



سازمان بنادر و دریانوردی

سیزدهمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

مهر ماه ۱۳۹۹

کشـتیرانی پایـدار
برای
سیـاره پایـدار

گرامی داشت روز جهان دریاوردی WORLD MARITIME DAY

دریانوردی؛ پیشران اقتصاد ایران

به همراه گفتاری از:

کی تاک لیم/ جلیل اسلامی/ علی اکبر مرزبان/ مجتبی یوسفی/ سامان رضایی
سید علی حسینی/ بشیر بهارمست/ داریوش رستمی/ مسعود علی نیا/ سید مهدی احمدی
علیرضا محمدی کرچی ران/ عادل دریس/ حمیدرضا آبایی/ محمدعلی اصل سعیدی پور
سیاوش ارجمندزاده



کی تاک لیم

دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی (آی‌مو)

توجه جامعه جهانی
به کشتیرانی پایدار

بحران شیوع کرونا با ایجاد تأثیرات بی سابقه، همه جوانب زندگی ما از جمله اقتصاد و شرایط اجتماعی را تحت تأثیر قرار داده است.

در آیمو تلاش کردیم، تأثیرات این بحران بر صنعت کشتیرانی و به ویژه دریانوردان مورد توجه و بررسی قرار گیرد چراکه در این شرایط پر چالش، توانایی ارائه خدمات در حوزه کشتیرانی و دریانوردی در راستای تحویل کالاهای اساسی از جمله تجهیزات پزشکی، غذا و سوخت برای مواجهه با این بحران و عبور از آن بسیار مهم است.

بحران کرونا به ما نشان داد که کشتیرانی به عنوان مطمئن ترین، کارآمدترین و مقرون به صرفه ترین روش حمل و نقل بین المللی که بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی را در بر می گیرد، همچنان به عنوان تسهیل کننده برتر اقتصاد جهانی مطرح است، بنابراین می توان گفت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی، چه در دریا و چه در ساحل، عامل اصلی بهبود شرایط اقتصادی و رشد و توسعه پایدار در آینده خواهد بود و از اقتصاد فراگیر و انعطاف پذیر در راستای تحقق اهداف توسعه پایدار پشتیبانی می کند.

با توجه به شرایط پیش آمده، شعار سال ۲۰۲۰ با عنوان «کشتیرانی پایدار برای یک سیاره پایدار» بسیار مرتبط با شرایط کنونی و سالهای آینده خواهد بود.

دستور کار ۲۰۳۰ تنها با وجود حمل و نقل پایدار که از تجارت جهانی حمایت می کند و تسهیل گر اقتصاد جهانی است، محقق می شود، با این حال در حوزه کشتیرانی لازم است پایداری خود را تأمین و تضمین کند و فعالیت های کشتیرانی باید با ایمنی زندگی در دریا و سلامتی طولانی مدت و تنوع زیستی در اقیانوس ها همراه و متوازن باشد.

بخش عمده ای از نقش و وظیفه آیمو، حصول اطمینان از این نکته است که اقدامات در بخش کشتیرانی همچنان سهم خود را در اقتصاد جهانی آن هم بدون اینکه تعادل طبیعت را بهم بزند، حفظ کند.

در انتخاب شعار سال جاری، کشتیرانی پایدار برای

یک سیاره پایدار به عنوان شعار جهانی دریانوردی مدنظر قرار گرفت و آیمو توجه جامعه جهانی را به این موضوع جلب کرد و باید به این مسئله توجه داشت که چگونه سازمان بین المللی دریانوردی، کشورهای عضو، جامعه مدنی و صنعت کشتیرانی دست به دست هم دهند تا اطمینان حاصل شود که کشتیرانی، نقش و مشارکت خود را در رسیدن به توسعه پایدار ایفا می کند. از آن جا که بحران شیوع کرونا همه جوانب زندگی ما را تحت تأثیر قرار داده است، بنده از سطح همکاری و هماهنگی بی سابقه جامعه دریایی خرسند و دلگرم هستم و بارها از «همراهی با هم» که شامل کشورهای عضو، سازمان های غیردولتی و ذی نفعان دریایی است، صحبت کرده ام.

اما در سال جاری، روح حاکم بر این عبارات بیش از هر زمان دیگری اهمیت پیدا کرده است و باید طی همکاری های مشترک و در مسیر حرکت به جلو از کشتیرانی، دریانوردان و بخش دریایی برای انجام هر چه موثرتر مسئولیت ها حمایت کنیم.



دستور کار ۲۰۳۰ تنها با وجود حمل و نقل پایدار که از تجارت جهانی حمایت می کند و تسهیل گر اقتصاد جهانی است، محقق می شود، با این حال در حوزه کشتیرانی لازم است پایداری خود را تأمین و تضمین کند و فعالیت های کشتیرانی باید با ایمنی زندگی در دریا و سلامتی طولانی مدت و تنوع زیستی در اقیانوس ها همراه و متوازن باشد

نقش دریانوردان در حمل و نقل پایدار، کلیدی است

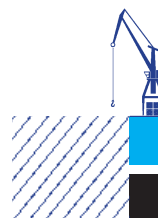
رشد پایدار را لازم می‌داند، به نحوی که انتظارات جامعه امروزی درباره ایمنی، محیط زیست و مسئولیت اجتماعی برآورده شود و در این بین ارتباطات فزاینده و ائتلاف بین کشتیرانی، بندر و صنایع لجستیکی، برای ارتقای کارایی و پایداری کشتیرانی بسیار با اهمیت است.

جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای خود هم راستا با توسعه پایدار و همسویی با سایر کشورهای جهان با لحاظ چالش‌های پیش‌روی جامعه دریانوردی و ایجاد ظرفیت‌های لازم در عرصه داخلی در صدد بهره‌برداری از توانمندی‌ها و فرصت‌های موجود در ابعاد ملی و بین‌المللی است. سازمان بنادر و دریانوردی به لحاظ زیر ساخت‌های بروکراتیک با در نظر گرفتن اداره ایمنی و محیط زیست دریایی در ساختار این سازمان به

**جمهوری اسلامی ایران با توجه به برنامه‌های توسعه‌ای خود هم
راستا با توسعه پایدار و همسویی با سایر کشورهای جهان با لحاظ
چالش‌های پیش‌روی جامعه دریانوردی و ایجاد ظرفیت‌های لازم
در عرصه داخلی در صدد بهره‌برداری از توانمندی‌ها و فرصت‌های
موجود در ابعاد ملی و بین‌المللی است**

این مسئله توجه ویژه‌ای نشان داده است، همچنین به لحاظ زیرساخت‌های لجستیک نیز در تمامی بنادر کشور شناورهای مقابله با آلودگی و شناورهای جستجو نجات با امکانات کاملاً به روز مشغول فعالیت هستند.

یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های سازمان بنادر و دریانوردی، مراکز و تجهیزات مقابله با آلودگی دریایی است که با حفاظت از محیط زیست در دریا و ساحل، تداوم زندگی و فعالیت در این پهنه را نه تنها برای انسان، بلکه برای آبزیان و گونه‌های مختلف دریایی ممکن می‌سازد. از سوی دیگر، خدمات دریایی گسترده موجود، از قبیل انجام لایروبی، ایجاد علائم کمک‌ناوبری، راهنمایی کشتی‌ها، جستجو و نجات دریایی، ایمنی و امنیت، کارایی فعالیت‌های دریانوردی را برای کسب اهداف و نتایج پیش‌بینی شده تضمین می‌کند.

