



یکشنبه ۱۶ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۶۹

| بنادر دریانوردی |

**تدریس «فرآیندهای حمل و نقل مسافر دریایی» در دوره مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی**



دوره آموزشی «مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی» به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در جدیدترین کلاس آموزشی این دوره که با تدریس جناب آقای کاپیتان سیامک علی اکبرزاده نصیری با حضور ۲۰ نفر از دانش پژوهان مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار گردید، «فرآیندهای حمل و نقل مسافر دریایی» تدریس شد.به گزارش اقتصادسرامدازی نیوز، از جمله مهم ترین مواردی که هر کدام می تواند ایمنی و امنیت مسافران را به خطر بیندازد، عواملی همچون: استاندارد ایشکائو زیر ۴۵ دقیقه – چمدان اول –چمدان آخر ...-زمان اشغال تسمه نقاله مدیریت تجهیزات و منابع انسانی (HRM) –مدیریت بحران در مواقع بروز مشکلات پیش بینی نشده از قبیل اشکال در سیستم حمل و نقل یا قطع برق یا بروز حریق و ... است.در پذیرش مسافر نیز بایستی مواردی همچون کنترل اطلاعات بلیت و سندلی/کابین و راهنمایی مسافر، جلوگیری از تجمع و بی نظمی –(اسکله و رمپ)، اعلام نکات ایمنی و سوار شدن از محل مجاز سرب یا پلکان را در نظر داشت و رعایت نمود.همچنین هموطنان مقیم خارج از کشور می توانند.با شرط اقامت حداقل (سال ۱۴ماه آخر متوالی) لوازم خانه خود را از یکماه قبل تا ۹ ماه بعد از ورود به کشور با طی مراحل گمرکی به کشور خود وارد کنند(هر ۵ سال) عملیات است مهم ترین سرفصل های آموزشی دوره مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی به شرح زیر می باشد:

۱.کشتی مسافربری۲. ساختار پایانه مسافربری۳.فرآیندهای پایانه مسافربری۴. مقررات بین المللی پایانه مسافربری۵. تشریف‌رود و ورود و خروج مسافر دریایی۶. ایمنی در پایانه مسافربری۷. امنیت در پایانه مسافربری۸. اقام منعوقه ۹سنجش میزان کارایی پایانه مسافربری

.....

**«مسئولیت مشترک در تصادم دریایی» در دوره مدیریت ریسک و بیمه تدریس شد**

دوره آموزشی «مدیریت ریسک و بیمه» به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.در جدیدترین کلاس آموزشی این دوره که با تدریس سرکار خانم سهیلا اشرفی با حضور ۲۰ نفر از دانش پژوهان مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار گردید، «مسئولیت مشترک در تصادم دریایی» تدریس شد.به گزارش اقتصادسبرآمدازی نیوز، به موجب شرط مندرج در قرارداد حمل در خصوص مسئولیت مشترک دو کشتی در تصادم، بیمه گر جبران این زیان را در قبال خطرات مورد تعهد در این بیمه به عهده می گیرد. همچنین بیمه گذار تقبل می نماید که هر گاه حمل کننده بر اساس شرط مذکور مطالبه زیان کند، بیمه گر را آگاه نماید. در این صورت بیمه گر حق دارد به هزینه خود دفاع از بیمه گذار را در دعوای عادی علیه حامل مطالبه کند و یا طرح نگاه‌های خود، شورشعف لازم برای تصمیم سوخت کشتی ها در صورتیکه محمولات کشتی در اثر هر اتفاقی مثل نشئی و سوراخ شدن و یا امتناهم به دریا ریخته شود آلودگی های جبران ناپذیر ایجاد کرده و نیاز به پاکسازی دارد که در این حالت نیز مالکان این کشتی های میبایست این مبالغ را به شکل ضمانت نامه بانکی، وجه نقد و یا بیمه نامه بر اساس رویه های کشتیرانی کشور خود تهیه و به سازمان بنادر و دریانوردی خود تحویل دهند تا مراحل مرتبط با مجوزهای خروج طی شود.گفتنی است مهم ترین سرفصل های آموزشی دوره مدیریت ریسک و بیمه در صنعت دریایی به شرح زیر می باشد:۱. مفاهیم اولیه و کلیات و شرکتات در بیمه های دریایی۲. انواع بیمه های دریایی۳. loss Total (مشترکات بیمه های دریایی)۴. آشنایی با انواع بیمه های بدنه و ماشین آلت (مرتبط با کشتی)۵. بیمه کرایه حمل دریایی (منافع)۶. پوشش ریسک بنادر۷. پوشش ریسک سازندگان شناورها۸. حمایت و غرامت (I&P)۹. پوشش های مرتبط با کنواسیون های دریایی

.....

