



امضای قرارداد

تاسیس اولین کشتیرانی

حمل LNG ایران

قرارداد تاسیس اولین شرکت کشتیرانی حمل محموله های LNG ایران بین شرکت ملی نفتکش و شرکت مایع سازی گاز طبیعی ایران امضا شد. در حال حاضر طرح LNG ایران به عنوان تنها طرح تولید گاز مایع شده ایران از ۳۵ درصد پیشرفت اجرایی برخوردار است که پیش بینی می شود اولین محموله تولیدی این طرح تا پایان سال ۱۳۹۰ به بازارهای جهانی عرضه شود. ظرفیت تولید طرح حدود ۱۰.۸ میلیون تن در سال است که برای حمل این میزان گاز مایع شده به بازارهای هدف به تعداد ۱۱ فروند کشتی حمل LNG نیاز است. حمل حداقل ۵۰ درصد محموله های LNG ایران نیز به شرکت های کشتیرانی داخلی واگذار شده است که برای حمل LNG تولیدی در فاز اول به شش تا هفت فروند کشتی از این نوع نیاز است. بر اساس برآوردهای انجام گرفته برای ساخت این تعداد کشتی حداقل به یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون دلار منابع مالی و سرمایه ای نیاز است. پیش بینی می شود به زودی قراردادی ۲۰ تا ۲۵ ساله برای حمل LNG تولیدی در واحد ایران، با این شرکت جدید تاسیس امضا شود.

پیام انجمن

نشریه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان فلسطین شمالی
پایین تر از زرتشت، کوچه دانش گیان ۳۰
فکس ۸۸۹۰۵۶۰۴ تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶

Tel: 88947646 Fax: 88905604

E-mail:
central@shippingassociationofiran.org
info@saai.ir

Tehran-Iran

چاپ کارنگ ۸۸۰۲۳۰۱۰

به نام خدا

صنعت حمل و نقل دریایی به توجه ویژه نیاز دارد،

هم از سوی مجلس و هم سایر نهادهای سیاستگذار!

سهم محدود نهادهای صنفی در هیجدهمین همایش ارگان های دریایی و از آن مهمتر عدم التفات به مسایل مهمی که پیرامون کشتیرانی و سهم ایران در حمل و نقل دریایی در بازارهای بین المللی در حال وقوع است، نقطه هشدار است که باید فعالان دریایی و بندری کشور را به تلاش وادارد تا خواست های خود را به گوش نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نهادهای سیاستگذار این بخش برسانند و پیش از آن که زمان ازدست برود، منویات خود را در قوانین و مقرراتی که هم اکنون در قوه قانونگذاری مملکت و در چارچوب پنجمین برنامه پنجساله توسعه جمهوری اسلامی ایران بازتاب دهند. معاون محترم وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در موقعیت های مختلف و بخصوص در مصاحبه ای که در همین شماره از - پیام انجمن - مطالعه می فرمایید تردیدی باقی نگذاشته است که در نهادهای سیاستگذار حمل و نقل دریایی هیچ گونه وفاقی برسر ضرورت رفع مسایل و مشکلات این بخش وجود ندارد و در نتیجه در برداشت اولیه قانون برنامه پنجم نیز هیچ اثری از نقش این بخش در اقتصاد کشور دیده نشده است.

همایش اخیر در جزیره کیش که خوشبختانه وزیر راه و ترابری و عده زیادی از کارشناسان تراز اول اقتصاد کشور در آن حاضر بودند فرصتی مهم بود که فعالان بخش خصوصی بتوانند خواست های خود را در معرض نقد و بررسی قرار دهند و بگویند تا برخی از مواد قطعنامه همایش را به سود این بخش تغییر دهند، اما اینگونه نشد و دیدیم که طبق معمول سال های اخیر همایش به مسایل فرعی و غیر دریایی بیشتر توجه کرد تا مشکل بنگاه های فعال در دریا و بنادر کشور که از ماه ها پیش و در پی بروز رکود در اقتصاد جهانی و اثرات آن نگران آینده فعالیت خود هستند. بخش بزرگی از مواد قطعنامه به اصلاح وضعیت و موقعیت استخدامی و کاری کارکنان دریایی اختصاص یافت، اگرچه برحسب توصیه سازمان بین المللی دریانوردی انجام گرفت، اما ظاهراً فضایی برای طرح مسایل جنبی صنعت حمل و نقل دریایی، آینده شرکت های کشتیرانی که در اثر رکود بین المللی الان بخشی از قدرت عمل خود را از دست داده اند و هم چنین تحریم هایی که علیه ایران در مرحله تکوین است باقی نگذاشتند.

از سوی دیگر نهادهای مملکتی نیز ظاهراً از مسایل این بخش غافل مانده اند. می بینیم که در قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران که سازمان بنادر و دریانوردی نیز بیشترین کوشش را برای گنجانیدن دیدگاه های خود در آن به عمل آورده، عملاً هیچ اشاره ای به صنعت حمل و نقل دریایی نشده و قول هایی هم که از طرف جناب آقای مهندس صدر برای متقاعد کردن طراحان این برنامه نقل شده است ممکن است هیچگاه به ثمر نرسد. در نتیجه به سادگی می توان دریافت که رفع و حل و فصل مسایل این بخش از این پس بردوش بخش خصوصی خواهد بود تا راهکارهای لازم را تدارک ببیند و همه ابزارهای ممکن را به یاری بگیرد.

نگاهی به مصاحبه دبیر محترم انجمن کشتیرانی با موسسه اطلاع رسانی مانا نیز تاحدودی وسعت کارهایی را که باید برای بهبود وضعیت حمل و نقل دریایی انجام گیرد نشان می دهد. ایشان به درستی تاکید می کنند که امروز ظرفیت های زیربنایی بندری از نیازهای کشور فراتر رفته است. این به دو معناست اول این که ما دیگر لازم نیست که در زمینه افزودن بر این ظرفیت ها کار جدیدی انجام دهیم و دیگر این که بهتر است راهکارهایی جدیدی برای گسترش فعالیت های ترانزیتی کشور انجام گیرد تا بتوانیم زیان معطل ماندن این سرمایه گذاری ها را به حداقل برسانیم و ضمناً بخشی از درآمد حاصل از ترانزیت کالای آسیای میانه را به سمت بودجه خودمان جذب کنیم. البته آقای سیدمحمدجواد طباطبایی خود راه های مقدور برای بهره گیری از ظرفیت های اضافی بنادر کشور را نیز مطرح می کند و مهم ترین آن ها هم این که برای ارتقای جایگاه ایران در منطقه باید کارهای مهمی انجام گیرد تا کشورهای منطقه ایران را در اولویت انتخاب های خود قرار دهند و حمل بخش بیشتری از کالای صادراتی و وارداتی خود را به ایران بپسارند که هم با هزینه کمتری حمل می کند و هم به دلیل فواصل نزدیک تر، کالاهای ترانزیتی را با سرعت بیشتری به دست صاحبانش می رساند.

اصرار دبیر انجمن کشتیرانی بیشتر روی موضوع ایجاد ارزش افزوده از حمل و نقل دریایی، ترانزیت کالای منطقه با استفاده از بنادر جنوبی کشور و ایجاد شور و شوق بیشتر برای کار است که به تنهایی می تواند فرصت هایی برای فعالیت بیافریند که شرکت های ایرانی سرگرم در حمل و نقل دریایی و بین المللی متوجه عمق بحران اقتصادی جهانی نشوند و تا مدت ها خود را سرپا نگاه دارند. از سوی دیگر تردیدی وجود ندارد که اگر دولت، نهادهای سیاستگذار و برنامه ریزان کشور در طراحی موقعیت های جدید برای صنعت حمل و نقل دریایی غفلت نکنند نه تنها جایگاهی که امروز در اختیار ماست در عرصه حمل و نقل کالای بازرگانی و نفتی از دستمان خارج خواهد شد، بلکه دور نیست که به دلیل مشکل تر شدن کار رقابت نتوانیم در آینده به چنین موقعیت هایی دسترسی پیدا کنیم. فراموش نکنیم که در حال حاضر شرکت های کشتیرانی و مدیران بنگاه های مرتبط با حمل و نقل دریایی از داخل کشور نیز نگرانی هایی احساس می کنند که کاستن از اختیارات شرکت های کشتیرانی برای خرید کشتی از خارج از جمله مهم ترین آن هاست، یعنی برنامه ای که صنایع کشتی سازی برای بیرون رفتن از رکود چند دهه ای خود با علاقه به آن چشم دوخته اند.