**جلیل اسلامی**

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

حمل و نقل پایدار یک موضوع لایه لایه است و در فراهم‌سازی این مهم، دریانوردان نقش کلیدی دارند و بدون در نظر گرفتن آنان، پیوند بین تأمین کنندگان در سرتاسر جهان قطع و دسترسی به توسعه پایدار بسیار دشوار خواهد بود. سازمان بین‌المللی دریانوردی سند چشم‌انداز، استراتژی‌ها، برنامه‌ها و چالش‌های پیش‌روی جامعه جهانی دریانوردی را تهیه کرده است و باید بدانیم از یک سو تأثیر رشد اقتصادی بر صنعت حمل و نقل دریایی و از سوی دیگر تحولات تکنولوژیکی، ملاحظات محیطی، انسانی و الزامات



کنوانسیون، مشکلات و سختی‌های زیادی را بر این صنعت تحمیل می‌کند. در خصوص چگونگی مشارکت دریانوردان در حصول اهداف توسعه‌ای، لازم است تا فعالیت‌های اقتصادی با ظرفیت اقیانوس‌ها متعادل باشند تا این فرآیند برای مدت زمان طولانی، سالم باقی بماند و ناهماهنگی و تقاضای‌های رقابتی می‌تواند منجر به فعالیت‌های غیرقانونی در

رابطه با استفاده از محیط دریا و آسیب به سلامت اقیانوس‌های جهان شود، بنابراین به منظور دستیابی بر این مهم، تعادل بین منافع رقابتی و همکاری دست‌اندرکاران، ضروری است.

در مفهوم وسیع‌تر، سازمان بین‌المللی دریانوردی و جامعه دریانوردی نقش مهمی در دستیابی به توسعه پایدار و اهداف مربوط به آن که توسط سازمان ملل متحد تبیین کرده، دارند، بنابراین اهداف توسعه‌ای یکی از بلند پروازانه‌ترین کارهای سازمان ملل متحد تا به امروز است که برای حفاظت از زمین، ساکنان آن و اطمینان از صلح و سعادت، اهداف روشنی دارد.

صنعت دریانوردی؛ مهم‌ترین بخش از زنجیره تأمین جهانی است که میلیاردها نفر به آن وابسته هستند. در همین راستا آیمو ادامه مشارکت کشتیرانی برای





صنعت کشتیرانی؛ تمام قد ایستاد

علی اکبر مرزبان

مدیرکل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی

کرونا تقریباً همه آنها نیمه تعطیل شدند و بازدهی کاری به شدت پایین آمد. باید توجه داشت در کنار بحران کرونا و اثرات خسارت بار آن بر جان و اقتصاد کشور، همچنان شاهد شرارت و دشمنی عمیق دولت ایالات متحده آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران هستیم و در جنگ اقتصادی تمام عیاری که دولت متکبر، کینه توز و خودسر آمریکا علیه ما به راه انداخته است، صنعت حمل و نقل دریایی در همه ابعاد آن همواره در صف اول تحریم‌ها قرار دارد.

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده دولت در سازمان بین المللی دریانوردی، بارها مراتب اعتراض خود را در قالب اسناد و

بیانیه در نهادهای این سازمان اعلام و تحریم‌های اعمالی را نه تنها خلاف موازین حقوق بین الملل و روح حاکم بر کنوانسیون ایجاد آیمو، بلکه نقض آشکار این کنوانسیون‌ها تلقی کرده است که صراحتاً دولت‌های عضو آیمو را از رفتارهای تبعیض آمیز محدودیت را علیه کشتیرانی تجاری یکدیگر منع می‌کند. در همین راستا سازمان بنادر و دریانوردی از دبیرکل درخواست کرد تا در راستای وظایف و مأموریت این نهاد بین المللی که حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و نیز حفظ محیط زیست دریایی است، از خود تحرک بیشتری نشان دهد و در جهت حفظ منافع سازمان و اعضایش تمامی ظرفیت‌ها را برای جلوگیری از چنین رفتارهای تبعیض آمیز یک عضو علیه عضو یا اعضای دیگر به کار گیرد؛ مسئله ای که همچنان در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و در تعامل نزدیک با وزارت امور خارجه ساز و کار طرح مسئله در شورای آیمو در دست مطالعه و بررسی است.



وقتی ویروس کرونا به سرعت در آغازین ماه‌های سال ۲۰۲۰ در کشورهای جهان شیوع پیدا کرد، تقریباً ارتباط همه کشورها با یکدیگر قطع، مرزها بسته و فرودگاه‌ها تعطیل شد و در این میان تنها صنعت کشتیرانی بود که تمام قد ایستاد

«کشتیرانی پایدار برای سیاره پایدار»، این شعار است که شورای سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) برای سال ۲۰۲۰ میلادی برگزید و در اواخر سال ۲۰۱۹ به ۱۷۴ دولت عضو این سازمان و نیز سازمان‌های بین المللی و منطقه ای دریایی ابلاغ کرد و از آنها درخواست کرد تا حول محور این شعار، برنامه‌هایی را تدوین و اقداماتی را در دستور کار قرار دهند و اهمیت کشتیرانی برای توسعه پایدار را تبیین کنند.

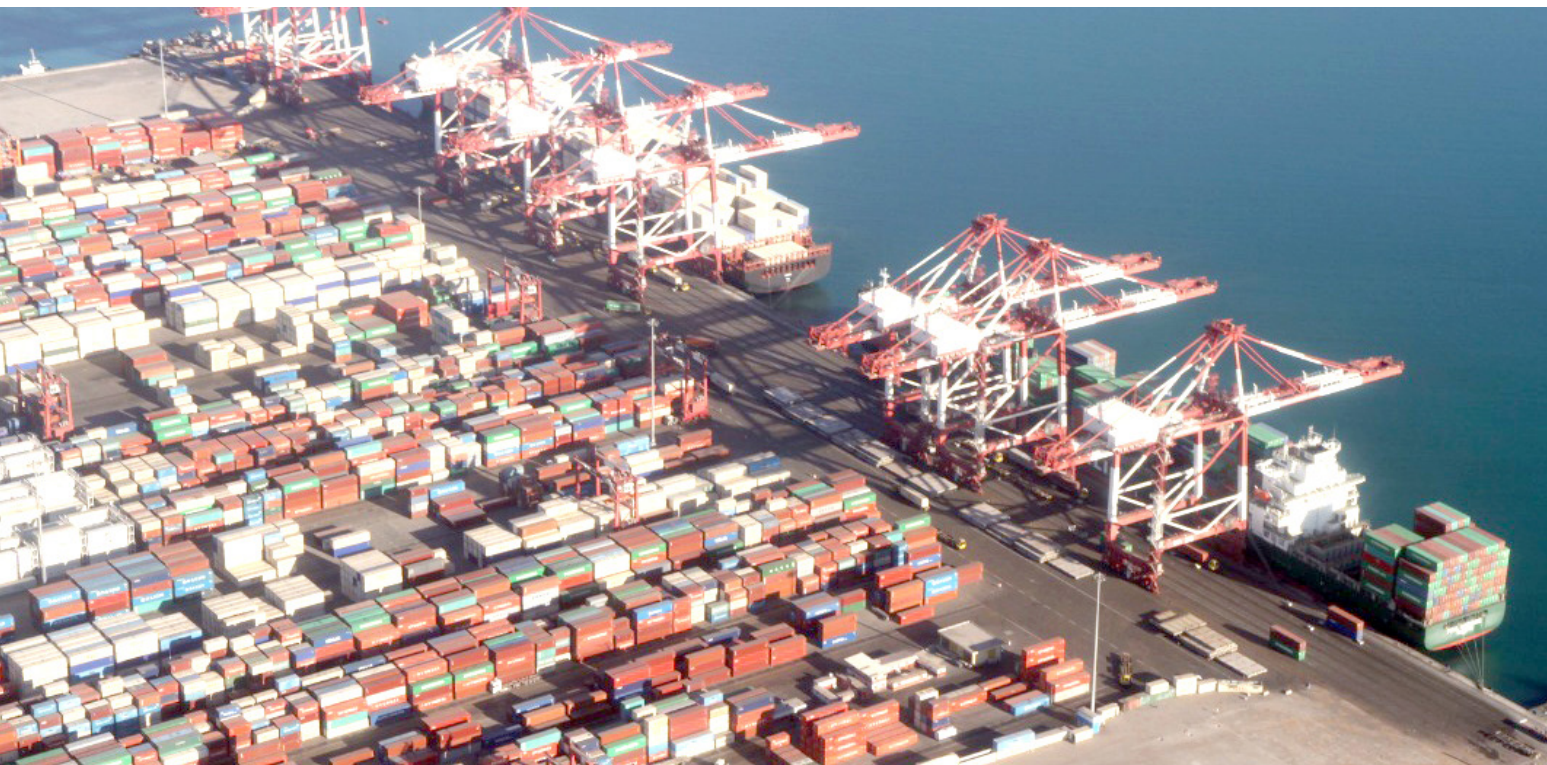
وقتی ویروس کرونا به سرعت در آغازین ماه‌های سال ۲۰۲۰ در کشورهای جهان شیوع پیدا کرد، تقریباً ارتباط همه کشورها با یکدیگر قطع، مرزها بسته و فرودگاه‌ها تعطیل شد و در این میان تنها صنعت کشتیرانی بود که تمام قد ایستاد و علی رغم همه سختی‌هایی که برای دریانوردان به وجود آمد توانست به فعالیت خود ادامه دهد و کالاهای اساسی کشورهای مختلف را از مسیر دریا حمل و به بنادر مختلف جهان منتقل کند، فعالیتی که مستمر و بدون وقفه کشتیرانی در دوران کرونا همچنان ادامه دارد و به خوبی نشان داد که برای داشتن سیاره ای پایدار، نیازمند کشتیرانی پایدار هستیم. لزوم رعایت پروتکل‌های بهداشتی و فاصله گذاری اجتماعی باعث شد تا هزاران شرکت و موسسه فعال در حوزه بندری و دریایی به همراه صدها مرجع دریایی و ده‌ها سازمان بین المللی و منطقه ای دریایی نتوانند فعالیت‌ها و تعاملات فیما بین تجاری، تقنینی و حاکمیتی خود را به درستی پیش ببرند و در اوایل شیوع ویروس



