

بند واداری

● سال ۳۸ | دوره جدید، شماره ۳۱۲ | آبان ماه ۱۴۰۲
bandarvadarya.pmo.ir

به همراه گفتار و نوشتاری از:



علی اکبر صفایی
منصور آرامی
اسماعیل حسین زهی
یحیی ضیایی مهرجردی
مجتبی خوش نیت
علی ضیایی
داریوش جمالی
مسعود پل مه
ملک رضا ملک پور
تقی ترابی
وحید کماسی
امیر طاهری
اکبر جعفری

سیاست های کلی توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب ابلاغ شد

فصل تازه توسعه ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل

کریدور شمال - جنوب در مسیر توسعه

در این شماره راجع به کریدور شمال - جنوب به عنوان پل ارتباطی شرق به غرب و اقدامات گسترده سازمان بندار و دریانوردی در راستای توسعه این کریدور خواهید خواند.



شرکت مبشر نور دریا

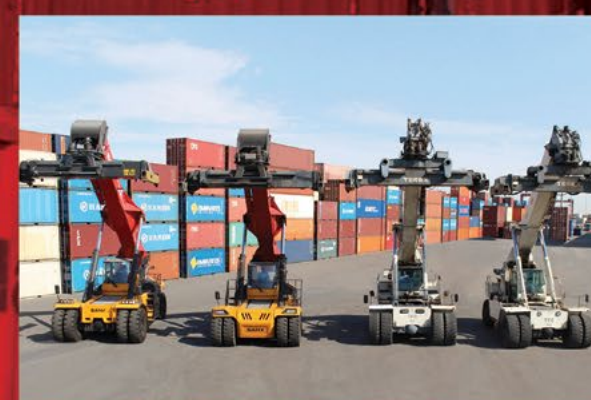


**MOBASHER
NOOR DARYA**



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: بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی،

اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی

شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۹۹۳

www.mobasherco.com



ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

ترمینال لجستیک OCD

تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی

دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی

استریپ کانتینرهای وارداتی

استافینگ انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی

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

خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسی تانک

مجهز به نرم افزار آنلاین جهت دسترسی به شرکت های کشتیرانی

ایستگاه آتش نشانی مستقر در پایانه

دارای ۳ عدد هانگار جمعاً به مساحت ۱۹۰۰۰ متر مربع



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

www.ofogh-chakad.com

Info@ofogh-chakad.com

+۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶

+۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۱ ۴۳۰۱-۵

۷۹۱۷۱۸۳۹۸۲

فکس:

تلفن:

کد پستی:





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

فعالیت های اصلی شرکت

خدمات بندری در بخش های :

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



📍 شعبه چابهار : انتهای بلوار شهید ریگی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اسکله شهید بهشتی
طرح توسعه، ساختمان اداری اندامپورس IPGCFZ
📞 تلفن : ۰۵۲۳ ۵۲۳ ۱۰۸۵ (۰۹۸) کدپستی : ۹۹۷۱۶۵۸۷۲۹

📍 دفتر مرکزی : بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل
📞 تلفن : ۰۱۶ ۳۳ ۵۶ ۷۶ (۰۹۸) کدپستی : ۷۹۱۳۶۵۷۱۳۱



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

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

کشتیرانی پاکار

انجام کلیه امور بازرگانی و
صادرات کالا به عمان

مجری خط کشتیرانی بندر جاسک به عمان

سرویس روزانه به سوئیک عمان از بندر جاسک

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

Daily Service from JASK Port to SUWAIQ Port

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

شماره تماس جهت کسب اطلاعات بیشتر : ۰۹۳۶۸۶۸۴۵۰۰

For more info: +989368684500

HIMCO

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

Hamrah International Management co. (HIMCO)

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



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



KOHRANG INDUSTRIAL GROUP

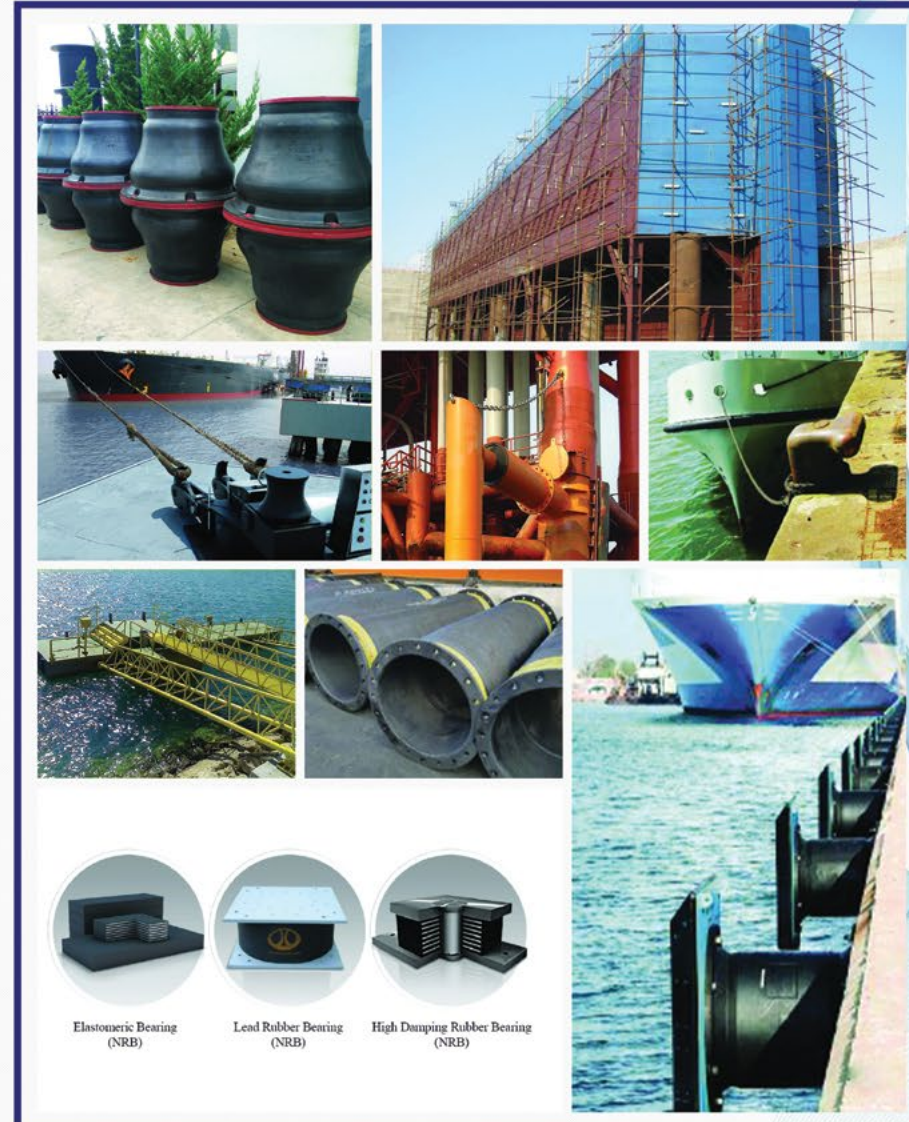
Think Big & Make Your Dreams Reality



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

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

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



Elastomeric Bearing (NRB)

Lead Rubber Bearing (NRB)

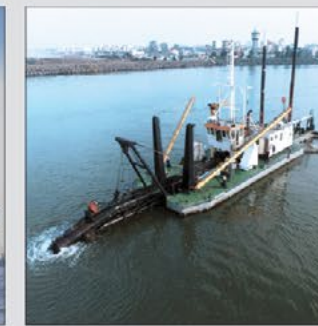
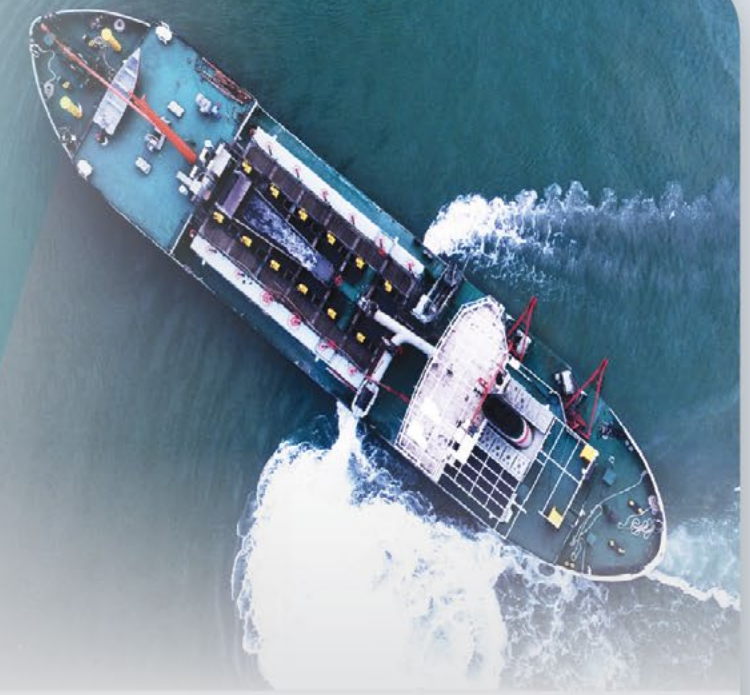
High Damping Rubber Bearing (NRB)



شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی

خط دریا بندر

Sea Port Line Co



- خدمات کشتیرانی
- Shipping Services
- خدمات دریایی
- Marine Services
- خدمات لایروبی و هیدروگرافی
- Dredging and Hydrographic Services
- تجسس و نجات
- Search and Rescue
- تجهیزات دریایی و بندری
- Marine and Port Equipment

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





شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر

ارائه دهنده خدمات:

لایروبی

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

دفتر مرکزی:

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

دفاتر پروژه:

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

تلفن: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۳۰ | فکس: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۲۸

Email: info@dbkh.ir

www.dbkh.ir



Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

آدرس: تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) - نبش کوچه ششم - پلاک ۲ - طبقه ۳ و ۴.

 bluelotkakish.com

 Blue.Lotka.Kish

 ۸۸۱۰۰۷۰۱

بندر و بندر

سال ۳۸ / دوره جدید / شماره ۳۱۲ / آبان ماه ۱۴۰۲
صفحه ۱۲۴



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

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
تلفکس: ۸۸۱۹۰۶۳۰۲، ۸۸۱۹۰۶۳۰۴، ۸۸۱۹۰۶۳۰۶
لیتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

bandarvadarya.pmo.ir

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

bandarvadaryamag

ports_maritime



WWW.PETROBAR.IR

شرکت پتروبار جنوب (سهامی خاص)

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



مهمترین فعالیتهای پترو بار

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

تلفن: ۱۷ - ۵۲۲۸۲۷۱۶ (۰۶۱)
نمابر: ۵۲۲۸۵۷۱۶ (۰۶۱)

دفتر مرکزی: استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی
بندر امام خمینی (ره)، خیابان تاسیسات بندری



عزم جزم دولت برای تکمیل کریدور شمال-جنوب

حسین خوشبخت

مدیر مسئول

مفقوده کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شود که دولت سیزدهم در تلاش برای راه‌اندازی آن در قراردادهایی با روسیه است. برای فعالسازی همه ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب نیازمند تقویت شبکه حمل‌ونقل در دریای خزر از طریق ایجاد ارتباط بیشتر با بنادر روسیه و سایر کشورهای این حوزه هستیم. برخی از همسایگان مانند قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان به نحوی محصور در خشکی هستند و برای رسیدن به دریا باید از طریق ایران کالاهای خود را حمل کنند بنابراین بهره‌مندی ایران از کریدورها از جمله کریدور شمال-جنوب از این منظر، بسیار حائز اهمیت است. این کریدور، می‌تواند دیپلماسی سیاسی-اقتصادی ایران در قفقاز را بیش از پیش فعال و نقش‌آفرین کند و تکمیل کریدور شمال-جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران فراهم سازد. کریدور شمال-جنوب نه تنها برای ایران و روسیه، بلکه برای همه کشورهایی که در مسیر آن قرار دارند، فواید فراوانی خواهد داشت. این مسیر از آسیای شرقی و جنوبی گرفته تا قفقاز و شمال اروپا را بهم متصل کرده و جلوه‌ای از همکاری و همگرایی تجاری و اقتصادی بین همه این کشورها خواهد بود و به نظر می‌رسد که این همکاری‌ها بیش از پیش توسعه خواهد یافت.

کریدور شمال-جنوب که کریدوری راهبردی و مهمی برای کشورهای روسیه، ایران، آذربایجان، هند و همچنین کشورهای حاشیه این راه‌گذر به شمار می‌رود، می‌تواند در بهره‌مندی کشورها از اثرات مثبت این کریدور نقش ایفا کند. رهبر معظم انقلاب اسلامی تکمیل کریدور شمال-جنوب و بهره‌مندی از اقتصاد دریامحور را بارها به‌عنوان یک محور راهبردی بیان کرده‌اند که این امر نشان‌از اهمیت موضوع یادشده دارد.

تکمیل این کریدور و بهره‌مندی از آن در کنار درآمدهای مختلفی که در کشور وجود دارد می‌تواند درآمد خوبی از ترانزیت را نصیب جمهوری اسلامی ایران کند که این موضوع مدنظر تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان است. بنابراین به دلیل موقعیت استراتژیک جغرافیای کشور این فرصت‌ها نباید از دست برود. سال‌های سال است که راجع به تکمیل کریدورها صحبت می‌شود.

به گفته مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی در دولت سیزدهم، تکمیل زنجیره کریدوری یکی از اولویت‌های اصلی ریاست جمهوری است و در عین حال، تکمیل کریدورهای شمال-جنوب کشور از مهم‌ترین اولویت‌های توسعه شبکه حمل‌ونقلی به شمار می‌رود. البته نبود خط‌ریلی در مسیر رشت-آستارا یکی از حلقه‌های

سرمقاله	۱۳
ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	۱۴
با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، جهشی عظیم در انتظار حوزه دریا است	۱۸
نقش سازمان بنادر و دریانوردیدر تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور پیشران، کانونی و محوری است	۲۰
ابلاغ سیاست‌های توسعه دریامحور اتمام حجت مقام معظم رهبری است	۲۲
در مسیر توسعه دریامحور هیچ دستگاهی ساز خودش را کوک نکند	۲۴
فعال کردن کریدور شمال-جنوب با راهبردهای دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست‌های راهبردی بنادر دنبال می‌شود	۲۶
الزامات تبدیل ایران به هاب ترانزیت خاورمیانه	۲۸
پایگاه راهبردی ایران در دل روسیه	۳۰
بندر امیرآباد هاب صادراتی می‌شود؟	۳۴
رویای زنجیره کریدوری دریا به دریا تعبیر می‌شود	۳۶
اقتصاد دریا محور سکوی پرتاب ایران در کریدورهای بین‌المللی	۳۸
چرا تحقق توسعه اقتصاد دریامحور مهم است؟	۴۰
آیا توسعه بندر اقیانوسی ایران سرعت می‌گیرد؟	۴۲
اهمیت کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران	۴۴
ایران می‌تواند به‌عنوان هاب ترانزیتی شرق به غرب نقش بازی کند	۴۶
نقش محوری سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه ترانزیت	۴۸
موقعیت جغرافیایی ایران برخوردار از آب‌های جنوب و شمال	۵۰
میزگرد اقتصاد دریامحور و کریدور شمال-جنوب	۵۲
توسعه در عرصه حمل و نقل دریایی با تقویت نگرش جهادی	۵۸
اهمیت توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران ایران	۶۰
گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران و آثار آن بر اقتصاد	۶۱
فرصت‌های سرمایه‌گذاری بنادر کشور	۶۲
راه‌های حفظ سلامت روان دریانوردان	۷۲
اصطلاحات دریایی	۷۴
مواجهه با دزدان دریایی	۷۸
توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی	۷۹
مالابیچ، یک ترکیب خوش‌طعم از ماهی	۸۰
بندر انزلی در گذر زمان	۸۲
مهندسی مجدد فرآیند کسب‌وکار (BPR) در صنعت از ضرورت تا عمل	۸۶
هوشی‌مین، مرکز مهم اقتصادی جنوب ویتنام	۹۴
رویکردهای موفقیت‌آمیز اجرای HSE	۹۶
اخبار بین‌الملل	۹۸



ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

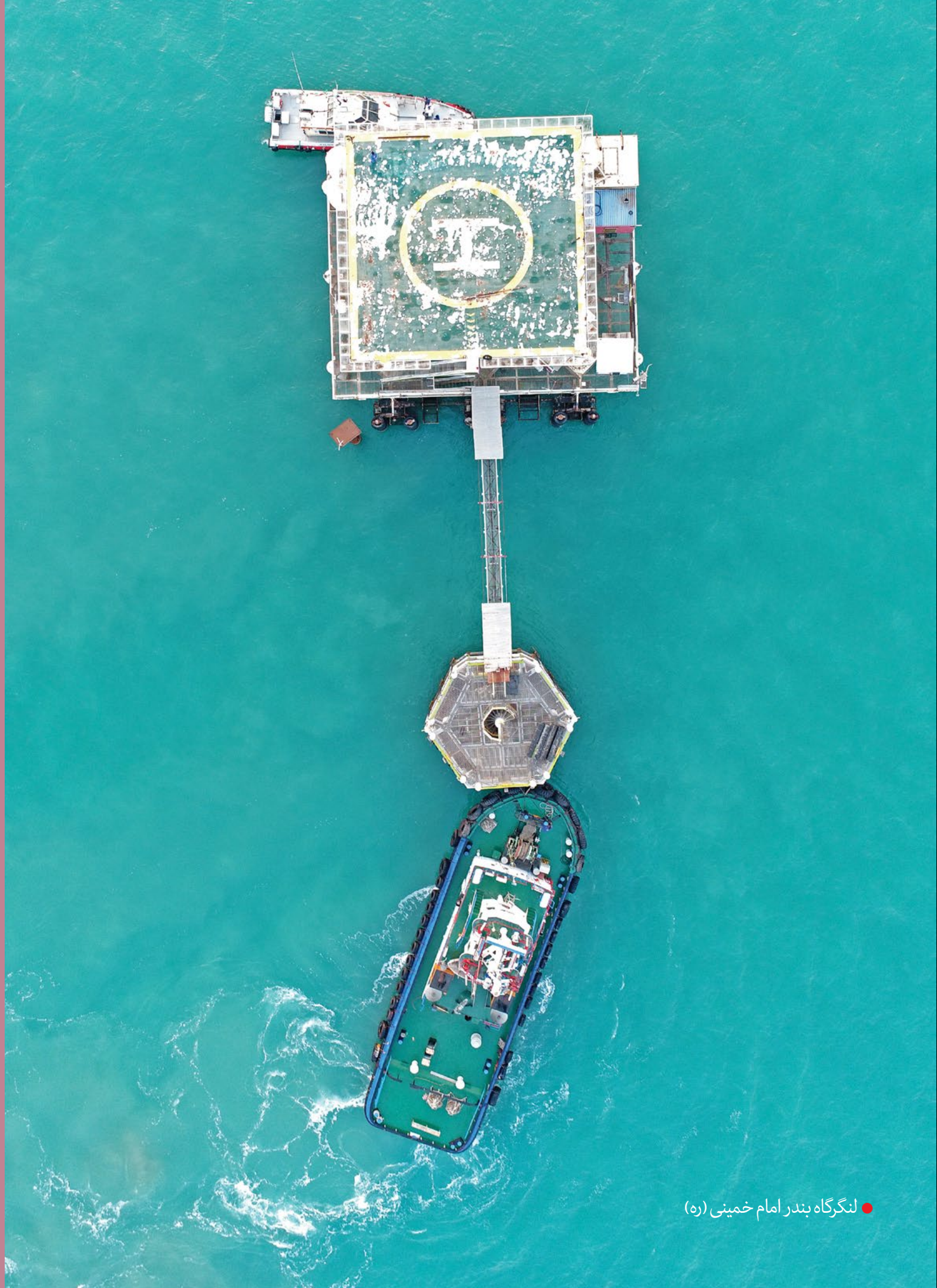
براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.

متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به این شرح است:

دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی می‌باشند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دودریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند. از این رو سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به شرح زیر تعیین می‌گردد:

۱. سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.
۲. توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه هابه گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریا محور (اقتصاد دریا محور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.
۳. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی).
۴. تدوین طرح جامع توسعه دریا محور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تاکید بر هویت ایرانی-اسلامی طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست.
۵. بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.
۶. تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریا محور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.
۷. توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورهای منطقه به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.
۸. افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.
۹. حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.





با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور جهشی عظیم در انتظار حوزه دریا است

● **علی اکبر صفایی**

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

● وزارت راه و شهرسازی، یکی از مخاطبان اصلی سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

صفایی با بیان اینکه وزارت راه و شهرسازی یکی از مخاطبان اصلی این سند ارزشمند است و در راستای اقدامات دو سال گذشته با سرعت و جدیت بیشتری پیش خواهد رفت، تاکید کرد: قطعاً اجرای این ۹ بند ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری، الزامات قوانین و مقرراتی دارد و با نداشت نهادی همراه است که در این رابطه موضوعات پیشنهادی به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود. به گفته وی موضوع بسیار مهم دیگری که باید به آن اشاره کرد سیاست‌گذاری یکپارچه در حوزه دریا است و یک مدیریت یکپارچه و چابک در سطح کشور با حضور نهادهای عالی تشکیل شود؛ باید بدانیم چه حوزه زیرساخت‌ها چه در بخش بنادر، جاده، ریل، مسکن، نفت، صنایع و بخش‌های تولیدی که می‌توانند در ساحل و دریا ایجاد شوند، می‌توانیم به اهداف سیاست‌های کلی توسعه اقتصاد دریامحور نزدیک شویم و با بهره‌مندی از سرمایه‌گذاری خارجی، توجه به ترانزیت و مواردی از این دست، سهم اقتصاد دریا را در اقتصاد کشور افزایش دهیم.

صفایی در مورد مخاطبان اصلی سیاست‌های کلی ابلاغی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، بیان کرد: مخاطب اصلی این سند ارزشمند دولت است که باید با هماهنگی مجلس شورای اسلامی و قوه قضاییه کار را پیش ببرد؛ باید تمامی وزارتخانه‌ها در یک مسیر حرکت کنند و امیدوار هستیم در بخش دریایی تا پایان دولت سیزدهم، عملکرد بسیار خوبی در راستای تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور داشته باشیم.

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در ۹ بند از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد، ابلاغیه‌ای که از سوی علی اکبر صفایی یک سند تاریخی و نقطه عطفی برای حوزه دریایی کشور به شمار می‌رود. معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر همچنین معتقد است با تحقق این سیاست‌ها، جهشی عظیم در انتظار حوزه دریایی کشور، خواهد بود.

در ادامه مشروح اظهارات علی اکبر صفایی؛ معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، الزامات تحقق این سیاست‌ها، اثرات اجرای بندهای ۹ گانه آن بر اقتصاد کشور و به ویژه حوزه دریایی آمده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در حوزه دریایی از ابتدای دولت سیزدهم اقدامات گسترده‌ای به ویژه در بخش اقتصاد دریا صورت گرفته و نهایتاً کارگروه ملی اقتصاد دریا با حضور وزرای مرتبط به دبیری وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی شکل گرفته، عنوان کرد: وجود ابلاغ این سند مهم و ارزشمند، قطعاً می‌توانیم پراکندگی در حوزه دریا را از بین ببریم و شاهد انسجام و یکپارچگی سیاست‌گذاری‌ها در این حوزه باشیم؛ این سند برگ زرینی است که می‌تواند به عنوان هدایت‌کننده تمامی فعالیت‌های دریایی نه تنها در دریا، بلکه در سواحل، فراساحل، پسکرانه‌ها و در اقیانوس‌ها عمل کند.



می‌گردد که امیدواریم طی شش ماه آینده قوانین و مقررات لازم چه در بعد نداشت نهادی و چه در فاز اجرایی وضع شود.

● ضرورت یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری‌ها در حوزه دریایی

صفایی در مورد یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری‌ها در حوزه دریایی نیز، خاطرنشان کرد: یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری‌ها مسئله بسیار مهمی است و ما نیازمند آن هستیم از سیاست‌گذاری جداگانه در حوزه دریا فاصله بگیریم چرا که در بسیاری از مواقع این سیاست‌ها هم راستا نیستند و مباحث را برای بخش خصوصی و مردم پیچیده می‌کنند، زمانی که سیاست‌گذاری یکپارچه صورت می‌گیرد، در منطقه انحصاری اقتصادی دریا، نوار ساحلی، پسکرانه شهرها و مناطق لجستیکی از طریق یک مرجع، سیاست‌گذاری کلان و شفاف در راستای مهم‌ترین اهداف شکل می‌گیرد. وی در پایان تاکید کرد: باید شاهد افزایش سهم فعالیت‌های دریامحور از سهم رشد اقتصادی باشیم چرا که در حال حاضر این سهم پایین و پیش‌بینی شده است به دو برابر افزایش یابد، بنابراین نیازمند کار جهادی هستیم و تمامی وزارتخانه‌ها باید در یک مسیر حرکت کنند تا ان شاء الله به این رشد اقتصادی برسیم.

● بررسی بند بند سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مجمع تشخیص مصلحت نظام

او با بیان اینکه مجمع تشخیص نظام روی بند بند سیاست‌های تعیین شده، زمان گذاشت و بررسی‌های لازم را صورت داد، بیان کرد: با توجه به اینکه ابلاغ این سند دو سال به طول انجامید، سازمان بنادر و دریانوردی دست روی دست نگذاشت و با وجود مجموعه نخبگانی طرح جامع توسعه دریامحور که شش فاز است، در مورد پنج فاز آن مطالعه کامل صورت گرفته است، همچنین اقدام دیگری که از دو سال قبل در دستور کار قرار گرفت، طرح توسعه جزایر است و با توجه به وجود ۳۴ جزیره در خلیج فارس که بکر هستند، می‌توانند تأثیرات اجتماعی، اقتصادی و امنیتی داشته باشند.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تاکید بر اینکه مجموعه این فعالیت‌ها می‌تواند حرکت و جهش عظیمی را همراه با سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری رقم بزند، گفت: بخش عمده‌ای از سیاست‌های ابلاغی مربوط به وزارت راه و شهرسازی و بخشی دیگر مربوط به سایر وزارتخانه‌ها است؛ وزارت راه و شهرسازی در قالب پروژه ایران-راه در بسیاری از موارد ورود کرده است و برخی بندهای سیاست‌های کلی ابلاغی توسعه دریامحور نیز به سایر وزارتخانه‌ها باز



نقش سازمان بنادر و دریانوردی در تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور «پیشران، کانونی و محوری» است

● منصور آرامی

♦ رئیس فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور مجلس شورای اسلامی

رئیس فراکسیون توسعه اقتصاد دریامحور در مجلس شورای اسلامی اعتقاد دارد که ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، منشاء تحول در اقتصاد کشور خواهد بود و نقش سازمان بنادر و دریانوردی در تحقق این سیاست‌ها، «پیشران، کانونی و محوری» است. از منصور آرامی در خصوص نقش و سهم دستگاه‌ها و ارگان‌های مختلف در راستای تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، وضعیت قوانین و مقررات موجود و مورد نیاز برای اجرای این سیاست‌ها و همچنین ظرفیت برنامه هفتم توسعه به منظور کمک به بالفعل کردن ظرفیت‌های دریایی کشور پرسیدیم که در ادامه مشروح کامل آن می‌آید:

● از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط رهبر معظم انقلاب بگویید.

ابتدا باید به سهم خود از رهبر معظم انقلاب اسلامی به دلیل نگاه توسعه محور به دریا که در نهایت منجر به پیشرفت اقتصادی کشور می‌شود، تشکر کنم. سال‌های متمادی است دریا به عنوان یک دغدغه مهم از سوی مقام معظم رهبری مطرح می‌شود و ایشان همواره در

جلسات مختلف با مسئولان ارشد کشور، نخبگان و در سخنان خود با مردم بر این امر مهم تاکید کرده‌اند و خواستار بهره‌مندی حداکثری از ظرفیت دریایی چه در شمال و چه در جنوب کشور، شده‌اند.

● مجمع تشخیص مصلحت نظام چه نقشی در راستای تدوین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که در ۹ بند ابلاغ شد، داشت؟

در خصوص توسعه دریامحور ماموریتی به مجمع تشخیص مصلحت نظام محول شد و چندین سال در این رابطه مطالعه و بررسی صورت گرفت و در نهایت سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی رهبر معظم انقلاب در ۹ بند ابلاغ شد و تحقق این سیاست‌ها منشاء تحول در اقتصاد کشور خواهد بود.

● ظرفیت کشور را در حوزه دریایی چگونه می‌بینید؟

کشور ما با وجود پنج‌هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در شمال و جنوب، وجود پهنه‌های بزرگ دریایی، سواحل ارزشمند، مزیت ترانزیتی و صادراتی، بنادر بزرگ و کوچک، ظرفیت آبی‌پروری، پتانسیل کشاورزی مبتنی بر آب شور و... از ظرفیت‌های فوق‌العاده‌ای در حوزه دریا برخوردار است و باید از این مواهب به بهترین شکل استفاده کنیم.

”

تمامی دستگاه‌ها باید حول محور برنامه هفتم توسعه در حوزه دریا و همچنین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور حرکت کنند و اینگونه بتوانیم از تمامی ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور در راستای توسعه اقتصاد دریامحور که منجر به توسعه و رشد اقتصادی کشور می‌شود بهره‌مند شویم.

علاوه بر این، کشور ما از نظر جغرافیایی دارای موقعیت استراتژیک است که می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد، در شمال کشور دریای خزر وجود دارد و از طریق آن می‌توانیم به بازار اقتصادی بسیار بزرگی متصل شویم و در جنوب نیز به آب‌های آزاد دسترسی داریم و تمامی این موارد در کنار هم نشان می‌دهد از چه ظرفیت‌های مطلوبی برخوردار هستیم که باید از حالت بالقوه، به بالفعل تبدیل شوند.

● از برنامه هفتم توسعه بگویید. آیا در حوزه تدوین قوانین، مقررات و الزامات اجرایی شاهد تغییر در حوزه دریایی خواهیم بود؟

به لحاظ قوانین و مقررات محدودیتی نداریم و خوشبختانه از قوانین بالادستی خوبی در کشور برخوردار هستیم و اگر در حوزه قوانین پایین دستی با محدودیتی مواجه باشیم می‌توان با ارائه لایحه و کمک مجلس شورای اسلامی در این خصوص، مسائل را برطرف کنیم. در مورد برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه و سیاست‌های کلی توسعه

● نقش و سهم دستگاه‌های مختلف در تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور چه خواهد بود؟

باید سهم و نقش دستگاه‌های مختلف در راستای اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور مشخص شود. سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان تخصصی در حوزه دریا است و می‌تواند به عنوان پیشران و محور اجرایی شدن سیاست‌های کلی توسعه دریامحور گام بردارد و در همین راستا باید با همراهی و همکاری سایر دستگاه‌های اجرایی کشور به بهترین شکل ممکن از ظرفیت‌های دریایی و بندری ایران اسلامی استفاده کنیم.



ابلاغ سیاست‌های توسعه دریامحور اتمام حجت مقام معظم رهبری است



● **اسماعیل حسین زهی**
◆ عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی می‌گوید ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، اتمام حجت ایشان با دستگاه‌های اجرایی است. با اسماعیل حسین زهی در مورد تاثیر تحقق توسعه دریامحور بر اقتصاد ایران، پیشنهاد و توصیه به دولت سیزدهم در راستای اجرای سند ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری، وظیفه ارگان‌های دریایی در تحقق این سیاست‌ها و الزامات مورد نیاز سازمان بنادر و دریانوردی در مسیر جدید ترسیم شده، به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌آید.

● **سیاست‌های کلی توسعه دریامحور پس از مطالعات، کارشناسی و بررسی‌های فراوان در نهایت ابلاغ شد؛ در این خصوص بگویید.**

جا دارد از مقام معظم رهبری به دلیل توجه ویژه به توسعه دریامحور کشور کمال تشکر را داشته باشیم. با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در ۹ بند توسط ایشان، به طور حتم شاهد ایجاد منابع درآمدی پایدار برای اقتصاد کشور خواهیم بود. ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، اتمام حجت مقام معظم رهبری با دستگاه‌های اجرایی در راستای توسعه دریامحور کشور است و باید از این تاریخ به بعد تمامی دستگاه‌های ذی ربط، عنایت ویژه‌ای به این مسئله داشته باشند و در راستای تحقق بندهای ۹ گانه آن گام بردارند.

● **در مورد ظرفیت‌های دریایی کشور و الزامات بهره‌مندی از این ظرفیت‌ها توضیح دهید.**

کشور ما در شمال و جنوب دارای دریا و به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها متصل است. باید بدانیم که حمل‌ونقل دریایی ایمن‌ترین، سریع‌ترین و ارزان‌ترین مد حمل‌ونقل کالا در دنیا است و دولت سیزدهم باید از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به نحو مطلوب استفاده و توجه ویژه خود را به این حوزه معطوف کند.

در عین حال نیازمند سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی برای توسعه دریامحور در کشور هستیم. نباید پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، ذره‌ای در این راستا درنگ کرد. باید نیاز مالی و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی در راستای تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور برطرف شود و هیچ‌گونه کمبودی در حوزه نیروی انسانی در حوزه دریایی نداشته باشد و از نیروهای دریایی متخصص در این زمینه بهره‌گیرد و به سمت آموزش تخصص در حوزه دریا حرکت کند. تحقق هرچه بهتر سیاست‌های کلی توسعه دریامحور نیازمند

هم‌افزایی ارگان‌های دریایی است و باید از فعالیت‌های جزیره‌ای پرهیز کرد و با نگاه هم‌افزاحور، فعالیت‌ها را در حوزه دریایی به بهترین شکل پیش برد.

● **مسیر حرکت برنامه هفتم توسعه در راستای بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور چگونه است؟**

در ایران کمتر از ۱۰ درصد جمعیت کشور در نزدیکی سواحل زندگی می‌کنند و متأسفانه مردم در جایی که آب نیست متمرکز شده‌اند. باید به سمت استانداردهای جهانی حرکت کنیم و ۷۵ درصد جمعیت کشور را به نزدیکی نوار ساحلی سوق دهیم و این‌گونه شاهد اشتغال‌زایی و پویایی اقتصاد ایران در حوزه دریایی و بندری با توجه به ظرفیت‌های بی‌نظیر کشور باشیم. بیش از ۸۰ درصد تبادلات تجاری ایران با کشورهایی است که از مزیت دریایی و بندری برخوردار هستند و بنابراین ناگزیر به سرمایه‌گذاری حداکثری در بنادر کشور هستیم و در این میان ضرورت دارد شهرک‌های اقماری در نزدیکی بنادر و سواحل، ایجاد شود.

کشور ما در شمال و جنوب دارای دریا و به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها متصل است. باید بدانیم که حمل‌ونقل دریایی ایمن‌ترین، سریع‌ترین و ارزان‌ترین مد حمل‌ونقل کالا در دنیا است و دولت سیزدهم باید از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به نحو مطلوب استفاده و توجه ویژه خود را به این حوزه معطوف کند



در برخی کشورها که حتی جمعیت و مساحت بسیار کمی دارند نظیر سنگاپور و مالزی، عموم درآمدها از مسیر دریا است. ایران از پتانسیل بسیار بالایی در حوزه دریایی برخوردار است به گونه‌ای که در جنوب به آب‌های آزاد دسترسی داریم و در شمال امکان صادرات به کشورهای حاشیه دریای خزر و همسایگان آن‌ها فراهم است.