● تشکیل کمیته ساماندهی سواحل، بنادر و شناورها

مدیر کل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: بر اساس قانون، هرگونه ساخت و ساز تأسیسات دریایی و بندری باید پس از اخذ مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی صورت پذیرد. آقای علیرضا کبریایی گفت که: با توجه به مصوبه اخیر مجلس شورای اسلامی در خصوص الحاق تبصره بند ۲۲ ماده ۳ آیین نامه سازمان، تمامی ضابطین قضایی نیز در صورت مشاهده و یا اطلاع از تخلف بلافاصله نسبت به توقف عملیات اقدام و سپس موضوع توسط سازمان بنادر و دریانوردی به مراجع قضایی ارجاع می شود. وی یکی از مهمترین مشکلات صدور مجوز برای ساخت تأسیسات در کنار ساحل را طولانی شدن روند پاسخ سازمان محیط زیست خواند و تصریح کرد: این امر گاهی منجر به انصراف سرمایه گذاران و یا اجرای برخی طرح ها بدون اخذ مجوز قانونی می شود. کبریایی خاطرنشان کرد: برای رفع این مشکل مکاتباتی با سازمان محیط زیست صورت گرفته که امید است بر اساس این همکاری ها، زمان لازم برای بررسی زیست محیطی طرح ها به حداقل ممکن کاهش یابد.

● خرید بزرگترین کشتی تفریحی ایران توسط بخش خصوصی

بخش خصوصی بزرگترین کشتی تفریحی ایران را سال آینده وارد آبهای کیش خواهد کرد. این شناور تفریحی که اولین هتل دریایی در جنوب کشور به شمار می رود توسط شرکت غواصی و تفریحات دریایی ساحل شایان کیش خریداری و به آبهای کیش هدایت می شود. این شناور با ظرفیت حمل ۴۰۰ نفر مجهز به سه سالن بزرگ پذیرایی ۵۰۰ اتاق و کافی شاپ است. ارزش این شناور تفریحی هشت میلیارد تومان اعلام شده است. شرکت غواصی و تفریحات دریایی ساحل شایان کیش در راستای توسعه گردشگری دریایی در نظر دارد به خرید یک فروند شناور کف شیشه ای جدید با ظرفیت ۴۰ نفر اقدام کند که این شناور نیز یک سال دیگر وارد آبهای کیش خواهد شد. همچنین این شرکت مذاکراتی را نیز با دانشگاه های معتبر ایران انجام داده است که در صورت نهایی شدن برای اولین بار رشته برشکاری و جوشکاری در زیر آب به عنوان یک رشته دانشگاهی در جزیره کیش ارائه خواهد شد. شرکت مذکور در صورتی که شرایط مورد نیاز فراهم شود رشته عکاسی زیر آب را نیز با همکاری این دانشگاه ها در کیش ارائه خواهد داد. به گفته مقامات شرکت غواصی و تفریحات دریایی ساحل شایان کیش با آنکه این شرکت طرح های متعددی را در بخش ساحل سازی، توسعه گردشگری دریایی و زیباسازی سواحل در محدوده اسکله تفریحی کیش ارائه کرده است اما عدم حمایت مسئولان باعث تعویق در اجرای طرح های مذکور شده است. به اعتقاد این بخش خصوصی تغییرات مدیریتی متعدد در منطقه آزاد کیش باعث شده تا گردشگری دریایی در این جزیره آنگونه که باید رونق نداشته باشد.

● پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران آماده شد

ویرایش اول پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهوری و همکاری پردیس دانشکده های فنی دانشگاه تهران تهیه شد. مهندس " رمضان عرب سالاری " سرپرست معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب افزود: این سازمان به عنوان متولی امور دریایی کشور به منظور تأمین ملزومات انجام وظایف حاکمیتی خود، تهیه و بروز رسانی آیین نامه های تخصصی دریایی ایران در حوزه مهندسی سواحل، بنادر و سازه های دریایی را به عنوان یک ضرورت زیربنایی مورد توجه قرار داده است. وی گفت: بر همین اساس در گام نخست سازمان بنادر با هماهنگی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهوری تهیه آیین نامه کارهای دریایی ایران را در دستور کار خود قرار داد. عرب سالاری افزود: این آیین نامه ویرایش اول آیین نامه طراحی بنادر و سازه های دریایی (نشریه ۳۰۰) است و بر مبنای آیین نامه استاندارد تجهیزات بندری ژاپن ویرایش ۲۰۰۲ و رویکردی بر ویرایش جدید آن که در سال ۲۰۰۹ منتشر شده است. وی گفت: آیین نامه مذکور با همکاری پردیس دانشکده های فنی دانشگاه تهران تهیه شده و به زودی جهت اظهار نظرها کارشناسی به سازمانها و ارگانهای مربوطه، اساتید دانشگاهها و شرکتهای پیمانکاری و مشاوره ای ارسال خواهد شد. سرپرست معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر در خصوص مفاد آیین نامه مذکور گفت: پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران مشتمل بر ۹۵۰ صفحه شامل بخشهای کلیات، شرایط طراحی، قطعات بتنی پیش ساخته، پی ها، کانال های ناوبری و حوضچه ها، تجهیزات محافظت بنادر تأسیسات پهلوگیری، سایر تجهیزات بندر، اسکله های ویژه و اسکله های تفریحی است.

● سمینار تخصصی توسعه بنادر ترانشیپی در تهران و بندر عباس

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با همکاری شرکت بنیان مدیریت رشد و شرکت تایدواتر خاورمیانه و با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، سمینارهایی را در تهران و بندرعباس برگزار کرد تا با حضور چندین کارشناس بین المللی راهکارهای مناسب برای تبدیل بنادر کشور به مراکز ترانشیپ کالا در منطقه را بررسی کند. این گردهمایی های تخصصی بخشی از برنامه انجمن برای تحقق اهداف برنامه چشم انداز سال ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران است که فراهم ساختن زمینه های تبدیل بنادر کشور به مرکز مبادلات تجارت منطقه ای و بین المللی، بخشی از طرح های بلندپروازانه آن به شمار می رود.

در سمینارهای یک روزه تهران و بندرعباس که در روزهای بیستم و یکم اردیبهشت برگزار شد آقایان رافائل سائینا گارسا از کشور اسپانیا و کایرن رینگ از ایرلند، سخنرانی هایی پیرامون موضوع " چگونه بندر خود را به یک هاب ترانشیپی تبدیل کنیم " انجام دادند که فوق العاده برای کارشناسانی که در این سمینارها شرکت کرده بودند مناسب و مفید ارزیابی شده است. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در سال های اخیر برنامه های گسترده ای را برای آموزش کارکنان شرکت های عضو با مسایل و مهارت های روز صنعت حمل و نقل دریایی و بازرگانی بین المللی در دستور کار خود قرار داده است که برگزاری این دو سمینار یک روزه بخشی از سطوح بین المللی آن است.

تجدید ساختار شورای

تحقیقات سازمان بنادر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از تجدید ساختار شورای تحقیقات و مأموریت های جدید این شورا در گسترش فرهنگ و روحیه تحقیق و پژوهش در این سازمان خبر داد. آقای مهندس سیدعطاءالله صدر در دیدار اعضای شورای پژوهش این سازمان، با اعلام اینکه شورای تحقیقات باید از همه ظرفیتهای درون و برون سازمانی استفاده کند، تأکید کرد: شورای تحقیقات باید به محل سیاستگذاری، هدایت و تدوین پژوهش سازمان تبدیل شود و مرکزی برای مدیریت تفکر و ایده های پژوهشی باشد. وی گفت که تحقیق و پژوهش یک کار فراگیر است و باید این باور در سازمان ایجاد شود و هر کس به اندازه خودش بتواند در پژوهش و کار تحقیقاتی مشارکت کند.

