



مرکز ملی علوم و فناوری دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

# بندر بایا

سال سی ام | شماره ۲۱۸ | ویژه نوروز ۱۳۹۴  
۱۰۰ صفحه | قیمت ۶۰۰۰۰ ریال

سال نو برتو دریا مبارک باد

• سیاست‌های توسعه و تامین مالی بندر  
• سفر به قلب سفر

نشست تخصصی:

• شناورهای مسافری یارانه می‌خواهند  
• غفلت از دریا، اشتباه تاریخی اقتصاد ایران





صاحب امتیاز « سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول « دکتر هادی حق شناس

سردبیر « یونس غربالی مقدم

مطالب این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.

مدیر داخلی « دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری « جواد جهاندار

دبیر تحریریه و امور بین الملل « فرید قادری

تحریریه « حسن سوری | عاطفه نامداری | مهدی ده‌دار

مجتبی بحیرایی | فریما صالح | رامین جهان‌پور | مرضیه نوری نیارکی

عکس « مجتبی بحیرایی | داوود طهری | یاسر علی‌بخشی

مدیر هنری « خشایار جعفری

امور هنری و صفحه‌آرایی « پویا ملک‌سیر

مترجم « احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

ویراستار فنی و ادبی « مهدی جانباز | نسرین غلامی

بازرگانی و مشترکین « فرهاد شهریاری | نسرین غلامی | ملیکا غفوریان

زهرآخوندزاده

پایگاه خبری « یونس پوررضا

مجری طرح « شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تین‌نیوز)

چاپ « هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه « تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه

جهان‌کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی « ۱۴۱۱۱-۱۵۱۸۸

تلفکس « ۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹

شماره پیامک « ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی « ایران- تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت « [bandarvadarya.pmo.ir](http://bandarvadarya.pmo.ir)

پست الکترونیک « [bandarvadarya@pmo.ir](mailto:bandarvadarya@pmo.ir)

قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می‌باشد.

علاقه‌مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد پذیرش

ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی [bandarvadarya.pmo.ir](http://bandarvadarya.pmo.ir) مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تأیید و حمایت

انجمن جهانی زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۱۴

سیاست‌های توسعه و تامین مالی بنادر



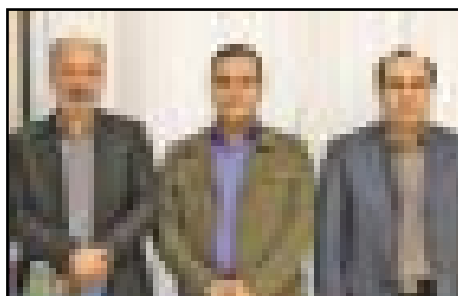
۳۶

میزگرد تخصصی  
شناورهای مسافری  
یارانه‌می‌خواهند



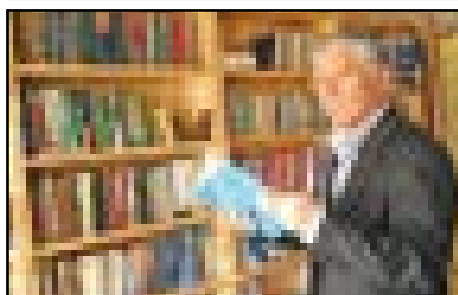
۵۰

گزارش ویژه  
سفر به قلب سفر



۵۸

میزگرد تخصصی  
غفلت از دریا  
اشتباه تاریخی اقتصاد ایران



۸۴

تاریخ شفاهی بندر ایران  
مدیری که فقط مدیر نبود  
مدیریت کرد

شما می‌توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر ماهنامه ارسال فرمایید.

## در انتظار سال رونق اقتصادی



هادی حق شناس

نوروز تجلی دوباره قدرت خداوند بر زمین و رویش طبیعت است. با آمدن بهار سال نو می شود و زمین نفسی دوباره می کشد و حیات نو آغاز می شود. همه‌ی این‌ها دلایل و نشانه‌هایی است که انسان مروری در گذشته خود داشته و با بهره‌گیری از تجربیات سال‌های اخیر، آینده را بهتر از گذشته که هست بسازد.

سال ۱۳۹۰ به لحاظ درآمدی یکی از بهترین سال‌ها اقتصاد ایران بود چون مجموع درآمدهای ارزی حاصل از نفت و گاز و کالاهای غیرنفتی به یکصد و پنجاه میلیارد رسید که این مبلغ اگر به درستی هزینه می‌شد، شاید شاهد رشد منفی اقتصادی در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ نمی‌شدیم. در دو سال گذشته اقتصاد ایران نه تنها رشدی مثبت را تجربه نکرد بلکه رشدی منفی داشت، این موضوع نشان می‌دهد که با وجود داشتن امکان تولید، تولید انجام نگرفت. برای این کوتاهی دلایل مختلفی برشمرده می‌شود که شاید سه عامل مهم‌تر از همه باشد: یکی تحریم‌های ظالمانه و دوم کاهش درآمدها از منشاء نفت و عامل مهم دیگر سوء تدبیرها. در سال جاری با وجود ادامه تحریم‌ها، درآمدهای نفتی تقریباً به یک سوم سال ۱۳۹۰ رسیده، اما اقتصاد رشد مثبت را تجربه کرده است. به دلیل این که عامل سوم یعنی همان سوء تدبیرها به حسن تدبیر تبدیل شده است.

حال به نظر می‌رسد در سال آینده دو عامل اول هم تغییر کند یعنی هم تحریم‌ها تعلیق شود و هم درآمدهای ارزی با افزایش مقدار فروش نفت و گاز و سایر محصولات نفت و گاز افزایش یابد.

بنابراین پیش‌بینی می‌شود میزان رشد اقتصادی سال ۱۳۹۴ بیش از سال ۱۳۹۳ شود که البته در کنار این موارد باید سال ۱۳۹۴ را سال خروج بسیاری از بازارها از رکود دانست. با توجه به سیاست موفق دولت در کنترل تورم به نظر می‌رسد دولت در سال آینده بتواند با سیاست‌های مناسب پولی و مالی، شرایط خروج رکود ایران را فراهم آورد. در یک کلام ابرو باد، مه و خورشید و فلک در کارند که اقتصاد ایران در سال ۱۳۹۴ سال پر رونقی را پشت سر گذارد. البته آنچه گفته شد از منظر تجارب گذشته بود اما پر واضح است که اقتصاد ایرانی در صورت اتخاذ تدابیر مناسب و عدم موانع خارجی می‌تواند آماده یک جهش اقتصادی باشد.

ضمن تبریک حلول سال نو و آغاز سال ۱۳۹۴ خورشیدی، مراتب تشکر و قدردانی خود از تمامی تلاش‌ها و زحمات خالصانه‌ی همه عزیزان جامعه بزرگ دریایی کشور که نقش مهمی در پیشبرد این سنجش مهم اقتصادی ایران عزیزمان دارند ابراز می‌نمایم و از خداوند متعال عزت، سربلندی، سلامتی و موفقیت روزافزون همکاران آرزو مندیم.

# سال نو رویکرد نو ابزار نو

یونس غربالی مقدم

چشم برهم می‌زنیم، نوروز دیگری از راه می‌رسد و بهار دل‌انگیز و زیبا را به‌ارمغان می‌آورد. خالق هستی، نزول رحمت خود را چون فرشی سبز و پر نشاط بر زمین سرد و خاموش می‌گستراند و انسان روزی نو و روزگاری نو را آغاز می‌نماید. همه این‌ها نشان‌هایی است از قدرت لایزال الهی برای آنانی که عالمانه بر جهان هستی می‌اندیشند و همواره در جستجوی معرفت و رشد و تعالی انسان و جامعه بشری هستند.

در پرتو دوراندیشی دولت تدبیر و امید، تحولات اخیر سیاسی-بین‌المللی جاری متأثر از تصمیمات و توافقات کشورمان با قدرت‌های جهانی نویدبخش چشم‌انداز مساعد توسعه اقتصادی و گسترش تجارت کشور در سال ۱۳۹۴ دارد.

نگاهی تاریخی-تحلیلی بر اقتصاد سیاسی کشورمان در یک‌صد سال گذشته، مویذ این نکته مهم است که اقتصاد ایران یکبار دیگر وارد دوران طلایی رشد و شکوفایی شده و ابزارهای لازم برای جبران عقب‌افتادگی و پیشی گرفتن بر رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی در حال فراهم شدن است. معادلات سیاسی در سطح بین‌المللی تغییر یافته و قدرت‌های جهانی به این نتیجه رسیده‌اند که جمهوری اسلامی ایران به لحاظ جغرافیایی سیاسی و اقتصادی، بر خورداری از مزیت‌های رقابتی و ظرفیت‌های توسعه‌ای نقش انکارناپذیری در تحولات منطقه‌ای دارد و شکل بازی‌ها در خاورمیانه به نفع ایران در حال تغییر است. فرصت‌های تجاری و سرمایه‌گذاری ایران زیر ذره‌بین شرکت‌های بزرگ بین‌المللی قرار گرفته؛ اشتیاق و حضور شرکت‌های خارجی برای تجارت در بازار ۸۰ میلیون نفری جمعیت ایران و بهره‌مندی از انرژی، منابع طبیعی و موقعیت ممتاز جغرافیایی آن، موضوعی است که بعداز پیشرفت مذاکرات هسته‌ای و کاهش تحریم‌های اقتصادی تشدید شده است.

شرایط یاد شده فرصت طلایی را پیش‌روی کشور ما قرار داده (و به اعتقاد نگارنده این فرصت بین ۶ ماه تا ۳ سال بیشتر به طول نخواهد انجامید) تا بتواند با تسهیل مقررات و بهبود فرآیندهای اداری، قانونی و تجاری زمینه مناسبی را برای جذب سرمایه‌های بین‌المللی فراهم کند و به‌عنوان یک بازیگر فعال اقتصادی از رقبای خود پیشی گرفته و به ایفای نقش بپردازد.

آمادگی برای بعد از تحریم و رونق اقتصادی موضوع مهم دیگری است که تمامی بخش‌های اقتصادی کشور از جمله حمل‌ونقل به‌عنوان پیش‌نیاز اساسی رونق تجاری بایستی به آن توجه جدی داشته باشند. این مساله در حوزه حمل‌ونقل از یک سو به زیرساخت‌های موجود ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی برمی‌گردد و ضرورت دارد تمامی این روش‌های حمل به صورت یکپارچه در چارچوب زنجیره حمل و نقل منطقه‌ای و بین‌المللی به‌صورت هماهنگ با یگدیگر توسعه یابند و از سوی دیگر موضوع مدیریت لجستیک در زنجیره حمل‌ونقل از مباحث جدی و تاثیرگذار بر جابجایی ایمن و سریع کالا محسوب می‌شود. در این رابطه نیز نه تنها بایستی ساده‌سازی در فرآیندهای ورود و خروج و دریافت و تکمیل اسناد اداری و... صورت پذیرد، بلکه استفاده حداکثری از ابزار فناوری اطلاعات و ارتباطات برای کاهش زمان حمل و تسریع در جریان اطلاعات در دستور کار جدی قرار گیرد.

از این رو با اندکی تامل و تدبیر، می‌توان چنین اظهار داشت که بنادر ایران می‌توانند کانون توجه خطوط برتر کشتیرانی‌های جهان قرار گرفته و پیوند دهنده هفت دریا و اقلیم از اقصی نقاط جهان باشند.

لذا در آستانه بهار ۱۳۹۴ و آغاز سی‌امین سال انتشار مداوم ماهنامه بندرودریا، برآنیم با بهره‌گیری از توان علمی و فنی و تجارب تمامی اعضای جامعه دریایی کشور، نشریه‌ای در خور توجه و تحلیلی-اقتصادی که بیانگر نیازهای فعلی و آتی این بخش مهم اقتصادی کشور باشد، تولید و منتشر نماییم و در این رابطه آماده پذیرایی انتقادات و پیشنهادات سازنده شما عزیزان هستیم.

در پایان، ماهنامه بندرودریا سالی همواره با موفقیت، سربلندی و تندرستی برای خانواده بزرگ دریایی کشور آرزومند است.



محمد سعیدنژاد در همایش سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی تشریح کرد:

## سیاست‌های توسعه و تامین مالی بنادر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی سیاست‌های توسعه و تامین مالی بنادر کشور را در جریان برگزاری همایش سالانه مدیران تشریح کرد.

به گزارش ماهنامه بندر و دریا، محمد سعیدنژاد ضمن تشریح تحولات اقتصادی کشور در چارچوب تحولات سیاسی-بین‌المللی جاری و تاکید بر چشم‌انداز مساعد اقتصاد کشور ناشی از تصمیمات و توافقات کشورمان با قدرت‌های جهانی گفت: «پیش‌بینی می‌شود بنادر کشور با حجم بالایی فعالیت در سال آینده مواجه شوند و از آن‌جا که بنادر در خط مقدم گسترش فعالیت‌های اقتصادی کشور قرار دارند، ضروری است با تمام قوا و با آمادگی کامل خود را برای ورود به دوران جدید اقتصادی کشور آماده کنند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اینکه رشد عملکردی سازمان در سال ۱۳۹۳ نسبت به سال گذشته حدود ۶ درصد بوده، ادامه داد: «انتظار داریم که در چارچوب توافقات صورت گرفته، این رقم در سال ۱۳۹۴ به مراتب بالاتر از رقم فعلی باشد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ادامه داد: «روند سرمایه‌گذاری بنادر در سال ۱۳۹۳ را قابل توجه دانست و تاکید کرد با وجود استفاده همه منابع در اختیار سازمان ضروری است که منابع مالی سایر نهادها به‌ویژه صندوق توسعه ملی و هم‌چنین بانک‌های تجاری کشور نیز برای توسعه اهداف سازمانی به کار گرفته شوند.»

وی نقش بخش خصوصی را غیرقابل انکار دانست و از بهره‌گیری شرکت خصوصی فعال در بندر شهیدرجایی که موفق به اخذ تسهیلات ۴۰ میلیون دلاری شده، به‌عنوان یک الگوی مناسب برای سایر بنادر نام برد.

### نسخه واحد

سعیدنژاد در ادامه به تفاوت ماهوی و کارکرد بنادر کوچک و بزرگ اشاره کرد و گفت: ما در عمل نمی‌توانیم برای بنادر کوچک و بزرگ نسخه واحد بپیچیم، به‌همین منظور ضروری است که سازمان بر ارتقای فعالیت بنادر بزرگ متمرکز شود تا در رقابت با بنادر بزرگ منطقه به‌نحو احسن از مدل‌های سازگار و مطلوب برای واگذاری بنادر کشور بهره‌گیری.

وی ورود خطوط کشتیرانی بین‌المللی به بنادر ایران را از مهم‌ترین فعالیت‌های بازاریابی سازمان در آستانه سال آینده عنوان کرد و افزود: فرایندهای مذاکرات تجاری با شرکت‌های بزرگ و معتبر خطوط کشتیرانی آغاز شده و ضروری است که در آینده نزدیک با قوت و پیگیری بیش‌تر ادامه یابد.

به اعتقاد مدیرعامل سازمان بنادر ارزیابی عملکرد بنادر به عوامل متعدد تجاری، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی وابسته است، بنابراین نیازسنجی توسعه بنادر و جذب سرمایه‌گذاری به انجام مطالعات دقیق و همه‌جانبه منوط خواهد بود.

وی در ادامه، نبود چارچوب مشخص برای ایجاد موج‌شکن‌ها را از نکات منفی اجرای این سیاست عنوان کرد و گفت: فشار تقاضای وارد شده از طرف نهادهای بیرونی بر سازمان و وزارت راه و شهرسازی، عامل اصلی پیش‌برد این سیاست بوده، اما سیاست ما در ادامه این خواهد بود که پس از بررسی دقیق و انجام نیازسنجی، موج‌شکن‌های مردمی با کاربردهای مشخص به متقاضیان سرمایه‌گذاری واگذار کنیم. البته برای پیشنهادهای مجاز و قانونی، مجوز بهره‌برداری صادر خواهد شد.

وی ضمن تاکید بر رعایت مسایل زیست‌محیطی و توجه کامل و حفظ و نگهداری از محیط زیست افزود: در تمامی ابعاد توسعه‌ای بنادر بایستی موضوع حفظ محیط زیست مورد توجه قرار گیرد و تمامی توصیه‌های کارشناسان سازمان حفاظت محیط زیست در طرح‌های توسعه بنادر لحاظ گردد.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی بهره‌گیری از نیروی جوان و کارآمد را ضرورت وجود یک سازمان پویا عنوان کرد و گفت: اگر نتوانیم نیروی‌های جوان، کارشناس و مدیر را در بدنه سازمان جذب کنیم و آموزش‌های متناسب به آن‌ها ارائه نکنیم، در عمل به نیازهای تخصصی حاکمیتی سازمان پاسخ‌ن داده که منجر به ایجاد مشکلات جدی در آینده خواهد شد.

سعیدنژاد وجود مدیریت یکپارچه سواحل را یک امر ضروری برای توسعه سواحل برشمرد و ادامه داد: به‌عنوان مثال در شرایط فعلی که توسعه سواحل مکران در دستور کار دولت قرار گرفته، بایستی اصول ساخت و ساز سواحل از مقررات و استانداردهای سیستم مدیریت یکپارچه سواحل تبعیت کرده و توسعه پایدار این منطقه را تضمین نماید.

وی در پایان با تاکید بر اهمیت و جایگاه فناوری اطلاعات و ارتباطات، از میزان و کیفیت استفاده از فناوری‌های نوین در سازمان بنادر و دریانوردی ابزار نارضایتی کرد و گفت: فکر می‌کنم سازمان مادر حوزه فناوری و اطلاعات از شان و صلاحیتی که باید قرار داشته باشد، تا حدودی فاصله دارد و با توجه به ماهیت تخصصی، حرفه‌ای و کاربردی آن باید این فاصله را در کوتاه‌ترین زمان به حداقل ممکن رساند. براساس بررسی‌های صورت گرفته، در حال حاضر حدود ۹۰ درصد فرآیندهای سازمانی مبتنی بر فناوری اطلاعات نیست و باید این مشکل در سال آینده بر اساس یک برنامه دقیق و حساب شده رفع شود.

## ایمنی سفرهای دریایی در سه بخش ناوگان، آبراهه‌ها و پایانه‌ها

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه امسال ۳۱ دستگاه شناور حمل خودرو، خودروی مسافران را بین بنادر و جزایر اصلی جابه‌جا می‌کند، گفت: ۷۵ دستگاه شناور مسافری برای نوروز امسال آماده‌سازی شده‌اند.

محمد سعیدنژاد در نشست خبری ویژه سفرهای نوروزی در وزارت راه با اشاره به رشد سفرهای دریایی و استقبال مردم از این سفرها در چند سال اخیر، سیاست این سازمان را بر توسعه امکانات و تجهیزات دریایی مسافری عنوان کرد: «تلاش کردیم، در قالب وجوه اداره شده منابع ساخت و خرید شناور مسافربر را در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه ایمنی سفرهای دریایی در سه بخش «ایمنی آبراهه‌ها و مسیرهای تردد شناورهای مسافری» و «ایمنی شناورها» و «ایمنی پایانه‌های بندری» تامین میشود، گفت: «مسیرهای دریایی به صورت دقیق پایش و بررسی می‌شود. از نظر شرایط جوی نیز با تجهیزات بر روز الکترونیکی وضعیت آب راه‌ها رصد و نظارت می‌شود؛ ضمن آنکه مسیرهای پر حادثه دریایی شناسایی شده‌اند.»

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: ۳۵ ایستگاه ساحلی مخابراتی در سواحل مستقر شده‌اند: «مسافران می‌توانند برای اطلاع‌رسانی از وضعیت آب و هوایی دریا، زمان سفرها و اطلاعات مربوط به شناورها با شماره تلفن ۱۵۵۰ به صورت ۲۴ ساعته تماس بگیرند.» سعیدنژاد با بیان اینکه از تردد شناورهای غیراستاندارد و غیر مجاز قطعاً جلوگیری می‌شود، گفت: در نوروز امسال ۷۵ شناور مسافری فعال خواهند بود که شامل ۶ هزار و ۷۵۵ صندلی است.»

او با اشاره به رشد ۱۶ درصد وضعیت ناوگان مسافری دریایی کشور بیان کرد: «امسال ۳۱ دستگاه لندی کرافت (شناور حمل خودرو) در نوروز به مردم خدمت‌رسانی می‌کنند که ظرفیت حمل ۱۷۵۰ دستگاه خودرو دارند.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی خاطرنشان کرد: «در طرح نوروزی سال گذشته ۷ میلیون و ۵۳ هزار مسافر توسط شناورها جابه‌جا شدند که امسال پیش‌بینی می‌شود، این رقم به ۸ میلیون و ۴۰۰ هزار مسافر افزایش یابد.»

به گفته سعیدنژاد در طول سال نیز حدود ۱۷ میلیون مسافر توسط شناورها جابه‌جا می‌شوند. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه پایانه‌های مسافری برای ایام نوروز تجهیز و بهسازی شده‌اند، گفت: «جلیقه نجات به صورت رایگان بین شناورها توزیع شده است و استفاده از آن الزامی است.»

او از مسافران خواست حتماً به پیام‌های ایمنی توجه کنند و از شناورهای غیر مجاز استفاده نکنند.





## هرمزگان پایتخت سفرهای دریایی کشور



ابراهیم ابدینی

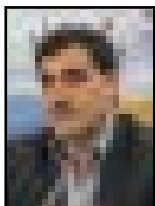
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

کشور است که بیش از ۹۵ درصد حمل و نقل مسافران دریایی ایران و ۱۰۰ درصد حمل خودروه به مقصد جزایر خلیج فارس در این مسیرها انجام می شود. طبق برآوردهای آماری، حجم عمده این مسافرت ها در تعطیلات نوروزی انجام می شود و هر سال میزان جابه جایی مسافران نوروزی در قالب سفرهای دریایی افزایش چشم گیری دارد. بر همین اساس، طرح نوروزی ۹۴ ساماندهی سفرهای دریایی در چهار بخش ایمنی مسیر تردد، ایمنی بنادر مسافری، ایمنی شناورها و اطلاع رسانی اجرایی خواهد شد.

ناوگان مسافرت های دریایی هرمزگان برای خدمات دهی مناسب و شایسته به میهمانان نوروزی، ۸۲ فروند شناور با ظرفیت ۶۶۰۰ صندلی را به خدمت گرفته است؛ به گونه ای که در مسیر بندرعباس - قشم و بندرعباس - هرمز - تعداد ۴۰ فروند شناور (۳۵ فروند مسافری، ۳ فروند لنج و ۲ کاتاماران) با ظرفیت ۴۷۰۰ صندلی فعالیت دارند.

اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در سال ۱۳۹۳ علاوه بر هزینه های جاری، بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال برای ایجاد زیرساخت های مسافری هم چون لایروبی هرمز، ساماندهی مسیرهای ورودی و خروجی بندر شهید حقانی به عنوان بزرگ ترین بندر مسافری کشور، تعمیرات اسکله مسافری، اسکله همیار ناجی، خرید بویه و تجهیزات ایمنی و مخابراتی بنادر مسافری و هم پاری هزینه کرده است.

## پیش بینی ۳۰۰ هزار سفر دریایی در استان خوزستان



سعداله عبدالاهی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

ضمن انجام تمهیدات و اتخاذ تدابیر لازم، آماده استقبال از هموطنان گرامی در قالب کاروان های راهیان نور و میهمانان نوروزی برای بازدید از جاذبه های بندری و دریایی بنادر خوزستان در ایام تعطیلات سال نو است.

با توجه به برخورداری استان خوزستان از جاذبه های گردشگری دریایی و هم جوار با یادمان های دوران دفاع مقدس، هر ساله در این موسم از سال، بنادر استان خوزستان شاهد بازدید گسترده میهمانان نوروزی و کاروان های راهیان نور از مجتمع بندری امام خمینی (ره) و بنادر آبادان و خرمشهر است. در همین راستا ضمن تشکیل ستاد استقبال در قالب گروه های رفاهی، فرهنگی، تشریفات، فنی و مهندسی و تمهید امکانات رایجه خدمات متنوع از جمله خدمات رفاهی، بهداشتی و فرهنگی طی ایام تعطیلات سال نو، زمینه مساعد برای بازدید هموطنان از مجتمع بندری امام خمینی (ره) و دیگر بنادر خوزستان را فراهم آورده است.

میهمانان نوروزی در بازدید خود از بنادر خوزستان، شاهد فعالیت های جاری در صنعت حمل و نقل دریایی و ظرفیت های بندری و دریایی کشور خواهند بودند و با مزیت ها و ویژگی های این مجتمع بزرگ بندری و دیگر بنادر خوزستان از نزدیک آشنا می شوند.

استقرار واحدهای امداد و نجات دریایی در گردشگاه های دریایی در خورهای فرعی منشعب از خور موسی و رودخانه های اروند و کارون به منظور ارتقای ایمنی گردشگری دریایی مسافران نوروزی، از اهم این اقدامات برای کاهش مخاطرات سفرهای دریایی طی این ایام به شمار می رود.

همچنین برپایی غرفه های صنایع دستی استان خوزستان، فروشگاه های

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور مسوولیت حفظ جان افراد در دریا و ایمنی تردد شناورها را طبق مقررات ملی و بین المللی برعهده دارد. با امکاناتی که این سازمان در هفت استان ساحلی کشور به ویژه در بنادر جنوبی فراهم کرده است، سفرهای دریایی به ویژه در ایام تعطیلات نوروزی مورد استقبال خاص و ویژه میهمانان نوروزی قرار گرفته است که این تقاضا برای تجربه یک سفر دریایی جذاب و پرهیجان، هر ساله بیش از گذشته افزایش می یابد.

با اقدامات صورت گرفته و تمهیدات اندیشیده شده توسط کمیته حمل و نقل دریایی ستاد ساماندهی خدمات سفر استان هرمزگان، امیدوارم تعطیلات نوروزی ۹۴ را همچون سال های گذشته در شرایطی بدون حادثه و در فضایی آرام و ایمن سپری کنیم. از جمله این اقدامات می توان این موارد را نام برد:

۱. برنامه ریزی منسجم برای نظارت بر سفرهای دریایی از طریق تشکیل گروه های ویژه برای بازرسی، گشت و نظارت (همانند گزارش هایی که پلیس راه در جاده های کشور ارائه می دهد) این گروه ها وظیفه گزارش هرگونه تخلف از جمله سرعت و مانور زیاد شناورها را دارند.

۲. صدور دستورالعمل و نظارت ویژه سالانه بر عملکرد و وضعیت مراکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) است که به همین منظور، اعتباراتی برای تامین وسایل و تجهیزات نجات دریایی مانند جلیقه، قایق نجات، امکانات رادیویی و... اختصاص یافته است. ضمن آنکه در این ایام، برنامه زمان بندی شده کشیک برای تیم های امداد و نجات دریایی با سرتیم های مشخص صورت گرفته است.

۳. تهیه و چاپ بروشور و سی دی های آموزشی، گزارشات تصویری از وضعیت بنادر برای آگاهی مسافران و همچنین نظارت بر عدم تردد شناوران غیرمجاز حمل مسافر

۴. فعالیت تیم های آتش نشانی، امبولانس، غواصی و بازرسان در تک تک بنادر مسافری هرمزگان

۵. تاکید به تعاونی های مسافری برای رعایت ایمنی سفر، لغو سفرهای دریایی در شرایط نامطلوب آب و هوایی و جوی و الزام به کارگیری تجهیزات ایمنی کامل

۶. برنامه ریزی درج اطلاعات سفرهای دریایی (مسیرهای مجاز، اخبار هواشناسی، اخطارها و پیام های ایمنی) در تارنمای بندر شهید رجایی

۷. برنامه ریزی راه اندازی مرکز اطلاع رسانی سفرهای دریایی ویژه ایام اجرای طرح با شماره های ۲۲۱۲۲۵۰۰ و رایجه خدمات ۲۴ ساعته

۸. پایش مستمر مسیر از طریق سامانه VTS و AIS و همچنین شناورهای درگیر در طرح و بالگرد

۹. تعمیرات اسکله های پهلوگیری شناورها

۱۰. ساماندهی مسیر ورود و خروج به ترمینال دریایی شهید حقانی برخورداری استان هرمزگان از ۱۴ جزیره بزرگ و کوچک، آب و هوایی معتدل در ایام تعطیلات نوروزی، همچنین بهره مندی از زیرساخت های مناسب بندری در سواحل خلیج فارس و همچنین بزرگترین ناوگان مسافری دریایی کشور باعث شده تا این استان در سال های گذشته در فهرست استان های کشور با لقب «پایتخت سفرهای دریایی ایران زمین» شناخته شود.

مسیرهای دریایی بندرعباس - قشم، بندرعباس - هرمز، هرمز - قشم، لافت، بنادر لنگه و آفتاب به مقصد کیش و بالعکس از مسیرهایی پرتردد دریایی

ارایه فوریت‌های پزشکی و خدمات تعمیرات خودرویی نیز بخشی از این امکانات و خدمات در این موسم است که در ابتدای ورود میهمانان نوری به منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) ارایه می‌شود. به دنبال اتخاذ تمهیدات و تدابیر مناسب و شایسته برای استقبال از میهمانان نوری، بالغ بر ۳۰۰ هزار از هموطنان گرامی در بنادر استان خوزستان به سفر دریایی ایمن پرداخته که در جریان این سفرهای دریایی هیچ‌گونه سانحه منجر به صدمات جانی روی نداد.

همچنین میزان سفرهای دریایی تحت نظارت در بندر امام خمینی (ره) بالغ بر ۱۹ هزار نفر بوده و حدود ۶۰ هزار نفر از هموطنان گرامی در قالب کاروان‌های راهیان نور و میهمانان نوری ضمن ورود به مبادی خشکی مجتمع بندر امام خمینی (ره)، از این مجتمع بزرگ بندری نیز دیدن کردند.

همچنین بیش از ۲۸۰ هزار نفر از هموطنان مبادرت به سفرهای دریایی ایمن در بنادر آبادان و خرمشهر کرده و با توجه به هم‌جواری این بنادر با پادمان‌های دوران دفاع مقدس تعداد بازدیدکنندگان از بنادر یاد شده به بیش از ۲۹۰ هزار نفر رسید.

پایانه بین‌المللی خلیج فارس به عنوان مجهزترین و بزرگ‌ترین پایانه مسافری دریایی منطقه واقع در بندر خرمشهر (به عنوان تنها پایانه مسافری در استان خوزستان) با برخورداری از دو پست اسکله روزانه توانایی انتقال یک هزار و ۲۰۰ مسافر از طریق مرز دریایی به عراق را داراست که این ظرفیت در ایام نوروز و ماه‌های محرم و صفر قابل افزایش است.

در این پایانه مسافری دریایی استان خوزستان، روزانه دو شناور به نام‌های «برلیان» متعلق به شرکت هوپاد دریا و «ایران زمین» متعلق به شرکت احسان سام از پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس کار جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهند. شناور برلیان در دو مسیر خرمشهر - کویت و خرمشهر - بصره فعالیت می‌کند و ایران زمین در مسیر خرمشهر - بصره فعال است. کشتی برلیان از نوع کاتاماران با ظرفیت ۲۳۵ مسافر، روزهای شنبه و چهارشنبه در مسیر کویت و روزهای دوشنبه و سه شنبه در مسیر بصره فعال است. کشتی ایران زمین از نوع کروژ ظرفیت جابه‌جایی ۷۱ مسافر در هر سفر را داراست و ۳ نوبت در هفته در روزهای فرد کار جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهد.

## اجرای طرح جامع تسهیل سفرهای دریایی در استان بوشهر



محمد راستاد  
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در راستای ایفای وظایف حاکمیتی و مسوولیت‌های اجتماعی خود، هر ساله از روزهای پایانی اسفند تا نیمه فروردین ماه، فعالیت‌ها و خدمات گسترده و متنوعی را برای خدمت‌رسانی به مسافران و تسهیل سفرهای دریایی نوری انجام می‌دهد، که بخشی از این اقدامات به این شرح است:

- تهیه و تدوین طرح جامع و اجرایی «تسهیل سفرهای دریایی ایام نوروز»  
- تشکیل جلسات متعدد با مقامات ارشد استان و ارگان‌های اجرایی برای بررسی موضوع و نحوه سامان‌دهی شناورها و فعالیت‌های مربوط به حوزه مسافرت‌های دریایی استان  
- سامان‌دهی قایق‌های تفریحی، شناورهای سنتی و کشتی‌های مسافری متقاضی برای انجام گشت‌های دریایی در استان بوشهر

- جانمایی و سامان‌دهی اسکله‌های تفریحی و فعال در زمینه تردد مسافران نوری با همکاری شهرداری بوشهر  
- تبلیغات محیطی گسترده در سطح استان به منظور اطلاع‌رسانی و اشاعه فرهنگ ایمنی دریایی در بین مسافران و علاقه‌مندان به بهره‌مندی از سواحل و محدوده دریایی استان بوشهر در قالب چاپ بنر، آگهی نامه، کتاب و بروشور با محتوای نحوه صحیح پوشیدن جلیقه‌نجات، نحوه صحیح نشستن در قایق‌ها، اطلاع از شماره تماس‌های اضطراری دریایی، رعایت حفاظت از محیط زیست دریایی و پاکیزه نگه داشتن ساحل و دریا، نحوه مواجهه با مخاطرات دریایی احتمالی در حین گشت دریایی و موارد ایمنی و زیست محیطی دیگر

- الزام مالکان و فرمانده شناورها به رعایت نکات ایمنی در زمان انجام گشت‌های دریایی با برگزاری دوره‌های آموزشی در محل و سمینارهای متمرکز در هفته پایانی اسفند ماه برای فرماندهان و خدمه شناورهای فعال در زمینه جابه‌جایی مسافر و گشت‌های دریایی  
- آمادگی پایگاه‌های دریایی و تجهیزات امدادی، تیم‌های واکنش سریع و واحد‌های عملیاتی دریایی و هوایی (دو فرزند بالگرد تحت اجاره)، برای پاسخ‌گویی به هرگونه سانحه غیر مترقبه در خلال اجرای طرح تسهیل سفرهای دریایی ایام نوروز سال ۱۳۹۴

هم‌اکنون، عمده تردد‌های مسافری در استان بوشهر به جزیره خارک منتهی شده و در حال حاضر این امر از مبدأ بنادر بوشهر و گناوه به مقصد این جزیره و بالعکس، توسط دو فرزند شناور مسافری صورت می‌گیرد. در حدفاصل بندر بوشهر تا جزیره خارک طبق آمار موجود روزانه بالغ بر ۵۰۰ نفر مسافر توسط یک فرزند کشتی مسافری با ظرفیت ۲۶۰ نفر و در مسیر گناوه به خارک حداقل ۳۰۰ نفر مسافر توسط یک فرزند کشتی با ظرفیت ۱۲۰ نفر جابه‌جا می‌شوند که پیش‌بینی می‌شود این آمار در ایام نوروز به دلیل حجم بالای مسافران و افزایش سرویس‌های روزانه و همچنین اجرای طرح‌های راهیان نور تا ۴ برابر آمار موجود افزایش یابد.

فارغ از مقوله جابه‌جایی مسافر، در ایام نوروز گشت‌های دریایی در حاشیه سواحل استان بوشهر توسط قایق‌های تفریحی، جت اسکی‌ها و شناورهای سنتی اجرا می‌شود. طبق آمار سال گذشته جابه‌جایی متقاضیان گشت‌های تفریحی توسط شناورهای مذکور در طول نوار ساحلی و بنادر استان بوشهر در مدت ۲۰ روز نوروز ۹۳ بالغ بر ۱۳۰ هزار سرویس توسط ۳۸۸ شناور فعال بوده و در این مدت نزدیک به یک و نیم میلیون نفر در قالب گشت‌های تفریحی دریایی تردد کرده‌اند.

همچنین طبق برآورد صورت گرفته عمده شناورهای فعال در زمینه گردشگری دریایی سواحل استان بوشهر از میان قایق‌های ۲۳ فوتی هستند و پیش‌بینی می‌شود تا ۳۰۰ فرزند شناور در این زمینه فعالیت کنند. علاوه بر این، بالغ بر ۱۵ فرزند لنج سنتی، ۲۰ فرزند جت اسکی و ۳ فرزند کشتی مسافری بزرگ نیز در امر گردشگری دریایی نوروز ۱۳۹۴ مشارکت خواهند داشت که با توجه به شرایط روبه‌ارتقای شناورهای متقاضی امر گردشگری و تفریحی، افزایش آمار موجود در نوروز سال ۱۳۹۴ مورد انتظار است.

## ایمنی؛ شرط لازم برای تردد شناورها در خلیج چابهار



سیاوش رضوانی  
مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

در حال حاضر بندر چابهار فاقد شناورهای مسافری ست و تنها در ایام نوروز تعداد محدودی قایق جابه‌جایی گردش‌گران در سواحل را بر عهده می‌گیرند. این قایق‌ها پس از رعایت نکات ایمنی و تهیه تجهیزات



مورد نیاز و تایید کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان اجازه جابه‌جایی گردش‌گران در سواحل این منطقه را دریافت می‌کنند.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان برای ارائه خدمات ایمن و استاندارد به مسافران نوروزی که از خدمات گردشگری آرایه شده در سواحل و آب‌های این استان بهره‌می‌گیرند، اقداماتی انجام داده است، که برخی از آن‌ها به این شرح است:

تشکیل کمیته سامان‌دهی سفرهای نوروزی (ستاد تسهیل سفرهای نوروزی)

برگزاری چندین نشست در هفته‌های گذشته با شرکت همه اعضای ستاد استان

آمادگی دو فرزند شناور عملیاتی برای حفاظت از گردش‌گران دریایی در سواحل چابهار

هماهنگی با هلال احمر برای آمادگی بالگره‌های متعلق به این سازمان برای عملیات امداد و نجات

آماده‌سازی اسکله مسافری کنارک برای پهلوگیری دویاسه فرزند قایق

تعیین محدوده مانور قایق‌های تفریحی و اعلام به اعضای ستاد

معرفی قایق‌های تفریحی توسط دوارگان شهرداری و شیلات به این اداره کل برای نصب تجهیزات ایمنی بر روی شناورها

خرید تعدادی جلیقه و حلقه نجات و تحویل موقت آن‌ها به قایق‌های مورد تایید

تهیه پلاکارد و بنر (هشدارهای ایمنی) و نصب در ورودی بنادر

تهیه تیزر تبلیغاتی (رعایت نکات ایمنی) و پخش از صدا و سیما مرکز استان به مدت یک هفته

الزام بیمه مسوولیت قایق‌های تفریحی در ایام نوروز

## آمادگی کامل بندر امیرآباد برای آرایه خدمات امدادی نوروزی



علی خدمتگزار

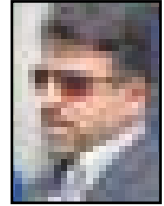
مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

نوروز در راه است و گردشگران مشتاق حضور در طبیعت زیبای مازندران، مانند هر سال مهمان این استان گردشگر پذیر خواهند بود. طبق نظرسنجی‌ها و آمارهای موجود دریا از مهم‌ترین دلایل سفر به استان‌های شمالی به‌ویژه مازندران است. این ظرفیت از چند دهه پیش مورد توجه قرار گرفته است. اما در سال‌های اخیر اهمیت بیش‌تری به رونق گردشگری دریایی داده شده است. حضور انواع قایق‌ها و جت‌اسکی‌ها در آب‌های مناطق ساحلی مازندران، طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد که میل به تفریحات دریایی در بین مسافران هر سال افزایش می‌یابد. در رونق این بخش از گردشگری بنادر می‌توانند سهم به‌سزایی داشته باشند. اگرچه گردشگری دریایی هنوز آن‌طور که باید در مازندران جا نیفتاده است، اما تلاش‌هایی برای توجه بیش‌تر به این بخش پرطرفدار از صنعت گردشگری در حال انجام است که استمرار آن در سال‌های آینده نتیجه خود را نشان خواهد داد. بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد برای نوروز امسال و هم‌چنین آماده‌کردن بستر به‌منظور توجه بیش‌تر به این ظرفیت مهم دریای خزر در سال‌های آتی و هم‌چنین پیش‌گیری از حوادث احتمالی مرتبط با این حوزه براساس وظایف حاکمیتی و سازمانی خود مبنی بر ارتقای ایمنی دریانوردی در محدوده زیر پوشش، برنامه‌هایی را در دستور کار قرار داده است تا هم‌زمان با توسعه

سایر بخش‌های اقتصادی، به‌رونق گردشگری دریایی نیز در مازندران و شمال کشور کمک کند.