**مشکل کشتی های صید صنعتی استان بوشهر بر طرف شد**

استاندار بوشهر از حل مشکل کشتی های صید صنعتی استان خبر داد و بیان کرد: با تلاش های انجام شده مشکل کشتی صید صنعتی بر طرف شده و به زودی فعالان این استان بوشهر به ویژه در شهرستان های جنوبی استان از طریق پرورش میگو و ماهی در جنوب استان بوشهر افزایش می یابد.وی با بیان اینکه دو هزار هکتار اراضی ساحلی در منطقه بردخون شهرستان دیر برای پرورش میگو شناسایی شده است گفت: افزایش تولید آبزیان از طریق پرورش میگو و ماهی در جنوب استان بوشهر افزایش می یابد.استاندار بوشهر اراضی پرورش آبزیان در مناطق جبرانی و دیگری در شهرستان دیر را مورد اشاره به کار گرفته اند و پس از شکست در این همهجا اکنون وارد جنگ اقتصادی شده اند که از ایسن هر مرحله هم با موفقیت عبور می کنیم.

**آلودگی نفتی در اروندرود قابل تحمل نیست**

مدیر بنادر و دریانوردی آبادان خواستار توقف سرازیر شدن آلودگی نفتی پالایشگاه نفت آبادان در اروندرود افزود؛ چالش آلودگی مستمر ناشی از مشتقات نفتی در آبراه بین المللی اروندرود زیان بار است.وی ادامه داد: با توجه به استمرار خروج این آلودگی اقدامی اساسی باید شود چرا که این آلودگی تمام ساحل را فرا گرفته و بدلیل آلوده شدن بدنه شناورهای پهلو گرفته در بندر آبادان ، ترددشان در آبهای خلیج فارس با مشکل مواجه شده است.مالکی زاده با بیان اینکه نیروی عملیات مقابله با آلودگی بنادر آبادان همیشه بصورت آماده باش و هنگام بروز آلودگی عملیات مهار و جلوگیری از گسترش آلودگی نفتی را انجام میدهند گفت :لازم و ضروری است سیستم تصفیه مناسبی در پالایشگاه نصب شود تا آلودگی را به صفر یا به حداقل برساند.سرپرست دفتر بررسی و مقابله با آلودگی دریایی معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست کشور در بازدید از بندر آبادان و اروندرود گفت: پیرو پیگیری سازمان بنادر و درخواست این سازمان برای رسیدگی به موضوع آلاینده گی اروند رود ، به بنادر آبادان آمدم و طی گشت دریایی در اروند رود مشاهده شد که بخشی از آلاینده گی مربوط به شرکت پالایش نفت آبادان است.امید صدیقی افزود:متاسفانه به صورت عادی آلودگی زیادی در سطح آب در حال تخلیه شدن است به قدری که آلودگی قابل مشاهده و شرایط نامطلوب است.وی با بیان اینکه پالایشگاه نفت آبادان برای توقف این آلودگی هنوز اقدامی نکرده است، گفت : این پالایشگاه باید سیستم تصفیه خود را اصلاح و کامل کند و تخلیه آلودگی را به زیر حد مجاز برساند.



آبراهه شمال –جنوب

# تصمیم برای اقتصاد کلان کشور

وجه به اهمیت اقتصاد دریامحور، به طور ویژه بررسی می کند



فهرست تحریم ها افزوده شود. ما در این باره از کارشناسان زبده این طرح خواهیم پرسید و در باره آن بیشتر سخن خواهیم گفت.)