مجلس شورای اسلامی در برنامه هفتم توسعه توجه ویژه‌ای به مقوله توسعه دریامحور داشته و اعتبارات خاصی برای کارکرد هرچه بهتر بنادر در قانون بودجه سال جاری در نظر گرفته شده است و امیدواریم وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی از این فرصت ویژه به نحوی مطلوب استفاده کنند و شاهد رونق هرچه بیشتر، نسبت به گذشته باشیم.

در مسیر توسعه دریامحور هیچ دستگاهی ساز خودش را کوک نکند



● یحیی ضیایی مهرجردی

♦ دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران

”دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با اشاره به اینکه در مسیر تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، وزارت راه و شهرسازی باید به عنوان محور فعالیت‌ها، مأموریت‌های محول شده را پیگیری کند، تاکید کرد که در این مسیر هیچ دستگاهی نباید ساز خودش را کوک کند که باعث فعالیت‌های جزیره‌ای نشود.

با یحیی ضیایی مهرجردی درباره ابلاغ سیاست‌های کلی ۹ گانه توسعه دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد و الزامات تحقق این سیاست‌ها، ضرورت تعیین یک متولی به منظور برنامه‌ریزی و اقدامات یکپارچه، جلوگیری از فعالیت‌های جزیره‌ای توسط ارگان‌ها و دستگاه‌های مختلف و همچنین وابستگی آینده اقتصاد ایران به حوزه دریا، گفت‌وگو کردیم که در ادامه مشروح کامل آن آمده است و شما را به خواندنش دعوت می‌کنیم.

”

کشور ما در شمال و جنوب دارای دریا و به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها متصل است. باید بدانیم که حمل‌ونقل دریایی ایمن‌ترین، سریع‌ترین و ارزان‌ترین مد حمل‌ونقل کالا در دنیا است و دولت سیزدهم باید از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به نحو مطلوب استفاده و توجه ویژه خود را به این حوزه معطوف کند

● نظر شما در مورد ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور چیست و فکر می‌کنید این سند تا چه اندازه تاثیرگذار خواهد بود؟

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بالاترین سند ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری است و بر اساس این سند، جهت‌گیری‌ها مشخص می‌شود و باید در مسیر رهنمودهای رهبر انقلاب گام برداشت. در این مسیر باید کمیته ویژه تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به محوریت وزارت راه و شهرسازی تشکیل شود و در بخش دریایی و بندری نیز سازمان بنادر و دریانوردی، متولی باشد. ۹ بند ابلاغی، بخش‌های مختلفی را در بر می‌گیرد و به تمامی مسائل به‌منظور تحقق توسعه دریامحور اشاره دارد، بنابراین وزارت راه و شهرسازی باید در سریع‌ترین زمان ممکن کمیته ویژه تحقق توسعه دریامحور را تشکیل دهد و فعالیت‌ها را آغاز کند. یکی از شاخص‌های توسعه دریامحور، توسعه شهرهای ساحلی است و متأسفانه اگر چه توسعه اقتصاد دریامحور مسئله‌ای اجتناب‌ناپذیر است اما طی سالیان گذشته به وعده‌های عنوان شده آن گونه‌که باید و شاید عمل نشد و با وجود تاکیدات مقام معظم رهبری فعالیت‌ها جزیره‌ای بوده است که با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور باید این رویه در کم‌ترین زمان ممکن تغییر کند.

● وظیفه سازمان‌ها و دستگاه‌های مختلف در مسیر تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور چیست؟

وزارت راه و شهرسازی باید به عنوان محور فعالیت‌ها، مأموریت‌های محول‌شده را پیگیری کند و پیش ببرد. باید برنامه‌ریزی مدون و منجسمی از سوی این وزارتخانه صورت گیرد و شاهد یکپارچگی فعالیت‌ها از سوی دستگاه‌ها و ارگان‌های مختلف باشیم؛ نباید هر بخشی به صورت جزیره‌ای و مستقل اقدام کند و خود را محور فعالیت‌ها بداند، بنابراین وزارت راه و شهرسازی باید به عنوان پیشانی فعالیت‌ها و اقدامات تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور شناخته شود. همچنین باید برای وزیر راه و شهرسازی از سوی رئیس‌جمهور حکمی صادر شود و اینگونه هیچ دستگاه یا وزارتخانه‌ای ساز خودش را کوک نکند و تمامی فعالیت‌ها و اقدامات یکپارچه، همگام و همسو باشد.

● نقش پررنگ توسعه دریامحور در برنامه هفتم توسعه تا چه اندازه می‌تواند در مسیر اهداف سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، کمک کننده باشد؟

ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، برجستگی خاص و ویژه‌ای به مقوله دریا در کشور خواهد بخشید. علاوه بر سند ابلاغی مذکور، برنامه هفتم توسعه ظرفیت ویژه‌ای برای بهره‌مندی از پتانسیل‌های دریایی کشور به شمار می‌رود؛ طی سالیان گذشته و در برنامه‌های قبلی توسعه، سایه‌ای از توجه به توسعه دریامحور وجود داشت اما خوشبختانه در برنامه هفتم توسعه، مقوله توسعه دریامحور به صورت ویژه دیده شده است. وزارت راه و شهرسازی می‌تواند شرایطی را رقم بزند که توسعه دریامحور در برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه پررنگ‌تر دیده شود. برنامه هفتم توسعه و سیاست‌های کلی توسعه دریامحور می‌توانند به عنوان یک فرصت ویژه برای استفاده حداکثری از ظرفیت دریا، بندر، سواحل و... مدنظر قرار گیرند و باید به بهترین شکل از این ظرفیت استفاده کرد.

● در مورد نقش بخش خصوصی نیز بگویید. نقش فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران در این مسیر چیست؟

باید آمایش سواحل کشور به طور جدی مدنظر قرار گیرد چرا که در تمامی کشورهای توسعه یافته دنیا، شهرهای اقتصادی در کنار دریا ایجاد شده‌اند اما متأسفانه شهرهای اقتصادی در ایران در مرکز کشور قرار گرفته‌اند. آینده اقتصاد کشور به آشنایی و آشتی مردم با اقتصاد دریا گره خورده است.. متأسفانه مردم ما آن گونه که باید با دریا و اشتغال دریا آشنا نیستند و همین مسئله موجب شده است تا نتوانیم به خوبی در حوزه اقتصاد دریامحور عمل کنیم؛ این مسئله نیازمند توجه جدی دولت و حاکمیت و فرهنگ‌سازی عمومی است و باید تمامی تلاش خود را به کار گیریم تا شرایط را نسبت به گذشته تغییر دهیم. توجه به ظرفیت‌های بخش خصوصی به منظور توسعه دریامحور امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. بخش خصوصی از ظرفیت بسیار خوبی در حوزه منابع، نیروی انسانی و تجهیزات برخوردار است و قطعاً می‌تواند کمک شایانی به پیشبرد برنامه‌ها داشته باشد، بنابراین دولت باید نقش برنامه‌ریز را ایفا کند و اجرا را به بخش خصوصی محول کند.

فعال کردن کریدور شمال- جنوب با راهبردهای دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی بنادر دنبال می شود



● **مجتبی خوش نیت**

♦ **رئیس دبیرخانه و دبیر شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی**

سیاست های کلی توسعه دریامحور که توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شد سند جامع و ارزشمندی است که می تواند نقطه عطفی برای تاریخ کشورمان باشد.

تدوین و ابلاغ این سند، بستری برای انسجام و یکپارچگی سیاست گذاری در حوزه دریا و مدیریت واحد در سطح کشور است و یکی از موارد تاکید شده در سیاست های کلی توسعه دریا محور، بحث سیاست گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره برداری حداکثری از ظرفیت دریا و احراز جایگاه شایسته جهانی و کسب رتبه اول در منطقه است.

بدین منظور با مجتبی خوش نیت رئیس دبیرخانه و دبیر شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی مصاحبه ای انجام دادیم که در ادامه می آید:

● چرا به مطالعات راهبردی نیازمندیم؟

برنامه ریزی های حاصل از نتایج مطالعات راهبردی یا استراتژیک یکی از راه های کنترل آینده است که مقصد سازمان را تعیین می کند و جهت همه فعالیت ها را به سوی آن مقصد هماهنگ می سازد.

برنامه ریزی راهبردی، با نشان دادن مقصد و جهت گیری به سوی دورنما ترسیم شده، در واقع چراغ راهنمایی است برای مدیران. با این دیدگاه، شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل و دبیرخانه این شورا از خردادماه سال جاری فعالیت خود را با هدف تدوین و اجرایی سازی برنامه های بلند مدت راهبردی در حوزه حمل و نقل دریایی آغاز کرد. این دبیرخانه با همفکری مشاوران علمی، متخصص و سایر فرهیختگان و نخبگان حوزه دریایی و بندری، مطالعات راهبردی را از سه منظر ملی، وزارتخانه ای (راه و شهرسازی) و سازمانی (بنادر و دریانوردی) انجام می دهد و در نهایت، پس از تعیین استراتژی نسبت به پیاده سازی راهبرد اقدام خواهد کرد. لذا پژوهش های دبیرخانه از حالت یک بعدی و کتابخانه ای خارج شده و در فاز اجرایی قرار خواهند گرفت. به منظور تعیین عناوین مطالعات راهبردی و همچنین نهایی سازی استراتژی های منتج از مطالعه راهبردی، از تجارب و دانش تمامی متخصصان این حوزه کمک گرفته می شود. در همین راستا به برگزاری نشست های هم اندیشی با اعضا محترم هیئت اندیشه ورز جامعه دریایی و بندری، اساتید دانشگاه ها، انجمن ها و سایر فرهیختگان و نخبگان اقدام کرده ایم. این نشست های علمی به صورت مستمر برگزار خواهد شد.

● آیا پورتالی برای ثبت موضوعات وجود دارد؟

تنها چهار ماه از تاسیس دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی می گذرد و هنوز پورتالی برای ثبت عناوین و چالش ها نداریم اما فرآیند انجام و پیاده سازی مطالعات راهبردی تدوین شده و به صورت آزمایشی در حال اجرا است و به محض رفع اشکالات احتمالی نسبت به تهیه نرم افزار مطالعات و پورتال اقدام خواهیم کرد.

البته برای این منظور و همچنین ایجاد کتابخانه الکترونیکی مکاتباتی نیز با اداره کل فاوا سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است.

● آیا راهبردهای ارتقای بنادر در این دبیرخانه دنبال می شود؟

ترسیم راهبردهای ارتقای بنادر کشور از وظایف ذاتی دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی است و به صورت ویژه در دستور کار قرار دارد. اگر کمی وسیع تر به

موضوع بپردازیم، راهبردهای کلان ملی در دست بررسی داریم که امیدواریم نتایج آن منجر به بهره گیری حداکثری از ظرفیت های دریا، توسعه فعالیت های مرتبط با دریا، ایجاد یا تکمیل زیرساخت های مورد نیاز، تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی و افزایش سهم حمل و نقل دریایی و ترانزیت کالا از کشور شود.

● آیا طرح های پژوهشی دبیرخانه با طرح های پژوهشی وزارت راه و شهرسازی هم راستا است؟

یکپارچگی در سیاست گذاری مطالعات راهبردی باعث کارآمدی حداکثری پژوهش ها خواهد شد. لذا دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در تمامی مطالعات راهبردی خود، هم راستا با طرح های پژوهشی وزارت راه و شهرسازی است.

● آیا آینده پژوهی در دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی جایگاهی دارد؟

از زمان تاسیس دبیرخانه، نسبت به راه اندازی گروه آینده پژوهی و حافظه علمی سازمانی اقدام کرده ایم و در بخش نخست، اخبار روز حمل و نقل دریایی دنیا تدوین و در اختیار مدیران و متولیان حوزه حمل و نقل دریایی قرار می گیرد و به زودی با کمک متخصصان این حوزه اقدام به آینده نگاری به منظور ترسیم مسیر حرکت آینده حمل و نقل دریایی کشور خواهیم کرد. در آخر از تمامی متخصصان حوزه دریایی و بندری درخواست می کنم تا با رهنمودهای سازنده خود ما را در پیشبرد اهداف دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی یاری نمایند.

”

یکپارچگی در سیاست گذاری مطالعات راهبردی باعث کارآمدی حداکثری پژوهش ها خواهد شد. لذا دبیرخانه شورای مطالعات و سیاست های راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در تمامی مطالعات راهبردی خود، هم راستا با طرح های پژوهشی وزارت راه و شهرسازی است.



الزامات تبدیل ایران به هاب ترانزیت خاورمیانه

● **علی ضیایی**
◆ کارشناس حمل و نقل

● چگونه ایران به هاب ترانزیتی شرق و غرب دنیا مبدل می‌شود؟

کریدور (کریدور ترانزیتی شمال-جنوب) که هنوز به طور کامل محقق نشده است؛ ولی تکمیل این کریدور و اتصال آن به سایر راه‌های بین‌المللی در تجارت و ترانزیت کشور تأثیر مثبت خواهد داشت و در نهایت منافع اقتصادی به کشور باز می‌گردد و ایران را به هاب ترانزیتی شرق و غرب دنیا مبدل خواهد کرد. حمل ترکیبی ممکن است هزینه‌ها و زمان جابه‌جایی کالا را افزایش دهد؛ از این رو کریدورهایی که کمتر جابه‌جایی در آن صورت می‌پذیرد در اولویت هستند.

● نقش هزینه و زمان در کریدور شرق به غرب چقدر بر میزان انتقال بار و کالا مؤثر است؟

نقش عراق در کریدور زمینی شرق به غرب بسیار مؤثر است. مقابله با هزینه و زمان بیشتر حمل ترکیبی در سطح بین‌قاره‌ای و تعامل با عراق می‌تواند روش‌های حمل و نقل را ساده‌تر کند. هرچند تاکنون، از سوی عراق استقبال در این زمینه مشاهده نشده است، ولی از نظر من مسیر شرق به غرب، در کنار تکمیل مسیر شمال به جنوب و اتصال این دو کریدور در مرحله اول برای ایران و نگاه بعدی برای عراق سودمند خواهد بود.

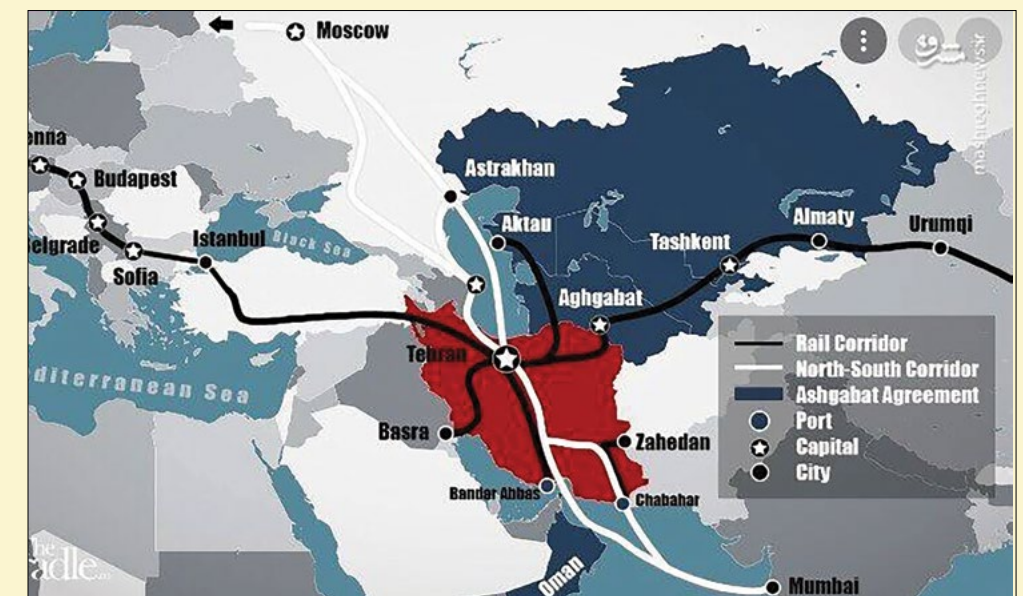
● برنامه‌های ترانزیتی کشور و تکمیل پروژه کریدور شمال به جنوب در راستای تبدیل کشور به هاب ترانزیتی منطقه، چقدر اهمیت دارد؟

کشورهای منطقه و همسایه به‌ویژه عراق، نیز در برنامه‌هایی مشابه، تشکیل کریدورهایی را مدنظر دارند و درباره تأثیر ایران بر این کریدورها به‌منظور افزایش ترانزیت از طریق کشور ما صحبت‌هایی می‌کنند. از این رو، در کنار کریدور شمال-جنوب، کشور عراق هم باتوجه به منافع خود، ارتقا و ایجاد کریدور شرق-غرب را در نظر دارد و به سمت همکاری با ایران در حوزه ترانزیت حرکت می‌کند.

● عراق چقدر در تکمیل این کریدور مؤثر است؟

این کشور باتوجه به بازارهای شرق و غرب در تلاش برای تأسیس کریدور زمینی بین چین و اروپا، به همکاری با ایران نیاز دارد. کریدورهای خارجی و سیاسی تأثیر زیادی در ترانزیت ندارند و در ترانزیت کالا اهمیت اصلی روی کریدورهای توسعه‌ای با پایه امنیت در ترانزیت قرار دارد که کشور ما نیز با در نظر گرفتن ضریب بالای امنیتی اغلب به‌عنوان گزینه مناسب کریدورهای وارداتی مورد توجه قرار می‌گیرد.

ترانزیت، به‌عنوان یکی از عوامل مهم در توسعه اقتصادی کشورها، قدرت انتقال کالاها و خدمات از یک منطقه به منطقه دیگر را تسهیل می‌کند. ایران با موقعیت جغرافیایی استراتژیک و دسترسی به دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان و قرارگرفتن در مرکز خاورمیانه پتانسیل بالایی را برای تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی در منطقه خاورمیانه دارد. با توجه به اهمیت این موضوع با علی ضیایی کارشناس حمل و نقل، به بررسی راهکارها و اقداماتی پرداختیم که می‌تواند برای تبدیل شدن ایران به هاب ترانزیتی خاورمیانه کمک کننده باشد. مشروح گفت‌گو در ادامه می‌آید:



پایگاه راهبردی ایران در دل روسیه



● **داریوش جمالی**
♦ مدیر بندر سالیانکا

توسعه روابط اقتصادی ایران و روسیه طی دو سال اخیر ابعاد تازه‌ای به خود گرفته و توسعه قابل توجه‌ای داشته است. این رویکرد تا آنجا پیش رفته که یکی از بنادر این کشور با سرمایه‌گذاری و مدیریت ایران در حال بهره‌برداری است. سخن از بندر سالیانکاست؛ بندری که در ورودی ولگارود یعنی شمال غرب دریای خزر و استان آستاراخان روسیه قرار دارد.

سرمایه‌گذاری ایران در این بندر از آن جهت اهمیت دارد که همزمان برنامه‌های تکمیل کریدور شمال-جنوب در داخل کشور به توسعه ترانزیت از این کریدور و در ادامه از بندر سالیانکا منجر خواهد شد. در واقع می‌توان از بندر سالیانکا به عنوان بارانداز کالاهای صادراتی ایران یاد کرد که مسیر دسترسی به بازارهای اروپایی را تسریع می‌کند. در این زمینه گفت‌وگویی با داریوش جمالی مدیر این بندر انجام شده که مشروح آن در ادامه می‌آید:

● سرمایه‌گذاری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر سالیانکا تاکنون چه میزانی بوده است؟

مبلغ سرمایه‌گذاری مادی علاوه بر خرید اولیه ۵۳ درصد از سهام بندر، مبلغ ۱۰ میلیون دلار بوده است و از ابتدای سال ۲۰۲۲ شروع شده است اما این تنها سرمایه‌گذاری شرکت کشتیرانی در این بندر نیست و در واقع سرمایه‌گذاری معنوی شامل مدیریت راهبردی شرکت در این بندر و توسعه و بهبود فرآیندها و ارتباطات و ورود به حوزه‌های جدید عملیاتی نیز حائز اهمیت است.

● این سرمایه‌گذاری با چه هدفی انجام شده است؟

سال ۲۰۱۰ میلادی کشتیرانی دریای خزر به‌عنوان یکی از شرکت‌های تابعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با هدف امکان ورود کشتی‌های کشتیرانی دریای خزر به بنادر آستاراخان روسیه اقدام به خرید ۵۳ درصد سهام شرکت «آستراخانسکی پورت» از مالک بندر سالیانکا اقدام کرد. در آن زمان ورود کشتی‌های خارجی به بنادر روسیه امکان‌پذیر نبود مگر اینکه یک بندر در روسیه آن کشتی را تأیید می‌کرد. به این علت کشتی‌های کشتیرانی دریای خزر بعضاً تا ماه‌ها معطل می‌شدند تا بتوانند اجازه ورود به بنادر روسی دریای

خزر دریافت کنند اما با در اختیار داشتن یک بندر در روسیه تردد شناورها به کمترین زمان ممکن می‌رسید و تأیید کشتی‌ها در اختیار سهامدار بندر قرار می‌گرفت. اما در آن زمان کار به راحتی پیش نرفت.

● چرا؟ دلیل کندی کار چه بود؟

در آن ایام، سازمان ضد انحصار روسیه قرارداد خرید را باطل کرد. پس از فرجام‌خواهی موضوع سرمایه‌گذاری در بندر و بازسازی آن مطرح و مقرر شد رقمی معادل ۱۰ میلیون دلار طی شش سال در بندر سالیانکا سرمایه‌گذاری صورت گیرد. با اعمال تحریم‌های مجدد بر گروه کشتیرانی، این سرمایه‌گذاری نیز به تعویق افتاد.

مجدداً با ورود دولت روسیه و مذاکراتی که صورت گرفت قرار بر این شد که طرف ایرانی سال ۲۰۲۲ میلادی موضوع سرمایه‌گذاری در بندر سالیانکا را تعیین تکلیف کند یا اینکه قرارداد راهبری بندر لغو شود. رأی دادگاه و موعد سرمایه‌گذاری شرکت کشتیرانی دریای خزر در بندر سالیانکا هم‌زمان شد با راه‌اندازی کریدور شمال-جنوب.

خوشبختانه با فرصتی که دست داد و در راستای تأمین حداکثری منافع ملی، کار احیا بندر سالیانکا با مدیریت تیمی تخصصی از گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران آغاز شد و با سرعت به پیش رفت.

کشور ما در شمال و جنوب دارای دریا و به آب‌های آزاد و اقیانوس‌ها متصل است. باید بدانیم که حمل‌ونقل دریایی ایمن‌ترین، سریع‌ترین و ارزان‌ترین مد حمل‌ونقل کالا در دنیا است و دولت سیزدهم باید از ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور به نحو مطلوب استفاده و توجه ویژه خود را به این حوزه معطوف کند

● برنامه احیای بندر در چه مرحله‌ای قرار دارد و چند درصد هدف‌گذاری صورت گرفته محقق شده است؟

در حال حاضر پروژه با ۷۵ درصد پیشرفت در وضعیت مناسبی است و به صورت خودکار مسائل حقوقی گذشته نیز کاملاً برطرف شده و مالکیت گروه کشتیرانی بر این بندر محرز است.

● آیا جنگ اوکراین با روسیه تأثیری در عملکرد این بندر گذاشته است؟

خیر. واقعیت آن است که جنگ اوکراین و سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیون دلاری، بندر سالیانکا را به پایگاهی راهبردی در مسیر کریدور شمال-جنوب تبدیل کرده است. از سوی دیگر این بندر این امکان را برای ما فراهم می‌سازد که در صورت بروز هر نوع مشکل احتمالی در بنادر جنوبی، مسیری مطمئن برای تأمین نهاده‌های تولید و کالاهای اساسی در اختیار داشته باشیم.

در عین حال، روابط تاریخی ایران-روسیه در حال گسترش است و طی سال‌های اخیر مبادلات تجاری طرفین از رشد مناسبی برخوردار بوده‌اند.

● با توجه به سرمایه‌گذاری ایران، وضعیت این بندر چگونه است؟

بندر مذکور در بین ۱۳ بندر واقع در منطقه اقتصادی آستراخان روسیه بیشترین فعالیت‌و تردد حمل بار را دارد و قطب راهبردی تجارت دریایی بین این کشور و ایران به‌شمار می‌رود. در سال ۲۰۲۲ میلادی، این بندر به تنهایی بیش از ۱۱ درصد کل گردش بار بندار خزری روسیه را به عهده داشته است.

● چه اقداماتی در حوزه زیرساخت‌های این بندر انجام شده است؟

از جمله بخش‌های توسعه یافته می‌توان به توسعه منطقه گمرکی به‌منظور افزایش ظرفیت بارهای وارداتی به روسیه و امکان پهلوگیری هم‌زمان چند کشتی حامل بار صادراتی کشور اشاره کرد. خرید و راه‌اندازی جرثقیل ۳۲ تنی جدید برای تخلیه و بارگیری کشتی‌های حامل کانتینرهای سنگین، ساخت کریدور سرد به‌منظور کانتینرهای یخچالی و تدارک سوکت و منبع تغذیه برای نگهداری این کانتینرها در بندر نیز به اتمام رسیده، تعمیرات اسکله‌ها و رفع توقیف دو اسکله، تعمیرات و توسعه خطوط ریلی بندر، خرید کشتی هفت‌هزار و ۱۰۰ تنی، تجهیز فنی و لجستیکی بندر و خرید چندین دستگاه کامیون و تریلر و کشنده، لیفتراک، لودر، لکوموتیو و جرثقیل‌های ماشینی از دیگر اقدامات صورت گرفته در راستای توسعه این بندر است.

● خروجی تامین این تجهیزات چه بوده است؟

نتیجه اقدامات صورت گرفته افزایش حدود ۳۵ درصدی عملیات بندری در بندر سالیانکا در مقایسه با سال ۲۰۲۲ میلادی است. در کنار تحقق هدفگذاری‌ها باید به این نکته اشاره شود که مشکلات و پرونده‌های حقوقی بندر نیز حل و اقدامات جدید را در این بندر آغاز کرده‌ایم.

● چه اقداماتی؟

پسکرانه بندر سالیانکا را به سه هکتار افزایش داده‌ایم، ضمن این‌که برنامه‌ریزی برای افزایش سه هکتار دیگر نیز انجام شده است. همان‌گونه اشاره شد با تحولات در حوزه سخت‌افزاری و مدیریتی، عملکرد بندر مذکور ۳۵ درصد افزایش عملیات داشته است. با این حال، افزایش ظرفیت برای یک بندر مستلزم توسعه پسکرانه است. به همین دلیل با خرید و اجاره زمین در حال توسعه این بخش هستیم. انتظار می‌رود مساحت بندر در مجموع تا پایان سال به ۲۱ یک هکتار برسد. این بدان معناست که ظرفیت پسکرانه تا حدود ۴۰ درصد افزایش می‌یابد.

● دلیل انتخاب سالیانکا برای سرمایه‌گذاری چه بود؟

بندر سالیانکا با مساحت ۱۵ هکتار و داشتن پنج پست اسکله، بزرگ‌ترین بندر منطقه آستراخان است. در واقع ۱۳ بندر آستراخان هر کدام دارای سه اسکله با مساحت‌های کمتر هستند. از سوی دیگر بندر سالیانکا از لحاظ سخت‌افزاری دارای شرایط لازم برای توسعه ارتباطات تجاری روسیه با خارج است. دسترسی آن به داخل روسیه نیز مناسب است از جمله شش خط ریلی در داخل بندر وجود دارد به شکلی که طول خطوط ریلی در داخل خود بندر بیش از چهار هزار و ۵۰۰ متر است. اتصال جاده‌ای بندر هم مناسب است. بندر در دهانه رود ولگا قرار گرفته و به این سبب به کانال ولگادن، رود دن و سپس دریای سیاه، مدیترانه و در نهایت دریای آزاد متصل است. فرودگاه آستراخان نیز در دسترس این بندر قرار دارد هرچند فعلا پرواز باری از این فرودگاه انجام نمی‌شود. در مجموع می‌توان گفت بندر سالیانکا هم به لحاظ جاده‌ای، هم ریلی و هم زمینی با کل روسیه متصل است که این امکانات پسکرانه‌ای می‌تواند در زمینه جابه‌جایی و تخلیه و بارگیری کانتینر که اساس کریدور شمال-جنوب است بسیار مثرثمر باشد.

● انجمن شرکت‌های کشتیرانی بارها مدعی بروز مشکل برای کشتی‌های ایرانی در دریای خزر شده است، آیا این ادعا صحت دارد؟

بندار خزری روسیه به طور کلی عمدتاً صادرات محور هستند و اکثرا فاقد و یا دارای محدودیت شدید محوطه های گمرکی موقت (اس و خا) به‌منظور محموله های وارداتی هستند. احتمالاً طرح این موضوعات به سال گذشته برمی گردد که به دلیل رشد ناگهانی صادرات از ایران به روسیه و محدودیت های مناطق گمرکی بندار، کشتی ها مجبور بودند زمان قابل توجهی را در نوبت تخلیه منتظر بمانند که این مشکل با پیشرفت پروژه سرمایه گذاری بندر سالیانکا و افزایش قابل توجه محوطه گمرکی این بندر تقریباً مرتفع شد و امروزه با امکان پهلو گیری هم‌زمان دو کشتی حامل بار وارداتی به روسیه و وجود فضای «انبارش» کافی برای این محموله ها کشتی های ایرانی به راحتی و در زمان مناسب پهلوگیری می‌کنند.

● چه برنامه‌ای در میان‌مدت و بلندمدت برای توسعه بندر سالیانکا دارید؟

یکی از برنامه‌های هدف‌گذاری شده سال آینده در خصوص بندر سالیانکا تأسیس یک شرکت کشتیرانی است. قرار است توسعه این شرکت به حمل‌ونقل دریایی به ویژه حمل بارهای کریدوری کمک کند. با توجه به اینکه عمده صادرات روسیه غلات است برنامه بعدی، راه‌اندازی و مدرنیزه‌سازی سیلو غلات بندر است که فاز اول آن اجرایی شده و انتظار می‌رود تا پایان امسال فاز دوم و سوم آن نیز اجرایی شود. به‌علاوه قرار است ظرفیت سیلو شماره دو بندر از هفت هزار تن به بیست هزار تن افزایش یابد. در خصوص انبارش روغن خوراکی نیز که از مایحتاج اصلی کشور ما و جزو صادرات روسیه است ساخت یک ترمینال روغن نباتی با ظرفیت پانزده هزار تن با جذب سرمایه از خود روسیه در دستور کار قرار گرفته است. موضوع دیگر ایجاد یک بندر شبه خشک در مجاورت بندر سالیانکا به منظور عملیات پشتیبانی بار شامل تحویل، انبارداری، بسته‌بندی و حمل جاده‌ای در حوزه کانتینر است که با خریداری سه هکتار زمین در اطراف بندر این مهم نیز آغاز شده است. با اضافه شدن این محوطه تازه حجم فعالیت‌ها در داخل بندر کاهش پیدا می‌کند و هم‌زمان ظرفیت بندر افزایش می‌یابد و به توسعه عملیات بندر منجر خواهد شد.

● چه کالاهایی به این بندر وارد و چه کالاهایی صادر می‌شود؟ بیشترین کالایی که از ایران وارد می‌شود، چیست؟

بارهای وارداتی که عمدتاً مصالح ساختمانی، مواد شیمیایی، مواد غذایی و کالاهای عمومی و عمدتاً از مبدا ایران هستند و بارهای صادراتی شامل انواع غلات (گندم، جو، ذرت، کنجاله سویا) انواع الوار (چوب گرد، تخته، چند لایه)، انواع روغن خوراکی، فلزات و انواع کودهای شیمیایی می باشد.

● روزانه چه تعداد کشتی در این بندر پهلو می‌گیرد و ظرفیت این بندر در زمان حاضر چه میزانی است؟

با توجه به وجود پنج اسکله عملیاتی در این بندر و با احتساب سه روز به‌منظور عملیات هر کشتی سه‌هزار تنی می‌توان ظرفیت اسمی بندر را ۱/۵ میلیون تن برآورد کرد اما دلایل عمده ای و موجهی وجود دارد که دسترسی به این ظرفیت را غیرممکن می‌سازد. برخی از این موانع اجتناب ناپذیر و اصطلاحاً ذات عملیات بندری است اما بخش هایی نیز به قوانین و مقررات و تشریفات اداری روسیه و همچنین کمبودهای نیروی انسانی برمی گردد که در سال های اخیر با تلاش ها و رایزنی ها در سطوح مختلف، پیشرفت‌هایی به‌منظور رفع این موانع حاصل شده است. سال گذشته میلادی بیش از ۲۵۵ کشتی در این بندر عملیات تخلیه با بارگیری محموله های مختلف را انجام داده اند که به طور متوسط تعداد ۲۱ کشتی در ماه است.



گزارش

بندر امیرآباد هاب صادراتی می‌شود؟



جدی برای بخش ریلی محسوب شود.

بندر امیرآباد در کنار آنکه یک ظرفیت صادراتی و تجاری در منطقه به شمار می‌رود با دارا بودن کارخانجات متعددی همچون گچ، فولاد، کاغذ و سیلوهای متعدد از بنادر نسل سوم کشور است و عمده ۷/۵ میلیون تن کالای صادراتی کشورهای مختلف جهان از بنادر آستراخان، آکتائو، اولیا، باکو، گوسان و مخاج قلعه وارد بندر امیرآباد می‌شود.

اتصال به شبکه ریلی کشور، بهره‌مندی از ۱۵ پست اسکله با ظرفیت ۷/۵ میلیون تن و بهره‌مندی از ظرفیت اتصال کریدور ترانزیت راه‌گذر بین‌المللی شمال-جنوب از دیگر ویژگی‌های شاخص بندر امیرآباد است.

بندر امیرآباد، بزرگ‌ترین بندر حاشیه‌ای دریای خزر محسوب شده و دارای ویژگی‌های منحصر به فردی از جمله دارا بودن اسکله‌های مختلف رو-رو است. اسکله‌های رورو در تسریع در حمل و نقل و ارزان‌تر شدن آن تأثیر بسزایی دارند و این سهولت در حمل و نقل و ارزان بودن آن می‌تواند موجبات افزایش تجارت در منطقه شود و سرعت ترانزیت بین‌المللی کشور را افزایش دهد. بنابراین بندر امیرآباد به خاطر اتصال به شبکه ریلی و برخورداری از اسکله رو-رو می‌تواند به مهم‌ترین پایانه صادراتی استان تبدیل شود. بر همین اساس کارشناسان اقتصادی پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای را یک فرصت طلایی برای توسعه و رونق بندر شمالی کشور به ویژه بندر امیرآباد می‌دانند تا صادرات مورد نیاز به کشورهای عضو در حوزه کالا و کشتی را ارائه کند چراکه کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای حدود ۴۰ درصد جمعیت جهان و نیز ۲۵ درصد مساحت دنیا را به خود اختصاص داده‌اند و ایران با بهره‌برداری از بندر امیرآباد می‌تواند از این فرصت طلایی استفاده کرده و محور ترانزیتی به این کشورها و نیز کشورهای دوست و همکار آن‌ها باشد.

با این حال از مجموع ۷/۵ میلیون تن ظرفیت خروج و تخلیه کالای صادراتی بندر امیرآباد، در زمان حاضر تنها نزدیک به ۳۰ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. این در حالی است که قرار بود با راه‌اندازی بندر امیرآباد، بنادر جنوب ایران به دریای خزر متصل شوند و همچنین این بندر به دروازه ایران به حوزه کشورهای CIS تبدیل شود تا ترانزیت کالا از جنوب به کشورهای حاشیه دریای خزر و حوزه کشورهای CIS به آسانی و با ظرفیت بالا انجام پذیرد و نیاز است تا با انسجام مدیریتی کلان در مازندران و سیاست‌های دولت سیزدهم، این دروازه کشور را گشود.