کشتیرانی در کارون

از سر گرفته می شود

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: تردد کشتی های گردشگری و تجاری در کارون به زودی از سر گرفته می شود. آقای سیدعطاءالله صدر در حاشیه بهره برداری از چند طرح بندری، به خبرنگاران گفت که مطالعات این طرح پایان یافته است و با توجه به موقعیت ویژه رودخانه کارون، به زودی شاهد تردد کشتی ها در این رودخانه خواهیم بود. وی در ادامه با بیان اینکه «هم اکنون سازمان بنادر و دریانوردی ۵۰ شناور در دست ساخت دارد»، گفت: این سازمان به شرکتهایی که متقاضی ساخت شناور باشند، مجوز و تسهیلات لازم اعطا می کند.

کاهش زمان انتظار

کشتی ها در بندر امام

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به افزایش ۲۳۲ درصدی ورود و خروج واگن گفت: در فروردین ماه امسال تعداد ۱۷۱۴ دستگاه واگن جهت تخلیه و بارگیری انواع کالا به بندر امام وارد و یا از آن خارج شده است. آقای علیرضا خجسته افزود: در این مدت ۱۰۴ هزار و ۶۷۷ تن کالا با ۲۰۴ درصد رشد نسبت به مدت مشابه در سال گذشته توسط ناوگان حمل و نقل ریلی از بندر امام به سایر نقاط کشور ارسال شده است. وی با اشاره به وجود ۱۲۰ کیلومتر راه آهن داخلی در مجتمع بندری امام خمینی گفت: با کاهش ساعات انتظار کشتی ها از ۴ روز در ماه نخست سال گذشته به ۲،۵ روز در مدت مشابه امسال، سرعت عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر رشد یافت.



کمیته تخصصی شورای عالی

خلیج فارس تصمیم گرفت

واگذاری کلیه عملیات بندری

به بخش خصوصی تا ۲ ماه دیگر

تمام عملیات بندری و فعالیت های راه آهن در بنادر ظرف حداکثر ۲ ماه به بخش خصوصی واگذار می شود. دومین جلسه کمیته بازرگانی حمل و نقل و کار شورای عالی خلیج فارس به ریاست وزیر بازرگانی تشکیل شد. در این جلسه که نمایندگان وزارتخانه ها و سازمان های ذربط، ۵ مصوبه از جمله اعمال هرگونه تخفیف و تعدیل در تعرفه های بندری توسط سازمان بنادر و دریانوردی برای تصویب به شورای عالی خلیج فارس پیشنهاد شد.

این تفویض اختیار بمنظور استفاده حداکثری از ظرفیت بنادر تحت پوشش سازمان بنادر و دریانوردی جهت جابجایی کالا در سطح کشورهای منطقه، استفاده بهینه از فرصت ها، انعطاف پذیری و رقابتی کردن تعرفه های بندری نسبت به کشورهای حوزه خلیج فارس و اعمال هرگونه تخفیف و تعدیل در تعرفه های مذکور به سازمان بنادر و دریانوردی صورت می گیرد.

همچنین در اجرای سیاستهای اصل ۴۴ قانون اساسی وزارت راه و ترابری



مكلف است تمام عملیات بندری و فعالیت های راه آهن در بنادر را بطور کامل به بخش غیردولتی و ظرف مدت حداکثر دو ماه عملیاتی کند. در دیگر مصوبه پیشنهادی آمده است: سازمان بنادر و دریانوردی موظف است ضمن برنامه ریزی و انجام اقدامات اجرایی لازم، مشوق ها و تسهیلات موردنیاز جهت افزایش عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور به میزان ۲۰ درصد نسبت به عملکرد فعلی را فراهم کند. براساس این گزارش: همچنین مقرر شد

بمنظور ساماندهی و توسعه روابط اقتصادی جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس و در راستای گسترش حضور فعال بخش خصوصی در بازارهای هدف یاد شده، چارچوب همکاری های مشترک در قالب کمیسیون های عالی به ریاست معاون اول رئیس جمهوری و به مسئولیت وزارت بازرگانی تعیین شود.

موانع قانونی توسعه حمل و نقل دریایی باید از میان برداشته شود

عطاءالله صدر: انتظارات مان را در مورد اهداف

بخش دریایی برنامه پنجم به مجلس منتقل می کنیم

«بنادر کشور، باید قابلیت بیشتری برای جذب سرمایه بخش خصوصی پیدا کنند»

منبع: مارین نیوز

همزمان با برگزاری هیجدهمین همایش ارگان های دریایی کشور که در سال های اخیر به نشستی تاثیرگذار در صنعت حمل و نقل دریایی میل شده است، نگاه کارشناسان به وضعیت کنونی و موقعیت آتی بنادر کشور و راه های مقابله با بحران های اقتصادی بین المللی دوخته شده است از جمله سازمان بنادر و دریانوردی نیز در اندیشه آن است که با اصلاح سیستم های مدیریتی خود و گنجاندن نکاتی تازه در بخش دریایی، برنامه پنجم توسعه اقتصادی و اجتماعی راه های مناسب را برای رسیدن به اهداف این سازمان بگنجانند. گفت و گویی که مطالعه می فرمایید دیدگاه های مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را در همین زمینه بازتاب داده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: در جلسات کارشناسی تدوین برنامه پنجم حضور خواهیم داشت و نظرات خود را منتقل خواهیم کرد. آقای مهندس سیدعطاءالله صدر که همزمان با آغاز جلسات تخصصی کمیسیون های مجلس برای بررسی برنامه پنجم با خبرنگار مارین نیز گفت و گو می کرد، افزود: بطور کلی، آنچه که باید محقق شود این است که موانع قانونی توسعه حمل و نقل دریایی برداشته شود. یکی از این موارد را مربوط به بحث تعرفه دانست و تأکید کرد: حتما باید نظام تعرفه ای بنادر کشور، انعطاف پذیر باشد و متناسب با شرایط بازار، تقاضا و رقابت بین المللی و بازارهای جهانی تغییر کند و چون وضع فعلی مبنای قانونی دارد؛ باید قانون موجود تغییر کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: نکته دیگر آن است که بنادر کشور، باید قابلیت بیشتری برای جذب سرمایه بخش خصوصی پیدا کنند تا از حالت حمل و نقلی صرف به سمت تبدیل به مناطق نسل سوم بروند و امکان افزایش ارزش افزوده، تولید و لجستیک کالا در آن، فراهم شود. معاون وزیر راه و ترابری در این زمینه پیشنهاد داد: قانون سرمایه گذاری مناطق آزاد که تسهیلات گمرکی و مالیاتی را در این مناطق قایل می شود، به بنادر تسری یابد. آقای صدر درعین حال تأکید کرد که این پیشنهاد، به معنای تبدیل بنادر به مناطق آزاد نیست؛ بلکه انتظار ما این است که موانع جذب سرمایه در بنادر برداشته شود.



وی در پاسخ به این پرسش که «چرا هیچ یک از این موارد در لایحه برنامه پنجم لحاظ نشد؟»، گفت: احکامی که در برنامه بود، به کمیته ها و شوراهای تخصصی رفت و در آنجا، عده ای موافق و عده ای مخالف بودند که بعضی موارد رأی نیاورد و بعد هم، مرحله ای به واحد تلفیق بودجه معاونت نظارت و برنامه ریزی راهبردی ریاست جمهوری رفت که منجر به خلاصه شدن و حذف برخی احکام شد. وی در پاسخ به این پرسش که «آیا این روند می تواند نبودن حتی یک کلمه درباره دریا در برنامه پنجم را توجیه کند؟»، گفت: بالاخره تشخیص نویسندگان برنامه پنجم، بدین شکل بوده است!