ریس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی عنوان کرد:

حمایت از دریانوردان و ملوانان هدف ویژه کمیته بنادر مجلس

◀ حمل و نقل دریایی یکی از مولفه‌های پیشران در اقتصاد ایران است



**دریانوردان سخت کوش و رشید ایرانی در زمان جنگ تحمیلی
سردمدار حوزه دریایی کشور بودند و با جانفشانی هرگز اجازه
ندادن اقتصاد کشور دست خالی بماند و در راستای انجام صادرات
نفتی کشور تلاش‌های بی دریغی داشتند و به نوعی پشتیبان اصلی
جنگ بودند**



راه دریانوردان و ملوانان مواجه هستیم، بیان کرد که دریانوردان علاوه بر اینکه کارشان زمان و مکان ندارد، با شغلی سخت و طاقت فرسا روبرو هستند و نوع زندگی آنها به گونه ای است که دور از خانه بوده و با محدودیت‌های خاصی در این زمینه مواجه هستند.

ریس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه باید با یک برنامه مدون و کاربردی توسعه حوزه دریایی کشور با سرعت بیشتری پیش برود، اظهار کرد که حمل و نقل دریایی یکی از مولفه‌های پیشران در اقتصاد کشور است که نیازمند تعاملات بین بخشی بود و تمامی دستگاه‌های مرتبط باید با هم افزایی و به کارگیری تمام توان در راستای استفاده از تمام ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور گام بردارند.

یوسفی در ادامه با اشاره به اینکه برنامه ریزی منسجم در حوزه دریایی برای فاصله گرفتن از اقتصاد نفتی و تبدیل شدن به هاب منطقه در بخش بندری امری ضروری و بسیار مهم است، یادآور شد که رونق حوزه دریانوردی کشور می‌تواند با استفاده بهینه از ظرفیت‌های بندری و دریایی محقق شود.

ریس کمیته بنادر و دریانوردی مجلس شورای اسلامی از توجه ویژه به ساماندهی حقوق و دستمزد دریانوردان و ملوانان خبر داد و اعلام کرد که حمایت از دریانوردان و ملوانان به عنوان کارویژه این کمیته تعریف شده است.

در گفت و گویی با مجتبی یوسفی در مورد نوع نگاه مجلس شورای اسلامی و به ویژه کمیسیون عمران و کمیته بنادر و دریانوردی به حوزه دریانوردی و حمایت از دریانوردان و ملوانان پرسیدیم. موضوع دیگر مورد بحث، اهمیت حمل و نقل دریایی در اقتصاد ایران با توجه به ظرفیت‌های دریایی و بندری کشور بود که در ادامه مشروح آن آمده است. وی با اشاره به اینکه در علم مدیریت شاهد توجه ویژه به سرمایه انسانی هستیم و باید عنوان کنیم که نیروی انسانی به سرمایه انسانی تبدیل شده است، اظهار کرد که وجه تمایز بسیاری از کشورها در حال حاضر نحوه به کارگیری از سرمایه انسانی و مدیریت این سرمایه است؛ مقوله ای که اثرات بسیاری بر اقتصاد کشورها دارد و باید بگوییم کشور ما از سرمایه

انسانی بسیار مناسبی برخوردار است که باید بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد.

این عضو کمیسیون مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه ایران از مزیت‌های بی نظیری در حوزه دریایی و دریانوردی برخوردار است، خاطرنشان کرد که یکی از مسیرهای مدیریت این سرمایه انسانی بهره مندی از مزایای اشتغال آفرینی حوزه دریا است و باید بتوانیم شرایط مناسبی برای جذب سرمایه انسانی خود در بخش حمل و نقل دریایی و به ویژه دریانوردی فراهم کنیم.

یوسفی با تأکید بر اینکه دریانوردان ایرانی همواره در تاریخ این مرز و بوم خوش درخشیده اند و در دوران دفاع مقدس رشادت‌های بی نظیری داشتند، عنوان کرد که دریانوردان سخت کوش و رشید ایرانی در زمان جنگ تحمیلی سردمدار حوزه دریایی کشور بودند و با جانفشانی هرگز اجازه ندادند اقتصاد کشور دست خالی بماند و در راستای انجام صادرات نفتی کشور تلاش‌های بی دریغی داشتند و به نوعی پشتیبان اصلی جنگ بودند.

وی با اشاره به اینکه در حال حاضر با وجود موانع و مشکلاتی بر سر



دبیر انجمن صنفی دریانوردان:

آماده جهش چند پله‌ای در حوزه دریانوردی باشیم

◀ **وظیفه خطیر جامعه دریانوردی در ساختن ایران فردا**

دبیر انجمن صنفی دریانوردان گفت که باید با شناخت دقیق ساختار و بررسی ظرفیت‌ها در حوزه دریایی، برای دوران پساکرونا و تحریم برنامه ریزی کنیم و آماده تحولات و جهش‌های چند پله‌ای در حوزه دریانوردی برای کشور باشیم. در آستانه روز جهانی دریانوردی گفت و گویی با سامان رضایی در رابطه با اهمیت این روز با شعار سال «کشتیرانی پایدار، سیاره پایدار و توجه به دریانوردان» داشتیم. وی عنوان کرد: این شعار، جهت گیری و اقدامات پیشروی صنعت حساس و استراتژیک دریانوردی در راستای تحقق اهداف ۱۷ گانه برنامه توسعه پایدار جهانی ترسیم می‌کند.



وی با اشاره به اینکه تحریم‌ها و مشکلات سیاسی سال‌های اخیر باعث کاهش سطح مشارکت جمهوری اسلامی ایران در همراهی و همگامی با این برنامه توسعه جهانی در بخش فعالیت‌های تجاری و اقتصادی شده است و مسائل پیش بینی نشده ای همچون

کرونا این وضعیت را تشدید کرده است، بیان کرد: موضوع مهم این است که نباید از حرکت باز بمانیم و از هم اکنون ضروری است با شناخت دقیق ساختار و بررسی ظرفیت‌ها برای دوران پساکرونا و تحریم برنامه ریزی کنیم و آماده تحولات و جهش‌های چند پله‌ای در حوزه دریانوردی برای کشور باشیم. دبیر انجمن صنفی دریانوردان ادامه داد: بشر امروز بیش از گذشته وابسته به کشتیرانی و فعالیت‌های دریایی است، بنابراین رشد و توسعه این صنعت امری ضروری و غیر قابل انکار است و باید به مدل توسعه ای مدنظر

توجه ویژه ای داشته باشیم؛ مدلی سازگار با محیط زیست و دوستدار سیاره که متأسفانه کشور ما در این زمینه از عقب افتادگی‌های پایه ای، فرهنگی و برنامه محور رنج می‌برد. وی با بیان اینکه در تقویم جهانی روزی مختص دریانوردان و روزی مختص دریانوردی لحاظ شده است و حال آنکه این دو لازم و ملزوم یکدیگرند، عنوان کرد: به عبارتی دیگر اگر صنعت دریانوردی نباشد دریانوردی نیست و اگر دریانوردی نباشد صنعت دریانوردی متوقف خواهد شد، بنابراین توجه ویژه به این دو بال ضروری است و اگر بر اساس شعار روز دریانوردان، از دریانورد به عنوان