● اهمیت اسکله‌های رو-رو بندر امیرآباد

اسکله رو-رو ریلی این بندر از جمله مهم‌ترین اسکله‌های این بندر محسوب می‌شود. مزیت طرح اسکله رو-رو ریلی آن است که کشتی‌ها پس از پهلو گرفتن در اسکله نیاز به توقف طولانی مدت برای تخلیه بار توسط مکنده‌ها و یا جرثقیل نداشته باشند و با سرعت بالا از اسکله رو-رو لکوموتیوها، واگن‌های بار را از داخل کشتی خارج کنند تا علاوه بر خروج زود هنگام کشتی‌ها از اسکله، مجبور نباشند تا در دریا نیز روزها لنگر بیندازند و در نوبت تخلیه و یا بارگیری بمانند. همچنین به دلیل کمبود کامیون در بخش حمل و نقل جاده‌ای و توانایی بخش ریلی برای حمل بار بیشتر در قیاس با بخش جاده‌ای، ظرفیت بسیار مناسبی برای حمل کالا به صورت ریلی در بندر امیرآباد وجود دارد. بنابراین اهمیت اسکله رو-رو ریلی این بندر نه فقط برای ایران بلکه برای کشورهای همجوار نیز قابل توجه است؛ به عنوان نمونه ۱۱ مهر ماه امسال نمایندگان بانک V.T.B روسیه با هدف بررسی و امکان‌سنجی همکاری برای توسعه و سرمایه‌گذاری و ایجاد خط جدید اعتباری و خدمات بانکی از بندر امیرآباد بازدید و طی این بازدید تأکید کردند که این کشور تمایل ویژه‌ای را در دو سال اخیر به‌منظور تجارت در دریای خزر پیدا کرده است و از همین نظر استفاده از اسکله رو-رو ریلی بندر امیرآباد را موجب تقویت تبادل کالا در کریدور شمال-جنوب عنوان کردند.

از سوی دیگر باید اشاره کرد که وجود دو بندر مهم در بخش روسی دریای خزر یعنی لاگان و آستاراخان و همچنین امکانات موجود و مناسب برای بارگیری و تخلیه در این بنادر، کار را بسیار ساده خواهد کرد. در چنین سناریویی، بار حمل شده از بندرعباس با انتقال به بندر امیرآباد و از طریق سیستم رو-رو در کشتی‌های روسی بارگیری شده و با عبور از آبراهه بین‌المللی دریای خزر که هیچ تحریم یا مقررات دست و پاگیری نمی‌تواند جلودار آن باشد، راهی روسیه خواهد شد که هم‌زمان حمل را در قیاس با ترانزیت ریلی و جاده‌ای در CIS کاهش خواهد داد و هم هزینه حمل دریایی با ترانزیت ریلی قابل قیاس نخواهد بود. در عوض، حجم بار داخلی در شبکه ریلی ایران، البته با تعرفه ترانزیتی مبتنی بر ارز به میزان چشمگیری افزایش خواهد یافت که در این صورت، هم بندر امیرآباد و هم راه آهن کشور از این سناریو سود خواهند برد. در این بین فرایند تکمیل این اسکله بیش از ۲۰ سال معطل مانده بود که پس از سفر ریاست جمهوری به این منطقه، ساخت اسکله بندر رو-رو در دست اجرا قرار دارد. مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی در این راستا گفته است که مقرر شد پیمانکار این پروژه تغییر کند تا طی یک سال آینده این اسکله نیز به بهره‌برداری برسد.

وزیر راه و شهرسازی با بیان این‌که ارتقای زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر و تسهیل و توسعه اتصال آن‌ها به زنجیره ریلی کشور از دستورات رئیس جمهوری است، می‌گوید: «در سفرهای مختلف با کشورهای منطقه همگی به استفاده بیشتر از بندر امیرآباد تمایل نشان دادند چرا که فرصت‌های سرمایه‌گذاری خوبی برای آن‌ها در این بندر وجود دارد که هم به نفع آن‌ها و

هم به نفع ایران است.»

البته این اظهارات بذریاش در حالی است که طی سال‌های گذشته (در دولت قبل) بارها اعلام شده اسکله رو-رو ریلی بندر امیرآباد «به زودی» افتتاح می‌شود؛ به عنوان نمونه در سال ۱۳۹۵، در سال ۱۳۹۷، در سال ۱۳۹۸ که این اسکله تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد اما این وعده‌ها فقط روی کاغذ بود و عملیاتی نشد.

باید یادآور شد در صورت اتمام و بهره‌برداری از پروژه اسکله رو-رو ریلی بندر امیرآباد، زمینه فعالیت بیشتر ترانزیت کالاهای کانتینری، افزایش مراودات محصولات کشاورزی و توسعه لجستیک فراهم می‌شود که این امر سهم به‌سزایی در فعال کردن و استفاده از ظرفیت‌های موجود در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و افزایش مراودات ترانزیتی و ریلی کالا خواهد داشت.

در حال حاضر، اسکله رو-رو کامیونی در بندر امیرآباد وجود دارد که مقرر شده برای صادرات مرکبات و کیوی از حمل و نقل دریایی این بندر استفاده شود. این در حالی است که حمل‌ونقل دریایی، مدت زمان صادرات محصول، هزینه حمل و نقل و ایجاد ضایعات ناشی از حمل‌ونقل طولانی مدت را تا حد زیادی تقلیل می‌دهد.

به این ترتیب در حالت عادی اگر صادرات محصول از مرزهای زمینی به روسیه ۱۵ تا ۲۰ روز طول می‌کشد، این مدت زمان از طریق بندر امیرآباد به سه روز تقلیل پیدا خواهد کرد.

همچنین بندر امیرآباد به دلیل اتصال ریل به راه آهن سراسری، می‌تواند برای ترانزیت از همه استان‌ها به کشورهای مختلف نیز مورد استفاده قرار گرفته و از نظر واردات کالا از روسیه و اواراسیا فعال‌تر عمل کند.

از سوی دیگر بندر امیرآباد برای کریدور شمال به جنوب با نگاه پدافند غیرعامل اهمیت داشته و استان‌های سراسر کشور در صورت تمایل می‌توانند از ظرفیت این بندر و ریل راه آهن آن برای صادرات و واردات کالاها استفاده کنند. در حال حاضر، حمل و نقل نهاده‌های دامی، ذرت، کنجاله سویا، روغن خام و... به کشورهای اتحادیه اوراسیا بویژه روسیه واردات از این بندر انجام می‌شود. این در حالی است که هم‌زمان با رشد واردات باید صادرات از بندر امیرآباد را فعال سازی کرده و ترانزیت بسیاری از کالاها نظیر خودرو نیز از بندر امیرآباد انجام شود. همچنین طبق آخرین اخبار، ۳۰ شناور فله و ۲ فروند کشتی رو-رو ریلی به بندر امیرآباد وارد شده است. در همین حال، کشتیرانی دریای خزر نیز اعلام آمادگی کرده تا کشتی‌ها به صورت رو-رو، کامیونی و یخچالی در امر صادرات و واردات فعالیت کنند. لازم به توضیح است که هر کشتی رو-رو کامیونی، چیزی حدود ۳۶ تریلی را در خود جای داده و صادرات از استان مازندران و دیگر استان‌هایی که تمایل دارند حمل و نقل کالاهای خود را از این استان انجام دهند، تسهیل می‌کند.

بنابراین، باید رویه بلااستفاده ماندن توان صادراتی بندر امیرآباد برچیده شود و لازم است با ارائه مشوق‌های لازم، شوق صادرات از این بندر تقویت شود و برای توسعه پایانه‌های صادراتی از درگاه امیرآباد باید اجرا طرح‌های سرمایه‌گذاری جدید در این بندر افزایش یابد.

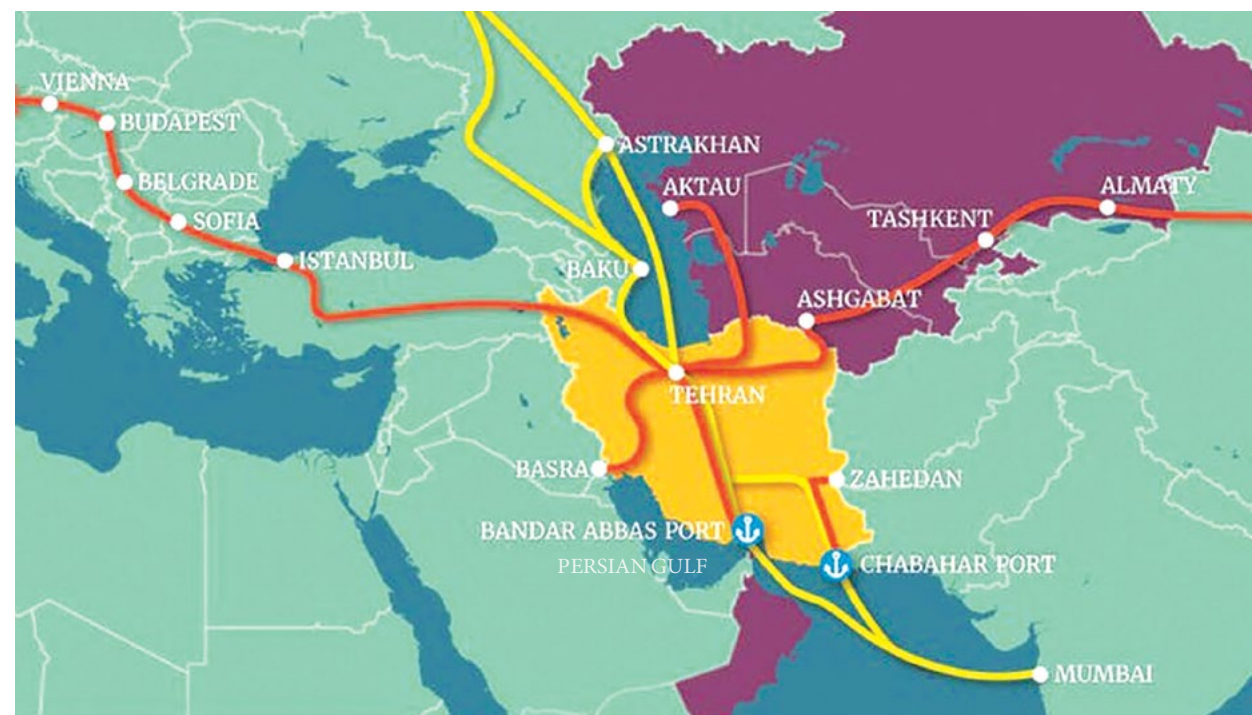
حجم عملیات تخلیه و بارگیری کالا از آغاز سال جاری تاکنون در بندر امیرآباد دو میلیون و ۱۳۴ هزار تن بوده است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته، رشد ۴۶ درصدی را نشان می‌دهد.

در حال حاضر ظرفیت اسمی بندر امیرآباد ۷/۵ میلیون تن است و برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت به ۱۰ میلیون تن تا پایان دولت سیزدهم انجام شده است که با تحقق این هدف، آماده پذیرش حجم عظیم بار از همسایه‌های شمالی خواهیم بود.

بندر امیرآباد در کنار آنکه یک ظرفیت صادراتی و تجاری در منطقه به شمار می‌رود با دارا بودن کارخانجات متعددی همچون گچ، فولاد، کاغذ و سیلوهای متعدد از بنادر نسل سوم کشور است و عمده ۷/۵ میلیون تن کالای صادراتی کشورهای مختلف جهان از بنادر آستراخان، آکتائو، اولیا، باکو، گوسان و مخاج قلعه وارد بندر امیرآباد می‌شود.

پشتیبانی بنادر کشور از فعال شدن کریدورهای ترانزیتی

رویای زنجیره کریدوری دریا به دریا تعبیر می شود



تجارت دریایی در خزر سال‌های طولانی در انتظار تکمیل و فعال شدن کریدورهای ترانزیتی بود، در عین حال با تکمیل کمی و کیفی ظرفیت‌های بندری آماده بود تا در صورت فعال شدن مسیرهای ترانزیتی، مانعی برای گسترش تجارت دریایی در خزر نباشد و بتواند با پذیرش انواع کشتی و بار، برنامه دولت در تکمیل مسیرهای ترانزیتی را پشتیبانی کند.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، جدیدترین آمار ترانزیت کشور از رشد ۲۲ درصدی آن در هفت ماه نخست سال خبر می‌دهد؛ موضوعی که بخشی از آن منوط به تکمیل و فعال سازی کریدورهای ترانزیتی در بخش دریا و جاده و همزمان توسعه کمی و تجهیزاتی بنادر و مجموعه‌ای از اقدامات دیپلماسی دولت مربوط است. سازمان بنادر و دریانوردی از سال‌ها قبل برنامه توسعه زیرساخت‌های بنادر کشور را پیش می‌برد تا در فصل فعال شدن کریدورهای ترانزیتی بهانه‌ای به‌دست آمار ترانزیتی کشور ندهد و از اختلال در روند تردد ناوگان حمل‌ونقل دریایی همزمان با افزایش ورودی کشتی‌ها به بنادر جلوگیری کند.

طی دو سال اخیر که تحولات در منطقه نگاه‌ها را به سمت مسیرهای عبور کالا از ایران انداخته است بخشی از برنامه جدی سازمان بنادر نیز به توسعه تجارت دریایی در خزر گره خورده است تا روند تخلیه و بارگیری کالا از ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشورهای روسیه و قزاقستان را تسریع دهد.

از نگاه کارشناسان افزایش شناورهای باری در دریای خزر همزمان با توسعه روابط با کشورهای روسیه، قزاقستان و عمده کشورهای شرق دریای خزر، بخشی از برنامه‌های ایران برای گسترش تجارت دریایی است که

میزان ترانزیت در منطقه خزر را در سال گذشته تا ۷۰ درصد افزایش داد. رویای افزایش ترانزیت دریایی در خزر همیشه از سوی نهادهای متولی دریا دنبال می‌شد اما موانع به موضوعات زیادی می‌رسید که یکی از مهم‌ترین آنها فعال نبودن کریدورهای ترانزیتی ایران بود.

از سوی دیگر گسترش ظرفیت ترانزیتی مسیر دریایی از طریق کریدورهای دریای خزر از جمله کریدورهای شرق و غرب دریای خزر می‌تواند بر کاهش ترافیک زمینی سنگین قفقاز مؤثر باشد و در عین حال، افزایش ترانزیت کالا از دریای خزر عایدی خوبی را نصیب ایران کند که به‌تبع آن بخشی صرف تجهیز و نوسازی ناوگان در بخش‌های حمل‌ونقل می‌شود. مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی چندی قبل در این‌باره گفته بود: «سال‌هاست راجع به تکمیل کریدورها صحبت می‌شود. در مقطعی نیز کارهایی انجام شده ولی در این دولت، تکمیل زنجیره کریدوری یکی از اولویت‌های اصلی است که سرعت بیشتری گرفته است». اشاره وزیر راه و شهرسازی به توافقات دولت با روسیه برای تکمیل مسیرهای ریلی و جاده‌ای در کریدور شمال-جنوب است که می‌تواند عبور کالا از دریا به خشکی را به صورت حمل‌ونقل چند وجهی از دریای شمال به جنوب فراهم کند.

در کنار تکمیل خط آهن رشت-آستارا که حلقه مفقوده در کریدور شمال-جنوب است تکمیل ظرفیت‌های بندری به‌عنوان یکی از الزامات در دستور کار دوست قرار دارد. در این راستا مقرر است تا از مسیر دریا به دریا اتصال به زنجیره کریدوری کامل شود.

حال سؤال این است که همزمان با چراغ سبز دیپلماسی و البته تحولات منطقه سهم سازمان بنادر و دریانوردی برای افزایش عایدی ایران از محل ترانزیت تا چه اندازه خواهد بود؟ سازمان بنادر و دریانوردی، پیش‌تر از رشد ۷۰ درصدی ترانزیت از دریای خزر خبر داده بود. علی‌اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر در این‌باره می‌گوید: با رایزنی و نشست‌های کاری و هدفمند با کشورهای روسیه، قزاقستان و عمده کشورهای شرق دریای خزر و همچنین توسعه همکاری‌های دریایی و بندری با کشورهای هند، امارات متحده عربی و عمان، در قالب اتصال و ارتباط این کشورها از طریق بنادر ایرانی در شمال و جنوب کشور ترانزیت از دریای خزر تا ۷۰ درصد رشد کرد.

همزمان ترغیب کشورهای شمال دریای خزر برای سرمایه‌گذاری مشارکتی در مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و اعلام وزیر راه و شهرسازی از گسترش پیشنهادات سرمایه‌گذاری خارجی در ایران از سوی کشورهای منطقه، چشم‌انداز گسترش ترانزیت دریایی در خزر را مثبت نشان داده است؛ کارشناسان چراغ سبز کشورها برای استفاده از مسیر ایران را ناشی از فعال شدن کریدورها می‌دانند.

فروردین امسال، بندر نوشهر میزبان اولین کشتی باری رو-رو روسیه بود آن‌هم پس از ۲۱ سال. مهرداد بذریاش این تردها را گام بزرگی در تجارت دریایی بین ایران و روسیه برشمرد و اعلام کرد: همزمان قراردادهای ایران و روسیه برای کشتی‌سازی در دریای خزر در حال پیشرفت است.

فعال شدن خط منظم کشتیرانی ایران-روسیه هم به کمک آمده است و حالا پیش از هر زمان دیگری پیش‌بینی‌ها از افزایش سهم تجارت دریایی

در شش ماه پایان سال خبر می‌دهد. تقویت مسیرهای کریدوری در جهت تقویت حمل بار در دریای خزر به مقصد روسیه و سایر کشورها، بخشی از برنامه بلند پروازانه دولت است که به کمک نهادهای دریایی به ویژه سازمان بنادر امکان تحقق دارد. حمل بار در قالب کریدور شمال-جنوب از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است و امکان انتقال حدود یک ماهه کانتینر از بنادر دنیا به مسکو در مقابل ترانزیت ۴۵ روزه از دریای بالتیک را فراهم می‌کند که از جمله مزایای حمل بار در قالب کریدور شمال-جنوب است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان نیز اخیراً اعلام کرده است: حدود ۵۲ فروند کشتی از ۳۲۲ فروند کشتی موجود در دریای خزر متعلق به مالکان ایرانی است و از امیرآباد تا آستارا ۸۰ فروند شناور در دریای خزر تردد دارند؛ او ظرفیت ۵۲ کشتی موجود در دریای خزر را ۱۳۷ هزار و ۲۳۴ تن اعلام کرد و گفته است: «با پیوستن کشتی‌های جدید به ناوگان حمل و نقل دریایی، این ظرفیت افزایش هم خواهد یافت. موضوعی که نشانه‌ای از پشتیبانی بنادر کشور از توسعه و تکمیل کریدورهای ترانزیتی و حمایت از برنامه دریا تا دریا است.»

گفته می‌شود بنادر شمالی کشور به راه ارتباطی با آسیای میانه و قفقاز شهرت دارند و همواره بنا به اذعان کشورهای همسایه جذابیت خاصی برای مبادلات تجاری با ایران از طریق بنادر شمال وجود داشته است. حالا پیش از هر زمان دیگری دسترسی بازرگانان و کشورهای حوزه قفقاز به راه امن و ایمن و کامل بنادر مازندران برای گسترش تجارت دریایی و ورود به اتحادیه اوراسیا وجود دارد.



اقتصاد دریا محور سکوی پرتاب ایران در کریدورهای بین‌المللی

استفاده از سواحل دریا و امواج آن به عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب‌درمانی از مهمترین منابع اشتغالزایی محسوب می‌شوند، به‌طوری که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود.

”



ششم آذرماه بخشنامه خط‌مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه هفتم توسعه را ابلاغ کرد که در موضوعات کلیدی آن، به رشد اقتصادی عدالت‌محور با رویکرد ارتقای بهره‌وری با تأکید بر اقتصاد دریا محور اشاره شده، چرا که موضوعاتی مانند انرژی و ترانزیت یا اقتصاد دریا محور که موتور محرکه و کانون رشد اقتصادی و افزایش تولید هستند.

همچنین محسن رضایی خاطرنشان کرده بود که امروز برای دسترسی به دریا جنگ‌ها انجام می‌شود اما ایران علی‌رغم اینکه دریا دارد از دریا هیچ استفاده‌ای نمی‌کند. باید از فرصت‌ها استفاده کنیم؛ برای سرعت دادن و شتاب دادن به اقتصاد کشور، باید بحث توسعه دریا محوری را در دستور کار قرار دهیم و از همه کارآفرینان، سرمایه‌گذاران و همه ایرانیان داخل و خارج از کشور درخواست داریم تا سرمایه و ایده‌های خود را در خصوص سواحل و دریاهای ایران به کار ببندند.

به گزارش ماهنامه بندر و دریا از سوی دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب‌درمانی از مهمترین منابع اشتغالزایی محسوب می‌شوند، به‌طوری که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود.

مهرداد بذریاش وزیر راه و شهرسازی اخیر با تأکید بر توسعه اقتصاد دریا، گفت: اقتصاد دریا محور اگر در اولویت اول نباشد، در اولویت دوم و سوم هنگام مذاکرات ما با سایر کشورها و کشورهای همسایه است و مقامات مسئول از ما درباره این صنعت، آف‌های که ترسیم کردیم برای این صنعت، از ما سوال می‌پرسند و حتی از ما جلوتر خودشان پیشنهاد می‌دهند و اعلام تمایل می‌کنند و اینها همه نشان می‌دهد که اقتصاد دریا دارای اهمیت زیادی برای کشورمان ایران است.

● همراهی مجلس با برنامه‌ها و اهداف سازمان بندر

رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه بندر و دریا با تأکید بر اینکه در تمامی کشورهای دنیا، شهرهای بزرگ با اقتصاد قوی در کنار نوار ساحلی قرار دارند گفت: تا به امروز نتوانسته‌ایم به خوبی از اقتصاد دریا در کشور استفاده کنیم و متأسفانه نه تنها نتوانسته‌ایم به خوبی از اقتصاد دریایی کشور استفاده کنیم بلکه محروم‌ترین طبقه جامعه نیز در نوار ساحلی سکونت دارند.

عدم بهره‌مندی و استفاده از ظرفیت‌های بنادر کشور تا به امروز زمینه ساز عقب‌ماندگی در این بخش شده که البته می‌توان با تکیه بر اقتصاد دریامحور از این ظرفیت‌ها استفاده کرد.

توسعه دریا محور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته که تعریف اقتصاد دریا محور در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاهای، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌شود. مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به شمار می‌رود، به گونه‌ای که حدود دو سوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری حاشیه دریاهای استقرار یافته‌اند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار دارند.

در ایران بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای داریم، اما سهم بسیار پایینی در GDP ایران از حوزه کسب‌وکارهای دریایی است؛ به همین دلیل به تازگی به اهمیت اقتصاد دریا محور تأکید شده است.

● تأکید رهبر معظم انقلاب به توسعه دریا محور در برنامه هفتم توسعه

شهریور ماه سال گذشته سیاست‌های کلی برنامه هفتم از سوی مقام معظم رهبری ابلاغ شد که در بند ۱۱ آن به تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی تأکید شد. با توجه به دغدغه‌های رهبر معظم انقلاب در موضوع توسعه شهرهای ساحلی که جز سیاست‌های نظام است، طرح‌های مطالعاتی که برای مناطق شرق استان تعریف شده در توسعه فرهنگ عمومی مناطق ساحل‌نشین نیز اثرگذار خواهد بود.

رهبر معظم انقلاب سال گذشته (آذرماه ۱۴۰۱) با اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، فرمودند: با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و به‌خصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود.

ادامه تأکیدات رهبر معظم انقلاب، رئیس‌جمهور کشورمان

چرا تحقق توسعه اقتصاد دریامحور مهم است؟



استفاده از ظرفیت‌های بالقوه دریا و حرکت در مسیر توسعه دریامحور می‌تواند به عنوان یکی از راهبردهای اصلی رشد اقتصادی و دستیابی به توسعه پایدار قلمداد شود.

مقوله توسعه دریامحور طی سال‌های گذشته همواره در کانون توجه مسولان ارشد نظام و به ویژه مقام معظم رهبری و دولت قرار داشته است و رد پای آن را می‌توان به صراحت در سیاست‌های کلی برنامه‌های ششم و هفتم توسعه کشور، سند تحول دولت مردمی، سند ملی آمایش سرزمین، پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و... مشاهده کرد.

• ظرفیت‌های دریایی ایران

جمهوری اسلامی ایران با سابقه طولانی در حوز دریا و دریانوردی و پیشتازی در این حوزه، برخورداری از دریای خزر در شمال، خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و همچنین دسترسی به آب‌های آزاد، با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود پنج‌هزار و ۸۰۰ کیلومتر طول خطوط ساحل در شمال، جنوب و جزایر کشور که حدود ۴۰ درصد از مرزهای میهن اسلامی را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی به شمار می‌رود. ایران به سبب هم مکانی موقعیت ویژه دریایی و جغرافیایی با کانون ذخیره‌گاه اصلی انرژی جهان و مالکیت بر بخش مهمی از این ذخایر ذی‌قیمت در منطقه راهبردی خلیج فارس و اوراسیا و در قلب شاهراه ارتباطی شرق و غرب عالم، از فرصت‌هایی متمایز، منحصر به فرد و تاریخی برخوردار است که فعالیت‌های مرتبط با «اکتشاف، استخراج و انتقال منابع نفت و گاز دریایی»، «شیلات، ماهی‌گیری و آبریز پروری

قطعا بهره‌مندی لازم، مناسب، شایسته و رقابت‌مندانه از این فرصت‌ها و از موقعیت استثنایی دریایی کشور به‌منظور کمک به رونق، توسعه، پیشرفت و بالندگی پایدار کشور برای نسل کنونی و نسل‌های آینده، رسالتی تاریخی و تعهدی ملی را متوجه این بخش کرده است که انجام آن، نیازمند توجه جدی‌تر تصمیم‌گیران ارشد نظام به حوزه دریا و انجام برنامه‌ریزی‌های هوشمندانه است.

• ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

بر اساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.

• دریاها؛ پیشران اقتصادی

با افزایش توجهات در دهه‌های اخیر، اقیانوس‌ها و دریاها به عنوان یک «پیشران اقتصادی» برای توسعه و رشد شناخته می‌شوند؛ به طوری که بسیاری از کشورها مدت‌ها است در حال برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌های مرتبط با بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت دریا و فعالیت‌های دریایی به عنوان یک پیشران اقتصادی هستند. در قرن ۲۱، بسیاری از کشورهای دریایی، ارزش دریاها و سواحل خود را مورد ارزیابی قرار داده و راهبردهای توسعه‌ای و حفاظت از این منابع را پایه‌گذاری کرده‌اند. در ادبیات اجرایی و علمی جهان کم کم «مفهومی اقتصادی از دریا» شکل گرفت که با تعابیر مختلفی همچون «صنایع اقیانوسی»، «صنایع دریایی»، «فعالیت‌های دریایی»، «بخش دریایی»، «اقتصاد آبی»، «اقتصاد دریا» و... از آن یاد می‌شود.

امروزه به لحاظ منافع متنوع، منابع گوناگون و قابلیت‌های منحصربه فردی که دریا در اختیار انسان قرار می‌دهد، فعالیت‌ها و رشته فعالیت‌های آبی و دریایی در عرصه‌های مختلف اعم از شیلات و ماهی‌گیری، حمل و نقل دریایی، صنایع دریایی، معادن دریایی، منابع نفت و گاز دریایی، انرژی‌های دریایی، گردشگری دریایی، تفریحات و ورزش‌های دریایی، تسلیحات، دفاع و امنیت دریایی و دریاپایه و... بسیار متنوع و گسترده شده است. بی‌شک گسترش فزاینده رفاه بشری و توسعه شتابان و روز افزون ابعاد کیفیت زندگی جوامع انسانی، به سبب افزایش توانایی نوع بشر در بهره‌مندی هر چه بهتر و بیشتر از منابع، فرصت‌ها و امتیازات دریا است و مجموعه منافع، ویژگی‌ها و امتیازات دریا به قدری گسترده، با اهمیت و تعیین‌کننده است که از دوران کهن

تا کنون مساله تسلط مقتدرتر و بهره‌مندی بیشتر از دریا، عامل اصلی و انگیزه محوری انواع رقابت‌ها بین ابناء مختلف بشر و اقوام گوناگون بوده است.

• مخاطب اصلی سند کیست؟

پیش از این ارگان‌های دریایی گرد یکدیگر جمع می‌شدند اما با ابلاغ این سند شاهد قانونمند شدن هرچه بهتر فعالیت ارگان‌های دریایی و قانونمند شدن این فعالیت‌ها خواهیم بود. مخاطب اصلی این سند ارزشمند دولت است که باید با هماهنگی مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه کار را پیش ببرد. در بخش ساختاری وزارت راه و شهرسازی، ستاد کل نیروهای مسلح، جهاد کشاورزی از جمله شیلات و صنایع دریایی، وزارت صمت در بخش ساخت کشتی و تمامی فعالان بخش خصوصی و انجمن‌های فعال در حوزه دریا دخیل هستند.

• در مسیر یک قدرت دریایی...

مجاورت کشور ایران در کنار دو حوزه دریایی مهم و دومین اقیانوس پهناور جهان با دارا بودن کیلومترها ساحل دریایی بدون شک زمینه‌ساز ایجاد یک قدرت دریایی نه تنها منطقه‌ای، بلکه جهانی است و با اعتقاد به این امر باید توانایی و قابلیت استحصال منافع خود از دریا و حفظ و حراست از آن‌ها را دارا بود.

شالوده اعمال قدرت دریایی مستلزم برقراری ارتباط و توازن بین عوامل ایجاد و مولفه‌های آن‌ها است، بنابراین پشتیبانی و توسعه ناوگان‌های تجاری، نظامی و صنایع فراساحلی بدون ایجاد زیرساخت‌ها، امکان‌پذیر نیست و از سوی دیگر وجود سواحل مکران در کنار دریای جنوب (دریای عمان) و دسترسی آسان آن بر اقیانوس هند، فرصتی مضاعف در توسعه و آبادانی سواحل کشور به شمار می‌رود. استمرار و تقویت فعالیت‌های ستاد توسعه سواحل مکران و پیگیری به سرانجام رساندن پروژه‌های مصوب آن ستاد، گامی موثر در راه تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی جهانی خواهد بود و از این رو توسعه دریامحور به عنوان الگوی جدی تغییر سیاست‌های حوزه پیشرفت کشور از مرکز به ساحل، دریا و اقیانوس باید در دستور کار جدی مجلس و دولت قرار گیرد.



چرخش ایران به سمت چینی‌ها؟ آیا توسعه بندر اقیانوسی ایران سرعت می‌گیرد؟



حدود هفت سال قبل یعنی در سال ۲۰۱۶ میلادی در زمان دیدار نارندرا مودی، رئیس جمهور هند از تهران، قراردادی بین هند، ایران و افغانستان برای توسعه بندر چابهار به عنوان یک کریدور تجاری و حمل و نقلی با هدف اتصال اقتصاد این سه کشور امضا شد. کارهای مقدماتی برای توسعه تنها بندر اقیانوسی ایران پس از چندی آغاز شد، اما در ادامه دو اتفاق در حوزه جغرافیایی ایران و افغانستان باعث بروز مشکلاتی در این زمینه شد.

سخن از سرگیری تحریم‌های آمریکا علیه ایران در دوران ریاست جمهوری دونالد ترامپ و روی کار آمدن طالبان در افغانستان است. این دو رویداد مهم وقفه‌های جدی را در تامین تجهیزات موردنیاز بندر چابهار ایجاد کردند. طی سال‌های اخیر هندی‌ها به صورت جسته و گریخته تجهیزات را به بندر شهید بهشتی چابهار آورده و آن‌ها را در بندر نصب کرده‌اند، اما تا امروز به دلیل مسائلی که در ادامه می‌آید تجهیزات مذکور به‌کارگیری نشده است.

• هندی‌ها برای توسعه چابهار جدی هستند؟

اسفندماه سال ۱۴۰۰ مدیرکل وقت بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان در دیدار با مدیر عامل شرکت هندی IPGL با اشاره به فعالیت‌های اپراتور هندی طی سه سال گذشته در بندر چابهار تاکید کرد انتظار می‌رفت با حضور اپراتور بین‌المللی ضریب دسترسی بندر چابهار به بازار جهانی حمل‌ونقل دریایی افزایش و ترافیک کالاهای ترانزیتی و صادراتی کانتینری در بندر چابهار افزایش یابد.

با وجود اظهارات خوشبینانه مقامات هندی، اتفاق امیدوارکننده‌ای در این زمینه روی نداد. حدود شش ماه بعد یعنی اواخر مردادماه سال گذشته وزیر بنادر و کشتیرانی هند با تاکید بر این‌که متعهد به افزایش ظرفیت، بهره‌وری و توسعه تجهیزات بندر چابهار هستیم، گفته بود: پیشرفته‌ترین تجهیزات را در این بندر مستقر می‌کنیم. دولت هند و ایران با یکدیگر همکاری می‌کنند تا پیشرفته‌ترین تجهیزات را در بندر چابهار مستقر کرده و شرایط را برای افزایش ترافیک کالا و رونق این بندر، رقم بزنیم. ما متعهد به افزایش ظرفیت، بهره‌وری و توسعه تجهیزات در بندر چابهار هستیم و به این موارد تعهد داریم و باید چشم‌انداز رهبران خود را در راستای توسعه چابهار محقق کنیم. به دستور نخست وزیر هند و به منظور تقویت و توسعه روابط دو جانبه ایران و هند به بندر چابهار آمده‌ام.

• سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار نهایی می‌شود

بر اساس این گزارش مهرماه سال ۱۴۰۱ جلیل اسلامی معاون امور بندر سازمان بنادر و دریانوردی با یادآوری این‌که قرارداد هندی‌ها در بندر چابهار طولانی شده است، گفت: عملیات هندی‌ها در بندر چابهار در مسیر سرعت نیست، به‌دلایلی هنوز قرارداد با هندی‌ها عملیاتی نشده است که البته این به‌معنای عدم انجام کار نیست.

در فاصله هشت ماه، مهر ۱۴۰۱ تا خردادماه امسال حرف و حدیث‌های متعددی در خصوص توافق احتمالی ایران و هند برای شروع سرمایه‌گذاری بلندمدت به گوش رسید اما در عمل همان رویه بلاتکلیفی و خلاء قبلی تکرار شد.

تا این‌که خرداد امسال مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی اظهاراتی از حل بخش اعظم اختلافات هند و ایران در خصوص توسعه بندر چابهار خبر داد و گفت: هفته گذشته هیئت هندی به ایران سفر کردند و مذاکرات خوبی برای حل اختلافات در خصوص قرارداد بلندمدت توسعه بندر چابهار انجام شد. در ۱۲

سال گذشته در خصوص قرارداد بلندمدت با هندی‌ها اختلافاتی داشتیم که در مذاکرات اخیر موارد اختلافی تا حد زیادی حل شد، امیدواریم در سفر آتی هندی‌ها چند مورد باقیمانده حل و قرارداد بلندمدت توسعه

بندر چابهار امضا شود. او با تکذیب برخی گمانه‌زنی‌ها در خصوص رسیدگی به اختلاف ایران در دادگاه‌های بین‌المللی افزود: این یک مسئله بین دو کشور دوست است که به‌زودی برطرف می‌شود و سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار نهایی می‌شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی شهریور ماه امسال نیز با اشاره به وضعیت قرارداد با هندی‌ها در بندر چابهار گفته بود:

هند کشور بزرگی است که آینده اقتصادی بسیار خوبی دارد. قراردادی با این کشور امضا شد که بعدها تغییر کرد. از ابتدای دولت سیزدهم تمامی مشکلات این قرارداد حل شد و تنها توافق در مورد یک بند این قرارداد بین ایران و هند باقی ماند و کمتر از یک ماه آینده مدنظر قرار می‌گیرد. قرارداد هندی‌ها در بندر چابهار ۸۵ میلیون دلار و به‌صورت BOT (ساخت، بهره‌برداری، واگذاری) است که در فاز اول توسعه بندر چابهار هندی‌ها سرمایه‌گذاری

کرده‌اند و در فاز دوم قرار است با سرمایه‌گذاری برخی کشورهای خارجی پروژه پیش برود و در این زمینه نیازمند توافق با متقاضیان هستیم. صفایی با بیان این‌که هندی‌ها تاکنون ۲۵ میلیون دلار (۲۹/۴ درصد) در بندر شهید بهشتی چابهار سرمایه‌گذاری کرده‌اند، گفت: این سرمایه‌گذاری در بخش جرثقیل‌های ساحلی بوده و اخیراً با مدلی که درخصوص آن به توافق رسیده‌ایم، فعالیت‌ها آغاز شده چرا که چند سالی اقدامات لازم را کد باقی مانده بود. هندی‌ها ملزم به تامین مجموعه‌ای از تجهیزات نظیر جرثقیل‌های ساحلی، گنتری کرین، محوطه‌ای و تجهیزات تخلیه و بارگیری کالا هستند و قرارداد بلندمدت کمتر از یک ماه دیگر نهایی می‌شود و این قرارداد بلندمدت حافظ منافع کشور است.

