

گروه اقتصاد دریایایه – محمد راستاد

برای این که بندری بتواند به صورت مؤثر در اقتصاد دریا پایه نقش آفرینی نماید، مجموعه‌ای از امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را باید در اختیار داشته باشد. نحوه اداره و مدیریت بندر و مقررات حاکم بر فعالیت‌های آن نیز تأثیر بسزایی در رونق و رقابت‌پذیری بندر خواهد داشت. لذا یک بندر علاوه بر ملزومات فیزیکی مورد نیاز برای انجام عملیات دریایی و بندری، به سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی دیگری احتیاج دارد تا بتواند به عنوان بندری موفق و کارآمد، علاوه بر تأثیر گذاری بر اقتصاد کلان کشور، در ساختار اجتماعی و اقتصادی محدوده پیرامون خود، یغای نقش نماید. آنچه می خوانید بخشی از نوشتار محمد راستاد مدیرعامل سابق سازمان بندر و دریانوردی در کتاب توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» که در اختیار روزنامه دریایی اقتصادسرآمد گذاشتند.

**عملکرد بندر (Port Performance)**

مهم‌ترین شاخص ارزیابی عملکرد، بندر زمان صرف شده کشتی‌ها در بندر، شامل «زمان انتظار» (Waiting Time)، «زمان ارائه خدمات تخلیه با بارگیری» (Service Time) و مجموع این دو زمان یعنی «Total Turmaround Time» است. با توجه به هزینه‌های جاری کشتی‌ها و سنگین است، هر چه زمان توقف آن‌ها در یک بندر کمتر باشد به مفهوم این است که خدمات ارائه شده توسط آن بندر، دارای کیفیت بالاتری است و بیشتر می‌تواند مورد توجه کشتی‌ها و صاحبان کالا قرار گیرد. از سوی دیگر، خدمات مرتبط با کالا نیز که از زمان تحویل آنها به امکان نگهداری بندر شروع می‌شود، باید در کوتاه‌ترین زمان ممکن ارائه شده تا هزینه انبارداری و توقف کالا در بندر به حداقل رسانده شود. در مجموع چنانچه بندری بتواند از چنان کیفیتی در زنجیره عملیات مرتبط با کشتی و کالا برخوردار باشد، تا در کوتاه‌ترین زمان و بالتبع حداقل هزینه، خدمات خود را به مشتریان ارائه نماید، این بندر



**گروه اقتصاددریا – امید اسماعیلی** – منابعی که حاصل تولید اندیشه به صورت علمی هستند در حوزه دریایی ایران محدود و اندک هستند؛ بااین حال، وجود هر کدام از این منابع بسیار ارزشمند و حائز اهمیت است؛ زیرا تولید در این وادی به آسانی به دست نمی‌آید؛ زیرا هم منابع مکتوب کم است و هم در بخش میدانی، با توجه به گستردگی مناطق دریایی و ساحلی ایران، اجرای یک کار مطالعاتی به سختی شکل می‌گیرد و مستلزم صرف هزینه و زمان است. نمونه این نکته، کتابی است تحت عنوان ژئومورفولوژی در مدیریت یک‌پارچه مناطق ساحلی ایران، که به کوشش سازمان بندر و دریانوردی (اداره کل مهندسی سواحل و بندار) تهیه و تدوین شده است.

مدیریت یک‌پارچه سواحل:

محتوای اصلی این اثر، «مدیریت یک‌پارچه سواحل کشور» است و در این باره توضیح می‌دهد که: مدیریت یک پارچه مناطق ساحلی، درعمل، یک پارچه‌سازی فرایند تصمیم‌گیری در مناطق ساحلی و دخالت‌دادن همه بخش‌های مرتبط، به منظور سازگاری و توازون در بهره‌برداری و استفاده از مناطق ساحلی است.

این نکته نشان می‌دهد که طول و گستره سواحل ایران، مدیریت

بررسی سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی بندر موفق و کارآمد

# نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریایایه

را باید دارای قابلیت و جذابیت مطلوب ارزیابی کرد. بدیهی است که در کنار سرعت عملیات بندر، انتظار مالکان کشتی‌ها و صاحبان کالا این است که خدمات مورد نیاز آن‌ها با حداکثر ایمنی و بدون آسیب و خسارت به کشتی و کالا ارائه شود. برای این که بندری بتواند این انتظارات مشتریان خود را برآورده نماید، تمام عوامل مستقیم و غیر مستقیم دخیل در خدمات، باید به صورت منسجم و یکپارچه یغای نقش نمایند. لذا کیفیت بالای خدمات بندری بدون هماهنگی کلیه نقش‌آفرینان کلیدی حاصل نخواهد شد.