در بندر امیرآباد با هدف کاهش خطرات دریایی برای گردشگران و علاقه‌مندان به حضور در دریا، تهیه طرح تسهیل گردشگری دریایی را به‌عنوان یکی از پیش‌نیازهای اصلی توسعه گردشگری دریایی در دستور کار قرار داده است. هم‌چنین با توجه به این که پس از تعطیلات نوروز، به مرور حضور هم‌وطنان در دریا نیز آغاز می‌شود و نظر به دغدغه هر ساله غرق شدن هم‌وطنان و نیاز به نظارت بیش‌تر بر سواحل دریا فعال‌سازی طرح هم‌یار ناجی از دیگر اقدامات بندر امیرآباد در زمینه امنیت گردشگری دریایی محسوب می‌شود. مشخص کردن مسیر گردشگری دریایی و چاپ بروشور و بنر به زبان‌های انگلیسی و فارسی با مضامین ایمنی گردشگری دریایی نیز از دیگر اقدامات پیش‌گیرانه در حوزه دریایی است که از سوی بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد در نظر گرفته شده است. هم‌چنین به‌منظور هماهنگی بیش‌تر با نهاد‌های مرتبط و فعال در حوزه گردشگری جلسات ارتقای ایمنی گردشگری دریایی با بندر برگزار شد. مرکز هماهنگی نجات دریایی بندر امیرآباد در تعطیلات نوروز با آماده به کار بودن شناور ناجی ۱ در حالت آماده‌باش خواهد بود. علاوه بر این اقدامات، با توجه به حساسیت حوادث دریایی هماهنگی‌های لازم برای انجام عملیات جست‌وجو و نجات دریایی به‌وسیله بالگرد انجام شده است. تشکیل تیم گشت ساحلی نظارت بر رعایت موارد ایمنی گردشگری تفریحی با انجام گشت‌های منظم و مستمر و انجام گشت‌های دریایی منظم و روزانه توسط شناور ناجی ۱ در محدوده زیر پوشش نیز برای پیش‌گیری از حوادث احتمالی در دستور کار بندر قرار دارد. تاکنون برای آمادگی کامل در زمینه آرایه خدمات امدادی و گردشگری دریایی، چهار مرحله بازدید از قایق‌ها به‌منظور رعایت حداقل استانداردها انجام شده است. تجهیز شناورهای عضو طرح همیار ناجی به اقلام ایمنی مورد نیاز از قبیل جلیقه نجات بزرگ‌سال و کودک، کپسول آتش‌نشانی، حلقه مچی و سایر تجهیزات ایمنی و امدادی انجام شده است. برای تسهیل در دریافت گزارش‌ها و برقراری ارتباط در شرایط اضطرار نیز مراحل مقدماتی کد خدمات اضطرار دریایی ۱۵۵۰ در مرکز هماهنگی نجات دریایی بندر امیرآباد انجام شد. آرایه خدمات مشاوره پزشکی تلفنی به‌صورت شبانه‌روزی توسط پزشک متخصص و مسلط به زبان‌های روسی و انگلیسی به شناورهای در حال رفت‌وآمد در منطقه نیز از دیگر اقداماتی است که می‌تواند به‌عنوان یک ظرفیت خدماتی مناسب در زمینه گردشگری دریایی مورد استفاده و توجه قرار گیرد. همه این اقدامات در حالی تدارک دیده شده است که گردشگری دریایی در مناطق شمالی فاصله زیادی با جایگاه خود دارد و این به‌آن معناست که بندر امیرآباد حتی در شرایط فعلی توجه کامل و جامعی به مسایل امدادی و ایمنی گردشگری دریایی دارد. طبیعی است که با این رویکرد حتی در صورت فعال‌تر شدن این بخش از صنعت گردشگری در استان، بندر امیرآباد توان گسترش خدمات امدادی و هم‌چنین فعالیت در زمینه اجرایی گردشگری دریایی و جابه‌جایی مسافر را خواهد داشت. مجاورت با شرکت کشتی‌سازی ایران‌صدرا، وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی 'تاریخی و فرهنگی در منطقه، استقرار پایگاه‌های دائمی امداد و نجات جاده‌ای و وجود فرودگاه بین‌المللی دشت‌ناز شهرستان ساری در فاصله حدوداً ۳۰ کیلومتری بندر، در کنار آرایه خدمات مختلف و تمهیدات اندیشیده‌شده از سوی بندر امیرآباد سبب شده است که این بندر یکی از مناطق مستعد در زمینه گردشگری دریایی محسوب شود. با توجه به مغفول ماندن ظرفیت گردشگری دریایی در استان‌های شمالی و توان مدیریتی و نظارتی ایجاد شده در بندر امیرآباد، یکی از اهداف این بندر در این حوزه، جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ایجاد زیرساخت‌های لازم برای ساخت ترمینال و اسکله مسافری در این بندر است که در صورت تحقق تحولی شگرف در زمینه مسافرت‌های دریایی ایجاد خواهد کرد.

## تردد دریایی روزانه ۱۲۰۰ نفر از بندر خرمشهر



عادل دریس

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر

## از توسعه صنعت گردشگری در شمال کشور حمایت می‌کنیم



منوچهر تاتینا

مدیر کل بندر و دریانوردی استان مازندران

همان گونه که در سیاست‌های کلان و اهداف توسعه‌ای کشور طراحی شده است، این اداره کل برای حمایت همه‌جانبه از توسعه صنعت گردشگری، ایجاد موج‌شکن‌ها و اسکله‌های استاندارد تفریحی آمادگی کامل دارد و برای رونق این فعالیت‌ها و گسترش تفریحات دریایی تلاش می‌کند.

در بسیاری از کشورهای دنیا، صنعت گردشگری بسیار درآمدزاست و نقش موثری در افزایش درآمدها و کاهش نرخ بیکاری دارد. جذب سرمایه‌گذاران خارجی، کسب درآمد ارزی، ایجاد فرصت‌های شغلی، دستیابی به فناوری پیشرفته، تامین انرژی و نیروی انسانی ارزان، جذب نقدینگی سرگردان و محرومیت زدایی از جمله ویژگی‌های توسعه گردشگری دریایی است.

گردشگری دریایی، صنعتی بسیار درآمدزا در شمال کشور است که با توجه به روزآمد بودن آن و توسعه هر روزه این صنعت، اگر امروز در این زمینه سرمایه‌گذاری کنیم، دیر شروع کرده‌ایم.

اداره کل بندر و دریانوردی استان مازندران در راستای ایمنی سفرهای دریایی در سواحل استان مازندران (رامسر - بابلسر) برای بهره‌مندی هرچه بهتر گردشگران دریایی از امکانات تفریحی دریایی سواحل دریای مازندران در نوروز ۱۳۹۴ اقداماتی انجام داده است، که برخی از آن‌ها عبارت‌اند از:

انجام بازرسی‌های دوره‌ای از کشتی مسافری میرزا کوچک خان در بندر نوشهر و شناورهای تفریحی در شهر بابلسر برای اطمینان از وضعیت فنی و ایمنی آن‌ها

تهیه رویه اجرایی و پیشنهاد طرح ابتکاری «همیاران ساحل» که در صورت تصویب سازمان نقش به‌سزایی در افزایش ایمنی گردشگری دریایی در سواحل کل کشور خواهد داشت.

تهیه برنامه کاری نوروز در زمینه بازرسی از سواحل و برآورد مالی طرح مورد نیاز

آگاهی‌رسانی به ارگان‌های همکار هم‌چون استان داری، دریابانی و تعانی‌های قایق‌ران برای اجرای طرح سامان‌دهی سفرهای گردشگری دریایی

برگزاری جلسات هم‌اندیشی با دریابانی و مدیران تعاونی‌های قایق‌رانان فرهنگ‌سازی ایمنی برای گردشگران از طریق رسانه‌های عمومی و تهیه بنرهای تبلیغاتی برای نصب در مسیرهای پرتدد

انجام بازرسی‌های روزانه از سواحل استان توسط تیم بازرسی کارشناسان بندر نوشهر با هدف نظارت بر ارائه خدمات بهینه به گردشگران دریایی در ایام نوروز

در خصوص ظرفیت جابه‌جایی گردشگران و مسافران دریایی، متأسفانه با توجه به کمبود کشتی‌های مسافری در شمال کشور، این موضوع در حال حاضر تنها با کشتی میرزا کوچک خان انجام می‌شود؛ این کشتی ۱۲۵ نفر (خدمه و مسافر) ظرفیت دارد.

هم‌چنین با توجه به حجم بالای قایق‌های تفریحی، جت‌اسکی‌ها و سه‌فروند شناور تفریحی مستقر در شهرهای ساحلی استان، هر سال تنها در ایام نوروز بیش از ۱۰ میلیون نفر از این استان بازدید می‌کنند که نشان از استعداد بالای سواحل این منطقه برای ایجاد قطب گردشگری دریایی و تفریحات ساحلی است.

سازمان بندر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور توجه ویژه‌ای به سفر و گردشگری دریایی داشته و دارد. صنعت گردشگری دریایی علاوه بر ایجاد رونق اقتصادی و فرهنگی در استان‌های ساحلی کشور که اغلب از مناطق محروم کشور به‌شمار می‌آیند، مخاطرات احتمالی خاص خود را نیز به‌همراه دارد. افزایش ایمنی سفرهای دریایی باعث افزایش تمایل و اطمینان گردشگران به این نوع گردشگری مفرح خواهد شد.

اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر نیز با توجه به زیرساخت‌های موجود، وجود پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس و خطوط کشتیرانی فعال در مسیر کشورهای کویت و عراق نقش به‌سزایی در این صنعت ایفا می‌کند.

هم‌چنین با توجه به استقبال میهمانان نوروزی از سفرهای تفریحی دریایی و اعلام آمادگی شرکت‌های کشتیرانی برای انجام گشت‌های تفریحی، اداره کل بندر خرمشهر توجه ویژه‌ای به این موضوع دارد.

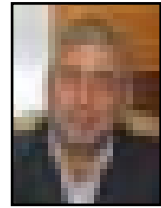
این اداره کل در راستای ایجاد ایمنی بیش‌تر در آبراه اروند، اقدام به تاسیس مرکز فرعی جست‌وجو و نجات دریایی خرمشهر کرده است که با استفاده از تجهیزات مخابراتی به‌روز و شناورهای جست‌وجو و نجات‌ناجی ۴، سار ۲، قایق تندروی جست‌وجو و نجات و قایق جی‌می‌نی آبراه ۶۲ مایلی اروند رود را تحت پوشش قرار داده است. اداره کل بندر خرمشهر به‌رغم این که متولی سامان‌دهی قایق‌های تفریحی در مناطق شهری و رودخانه کارون طبق قوانین شهرداری و هلال احمر است، امسال نیز هم‌چون سال‌های پیشین و با استفاده از امکانات موجود نسبت به برگزاری گشت منظم ایمنی در کارون اقدام کرده است که با توزیع بروشورها و نصب بنر با محتوای هشدارهای ایمنی و محیط زیست دریایی در راستای ارتقای فرهنگ دریایی گام برخواهد داشت.

از دیگر اقدامات این اداره کل می‌توان از توزیع جلیقه نجات بین قایق‌ران‌ها، تشویق قایق‌رانان ایمن، توقیف قایق‌های خاکی با همکاری نیروی انتظامی و برگزاری کلاس‌های آموزشی برای قایق‌رانان و... نام برد.

پایانه بین‌المللی خلیج فارس به‌عنوان مجهزترین و بزرگ‌ترین پایانه مسافری دریایی منطقه با برخورداری از دو پست اسکله روزانه توانایی انتقال یک هزار و ۲۰۰ مسافر از طریق مرز دریایی به عراق را داراست که این ظرفیت در ایام نوروز و ماه‌های محرم و صفر قابل افزایش است.

روزانه دو شناور به نام‌های «برلیان» متعلق به شرکت هوپاد دریا و «ایران زمین» متعلق به شرکت احسان‌سام از پایانه بین‌المللی مسافری خلیج فارس کار جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهند. شناور برلیان در دو مسیر خرمشهر - کویت و خرمشهر - بصره فعالیت می‌کند. شناور ایران زمین در مسیر خرمشهر - بصره فعال است. کشتی برلیان از نوع کاتاماران با ظرفیت ۲۳۵ مسافر، روزهای شنبه و چهارشنبه در مسیر کویت و روزهای دوشنبه و سه‌شنبه در مسیر بصره فعال است. کشتی ایران زمین از نوع کروز ظرفیت جابه‌جایی ۷۱ مسافر در هر سفر را دارا است و ۳ نوبت در هفته در روزهای فرد کار جابه‌جایی مسافران را انجام می‌دهد.

## توسعه امکانات گردشگری برای جلب مسافران دریایی



سیدعلی نعیمی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

ارتقای تردهای مسافری حول سه محور ایمنی شناور، ایمنی مسیر تردد و ایمنی پایانه مسافری و در همه ابعاد مرتبط با محورهای مذکور و صرفاً براساس شرح وظایف سازمان بنادر و دریانوردی در بندر انزلی به مرحله اجرا در می‌آید. با توجه به الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون تجسس و نجات دریایی (SAR) و الزامات این کنوانسیون در رابطه با تجهیز بنادر به امکانات تجسس و نجات و هم چنین نزدیکی کریدور هوایی مسیر اروپا به آسیا و حوزه خلیج فارس به کشورهای CIS و تجهیز این اداره کل به شناور مخصوص به امر تجسس و نجات ضروری به نظر می‌رسید.

از سوی دیگر برای تامین ایمنی تردد شناورها در بندر انزلی و ایجاد تردهای استاندارد در یک بندر استاندارد، از تجهیزات مخابراتی و راداری پیشرفته و به روز شده برای کنترل ترافیکی دریایی بهره برده ایم. اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان با نصب تجهیزات راداری و کنترل ترافیکی دریایی و سیستم V.T.S بخش گسترده‌ای از آب‌های تحت حاکمیت شمال کشور را تحت پوشش کنترل و هدایت راداری قرار داده است.

هم چنین در بندر انزلی مرکزی به عنوان جست‌وجو و نجات وجود دارد که در صورت بروز هرگونه سانحه و خطرات احتمالی دریایی برای شناورها در دریایی خزر با تماس با شماره ۱۵۵۰ در کل استان گیلان قادر به عملیات امداد و نجات است. این عملیات امداد و نجات دریایی با پشتیبانی شناورهای SAR و هم چنین با حمایت یک واحد بالگرد صورت می‌گیرد.

در فاز دوم این برنامه‌ها، تعاونی‌های قایق‌رانی با همکاری تمامی ارگان‌های دریایی استان گیلان منسجم شده و با ثبت در اداره ثبت شناورهای اداره کل بنادر و دریانوردی به صورت یک واحد زیرمجموعه با حمایت امداد و نجات این اداره کل به ارائه خدمات گردشگری می‌پردازند.

در همین راستا طرح ایمنی سفرهای دریایی نیز هر ساله در اوج گردشگری سالانه ارائه خدمات می‌کند. به جز شناور جست‌وجو و نجات SAR و بالگرد مرکز امداد و نجات این اداره کل تعدادی از شناورهای خصوصی در تعاونی قایق‌رانی را با عنوان همیار ناجی به اختیار گرفت و با در اختیار گذاشتن تجهیزات لازم (بی‌سیم، جلیقه نجات، حلقه نجات) و آموزش امداد و نجات در دریا به آن‌ها امر حفاظت از گردش‌گران دریایی را وسعت بخشید. علاوه بر این با چاپ بنر و پخش پوستر و کارت‌های امداد و نجات به تمامی مسافران و عموم مردم مقیم به فرهنگ‌سازی در این اقدام زمینه کرده است.

از جمله اهداف مدیریت اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان عملی شدن سیاست‌های کلی حمل‌ونقل مسافری دریایی است که در سال ۱۳۸۸ خورشیدی از سوی هیات عامل سازمان به بنادر ابلاغ شد. از آن‌جا که بخش مهمی از حمل‌ونقل مسافری دریایی با اهداف گردشگری صورت می‌گیرد، توسعه امکانات گردشگری در جلب بنادر مسافری، از اهمیت ویژه‌ای برای بهره‌برداری مطلوب از بنادر مسافری برخوردار است. در این راستا طرح‌های توسعه بنادر مسافری با در نظر گرفتن

برنامه‌های سازمان میراث فرهنگی و گردشگری برای توسعه گردشگری در نوار ساحلی شمال کشور صورت می‌گیرد که احداث بنادر چمخاله و آستارا از آن دسته‌اند.

پایانه مسافری موجود در مجاورت میدان گمرک را با تجهیزات کامل به علاوه اسکله شماره (۱) و هم چنین اسکله مسافری واقع در حوضچه غربی بندر (حدفاصل موج شکن‌های جدید و قدیم) به منظور استفاده برای جابه‌جایی مسافر به عنوان زیرساخت‌های احداثی توسط سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد شده است. این ترمینال مسافری در دو حالت ساحلی و بین‌المللی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

در مذاکرات انجام شده کشتی میرزا کوچک خان که تنها کشتی اتاق‌دار با پرچم جمهوری اسلامی ایران است، پس از انجام مراحل اداری به بندر اقامتگاه خدو یعنی بندر انزلی باز خواهد گشت. امید است که این مراجعت در ابتدای سال ۱۳۹۴ صورت پذیرد. این کشتی، از طرف سازمان گردشگری و میراث فرهنگی به عنوان هتل چهار ستاره معرفی شده که علاوه بر سفر دریایی ساحلی به عنوان اقامت‌گاه با در اختیار داشتن رستوران و کافی شاپ با ظرفیت ۲۰ نفر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

## افزایش تجهیزات ایمنی شناورها در بندر لنگه



اسماعیل مکی‌زاده

مدیر بنادر و دریانوردی بندر لنگه

اقدامات انجام شده در راستای خدمات‌رسانی به مسافران و برنامه‌های پیش‌گیرانه برای کاهش مخاطرات سفرهای دریایی نوروز ۱۳۹۴ اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه به شرح زیر است:

-انجام بازرسی‌های متمرکز از شناورهای متقاضی شرکت‌کننده در طرح در راستای افزایش ایمنی

-اطلاع‌رسانی در خصوص بنادر مجاز مسافری برای تردد مسافران گرامی در ایام نوروزی

-برگزاری جلسات هماهنگی فی‌مابین ارگان‌های دخیل در امر مسافری در سطح شهرستان

-ارائه آموزش‌های ایمنی لازم به خدمه و فرماندهان شناورهای شرکت‌کننده در طرح مسافری

-افزایش تجهیزات ایمنی در بنادر مسافربری

-ارائه چک لیست ایمنی به شناورها و شرکت‌های کشتیرانی برای تکمیل، تایید و امضای هر سفر توسط فرمانده شناور

-بازدیدهای میدانی خاص به منظور بررسی و رفع مشکلات موجود

-چاپ و انتشار بنر و بروشورهای ایمنی در مسیر حرکت مسافران -افزایش تجهیزات ایمنی شناورها بر اساس استانداردهای موجود

-استقرار نجات‌غریق در بنادر مسافری مشمول طرح نوروزی

-اختصاص شناور ناجی به بندر خارک برای خدمات‌دهی مناسب در هنگام حوادث احتمالی

-جلوگیری از تردد شناورهای غیر ایمن در حال حاضر، در بنادر غرب استان هرمزگان دو هزار نفر صندلی به صورت روزانه در نظر گرفته شده است که قابلیت خدمات‌دهی به مسافران نوروزی را خواهند داشت؛ همچنین این بنادر قادر خواهند بود که روزانه تعداد ۶۶۰ دستگاه خودرو را جابه‌جا کنند که این امر با حضور ۹ شناور مسافربری و ۱۰ شناور لن‌دینگ کرافت محقق خواهد شد که احتمال افزایش آن با توجه به حجم مسافران نوروزی وجود خواهند داشت.

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر تاکید کرد:

## بندر شهید حقانی کانون گردشگری دریایی سواحل جنوب

پیش بینی افزایش ۹ درصدی سفرهای دریایی در نوروز ۱۳۹۴

قاسم عسکری نسب

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر در گفتگوی اختصاصی با ماهنامه بندر و دریا با بیان این مطلب که بندر شهید حقانی کانون سفرهای گردشگران داخلی دریایی است، گفت: «این بندر مابین کریدور شرقی و غربی مسافری منطقه قرار گرفته است. البته علاوه بر بندر شهید حقانی، شهرستان بندر عباس در ایام نوروز در دو بندر دیگر یعنی بندر شهید باهنر و بندر هرمز هم کار جابجایی و خدمات رسانی به مسافران دریایی را انجام خواهد داد.»

به گفته قاسم عسکری نسب بندر شهید حقانی قبلاً دارای ۹ پست اسکله بوده است که با اضافه شدن دو پست دیگر به ۱۱ پست اسکله افزایش یافته است: «همه این اسکله‌ها از نوع رمپ فلزی هستند که در مجموع قابلیت پهلوگیری همزمان ۲۱ فروند شناور را دارند. همچنین یک ترمینال مسافری بزرگ نیز در این بندر احداث شده است. بخشی از این ترمینال مسافری که مربوط به امورات مسافری و رفاهی است، امسال به بهره‌برداری خواهد رسید.»

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر در باره طرح‌های انجام شده در بندر شهید حقانی برای بهبود کیفیت خدمات به مسافران در ایام نوروز، افزود: «صدور بلیط الکترونیکی، نوسازی ناوگان مسافری دریایی، تکمیل ساختمان ترمینال مسافری، تامین شناورهای جستجو و نجات دریایی، تعیین مسیر مجاز دریانوردی برای شناورهای مسافری، تعیین ضریب ایمنی شناورهای مسافری و تسهیل تردد ورود و خروج مسافر، افزایش ضریب امنیتی بندر و شناور، زیباسازی و فضای سبز و مد نظر قرار دادن امور رفاهی مسافران در سطح بندر و شناورهای مسافری برخی از برنامه‌هایی هستند که در دستور کار این بندر انجام و رسیدگی شد.»

### تردد روزانه ۵ هزار مسافر در بندر شهید حقانی

او با بیان این مطلب که در حال حاضر ظرفیت اسمی بندر شهید حقانی به صورت روزانه قابلیت جابجایی بیش از ۳۰ هزار مسافر دریایی را داراست، افزود: «این فعالیت توسط ۴۲ فروند شناور ایمن مسافری که در مجموع ۴۰۲۰ صندلی دارند، انجام می‌شود. در حال حاضر بطور متوسط روزانه حدود ۵ هزار نفر مسافر در بندر شهید حقانی تردد می‌کنند.»

عسکری نسب با اعلام این مطلب که پیش بینی می‌کنیم امسال مسافرت‌های دریایی حدود ۹ درصد نسبت به سال گذشته افزایش خواهند یافت، در تشریح اقدامات اصلاحی در سطح بندر نسبت به سال گذشته گفت: «افزایش مسیرهای دسترسی به بندر از یک درب به دو درب ورود و یک درب خروج، کوتاه شدن مسیر دسترسی مسافران به اسکله‌های مسافری با توجه به پیش بینی ورود تاکسی به محوطه بندر، تکمیل بخشی از ساختمان ترمینال برای رفاه و اسکان موقت مسافران، برگزاری آموزش‌های مربوط به بازآموزی خدمه شناورهای مسافری، پرسنل عملیاتی بندر در خصوص ایمنی و امنیت مسافر در راستای طرح نوروز، با همکاری اداره امتحانات و صدور گواهینامه‌های دریانوردی برخی از این اقدامات هستند.»

به گفته او اقدامات لازم برای مستقر شدن کمیته ساماندهی سفرهای دریایی در بندر شهید حقانی انجام شده است، همچنین افزایش

اسکله‌های مسافری برای ارائه خدمات بهتر و ایمن تر، راه‌اندازی سامانه صدور الکترونیکی بلیط مسافر، ساماندهی و افزایش مراکز خدماتی از قبیل غذیه‌فروشی‌ها، دستگاه‌های عابر بانک و... تهیه و نصب بنرهای اطلاعاتی در سطح شهر و بندر که شامل اطلاعات مورد نیاز مسافر از جمله شماره تماس‌های دفاتر ستاد نوروزی بنادر، بنادر مجاز تردد، قیمت بلیط، مدارک مورد نیاز صدور بلیط و... برخی دیگر از فعالیت‌هایی هستند که بندر شهید حقانی برای ارائه خدمات بهتر به مسافران در ایام نوروز انجام داده است.

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر با اشاره به هماهنگی‌های انجام شده بین بخشی برای ارائه خدمات به مسافران نوروزی، گفت: «مهمترین حلقه ایمنی مسافرت‌های دریایی از بنادر مسافری استان شروع و تا زمان خروج از محوطه ترمینال مربوط می‌شود. این زنجیره مسافرت برای ارائه خدمات بهتر نیاز به هماهنگی لازم با دروازه‌های ورود و خروج مسافر از جمله راه‌آهن، پایانه‌های زمینی و فرودگاه دارد و دقیقاً تردد شناورهای مسافری مطابق با حرکت وسائط نقلیه از جمله قطارها، اتوبوس‌ها و هواپیما برنامه‌ریزی و هماهنگ شده است. با هماهنگی‌های صورت گرفته زمان ورود قطارها و پروازها به اطلاع بندر رسانده می‌شود تا برنامه‌ریزی مناسبی انجام شود.»

### ملزم به رعایت استانداردهای ایمنی و قوانین دریایی هستیم

عسکری نسب از رعایت استانداردها و ایمنی مسافران در شناورهای مسافری بندر شهید حقانی اطمینان خاطر داد و گفت: «بنادر متولی قوانین و رعایت استانداردهای بین‌المللی در بخش دریایی و بندری هستند که سختگیرانه‌ترین قوانین مربوط به شناورهای مسافری است. همچنین اجرای تسهیلات و امور رفاهی مسافری در بنادر و ترمینال‌ها مطابق با کنوانسیون‌های مربوطه از جمله FAI و قوانین ملی در این عرصه خواهد بود. به همین دلیل حفظ ایمنی آبراه، ایمنی شناور و ایمنی مسافر و ارائه خدمات مطلوب به مسافران، بر این اساس این بندر نیز همانند بسیاری از بنادر داخلی و بین‌المللی ملزم به رعایت قوانین بین‌المللی دریایی و بندری و قوانین ملی است.»

او در ادامه افزود: «با توجه به رسالتی که سازمان بنادر به عنوان تنها مرجع دریایی کشور و بنادر به عنوان مجریان مباحث حاکمیتی به عهده دارند، در طول سال کمیته‌های مختلفی در بنادر در مباحث دریایی فعال هستند که مباحث در سه محور ایمنی آبراه، ایمنی شناور و ایمنی و آماده‌سازی تجهیزات و زیر ساخت‌ها مورد نقد و بررسی و رفع نواقص قرار می‌گیرد.»

به گفته او اجرای استانداردهای مورد نظر در این بخش‌ها از سوی ناظران بخش‌های مختلف از جمله همکاران فنی و ایمنی مورد بازرسی و کنترل قرار می‌گیرد: «هر ساله یک کمیته ساماندهی مسافرت‌های نوروزی با محوریت بنادر در سطح استان تشکیل و گروه‌ها و سازمان‌های همکار و مرتبط در یک چارت تشکیلاتی به ایفای نقش می‌پردازند و به تبع آن شرکت‌های تعاونی، شرکت کشتیرانی، شرکت تعاونی لنج‌داران، موسسات رده‌بندی و ارگان‌های همکار از جمله نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران، نیروی انتظامی و دریابانی، شهرداری‌ها، هلال احمر، اورژانس و... که از اعضای این کارگروه هستند نیز همکاری خواهند کرد.»

معاون دریایی و بندری بندر شهید باهنر خطاب به تمامی گردشگرانی که استان هرمزگان را به سبب شرایط مناسب آب و هوایی به عنوان مقصد گردشگری خود انتخاب کرده‌اند تا از جاذبه‌های دریایی بهره‌مند شوند، توصیه کرد: «پیش از عزیمت به سفرهای دریایی مبادی مجاز، شناور مجاز و زمان مجاز تردد‌های دریایی را بشناسید که این موضوع از سامانه اطلاع‌رسانی ما که در سایت بندر شهید رجایی و شهید باهنر قرار دارد، قابل دسترسی است. همچنین رعایت نوبت در هنگام سوار شدن و پیاده شدن به منظور جلوگیری از بروز سانحه عاملی بسیار موثر است.»

به گفته عسکری نسب استعمال دخانیات در هنگام سوار و پیاده شدن و در حین مسافرت بسیار خطرناک است. همچنین مسافران باید دقت داشته باشند که در شرایط جوی نامناسب از سفر دریایی خودداری کنند و فقط با شناورهای مجاز و تایید شده سفر کنند.



## ایتالیایی‌ها به بندر شهید رجایی می‌آیند

شود. این اراضی قرار است به‌عنوان یک مرکز لجستیکی با مشارکت سرمایه‌گذاران فعالیت کند و حتی بخش‌هایی از آن با کاربری صنعتی پیش‌بینی شده که کارخانجات جهت راه‌اندازی خط تولید در آن مستقر خواهد شد.

وی از انعقاد ۴۰۰ میلیون دلار قرارداد سرمایه‌گذاری با بخش خصوصی طی سال جاری خبر داد و خاطر نشان کرد: ۵۰۰ میلیون دلار پیشنهاد قرارداد سرمایه‌گذاری جدید در دست بررسی است که پس از گذراندن مراحل رایزنی و توافق، به مرحله عقد قرارداد خواهد رسید. ایدنی برای پذیرش سرمایه‌گذاران ایتالیایی برای حضور در بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران اعلام آمادگی کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان همچنین خاطر نشان کرد: انتظار داریم در سفرهای بعدی، کشتی‌های بزرگ‌تر و با ظرفیت بیشتر به این بندر بیایند.

لازم به ذکر است، در ابتدای این نشست "محمدعلی اصل سعیدی پور" به بیان گزارشی در خصوص آخرین وضعیت عملیاتی بندر شهید رجایی و نحوه خدمات‌دهی به خطوط کشتیرانی به‌ویژه لاینرها پرداخت.

مدیران خط کشتیرانی بین‌المللی مسینا نیز طی اظهاراتی ضمن تقدیر از مسوولان سازمان بنادر و همچنین بندر شهید رجایی برای خدمات‌دهی مناسب به خطوط کشتیرانی، انتظارات و دیدگاه‌های خود را با مدیر بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در میان گذاشتند.

مسینا از جمله خطوط معتبر کانتینری بین‌المللی در جهان است متعلق به کشور ایتالیا می‌باشد؛ طی سالیان اخیر که تحریم‌های یک‌جانبه غرب علیه جمهوری اسلامی اعمال شد، این خط کشتیرانی تردد کشتی‌های خود را به بندر شهید رجایی - بزرگ‌ترین بندر کانتینری ایران - متوقف نکرد.

گفتنی است، کشتی جولی تیتانیو (JOLLY TITANIO) از جمله پیشرفته‌ترین کشتی‌های کانتینری و رو-رو جهان متعلق به ناوگان کشتیرانی مسینا اواسط بهمن ماه امسال در نخستین سفر خود در اسکله شماره ۲۷ ترمینال دوم بندر شهید رجایی پهلو گرفت. این کشتی که سال ۲۰۱۴ ساخته شده، ۲۸۰ متر طول و ۱۵ متر آخور دارد.

سرمایه‌گذاران ایتالیایی متقاضی سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی، روی باز مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در استان هرمزگان رو به رو شدند و انتظارات خود را با مسوولان این سازمان در میان گذاشتند.

چهارتن از مدیران خط کشتیرانی بین‌المللی مسینا با همراهی نماینده این خط کانتینری در ایران طی نشستی مشترک، با مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در بندر شهید رجایی دیدار و گفت‌وگو کردند. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این نشست، ضمن بیان اهمیت بندر شهید رجایی در سطح بنادر ایران و منطقه اظهار کرد: بیش از ۵۳ درصد تجارت بین‌المللی کشور از طریق این بندر انجام می‌شود. ابراهیم ایدنی افزود: از سوی دیگر، بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین بندر کانتینری ایران محسوب می‌شود که حدود ۸۵ درصد کل عملیات تخلیه و بارگیری این‌گونه کالاهای در کشور را برعهده دارد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ضمن اشاره به طرح‌های توسعه این بندر برای افزایش ظرفیت کانتینری، گفت: فاز اول توسعه طی سالیان گذشته به پایان رسید. در فاز دوم نیز، احداث یال‌های شرقی و غربی و بخش‌های دریایی آن به پایان رسیده و تامین اعتبار به‌منظور فاینانس مورد نیاز خرید تجهیزات تخلیه و بارگیری (گنتری کرین) در دست انجام است.

ایدنی اضافه کرد: با بهره‌برداری از فاز دوم توسعه بندر، ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری به ۶ میلیون TEU در سال افزایش می‌یابد. وی از آغاز عملیات اجرایی فاز ۳ توسعه بندر طی یک ماه گذشته سخن به میان آورد و گفت: با اجرای کامل این فاز، ۱۳۰۰ متر اسکله به زیرساخت‌های بندر افزوده خواهد شد؛ همچنین ضمن لایروبی حوضچه سوم به عمق ۱۶ متر، میزان ۱۰۰ هکتار اراضی جدید نیز به مناطق عملیاتی بندر اضافه می‌شود.

به گفته این مقام مسوول، ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در بندر شهید رجایی با بهره‌برداری از فاز ۳، به ۸ میلیون TEU در سال افزایش می‌یابد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان اراضی فعلی بندر شهید رجایی را ۲۴۰۰ هکتار اعلام کرد و افزود: علاوه بر این، ۲۴۰۰ هکتار اراضی دیگر هم در حال حصارکشی است تا به اراضی پشتیبانی بندر اضافه

روابط عمومی اداره کل بنادر هرمزگان:

در پی دستور اخیر وزیر راه در خصوص انتقال سریع کشتی‌های حامل گندم از بندر امام خمینی (ره) به بندر شهید رجایی، در حال حاضر عملیات تخلیه ۲۰۰ هزار تن گندم از ۳ فروند کشتی در بزرگترین بندر تجاری کشور در حال انجام است.

روابط عمومی بندر چابهار:

اولین مانور رزمایش منطقه‌ای پدافند غیرعامل محمد رسول الله در سطح کشور با هدف انجام تمرین و کسب مهارت‌های لازم جهت آمادگی و مقابله با حملات احتمالی دشمن، کاهش آسیب‌پذیری‌ها در زیرساخت‌ها دریایی و بندری، ارتقاء سطح همکاری‌های منطقه‌ای و کاهش تلفات انسانی در زمان تشدید حملات سایبری و عملیات نفوذ خرابکاری با مشارکت واحدهای دریایی و ارگان‌های ذی‌ربط به مدت دو روز برگزار شد.

Worldmaritimewebs

کره جنوبی و عربستان یک معامله تجارت دریایی را در ریاض در طول سفر دو روزه‌ی رئیس‌جمهور کره جنوبی پارک گون‌های از این کشور امضا کردند.

خبرگزاری یونپا از منعقد شدن قرارداد در سه شنبه ۱۲ اسفند سال جاری خبر داد. این قرارداد راه حصول اطمینان از تامین امن و پایدار صادرات نفت به کره جنوبی را هموار می‌سازد.

واردات کره جنوبی از عربستان سعودی، بیش از ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار بشکه نفت در سال است که این رقم بر اساس آمار وزارت امور دریایی و شیلات کره جنوبی بیش از یک سوم کل واردات این کشور است.

روابط عمومی بندر شهید رجایی:

طی سال جاری، ۳۲۰۰ دستگاه خودرو ترانزیتی از طریق بندر شهید رجایی جابه‌جا شده است که نسبت به سال گذشته، جابه‌جایی این گونه محموله‌ها، ۱۰ درصد افزایش را به ثبت رسانده است. ماه‌های پایانی سال با ترک خوردن تحریم‌ها، فصل رونق تردد کشتی‌های اقیانوس پیمای حامل خودروی ترانزیتی به بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور است. فعالان بندری این روزها مشغول انجام عملیات مربوط به ترانزیت انواع خودروهای سواری و سبک از اسکله‌های بندر شهید رجایی هستند.

روابط عمومی بندر امیرآباد: برای اولین بار در شمال کشور، دوره‌های آموزشی لجستیک بندری، با حضور شرکت‌های کارگزار خدمات دریایی و بندری و شرکت‌های خصوصی مستقر در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در قالب ۸ دوره به میزان ۱۹۲۰ نفر ساعت برگزار شد.

روابط عمومی اداره کل بنادر هرمزگان: با حضور آقای سعیدنژاد، ۲ فروند شناور تجسس و نجات دریایی (ناجی) در جزیره کیش به آب اندازی شد.

این شناورها به سفارش سازمان بنادر و دریانوردی کشور طی مدت ۱۸ ماه در شرکت بوت سرویس ایران واقع در جزیره کیش ساخته شده است.



## ایجاد سومین منطقه آزاد دولت یازدهم

پارسیان منطقه آزاد تجاری می‌شود

مانا: مشاور ارشد رئیس‌جمهور و دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی گفت: «با توجه به ظرفیت‌های مناسب شهرستان پارسیان در غرب استان هرمزگان، پارسیان منطقه آزاد تجاری تبدیل می‌شود.»

اکبر ترکان در مراسم معارفه مدیرعامل جدید سازمان منطقه آزاد قشم، با اعلام این خبر، افزود: «طبق بررسی‌های انجام شده شهرستان پارسیان در غرب استان هرمزگان به عنوان منطقه آزاد تجاری درخواهد آمد که موجب رونق کسب و کار و توسعه صادرات و واردات در این منطقه خواهد شد.»

او در ادامه گفت: «محدوده دقیق این منطقه در آینده اعلام می‌شود؛ این سومین منطقه آزاد ایجاد شده در هرمزگان در دولت تدبیر و امید پس از مناطق آزاد هرمز و جاسک است.»

دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی در ادامه افزود: «ماموریت‌های مناطق آزاد در راستای برنامه‌های اقتصاد مقاومتی، طبق تاکیدات رهبر معظم انقلاب اسلامی باید عملی شود تا این مناطق چرخ اقتصاد کشور را به حرکت درآورند.»

ترکان بیان کرد: تسهیل تولید، توسعه صادرات، انتقال فن‌آوری‌های پیشرفته و تامین نیازهای کشور از ماموریت‌های مناطق آزاد در اقتصاد مقاومتی است که باید در این راستا حرکت کرد.

مشاور ارشد رئیس‌جمهوری اظهار کرد: «باید الگوی خوبی در مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی اجرایی شود تا این مناطق به عنوان نمونه‌ای بارز از رشد و توسعه، در تمامی کشور تسری یابند.» او از تغییر مدیریت در راس هرم منطقه آزاد قشم به عنوان ادامه مسیر یاد کرد و افزود: «مسیر تغییری نکرده و فقط مانند دوی امدادی، مسئولان ادامه کار را به نفع می‌سپارند تا توسعه با شتاب بیشتری رقم بخورد.»





## مرکز رسیدگی به امور مشتریان بندر امام خمینی (ره) راه اندازی شد

### تیم نایبستی در زمین بدون خط کشی حرکت نماید

عبداللهی همچنین طی این نشست بر ضرورت برنامه ریزی و هدف گذاری جهت طراحی حرکت تیمی و در چارچوب کار گروهی تأکید کرده و ضمن تشبیه اعضای سازمان به یک تیم اظهار داشت: تیم می بایست در زمین خط کشی شده حرکت نماید. وی رمز دست یابی به یک موفقیت بزرگ در کار جمعی و گروهی را در گرو برخورداری از اراده ی جمعی برشمرد و تصریح کرد: همه ی ما باید برای نیل به تحقق اهداف والای سازمانی یک اراده ی مشترک داشته باشیم.

با داشتن "سبد محصول"، "سبد مشتریان" هم مورد توجه ما خواهد بود

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به اصل مهم مشتری مداری در ارائه خدمات گسترده و بهینه به آنان و لزوم توجه هر چه بیشتر به نقش مشتریان در رونق فعالیت های بازرگانی اظهار داشت: با داشتن سبد محصول، سبد مشتریان هم مورد توجه ی ما خواهد بود.

عبداللهی طی این نشست پایانی سال ۹۳ افزود: با توجه به اهمیت موضوع فوق الذکر، عزم در رسیدگی بهتر به مشتریان را در سرلوحه کار تمامی بخش های این اداره کل در برنامه های آتی به منظور توسعه بیشتر فعالیت های بازرگانی برشمرد و از راه اندازی و ایجاد مرکزی با همین موضوع در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) خبر داد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در جمع شورای اداری این اداره کل ضمن برشمردن مجموعه اقدامات و دستاوردهای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در سال جاری، بر لزوم توجه بیشتر به مشتریان و جلب رضایت آنان از طریق ساز و کار های اندیشه شده، به عنوان اصل مهم در ارائه خدمات تأکید ورزید.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، طی این نشست که با حضور مدیران بنادر خوزستان و اعضای شورای اداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ۲۵ اسفندماه سال جاری برگزار گردید، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان اهم دستاوردها و موفقیت های این اداره کل در حوزه های عملیاتی، توسعه ای، فنی و سرمایه گذاری را مرور کرده و با اشاره به برخی از چالش های پیش آمده طی ماه های گذشته، از مساعدت مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در رفع آنها تشکر و بر لزوم استمرار عملکرد مطلوب در این حوزه ها با انجام برنامه ریزی های کوتاه مدت و بلند مدت به منظور تثبیت و تداوم این موفقیت ها تأکید نمود.

عبداللهی، موفقیت در کسب جایگاه نخست در حوزه ترانزیت خروجی، ارتقاء و بهبود شاخص های عملیاتی، آمادگی در برابر بحران ها و حوادث غیر مترقبه از طریق برگزاری مانور های موفقیت آمیز، تداوم در برخورداری از جایگاه برتر در حوزه HSE بنادر و بهره برداری به هنگام از پروژه های بزرگ عمرانی، سرمایه گذاری و فنی را از جمله این دستاوردهای قابل توجه برشمرد و افزود: اینجانب از یکایک همکاران کوشای خود در این اداره کل تشکر نموده و سپاسگزاری اعضای هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی را بابت این تلاش های مثمر ثمر ابلاغ می کنم.

مهرنیوز: سومین اجلاس هم‌اندیشی ملی خزر در استان گلستان برگزار شد و شرکت‌کنندگان در آن بیانیه‌ای را صادر کردند که در آن تأکید شده، دریای خزر عامل تقویت و همگرایی کشورهای ساحلی است.

روابط عمومی بندر نوشهر: با تأمین تجهیزات مورد نیاز توسط واحد طرح و توسعه و پشتیبانی سیستم جامع دریایی، افسران FSC و PSC بندر نوشهر نسبت به ثبت آنلاین گزارش بازرسی کشتی‌ها در سیستم جامع دریایی اقدام می‌نمایند.

روابط عمومی سازمان بنادر: سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) انتصاب رئیس جدید دانشگاه را اعلام کردند.

دکتر کلویاترا دومبیا هنری که ملیت دوگانه دامینیکن و سوئیسی دارد در حال حاضر ریاست اداره استانداردهای بین‌المللی کار را در سازمان بین‌المللی کار (ILO) برعهده دارد. قرار است وی در ماه ژوئیه در دفتر خود در مالمو سوئد به عنوان رئیس دانشگاه فعالیت خود را آغاز نماید.

روابط عمومی سازمان بنادر: معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: تردد سالیانه ۴۰ هزار فرزند کشتی در تنگه هرمز و جابه‌جایی ۱۰۰ میلیون تن کالا در بندر شهید رجایی، فرصت‌های مناسبی برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های انبارداری، ساخت سیلو و بانکرینگ ایجاد کرده است.

روابط عمومی بندر نوشهر: مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از رشد ۶۴ درصدی صادرات کالا از بندر نوشهر طی ۱۱ ماهه سال جاری خبر داد.

روابط عمومی اداره کل بنادر خوزستان: در راستای گسترش ارائه خدمات مطابق استانداردهای بین‌المللی به مشتریان و تأمین آب شرب مورد نیاز شناورها با کیفیت بالا، واحد مهندسی و عمران این اداره کل اقدام به احداث، تکمیل و راه‌اندازی سیستم آب شیرین کن به روش اسمز معکوس به ظرفیت ۶۰۰ متر مکعب در شبانه روز نمود.