• قرارداد بلندمدت ایران و هند در خوان هفتم

اوایل آبان‌ماه امسال مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با اعلام این‌که بند مورد اختلاف ایران و هند مربوط به روش خرید تجهیزات بود که رفع شده است، گفته بود: تاکنون هندی‌ها به ۲۰ میلیون دلار از سرمایه‌گذاری در بندر چابهار عمل کرده‌اند و مابقی را به امضای قرارداد بلندمدت منوط کرده‌اند. ضمن این‌که دلیل تاخیر در نهایی شدن قرارداد سرمایه‌گذاری هند برگزاری مراسم روز دریانوردی در ایران و هند بود.

قاسم عسگری‌نسب با یادآوری اینکه به توافق‌نامه اصلی که در زمان وزارت عباس آخوندی امضا شده، دست نزده‌ایم، افزود: قرارداد کوتاه مدت ما با هندی تا چهارم دی ماه امسال مهلت دارد. خوشبختانه با تغییر سفیر هند کارها با سرعت پیش رفت و پیش بینی می‌کنیم به‌زودی قرارداد بلندمدت ایران و هند نهایی و امضا شود. از سوی دیگر شهریار افندی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی در حاشیه سفر به چین از ارائه پیشنهاد ایران به طرف چینی برای توسعه و تجهیز بنادر کشورمان با سرمایه‌گذاری این کشور خبر داده است.

یک منبع آگاه در دولت نیز با اشاره به پیشنهاد ایران به چین گفته این احتمال وجود دارد که همزمان با سرمایه‌گذاری هندی‌ها، از ظرفیت چین نیز برای توسعه بنادر جنوبی از جمله چابهار استفاده شود.

آنچه مسلم است طی دو سال اخیر، تقویت دیپلماسی اقتصادی با کشورهای منطقه یکی از اولویت‌های دولت بوده، اولییتی که خروجی آن را می‌توان در افزایش تبادلات تجاری ایران و کشورهای همسایه و افزایش ترانزیت مشاهده کرد. از شواهد این‌گونه به نظر می‌رسد به‌زودی ایران و هند بر سر قرارداد بلندمدت به تفاهم نهایی می‌رسند و طلسم توسعه بندر چابهار شکسته خواهد شد. در این بین احتمال حضور چینی‌ها در بنادر ایران نیز وجود دارد که سابقه این کشور در پروژه‌های زیربنایی نوید روزهای خوبی را در این زمینه می‌دهد. اتفاقی که می‌تواند در کنار توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی بندر چابهار، موجبات استفاده حداکثری از کریدور شمال-جنوب و ترانزیت کالاهای هندی به کشورهای شمال دریای خزر و از آنجا به اروپا را برای ایران به همراه داشته باشد.

”

دولت هند و ایران با یکدیگر همکاری می‌کنند تا پیشرفته‌ترین تجهیزات را در بندر چابهار مستقر کرده و شرایط را برای افزایش ترافیک کالا و رونق این بندر، رقم بزنند.

ما متعهد به افزایش ظرفیت، بهره‌وری و توسعه تجهیزات در بندر چابهار هستیم و به این موارد تعهد داریم و باید چشم‌انداز رهبران خود را در راستای توسعه چابهار محقق کنیم.

“

اهمیت کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران

توسعه مناطق: حضور کریدور ترانزیتی شمال-جنوب ایران، امکان توسعه و پیشرفت مناطق این مسیر را فراهم می‌کند. ساختارهای حمل‌ونقل و ارتباطات مدرن در سراسر این کریدور، انتقال فناوری و دانش فنی به مناطق عقب‌مانده را تسهیل می‌کند. همچنین، این کریدور می‌تواند به توسعه صنایع و خدمات مرتبط با حمل‌ونقل، گردشگری، و تجارت در این مناطق کمک کند و فرصت‌های شغلی جدید ایجاد کند.

مهرداد بذریاش، وزیر راه و شهرسازی دولت سیزدهم می‌گوید که، تکمیل زنجیره کریدوری یکی از اولویت‌های اصلی ریاست‌جمهوری است و درعین‌حال، تکمیل کریدورهای شمال-جنوب کشور از مهم‌ترین اولویت‌های توسعه شبکه حمل‌ونقلی به شمار می‌رود. در این بین عدم اتصال ریلی مسیر رشت-آستارا یکی از حلقه‌های مفقوده کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شود که دولت سیزدهم در تلاش برای راه‌اندازی آن در قالب قراردادهایی با روسیه است. در عین‌حال که برای فعال‌سازی همه ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب نیازمند تقویت شبکه حمل‌ونقل در دریای خزر، از طریق ایجاد ارتباط بیشتر با بنادر روسیه و سایر کشورهای این حوزه هستیم.



کریدورهای ترانزیتی در جغرافیای بین‌المللی نقش مهمی در حمل‌ونقل کالا و ارتباطات اقتصادی بین کشورها دارند. یکی از این کریدورهای ترانزیتی، کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران است که از شمال تا جنوب کشور امتداد دارد و اهمیت بسیاری دارد.

کریدورهای ترانزیتی در جغرافیای بین‌المللی نقش مهمی در حمل‌ونقل کالا و ارتباطات اقتصادی بین کشورها دارند. یکی از این کریدورهای ترانزیتی، کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران است که از شمال تا جنوب کشور امتداد دارد و اهمیت بسیاری دارد که در این گزارش، به بررسی اهمیت این کریدور ترانزیتی از جهات مختلف خواهیم پرداخت.

جغرافیایی: کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران با مسیر از شمال دریای خزر تا جنوب دریای عمان و خلیج فارس امتداد دارد. این کریدور، به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی خاص ایران و قرارگیری در مسیر ترانزیتی اصلی بین کشورهای آسیای مرکزی و خاورمیانه، اهمیت زیادی دارد. این مسیر می‌تواند به‌عنوان پلی برای حمل‌ونقل کالاها و ارتباطات تجاری بین این مناطق عمل کند.

اقتصادی: حضور کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران، امکان دسترسی به بازارهای بزرگ مصرفی در خاورمیانه، آسیای مرکزی و حتی قاره هند را به کشورهای همسایه فراهم می‌کند. این کریدور، فرصت‌های بیشتری برای تجارت و تبادلات اقتصادی میان این مناطق ایجاد می‌کند و به تبادل کالاها و خدمات به‌صورت سریع و کارآمد کمک می‌کند. این اتصالات اقتصادی و تجاری می‌تواند به رشد اقتصادی و ایجاد شغل در کشورها منتهی شود.

سیاسی: کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران، از نظر سیاسی نقش بسیار مهمی دارد. این کریدور امکان اتصال کشورهای منطقه به دریای خزر و دریای عمان را فراهم می‌کند و در نتیجه، به تعامل سیاسی و تجاری با این کشورها کمک می‌کند. همچنین، این کریدور می‌تواند به تقویت روابط بین‌المللی و همکاری‌های دیپلماتیک با کشورهای همسایه و مناطق دیگر جهان کمک کند.



اهمیت کریدور ترانزیتی شرق به غرب در مسیر راه ابریشم و افزایش تجارت با چین

ایران می‌تواند به‌عنوان هاب ترانزیتی شرق به غرب نقش بازی کند



از دیرباز، مسیر راه ابریشم به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری جهان شناخته شده است. این مسیر که از شرق به غرب امتداد می‌یابد، تجارت بین مناطق مختلف آسیا و اروپا را تسهیل می‌کند. امروزه، با توسعه صنعت و تجارت جهانی، کریدور ترانزیتی شرق به غرب در این مسیر و به‌ویژه افزایش تجارت با چین، اهمیت بیشتری پیدا کرده است. در ادامه به برخی از اهمیت‌های این کریدور و افزایش تجارت با چین پرداخته خواهد شد.

ارتباط مستقیم با چین

کریدور ترانزیتی شرق به غرب ایران، امکان ارتباط مستقیم با بازار بزرگ چین را فراهم می‌کند. چین به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین بازارهای مصرفی جهان، فرصت‌های بسیاری برای صادرات و واردات ارائه می‌دهد. این کریدور، تجارت بین ایران و چین را تسهیل کرده و به شرکت‌ها و تجار ایرانی امکان دسترسی به بازار چین را می‌دهد.

کاهش هزینه و زمان

استفاده از کریدور ترانزیتی شرق به غرب در مسیر راه ابریشم، هزینه‌ها و زمان تجارت را به‌شدت کاهش می‌دهد. این کریدور به شرکت‌ها امکان می‌دهد کالاها را با استفاده از راه‌های حمل‌ونقل مختلف مانند

همکاری بین‌المللی

کریدور ترانزیتی شرق به غرب و افزایش تجارت با چین، فرصت‌های همکاری بین‌المللی را فراهم می‌کند. این کریدور، مکانیسم‌های همکاری و تبادل دانش و فناوری را تقویت می‌کند و به کشورها امکان می‌دهد تا روابط تجاری و اقتصادی خود را توسعه دهند.

از سوی دیگر ترانزیت، به‌عنوان یکی از عوامل مهم در توسعه اقتصادی کشورها، قدرت انتقال کالاها و خدمات از یک منطقه به منطقه دیگر را تسهیل می‌کند. ایران با موقعیت جغرافیایی استراتژیک و دسترسی به دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، پتانسیل بالایی را برای تبدیل شدن به یک هاب ترانزیتی در منطقه خاورمیانه دارد. در این مقاله، به بررسی راهکارها و اقداماتی می‌پردازیم که ایران می‌تواند برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی خاورمیانه انجام دهد.

توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل

یکی از شرایط اساسی برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل است. ایران باید به‌طور جدی در توسعه بنادر، راه‌های آبی، راه‌های هوایی و راه‌آهن سرمایه‌گذاری کند. ایجاد بنادر مدرن و کارآمد در سواحل خزر و خلیج فارس، بهره‌برداری بهینه از راه‌های آبی، توسعه فرودگاه‌ها و تقویت شبکه راه‌آهن، تسهیل در ترانزیت کالاها و خدمات را بهبود خواهد بخشید.

اصلاح و ساده‌سازی روش‌های بوروکراسی

یکی از موانع مهم در ترانزیت کالاها و خدمات، مربوط به بوروکراسی و فرآیندهای پیچیده اداری است. برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، ایران باید به ساده‌سازی فرآیندهای گمرکی، کاهش میزان مدارک موردنیاز و افزایش شفافیت در مراحل ترانزیت اقدام کند. اصلاح سیستم‌های بوروکراسی و افزایش کارایی در اداره‌ها و سازمان‌های مربوطه، تسهیل در ترانزیت را تسریع خواهد کرد.

ایجاد مناطق ویژه اقتصادی و زنجیره تأمین بین‌المللی

ایجاد مناطق ویژه اقتصادی در نقاط استراتژیک ایران، باعث جذب سرمایه‌گذاری خارجی و تسهیل در ترانزیت کالاها و خدمات می‌شود. این

مناطق می‌توانند به‌عنوان پل ارتباطی بین کشورهای خاورمیانه و اروپا عمل کنند و فرایند ترانزیت را سرعت بخشند. همچنین، ایجاد زنجیره تأمین بین‌المللی با همکاری با کشورهای همسایه و منطقه، به ایران کمک خواهد کرد تا به‌عنوان یک هاب ترانزیتی قدرتمند به شناخته شود.

تقویت همکاری‌های بین‌المللی

برای تبدیل به هاب ترانزیتی، ایران باید همکاری‌های بین‌المللی خود را تقویت کند. برقراری روابط تجاری و اقتصادی با کشورهای منطقه و جهان، امضای توافقنامه‌های ترانزیت و معاهده‌های تجاری، تسهیل در صادرات و واردات و ایجاد تسهیلات بانکی بین‌المللی، موجب افزایش جذابیت ایران به‌عنوان یک هاب ترانزیتی خواهد شد.

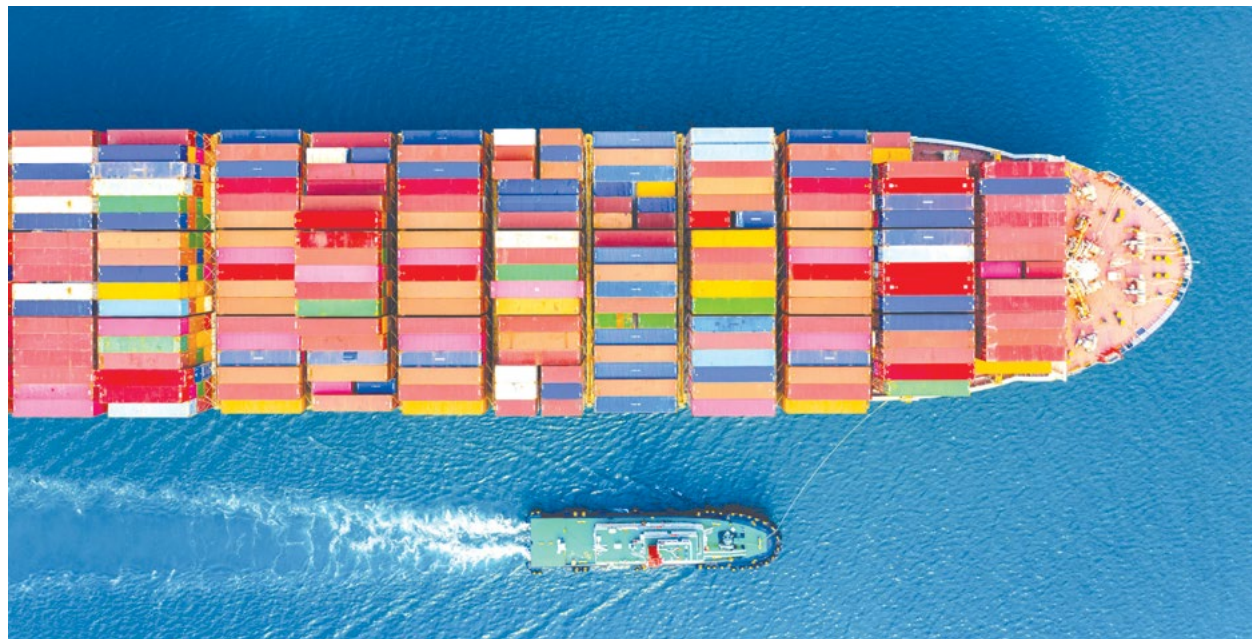
توسعه صنعت حمل‌ونقل

توسعه صنعت حمل‌ونقل در داخل کشور، نقش مهمی در تبدیل شدن به هاب ترانزیتی دارد. ایران باید در توسعه انواع وسایل نقلیه، نظیر کشتی‌ها، هواپیماها و قطارها، سرمایه‌گذاری کند. همچنین، توسعه شرکت‌های حمل‌ونقل، شرکت‌های لجستیک و شرکت‌های پیمانکاری حمل‌ونقل، بهبود قابلیت‌های ترانزیتی ایران را تضمین خواهد کرد.

کریدور ترانزیتی شرق به غرب در مسیر راه ابریشم و افزایش تجارت با چین، اهمیت بسیاری در توسعه اقتصادی و تجاری کشورها دارد. این کریدور امکان صادرات و واردات کالاها را تسهیل می‌کند، هزینه‌ها و زمان تجارت را کاهش می‌دهد، توسعه بنادر و زیرساخت‌های حمل‌ونقل را ایجاد می‌کند و فرصت‌های همکاری بین‌المللی را به ارمغان می‌آورد. این امر به کشورها امکان می‌دهد تا بهره‌وری و رشد اقتصادی خود را افزایش داده و بازارهای جدید را برای صادرات و واردات کشف کنند.

از سوی دیگر تبدیل شدن به هاب ترانزیتی خاورمیانه برای ایران، بهبود اقتصادی و جایگاه استراتژیک کشور را به همراه دارد.

با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، ساده‌سازی روش‌های بوروکراسی، ایجاد مناطق ویژه اقتصادی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی و توسعه صنعت حمل‌ونقل، ایران می‌تواند به یک هاب ترانزیتی برجسته در خاورمیانه تبدیل شود. با استراتژی‌های مناسب و تمرکز بر توسعه این بخش، ایران می‌تواند از مزیت جغرافیایی خود به طور کامل بهره‌برداری کند و به‌عنوان یک مرکز ترانزیتی مهم در منطقه شناخته شود.



نقش محوری سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه ترانزیت



ایران با داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی که ۴۰ درصد از مرزهای کشور را به خود اختصاص داده و همچنین از آنجایی که معادل یک چهارم مساحت کشور دریای تحت حاکمیت وجود دارد، کشوری دریایی محسوب می‌شود اما تا کنون نتوانسته از این ظرفیت در رشد شاخص‌های اقتصادی بهره‌برد. این در حالی است که در بسیاری از کشورها تولید ناخالص ملی سهم عمده‌ای در حوزه دریا دارند و بر اساس آمارهای جهانی، سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی در اغلب کشورهای دریایی کمتر از ۱۰ درصد نیست که البته این عدد در کشورهای ساحلی پیشرفته در اتحادیه اروپا و آسیا به ۵۰ درصد هم رسیده است. از سوی دیگر مناطق ساحلی در جهان، بستر فعالیت‌های گسترده اقتصادی هستند و بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ دنیا که قطب تجاری محسوب می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار دارند.

اما آمار می‌گوید این وضعیت در ایران که در دسته کشورهای دریایی جهان قرار دارد، متفاوت است به‌طوری‌که سهم دریا در تولید ناخالص داخلی با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی ۲ تا ۲/۷ درصد است. سهم ناچیز دریا در اقتصاد باعث شده نوار ساحلی در جنوب کشور خالی از جمعیت باشد و این محدوده نتوانسته برای صنایع جمعیت‌پذیر جذاب باشد. از این رو عقب ماندگی‌ها و ظرفیت‌های بر زمین مانده در این حوزه، در طول سال‌های گذشته بارها مورد توجه رهبری قرار گرفت و ایشان از

دهه ۸۰ نسبت به توسعه دریا محور تاکید داشتند و در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ هم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را در ۹ بند ابلاغ کردند. اقتصاد دریا محور در تعریفی ساده به معنای استفاده از ظرفیت‌های دریایی برای رشد اقتصادی کشور است که با موضوعات کلان و توسعه‌ای و حاکمیتی از جمله جمعیت‌پذیری، زیرساخت و تسهیلات در قوانین و مقررات گره خورده است. در متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور آمده است «دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند».

اقتصاد دریا محور در تعریفی ساده به معنای استفاده از ظرفیت‌های دریایی برای رشد اقتصادی کشور است که با موضوعات کلان و توسعه‌ای و حاکمیتی از جمله جمعیت‌پذیری، زیرساخت و تسهیلات در قوانین و مقررات گره خورده است.

حال اینکه یکی از بندهای مهم از ۹ بند سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، موضوع ترانزیت است و در این بند آمده است سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی افزایش پیدا کند. از اهمیت ترانزیت اینکه نه تنها یک بند مستقل برای ترانزیت در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در نظر گرفته شده اما سایر بندها هم به طور مستقیم و غیر مستقیم به این موضوع ارتباط دارند.

● نیازمند همکاری کلیه دستگاه‌ها جهت پیشبرد ترانزیت هستیم

اما می‌دانیم که برای تحقق افزایش سهم ایران از ترانزیت تنها تقویت شبکه حمل و نقل و توسعه زیرساخت‌ها چه در ناوگان و چه توسعه و ارتقای زیرساخت چهار مدل حمل و نقلی کافی نیست و آنچه به اندازه زیرساخت اهمیت دارد؛ اجرا قوانین و مقررات موثر و حذف قوانین و مقررات زاید، بازاریابی‌ها، ارائه تسهیلات و تخفیفات تعرفه‌ای بندری، ریلی و جاده‌ای و گمرکی و... است که این عوامل را می‌توان زیرساخت‌های غیر فیزیکی موثر در افزایش ترانزیت دانست.

چشم انداز ایران برای جابه‌جایی بار و ترانزیت، ۲۰ میلیون تن بار در سال است که امسال کمی بیشتر از نیمی از این عدد محقق شد. درجا زدن در آمار ترانزیتی عوامل متعددی دارد که در پیش‌تر در گفت‌وگو با «منصور آرامی» رییس کمیته بندری و دریایی مجلس به برخی از این عوامل اشاره شد.

منصور آرامی، عضو کمیسیون عمران مجلس با اشاره به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و موضوع ترانزیت در این سیاست‌های ۹ گانه اظهار کرد: برنامه هفتم توسعه و سیاست‌های کلی توسعه دریامحور مکمل یکدیگر عمل خواهند کرد و می‌توانند تحول اقتصادی کشور باشند. در اجرا سیاست‌های کلی توسعه دریامحور یکی از موضوعات ترانزیت و تقویت شبکه حمل‌ونقلی است. اگر قرار بر این است که این سیاست‌ها با اولویت اجرایی شود، یکی از موضوعات مورد توجه، حمل و نقل است.

او ادامه داد: در برنامه هفتم هم موضوع اقتصاد دریامحور با ترانزیت تلفیق شده تا ظرفیت حمل و نقل و زیرساخت‌های این حوزه به ویژه در بخش دریایی با مقوله ترانزیت به کمک هم بیایند تا بتوانیم از ظرفیت موجود به خوبی استفاده کنیم و در اجرای این سیاست‌ها و احکام سازمان بنادر و دریانوردی نقش محوری و کانونی دارد.

رییس کمیته بندری و دریایی مجلس تاکید کرد: مهمترین مانع در ترانزیت بحث زیرساخت‌ها است و در حال حاضر زیرساخت‌های حمل و نقلی برای تحقق اهداف ترانزیتی در کشورمان کامل نیست، به ویژه اینکه در بحث حمل و نقل چند وجهی با مشکل مواجه هستیم.

او با اشاره به مشکلات زیرساختی در بحث ترانزیت گفت: در حالی که یکی از موضوعات مهم بحث در توسعه دریامحور، بحث ترانزیت است اما در حوزه

زیرساخت‌های ترانزیتی مشکلات و نواقص متعددی داریم از جمله این‌که اتصال ریلی در کشور بین بنادر و چشمه‌های بار کامل نیست. جاده‌ها و بنادر کشور هم از این زیرساخت‌های حمل و نقلی در کشورهای پیشرفته دنیا، عقب هستند و اساساً در ایران بنادر هوشمند وجود ندارد و بندر نسل سوم و چهارم در کشورمان نداریم و نسبت به بنادر منطقه هم عقب هستیم.

آرامی با بیان اینکه شقوق حمل و نقل پدر ایران پیوسته نیستند و ارتباطات مناسبی با هم ندارند، گفت: در حالی که بندر شهید بهشتی در چابهار با سرمایه‌گذاری کلانی فعال شده اما به شبکه ریلی متصل نیست و ریلی به این بندر کشیده نشده که بار را از مسیر ریلی به زاهدان و از آنجا به کشورهای شمال شرقی برساند.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: در حالی قرار بود ایران هاب لجستیکی در منطقه باشد اما امروز بندر جبل‌علی در امارات با داشتن مراکز لجستیکی قوی، این نقش را در منطقه ایفا می‌کند و می‌دانیم که لجستیک قوی باعث ارتقای ترانزیت می‌شود. گرچه انتقاداتی درباره حوزه ترانزیت به ویژه زیرساخت‌های ترانزیتی در کشور مطرح است اما خبر خوب این است که در همین شرایط موجود شاهد رشد اعداد و ارقام ترانزیتی هستیم به‌طوری‌که طبق اعلام وزارت راه و شهرسازی ترانزیت کالا از ابتدای امسال تا پایان شهریور ماه معادل شش میلیون و ۵۳۰ هزار تن بوده که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۱۳ درصدی داشته است و این می‌تواند نویدبخش تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در آینده‌نه‌چندان دور باشد.

”

ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند.

“



موقعیت جغرافیایی ایران برخورداری از آب‌های جنوب و شمال



مقامات تهران و مسکو در جریان دیدار اخیر ایگور لویتین دستیار ویژه ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه از ایران بود. در سفر دی‌ماه گذشته آقای لویتین به ایران نیز دو کشور توافق کردند که بخش باقی‌مانده از این کریدور راهبردی یعنی بخش رشت به آستارا، با سرمایه‌گذاری مستقیم روسیه احداث شود. لویتین در ماه فروردین نیز در جریان دیدار با وزیر راه و شهرسازی و دبیر شورای عالی امنیت ملی ایران درباره آخرین وضعیت توافق‌های انجام شده درباره کریدور شمال-جنوب مذاکره داشت. این در حالی است که در دهه اخیر، ایران و روسیه در یادداشت تفاهم‌های مختلف درباره تکمیل این خط ریلی توافق‌های متعدد داشته‌اند؛ اما تاکنون اجرایی نشده است.

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب پس از جنگ اوکراین و در جریان تحول نظم جهانی و تحولات ژئوپلیتیک از اهمیت بیشتری برخوردار شده است. در حال حاضر حجم بیشتری از تجارت میان هند و روسیه از طریق ایران انجام می‌شود.

به همین ترتیب انتظار می‌رود شرکای کریدور اراده جدیتری برای تکمیل و توسعه آن داشته و به افزایش جایگاه این کریدور در مبادلات تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی کمک کنند.

کریدور ترانزیتی شمال به جنوب کشور ایران به‌عنوان یک مسیر حمل‌ونقل و ارتباطات استراتژیک، اهمیت بسیاری دارد. این کریدور، از نظر جغرافیایی، اقتصادی، سیاسی و توسعه مناطق، امکانات و فرصت‌های بسیاری را برای کشورهای همسایه و مناطق دیگر جهان فراهم می‌کند. توسعه و بهره‌برداری مؤثر از این کریدور می‌تواند به تقویت اقتصاد و افزایش همکاری‌های بین‌المللی ایران و سایر کشورها منجر شود.

برخی از همسایگان مانند قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان به نحوی محصور در خشکی هستند و برای رسیدن به دریا باید از طریق ایران کالاهای خود را حمل کنند. بهره‌مندی ایران از کریدورها از جمله کریدور شمال-جنوب از این منظر، بسیار حائز اهمیت است.

این کریدور، می‌تواند دیپلماسی سیاسی-اقتصادی ایران در قفقاز را بیش‌ازپیش فعال و نقش‌آفرین کند. تکمیل کریدور شمال-جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است.

پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی‌شدن این کریدور، ایران سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد. ظرفیت ترانزیت کریدور شمال-جنوب، ۳۰ میلیون تن در سال است؛ اما در حال حاضر ایران از دو میلیون تن این ظرفیت بهره‌می‌برد. در این صورت ایران نیاز به خام‌فروشی نخواهد داشت و از سوی دیگر توان صادراتش افزایش می‌یابد. از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی و چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد.

● اراده تهران و مسکو در گسترش کریدور شمال به جنوب

عباس اصلانی کارشناس مسائل اقتصادی درباره تکمیل کریدور شمال-جنوب به خبرنگار بندر و دریا اظهار کرد: تکمیل این کریدور یکی از مهم‌ترین محورهای گفتگوهای ایران و روسیه در سال‌های اخیر، به‌ویژه در ماه‌های گذشته بوده است. این موضوع یکی از محورهای مذاکرات

میزگرد



در میزگرد اقتصاد دریامحور و کریدور شمال- جنوب مطرح شد؛

پیشنهاد بخش خصوصی به دولت؛ سازمان بنادر و دریانوردی متولی توسعه کریدور شمال- جنوب شود

با وجود آن که ایران هم از شمال و هم از جنوب به دریا و آب های آزاد متصل است، اما سهم کشورمان از اقتصاد دریا بسیار اندک است. یکی از ویژگی های اقتصادهای توسعه یافته دنیا، ساخت شهرها در کنار دریا و سواحل است و در واقع چرخ اقتصاد بر مدار دریا می چرخد.

ایران با وجود داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی، همواره تمرکز اصلی برنامه های اقتصادی بر خشکی و مرکز بوده و توجه چندانی به سواحل نشده است. با توجه به اهمیت موضوع اقتصاد دریامحور ماهنامه بندر و دریا «میزگرد اقتصاد دریامحور و کریدور شمال- جنوب» را با حضور مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، ملک رضا ملک پور عضو هیئت مدیره انجمن توسعه دریامحور و تقی ترابی عضو هیئت علمی دانشگاه علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی برگزار کرد.

مشروح این میزگرد در ادامه می آید:



● زیر ساخت های بندری ایران را چگونه
ارزیابی می کنید؟



ناوگان تحت
پرچم باید هرچه
سریعتر بازسازی
و نوسازی شود تا
امکان استمرار و
تضمین تبادلات
کالای حاصل از
تجارت خارجی را در
قالب حداقل نه،
بلکه مطلوب در
اختیار خود داشته
باشیم.

پل مه: اگر بدون مقایسه بنادر خود با سایر بنادر فعال منطقه بخواهیم زیرساخت های بندری را ارزیابی کنیم، با توجه به اقتضائات اقتصادی کشور، میزان تعاملات تجاری موجود و با وجود مشکلات عدیده حاصل از تحریم و به تبع آن عدم دسترسی آسان به منابع مالی و فنی، خوشبختانه زیرساخت های خوبی در اختیار داریم و مدیریت شایسته توأم خصوصی و دولتی در خصوص حفظ، نگهداری و توسعه تجهیزات استراتژیک و... بنادر در شرایط مناسب قرار داده است.

از این رو اگر این اظهارنظر را در مقایسه با سایر بنادر مورد توجه قرار دهیم در بخشی از زیرساخت ها به ویژه تجهیزات تخلیه و بارگیری به دلیل عدم امکان تامین مالی بین المللی و نیز دسترسی بسیار سخت سفارش ساخت و خرید، حاصل از تهدیدات تحریمی، این تجهیزات دچار فرسودگی شده و در نتیجه کاهش بهره روری مشهود است و متأسفانه رقابت نابرابری را برای ما رقم زده است.

حال این نگاه در حوزه دریا و مشکلات متوجه ناوگان تشدید می شود. ناوگان تحت پرچم باید هرچه سریع تر بازسازی و نوسازی شود تا امکان استمرار و تضمین تبادلات کالای حاصل از تجارت خارجی را در قالب حداقل نه، بلکه مطلوب در اختیار خود داشته باشیم. هرچند شرایط ساخت در کشور مناسب نیست و تامین مالی خارجی نیز دشوار است در عین حال سعی و تلاش خود را در اجرا مأموریت ها خواهیم داشت و نیز اعتقاد داریم باید بین المللی به موضوعات پرداخت و چشم انداز و افق دید را حسب مصالح و توانمندی های واقعی و دست یافتنی ترسیم کرد. در عین حال وجود تمامی مشکلات پیش گفته، ساخت در داخل و خارج از کشور و نیز خرید شناور از خارج از کشور در دست اقدام و اجرا بوده است.

ملک پور: می خواهیم از کریدور حمل و نقلی صحبت کنیم که تسهیلات لازم برای جابه جایی کالا بین شمال و جنوب ایران را فراهم می کند و کالا بدون معطلی به مقصد برسد. ایران بازیگر اصلی این کریدور است؛ چراکه اصلی ترین و کوتاه ترین مسیر هم در ایران است؛ هدف ما هم توسعه اقتصادی و تجاری است تا فواصل جغرافیای دور از هم را به هم وصل کنیم تا جریان کار اتفاق بیفتد.

برای این مهم سه خواسته مطرح می شود؛ اول این که زیرساخت تنها برای موضوع بندر مطرح نیست و زمانی که به جابه جایی کالا نگاه می کنیم، در جریان کریدور شمال- جنوب باید کالا بدون معطلی منتقل شود. جاده، ریل، فرودگاه مطرح است و در این خصوص بنادر جلو هستند اما راندمان پایین دارند چون جریان ارتباطات پاسخگو نیست.

برای جابه جایی کالا، پروژه های ریلی زیادی اجرا شده است و می گویند می خواهیم جابه جایی کالا را به ۲۰ میلیون تن و مسافر را به ۳۰ میلیون نفر برسانیم. باید گفت تنها گزینه برای مسیرهای طولانی، راه آهن است. در ترکیه تمام کارخانجات سیمان با بنادر ۲۰۰ کیلومتر فاصله دارند، اما در ایران هزار کیلومتر است چراکه جاده به نفع نیست و باید ریل هم پاسخگو باشد.

بخش اول مورد تاکید در کریدور شمال- جنوب زیرساخت است و بخش دوم لجستیک و بخش سوم هم تسهیلات تجاری است.

اگر زیرساخت و لجستیک داشته باشیم اما تسهیلات تجاری فراهم نباشد فایده ای ندارد، این سه گزینه را باید با هم دید. همچنین برای توسعه اقتصادی باید هزینه های جابه جایی کالا کاهش پیدا کند و زمینه اتصال و ارتباط آسان فراهم شده باشد. این دو امر باعث می شود بهبود کیفیت زندگی مردم نیز تحقق پیدا کند.



برای توسعه
اقتصادی باید
هزینه های
جابه جایی کالا
کاهش پیدا کند
و زمینه اتصال
و ارتباط آسان
فراهم شده باشد.
این دو امر باعث
می شود بهبود
کیفیت زندگی
مردم نیز تحقق
پیدا کند.

● برای توسعه اقتصاد دریامحور فارغ از ظرفیت‌های نفتی چه پیشنهادی دارید؟



ترابی: هر وقت مسائلی در زمینه‌های مختلف مطرح می‌شود همچون اقتصاد دریا، کریدور شمال-جنوب یا مباحث اقتصاد مقاومتی خیلی سریع می‌خواهیم مسئله را ساده فرض کنیم؛ باید دید این تفکر عملی است یا خیر، این‌که چه منافعی دارد و سپس اقدام کنیم.

مشکلات ما اساسی‌تر از زیرساخت، لجستیک و بودجه است. زمانی بر اساس شرایط موجود عمل می‌کنیم و زمانی هم آینده‌پژوهی داریم چرا که مولفه‌ها ممکن است در ۲۰ سال آینده به لحاظ اقتصادی و سیاسی تغییر کند. بحث منطقه‌گرایی مهم است و باید دید در چند دهه اخیر چه اتفاقاتی افتاده است.

حمل‌ونقل و ارتباطات مسئله گسترده‌ای است که بسیاری از مسائل را حل کرد و بسیاری موضوعات از صورت مسئله پاک شده است. از دهه ۸۰ در حوزه IT و ICT اتفاقاتی افتاده که زمان و مکان دیگر معنا ندارد. برای ارائه خدمات در دورترین روستاها می‌توانیم تجارت خود را انجام دهیم در حالی‌که قبلا باید شرکتی برای تجارت می‌داشتیم. این حوزه مسئله جابجایی خدمات، جهانی شدن و جابه‌جایی محموله‌ها و دانش را فرا گرفته است.