**هزینه‌های بندری (Port Costs)**

در کنار کیفیت خدمات بندردری، هزینه‌هایی که بندر از مشتریان خود بابت ارائه خدمات مذکور دریافت می‌کند، باید متعارف بوده به گونه‌ای که اخذ هزینه‌های سنگین در قیاس با بنادر مشابه و بعضاً رقیب، به وجهه و جاذبه بندر لطمه‌نزد یکی از عواملی که ممکن است باعث شود تا بندری با اعمال میرانی از تعرفه‌های خدمات، هزینه‌های نسبتاً بالایی را از مشتریان خود اخذ کند. شرایطی است که فعالان بندری به دلیل قیمت تمام شده بالای خدمات با آن مواجه می‌شوند به این معنا که هزینه‌های مجموعه عوامل تولید خدمات بالا بوده و برای جلوگیری از ضرر و زیان بندر، هزینه‌های زیاد به مشتریان تحمیل شود. چنین وضعیتی ناشی از پایین‌بودن «بهره‌وری کل عوامل» (Total Productivity) در بندر است و در حالی که بندر از نظر کلیشه امکانات و تجهیزات غنی بوده و خدمات خود را در حداقل زمان ممکن ارائه می‌کنند، اما به دلیل عدم استفاده بهینه از منابع و بالتبع بهره‌وری پایین، هزینه تمام شده بالایی داشته و این هزینه‌های مازاد را از مشتریان اخذ میکند. علاوه بر بهره‌وری پایین، غیرقابنی بودن و انحصار در ارائه خدمات بندری، می‌تواند زمینه را برای امکان تعدیل هزینه‌های وصول‌شده از مشتریان بندر، مسدود نماید. بنابراین برای این که بندری بتواند با بنادر رقیب خود از نظر هزینه‌های بندری رقابت کند، باید شرایط برای رقابت درون بندری نیز فراهم باشد و ارائه‌کنندگان خدمات

نیاز ترخیص از گمرک، ضروری است. همچنین در دسترس بودن متخصصان و کارشناسان سایر نهادهای حاکمیتی خاص که در امور تخصصی مرتبط با کالا برابسر مقررات الزامی می‌باشد. طبعاً ارائه خدمات جانبی و لجستیکی از نظر در دسترس بودن و زمان فعالیت باید با فعالیت‌های عملیاتی و اصلی درون بندر هماهنگ بوده، به‌طوری‌که عملیات مرتبط با کشتی و کالا که معمولاً به صورت شبانه‌روزی و بدون توقف انجام می‌شود دچار وقفه نگردد. بنابراین به طور کلی ضرورت دارد در فضای پیرامون بندر امکان تأمین کلیه خدماتی که در فرآیند ورود و خروج انواع کالاها به بندر – اعم از عملیاتی اداری، تشریفات قانونی و ... – مورد نیاز است، فراهم باشد.

**حمل‌ونقل چندوجهی (Multimodal Transportation)**

یکی از شاخص‌های مهم ارزیابی کیفیت یک بندر، دسترسی آن به سایر شقوق حمل و نقل است. محمولات صادراتی و وارداتی، عمدتاً از طریق حمل و نقل زمینی و ریلی وارد بنادر شده یا از آنها خارج می‌شوند. البته برای برخی از انواع کالا، استفاده از حمل و نقل هوایی مرتبط با بندر نیز ممکن است مقرون به صرفه باشد. به علاوه چنانچه بندری اصلی از طریق رودخانه به مبادی تولید و مصرف متصل باشد، حمل با استفاده از