روابط عمومی بندر امام: به دنبال ورود کشتی‌هایی در مقیاس‌های بزرگ و حامل تناژهای بالای محمولات فله در مجتمع بندری امام خمینی (ره) و برخورداری این مجتمع بزرگ بندری از آمادگی عوامل تخلیه و بارگیری و تجهیزات مناسب و آماده به کار، برای نخستین بار نرخ تخلیه‌ی روزانه‌ی غلات به ۷۷ هزار و ۱۸ تن رسید و به این ترتیب رکورد جدیدی در زمینه تخلیه کالا در این مجتمع بندری ثبت گردید.

روابط عمومی اداره کل بنادر هرمزگان: مانور جستجو و



شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۵ اعلام شد:

## آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی

دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) با اعلام «آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی» به عنوان شعار ۲۰۱۵ روز جهانی دریانوردی به دانشجویان و کارکنان دانشگاه جهانی دریانوردی، آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی را برای ثبات طولانی مدت این بخش در دریا و خشکی ضروری دانست.

کوجی سکیمیزو در اینباره می‌گوید: «استانداردهای مؤثر آموزش، بستری برای صنعت کشتیرانی ایمن است، که نیازمند حفظ کیفیت، مهارت‌های عملی و درک منابع انسانی شایسته است.»

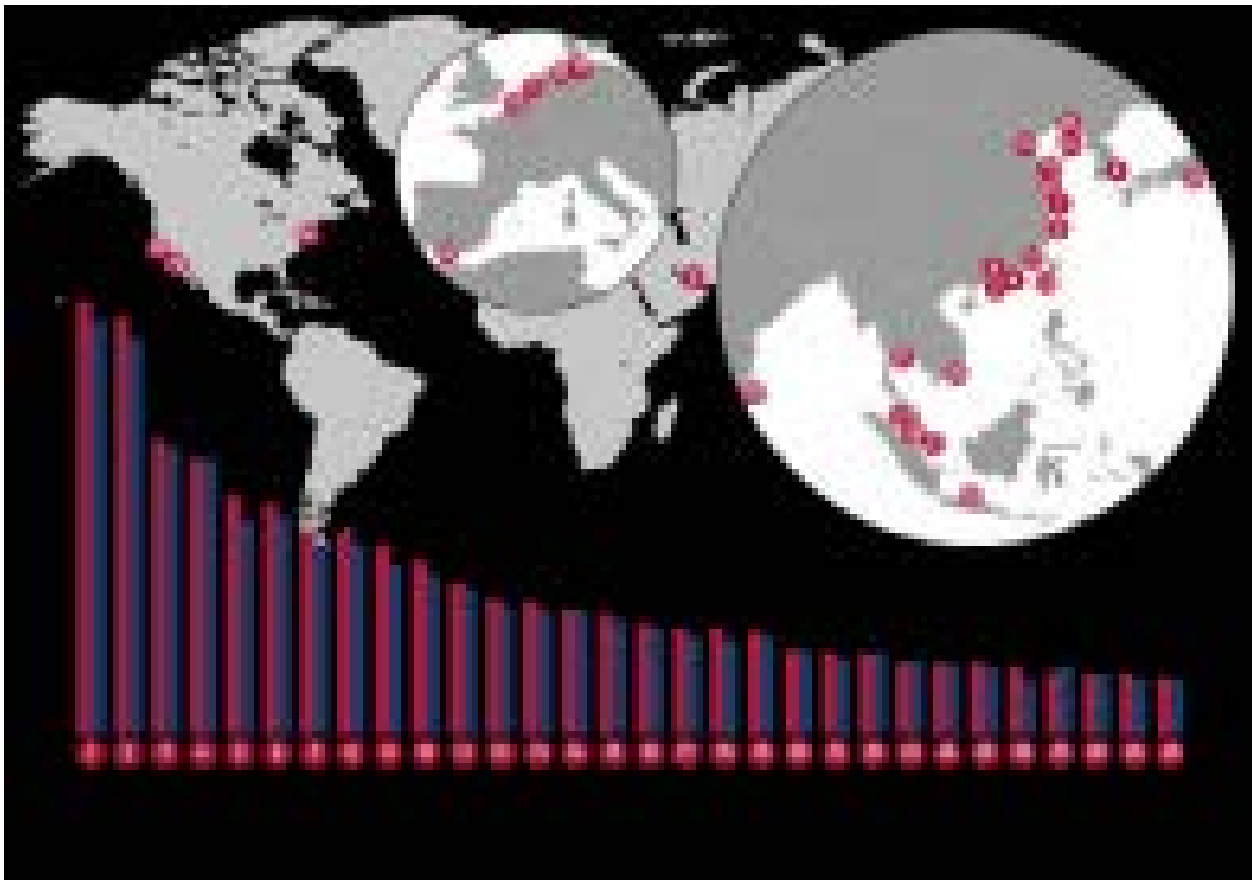
سکیمیزو با اشاره به این موضوع اضافه می‌کند: «شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۵ فرصتی برای تأکید بر اهمیت کیفیت و کمیت آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردی موجود به همگان با توجه به تحقق نیازهای این بخش در حال و آینده فراهم نموده است که تنها محدود به صنعت کشتیرانی نمی‌شود.»

بنا بر گفته سکیمیزو، کنوانسیون و آیین‌نامه اصلاح شده STCW ۱۹۷۸ سبب بهبود کیفیت بین‌المللی آموزش علوم و مهارت‌های دریانوردان می‌شود. درحالی‌که انطباق با استانداردهای آن برای فعالیت در کشتی ضروری است، مهارت و درک دریانوردان و در واقع عنصر انسانی روی دریا تنها با آموزش مؤثر علوم و مهارت‌های دریانوردی گره خورده است و از طریق آن به روزآوری و حفظ می‌شوند.

سکیمیزو با بیان این مطلب که دانشجویان آموزش عالی در سال ۲۰۱۵ که نخستین ترم خود را در دانشگاه جهانی دریانوردی در مالمو، سوئد آغاز کرده‌اند، تأکید می‌کند: «دانشگاه بنیاد آموزش علوم و فنون جهانی دریانوردی و بخش مهم و یکپارچه خانواده IMO به حساب می‌آید.»

درحالی‌که آموزش دریانوردی به عهده مؤسسات آموزشی معتبر و زیر نظر مراجع ملی به منظور رعایت استانداردهای STCW است، IMO به عنوان یک سازمان، از رویدادهای آموزشی مهارتی و به اشتراک گذاشتن دانش فنی از طریق رویدادها و کارگاه‌های برنامه ملی و منطقه‌ای یکپارچه همکاری‌های فنی (ITCP) که دوره‌های کوتاه‌مدت به روزآوری اطلاعات را براساس دوره‌های نمونه IMO برگزار می‌کند، حمایت کرده است.

شعار روز جهانی دریانوردی بر روی فعالیت‌های سالیانه دریایی تمرکز دارد، روز جهانی دریانوردی در آخرین هفته سپتامبر در مقر IMO و در سراسر جهان جشن گرفته می‌شود. از سال ۲۰۰۵، یک رویداد رسمی موازی با آن به میزبانی یکی از کشورهای عضو IMO برگزار میشود. در سال ۲۰۱۵، این رویداد موازی در ژاپن برگزار می‌شود.



## ۳۰ بندر برتر دنیا در سال ۲۰۱۴

شایانی به تامین سوخت و افزایش جابه جایی هادر بنادر کشورهای مالزی، اندونزی، تایلند و ویتنام کرده است.

بنادر کلانگ، Tanjung Pelepas و Laem Chabang هر کدام با به ترتیب ۵,۸ و ۱۲ و ۹ سریعترین رشد را در میان ۳۰ بندر برتر جهان داشتند. پس از رکود جابجایی کانتینری در بنادر شمال اروپا، سال ۲۰۱۴ سال نسبتاً خوبی برای این بنادر به حساب آمد.

در میان بنادر اروپایی بندر رتردام، آنتورپ و هامبورگ با به ترتیب ۴,۷ و ۴,۶ و درصد رشد جابجایی ها، بیشترین صعود را تجربه کردند. بندر رتردام در میان بنادر اروپایی اهداف بلند پروازانه تری را دنبال می کند. مقامات این بندر با گسترش حمل و نقل ترکیبی در اطراف این بندر، سعی در یگانه کردن نقش این بندر در اروپا را دارند. در حوزه مدیترانه بندر Algeciras اسپانیا با ۴,۷ درصد افزایش جابجایی از رقیب خود یعنی بندر والنسیا و افزایش ۲,۶ درصدی آن پیشی گرفت. بندر مراکش نیز از رشد بی بهره نبود و با ارتقاء جابجایی هادر این بندر تا ۲۰ درصد رسیدن آن به ۳,۱ میلیون TEU رکورد خوبی را از خود برجای گذاشت.

این گزارش در ادامه از بندر دبی، در حوزه خاورمیانه و جایگاه آن در مقام برترین های بندری نام برد. بنادر Ho Chi Minh، چین، کلمبو، تانجونگ پلیاس، Lianyungang، Tanjung Priok، Bremen بیشترین رشد را در سال ۲۰۱۴ تجربه کردند.

بندر جدّه در عربستان سعودی نیز با هفت درصد کاهش جابجایی ها ۴,۲ میلیون TEU کانتینر را جابجا کرد و از جدول ۳۰ بندر برتر دنیا خارج شد.

در حوزه آمریکای شمالی، دو بندر آمریکایی لس آنجلس و لانگ بیج با به ترتیب ۶ و ۲ درصد افزایش، ۸,۴ و ۶,۸ میلیون TEU کانتینر را جابجا کرد. بندر نیویورک در سال ۲۰۱۴ نیز با جابجایی ۵,۸ میلیون TEU جایگاه برتر خود را در آمریکا حفظ کرد. بندر همسایه این بندر یعنی Charleston با افزایش چشمگیر ۱۲ درصدی موفق به جابجایی ۱,۸ میلیون TEU در سال ۲۰۱۴ شد. انتظار می رود با لغو تحریم ها علیه کوبا، این بندر از رونق خوبی برخوردار شوند.

در مجموع پیش بینی می شود حجم کل جابجایی هادر سال ۲۰۱۵ به ۶۶۵ میلیون TEU رسد و این مقدار تا سال ۲۰۲۰ به یک میلیارد TEU افزایش یابد.

۳۶۶ میلیون TEU کانتینر در ۳۰ بندر برتر دنیا طی سال ۲۰۱۴ جابجا شدند که این رقم نیمی از کانتینرهای جهان را شامل می شود.

در سال گذشته بندر شانگهای به عنوان برترین بندر دنیا از رشد ۶ درصدی جابه جایی کانتینرها برخوردار بوده و پیش بینی می شود علیرغم چالش های سیاسی و اقتصادی این رقم در سال ۲۰۱۵ افزایش یابد.

آمارهای موسسه معتبر تحقیقاتی Containersation International از ۳۰ بندر برتر دنیا، حاکی از جابه جایی جمعا ۳۶۶ میلیون TEU معادل ۵۸ درصد از کل جابه جایی کانتینرها در بنادر دنیا در سال ۲۰۱۴ است.

این میزان جابه جایی در ۳۰ بندر برتر دنیا، ۵,۶ درصد افزایش نسبت به سال ۲۰۱۳ را نشان می دهد. در سال ۲۰۱۴ همچنین شاهد رشد ۵ درصدی جابجایی کانتینری در بندر شانگهای بودیم.

با توجه به نقش اصلی این بندر در مرادفات تجاری و ورود و خروج کالا در کشور چین به علاوه پروژه های گسترش هر چه بیشتر این بندر، بندر شانگهای در جابجایی کانتینری دنیا از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

لقب دومین بندر برتر دنیا در سال ۲۰۱۴ به بندر سنگاپور اعطا شد. این بندر نیز با افزایش ۵ درصدی، میزان جابجایی کانتینرها را به ۳۳,۹ میلیون TEU در سال ۲۰۱۴ رساند. بر اساس این گزارش بندر شنژن چین در مقام سوم و بندر گوانگجو در مقام هشتم برترین ها قرار دارند. بندر هنگ کنگ در نزدیکی این بندر برخلاف همسایه خود کاهش ۰,۴ درصدی در جابجایی کانتینرها را تجربه کرد. بندر Ningbo - Zhoushan با جابجایی ۱۹,۴ میلیون TEU رشد ۱۲ درصدی را در سال ۲۰۱۴ را نشان داد. بندر Ningbo با بهره گیری از حمل و نقل ترکیبی گستره فعالیت های خود را افزایش داده است.

این گزارش در ادامه از بندر کره ای بوسان نام برد و اعلام کرد: بندر بوسان با ۵,۵ درصد افزایش حجم جابجایی، در جایگاه ششم برترین های بندری جای گرفت.

بندر بوسان به تازگی به سه جرثقیل دولووی کشتی های مخصوص پست پاناما کس مجهز شده است که قادر به سرویس دهی به کشتی هایی با ۲۴ ردیف کانتینر هستند. این جرثقیل ها میزان جابجایی هادر این بندر به ۲,۵ میلیون TEU خواهد رساند. پیمان Asean مبنی بر تجارت آزاد که از سال ۲۰۱۰ به مرحله اجرا درآمده است کمک

نجات دریایی و مقابله با آلودگی دریا در آب‌های ساحلی جزیره قشم در آستانه طرح نوری ساماندهی سفرهای دریایی سال ۹۴ برگزار شد.

روابط عمومی بندر لنگه: معاون دریایی و بندری اداره بنادر و دریانوردی لنگه از برگزاری مانور رعایت اصول ایمنی در شرایط اضطراری در بندر مسافری چارک خبر داد. وی هدف از انجام این مانور را ارزیابی و حصول اطمینان از آمادگی و هماهنگی در هنگام بروز حوادث و سوانح دریایی در آستانه اجرای طرح نوری ۹۴ ساماندهی سفرهای دریایی عنوان کرد

روابط عمومی بنادر مازندران: دکتر خانزادی با قدردانی از اقدامات صورت گرفته در بخش تعمیر و نگهداری تجهیزات اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از جمله بازسازی سه دستگاه جرثقیل ریلی بکرا خاطر نشان کرد: تکیه بر توان داخلی در بخش تعمیر و نگهداری به ویژه در شرایط تحریم از اولویتهای سازمان بنادر و دریانوردی است.

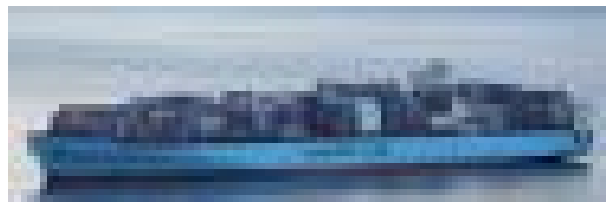
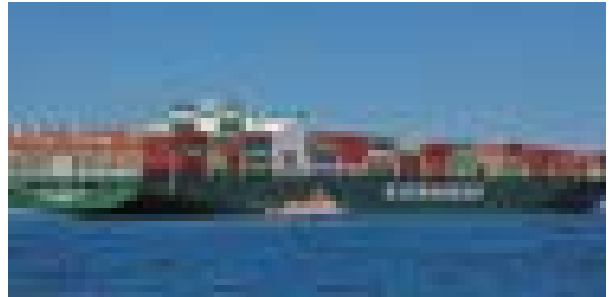
ایرنا: واشنگتن در روزهای اخیر، موضوع افزایش شمار زیردریایی‌های چین نسبت به ایالات متحده را برجسته کرده است: بی‌آنکه به ماهیت زیردریایی و تفاوت آن با کارکرد ناو هواپیمابر، رزمناو و ناوشکن اشاره‌ای کند.

در بابان «جوزف مالوی» فرمانده‌آباد و پشتیبانی نیروی دریایی آمریکا، اخیراً در نشست مشورتی به نمایندگان کنگره آمریکا گفت که چینی‌ها در حال توسعه ناوگان زیردریایی خود هستند و اکنون تعداد زیردریایی‌های دیزلی و اتمی این کشور از ایالات متحده نیز بیشتر شده است.

روابط عمومی بندر بوشهر: در پی اعلام اضطرار فرمانده یدک کش پارس لیان ۴ به مرکز هماهنگی جستجو و نجات دریایی بندر بوشهر مبنی بر خارج از کنترل شدن شناور به همراه بارج در لنگرگاه داخلی، بلافاصله هماهنگیهای لازم صورت گرفت. یدک‌کش‌های پارس لیان ۱۲ و تاسوعا و شناور احسان جهت مهار هر دو شناور به منطقه اعزام شد. عملیات امداد و نجات و مهار شناور حادثه دیده انجام و تا اسکله بندر بوشهر اسکورت شد.

روابط عمومی بندر شهید باهنر: با اقدامات مناسب و تسهیلات بندری انجام شده در بندر شهید باهنر طی ۱۱ ماه اخیر، رشد ۱۸۵ درصدی عملیات کانتینری در بندر حاصل شده است.

روابط عمومی بندر خرمشهر: عادل دریس گفت: از ابتدای سال جاری تاکنون، حجم تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر با ۲۶ درصد افزایش به بیش از دو میلیون و ۱۲ هزار و ۲۰۵ تن رسیده است که از این میزان ۶۱۲ هزار و ۶۱۷ تن به تخلیه و یک میلیون و ۳۹۹ هزار و ۵۸۸ تن به بارگیری اختصاص دارد. عمده بار صادراتی از این بندر،



## خوش قول‌ها و بدقول‌های کشتیرانی‌های دنیا معرفی شدند

کشتیرانی‌های مرسک دانمارک، هامبورگ سود آلمان و CSAV شیلی مقام اول تا سوم خوش قول‌ترین‌های حملونقل کانتینری در ماه ژانویه را از آن خود کردند.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا، ترافیک سنگین در بنادر غرب آمریکا و تداخل آن با آغاز به کار برخی توافقنامه‌ها، دلیل اصلی سقوط اعتبار شرکت‌های کشتیرانی در تحویل کالا طبق برنامه زمان بندی شد.

بر اساس این گزارش سقوط ۶۷٫۸ درصدی در ژانویه ۲۰۱۵ و ۷۱٫۲ درصدی در ماه دسامبر ۲۰۱۴ اعتبار کشتیرانی‌ها در تحویل کالا، در سه سال اخیر بی‌سابقه بوده است. در این میان شرکت‌های کشتیرانی مرسک دانمارک، هامبورگ سود آلمان و CSAV شیلی به ترتیب با ۸۰٫۸۰٪ و ۷۸٫۵ درصدی تحویل کالاها بر طبق برنامه زمان بندی، خوش قول‌ترین‌های ماه ژانویه معرفی شدند.

بر اساس این گزارش سه کشتیرانی انتهایی لیست یا به روایتی بدقول‌ترین‌های ماه ژانویه به ترتیب شامل کشتیرانی امارت متحده عربی United Arab Shipping، و دو شرکت کشتیرانی تایوانی با نام‌های Yang Ming و Evergreen اعلام شدند. این گزارش همچنین از ادامه تأثیر منفی ترافیک شدید بندری در بنادر سواحل غربی آمریکا خبر داده است.

با توافق میان مدیریت بنادر و کارگران بندری، انتظار می‌رود ترافیک در بنادر آمریکا رو به بهبودی رود.

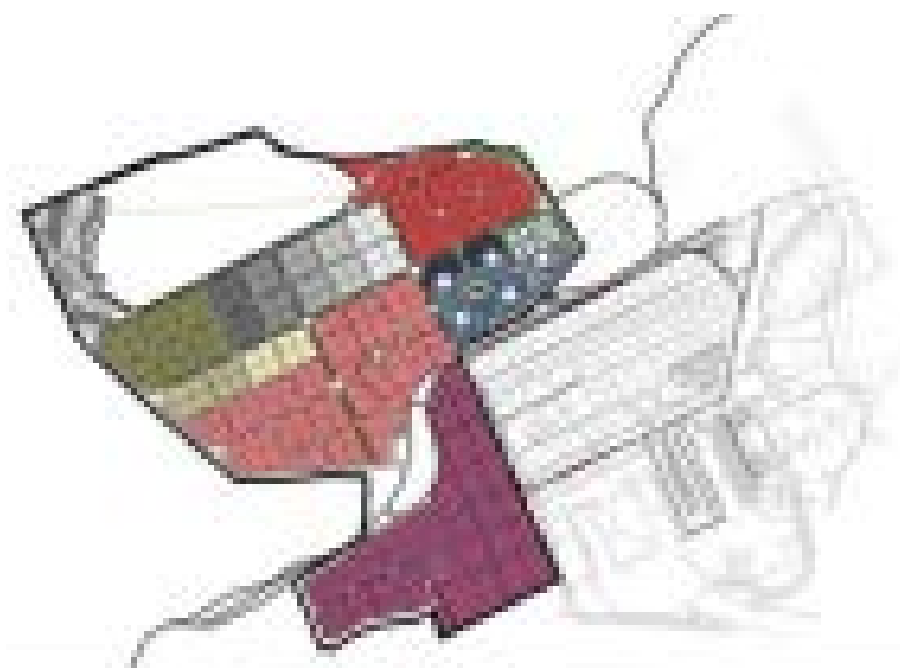
کارشناسان آغاز به کار توافقنامه‌های Ocean Three و ۲M را دلیل دیگری بر افت عملکرد کشتیرانی‌ها و بدقولی آنها می‌دانند.

خطوط دریایی آسیا-اروپای شمالی و آسیا-مدیترانه، میزان ۶۸٫۷ و ۶۸٫۶ درصد کاهش عملکرد طبق زمان بندی اعلام شده را تجربه کردند.

خط دریایی اقیانوس آرام به سمت شرق نیز با کاهش ۴۲٫۵ درصدی در ماه ژانویه روبه‌رو شد.

بر اساس این گزارش تنها کشتیرانی‌های NYK، HMM و هاپاگ لوید موفق به ارتقای عملکرد خود در خصوص زمان بندی اعلام شده بودند.

## افزایش دامنه همکاری های سازمان بنادر و دریانوردی با دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی



پایگاه اطلاع رسانی دولت:  
با تصویب هیات وزیران؛ محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی گسترش یافت.

بر اساس مصوبه مورخه ۱۳۹۳/۱۲/۱۷ هیات وزیران که توسط اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهور برای اجرا به دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی ابلاغ شده مقرر گردید که محدوده های به مساحت ۲۶۸۹ هکتار به محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی الحاق گردد.



پایگاه اطلاع رسانی دولت:  
با تصویب هیات وزیران؛ سازمان مسئول، محدوده و موضوع فعالیت منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا تعیین شد.

بر اساس مصوبه مورخه ۱۳۹۳/۱۲/۲۰ که توسط اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهور برای اجرا به دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری-صنعتی و ویژه اقتصادی ابلاغ شده مقرر گردید که سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سازمان مسئول این منطقه تعیین شده است. این منطقه به مساحت ۶۱ هکتار در خشکی و شاخه های موج شکن و با موضوع فعالیت منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا در گرایش های فعالیت های دریایی، بندری، صنایع و خدمات وابسته و لجستیکی و ایجاد ارزش افزوده فعالیت خواهد کرد.

مصالح ساختمانی به کشورهای حاشیه خلیج فارس و به ویژه عراق بوده است.

روابط عمومی بندر امیرآباد: مدیر بندر امیرآباد با اعلام حمایت از ورود سرمایه گذاران به فعالیت در بندر امیرآباد، گفت: با تلاش‌های انجام شده راه برای ورود و فعالیت سرمایه گذاران در بندر امیرآباد باز شده است. فقط در ۶ ماه دوم سال جاری حدود ۱۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری بخش خصوصی در این بندر را شاهد بوده ایم که در شرایط اقتصادی فعلی کشور رقم قابل توجهی است.

روابط عمومی بندر شهید باهنر: اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر با کسب گواهینامه سیستم مدیریت امنیت اطلاعات توانست یک گام دیگر به بنادر نسل جدید و پیشرفته‌ی دنیا نزدیک شود.

روابط عمومی اداره کل بنادر خوزستان: با بهره‌گیری از روش‌های نوین و مطالعات آزمایشگاهی دقیق در زیر ساخت‌های بندری، این واحد اقدام به استفاده از روش تثبیت در زیرسازی و روسازی باراندازها با استفاده از آهک و سیمان به منظور افزایش ظرفیت بارگذاری با کم کردن هزینه‌ها نسبت به روش سنتی نموده است.

روابط عمومی بندر خرمشهر: مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر از خارجسازی یک فروند مغروقه دیگر از آبراه بین‌المللی اروند خبر داد. طی سال جاری ۴ فروند مغروقه از اروند رود و ۱۰ فروند از رودخانه کارون خارج سازی شده است.

روابط عمومی اداره کل بنادر هرمزگان: دوره آموزشی آشنایی خدمه شناورهای حمل خودرو با مباحث فنی و ایمنی به منظور آمادگی دست‌اندرکاران مسافرت‌های دریایی برای اجرای طرح سفرهای نوروزی ۹۴ در بندر بیهل برگزار شد.

روابط عمومی بندر امام: مانور استانی مقابله با شرایط اضطرار دریایی با هدف ارتقاء توان تخصصی و فنی نیروهای عملیاتی و آمادگی تجهیزات و امکانات موجود با مشارکت ارگان‌های دریایی استان خوزستان در آب‌های شمال خور موسی اجرا شد.

روابط عمومی اداره کل بنادر خوزستان: به دنبال انتشار خبر نجات ۳۸ تن از دریانوردان توسط مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) بندر امام خمینی (ره) کارکنان این مرکز در صدر محبوب‌ترین قهرمانان نظرسنجی برنامه تلویزیونی پایش قرار گرفتند.

نوروز ۹۴ صورت می‌گیرد

## فعالیت شناورهای کف‌شیشه‌ای در خلیج چابهار

گردشگران در ایام نوروز می‌توانند با استفاده از شناورهای کف‌شیشه‌ای به گشت‌زنی در آب‌های خلیج چابهار بپردازند.

مالک تنها کلوپ فعال غواصی در چابهار به خبرنگار ما گفت: پیش‌بینی می‌شود همانند سال‌های گذشته در نوروز ۹۴ شاهد ورود تعداد زیادی گردشگر به چابهار باشیم.

محمد رضا نایب‌پور گفت: سواحل صخره‌ای زیبا در چابهار و آب زلال خلیج چابهار باعث می‌شود سپری کردن ایام تعطیلات برای گردشگران، خاطره‌ای بسیار به یادماندنی به جا گذارد.

وی خاطرنشان کرد: کلوپ غواصی چابهار به‌عنوان تنها مکانی در این شهرستان شناخته شده است که به گردشگران، خدمات تفریحی و ورزش‌های آبی ارابه می‌دهد.

نایب‌پور اظهار داشت: گردشگران نوروزی می‌توانند در تمام ایام نوروز از خدمات غواصی توسط مجرب‌ترین مدرسان غواصی کشور، در چابهار بهره‌مند شوند.

وی با اشاره به اینکه هشت شناور کف‌شیشه‌ای در چابهار به گردشگران خدمات می‌دهند، تاکید کرد: هر یک از این شناورها ظرفیت حمل ۱۰ نفر گردشگر را دارا هستند.

نایب‌پور گفت: البته ما قادر به ساخت شناورهای کف‌شیشه‌ای بزرگ‌تر با گنجایش حمل مسافر بیشتر هستیم، اما به دلیل اینکه حضور گردشگران در طول سال به گونه‌ای نیست که این شناورها مورد استفاده قرار گیرد، تاکنون اقدام به ساخت آن نکرده ایم.

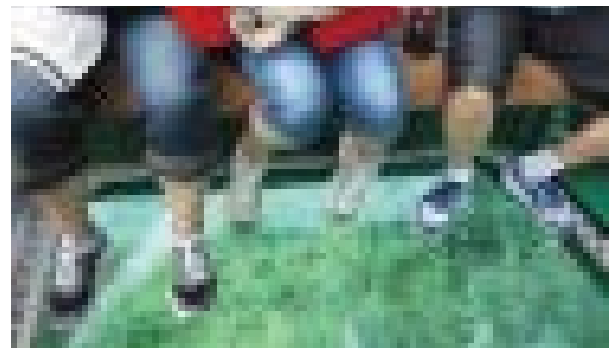
وی گفت: در صورت ایجاد زیرساخت‌های لازم برای ورود گردشگران و افزایش ورود مسافر، می‌توانیم با ساخت شناورهای کف‌شیشه‌ای بزرگ‌تر به آن‌ها بهترین خدمات در زمینه گشت‌های دریایی را ارائه دهیم.

این فعال بخش خصوصی در امر گردشگری دریایی تاکید کرد: افزایش تعداد پروازها به چابهار و نیز توسعه و ساخت وساز مکان‌های اقامتی در چابهار مهم‌ترین زیرساخت‌هایی محسوب می‌شوند که ایجاد آن‌ها توسط مسوولین و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در اولویت قرار دارد.

نایب‌پور یادآور شد: البته شهرستان چابهار به جز مقوله دریا از جاذبه‌های طبیعی بسیار جذابی نیز برخوردار است که از آن جمله می‌توان به کوه‌های گل افشان اشاره کرد.

وی گفت: در صورت تبلیغات بیش‌تر از سوی مسوولین، بدون شک چابهار پتانسیل تبدیل شدن به قطب گردشگری دریایی کشور را دارا خواهد بود.

این فعال بخش خصوصی در امر گردشگری دریایی عنوان کرد: آنچه مهم است این که گردشگران باید بدانند شرایط امنیتی حاکم در چابهار همانند سایر نقاط کشور است.



## ارتقای سیستم نظارت بر وضعیت علائم کمک ناوبری مجتمع بندری امام خمینی (ره)

**پیمان حیدری نسب:** امروزه با توجه به اینکه ۹۰ درصد صادرات و واردات کشور از مسیر دریا انجام می‌گیرد، ایمنی در یانوردی از اهمیت بالایی برخوردار است. به همین منظور برای بالا بردن ایمنی در یانوردی، به تکنولوژی تجهیزات کمک ناوبری پیچیده و حساسی نیاز است. هر چقدر این تکنولوژی جدید و دقیق باشد، در کاهش تلفات و تصادم‌های دریایی و خطاهای انسانی نقش به‌سزایی دارد. با توجه به موقعیت آبراه خورموسی که از حساسیت بالایی برخوردار است و لزوم مدیریت کردن و بالا بردن سطح ایمنی تردد شناورها که همواره از دغدغه‌های مسوولین و کارشناسان این اداره کل است و هم چنین باقی ماندن تعدادی شناورهای مغروق از زمان جنگ تحمیلی، لزوم برنامه‌ریزی و بالا بردن سطح ایمنی مربوط به تردد شناورها به مجتمع بندر امام خمینی (ره) را بیش از پیش بیان می‌نماید. از این رو کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در راستای اطاعت از ره‌نمودهای مقام معظم رهبری در خصوص بومی‌سازی و خودکفایی در امر حوزه فناوری، اقدام به تهیه نقش‌های ژئورفرنس شده (raster chart) منطقه خورموسی، بار خارجی و منطقه شمال غرب خلیج فارس نموده و آن را در نرم‌افزار ناوبری openCPN به کار گرفته‌اند. علائم کمک ناوبری به‌عنوان دستگاه‌های کمک‌کننده در یانوردان، در تعیین و محاسبه موقعیت دقیق تر شناور، تشخیص خطرات و موانع دریایی و در یانوردی ایمن، کمک شایانی می‌کند. این علائم در نقاط مختلف هم‌چون طول سواحل و آبراه‌های مسیر تردد شناورها به‌عنوان راهنمای آب‌های ایمن قرار داده می‌شوند و به در یانوردان در تعیین نقاط مختلف نسبت به خشکی و خطرات غیر قابل پیش‌بینی کمک می‌کنند، این علائم به‌صورتی عمل می‌کنند که قابلیت مشاهده و شنود (در صورت مجهز بودن به هشدار صوتی) از پل فرماندهی شناورها را دارا است. علائم کمک ناوبری مستقر در دریا انواع مختلفی دارند که با توجه به نوع کاربری آن‌ها در شناسایی مغروقه‌ها، مسیر تردد آب‌های آزاد و ایمن و... تعریف شده و به‌دنبال آن دارای ویژگی‌های مختلفی نظیر شکل ظاهری، رنگ بدنه، سیستم روشنایی و علامت (روز) است.



دستگاه تصحیح گردیده که شامل موارد زیر است:

- موقعیت شناور
- زمان جهانی UTC
- مسیر حرکت نسبت به بستر دریا COG
- سرعت حرکت نسبت به کف دریا SOG
- هدینگ (جهت جابرو)
- وضعیت کشتی از نظر قوانین راه دریایی (در حال حرکت، در لنگر، خارج از کنترل، محدودیت در مانور، متصل به بویه، محدودیت به دلیل آب‌خور، در حال ماهی‌گیری و...)
- سرعت و یا میزان گردش شناور ROT
- ج) اطلاعات مرتبط با برنامه حرکت کشتی، این اطلاعات عبارت‌اند از:
  - آب‌خور کشتی (draft)
  - کالا و مواد خطرناک (DG) در کشتی، کالای زبان‌رسان HG، کالای مضر برای محیط دریاها (MP)
  - مقصد شناور و زمان رسیدن به آن
  - مسیرهای حرکت و نقاط چرخش WP

علاوه بر اطلاعات ذکر شده فوق، در صورت مشاهده موارد مرتبط با ایمنی در دریا می‌توان یک پیام کوتاه (حداکثر ۱۵۸ کاراکتر) به یگان مشخص و یا کلیه یگان‌های مربوطه ارسال کرد.

کدهای مخابراتی Call Sign و MMSI شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران از طریق اداره کل امور دریایی - اداره ارتباطات دریایی پس از درخواست مالک شناور صادر گردیده و جهت درج در نشریات بین‌المللی هم‌چون List of Ship Stations به مراجع ذیربط اعلام می‌شود.

برای زمین مرجع کردن در نرم‌افزارها سه روش عمده به کار می‌رود:

۱. روش معادله درجه یک: در این روش شما باید حداقل مختصات جغرافیایی سه نقطه کنترلی بر روی تصویر را مشخص کنید.
۲. روش معادله درجه دو: حداقل ۶ نقطه کنترلی مورد نیاز است.
۳. روش معادله درجه سه: حداقل ۹ نقطه کنترلی مورد نیاز است.

### مشکلات قبل از استفاده نرم‌افزار openCPN

حیدری نسب ضمن اشاره به این که، موارد ذکر شده پیش از این به‌صورت سنتی انجام می‌گرفت، می‌افزاید: برای تعیین موقعیت علائم بر روی نقشه‌ها به شکل کاغذی انجام می‌شد که بسیار وقت‌گیر و احتمال بروز خطا نیز وجود داشت، حتی در بخش دریایی نیز می‌بایست بازدید حضوری از اسکله‌ها صورت می‌گرفت، سپس طی تماس تلفنی با برج کنترل وضعیت شناورهای هر قسمت اعلام می‌شد، این موارد علاوه بر تداخل در کار پرسنل این مراکز، وقت‌گیر و هزینه‌بر بود، اما خوشبختانه با استفاده از این نرم‌افزار کلیه امور مذکور با سرعت بیشتر و دقت بالاتری کنترل می‌شود.

### ژئورفرنس چیست؟

حیدری نسب کارشناس مسوول ایمنی و دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان، می‌گوید: «ژئورفرنس کردن یعنی انتخاب چند نقطه بر روی نقشه کاغذی و معرفی آن بر روی اسکن نقشه در نرم‌افزار "global mapper" که در نهایت نرم‌افزار تمام قسمت‌های تصویر را به موقعیت طول و عرض جغرافیایی تبدیل می‌کند، در نهایت فایل ژئورفرنس شده با حرکت ماوس رایانه، موقعیت دقیق نقاط مشخص شده در پایین صفحه را نشان می‌دهد. این تصاویر از پیکسل‌ها یا همان مربعات کوچک و هم‌اندازه تشکیل شده‌اند»، کاری که باید انجام شود، انتقال طول و عرض جغرافیایی چندین نقطه کنترلی (نقاطی که طول و عرض جغرافیایی مشخص دارند) معمولاً این نقاط به‌وسیله GPS در بازدیدهای میدانی و یا تصویر دیگری که قبلاً از زمین مرجع شده باشد، به‌دست می‌آید. تعداد نقاط و پراکنش آن‌ها در تصویر بسیار مهم است، هر چه پراکنش و تعداد نقاط کنترلی در نقشه بیشتر باشد، دقت کار شما بیشتر می‌شود، با این کار شما به پیکسل‌های تصویر، مختصات جغرافیایی داده و موقعیت هر پیکسل را بر روی زمین مشخص می‌نمایید. زمین مرجع نمودن، توسط نرم‌افزارهای مختلف مانند GIS و RS انجام می‌پذیرد. تعداد نقاط کنترلی شما بستگی به دقت کار مورد نیاز و روش زمین مرجع کردن شما دارد.

### نرم‌افزار openCPN

openCPN یکی از نرم‌افزارهای متداول در امر ناوبری می‌باشد که قابلیت اجرای نقشه‌های الکترونیکی و تصاویر ژئورفرنس شده از نقشه‌ها را دارد، با اتصال به کلیه دستگاه‌های ناوبری از جمله AIS, Radar, GPS, ...، کاربر این امکان را دارد تا ضمن ناوبری ایمن در آبراه‌ها بتواند نسبت به ترسیم مسیر حرکت، تعیین نقاط چرخش، ثبت میزان پیمایش، استفاده از علائم کمک ناوبری مجازی و حقیقی نمایش داده شده و استفاده از پلاگین‌های متعدد، اقدام نماید که پس از نصب نرم‌افزار در کامپیوترهای شخصی برای تعیین مسیر حرکت بر روی نقشه‌های دریایی و پایش شناورها، ناوبری ایمن در دریا به‌ویژه بررسی موقعیت علائم کمک ناوبری، مقایسه و تطبیق آن با نقشه‌های دریایی کاربرد به‌سزایی خواهد داشت.

اطلاعات دریافتی از سیستم شناسایی خودکار شناورها سه دسته هستند که در زیر به آن‌ها اشاره شده است:

- الف) اطلاعات ثابت: این اطلاعات پس از نصب دستگاه در آن ثبت شده و تنها در صورت ایجاد تغییرات در ساختار کشتی و یا نحوه ثبت آن در IMO می‌بایست اصلاح گردد، اطلاعات مربوطه عبارت‌اند از:
  - کد MMSI
  - نام و Call Sign
  - شماره IMO
  - طول و عرض شناور
  - محل نصب آنتن GPS بر روی کشتی
- ب) اطلاعات متغیر و یا دینامیک: این اطلاعات به‌طور مداوم در خلال روشن بودن

# A.B.C Group



## آرا باختر

که کشوری و نمایندگی خطوط دریایی  
 که حمل و نقل بین المللی بخانه این  
 بخش و جهانی  
 که ترانزیت دانستنی و نظامی  
 به تمام شرکتها  
 که عملیات بازرگانی، بازرگانی  
 که عملیات دریایی و بندر بندر  
 که عملیات کشتی و ترخیص کالا  
 که عملیات بندر و محوطه بندر  
 که کشتی و کشتی  
 که عملیات چهار شرکت کشتی  
 که عملیات کشتی بندر  
 که عملیات و طراحی انواع حمل

## Your Global Credit

نمایندگی منطقه  
 ۰۰۳۵۳ ۹۵۵۰۰۰۰ - ۰۰۳۵۳ ۹۵۵۰۰۰۰  
 نمایندگی بندر عباس  
 ۰۰۵۵۳ ۹۶۳۱ - ۰۰۵۵۳ ۹۶۳۱

نمایندگی دفتر مرکزی  
 TEL : (0212) 88 483 530-7  
 www.abcgroup.ir

### مدت اجرای پروژه

وی در ادامه تصریح می نماید: این پروژه حدوداً ۱۲ ماه به طول انجامید که پس از طی مراحل اداری، خرید نقشه استاندارد Admiralty و اسکن آن با کیفیت بالا و تهیه نقشه raster منطقه در راس کار قرار گرفت، در ابتدا نقشه های مربوط به اسکله های بنادر به وسیله نرم افزار هیدروگرافی hypack ژئورفرنس شده و به صورت آزمایشی در نرم افزار openCPN به کار گرفته شد.

در اقدامات بعدی، نقشه تهیه شده برای اطمینان بیشتر و تعیین میزان خطای آن مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت که پس از آزمایش، اطمینان لازم حاصل گردید. در مرحله بعدی، نقشه های شمال غرب خلیج فارس (۲۸۸۴) و بار خارجی، بار اصلی و فرعی (۱۲۶۸) نیز با استفاده از نرم افزار Global mapper ژئورفرنس شده و در بازبینی های بعدی دقت آن نیز مورد آزمایش و ارزیابی لازم قرار گرفت. استفاده از نرم افزار openCPN مزایای مختلفی در برداشت که می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- پیش و کنترل عملکرد شرکت های نگهداری علائم کمک ناوبری
- پیش فعالیت شناورها از جمله شناورهای لایروبی
- نظارت دقیق بر علائم کمک ناوبری و...
- تسهیل در امر جست و جو و نجات دریایی
- مشاهده آمار کشتی های پهلو گرفته در اسکله ها
- مشاهده کشتی ها در لنگرگاه داخلی بندر که در انتظار پهلو گیری هستند
- مشاهده وضعیت تردد و لنگراندازی، موقعیت شناور ورودی به بندر، تخمین دقیق زمان رسیدن به بندر
- و تسهیل در هماهنگی لازم با گروه پاس شناورها که منجر به کاهش فشار کاری بر روی پرسنل کنترل ترافیک می گردد.

### برنامه های آینده ارتقای نرم افزار

حیدری نسب کارشناس مسوول ایمنی دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در پایان یادآوری می نماید: در حال حاضر نقشه های مورد استفاده در این نرم افزار از فرمت تصاویر اسکن و ژئورفرنس شده منطقه می باشند که در آینده می توان نسبت به ساخت نقشه های وکتور و استاندارد دریایی آن توسط نرم افزارهای مربوطه اقدام نمود، این موضوع در فهرست پروژه های آینده اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان قرار گرفته است.