**هر طرحی بنا بر توجیهات مثبت و دستاوردهای آن پیگیری می شود. با این حال در کنار این دستاوردها، برخی صدمات غیر قابل اجتناب است به ویژه که آن طرح ماهیتی زیست محیطی و ژئوگرافیک داشته باشد. آیا در مطالعات شما این صدمات و هزینه های احتمالی مدنظر قرار گرفت و آیا این هزینه ها آتقدری بود که احتمال آن کنترل خارج شدن آنها وجود داشته باشد؟ یا نه! اهمیت آن در مقابل دستاوردها کم بود؟**

اثرات زیست محیطی آبراه و اثرات اجتماعی آن از سوی تیم های مطالعاتی مورد بررسی قرار گرفت. در کنار اثرات مثبت زیست محیطی احداث آبراه نظیر احیای اقتصادی جوامع انسانی حاشیه آبراه، تأثیرات تلطیف هوای میکرو اقلیم های حاشیه آبراه، امکان تأمین آب شرب و کشاورزی اراضی حاشیه آبراه همزمان با تأمین آب کانال کشتیرانی، تقویت اکوسیستم کویر مرکزی ایران و حیات و حش به ویژه پرندگان و بسیاری اثرات مثبت و سازنده دیگر که در گزارشات پروژه آبراه فهرست شده اند، تأثیرات منفی نیز بررسی و مورد ارزیابی قرار گرفته اند؛ از جمله: احتمال نشت آلودگی از شناورهای آب کانال و محیط اطراف، آلودگی صوتی و آلودگی هوای ناشی از تردد شناورها، تقسیم اکوسیستم کویر به دو بخش شرقی و غربی از جمله معایب احداث آبراه هستند که راه حل هایی جهت کاهش اثرات منفی در گزارش محیط زیست ارائه شده است. اما هیچ کدام از معایب زیست محیطی ارزیابی امکانپذیری احداث آبراه را زیر سوال نمی برند. لازم به ذکر است، سیستم حمل و نقل آبراهه ای در مقایسه با سایر سامانه های حمل و نقل کمترین خسارت زیست محیطی را به محیط وارد می کند.

**چرا امر حله دوم مطالعات یا همان مطالعات اصلی در کمال امکانپذیری، متوقف شد؟ تغییر دولت در نتیجه تغییر پارادایم فکری در نظام اجرایی دلیل این امر بود یا دلایل دیگری داشت؟**

در ایام پایانی دوره ریاست جمهوری آیت ... هاشمی رفسنجانی، حتی ابلاغ کتبی ایشان را برای ادامه مطالعات و ارزیابی امکانپذیری تفصیلی آبراه صادر نشد. لکن با تغییر دولت این دستور هیچگاه عملیاتی نشد. احتمالاً دولت های بعدی اولویت های مطالعاتی و اجرایی دیگری داشته اند. به نظر اینجانب آیت ... هاشمی رفسنجانی فرستاد و دوراندیشی خاصی داشتند، چرا که مطرح کردن مگا پروژه ای مانند آبراه شمال جنوب که اثرات ژئوپولیتیک افرماتطقه ای و پتانسیل وابسته کردن کشورهای CIS به ایران را دارد می تواند ایران را تا مدت ها در صدر اخبار مهندسی و اقتصادی جهان قرار داده و نقش به سزایی در ایجاد اشتغال ایفا کند. از همین روست که ایشان بر ادامه مطالعات امکانپذیری تأکید داشتند.

**چسرا در زمان حاضر اجرای طرح آبراه خلیج فارس – دریای خزر بار دیگر مطرح شده است؟**

طرح مجدد آبراه خلیج فارس به خزر بیشتر به واسطه پتانسیل تأمین آب خام در محور مرکزی کشور است. از آنجا که تغییرات اقلیمی و خشکسالی های پایایی مرکز و شرق کشور را به شدت تهدید می کنند، استفاده از کانال آبراه خلیج فارس دریای خزر به عنوان حوضچه تأمین آب با ظرفیت ۵۰۰ میلیون مترمکعب برای برداشت آب شیرین کن های متعدد در طرفین آبراه می تواند کارکردی با اهمیت نه کمتر از اهمیت کشتیرانی و مزایایی اقتصادی داشته باشد. به نظر من آنچه در مطالعات سال ۷۵ مطرح نشد، امکان تأمین آب کانال از طریق دریای عمان و دریای خزر بود. بدین نحو که با احداث ایستگاه های آب شیرین کن، آب این دو دریا به صورت آب لب شور (مثلا با غلظت پنج هزار ppm) به درون کانال بهیاز شود. در این صورت می توان با استفاده از دستگاه های آب شیرین کن نیمه صنعتی و در حد خانگی آب درون کانال