شناورهای سبک هم به عنوان مزیتی مهم برای بندر محسوب می‌گردد؛ شرایطی که برای عمده بنادر اروپا فراهم است و با هزینه پایین‌تر و آثار منفی زیست محیطی کمتر، حجم قابل توجهی از کالا از به بنادر اصلی حمل می‌شود. به‌طور کلی یک بندر بهتر است به انواع شیوه‌های حمل و نقل دسترسی داشته باشد و این دسترسی‌ها از نظر ظرفیت و کیفیت متناسب با ظرفیت و توان عملیاتی بندر باشند. دسترسی‌های اختصاصی به ویژه جاده‌ای و ریلی به بندر و عدم تداخل آن‌ها با ترافیک‌های شهری و کاربردهای غیرکالایی، به‌توان و امکان بهره‌گیری مناسب از آن‌ها خواهد افزود. در مجموع باید به این نکته اذعان نمود که یک بندر باید بتواند امکان تغییر روش حمل دریایی را با استفاده از دسترسی به سایر انواع شیوه‌های حمل و نقل برای مشتریان خود فراهم کند، به‌طوری‌که صاحبان کالا بتوانند با توجه به تنوع ششیوه‌های حمل در دسترس و مرتبط با بندر از نظر اقتصادی و عملیاتی و با در نظر گرفتن نوع کالاهایشان، مناسب‌ترین گزینه را انتخاب نمایند.

**بهره‌گیری از فناوری اطلاعات و ارتباطات**

همان‌گونه که امروزه اکثر صنایع از تبادل اطلاعات و سامانه‌های هوشمند با استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات بهره‌می‌برند،



صنعت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی نیز به‌طور گسترده‌ای در زنجیره فرآیندهای عملیاتی و اداری خود از آن استفاده می‌کند. امروزه تبدیل بنادر تجاری به «بنادر هوشمند» (Snert Ports) به عنوان رویکردی راهبردی در نقاط مختلف دنیا در اولویت قرار دارد. بنادر هوشمند در تمامی زنجیره فعالیت‌های عملیاتی و اجرایی خود از سامانه‌های یکپارچه مبتنی بر تبادل داده‌ها و تجهیزات هوشمند استفاده می‌کنند. پایانه‌های بندری به ویژه پایانه‌های کانتنیری متعدد در برخی بنادر به صورت کاملاً هوشمند و بدون استفاده از نیروی انسانی راهبر تجهیزات فعالیت می‌کنند در این پایانه‌های کانتنیری، عمده تجهیزات که پیش‌تر به آن‌ها اشاره شد، فاقد اپراتور هستند و حتی به جای کامیون و تریلر مخصوص جابه‌جایی کانتنیر در اسکله و محوطه‌هایی نگهداری، از «AGV Automatic Considered Vehicle» که تریلر اتوماتیک و بدون راننده است استفاده می‌کنند.

همچنین شناسایی و جابه‌جایی کانتنیرها در محدوده پایانه به صورت هوشمند انجام می‌شود. در بنادر هوشمند، تمام فرآیندهای مرتبط با کشتی و کالا بر سبستر فناوری اطلاعات و ارتباطات صورت می‌گیرد و حتی ارتباط با سایر بخش‌های مرتبط با بندر از جمله حمل و نقل زمینی و ریلی نیز به همین طریق انجام می‌شود.

بررسی اقتصادسرآمداز ژئومورفولوژی در مدیریت یک پارچه مناطق ساحلی ایران؛

## مهندسی سواحل و بنادر فرایندی برای تولید دانش دریایی

مطالعه و نشر نتایج به صورت کتاب قابل تحسین است؛ اما کار آن کرد که تمام کرد. آیا اداره کل مهندسی سواحل و بنادر این مطالعه – و موارد مشابه- را پیگیری کرده است؟ ما این مهم را پیگیری می‌کنیم و نتایج را در شمارگان بعدی به اطلاع علاقه‌مندان خواهیم رساند.

چهارم: یک پژوهش زمانی معنا دارد که ادامه‌دار باشد. هیچ پژوهشی نمی‌تواند به سکون و سکوت برسد و باید به‌وسیله پژوهشگر و یا دیگران، ادامه یابد تا زمانی که به نهایت دقت و صحت برسد. تغییر و تحولات سیاسی، جغرافیایی، اجتماعی و فرهنگی و نیز مصنوعات بشری و تکامل تکنولوژی و... به فورت بر زمینه یک مطالعه اثر گذارند و ممکن است زمین پژوهش را دچار دگرگونی کنند؛ این ادامه است که قطع روند مطالعه و پایش نتایج آن و مطابقه وضعیت موجود با گذشته و آینده، به‌طور روتین باید تداوم یابد. در باره این پژوهش این سؤال مطرح می‌شود که آیا تداوم داشته است؟ آیا نتایج آن به روز است و یا به همان دهه ۹۰ بر می‌گردد؟ آیا نتایج سال ۹۳ به امروز قابل تعمیم است؟ به اصطلاح امروزی‌ها «آیا پژوهش مورد نظر به روز شده است؟