محور کلیدی صنعت حمل و نقل دریایی یاد شده است و در شعار روز جهانی دریانوردی تحت عنوان «کشتیرانی پایدار، سیاره پایدار و توجه به دریانوردان»

بشر امروز بیش از گذشته وابسته به کشتیرانی و فعالیت‌های دریایی است، بنابراین رشد و توسعه این صنعت امری ضروری و غیر قابل انکار است و باید به مدل توسعه ای مدنظر توجه ویژه ای داشته باشیم

توجه به دریانوردان مورد تأکید قرار گرفته‌ها بیانگر وابستگی و در هم تنیدگی صنف و صنعت دریانوردی در یک جسم واحد است. رضاییافزود: جامعه دریانوردی در ساختن ایران فردا وظیفه بسیار مهمی را به دوش می‌کشد و کشور می‌تواند روی این منابع سرشار متخصص انسانی و از آن مهم تر فرهنگ حاکم بر آن حساب ویژه ای باز کند، بنابراین باید همگی تلاش کنیم تا چه به لحاظ آشنایی با تکنولوژی‌ها و فنون جدید این صنعت و چه به لحاظ فرهنگ حرفه ای و مشارکت‌های عمومی، توانمندتر و آگاه تر از گذشته عمل کنیم.





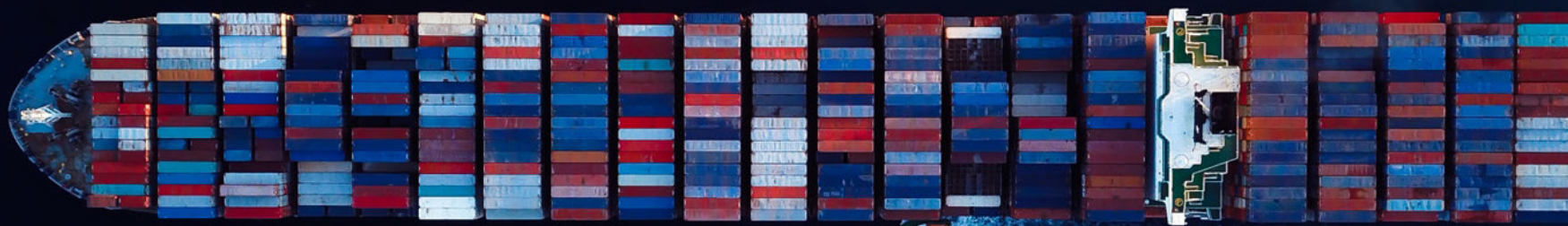
نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران عنوان کرد:

ایران؛ بهترین مسیر برای عبور دریایی کالا در منطقه است

◀ **ارائه پیشنهاداتی برای پویایی هرچه بیشتر حمل و نقل دریایی کشور**

یک بندر دارند و آن را به کانون توسعه اقتصاد خود تبدیل کرده اند، بنابراین ما نیز باید به خوبی از ظرفیت اقتصادی خود در حوزه دریایی و بندری بهره مند شویم. وی ایجاد ساختار لجستیکی مناسب، توجه به معاهده‌های بین‌المللی در حوزه دریایی، بهای بیشتر به گروه‌های منطقه‌ای از جمله کشورهای اوراسیا و اکو، بازیابی پیمان‌های منطقه‌ای، انعقاد پیمان‌های دوجانبه و چندجانبه

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، پیشنهاداتی را به منظور پویایی هرچه بیشتر و بهتر حمل و نقل دریایی کشور ارائه کرد. در گفت و گو با سید علی حسینی در مورد اهمیت و جایگاه حمل و نقل دریایی پرسیدیم و از ظرفیت‌های بی نظیر کشور در حوزه دریایی با توجه نوار ساحلی مناسب ایران و اتصال شمال و جنوب



اقتصادی و بهره‌مندی از تعرفه‌های ترجیحی را مهم‌ترین مسائلی دانست که می‌تواند به رونق دریایی کشور در بخش‌های مختلف کمک کند و اقتصاد کشور را به سمت پویایی در حوزه حمل و نقل دریایی پیش برد.

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران همچنین تأکید کرد که باید در حوزه

دریایی گام‌های بلندتری برداشته شود، مسئله‌ای که نیازمند دو اتفاق مهم است؛ ابتدا اینکه تعاملات خارجی خود را بهبود بخشیم و دوم اینکه ترانزیت و تجارت را در داخل تسهیل کنیم. حسینی در ادامه با اشاره به اینکه ایران در حوزه کشتیرانی وضعیت مطلوبی دارد و در حوزه کشتی‌سازی هم می‌توانیم صنعت مربوطه را فعال کنیم، بیان کرد که باید در بخش تعمیر و نگهداری عملکرد بهتری داشته باشیم و اجازه ندهیم ارز از کشور به این سادگی خارج شود، حتی می‌توانیم به کشتی‌های عبوری دنیا خدمت رسانی کرده و ارز آوری داشته باشیم، علاوه بر این باید در حوزه مسافری و گردشگری شرایط مناسب‌تری را رقم بزنیم و با تأمین و تولید تجهیزات شناوری، از ظرفیت‌های اقتصادی نهفته در حوزه دریایی استفاده کنیم.



**حمل و نقل دریایی حجم و وزن
بیشتری را در حوزه جابجایی بار
به خود اختصاص می‌دهد و از
مهم‌ترین فاکتور در اقتصاد که
صرفه مالی است، بهره می‌برد**

کشور به دریا سخن گفتیم. وی در ابتدای صحبت‌هایش با اشاره به اینکه طبق آمارهای موجود حدود ۹۰ درصد تجارت کشور با استفاده از حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد، عنوان کرد که حمل و نقل دریایی حجم و وزن بیشتری را در حوزه جابجایی بار به خود اختصاص می‌دهد و از مهم‌ترین فاکتور در اقتصاد که صرفه مالی است، بهره می‌برد.

بحران شیوع ویروس کرونا با بسته شدن مرزها همراه شد و اقتصاد دنیا را درگیر فضای جدیدی کرد که بسیاری از کشورها نتوانستند به خوبی مانع از ضربه اقتصادی در این زمینه شوند، حسینی در این زمینه عنوان کرد که ایران به دلیل ظرفیت‌های دریایی خود در دوران شیوع ویروس کرونا توانست واردات و صادرات بار را انجام دهد و از حصار ایجاد شده کرونا در دروان شیوع ویروس در امان بماند. نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل و لجستیک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران با بیان اینکه توسعه حمل و نقل دریایی، گردشگری و مسافری دریایی، توسعه صنعت کشتی‌سازی، ایجاد اشتغال در حوزه دریایی مهم‌ترین مسائلی است که باید به آن توجه داشته باشیم اظهار کرد که برخی کشورها تنها



فرشته نجات ۱۰ صیاد بلوچی بودیم



داریوش رستمی

فرمانده کشتی

از سمت جزیره خارگ به سوی جزیره کیش در حرکت بودیم، طبق گزارشات هواشناسی شرایط جوی مناسبی پیش رو داشتیم اما در خلیج فارس بعضا با وزش بادهایی مواجه خواهید شد که ناگهانی بوده و سرعت آنها تا حد زیادی افزایش می یابد و نمی توان به صورت خاص وقوع شان را پیش بینی کرد.

شب شده بود و هوا تاریک بود، سرعت وزش ناگهانی باد به ۱۲۰ کیلومتر بر ساعت رسید و به یکباره شدت گرفت، روی عرشه محموله تجهیزات سکوهانی نفتی داشتیم و از نیروها درخواست کردم برای مهار بار اقدام کنند. همه پروژکتورها روی عرشه را روشن کردیم و به یکباره متوجه حضور سه قایق در نزدیکی خود شدیم که به کشتی ما پناه آوردند. بلافاصله با برج کنترل لاوان تماس



گرفتم و مسئله را اطلاع دادم و پس از آن به کمک قایقها شتافتیم، طوری کشتی را پهلودادیم که شرایط در یک سمت کشتی آرام شود و بتوانیم افراد را سالم از قایقها به داخل کشتی منتقل کنیم. در چنین شرایطی انسان مرگ را با چشمان خود می بیند و می دانستیم که قایق سوارها چه شرایطی دارند.