سالانه ۴۵ میلیون تن برآورد شده است که با کشتی طرح سه هزار تنی و قطار بارج سه هزار تنی (حداکثر آبخور شناور طرح پنج و سه دهم متر) در طول مدت ۱۲ روز حمل می شود. در این طرح ۱۲۶ آب بند کشتیرانی نیز برای عبور از ارتفاعات پیش بینی شده است. هزینه طرح در سال ۱۳۷۵ حدود چهار هزار و چهارصد میلیارد تومان یا حدود پانزده میلیارد دلار، برآورد شده است. اما بذكر است ارزیبری احداث آبراه کمتر از پانزده درصد کل هزینه اجرایی را تشکیل می دهد. دستاوردهای مهم طرح علاوه بر عینیت بخشیدن به کردیدور حمل و نقلی شمال – جنوب، امکان توسعه کشتیرانی داخلی از طریق ایجاد کانال های فرعی (پتانسیل بار داخلی حدود ۲۰۰ میلیون تن برآورد می شود)، امکان تأمین حوضچه هایی برای تأمین آب خام مصارف شرب و کشاورزی در محور شمال جنوب، کمک به کویر زدایی، کمک به توزیع متعادل جمعیت در شرق کشور، ایجاد اشتغال در دوران ساخت و بهره برداری آبراه، تثبیت نقش ایران در جغرافیایی سیاسی منطقه می توان نام برد. باتوجه به کمبود منابع (مالی) پس از انقلاب –به علت حالت انقلابی، جنگ تحمیلی، فشارها و تحریم های بین المللی – برای اجرای این طرح بسیار بزرگ و هزینه بر چه توجیه عملی وجود داشت؟

بدیهی است این سوال را هنگامی می توان موکدا مطرح کرد که طرح به اجرا رفته باشد. در حالیکه این طرح در مرحله «مطالعات امکانپذیری مقدماتی» متوقف شده است. خود این توقف دلالت بر این دارد که در شرایط اقتصادی پس از انقلاب تاکنون اولویت های اجرایی دیگری فراوری دولت ها وجود داشته است.

**آیا در آن زمان به مشارکت خارجی برای اجرای این طرح فکر شده بود؟ «مطالعات امکانپذیری مقدماتی» در مقامی نیست که به نحوه اجرا یا تأمین مالی پروژه پاسخ دهد. برآورد اجرای پروژه در سال ۱۳۷۵ حدود ۱۵ میلیارد دلار و دوره اجرا ۲۵ سال تخمین زده شده بود (یعنی کمتر از سالی ششصد میلیون دلار) که رقمی غیر قابل تأمین با توجه به منابع داخلی نیست. آیا موانع سیاسی (سیاست خارجی) در مطالعات دیده شد؟ به عبارت دیگر آیا این امکان وجود دارد که کشورهای همسایه پس از اجرای احتمالی طرح نسبت به آن موضع بگیرند و اقدام حقوقی انجام دهند؟ آیا اساسا آنها امکان اعتراض و اقدام حقوقی را دارند؟**

در سازمان مطالعاتی پروژه هشت تیم مطالعاتی شامل تیم محیط زیست، تیم هیدرولیک و تأمین آب، تیم تاسیسات، تیم تعیین مسیر، تیم زمین شناسی، تیم حقوقی، تیم برق و انرژی، تیم اقتصادی و اجتماعی به موازات هم فعالیت داشتند که از سوی یک کمیته تلفیق مطالعات هماهنگ می شدند. همانطور که ذکر شد یکی از تیم های مطالعاتی تیم حقوقی بود که تأثیرات حقوقی ایجاد آبراه را بررسی کردند. از آنجا که آبراه درون سرزمین اصلی ساخته می شود، معارض قوانین بین المللی نبوده و موردی برای اعتراض ندارد. لیکن برداشت آب از دریای خزر برای تأمین آب کانال در بخش شمالی آبراه متضمن رعایت رژیم حقوقی دریای خزر است.

