختلف کشور شده است و با افتخار مورد تشویق و تقدیر تمامی کارفرمایان خود قرار گرفته است.

تهران، خیابان شریعتی، بین پل صدر و خیابان دولت، کوچه ترابی، پلاک ۵، طبقه اول  
کدپستی: ۱۹۱۴۷۳۴۵۱۱

☎ ۲۲۶۳۶۹۴۴ 📠 ۲۲۶۴۴۴۱۴

✉ Info@parstechno.ir

🌐 www.parstechno.ir

✉ Greenbuoy1378@yahoo.com



GREEN BUOY

بویه سبز

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی  
شماره ثبت ۳۸۸۴

## شرکت کشتیرانی تخلیه و بارگیری بویه سبز

- حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس با سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان کویت و امارات به بندرعباس
- دارای محوطه اختصاصی جهت دیو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

📍 بندرعباس، تقاطع بلوار طالقانی و صیدان، ساختمان دریایی، طبقه چهارم، واحد ۱۲

صندوق پستی: ۷۹۱۴۵/۳۵۵۶ کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱۱

☎ ۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۳۷ 📠 ۰۷۶-۳۲۲۳۲۹۱۵



www.Greenbuoyshipping.com



## شرکت خط کشتیرانی آبنوس خارگ

◀ سرویس های این شرکت:

کانتینر: ۲۰ فوت، ۴۰ فوت، ۴۰ فوت یخچالی، ۴۰ فوت این تاپ از بندرعباس و بالعکس / از بندر بوشهر و بالعکس  
هند: ناواشو، موندرا، دویی: جبل علی / کویت: شوخ / بحرین / عمان: صحار، قطر: حمد / چین: شانگهای، نینگبو، وکینگداو ویتنام: هایفونگ / مصر: السخنا

📍 دفتر مرکزی: تهران، شریعتی، سه راه طالقانی  
ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۳۸۵۶ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۶  
☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۴۵۷۸ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۵  
☎ +۹۸۲۱۷۷۵۲۲۱۹۵ 📠 +۹۸۹۹۱۷۵۱۲۳۹۴

Commercial@gmail.com  
Sales2@abnouskharg.com



www.abnouskharg.com



شاخص صدف دریا  
شرکت نمایندگی کشتیرانی

## نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی شاخص صدف دریا

- صادرات و واردات ترخیص کالا
- ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)
- ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی
- سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس دریای عمان شبه قاره هند، بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

📍 بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه سوم، واحد ۳۱۳

☎ ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ 📠 ۰۷۶۳۳۳۸۶۴۲۵-۶

✉ INFO@SHAKHESSD.COM



تهران، خیابان ملاصدرا، خیابان شیراز شمالی، انتهای  
خیابان پردیس، نبش بن بست سوم، پلاک ۲  
کدپستی: ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

☎ ۸۸۰۴۶۴۳۶ 📠 ۸۸۰۳۶۰۱۵

## 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 ساختمان‌سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (به صورت 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



## شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی اجاقی

رامین اجاقی

شرکت ما با دارا بودن تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن روسی و ۵۰ دستگاه تریلر در مسیر CIS و ۵۰ دستگاه کانتینر در مسیرهای دریای خزر و همچنین نمایندگی ایرلاین‌ها، عمارات در خلیج فارس و خط مستقیم ترکیه و افغانستان و پاکستان در خدمت تمامی تجار و همکاران گرامی هستیم.

مشهد، خیابان چمران، چمران ۹، ساختمان نشان، طبقه ۴، واحد ۳۰۳

☎ ۰۵۱۳۸۱۱۴۹۳۴ ۹۱۳۷۶۷۴۷۷۱ کد پستی: ۰۲۱۸۸۷۹۶۳۲۸

✉ Info@ojaghitrade.com



## شرکت مهرسام یدک‌بندر

مدیر عامل مهرداد پیروزی

- صادرات و واردات کلیه ماشین آلات و قطعات یدکی مورد نیاز و خدمات مهندسی مرتبط
- تعمیر انواع کشتی و تجهیزات بندری و دریایی
- فروش کلیه قطعات و تجهیزات

استان خوزستان، بندر امام خمینی کد پستی: ۶۳۵۶۱۷۶۲۱۵

☎ ۰۹۱۶۱۵۱۵۱۸۹

✉ mehrsam.yadakbandar@gmail.com



## شرکت صنعتی و شیمیایی نگین زره

Industrial, Marine, Water Base, Architectural Paint

تولیدکننده رنگ‌های صنعتی دریایی، پایه آبی و ساختمانی

دارنده گواهینامه‌های ISO 14001:2004 ISO 9001:2008

و OHSAS 18001 2007 از TUV NORD آلمان

تهران، شهرک غرب، بلوار فرحزادی، خیابان شهید حافظی  
نبش کوچه پرتو، پلاک ۳۱-۲۹، طبقه سوم، واحد ۷