زمانی که به کشتی منتقل شدند تعداد آنها ۱۰ نفر بود، شوکه شده و کف عرشه دراز کشیده بودند، بعد از ۱۰ دقیقه نیز شروع کردن به اشک ریختن و گریه کردن چراکه ذهن انسان در چنین شرایط شوک آوری دچار بیهوشی می شود. به طور حتم اگر کشتی ما در آن نقطه نبود هر ۱۰ نفری که در سه قایق بودند، غرق می شدند، آنها صیادان بلوچی بودند که برای صید ماهی به دل دریا می زدند، در پایان نیز قایقهای آنها را به پشت کشتی بستیم و مسیر خود را پیش گرفتیم و در طول مسیر با خانواده هایشان تماس گرفتیم تا از نگرانی خارج شوند.

حس غرور آفرین اهتزاز پرچم با طلوع آفتاب در غربت

بشیر بهارمست

فرمانده کشتی

به جز بالای اتاق فرماندهی که پرچمها روی آن برافراشته می شوند، در پاشنه کشتی میله پرچمی قرار دارد که پرچم کشور روی آن به اهتزاز در می آید.

زمانی که دور از وطن هستیم و در غربت به سر می بریم به اهتزاز درآمدن پرچم جمهوری اسلامی ایران، همزمان با طلوع آفتاب حس غرورآفرین و بی نظیری است، درست مشابه همان زمانی که تصویر قهرمانان ملی و به اهتزاز



درآمدن پرچم کشور را در حین کسب مدال از رسانه ها مشاهده می کنیم و با تمام وجود لذت می بریم.

برخی از دریانوردان سالانه حدود یک سوم سال را تنها در کشور خود به سر می برند و مابقی روزها را در آبهای سایر کشورها زندگی می کنند، به طور حتم دوری از وطن و خانواده

برای همه سخت است و بنده از سال ۱۳۷۳ چنین زندگی را تجربه کرده ام. در دنیا همانند یک قانون و عرف، همزمان با طلوع آفتاب پرچم مستقر در میله پاشنه کشتی به اهتزاز در می آید و همزمان با غروب آفتاب پایین می آید، اما لحظه ای که هوا روشن می شود و آفتاب طلوع می کند، حس به اهتزاز درآمدن پرچم کشور در آبهای کشور خارجی وصف ناشدنی و برای هر ایرانی مایه غرور و افتخار است.





فرار از مرگ با کشتی ۱۵۵ هزار تنی

سید مهدی احمدی

فرمانده کشتی

سال ۸۶ قرار بود با یک کشتی ۱۵۵ هزار تنی از استرالیا به سمت چین حرکت کنیم، بار کشتی کک و آن را از ژاپنی‌ها تحویل گرفتیم؛ کشتی که فرمانده آن روسی و بنده نیز افسر اول آن بودم و باید توازن کشتی را حفظ می‌کردم.

بر اساس گزارش‌های هواشناسی به فرمانده کشتی اعلام کردم طی ۲ روز آینده با یک طوفان بسیار شدید روبرو هستیم و باید تصمیم دیگری در مورد مسیر حرکتی خود اتخاذ کنیم، اما فرمانده روسی به هیچ وجه انعطاف به خرج نمی‌داد و تاکید می‌کرد که باید بر اساس تعهد از کوتاه‌ترین مسیر حرکت و کمترین سوخت را مصرف کنیم.



نکته وحشتناک اینکه قرار بود سرعت باد از ۳۰ کیلومتر به حدود ۲۰۰ کیلومتر افزایش یابد، مسئله‌ای که به شدت ما را نگران کرده بود و

کاپیتان کشتی هم حاضر نبود از موضعش کوتاه بیاید، در ابتدا سرعت باد به ۸۰ کیلومتر رسید و آب از دریا به داخل کشتی می‌آمد، نیروها روی عرشه نگران شده بودند و حتی بعضی از آنها گریه می‌کردند، مجدداً به کاپیتان کشتی موضوع را اعلام کردم اما تنها پاسخ او این بود که آب کشتی تخلیه شود و به مسیر خود ادامه دهیم.

فرمانده روسی گفت که حتی اگر غرق شویم باید همین مسیر را طی کنیم، درست متوجه منظورش نمی‌شدیم و چاره‌ای جز اطاعت کردن از دستورات نداشتیم. سرعت باد نزدیک به ۱۴۰ کیلومتر رسید و سرعت کشتی را به ۲ کیلومتر بر ساعت کاهش داد، با مقابله باد و آب مواجه بودیم و تعداد نیروهای که در حال گریه کردن بودند از سه چهار نفر به ۱۵ نفر افزایش یافته بود و شرایط بسیار نگران‌کننده‌ای را پشت سر می‌گذاشتیم.

فرمانده کشتی را صدا زدیم و به او گفتم سرعت باد کنترل کشتی را از اختیار ما خارج کرده است و دیگر نمی‌توانیم با این وضعیت ادامه دهیم و عملاً باد کشتی را به کنترل خود درآورده است، علاوه بر این گزارشی از ترک خوردگی کشتی به او ارائه کردم و درست همین زمان بود که مقاومت فرمانده روسی شکست و اقرار به اشتباه کرد.

کشتی را در مسیر باد قرار دادیم و در نهایت با دور زدن از سیطره باد خارج شدیم و توانستیم به چین برسیم، کسی باورش نمی‌شد از آن طوفان جان سالم به در برده باشیم و مجدداً می‌توانیم به زندگی لب‌بخت بزنیم چرا که انسان با در شرایط بحرانی دریا، مرگ را با چشمان خود می‌بیند.

دلهره شیرین و نتیجه بخش اعتماد به توان داخلی

مسعود علی نیا

فرمانده کشتی

لایروپ‌ها از شرایط خاصی برخوردار هستند و به دلیل قدمت و سن بالایی که دارند نحوه تعمیر و نگهداری آنها متفاوت بوده و هر شرکتی توانایی خدمات دهی به آنها را ندارد.

سال‌های قبل از برجام بود و تا پیش از آن از طریق شرکت‌های خارجی و ناظران آنها در بنادر شمالی و جنوبی و به ویژه جنوب کشور تعمیر و نگهداری لایروپ‌ها مدنظر قرار می‌گرفت که با آغاز تحریم‌ها در این زمینه مشکلاتی به وجود آمد و با محدودیت‌هایی مواجه شدیم.

بنده حدود ۱۷ سال است که در بنادر کشور مشغول به فعالیت هستم و سردی و گرمی‌زیادی را در دریا چشیده‌ام، حدود سال ۹۱ بود که برای تعمیر و نگهداری لایروپ باید به شرکت کشتی سازی داخلی اعتماد و

مسائل مربوط به تعمیر و نگهداری را به آنها واگذار می‌کردیم، در این زمینه دلهره‌ای وجود داشت و با توجه به اینکه دیگر ناظران خارجی در ایران حضور نداشتند باید به نیروهای داخلی اطمینان می‌شد، اتفاقی که در نهایت رخ داد و خوشبختانه نیروهای متخصص و توانمند داخلی توانستند تعمیرات کلی لایروپ را با موفقیت انجام دهند و سربلند از این آزمون بیرون بیایند.

زمانی که دیدیم جوانان ایرانی با توان علمی و اجرایی بالا می‌توانند از پس چنین کارهایی بر آیند با تمام وجود خوشحال بودیم و به توان داخلی کشور افتخار کردیم، اینکه می‌توانیم بدون تکیه به سایر کشورها نیازهای خود را رفع کنیم و کارهای سخت و سخت‌تری را انجام دهیم، بسیار لذت بخش است.