پنجم: اگر به دنبال توسعه دریایایه هستیم، باید قبل از هر چیز دغدغه تولید دانش بومی داشته باشیم. تولید دانش مبتای یک توسعه مدرن با تفکر زیربنایی است. اداره کل مهندسی سواحل و بنادر می‌تواند فرایند تولید اندیشه را سرعت ببخشد. اداره‌ای که می‌تواند یک پژوهش سنگین را به سرمنزل مقصود برساند، می‌تواند به روش‌های متعدد، در فرایند تولید اندیشه مشارکت مستقیم و همیشگی داشته باشد.

ما در صددیم که این پژوهش را در نشست‌های تخصصی بازایی و یادآوری کنیم و به بهانه آن در باره ژئومورفولوژی در مدیریت یک‌پارچه مناطق ساحلی ایران گفت‌وگو کنیم؛ انتظار داریم اداره کل مهندسی سواحل و بنادر در این اندیشه‌ورزی با ما و دیگر تشکل‌های حامی نشست‌های تخصصی همراهی کند.

از جمله موارد مهم در مطالعات مدیریت یک پپارچه مناطق ساحلی، مطالعات مدیریت نوار ساحلی است که خود نیز از بخش‌های مختلفی تشکیل می‌شود. به همین جهت و به منظور تحقق تصمیم فوق، تهیه کتابی برای ارائه روش و نتایج حاصل از مطالعات زمین ریخت‌شناسی سواحل جنوبی کشور در دست کار قرار گرفت.

**چند نکته:**

اول: گفتیم که کار تولید محتوا در حوزه دریا و تولید منابع مکتوب کار آسانی نیست و زمان بر است. همین اثر نمونه روشنی است که بگوید، این کار سخت و پرهزینه لازم است تا ما در باره واقعیت (ظرفیت‌ها، توان‌ها و ضعف‌ها و نیازها) در باره سواحل و دریاهای خود بیشتر و دقیق‌تر بدانیم. تصور و تخیل برای طرح و برنامه‌های کلان و واقعی ارزش و اعتبار ندارند. نمی‌توان میلیاردها تومان حق و حقوق مردم را که به زحمت به دست می‌آید را بدون مطالعات دقیق صرف برنامه‌های شعاری و بی‌پشتوانه کرد.

دوم: سال ۹۳ این مطالعه انجام شده است. بعد از آن گویا به فراموشی سپرده شده و رد پای آن که باید تا امروز کشیده شده باشد، دیده نمی‌شود. برای اثبات این ادعا به همان سامانه یک پارچه مدیریت اشاره و تاکید می‌کنیم که هنوز وجود خارجی پیدا نکرده است، بلکه حتی پس‌رفت داشته و با شکل‌گیری شوراها و ساختارهای جدید، منفی‌تر شده است. این که مطالعه بشود و بعد تمام نتیجه حاصله یک مراسم رومانی باشد که فایده‌ای ندارد. جای سؤال است: نتایج حاصله از این مطالعه چه شده‌اند و چه آثاری بر جای گذاشته‌اند؟ روزنامه اقتصاد سرآمد اعلام آمادگی می‌کند برای بازایی اطلاعات و نقد و بررسی این اثر در یک یا چند نشست تخصصی، تا به افکار عمومی بگوید که سرانجام واقعی این مطالعه به کجا رسیده است.