(اقتصاد سرآمد: جالب است که در شروع تحریم های ظالمانه علیه ایران، این طرح که هنوز مطالعات مقدماتی آن به پایان نرسیده و تصمیمی رسمی از سوی حاکمیت در باره آن گرفته نشده است، به وسیله کشور متخاصم امریکا به فهرست تحریم ها افزوده شد!

این اقدام امریکا خود می تواند نشان دهنده اهمیت و حساسیت این ابر پروژه باشد و نیز بیان می کند که اجرای چنین طرحی به نفع ایران است و اگر چنین نبود، هیچ دلیلی نداشت که یک ایده که هنوز مطالعاتش انجام نشده به

متخصص امر نیستیم و نمی دانیم که این ابر پروژه باید اجرا شود یا نه. اما به عنوان یک مطالبه گر رسانه ای، بسیاری مشتاقیم که مسئولان عالی کشور تعیین تکلیف کنند. آیا این پروژه خوب است یا بد؟ آیا به نفع کشور هست یا نیست؟ بالاخره بعد از نیم قرن از طرح این ایده، یکی باید شهامت تصمیم داشته باشد و بله یا خیر را به زبان آورد.

نکته دوم: برای ما این نکته مهم بسیار مهم است که چرا امریکا این طرح را که هنوز در مرحله مطالعات مقدماتی است در فهرست تحریم ها قرار داده است؟ واقعا شگفت آور است! آیا امریکایی ها به ارزش و اعتبار این طرح برای اقتصاد ایران واقف است؟ آیا آن ها زودتر از ما به ارزش و اعتبار این طرح رسیده اند و می دانند که اگر ما آن را اجرا کنیم، به رشد اقتصادی شگفت انگیز می رسیم؟ آیا اجرای طرح آبراهه شمال – جنوب (جنوب –شمال) آن قدر مهم و راهبردی است که امریکایی ها از شروع آن هراس دارند؟ اگر این گونه است، پس مسئولان عالی ما چرا دست دست می کنند و تصمیم امروز را به فردا وامی نهند؟

نکته سوم: چه کسی باید تصمیم بگیرد؟ این نیز برای ما جای سوال و ابهام است. آیا رئیس جمهور مسئول تصمیم گیری در باره بود و نبود این طرح است؟ اگر چنین است، آیا می توانیم از رئیس جمهور فعلی مطالبه کنیم و انتظار داشته باشیم که ایده مگا پروژه جنوب – شمال را تعیین تکلیف کند؟ اگر نه، باید از کدام دستگاه یا نهاد انتظار داشته باشیم؟

نکته سوم: از این آبراهه به عنوانی مختلف یاد می شود. از ایرانزود شنیده ایم، از آبراهه خلیج فارس به دریای خزر، از آبراهه جنوب به شمال، از آبراهه شمال – جنوب و... کاش نهاد معبری یک اسم مشخص برای آن بگذارد که ما و خوانندگان دریایی ما دچار ابهام و سردرگمی نشوند. گویا چند طرح وجود دارد. یکی به نام ایرانزود که گفته می شود تخیلی و غیر قابل اجراست و دیگری به نام «آبراهه شمال – جنوب و گاهی هم خوانده می شود جنوب – شمال» که کاملا عملی و قابل اجراست. در ایرانزود گویا سخن از عمق کانال به عمق ۵۰۰ متر به میان آمده است که البته خیلی عجیب و غریب است؛ اما در آبراهه شمال – جنوب، سخن از عمق ۵ متری است که معمول و مرسوم به نظر می رسد. به هر روی، اطلاعات دقیق در باره این موارد کمتر وجود دارد؛ به هر روی، نامی زیبا و ملی برای چنین طرحی بسیار لازم و البته زیننده خواهد بود. شاید همان ایران رود اما با توصیف و تعریف آبراهه شمال – جنوب.