در بخش حمل‌ونقل، زمانی لازم بود کالایی را با حمل مواد اولیه تولید و دوباره به نقاط مختلف ارسال شود از این رو حمل‌ونقل چندجانبه وجود داشت، اما امروز تقریباً دوسوم این مسئله حل شده است. حتی تولید جهانی شده و دیگر مسئله حمل‌ونقل مانند سابق نیست. حجم جابه‌جایی‌ها، هزینه و قیمت تمام‌شده خدمات کاهش یافته است، از این رو مسئله را باید بنیادی‌تر دید. صرف این‌که ما سرمایه‌گذاری نکردیم، لجستیک نداریم یا منابع مالی نداریم-که البته همه موارد درست است، آینده‌پژوهی کنیم چراکه نمی‌دانیم تا ۲۰ سال آینده چه مولفه‌هایی تغییر خواهد کرد.

همیشه در مقابل مسائل دستپاچه می‌شویم در حالی‌که نباید این‌گونه باشیم. وقتی به تاریخ ایران نگاه می‌کنیم، می‌بینیم دهه ۱۹۵۰ میلادی دورانی است که حوادث تلخی در دنیا روی داد و کشورها را از هم دور

”مسئله را باید بنیادی‌تر دید. باید فراتر از آن، آینده‌پژوهی کنیم چرا که نمی‌دانیم تا ۲۰ سال آینده چه مولفه‌هایی عوض خواهد شد. همیشه در مقابل مسائل دستپاچه می‌شویم در حالیکه نباید اینگونه باشیم.

کرد و از جهانی شدن فاصله گرفت؛ در دوران تلخ نباید تصمیم‌گیری کرد، در شرایط حال حاضر منطقه با عواملی همچون بحران، جنگ و تحریم‌ها باید به مولفه‌های مهمی توجه شود.

● بنا به صحبت‌های شما آیا فکر می‌کنید باید برنامه‌ریزی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای ترانزیت داشته باشیم؟

ترابی: باید خاستگاه سیاسی موضوع را در نظر بگیریم، آیا خاستگاه سیاسی ما اقتضا می‌کند این مسئله را در دستور کار قرار دهیم؟ ما به عنوان کارشناس باید بدانیم از نظر دیپلماسی سیاسی در چه وضعیتی هستیم.

در انتخابات، همیشه بهترین انتخاب را می‌کنیم. اما باید براساس امکانات و شرایط خودمان و بر اساس نیازها انتخاب کنیم. با توجه به مسائل سیاسی و سایر موارد باید در مرحله نخست، این موضوع مهم را گروهی مطالعه کنند نه در جلسه؛ در جلسات نمی‌توانیم مسائل را رفع کنیم باید مولفه‌های اقتصادی و سیاسی را مطالعه و تجزیه و تحلیل کنیم.

به نظر من اول باید مسئله به صورت پروپوزال (طرح و پیشنهاد) مطرح و گروهی تحقیق کنند و سپس صاحب‌نظران منافع کوتاه‌مدت و... را مطرح و تبادل نظر داشته باشند.

● در بنادر کشور، بخش‌های خصوصی چقدر سرمایه‌گذاری داشته‌اند، آیا توانسته‌ایم از شرکت‌های دانش‌بنیان برای ارتقا سطح کمی و کیفی بنادر استفاده لازم را ببریم؟

پل‌مه: علی‌رغم وجود قوانین خوب و بالادستی و چشم‌اندازهای خوب، متأسفانه در اجرا قوانین بعضاً دچار اهمال، عدم اجرا، عدم پذیرش مجری و... هستیم و ابتدا باید به استراتژی که به آن اعتقاد داشته باشیم نیاز داریم.

به‌عنوان مثال آمریکا اهداف ۵۰ ساله تدوین می‌کند و فارغ از این‌که راه‌های دسترسی به آن در خلال این ایام تغییر می‌کند، برنامه تحقق می‌یابد ولی اهداف برنامه تغییر نمی‌کند، در آمریکا همیشه دو حزب حاکم هستند و همواره رقیب، ولی هیچ وقت از خطوط قرمز سیاسی، اقتصادی و اجتماعی عبور نمی‌کنند.

اما در کشور طی ۴۴ سال گذشته می‌بینیم دولتی می‌آید که برنامه مصوب توسعه‌ای که مجلس تصویب کرده است و مقام معظم رهبری و شورای نگهبان بر آن صحه گذاشته‌اند و صدها کارشناس خبره آن را بررسی کرده‌اند، راحت کنار گذاشته می‌شود. یعنی ائتلاف منابع، هدر رفت هزینه، از دست دادن فرصت‌ها و واگرایی.

این بدان معناست که در بعضی از امور، سیستم مدیریت کلان کشور استراتژی و پایبندی به اجرا قانون را ندارد لذا سعی و خطاها همواره شکل می‌گیرد و از سوی دیگر همیشه نه تنها به بهترین‌ها می‌خواهیم برسیم بلکه بزرگترین‌ها ملاک عمل ما قرار می‌گیرد، بهره‌وری در اقتصاد مهم است آن چیزی که به اقتصاد مقیاس شناخته شده است ولی اگر قرار باشد از لحاظ فیزیکی و تجهیزاتی بزرگ باشیم ولی ناکارآمد، طبیعتاً سرمایه‌گذاری ارزش لازم را ندارد. یا به قول معروف از آنجا رانده و از اینجا مانده می‌شویم.

در حوزه لجستیک؛ علی‌رغم اینکه ده‌ها کریدور در اطراف جمهوری اسلامی ایران به وجود آمده‌اند و تهدیدات بالفعل هستند، هنوز فکر می‌کنیم شاهراه جهان هستیم و همه باید ببینند از فضای سرزمینی جمهوری اسلامی ایران تردد و کالاهای خود را ببرند، این چرایی که حتی افغانستان بخش قابل توجهی از کالاهای خود را از پاکستان عبور می‌دهد و حاضر نیست از چابهار استفاده کند، توجه چه کسی را جلب کرده است؟!

یکی از این چرایی‌ها را می‌توان اقتصاد دولتی دانست، اقتصادی که همواره دستخوش تغییرات خلق‌الساعه است، در سال جاری سازمان بنادرو دریانوردی به دلایل منطقی و اقتضانات اقتصادی کشور، در دو مرحله تعرفه استفاده از خدمات بندری را افزایش داد.

بخش خصوصی اگر هزینه‌های خود را جبران نکند، دچار بحران‌های اجتماعی و کارگری می‌شود، پس سازمان حق دارد -تعرفه-افزایش دهد، اما در سطح حاکمیتی و منافع ملی موضوع فرق می‌کند صورت مسئله بالا بردن نرخ تمام شده کالا و ترانزیت از ایران است و سلب اعتماد بین المللی از عدم ثبات یک برآورد هزینه برای مدت معقول با قابلیت تضمین و اجرا یعنی مخاطرات سیاسی و ملی، سرمایه‌گذاری‌های خوبی در بنادر انجام شده است.

اما متولیان امر و نماینده حاکمیتی در این بخش اقتصادی باید بگویند کدامیک از بنادر ما به بخش خصوصی اجازه رقابت، جذب بار، انعقاد قرارداد با طرف تجاری را داده است؟

در بعضی از موارد الگوی قراردادی سهمیه‌ای داریم، حال می‌گویند قراردادهای جدید بندری اینگونه نیست، آیا بخش خصوصی در قرارداد جدید این اجازه را دارد که با شرکت کشتیرانی قراردادی امضا کند و خودش عدد و ضریب مالی تعیین کند؟ قطعاً خیر! پس ماتمایل به توسعه اقتصادی داریم ولی مکانیزم، روش و نگاه های اقتصادی، دولتی و بسته است.

گرچه من این موضوع را نفی نمی‌کنم و در بعضی از امور لازم است ولی این اعتقاد را دارم نسخه اقتصاد دولتی در هیچ جا جواب نداده است. موضوع کریدور شمال- جنوب هم درگیر همین ناکارآمدی است. مصالح کشور ایجاب می‌کند در خصوص اقدامات و عملکردهای تاثیرگذار بر کریدور منافع ملی با منافع کریدور گره بخورد نه منافع سازمانی و بنگاهی.

ما از بندرعباس تا مسکو کانتینر ۲۰ فوتی را هفت هزار و ۱۰۰ دلار و تا ۳۵ روز حمل می‌کنیم، شرکت فسکو(FESCO) روسیه همین کانتینر را از بندر ناواشوا هند تا بندر نوورسیسک روسیه با کرایه هزار و ۶۰۰ دلار طی ۱۸ روز حمل می‌کند، روسیه بیش از ۲۰ سال است با ما مراوده احیا و توسعه کریدور شمال-جنوب را بسته است اما از بنادر شمالی دریای کاسپین هنوز پیشتیبانی خوب ریلی برای انتقال کالا به سمت مسکو را ندارد.

روسیه سال گذشته میلادی ۸۴۱ میلیون تن بار دریابُرد داشته است. در حالی که کمتر از یک درصد آن از طریق شمال ایران و از طریق کریدور شمال-جنوب حمل شده است. چرا؟

در مدیریت بنگاه‌داری یک اصل مهم به نام بقاء وجود دارد و باید برای ماندن و کار کردن شما برنامه مبتنی بر توانمندی واقعی، شناخت رقبا

و بازار، مزیت نسبی و رقابتی و... را دقیقاً بدانید و به‌جا اجرا کنید. پس درآمد مبتنی بر فعالیت است نه سکون، مدیریت باید هدف و هدف باید برنامه و برنامه باید ابزار حساب شده داشته باشد. فرصت استفاده از این عوامل بسیار اندک است و می‌تواند منتهی به یک رقابت خوب باشد و دست آخر موفقیت رقم می‌خورد.

در بعضی از مراجع دولتی درک صحیحی از چک برگشتی، حقوق سر ماه پرسنل، بدهی مالیاتی، بیمه، سود سهامدار و... وجود ندارد، بنابراین می‌بینیم در تمام کشورهای توسعه یافته دولت سیاست‌گذار و ناظر است و اقتصاد و بازار در دست بخش خصوصی است.

در ایران اقتصاد دولتی رقیب اقتصاد بخش خصوصی است. در نتیجه دولت سعی می‌کند شریک منابع درآمد‌های بخش خصوصی باشد و شرکت‌های خصوصی باید درآمد کسب کنند تا جاباگوی هزینه‌ها و مسائلی که ربطی به کسب و کار ندارد، باشند.

ملک‌پور: در مبحث کریدور شمال-جنوب باید گفت موقعیت جغرافیای ایران یک نقطه قوت است و تحلیل‌های سازمان ملل نشان می‌دهد که ترانزیت می‌توان به اندازه نفت برای ایران درآمد و خدمات ایجاد کند.

بخش خصوصی باید از بخش حاکمیتی کمی فاصله بگیرد و دولت قانون‌هایی را تسهیل کند تا زمینه فعالیت بخش خصوصی بیشتر شود. دولت فقط سیاست‌گذار باشد به‌گونه‌ای که خدمات را ۱۰۰درصد به بخش خصوصی بسپارد. برای اینکه بخواهیم بنادر را فعال‌تر کنیم باید بخش خصوصی را فعال‌تر کنیم و اجازه بدهیم با فرمول‌های منطقه‌ای و بین‌المللی کار کنند.

● اگر بخواهیم سهم اقتصاد دریامحور را افزایش دهیم چه راهکارهایی را باید دنبال کنیم؟

ترابی: برخی می‌گویند موقعیت ما خوب است و برخی می‌گویند از کشورهای غنی هستیم و گاز خوبی داریم، چهار فصل را داریم و جزو کشورهای اول هستیم؛ همه این موارد درست است اما این ظرفیت‌ها مستلزم مدیریت صحیح است. به لحاظ ژئوپولیتیکی موقعیت خوبی داریم اما دچار توهم هم هستیم، ما در چهارراه جهان قرار گرفته‌ایم اما تعلل می‌کنیم، تا زمانی که مشکلات سیاسی را از سر راه بر نداریم و تعامل خود را با دنیای خارج حل نکنیم، ورود به این مسائل حتی به زیان ما هم می‌تواند باشد.

بخش خصوصی ما در حاشیه است. صنایع بزرگ، کشت و صنعت‌های بزرگ، بیمه و بانکداری در حصر مدیریت دولتی است و شرکت‌های خصوصی هم عملاً دولتی هستند و مقررات زیادی را باید دنبال کنند. زمانی تولید، موتور توسعه بود اما در حال حاضر می‌توان گفت که تجارت، موتور توسعه است. اگر به تولید توجه شود ولی به تجارت با کشورهای دیگر توجه نشود ما را به جایی نمی‌رساند.

تا زمانی که مبحث مدیریت دولتی و تعامل با دنیای خارج و تجارت را حل نکنیم، نمی‌توانیم پیدا کنیم؛ ثروت را نباید ضدارزش ببنداریم، مردم می‌توانند این مهم را رقم بزنند، لذا ثروت را نباید ضد ارزش بدانیم. تا نگرش‌های بنیادی را نسبت به مالکیت، ثروت، تجارت خارجی و تعامل با دنیای خارج حل نکنیم اگر سیاست‌های ما بهترین سیاست هم باشد، فایده‌ای ندارد. ما منابع خوبی داریم اما مگر ژاپن و کره جنوبی با این منابع به جایگاه رسیده‌اند؛ باید دیدگاه‌های غلط را کنار بگذاریم؛ حتی چین هم شروع به جذب سرمایه‌های خارجی کرد، هم‌اکنون هم بهترین راه، جذب سرمایه‌های خارجی است، اگر به تاریخ چین، اندونزی و ترکیه نگاه کنیم همه این‌ها سرمایه‌های خارجی را جذب کرده‌اند. برخی مواقع منابع و بودجه نداریم، کمبود منابع را باید با جذب سرمایه خارجی جبران کرد، در نتیجه در موضوع کریدور شمال و جنوب همین جذب سرمایه‌گذاری خارجی اولویت دارد.

● برای تقویت کریدور شمال-جنوب و تقویت ترانزیت چه راهکار و مدل اقتصادی پیشنهاد می‌کنید؟

پل مه: اگر باور داریم کریدور شمال-جنوب یک فرصت است و ترانزیت منبع درآمدی پویاست، باید برای رفع مشکلات و توسعه تسهیلات کریدور اقدام کنیم، حمل مستقیم از بندر موجب سرعت عمل در انتقال کالا و کاهش هزینه می‌شود، بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران است که حمل یک‌سره و بدون توقف ندارد. در این بندر تخلیه، بارگیری و انبارداری مضاعف در موضوع ترانزیت داریم این‌ها هزینه‌های تمام شده را افزایش می‌دهد. این نقایص بعضاً ارتباطی به سازمان بنادر و دریانوردی ندارد بلکه گمرک و سایر دستگاه‌ها مسئول هستند.

کریدور شمال-جنوب فقط دریا نیست، جاده و ریل هم دارد ما مشکلاتی داریم و مغفول مانده است، چرا ریل باید در رشت متوقف شود؟ چرا نباید تانکون ریل به کانون اقتصادی و بندری برسد؟ سنوات گذشته ما با دعوت از تمامی دست‌اندرکاران دولتی مرتبط با فعالیت‌های لجستیکی و فعالان موثر بخش خصوصی، همایشی در چابهار برگزار کردیم، تمامی موضوعات، نیازها و پیش‌نیازهای توسعه چابهار و کریدور شمال-جنوب اعم از سرمایه‌گذاری، فعالیت، منابع انسانی و... دقیقاً تشریح شد و متعاقباً به‌صورت مکتوب به همه مسئولان دولتی در چندین وزارت خانه منعکس شد اما تا این لحظه دریغ از یک سؤال و عکس‌العمل. کارشناس گمرک نباید اجازه داشته باشد پلمب مبدأ کانتینر ترانزیتی را باز کند و سازمان بنادر و دریانوردی نباید بیش از آنچه متعارف است، اجازه دهد کسی هزینه بگیرد، راه‌آهن نباید اجازه نداشته باشد بیش از آنچه کرایه رقابتی است، کرایه بگیرد. اگر منافع ملی را در کریدور شمال-جنوب ببینیم، می‌توانیم موفق باشیم، اما همه سازمان‌ها جزیره‌های مستقلی هستند که تنها مسئول حفظ منافع خودشان بوده و در آمد-هزینه‌ای عمل می‌کنند تا پاسخگوی مراجع نظارتی و بالادستی باشند.

دولت در اقتصاد با فرمول هزینه-فایده نمی‌تواند موفق باشد، در همه کشورهای توسعه‌یافته یک فرمول اقتصادی که موجب تعالی اقتصادی بوده وجود داشته است، دولت مکلف است هزینه کند تا فرصت سرمایه‌گذاری و درآمدزایی و اشتغال برای بخش خصوصی به وجود آید و بعد حقوق خودش را بگیرد، نه این‌که سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به واسطه مشکلات جاده «تن-کیلومتر» بگیرد، وزارت نفت به خاطر این‌که سوخت ارزان قیمت ندهد طور دیگری عمل می‌کند، سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه فعالیت‌های بندری باید به‌گونه‌ای عمل کند تا بتواند جواب دستگاه‌های بالادستی را بدهد. **ملک‌پور:** کریدور شمال-جنوب حمل ترکیبی دارد و تنها دریا نیست، اندازه‌گیری توان حمل ترکیبی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی در کریدور شمال و جنوب، در حال حاضر چند میلیون تن است؟ پیشنهاد می‌کنم برای نمونه، یک موضوع را به جای این‌که به دولت بدهیم به یک سازمان مردم‌نهاد یا بخش خصوصی داد و نتیجه آن را آزمایش کند. باید به سازمان‌های دارای نیروی انسانی توانمند اعتماد

کرد و کار را به آنها سپرد.

این‌که آیا سازمان بنادر و دریانوردی اجازه می‌دهد یک حوضچه دست بخش خصوصی باشد؟ باید بخش خصوصی وارد شود تا رقابت کند، در گام اول کریدور شمال-جنوب باید بخش خصوصی را وارد کنیم.

● چه راهکار و کمکی برای اتصال کریدور شمال و جنوب دارید؟

ترابی: چهار S را باید در نظر بگیریم: (اندازه، مقیاس، گستردگی، استایل مدیریتی یا مالکیتی). در مرحله اول تکلیف این چهار S در کریدور شمال-جنوب باید تعریف شود، حمل‌ونقل موضوع بسیار پیچیده‌ای است. اگر بخواهیم نگرش و برنامه جامع ملی برای این موضوع که گستردگی دارد، داشته باشیم باید مکانی(شرکت‌های خصوصی داخلی و یا خارجی) که بتواند مجوزهای قوی بگیرد، ورود کند به شرطی که استانداردها با همان شاخص(هزینه-فایده) سد نشوند؛ حتی این پروژه ملی اقتضا خواهد کرد که در برخی گلوگاه‌ها هزینه بیشتر از فایده شود. لذا برنامه‌ریزی جامع و کلی را دنبال کرد. نکته بعدی این است که در بحث خدماتی این مسیر، منافعی که از گردشگری می‌توانیم ببریم شاید از منافع حمل‌ونقل ما بیشتر شود، بنابراین ایجاد دستگاه‌های هماهنگ کننده ضرورت خواهد داشت. هزینه بازاریابی و ارائه خدمات را بالا برده‌ایم، از این رو رقابت به خوبی اتفاق نمی‌افتد، هزینه‌های رقابت نسبت به رقبای خارجی بالاست و لازم است مناسبات سیاسی درست کنیم.

پل مه: کریدور هم مانند لجستیک بالاتکلیف است. وزارت صمت می‌گوید من متولی هستم و وزارت راه و شهرسازی می‌گوید من مالک هستیم، این گوشت نذری بین این دو وزارتخانه و البته سازمان‌های دیگر که مدعی متولی‌گری هستند، در کش و قوس است و باید یک متولی واحد داشته باشیم. حال با شکل‌گیری ستاد ملی ترانزیت شاید به این مقوله بتوان به عنوان سرفصل اصلی ترانزیت توجه کرد و از این رهگذر نتیجه مطلوب حاصل شود.

عملیات بندری و دریایی در ایران با حجم بیش از ۹۰ درصد مبادله کالا توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود و پیشنهاد می‌دهیم سازمان بنادر و دریانوردی متولی کریدور شمال-جنوب شود.

ملک‌پور: حتماً از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بخواهیم تا سازمان بنادر و دریانوردی از آنها حمایت کامل کند. در کریدور شمال-جنوب دیپلماسی، بسته‌های تجاری مهم است.

ما در دنیای تجارت یک تجارت تسهیلات تجاری و یک موافقت‌نامه تسهیلات تجاری داریم و بیش از ۱۰ سال است که ایران این توافق‌نامه را امضا نکرده است. یکی از مفاد آن اصلاح و یکپارچگی سیستم گمرکی است. زمانی که سیستم گمرکی مهیا باشد دیگر برای انتقال کالاها به مشکل نمی‌خوریم.

چنانچه تضمین‌ها و امنیت سرمایه‌گذاری فراهم شود، حتماً سرمایه‌گذاری به داخل کشور رخ می‌دهد و دیگر ایرانیان خارج از کشور، سرمایه‌های خودشان را در کشورهای عربی منتقل نخواهند کرد.

در پایان میزگرد به این نتیجه رسیدیم که برای تقویت کریدور شمال-جنوب اصلاح زیرساخت مهم است، زمینه برای ورود بخش خصوصی باید فراهم شود و باید زمان و هزینه جابه‌جایی کالا در مقایسه با کشورهای همجوار اصلاح شود.



یادداشت



● وحید کماسی

◆ فرمانده بسیج سازمان بنادر و دریانوردی

توسعه در عرصه حمل و نقل دریایی با تقویت نگرش جهادی

بسیج یک تفکر است، تفکری فارغ از تمام مناسبات سیاسی با اخلاصی بر خواسته از عدالت ورزی و خیر خواهی که به پاسداری از آرمان های انسانی می پردازد و این بسیج با صدق نیت خود به فرموده حضرت روح الله (ره) با اخلاص نیت پای به عرصه های مختلف سازندگی و جهاد می نهد تا کشور را در مسیر رشد و تعالی و خود اتکایی هر چه بیشتر قرار دهد. حال امروز با توجه به نبرد ناهق و تحمیلی اقتصادی از سوی کشورها و دولت های متخاصم با اساس جمهوری اسلامی و آرمان های انقلابی ایران، عرصه های جهاد و مجاهدت بسیج در دیگر منظرها نیز تقویت شده است و بسیج این بار با رویکردهایی اقتصادی در پیشبرد تعالی وضعیت معیشت و رفاه جامعه گام بر می دارد.



بی شک با توجه به جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در عرصه خدمت رسانی به حمل و نقل کالا از طریق دریا و نیز تجارت و بازرگانی دریابرد باعث شده است تا نقش نیروهای بسیجی مخلص و متدین در این سازمان نیز بیش از پیش پر رنگ تر شود. چرا که اثر تحمیلی تحریم های ظالمانه این بار نه تنها در عرصه دریایی بلکه در عرصه های بندری و خدمات وابسته به آن نیز ملموس تر شده است. تا جایی که ما حتی برای واردات کالاهای مورد نیاز خود نیز با مشکلات عدیده ای از قبیل خطوط لاینر و فیدر دریایی بین المللی، تحریم های کشتی ها، بنادر، بیمه ها، تجهیزات و ادوات دریایی و بندری مواجه شده ایم و جای دارد بسیج هم در عرصه های تولید و بروز ایده های خلاقانه به منظور رفع این چالش ها و هم در عرصه های خودکفایی و تولید بومی و ملی گام برداشته و بتوانیم نیازهای سازمان بنادر و دریانوردی را به عنوان یک سازمان با قابلیت های متعدد و ارتباطات وسیع در کشور برطرف نماییم.

هفته بسیج فرصتی است به منظور اندیشیدن به روحیه بسیجی و فعالیت سازندگی در عرصه های مختلف کشور که به فرمان امام روح الله شکل گرفت تا کشور را به پای کار آوردن آحاد جامعه در پیشبرد اهداف عالی نظام فعال نماید تا با روحیه جهادی و توسط خود ملت برای ارکان و نیازهای آنها اقدامات هم افزایانه صورت پذیرد.

حال این بار نیز جای دارد تا با نگرشی جهادی، بسیجی و انقلابی در عرصه های مختلف نظام، به چالش ها و معضلات سازمان بنادر و دریانوردی ورودی مخلصانه نموده و بتوان گره های پیچ در پیچ این حوزه را با توجه به سوابق درخشنده و ارزنده بسیجیان سازمان بنادر و دریانوردی در دوران جنگ تحمیلی، جنگ نفتکش ها، اسکورت کشتی ها، جابه جایی کالا، انبار بنادر و اعزام نیروهای متخصص و مخلص به جبهه ها در عرصه جبهه جدید جنگ اقتصادی و تحریم های ظالمانه دریایی و بندری ورود نموده و منشا برکات و اثرات مفید باشند.

بی شک این روحیه بسیجی در نیروهای متعهد و متخصص سازمان تخصصی بنادر و دریانوردی کشور که در تمام طول سال و به صورت شبانه روزی و بدون هیچ گونه تعطیلی و وقفه ای در عرصه خدمت رسانی به تجار و کشتی ها و دیگر فعالان عرصه بندری و دریایی در حال خدمت هستند وجود داشته و می تواند دگر بار در یاری رسانی به کشور مفید و موثر واقع گردند.



● **امیر طاهری**
◆ پژوهشگر اقتصادی



اهمیت توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران ایران

منطقه مکران ایران، با موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود و دسترسی به دریای عمان و خلیج فارس، به یکی از مناطق حیاتی ترانزیتی در خاورمیانه تبدیل شده است. در این مقاله، به بررسی اهمیت توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران ایران پرداخته می‌شود. توسعه صنایع و بنادر در این منطقه، نقش بسیار مهمی در توسعه اقتصادی و ترانزیت بین‌المللی خواهد داشت.

۱. توسعه صنایع

توسعه صنایع در منطقه مکران ایران، اهمیت بالایی دارد. ایجاد و توسعه صنایع مختلف، از جمله صنایع تولیدی، فراوری و صادراتی، به ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی در این منطقه کمک خواهد کرد. توسعه صنایع معدنی، نفت و گاز، صنایع فولاد، فراوری مواد غذایی و سایر صنایع، بهبود شرایط اقتصادی و افزایش درآمد مردم منطقه را به همراه خواهد داشت.

۲. توسعه بنادر

منطقه مکران در ایران، دارای بنادر مهمی مانند بندرعباس، بندر جاسک و بندر چابهار است. توسعه بنادر در این منطقه، علاوه بر توسعه تجارت بین‌المللی، امکان ترانزیت کالاها و خدمات را بهبود خواهد بخشید. ایجاد بنادر مدرن و کارآمد، افزایش ظرفیت ترانزیتی و تسهیل در ورود و خروج کالاها و کشتی‌ها را تضمین می‌کند. همچنین، توسعه بنادر در منطقه مکران، بهبود امنیت دریایی و کاهش زمان ترانزیت را نیز به همراه خواهد داشت.

۳. ایجاد زیرساخت‌های لازم

برای توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران، ایجاد زیرساخت‌های لازم ضروری است. توسعه شبکه راه‌های آبی، راه‌های هوایی و راه‌های زمینی، امکان دسترسی به بنادر و صنایع را بهبود خواهد بخشید. ساخت و توسعه جاده‌ها، راه‌آهن‌ها و فرودگاه‌ها، ترانزیت کالاها و خدمات را سهولت می‌بخشد و به توسعه صنعت و تجارت در این منطقه کمک خواهد کرد. همچنین، ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی پیشرفته مانند شبکه‌های ارتباطی، اینترنت پرسرعت و ارتباطات نوری، امکان ارتباطات سریع و مؤثر را فراهم خواهد کرد.

۴. توسعه گردشگری

توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران، به توسعه گردشگری نیز کمک خواهد کرد. این منطقه دارای جاذبه‌های طبیعی و تاریخی فراوانی است که می‌تواند گردشگران را به خود جذب کند. توسعه بنادر و شرایط ترانزیتی بهتر، امکان ورود و خروج گردشگران را سهولت می‌بخشد و اتصال به سایر مناطق گردشگری را تسهیل می‌کند. به‌طور خلاصه باید گفت که توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران ایران، نقش بسیار مهمی در توسعه اقتصادی و ترانزیت بین‌المللی خواهد داشت. ایجاد و توسعه صنایع، بهبود شرایط اقتصادی و افزایش درآمد مردم، ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی را به همراه خواهد داشت. همچنین، توسعه بنادر و ایجاد زیرساخت‌های لازم، ترانزیت کالاها و خدمات را سهولت می‌بخشد و بهبود امنیت دریایی را فراهم می‌کند. در نتیجه، توجه به توسعه صنایع و بنادر در منطقه مکران، بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی این منطقه را به همراه خواهد داشت.

● **مصطفی رضائی**
◆ سردبیر



گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران و آثار آن بر اقتصاد

اقتصاد دریا محور به حوزه‌ای اشاره دارد که بر اساس استفاده و بهره‌برداری از منابع و ظرفیت‌های دریایی، اقتصادی پویا و پایدار را در مناطق ساحلی و سواحل دریاها ایجاد می‌کند. در این مقاله، به بررسی اهمیت گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران و آثار آن بر اقتصاد پرداخته خواهد شد.

۱. استراتژی ملی گسترش اقتصاد دریا محور

استراتژی ملی گسترش اقتصاد دریا محور در ایران باهدف توسعه صنعت‌های دریایی، حمل‌ونقل دریایی، گردشگری ساحلی و سایر فعالیت‌های مرتبط، پیش برده می‌شود. این استراتژی به‌منظور بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی کشور، افزایش صادرات و واردات از طریق بنادر دریایی، ایجاد فرصت‌های شغلی، توسعه مناطق ساحلی و رونق اقتصادی در مناطق سواحل ارائه شده است.

۲. توانمندی‌های دریایی شمال کشور ایران

شمال کشور ایران، با داشتن سواحل خلیج فارس و دریای خزر، توانمندی‌های بالقوه زیادی در حوزه اقتصاد دریا محور دارد. وجود بنادر دریایی مهم مانند بندر بوشهر، بندر چابهار، بندرانزلی و بندر امام خمینی (ره) و... قرارگیری در مسیرهای حمل‌ونقل بین‌المللی، پتانسیل گردشگری ساحلی و تنوع منابع دریایی از جمله فرصت‌های بی‌نظیری است که در این منطقه وجود دارد.

۳. توسعه بنادر دریایی

گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران، به توسعه بنادر دریایی کمک می‌کند. سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بنادر، ایجاد بنادر جدید و بهبود بنادر موجود، روند حمل‌ونقل بین‌المللی را تسهیل می‌کند. این اقدامات منجر به افزایش صادرات و واردات، تسهیل تجارت بین‌المللی، ایجاد شغل‌های جدید و ارتقای سطح زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی می‌شود.

۴. توسعه صنایع دریایی

توسعه صنایع دریایی نیز از جمله آثار مهم گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران است. ایجاد و توسعه صنایع مرتبط با دریا مانند صنایع شیلاتی، صنایع نفتی و گازی، صنایع حمل‌ونقل دریایی، صنایع ساخت و تعمیر کشتی‌ها و صنایع گردشگری ساحلی، اقتصاد منطقه را رونق بخشیده و فرصت‌های شغلی را ایجاد می‌کند. علاوه بر این، توسعه صنایع دریایی منجر به افزایش تولید و ارزش افزوده داخلی، کاهش وابستگی به صادرات خام و افزایش ظرفیت صادراتی می‌شود.

۵. توسعه گردشگری ساحلی

شمال کشور ایران دارای پتانسیل بالایی در حوزه گردشگری ساحلی است. گسترش اقتصاد دریا محور باعث جذب گردشگران داخلی و خارجی به سواحل و مناطق ساحلی شمال کشور می‌شود. این امر منجر به افزایش درآمد مناطق ساحلی، ایجاد فرصت‌های شغلی در حوزه خدمات گردشگری، توسعه زیرساخت‌های گردشگری و ارتقای تصویر بین‌المللی مناطق ساحلی می‌شود. در جمع‌بندی باید گفت که گسترش اقتصاد دریا محور در شمال کشور ایران، دارای اهمیت بسیاری است. این گسترش با توسعه بنادر دریایی، صنایع دریایی، گردشگری ساحلی و سایر فعالیت‌های مرتبط، بهبود اقتصاد منطقه را به همراه دارد. افزایش صادرات و واردات، ایجاد فرصت‌های شغلی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی و ارتقای تصویر بین‌المللی شمال کشور، از جمله آثار مثبتی است که با گسترش اقتصاد دریا محور در این منطقه برآورده می‌شود. ازاین‌رو، توجه به توسعه و بهره‌برداری از منابع و ظرفیت‌های دریایی شمال کشور ایران، امری بسیار حیاتی و ضروری است.

فرصت‌های سرمایه‌گذاری

(طرح و پروژه)

سازمان بنادر و دریانوردی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان
بندرامام خمینی (ع)
منطقه ویژه اقتصادی



فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)



فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)

احداث کارخانه تولید خوراک دام



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۲۹
درآمدهای عملیاتی سالانه	۱/۷۰۸ میلیارد ریال ۳/۹ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۲۰ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۱/۳۲۰ میلیارد ریال ۳ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۲۶ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۱۰/۹۷۱ میلیارد ریال ۲۴/۹ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۴/۸۵

احداث سردخانه ۱۰ هزار تنی



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۳۹
درآمدهای عملیاتی سالانه	۳۳۰ میلیارد ریال ۰/۷ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۱۷ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۹۰ میلیارد ریال ۰/۲ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۲۵ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۹۵۲ میلیارد ریال ۲/۱ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۶/۰۷۵

فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)



احداث کارخانه تولید ملزومات بسته‌بندی



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۳۹
درآمدهای عملیاتی سالانه	۲/۶۳۷ میلیارد ریال ۶ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۱۷ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۲/۲۷۰ میلیارد ریال ۵/۱ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۳۰ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۲/۱۷۶ میلیارد ریال ۴/۹ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۳/۲۶

فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)



احداث کارخانه تولید کانتینر



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۰۸
درآمدهای عملیاتی سالانه	۳/۷۸۰ میلیارد ریال ۸/۶ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۲۲ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۳/۵۰۰ میلیارد ریال ۸ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۲۵ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۶/۵۵۰ میلیارد ریال ۱۵ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۳/۴۳

فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)



فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)

احداث کارخانه فرآوری و بسته‌بندی خوراک آبزیان



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۳۹
درآمدهای عملیاتی سالانه	۴/۷۴۰ میلیارد ریال ۱۵/۸ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۱۷ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۴/۳۹۰ میلیارد ریال ۱۵ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۲۸ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۲/۱۵۴ میلیارد ریال ۴/۸ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۳/۹۴

احداث مرکز لجستیک کانتینر



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۳۹
درآمدهای عملیاتی سالانه	۱/۳۱۲ میلیارد ریال ۳ میلیون یورو	B.P درصد نقطه سر به سری	۲۵ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه	۶۴۰ میلیارد ریال ۱/۴ میلیون یورو	IRR نرخ بازده داخلی	۲۱ درصد
NPV خالص ارزش فعلی	۳/۷۱۳ میلیارد ریال ۸/۴ میلیون یورو	PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۴/۷۲

فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)



فرصت‌های
سرمایه‌گذاری
(طرح و پروژه)

احداث مجتمع آب شیرین کن



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۳۹
درآمدهای عملیاتی سالانه		B.P درصد نقطه سر به سر	۱۵ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه		IRR نرخ بازده داخلی	۳۵ درصد
NPV خالص ارزش فعلی		PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۲/۵۶

احداث کارخانه آرد



پیش‌بینی فاکتورهای مالی و اقتصادی		نسبت B/C فایده به هزینه	۱/۰۶
درآمدهای عملیاتی سالانه		B.P درصد نقطه سر به سر	۲۰ درصد
هزینه‌های عملیاتی سالانه		IRR نرخ بازده داخلی	۳۰ درصد
NPV خالص ارزش فعلی		PBP دوره بازگشت سرمایه (سال)	۳/۶۲

راه‌های حفظ سلامت روان دریانوردان

- حفظ و رعایت محیط زیست در کشتی و اطراف آن نقش مناسبی در رضایت خاطر شما خواهد داشت. با راه انداختن کمپین می‌توانید اوقات فراغت خود را پر کنید.
- در صورت برخورد هر نوع مشکل حتماً آن را با فرمانده کشتی در میان بگذارید.
- از انزوا و گوشه‌نشینی در کشتی پرهیز کنید و حتی الامکان با خدمه کشتی ارتباط دوستانه برقرار کنید.
- هیچ کارشناسی اعتقاد ندارد که دریانورد نباید از اینترنت استفاده کند، اما سعی کنید استفاده از آن به اعتیاد تبدیل نشود.
- در صورتی که همسر و یا فرزندان در کشتی حضور ندارند حداقل یک روز در میان با آنان تماس تلفنی برقرار کنید اما هرگز استرس‌های خود را به آنان منتقل نکنید.
- ورزش در هر شرایط و موقعیت غیرکاری به شما توصیه می‌شود، زیرا باعث می‌شود افسردگی به سراغ شما نیاید. برگزاری مسابقات با خدمه کشتی‌های دیگر زمانی که در بندر به سر می‌برید اکیداً پیشنهاد می‌شود. ورزش نباید هنگام حضور در مرخصی نیز فراموش شود.
- زمانی که در خشکی به سر می‌برید انرژی مثبت دادن به خانواده باعث می‌شود همسر و فرزندان شما نگران نباشند.
- مراجعه به روانشناس در مدت مرخصی جهت حفظ سلامت روان هرگز باعث نمی‌شود دیگران شما را مریض قلمداد کنند.