دریانوردی فرصتی برای هم‌افزایی جامعه بشری



عادل دریس

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان

متناسب با رشد و ترقی جوامع انسانی در حوزه‌های صنعتی، علمی و بازرگانی، نیاز آنها به صنعت کشتیرانی به مثابه شاهره مبادلاتی افزایش یافته است. بروز بحران‌های نوظهور همچون شیوع ویروس کرونا، از اهمیت حمل و نقل دریایی و نقش بی‌بدیل آن در توزیع کالاهای اساسی نکاست؛ بلکه به ضرورتی انکارناپذیر و حیاتی در پشتیبانی جامعه جهانی مبدل شد؛ مصداق روشن این مدعا، فعالیت بی‌وقفه و مداوم دریانوردان سخت‌کوش بر ناوگان تجاری بود که کشورهای مختلف جهان حسب الزامات بهداشتی ناچار به قرنطینه کردن شهرها شده بودند اما بنادر و ناوگان کشتیرانی به فعالیت‌های شبانه‌روزی خود ادامه داد.

این موضوع گویای این نکته است که ثبات و امنیت در زنجیره تأمین کالاهای اساسی از جمله مواد اولیه صنایع در گرو پایداری حمل و نقل دریایی است. شعار امسال سازمانی جهانی دریانوردی نیز گواهی است بر تجربه‌ای که جامعه بشری از سر گذارنده و بیش از پیش بر ضرورت و حساسیت نقش و جایگاه صنعت کشتیرانی صحه گذاشته است.

امروز همه اعضای جامعه جهانی دریانوردی با درک این مهم در هر جایگاه و منصبی که هستند، می‌بایست تلاش کنند تا عرصه دریانوردی و صنعت کشتیرانی ایمن و عاری از هر



گونه دست اندازی و تضییع حقوق باشد و آن را به تجلی‌گاه اراده مشترک بشریت برای صلح و دوستی و هم‌افزایی تبدیل کنند، چرا که بروز هر گونه تهدید و ناامنی به بهانه‌های واهی و غیرانسانی، منجر به بروز زنجیره‌ای به هم پیوسته از ناملازمات و تنگناها برای بشریت می‌شود و رفاه و آسایش و امنیت روانی را از همگان سلب می‌کند.

گرامیداشت مناسبت ارزنده روز جهانی دریانوردی، یادآوری برای تبیین بیش از پیش اهمیت صنعت کشتیرانی و حوزه دریانوردی و ضرورت‌ها و لوازم آن است، چرا که در سایه همگرایی و هم‌افزایی در آن می‌توان به امنیت پایدار و در نتیجه شکوفایی و رونق فرصت‌های اقتصادی دست یافت.

بار دیگر ضمن تأکید بر شناخت همه جانبه زوایای حوزه دریانوردی، دستان خستگی‌ناپذیر فعالان و کوشندگان در این عرصه را به گرمی فشرده و از تلاش‌های دریانوردان ایرانی که در سختی‌ها نه تنها پشتیبان و حامی مردمان کشورمان بلکه یاری‌رسان ملت‌های تحت ستم و مستضعف در اقصی نقاط جهان بوده‌اند و پرچم پرافتخار کشورمان را در دورترین سواحل اقیانوس به اهتزاز درآوردند، تقدیر می‌کنم.

حمل و نقل دریایی نقش مؤثری در رونق تجارت دارد



علیرضا محمدی کرجی ران

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان

گسترده‌گی منحصر به فرد فعالیت‌هایی که در بخش صنعت حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد و همچنین، تحولات سریع فن آوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آن چنان حساس و پیچیده ساخته است که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل و نقل دریایی به عنوان «نیروی محرکه توسعه اقتصادی» یاد کرده و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه ساز توسعه همه جانبه کشورها می‌دانند. بخشی از موفقیت‌های راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه گذاری کلان در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل و نقل دریایی و بندری، تدوین برنامه‌های دریا محور و نیز توسعه مهارت‌های این حوزه بوده است. تشکر از کشتیرانی و امر دریانوردی آنقدر مهم است که اگر این صنعت نبود قیمت تمام شده کالاها در مقصد به مراتب گزاف تر و شاید غیر قابل خرید برای اقشار متوسط به پایین کشورها می‌شد. امروزه رقابت در بازارهای بین‌المللی برای به دست آوردن سهم بیشتر از تجارت دریا پایه، روز به روز فشرده و پیچیده تر می‌شود. بر این اساس، توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری و خدمات حمل و نقل کارآمد، شرط لازم برای انجام تجارتی موفق است.

در نیم قرن اخیر، روند رشد تجارت جهانی به طور مستمر تداوم یافته و به موازات آن، خدمات حمل و نقل دریایی نیز بهبود یافته و نقش بسیار مؤثری در رونق تجارت ایفا کرده است. سالانه میلیون‌ها تن انواع کالا از طریق حمل و نقل دریایی جابه جا می‌شود که تقریباً یک سوم آن را نفت خام و فرآورده‌های نفتی، بیش از یک سوم را محموله‌های خشک فله و مابقی را محموله‌های خشک بسته بندی شده تشکیل می‌دهد. سهم حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی کالاها تقریباً ۹۰ درصد است و بقیه به صورت حمل و نقل ترکیبی (زمینی، جاده‌ای،



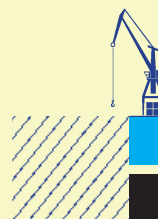
ریلی و هوایی) صورت می‌گیرد. اما در تاریخ تحولات صنعت حمل و نقل دریایی جهان روزهای سرنوشت سازی وجود داشته که نقشی تعیین کننده و حساسیت کار تلاشگران این عرصه را، یادآوری می‌کند. روزهای اوج اپیدمی ویروس کرونا نگرانی‌هایی برای همه جوامع از بُعد تأمین زنجیره کالاهای اساسی به همراه داشت آنچه شاهد آن بودیم همت و حمیت تمامی دریانوردان و کارگزاران دریایی و بندری بود که با پذیرش خطر در اوج روزهای کرونایی در تأمین زنجیره کالاهای مورد نیاز فعالیت کرده و همسو با مدافعان نظام سلامت در حوزه‌های اقتصادی کشور نقش آفرینی کرده و نیز دریانوردانی که به رغم اتمام زمان فعالیت شان بر روی دریا ماه‌ها دور از خانواده در تأمین مایحتاج ملت‌ها اهتمام ورزیدند. ایرانیان به علت داشتن سابقه طولانی در امر دریانوردی و نیز مسافرت‌های مداوم بر آب‌ها، پیشگامی‌های بسیاری در زمینه دریا و دریانوردی دارند با توجه به اسناد تاریخی، می‌توان گفت که نخستین ملت برگزار کننده روز دریانوردی، ملت ایران بوده است.

به پاس خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی‌ناپذیر حمل و نقل دریایی جهان و برای آگاهی هرچه بیشتر جامعه، با نقش و جایگاه اساسی بخش حمل و نقل دریایی در اقتصاد جهان روزی را به عنوان «روز جهانی دریانوردی» و همه ساله برای این روز شعاری تعیین می‌شود. امسال نیز این روز با شعار حمل و نقل پایدار برای یک سیاره پایدار نامگذاری شده است؛ این روز را به تمامی دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل جهان، به ویژه آنان که مسیرهای طولانی دریاها در راه شکوفایی اقتصاد و تأمین زنجیره کالای اساسی مردمان این کره خاکی گام بردارمی‌دارند تبریک عرض می‌کنم.

توجه تمام عیار به دریانوردان

حمیدرضا آبایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان



در اقتصاد جهانی امروز اغلب قریب به اتفاق کالاها و محموله‌ها به واسطه مقرون به صرفه بودن با کشتی حمل شده و به نوعی توسعه و رونق اقتصادهای بزرگ و کوچک جهان به حمل و نقل با کشتی و صنعت دریانوردی گره خورده است. صنعتی که در دو دهه گذشته



دچار تحولات و چالش‌های اساسی در حلقه‌ها و شاخه‌های مختلف خود از قبیل پیشرفت تکنولوژی در ساخت و عملیات، قوانین کار، الزامات بین‌المللی و ملی، سختی کار، مسایل زیست محیطی، مهارت در عملیات، ایمنی و امنیت دریایی داشته و تحولات و چالش‌های موجود، سازمان‌های دریایی دولتی، صنایع مرتبط، تشکلهای غیردولتی، دانشگاه‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و دیگر حلقه‌های زنجیره دریانوردی را مستقیم و غیرمستقیم تحت تأثیر خود قرار داده و خواهد داد لذا همگام بودن با این تحولات و چالش‌ها میسر نخواهد شد، مگر در سایه کشتیرانی پایدار.