تصویر استفاده از نرم افزار OpenCPN و نقشه های تهیه شده:



کدهای مخابراتی Call Sign و MMSI No شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران، از طریق اداره کل امور دریایی - اداره ارتباطات دریایی پس از درخواست مالک شناور صادر گردیده و جهت درج در نشریات بین المللی هم چون List of Ship Stations به مراجع ذیربط اعلام می شود. برای دریافت کدهای مخابراتی فوق الذکر شناورهای می بایست ثبت دائمی و یا موقت شده و مالک شناور فرم درخواست کدهای مخابراتی را تکمیل و به اداره کل امور دریایی سازمان و یا معاونت دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مربوطه ارسال نماید. لازم به ذکر است که درخواست کد مربوطه می بایست توسط مالک شناور (مطابق برگه ثبت شناور) صورت پذیرد.





## بهره‌برداری از صحار، فصلی نوین در راه آبی ابریشم

سخنرانی ارائه شده در گردهمایی تجاری سالانه‌ی بندر و منطقه‌ی آزاد صحار

یو فو لونگ

سفیر چین در مسقط-عمان

ابریشم را احداث کردند تا به حال کسی نمی‌تواند نقش ارتباطات را به ویژه در سطح بین‌المللی نادیده بگیرد. کشور چین به مدد روابط حسنه‌ای که با سایر کشورهای منطقه دارد، پیشنهاد احداث "کمربند اقتصادی جاده ابریشم" همزمان با "گرامیداشت بیست و یکمین قرن احداث جاده ابریشم" را با هدف ایجاد ارتباطات حمل و نقلی، تسهیل در تبادلات بازرگانی و فرهنگی میان کشورهای منطقه جاده ابریشم هم در سطح خشکی و هم در پهنه‌ی دریا مطرح کرد. این طرح ضمن تحقق اهداف انسانی و عالی‌ه مانند صلح، تعاون، همیاری و هم‌افزایی، موجبات تحقق توسعه را نیز برای این کشورها فراهم می‌آورد.

و اما در خصوص تاثیر این طرح بر شرکای منطقه‌ای، شایان ذکر است این طرح ارمغان بسیار زیادی برای این کشورها از لحاظ توسعه و پیشرفت به همراه دارد. با اجرای این طرح، یک بازار وسیع با حجم گسترده‌ای از سرمایه و مملو از محصولات تولیدی کشور چین در این منطقه شکل می‌گیرد و به موازات آن، در سایه همکاری‌های مشترکی که در پروژه‌های مختلف از قبیل پروژه‌های جاده‌ای، راه‌آهن، هوانوردی، کشتیرانی، انرژی، مخابرات و غیره شکل می‌گیرد، فرصتی دست می‌دهد تا این کشورها از توان کارشناسی و تخصصی کشور چین در ایجاد زیرساخت‌های توسعه بهره‌مند شوند. انتظار ما این است که با بهبود روزافزون ارتباطات از طریق جاده آبی ابریشم و تعمیق روابطی که طی چند دهه اخیر تحقق پیدا کرده، زمینه‌ی فرصت‌سازی در بندر و منطقه‌ی آزاد صحار با هدف ایجاد شبکه‌ی تنگاتنگ حمل و نقل و بازرگانی در منطقه شرق و جنوب آسیا و نیز خاورمیانه شکل گیرد تا بدین ترتیب نوعی ارتقاء و بهبود نیز در زنجیره‌ی صنعتی و لجستیکی منطقه حاصل شود. بیایید دست به دست هم دهیم؛ هر آن چه در توان داریم پیشکش کنیم و فصل نوینی در راه آبی ابریشم را ورق بزنیم.

سابقه روابط میان دو کشور چین و عمان به عهد قدیم بازمی‌گردد. در قرن هفتم، راه آبی ابریشم مسیر خود را از مسیر آسیای شرقی به شبه جزیره‌ی عربستان و شرق آفریقا تغییر داد و از این طریق شمار فراوانی از بنداری که سر راه خود داشت را بهره‌مند نمود. از آن زمان تاکنون به یمن وجود این راه باستانی، زمینه‌ی خوبی برای ایجاد تبادلات سیاسی، اقتصادی و فرهنگی میان این دو کشور پدید آمده است. شخصیت افسانه‌ای "سندباد" قهرمان "سفرهای سندباد" که از داستان‌های هزار و یک شب است داستان یک ماجراجوی عمانی را روایت میکند که سفر خود را در قرن هشتم از صحار آغاز و به جنوب چین رسید. گویا صحار زادگاه سندباد بوده است. با احداث بندر و منطقه‌ی آزاد صحار، نه تنها وضعیت دریانوردی منطقه بهبود فراوان پیدا کرد بلکه این مساله زمینه‌ای شد تا در عصر جدید، مرکزیتی برای تجارت جهانی بین آسیا و اروپا ایجاد شود.

به مدد سیاست‌های عاقلانه و سنجیده‌ای که در عهد سلطنت سلطان قابوس اجرا شده، این شهر شاهد توسعه بسیار چشم‌گیر بوده به طوری که در حال حاضر بزرگترین و مهمترین بندر این کشور به شمار می‌آید. مدخل فرودگاه صحار نیز به تبادلات کالا از خارج به داخل و بالعکس کمک شایانی نموده است. همچنین، طرح احداث راه آهن منطقه‌ای و ساخت جاده‌های جدید به مقصد ریاض ضمن تاثیر بسیار در اتصال این بندر به کشورهای امارات عربی متحده و عربستان سعودی موقعیت این بندر را به عنوان دروازه‌ی ورود به کشورهای منطقه و سایر نقاط جهان تقویت خواهد کرد.

امروزه که اقتصاد جهان رو به شکوفایی هر چه بیشتر پیش می‌رود، اصلاح اشتباهات گذشته که عامل وقوع بحران بوده و نیز تقویت ارتباطات میان کشورها به عنوان یک هدف جدی برای کشورهای در حال توسعه درآمده است. از همان دورانی که پیشینیان ما جاده

# نوروز در معنای دریا و ساحل

حمید ودادی

## پیش‌نگاشت

بخشی از تاریخ و فرهنگ هر سرزمینی را، «ادبیات و ارتباط شفاهی» آن تشکیل می‌دهد. در فرایندهای زمانی گذشته، وجود زنجیره‌های ارتباطی نگارش و چاپ و یا ثبت و ضبط سیستمی، هم‌چنین گسترده بودن نظام ارتباطات بین سرزمینی، بین فردی و بین جامعه‌ای، به این سان که امروزه شاهد آن هستیم، وجود نداشته است. از این روی، این نوع ادبیات و ارتباط شفاهی پیوسته تداوم داشته و نهادینه شدن آن در جریان زندگی روزمره، بر ثبات و ماندگاری آن افزوده است.

کماکان این نحوه ادبیات و ارتباط شفاهی، هم‌چنان در رونق است و این در حالی است که در عصر حاضر، صنعت چاپ و صنعت ادبیات دیداری در عالی‌ترین موقعیت خود، هم‌چنین ظرفیت‌افزایی ارتباطات حاضر از طریق شبکه‌های مجازی از یک سو و جهانی شدن و رخداد انقلاب ارتباطات الکترونیک از سوی دیگر به‌نحو فزاینده‌ای در خدمت تاریخ و فرهنگ قرار گرفته است.

علت‌های اساسی ماندگاری «ادبیات و ارتباط شفاهی» را می‌توان در چندین مقوله جست‌وجو کرد. از آن جمله:

- زبان گفتاری و شوق گفت‌وگو، که از بستر رابطه‌ای انسان با انسان هرگز نمی‌تواند جدایی‌پذیر باشد.

- فلسفه و علت وجودی ادبیات و روابط شفاهی که در ماهیت خود استوار بر منش جاری در زندگی روزمره انسانی است.

- وجود بسترهای زمینه‌ساز که خود نوعی از روش‌های تدریس و آموزش و رابطه فرهنگی را تشکیل می‌دهد.

- عام بودن روش گفتاری شنیداری و سهل بودن برقراری ارتباط شفاهی نسبت به روش‌های مکتوب و دیداری که نوعی خاص از انتقال مفاهیم و اندیشه‌ها و هنرهای جامعه را تشکیل می‌دهد.

با توجه به جایگاه این صورت از ارتباط است، که به درستی می‌توان تحلیل داشت که چگونه مراسم آیینی، گاه‌شمارها، جشن‌ها، اعیاد، اشعار آهنگین، فولکلور، داستان‌ها و سرودهای اسطوره‌ای، آتل‌ها و مَثَل‌ها دارای کارکردی نیز برای به‌حافظه سپردن آموزه‌های شفاهی به کار گرفته می‌شوند.

جشن‌ها، اعیاد و گاه‌شمارهای ایرانی هم‌چون سیندار مژگان یا سپندارمذ (روز عشق)، یلدا، مهرگان، جشن‌های آتش، جشن فروردگان و سایر جشن‌های ماهانه (روزهای هم‌نام با دوازده ماه از جمله اردی‌بهشتگان، خردادگان، تیرگان، آذرخش، امردادگان و...)، جشن سده و جشن نوروز و جشن آفریدن آب و آب‌پاشی و نوروز دریایی (که از روز سیزدهم تیرماه و به مدت پنج روز برپا می‌شده است) دارای سهمی نسبی برای ماندگارسازی بخشی از فرهنگ و ادبیات و روابط شفاهی را عهده‌دار بوده‌اند.

البته، باید اذعان داشت آیین‌ها و اعیاد و جشن‌های ایران باستان، دارای کارکردهای فرهنگی و اجتماعی بسیاری بوده‌اند که فراگرفته‌های شفاهی افکار و آرمان‌ها و محتوای فرهنگی، سهمی از این داشته‌های هویت‌آفرین و تاریخ فرهنگ ایرانیان را تشکیل می‌دهد. اما آنچه که مورد تأکید این نگارنده است، اشاره بر این سه گزاره دارد؛ اول تبیین جایگاه جشن‌ها و اعیاد ایرانی که همواره و پی‌دار، در پیوند با جریان

زندگی روزمره انسانی وجود داشته و تداوم خود را تا به امروز حفظ کرده‌اند. دوم تلاش در جهت حفظ حافظه‌ای فرهنگ و رابطه شفاهی از طریق جشن‌ها و مراسم آیینی و سوم تأکید بر نقش راه‌ها در توسعه فرهنگی و ارتباط شفاهی که ماهیتا در هم‌جواری بارهای خشکی، دالانی برای برقراری ارتباط با سایر جامعه‌ها و کشورها بوده‌اند.

## تبیین جایگاه جشن‌ها و اعیاد ایرانی

جشن‌ها و مراسم آیینی در انتقال فرهنگ بین نسلی و ثبت تاریخی هویت و فرهنگ ملی، در تمدن مشرق زمین و از آن جمله تمدن و فرهنگ ایرانی، همواره نقش و مقوله‌ای زیرساختی است. در این خصوص، تأکید بر این نکته مهم است که ارزش مقوله‌های اندیشه‌ورزی و فرهنگ جهان شرق، از آن جمله وجود آداب آیینی و جشن‌ها و پردازش مفاهیم معنایی مرتبط با اعیاد و نوروزها، همانند زیرساخت‌های فنی، اقتصادی و جمعیتی، که از قرن ۱۶ میلادی به بعد در تمدن غرب دارای اهمیت هستند؛ برخوردار از اعتبار می‌باشند. در این جنس از تفکر، موسیقی، ادبیات، فلسفه، هنر، معماری و سرشار از مفاهیم انتزاعی است و جایگاه ادب و عرفان و صورت‌های نمادین موسیقی، آداب آیینی و مراسم جشن‌ها و حتی سوگ‌ها همه الهام‌یافته از همان مفاهیم ارزشی و زیرساختی است.

دو مقوله «جشن‌ها و اعیاد» و «مراسم آیینی» از نمادین‌هایی هستند که به شدت تحت تأثیر مفاهیم انتزاعی و اندیشه‌ورزی خاص فرهنگ و تمدن ایرانی قرار دارند. به مفهوم روشن‌تر، جشن‌ها و اعیاد ایرانی و یا آداب و مراسم آیینی این حوزه تمدنی شرق، همه ابزارهای فرهنگی برای تبیین و نشر فرهنگ ایرانی محسوب می‌شوند. در این آداب فرهنگی، جشن‌ها و... همه مظاهری از فرهنگ تمدن ایرانی هستند. در این جشن‌ها، هر عنصر، دارای پیامی معنایی است و هر آدابی، تجلی وجهی از عمق و معنا اندیشی فلسفه و فرهنگ این تمدن است.

تعبیر این نگارنده از این وضعیت، آن است که بگوییم، این گونه تعبیر فرهنگی، تعبیری خوش طعم، خوش رنگ، خوش بود، خوش احساس و خوش آوا از یک فرهنگ است که پنج رادار حسی چشایی و بینایی، بویایی، لامسه و شنوایی را یک‌جا و هم‌زمان با یک‌دیگر به کار می‌گیرد.

به‌عنوان نمونه به نوروز و مراسم آیینی آن بنگریم که هیچ رفتاری و انگیزشی جدای از احساسات انسانی ندارد. جالب‌تر آن که این، فقط نوروز ایرانی است که آغاز سالی نو، دقیقاً همراه با نوشیدن احساسات زمین در شکوه دوباره بهار (به معنای زاده شدن دوباره طبیعت زمین و جوانه زدن درختان) اتفاق می‌افتد. در این جشن ملی، هر جزیی از آن، در ترکیب هم‌بسته‌ای با سایر اجزا قرار دارد و به گونه‌ای فرایندی ارتباط شفاهی را به ارتباط تصویری مبدل می‌سازد.

سفره هفت‌سین، نوعی از ادبیات و ارتباط شفاهی است که به ادبیاتی دیداری تصویری تبدیل می‌شود.

«وزن شفاهی» آن عبارت از مفاهیمی معنایی است که از نمادها و نشانه‌های خاصی متبادر شده و در یک سیستم ارتباطی بین خود و مخاطب نقش آفرین می‌شود. به‌عنوان نمونه به این بازگویی‌های شفاهی که به بازگویی‌های تصویری دیداری تبدیل می‌شوند توجه کنیم.

عنوان مراسم	بازگویه شفاهی روایتی	بازگویه تصویری دیداری
چهارشنبه‌سوری	ارزش‌مداری عنصر آتش در کنار سه عنصر دیگر آب، خاک و باد از آتش جهیدن سیاووش به لحاظ پاکی و بی‌گناهی پاک شدن و طاهر شدن به وسیله آتش با عیش و شادمانی به استقبال بهار رفتن به امید گره‌گشایی از کارها در سال جدید	نماد بصری روشنایی کنش متقابل بد خوب تلاش فردی جهیدن از آتش خوانش آهنگین و معنادار در تکرار: زردی من از تو، سرخی تو از من به هنگام جهیدن از آتش.
سفره هفت‌سین	نوزایی، باروری، فراوانی رویش توان‌مندی سلامتی میوه آگاهی تمکن مالی زندگی آگاهی عشق	تمامی عناصر اصلی بر نهاده بر سفره هفت‌سین

نمایه شماره یک: پیام‌ها و مظاهر فرهنگ نوروز که در نشانه‌های دیداری آن قرار دارند، هر یک، محتوایی معنایی را به مخاطب منتقل می‌سازند.

عامل «بقا» جامعه و بستر هم‌بستگی ارگانیزم‌وار آن است که زمینه ارتباط شکلی و محتوایی «انسان»، «رفتار و زندگی»، «حیات فکر» و «جامعه» را پشتیبانی و تدارک می‌سازد. این‌ها، بر مدل اجتماعی شدن «انسان» و «فرهنگ» اثرگذار هستند و این‌ها دقیقاً آنچه هستند که عناصر اجتماعی را از پیوند مکانیکی به سمت بهره‌مندی از یک پیوند ارگانیزمی ارتقا می‌دهند. ما، دقیقاً به جامعه‌ای، جامعه‌ای فرهنگی می‌گوییم که در آن، رفتارمندی انسان، رفتاری، نه مکانیکی، بلکه رفتاری فرایندی و مبتنی بر «فکر و معرفت و فرهنگ» و کنش یا کنش‌هایی برآمده از «روابطی حسی شناختی، اخلاقی و وجدان انسانی» و یا به عبارتی، پیوندی از جنس ارتباطی ارگانیک باشد. نزدیک به همین مفاهیم را می‌توانیم در نوروز دریایی و یا جشن آب و آب‌پاشی نیز جست‌وجو کنیم. نمایه ۲ به مصادیقی از آن اشاره دارد.

حاصل از نمایه شماره یک این نتایج به دست می‌آیند:  
- پیام‌ها و مظاهر فرهنگ نوروز که در نشانه‌های بصری (دیداری) آن قرار دارند، هر یک، محتوایی معنایی مفهومی را به مخاطبان خود، منتقل می‌دارد.  
- سیستم بصری ارتباط، تعیین‌کننده اعتبار محتوای آن است.  
- بر عناصر اصلی «طبیعت» و «زندگی روزمره انسانی» تاکید دارند.  
- عناصر فرهنگی مندرج در مراسم نوروز صرفاً نقش «وسيله بودن» یا «حامل» بودن برای انتقال یک «پیام» را عهده‌دار نیستند، بلکه حکایت از شرایط اصلی رفتارها و روش‌های تفکر انسانی نیز دارند. این عناصر، در ماهیت خود انگیزه‌زا بوده و بر اثر تحرکی که ایجاد می‌کنند، پیوسته قادرند تا فرهنگ و تاریخ را همراهی کنند.  
تمامی موارد فوق این مفهوم را منتقل می‌سازند که «فرهنگ»

عنوان مراسم	بازگویه شفاهی روایتی	بازگویه تصویری دیداری
جشن آب‌ریزگان جشن آب	نیایش برای باران آب‌پاشی برای بیان آرزومندی‌های خیرخواهانه به دیگری هدیه آرزوی روشن و پاک به دیگری	برپایی مراسم جشن در کنار دریا، حضور گروه‌های اجتماعی در مکان‌های عمومی شهری و به راه افتادن کارناوال‌های شادی برگزاری جشن آب‌پاشی برگزاری جشن سال نو جشن آب
نوروز دریایی نوروز صیادی	جشن سال نو جشن برای دریانوردان جشن رفتن به دریا برای صید و صیادی	برگزاری مراسم در قالب جشن سال نو جشن برای دریانوردان و صیادان

نمایه شماره ۲: پیام‌ها و مظاهر جشن آب‌ریزگان

معناهای جامعه‌گرایی از جنس هم‌بازی و دیگری‌یاری است. از جمله این مراسم به تهیه جمعی (خانوادگی، محله‌ای، همسایگی و دوستان حلقه‌ای) انواع شیرینی و نان و کلوچه و سبزه نوروز و در برخی از مناطق تهیه عناصر سفره هفت‌سین مثل سمنومی توان اشاره داشت که مصداق بارز جامعه‌گرایی برای آرمش‌افزایی و شادی‌آفرینی است.  
- جشن‌ها و اعیاد، به‌عنوان یک واکنش روحی به لحظه‌ها و گاه شمارهای مورد تأیید جمعی.  
به تناسب دیده‌ایم که همواره بر این نکته تأکید می‌شود که سال نور را به نوساختن دوستی‌ها و محبت بپردازیم و بدی‌ها و کین‌ها و نادوستی‌ها و نامهربانی‌ها را به همراه سال کهنه، به دور و در چهارشنبه آخر سال، به آتش دراندازیم!  
- جشن‌ها و مراسم نوروز برای مشخص ساختن هویت گروهی و هویت ایرانی بودن.

چه در نوروز شمسی و چه در نوروز دریایی و به‌طور کلی، همه و هر آنچه که متأثر از آداب و مراسم نوروزها و جشن‌ها انتظار می‌رود، همه برای انسان و کنش‌های اجتماعی او با هم‌نوعان و طبیعت و آرامش‌افزایی روانی و امیدورزی و آینده‌لطف وضع و هدف‌نگاری شده است. گاه نیز تحت‌تأثیر الهه‌ها و اسطوره‌ها بوده و به این ترتیب این دسته از آیین‌ها، رنگ و آهنگ آیینی به خود گرفته است.  
تلقی دیگری که از مفاهیم متبادر از عناصر نوروز و جشن‌های متعلق به فرهنگ ایرانی قابل اشاره است، در صورت معنا، بر مفاهیمی استوار است که به‌طور عمده جزئی از «برساخته‌های اجتماعی» است که به نوعی با ریتم و آهنگ زندگی روزمره انسانی هماهنگ است. معناهای برخاسته از این نحوه، حول معانی زیر در گردش است.  
- نقش جامعه‌گرایی با هدف آرمش و شادی‌افزایی.  
این مقوله را در انواعی از مراسم خاص پیشانوروز می‌توان دید که متبادر کننده



در فرهنگ دریایی، حضور پررنگ آب، دریا و باران، به عنوان نماد بصری و عینی اثرات آسمانی بر زمین مورد توجه هستند. در آداب فرهنگ و فلسفه جشن آبریزگان، جشن آب، نوروز دریایی و نوروز صیادی، این واقعیتی بدیهی است که سه نماد آب، دریا و باران عامل باروری زمین (باران) تامین خوراک و قوت حیات و رونق دهی به کسب و کار و تجارت (دریا) است. چه در فرهنگ دریایی و چه در سایر فرهنگ‌های جامعه‌ای، شاهد وجود بسیاری از مراسم آیینی هستیم که طی آن‌ها، طلب باران می‌شود. به عنوان نمونه، جشن آبریزگان در کهکیلویه و بویراحمد، در پاییز برگزار شده و برای درخواست باران برپا می‌شود.

در ادوار حضور مادها جشن آبریزگان به پاس «هرودا» یا «هروتات خرداد» که فرشته آب است، تبیین کننده تناسب بین طلب باران و تقاضای باران از فرشته آب را نشان می‌دهد.

در چین باستان (یکی از سه تمدن بزرگ مشرق زمین یعنی چین، هند و ایران) بازار نه فقط محل انجام تجارت بلکه جای گاهی برای رقص‌های بهاری، جشن‌های ازدواج و برگزاری آیین‌های در ارتباط با بارش باران و حاصل خیزی و اثرات آسمانی نیز بوده است.

### تلاش برای حفظ حافظه‌ای فرهنگ و ارتباط شفاهی از طریق جشن‌ها و مراسم آیینی

فرهنگ را در چارچوب و جایگاه علم، به معنای نشانه و نمود مفهومی و معنایی رشد و پیشرفت یک جامعه می‌شناسند. جوامع با هدف «بقا» فرهنگ را همراهی می‌کنند. شاید، به همین دلیل باشد که فرهنگ را، داشته‌ای برای «کمال‌گرایی و اعتلا» نیز توصیف می‌کنند.

اثر بیرونی کاربرد فرهنگ برای «بقا» و «اعتلا»، در رفتارهای افراد ساخته و پرداخته و متجلی می‌شود و به نوعی از «همسانی»ها شکل می‌بخشد. این همسانی‌ها، منجر به وابستگی متقابل میان انسان‌ها و جامعه‌ها شده و به زمینه‌های پس‌آیندی چون هم‌آمیختگی اجتماعی، هویت‌یابی و کمال‌گرایی باری می‌رساند.

امروزه و به پشتوانه تعاملات جهانی و اثر پروانه‌ای جهانی شدن، جشن‌ها، اعیاد و مراسم آیینی، متعلق به هرگونه از فرهنگ‌های سرزمینی که باشند، در نموده‌های «کنشی و رفتاری» بخش ویژه‌ای از «حافظه فرهنگی جهان» را تشکیل می‌دهند. براین اساس، محافظت از این جنبه از حافظه‌های فرهنگی که به واسطه جشن‌ها و اعیاد و مراسم آیین تبیین می‌شود، در ماهیت امر، حضور در عرصه‌های جهانی فرهنگ‌های ملی را تضمین می‌دارد.

امروزه و مجموعه‌هایی از ادبیات دیداری و شنیداری، هم چنین مقوله‌هایی چون گردشگری بستری برای معرفی این بخش از حافظه‌های فرهنگی ملی مشتمل بر جشن‌ها و مراسم آیینی و اعیاد به جامعه جهانی هستند. از این روی، عناصری چون شعر، موسیقی، آداب آیینی، اعیاد و جشن‌ها، فولکلور و عناصر مادی فرهنگ، راهبردی برای انتقال حافظه فرهنگی ملی به حافظه فرهنگی جهانی است. در فرایندی توسعه‌گرا، برپایی جشن‌ها و مراسم آیینی و اعیاد، عاملی برای افزایش کارکردهای فرهنگی و در نتیجه تداوم پویایی آن از طریق نموده‌های رفتاری و ارتباط شفاهی، تلقی می‌شود.

### نقش راه‌آورد توسعه روابط فرهنگی و ارتباط شفاهی

نقش راه (دریاخشی) در دوران باستان و میانه، نقش بااهمیتی در تغییرات گروه‌های اجتماعی و شکل‌گیری جوامع تازه خرده فرهنگ‌ها و توسعه روابط فرهنگی بوده است. مقوله راه‌ها، زمینه‌بستری برای تحرک ارتباط شفاهی و عاملی برای بسط فرهنگ‌های شفاهی از محدوده‌های بومی به دیگر جامعه‌ها شده است. در این خصوص باید توجه داشت که راه‌ها، موجب تحکیم قدرت بر محدوده‌های وسیع‌تر و روابط شفاهی کنش‌گران نیز موجبی برای بسط و گسترش تمدن و فرهنگ به این حدودهای توسعه یافته شده است.

نگاهی به فرهنگ موسیقایی، فرهنگ عمومی در زندگی روزمره و به‌طور کلی فرهنگ مردمی (Popular culture) در کرانه‌های ساحلی جنوب کشور، زاده ارتباط شفاهی فرهنگی بین این کرانه (تمامی نواحی جمعیتی کرانه شمالی خلیج فارس و دریای عمان) با افریقا، هندوستان و سایر کشورهای منطقه‌ای (عربستان، یمن و...) می‌باشد. این ارتباط شفاهی حامل بارهای ارزشی موسیقایی، زبان و لهجه گفتاری، آوازسازی، شعر، رقص، فولکلور، افسانه‌ها، داستان‌ها، تاریخ شفاهی، ضرب‌المثل‌ها، باورهای عمومی، رسوم آیینی، آداب غذا، لباس و پوشش و... می‌گردد.

### نتیجه آن که

بازخوانی تمامی آنچه را که امروزه، در زیربخش فرهنگ و ارتباط شفاهی شاهد هستیم، آتی است که در فضای جشن‌ها، اعیاد و مراسم آیینی نمود می‌یابد.

اعیاد، جشن‌ها و آیین‌ها، دارای نمدها و نشانه‌های گفتاری نقلی، مشاهده‌ای عینی و گاه ایده‌پردازانه هستند که در قالب عناصری برخوردار از معنا و مفهوم که در پیوند با زندگی روزمره انسانی قرار دارند، خود را بازتولید می‌کنند. دو نمایه یک‌دو، به گونه‌ای به این معنارسانی متوجه بود و طی آن نشان داده شد که چگونه هر عنصری از مراسم نوروز، دارای یک بار مفهومی است.

به‌طور کلی، ساخت و کارکرد فرهنگ و ارتباط شفاهی، آن‌چه است که با جریان زندگی روزمره انسانی در رابطه است. نوروز، نوروز دریایی، گاه‌شمارها و اعیاد و جشن‌ها و مراسم آیینی، همه اجزایی متبادر از فرهنگ و ارتباطات شفاهی هستند که زیرساخت‌های اولیه برای رشد و تعالی انسانی را تدارک می‌سازند.

در تاریخی به‌درازای چیزی نزدیک به ۲۵ قرن، اعیاد و جشن‌های باستانی، محوری برای ایجاد «انسجام بین قبایل و گروه‌های اجتماعی» امپراطوری مادها و پس از آن، بوده‌اند. مزید بر آن، جشن‌ها و مراسم آیینی فرهنگی و اعیاد، در عمل باعث ایجاد وحدت‌نمادینی بین خرده فرهنگ‌های متعلق به امپراطوری‌های ایرانی عصر باستان و عصرهای میانه و دوره‌های جدید پس از ۱۵۰۰ میلادی در ایران بوده‌اند.

دانسته است که محور مشترک و جغرافیای فرهنگی نوروز، امروزه چندین کشور را پوشش می‌دهد. به‌طور طبیعی وجود این قابلیت، می‌تواند زمینه‌ای برای تحقق دوستی‌های گسترده منطقه‌ای بین کشورهای متعلق به این جغرافیای فرهنگی نوروز باشند.

همه جوامع، ملت‌ها، کشورها و سرزمین‌ها در عمل و رفتار جامعه‌ای، برخوردار از چندین وجه از توافق‌های زیستی اجتماعی هستند که توافق اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و... گونه‌هایی از آن است. بر این زمینه باید اذعان داشت که دو عنصر «فرهنگ دریا» و «فرهنگ نوروز» به‌عنوان دو عنصر ارتباط شفاهی، می‌توانند محوری برای توافق‌های اجتماعی و فرهنگی منطقه‌ای در حوزه جغرافیای فرهنگی دریا و نوروز باشند.



در میزگرد تخصصی مسافرت‌های دریایی مطرح شد:

## شناورهای مسافری، یارانه می‌خواهند

دخل و خرج شناورهای مسافری با هم نمی‌خواند

### عاطفه نامداری

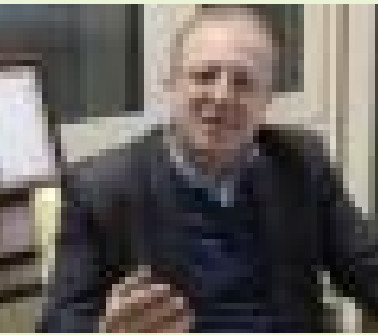
سالانه حدود ۱۵ میلیون نفر-سفر از طریق شناورهای مسافری جابه‌جایی می‌شود که این تعداد هر ساله روبه‌افزایش است. با این حال در ایران هم، مانند بسیاری از کشورهای دیگر دخل‌ارایه‌دهندگان خدمات مسافری دریایی با خرج‌شان نمی‌خواند. یک شناور مسافری برای ارائه خدمات استاندارد و ایمن باید هزینه‌هایی را متقبل شود که هم‌خوانی چندانی با نرخ بلیت مسافران ندارد؛ از هزینه‌های تعمیر و نگهداری شناورها گرفته تا دریافت گواهینامه‌ها، پوشش بیمه‌ای و حقوق و آموزش پرسنل. با این حال صاحبان شناورهای مسافری هم‌چنان از بخش‌های دیگر فعالیت‌شان، برای سرپانگه‌داشتن این صنعت هزینه می‌کنند تا شاید بخش اندکی از ارزش کشور که برای سفرهای تفریحی روانه کشورهای اطراف می‌شود، در ایران باقی بماند. اما حالا صدای صاحبان این شناورها هم درآمده است. از آن جایی که مقصد نهایی بیشتر تردهای دریایی داخلی، به مناطق آزاد ختم می‌شود، متخصصان این حوزه اعتقاد دارند که دیگر وقت آن رسیده است که منطقه آزاد هم بخشی از این یارانه را بر گردن بگیرد. میزگرد تخصصی بررسی ایمنی و استانداردها در مسافرت‌های دریایی به میزبانی ماهنامه "بندر و دریا" برگزار شد. جناب آقایان حسن صفری و محمد لطفی تنها دقایقی پیش از برگزاری میزگرد، خلف وعده کرده و در این برنامه تخصصی حضور پیدا نکردند، اما این میزگرد با حضور محمد رضا قادری؛ مدیرکل ایمنی و نجات سازمان بنادر و دریانوردی، کاپیتان سجده؛ عضو هیات مدیره و معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی والفجر و کاپیتان خشنودی؛ مدیر دفتر ایمنی و کنترل کیفی والفجر برگزار شد.



(هم شامل تردهای بین‌المللی، هم تردهای بین‌جزایر و بخشی از تردهای تفریحی) از سواحل ما انجام می‌شود. شناورهای مسافری که خدمات را در این بخش ارائه می‌دهند، شامل ۶۲ شناور مسافری و ۳۱ فروند لندینگ کرافت است (برای حمل مسافر و خودرو) که مجموعاً شامل ۹۳ شناور است.

**پرویز:** با توجه به نزدیک بودن ایام پرتردد مسافری در بنادر کشور چه امکاناتی در نظر گرفته شده است؟

**قادری:** در ایام پرتردد مسافری یعنی نوروز، انتظار داریم که نوروز امسال حدود ۸ میلیون تردد به صورت مسافری و همچنین گردشگری همراه با مسافرت داشته باشیم. این آمار در سال گذشته حدود ۷ میلیون نفر-سفر بود. البته به‌طور کلی در طول یک سال ۱۵ میلیون تردد مسافری



**قادری:**  
خواستہ ما از مناطق آزاد  
این است که هنگامی  
که مجوزی به یکی از  
این مراکز تفریحی یا  
تجاری می دهند، به  
خاطر داشته باشند که  
مردم از سرزمین اصلی  
به خاطر آن هابه مناطق  
آزاد منتقل می شوند و در  
نتیجه باید یک پوشش  
و هزینه ای از این بلیت  
مسافری را پرداخت  
کنند.

۷۷ متری با قدرت بالا هستند که می توانند در مسیرهای طولانی هم سفر داشته باشند. در مسیر بندر عباس - شارجه هر هفته سه سفر انجام می شود، در مسیر بندر لنگه - دبی دو شناور داریم؛ یکی کاتاماران است که سه روز در هفته به دبی تردد می کند و دیگری شناور رو-رو است که در روزهای فرد در همین مسیر فعالیت می کند.

در مسیر بوشهر - خارک هم چندین سال است که فعال هستیم. ما در نوروز این مسیرها را ادامه می دهیم و در مسیر بندر عباس - قشم هم فعالیت خواهیم کرد. در ایام پیک سفرهای دریایی مسافران، مسیر بین المللی خارجی بندر عباس - شارجه ادامه پیدا می کند، اما بندر لنگه - دبی مدتی غیرفعال خواهد بود.

**سجده:** طبیعی است که این تصمیم ها بر اساس تجربه شما از سال های پیش انجام شده است، اما با توجه به اینکه تنها نیم میلیون از حدود هفت میلیون مسافر در سال گذشته توسط شرکت کشتیرانی والفجر تردد کرده اند، پیش بینی می کنید که آیا با همین شناورها می توان خدمات شایسته و استاندارد به مسافران ارائه کرد؟

**سجده:** گله ای بود که می خواستم در انتهای بحث عرض کنم اما در پاسخ به سوال شما، لازم می دانم که در همین ابتدا مطرح کنم. هنگامی که شما می خواهید کسب کاری راه اندازی کنید، باید چالش های آن را برطرف کنید. من قصد اعتراض ندارم، بلکه می خواهم محدودیت های موجود را مطرح کنم. بالاخره مسوولان به خاطر محدودیت هایی این تصمیمات را می گیرند، اما ما داریم درباره یک مسیر مسافری صحبت می کنیم، مسیری که بار نیست. شما برای مسیر باری می توانید مدتی هم بار را در بندر بخواهید و بگویید هزینه انبارداری می دهیم. اما برای مسافری این بحث وجود ندارد. مسافر حق دارد؛ و این مهم به گردن شرکتی است که فرایند حمل مسافر را شکل می دهد و همچنین قانون گذار، حقی دارد که ما باید این حق را ادا کنیم. قاعدتا وقتی در تمام سیاست ها اعلام می شود که گردشگری داخلی را افزایش دهیم، مسافرت دریایی را افزایش دهیم باید راهکاری هم ارائه شود، اما این راهکار چیست؟ آیا با اضافه کردن تعرفه ها و چالش ها و اضافه کردن موانع می توانیم مسافرت دریایی را افزایش دهیم؟

**سجده:** آیا مقصود شما افزایش برخی تعرفه ها برای ارائه دهنده خدمات است، بدون آنکه قیمت بلیت مسافری افزایش داشته باشد؟

**سجده:** من برمی گردم به سال گذشته و می گویم امسال اصلا امید ندارم که در مسیر بندر لنگه - کیش استقبال مسافری شود. بله، پارسال تعرفه ها را اضافه کردند و علاوه بر ما، هزینه هایی هم برای مسافران تعریف شد. قیمت بلیت سه سال است افزایش پیدا نکرده، اما پارسال برای ورود هر خودرو به کیش ۱۰۰ هزار تومان و برای هر مسافر ۱۵۰۰۰ تومان تعرفه گذاشتند که این مبلغ را منطقه آزاد کیش می گیرد. برای بیشتر از سه یا چهار روز ماندن مسافر در کیش باز هم ۱۰۰ هزار تومان می گیرند. این ها باعث می شود که مسافر با احتساب این هزینه ها، تمایلی برای سفر دریایی و حمل اتومبیل شخصی به کیش نداشته باشد. به همین دلیل هم اصلا پیش بینی نمی کنیم که از این خط مسافری استقبال شود و حدس می زنیم تعداد مسافران خط بندر لنگه - کیش از سال پیش هم کمتر شود.

**سجده:** مسیر بندر عباس - کیش چطور؟

**سجده:** آیا این ۹۳ شناور پاسخگوی تعداد بالای مسافران در ایام نوروز هستند؟

**قادری:** در ایام نوروز که تردد مسافران افزایش پیدا می کند، علاوه بر این تعداد، سازمان بنادر به برخی از شناورها به صورت مقطعی مجوز فعالیت می دهد. این شناورها، شناورهای مخصوص حمل خدمه است که به کرویوت معروف هستند. این شناورها با رعایت یک سری استانداردها فقط برای ایامی که تعداد مسافران زیاد است، مجوز فعالیت دریافت می کنند. علاوه بر این حدود ۱۵ تا ۲۰ لنج مسافری در مسیر استان هرمزگان مجوز فعالیت مسافری دریافت می کنند، البته به شرط رعایت استانداردها.

**سجده:** عمده این شناورها که هم در ایام سال مجوز فعالیت مسافری دارند و هم در ایام نوروز، مربوط به کدام شرکت کشتیرانی هستند؟

**قادری:** کشتیرانی والفجر. این شرکت به عنوان یک شرکت کشتیرانی مسافری که بیشترین تعداد کشتی های بین المللی را در اختیار دارد، در این بخش فعالیت می کند.

**سجده:** جناب کاپیتان سجده، با توجه به توضیح آقای قادری، شرکت کشتیرانی والفجر چه سهمی از جابه جایی این تعداد مسافر را به خود اختصاص داده است؟

**سجده:** سال گذشته همان طور که آقای قادری هم گفتند حدود ۷ میلیون مسافر - سفر انجام شد که نیم میلیون مسافر - سفر توسط شناورهای شرکت کشتیرانی والفجر خدمات دریافت کردند. اما اجازه بدهید که در ابتدا شرح کوتاهی از فعالیت های شرکت کشتیرانی والفجر ارائه کنم. شرکت کشتیرانی والفجر در سال ۱۳۶۵ تاسیس شد و در حال حاضر با ۱۷ شناور ملکی، ۳ فروند استیجاری و ۱۱ فروند اجاره فضا در حال عملیات است. از این تعداد با شرکت جانبی که داریم، ۵ فروند شناور کاتاماران در اختیار شرکت کشتیرانی والفجر است که گنجایش هر کدام ۲۳۵ نفر است. هم چنین دو فروند شناور رو-رو که دارای گنجایش ۶۰۰ نفر در مسیرهای داخلی و ۳۸۵ نفر در مسیرهای خارجی ارائه خدمت می کنند.

شناورهای شرکت والفجر، در مسیرهای داخلی در مسیرهای خاصی که شناورهای دیگر نمی توانند فعالیت داشته باشند، مثل مسیر بوشهر - خارک فعالیت می کنند. اما از آنجایی که شناورهای ما در مسیرهای بین المللی فعالیت می کنند، علاوه بر استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی، ملزم به رعایت استانداردهای خطوط بین المللی هم هستیم. فعالیت شناورهای ما در مسیرهای متنوعی است. در حال حاضر در خطوط بین المللی، خط بندر عباس - شارجه، بندر لنگه - دبی، بندر خرمشهر - کویت و بندر خرمشهر - بصره فعالیت می کنیم. در مسیرهای داخلی هم مسیر بوشهر - خارک را داریم که باتوجه به ویژگی های مسیر فقط شناورهای والفجر می توانند ارائه خدمات کنند. هم چنین در مسیر بندر عباس - قشم هم فعال بودیم، اما الان بنا به دلایل زیادی که وجود دارد، بیش تر بر روی مسیرهای خارجی تمرکز داریم.

**سجده:** برنامه شرکت کشتیرانی والفجر برای ارائه خدمات مسافری در ایام نوروز چگونه است؟

**سجده:** برنامه ما برای سفرهای نوروزی ادامه همین مسیرهاست که البته چند مسیر دیگر هم افزوده خواهد شد. در حال حاضر خط مسافری بندر لنگه - کیش فعال نیست که در ایام نوروز اضافه خواهد شد.

علاوه بر این دو شناور بار و مسافر هم داریم که شناورهای



سجده:

آیا با اضافه کردن تعرفه‌ها و چالش‌ها و اضافه کردن موانع می‌توانیم مسافرت دریایی را افزایش دهیم؟ اگر در سطح کلان، سیاستی برای توسعه مسافرت‌های دریایی گذاشته می‌شود، باید همه ارگان‌ها دست به دست هم بدهند. الان در منطقه آزاد کیش مشکلاتی پیش آمده، چون طیف مسافران کیش تغییر کرده‌اند.

**سجده:** مسیر بندرعباس - کیش متفاوت است. بندرعباس پارسال بسیار عالی بود و امسال هم پیش‌بینی می‌کنیم که تعداد افزایش پیدا کند و به همین دلیل است که ما پارسال دو شناور در مسیر لنگه - کیش داشتیم، امسال یک شناور را آوردیم در مسیر بندرعباس - شارجه که پارسال در ایام نوروز تعطیل کرده بودیم. اما گویا در منطقه آزاد کیش سیاست به گونه‌ای است که مسافران زیادی از راه دریا جذب نشوند.

**قادی:** منطقه آزاد کیش موافق ورود خودروه به کیش نیست و می‌خواهد با این محدودیت‌ها تا جایی که امکان دارد، شناورها از طریق دریا، مسافر همراه با خودروه را به کیش وارد نکند، برای همین هم تعرفه را بالا برده‌اند. البته پیشنهاد ما این است که در این ایام کسی با خودروه جزیره کیش نرود، چون در ایام عید مکان‌هایی که مسافران می‌خواهند مراجعه کنند، طرح ممنوعه تردد خودروه در کیش است و اگر مسافری اتومبیل خود را به کیش منتقل کند، تنها می‌تواند در خیابان‌های اطراف کیش تردد کند و فایده‌ای ندارد. به این دلایل است که تعرفه ورود خودروه به کیش را بالا بردند. سال پیش به‌طور کلی تردد خودروه به کیش کاهش پیدا کرد. چون خواست منطقه آزاد کیش این است، اما در بندرعباس این‌طور نبود و تردد خیلی افزایش پیدا کرد.