● دریانورد هرگز نباید از این افکار رنج ببرد که حرفه او برای مردم ناشناخته است. مطمئن باشید که با خدماتی که به جامعه ارائه می‌دهید حرفه شما به مرور زمان جای خود را در افکار عمومی باز می‌کند ضمن اینکه شاید بسیاری از حرفه‌ها از شهرت زیادی در بین مردم برخوردار نباشد، اما فراموش نکنید هر روز که می‌گذرد بر محبوبیت شما افزوده می‌شود.

● سعی کنید در مراسمی که به مناسبت تجلیل از دریانوردان برگزار می‌شود حضور فعال داشته باشید. مطمئن باشید که سخنرانی شما در جمع کارشناسان و مسئولان می‌تواند به شناخت آنان از مشکلات موجود منجر شده و آنان را در تصمیمی که برای رفاه حال شما خواهند گرفت، مصمم‌تر خواهد کرد.

● هنگام توقف و پهلوگیری کشتی در بنادر حتماً سعی کنید از مرخصی ساحلی استفاده کنید و تا می‌توانید از نقاط مختلف شهرها دیدن کنید، زیرا این کار به آرامش بیشتر کمک می‌کند. توصیه می‌شود در حال پهلوگیری کشتی که اکثر همکاران در بیرون آن به سر می‌برند تنها نباشید که فکر و خیال‌های واهی شمار را آزار دهد.

● بعد از پایان کارهای سخت و فشرده، استفاده از یک وعده غذایی مناسب و امکان گشت و گذار در محیط اطراف را از دست ندهید. در صورت بروز هر نوع حادثه حتماً با مدیران خطوط کشتیرانی تماس حاصل کرده و ماجرا را برای آنان تشریح کنید.

● امروز در بسیاری از کشتی‌ها استخدام یک مشاور به منظور بازگرداندن سلامت روانی به دریانوردان در دستور کار بسیاری از مالکان و اجاره‌کنندگان کشتی قرار گرفته است. سعی کنید از این مشاوران به بهترین شکل بهره‌برداری کنید. در صورت فقدان مشاور در کشتی ضرورت وجودی آن‌ها را توصیه کنید.

سلامت روانی دریانوردان چه در هنگام اقامت در کشتی و یا در ساحل سال‌هاست که توجه کارشناسان، پزشکان و روانشناسان را به خود جلب کرده است و سعی بر آن دارد ضمن کاستن از استرس‌ها و دغدغه‌ها به بهداشت روانی دریانوردان کمک کند. تحقیقات زیادی با بهره‌گیری از نظرات خدمه کشتی‌ها انجام شده است و به دریانوردان توصیه می‌شود برای دستیابی به سلامت روان و کاهش استرس به موارد ذیل توجه کنند:

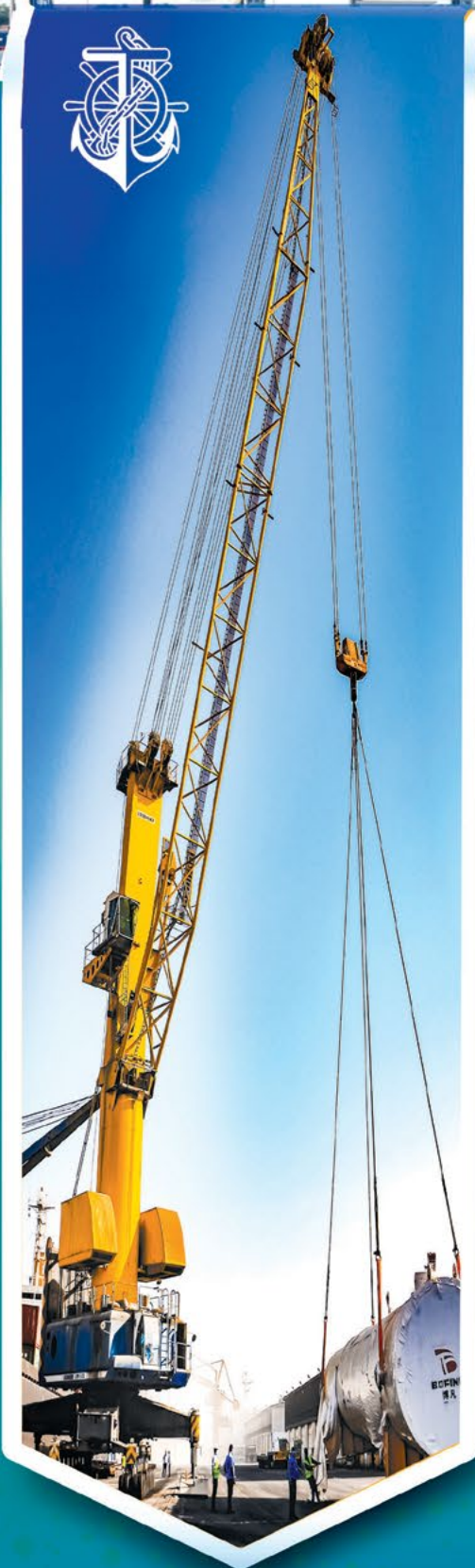
● بدون شک دریانوردان خواه ناخواه مشکل دوری از خانواده را به عنوان یک پدیده ضرورت کاری باید بپذیرند در صورتی که می‌توانند آنان را در کشتی همراه خود کنند نسبت به این کار مبادرت ورزند، در غیر این صورت تماس‌های تلفنی زود هنگام می‌تواند کمک حال آنان باشد.

● سعی کنید میزان اضطراب و استرس ناشی از کار را با استراحت و آرامش پایین آورده و هرگز در گذشته غوطه‌ور نباشید و به آینده بیندیشید.

● سازمان‌هایی وجود دارند که سعی می‌کنند آرامش روحی را به دریانوردان برگردانند که چنین سازمان‌هایی با توصیه‌های لازم در کاهش شدت استرس و اضطراب دریانوردان نقش خوبی دارند. حتماً هر از گاهی با مشاوران آن‌ها صحبت کنید، زیرا هیچ هزینه‌ای از شما دریافت نمی‌کنند.

● هیچ وقت نباید قوانین مربوط به رفاه و تسهیلات دریانوردان نادیده گرفته شود چرا که سازمان‌های زیادی مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی، ILO، ITF و سایر بخش‌های مردم نهاد همواره تصمیماتی را برای رفاه هرچه بیشتر فعالان بخش دریایی اتخاذ می‌کنند که جنبه همگانی دارد و نه فردی. بدین ترتیب مبادا این فکر را به خود راه دهید که حقی از شما ضایع می‌شود.





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

مجوز بهره برداری

مجوز صادره از سوی منطقه که به موجب آن اشخاص حقیقی یا حقوقی می توانند اقامت و ورود به منطقه (وسایل نقلیه، تجهیزات، ماشین آلات و ...) را مورد بهره برداری قرار دهند.



مجوز فعالیت

مجوز صادره از سوی منطقه برای انجام فعالیتهای اقتصادی، عمرانی، ساختمانی، فرهنگی، آموزشی و خدماتی.



ذینفع

شخصی که دارنده قبض انبار بوده یا قبض انبار به نام وی صادر یا ظهر نویسی شده است. در مورد حمل یکسره شخصی است که موافقتنامه حمل یکسره به نام وی صادر شده است.



کالا بهیچ وجهی وارد

قلمرو منطقه:

محدوده ای که خارج از قلمرو گمرکی بوده، ولی بخشی از سرزمین اصلی است که بنا به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس شورای اسلامی تعیین و طبق نقشه ابلاغ خواهد شد.



تحويل گیرنده کالا:

شخصی که به موجب قرارداد، مسئولیت تحويل و نگهداری کالا را می پذیرد و یا عملیات بندری را انجام می دهد. (اپراتور ترمینال، شرکت خن کار، شرکتهای تخلیه و بارگیری، بارشماری و ...)



تحويل دهنده کالا:

شخصی که طبق اسناد حمل و با ارائه مانیفست، کالایی را به منطقه تحويل می دهد. (نماینده شرکتهای و مؤسسات حمل، متصدی وسیله حمل، صاحب کالا و ...)



مانیفست:

فهرست کالای وارده از راه دریا یا خشکی که حاوی اطلاعات و مشخصات کلی کالا می باشد را مانیفست گویند. این اطلاعات و مشخصات عبارتند از: تعداد، نوع بسته بندی، علامت، وزن و ...



اماکن و انبارهای منطقه

اسکله ها، باراندازها، انبارهای منطقه، انبارهای خصوصی، محوطه های کانتینری، مخازن و ... که توسط منطقه یا سرمایه گذار ایجاد و از آن برای نگهداری کالای عموم استفاده می شود. (شامل: انبارهای مسقف، هانگار، محوطه ها، مخازن و ...)



محوطه و انبار خصوصی

محل است در محدوده منطقه که به صورت عمومی مورد استفاده قرار نمی گیرد و از آن فقط برای نگهداری کالای مربوط به خود بهره بردار استفاده می شود. (شامل: انبارهای مسقف، هانگار، محوطه ها، مخازن و ...)



قلمرو گمرکی

آن قسمت از قلمرو کشور است که در آن قانون امور گمرکی اعمال می شود.



کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی FAL:

(Convention on Facilitation of International maritime Traffic)
در ارتباط با حمل و نقل دریایی، فرم بین المللی مانیفست بر اساس فرمت پیشنهادی در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی FAL و بصورت یک شکل توسط سازمان جهانی دریانوردی تعریف شده است. کنوانسیون FAL به منظور تسهیل حمل و نقل دریایی و به حداقل رساندن مراحل اداری، الزامات اسنادی و فرآیندهای مرتبط ورود، توقف و عزیمت کشتی ها در سفرهای دریایی تصویب و لازم الاجرا شده است. فرمهای کنوانسیون FAL عبارتند از:

- ۱- اظهارنامه کلی
- ۲- اظهارنامه کالا
- ۳- اظهارنامه مواد مصرفی در کشتی
- ۴- اظهارنامه وسایل خدمه
- ۵- فهرست خدمه
- ۶- فهرست مسافران
- ۷- اظهارنامه کالای خطرناک و دو سند ضروری مطابق کنوانسیون جهانی پست و مقررات بین المللی بهداشت



اضافه و کسر تخلیه کالا:

هرگاه کالای تخلیه شده در انبارهای منطقه مازاد بر مندرجات مانیفست باشد به آن میزان کالا، اضافه تخلیه گویند و هرگاه کالای تخلیه شده در انبارهای منطقه کمتر از مندرجات مانیفست باشد، به آن میزان کالا، کسر تخلیه گویند. در منطقه برای تمام موارد فوق صورت مجلس صادر می گردد.



نگله:

واحد شمارش برای مجموعه ای از کالاهای غیر کانتینری اعم از صندوق، کارتن، پالت، بندل، رول و ... می باشد، که به صورت جمع بکار برده می شود. مثلاً برای شمارش ۱۰۰ کارتن، ۱۰ صندوق و ۵۰ پالت به صورت جمع می گویند، ۱۶۰ نگله کالای غیر کانتینری.



بارشمار و عملیات بارشماری:

بارشمار شخصی است که عملیات بارشماری به وی محول می گردد. ثبت تعداد و مشخصات ظاهری بسته های تخلیه و یا بارگیری شده را عملیات بارشماری گویند.



قبض - انبار:

به سندی که به استناد مانیفست و بر اساس تالی صادر شده و به عنوان رسید کالای تخلیه شده در منطقه به آورنده کالا تحویل می گردد، قبض انبار گویند. قبض انبار حاوی تعداد و مشخصات، وضعیت ظاهری و محل نگهداری کالا می باشد.



تالی:

برگه بارشماری بوده که تعداد و مشخصات ظاهری بسته ها، هنگام تخلیه یا بارگیری توسط بارشمار روی آن نوشته می شود.



بیجک:

پس از بارگیری کالا بر روی وسیله حمل صاحب کالا یا نماینده قانونی وی برای هر وسیله حمل یک بیجک صادر می شود. پس از انجام عملیات بارشماری، بیجک مجوزی برای خروج وسیله حمل از انبار و منطقه می باشد. به عبارتی صدور بیجک بمنزله اجازه خروج تمام یا بخشی از کالا از انبار یا اماکن منطقه و همچنین خروج وسیله حمل حامل کالا از منطقه می باشد.



کالا:

هرگاه از کالا در مباحث بندری سخن به میان آید، منظور کانتینر اعم از پر یا خالی و یا هر نگله ای که به صورت غیر کانتینری باشد.



خنکاری:

عملیات تخلیه و بارگیری کالا از انبار کشتی یا جابجایی کالا در انبار کشتی را خنکاری گویند.



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



● مواجهه با دزدان دریایی

” کاپیتان حمزه حسام متولد ۱۳۴۶ شهرستان گرگان است. در این بخش خاطره‌ای از کاپیتان حسام را بخوانید:

در یکی از بنادر پاکستان بودم که متوجه ربه‌ده شدن کشتی دیانت توسط دزدان دریایی شدم. قرار بود از یکی از بنادر عربستان جهت بارگیری گوگرد به سمت مراکش حرکت کنیم، این موضوع ذهن همه دریانوردان را مشغول کرده بود. یکی از دریانوردان نزد من آمد و گفت فرمانده یکی از کشتی‌ها درخواست سیم خاردار داده است، من هم از این ایده استقبال کردم و سفارش خرید آن را در لنگرگاه فجیره دادم.

تا قبل از رسیدن به منطقه خطر با تمام کارکنان کشتی سیم خاردارها را اطراف کشتی بستیم و به وسیله آن تمام راه‌های ورود به کشتی را مسدود کردیم. پس از چند روز که به منطقه خطر و جنوب عدن رسیدیم، بعد از صرف ناهار من به همراه علی پورمند مهندس دوم کشتی به پل فرماندهی رفتیم متوجه دو قایق شدیم که تعداد سرنشینان آن بیشتر از دیگر قایق‌های ماهیگیری بود، وقتی روی رادار آنها را پلات کردم ابتدا آنان حرکتی نداشتند اما ناگهان متوجه شدیم که آن قایق‌ها با سرعت ۱۸ گره به سمت ما حرکت می‌کنند. لحظات سختی را سپری کردیم و در نهایت به خاطر تمهیدات ایمنی که در نظر گرفته بودیم دزدان نتوانستند موفق شوند.



توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی

فهرست مطالب کتاب عبارتند از:

پیش‌گفتار

فصل اول: کلیات

فصل دوم: سازمان‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی

پیشنهادات و راهکارها

منابع و مآخذ

در بخشی از کتاب توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی می‌خوانیم:

با انتقال مالکیت کالا و خدمات از شخصی به شخص دیگر در فضایی به نام بازار تجارت شکل می‌گیرد و هنگامی که این انتقال کالا و خدمات به فراسوی مرزها برسد و از سطح ملی فراتر رود، یعنی توسعه یافته و این توسعه هم در بخش ملی و هم در بخش بین‌المللی اتفاق افتاده است. عوامل اثرگذار بر تولید مختلف است: نیروی کار، سرمایه، تکنولوژی و زمین از مولفه‌های آن هستند.

از نظر اقتصادی تسهیل در جابه‌جایی کالاها و خدمات از طریق حذف یا کاهش موانع مصنوعی صرفاً به برابری قیمت محصولات در میان کشورهای مختلف منجر می‌شود. در حالی که تسهیل در جابه‌جایی عوامل تولید ضمن کاهش قیمت شده محصولات، افزایش کیفیت خدمات و کالاها و نیز رشد و توسعه اقتصادی کشورها را در پی دارد.

بعد از جنگ جهانی دوم تجارت جهانی در مقایسه با تولید جهانی رشد بیشتری داشته است، این موضوع به معنای آن است که افزایش تجارت در میان کشورها بر مبنای مزیت‌های نسبی در تولید یک کالا یا خدمات بوده است. به جای آن‌که همه مراحل تولید یک کالا در یک کشور انجام شود که فقط در تولید بعضی قطعات مزیت نسبی دارد، اما در تولید تعداد دیگری از قطعات آن کالا مزیت نسبی ندارد. امروزه بر مبنای تئوری مزیت نسبی و با توجه به موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد میان کشورها، هر قطعه از محصول در کشوری که در تولید آن قطعه مزیت نسبی دارد به صورت تخصصی تولید می‌شود، و برای مونتاژ و توزیع بین مصرف‌کنندگان به کشوری فرستاده می‌شود که نیروی کار ارزان مزیت نسبی به آن، در مونتاژ داده است. نتیجه این رویکرد آن است که، برخلاف گذشته قبل از عرضه محصول نهایی به بازارهای مصرف لازم است، قطعات چند بار بین کشورهای مختلف رد و بدل شود که این مبادله خود باعث افزایش تجارت میان کشورها در مقایسه با تولید می‌شود.

” کتاب توسعه تجارت بین‌المللی به واسطه حمل‌ونقل دریایی توسط عنایت‌الله بامری‌نیا و توسط انتشارات قانون‌یار در ۱۶۲ صفحه به چاپ رسیده است.

نویسنده توضیح می‌دهد تولید، تجارت و حمل‌ونقل، فاکتورهای مجزا از هم نیستند که به صورت منفرد بررسی شوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم یکپارچه و واحد مورد بررسی قرار می‌گیرند.

هدف اصلی این کتاب بررسی چالش‌های موجود بر سر راه حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی و توسعه تجارت در جهان و در کشور عزیزمان ایران است.



مالابیچ

یک ترکیب خوش طعم از ماهی

غذاهای محلی شمالی بسیار متنوع و خوشمزه هستند. این غذاها اغلب از مواد غذایی محلی و تازه تهیه می‌شوند و در آشپزخانه‌های خانوادگی و رستوران‌های محلی سرو می‌شوند. یکی از غذاهای محبوب و معروف که بیشتر در استان گیلان و مازندران پخت می‌شود، «مالابیچ» است. غذایی سنتی و خوشمزه که ترکیب بی‌نظیری از ماهی و سبزی معطر است. مالابیچ را می‌توانید با انواع ماهی به خصوص ماهی سفید تهیه و در کنار برنج ساده یا سبزی پلو سرو کنید. مالابیچ در واقع یک نوع ماهی شکم پر است که در زمان‌های دور روی هیزم پخته می‌شد. ادویه‌های مخصوص این غذا را لذیذتر می‌کند.

در ابتدا پوست ماهی باید به‌دقت شسته و تمیز شود. بعد از آن شکم ماهی را برش بزنید و محتویات داخل آن را نیز خالی کنید. شکم ماهی را به‌خوبی شست‌وشو دهید و با دستمال خشک کنید. وقتی آب آن خوب گرفته شد حالا می‌توانید کمی نمک و فلفل سیاه به شکم ماهی بزنید و در گوشه‌ای بگذارید تا بقیه مواد آن آماده شود. بعد سراغ سبزی معطر بروید و پس از تمیز کردن، آن را خرد کنید. در مرحله بعدی گردو را چرخ کنید. سپس داخل یک تابه، سبزی معطر و گردو را کمی تفت دهید تا از حالت خام بودن خارج شود، در این جا کم‌کم بوی خوش سبزی را حس خواهید کرد و اشتهاهای شما برای غذا حسابی باز می‌شود.

در ادامه رب انار را نیز اضافه کنید و تفت دهید. وقتی این ترکیب آماده شد به مقدار لازم نمک، فلفل و گلپر را هم به آن بیفزایید. به همین راحتی حالا دیگر ترکیب میانی آماده است. الان وقت آن رسیده که از مواد میانی تهیه شده، داخل شکم ماهی بریزید و با سوزن و نخ دو طرف شکم ماهی را به هم بدوزید، البته می‌توانید از خلال دندان هم برای بستن شکم ماهی کمک بگیرید.

اگر بخواهید ماهی را در فر بپزید باید سینی فر را چرب کنید. این نکته را هم در نظر داشته باشید که فر را از قبل گرم کنید. بعد به مدت ۴۰ دقیقه ماهی را که با زعفران، کمی کره و رب انار آغشته کردید در فر بگذارید تا پخته شود و به رنگ طلایی در بیاید. برای پخت بدون فر نیز می‌توانید ماهی را داخل تابه دوطرفه قرار دهید تا کاملاً پخته شود. حالا مالابیچ آماده است، می‌توانید از نارنج و سبزیجات برای تزئین آن کمک بگیرید و یا این که برای سرو این غذای خوشمزه به سلیقه خود عمل کنید.

مواد لازم برای تهیه این غذا شامل موارد زیر است:

* یک عدد ماهی سفید

* سبزی معطر شمالی (نعناع، خالواش، چوپاق) یک دسته

* رب انار دو قاشق غذاخوری

* مغز گردو ۲۰۰ گرم

* نمک، فلفل سیاه، گلپر زعفران، کره به مقدار لازم



بندر انزلی در گذر زمان

● نسرين غلامی

”از زمانی که زندگی در کنار سواحل شکل گرفت، مردم برای گذراندن زندگی از دریا بهره گرفتند و ایده‌های بهره‌مندی از دریا در آن‌ها پدیدار شد. ساخت قایق‌ها، کشتی‌های کوچک و بزرگ بادبانی و تجاری از جمله اقداماتی بود که مردم راهی در دریا باز کردند و با افراد دیگر در آن سوی دریا به تجارت پرداختند. خلیج انزلی نیز با قدمتی دیرینه همواره از این نظر همیشه مورد توجه دریانوردان بوده است. موقعیت طبیعی این خلیج و همچنین موقعیت جغرافیایی آن و از طرفی نزدیکی آن به مراکز تجاری گیلان اهمیت داشته است. در سال ۱۲۷۴ کار بنای موج‌شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج‌شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر آغاز شد و حدود ۱۹ سال بعد در سال ۱۲۹۳، پروژه احداث موج‌شکن‌ها پایان یافت. در سال ۱۳۰۱ اولین کشتی توسط آلمانی‌ها از اروپا به بندر انزلی آورده شد، این بندر در سال ۱۳۰۶ تحت مدیریت کشور روسیه بود که بعد از آن به مقامات دولتی وقت تحویل داده شد.

موقعیت و امکانات

بندر انزلی در استان گیلان و سواحل جنوبی دریای خزر قرار گرفته است. مساحت این بندر ۱۴۲ هکتار است و در فاصله ۴۰ کیلومتری مرکز استان قرار دارد. بندر انزلی یکی از معروف‌ترین و بزرگ‌ترین بنادر ایران به حساب می‌آید که در نزدیکی شهر انزلی قرار دارد. بندر انزلی به‌عنوان به دروازه ورودی شمالی کشور نقش مهمی در توسعه اقتصاد ایران دارد. این بندر دارای اسکله کالاهای عمومی کانتینری و غیرکانتینری (۱۳ پست)، دلفین مایع (دوپست)، مسافری (یک پست)، خدماتی (یک پست) است. انزلی از مزایا و تسهیلات قانونی منطقه آزاد تجاری-صنعتی کشور برخوردار است و در مسیر اصلی کریدورهای بین‌المللی ترانزیت کالا قرار دارد. دسترسی سریع و آسان به مواد اولیه وارداتی، تحویل کالا در کمترین زمان از دیگر ویژگی‌های این بندر به حساب می‌آید. بندر انزلی شرایط مناسب برای واردات، صادرات و ترانزیت انواع کالاها دارد. در این بندر از تجهیزات پیشرفته برای تخلیه و بارگیری انواع کالاها استفاده می‌شود و همچنین مرکز واردات انواع کالاهای فلزی و چوبی در شمال کشور محسوب می‌شود. از طرفی این بندر شمالی کشور دسترسی خوبی به بنادر اروپایی دارد، امکان سوآپ نفت و گاز دریای خزر نیز از را می‌توان به قابلیت‌های بندر انزلی اضافه کرد.

همچنین طی سال‌ها در این بندر در زمینه ایجاد زیرساخت‌های مناسب سرمایه‌گذاری‌های چشمگیری انجام شده است، وجود انبارهای چندمنظوره ترمینال‌های متنوع، تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری و همچنین مجهز بودن به سیستم ترافیک دریایی از دیگر ویژگی‌های این بندر به حساب می‌آید. بندر انزلی با استفاده از فناوری اطلاعات، تمام تشریفات بندری و گمرکی را از طریق شبکه کامپیوتری مشترک بندر و گمرک به صورت مکانیزه انجام می‌دهد و زیرساخت‌های لازم را نیز به‌منظور تحقق سیاست دادوستد الکترونیکی فراهم آورده است.

آمار بندر انزلی بر مدار صعود

طی هفت ماه سال ۱۴۰۲ بیش از ۴۴۷ شناور وارد مجتمع بندری انزلی شده‌اند که این تعداد نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۵۳ درصدی را نشان می‌دهد. در همین مدت در مجموع یک میلیون و ۱۷۶ هزار و ۱۹۴ تن عملکرد تخلیه و بارگیری مجتمع بندری انزلی بود که نسبت به مدت مشابه سال قبل رشد ۴۰ درصدی را به همراه داشت. همچنین واردات بیش از ۹۴۰ هزار تن به مجتمع بندری انزلی انجام شد که عمده کالاهای وارد شده شامل غلات (جو و ذرت) چوب و آهن آلات بود. طی این مدت ۲۰۰ هزار تن مواد معدنی، مصالح ساختمانی، سیمان، مواد شیمیایی و کنسانتره میوه از مجتمع بندری انزلی به کشورهای حاشیه دریای خزر نیز صادر شده است. از دیگر موارد انجام شده در سال ۱۴۰۲ می‌توان به میزان تخلیه و بارگیری غیرنفتی شناورها طی مدت پنج ماه نخست اشاره کرد که حدود ۸۵۹ هزار تن بود و میزان جابه‌جایی کانتینری نیز در این مدت حدود سه هزار و ۵۰۰ تن ثبت شده است، همچنین حوضچه و کانال دسترسی بندر انزلی به مقدار ۱۸۱ هزار مترمکعب نیز لایروبی شد.

انزلی مقصد روزهای بارانی

بندر انزلی علاوه بر این که یکی از بنادر پیشرو در منطقه است و با توجه به موقعیت جغرافیایی مناسب خود، از نظر تجاری و اقتصادی بسیار اهمیت دارد، به‌عنوان یکی از مقاصد توریستی مهم در ایران نیز طرفداران بسیاری دارد و هر ساله گردشگران زیادی را با جاذبه‌های منحصر به فرد جذب می‌کند. اگر در روزهای بارانی در انزلی بودید قدم زدن در بلوار ساحلی را از دست ندهید. این بوستان قدمت بالایی دارد و به سبک اروپایی ساخته شده است و از طرفی چشم‌انداز زیبایی به تالاب و دریا دارد. در این بندر مکان‌های تفریحی دیگری همچون پناهگاه حیات وحش سرخانکل، حافظیه، پل‌های انزلی و... وجود دارند که ساعت‌های خوشی را برای شما رقم می‌زنند.





مقاله



مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار (BPR) در صنعت از ضرورت تا عمل



اکبر جعفری

- دکترای تخصصی مدیریت بازرگانی گرایش بازاریابی

چکیده

با نگاهی به فرآیندهای موجود در بنادر و مقایسه آن با پیشرفت روزافزون علم و تکنولوژی نیاز به تعریف پروژه‌های مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار و تغییر بنیادین در بسیاری از این فرآیندها به شدت احساس می‌شود. فعالیت‌های بندری دارای ماهیتی است که کوچک‌ترین سهل‌انگاری در اجرای صحیح عملیات و عدم آمادگی، سبب ایجاد خسارات مادی و معنوی فراوانی به طرف‌های ذینفع می‌شود که بسیاری از آن‌ها جبران‌ناپذیر است. آماده‌سازی سازمان و پرسنل مجری و مهم‌تر از همه تعهد مدیریت به پیاده‌سازی و اجرا، محکم‌ترین پشتوانه برای موفقیت است. ایجاد شغل‌های چند مهارتی و چرخش شغلی می‌تواند باعث تقویت فرهنگ تبادل مهارت‌ها شود. اجباری کردن تغییرات به تنهایی، بدون شک، مقاومت زیادی به بار می‌آورد و با علم به اینکه تغییر عمده در یک سازمان بسیار به شکست نزدیک است، تمرکز بر جهش‌های کوچک انتخاب عاقلانه‌ای است. اگر به جای آنکه سیستم باعث تغییر باشد، افراد منجر به تغییرات شوند، موفقیت حاصل می‌شود و این نکته‌ای کلیدی است.



مقدمه:

روند رو به رشد حمل و نقل دریایی و استفاده از چارچوب‌های مختلف در حمل و نقل، تخلیه و بارگیری و انبارداری کالا نشان‌دهنده این حقیقت است که روش‌های کهن و سنتی جوابگوی مدیریت و کنترل حجم بالا و متنوع فعالیت‌های بندری و دریایی فعلی نبوده و اعمال تغییرات بنیادین در صنعت حمل و نقل دریایی و بنادر را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. ایمنی یکی از اصلی‌ترین پایه‌های عملیات بندری است، چرا که ضمن حفظ سلامت و صحت کالا و تجهیزات و جلب رضایت مشتریان، سبب ایجاد اعتماد نیروی کار به عنوان سرمایه‌های اصلی این کسب و کار و بنیان نهادن محیطی امن در برقراری آرامش روانی در پرسنل می‌شود.

فعالیت‌های بندری دارای ماهیتی است، که کوچک‌ترین سهل‌انگاری در اجرای صحیح عملیات و عدم آمادگی، سبب ایجاد خسارات مادی و معنوی فراوانی به طرف‌های ذینفع می‌شود که بسیاری از آن‌ها جبران‌ناپذیر است. گرچه عوامل بسیاری مانند عدم آمادگی اپراتور بندری، عدم آمادگی خن کار و جرثقیل کشتی، شرایط جوی و محیطی (نظیر دما، رطوبت، مه و ...)، خطاهای انسانی و ... در وقوع حوادث و رخدادها در بنادر نقش دارند، لکن هرگز نمی‌توان مسئولیت کارگزاران بندری را در پیش‌بینی و مدیریت شرایط بحرانی نادیده گرفت. بازبینی در شیوه انجام عملیات از مهم‌ترین اقداماتی است که می‌تواند درصد آمادگی متصدیان امر را بالا برده و آن‌ها را در مقابله با شرایط اضطراری تجهیز سازد.

مهندسی مجدد فرآیندها مفهومی اساسی در کمک به بازنگری و باز طراحی فرآیندهای کاری و تطبیق آن‌ها با شرایط محیطی است.

ضرورت مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار

تغییرات بنیادین در عملکرد بنادر، و تبدیل روش‌های سنتی عملیات به فرآیندهای نوین و بستر علمی از یک طرف و به‌کارگیری تجهیزات عملیاتی مدرن از سوی دیگر، لزوم تغییر در روش‌های متداول اجرای عملیات را نوید می‌دهد.

ایمنی از مقوله‌هایی است که نتایج اجرای یک فرآیند را به‌خوبی نمایان می‌سازد. بسیاری بر این عقیده‌اند که: «خطای کارگر یا به دلیل روش کاری غلط است، یا ابزار نامناسب» اگرچه با نگاهی به آمار حوادث می‌توان دریافت که علت حدود ۹۰ درصد رخدادها خطای انسانی است که عمده آن به دلیل عدم رعایت اصول ایمن کار است، با این حال باید توجه داشت که عدم اجرای صحیح فرآیند خود از نشانه‌های لزوم بازنگری در روش‌های اجرایی آن فرآیند است.

هزینه‌های بالای کنترل و پایش اقدامات کنترلی ایمنی همراه با هزینه‌های بالای مادی و معنوی ناشی از حوادث و مهم‌تر از همه هزینه فرصت‌های از دست رفته همگی دلایل محکمی برای بازبینی و بهبود روش‌های اجرایی هستند. همچنین نمی‌توان از نظر دور داشت که مدیریت فرآیندهای ایمن بسیار کارآمدتر از مدیریت ایمنی در فرآیندهاست. از سوی دیگر مشارکت افراد در ایمنی

به‌صورت خودآگاه و ناخودآگاه افزایش خواهد یافت و ضمن افزایش مسئولیت‌پذیری افراد، ایمنی را از حالت انتخاب به اولویت تبدیل خواهد کرد.

به نظر بیشتر کارشناسان، مهندسی مجدد بهترین روش با هدف شناسایی انجام یک مجموعه فعالیت‌های خاصی است که فرآیندهای سازمان را مورد تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد. این روش می‌تواند به قصد سودمندسازی و افزایش اثربخشی برنامه‌ریزی منابع سازمان، برخی از روش‌های کسب و کار را تغییر داده و روش‌های جدید را توسعه دهد.

مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار چیست؟

مهندسی مجدد فرآیندها یکی از رویکردهای بهبود یا شکوفایی سازمانی است که از دهه ۱۹۸۰ میلادی وارد ادبیات مدیریتی شد. این رویکرد تکنیکی مدیریتی برای بهبود است و توجه اصلی خود را به فرایند معطوف می‌سازد اما به جای تغییرات و اصلاحات جزئی، به‌ضرورت ایجاد تغییرات کلان و جهشی در سازمان‌ها باور دارد. از این رو معمولاً ریسک اجرای این پروژه‌ها در سازمان خصوصاً مجموعه‌هایی که به بلوغ کافی نرسیده‌اند بسیار بالا بوده و عمدتاً با شکست مواجه می‌شوند.

تفاوت مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار و مدیریت فرآیندهای کسب و کار

با توجه به محیط رقابتی و پویای کسب و کار، سازمان‌ها با چالش‌ها و فرصت‌های جدیدی روبه‌رو می‌شوند که برای دستیابی به افزایش بهره‌وری و کاهش هزینه به‌صورت مستمر نیازمند استفاده بهینه از فرصت‌ها و چابکی در برابر چالش‌ها هستند.