کشتیرانی پایدار استراتژی حفظ منابع طبیعی به همراه توسعه صنعت کشتیرانی را تداعی کرده و نیازمند برنامه ریزی راهبردی در حوزه صنعت دریانوردی است.

به عبارتی می‌توان بیان کرد کشتیرانی پایدار محل تلاقی صنعت کشتیرانی، اقتصاد و محیط زیست دریایی است، از اینرو می‌توان دو دیدگاه کلی برای کشتیرانی پایدار تصور کرد یک، پایداری اکولوژیکی و دو، پایداری تکنولوژی که هر دو اینها نیازمند تأمین نیروی انسانی کاردان و حرفه ای است.

به تعبیری می‌توان به جد اذعان کرد اقتصاد جهانی کاملاً به حضور دریانوردان

و صنعت دریانوردی وابسته است و این دریانوردان هستند که ناوگان جهانی را اداره و راهبری کرده و موتور تجارت، با حضور دریانوردان به حیات خود ادامه می‌دهد. شرایط سخت کارکردن در دریا و شغل پرمخاطره دریانوردی شامل خطرات طبیعی و خطر نفرت انگیز حمله دزدان دریایی و اخیراً بهداشت و سلامت افراد در دریا پس از شیوع کووید ۱۹ در جهان چالش برانگیز شده و موجب دست و پنجه نرم کردن صنعت حمل و نقل دریایی با خسارات ناشی از آن شده است.

الگوهای رفتاری در صنعت حمل و نقل دریایی به چالش کشیده و می‌تواند منجر به حذف شیوه‌های سنتی و گرایش برای ایجاد یک فضای نوظهور و فزاینده برای انتخاب و بکارگیری فناوری نوین

هوشمندسازی باشد به گونه ای که دریانوردان، اجاره کنندگان کشتی، مالکان، اپراتورهای بندری و کارکنان تخلیه و بارگیری بنادر دیگر به یک شرکت و یا خط کشتیرانی فکر نمی‌کنند بلکه با یک اندیشه جهانی سعی دارند فعالیت را انجام دهند که به نفع جامعه بشری بوده و این فعالیت بتواند نقشی در کاهش آسیب‌های وارده از محل کرونا داشته باشد.

همه این رویدادها توجه بیش از پیش به این صنعت مادر را در ذهن همگان تداعی کرده و اهمیت توسعه نقش حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از ستون‌های اقتصاد مدرن امروزی را پررنگ تر می‌کند.

توسعه حمل و نقل دریایی لازمه اش توسعه کادر متخصص در این حوزه کاری است و مسئولیت این میزان حمل و نقل به طور مستقیم به دریانوردان برمی‌گردد و تربیت نیروی‌های متخصص و حرفه ای که بخش قابل توجهی از زندگی شان را در دریا می‌گذرانند، بستگی دارد. از سویی سختی کار در دریا به حدی است که در تمام دنیا از



مشاغل سخت شناخته می‌شود. استرس‌های روانی دور از خانواده و همسفری اجباری در محیط و جامعه ایزوله کشتی منجر به افسردگی با جامعه و حس تنهایی دریانوردان می‌شود. از سوی دیگر بیرون از صنعت دریانوردی، عموم مردم، در سطح گسترده از نقش حیاتی که کشتیرانی در زندگی روزمره آنان ایفا می‌کند، آگاهی مناسب را ندارند.

متولیان عرصه دریا و دریانوردی چه در بخش دولتی و چه خصوصی، ضمن اطلاع رسانی و افزایش آگاهی باید به پیامدهای منفی ناشی از فشار کار، بیانیدهند و فرصت‌های منحصر به فردی را به منظور جذب، آموزش و نگهداشت منابع انسانی دریانورد ایجاد کنند.



هم راستا با شعار آیمو حرکت می کنیم

سیاوش ارجمندزاده

مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر

شعار «کشتیرانی پایدار برای یک سیاره پایدار» به عنوان شعار سال ۲۰۲۰ سازمان بین المللی دریانوردی انتخاب شده است.

این امر فرصتی برای افزایش آگاهی در خصوص «اهداف توسعه پایدار» سازمان ملل و نمایش اقدامات سازمان بین المللی دریانوردی و دولت های عضو برای دستیابی به این اهداف است. به نظر دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی کیتاک لیم این شعار به دبیرخانه و دولت های عضو امکان برجسته نمودن موضوعات و چالش های بی شمار در راه دستیابی به دستور کار توسعه پایدار ۲۰۳۰ را می دهد. در عین حال این شعار فرصت استثنایی در نشان دادن اقدامات انجام شده سازمان بین المللی دریانوردی و دولت های عضو را فراهم می کند. صنعت کشتیرانی، با حمایت قوانین سازمان بین المللی دریانوردی، گذار به سمت آینده پایدار را آغاز کرده است. الزامات مربوط به کاهش گازهای گلخانه ای، کاهش سولفور در سوخت مصرفی، اجرایی سازی کنوانسیون آب توازن، حفاظت از مناطق قطبی، کاهش زباله دریایی، ارتقاء کارایی کشتی ها از طریق تبادل الکترونیکی اطلاعات، الکترونیکی کردن کشتیرانی و افزایش حضور زنان در صنعت دریایی تصویب و به صورت مستمر ارتقاء پیدا می کند. اداره کل

بنادر و دریانوردی بوشهر نیز هم راستا با شعار سازمان جهانی دریانوردی (آیمو) و همگام با سایر بنادر اقدامات ارزنده ای در این مسیر انجام داده است.

میزان سولفور در سوخت مصرفی کشتی های متردد به بنادر استان از ابتدای ژانویه سال ۲۰۲۰ به کمتر از نیم درصد وزنی کاهش پیدا کرده است و اجرای دقیق این موضوع توسط افسران کنترل و بازرسی مورد پایش قرار می گیرد. اجرای الزامات کنوانسیون آب توازن در کلیه بنادر و به صورت خاص در بنادر عمده نفتی استان (نظیر خارک و عسلویه) در حال انجام بوده و شناورهای متردد حسب قانون ملزم به تعویض و یا پردازش آب توازن هستند. مجموعه مقابله با آلودگی اداره کل بوشهر به صورت مستمر اقدام به پایش محیط زیست دریایی کرده و در پاکسازی آلودگی های رخ داده از تمام توان خود استفاده کرده است.



حرکت به سمت رونق بازرگانی دریایی

محمدعلی اصل سعیدی پور

مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد

سخنم را با یادى از ۹۸ شهید سازمان بنادر و دریانوردی کشور که بدون سلاح و خاکریز، سنگر نشینان بی سنگری بوده اند در حماسه دریاها و در بستر خلیج تا ابد فارس که برای همیشه در جایگاه رفیع ایثارگری هشت سال دفاع مقدس درخشیدند، آغاز می کنم.

هفته دریانوردی، مقارن شده با هفته دفاع مقدس که شاید «دریا» بارزترین وجه اشتراک این مناسبت های گرانقدر باشد، دریای بیکران برای دریانوردان دلاور، دریای خون برای غواصان بی سنگر و دریای اشک برای مولایمان حسین (ع) در روز عرفه است.

دریانوردی ایران ریشه در تاریخ هزاران ساله این مرزوبوم دارد، ملت ما از جنس مردمانی هستند که برای سفرهای سالیانه از بنادر خلیج فارس به مالابار و سیلان کشتی های متناسب آراسته و از دریای پهناور گذشته و بازگشته اند، آری ما از جنس مردمانی هستیم که پس از سقوط امپراطوری اشکانی، امپراطوری بازرگانی دریانوردی را در دنیا آغاز کردیم و بازرگانی ایران در آن زمان بر قسطنطنیه، مصر و ... تسلط یافت.