☎ ۲۲۱۳۹۱۳۰-۴۹ 📠 ۲۲۱۳۹۱۵۰



www.neginzereh.com



info@neginzereh.com



بیمه کارآفرین

شرکت بیمه کارآفرین با توانگری سطح یک صنعت بیمه (به مدت ۱۲ سال متوالی) و ارکان مدیریتی کارآمد و برخورداری از پرسنل متخصص در رشته‌های بیمه‌ای مختلف بلاخص رشته کشتی هواپیما و باربری و همچنین انرژی، آماده ارائه بهترین پوشش‌های بیمه‌ای صنعت دریانوردی و حمل و نقل کالا می‌باشد. مدیران ارشد این بخش از باسابقه‌ترین و مجرب‌ترین افراد صنعت بیمه بوده و با افتخار خدمتگذار صنایع مختلف، در زمینه بیمه‌ای می‌باشند.

📍 میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هفدهم شهید شفق، پلاک ۵

☎ ۰۲۱-۸۸۷۲۲۷۵۹ 📠 ۰۲۱-۴۲۵۶۳۲۵۰-۳



WWW.karafarin-insurance.ir



s.rajabian@karafarin-insurance.ir



INFO@DAFTAR609.IR



## دفتر اسناد رسمی ۶۰۹ تهران سر دفتر: ندا نادری

📍 تهران، میدان ونک، ابتدای ملاصدار، پلاک ۳۱

☎ ۰۲۱-۸۸۶۷۹۱۰۸ 📠 ۰۹۱۲ ۲۲۲۲ ۶۰۹



شرکت مدیریت بین المللی همراه  
جاده، ریل، دریا (هیمکو)  
Hamrah International Management co. (HIMCO)

## شرکت مدیریت بین المللی همراه

جاده، ریل، دریا، هیمکو (HIMCO)

Hamrah International Management.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 شرکت‌های 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 احمد قصیر، کوچه هفدهم، پلاک ۴، طبقه ۳

☎ ۸۶۱۲۲۶۴۸ 📠 ۸۶۱۲۲۹۲۷ 📠 ۸۶۱۲۰۶۳۱



www.hamrahcompany.com



اسکن کنید

## مرکز آموزش علوم هادی دریا

روایای دریانوردی را با ما تجربه کنید  
با ۲۰ سال سابقه درخشان

- مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس 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 بقا، بندر حقانی

☎ ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۹۰۰۴۴۴۶۱۷۱ 📠 ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱

✉ [Info:hadydarya@iran.ir](mailto:Info:hadydarya@iran.ir)



مورد تایید موسسه رده‌بندی ایرانیان

## شرکت بارمان تجارت غرب

- سیستم اعلام و اطفای حریق
- بازرسی و NDT
- طراحی شناور

زمینه فعالیت:

- تامین ورق دریایی
- درب‌های ضد حریق

نمایندگان:

- بندرعباس  
شرکت کرانه جوش انامیس-مهندس صادقی: ۰۹۱۷۷۶۸۶۸۳۷

- بوشهر  
شرکت پارس مارین-مهندس شعبانی: ۰۹۱۲۹۶۱۵۲۴۰

📍 تهران، سعادت آباد، خیابان علامه شمالی، خیابان ۲۲ غربی، پلاک ۳۵، واحد ۲۲، طبقه ۵ کد پستی: ۱۹۹۷۹۷۹۴۴۹

☎ ۰۹۱۲۰۴۴۸۰۸۵ 📠 ۲۶۷۴۱۹۶۳

✉ [www.barman-tejarat.com](http://www.barman-tejarat.com)



(سهامی خاص)

## شرکت بین المللی توسعه ساحل و فراساحل نگین کیش

وابسته به شرکت سرمایه گذاری غدیر (سهامی عام)

### شرکت ایران مارین سرویسز

- خدمات حوزه حمل و نقل جاده‌ای
- خدمات بندری
- حمل انواع بار داخلی، بین‌المللی و ترانزیت
- انبارداری، خن کاری، تخلیه و بارگیری
- حمل محصولات مرتبط با سیمان: مارل، کلینکرو سیمان فله‌ای و کیسه‌ای
- حمل مواد معدنی: سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، آهن اسفنجی و مقاطع فولادی
- حمل محصولات پتروشیمی: کود اوره مایع UAN، اوره گرانول، MTBE