هنگامی که هزینه‌های سفرهای هوایی افزایش پیدا می‌کند، به‌طور فرض استان‌های ساحلی در جنوب که می‌خواهند سفری داشته باشند، همان افرادی که می‌خواستند به مشهد بروند، به‌خاطر هزینه‌ها، نخستین محلی که برای سفر انتخاب می‌کنند، دریا و ساحل جنوب است که عموماً به کیش و قشم می‌روند. بنابراین تردد استان‌های ساحلی به جزایر افزایش پیدا می‌کند. اما من کاملاً با پیش‌بینی شما موافقم و با این شرایط تردد دریایی به کیش کاهش پیدا خواهد کرد.

**سجده:** البته نکته‌ای هم وجود دارد که نباید از آن غافل باشیم. وقتی برای خودروه محدودیت ایجاد می‌کنید، باید طیف مسافرهایی که متقاضی هستند را هم بررسی کنید. برخی از مسافرهای شمال کشور و تهران‌راهی کیش می‌شوند که طبیعتاً با اتومبیل نیستند، با کشتی نمی‌روند، بلکه با هواپیما می‌روند. وقتی به مناطق ساحلی سمت بندر لنگه و آن اطراف می‌رویم، مردم زیادی وجود ندارند که آن‌ها هم خیلی در ایام نوروز سفر نمی‌کنند. مثل هموطنان شمالی ما که در ایام عید سفر خاصی ندارند. پس می‌ماند مسافران دیگری که از مناطق دیگری می‌خواهند به کیش بروند، مثل شیراز و... این‌ها برنامه‌ریزی دارند و می‌خواهند با ماشین به کیش بروند. درست است که سیاست منطقه آزاد این‌طور است که خودرو وارد کیش نشود، اما باعث می‌شود که شاید در قسمت هواپیما افزایش پیدا کند، اما در قسمت دریایی چون طیف مسافران متفاوت است و برنامه متفاوتی دارند، تعداد مسافران کاهش پیدا می‌کند.

البته بندرعباس طیف متفاوتی دارد. خودش جمعیت زیادی دارد و تیپ گردشگری خاص خودش را دارد، در کنار آن جزیره بسیار بزرگی مثل قشم را داریم. قشم این گنجایش را دارد اما کیش ندارد. من اصلاً نمی‌خواهم بگویم این افزایش تعرفه درست است یا غلط، فقط بازتاب آن را برای شما می‌گویم.

**پوریا:** با توجه به عدم تمایل منطقه آزاد کیش برای ورود مسافر و خودرو از طریق دریا، آیا امکاناتی برای مسافران در نظر گرفته شده است تا در بندر مبدا خودرو خود را پارک کرده و سپس به سمت کیش راهی شوند؟

**قادی:** تا دو سال پیش بندر آفتاب برای این موضوع

پیش‌بینی شده بود. مسافران از بندر لنگه به همراه خودرو شخصی شان به این بندر می‌رفتند. در آنجا محوطه‌های به‌عنوان پارکینگ در نظر گرفته شده بود تا مسافران پس از پارک خودرو، با شناور به بندر کیش بروند. زمانی که این امکانات دایر بود، پارکینگ کاملاً پر می‌شد، چرا که بسیاری از افراد می‌دانستند که اگر ماشین را به کیش منتقل کنند، با توجه به طرح ممنوعیت تردد خودرو در بسیاری از مکان‌ها، قابل استفاده نیست.

سال گذشته مسیر بین بندر لنگه تا بندر آفتاب تخریب شده بود، یعنی مسیری که طبق معمول ۴۵ دقیقه زمان می‌برد، دچار مشکل شد و به همین دلیل هم اتومبیل‌ها به‌سختی می‌توانستند به بندر آفتاب بروند، در نتیجه دیگر مسافری از طریق بندر آفتاب به کیش منتقل نشد و شناورها هم دیگر در این مسیر فعالیت نمی‌کنند.

**پوریا:** حالا که حدود یک سال از آن زمان گذشته است، آیا این مشکل برطرف شده و شناورهای بندر آفتاب دوباره فعال می‌شوند؟

**قادی:** در جریان نیستم، منطقه آزاد باید جواب این سوال شما را بدهد. اما می‌خواهم بحث دیگری را باز کنم. هزینه‌های ارائه‌دهندگان خدمات برای تردد مسافری و کشتی مسافری با هزینه‌ای که به‌عنوان بلیت از مسافران دریافت می‌شود، هم‌خوانی ندارد. به‌عنوان مثال اگر شرکتی مانند شرکت والفجر در این زمینه فعالیت می‌کند، قطعاً به‌پشتوانه دریافتی است که در بحث ترانزیت کالا، کانتینر و موارد دیگر دارد. یعنی می‌توان گفت از بخش‌های دیگر، به‌بخش مسافری یارانه می‌دهند.

البته این موضوع در همه دنیا به‌همین صورت است. چون آنقدر هزینه داک رفتن کشتی مسافری، دریافت گواهینامه‌ها، پوشش بیمه‌ای، آموزش پرسنل، مقررات جدید و... بالاست که وقتی می‌خواهد بر روی شناور مسافری اعمال شود، هزینه بسیار بالایی را تحمیل می‌کند. این هزینه‌ها قطعاً با پول بلیت مسافر به‌دست نمی‌آید. در تمام دنیا که مسافربری دریایی فعال است، از روش‌های مختلفی برای دادن این یارانه استفاده می‌کنند. مثلاً فروشگاه‌های معاف از مالیات می‌گذارند، معافیت مالیاتی بر روی شناور یا برای مقصدی که می‌خواهد برود، اعمال می‌کنند و مسافران از آن مالیات و تخفیفی که در آن بخش وجود دارد، استفاده می‌کنند یعنی یک مرکز خرید روی شناور ایجاد می‌کنند تا به‌نحوی سودآوری به‌همراه داشته باشد.

در برخی دیگر از خطوط کشتیرانی مسافری، هتل‌های دریایی به‌صورت کروزر ایجاد می‌شود که هر شب مثل یک هتل و چند برابر یک بلیت پول می‌گیرند و این پول به‌عنوان خدمات هتل دریافت می‌شود نه بلیت یک شناور مسافری. اما در ایران چه چیزی برای حمایت از این شرکت‌های کشتیرانی مسافری وجود دارد؟

**پوریا:** راه‌کار پیشنهادی شما چیست؟

**قادی:** در حال حاضر در ایران بیش‌ترین تردد مسافری ما بین سرزمین اصلی و مناطق آزاد قشم و کیش است. ما شاهد این هستیم که هر روزه مجوزهای بسیار زیادی به مجتمع‌های خرید و مراکز تفریحی در مناطق آزاد تعلق می‌گیرد. افرادی که متقاضی این مجوزها هستند، باید هزینه بسیار زیادی را به مناطق آزاد بپردازند تا بتوانند مجوز بگیرند.

خواسته ما از مناطق آزاد این است که هنگامی که مجوزی به یکی از این مراکز تفریحی یا تجاری می‌دهند، به‌خاطر داشته باشند که مردم از سرزمین اصلی به‌خاطر آن‌ها به



**خشنودی:** بر اساس دستور مدیرعامل والفجر یک کمیته نوری تشکیل داده ایم. هدف کمیته نوری این است که با توجه به مسایل و مشکلاتی که در زمان نوری وجود دارد، بتوانیم رضایت مندی رادر طول سفرهای نوری به استاندارد مورد نظر برسانیم. راهکاری که ارایه شد، این بود که بازدید و نظارت‌ها را بر شناورهای بیشتر کنیم.

**شرکت کشتیرانی والفجر هستيد، وضعیت رعایت ایمنی و استانداردها در شناورهای مسافری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

**خشنودی:** بر اساس دستور مدیرعامل والفجر یک کمیته نوری تشکیل داده ایم. هدف کمیته نوری این است که با توجه به مسایل و مشکلاتی که در زمان نوری وجود دارد، بتوانیم رضایت مندی رادر طول سفرهای نوری به استاندارد مورد نظر برسانیم. راهکاری که ارایه شد، این بود که بازدید و نظارت‌ها را بر شناورهای بیشتر کنیم. نخستین بازدید در هفته پایانی بهمن ماه به اتمام رسید. از تمامی شناورهای مسافری ارزیابی به عمل آمد و گزارش آن به مدیرعامل تحویل شد. در برخی از موارد ضعف‌هایی وجود داشت؛ فرصتی مقرر شد که ظرف مدت بیست روز تا یک ماه تمامی این نواقص برطرف شود و در بازدید بعدی که حدود ۱۵ اسفند خواهد بود، دوباره ممیزی شناورها انجام می‌شود.

اما به‌طور کلی همان‌طور که کاپیتان سجده نیز توضیح دادند، استانداردها در کشتیرانی والفجر بالاست. دو سال پیش کشتیرانی والفجر از سوی سازمان بنادر و دریانوردی لوح استاندارد را دریافت کرد. با این حال ما هم‌چنان در تلاش هستیم تا این کیفیت تداوم پیدا کند و آمار تصادفات و اتفاقاتی که روی کشتی می‌افتد را به حداقل برسانیم.

**پروژه:** با این حال ناوگان شما در کنار شناورهای دیگری فعالیت می‌کند که امکان دارد سطح متفاوتی از استانداردها را رعایت کنند. آیا این فعالیت در یک بستر مشترک می‌تواند بر کیفیت فعالیت‌های شما تاثیر گذار باشد؟

**سجده:** من گذر کوچکی می‌زنم به حادثه‌ای که پیش از شروع میزگرد به آن اشاره کردید؛ غرق شدن یک شناور و فوت ۱۷ نفر از هم‌وطنان. بعد از آن اتفاق، استانداری بندر عباس در نامه‌ای از ما خواستند که برای این خط شناوری اضافه کنیم. به همین دلیل هم ما شناور مسیر خارجی را لغو کردیم و به منطقه بردیم. خوشبختانه آن زمان هم استقبال شد. اگرچه کمی بعد نامهربانی‌هایی با ما شد و مجبور شدیم آن شناور را هم از مسیر خارج کنیم. باید واقع‌بین بود. شناوری که فقط برای فقط نگهداری، تعمیر و حقوق پرسنل روزانه ۳ هزار دلار هزینه دارد، در مسیری با بلیت ۱۰ هزار تومانی فعالیت می‌کند که دو هزار تومان از این مبلغ هم تعرفه‌ای است که ما پرداخت می‌کنیم و سهم ما از هر مسافر فقط ۸ هزار تومان است. این شناور در هر تردد ۳۰۰ مسافر را جابه‌جا می‌کند. شما خودتان حساب کنید که آیا سودی باقی می‌ماند و اصلاً آیا هزینه‌ها تامین می‌شود؟ ما حتی نام‌نگاری هم کردیم. قبلاً خیلی با ما راه می‌آمدند. ما اعلام کردیم با این وضعیت نمی‌توانیم ادامه دهیم و بعد شناورهای ۱۴۰ نفره که بعضی از آن‌ها نو هستند، در این مسیر جایگزین شدند.

**پروژه:** یعنی همان شناورهایی که پس از حادثه، ترددشان ممنوع شده بود؟ شناورهای سبک و نیمه سنگین، درست است؟

**سجده:** همه شناورهای بندرعباس در دسته B هستند و تنها شناور ما دسته A بود که در شرایط آب‌وهوایی نامساعد که همه شناورها زمین گیر می‌شدند، امکان تردد داشت.

**خشنودی:** اجازه بدهید درباره سوال قبلی شما توضیحی بدهم. دوروز پیش شناور آبتین-۱ مادر منطقه بوشهر جان ۵ نفر را نجات داد. آبتین ۱ در مسیر بندرعباس به بندر امام خمینی (ره) بود که سیگنالی از کنترل بوشهر

مناطق آزاد منتقل می‌شوند و در نتیجه باید یک پوشش و هزینه‌ای از این بلیت مسافری را پرداخت کنند. در برخی از کشورها به این شیوه عمل می‌شود.

مثلاً اگر کشتیرانی والفجر در خط مسافری بوشهر-خارک فعالیت می‌کند، برای ما محرز شده است که تردد بین خارک و بوشهر مادامی که همه صندلی‌ها پر از مسافر نباشد، اقتصادی نیست. در نتیجه شرکت نفت و منطقه آزاد خارک با شرکت کشتیرانی والفجر توافق کرده‌اند که هزینه صندلی‌های خالی را بپردازند تا این تردد به‌صرفه باشد. یعنی آن صندلی‌های خالی هم توسط متقاضی پوشش داده می‌شود.

در مناطق آزاد هم باید این اتفاق بیفتد. به‌عنوان مثال اگر منطقه آزاد به یک مجتمع تجاری مجوز ساخت می‌دهد، باید به آن‌ها اعلام کند که یک یا دو شناور استاندارد هم روی این مجوز است و شما باید این شناورها را پوشش بدهید و اگر نمی‌توانید باید تطبیق بدهید و هزینه را پرداخت کنید. این اتفاقی است که باید بیفتد. مناطق آزاد چطور منافع آن طرف را استفاده می‌کنند اما این بخش‌ها را نه؟

**پروژه:** ظاهر در زمینه رعایت استانداردها، برای استفاده از پایانه‌های مسافری پهل و لافت هم با منطقه آزاد مشکلاتی داشتید، این مشکلات برطرف شده است؟

**قادی:** دقیقاً درست است. ما امیدواریم که مناطق آزاد برای استفاده از ترمینال مسافری پهل و لافت خودش را تطبیق بدهد. بر اساس آخرین نامه‌ای که از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و استانداری هرمزگان به منطقه آزاد ابلاغ شده است، جلوی تردد در بندر پهل و لافت گرفته می‌شود. مسوولیت پهل و لافت و تردد خودروها با منطقه آزاد است و اگر منطقه آزاد استانداردهای لازم را برای تردد ایمن در این مناطق ایجاد نکند، انتقال خودرو به جزیره قشم کاملاً متوقف خواهد شد و منطقه آزاد باید کاملاً این مسوولیت، تعهد و وظیفه را انجام دهد.

یعنی می‌خواهم بگویم که منطقه آزاد نه تنها کشتی و شناور را پوشش ندادند، بلکه در ارایه خدمات به اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری هم همکاری نکرده‌اند و حتی در منطقه آزاد کیش هم تمایل زیادی به پذیرش مسافران از طریق دریاندارند.

**سجده:** اگر در سطح کلان، سیاستی برای توسعه مسافرت‌های دریایی گذاشته می‌شود، باید همه ارگان‌ها دست به دست هم بدهند. الان در منطقه آزاد کیش مشکلاتی پیش آمده، چون طیف مسافران کیش تغییر کرده‌اند. مشکلات جاسازی برای مسافران وجود دارد. از سوی دیگر مسافرانی که با اتومبیل به کیش می‌روند، هیچ سودی برای منطقه آزاد ندارند. چون همه مایحتاج خود را به همراه می‌برند. این‌ها نکاتی است که باید هنگام سیاست‌گذاری به آن‌ها توجه کرد.

باید ببینیم چه امکاناتی داریم. چه منابعی داریم که می‌توانیم از آن‌ها استفاده کنیم. در بندرعباس شناورهای ما این امکان را دارند که حتی اگر پهل و لافت هم آماده نباشد، تردد مسافران به قشم را انجام دهیم. اما ما می‌دانیم که کار عملی نیست، چون با استانداردهایی که ما داریم، حقوق‌ها یا هزینه‌هایی که ما می‌دهیم با لندینگ کرافت نمی‌توانیم رقابت کنیم و این واقعیت بسیار مشخصی است.

**پروژه:** به استانداردها و هزینه‌ها بر بودن رعایت این استانداردها و ایمنی مسافران اشاره کردید، کاپیتان خشنودی با توجه به اینکه شما مدیر دفتر ایمنی





## قادی:

ایران به کنوانسیون  
جست و جوی و نجات  
دریایی ملحق است. بر  
اساس این کنوانسیون  
ما از سوی سازمان  
بنادر، طرح ملی  
جست و جوی و نجات  
را که مصوب هیات  
محترم دولت است،  
پیگیری، مدیریت و  
اجرامی کنیم.

دریافت کرد که برای ارایه کمک به یک شناور به محلی  
برود. البته اطلاعات اولیه صحیح نبود و آبتین-۱ نتوانست  
شناور نیازمند کمک را پیدا کند، اما با اطلاعاتی که دوباره  
از کنترل بوشهر دریافت کرد، توانست به کمک شناور  
حادثه دیده برود.

جالب این جاست که پیش از آبتین-۱ هم دو تای بوت  
اعزام کرده بودند اما گروه امداد و نجات بوشهر نتوانسته  
بودند کمک کنند و بعد شناور ما به سمت موقعیت اعزام  
شد، به لنج پهلو گرفت و پنج نفر رانجات داد.

**سجده:** البته این همکاری‌ها در زمان حوادث بین شناورها  
طبیعی است. ما نامه‌ای از اداره کل بنادر و دریانوردی  
بوشهر دریافت کردیم که در تعطیلات نوروزی برنامه‌ای  
برای بازدید از شناورها دارند. استانداردهای مناسبی  
برای شناورها الزامی شده است، اما زمان آن رسیده که  
نوع شناورها ارتقا پیدا کند. من می‌خواهم به ابتدای  
صحبت‌های آقای قادی برگردم؛ همان‌طور که ایشان  
گفتند نگهداری شناورهای مسافری خیلی گران است.  
یکی از سیاست‌هایی که در شرکت کشتیرانی والفجر  
داریم و از سازمان بنادر هم کمک می‌خواهیم این است  
که ماروش جدیدی برای تأمین برخی هزینه‌ها ایجاد  
کردیم. یعنی جدا از اینکه از شناورهای دیگرمان برای بخش  
مسافری استفاده می‌کنیم، خدمات دیگری هم ارایه  
کنیم. ما خواستیم شناورهای ترکیبی رو-رو را داشته باشیم  
که شناور انتقال هم‌زمان بار و مسافر هستند. شناور رو-رو  
برای همین منظور ساخته شده است. شناوری است که  
دو گاراژ دک دارد که ماشین در آن وارد می‌شود و یک سالن  
بسیار بزرگ برای استقرار مسافران. این فرق اصلی شناور  
ما با لن‌دینگ کرافت است. در لن‌دینگ کرافت مسافر در  
ماشین می‌نشیند، اما در رو-روهای شرکت والفجر به  
خاطر رعایت استانداردها، مسافر این اجازه را ندارد. پیش  
از ورود به شناور باید همراهان راننده پیاده شوند و به سالن  
مسافری بروند. خود راننده ماشین را پارک می‌کند و به  
سالن مسافری می‌رود. در طول سفر کسی اجازه ندارد  
که در ماشین بماند.

ما برای اینکه هزینه را کاهش دهیم، این کار را ترکیبی  
کردیم. یعنی هم بار حمل می‌کنیم و هم مسافر. این  
کار تا حدودی کمک می‌کند که درآمد بیش‌تری داشته  
باشیم، اما همین شیوه باعث شده که هزینه‌هایی هم  
برای ما ایجاد شود.

بر اساس جدول شماره دو تعرفه‌های سازمان بنادر و  
دریانوردی، برای شناورهای صرفاً مسافری در مسیرهای  
بین‌المللی ۷۰ درصد تخفیف تعرفه داده‌اند، اما هنگامی  
که بار و مسافر در یک شناور باشند، این تخفیف به ۴۰  
درصد کاهش پیدا می‌کند.

این هم یکی از درخواست‌های ما از سازمان بنادر است تا  
بتوانیم ناوگان مان را افزایش دهیم. الان شناورهای کوچک  
دارند می‌آیند. شاید بالغ بر ۳۰ شناور در مسیر بندر  
عباس-قشم فعال شده‌اند، ما اصلاً دنبال مسافران آن‌ها  
نیستیم، اما اگر بخواهید پیشرفتی در یک مجموعه ایجاد  
کنید باید یک محصول جدید ارایه کنید. محصول جدید  
یعنی ورود به یک دنیای جدید.

ما دنبال شناوری هستیم که بتواند بالای ۳۰ نات سرعت  
داشته باشد، در مسیرهای طولانی تردد کند و آب‌وهوای  
نامساعد در تردد شناور اختلالی ایجاد نکند. این‌ها باعث  
می‌شود که شناور یک سایز بزرگ‌تر شود و این‌ها یعنی  
مصرف سوخت بیشتر، هزینه بندری بیشتر و... وقتی ما از  
روش ترکیبی استفاده می‌کنیم برای این است که بتوانیم  
از امکانات این چینی استفاده کنیم.  
در خود تعرفه‌ها هم این حمایت باید وجود داشته باشد.

مثلاً سال گذشته برای یکی دو کشور در تعرفه ۱۰ درصد  
تخفیف داده بودند که الان به ۵ درصد کاهش پیدا کرده  
است.

همیشه این تعامل بین سازمان بنادر و شرکت‌ها وجود  
داشته است، اما اگر این بحث بار و مسافر را هم  
امکان پذیر باشد، می‌توانیم فعالیت‌ها و امکانات مان را  
توسعه دهیم.

**قادی:** ابتدا تشکر می‌کنم از فرماندهان و کشتی  
آبتین-۱ و هم‌چنین مدیریت بخش ایمنی کشتیرانی  
والفجر که به‌عنوان بخشی از طرح جست و جوی و نجات  
کشور توانستند در اسرع وقت کمک کنند و دریانوردان را در  
سانحه اخیر نجات بدهند.

دوباره استانداردها باید بگویم که ما در سه بخش کار گروه‌های  
مختلفی را در سازمان ایجاد کرده‌ایم و جلسات هماهنگی  
مختلفی برگزار می‌کنیم. یک بخش ایمنی اسکله و ترمینال  
یا بندر مسافری است. از نظر استانداردها باید الزاماتی رعایت  
بشود تا اسکله یا بندر مسافری از نظر ما استاندارد باشد. برای  
همین هم هست که همان‌طور که اشاره کردم، مجوز فعالیت  
برخی از این اسکله‌های مسافری معلق شده است و اجازه  
فعالیت ندارند. خصوصاً در موارد تفریحی و گردشگری چون در  
ایام سال نو استقبال بسیار بیش‌تر از ظرفیت است، ضرورت  
رعایت این استانداردها دو چندان می‌شود.

دوباره اسکله‌ها و ترمینال‌ها دستورالعملی از سوی کمیته  
صدور مجوز داده شده است که حدود ۳۴ بند است. این  
۳۴ بند یک تعهد محضری است. یعنی کسی که به‌عنوان  
مسئول اسکله تفریحی مثلادر تالاب انزلی فعالیت  
می‌کند، باید این ۳۴ بند را که مربوط به شناور و شخصی  
که بر روی شناور کار می‌کند و هم‌چنین ارایه خدمات  
رفاهی، بیمه مسافری و... است را بپذیرد و تعهد بدهد.  
این دستورالعمل سال پیش لازم‌الاجرا نبود، اما امسال  
لازم‌الاجرا و الزامی است. در بخش اسکله و ترمینال انتظار  
داریم که خدمات خیلی بهتر از این شود، نامه داده‌ایم تا  
معاونت امور بندری سازمان در این بخش بتواند یک سری  
الزامات محکم‌تری را ایجاد کند.

محور دوم ایمنی مسیر تردد است. در حال حاضر مسیرهای  
تردد دریایی برای شناورهای مسافری در هر استان معرفی  
شده‌اند، هم‌چنین مسیرهای گردشگری مشخص هستند.  
برای استانداردسازی مسیرهای تردد، هم در ایام پرتردد نوروز  
و هم پیش از آن، تیزرهای تلویزیونی در استان‌های ساحلی  
پخش می‌شود که مسیرهای تردد مجاز را اعلام می‌کند و به  
مسافران هشدار می‌دهد که اگر در مسیر دیگری تردد کنند  
خطر آفرین و غیرایمن است.

مسیرهای تردد استاندارد، تحت پوشش طرح جست و جوی  
نجات هستند، که در این مسیرها اعلام کمک ناوبری کاملاً  
نصب شده است. هم‌چنین مغروقه‌ها در این مسیرها کاملاً  
مشخص هستند.

سومین محور، ناوگان ایمن و کشتی‌های ایمن است که  
بر اساس طرحی که از حدود آذر ماه شروع شد، ما مجموعاً  
شناورهایی را که باید مورد بازرسی قرار می‌گرفتند در قالب  
طرح مدیریت یکپارچه شناورهای مسافری که اصطلاحاً به آن  
CIC می‌گویند، ارزیابی کردیم. این ارزیابی از اول دی آغاز شد  
و فاز نخست آن تا هجدهم بهمن ماه به پایان رسید. بازرسان  
کنترل و بازرسی مجموعاً ۶۸ شناور را مورد بازرسی دقیق قرار  
دادند که از این تعداد ۵۵ شناور متوقف شدند تا عیب‌ها و  
نواقص فنی را برطرف کنند و پس از آن دوباره مجوز فعالیت  
دریافت کنند. این بازدیدها تا بیستم فروردین ادامه دارد.

مواردی که مد نظر و مورد تأکید ماست، یک سری  
دستورالعمل‌هایی است که ابلاغ شده است. خصوصاً درباره  
لن‌دینگ کرافت‌ها در سال گذشته ابلاغ کردیم که کاملاً



### خشنودی:

مثل پزشکی که قسم می خورد، یکی از وظایف دریانوردان هم کمک به افراد حادثه دیده یا در معرض حادثه است. در واقع وظیفه ذاتی و طبیعی همه دریانوردان این است که عملیات نجات را برای همه افراد داخل دریاچه ایرانی و چه غیره انجام دهند.

## دریایی وجود دارد، سازمان بنادر برای ارایه خدمات امداد رسانی در این مواقع چه برنامه‌ها و طرح‌هایی در دست دارد؟

**قادی:** ایران به کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی ملحق است. بر اساس این کنوانسیون ما از سوی سازمان بنادر، طرح ملی جست‌وجو و نجات را که مصوب هیات محترم دولت است، پیگیری، مدیریت و اجرا می‌کنیم. بر اساس این کنوانسیون در هر استان پتانسیل ریسک‌ها و مناطق خطر شناسایی شده است که قطعا مسیرهای دریایی هم باید شناسایی و مشخص شوند. علاوه بر این امکانات واحدهای دریایی، شناورها و واحدهای پروازی و بالگردها و در اختیار گروه جست‌وجو و نجات قرار می‌گیرد تا در مواقع حادثه به موقع اقدام کنند. هم‌چنین با مانورهای دوره‌ای که برای آماده‌سازی در مواقع سانحه گذاشته می‌شود، این نیروها آموزش می‌بینند که در مواقعی که تعداد زیادی حادثه دیده در آب هستند، چه خدماتی را چگونه ارایه دهند.

البته مبنای اجرای این طرح استفاده از پتانسیل دیگر ارگان‌هاست. در واقع مراکز اصلی ارایه خدمات جست‌وجو و نجات که به MRCC معروف هستند، زمانی موفق می‌شوند که بتوانند به بهترین شکل از تمامی امکاناتی که در محدوده استانی شان وجود دارد (چه امکانات در دریا و چه امکانات دیگر در هوا و...) به کار گیرند. به همین دلیل هم در استان‌ها ما تمام تجهیزات مان را به‌طور مشخص و به‌ویژه شناورهایی که در مالکیت سازمان هستند را کاملا در اختیار طرح جست‌وجو و نجات قرار داده‌ایم.

علاوه بر آن، طرحی با عنوان همیار ناجی هم در تمامی استان‌های ساحلی اجرا می‌شود. بر اساس آمار سریع‌ترین خدمات‌رسانی در حوادث توسط لنج‌هایی انجام می‌شود که عموماً صیادی یا تجاری هستند، اما در هنگام سانحه در نزدیکی شناور سانحه دیده بوده‌اند. ما از همین ظرفیت یعنی حدود ۶ هزار لنج (سه هزار لنج تجاری و سه هزار لنج صیادی) که در دریاها فعال هستند را به خدمت گرفته‌ایم. این لنج‌ها در مواقع حادثه قابلیت بسیار خوبی برای خدمات‌رسانی سریع دارند.

این شناورهای لنج در حال حاضر، در طرح‌های همیار ناجی ما بهترین کمک‌رسانی را انجام می‌دهند. بر اساس طرح همیار ناجی تجهیزات نجات در اختیار مالکان این شناورها قرار گرفته است و از آن‌ها حمایت می‌شود. حتی اگر این شناورها، برای عملیات نجات، سوخت مصرف کنند، هزینه آن به صاحبان لنج پرداخت می‌شود و حتی لنج‌هایی که عملیات ویژه‌ای برای نجات انجام می‌شوند، ممکن است از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای جایزه شجاعت (bravery award) به IMO معرفی شوند. هم‌چنین در سال جدید استفاده از پتانسیل پروازی و بالگردها هم افزایش پیدا کرده است. با چندین شرکت قرارداد بستیم و ۹ وسیله نجات مختلف اعم از بالگرد و هاپر کرافت را که پیش از این جزو مجموعه ما نبود، به تجهیزاتمان اضافه کردیم.

**سجده:** از مسوولان سازمان بنادر به خاطر ساماندهی سیستم امداد و نجات تشکر و قدردانی می‌کنم و می‌توانم بگویم یکی از شرکت‌هایی که با اتکا به این سرویس و خدمات سازمان بنادر، با آسودگی در آب‌های ایران در حال فعالیت است، شرکت کشتیرانی والفجر است. اگر والفجر شناورهای بزرگ مسافری را به کار بسته است، با اتکا به همین ایمنی و کیفیتی است که در مجموعه سازمان بنادر وجود دارد. ما امیدواریم که انشا... اتفاقی در دریا نیفتد، اما ایمان داریم اگر اتفاقی بیفتد، سیستم جست‌وجو و نجات سازمان بنادر و شناورهای ثار و ناجی به موقع به کمک مسافران خواهند رسید. به همین خاطر ما برنامه‌های توسعه‌ای داریم تا بتوانیم سرویس‌های بهتر و بیشتری را به مسافران ارایه کنیم.

باید خط‌کشی‌ها انجام شده باشد، نحوه استقرار خودرو منظم و مرتب باشد، حدفاصل مجاز بر اساس خط‌کشی‌ها رعایت شود، مسافر باید حتماً از خودرو خارج شود و در جای مخصوص قرار بگیرد. ما تاکید داریم که این دستورالعمل امسال به‌طور کامل اجرایی شود.

مورد دیگر که به‌عنوان دستورالعمل ابلاغی مورد تاکید سازمان بنادر و دریانوردی است، مربوط به خدمات‌رسانی به مسافران در طول سفر است. بر این اساس برای هر ۳۰ نفر مسافر یک کابین کرو اضافه شده است که وظیفه مستقل از اعضای دیگر کابین کرو دارد که کار ناوبری شناور را انجام می‌دهند. این افراد باید بتوانند خدمات و راهنمایی‌های مورد نیاز مسافران را ارایه کنند. ما تاکید داریم حتماً اتفاق بیفتد. یعنی باید تعداد نفراتی که خصوصاً در ایام عید در این زمینه فعالیت می‌کنند، افزایش پیدا کند.

یکی دیگر از مواردی که تاکید داریم، مربوط به کنوانسیون کار دریایی (Maritime Labor Convention) است. این کنوانسیون از خرداد سال ۱۳۹۴ برای ایران لازم‌الاجرا می‌شود و ما برای اینکه در شناورهای مسافری آمادگی ایجاد کنیم، دو مورد از چک لیست این کنوانسیون را در ایام نوروز الزامی کرده‌ایم. یکی نظافت و پاکیزگی نقاط مختلف روی شناور شامل بوفه، محوطه، سطل زباله، سرویس‌ها و... است. مورد دیگر به بحث بهداشت اختصاص دارد. به‌ویژه بهداشت و استانداردهای ارایه مواد غذایی در شناورها. موضوع دیگر همکاری بین شناورها برای امداد و نجات است که همه شناورها در این طرح همکاری دارند.

**خشنودی:** از نظر استاندارد، می‌توانم بگویم که همه شناورها، ملزم به رعایت استانداردها هستند و استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی را همه رعایت می‌کنند، اما بحث اصلی نوع و کلاس شناور و هم‌چنین امکاناتی است که یک شناور در اختیار دارد.

در باره همکاری که آقای قادری اشاره کردند، این یکی از وظایف تمامی دریانوردان است. مثل پزشکی که قسم می‌خورد، یکی از وظایف دریانوردان هم کمک به افراد حادثه دیده یا در معرض حادثه است. در واقع وظیفه ذاتی و طبیعی همه دریانوردان این است که عملیات نجات را برای همه افراد داخل دریاچه ایرانی و چه غیره انجام دهند.

ما در چند ماه گذشته همکاری و تعاملی داشتیم که بخشی از عملیات جست‌وجو و نجات سازمان بنادر و دریانوردی را هم تعهد کردیم. برنامه‌ای تهیه کردیم که در مواقع خاص می‌توانیم با گروه امداد و نجات سازمان بنادر در صحنه حادثه حضور داشته باشیم و اگر نیاز باشد همکاری کنیم.

**قادی:** در این جا باید به یک بند قانونی اشاره کنم. بر اساس بند ۳ ماده ۷ فصل ۵ کنوانسیون سولاس، که به موضوع ایمنی جان اشخاص در دریا اختصاص دارد، تمامی کشتی‌های مسافری که در سفر بین‌المللی هستند، ملزم شده‌اند که طرح جست‌وجو و نجات را بر روی شناور داشته باشند. هدف از اجرای این طرح این است که بر اساس الزامات IMO امداد رسانی سریع برای شناورهای با ظرفیت بالا انجام شود. ما به دنبال این هستیم که این طرح را که برای شناورهای بین‌المللی الزامی شده است، برای شناورهای داخلی هم قانونی کنیم که این موضوع نیازمند یک مصوبه قانونی است.

**خشنودی:** طرح دیگری که امسال از طرف سازمان بنادر اجباری شد، نجات افراد غرق شده در دریا (recovery of person from the water) است که اخیراً به تمام کشتی‌هایمان هم ابلاغ شد که بدانند چگونه می‌شود فردی را که در آب افتاده است، نجات بدهند.

**روزگار:** به هر حال، طبیعی است که با وجود رعایت همه استانداردها و اصول ایمنی باز هم امکان حادثه



## تشریح برنامه‌های سازمان آیمو در سال ۲۰۱۵ میلادی

مشروح نشست صمیمانه دبیر کل آیمو با نمایندگان دایم دولت‌های عضو و معاونین آن‌ها



ماندانا منصوریان

نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد آیمو

در این نشست صمیمانه که در بیست و هفتم ژانویه در مقر آیمو برگزار شد، کوچی سکیمیزو دبیرکل آیمو اشاره کرد که این دهمین نشست است که با نمایندگان دایم کشورها و معاونین آن‌ها برگزار کرده است. این ابتکار ایشان که از سال ۲۰۱۲ شروع شده و با برگزاری سه نشست در هر سال ادامه یافته، فرصتی را به وجود آورده است تا مهمترین موضوعات سازمان آیمو با نمایندگان دولت‌ها در میان گذاشته شود. ایشان در این نشست، به نکات کلیدی و موضوعات مهم زیر اشاره نمودند.



سال نزدیک هستیم، اما واقعیت چیز دیگری است! واقعیت این است که تعداد، بیش از این هاست.

سوانح بزرگی همچون Norman Atlantic، Al salam Princess of the stars، ۲۰۰۶ در سال ۹۸، Costa و Spice Islander، ۲۰۱۱ در سال ۲۰۰۸، Concordia در سال ۲۰۱۲ سوانح عمده‌ای بودند که تلفات زیادی در برداشتند و درس‌های آموختنی زیادی برای صنعت دریانوردی.

یادمان باشد تعداد زیادی از افرادی که در دریا جان خود را از دست داده‌اند، دریانورد نبوده‌اند، آن‌ها تنها به سیستم حمل و نقل کشتی‌های مسافری اعتماد کرده بودند. آن‌ها نمی‌دانستند چگونه کشتی را نجات دهند، آن‌ها قربانی شده‌اند! و من فکر نمی‌کنم این موضوع برای سازمان آیمو قابل قبول باشد. ما باید سعی کنیم این آمار را خصوصاً در کشتی‌های مسافری کم کنیم. سوال من این است: چگونه این سوانح را تقلیل دهیم؟ آیا بهتر نمی‌توانستیم عمل کنیم؟ آیا آیمو توانسته در این زمینه موفق باشد؟ این سوال را من در کمیته MSC هم مطرح خواهم نمود و از هیات‌های اعزامی خواهم پرسید.

### سوانح دریایی و وظیفه سازمان آیمو در قبال جان انسان‌ها

اینجانب به‌عنوان دبیر کل آیمو مایلیم توجه شما را به آمار سوانح دریایی جلب نمایم. بر طبق آمار، سال گذشته ۷۹۹ نفر جان خود را از دست دادند. اوایل سال ۲۰۱۳ بود که من اعلام کردم ما باید دو هدف مهم را نشانه بگیریم. یکی از آن‌ها تقلیل سوانح دریایی به میزان پنجاه درصد بود و ذکر کردم که تقریباً هر سال به‌طور میانگین ۱۰۰۰ نفر در دریا جان خود را از دست می‌دهند. این یعنی اینکه رقم تلف‌شدگان در دریا باید قاعدتاً به عدد ۵۰۰ تقلیل می‌یافت، حال آن‌که رقم ۷۹۹ نشان‌گر این است که ما به‌طور موثر و جدی نتوانسته‌ایم به این هدف برسیم. آمار دیگری حاکی از آن است که ۴۷۸۴ نفر در ده سال گذشته جان خود را در کشتی‌های مسافری از دست داده‌اند، این آمار شامل جان افرادی نیست که در کشتی‌های تجاری و یا ماهی‌گیری تلف شده‌اند. حال اگر این تعداد را در نظر بگیریم، به آمار متوسط ۵۰۰ نفر در



یادمان باشد تعداد زیادی از افرادی که در دریا جان خود را از دست داده‌اند، دریانورد نبوده‌اند، آن‌ها تنها به سیستم حمل و نقل کشتی‌های مسافری اعتماد کرده بودند. آن‌ها نمی‌دانستند چگونه کشتی را نجات دهند، آن‌ها قربانی شده‌اند! و من فکر نمی‌کنم این موضوع برای سازمان آیمو قابل قبول باشد.

## مهاجرین غیرقانونی از طریق دریا

عامل مهم دیگر در بحث امنیت دریانوردی، مهاجرین دریایی هستند، مهاجرینی که دریا را محملی برای مسافرت و ورود قاچاق و غیرقانونی خود به کشور دیگری بر می‌گزینند. تنها در سال گذشته بیش از ۱۶۰ هزار نفر مسافر غیرقانونی از دریا گرفته شده است. بسیاری از این مسافران توسط دولت ایتالیا و مالتا نجات یافته‌اند. براساس آمار سازمان بین‌المللی مهاجرت یا International Organization for Migration، سال گذشته حدود ۳۰۰۰ مسافر قاچاق یا مهاجر غیرقانونی جان خود را در دریاها از دست داده‌اند. این‌ها آمار ثبت شده هستند، اما چه کسی می‌داند چند هزار نفر در آب‌های مدیترانه تلف شده‌اند؟ فقط خدا می‌داند!

شاید ۵۰۰۰ نفر شاید هم ۶۰۰۰ نفر. تنها در طی روزهای ابتدایی سال جاری یعنی سال ۲۰۱۵، در رسانه‌ها گزارش شد که حدود ۱۰۰۰ نفر مهاجر غیرقانونی در دو کشتی تجاری Blue Sky و Ezuadeen جان خود را از دست داده‌اند. این آمار کمی نیست. برخی از موضوعات فراتر از کار و حیطه مسوولیت آیمو هستند اما ما نمی‌توانیم گوشه‌ای بنشینیم و انگشت اتهام را به سوی سازمان‌های مسوول دیگر نشانه بگیریم.

به من اطلاع داده‌اند که تنها در سال گذشته ۶۰۰ کشتی تجاری مسیر خود را عوض کرده‌اند تا ۴۰ هزار مهاجر سرگردان در دریا نجات دهند یا به مقصد برسند. تصور کنید که یک کشتی کانتینر با ۲۰ نفر خدمه، ۵۰۰ نفر مهاجر را در خود جای داده باشد، سوال من این است که غذا از کجا می‌آورند تا آن‌ها را سیر کنند و چگونه می‌شود مطمئن شد که مهاجرین را به یک مقصد درست تحویل داده‌اند. این موضوع بی‌اهمیتی نیست، اما می‌دانیم علاج کار جای دیگری است. نقش سایر نهادهای سازمان ملل در این رابطه بسیار با اهمیت و حیاتی است. مهاجر بیچاره که نه کشتی دارد و نه قایق، توسط کشتی‌ها و شاید در برخی مواقع توسط شناورهای ماهی‌گیری یا شناورهای حمل‌احشام حمل می‌شوند. این سفرهای پرخطر را افراد سودجو با شناورهایی ترتیب می‌دهند که تنها باید برای اسکراب شدن به محوطه‌های اسقاط شناورها برده شوند، اما متأسفانه به قیمت‌های هنگفتی توسط مالکین به افرادی فروخته می‌شوند که قصد دارند مهاجرین بی‌سرنه را از طریق آن‌ها جابه‌جا نمایند. به‌علاوه هیچ بانک اطلاعاتی از قاچاق‌چیان چنان انسان وجود ندارد و به‌نظر من چنین پایگاه داده‌ای باید در وهله اول ایجاد شود.

مهاجرت "حق انسانی" افرادی است که قصد مهاجرت دارند، اما نباید بگذاریم قاچاق‌چیان انسان با هدف کسب درآمد و سودجویی، جان آن‌ها را با حمل ناایمن و غیرقانونی، از طریق دریا به خطر بیندازند. من قصد دارم که در تاریخ ۴ مارس سال جاری، جلسه‌ای مشترک و گفت‌وگویی با آژانس‌های مختلف و درگیر با موضوع، از جمله UNODC، INTERPOL، UNHCR، ILO، UNDP و بانک جهانی داشته باشم و فردای آن‌روز یعنی ۵ مارس ۲۰۱۵ قصد دارم شما نمایندگان دایم کشورها و نمایندگان صنعت دریانوردی را از نتایج این گفت‌وگو و راه‌های جلوگیری از مهاجرت‌های غیرقانونی از طریق دریا مطلع نمایم.