سوم: کار ارزشمند اداره کل مهندسی سواحل و بنادر را نباید نادیده گرفت. تولید چنین آثاری برای حوزه دریا و ساحل ایران بسیار ضروری است و حمایت این اداره کل و مشارکت در

پذیری مناطق ساحلی و ساکنان آن نسبت به خطرات طبیعی و مصنوعی تهیه طرح هماهنگی دستگاه‌های مرتبط با سواحل به منظور کاهش و رفع تداخل فعالیت‌ها تقویت پشتوانه قانونی برای استفاده و مدیریت از مناطق ساحلی بستر سازی برای پدافند غیر عامل برای مناطق ساحلی کشور امکان سنجی جلب مشارکت مردمی در بهره‌برداری و مراقبت از مناطق ساحلی تهیه پایگاه اطلاعات از مناطق ساحلی به منظور تسهیل در تصمیم سازی برای فرایندهای توسعه در مناطق ساحلی کشور زمان‌بندی مطالعه:

مرحله دوم، با رویکردی دستاورد محور از پاییز ۱۳۸۴ تا پاییز ۱۳۸۷ به طول انجامید

مرحله سوم، با هدف تلفیق نتایج مطالعات در مراحل گذشته، از زمستان سال ۱۳۸۷ آغاز و تا اوایل تابستان ۱۳۸۸ به طول انجامید. گزارش این مرحله با عنوان «برایند مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور» عرضه شد و در تاریخ مهر ۱۳۸۹ با اخذ مصوبه از شورای عالی معماری و شهرسازی ایران پایان یافت.

نتایج مطالعه: مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران در سه مرحله انجام شده است: از مرحله اول، روش‌شناسی اجرای مطالعات و انجام مطالعات پایه صورت گرفته و از بهار ۱۳۸۲ آغاز و در پاییز ۱۳۸۴ خاتمه یافت.

مرحله دوم، با رویکردی دستاورد محور از پاییز ۱۳۸۴ تا پاییز ۱۳۸۷ به طول انجامید

مرحله سوم، با هدف تلفیق نتایج مطالعات در مراحل گذشته، از زمستان سال ۱۳۸۷ آغاز و تا اوایل تابستان ۱۳۸۸ به طول انجامید. گزارش این مرحله با عنوان «برایند مطالعات طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور» عرضه شد و در تاریخ مهر ۱۳۸۹ با اخذ مصوبه از شورای عالی معماری و شهرسازی ایران پایان یافت.

نتایج به دست آمده از این مطالعات، به صورت گزارش‌های حجیم و مختلفی ارائه شده است. تبه منظور آشنایی و استفاده از بهینه‌تر جامعه مهندسی و علمی کشور از نحوه و روش‌شناسی مطالعات و نتایج حاصله، اداره کل مهندسی سواحل و بنادر سازان بندر و دریانوردی، تصمیم گرفت این گزارش‌ها را ادغام و خلاصه کرده و منتشر نماید.

پیام تبریک مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در پی بازگشت دلاور مردان

ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی به کشور

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در پیامی بازگشت موفقیت آمیز و غرور آفرین دلاور مردان ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران از مأموریت دریانوردی بزرگ به کشور را تبریک گفت. به گزارش اقتصادسرآمد، در پیام تبریک علی اکبر صفایی چنین آمده است: «دست‌رسی به آبهای آزاد، اتصال به چهار گوشه جهان از راه دریا و امکان دفاع از کشور در بستر دریا از جمله برکات دریاست که مردم و مسئولان باید به آن توجه کنند».

مقام معظم رهبری ۱۳۹۴/۹/۸

برادر ارجمند، امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده محترم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران

بازگشت غرور آفرین دریادلان نام آور ناو گروه ۸۶ با ناوشکن تمام ایرانی دنا و ناو بندر مکران، آغاز ماموریتی پرافتخار برای تحکیم سیادت دریایی ایران اسلامی در آب های

خبر

پیام تبریک مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در پی بازگشت دلاور مردان

ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی به کشور

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی در پیامی بازگشت موفقیت آمیز و غرور آفرین دلاور مردان ناو گروه ۸۶ نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران از مأموریت دریانوردی بزرگ به کشور را تبریک گفت. به گزارش اقتصادسرآمد، در پیام تبریک علی اکبر صفایی چنین آمده است: «دست‌رسی به آبهای آزاد، اتصال به چهار گوشه جهان از راه دریا و امکان دفاع از کشور در بستر دریا از جمله برکات دریاست که مردم و مسئولان باید به آن توجه کنند».

مقام معظم رهبری ۱۳۹۴/۹/۸

برادر ارجمند، امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده محترم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران

بازگشت غرور آفرین دریادلان نام آور ناو گروه ۸۶ با ناوشکن تمام ایرانی دنا و ناو بندر مکران، آغاز ماموریتی پرافتخار برای تحکیم سیادت دریایی ایران اسلامی در آب های