وی در پاسخ به این پرسش که «این امر کاملاً با وعده رئیس جمهوری در پیام هفدهمین همایش ارگان های دریایی مبنی بر «توسعه دریامحور» تعارض دارد»، نیز گفت: این مسأله به دستگاهی برمی گردد که لایحه برنامه پنجم را تلفیق و جمع آوری کرده است که ممکن است یا این بحث از قلم افتاده باشد و یا آنکه توجه لازم، نشده باشد. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مورد برنامه این سازمان برای تغییر وضع فعلی برنامه پنجم در جریان بررسی در مجلس شورای اسلامی گفت: ما بعنوان سازمان تخصصی بخش دریایی نظرات خود را منتقل خواهیم کرد که امیدواریم با تصویب مجلس، همراه شود.

گفتنی است نادیده گرفته شدن بخش دریایی در جریان تدوین برنامه پنجم از سوی دولت، در حالی صورت می گیرد که دکتر محمود احمدی نژاد، رئیس جمهوری، سال گذشته در همین ایام و در قالب پیامی به هفدهمین همایش ارگان های دریایی، با بیان اینکه «این همایش با شعار توسعه دریامحور فرصتی است مناسب جهت تدوین یک برنامه به منظور هماهنگی و تعامل ارگان های دریایی کشور است»، گفته بود: با برگزاری این همایش، می توان انتظار شروع یک استراتژی جدید، هماهنگ و همگون را داشت. حال و در شرایطی که لایحه برنامه پنجم توسعه در آستانه بررسی های نهایی در مجلس شورای اسلامی است، باید پرسید بی توجهی به بحث دریایی در این برنامه، ناشی از ضعف ارگان های دریایی است که اکنون در آستانه برگزاری همایشی دیگر هستند و یا به بی توجهی دولتمردان به مقوله دریا برمی گردد؟



۲- پیگیری و اجرای تبصره ماده ۵۲ قانون کار (مشاغل سخت و زیان آور) و ماده ۷۶ تامین اجتماعی (بازنشستگی بیش از موعد دریانوردان) با حمایت دولت در خصوص دریانوردان و همچنین شفاف سازی تعریف شرایط از کار افتادگی دریانوردان بر اساس استانداردهای پزشکی دریانوردی بین المللی (ILO, STCW) توسط سازمان بنادر و دریانوردی کشور و سازمان تامین اجتماعی انجام پذیرد.

۳- استقرار نظام جامع مدیریت یکپارچه از طریق برگزاری دوره های تخصصی در سطوح مختلف علمی در مراکز آموزش معتبر داخل و خارج کشور مورد تاکید قرار گرفت.

۵- درخواست همکاری و همفکری مضاعف با ارگان های دریایی مرتبط از جمله (سازمان بنادر و دریانوردی و پلیس گذرنامه و ...) با دید فراملی به منظور گسترش فعالیت در تولید نفت و گاز در میادین مشترک مورد تاکید قرار گرفت.

۶- پیگیری تعیین حداقل حقوق و دستمزد جهت پرسنل فعال در بخش دریایی شرکت نفت فلات قاره با توجه به شرایط شغل و سختی کار به منظور ایجاد انگیزه بیشتر و افزایش بهره وری مورد تاکید قرار گرفت.

۷- با توجه به محدودیت های ایجاد شده توسط استخبار جهانی بر لزوم حمایت دولت از شرکت های کشتیرانی داخلی جهت جذب و حمل محمولات وارداتی و صادراتی کشور و همچنین ارائه تسهیلات (مالی با نرخ های معمول و بین المللی) جهت انجام تعهدات و پیشبرد طرح های توسعه ناوگان شرکت های داخلی و حفظ موقعیت فعلی رتبه بندی ناوگان ملی کشور در منطقه تاکید گردید.

۸- با توجه به لزوم کاهش قیمت تمام شده حمل کالاهای صادراتی - وارداتی و در راستای کاهش رسوبات کالا در بنادر کشور، همچنین تشویق صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل به استفاده و ارائه سرویس های Door-To-Door، لزوم ساخت و راه اندازی بنادر خشک در قطب های صنعتی و افزایش سرعت سیر حمل و نقل ریلی کشور و کاهش حق دسترسی خطوط راه آهن مورد تاکید قرار گرفت.

۹- با عنایت به فضای مناسب کسب و کار جهانی در حوزه اسقاط کشتی در سال جاری و سال های آتی و پتانسیل این صنعت جهت کارآفرینی در مناطق ساحلی کشور، بر لزوم حمایت از سرمایه گذاران بخش خصوصی و تسهیل در صدور مجوزهای لازم جهت ساخت و راه اندازی یاردهای اسقاط کشتی تاکید گردید.

۱۰- پیگیری راه اندازی دادگاه های تخصصی دریایی در سطح کشور مورد تاکید قرار گرفت.

۱۱- بررسی و ارائه پیشنهاد تدوین روش های اجرایی برای الزام شناورهای زیر GT۵۰۰ با رعایت مفاد ISM و ارائه راهکار اصلی ISM بر اساس شناورهای بالای GT۵۰۰ که در محدوده های دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران فعالیت می نمایند.

۱۲- همکاری و هماهنگی ارگان های دریایی کشور با پلیس مهاجرت گذرنامه ناجا به منظور ساماندهی و تسهیل تردد پرسنل دریایی شناورها با رعایت اولویت اتحادیه مالکان کشتی ایران مورد تاکید قرار گرفت.

۱۳- با توجه به پتانسیل جمهوری اسلامی ایران در اجرای نقش محوری در عملیات پیشگیری و مقابله با آلودگی در خلیج فارس و دریای عمان از دولت و مجلس محترم تقاضا می شود که در اسرع وقت نسبت به تصویب طرح سازمان بنادر و دریانوردی در ایجاد مراکز مجهز مقابله با آلودگی های دریایی و در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی اقدام نمایند.

۱۴- سازمان های بهره بردار از دریا به هر نحو باید فعالیت های خود را با الزامات زیست محیطی ملی و بین المللی که از طرف مراجع ذیربط ابلاغ می گردد منطبق نمایند و کلیه تعهدات و اقدامات لازم جهت جلوگیری از هر گونه آلودگی در پهنه دریاهای در هر زمان از فعالیت خود به عمل آورند و در اسرع وقت نسبت به جبران خسارات زیست محیطی رفع کلیه نواقص تاسیسات خود که در آلودگی آب دریا موثر هستند اقدام نمایند.

۱۵- در راستای تسهیل اجرای طرح ها و پروژه های توسعه ای بخش حمل و نقل دریایی و تامین تسهیلات مالی مورد نیاز این بخش بر لزوم تاسیس و راه اندازی بانک حمل و نقل دریایی با همکاری ارگان های دریایی کشور تاکید گردید.

۱۶- سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری ارگان های دریایی و با استفاده از تمامی ظرفیت های موجود نسبت به اجرای برنامه پایش و مدیریت زیست محیطی واحدهای آلاینده آب های دریایی کشور و همچنین تدوین استانداردهای زیست محیطی و ایجاد بانک اطلاعات محیط زیست دریایی کشور اقدام نمایند.

۱۷- تشکیل کارگروهی متشکل از ارگان های مرتبط جهت بررسی مشکلات شناورهای سنتی و حل و فصل مسائل مختلف آنان مورد تاکید قرار گرفت.

۱۸- پیگیری دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور در مورد مفاد باقیمانده قطعه نامه همایش های قبلی، برگزاری جلسات منظم شورایی مدیران ارشد و درخواست از ارگان های دریایی و سایر متعاملین دریایی و سایر مراجع ذیربط به منظور همکاری و مساعدت های لازم در این مورد و تعیین زمان و مکان و اعلام موضوع همایش نوزدهم هماهنگی ارگان های دریایی کشور مورد تاکید قرار گرفت.

همایش ضمن قدرانی از حضور فراکسیون نمایندگان استان های ساحلی و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، حمایت های قانونی برای رفع تنگنای موجود در بخش دریایی کشور و درج موارد قانونی مورد نیاز توسعه حمل و نقل دریایی در برنامه پنجم توسعه اقتصادی کشور را خواستار شد.