به‌نظر من باید به کشورهای جهان سوم و در حال توسعه کمک کنیم تا استانداردهای ایمنی در کشتی‌های مسافری را ارتقا دهند. من در نظر دارم در آوریل امسال و در مانیل فیلیپین، کنفرانسی را به‌همین منظور برگزار کنم که نتایج آن را به کمیته ایمنی دریانوردی که در ماه ژوئن برگزار می‌شود، ارائه خواهیم کرد. کمیته MSC باید راه‌حلی پیدا کند تا بتوانیم سوانح دریایی را کاهش دهیم، خصوصاً در مورد کشتی‌های مسافری و در بخش حمل‌ونقل مسافری.

## مسوولیت مشترک shared responsibility

بیش از پنجاه و پنج سال است که کمیته MSC و سایر کمیته‌های فرعی ایجاد شده‌اند و اگر خوب به خاطر بیاوریم سیستم جهانی را با عنوان "تسهیم مسوولیت یا مسوولیت مشترک در حکمرانی خوب در بخش دریایی" یا به عبارتی "Shared responsibility for maritime good governance" را در آیمو به‌راه انداخته‌ایم. امروزه مالکین می‌توانند کشتی‌های خود را هر جا که بخواهند ثبت کنند و از هر جایی که بخواهند خدمه خود را تامین کنند. کشورهای صاحب پرچم مسوول اجرای مقررات هستند، کشورهای صاحب بندر مسوول بازرسی، پایش و اعمال کنوانسیون‌ها هستند و البته در نقش اصلی خود به‌عنوان کشور ساحلی مسوول تامین زیرساخت‌های ناوبری از جمله چراغ‌های دریایی و نقشه‌های دریانوردی هستند. این یعنی: مسوولیت‌های متفاوت اما مسوولیت مشترک! آیمو معتقد است با تصویب آیین‌نامه ISM code، طرح ممیزی آیمو، درس‌های آموختنی از سوانح و اشاعه فرهنگ ایمنی، گام‌های مهمی در مسیر این مسوولیت مشترک برداشته اما آنچه لازم است در این‌جا ذکر کنم این است که باید جلوی اقدامات یک‌جانبه دولت‌ها در مسیر این مسوولیت مشترک گرفته شود. این بدان معناست که هر کشوری و یا هر منطقه‌ای ساز خود را در اجرا و اعمال کنوانسیون‌ها نزنند بلکه اجرا، هم‌گون و جهانی و یکپارچه باشد.

## دزدی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها

به بحث دزدی دریایی که می‌رسیم، باید بگویم اقدامات موثری در اقیانوس هند و خلیج عدن صورت گرفته و خوشحالیم که کشورهای عضو، بر اساس کد حیبتی اقدامات خوبی به‌عمل آورده‌اند و نیروهای دریایی در منطقه بسیار خوب فعال هستند و خدمات ارائه می‌کنند. اما زمان آن فرا نرسیده که به این‌ها رضایت دهیم، نیروهای دریایی باید به حمایت خود هم‌چنان ادامه دهند. من از حضور نیروهای نظامی دریایی بسیار تشکر می‌نمایم.

این در حالی است که اگر به غرب آفریقا نگاه کنیم آمارها چندان هم خوشایند نیستند، به‌طوری که ۳۰ درصد رشد را نشان می‌دهند. آمارهای ReCCAP حاکی از آن است که در سال ۲۰۱۳، ۹۹ مورد و در سال ۲۰۱۴، ۱۲۹ مورد گزارش دزدی دریایی وصول شده است. بنابراین، به‌نظر من موضوع دزدی دریایی، همچنان حساس و نیازمند توجه است.



مهاجرت "حق انسانی" افرادی است که قصد مهاجرت دارند، اما نباید بگذاریم قاچاق‌چیان انسان با هدف کسب درآمد و سودجویی، جان آن‌ها را با حمل ناایمن و غیرقانونی، از طریق دریا به خطر بیندازند.

## شعار روز جهانی دریانوردی ۲۰۱۵

همان طور که می دانید شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۵ را با عنوان Maritime Education and Training نام گذاری کرده ام. اما می خواهم شعار سال قبل که IMO Convention: Effective Implementation بود را نیز یادآوری نمایم، زیرا که کنوانسیون های BWM، Hong Kong Convention و Cape Town agreement هم چنان برای الحاق دولت ها و نهایتا اجرا، منتظر به وجود آمدن شرایط لازم اجرایی خود هستند.



در میان جامعه دریایی، نقش و اهمیت حمل و نقل دریایی و صنعت دریایی بر کسی پوشیده نیست، اما باید نگاهی به بیرون از این حیطه داشته باشیم و مخاطبان عام جامعه را هدف قرار دهیم و اهمیت حمل و نقل دریایی در زندگی روزمره را یادآوری نماییم.

## روز جهانی دریانوردی و روز دریانورد

تصمیم دارم بر طبق روال، در ماه سپتامبر مهمانی دیپلماتیکی را برای تحلیل و بزرگداشت روز جهانی دریانوردی ترتیب دهم. امسال مراسم موازی بزرگداشت روز جهانی دریانوردی در توکیو برگزار خواهد شد و اطلاع دارم که دولت ژاپن از هم اکنون برای آن برنامه ریزی نموده است.

همچنین در بیست و پنجم ماه ژوئن، بزرگداشت مقام دریانورد را خواهیم داشت و دبیرخانه ایمو فعالیت هایی ترتیب داده تا وجهه و مقام و شان دریانوردان را در دید جامعه ارتقا بخشد. این کار از این جهت مهم است که باید با این گونه کارها و اقدامات قلب جوانان را برای پیوستن به حرفه دریانوردی تسخیر کنیم. ممکن است روزی را مشخص کنیم و دانش آموزان مقاطع پایین تحصیلی را برای بازدید از ایمو و آشنایی با صنعت دریانوردی بپذیریم. در میان جامعه دریایی، نقش و اهمیت حمل و نقل دریایی و صنعت دریایی بر کسی پوشیده نیست، اما باید نگاهی به بیرون از این حیطه داشته باشیم و مخاطبان عام جامعه را هدف قرار دهیم و اهمیت حمل و نقل دریایی در زندگی روزمره را یادآوری نماییم. امروزه در بسیاری از کشورهای اروپایی و حتی کشور خودم ژاپن، جوانان رغبتی به پیوستن به حرفه های دریایی ندارند و این موضوعی است که باید برای آن راه چاره جست.

من ایده "سفیران ایمو" را به هنگام انتخاب شعار امسال روز جهانی دریانوردی مطرح کردم. معتقدم این جا در ایمو، شما نماینده های دایم، که اجلاس های مختلف را شرکت می کنید، سفیران ایمو هستید. به علاوه معتقدم که اگر بخواهیم وجهه شغل دریانوردی را ارتقا بدهید، باید دست در دست هم و با کمک و پشتوانه ایمو در کشورهای متبوع خود برنامه هایی ترتیب بدهید تا با نسل جوان تعامل داشته باشید و با بچه های مدرسه ای صحبت کنید، باید ایراد سخنرانی کنید تا آن ها از نقش و اهمیت حمل و نقل دریایی و دریانوردی به طور خاص، اطلاع حاصل نمایند. البته برای رسمی کردن این ایده من و انتخاب "سفیران ایمو" دولت ها می توانند نفرات خود را رسماً به ایمو معرفی نمایند و ایمو آن ها را برای این موضوع به رسمیت بشناسد، مثلاً در ابتدا با ۵ یا ۶ سفیر شروع کنیم و در آینده آن را بسط دهیم و با پوشش خبری و رسانه ای، نسل آینده را متقاعد سازیم و در آنان ایجاد انگیزه کنیم تا به حرفه دریانوردی بپیوندند و به مقام دریانوردان ارزش بگذارند.

## الحاق به کنوانسیون بین المللی مدیریت آب توازن

اطلاع یافته ام که تاکنون بیش از ۴۰ کشور به این کنوانسیون ملحق شده اند اما برای لازم الاجرا شدن کنوانسیون، مجموع تناژ کشورهای ملحق شده باید از ۳۵ درصد تناژ جهانی کمتر نباشد. این میزان الان به ۳۲/۵ درصد رسیده است، بنابراین نیاز به الحاق کشورهای دیگر جهت تامین کسری ۲/۵ درصد تناژ جهانی باقی مانده هستیم تا پس از یک سال گذشت از آن، کنوانسیون قابلیت اجرایی پیدا نماید.

موضوع مهمی که در این خصوص وجود دارد این است که اگر شرایط لازم الاجرا شدن کنوانسیون فراهم شود، دیگر جلوی اقدامات یک جانبه برخی کشورها که به علت عدم فراهم شدن شرایط لازم اجرایی حق خود می دانند که براساس کنوانسیون حقوق دریاهای، در آب های تحت حاکمیت خود، آن را یک جانبه اعمال کنند، گرفته خواهد شد و در عوض شاهد اجرای جهانی آن خواهیم بود.

## دانشگاه جهانی دریانوردی

همان طور که اشاره کردم شعار سال ۲۰۱۵ را Maritime Education and Training نام گذاری کرده ام و خانم Cleopatra Doumbia-Henry را به ریاست دانشگاه WMU برگزیده ام. دانشگاه به زودی به محل جدید خود انتقال می یابد و در واقع ۱۹ ماه می سال جاری رسماً محل جدید افتتاح خواهد شد و پس از مراسم افتتاحیه، "کنفرانس بین المللی آموزش ها و علوم دریایی" را در محل جدید دانشگاه برگزار می کنیم و از همین جا از تمام کشورهای عضو برای شرکت در این کنفرانس دعوت به عمل می آورم. از سازمان های دیگر و سایر آژانس های تخصصی سازمان ملل نظیر ILO, FAO, UNDP, UNEP و سایر سازمان ها هم برای حضور دعوت به عمل آورده ام.

دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU) متعلق به ایمو است و ایمو بخشی از سازمان ملل و من فکر می کنم شاید بد نباشد امکان تبدیل آن را به "دانشگاه سازمان ملل" بررسی نماییم. این دانشگاه، رهبران آینده دریایی را تربیت می کند و رشته های مهمی را با موضوعات کاملاً دریایی پوشش می دهد. یکی از موضوعات مهم در خصوص این دانشگاه، پایداری مالی آن است. تعداد

## مصوبات مهم آیمو واقدمات آتی

تصویب آیین نامه قطبی یا Polar Code توسط کمیته حفظ محیط زیست دریایی و چگونگی اصلاح کنوانسیون BWM با توجه به تصویب قطعنامه MEPC از مهم ترین فعالیت های سال جاری است. البته منظوم اصلاح کنوانسیون، بلافاصله پس از لازم الاجرا شدن آن است.

از مهم ترین فعالیت های امسال آیمو، آماده شدن برای ممیزی آیمو است که از سال ۲۰۱۶ وارد فاز جدیدی می شود و اجباری می گردد. کمک به دولت های در حال توسعه در قالب Country Maritime profile و کمک به تدوین استراتژی و ایجاد پست جدید برای کمک به کشورها در تدوین سیاست های ملی حمل و نقل با ایجاد تغییراتی در بخش Member State Audit آیمو از عمده فعالیت های آتی سازمان خواهد بود.

یکی از موضوعاتی که شورای فصل بهار امسال، (اجلاس شورایی که در ماه ژوئن برگزار می شود) در مورد آن تصمیم گیری خواهد نمود، انتخاب دبیرکل جدید آیمو خواهد بود. بر طبق تصمیمات شورا در ماه دسامبر سال گذشته، داوطلبین پست دبیرکلی تا پایان ماه مارس ۲۰۱۵ می توانند داوطلبی خود را به آیمو اعلام نمایند.

تصویب بودجه سال های ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷ از دیگر مواردی است که باید مورد تصویب قرار بگیرد و من در حال تهیه بودجه پیشنهادی هستم و به زودی اسناد آن را ارائه خواهم کرد.

## مشکل ایجاد شده در محاسبه حق عضویت کشورهای عضو

همان طور که می دانید، مبنای محاسبه حق عضویت کشورها تناژ ثابتی کشورهای عضو می باشد و آیمو تناژ را محاسبه نمی کند و ما از بخش خصوصی برای این که تناژ ثبت شده کشورها را استخراج کند استفاده می کنیم. سابقا این ارقام توسط لویدز در اختیار قرار می گرفت و هم اکنون توسط بخش خصوصی یا IHS. با یک اشتباه در ثبت تناژ یکی از کشورهای عضو که ۳۰۰ هزار بود و اشتباها ۳ میلیون تن درج شده بود، منجر شد تمامی محاسبات حق عضویت کشورها اشتباه از آب در بیاید. من سریعاً از پرسنل خودم در دبیرخانه آیمو خواستم موضوع را مجدداً محاسبه نمایند و مشکل این جا بود که این اشتباه تایپی، روی محاسبه حق عضویت بقیه کشورها هم تاثیر گذاشته بود. با مدیر IHS شخصاً صحبت کردم و ایشان عذرخواهی کرد اما معتقدم این عذرخواهی کافی نیست و مشکل کشورهای عضو را مرتفع نمی کند. ممکن است در ارقام اعلام شده جدید افزایش مبلغ مشاهده کنید و تصور کنید باید پول اضافه تری بدهید، اما باید عرض کنم این فقط اصلاحیه مبلغ اعلام شده قبلی است. این موضوع در شورای ماه ژوئن به اطلاع اعضای شورا خواهد رسید و به بحث گذاشته خواهد شد تا چگونه از وقوع چنین مشکلاتی در آینده جلوگیری نمایم.

## تغییرات در سیستم های زیرساختی وب سایت آیمو و چندزبانه کردن آن

تغییر در وب سایت آیمو و چندزبانه کردن آن بدون شک هزینه بر خواهد بود، اما به دنبال روش جدیدی برای آن هستیم که پیشنهادات خود را به شورای ماه ژوئن آیمو گزارش خواهیم کرد. به علاوه همان طور که خاطر نشان هست در یکی از کمیته های اصلی سال گذشته آیمو، با مشکلی که در یکی از میکروفون های آیمو و ضبط صدا پیش آمده بود، کمیته مزبور با مشکلات عدیده ای روبه رو شد. مطلع هستید که این ساختمان بیش از ۳۰ سال قدمت ساخت دارد و این میکروفون ها از ابتدای ساخت آن مورد استفاده قرار گرفته اند. قصد دارم میکروفون های جدید را جایگزین کنم، ممکن است این تعمیرات در تعطیلات تابستانی آیمو انجام شود. در غیر این صورت، تا زمان مجمع آینده این تغییرات قطعاً صورت خواهد پذیرفت.

## اعلام کاندیداتوری و انتخاب اعضای شورا

یکی از موضوعاتی که امسال مورد توجه خواهد بود اعلام کاندیداتوری برای شورا و انتخاب اعضای جدید خواهد بود. تا کنون چندین اعلام داوطلبی از کشورها وصول شده است. معمولاً در روز اول General Statement ها توسط وزیران و سفرا قرائت می شود، اما وقتی که برای قرائت به آن ها تخصیص می یابد بسیار کم و حدود ۵ دقیقه می باشد. من در نظر دارم این زمان را با توجه به این که وزیران از راه های بعضاً دور به انگلیس و شهر لندن می آیند و با هزینه ای که برای این سفر خرج می کنند بیشتر نمایم. اما این موضوع را باید مورد توجه قرار دهیم که همه کشورها را نمی توانیم پاسخ گو باشیم. رسم بر این است که در متن بیانیه کلی وزیران کشورها، معمولاً از پیشرفت ها و وضعیت توسعه دریایی کشورشان صحبت می کنند. این از نظر ما قابل تقدیر است، اما یادمان باشد مجمع بزرگ ترین و عالی ترین اجلاس این سازمان است. آنچه ما انتظار داریم در این اجلاس معظم بشنویم، دیدگاه های مدیران ارشد دستگاه های اجرایی و مسوولین حمل و نقل دریایی کشورهاست. وقت و زمانی که اختصاص می یابد برای شنیدن دیدگاه ها (Vision) برای آینده این سازمان باشد. مثلاً این که چه فعالیت هایی در آینده از آیمو انتظار دارید؟ چگونه می توانیم ایمنی دریانوردی خصوصاً ایمنی کشتی های مسافری را ارتقا بدهیم؟ چگونه حرفه دریانوردی را اشاعه دهیم؟ چگونه می توان به کشورهای در حال توسعه کمک کرد؟ من انتظار دارم در متون بیانیه های کلی سفیران و وزیران حمل و نقل، این موارد پوشش داده شود. این فرصتی برای آن هاست تا دیدگاه های خود را برای آینده سازمان آیمو مطرح و شفاف نمایند. من هم به سهم خود پی گیری می کنم تا چگونه وقت بیشتری به آن ها برای بیان دیدگاه هایشان اختصاص یابد. ما برای بهره وری بیش تر، باید برای این موضوع برنامه ریزی کنیم و مطمئن می توانیم.

نمایندگان محترم دولت ها، سفیران و وابسته های دریایی عزیز، ضمن تشکر برایتان آرزوی موفقیت در انجام وظایف محوله دارم و از شما درخواست می کنم، حمایت خود را از فعالیت های آیمو دریغ ننمایید. باز هم سپاس گزارم.

کوچی سکیمیزو  
۲۷ ژانویه ۲۰۱۵



چه فعالیت هایی در آینده از آیمو انتظار دارید؟ چگونه می توانیم ایمنی دریانوردی خصوصاً ایمنی کشتی های مسافری را ارتقا بدهیم؟ چگونه حرفه دریانوردی را اشاعه دهیم؟ چگونه می توان به کشورهای در حال توسعه کمک کرد؟ من انتظار دارم در متون بیانیه های کلی سفیران و وزیران حمل و نقل، این موارد پوشش داده شود.



## کتابخانه

2008 **IFI** توپ

2008 **IPT** توپ

2008 **Pa** توپ

2008 **PaP** توپ

2008 **IFIs** توپ

2008 **PAYP** توپ



مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران



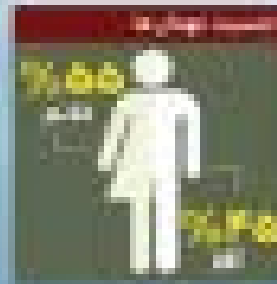
مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران



مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران



مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران



بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران

2008



بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران  
2008

### مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران

مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران	مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران
مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران	مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران
مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران	مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران
مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران	مؤشرات اصلی بازار سرمایه و بورس و اوراق بهادار ایران



# سال نو بر دریا دلان مبارک



## اردیبهشت ۱۳۹۴

Apr/May 2015		رجب / شعبان ۱۳۳۵		شنبه	
۲۶	۱۶	۱۹	۹	۱۲	۲
۲۷	۱۷	۲۰	۱۰	۱۳	۳
۲۸	۱۸	۲۱	۱۱	۱۴	۴
۲۹	۱۹	۲۲	۱۲	۱۵	۵
۳۰	۲۰	۲۳	۱۳	۱۶	۶
۳۱	۲۱	۲۴	۱۴	۱۷	۷
		۲۵	۱۵	۱۸	۸
		۲۶	۱۶	۱۹	۹
		۲۷	۱۷	۲۰	۱۰
		۲۸	۱۸	۲۱	۱۱
		۲۹	۱۹	۲۲	۱۲
		۳۰	۲۰	۲۳	۱۳
		۳۱	۲۱	۲۴	۱۴
				۲۵	۱۵
				۲۶	۱۶
				۲۷	۱۷
				۲۸	۱۸
				۲۹	۱۹
				۳۰	۲۰
				۳۱	۲۱

۱- روز نورگذاشت سندی ۲- شهادت حضرت امام علی (ع) ۳- روز محیط زیست جهانی ۴- ولادت امام جواد (ع) ۵- روز ملی طرح لاری ۶- شهادت استاد مطهری و روز مطهر ۷- ولادت حضرت علی (ع) ۸- ولادت حضرت زینب (س) ۹- شهادت حضرت امام موسی کاظم (ع) ۱۰- ولادت حضرت رسول اکرم (ص)

## فروردین ۱۳۹۴

Mar/Apr 2015		مهر / اسفند ۱۳۳۵		شنبه	
۲۹	۱۸	۲۲	۱۱	۱۵	۴
۳۰	۱۹	۲۳	۱۲	۱۶	۵
۳۱	۲۰	۲۴	۱۳	۱۷	۶
		۲۵	۱۴	۱۸	۷
		۲۶	۱۵	۱۹	۸
		۲۷	۱۶	۲۰	۹
		۲۸	۱۷	۲۱	۱۰
		۲۹	۱۸	۲۲	۱۱
		۳۰	۱۹	۲۳	۱۲
		۳۱	۲۰	۲۴	۱۳
				۲۵	۱۴
				۲۶	۱۵
				۲۷	۱۶
				۲۸	۱۷
				۲۹	۱۸
				۳۰	۱۹
				۳۱	۲۰

۱- حیدر نوروز (عقرب) ۲- میهنپور (عقرب) ۳- شهادت حضرت فاطمه (س) ۴- (عقرب) ۳- روز جمهوری اسلامی ایران (عقرب) ۱۳- روز شهادت (عقرب) ۱۸- روز ستاره ۲۰- روز ملی فناوری هسته ای ۳۱- روز ولادت حضرت فاطمه زهرا (س) و روز زن ۳۱- ولادت امام محمد باقر (ع)

## تیر ۱۳۹۴

Jun/Jul 2015		رمضان / شوال ۱۳۳۶		شنبه	
۲۷	۱۸	۲۰	۱۱	۱۳	۴
۲۸	۱۹	۲۱	۱۲	۱۴	۵
۲۹	۲۰	۲۲	۱۳	۱۵	۶
۳۰	۲۱	۲۳	۱۴	۱۶	۷
۳۱	۲۲	۲۴	۱۵	۱۷	۸
		۲۵	۱۶	۱۸	۹
		۲۶	۱۷	۱۹	۱۰
		۲۷	۱۸	۲۰	۱۱
		۲۸	۱۹	۲۱	۱۲
		۲۹	۲۰	۲۲	۱۳
		۳۰	۲۱	۲۳	۱۴
		۳۱	۲۲	۲۴	۱۵
				۲۵	۱۶
				۲۶	۱۷
				۲۷	۱۸
				۲۸	۱۹
				۲۹	۲۰
				۳۰	۲۱
				۳۱	۲۲

۱- روز فریاد ۲- ولادت حضرت عیسیٰ (ع) ۳- شهادت حضرت زکریا (ع) ۴- شهادت حضرت زینب (س) ۵- شهادت حضرت علی (ع) ۶- ولادت حضرت علی (ع) ۷- ولادت حضرت علی (ع) ۸- ولادت حضرت علی (ع) ۹- ولادت حضرت علی (ع) ۱۰- ولادت حضرت علی (ع) ۱۱- ولادت حضرت علی (ع) ۱۲- ولادت حضرت علی (ع) ۱۳- ولادت حضرت علی (ع) ۱۴- ولادت حضرت علی (ع) ۱۵- ولادت حضرت علی (ع) ۱۶- ولادت حضرت علی (ع) ۱۷- ولادت حضرت علی (ع) ۱۸- ولادت حضرت علی (ع) ۱۹- ولادت حضرت علی (ع) ۲۰- ولادت حضرت علی (ع) ۲۱- ولادت حضرت علی (ع) ۲۲- ولادت حضرت علی (ع) ۲۳- ولادت حضرت علی (ع) ۲۴- ولادت حضرت علی (ع) ۲۵- ولادت حضرت علی (ع) ۲۶- ولادت حضرت علی (ع) ۲۷- ولادت حضرت علی (ع) ۲۸- ولادت حضرت علی (ع) ۲۹- ولادت حضرت علی (ع) ۳۰- ولادت حضرت علی (ع) ۳۱- ولادت حضرت علی (ع)

## خرداد ۱۳۹۴

May/June 2015		شعبان / رمضان ۱۳۳۶		شنبه	
۱۳	۱۳	۱۶	۶	۹	۳۰
۲۴	۱۴	۱۷	۷	۱۰	۳۱
۲۵	۱۵	۱۸	۸	۱۱	۱
۲۶	۱۶	۱۹	۹	۱۲	۲
۲۷	۱۷	۲۰	۱۰	۱۳	۳
۲۸	۱۸	۲۱	۱۱	۱۴	۴
۲۹	۱۹	۲۲	۱۲	۱۵	۵
		۲۳	۱۳	۱۶	۶
		۲۴	۱۴	۱۷	۷
		۲۵	۱۵	۱۸	۸
		۲۶	۱۶	۱۹	۹
		۲۷	۱۷	۲۰	۱۰
		۲۸	۱۸	۲۱	۱۱
		۲۹	۱۹	۲۲	۱۲
		۳۰	۲۰	۲۳	۱۳
		۳۱	۲۱	۲۴	۱۴
				۲۵	۱۵
				۲۶	۱۶
				۲۷	۱۷
				۲۸	۱۸
				۲۹	۱۹
				۳۰	۲۰
				۳۱	۲۱

۱- ولادت امام حسین (ع) ۲- ولادت حضرت ابوالفضل (ع) ۳- فتح خرمشهر ۴- ولادت امام زین العابدین (ع) ۵- ولادت حضرت علی (ع) ۶- روز جوان ۷- ولادت حضرت قائم (ع) ۸- ولادت حضرت قائم (ع) ۹- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۰- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۱- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۲- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۳- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۴- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۵- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۶- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۷- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۸- ولادت حضرت قائم (ع) ۱۹- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۰- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۱- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۲- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۳- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۴- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۵- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۶- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۷- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۸- ولادت حضرت قائم (ع) ۲۹- ولادت حضرت قائم (ع) ۳۰- ولادت حضرت قائم (ع) ۳۱- ولادت حضرت قائم (ع)

## شهریور ۱۳۹۴

Aug/Sep 2015		مهر / آبان ۱۳۳۶		شنبه	
۲۸	۱۹	۲۱	۱۲	۱۴	۵
۲۹	۲۰	۲۲	۱۳	۱۵	۶
۳۰	۲۱	۲۳	۱۴	۱۶	۷
۳۱	۲۲	۲۴	۱۵	۱۷	۸
		۲۵	۱۶	۱۸	۹
		۲۶	۱۷	۱۹	۱۰
		۲۷	۱۸	۲۰	۱۱
		۲۸	۱۹	۲۱	۱۲
		۲۹	۲۰	۲۲	۱۳
		۳۰	۲۱	۲۳	۱۴
		۳۱	۲۲	۲۴	۱۵
				۲۵	۱۶
				۲۶	۱۷
				۲۷	۱۸
				۲۸	۱۹
				۲۹	۲۰
				۳۰	۲۱
				۳۱	۲۲

۱- روز نورگذاشت ابوموسیٰ سینا ۲- آبان محرم دولت ۳- ولادت امام رضا (ع) ۴- روز تعاون ۵- نورگذاشت ابوریحان بیرونی ۶- قیام جوین ۷- شهریور ۸- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۹- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۰- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۱- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۲- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۳- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۴- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۵- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۶- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۷- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۸- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۱۹- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۰- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۱- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۲- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۳- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۴- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۵- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۶- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۷- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۸- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۲۹- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۳۰- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع) ۳۱- شهادت حضرت امام محمد باقر (ع)

## مرداد ۱۳۹۴

Jul/Aug 2015		شوال / تیر ۱۳۳۶		شنبه	
۲۴	۱۵	۱۷	۸	۱۰	۱
۲۵	۱۶	۱۸	۹	۱۱	۲
۲۶	۱۷	۱۹	۱۰	۱۲	۳
۲۷	۱۸	۲۰	۱۱	۱۳	۴
۲۸	۱۹	۲۱	۱۲	۱۴	۵
۲۹	۲۰	۲۲	۱۳	۱۵	۶
۳۰	۲۱	۲۳	۱۴	۱۶	۷
		۲۴	۱۵	۱۷	۸
		۲۵	۱۶	۱۸	۹
		۲۶	۱۷	۱۹	۱۰
		۲۷	۱۸	۲۰	۱۱
		۲۸	۱۹	۲۱	۱۲
		۲۹	۲۰	۲۲	۱۳
		۳۰	۲۱	۲۳	۱۴
		۳۱	۲۲	۲۴	۱۵
				۲۵	۱۶
				۲۶	۱۷
				۲۷	۱۸
				۲۸	۱۹
				۲۹	۲۰
				۳۰	۲۱
				۳۱	۲۲

۱- روز فرنگ ۲- شهادت امام جعفر صادق (ع) ۳- ولادت حضرت مصعب (س) ۴- روز دختر ۵- روز دختر ۶- روز دختر ۷- روز دختر ۸- روز دختر ۹- روز دختر ۱۰- روز دختر ۱۱- روز دختر ۱۲- روز دختر ۱۳- روز دختر ۱۴- روز دختر ۱۵- روز دختر ۱۶- روز دختر ۱۷- روز دختر ۱۸- روز دختر ۱۹- روز دختر ۲۰- روز دختر ۲۱- روز دختر ۲۲- روز دختر ۲۳- روز دختر ۲۴- روز دختر ۲۵- روز دختر ۲۶- روز دختر ۲۷- روز دختر ۲۸- روز دختر ۲۹- روز دختر ۳۰- روز دختر ۳۱- روز دختر

# بزرگوار

## آبان ۱۳۹۴

۲۳	۱۴	۷	۳۱	۲۴	۲۱
۲	۲۱	۱۶	۱۷	۱۰	شنبه
۲۴	۱۵	۸	۱	۳	یکشنبه
۲	۲۰	۱۷	۱۸	۱۱	دوشنبه
۲۵	۱۶	۹	۲	۴	سه‌شنبه
۲	۲۶	۱۸	۱۹	۱۲	چهارشنبه
۲۶	۱۷	۱۰	۳	۵	پنجشنبه
۰	۲۷	۱۹	۴	۶	جمعه
۲۷	۱۸	۱۱	۵	۷	
۶	۲۸	۲۰	۶	۸	
۲۸	۱۹	۱۲	۷	۹	
۲۰	۲۹	۲۱	۸	۱۰	
۲۹	۲۰	۱۳	۹	۱۱	
۸	۳۰	۲۲	۱۰	۱۲	
۲۹	۲۱	۱۴	۱۱	۱۳	
۸	۳۱	۱۵	۱۲	۱۴	
۲۹	۲۲	۱۶	۱۳	۱۵	
۸	۳۲	۱۷	۱۴	۱۶	
۲۹	۲۳	۱۸	۱۵	۱۷	
۸	۳۳	۱۹	۱۶	۱۸	
۲۹	۲۴	۲۰	۱۷	۱۹	
۸	۳۴	۲۱	۱۸	۲۰	
۲۹	۲۵	۲۲	۱۹	۲۱	
۸	۳۵	۲۳	۲۰	۲۲	
۲۹	۲۶	۲۴	۲۱	۲۳	
۸	۳۶	۲۵	۲۲	۲۴	
۲۹	۲۷	۲۶	۲۳	۲۵	
۸	۳۷	۲۷	۲۴	۲۶	
۲۹	۲۸	۲۸	۲۵	۲۷	
۸	۳۸	۲۹	۲۶	۲۸	
۲۹	۲۹	۳۰	۲۷	۲۹	
۸	۳۹	۳۱	۲۸	۳۰	
۲۹	۳۰	۳۲	۲۹	۳۱	
۸	۴۰	۳۳	۳۰	۳۲	
۲۹	۳۱	۳۴	۳۱	۳۳	
۸	۴۱	۳۵	۳۲	۳۴	
۲۹	۳۲	۳۶	۳۳	۳۵	
۸	۴۲	۳۷	۳۴	۳۶	
۲۹	۳۳	۳۸	۳۵	۳۷	
۸	۴۳	۳۹	۳۶	۳۸	
۲۹	۳۴	۴۰	۳۷	۳۹	
۸	۴۴	۴۱	۳۸	۴۰	
۲۹	۳۵	۴۲	۳۹	۴۱	
۸	۴۵	۴۳	۴۰	۴۲	
۲۹	۳۶	۴۴	۴۱	۴۳	
۸	۴۶	۴۵	۴۲	۴۴	
۲۹	۳۷	۴۶	۴۳	۴۵	
۸	۴۷	۴۷	۴۴	۴۶	
۲۹	۳۸	۴۸	۴۵	۴۷	
۸	۴۸	۴۹	۴۶	۴۸	
۲۹	۳۹	۵۰	۴۷	۴۹	
۸	۴۹	۵۱	۴۸	۵۰	
۲۹	۴۰	۵۲	۴۹	۵۱	
۸	۵۰	۵۳	۵۰	۵۲	
۲۹	۴۱	۵۴	۵۱	۵۳	
۸	۵۱	۵۵	۵۲	۵۴	
۲۹	۴۲	۵۶	۵۳	۵۵	
۸	۵۲	۵۷	۵۴	۵۶	
۲۹	۴۳	۵۸	۵۵	۵۷	
۸	۵۳	۵۹	۵۶	۵۸	
۲۹	۴۴	۶۰	۵۷	۵۹	
۸	۵۴	۶۱	۵۸	۶۰	
۲۹	۴۵	۶۲	۵۹	۶۱	
۸	۵۵	۶۳	۶۰	۶۲	
۲۹	۴۶	۶۴	۶۱	۶۳	
۸	۵۶	۶۵	۶۲	۶۴	
۲۹	۴۷	۶۶	۶۳	۶۵	
۸	۵۷	۶۷	۶۴	۶۶	
۲۹	۴۸	۶۸	۶۵	۶۷	
۸	۵۸	۶۹	۶۶	۶۸	
۲۹	۴۹	۷۰	۶۷	۶۹	
۸	۵۹	۷۱	۶۸	۷۰	
۲۹	۵۰	۷۲	۶۹	۷۱	
۸	۶۰	۷۳	۷۰	۷۲	
۲۹	۵۱	۷۴	۷۱	۷۳	
۸	۶۱	۷۵	۷۲	۷۴	
۲۹	۵۲	۷۶	۷۳	۷۵	
۸	۶۲	۷۷	۷۴	۷۶	
۲۹	۵۳	۷۸	۷۵	۷۷	
۸	۶۳	۷۹	۷۶	۷۸	
۲۹	۵۴	۸۰	۷۷	۷۹	
۸	۶۴	۸۱	۷۸	۸۰	
۲۹	۵۵	۸۲	۷۹	۸۱	
۸	۶۵	۸۳	۸۰	۸۲	
۲۹	۵۶	۸۴	۸۱	۸۳	
۸	۶۶	۸۵	۸۲	۸۴	
۲۹	۵۷	۸۶	۸۳	۸۵	
۸	۶۷	۸۷	۸۴	۸۶	
۲۹	۵۸	۸۸	۸۵	۸۷	
۸	۶۸	۸۹	۸۶	۸۸	
۲۹	۵۹	۹۰	۸۷	۸۹	
۸	۶۹	۹۱	۸۸	۹۰	
۲۹	۶۰	۹۲	۸۹	۹۱	
۸	۷۰	۹۳	۹۰	۹۲	
۲۹	۶۱	۹۴	۹۱	۹۳	
۸	۷۱	۹۵	۹۲	۹۴	
۲۹	۶۲	۹۶	۹۳	۹۵	
۸	۷۲	۹۷	۹۴	۹۶	
۲۹	۶۳	۹۸	۹۵	۹۷	
۸	۷۳	۹۹	۹۶	۹۸	
۲۹	۶۴	۱۰۰	۹۷	۹۹	
۸	۷۴	۱۰۱	۹۸	۱۰۰	
۲۹	۶۵	۱۰۲	۹۹	۱۰۱	
۸	۷۵	۱۰۳	۱۰۰	۱۰۲	
۲۹	۶۶	۱۰۴	۱۰۱	۱۰۳	
۸	۷۶	۱۰۵	۱۰۲	۱۰۴	
۲۹	۶۷	۱۰۶	۱۰۳	۱۰۵	
۸	۷۷	۱۰۷	۱۰۴	۱۰۶	
۲۹	۶۸	۱۰۸	۱۰۵	۱۰۷	
۸	۷۸	۱۰۹	۱۰۶	۱۰۸	
۲۹	۶۹	۱۱۰	۱۰۷	۱۰۹	
۸	۷۹	۱۱۱	۱۰۸	۱۱۰	
۲۹	۷۰	۱۱۲	۱۰۹	۱۱۱	
۸	۸۰	۱۱۳	۱۱۰	۱۱۲	
۲۹	۷۱	۱۱۴	۱۱۱	۱۱۳	
۸	۸۱	۱۱۵	۱۱۲	۱۱۴	
۲۹	۷۲	۱۱۶	۱۱۳	۱۱۵	
۸	۸۲	۱۱۷	۱۱۴	۱۱۶	
۲۹	۷۳	۱۱۸	۱۱۵	۱۱۷	
۸	۸۳	۱۱۹	۱۱۶	۱۱۸	
۲۹	۷۴	۱۲۰	۱۱۷	۱۱۹	
۸	۸۴	۱۲۱	۱۱۸	۱۲۰	
۲۹	۷۵	۱۲۲	۱۱۹	۱۲۱	
۸	۸۵	۱۲۳	۱۲۰	۱۲۲	
۲۹	۷۶	۱۲۴	۱۲۱	۱۲۳	
۸	۸۶	۱۲۵	۱۲۲	۱۲۴	
۲۹	۷۷	۱۲۶	۱۲۳	۱۲۵	
۸	۸۷	۱۲۷	۱۲۴	۱۲۶	
۲۹	۷۸	۱۲۸	۱۲۵	۱۲۷	
۸	۸۸	۱۲۹	۱۲۶	۱۲۸	
۲۹	۷۹	۱۳۰	۱۲۷	۱۲۹	
۸	۸۹	۱۳۱	۱۲۸	۱۳۰	
۲۹	۸۰	۱۳۲	۱۲۹	۱۳۱	
۸	۹۰	۱۳۳	۱۳۰	۱۳۲	
۲۹	۸۱	۱۳۴	۱۳۱	۱۳۳	
۸	۹۱	۱۳۵	۱۳۲	۱۳۴	
۲۹	۸۲	۱۳۶	۱۳۳	۱۳۵	
۸	۹۲	۱۳۷	۱۳۴	۱۳۶	
۲۹	۸۳	۱۳۸	۱۳۵	۱۳۷	
۸	۹۳	۱۳۹	۱۳۶	۱۳۸	
۲۹	۸۴	۱۴۰	۱۳۷	۱۳۹	
۸	۹۴	۱۴۱	۱۳۸	۱۴۰	
۲۹	۸۵	۱۴۲	۱۳۹	۱۴۱	
۸	۹۵	۱۴۳	۱۴۰	۱۴۲	
۲۹	۸۶	۱۴۴	۱۴۱	۱۴۳	
۸	۹۶	۱۴۵	۱۴۲	۱۴۴	
۲۹	۸۷	۱۴۶	۱۴۳	۱۴۵	
۸	۹۷	۱۴۷	۱۴۴	۱۴۶	
۲۹	۸۸	۱۴۸	۱۴۵	۱۴۷	
۸	۹۸	۱۴۹	۱۴۶	۱۴۸	
۲۹	۸۹	۱۵۰	۱۴۷	۱۴۹	
۸	۹۹	۱۵۱	۱۴۸	۱۵۰	
۲۹	۹۰	۱۵۲	۱۴۹	۱۵۱	
۸	۱۰۰	۱۵۳	۱۵۰	۱۵۲	
۲۹	۹۱	۱۵۴	۱۵۱	۱۵۳	
۸	۱۰۱	۱۵۵	۱۵۲	۱۵۴	
۲۹	۹۲	۱۵۶	۱۵۳	۱۵۵	
۸	۱۰۲	۱۵۷	۱۵۴	۱۵۶	
۲۹	۹۳	۱۵۸	۱۵۵	۱۵۷	
۸	۱۰۳	۱۵۹	۱۵۶	۱۵۸	
۲۹	۹۴	۱۶۰	۱۵۷	۱۵۹	
۸	۱۰۴	۱۶۱	۱۵۸	۱۶۰	
۲۹	۹۵	۱۶۲	۱۵۹	۱۶۱	
۸	۱۰۵	۱۶۳	۱۶۰	۱۶۲	
۲۹	۹۶	۱۶۴	۱۶۱	۱۶۳	
۸	۱۰۶	۱۶۵	۱۶۲	۱۶۴	
۲۹	۹۷	۱۶۶	۱۶۳	۱۶۵	
۸	۱۰۷	۱۶۷	۱۶۴	۱۶۶	
۲۹	۹۸	۱۶۸	۱۶۵	۱۶۷	
۸	۱۰۸	۱۶۹	۱۶۶	۱۶۸	
۲۹	۹۹	۱۷۰	۱۶۷	۱۶۹	
۸	۱۰۹	۱۷۱	۱۶۸	۱۷۰	
۲۹	۱۰۰	۱۷۲	۱۶۹	۱۷۱	
۸	۱۱۰	۱۷۳	۱۷۰	۱۷۲	
۲۹	۱۰۱	۱۷۴	۱۷۱	۱۷۳	
۸	۱۱۱	۱۷۵	۱۷۲	۱۷۴	
۲۹	۱۰۲	۱۷۶	۱۷۳	۱۷۵	
۸	۱۱۲	۱۷۷	۱۷۴	۱۷۶	
۲۹	۱۰۳	۱۷۸	۱۷۵	۱۷۷	
۸	۱۱۳	۱۷۹	۱۷۶	۱۷۸	
۲۹	۱۰۴	۱۸۰	۱۷۷	۱۷۹	
۸	۱۱۴	۱۸۱	۱۷۸	۱۸۰	
۲۹	۱۰۵	۱۸۲	۱۷۹	۱۸۱	
۸	۱۱۵	۱۸۳	۱۸۰	۱۸۲	
۲۹	۱۰۶	۱۸۴	۱۸۱	۱۸۳	
۸	۱۱۶	۱۸۵	۱۸۲	۱۸۴	
۲۹	۱۰۷	۱۸۶	۱۸۳	۱۸۵	
۸	۱۱۷	۱۸۷	۱۸۴	۱۸۶	
۲۹	۱۰۸	۱۸۸	۱۸۵	۱۸۷	
۸	۱۱۸	۱۸۹	۱۸۶	۱۸۸	
۲۹	۱۰۹	۱۹۰	۱۸۷	۱۸۹	
۸					



رویداد نگاری سفر به جزیره قشم از بندر شهید حقانی

## سفر به قلب سفر

مرضیه نوری نیارکی

که مبلغ کرایه به بندرهای مختلف در آن نوشته شده است.