یک سازمان زمانی می‌تواند به این مهم دست پیدا کند که افراد و سایر منابع سازمان از جمله سیستم‌های اطلاعاتی آن بتوانند به بهترین شیوه ممکن باهم ارتباط و همکاری داشته باشند که این امر نیازمند شناسایی، تحلیل، پیاده‌سازی، پایش و بهبود فرآیندهای موجود در سازمان است. رشد فناوری و مطرح شدن مفاهیم جدید در علم مدیریت

کسب و کار، راه‌حلی جدید با نام مدیریت فرآیندهای کسب و کار برای غلبه بر این چالش‌ها و استفاده بهینه از فرصت‌های پیش‌روی فراهم می‌کند.

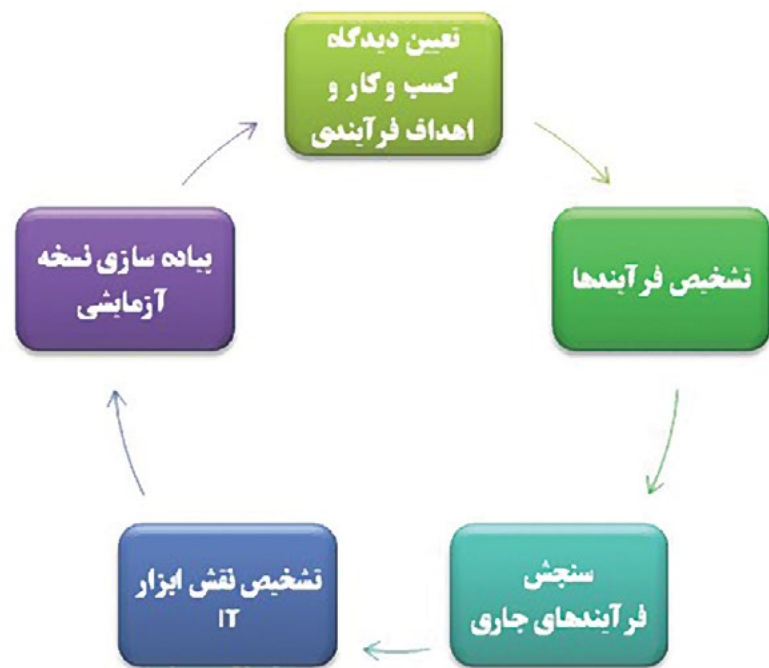
در بسیاری از سازمان‌ها فرآیندهای کسب و کار ناشناخته است و مدیران تنها به بررسی و تحلیل خروجی فرآیندها اکتفا می‌کنند، حال آنکه با بررسی و تحلیل مراحل فرآیند و بهبود مستمر آن می‌توان تأثیر چشمگیری در افزایش کارایی، بهره‌وری، رضایتمندی و رسیدن به اهداف کسب و کار مشاهده کرد.

هدف اصلی فرآیندهای مدیریت کسب و کار چیدمان صحیح فرآیندهای سازمان بر اساس اهداف کسب و کار است، که با ایجاد امکان ارزیابی و اندازه‌گیری کارایی فرایندها، بستر مناسبی برای بهبود و بهینه‌سازی مستمر فراهم می‌کند.

ویژگی‌ها	فرآیند مدیریت کسب و کار	مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار
سطح تغییرات	بنیادین، یک مرحله‌ای	تکاملی، مستمر
زمان مورد نیاز برای پیاده‌سازی	طولانی	کوتاه مدت
نقطه آغاز	هیات مدیره سازمان	سطح اتوماسیون و بخش‌های مختلف سازمان
پیاده‌سازی	برای انجام تغییرات عمده، به تلاش‌ها و اقدامات زیادی نیاز هست	افزایشی
بسط و توسعه	یک مرحله اصلی در آن واحد	انعطاف‌پذیر، یک یا چند فرایند بزرگ و کوچک به‌طور هم‌زمان
روش شناسی	طراحی مجدد فرایندهای کسب و کار	مدل‌های تصمیم‌گیری و فرایند
رابطه آن با فناوری	عمدتاً فناوری اطلاعات	عمدتاً فناوری فرایند
عناصر درگیر	کارشناسان کسب و کار و فرآیندها	کارشناسان فرآیندها و همه نیروهای مربوطه
ریسک	زیاد	اندک
نتیجه	زیاد و گسترده	بهبود مستمر
چالش‌های فرهنگی	نگرانی‌های عمده	نگرانی‌های اندک
نگرانی‌های مربوط به پیاده‌سازی	زیاد	اندک

متدولوژی مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار

جنبش مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار با انتشار عمومی دو مقاله در سال ۱۹۹۰ شکل گرفت. توماس دیوین پرت و جیمز شرت در این مقالات اظهار داشتند که طراحی مجدد فرآیند و استفاده از فناوری اطلاعات می‌تواند سازمان‌ها را متحول و فرآیندهای کسب و کار را به طرز چشمگیری بهینه‌سازی کند. آن‌ها مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار را تحلیل و طراحی کردند و گردش کار و فرآیندها درون و میان سازمان‌ها را نیز تعریف کردند و ترکیب فناوری اطلاعات و طراحی مجدد کسب و کار را به این شیوه، مهندسی صنایع جدید لقب دادند. متدولوژی پنج مرحله‌ای دیوین پرت و شرت برای مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار در نسخه اولیه به شکل زیر تعریف شده بود:



مرحله سوم، شامل درک و سنجش فرآیندهای موجود، به‌منظور مشخص کردن عارضه‌های آن‌ها است. این تشخیص، با هدف تعیین مقیاسی برای سنجش بهبودهای آتی صورت می‌پذیرد.

گام چهارم: تشخیص نقش فناوری اطلاعات

این مرحله تلاش برای تشخیص نقش فناوری اطلاعات در طراحی مجدد فرآیندهاست، بنیان‌گذاران مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار اعتقاد داشتند با اهرم فناوری اطلاعات، می‌توان انتخاب‌هایی برای ساخت فرآیندهای طراحی مجدد داشت.

گام پنجم: پیاده‌سازی نسخه آزمایشی

در این مرحله، یک نسخه آزمایشی از فرآیند پیاده‌سازی می‌شود. این نسخه آزمایشی بیش از برنامه‌های کاربردی فناوری اطلاعات، در سازمان‌های کسب و کار توسعه پیدا می‌کند و به‌عنوان پایه به‌منظور بهبود تکرار شونده، پیش از پیاده‌سازی کامل مورد استفاده قرار می‌گیرد.

مراحل اولیه مهندسی مجدد فرآیند کسب و کار

گام اول: تعیین دیدگاه کسب و کار و اهداف فرآیندی

این متدولوژی با وضع چشم‌انداز و اهداف فرایند آغاز می‌شود. به عبارت دیگر، به جای تمرکز بر فعالیت‌ها و وظایف، به‌منظور حذف گلوگاه‌های فرایند (آن‌گونه که در متدولوژی‌های بهبود قبلی اتفاق می‌افتاد) باید باز طراحی بر روی کل فرایند انجام شود، تا چشم‌انداز و اهداف فرایند محقق شود.

گام دوم: شناسایی فرآیندهای است که لازم است بازطراحی شوند

این مرحله شبیه به مرحله تحلیل پارتو در متدولوژی TQM است. به جای بازطراحی تمام فرآیندها، تنها فرآیندهای کلیدی و مؤثر، طراحی مجدد می‌شوند.

گام سوم: درک و سنجش فرآیندهای موجود

دلایل شکست مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار

از نظر کینگ نتیجه مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار وابسته به افرادی است که آن را انجام می‌دهند، میزان اشتیاق افراد برای خلاقیت و استفاده از ریز دانش ایشان برای بازمهندسی کسب‌وکار عوامل اصلی موفقیت در مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار است.

از دید کلی بزرگ‌ترین موانع بازمهندسی عبارتند از:

- عدم التزام به مدیریت متعهد و رهبری
- حیطه‌های نامعین و انتظارات غیرواقعی
- مقاومت در برابر تغییر

موانع اجرایی مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار عبارتند از:

- حامیان مخالف
- نگرش مدیریتی: "این کار را برای من انجام بده"
- تمرکز بر کاهش هزینه
- توجه ناکافی بر مسائل فنی

موانع سازمانی مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار عبارتند از:

- شرایط مالی غیرمنصفانه
- تعدد پروژه‌های فعال
- ترس و بدبینی
- جبهه‌گیری و مقاومت از سوی کارشناسان سیستم‌های

اطلاعات و منابع انسانی

پیش‌نیازهای اجرای مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار عبارتند از:

- تعهد و حمایت مدیران ارشد
- انتظارات واقع‌گرایانه
- مشارکت کارکنان و اختیار دادن به ایشان
- زمینه استراتژی رشد و توسعه در سازمان
- چشم‌انداز مشترک
- شیوه‌های مدیریتی صحیح
- هزینه کافی

مقدمات راهبردی مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار عبارتند از:

- توسعه و اولویت‌بندی اهداف
- تعریف ساختار فرآیند و فرضیات
- شناسایی ترتیب مؤثرتر فرآیندها
- شناسایی محصول جدید و فرصت‌ها در بازار
- هماهنگی و همسوسازی تلاش‌های بازمهندسی
- توسعه راهبردی منابع انسانی

شیوه اصلاح‌شده مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار شیوه مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار اولیه تغییرات رادیکالی را به کارکنان تحمیل کرد، با بررسی نتایج ناشی از پیاده‌سازی‌های عملی این شیوه، نقاط ضعف آن خودنمایی کرد و منجر به اصلاح مراحل مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار به شیوه زیر شد:



مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار یک نگرش مدیریتی برای پیشرفت به‌وسیله افزایش کارایی و اثربخشی فرآیندهای موجود در سازمان است.

برای انجام مهندسی مجدد دلایل بسیاری می‌توان در نظر گرفت که به‌طورکلی به دو دسته تقسیم می‌شوند: دلایل درون سازمانی و دلایل برون سازمانی .

ازجمله دلایل درون‌سازمانی می‌توان به مواردی نظیر افزایش هزینه‌های زمان از دست رفته، کاهش کارایی و اثربخشی فرآیندها، ... اشاره کرد. از آنجا که بیشتر این دلایل با نیازهای تعریف پروژه‌های بهبود مستمر نیز همخوانی دارند به‌تنهایی برای ترغیب سازمان در پیاده‌سازی مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار کافی نیستند.

از دلایل برون‌سازمانی نیز می‌توان به درخواست‌های جدید مشتری و تغییر بازار، رقابت‌های ملی و بین‌المللی و تغییرات تکنولوژیکی اشاره کرد.

با توجه به اینکه مقوله ایمنی شامل هردو گروه درون‌سازمانی (مانند هزینه‌های زمان از دست رفته و ...) و برون‌سازمانی (همانند تغییرات تکنولوژیکی و ...) می‌شود، به نظر می‌رسد خود دلیلی برای لزوم تعریف پروژه‌های مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار در سازمان است.

از سوی دیگر نباید انکار کرد که مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار تأثیری بسیار مثبت و مستقیم در ایجاد اصلاحات اساسی در موارد حساس و نقاط گلوگاهی داشته و پارامترهایی نظیر کیفیت خدمت و سرعت را هدف قرار می‌دهد.

گاهی اوقات بیشتر به فرآیندهایی توجه می‌شود که به مشتری آن خدمات یا محصول ختم می‌شود. مشتری ممکن است داخل سازمان یا بیرون سازمان باشد و درنتیجه مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار فرآیندها را از دید مشتری آن فرآیندها نگاه می‌کند. اما مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار می‌تواند توسعه ناشی از راه‌حل‌های جدید و ابتکاری بجای صرفاً بهبود روش‌ها را نیز به دنبال داشته باشد. نکته دیگری که باید به آن توجه کرد تأکید مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار بر افزایش انعطاف‌پذیری سازمان است.

مراحل اجرای مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار

نخستین قدم در هر پروژه مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار شناخت زنجیره ارتباطات یک سازمان است. شناخت دقیق هدف و نیازهای اصلی پروژه مراحل بعدی تعریف پروژه است. می‌گویند کلید اصلی موفقیت در مهندسی مجدد فرآیندها پاسخ صحیح به پرسش «چگونه» است. با این حال عامل اصلی موفقیت در مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار تبعیت از یک اسلوب ساخت یافته است.

بنا به پیشنهاد ایوانز(۱۹۹۳) در یک چارچوب کلی می‌توان گام‌های زیر را به‌منظور پیاده‌سازی مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار در نظر گرفت:

گام اول: تعیین هدف: در این مرحله چشم‌اندازی را که

سازمان قصد دستیابی به آن دارد و آنچه را که برای دستیابی به نتایج مهندسی مجدد نیاز دارد، به‌طور دقیق تعریف می‌شود.

گام دوم: تعریف وضع موجود: که شامل تعریف فرآیندهای

نتیجه‌گیری:

به‌این‌ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که اجرای هر پروژه مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار می‌تواند اهداف مختلفی را دنبال کند، این اهداف از نگرش‌های مدیریتی گرفته تا تغییر در ساختار کسب‌وکار تأثیری مستقیم در بالا بردن صحت انجام فرآیند و ازجمله نرخ ایمنی دارد.

لازم به ذکر است که در برابر اعمال اقدامات کنترلی موازی در خصوص نظارت بر حفظ ایمنی، گنجاندن مقررات و اقدامات خودکنترلی در متن فرآیند بسیار مؤثرتر و کاراثر خواهد بود.

به‌طورکلی موارد ذیل را می‌توان به‌عنوان مزایای اجرای مهندسی مجدد بیان کرد:

- بررسی نقاط گلوگاهی و رفع آن‌ها به‌منظور تسهیل اجرای فرایند
- اعمال قوانین و دستورالعمل‌های جدید در یک فرآیند
- تغییر فرآیندهای ناکارآمد کسب‌وکار و بهبود بخش‌های دارای ارزش افزوده بیشتر
- ایجاد یکپارچگی اطلاعاتی و سازگار پذیری در سازمان
- تغییر در محیط کار، ساختار سازمانی و مهارت‌های پرسنلی
- ذکر این نکته ضروری است که تعریف پروژه‌های مهندسی مجدد با توجه به هر نیاز و هدفی که انجام گیرد سبب ایجاد تغییرات زیادی در ساختار کلی فرآیند و در مواردی بنیادین می‌شود. مقاومت نیروی انسانی، توقف عملیات فرآیند جاری و کوتاهی در آموزش صحیح پرسنل ازجمله مهم‌ترین تهدیداتی است که عدم ارزیابی دقیق این ریسک‌ها سبب انحراف پروژه و در مواردی شکست می‌شود. آماده‌سازی سازمان و پرسنل مجری، و مهم‌تر از همه تعهد مدیریت به پیاده‌سازی و اجرا محکم‌ترین پشتوانه برای موفقیت است. این مهم جز با اعتقاد و اعتماد به نتایج مثبت آن، در گذر از وضع موجود امکان‌پذیر نیست. پس بر تیم پروژه و در رأس آن‌ها مدیر پروژه لازم است که توانمندی کافی در همراه سازی تمامی عوامل و امکانات در نیل به این هدف داشته باشد.

با نگاهی به فرآیندهای موجود در بنادر و مقایسه آن با پیشرفت روزافزون

موجود کسب‌وکار بوده و نیازمند شناسایی دقیق و مستندسازی این فرآیندها و تهیه نقشه فرآیند جهت تعیین تعاملات بین فرآیندهاست.

گام سوم: تهیه طرح: تهیه طرح و برنامه‌ریزی برای حرکت از گام دوم به گام اول

گام چهارم: عبور: که در بر گیرنده اجرای طرح و برنامه حاصل از گام سوم است.

به‌طورکلی چرخه مهندسی مجدد فرآیندها به‌صورت ذیل است: در طراحی تخصصی در بین این چهار گام ساده، مراحل مهندسی نیز دخیل هستند که اجرای گام‌به‌گام این مراحل ضامن صحت اجرا و پیاده‌سازی طرح است.



علم و تکنولوژی به نظر می‌رسد نیاز تعریف پروژه‌های مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار و تغییر بنیادین در بسیاری از این فرآیندها به‌شدت احساس می‌شود.

ناگفته نماند که گام بعدی در کاهش حوادث و خطرات و مدیریت ایمنی در بنادر، مدیریت ریسک و مهندسی ریسک است که پس از اصلاح ریشه‌ای فرآیندها به‌وسیله مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار از ابزار حفظ و نگهداری فرآیند در حالت بهینه محسوب می‌شود. فرآیندها و طراحی‌های فنی عوامل موفقیت مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار نیستند، طراحی اجتماعی(فرهنگ‌سازی)، شیوه اجرای تغییر فرآیند و توانایی ارزیابی مهندسی مجدد فرآیندها، عوامل مؤثر بر پیاده‌سازی موفق مهندسی مجدد فرآیندهای کسب‌وکار است. مدیریت تغییر و بخش نیروی انسانی در پیاده‌سازی، اهمیت بیشتری از خود راهکارها دارد. ایجاد شغل‌های چند مهارتی و چرخش شغلی می‌تواند باعث تقویت فرهنگ تبادل مهارت‌ها شود. اجباری کردن تغییرات به‌تنهایی، بدون شک، مقاومت زیادی به بار می‌آورد و با علم به اینکه تغییر عمده در یک سازمان بسیار به شکست نزدیک است، تمرکز بر جهش‌های کوچک انتخاب عاقلانه‌ای است. اگر به جای آنکه سیستم باعث تغییر باشد، افراد منجر به تغییرات شوند، موفقیت حاصل می‌شود و این نکته‌ای کلیدی است.

منابع:

- Process Innovation: Reengineering (1993) Davenport, Thomas work through information technology, Harvard Business School Press, Boston Hammer
- Reengineering Work: Don't automate, obliterate, (1990) Michael 112-104 pp, 1990 Harvard Business Review, Jul/Aug
- www.relationalfs.com
- www.techopedia.com



هوشی مین

مرکز مهم اقتصادی جنوب ویتنام

تاریخچه بندر

بندر هوشی مین تاریخچه‌ای طولانی دارد، در قرن هفدهم میلادی دهکده ماهیگیری کوچکی به نام «Prey Nokor» در نزدیکی رود سایگون وجود داشت که آن قدر هم شناخته شده نبود. فرانسوی‌ها این منطقه را در سال ۱۸۵۹ فتح کردند و بندر سایگون در سال ۱۸۶۰ توسط آن‌ها تأسیس شد. پس از آن بود که ساختمان‌هایی به سبک اروپایی در بندر سایگون کم‌کم ظاهر شدند. در واقع، چنین ساختمان‌هایی در این بندر آنقدر زیاد شد که به آن «پاریس مشرق زمین» می‌گفتند. این شهر مدتی پایتخت ویتنام جنوبی نیز بود، ویتنامی‌ها تقریباً حدود یک قرن بعد در سال ۱۹۷۵، اداره بندر سایگون را به دست گرفتند و نام این بندر را به اسم رئیس جمهوری سابقشان، که چند سال پیش از دست داده بودند. تغییر دادند. به این ترتیب این بندر هوشی مین نام گرفت. اگرچه نام قدیمی سایگون هنوز نیز رایج است.



موقعیت

یکی از مزیت‌های اصلی بندر هوشی مین موقعیت استراتژیک آن است که دسترسی آسان به مسیرهای اصلی دریایی در جنوب شرقی آسیا را فراهم می‌کند. هوشی مین در جنوب ویتنام قرار گرفته است و به عنوان دروازه‌ی حیاتی تجارت این کشور عمل می‌کند. علاوه بر این، امسال نیز بندر هوشی مین در لیست ۱۰۰ بندر پرترافیک جهان در جایگاه بیست و سوم قرار گرفت. ظرفیت پذیرش این بندر در سال ۲۰۲۲ به هفت میلیون و ۹۰۵ هزار و ۲۶۲ TEU رسید که البته نسبت به سال گذشته این مقدار ۰/۶ درصد کاهش یافته بود.

در پانزدهم مارس ۱۹۸۹، وزیر دفاع ملی ویتنام، تصویب‌نامه‌ی شماره ۴۱/QP را برای ایجاد بندر نظامی سایگون زیر نظر نیروی دریایی مردمی ویتنام صادر کرد. این پایه و اساس شرکت سایگون نیوپورت است. این مجموعه از چند بخش (بندر) تشکیل شده، از جمله شرکت سایگون نیوپورت SNP که محموله‌های کانتینری را اداره می‌کند و شرکت سهامی بندر سایگون SPC که در حمل و نقل محموله‌های فله تخصص دارد. این بندر مجهز به امکانات مدرن و تجهیزات پیشرفته است که آن را قادر می‌سازد کشتی‌های بزرگ را پهلو دهد. در حال حاضر سایگون سه نوع پایانه دارد که مجموعاً تعداد آن‌ها به ۱۶ عدد می‌رسد و شامل چهار پایانه بارج، پنج پایانه آب‌های عمیق و هفت پایانه فیدری است.

علاوه بر آن این بندر دارای انبارها، وسایل نقلیه تخصصی و مدرن است که می‌توان گفت کشتی‌های کانتینری تا ظرفیت ۱۶۰ هزار تن را نیز در خود جای می‌دهد. همچنین شرکت اداره‌کننده این بندر، در حال حاضر با بیش از ۱۰۰ خط کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی در سراسر جهان روابط تجاری و قراردادهای بهره‌برداری دارد. در سال‌های اخیر، ویتنام به عنوان کشوری که استراتژی صنعتی‌سازی صادرات محور را دنبال می‌کند، موفق شده است به مقصد اصلی سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در جنوب شرقی آسیا تبدیل شود. طی سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰، کل صادرات و واردات ویتنام از ۲۹۸/۲ میلیارد دلار به ۵۴۵/۳ رسید که تقریباً رشدی دوبرابری داشته است. نقش هوشی مین در این میزان بسیار پررنگ است و از طرفی سرمایه‌گذاری در این بندر همچنان در حال افزایش است.

جایزه بندر سبز

این روزها در اغلب بنادر دنیا سیاست‌هایی بنادر سبز در حال اجرایی شدن است، ویتنام نیز از این قافله عقب نمانده و با درک چالش‌های روزافزون عملیات بندری و درعین حال حفظ محیط‌زیست به دنبال ایجاد چنین بندری است. در بیست و هفتم اکتبر ۲۰۲۰، وزارت حمل و نقل ویتنام تصویب‌نامه شماره QD-BGTVT/۲۰۲۷ را مبنی بر تأیید پروژه توسعه بندر سبز

در ویتنام صادر کرد. طبق این پروژه، ویتنام تلاش خواهد کرد تا سال ۲۰۳۰ استانداردهای ملی اجباری بنادر سبز را در توسعه بنادر اعمال کند.

به منظور تحقق این طرح، ویتنام سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی را به بنادر سبز اختصاص خواهد داد. در طرح توسعه برای سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۳۰، با چشم‌انداز سال ۲۰۵۰ کل هزینه توسعه زیرساخت بندری ویتنام تا سال ۲۰۳۰ بین ۱۲/۸ تا ۱۳/۷ میلیارد دلار برآورد شده است. انتظار می‌رود این سرمایه‌گذاری هم از بودجه دولتی و هم از بخش خصوصی ویتنام تأمین شود. از آن جا که بنادر با توجه دارا بودن ویژگی‌هایی از جمله مدیریت کیفی محیط‌زیست، مصرف انرژی، استفاده از منابع و... برای بندر سبز بودن انتخاب می‌شوند و بر این مینا ساخته خواهند شد، در حال حاضر، تنها یکی از بنادر زیرمجموعه سایگون نیوپورت به نام «Tan Cang - Cat Lai» واجد شرایط برای شروع اقدامات بندر سبز است. این بندر همچنین برنده جایزه بندر سبز ۲۰۱۸ نیز شده است.

مراکز تفریحی

جدای از تمام پیشرفت‌ها و مدرن‌سازی‌ها، هوشی مین شهری تاریخی به حساب می‌آید. این بندر با پیشینه‌ی تاریخی چشمگیرش در فصل‌های مختلف سال توجه گردشگران زیادی را به خود جلب می‌کند، هوشی مین دارای مکان‌های تاریخی و فرهنگی بسیاری است که در زیر به دو مورد اشاره می‌شود.

برج مالی بیتکسکو

برج «مالی بیتکسکو» ساختمان بنای زیبایی است که در شهر هوشی مین خودنمایی می‌کند. این برج با ارتفاع ۲۶۲ متر طراحی چشم‌نواز و معماری منحصر به فردی دارد. بیتکسکوی مدرن را «کارلوس زاپاتا» طراحی کرده است. اکنون بیشتر طبقات آن را شرکت‌ها، ادارات و رستوران‌های مختلف تشکیل می‌دهند اما شاید بهترین طبقه آن ۴۹ باشد که به رودخانه‌ی سایگون، چشم‌اندازی تماشایی دارد و برای گردشگران امکانات تفریحی را فراهم کرده است.

کاخ استقلال

کاخ نورودوم که بعدها به کاخ استقلال تغییر نام داد. کاخ قدیمی بسیار زیبایی است. این کاخ طی سال‌ها تغییرات نسبتاً زیادی داشته چون قسمت‌های مختلفی از آن تخریب شده بود و تنها بازسازی کفایت نمی‌کرد و انگار ویتنامی‌ها کاخ را از نو ساختند. بنابراین تاریخ بازسازی بنایی که امروزه در هوشی مین می‌بینیم به سال ۱۹۶۰ برمی‌گردد. کاخ استقلال از قسمت‌های مختلفی که یادآور جنگ‌های متعدد است، تشکیل شده و به نظر می‌رسد مکان جالبی برای دوستداران تاریخ باشد.

رویکردهای موفقیت آمیز اجرای HSE

بنادر مراکز مهم تجارت جهانی هستند و روزانه میلیون ها تن بار و هزاران کشتی در آن ها جابه جا می شود. آن ها دروازه ورود به بازارهای داخلی، منطقه ای و بین المللی محسوب می شوند از این رو ایمنی و سلامت کارگران و همچنین حفاظت از محیط زیست برای عملکرد روان در بنادر و جلوگیری از حوادث و سوانح ضروری به نظر می رسد. بنادر محیط های پیچیده ای هستند که انجام فعالیت های مختلف به طور هم زمان دلیلی برای مواجهه شدن آن ها با آلودگی هایی چون انتشار گازهای گلخانه ای، نشت نفت، تخلیه آب بالاست به دریا و ... می شود. سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) نیز در این زمینه کنوانسیون های مختلفی را وضع کرده است. از زمان تصویب اولین کنوانسیون سولاس، نیز تغییرات گسترده ای در ساختار صنعت دریانوردی بین المللی به وجود آمد. آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی (ISM Code) نیز یکی از قوانین سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در این زمینه به حساب می آید که هدفش ارائه یک استاندارد بین المللی برای مدیریت و بهره برداری ایمن کشتی ها و جلوگیری از آلودگی است. علاوه بر مقررات بین المللی، بسیاری از کشورها قوانین و مقررات خاص خود را در مورد HSE دارند.

مطالعه موردی HSE

در ادامه به رویکردهای سیستم مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست (PSHEMS) که به صورت موردی در بنادر لائتم جابانگ و بانکوک به کار گرفته شد، نگاهی می اندازیم. این سیستم مدیریت منحصر به فرد و مؤثر، استانداردهای بین المللی ISO ۹۰۰۱، ISO ۱۴۰۰۱ و OHSAS ۱۸۰۰۱ را با هم ادغام می کند و به مدیریت پایدار بندری کمک می کند. این برنامه HSE روش هایی را برای بهبود ایمنی عملیات، حفاظت از کارگران، حفاظت از محیط زیست و تأسیسات بندری ارائه می دهد و در عین حال کیفیت خدمات ارائه شده به مشتریان را افزایش می دهد.

مسئولان و اپراتورهای بندری با توجه به نقش و تأثیر بنادر در توسعه پایدار با چالش های متعددی روبه رو هستند. اصول توسعه و پذیرش استانداردهای بین المللی ایمنی، محیط زیست و امنیتی همواره تأکید می کنند که یک سیستم مدیریت مؤثر نه تنها باید فعالیت های عملیاتی را در برگیرد، بلکه باید اهداف و رویه های ایمنی، بهداشت و محیط زیست را نیز در هر فرآیند ایجاد کند. برای دستیابی به پایداری عملیات بندری، مسئولان و ذی نفعان بندری باید بتوانند: (الف) رشد و توسعه بندر را به طور مؤثر مدیریت کنند. (ب) ایمنی، سلامت و رفاه کارگران را تضمین کنند. و (ج) به استانداردهای کیفی زیست محیطی شناخته شده جهانی پایبند باشند. برای انجام این کار به طور سیستماتیک، مقامات بندری باید یک سیستم حاکمیتی ایجاد کنند که به طور خاص به این قبیل نگرانی ها رسیدگی کند. پیاده سازی PSHEMS، در بنادر بانکوک و "لائتم



زیست محیطی و افزایش بهره وری، این برنامه تأثیرات قابل توجهی نشان داد که به چند مورد از آن ها به عنوان نمونه اشاره می شود. در بندر بانکوک سیستم مدیریت ترافیک بهبود یافت. همچنین در این بندر اقدامات متعدد و سختگیرانه ای برای جلوگیری از حوادث در منطقه کالاهای خطرناک انجام شد از جمله این که کامیون های حامل بار باید در یک منطقه تعیین شده پارک می کردند و فقط زمانی اجازه ورود داشتند که فرایند دیسپچ آن ها تکمیل شده بود. بندر لائتم جابانگ نیز با این اقدامات کاهش گازهای گلخانه ای و کاهش انتشار کربن را تجربه کرد.

درس های آموخته شده

درس هایی که از این برنامه گرفته می شود الزامات مدیریتی را شامل می شود که می تواند در بنادر و اپراتورهای بندری منطقه شرق آسیا نیز به کار گرفته شود:

- پشتیبانی قوی از سمت مدیریت و مسئولان بندری کلید پایداری این برنامه است
 - تیم کاری متشکل از نمایندگان، برای اطمینان از این که توسعه و اجرا PSHEMS به خوبی برنامه ریزی شده، مرتبط است و در کل عملیات پشتیبانی می شود.
 - عملیات با دامنه محدود شروع شود.
 - آموزش مناسب پرسنل اگر چه زمان بر باشد.
 - ممیزی داخلی و فرآیندهای بررسی سیستم مدیریت ضروری هستند.
 - تبادل دانش و تجربه با سایر بنادر، مقامات بندری و پورت اپراتورها، دانشگاه ها و ... انجام شود.
- البته در پایان این نکته را هم در نظر بگیرید که چالش هایی از جمله محدودیت های بودجه، عدم آگاهی کارگران و مقاومت در برابر تغییر، افزایش حجم محموله ها و کشتی ها در بنادر و مواردی مانند همه گیری کووید ۱۹ و ... نیز در این زمینه در بعضی بنادر وجود دارد که تمام این موارد باید به طور دقیق بررسی و ارزیابی شوند.

فاز سوم شامل ایجاد ظرفیت در همه سطوح بود. به پرسنل بنادر بانکوک و لائتم جابانگ آموزش های متعددی داده شد تا درک آن ها در مورد عناصر اساسی PSHEMS افزایش پیدا کند. به این ترتیب آن ها با روش های توسعه و اجرا برنامه به خوبی آشنا شدند. این که پرسنل بندری به خوبی مقررات را بشناسند از اولویت بالایی برخوردار است زیرا تنها از این طریق آن ها می توانند نقاط قوت و ضعف خود را در عملیات بندری را شناسایی کنند. پرسنل بنادر به طور مستقیم با عملیات در بندر سروکار دارند و هرگونه ناآگاهی آن ها می تواند فاجعه ای بزرگ به بار بیورد، همان طور که تاکنون دیده ایم در بسیاری از موارد خطای انسانی باعث شده تا ایمنی دریایی به خطر بیفتد. علاوه بر آشنایی با مقررات و تمرین های عملی، آن ها در کارگاه ها مرتبط نیز شرکت می کنند. به این ترتیب قطعاً آن ها می توانند در عملیات بندری ارزیابی بهتری داشته باشند و همچنین زمینه های توسعه را هم شناسایی کنند.

فاز چهارم بررسی منطبق بودن سیستم بندری با تعهدات قانونی موجود بود. سیستم مدیریت بندری باید با الزامات قانونی و رویه های بین المللی منطبق باشد. به عنوان مثال، جابه جایی و حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک در بنادر بانکوک و لائتم جابانگ با توجه به قانون های بین المللی محموله های خطرناک دریایی و فعالیت های مرتبط در مناطق بندری مورد ارزیابی قرار گرفت. مفاد خاص بین المللی بررسی شد و مقررات قابل اجرا برای هر دو بندر شناسایی شد. سپس برنامه هایی قابل اجرا به منظور اقدام برای رفع شکاف های موجود تدوین شد.

در فاز پنجم موارد تهدیدکننده ایمنی، بهداشت و همچنین خطرات زیست محیطی شناسایی شد. به عنوان بخشی از بررسی وضعیت اولیه، مسائل بهداشتی مربوط به کارکنان، تهدیدات ایمنی و خطرات زیست محیطی برای هر منطقه این فرآیند شناسایی شد. با اجرا PSHEMS، این بنادر توانستند سیستمی را ایجاد کنند که به ارائه مؤثر و کارآمد برنامه های بهبود سلامت کارکنان، نظارت بر تهدیدات و خطرات ایمنی، کاهش ناکارآمدی ها و به حداکثر رساندن منابع کمک می کرد. به این شکل دیگر بندر قادر خواهد بود خطرات HSE را شناسایی کنند و برنامه های توسعه را به شیوه ای منسجم برای دستیابی به اهداف خود اجرا کند.

فاز ششم که آخرین فاز به حساب می آمد شامل مستندسازی و همچنین نظارت بر اجرا این برنامه بود. توسعه سیستم مدیریت و مستندسازی کتابچه راهنمای PSHEMS وظایف چالش برانگیزی بود آن هم به این دلیل که آن ها باید موارد مورد نیاز برای الزامات سه سیستم مدیریتی ISO ۹۰۰۱، ISO ۱۴۰۰۱ و OHSAS ۱۸۰۰۱ را پوشش می دادند. به هر ترتیب، حتی اگر این سیستم ها رویکرد و نسخه های متفاوتی داشته باشند اما از نظر محتوا، اصطلاحات و بسیاری از الزامات سازگار هستند.

نتیجه چه بود؟

با توجه به کاهش تصادفات در نواحی بندری، بهبود عملکرد

طرح ملی اضطراری آلودگی نفتی برای کامبوج



از بیست و چهارم تا بیست و ششم اکتبر ۲۰۲۳ در پنوم پن کارگاهی برای طرح ملی اضطراری آلودگی نفتی کامبوج برگزار شد. حدود ۵۰ نماینده از سراسر نهادهای کلیدی دولتی، بنادر و صنعت نفت و گاز و دریانوردی در این کارگاه شرکت کردند. این مورد آخرین مورد از مجموعه رویدادهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در مورد برنامه ریزی اضطراری آلودگی نفتی در جنوب شرق آسیا به حساب می‌آید.

هدف این کارگاه بیشتر این بود که چشم‌اندازی از چهارچوب بین‌المللی برای آمادگی و مقابله با آلودگی نفتی -از جمله کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)- را به شرکت‌کنندگان ارائه بدهد. بر اساس این کنوانسیون، کشورها موظف هستند اقداماتی را برای مقابله با آلودگی، چه در سطح ملی و چه سطح بین‌المللی، انجام دهند.

در این کارگاه به شرکت‌کنندگان پیش‌نویس به‌روزرسانی شده‌ای طرح ملی اضطراری آلودگی نفت (NOSCP) داده شد تا آن‌ها بتوانند به طور موثر با حوادثی از این دست مقابله کنند.