دبیر خانه هجدهمین همایش ارگان های دریایی جزیره کیش - اردیبهشت ۱۳۸۹

قطعه نامه هجدهمین همایش ارگان

های دریایی کشور ۲۸ و ۲۹

اردیبهشت ۱۳۸۹ جزیره کیش

مرکز همایش های بین

المللی منطقه

آزادکیش

هجدهمین همایش هماهنگی

ارگان های دریایی کشور با حضور وزیر راه و ترابری و نمایندگان مجلس شورای اسلامی و نمایندگان بیش از ۵۰ ارگان های دریایی از بخش های دولتی، تعاونی، خصوصی و سازمان های مردم نهاد در روزهای ۲۸ و ۲۹ اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ با شعار "ثروت انسانی احیاءگر نقش محوری ایران در منطقه" با تولید سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت جامعه دریایی کشور به میزبانی شرکت نفت فلات قاره ایران در جزیره کیش برگزار گردید. این همایش در پایان اجلاس دو روزه خود ضمن قدرانی از شرکت نفت فلات قاره که میزبانی همایش را برعهده داشت، قطعه نامه ای را در ۱۸ ماده به شرح زیر منتشر کرد:

۱- تامین منابع انسانی دریانوردان به میزان ۵۰۰۰ نفر در برنامه توسعه پنجم به منظور ایرانی نمودن کارکنان دریایی شاغل بر روی ناوگان تجاری تحت پرچم و مالکیت ایران از طریق:

۱-۱- شناسایی مدارک شایستگی دریانوردان توسط وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و همکاری با کمیته مربوطه در سازمان بنادر و دریانوردی.

۱-۲- انطباق آموزش های تخصصی دریایی در مراکز آموزش عالی دریانوردی با کنوانسیون STCW و استفاده از حداکثر پتانسیل موجود در راستای تربیت و بکارگیری دریانوردان کارآمد و توسعه مراکز آموزش در استان های ساحلی.

۱-۳- پیگیری ایجاد تسهیلات و فرصت های مناسب جهت تحصیلات عالی ساحل نشینان کشور برای تامین منابع انسانی متخصص و کارآمد بومی در رشته های تحصیلی مورد نیاز مشاغل بندری و دریانوردی در نظام آموزش عالی کشور.

۱-۴- آموزش و توانمند سازی کارکنان دریایی مورد نیاز جهت هدایت کشتی های مخصوص مواد شیمیایی و گاز مایع (LNG, LPG)

۱-۵- پذیرش مسئولیت تربیت و تامین نیروی متخصص دریانوردی از سوی وزارت علوم و حذف روش بورسیه.

۱-۶- ایجاد امکان احتساب خدمت و اشتغال افراد مشمول خدمت وظیفه عمومی در مشاغل دریانوردی به مدت ۵ سال بجای گذراندن دوره مقدس سربازی.

درگذشت همکار صدیق انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته درگذشت یکی از همکاران قدیمی و صدیق خود مرحوم آقای سیدهادی صفوی مدیر امور مالی انجمن را به آگاهی اعضای انجمن می رساند و مراتب تاسف و اندوه عمیق همکاران وی را به خانواده آن مرحوم ابراز می دارد. از درگاه ایزد متعال برای روح این عزیز از دست رفته آرزوی آمرزش ابدی و برای کلیه بازماندگان صبر و شکیبایی مسئلت می کنیم

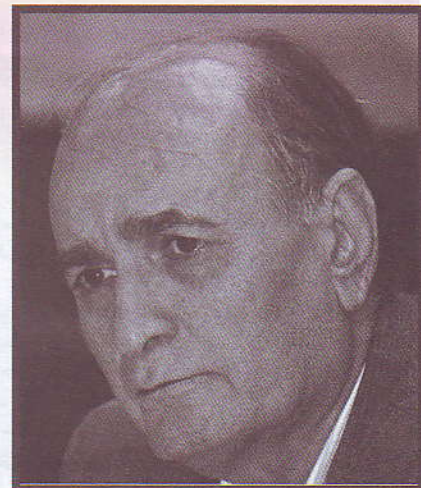
دبیر و کارکنان دبیرخانه انجمن



ظرفیتهای بندری

ایجاد شده در کشور

فراتر از نیاز داخلی است



برگزاری هیجدهمین همایش ارگان های دریایی کشور موجب شده است که صاحبان اقتصاد - دریایی کشور با سئوالات متعددی روبه رو بشوند که مهم ترین آن ها ارزیابی وضعیت کنونی فعالیت های دریایی کشور و مشخص تر شدن مسیر حرکت این برنامه ها در جهت تامین اهداف برنامه بلندمدت بیست ساله جمهوری اسلامی کشور و هم چنین اهداف پنجمین برنامه توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور است که قرار است به صورت مشخص تری برنامه کوتاه مدت دولت را برای رسیدن به اهداف تعیین شده دنبال کند. البته به دلیل اختصاص موضوع اصلی همایش به نیروی انسانی فعال در دریا، هم در صحن همایش و هم قطعنامه نهایی آن بیشتر بحث ها بر روی چگونگی اصلاح و بهبود وضعیت کارکنان دریایی کشور دور می زند اما فعالان بندری و دریایی کشور و صاحبان کشتی ها و صنایع کشتی سازی نیز از توجه همایش برکنار نماندند و در بخش هایی از مواد نهایی قطعنامه تاکیداتی بر روی رفع مسایل ومشکلات این بخش نیز به عمل آمده است

آقای سید "محمد جواد طباطبایی" دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفت وگویی با ما که به بهانه برگزاری هیجدهمین همایش ارگان های دریایی انجام گرفته براین باور تاکید کرد که ظرفیتهای بندری ایجاد شده در کشور فراتر از نیازهای داخلی است و باید برای بخش اضافی فکری بشود. او می گوید: این اقدامات و سرمایه گذاری ها زمینه مناسبی را برای ارتقای نقش و جایگاه ایران در عرصه تجارت منطقه ای و مبادلات بین المللی کالاهای فراهم آورده است. وی کسب سود سهم موثر و پایدار از مبادلات منطقه ای و مبادلات کالاهای و ارائه خدمات ارزش افزوده در رقابت با سایر بنادر معتبر منطقه ای را یکی از اصلی ترین اولویتهای بخش دریایی و بندر کشورمان عنوان و اضافه می کند: دستیابی به وضعیت مطلوب در این زمینه نیازمند پاره ای از اقدامات هماهنگ با برنامه و هدفمند است تا بتواند با توجه به پتانسیل های موجود هر چه سریع تر حصول نتیجه را ممکن کرد. طباطبایی با توجه به اهمیت حضور و فعالیت موثر و سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر مواردی را پیشنهاد می کند که ایجاد شرایط برای ارائه خدمات رقابتی، تطبیق نظام تعرفه بنادر با نیازهای رقابت منطقه ای و بین المللی، اعتمادسازی برای مشتریان و اصلاح رویکرد موجود در رابطه با شرایط و کیفیت خدماتی که در بنادر به خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل بین المللی ارائه می گردد از جمله این موارد است. وی می گوید: تشکیل و توسعه شبکه های توزیع دریایی، جاده ای و ریلی و حمایت از آنها تا مقطع تنظیم شدن عرضه و تقاضا، فراهم ساختن زمینه های حضور بخش صنعت و تولید و توزیع در بنادر هماهنگ ساختن ارگانها و نهادهایی که تصمیمات و عملکرد آنها در کارکرد بنادر تاثیر گذار است و همچنین بستر سازی برای توسعه فناوری های نوین و تسهیل، تجارت الکترونیک در بنادر در زمره ضروری ترین اقدامات قابل انجام است.

در همین حال دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان اینکه نباید فرصت های موجود برای ارائه خدمات جانبی و ارزش افزوده در بخش دریایی و بندری کشور را به فراموشی سپرد می افزاید: اینگونه فعالیت ها می توانند درآمدهای سرشار و منابع قابل توجهی را برای بنادر ایرانی به ارمغان آورد. وی از آب رسانی، بانکرینگ، انجام تعمیرات سبک و سنگین کشتی ها، ارائه خدمات اینترنتی و مخابراتی شناورها و ارائه خدمات تعویض کروز (خدمه) به عنوان نمونه ای از این فعالیت ها نام می برد که می تواند در کنار عملیات تخلیه و بارگیری و نگهداری و توزیع انواع کالاهای زمینه ساز ارتقاء جایگاه بین المللی و منطقه بنادر تجاری کشور شود.