### بندر شهید حقانی

جلودر بندر شلوغ است. تعداد زیادی تاکسی و ماشین شخصی بدون آرم را می بینم که منتظر جابه جایی مسافر هستند. وارد می شوم. بلیت فروشی دقیقاً کنار در ورودی است. در این باجه ۵ نفر به طور هم زمان کار فروش بلیت را انجام می دهند. چند نفری هم مشغول خرید بلیت هستند. بعد از اینکه مسافران بلیت می خرند سوار ماشین های برقی می شوند و به سمت اسکله ها می روند. من هم سوار می شوم. خیلی راحت نیست. کمی فضای تنگ است، اما به نظرم اهمیتی ندارد چون مسیر کوتاه است. کمی که بیش تر دقت می کنم متوجه می شوم کسانی که چمدان هایشان بزرگ است برای سوار شدن به این ماشین مشکل دارند. در راه می بینم که برخی پیاده می روند و البته چرخ دستی هایی را هم می بینم که بار می برند. این طور به نظر می رسد که کسانی که بار زیادی دارند از این چرخ دستی ها برای جابه جایی چمدان هایشان استفاده می کنند. به نزدیکی محل سوار شدن شناورها می رسم، از ماشین پیاده می شوم و موقع پیاده شدن ۵۰۰ تومان به عنوان کرایه پرداخت می کنم. دیگر واقعا شلوغی را می توان حس کرد. تعداد زیادی مسافر در صف هایی چند نفره منتظر سوار شدن به شناورها هستند. مسوولان بندر می گویند فردا مراسم افتتاحیه فرش خاکی در جزیره هرمز برگزار می شود، به همین جهت امروز مسافرانی که به سمت این جزیره می روند، خیلی زیاد است.

زمان هایی که تعداد مسافران زیاد است، مسافران بین اسکله ها تقسیم می شوند تا وقتی شناورها به طور هم زمان می رسند، این امکان وجود داشته باشد که مسافران از چند اسکله سوار شناورها شوند و با این تدبیر مدت انتظار مسافران کمتر شود. معاون بندر می گوید در گذشته فقط یک گیت برای کنترل بلیت وجود داشت، اما مدتی است که چند گیت چک کردن بلیت راه اندازی شده است و به این ترتیب این امکان فراهم شده است که مسافران به طور هم زمان از چند اسکله سوار شناور شوند. در حال حاضر

ساعت ۱۰:۰۵ ظهر را نشان می دهد. در یکی از کوبه های قطاری که قرار است تهران را به مقصد بندرعباس ترک کند، نشسته ام. مأموریت من این است که به بندرعباس بروم و از آنجا با شناور خود را به قشم برسانم. یک شب بمانم و دوباره همین مسیر را بازگردم. قرار است گزارشی در رابطه با مسافرت در این مسیر و وضعیت بندر شهید حقانی و شهید ذاکری و شناورهایی که در مسیر تردد می کنند، بنویسم. کوبه های قطاری که در آن هستم ۴ نفری است. من همسفر شدم با یک مادر و دو دخترش که اهل بندرعباس هستند و برای دفاع پایان نامه یکی از دخترها به تهران آمده اند. احساس می کنم قطار به راه افتاده است. ساعت را نگاه می کنم دقیقاً ۱۰:۲۰ دقیقه است و این یعنی قطار درست سر ساعت حرکتش را آغاز کرده است. قطار که حرکت می کند، دختر به مادرش می گوید: «امان چه جالب این بار دقیقاً سر ساعت راه افتاد.»

بر اساس اطلاعاتی که در بلیت نوشته شده است باید فردا ساعت ۸:۱۵ صبح در بندرعباس باشم. کمی که از حرکت قطار می گذرد، تصمیم می گیرم گشتی در قطار بزنم. قطاری که بر آن سوارم، غزال بنیاد است. شنیده بودم این قطار یکی از بهترین قطارهایی است که در این مسیر تردد می کند و قیمت بلیتش هم از بقیه گران تر است؛ اما هر چه بررسی می کنم و با دقت و وسواس بیش تری به دور و اطرافم نگاه می کنم، متوجه می شوم که این قطار اصلاً راحت، مناسب و تمیز نیست و فقط حداقل نیازهای یک مسافر در سفری با مدت زمانی چنین طولانی را تأمین کرده است. وضعیت سرویس های بهداشتی واقعا افتضاح است و غذای قطار هم به گونه ای است که اگر واقعا گرسنه نباشی امکان ندارد، میلی به خوردن آن داشته باشی.

ساعت ۷:۵۰ دقیقه صبح به مقصد می رسم؛ یعنی ۲۵ دقیقه زودتر از زمان نوشته شده در بلیت. از قطار پیاده می شوم. مدتی در ایستگاه قطار می نشینم تا هماهنگی ها برای ورود به بندر انجام شود و حدود ساعت ۹ از ایستگاه خارج می شوم. در بیرون از ایستگاه تعداد زیادی تاکسی در انتظار مسافر هستند. سوار یکی از تاکسی ها می شوم و به سمت بندر شهید حقانی می روم. مسیر حدود ۱۵ دقیقه طول می کشد. موقع پیاده شدن، ۸۰ هزار تومان به راننده پول می دهم. راننده به من قبضی می دهد



به گفته احمدی زاده، هر کسی به این بندر مراجعه کند می تواند سوار شناور شود. با وجود اینکه در ظاهر هیچ امکاناتی برای افرادی که دچار معلولیت های جسمی هستند، در بندر وجود ندارد. اما او می گوید که برخی از شناورها سطح ارتفاع شان نسبت به اسکله از بقیه شناورها مناسب تر است و اگر کسی معلولیتی داشته باشد سعی می کنند او را با کمک به داخل این شناورها ببرند. در داخل بندر ویلچرهایی هم وجود دارد که در اختیار افرادی گذاشته می شود که برای شان سخت است مسیر اسکله را با پای پیاده طی کنند.

### مدت انتظار مسافر

به گفته احمدی زاده، مدت انتظار مسافر با زمان مراجعه او به بندر ارتباط مستقیم دارد. در ایام تعطیلات و عید نوروز بندر حقانی از ساعت ۸ صبح تا ۱۲ ظهر شلوغ است. بعد از این زمان تقریباً بندر به وضعیت عادی باز می گردد. طوری که شناور باید منتظر بماند تا مسافر سوار کند: «گاهی که بندر حقانی خیلی شلوغ می شود، شناورها یک طرفه کار می کنند، یعنی مسافران را به بندر شهید ذاکری می برند، پیاده می کنند و خالی به بندر شهید حقانی بر می گردند. چون در صبح معمولاً بندر شهید ذاکری خیلی مسافر ندارد. با وجود این تدابیر هم به هر حال در زمان های شلوغ ممکن است مسافری بین ۴۵ دقیقه تا یک ساعت و نیم هم منتظر بماند تا بتواند سوار شناور شود. زمان هایی که قطارها تاخیر دارند خوش به حال ما می شود چون از تراکم مسافر در بندر کم می شود. اما زمانی که چند قطار با فاصله زمانی کم به بندرعباس برسند حجم مسافر بندر خیلی زیاد می شود.» یک شناور از زمانی که اولین مسافر را سوار می کند، نیم ساعت فرصت دارد که حرکت کند. اگر تعداد مسافران زیاد باشد و ظرفیت شناور زود تکمیل شود که بلافاصله حرکت می کند، اما اگر شرایط به گونه ای باشد که تعداد مسافر کم باشد، حتی اگر ظرفیت شناور هم تکمیل نشود بعد از گذشت نیم ساعت شناور باید حرکت کند حتی اگر تعداد مسافران به تعداد انگشتان یک دست هم نباشد.

با این وجود، تدابیری اندیشیده شده تا مدت انتظار مسافران کم شود، اما گویا مسافران چندان راضی نیستند. از یکی از خانم ها که کودکی به همراه دارد و کلافه و عصبی به نظر می رسد می پرسیم، چه مدت است که در صف ایستاده، می گوید: «بیشتر از نیم ساعته که تو صف منتظرم. این بچه مگه چقدر طاقت داره، از دیروز تو قطار بودم و بعد هم مستقیم آمدم بندر، امیدوارم زودتر نوبتم بشه و به مقصد برسیم، دارم از خستگی می میرم.»

مردی با قامت خمیده می بینم که در صف ایستاده، می گویم پدر جان چرا تا وقتی نوبتت نشود روی صندلی نمی نشینی، اینجا که صندلی هست، می گوید: «نوبتم را می گیرند.» کسانی که خانوادگی در صف ایستاده اند، خوشحال تر به نظر می رسند. بیش ترشان مشغول خنده و گفت و گو هستند و به نظر نمی رسد، شکایتی داشته باشند.

### میزان بار مجاز هر مسافر

بار مسافر به کیلو وزن نمی شود. مسافران وقتی از بندر شهید حقانی به قشم می روند معمولاً بار زیادی ندارند. چمدان هایی به همراه دارند، اما در بیش تر مواقع این چمدان ها خالی است. قشم مقصد بسیاری از مسافران برای خرید است. به همین جهت در بندر شهید حقانی مشکل خاصی در زمینه بار مسافران وجود ندارد: «مسافران معمولاً در بندر شهید ذاکری چمدان های زیادی را با خود حمل می کنند. در بندر شهید ذاکری چمدان ها توسط گمرک چک می شود. اگر بار، بار مسافری باشد کاری با آن ها ندارند اما اگر بار، تجاری به نظر برسد گمرک اجازه جابه جایی بار را به او نمی دهد و مسافر را جریمه می کند. البته در بندر شهید حقانی هم به صورت

۴ گیت برای کنترل بلیت مسافران وجود دارد که دو گیت مخصوص قشم است و یک گیت برای جزیره هرمز.

بندر شهید حقانی که در مرکز بندرعباس قرار دارد، تنها بندر این شهر است که کارش فقط جابه جایی مسافر است، این بندر در گذشته های نه چندان دور اسکله ای بوده که هم در زمینه جابه جایی مسافر فعال بوده و هم تجارت در آن انجام می شده است، اما از سال ۱۳۸۷، سازمان بندر و دریانوردی طرح توسعه ای برای این بندر تعریف می کند و به این ترتیب اسکله شهید حقانی تبدیل به بندر می شود. طرح توسعه ای این بندر شامل دو فاز است. در حال حاضر فاز اول آن در حال اجرا است. البته هنوز به پایان نرسیده است و فاز دوم هم راه اندازی یک خلیج تفریحی است که اجرایی نشده است. بندر شهید حقانی ۱۱ پست اسکله شناور و یک ترمینال مسافری در حال ساخت دارد که مسوولان بندر امید دارند با به پایان رسیدن عملیات اجرایی این ساختمان، بندر شهید حقانی به اصلی ترین بندر سفرهای داخلی به جزایر حوزه خلیج فارس تبدیل شود. در این بندر ۴۲ فروند شناور فعال وجود دارد و ظرفیت صندلی این بندر ۴ هزار و ۲۰۰ صندلی است.

به گفته محمد احمدی زاده، معاون بندر شهید حقانی قبل از سال ۱۳۹۰، قایق های کوچک و اتوبوس های دریایی وظیفه جابه جایی مسافران را در این بندر بر عهده داشتند. این وسایل حمل و نقل دریایی استانداردهای لازم را نداشتند و ایمن نبودند. زمانی هم که شرایط جوی کمی نامساعد می شد نمی توانستند مسافران را جابه جا کنند؛ اما از زمانی که ۱۷ نفر مسافر در دریا غرق شدند، شرایط تغییر کرد. سازمان بندر و دریانوردی در مدت زمان کوتاهی ۲۵۰ قایق را غیراستاندارد تشخیص داد و ناوگان شناورهای این بندر را به روز کرد.

بندر شهید حقانی از ۶ صبح باز می شود [اولین شناور در ساعت ۶:۳۰ دقیقه بندر را ترک می کند.] و به صورت یکسره تا ۱۰:۳۰ شب فعال است. تعطیلی برای این بندر معنا ندارد و در کل ۳۶۵ روز سال خدمات رسانی می کند. این بندر فقط زمانی به حالت تعطیل درمی آید که به خاطر شرایط بد جوی، امکان سرویس دهی به مشتریان وجود نداشته باشد و شناورها نتوانند به دریا بروند. احمدی زاده می گوید: «وقتی شرایط جوی مناسب نباشد، یعنی دریا متلاطم باشد و موج زیاد باشد، شناورها نمی توانند در دریا تردد کنند چون در این صورت شرایط سفر ایمن نیست و ممکن است خطری مسافران را تهدید کند.»

وقتی دریا خشمگین و متلاطم است، مسافران می توانند از بندر پهل استفاده کنند و خود را به بندر لافت در قشم برسانند. البته این بندر، بندر مسافری نیستند و بیش تر برای جابه جایی بار و اتومبیل از آن ها استفاده می شود، اما وقتی شرایط به گونه ای است که از بندر مسافری نمی توان استفاده کرد مسافرانی که برای رفت و آمد به قشم عجله دارند چاره ای جز استفاده از این بندر ندارند.

بندر شهید حقانی همیشه به یک میزان شلوغ نیست و تردد مسافر در آن بستگی به این دارد که چه وقت از سال باشد: «در ۶ ماه اول سال، بندر روزانه معمولاً تا ۵ هزار نفر مسافر ورودی و خروجی دارد، یعنی نزدیک به ۱۰ هزار نفر در آن تردد می کنند. در ایامی که هوا بهتر می شود یعنی در ۶ ماه دوم سال، بندر روزانه پذیرای ۱۴ هزار نفر است.»

در نوروز، بندر شهید حقانی از همه ایام سال شلوغ تر است. راه تعداد زیادی از مسافران نوروزی به بندرعباس و بعد هم جزیره قشم منتهی می شود. طبیعی است که وقتی تقاضا زیاد شود، باید عرضه هم افزایش پیدا کند. به همین خاطر هر ساله از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین طرحی به نام طرح نوروزی در بندر شهید حقانی و شهید ذاکری اجرا می شود. در این تاریخ تعداد شناورها افزایش می یابد تا صندلی های بیش تری در اختیار مسافران قرار داده شود: «در شرایط عادی ۴۲ شناور در اسکله حقانی فعال است اما در ایام عید تعداد شناورها افزایش می یابد به طوری که بین ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ صندلی اضافه می شود.»

### مسافران بندر

همه مسافران بندر یک دست نیستند، تعدادی از آن ها به طور مستمر و همیشگی مشتری شناورها هستند، چون برای کار و تحصیل به جزایر اطراف می روند و گروهی هم کسانی هستند که هدف شان تفریح یا خرید جنس است. احمدی زاده می گوید: «گروهی از مسافران کسانی هستند که ساکن بندرعباس هستند و برای کار یا تحصیل به جزیره قشم یا هرمز می روند. این گروه مسافران همیشگی بندر هستند و تردد روزانه دارند. تعدادی از مسافران هم در قالب تور هستند و به صورت گروهی برای دیدار از جزیره قشم و هرمز به بندر می آیند؛ اما گروه دیگری از مسافران کسانی هستند که به صورت فردی و خانوادگی برای بازدید از جزیره قشم و یا خرید به این بندر می آیند. از آنجایی که استان هرمزگان با استان های کرمان و فارس هم جوار است، در روزهای تعطیل پذیرای مسافران زیادی از این استان ها هستیم.»

به گفته احمدی زاده عمر مفید یک شناور با توجه به جنس شناور [آلومینیوم، آهن، فولاد یا فایبرگلاس] متفاوت است: «فلزی‌ها معمولاً عمرشان ۳۰ سال است و فایبرگلاس‌ها عمر کوتاه‌تری دارند. شناورها در بازرسی‌های سالانه ضخامت سنجی می‌شوند و اگر شناوری استانداردهای لازم را نداشته باشد و ضخامتش کمتر باشد از رده خارج می‌شود.»

او توضیح می‌دهد که ناوگان این بندر به‌روز است و بیش‌تر شناورها استانداردهای لازم را دارند و عمرشان بیش از ۳ یا ۴ سال نیست: «میانگین عمر شناورها ۴ سال است. همین امسال ۶ شناور به این ناوگان اضافه شد و شناورهای فرسوده قبل از رده خارج شدند.» به گفته او بیش‌تر شناورها وارداتی هستند و از امارات و ترکیه به ایران آورده شده‌اند. شناورهایی به نام آذرشم هم در اسکله فعال هستند که در جزیره قشم با همکاری یک شرکت ترکیه‌ای مونتاژ می‌شوند. ظرفیت شناورها بین ۵۰ تا ۲۱۹ صندلی متغیر است. هر شناور هم فقط به اندازه ظرفیتش می‌تواند مسافر سوار کند.

### ایمنی و امنیت شناور

به گفته احمدی زاده، شناورها مسافری باشند یا باری، استانداردهای خاصی را باید داشته باشند: «شناورها بعد از ساخت باید در موسسات شناوری ثبت شوند. فقط شناورهایی در این موسسات ثبت می‌شوند و به آن‌ها مجوز فعالیت داده می‌شود که استانداردهای مورد نیاز را داشته باشند و از ایمنی خوبی برخوردار باشند.»

جلیقه نجات، حلقه نجات، لایف رفت (قایق نجات بادی) از جمله تجهیزات ایمنی است که باید در شناور وجود داشته باشند. شناورها همچنین از نظر ایمنی و امنیت هم مدام کنترل می‌شوند تا استانداردهای لازم را داشته باشند. از این شناورهای باز دیده‌های دوره‌ای و موردی هم انجام می‌شود.

اسحاق اصلاحی، مدیرعامل شرکت تعاونی شناورهای تندرو بندرعباس هم گفته معاون بندر را تأیید می‌کند و می‌گوید: «شناورهایی که در حال حاضر بین بندر شهید حقانی و اسکله شهید ذاکری تردد می‌کند، از نظر فنی و ایمنی استانداردهای روز دنیا را دارند. سازمان بنادر و دریانوردی هم نظارت دقیقی بر روی این شناورها دارد.» اما با وجود این تأییدها هنوز هم برخی کارشناسان معتقدند که شناورها به قدر کافی ایمن نیستند و در صورتی که اتفاقی برای آن‌ها بیفتد مثلاً آتش بگیرند یا آبی داخل شناور بیاید، به خاطر کوچک بودن و نبود فضای کافی در عرشه و تنگ بودن راه‌پله‌ها و راه‌روها در شناورهای چند طبقه، امکان تخلیه مسافران کار آسانی نخواهد بود. اصلاحی اما این اظهارنظرها را قبول ندارد و بر این اعتقاد است که در این شناورها برای زمان حادثه ته‌میدانی اندیشیده شده است و راه‌های خروجی و اضطراری در شناورها وجود دارد: «شناورها هر سه ماه یک بار از نظر ایمنی و امنیت بررسی می‌شوند و اگر این شناورها ایمن نبودند، سازمان بنادر و دریانوردی اجازه تردد به آن‌ها نمی‌داد.»

یکی از مالکان شناورها هم در این باره می‌گوید: «شناورهای این بندر در صورتی که حادثه‌ای رخ ندهد، شناورهای خوبی هستند، اما در صورت بروز حادثه اصلاً ایمن نیستند و اگر آتش‌سوزی اتفاق بیفتد یا آب وارد شناور شود، مدیریت بحران کردن در این شناورها کار بسیار مشکلی است. تا زمانی که حادثه‌ای رخ ندهد، فکر می‌کنیم که همه چیز درست است و شناورها ایمن هستند در حالی که به این فکر نمی‌کنیم که اگر حادثه‌ای رخ نداده است یا لطف خدا بوده یا خوش‌شانسی ما و امان از آن روزی که این خوش‌شانسی به پایان برسد. اگر قیمت بلیت بالا برود، ما می‌توانیم شناورهای ایمن‌تری بخریم و برای جابه‌جایی مسافر از آن‌ها استفاده کنیم.»

به اصلاحی می‌گویم، گاهی دیده می‌شود که به خاطر بار زیاد مسافران قشم به بندرعباس، چمدان‌ها در مکان‌های نامناسبی از شناور قرار داده می‌شود و حتی باعث می‌شود که دسترسی به تجهیزات ایمنی مشکل شود و امنیت مسافران به‌خطر بیفتد، او در این باره می‌گوید: «با توجه به این که شناورها مسافری هستند و برای بار در نظر گرفته نشده‌اند، بارهای عظیمی که مسافران دارند باعث می‌شود مشکلاتی در شناور ایجاد شود و بارها در جای نامناسبی قرار داده شود. در چنین مواردی ناخدا باید مراقب ظرفیت شناور و مکان بارها باشد تا ایمنی مسافران به‌خطر نیفتد.»

احمدی زاده می‌گوید: «وقتی مسافران سوار شناور می‌شوند، نیازی نیست که جلیقه نجات بپوشند اما در زیر هر صندلی یک جلیقه وجود دارد و قبل از شروع حرکت، فیلمی به نمایش گذاشته می‌شود که نحوه استفاده از جلیقه‌ها را آموزش می‌دهد. اگر هم لازم باشد پرسنل کادر شناور، نحوه استفاده از جلیقه‌ها را به مسافران یاد می‌دهند. علاوه بر جلیقه‌هایی که زیر صندلی‌ها قرار داده شده، تعدادی هم بیش‌تر از ظرفیت در نظر گرفته شده که اگر جلیقه‌های مشکل داشت، جایگزین شود.»

### شناورها و حوادث دریایی

حوادث مسافری در بندر شهید حقانی و شهید ذاکری اتفاق معمولی نیست. تمام تلاش کارکنان بندر و شناورها این است که مسافران به سلامت به مقصد برسند. تقریباً



نامحسوس و گاه‌به‌گاه ساک مسافران چک می‌شود؛ اما همه مورد بازرسی قرار نمی‌گیرند.»

### زیرساخت‌های بندر

طرح توسعه بندر شهید حقانی هنوز تمام نشده است. ترمینالی در این بندر در حال ساخت است که به بهره‌برداری نرسیده است. احمدی زاده می‌گوید وقتی این ترمینال به پایان برسد، امکانات ویژه‌ای [رستوران، کافی شاپ، بوفه] در اختیار مسافران قرار خواهد گرفت. از او در مورد زمان بهره‌برداری سوال می‌کنم می‌گوید که نمی‌توان پیش‌بینی کرد، اما امیدوار است تا پایان امسال به بهره‌برداری برسد.

اسحاق اصلاحی، مدیرعامل شرکت تعاونی شناورهای تندرو بندرعباس پیش‌بینی می‌کند که ترمینال پاسخگوی ظرفیت مسافران نباشد، اما در عین حال می‌گوید: «نیاید این راهم از نظر دور داشت که بندر حقانی در گذشته متولی خاصی نداشت و به همین جهت امکانات آن بسیار حداقلی بود اما از زمانی که سازمان بنادر برای توسعه این بندر اقدام کرد شاهد شکوفایی این بندر هستیم. اکنون این بندر ۱۱ پست اسکله دارد که جای بسی خوشحالی است اما به نظر می‌رسد این امکان وجود داشت که سالی بهتر از این هم در این بندر ساخته شود.»

در حال حاضر امکانات بندر شهید حقانی برای مسافران مناسب نیست. آنچه من دیدم یک بوفه در قسمت ابتدایی بندر بود و نزدیک محل سوار شدن به شناورها هم چند کانکس وجود داشت که روی آن نوشته شده بود سرویس بهداشتی. سرویس‌های بهداشتی فرسوده بودند و وضعیت مناسبی نداشتند. در فضایی نزدیک به ترمینال و محل سوار شدن مسافران به شناور ساخت‌وسازهایی در جریان است که احمدی زاده می‌گوید سرویس بهداشتی هستند: «به زودی در این محل قرار است ۲۰ سرویس بهداشتی ساخته می‌شود.» با توجه به اینکه بندر حقانی در مرکز شهر قرار دارد. در زمان‌هایی که مسافر زیاد است مانند ایام نوروز، در خیابان‌های منتهی به بندر ترافیک ایجاد می‌شود. احمدی زاده خوش‌بین است که با توسعه بندر در سال‌های آینده برای حل این معضل هم‌فکری بشود.

محسنی، مدیر اداره بنادر شهید باهنر هم بر این اعتقاد است که بندر شهید حقانی نیاز به زیرساخت‌های ایمنی دارد: «این بندر نیاز به یک فروند هلی کوپتر دارد. چون این بندر در مرکز شهر قرار دارد و اگر در زمان شلوغی بندر و خیابان‌های اطراف خدایی ناکرده حادثه‌ای رخ بدهد و نیاز به کمک فوری باشد بتوانیم از آن استفاده کنیم.» به گفته او وجود یک جاده اختصاصی برای حضور آتش‌نشانی و اورژانس و سایر گروه‌های امدادی به بندر، نیاز است: «امیدواریم بتوانیم با فراهم کردن زمینه و بستری این خدمات سطح ایمنی و خدمات‌رسانی بندر شهید حقانی را ارتقا بدهیم و رضایت هم‌وطنان را داشته باشیم. اعتبار و بودجه مهم‌ترین عاملی است که می‌تواند به ما کمک کند اهداف و چشم‌انداز سازمان، انتظارات مردم و هم‌وطنان عزیز را در بندر شهید حقانی و ساحل زیبای بندرعباس تحقق ببخشیم.»

### شناورها

شناورهای مسافری که در این بندر تردد می‌کنند به دو دسته تقسیم می‌شوند. شناورهای وی‌شکل و کاتاماران. شناورهای کاتاماران از ۲ بدنه مجزا تشکیل شده است. سطح تماس این شناورها با آب کمتر است و به همین جهت سرعت‌شان بالاتر است و تعادل بهتری هم دارند. البته سرعت شناور به موتور آن هم بستگی دارد. این نکته هم ناگفته نماند که شناورها با توجه به شرایط دریایی باید سرعت‌شان را تنظیم کنند و همیشه سرعت ایمنی را رعایت کنند. البته سرعت مجاز برای آن‌ها در نظر گرفته نمی‌شود و با توجه به شرایط، دریانوردی می‌کنند.

با هر کسی که مصاحبه می‌کنم از حادثه غرق شدن ۱۷ مسافر اتوبوس دریایی در بهمن ماه ۱۳۹۰ به تلخی یاد می‌کند به گفته احمدی زاده بعد از این اتفاق دیگر هیچ حادثه دیگری که منجر به مرگ مسافر شود، در این بنادر اتفاق نیفتاده است؛ اما با این وجود باز هم نمی‌توان گفت که قایق‌های غیراستاندارد در فاصله بین بندرعباس و جزایر اطراف در تردد نیستند. با وجود غیرقانونی بودن، اما هنوز هم در نوار ساحلی، قایق‌های غیر ایمن مسافران را به دریا می‌برند. البته اگر این قایق‌ها دیده شوند با آن‌ها برخورد قانونی صورت می‌گیرد ولی باز هم مسافرانی هستند که از این وسایل حمل و نقل برای رفتن به دریا استفاده می‌کنند.

معاون بندر شهید حقانی می‌گوید: «مسافران باید بدانند که این قایق‌ها به هیچ وجه امن نیست و چون اطلاعات این قایق‌ها در جایی ثبت نشده است اگر در دریا حادثه‌ای برای آن‌ها اتفاق بیفتد کسی به کمک آن‌ها نخواهد آمد مگر این که کسی به طور اتفاقی متوجه حادثه شود. این در حالی است که شناورهای بنادر مجاز از مبدأ تا مقصد از طریق سیستمی به نام وی تی اس [سیستم خدمات ترافیک به شناورها] چک می‌شود. به همین جهت مسافران امنیت دارند و اگر خدایی نا کرده برای شناور اتفاقی بیفتد، شناورهای ناجی در کمترین زمان ممکن به کمک آن‌ها می‌روند.» سازمان بنادر و دریانوردی با چاپ بروشور و توزیع آن در بین مردم تلاش می‌کند که شهروندان را متقاعد کند که از شناورهای استاندارد و بندرهای مجاز برای تردد به جزایر اطراف استفاده کنند. در این بروشورها خطرات قایق‌های غیراستاندارد توضیح داده شده است.

### کادر شناور

کسی که شناور را هدایت می‌کند، ناخدا یا فرمانده نام دارد. ناخدا و همه کادر شناور گواهینامه‌هایی را دریافت کرده‌اند تا شایستگی لازم برای انجام کارشان را داشته باشند. آن‌ها دوره‌هایی را هم برای خدمت در شناورهای مسافری گذرانده‌اند. البته ناخدا و کادر چنین شناورهایی نیازی نیست تحصیلات دانشگاهی داشته باشند. شناورها بر اساس ظرفیتی که دارند تقسیم‌بندی می‌شوند [شناورهای زیر ۵۰ تن، شناورهای زیر ۳۰۰ تن و شناورهای نامحدود]. کسی که می‌خواهد ناخدای شناور شود، باید مدرکی متناسب با شناوری که می‌خواهد آن را هدایت کند، داشته باشد. اصلاحی درباره آموزش کادر شناورها هم می‌گوید: «هر چه کادر، آموزش پیش‌تری ببیند و زودتر و آماده‌تر است. پرسنل داخل شناور برای اینکه اجازه فعالیت داشته باشند، باید در کلاس‌های آموزشی شرکت کنند؛ اما آموزش‌ها به آموزش‌های اولیه محدود نمی‌شود و آن‌ها در طول دوره خدمت هم موظف هستند در کلاس‌های آموزشی دیگری شرکت کنند تا مهارت و توانمندی‌شان افزایش یابد. کادر شناور در دوره‌های مدیریت بحران و اطفای حریق هم شرکت می‌کنند. این کلاس‌ها هم از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و هم از طرف شرکت تعاونی برگزار می‌شود. مانورهایی هم که گاهی برگزار می‌شود در افزایش توانایی‌های کادر شناورها موثر است.» به باور او آموزش‌ها در حد ایده آل نیست؛ «نمی‌توانیم بگوییم که کادر شناورها در شرایط بحرانی می‌توانند حرفه‌ای عمل کنند اما با توجه به اینکه مسیر شناورهای این بنادر چندان طولانی نیست می‌توان امیدوار بود که از پس حل مشکلات بربیایند.» شناورهای مسافری بندر شهید حقانی بیش‌تر زیر ۵۰ تن هستند. در این شناورها باید یک فرمانده، یک موتوربست، یک افسر دوم، یک ملوان و یک مهماندار به‌عنوان کادر حضور داشته باشند. اگر ظرفیت شناور بالا باشد، شناور نیاز به دو موتوربست و دو افسر دوم دارد.

### شناورهای ناجی

ناجی به شناورهای تجسس دریایی می‌گویند. اگر در دریا برای شناوری مشکلی پیش بیاید، موقعیت شناوری که درخواست کمک کرده، شناسایی می‌شود و ناجی در کمترین زمان ممکن برای عملیات امداد و نجات اقدام می‌کند. به گفته حمیدرضا دستوری، فرمانده ناجی ۱۲ مستقر در بندر شهید حقانی، در حال حاضر ۶ شناور ناجی در استان هرمز فعال هستند که در ایستگاه‌های بندرعباس، بندر شهید حقانی، بندر شهید ذاکری، جزیره ابوموسی، جزیره کیش و بندر چارک مستقر شده‌اند. ناجی، شناوری با قدرت مانور بالا است که در عملیات می‌تواند سریع در کنار کشتی پهلو بگیرد و سریع هم جدا شود. سرعت آن هم حداکثر ۴۲ نات یعنی ۷۲ کیلومتر بر ساعت است. سرعت بالای این شناور، این امکان را فراهم کرده که نیروهای کمکی در کمترین زمان ممکن به محل حادثه برسند و برای امداد و نجات اقدام کنند. موتور این شناور هزار و ۷ کیلووات است. سیستم رانش این شناورها واتر جت است، یعنی پروانه ندارد و اگر کسی به داخل دریا افتاده باشد، شناور باعث صدمه به او نمی‌شود. یک فرمانده، یک مدیر ماشین، یک موتوربست، یک ملوان و یک تکنسین اورژانس، ۵ نفری هستند که کادر ناجی را شکل می‌دهند آن‌ها به صورت ۲۴ ساعته آماده‌باش هستند. همه کادر ناجی کمک‌های اولیه را آموزش دیده‌اند اما کارهای تخصصی‌تر مربوط به حادثه دیدگان را تکنسین اورژانس انجام می‌دهد. اوتازمان رسیدن مصدوم به مراکز درمانی، از مصدومان مراقبت می‌کند. در ناجی پمپ‌های تخلیه آب سریع وجود دارد که اگر شناوری دچار آب‌گرفتگی شده باشد، می‌تواند آب را تخلیه کند. اگر آتش‌سوزی محدودی در شناوری اتفاق بیفتد، ناجی می‌تواند آتش را مهار کند و اگر آتش‌سوزی گسترده باشد، از مرکز تقاضای کمک می‌شود تا شناورهای دیگر هم به کمک بیایند.

از فرمانده ناجی می‌پرسم، به‌طور میانگین در یک ماه چند بار برای عملیات امداد و نجات اقدام می‌کنید، می‌گوید: «هر ماه به‌طور میانگین ۱۰ یا ۱۵ عملیات داریم البته حوادث جدی نیستند. گاهی هم اصلاً حادثه به شناورها مربوط نمی‌شود. مثلاً اگر کسی در یکی از جزایر دچار بیماری‌ای شود که نیاز باشد هر چه زودتر به بندرعباس منتقل شود، مثلاً درد آندیس داشته باشد، برای انتقال این بیماران به مراکز درمانی، ناجی وارد عمل می‌شود. از وقتی شناورها ساماندهی شده‌اند، شناورهای مسافری به ندرت نیاز به کمک پیدا می‌کند، کمک‌ها هم معمولاً در این حد است که مسافری در شناور حالش بد می‌شود و نیاز به کمک دارد. بیش‌تر حوادث مربوط به قایق‌های کوچک یا شناورهای غیر مسافری است.»

از او درباره آخرین حادثه دریایی که ناجی برای کمک وارد عمل شده است، می‌پرسم: «۲ ماه پیش یک کشتی صیادی دچار حریق شد به محل اعزام شدیم و نفرات آن را سریع تخلیه کردیم و به منطقه‌ای امن منتقل کردیم.» به گفته او شناورهای مسافری به خاطر نظارت‌هایی که وجود دارد، خیلی کم دچار سانحه می‌شوند و حوادث هم جدی نیست؛ «حدود ۴ ماه پیش یک شناور مسافری دچار آب‌گرفتگی شده بود که در مدت کوتاهی، مشکل را حل کردیم. حادثه‌ای که در آن جان مسافران به خطر بیفتد، نداشته‌ایم.»

او در مورد وضعیت امنیت شناورهای مسافری می‌گوید: «این شناورها همه تایید شده‌اند و استانداردهای مورد نیاز را دارند. حالا ممکن است استانداردها و ایمنی در حد بین‌المللی نباشد اما برای تردد در بین این دو بندر مناسب است.» فرمانده ناجی در مورد حداقل استانداردهای یک شناور می‌گوید: «یک شناور استاندارد باید تجهیزات مخابراتی اش به‌روز باشد، تجهیزات ایمنی و کپسول





آتش نشانی و پمپ آب داشته باشد، قایق های نجات آن ها به روز باشد و قایق های بادی آن در مواقع ضروری به طور خودکار باد شود تا مسافران بتوانند از آن استفاده کنند. سیستم اضطراری داشته باشد تا اگر آب و برق شناور به هر دلیلی قطع شد، دوباره فعال شود که خوشبختانه همه شناورهای مسافری این تجهیزات را دارند.» به گفته او توان مندی کادر شناورها برای کمک به مسافران قابل قبول است: «همه شان دریا دیده هستند و اگر مدت طولانی بروی شناور مسافری هم کار نکرده باشند اما تجربه کار در شناور باری را داشته اند و به طور کلی در مواقع اضطراری می توانند واکنش مناسبی داشته باشند.»

### شناورها، مسافری هستند نه گردشگری

گردشگری دریایی شرایط خاصی دارد. شناوری که کار گردشگری انجام می دهد در نهایت یک تا دو مایل می تواند از ساحل دور شود در حالی که شناورهای مسافری این محدودیت را ندارند. شناورهای گردشگری از نظر استانداردها، تیپ و کلاس و نوع مسافر با شناورهای مسافری متفاوت هستند. حتی بحث بیمه ای این دو نوع شناور با هم فرق می کند. در شناورهای گردشگری، مسافران آزادی عمل بیشتری دارند و می توانند به روی عرشه بیایند، از دریا لذت ببرند و تفریح کنند. اما در شناور مسافری، مسافر موظف است از ابتدا تا انتهای مسیر بر روی صندلی که به او اختصاص داده شده است بنشیند و اجازه ندارد به روی عرشه بیاید. اگر مسافری از کابین خارج شود و اتفاقی برای او بیفتد هم کادر شناور مقصر شناخته می شوند و هم شرکت بیمه هزینه ای را برای این مسافر پرداخت نخواهد کرد. در بندر شهید حقانی و شهید ذاکری، هیچ شناور گردشگری وجود ندارد. البته برخی از شناورها به دنبال مجوزهایی رفته اند تا بتوانند خدمات گردشگری ارائه دهند، اما تا کنون که این مجوزها داده نشده است.

اصلاحی می گوید، مالکان شناورها به این نتیجه رسیده اند که گردشگری دریایی در این سال ها نادیده گرفته شده و جای آن خیلی در بنادر کشور خالی است. اگر شناورهایی برای گردشگری اختصاص داده شود و موانع برداشته شود، مردم می توانند از طبیعت جزایر هرمز و لارک لذت ببرند و از این نعمت خدادادی استفاده کنند: «تعدادی شناور در حال حاضر در بندر وجود دارد که ظرفیت گردشگری را هم دارند و ما به دنبال آن هستیم که برخی از شناورها بتوانند مجوز گردشگری بگیرند و هم در حوزه مسافری فعالیت کنند و هم در حوزه گردشگری. سازمان بنادر و دریانوردی هم ظاهراً مساله گردشگری دریایی را در اولویت کاری اش قرار داده است.»

به گفته او در بین مالکان شناورها کسانی هستند که به تازگی تقاضای مجوز گردشگری داده اند و رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه مثبت است: «دریا نعمت بزرگی است که خداوند به ما داده است اما متأسفانه از آن استفاده بهینه نمی شود. امیدوارم همه دست به دست هم بدهند و بحث گردشگری دریایی که یک بازار و صنعت هم به حساب می آید، در سال آینده در این بنادر راه بیفتد.»

### مالکیت شناورها و قیمت بلیت

شناورها در مالکیت بخش خصوصی هستند. وقتی کسی حجم تراکم مسافر در بندر را می بیند این فکر به ذهنش خطور می کند که مالکان این شناورها باید درآمد خیلی خوبی داشته باشند؛ اما وقتی با مالکان صحبت می کنیم درد دلشان شروع می شود. یکی از مالکان شناورها می گوید: «من و دو نفر از دوستانم به صورت شرکاتی یک شناور مسافری با قیمت ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خریداری کرده ایم. شناور ۱۳۲ نفر ظرفیت دارد، اما با این وجود دخل و خرج مان با هم جور نیست. بندر فقط سه ماه در سال شلوغ است و مسافر زیاد دارد. در حالی که ما ۱۲ ماه سال باید به

کارکنان شناور حقوق بدهیم. این شناور ماهی ۱۰ میلیون تومان هم برای ماسه نفر سوددهی ندارد.»

او توضیح می دهد که در گذشته درآمدزایی شناورها بیشتر تر بوده، اما از زمانی که تعداد شناورها افزایش یافته است، نوبت آن ها برای تردد در بین بنادر کمتر شده و تعداد مسافر کمتری را در روز جابه جایی می کنند و این برایشان مقرون به صرفه نیست. در حال حاضر تعاونی بندرعباس و قشم ۴۲ فروند شناور دارند یعنی ظرفیتی در حدود ۴ هزار و ۲۰۰ صندلی. براساس قراردادی هم منعقد شده، قرار است به زودی ۸ فروند شناور دیگر هم به این ناوگان اضافه شود [۶ فروند از شناورها ظرفیتشان ۱۱۲ صندلی است و ۲ فروند از آن ها ۲۰ نفره است] یا این اوصاف به زودی ظرفیت صندلی های این ناوگان به حدود ۵ هزار صندلی خواهد رسید.

وضعیت حمل و نقل مسافر دریایی با نرخی که در حال حاضر تصویب شده از نظر مالکان مقرون به صرفه نیست. مدیرعامل شرکت تعاونی شناورهای بندرعباس یکی از دغدغه های بزرگ مالکان شناورها را اقتصادی نبودن قیمت بلیت ها عنوان می کند: «شناورهایی که در سال ۱۳۹۰ از رده خارج شدند هیچ کدام ایمن نبودند. با به روز شدن ناوگان و استفاده از شناورهای مدرن مشکل ایمنی حل شد، اما در هنگام قیمت گذاری بلیت همان مبنایی که برای بلیت اتوبوس های دریایی که قیمتشان ۲۰ میلیون تومان بود برای این شناورهای جدید که بین ۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان تا ۷ میلیارد تومان قیمت دارند هم در نظر گرفتند. این اقدام باعث شد که درآمد این شناورها برای مالکان آن مقرون به صرفه نباشد. مسوولان در آن زمان به مالکان قول دادند که این مشکل را حل کنند و قیمت گذاری به صورتی انجام شود که برای مالکان مقرون به صرفه شود اما بعد از گذشت سه سال متأسفانه همچنان قیمت ها واقعی نشده است.»

به گفته او کارشناسان بر این اعتقادند که اگر قرار باشد کرایه برای مالکان شناورها اقتصادی شود، قیمت بلیت شناور برای تردد بین بندر شهید حقانی تا شهید ذاکری باید ۲۵ هزار تومان شود؛ اما با توجه به اینکه این نرخ برای مردم گران است، قیمت بلیت حداقل باید بین ۱۵ تا ۱۷ هزار تومان تعیین شود.