### شرکت دریابان جنوب ایران کیش

- ارائه خدمات فنی و مدیریت کشتی
- چارترینگ و بروکرینگ
- تکمیل زنجیره‌های لجستیکی کریدور شمال-جنوب
- حمل محصولات پتروشیمی: متانول، اوره گرانول

### شرکت توسعه حمل و نقل ریلی پارسیان

- مالکیت ۱۲۰۰ دستگاه واگن مخزن‌دار حمل مواد سوختی
- فعالیت ترانزیتی در گستره ملی و بین‌المللی
- تکمیل زنجیره‌های لجستیکی کریدور شمال-جنوب
- حمل مواد معدنی: سنگ آهن، کنسانتره آهن، گندله، آهن اسفنجی و مقاطع فولادی
- حمل محصولات پتروشیمی: کود اوره مایع GAN، اوره گرانول
- حمل محصولات مرتبط با سیمان: کلینکرو کیسه‌ای
- احداث خطوط آنتنی ریلی



تلفن: ۰۲۱-۷۵۴۶۲

تهران . خیابان نلسون ماندلا . خیابان گلخانه . پلاک ۳۶

info@neginkco.com

WWW.Neginekish.com



**SAHEL SHOMAL**  
MARINE & PORT SERVICES CO.

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری  
**ساحل شمال**

## تجهیزات و توانمندیها



- ◀ پورت اپراتور اختصاصی بندر نوشهر
- ◀ ۲۴۰۰۰ مترمربع سوله اختصاصی
- ◀ ۹۲۰۰۰ مترمربع سوله های اپراتوری
- ◀ بیش از ۵۰ تجهیز لجستیک

دسترسی آسان به کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی

امکان ذخیره سازی و جابجایی کالاهای تجاری و فله خشک

## 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



## 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 خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

### فعالیت شرکت:

- تخلیه و بارگیری انواع شناورها اعم از:
  - کانتینری
  - فله خشک
  - فله نفتی
  - کالای عمومی
- ارائه خدمات انبارداری کالا و کانتینر در انبارهای مسقف و یاردهای کانتینری
- ارائه خدمات جانی کانتینری اعم از ارزیابی، استریپ، استافینگ کالا و مانیتورینگ کانتینر یخچالی
- ارائه خدمات انبارش فرآورده های نفتی در مخازن سقف ثابت و شناور و انتقال از طریق کریدور نفتی به کشتی
- ارائه خدمات بارگیری مشتقات نفتی بصورت حمل یکسره به شناور

### توانمندی و تجهیزات:

- پورت اپراتور اختصاصی پایانه نفتی بندر امام خمینی (ره)
- دو پست اسکله نفتی به ظرفیت ۴۵۰۰۰ DWT
- ۲۴ مخزن به ظرفیت ۶۰ هزار متر مکعب جهت انبارش مشتقات نفتی اعم از سبک و سنگین
- ۲ دستگاه گنتری کرین تملیکی پست پانامکس
- بیش از ۳۶۰ دستگاه تجهیزات استراژیک و نفتی

**SIMIN PARS**  
MARINE AND PORT  
SERVICES CO.

## “پیشرو و پایدار در حوزه بندری”

### راه های ارتباطی

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 بندر امام خمینی (ره): بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی  
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۷ - ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۲۱

شعبه بندر عباس: بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، پلاک ۱۲، ساختمان ساحل، طبقه دوم، واحد ۳  
تلفن: ۰۷۶ ۳۳۵۲۴۷۰۴



# شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

“بندر شهید رجایی - ترمینال دو کانتینری”



“بندر نوشهر - ترمینال کانتینری”



“بندر نوشهر - مجتمع بندری نگین”



## توسعه پایدار همت ماندگار

“بندر شهید رجایی - پایانه اختصاصی”



“بندر امیرآباد - سیلوی ۳ هزار تنی غلات”



“بندر جابهار - شهید بهشتی”



“بندر نوشهر - پورت اپراتور”



“بندر امام خمینی (ره) اسکله نفتی”



“بندر امام خمینی (ره) مخازن نفتی”



### موضوع فعالیت شرکت

مدیریت و راهبری پایانه های کانتینری  
مدیریت و راهبری پایانه های فله مایع  
مدیریت و راهبری پایانه کالاهای عمومی و فله خشک  
احداث پایانه های بندری اختصاصی و عمومی  
ساخت و ساز اسکله های اختصاصی و عمومی

# BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

بنادر و بندر



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

ایمیل: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org) وبگاه: [www.betaco.org](http://www.betaco.org)

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: [t.me/betabnd](https://t.me/betabnd)