دبیر کل IMO

به دریانوردان بهای لازم داده نشده است

دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی در پیامی به هجدهمین همایش ارگان های دریایی، هدف از نامگذاری سال ۲۰۱۰ بعنوان «سال دریانوردان» را ستایش و قدردانی از خدمات منحصر به فرد و غالباً نادیده گرفته شده ۵/۱ میلیون نفر دریانوردی خواند که در اقصی نقاط جهان برای رفاه و آسایش همه با جان و دل، تلاش می کنند. در پیام آقای افتمیوس میتروپولوس که توسط آقای علی استیری، مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی، قرائت شد؛ افزود: این واقعیت که نیازهای روزمره بیش از ۵/۱ میلیارد نفر از شهروندان جهان توسط ۵/۱ میلیون نفر دریانورد تامین می شود؛ از نظر دور نگاه داشته شده یا به آن بها داده نشده است.

آقای میتروپولوس ادامه داد: در همین راستا، IMO این نکته را مدنظر قرار داده تا بار دیگر به دریانوردان اطمینان دهد فشار بی حدی که دریانوردان تحمل می کنند و با آن رویارو هستند، کاملاً درک می کند و بر آن است وظایفش را به سوی حمایت همه جانبه از کار روزمره آنها، هدایت کند. در ادامه این پیام آمده است: مایلم پیام روشنی را به دریانوردان ابلاغ کنیم؛ اینکه کل جامعه کشتیرانی، شرایط آنان را درک می کند و مراقب آنان است و وقتی در دریا دچار ناراحتی و مشکل می شوند، به حال خود رها نخواهند شد. وی در پایان پیام خود به هجدهمین همایش ارگان های دریایی، ابراز اطمینان کرد که ایران نیز از رویکرد آیمو در این زمینه، کاملاً پشتیبانی خواهد کرد.

انتخاب یک ایرانی به عنوان

چهره شاخص کشتیرانی جهان

در مراسم جشنواره سی ترید (Seatrade) که در لندن و با حضور بیش از ۴۰۰ تن از مدیران و فعالان امور دریایی و کشتیرانی اروپا و همچنین مقامات سفارت ایران در انگلیس و نماینده ایران در



سازمان بین المللی دریانوردی برگزار شد شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان شرکت برتر و آقای محمد سوری مدیرعامل این شرکت به عنوان چهره شاخص کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ معرفی و تندیس ویژه جشنواره به وی اعطا شد. این اولین بار است که یک شرکت کشتیرانی ایرانی در جشنواره های دریایی اروپایی موفق به دریافت این جایزه می شود.

این جایزه به دلیل در اختیار داشتن بالاترین تعداد گواهینامه سبز نظیر اخذ ۲۸ گواهینامه از موسسه اروپایی Green Award، مشارکت برجسته در بازار حمل و نقل انرژی، صرف وقت و هزینه قابل توجه برای آموزش های دریایی و تربیت دریانوردان کارآمد به شرکت ملی نفتکش اعطا شده است. رعایت کامل استانداردهای ایمنی و انتخاب قطعات، تجهیزات و ماشین آلات کشتی های ملکی سازگار با شرایط محیط زیست، استفاده از فرصتهای ناشی از تلاطم بحران اقتصاد جهانی و ابراز مهارت در اخذ تسهیلات مالی از بانکهای چین، اروپا و خاورمیانه جهت توسعه ناوگان، مقابله موثر با حملات دزدان دریایی خلیج عدن و همکاری با رسانه های دریایی در جهت ارتقای فرهنگ دریایی از دیگر دلایل انتخاب مدیر عامل شرکت ملی نفتکش به عنوان چهره شاخص کشتیرانی و برگزیده شدن شرکت متبوعش به عنوان شرکت برتر در سال ۲۰۱۰ بوده است. مدیر عامل شرکت ملی نفتکش در این مراسم کسب این افتخار را متعلق به کارکنان و اعضای هیئت مدیره این شرکت دانست.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته کسب این موفقیت را به جناب آقای مهندس سوری و همکارانشان در شرکت ملی نفتکش تهنیت می گوید.



● سهم ۲۰ درصدی ایران از ناوگان تجاری دریای خزر

توسعه بخش دریایی نیاز به یک برنامه جامع دارد که بخش های حمل و نقل دریایی، کشتیرانی و صنایع فراساحلی را شامل شود که در حال حاضر جای خالی چنین برنامه ای در صنعت دریایی کشور کاملاً محسوس است. آقای سید "نبی سید پور" مدیرکل بنادرو دریانوردی استان مازندران، می گوید که البته ایجاد برنامه مدون برای صنعت دریایی ایران، به راحتی امکان پذیر نیست زیرا شمال و جنوب کشور شرایط متفاوتی دارند و نمی توان هر دو آنها را به یک چشم نگاه کرد. وی توضیح داد: آبهای جنوب کشور علاوه بر راه داشتن به آبهای آزاد، کشورهای حاشیه خلیج فارس در کنار آن قرار گرفته اند که امکانات و شرایط خاصی دارند و تقریباً می توان گفت از لحاظ تکنولوژی، تفاوت های زیادی میان بنادر ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس وجود دارد اما برداشتن این تفاوت ها، کار پیچیده ای نیست زیرا پتانسیل آن در داخل کشور وجود دارد.

وی افزود: در شمال کشور، دریای بسته ای داریم که همین امر باعث شده که کشورهای حاشیه دریای خزر براساس مناسبات اقتصادی در این منطقه برنامه ریزی کنند. آقای سید پور با اشاره به کارهای صورت گرفته در چند سال اخیر گفت: گرچه در حوزه خدمات دریایی، نسبت به سایر کشورها و حتی همسایه های خودمان عقب هستیم اما حرکت های رو به رشد و امیدوار کننده ای در سالهای اخیر انجام گرفته است که افزایش تعداد شناورها و سهولت در ارائه خدمات بندری از جمله این حرکت ها است. وی با بیان اینکه در حال حاضر ۲۰ درصد شناورهای تجاری در دریای خزر به ایران تعلق دارد اظهار داشت: این رقم نسبت به سالهای گذشته افزایش چشمگیری داشته است. وی گفت کیفیت خدمات بندری کنونی با ۱۰ سال پیش به هیچ وجه قابل مقایسه نیست و از آن زمان تاکنون جهش چشمگیری را در این بخش شاهد بودیم. معتقدم که علت اصلی بهبود یافتن خدمات، واگذاری این امور به بخش خصوصی است.

● رشد ۴۲ درصدی عملیات کانتینری بندر شهید رجایی

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی طی ماه گذشته از ۴۲ درصد رشد برخوردار بوده است. آقای "علی اکبر صفایی" در این باره گفت: طی یک ماهه فروردین ماه، ۲۰۱ هزار و ۲۰۵ TEU کانتینر در بندر شهیدرجایی تخلیه و بارگیری شد که این رقم در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۴۲ درصدی را نشان می دهد. وی در عین حال کل میزان تخلیه و بارگیری کالا در این بندر را ۵ میلیون و ۴۲۶ هزار و ۹۹۱ تن عنوان کرد و گفت: این رقم نسبت به فروردین ماه سال قبل ۱۸ درصد افزایش یافته است. صفایی اضافه کرد: در این مدت همچنین یک میلیون و ۵۴۸ هزار و ۵۲۷ تن کالای غیر نفتی از طریق بندر شهید رجایی به خارج از کشور صادر شد که با رشد چشمگیر ۱۳۸ درصدی مواجه بوده است. وی آمار مشابه سال قبل را ۶۵۰ هزار و ۹۰۰ تن عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اشاره به افزایش چهار درصدی واردات کالاهای غیر نفتی از این بندر میزان آن را یک میلیون و ۴۵۶ هزار و ۶۴۰ تن عنوان کرد. وی در عین حال از رشد ۱۰۴ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی از طریق این بندر خبر داد و گفت: طی این مدت ۱۵۵ هزار و ۵۴۳ تن کالای غیر نفتی از طریق این بندر ترانزیت شده است. صفایی با اشاره به عملکرد تخلیه و بارگیری مواد نفتی در این بندر گفت: طی یک ماهه گذشته منتهی به ابتدای اردیبهشت، یک میلیون و ۸۸۶ هزار و ۳۱۴ تن مواد نفتی از طریق این بندر تخلیه و بارگیری شد که با کاهش ۱۸ درصدی روبرو بوده است. وی میزان ترانزیت این مواد را در این بندر ۲۶ هزار و ۴۹۲ تن عنوان کرد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته تغییری نداشته است.