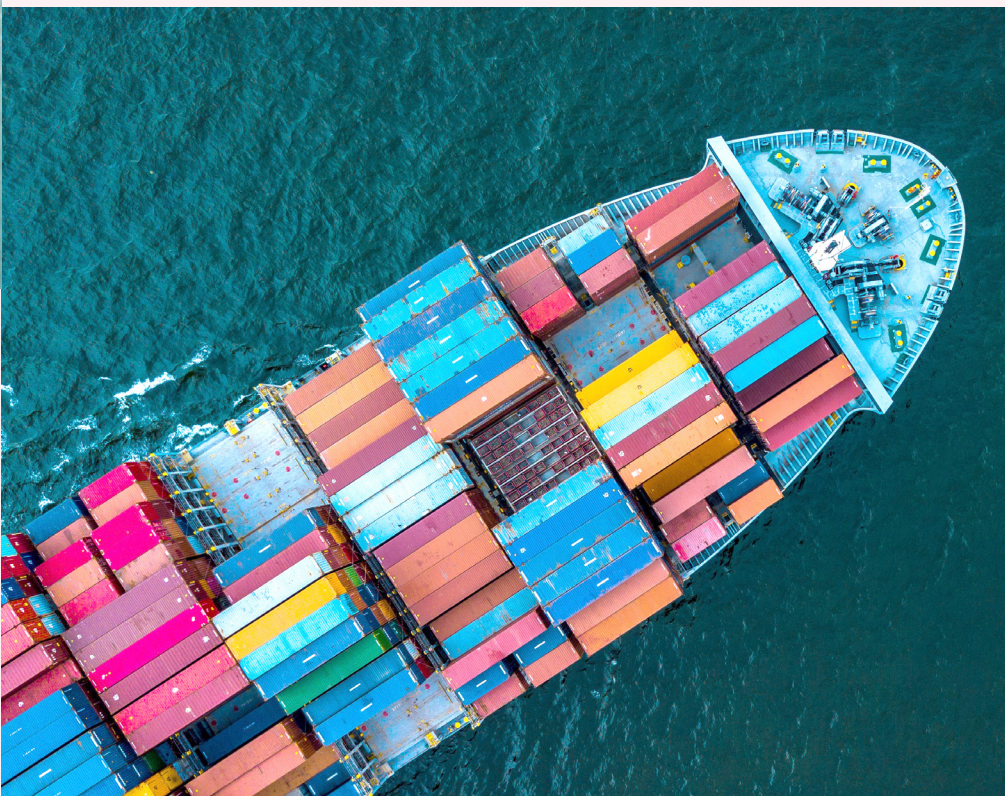
هفته دریانوردی امسال به شعار «کشتیرانی پایدار برای یک سیاره پایدار» مزین شده است، پایداری در این شعار، شقوق و معانی مختلفی را در خود جای می دهد که از مهمترین آنها به گردشگری دریایی پایدار، اقتصاد دریایی پایدار، حمل و نقل دریایی پایدار و کشتیرانی پایدار می توان اشاره کرد.

برای رسیدن به پایداری صنایع دریایی در آغاز باید، مدل مهندسی توسعه پایدار در بخش توسعه ای جهت رسیدن به ثبات

لااقل نسبی را تعریف کرد که در این مدل ترسیمی رونق توریسم دریایی، صنعت حمل و نقل ترکیبی کالا از طریق دریا لازمه افزایش ترافیک کشتی ها است که پایداری اقتصاد دریایی و متعاقب آن پایداری شهری را منجر می شود.

اکنون حدود ۹۰ درصد کالاهای تجاری بین المللی از طریق دریا جا به جا و به عنوان نیروی محرکه تجارت بین المللی شناخته می شود و در سر تا سر دنیا حتی در کشورهایی که دسترسی مستقیم به آب های بین المللی ندارند، زندگی مردم به آن وابسته است، زمان مناسبی برای کشورمان است که با در اختیار داشتن بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی از دریای خزر تا خلیج همیشه فارس، دسترسی آسان به آب های بین المللی و قرار گرفتن در مجاورت غنی ترین مخازن نفت و گاز در عمق دریا، مالکیت جزایر متعدد و استراتژیک در آب های جنوبی، دارا بودن ذخایر غنی آبزیان، بهره برداری از بنادر مجهز و روز آمد قرار داشتن بنادر کشور در مهمترین مسیرهای تجاری جهان و نیز در اختیار داشتن راهبردی ترین نقاط حیاتی جهان در قلمرو آسی تحت حاکمیت خود و سایر ویژگی ها و مزیت های بی شمار دیگر، رونق هر چه بیشتر اقتصاد کشور سرافراز ایران را در زمینه بازرگانی دریایی رقم بزنیم.

در پایان، هفته دریانوردی را مغتنم دانسته و ضمن تبریک این ایام، تلاش های فعالان عرصه دریا و دریانوردی کشور را ارج می نهم و آرزو دارم پهنه آبی جهان جولانگاه کشتی های ایرانی و دریانوردان ایرانی باشد.



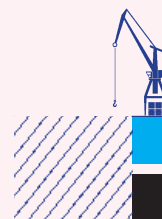


بندر چابهار در کانون توجه تجارت دریایی



ندا افشاری

کارشناس ارشد مدیریت دریایی



چابهار هنوز تنها دروازه ورودی اقیانوسی ایران به خلیج عمان است. این موقعیت استراتژیک، بندر چابهار را به کانونی برای رونق صنعت حمل و نقل دریایی در آسیای میانه و خاورمیانه تبدیل کرده و فرصتی طلایی برای کشورهایمانند هند، پاکستان و افغانستان برای اتصال و دسترسی به بازارهای منطقه‌ای و جهانی ایجاد کرده است. بنظر می‌رسد که بندر چابهار با کمک کشورهای نزدیک در مسیر دستیابی به پتانسیل واقعی خود قرار دارد، بطوریکه در سال ۲۰۱۶، هند به عنوان بخشی از پیمان سه جانبه با افغانستان و ایران، توافقنامه توسعه دو اسکله در بندر چابهار را امضا کرد. در مقابل، بندر واقع در امتداد ساحل غربی هند به چابهار متصل خواهند شد و دروازه کالاهای هندی را فراهم می‌کنند. جمهوری اسلامی ایران فرصت‌های بسیار زیادی جهت بهره‌گیری از بندر چابهار برای رونق حمل و نقل دریایی و اقتصاد ملی خود دارد. علاوه بر این، ایران می‌تواند از طریق این بندر استراتژیک به بازارهای کشورهای ساحلی مختلف اعم از؛ پاکستان، عمان، امارات و هند دسترسی داشته و کالاهایی که در آنها دارای مزیت نسبی است را صادر کند. اضافه بر این چابهار نقش محوری جغرافیای افغانستان را در توسعه تجارتی منطقه بهبود خواهد بخشید. اما تحقق همه این موارد منوط به گسترش راه‌های مواصلاتی (جاده مناسب ترانزیت و ریل) به این بندر مهم است.

بدون تردید رشد و نمود یک کشور و اقتصاد آن در گرو رونق بندر است. توسعه حیرت‌آور اقتصاد شیخ نشین‌های حاشیه خلیج فارس، به واسطه شکوفایی بندر آنها مبین این واقعیت است. این شکوفایی به واسطه موقعیت جغرافیایی و تعاملات آنها صورت گرفته است. این نکته اهمیت ژئواکونومیک را نیز نمایان می‌سازد که از ترکیب جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته است. بر این اساس، بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد و از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال جنوب و شرق-غرب بازرگانی جهانی است. علاوه بر این به دلیل اینکه ساختن فرودگاه بین‌المللی، کشیدن راه آهن برای اتصال به راه آهن سراسری ایران و کشورهای ترکمنستان و افغانستان، و افزایش اسکله‌ها برای بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما از مهمترین برنامه‌های توسعه چابهار است، انتظار می‌رود این بندر در آینده‌ای نزدیک، نقش مهمی در رونق حمل و نقل دریایی منطقه‌ای و جهانی ایفا کند. علاوه بر این، پس از گذشت حدود ۳۰ سال بندر



■ نشانی: تهران، میدان ونک، چهارراه جهان کودک،
بزرگراه شهید حقانی، انتهای خیابان دیدار جنوبی
■ تلفن: ۸۴۹۳۲۶۰۱، ۸۴۹۳۲۶۰۶

■ صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
■ مدیر مسئول: وحید رحمتی
■ سردبیر: مجید فدایی
■ همکاران: نیما علیپور، بهاره نایب آقای

■ سیزدهمین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

■ مهر ماه ۱۳۹۹

■ نشریه خبری سازمان بنادر و دریانوردی