نکته چهارم: این که این آبراهه به طور دقیق و فیزیکی به دریای خزر وصل می شود یا نه، بسیار حائز اهمیت است. دریای خزر به عنوان یک دریاچه بسته و بین المللی، عوارض حقوقی خاص خودش را دارد. گویا این کانال اصلا قرار نیست که به صورت فیزیکی به خزر وصل شود و تا نزدیکی آن می رود. خبری هست که این کانال را کانالی بسته می نامد و نه به خزر وصل می شود و نه به خلیج فارس. کدام درست است؟

**و پایا سخن:**

آن چه از فحوائ کلام بر می آید این دو بیان پایانی است: الف: طرح متوقف است و شدن یا نشدن آن، زیر سوال. به همین خاطر است که مصاحبه استاد پاک نژاد در سال ۹۷ برای سال ۱۴۰۱ منتشر می شود و هیچ تغییر هم نیاز ندارد. زمان متوقف است و در حالی که دیگر کشور ها می تازند و با حفر کانال های مصنوعی، تنوع تجاری و زیست محیطی به نفع کشورشان ایجاد می کنند، ما همچنان در بخش سخنانی از جنس ۹۷ باقی مانده ایم. ب: اطلاعات در باره این ایده بسیار اندک است و افکار عمومی را رنج می دهد و ما روزنامه نگاران دریایی راهم آزار می رساند. کاش متخصصان امر با روزنامه همراهی کنند و با طرح نگاه های خود، شورشعف لازم برای تصمیم گیری به تصمیم گیران بدهند زیرا بیان لحن صریح و تصمیم قاطع در این باره،

## «روزنامه اقتصاد سرآمد در اختیار کارشناسان و متخصصانی است که بتوانند این دیدگاه ها را به طور تخصصی و حرفه ای نقد و بررسی کرده و به تصمیمی کلان و سرنوشت ساز کمک کنند. شهامت تصمیم به نتایج کار کارشناسی مبتنی است نه بر احساسات. این است که هم تصمیم ساز اهمیت دارد و هم تصمیم گیرنده

علاوه بر مطالعاتی که انجام شده، شهامت تصمیم می خواهد که مطالعات را غنای کرده و به نتیجه برساند که آبراهه شمال – جنوب بله یا نه؟! ج: چهار دیدگاه بر کل موضوع حاکم است: دیدگاهی می گوید: آبراهه ای از جنوب به شمال ایران کشیده شود و ضمن رفع کم آبی و خشکی مناطق کویری و کم آب، مسیر تجارت از جنوب به شمال و بعکس، برای ایران به وسیله کشتی باز شود.

دیدگاه دیگری می گوید: ایجاد چنین آبراهه ای غیر قابل اجراست و اجرای آن منافی برای کشور ندارد و محیط زیست ایران را نابود می کند.

و دیدگاه دیگری می گوید: سواحل ما بکر و دست نخورده اند. ما سواحل را آباد نکرده ایم و سواحل ما اشباع نشده اند؛ می توانیم به سمت سواحل کوچ کنیم و ۵ درصد بهره برداری را به صد در صد برسانیم. این اولویت است نه آبراهه.

و دیدگاه دیگری می گوید: هم به سواحل کوچ کنیم و هم با قدرت تمام، و با شهامت کامل تصمیم به اجرای آبراهه شمال –جنوب بگیریم تا آینده کشور را تضمین کنیم.

کدامیک؟ کدام دیدگاه؟ روزنامه اقتصاد سرآمد در اختیار کارشناسان و متخصصانی است که بتوانند این دیدگاه ها را به سه طور تخصصی و حرفه ای نقد و بررسی کرده و به تصمیمی کلان و سرنوشت ساز کمک کنند. شهامت تصمیم به نتایج کار کارشناسی مبتنی است نه بر احساسات. این است که هم تصمیم ساز اهمیت دارد و هم تصمیم گیرنده. اگر تا کنون وضعیت تصمیم گیری در مرز بود و نبود گیر کرده است، شاید به این دلیل است که دو گروه متخصص به عنوان مبانی تصمیم سباز و گروه مسئولان به عنوان تصمیم گیران نهایی، به خوبی در کنار هم قرار نگرفته اند.