● تعامل بخش خصوصی و دولتی راه حل توسعه بنادر

در دیدار مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با سرمایه گذاران و فعالان بندری بر تعامل و همکاری هر چه بیشتر در جهت ارتقای جایگاه بندر شهید رجایی تاکید شد. آقای "علی اکبر صفایی" مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این دیدار با اشاره به جایگاه و موقعیت مجتمع بندری شهیدرجایی در اقتصاد کشور، بر تلاش هر چه بیشتر در جهت همسو سازی اهداف و راهبردهای بخش خصوصی و دولتی در جهت جلوگیری از ایجاد تداخل میان اهداف و ممانعت از استهلاك فرصتها تاکید کرد. وی با اشاره به برنامه ریزی های صورت گرفته در جهت تبدیل بندر شهیدرجایی به بندر "هاب" منطقه گفت: توجه ویژه به لجستیک در جذب کالا و کشتی و همچنین ایجاد ارزش افزوده به عنوان یکی از راهکارهای اساسی و بنیادی در جهت تبدیل این بندر به بندر "هاب" منطقه است. صفایی نقش سرمایه گذاران و فعالان بندری را در پیشبرد اهداف و برنامه ریزی های انجام شده بسیار مهم و حیاتی ارزیابی و ابراز امیدواری کرد فضای لازم جهت تعامل بیشتر بخش های خصوصی و دولتی با هدف توسعه هر چه بیشتر بنادر بیش از گذشته فراهم شود. وی خاطرنشان کرد: اولویت های سرمایه گذاری از سوی سازمان بنادر با توجه به سند چشم انداز توسعه در بحث بنادر تعیین و ابلاغ می شود. از جمله موارد مطرح شده در این نشست از سوی سرمایه گذاران تلاش در جهت جذب سرمایه گذاری خارجی و افزایش سهم بنادر ایران از میزان سرمایه گذاری های خارجی و لزوم ایجاد شرایط سالم رقابتی جهت فعالان بخش خصوصی در بنادر بود. همچنین لزوم ارتقای جایگاه بخش خصوصی در سیاست گذاری های کلان و تصمیم سازی ها و تصمیم گیری ها از سوی بخش دولتی و لزوم اصلاح و رفع کمبودها در بخش قوانین و مقررات از دیگر مباحث مطرح شده از سوی فعالان بندری در این نشست بود.

تغییر نشانی شعبه شرکت هفت دریا در بندرعباس

شرکت کشتیرانی هفت دریا با ارسال نامه ای به دبیرخانه انجمن تغییر نشانی شعبه این شرکت در بندرعباس را برای اطلاع اعضای انجمن منعکس کرده است. نشانی جدید این شعبه عبارت است از:

خیابان امام خمینی نرسیده به میدان یادبود

ساختمان ملکه آسمان ها طبقه نهم واحد ۹۱۱

تلفن: ۳۲۰-۳۱۱-۲۲۵۰۷۶۱ فاکس: ۳۱۸-۲۲۵۰۷۶۱

خروج ایران از کنوانسیون

خط شاهین کشتی ها

نمایندگان مجلس شورای اسلامی با لایحه انصراف دولت از عضویت در قرارداد بین المللی مربوط به خط شاهین کشتی ها مصوب ۱۹۳۰ میلادی (۱۳۰۹ هجری شمسی) موافقت کردند. این لایحه به این دلیل تقدیم مجلس شده بود که به دلیل پیوستن دولت به کنوانسیون بین المللی مربوط به خطوط بارگیری کشتی، مصوب ۱۹۶۶، اجرای مفاد کنوانسیون خط شاهین کشتی ها منتفی شده است.

تصویب الحاق ایران

به یک کنوانسیون دریایی

مجلس شورای اسلامی با پیوستن دولت ایران به کنوانسیون بین المللی کنترل سامانه های مضر ضد خزه بر روی کشتی ها مصوب ۲۰۰۱ میلادی (۱۳۸۰ هجری شمسی) موافقت کرد. این لایحه به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و با تصویب هیئت وزیران به مجلس تقدیم شده بود. این لایحه که ۲۱ ماده دارد سازمان بنادر و دریانوردی را مسئول اجرای مفاد این لایحه با نظارت و پشتیبانی سازمان حفاظت محیط زیست دانسته است. لایحه مذکور با توجه به استفاده از مواد شیمیایی مضر و خطرناک به ویژه ترکیبات حاوی قلع در سامانه ضد خزه و آثار مخرب آن بر محیط زیست دریایی و سلامت اشخاص و به منظور کنترل و جلوگیری از ورود ترکیبات یاد شده به آب دریاها و به ویژه آب های بسته و نیمه بسته کشور تهیه شده است.

معرفی ظرفیت های

بندر شهیدرجایی به برزیلی ها

یک هیأت از سرمایه گذاران بخش خصوصی برزیل از مجتمع بندری شهیدرجایی و امکانات و زیرساخت های ایجاد شده در این بندر و عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر بازدید کردند. در حاشیه این بازدید، مشاور مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از مجتمع بندری شهیدرجایی به عنوان دروازه طلایی اقتصاد ایران یاد کرد و گفت: این بندر بیش از نیمی از تخلیه و بارگیری کالا را در بین بنادر کشور انجام می دهد. آقای مرتضی آسیابان پور یادآور شد: بخش اعظمی از پنبه آسیای میانه از طریق این بندر ترانزیت می شود. وی خاطرنشان کرد که در سالیان اخیر، امکان پهلوگیری کشتی هایی با آبخور بالا و توان جایابی ۱۴ هزار TEU کانتینر در این بندر فراهم شد و این بندر در شمار محدود بنداری قرار گرفت که امکان پهلوگیری این کشتی ها را داراست.



آیا می دانید پدیده

هتروداین heterodyne در VHF چیست؟

مقدمه:

گاهی اوقات نکات خیلی پیش پا افتاده در بروز سوانح اعم از دریایی، هوایی، ریلی و زمینی نقش دارند. بررسی سوانح نشان داده است که بعضا عدم توجه به همین موارد بسیار ساده و ابتدایی به عنوان عامل اصلی و یا یکی از عوامل اصلی در بروز سوانح بوده اند. پدیده هتروداین نیز از جمله مواردی است که می تواند منجر به بروز سوانح بسیار دهشتناک هوایی و بعضا دریایی گردد و به بیانی دیگر هر جا که از بی سیم ها استفاده می شود، امکان بروز این پدیده وجود خواهد داشت

نگاهی به یک سانحه هوایی:

در ۲۷ مارس ۱۹۷۷ در فرودگاه تنه ریف Tenerife واقع در جزیره ای به همین نام در اسپانیا تصادف دلخراشی بین دو هواپیمای مسافربری (بوئینگ ۷۴۷ پانام و بوئینگ ۷۴۷ ک ال ام رخ داد. در بررسی زنجیره عوامل بروز سانحه توسط کارشناسان فن، یکی از عوامل مهم در بروز سانحه (ابهام در ارتباطات بی سیم فی مابین دو هواپیما با برج کنترل ترافیک ATC اعلام شد از میان مسائل ارتباطی بروز پدیده هتروداین (که از سال ها قبل این سانحه توسط متخصصین فن شناخته شده) نام برده شده که در نهایت بعنوان یکی از عوامل بروز سانحه معرفی شد

پدیده هتروداین (Heterodyne) چیست؟

از آن جا که در محدوده فرودگاه ها و حتی بنادر از بی سیم VHF استفاده می کنند لذا هم کنترل ترافیک و هم هواپیماهای داخل فرودگاه و آن هایی که در محدوده تقرب به فرودگاه هستند، از یک فرکانس و یک کانال واحد برای تماس با برج کنترل استفاده می کنند.