آموزش عملی در مورد بررسی تلفات دریایی

به‌عنوان بخشی از رویکرد جدید صلاحیت کشورهای عضو در اجرای قانون بررسی تلفات دریایی (Casualty Investigation Code)، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) آموزش عملی را برای مأموران بررسی تلفات دریایی و حوادث دریایی تسهیل می‌کند. از بیست و سوم تا بیست و هفتم اکتبر امسال یک برنامه پنج‌روزه در مورد بررسی تلفات دریایی در سنگاپور برگزار شد. این کارگاه به شرکت‌کنندگان از تایلند و فیلیپین اجازه داد تا تجربه عملی در انجام چنین بررسی‌هایی را کسب کنند. شرکت‌کنندگان بعد از آن می‌توانند دانش به‌دست آمده را با سازمان مربوطه خود را به اشتراک بگذارند.

این دوره دومین بخش از برنامه‌ای است که توسط بنیاد آموزشی به‌منظور آموزش محققان تلفات دریایی (فیلیپین و تایلند) آغاز شده است. دوره‌های آموزشی در مورد بررسی تلفات دریایی برای کشورهای عضو آیمو توسط دفتر تحقیقات ایمنی حمل‌ونقل سنگاپور و دانشگاه جهانی دریانوردی ارائه می‌شود. برنامه‌ای با ایجاد ظرفیت جدید نیز در سال ۲۰۲۴ و فراتر از منطقه آسیا و اقیانوسیه ادامه خواهد یافت. هدف این است که در آینده نزدیک، آموزش به مناطق دیگر نیز گسترش پیدا کند.



فارغ‌التحصیلان دانشگاه جهانی دریانوردی به شبکه جهانی می‌پیوندند

قوی و واقعی است که برای آینده خود در دنیای بین‌المللی دریایی در این دانشگاه به دست آورده‌اید که می‌توانید برای دهه‌های آینده به آن تکیه کنید.

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، کیتاک لیم نیز در این مراسم بر نقش کلیدی فارغ‌التحصیلان در پرداختن به بحرانی‌ترین مسائلی که در حال حاضر جامعه جهانی دریایی با آن مواجه است مانند کربن‌زدایی، دیجیتالی‌شدن و حمایت از رفاه دریانوردان تأکید کرد. او در مورد قدرت شبکه جهانی این دانشگاه نیز صحبت کرد که آن‌ها قرار است در آینده به‌عنوان رهبران دریایی برای تحقق دریایی ایمن‌تر و پاک‌تر خدمت کنند. او همچنین معتقد است در مجموع، فارغ‌التحصیلان این دانشگاه یک شبکه بین‌المللی قدرتمند را تشکیل می‌دهند و تأثیرگذاری این افراد به‌عنوان شهروندان جهانی، که در یک محیط منحصربه‌فرد آموزش دیده‌اند، بسیار فراتر از آن چیزی است که امروز قابل تصور است.

بیست و هشتم اکتبر ۲۰۲۳ آخرین گروه از رهبران دریایی آینده از دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) فارغ‌التحصیل شدند. تعداد این فارغ‌التحصیلان ۲۸۳ نفر است و آن‌ها از ۷۱ کشور مختلف هستند. در این میان ۹۹ فارغ‌التحصیل زن نیز حضور داشتند که متعهد شدند در صنعت دریایی و اقیانوسی که هنوز مردانه به نظر می‌رسد پیشرفت‌های مهمی را به انجام برسانند. با در نظر گرفتن تعداد فارغ‌التحصیلان این مراسم که آخرین مراسم فارغ‌التحصیلی در سال ۲۰۲۳ است، تعداد کل فارغ‌التحصیلان دانشگاه جهانی دریانوردی به شش هزار و ۹۰ نفر از ۱۷۱ کشور دنیا می‌رسد. در این مراسم جوایز معتبری نیز به فارغ‌التحصیلان اهدا شد.

رئیس دانشگاه جهانی دریانوردی که خود فارغ‌التحصیل همین دانشگاه است در این مراسم خطاب به فارغ‌التحصیلان گفت: «شما مطمئناً اطلاعات و دانشی کسب کردید که قبل از ثبت‌نام در اینجا نداشتید. شاید مهم‌تر از این، یافتن شبکه‌های



سازمان جهانی دریانوردی ذی نفعان کربن زدایی دریایی را به هم متصل می کند



شرکت کنندگان نظرشان این بود که کشورهای در حال توسعه جزیره ای کوچک و کشورهای کمتر توسعه یافته منابع را محدود کرده اند (این محدودیت ها شامل محدودیت های مالی، زمین، دسترسی ناکافی به انرژی های تجدیدپذیر و خدمات محدود است). بنابراین، بحث های آن ها بر راه حل هایی متمرکز شد که بتوان مستقیماً روی کشتی ها پیاده سازی کرد. کشتی های تأمین کننده کشتی های ماهیگیری، سوپر قایق های تفریحی، کشتی های کروز و کشتی هایی که به عنوان انواع کشتی های ایدئال (کشتی های هوایی) برای نشان دادن اثربخشی فناوری های جدید شناسایی شدند.

همچنین شرکت کنندگان بر نیاز به آموزش و آگاهی بیشتر در کشورهای در حال توسعه برای تسهیل جذب فناوری و ترویج شیوه های پایدار تأکید کردند. به این منظور چالش جهانی فناوری دریایی آیمو CARES چهار جایزه مجموعاً ۶۰ هزار دلاری پرداخت خواهد کرد. این جوایز به ارائه دهندگان فناوری برای پیشنهادهایی که به منظور اجرا راه حل های مناسب و مقرون به صرفه کاهش گازهای گلخانه ای در دو کشور آفریقا و کارائیب ارائه می کنند، تعلق خواهد گرفت.

این چالش جهانی در اوایل نوامبر ۲۰۲۳ برای شرکت کنندگان باز خواهد شد. این تیم اعضای هیئت داوران و نام دو کشور دریافت کننده را در یک وبسایت اختصاصی اعلام خواهد کرد. تأمین مالی آیمو CARES توسط پادشاهی عربستان سعودی انجام می شود و هدف آن حمایت از کشورهای در حال توسعه برای دستیابی به اهداف آیمو در این زمینه و در نتیجه کمک به دستیابی به کاهش انتشار جهانی گازهای گلخانه ای است.

تطبیق نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای داخلی با ارائه دهندگان و تأمین کنندگان فناوری بسیار ضروری به نظر می رسد، از این رو رویداد اخیر IMO Cares که مخفف اقدامات هماهنگ آیمو برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای است در لندن و در تاریخ بیست و هفتم سپتامبر برگزار شد. در این رویداد به نمایندگان آفریقا و کارائیب این امکان داده شد تا در مورد نیازهای کاهش گازهای گلخانه ای داخلی خود در دریا بحث کنند و همچنین سخنان ارائه دهندگان فناوری در مورد راه حل های بالقوه را بشنوند.

این رویداد که توسط تیم اقدامات هماهنگ آیمو برای کاهش انتشار گازهای گلخانه ای برگزار شد، ذی نفعان را برای گفت وگوهای موثر گرد هم آورد. شرکت کنندگان این رویداد متشکل از نمایندگان مناطقی که پروژه ها را اجرا خواهند کرد و همچنین ارائه دهندگان فناوری کربن زدایی دریایی که به دنبال خدمات رسانی به کشورهای در حال توسعه هستند، بود.

ذی نفعان مواردی چون پل های خورشیدی، سوخت های جایگزین، نیروی محرکه الکتریکی و کشتی های بدون آلاینده گی و... را مورد بررسی قرار دادند. همچنین در این رویداد ادغام انرژی حرارتی باد و اقیانوس، جلوگیری از رسوب زیستی، راه حل های بهره وری سوخت مبتنی بر داده، مسیر یاب با هوش مصنوعی و ابزارهایی برای بهبود کارایی موتور برای کشتی های کوچک تر و داخلی نیز مورد بحث قرار گرفت. در بسیاری از موارد نیز، ذی نفعان بر نیاز به برنامه های آزمایشی برای اثبات اثربخشی راه حل ها و همچنین ایجاد تمایل محلی برای فناوری های مناسب تأکید کردند.



کارشناسان در مورد پیشگیری، کشف و مهار آتش کشتی های کانتینری با یکدیگر ملاقات می کنند



گزارشی نیز از این مورد به کمیته فرعی سیستم ها و تجهیزات کشتی SSE که دهمین جلسه خود را چهارم تا هشتم مارس ۲۰۲۴ تشکیل می دهد، ارائه خواهد شد.

کمیته ایمنی دریایی آیمو موافقت کرد تا آیتم جدیدی در مورد «توسعه اصلاحات SOLAS فصل II-۲ و قانون سیستم های ایمنی آتش سوزی FSS در مورد تشخیص و کنترل آتش سوزی در انبارهای بار و روی عرشه باری کشتی های کانتینری» در دستور کار کمیته فرعی SSE قرار گیرد و هدف آن ها این است که آن را (با همکاری دیگر کمیته ها) تا سال ۲۰۲۵ تکمیل کنند. گام بعدی مورد انتظار، پیشنهاد اصلاحات پیش نویس فصل SOLAS II-۲ و قانون سیستم های ایمنی آتش سوزی FSS بر اساس گزینه های پیشنهادی کنترل ریسک یا سایر ارسال ها و پیشنهادها خواهد بود.

تقریباً ۲۵ کارشناس در جلسه گروه کارشناسان FSA که به ریاست آقای کویچی یوشیدا (ژاپن) و خانم ترز کریستنسن (دانمارک) به عنوان نایب رئیس برگزار می شد، شرکت کردند.

از بیست و سوم تا بیست و ششم اکتبر ۲۰۲۳ کارشناسان آتش سوزی کشتی های کانتینری و FSA در دفتر مرکزی آیمو در لندن ملاقات کردند. رسیدگی به آتش سوزی در کشتی های کانتینری نیازمند در نظر گرفتن ریسک ها، اولویت بندی پیشگیری از خطر و افزایش یا کاهش اصلاحیه ها است، به همین علت این کارشناسان برای پشتیبانی از اقدامات در حال انجام روی نسخه تجدید نظر شده سولاس و یا مقررات جدید در مورد تشخیص و کنترل آتش سوزی گرد هم آمدند.

هدف از این نشست بررسی نتیجه یک مطالعه FSA به نام CARGOSAFE بود که به سفارش آژانس ایمنی دریایی اروپا EMSA انجام شده است. این مطالعه خطرات مرتبط با آتش سوزی در فضاهای باری در کشتی های کانتینری را بررسی می کند و اقداماتی را برای کنترل این خطرات از نظر پیشگیری، تشخیص، اطفای حریق و مهار ارزیابی می کند. کارشناسان در حال بررسی هستند که آیا این مطالعه مطابق با دستورالعمل های بازنگری شده FSA انجام شده است یا خیر.

اولین کشتی کانتینری با سوخت متانول



این طراحی باعث می‌شود تا ۲۰ درصد بازده انرژی در هر کانتینر در مقایسه با میانگین کشتی‌های با اندازه مشابه، بهبود یابد. کشتی‌های جدید همچنین تقریباً ۱۰ درصد کارآمدتر از کشتی‌های کلاس ۱۵ هزار TEU آن شرکت در هنگ‌کنگ خواهد بود. باید در نظر داشت این کشتی از موتورهای دوگانه‌سوز MAN استفاده می‌کند و به مخزن ۱۶ هزار cbm مجهز شده تا بتواند با خیال راحت و بدون سوخت‌گیری یک سفر رفت‌وبرگشت بین اروپا و آسیا را انجام دهد. به هر ترتیب تغییرات طراحی نیز چالش‌های جدیدی را برای سازندگان ایجاد کرد و از جمله این‌که باید محل قرارگیری چراغ ناوبری و ترتیب قایق‌های نجات را هم تغییر می‌دادند.

در پایان باید این نکته را اضافه کرد که این شرکت به‌عنوان بخشی از سیاست خود مبنی بر سفارش کشتی‌های جدید و مالکیتی که دارای گزینه سوخت سبز هستند، در اکتبر ۲۰۲۲ شش کشتی دیگر با ظرفیت ۱۷ هزار TEU را به هیوندای سفارش داد. انتظار می‌رود این کشتی‌ها در سال ۲۰۲۵ تحویل داده شوند. همچنین آن‌ها در ژوئن ۲۰۲۳، سفارش شش کشتی کانتینری متانول دوگانه‌سوز سبز متوسط (از گروه کشتی‌سازی «Yangzijiang» چین) را هم تأیید کردند. این شناورها که ظرفیت ۹ هزار TEU خواهند داشت، قرار است در سال‌های ۲۰۲۶ و ۲۰۲۷ تحویل شوند.

یک شرکت کشتیرانی، اولین کشتی کانتینری بزرگ و اقیانوس‌پیما با سوخت متانول را در کشتی‌سازی کره جنوبی به آب انداخت. این شرکت قصد دارد ۲۴ کشتی کانتینری دیگر با سوخت متانول را بین سال‌های ۲۰۲۴ تا ۲۰۲۷ معرفی کند.

ساخت اولین کشتی بزرگ در دسامبر ۲۰۲۲ در کارخانه کشتی‌سازی صنایع سنگین هیوندای در کره جنوبی آغاز شد. این کشتی در ششم اکتبر به آب انداخته شد و قرار است در اوایل سال ۲۰۲۴ شروع به فعالیت کند.

این کشتی اولین کشتی از مجموعه ۱۲ فروند کشتی به‌حساب می‌آید که ظرفیت هر کدام ۱۶ هزار و ۲۰۰ TEU است و طول و عرض آن‌ها به ترتیب هزار و ۱۴۸ فوت و ۱۷۵ فوت است و دارای تناژ تقریبی ۱۷۸ هزار (dwt) Dead Weight هستند. زمان سفارش اولیه آن‌ها آگوست ۲۰۲۱ اعلام شده است. هشت مورد اول در سال ۲۰۲۴ تحویل خواهند شد و تحویل بقیه موارد برای سال ۲۰۲۵ برنامه‌ریزی شده است.

این کشتی‌ها اولین کشتی‌های کانتینری بزرگ با سوخت متانول هستند، از طرفی این شرکت بر این نکته تأکید می‌کند که طراحی منحصر به فرد را برای افزایش راندمان عملیاتی آن‌ها به کار می‌برد. آن‌ها همچنین اعلام کرده‌اند که برای مطالعه عملیات و توسعه طرح جدید نزدیک به پنج سال وقت صرف کرده است. بر اساس گزارش‌های ارائه‌شده،

دوره جدید آموزش الکترونیکی برای آموزش ممیزان راه‌اندازی شد

در طرح ممیزی کشورهای عضو (JWGMSAY، ۱۲ اکتبر ۲۰۲۳) ارائه‌ای در مورد دوره آموزشی جدید را تماشاً کردند. این ارائه که از انیمیشن استفاده می‌کند، همچنین دارای مازول‌هایی است که شامل مطالعات موردی و سناریوهای تعاملی است. علاوه بر آن، این دوره تمرین‌های الکترونیکی و آزمون‌های الکترونیکی خودگام را در خود جای داده است. این محتوا بر اساس یک دوره آموزشی پنج‌روزه برای ممیزان در نظر گرفته شده است و به‌عنوان آموزش منطقه‌ای به مسئولان ادارات دریانوردی که توسط کشورهای عضو معرفی شده‌اند، ارائه می‌شود. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) این آموزش را با همکاری دانشگاه جهانی دریایی در چهارچوب پروژه آزمایشی آموزش الکترونیکی IMO-WMU توسعه داد. این پروژه توسط پادشاهی هلند و صندوق همکاری فنی تأمین بودجه شده است. همچنین در نظر داشته باشید که سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) از این طریق به دانشجویان و متخصصان دریانوردی در سراسر جهان این امکان را می‌دهد که دانش خود از مسائل مهم دریایی را با مجموعه دوره‌های آموزش الکترونیکی افزایش دهند.

یک دوره آنلاین جدید در آیمو راه‌اندازی شده است. هدف این دوره فراهم کردن ابزار و دانش مورد نیاز برای افسران اداره دریایی و کارآموزان به‌منظور انجام ممیزی تحت طرح ممیزی کشورهای عضو آیمو (IMSAS) است. آموزش حسابرسان تحت طرح حسابرسی کشورهای عضو آیمو، الکترونیکی و خودگام است و از طریق پلت‌فرم آموزش الکترونیکی آیمو می‌توان به آن دسترسی پیدا کرد. هدف این دوره، آموزش ماموران ممیزی محسوب می‌شود که در انجام حسابرسی داخلی ادارات خود دخیل هستند و پس از تکمیل این آموزش، ممکن است به‌عنوان ممیزی تحت IMSAS معرفی شوند. این بخشی از اقدامات آیمو برای کمک به کشورهای عضو به‌منظور بهبود قابلیت‌های خود به حساب می‌آید.

قانون اجرای اسناد الزام‌آور آیمو (III) راهنمایی برای کشورهای عضو در مورد اجرا و اجرای الزامات اسناد آیمو ارائه می‌دهد. این قانون به‌عنوان استاندارد ممیزی برای IMSAS عمل می‌کند تا سطح اجرای تعهدات دولت‌های تحت پرچم، ساحلی و بندر را تأیید کند. هیئت‌های شرکت‌کننده در هفتمین جلسه کارگروه مشترک





■ Instagram: **mehrsanatorg**
 ■ Website: **mehrsanatco.com**
 ■ Phone: **021-40223808 021-40223813**



مهر صنعت
 MEHR SANAT FIDAR

اهداف هوادهی غلات

هدف هوادهی حفظ کیفیت غلات در طی نگهداری است. هوادهی اگرچه شرایط نگهداری را بهبود می بخشد اما قادر به تغییر کیفیت و خواص ذاتی غلات نیست.

کاهش دمای توده غلات جهت توقف تکثیر حشرات

زمانی که مسئله، کنترل حشرات باشد کاهش دما هدف اصلی هوادهی است حشرات و آفات انباری از نواحی گرمسیری و نیمه گرمسیری هستند که به منظور رشد و تکثیر به دمای نسبتاً بالا (۲۴-۳۲ درجه سانتی گراد) نیاز دارند، این آفات به دماهای کم حساسند و رشد و تکثیرشان در دمای کمتر از ۱۶ درجه سانتی گراد متوقف می شود و تعداد کمی از آنها دمای بیش از ۴۳ درجه سانتی گراد را تحمل می کنند.

توقف رشد فلور میکروبی

کاهش دما برای جلوگیری از آسیب های کپکی غلات مرطوب الزامیست، رشد کپکها در دمای کمتر از ۵ درجه سانتی گراد متوقف می شود که این درمورد کپک پنی سیلیوم کمتر از صفر درجه سانتی گراد است، رشد اکثر گونه های قارچ در رطوبت نسبی کمتر از ۷۰ درصد متوقف می شود که این معادل با شرایط نگهداری غلات با رطوبت ۱۳ درصد در دماهای رایج است در عمل رطوبت هوای داخلی بطور عمده ای در رشد کپک موثر است، اگرچه ممکن است کاهش دما روش کارآمدی در کنترل کپک به نظر نیاید اما در دانه هایی که دمای کمی دارند فساد کپکی را کاهش می دهد.

حفظ کیفیت دانه و غلات

دانه هایی با دمای کم در طی ماندگاری از ثبات کیفیت بیشتری برخوردارند مطالعات نشان داده که دمای کمتر (در محدوده مشخص) زمان ماندگاری دانه را افزایش می دهد یک آزمون تجربی (هارینگتون ۱۹۷۳) ثابت کرده که به ازاء هر پنج درجه سانتی گراد کاهش دما (در محدوده دمایی ۵۰-۰ درجه سانتی گراد)، و هر ۱٪ کاهش رطوبت دانه (در محدوده ۵-۱۴ درصد زمان ماندگاری غلات دو برابر می شود غلات عموماً در رطوبت نسبی ۳۰-۴۰ درصد ماندگاری مطلوبی دارند، برای نگهداری غلات به مدت طولانی (ورتوچی و روس ۱۹۹۰) توصیه شده بهترین رطوبت نسبی معادل ۱۹-۲۷ درصد می باشد.

به دلیل خصوصیت خود عایقی، غلات موجود در انبار پس از برداشت در فصل تابستان دمای زمان برداشت را به مدت طولانی و تا قبل از سرد شدن هوا در پاییز حفظ می کند (به جز قسمتهایی که نزدیک دیواره سیلو هستند نوک کله قندی توده غلات) جهت کاهش گرمای زمان برداشت توصیه شده به محض کاهش ۱۵-۲۰ درجه فارنهایت دما نسبت به دمای توده غله در شب هوادهی (مکش هوای خارج به داخل توده غله) انجام شود تا فعالیت حشرات در داخل و سطح بار به حداقل برسد. اولین کاهش دما بوسیله هوادهی باید زمانی انجام شود که هوای ورودی بتواند دمای توده غلات را به کمتر از ۷۰ درجه فارنهایت برساند.



سالانه میزان قابل توجهی

غلات به علت شرایط نابسامان

نگهداری از بین می رود

هوادهی عبارت است از عبور دادن تحت فشار جریان هوا با نیروی فن از میان توده غلات به منظور بهبود ماندگاری، هوادهی به طور عمده برای کاهش دما به کار گرفته می شود اما دیگر کاربردهای آن تعادل دمایی داخل توده غلات، خشکی بیشتر دانه و خروج باقیمانده مواد ضد عفونی کننده به حساب می آید.

در کشورهای در حال توسعه از قبیل ایران که عمده بعد تغذیه آن غلات است، اهمیت این کالا بسیار زیاد است و به تبع آن شیوه های دسترسی و نگهداری از این محصول نیز بسیار حائز اهمیت است. از گذشته تا به امروزه شیوه های گوناگونی برای نگهداری غلات وجود داشته است اما با پیشرفت تکنولوژی و پیدایش شیوه های نگهداری مدرن و مکانیزه بسیاری از مدل های ذخیره سازی به دلیل عوامل بهداشتی و تهدید سلامت غذای انسان منسوخ و خارج از حیطه استانداردهای موجود شده است.

یکی از بزرگترین تهدیدهای سلامت غلات در پروسه نگهداری حفظ دما و رطوبت مناسب غلات در محل نگهداری این محصول است.

بدین منظور در حال حاضر ایمن ترین و صحیح ترین روش ذخیره سازی در دنیا، ذخیره سازی در سیلوهای مکانیزه با بهره گیری از امکانات هوادهی و دماسنج و دیگر تکنولوژی های به کار گرفته در این روش است.

با توجه به شرایط سرمایه گذاری در کشور ایران و انبارهای از پیش ساخته شده باید امکان تجهیز این انبارها به سیستم های هوادهی فراهم شود.

فراخوان ارسال مقاله

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

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

متن مقاله باید فارسی باشد

مقالات ارسالی نباید قبلاً در مجله دیگری چاپ شده باشد.

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

بندر و دریا

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

Instagram: **mehrsanatorg**
Website: **mehrsanatco.com**
Phone: **021-40223808**



مهر صنعت
MEHR SANAT FIDAR

ممانعت از انتقال رطوبت در توده غلات

با افت دما در فصل سرما لایه های خارجی به مقدار قابل توجهی از لایه های داخلی سردتر می شود، کاهش دما در توده غلات در صورت ایجاد یک گردش هوا به مرکز بار میسر می شود، در توده های عظیم غلات حجم زیادی هوای سرد در امتداد دیواره های خارجی تجمع می یابد و هوای گرمتر (رطوبت بیشتری از هوای سرد دارد) به سمت سطوح سرد خارجی حرکت می کند وقتی هوای گرم به لایه های هوای سرد می رسد رطوبت تقطیر شده و لایه و یا نقاط خیس در غلات ایجاد می شود مطالعات اخیر (مونتروس ۲۰۰۲ و مایر ۲۰۰۱) یک تئوری جدید موازنه رطوبت برای مکانیسم هایی که شامل این چنین انتقال های رطوبت هستند در غلاتی که هوادهی نمی شوند ارائه داده اند.

تقطیر رطوبت در سطح داخلی

تقطیر رطوبت در سطح داخلی سقف یک فرآیند طبیعی دیگر از انتقال رطوبت در توده غلات است، قطراتی که از هوای اشباع بر روی غلات خیس چکه کرده اند در فضای بالای توده غلات متراکم می شود و بصورت قطرات آب روی سطح داخلی سقف سیلو ظاهر می شود سیلوها با هواکش های مناسب سقفی و شکافهای لبه دار (۱-۷/۵ اینچ) در محل اتصال دیواره و سقف معمولاً از یک تهویه مناسب جهت ممانعت از کنდანس شدن زیرسقف برخوردارند.



راه حل:

مجهز کردن سوله ها به سیستم هوادهی بدون نیاز به راه کارهای زیر ساختی

از آنجایی که مقاومت غلات در برابر رطوبت بسیار پایین است و این امر باعث فساد دانه ها می شود، هوادهی در محل ذخیره سازی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

در بنادر شمالی و جنوبی باتوجه به اینکه عمده مصرف غلات و نهاده های دامی کشور از طریق واردات تأمین می گردد و میانگین رطوبت نیز در این بنادر بسیار بالا است، صاحب کالاها از نبود این سیستم دچار آسیب های مالی جدی شده اند چرا که عدم سیستم هوادهی در انبارها موجب فساد دانه و بعضاً آتش سوزی های مهیب حاصل از بالا رفتن دمای محصول رخ خواهد داد که هردو موجب هدر رفت محصول می گردد.

شرکت مهر صنعت فیدار به عنوان یکی از شرکت های فعال در حوزه سیلوهای ذخیره سازی غلات و تجهیزات بندری، با بیش از ۲۰ سال تجربه در صنعت نگهداری و انتقال غلات و نمایندگی شرکت پتکوس، ویگان در سال جاری مفتخر به اخذ نمایندگی از شرکت اشملزر آلمان شده است و در نظر دارد فعالیت خود را در حوزه انبارهای ذخیره سازی غلات گسترش دهد.

شرکت اشملزر آلمان یکی از معتبرترین شرکت های اروپایی در زمینه سیستم های هوادهی انبار است که با توجه به نیاز سرمایه گذاران و ابعاد و اندازه انبارها، فعالیت خود را در چارچوب طراحی تأمین نصب و راه اندازی سیستم های هوادهی منحصر برای هر پروژه پیش برده است.

اشملزر چندین طرح نوین و منحصر به فرد در زمینه هوادهی انبارهای غلات دارد. نقطه عطف این تحول شگرف در حوزه امنیت و سلامت غذا، به روز رسانی انبارهای موجود و انبارهای در حال بهره برداری و مجهز کردن آنها به سیستم های هوادهی است.

شرکت مهر صنعت فیدار با کمک شرکت اشملزر آلمان آمادگی خود را برای همکاری با سرمایه گذاران محترم حوزه غلات در زمینه مطالعه، ارائه طرح و اجرای سیستم های هوادهی اعلام می دارد.

لذا خواهشمند است به منظور کسب اطلاعات بیشتر با کارشناسان ما در تماس باشید.



مرکز آموزش علوم هادی دریا

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید

با ۲۰ سال سابقه درخشان

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

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

تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱

تلفن: ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱

تلفن: ۰۹۰۴۴۴۶۱۷۱

واتساپ: ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱



Info:hadyarya@iran.ir

شرکت بازرگانی آراد عمران کاسپین



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

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

● دفتر مرکزی: تهران - خیابان دکتر بهشتی - خیابان صابونچی (مهناز سابق)
کوچه دهم - پلاک ۵ - طبقه اول ☎ ۸۸۵۰۶۳۹۱ فاکس: ۸۸۵۲۸۵۴۲

WWW.Aradomran.Com

Info@Aradomran.Com



ستاره هورمند انرژی پارس

زمینه فعالیت:

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

● بوشهر - بلوار سلمان فارسی - ساختمان نیلوفر آبی

SETARE.HOORMAND@GMAIL.COM

شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه (سهامی خاص)



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

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

تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به پارک‌وی - خیابان افق - پلاک ۶ - طبقه اول کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱
تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به پارک‌وی - خیابان افق - پلاک ۶ - طبقه اول کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱

www.nskhco.ir

info@nskhco.ir

شرکت ساختمانی کولهام (سهامی خاص)



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

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

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

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

تلفن: ۸۸۰۴۶۴۳۶ فاکس: ۸۸۰۳۶۰۱۵

www.culham-co.com

شرکت کشتیرانی محور طلایی



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

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

تلفن: ۸۸۵۸۳۲۹۵ - ۲، ۸۸۵۸۳۲۹۵
فاکس: ۸۸۶۹۳۰۲۹

www.goldenlineshipping.com



شعله پوشان خلیج فارس Shole Pooshan Khaliy Fars

زمینه فعالیت:

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

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

SHOLE.POUSHAN@GMAIL.COM



شرکت پتکوس آلمان



شرکت ویگان بلژیک



شرکت ویهوا چین

شرکت مهر صنعت فیدار



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

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

www.Mehrsanatco.com

info@mehrsanatco.com

شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار

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

فعالیت ها و توانمندی ها:

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

سابقه همکاری با:

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

تجهیزات:

- انواع جرثقیل های ساحلی، محوطه ای
- تاپ لیف
- لیفتراک
- تراکتور
- تسمه نقاله
- ریج استاکر
- گراب
- دستگاه های کیسه گیری و کیسه دوزی اتوماتیک



شرکت مسلم چابهار

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

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



شرکت کشتیرانی محور طلایی

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



سایت‌های این شرکت:

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

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



شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY Co.

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

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



سیستم مهار و آزاد سازی سریع طناب کشتی

Quick Release Mooring Hook

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

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



بازوهای بارگیری دریایی

Marine Loading Arms

بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)



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

دفتر مرکزی

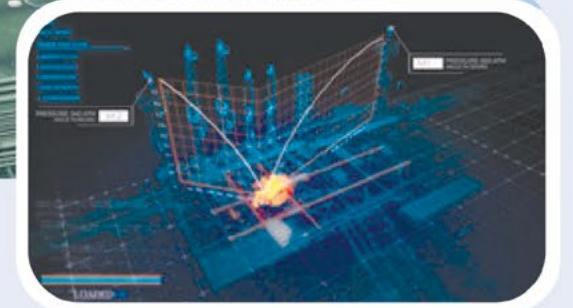
تهران: خیابان ۳۵ متری قیصریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادوند
پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴.
تلفن: ۰۲۱ - ۲۲۲۳۷۱۵۹ - ۲۲۲۳۷۹۰۰ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۶۴۲۵۱۹
www.iesco-group.com
info@iesco-group.com



سیستم اطفای حریق هوشمند

Smart Fire Fighting System

طراحی و ساخت تاورها و مانیتورهای آتش نشانی و سیستم هوشمند اطفای حریق



Smart Fire Fighting System



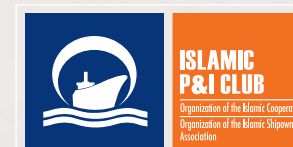
راه های ارتباطی

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



شرکت توسعه خدمات
دریایی و بندری

ساحل شمال



VENTURE AMONGST 57 ISLAMIC COUNTRIES

TO PROVIDE LIABILITY INSURANCE
COVER FOR SHIPOWNERS TRADING
WORLDWIDE



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

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

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

www.ipandi.club | info@ipandi.club

YOUR SUPPORT IN DIFFICULT TIMES



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

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

دفتری مرکزی: بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ساختمان خدمات مشتریان، شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس
تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۳ ۰۶۸۳
فکس: ۰۷۷ ۳۱۶۶ ۱۷۰۴

شعبه خوزستان: بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۱ - ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۲



علوم هادی دریا



روایای دریانوردی را با ما تجربه کنید

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



نشانی: هرمزگان، بندر عباس، بلوار پاسداران، سهراب هتل هما، جنب دبیرستان دخترانه شاهد، مرکز آموزش علوم هادی دریا
تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۶۱ - ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ - ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱
ایمیل: hadydarya@iran.ir اینستاگرام: @hadydarya
واتساپ: ۰۹۱۷۳۳۶۶۷۶۳۱ بندر شهید حقانی





پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

پارسیان پارت خاورمیانه

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

مشخصات ویژه

۴۰۰ متر خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه
سکوی تخلیه و بارگیری واگن های قطار به طول ۴۰۰ متر و عرض ۱۵ متر

فعالیت های اصلی

ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل تحول آنها با پایانه های کانتینری بندر شهید رجایی

ظرفیت ها و قابلیت ها:

- ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر
- قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز
- تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینر ها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز
- امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن ها از جمله: واگن های مسقف، لبه بلند و کوتاه، کفی و انواع تریلرها و کامیون ها
- قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته بندی های مختلف از جمله: کالای پتروشیمی، عدل های پنبه، جامبو بگ، بشکه، کالای بالتیزه و غیر بالتیزه
- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و ...
- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

مشخصات پایانه

مساحت کل ترمینال: ۱۲۵،۰۰۰ مترمربع
مساحت محوطه کانتینری: ۹۳،۰۰۰ مترمربع
انبار مسقف (هانگار): ۱۳،۵۰۰ مترمربع

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

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



شرکت پیدآوران امید ساحل

بزرگ ترین پورت اپراتور بنادر شمال کشور

ارائه دهنده خدمات

بندری، لجستیک، کانتینری و پورت اپراتوری کالاهای متفرقه و فله



فعالیت ها و توانمندی ها

۱. انجام کلیه خدمات بندری کالا شامل تخلیه، بارگیری، بارشماری و انبارداری انواع کالاهای عمومی
۲. انجام کلیه امور اسنادی کالا شامل مالی، نرم افزاری و صدور قبض انبار تا لحظه خروج کالا از محوطه بندری
۳. انجام خدمات پشتیبانی لجستیک شامل تعمیر و نگهداری تجهیزات بندری و تأمین قطعات
۴. خدمات HSE: (ایمنی، بهداشت و محیط زیست به انواع گروه های ذینفع و مشتریان و کالا و حفظ سرمایه آن با رعایت امور قانونی)
۵. در اختیار داشتن تجهیزات مدرن و استراتژیک در زمینه تخلیه و بارگیری و ۴۲ هزار متر انبارهای مسقف و ۱۱ هکتار محوطه روباز
۶. دارا بودن سیلوی غلات ۴۱،۵۰۰ تنی مکانیزه و اتوماتیک، خدمات خود را جهت انبارش و بارگیری همزمان انواع مختلف غلات ارائه داده و با کنترل دقیق دما، میزان رطوبت و هوادهی از طریق سیستم های الکترونیکی و دیجیتالی قادر به نگهداری مناسب انواع مختلف غلات تا مدت زمان طولانی و ارائه خدمات شایسته به مشتریان خود می باشد.
۷. ارائه فرجه های مالی و تخفیفات به مشتریان جهت جلب رضایت صاحبان کالا

تجهیزات

- انواع جرثقیل گنتری کرین
- انواع جرثقیل های موبایل ساحلی ۶۵ تن (LHM ۲۵۰)
- انواع جرثقیل های موبایل ساحلی ۲۵ تن (LHM ۱۰۰)
- انواع ریب استاکر
- انواع انواع جرثقیل تلسکوبی ۶۵ تن، ۴۰ تن و ۳۵ تن
- انواع مکنده غلات ۳۰۰ تن و ۲۰۰ تن
- انواع جرثقیل بوم خشک ۵۰ تن و ۳۵ تن
- انواع کشنده تریگ
- انواع کمپرسی بنز ماینر
- انواع لیفتراک ۳ تن، ۵۰ تن و ۲۰ تن

گواهی نامه ها

۱. گواهی نامه ISO ۹۰۰۱ کنترل کیفیت از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
۲. گواهی نامه ایزو ۱۴۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
۳. گواهی نامه ایزو ۴۵۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
۴. گواهی نامه عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۵. گواهی نامه تأییدیه کارگاه CIS

۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۸
۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۷

مازندران، بهشهر، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

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



پس از ۵ سال
بازنشسته شوید
و مادام العمر حقوق بگیرید



ارائه تسهیلات قرض الحسنه ۲۰۰ میلیون تومانی بدون ضامن، بدون سفته و بدون مراجعه به بانک



BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریشتر گستر



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

وبگاه: www.betaco.org ایمیل: info@betaco.org

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: t.me/betabnd