در هنگام استفاده از بی سیم چنانچه دو یا چند واحد پروازی یا چند واحد شناور در یک لحظه تکمه بی سیم خود را فشار داده و اقدام به برقراری ارتباط نمایند، بر روی یک بی سیم یک صدای سوت ماندنی Whistling sound شنیده می شود و این به لحاظ تداخل امواج در استفاده از یک فرکانس واحد در یک لحظه ایجاد می شود و عملا باعث می گردد که صدای یکی یا چند تا از تماس گیرنده ها در مرکز کنترل یا سایر واحدهای پروازی یا شناور شنیده نشود. متخصصین به این پدیده اختلال در تماس که باعث می شود بی سیم سوت بشکند، پدیده هتروداین لقب داده اند.

نقش پدیده هتروداین در بروز سانحه هوایی:

در بررسی سانحه فوق هواپیمای پانام پس از فرود تنه ریف در حال حرکت و ترک باند اصلی فرودگاه و ورود به خروجی شماره ۳ از باند بود و هواپیمای بوئینگ KLM به مقصد آمستردام در ابتدای باند آماده پرواز بود لازم به ذکر است که شرایط فرودگاه مه غلیظ و فرودگاه مزبور در سال ۱۹۷۷ فاقد سیستم رادار بود.

هواپیمای خط KLM با بی سیم با برج کنترل ترافیک هوایی فرودگاه تماس گرفته و می گوید ما آماده پروازیم و منتظر تاییدیه برج کنترل نمی ماند و هواپیمای دوم که هنوز بر روی تنها باند پرواز در حال دور زدن و ورود به خروجی سوم بود نیز در همان لحظه به برج می گوید ما هنوز باند را تخلیه نکرده ایم. براساس بررسی نوار مکالمات برج کنترل در ادامه خلبان هواپیمای KLM می گوید ما خزش و حرکت بر روی باند را آغاز می کنیم در حالی که برج کنترل در جواب هواپیمای دوم که اعلام نموده بود هنوز باند را ترک نکرده می گوید OK

تصور کنید یکی از دو طرف، پیام دیگری را نشنیده و دومی در پاسخ به سوال دیگری کلمه OK را می گوید و هواپیمای آماده پرواز این تایید OK را به معنای موافقت با شروع خزش خود محسوب می کند و در مه غلیظ براه می افتد که موجب برخورد هواپیمای KLM با هواپیمای بوئینگ پانام شده و قریب به ۵۰۰ نفر مسافر جان خود را از دست می دهند. به عبارتی استفاده همزمان و اتفاقی دو خلبان از یک فرکانس و مکالمه همزمان با برج کنترل و بروز پدیده هتروداین موج بروز سانحه می شود

نکاتی در جهت پیشگیری از وقوع هتروداین در بی سیم های دریایی:

۱-طبق مقررات همیشه از کانال های قابل استفاده که دارای ترافیک صوتی کمی هستند استفاده شود و به هیچ وجه کانال ۱۶ را به منظور مکالمه اصلی اشغال نکنند.

۲-چنانچه روی کانال رادیویی هنگام صحبت کردن تداخل مکالمه ایجاد شد کانال VHF به کانال مجاز دیگر تغییر یابد.

۳-از بی سیم های نسل جدید که مانع از تماس همزمان ۲ مخاطب و در نتیجه باعث عدم شکل گیری هتروداین می شوند در کنترل ترافیک دریایی استفاده شود

۴-از شیوه مکالمه، کلمات، لغات و استاندارد مکالمات دریایی آیمو در تماس با بی سیم دریایی استفاده شود و روشهای تایید شده در برقراری تماس و همچنین دستورات را رعایت و از بکاربردن کلماتی مثل بله، باشه، چشم، Yes, Ok, Yaa و نظایر اینها خودداری به عمل آورده شود

۵-مطمئن شوید وقتی مخاطبی را بروی بی سیم صدا می زنید، حتما او به شما پاسخ بدهد و شما را به یک کانال معین هدایت نماید و در آن جا به مکالمه ادامه بدهد

۶-برج کنترل ترافیک دریایی موظف است در آن واحد با یک مخاطب صحبت کرده و سایرین را منتظر بگذارد تا ابهام در شنیده ها و تداخل در پاسخ مخاطبین ایجاد نشود

۷-در برج های کنترل دارای رادار همیشه حرکات شناورها را با آن چه در بی سیم می گویند مجددا کنترل کنید تا اگر خطایی در گفتار مشاهده شد، تصحیح شود.

۸-پدیده هتروداین را مدنظر قرار داده و توجه به نقش چنین حالتی، در بروز سوانح جدی گرفته شود

۹-هرگاه شناوری با یک مرکز کنترل ترافیک دریایی با بی سیم تماس می گیرد، فرامین و دستورات ارتباطی صادره از سوی مرکز کنترل نظیر تعیین کانال VHF یا انتظار نوبت مکالمه می بایستی از سوی شناورها رعایت شود.

نتیجه گیری:

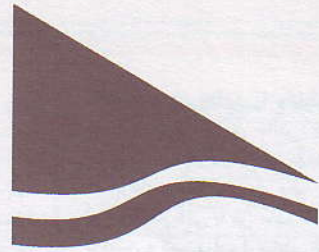
همیشه در سوانح و حوادث عامل انسانی به شکل های مختلف وجود دارد و تمام تجهیزات ساخت انسان دارای درصدی از خطا Error هستند. لذا اصلح است نقاط ضعف و نقاط کور و ناتوانی های سیستم ها را شناسایی و همواره آن ها را در فعالیت های مربوطه مد نظر قرار دهیم. بخاطر داشته باشید تکیه صرف بر سابقه کاری بالا و تجربه زیاد نیز به نوبه خود می تواند خطرناک باشد. در سانحه هوایی که بدان اشاره شد هر دو خلبان با سابقه و مجرب بودند و خلبانی که بیشترین خطای انسانی KLM را مرتکب شد ۲۴ سال سابقه و بیش از ۱۱۰۰۰ ساعت پرواز داشته و استاد خلبان بود.

در یک جمله معروف چنین آمده است: بدترین و شدید ترین سوانح مربوط به با تجربه ترین خلبانان، رانندگان، دریانوردان، لوکوموتیورانان است رعایت دستور العمل ها و الزامات بر همه واجب بوده و استثناء در ایمنی بی معناست در توضیحات فوق از بیان جزئیات سانحه هوایی پرهیز شده و صرفا موضوع هتروداین اشاره شده است لذا برای دستیابی به جزئیات بیشتر در اینترنت به جستجوی آدرس سانحه در Tenerife airport disaster مراجعه شود.

انتخاب اعضای جدید

گروه منتخب کانتینر

کمیته عمومی کانتینر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در تاریخ دوم خرداد ۱۳۸۹ برای انتخاب اعضای جدید گروه منتخب کانتینر این انجمن تشکیل جلسه داد که طی آن خانمها فاطمه جمشیدی، مریم صادقی اصفهانی و آقایان روزبه مختاری (رئیس گروه)، داریوش بضاعت پور، حسین ناجی پور، بیژن مینونی (نایب رئیس گروه)، محمد احمدآبادی، عبدالهادی جابری پور و علیرضا چشم جهان با اکثریت آرای حاضرین برگزیده شدند.



SEADULF
سیدولف



Seadulf Port & Marine Services

Since 1979

www.seadulf.ir

- Full Container Depot ●
- Empty Container Depot ●
- General Cargo Depot ●
- Bulk Cargo Depot ●
- Container Repair Facility ●
- Strip & Stuffing ●
- Reefer Container Services ●
- Logistic Services ●
- Transportation Services ●