### سفر به قشم، به همراه ناخدا

محمدصادق کنجی زاده، ۳۳ سال سن دارد و ۱۷ است که ناخدایی می کند. او ۵ سال بر روی لنج های باری کار کرده و دو سال می شود که به شناورهای مسافری آمده است. او از ۶:۳۰ دقیقه صبح تا ۱۰ شب در مسیر بین بندرعباس و قشم در تردد است. او روزی سه بار این مسیر را می رود و بازمی گردد و هفته ای دو بار هم مسیر قشم تا جزیره هرمز را دریانوردی می کند. در ایام نوروز که مسافران زیاد هستند، او در طی یک روز شش بار در این مسیر رفت و آمد دارد.

او دیپلم کامپیوتر دارد اما ناخدا شده است. وقتی از او می پرسیم که چه شد این شغل را انتخاب کردی، می گوید، این شغل در خانواده ما ارثی است. پدر بزرگم و پدرم هم ناخدا بودند. او کارش را دوست دارد و از همان کودکی هم تنها شغلی که برای خودش تصور می کرده، ناخدایی بوده است. شناوری که او فرماندهی می کند آذرخش ۹۰۸ است که ظرفیت آن ۶۰ نفر است. آذرخش جزو شناورهای پرسرعت است و مسیر بین بندرعباس تا قشم را در ۳۸ تا ۴۰ دقیقه طی می کند.

از او می خواهیم درباره خاطرات تلخ و شیرین دریا بگویم، می گوید: «بیشتر خاطراتم از دریا شیرین است و خوشحالم که خاطره تلخ خاصی از دریا ندارم. تلخ ترین خاطره ام از دریا به هم خوردن حال مسافران در شناور است.»

او در مدت دو سالی که در این مسیر رفت و آمد دارد، اتفاق ناگواری برایش نیفتاده است و از این بابت خدا را شاکر است: «گاهی پیش می آید که مشکلات جزئی برای شناور اتفاق بیفتد مثلاً موتورش مشکل جزئی پیدا کند، اما این اتفاقات چیزی نبوده که مشکل ساز شود.» او به خاطر می آورد که یک بار طناب به پروانه شناورش گیر کرده بود که کادر کشتی به دریا می روند و با چاقو طناب را از پروانه شناور جدا می کنند و مشکل حل می شود. او می گوید که ارتفاع امواج که بیش تر از سه پا شود، شناورش دیگر اجازه ندارد که به دریا برود. البته در این شرایط هم شناورهای بزرگ تری هستند که می توانند به دریا بیایند.

از او می پرسیم راندن شناور کار سختی است؟ می گوید: «نه راحت است. از راندنگی کردن در جاده آسان تر است. هم فرمان برقی داریم و هم فرمان دستی، وقتی یکی خراب شود از دیگری استفاده می کنیم. GPS داریم که مسیر را نشان مان می دهد. گاهی پیش می آید که کمی از مسیر منحرف شویم اما کلاً کار سختی نیست. شب هم که باشد از GPS و قطب نما و رادار برای در مسیر درست ماندن، استفاده می کنیم.» او دوست دارد روزی برسد که بتواند به جای ناخدای شناور زیر ۵۰۰ تن، ناخدای شناورهای زیر ۳۰۰۰ تن شود و بعد آن قدر پیشرفت کند که در کشتی های بزرگ کار کند.

با این حال ار درآمد فعلی راضی نیست: «به نسبت کاری که انجام می‌دهیم حقوقی که می‌گیریم کم است. از ساعت ۵ صبح برای آماده کردن شناور و چک کردن موتور به بندر می‌آییم و تا ساعت ۱۱:۳۰ اینجا راترک می‌کنیم. نمی‌ارزد برای حقوق حداکثر یک میلیون تومان این قدر کار کنیم.»

از او درباره امنیت شناور سوال می‌کنم، می‌گوید: «شناور ما شناور فلزی است. شناور ما از فایبرگلاس هم مستحکم‌تر است. خدارا شکر تا به حالا که اتفاقی نیفتاده است اما اگر اتفاق هم بیفتد ما دوره‌های مدیریت بحران را گذرانده‌ایم و می‌توانیم به مسافران کمک کنیم. فیلم آموزشی هم داریم که وقتی مسافران سوار می‌شوند، برای آن‌ها بخش می‌کنیم که نحوه استفاده از جلیقه‌های نجات را به آن‌ها آموزش می‌دهد. ولی به طور کلی شناورها استانداردهای خوبی دارند. خیلی از بابت این‌که حادثه‌های اتفاق بیفتد نگران نیستیم. اگر هم خدای ناکرده، شناور خراب شود یا نیاز به کمک پیدا کنیم موقعیت مان را اعلام می‌کنیم تا به کمک ما بیایند.»

## بندر شهید ذاکری

قدیمی‌ترین اسکله قشم در سال ۱۳۳۱ ساخته شده و در سال ۱۳۶۱ اسکله سنگی که همان اسکله ذاکری فعلی است در ۳۰۰ متری اسکله قدیمی درست شده است. اسکله قدیمی در حال حاضر کاملاً از بین رفته و تنها آثاری از پایه‌های فلزی آن برجای مانده است. در حال حاضر این بندری یکی از شاخص‌ترین بنادر مسافری در ایران است که کاربری آن تک منظوره و فقط جهت تردد شناورهای مسافربری است.

بندر شهید ذاکری از لحاظ تقسیم‌بندی جزو بنادر کوچک محسوب می‌شود که در شمال جزیره قشم و کمربند ساحلی قشم-درگهان و بازار بزرگ قدیم قشم در مجاورت این بندر قرار دارد. این بندر کاربری مسافری داخلی دارد و وظیفه آن جابه‌جایی مسافری مابین جزیره قشم به بندرعباس و جزایر لارک و هرمز است.

هم‌اکنون این بندر مسافری با ظرفیت ۶ فروند اسکله شناور (۱۲ پست)، یک فروند بارچ (۲ پست) و یک فروند شناور ناچی با حضور ارگان‌های اداره بنادر و دریانوردی، سازمان منطقه آزاد، گمرک ایران، پلیس مرزبانی (دریابانی) روزانه پذیرای میانگین، ۵ هزار نفر مسافر ورودی و ۵ هزار نفر مسافر خروجی [تردد ۱۰۰ شناور و جابجایی ده هزار نفر به طور میانگین] است. در روزهای عادی و در تعطیلات نوروز این عدد به میانگین روزانه بیش از ۱۵ هزار نفر ورود و ۱۵ هزار نفر خروج می‌رسد.

علی‌اشتری، مسوول بندر مسافری شهید ذاکری قشم بر این اعتقاد است که مسوولان بنادر دو وظیفه مهم در قبال مسافر دارند. یکی اینکه مسافر را سالم به مقصد برسانیم و دیگری اینکه امکانات رفاهی را هم برای مسافر فراهم کنند: «باید با مسافر به گونه‌ای برخورد شود که در کنار امنیت و ایمنی، رفاه هم برای مسافر فراهم باشد تا سفر برایش خاطره‌انگیز و لذت‌بخش شود. اگر مثلاً در بندر سایبان زده‌ایم یا در شناور تلویزیون و آب خنک و بهداشتی فراهم شده به خاطر رفاه مسافر بوده است.»

از او هم درباره امنیت شناورها سوال می‌کنم، می‌گوید: «شناوری که ثبت می‌شود یعنی تحت نظارت ساخته شده و استانداردهای لازم را دارد؛ یعنی حداقل‌های استاندارد را دارد اما قطعاً این شناورها با کشتی‌های مسافربری کروز و کتواسیونی و امکانات آن‌ها نمی‌توان مقایسه کرد و اصلاً مقایسه آن‌ها با هم درست نیست. البته این شناورها برای سفرهای بین‌المللی ساخته نشده‌اند و طبیعی است که استانداردهای آن‌ها را نداشته باشند. این شناورها با توجه به اینکه سفرشان داخلی است و در نهایت قرار است ۱۵ مایل حرکت کنند، استانداردهای خوبی دارند. به همین جهت خیال ما از جهت امنیت مسافرتا حدود زیادی راحت است. البته برخی از شناورهای ما ظرفیت‌شان بیش از حد بالاست. یک شناور ۲۵ متری در ۳ طبقه، بیش از ۱۰۰ نفر ظرفیت داشته باشد، کمی معقول به نظر نمی‌رسد. من فکر می‌کنم که در این زمینه‌ها باید بازنگری انجام شود. ناگفته نماند که این شناورها هم استانداردهای لازم را دارند، اما با وجود این من فکر می‌کنم این شناورها بهتر است ظرفیت کمتری داشته باشند.» از او سوال می‌کنم که اگر استانداردها را دارند چرا فکر می‌کنید باید ظرفیت‌اش کمتر شود، پاسخ می‌دهد: «دستورالعمل شناسایی و بازرسی شناورهای مسافربری و تفریحی درخواست‌کننده پرچم جمهوری اسلامی ایران توسط سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۲ تدوین و اجرایی شد و از آن جایی که بخشی از شناورهای ما که در حال حاضر در بنادر مشغول به فعالیت هستند قبل از این تاریخ خریداری شده بودند، ایراداتی به آن‌ها وارد است. ما نامه‌نگاری‌هایی هم انجام داده‌ایم و در جلسات هم مشکلات را بیان کرده‌ و می‌کنیم.»

او در توضیح این مشکلات می‌گوید: «مسافران قشم اقشار مختلفی را شامل می‌شوند، گروهی دانشجو، گروهی کارمند و شاغل و بقیه مسافرینی هستند که برای خرید جنس به این جزیره می‌آیند. نمونه مشکلاتی که با آن‌ها مواجه هستیم مقدار بار مسافران است که متأسفانه در ساختار شناورهای موجود، برای این حجم بار مسافر و محل قرار دادن آن‌ها جایی دیده نشده است. شناورهایی که در اینجا فعالند. طولشان

در نهایت بین ۲۰ تا ۲۵ متر است و عرضشان ۷ تا ۸ متر یعنی شناورهای کوچکی هستند. به این شناورها مجوز داده شده است که در سه عرشه، پایینی، میانی و بالایی مسافرگیری کند، تعداد ظرفیت آن‌ها هم ۱۷۰ نفر است. اگر فرض بگیریم که هر ۱۷۰ نفر یک چمدان هم که داشته باشد این چمدان را باید کجا بگذارند؟»

اشتری ادامه می‌دهد: «یکی از معضلاتی که ما در ایام شلوغی سال داریم این است که بار تکمیل می‌شود اما مسافر تکمیل نمی‌شود؛ یعنی شناور مسافر زده و بار تازوی لایف‌رفت رفته و حتی روی حلقه‌های نجات چمدان گذاشته‌اند، راه‌روها و عرشه پر از چمدان شده و حتی محل‌های خروج اضطراری هم مرور شده، اما تعداد مسافر ۵۰ نفر بیش‌تر نیست.»

او در پاسخ به این سوال که در چنین شرایطی چه می‌کنید، می‌خندد و می‌گوید: «سعی می‌کنیم با مدیریت مشکل راحل کنیم؛ یعنی شناور را زیر ظرفیت مجاز از بندر جدای می‌کنیم و بدون اینکه ظرفیتش تکمیل شود از اومی خواهیم که بندر را ترک کند. مالکان شناورها از این مساله خیلی دلخور و شاک می‌شوند، اما به هر حال چاره‌ای نیست و نمی‌توان ایمنی را فدای صرفه اقتصادی کنیم. گاهی به خاطر همین مساله بین نیروهای عملیاتی بندر و شناورها، برخورد پیش می‌آید، اما در هر صورت وقتی ما احساس کنیم که ایمنی مسافران به خطر می‌افتد، اجازه نمی‌دهیم که ظرفیت شناور را تکمیل کنند.» او پیشنهاد می‌کند که دوره‌های آموزشی برای مالکان شناورها هم برگزار شود تا آن‌ها هم با مباحث امنیت و ایمنی شناور آشنا شوند و برای سوار کردن مسافر در چنین شرایطی چانه‌زنی نکنند.

اشتری بر این اعتقاد است که زیرساخت‌های بندری، در بندر شهید ذاکری مناسب نیست: «بندر خرمشهر ترمینال مسافری خوبی دارد و بندر شهید باهنر هم ترمینال مسافری بین‌المللی مناسبی دارد؛ اما در مجموعه قشم، بندر شهید حقانی و بندر شهید ذاکری و بندر هرمز در زیرساخت‌های بندری مشکل دارند. ما سالن‌های مناسب نداریم. سالن‌هایی که ساخته شده است اصلاً با تعداد مسافر روزانه ما متناسب نیست. در ماه‌های خلوت سال، ۵ هزار نفر روزانه وارد بندر می‌شوند و ۵ هزار نفر خارج می‌شوند. در شش ماهه دوم سال این عدد بیش‌تر هم می‌شود. در نوروز گاهی تعداد ورودی و خروجی مسافر روزانه به ۱۷ هزار نفر می‌رسد و این درحالی است که سالنی که در بندر شهید ذاکری وجود دارد، ۵۰۰ صندلی دارد و برای تردد ۲ هزار نفر در روز مناسب است و به همین جهت همیشه در این سالن ازدحام وجود دارد.» به گفته او این سالن‌ها برای ترمینال در یایی طراحی نشده است و امکاناتی که نیاز است در آن لحاظ نشده است و چنین سالن هم مشکل دارد: «متأسفانه برای ساخت سالن در این بنادر اصلاً نظرخواهی نمی‌شود. به نظر من اگر قرار است درباره بندرهای مسافربری اقدامی انجام شود، حتماً باید مسوولان این بنادر در جلسات تصمیم‌گیری حضور داشته باشند چون آن‌ها از نزدیک مشکلات را دیده‌اند و نیازها را می‌دانند. سالن‌هایی که ساخته می‌شود باید به گونه‌ای باشد که زیرساخت مناسب برای حداقل ۵ هزار مسافر را داشته باشد شاید در آن شرایط بتوان میزان بار مسافران را هم کنترل کرد، اما با ازدحامی که این بندر دارد و کمبود امکانات فعلی چنین چیزی در حال حاضر شدنی نیست.»

به گفته او برای ساخت یک سالن استاندارد و مناسب باید ابتدا نیازسنجی انجام شود: «باید مشخص باشد که مسافران از کجا قرار است وارد شوند، بلیت کجا باید خریداری شود، سالن گمرک در کدام بخش باشد، سالن انتظار کجا باشد؟ سالن ترانزیت در کدام بخش تعریف شود، خروجی‌ها چه تعداد باشد و به کدام اسکله‌ها راه داشته باشد؟ فاصله بین خروجی تا اسکله را چگونه باید طی کرد؟ بار کجا باید تحویل گرفته شود؟ این‌ها همه موضوعاتی است که باید در زمان طراحی ترمینال در نظر گرفته شود و به آن‌ها فکر شود. متأسفانه تاکنون که در مورد چنین مسائلی فکر نشده







است، اما امیدوارم در طراحی سالن جدیدی که قرار است براساس طرح توسعه‌ای این بندر ساخته شود به چنین مواردی توجه شود. امیدوارم سالن جدید مانند سالن فعلی نباشد که فقط حکم یک گذرگاه را دارد که مسافر از آن وارد می‌شود و از سمت دیگر خارج می‌شود.»

اشتری می‌گوید: «متأسفانه در اسکله شهید ذاکری زیرساخت ایمنی و آتش نشانی نداریم. اگر خدایی نکرده حادثه‌ای رخ دهد و آتش سوزی اتفاق بیفتد، هیچ پمپی با ماشین آتش نشانی مستقری در این بندر وجود ندارد.»

### مسافران چه می‌گویند

مردی بر روی صندلی‌های ترمینال مسافری شهید ذاکری نشسته است. به سراغ می‌روم. می‌پرسم، اهل کجایی؟ می‌گوید، شهرستان قائم از خراسان جنوبی. او برای بار دوم است که به قشم آمده، هر بار که می‌آید هم گشتی می‌زند و هم خرید می‌کند. او با قطار به بندرعباس آمده و از آنجا با شناور خود را به قشم رسانده و دوباره همین مسیر را قرار است طی کند. او حدود ساعت ۷ شب از اسکله حقانی به قشم آمده و صفی برای ورود به شناور وجود نداشته از سفر دریایی اش راضی است. تنها گلایه‌اش این است که قیمت‌ها در قشم هم دیگر خیلی پایین نیست. بار اولی که آمده بود، خرید بهتری داشته است.

آن طرف‌تر دو خانم که سن شان بیش از ۵۰ سال را نشان می‌دهد، در حال گفت‌وگو با هم هستند. آن‌ها با اتوبوس از یزد به بندرعباس آمده‌اند و با اینکه مسیر طولانی بوده اما بهشان خوش گذشته است. آن‌ها بعد از پیاده شدن از اتوبوس مستقیم به بندر شهید حقانی آمده‌اند و حدود ۴۰ دقیقه منتظر مانده‌اند تا بتوانند سوار شناور شوند. آن‌ها به خاطر شلوغی و ازدحام مجبور شده‌اند تمام ۴۰ دقیقه را در صف بایستند و با توجه به اینکه سش‌شان کمی بالا بوده و به خاطر اینکه از سفر با اتوبوس هم خسته بودند، کمی اذیت شده‌اند. یکی از خانم‌ها که اعظم نام دارد می‌گوید: «وقتی نزدیک اسکله رسیدیم، باید از سرویس بهداشتی استفاده می‌کردم، اصلاً تمیز نبودند.» آن‌ها برای رسیدن به قشم یک ساعت در شناور بودند و تنها چیزی که آزارشان داده این است که محل نشستن خانم‌ها و آقایان از هم تفکیک شده نبوده است: «هم در صفی که ایستاده بودیم زن و مرد کنار هم بودند، هم در داخل شناور، ما مرد همراهمان نبود و برای همین احساس امنیت نداشتیم. ای کاش صف‌های زن و مرد جدا می‌کردند و در شناور هم محلی را برای نشستن زن‌هایی که مردی همراه ندارند در نظر می‌گرفتند.» اعظم خانم برای خرید جهیزیه دخترش به قشم آمده و حالا چمدان‌های زیادی در کنارش دارد و به این فکر می‌کند که چطور باید این همه بار را تا کنار شناور ببرد. البته نگرانی دیگری هم دارد: «من تا به حال برای خرید به قشم نیامده بودم و نمی‌دانم اینجا سیستم حمل و نقل بار چطور است. می‌ترسم اجناسی که خریده‌ام در راه ضربه ببیند.»

زهرا زنی جوان است که در صندلی‌های نزدیک در ورودی گمرک نشسته و خیلی خوشحال به نظر نمی‌رسد. چمدان‌های زیادی در دور و اطرافش وجود دارد. می‌گوید از اصفهان برای خرید جنس به قشم آمده اما حالا که می‌خواهد بارهایش را ببرد، گمرک اجازه نمی‌دهد: «من سرپرست خانوار هستم و در اصفهان مغازه دارم. بیش‌تر اجناس مغازه‌ام را از قشم می‌خرم، چون قیمت‌ها مناسب است و می‌توانم کمی سود کنم؛ اما این بار گمرک گیر داده است و می‌گوید جنس‌هایم را ترخیص نمی‌کنیم، تجاری است. من ۲ کلا میلیون تومان خرید کردم می‌گویند باید برای هر کیلو ۵۳ هزار تومان جریمه بدهم، حساب کردند و می‌گویند علاوه بر کارت سبز باید یک میلیون پرداخت کنی. برابرم نمی‌صرفد. واقعا مانده‌ام که چه کنم. خب من اگر کار نکنم، خرج زندگی را چه کسی باید بدهد، اگر گمرک کوتاه نیاید، عید امسال

مغازه‌ام بی‌جنس می‌ماند.»

از او درباره تجربه سفرهای قبلی اش می‌پرسم و اینکه وقتی جنس‌هایش را به شناور تحویل می‌دهد، سالم دریافت می‌کند: «همیشه بدون هیچ مشکلی چمدان‌ها را از شناور تحویل گرفته‌ام. من همیشه تنها برای سفر می‌آیم و به همین جهت برای سوار و پیاده کردن چمدان‌ها مسولان شناور همیشه به من کمک می‌کنند.»

عفت بلند نظر، خانمی است که واقعا سن اش زیاد است یعنی به نظر می‌رسد ۷۰ سال را داشته باشد، اما سالم و سر حال به نظر می‌رسد. او به همراه دخترها و نوه‌هایش برای تفریح و خرید به قشم آمده‌اند. در مسیر برگشت از بندر شهید ذاکری تا حقانی با او هم کلام می‌شوم: «از تبریز با هواپیما به بندرعباس آمدم و با شناورهای تندرو به قشم آمدم، همه چیز خوب بود. برای سوار شدن به شناور هم خیلی معطل نشدیم؛ اما فقط یک مشکل داشتیم. اینجا چرخ دستی سخت پیدا می‌شود. بارمان این قدر زیاد بود که حتی چند نفری نمی‌توانستیم حملش کنیم. یک ساعت طول کشید تا چرخ دستی پیدا کنیم.»

عفت خانم قشم را خیلی دوست دارد و زیاد به اینجا می‌آید: «شاید بیش از ۱۵ بار به قشم آمده‌ام. چند سالی است که وضعیت قایق‌ها خیلی بهتر شده، قبلاً اصلاً این قدر مرتب و خوب نبود. قایق‌ها کوچک بود و تعداد مسافری که سوار می‌کردند، کم بود، به خاطر همین بیش‌تر منتظر می‌شدیم اما الان شناورهایی هستند که ۲۰ تا مسافر را یک جاسوار می‌کند. از وقتی این شناورهای جدید آمده، شرایط خیلی بهتر شده، سرعت‌شان هم خوب است، زود به مقصد می‌رسیم، احساس امنیت هم می‌کنیم.» او فقط از یک چیز ناراضی است: «برای چمدان‌ها زیاد پول می‌گیرند. به ما گفتند باید ۳۰ هزار تومان برای چمدان‌ها بدهید. البته بارمان زیاد بود، ۱۵ تا چمدان و ساک داشتیم که همه‌اش هم بزرگ بودند. برای ساک‌های بزرگ ۲ هزار تومان می‌گیرند و برای ساک‌های کوچک هزار تومان؛ اما ۳۰ هزار تومان هم پول کمی نیست. این قدر چانه زدم که قبول کردند ۲۵ هزار تومان بپردازم.»

در کنار آن‌ها دختر جوانی نشسته که از کتاب‌هایی که در دست دارد، مشخص است دانشجوی است. او اهل تهران و ساکن بندرعباس است: «من دانشجوی ارشد رشته حقوق جزا هستم. الان ترم دوم هستم و تقریباً ۶ ماه است بین بندرعباس و قشم تردد می‌کنم. در فصل‌هایی که مسافر کم است هیچ مشکلی برای رفت و آمد نداریم. اما وقتی مسافر زیاد می‌شوند، به دردم می‌آید. من صبح‌ها ساعت ۷ و نیم به اسکله می‌آیم، اما گاهی این قدر صف شلوغ است که دیر به کلاسم می‌رسم. وقتی ازدحام ایجاد می‌شود دیگر نظم و ترتیبی هم در کار نیست، گاهی می‌بینم کسانی که دیرتر از من به صف آمده‌اند زودتر سوار می‌شوند من هم که نمی‌توانم همه‌اش برای این چیزها دعوا راه بیندازم. ای کاش کمی نظم و انضباط بندر در زمان‌های شلوغی بیش‌تر شود.»

از او می‌پرسم آیا تا به حال پیش آمده به خاطر طوفانی بودن دریا، نتواند به کلاس برود، کمی فکر می‌کند و می‌گوید: «نه، حتی اگر هوا خراب باشد بعضی از شناورها به دریا می‌روند. برای من پیش نیامده است که زمان کلاسم با خراب بودن هوای دریا برخورد کند.»

از او می‌پرسم، تو که زیاد در این مسیر در رفت و آمد هستی، اگر خدایی نکرده یک موقعی برای شناور اتفاقی بیفتد می‌دانی باید چه کار کنی؟ پاسخ می‌دهد: «خب نه. تا به حال بهش فکر نکردم؛ اما می‌دانم بر صندلی‌ها حلیقه نجات هست. روش استفاده از آن را هم روی دیوارها زده‌اند.» سرم را می‌چرخانم و دنبال نوشته‌ای که می‌گوید می‌گردم. پیدا نمی‌کنم، نشانم می‌دهد، آنجاست. حق با اوست، پوستری به دیوار است که شیوه استفاده از حلیقه را نشان می‌دهد اما آن قدر دور است و نوشته‌های آن کوچک است که در شرایط عادی خواندن آن از راه دور امکان ندارد، چه برسد به مواقع بحرانی.

می‌پرسم در مدتی که در این مسیر تردد می‌کند، آیا تا به حال شده است که پرسنل شناور شیوه استفاده از حلیقه‌ها را به مسافران آموزش بدهند، می‌گوید: «نه هیچ وقت؛ اما گاهی فیلم‌های آموزشی می‌گذارند؛ اما در بیش‌تر شناورها فیلم‌هایی هم که هنگام حرکت شناور پخش می‌شود داستانی و سرگرم کننده است.»

یکی دیگر از مسافران از گرانی قیمت بلیت گلایه می‌کند، می‌گوید: «من سالی دوبار قشم می‌آیم. برای من این بلیت به نظر گران است، حالا شما فرض کنید کسی دانشجوی باشد و مجبور باشد هفته‌ای یکی دوبار در این مسیر رفت و آمد کند، برای چنین فردی اصلاً این قیمت‌ها مقرون به صرفه نیست. به نظر باید قیمت بلیت‌ها را ارزان کنند.» دوزن با لباس‌های محلی در شناور نشسته‌اند. اهل بندرعباس‌اند و برای دیدار فامیل به قشم می‌روند. یکی از زن‌ها که سش‌ش کمتر است می‌گوید: «برای دیدن دختر عمه‌ام به قشم می‌رویم. زیاد سوار شناور شده‌ایم همه چیزش خوب است ولی ای کاش در بین راه از مسافران پذیرایی می‌کردند.»

یکی دیگر از مسافرها که پسر جوانی است خود را اهل پایتخت معرفی می‌کند. او

از وضعیت سفر دریایی اش گلایه دارد. می گوید، خیلی در صف منتظر شده و بندر حداقل های نیاز مسافر را برآورده نکرده است: «ساعت ۸:۴۰ به بندر آمدم خیلی شلوغ بود نزدیک به یک ساعت منتظر شدم تا سوار شناور شوم. این همه شناور دارند و پست اسکله اما نمی دانم چرا فقط از یکی دو اسکله بیش تر استفاده نمی کنند. اگر در همه اسکله ها به طور هم زمان مسافر سوار می کردند این قدر معطل نمی شدید. اصلاً وقت مسافر برایشان اهمیت ندارد. آیا در کشورهای خارجی هم این طور با مسافر برخورد می کنند؟ او در مورد کمبود امکانات در بندر می گوید: «وضعیت بندر قشم از بندر شهید حقانی بهتر است. حداقل در قشم یک سالنی هست که می توان در آن نشست. بوفه دارد، دستگاه کارت خوان دارد؛ اما در بندر حقانی حداقل امکانات هم برای مسافر وجود ندارد.»

پسری جوان که اهل بندرعباس است و خود را دانشجوی مکانیک دانشگاه قشم معرفی می کند از اینکه همیشه صدای موسیقی یا فیلم در شناور بیش از حد بلند است، گلایه دارد: «این صداها واقعاً آزاردهنده است و همیشه وقتی سوار شناور هستم لحظه شماری می کنم تا به مقصد برسم و پیاده شوم. او از اینکه در شناور از مسافران پذیرایی نمی شود هم ناخرسند است: «این همه از ما پول می گیرند اما حتی یک آبمیوه و یک سازه هم به مسافران نمی دهند.»

این دانشجوی به اینکه مجبور است هفته ای دو بار حدود نیم ساعت در صف سوار شدن به شناور منتظر بماند، اعتراض دارد و می گوید: «من هفته ای دو بار این مسیر را می روم و می آیم و هر بار حداقل نیم ساعت معطل می شوم. خوب در نظر بگیرند برای من دانشجوی که کارمند هم هستم وقت بسیار ارزشمند است و اینکه مجبورم هفته ای دو ساعت را یا در صف هد بدم، یا منتظر تکمیل شدن ظرفیت شناور باشم، قابل تحمل نیست.» توضیح می دهد که در ایام هفته که مسافر کم است گاهی شناورها بیش از یک ساعت منتظر می مانند تا ظرفیت شان تکمیل شود: «اصلاً فکر وقت مسافر را نمی کنند، انگار آن چیزی که در ایران ارزش ندارد، زمان است.» البته از امنیت شناورها رضایت دارد و می گوید حدود یک سالگی که در یک مسیر در رفت و آمد است هرگز احساس ترس و نگرانی نداشته و هیچ وقت هم برای شناورها مشکلی پیش نیامده است.

دانشجوی دیگری که حدود ۲ سال است که در بین بندرعباس و قشم در تردد است، می گوید: «من هفته ای ۴ بار سوار شناور می شوم. خیلی مشکلات وجود دارد. به مسافر احترام نمی گذارند، برخورد فروش بلیت، پرسنل شناور و انتظامات اصلاً مناسب نیست، جواری رفتار می کنند که انگار مسافر به آن ها بدهی دارد. اگر کسی در شناور از جایش بلند شود و به هر دلیلی بخواهد بیرون برود، طوری با او رفتار می کنند که انگار مجرم گرفته اند.» از بی نظمی داخل بندر هم گلایه دارد: «بعد از اینکه بلیت را می خریم، دیگر به امان خدا رهایمان می کنند. اصلاً نظم و انضباطی وجود ندارد. ای کاش بلیت ها شماره داشت و نوبت هر کس براساس زمان خرید بلیت مشخص می شد؛ مثلاً کسی که شماره اش ۱۲۰ بود زودتر از کسی که شماره اش ۱۵۰ بود سوار شناور می کردند. الان اصلاً عدالت رعایت نمی شود، هر کس رنگ تر باشد، زودتر سوار می شود. این وضعیت واقعاً افتضاح است. من خیلی وقت ها به خاطر این بی عدالتی ها دیر به سر کلاس می رسم و حتی زمانی بوده که بیش تر از یک ساعت و نیم منتظر بودم تا سوار شناور شوم.»

به گفته او در زمان هایی هم که اسکله خلوت است و مسافر کم است، شناورها تا حداقل ۸۰ درصد ظرفیت شان پر نشود، حرکت نمی کنند حتی اگر مسافران را یک ساعت منتظر نگه دارند. این دانشجوی اینک مسافران در اسکله حقانی سقفی بالای سر ندارند و این بندر ترمینال ندارد، گلایه دارد: «هوای بندرعباس در تابستان خیلی گرم است، یعنی طوری است که اصلاً قابل تحمل نیست. از در ورودی بندر تا کنار اسکله ها هم می آیم، خیس عرق می شویم. به نظر من باید مسافران از همان در ورودی وارد ترمینال مسافری شوند، ترمینالی که مجهز به کولر باشد و به جای ماشین برقی هم باید گیت های روان راه اندازی شود که مسافر بر روی آن ها می ایستاد تا به نزدیکی اسکله برسد. این پیشنهادهایی که من می دهم اصلاً دور از ذهن نیست در بسیاری از کشورهای دنیا چنین امکاناتی در اختیار مسافران گذاشته می شود.»

او می گوید: «باید امکان خرید اینترنتی برای بلیت ها فراهم شود تا من از خانه بتوانم مثلاً برای ساعت ۹ صبح بلیت بخرم و وقتی به بندر می آیم، راس ساعت ۹ سوار بدون هیچ معطلی سوار شناور شوم. برای دانشجویان و کارمندان و کسانی هم که هر روز در این مسیر رفت و آمد دارند باید کارت اعتباری تدارک ببینند که هم قیمتش کمتر باشد و هم مسافر دیگر نیاز نباشد هر روز بلیت بخرد.» درباره قیمت بلیت هم می گوید: «ده هزار تومان برای قیمت بلیت خیلی زیاد است، هر سال هم قیمت بلیت را به طور معناداری بالا می برند. پارسل قیمت بلیت ۷ هزار تومان بود، یک مرتبه قیمت را خیلی بالا بردند، اصلاً قیمت این بلیت ها را خیلی بیش تر از تورم کشور بالا می برند.»

خانم دیگری هم که اهل حیرفت استان کرمان است، می گوید: «من مغازه دارم و خیلی به قشم سفر می کنم. از وقتی رفت و آمد قایق ها را ممنوع کرده اند، اوضاع خیلی بد شده

است. قیمت شناورها خیلی گران است. قایق ها هم ارزان تر بودند و هم بهتر. قایق ها ۷ هزار تومان کرایه می گرفتند و سفر با آن ها برایم خیلی لذت بخش بود؛ اما حالا باید در یک اتاقک روی صندلی ام بنشینم و تکان نخورم، هیچ لذتی هم از دریانمی برم. آن وقت ۱۰ هزار تومان هم کرایه بدم. به نظرم مسخره است.» به او می گویم قایق ها امنیت نداشتند، استانداردی نبودند، می گوید: «من خیلی با آن قایق ها سفر کردم، هیچ مشکلی نداشتند و وقتی با آن ها سفر می کردم به من خوش می گذشت. هم جنس ام را راحت تر می آوردم و هم زیبایی های دریای را می دیدم. واقعاً حیف شد که آن ها را جمع کردند.»

### بازگشت به تهران

صحبت های این خانم که تمام می شود به اسکله شهید حقانی می رسم. همه به صف شده اند که از شناور پیاده شوند. من هم ساکم را تحویل می گیرم و از شناور پیاده می شوم. کادر کشتی به مسافران در پیاده شدن کمک می کنند. واقعاً تعداد چمدان ها و بارها زیاد است. آنها دست مسافران مسن را می گیرند که راحت تر پیاده شوند و در جایه جایی چمدان های بزرگ هم همکاری می کنند.

در بیرون از شناور، کارگرانی به چشم می خورند که با چرخ دستی منتظر مسافران و جایه جایی بار آنها هستند. وقتی از محوطه اسکله خارج می شوم، دوباره ماشین های برقی را می بینم که برای انتقال مسافران به سمت در خروجی آماده اند؛ اما این بار مسافران کمتری از این ماشین ها استفاده می کنند چون بارها زیاد است و این ماشین های کوچک جوابگوی نیاز آنها نیست.

جلو در بندر شهید حقانی، تاکسی ها و ماشین ها به دنبال مسافران هستند و تلاش می کنند مسافران را متقاعد کنند که آنها را به مقصد برسانند. سوار یکی از تاکسی ها می شوم و به سمت فرودگاه می روم. فرودگاه کوچکی است، خیلی هم شلوغ نیست. حدود یک ساعت تا زمان پرواز وقت دارم. منتظر می مانم. وقتی ساعت ۴:۳۰ می شود، برای سوار شدن به سمت هواپیما می روم. هواپیمای دیگری در کنار هواپیمایی که قرار است سوار آن شوم، دیده می شود. مسافران آن بسیار خسته و عصبی به نظر می رسند و بر روی زمین نشسته اند. سؤال می کنم جریان چیست. می گویند این هواپیما قرار بوده ساعت ۸ صبح پرواز کند اما به خاطر نقص فنی هنوز اجازه پرواز به آن داده نشده است. یکی از مسافران این هواپیما که کودکی در آغوش دارد، بسیار عصبانی است و از وضعیت موجود شکایت دارد اما کارمندان فرودگاه با او به تندی برخورد می کنند و گویا اعتراض او را به حق نمی دانند.

سوار هواپیما می شوم. خوش شانسم که پرواز من اصلاً تأخیر ندارد و درست به موقع پرواز می کند. هواپیمای کوچکی است، فکری است و واقعاً راحت نیست اما اهمیتی ندارد، دیگر عادت کرده ام که پرتوقع نباشم. هواپیما بلند می شود و اوج می گیرد. کمی بعد تکان ها شروع می شود. یاد وقتی می افتم که سوار شناور بودم. با خودم فکر می کنم که همان طوری که شناور بر روی دریا با امواج درگیر است و تکان می خورد، حتماً در آسمان هم چیزی هست که باعث این تکان ها می شود. یک ساعتی می گذرد که یک مرتبه هواپیما به شدت تکان می خورد و احساسی که در من ایجاد می کند دقیقاً مانند زمانی است که در ماشین نشسته ام و راننده متوجه سرعت گیر نمی شود و با سرعت زیاد از روی آن می گذرد و همه مسافران به بالا پرتاب می شوند؛ یعنی در آسمان سرعت گیر هم کار گذاشته اند!

مدتی بعد از بلند گوی هواپیما اعلام می شود که به فرودگاه مهرآباد نزدیک شده ایم و هواپیما در حال کم کردن ارتفاع است. خانمی که در کار من نشسته است، کتاب دعایی بیرون می آورد و شروع به خواندن می کند. تکان ها بیشتر می شود و در نهایت احساس می کنم که چرخ های هواپیما باند فرودگاه را لمس کرده اند و این یعنی ما مورتیم تمام شد و من سالم به مقصد رسیدم. خدا را شکر می کنم و پیاده می شوم.





در میزگرد تخصصی بررسی فرصت‌ها و چالش‌های توسعه سواحل در زمینه گردشگری مطرح شد

## غفلت از دریا، اشتباه تاریخی اقتصاد ایران

سرمایه‌گذاری در دریا و سواحل، تنها راه توسعه پایدار کشور است

در ده سال گذشته برخی از کشورهای همسایه ایران با بهره‌گیری از پتانسیل‌های سواحل و دریاهای خود به قطب گردشگری منطقه و دنیا تبدیل شده‌اند؛ این در حالی است که سواحل، بنادر و دریاهای ایران حتی از جذب شایسته گردشگران داخلی هم ناتوان بوده‌اند. به همین دلیل هم نه تنها با استفاده از این پتانسیل‌ها، ارزآوری خاصی برای کشور نداشته‌ایم، بلکه سالانه ارز قابل توجهی برای سفرهای تفریحی گردشگران ایرانی به کشورهای همسایه و به‌ویژه ترکیه و دبی تزیق شده است.

ماهنامه "بندر و دریا" با دعوت از کارشناسان حوزه گردشگری دریایی سه محور را به بحث گذاشت: نخست آن که وضعیت فعلی گردشگری دریایی در کشور چگونه است؟ در ادامه از این کارشناسان درخواست کردیم که پتانسیل‌ها و قابلیت‌های سواحل و آب‌های ایران را برای گسترش گردشگری مبتنی بر سواحل بررسی کنند و در پایان چالش‌های پیش‌روی سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر نهادهای دخیل در این حوزه برای بهره‌مندی از این پتانسیل‌های گردشگری آبی به گفت‌وگو گذاشته شد. این نشست با حضور علی کوروش‌نیا، کارشناس اداره نظارت بر سواحل سازمان بنادر و دریانوردی (به نمایندگی از آقای اله‌بار، مدیرکل سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی)، محمدرضا طالع سلیمانی مدیرعامل شرکت کیش‌روآبی و عبدالحسین خدروی مدیرعامل شرکت بندر سازان گناوه در دفتر ماهنامه "بندر و دریا" برگزار شد که ماحصل آن در گزارش این میزگرد آمده است.





**خدري: آمار گردشگران**  
پارسال نسبت به  
دو سال پيش حدود  
۶۳ درصد رشد داشته  
است. اما اگر اين آمار  
را با كل آمار گردشگري  
كشور مقايسه كنيد،  
خواهيد ديد كه سهم  
گردشگري دريائي تنها  
نيم درصد است.

اینکه روی ماسه راه بروید، باید پول بدهید. در آن بخش از کره اصلا ماسه‌ای وجود ندارد و این طور که خودشان می‌گویند خودروی هیوندای را به عربستان صادر کردند و ماسه را از عربستان وارد کردند تا این ساحل ماسه‌ای را ایجاد کنند. ما قدر این پتانسیل‌ها را نمی‌دانیم. همه چیز به نحوه استفاده ما برمی‌گردد. استفاده‌ای که دیگران از این جاذبه‌ها و طبیعت می‌کنند با عملکرد ما بسیار متفاوت است.

**کوروش نیا:** من تشکر می‌کنم از ماهنامه بندر و دریا برای پرداختن به این موضوع. هیچ کس شکی ندارد که کشور ما در حوزه پتانسیل و توانایی‌های جاذب گردشگر چه داخلی و چه خارجی در دنیا بی‌نظیر یا کم‌نظیر است. پتانسیل‌هایی که در مناطق ساحلی و دریایی ما هست، بدون شک فرصت‌های اکوتوریسمی و ژئوتوریسمی فراوانی برای گردشگران دارد و این موضوع آن قدر واضح است که جای بحث نمی‌گذارد. شاید کارشناسان و مدیران کشورهای دیگر که از این مناطق ایران بازدید می‌کنند و توانایی‌های بالقوه ما را می‌بینند، غیظه می‌خورند. اما با آقای خدري موافق هستم که زیرساخت لازم برای ساماندهی و جذب گردشگران در کشور وجود ندارد. شما نمی‌توانید یک گردشگر را حتی در داخل کشور ترغیب به دیدن این جاذبه‌ها کنید، بدون آنکه امکان اقامتی و تفریحی مناسبی را در نظر گرفته باشید. به خصوص در حوزه گردشگران خارجی بحث‌های سیاسی دیگری هم وجود دارد، که به این موضوع دامن می‌زند.

**پوریا:** البته به نظر می‌رسد که این فاز دوم موضوع است، یعنی زمانی که ما تمامی زیرساخت‌ها را فراهم کرده باشیم، اما باز هم گردشگری از خارج به کشور نیاید. درست است؟

**کوروش نیا:** بله. دقیقاً همین طور است و بنابراین این دو موضوع به نوعی تکمیل‌کننده هم هستند. از آن جایی که ما این بحث دوم را فراهم نکرده‌ایم که به بخشی از آن به عملکرد دستگاه‌های اجرایی و بخشی هم به بخش خصوصی برمی‌گردد، نهایتاً توفیق چندانی در جذب گردشگران در حوزه سواحل و دریا پیدا نکرده‌ایم.

به عنوان یک مثال اخیراً در رسانه‌ها دیدم که بحث‌های زیادی برای تبدیل جزیره آشوراده به منطقه گردشگری ایجاد شده است که این جزیره بکر آسیب خواهد دید. من از دیدگاه مدیریت سواحل هیچ مشکلی در این موضوع نمی‌بینم، اما افرادی که دغدغه مباحث محیط زیستی را در پس ذهنشان دارند، شاید به خاطر سابقه نه چندان خوشایند، با این موضوع مخالفت می‌کنند. بخشی از این موضوع بر عهده دستگاه‌ها و بخش دولتی متولی موضوع است که باید یک ضمانت اجرایی قوی را برای مباحث حفاظتی تدوین و اجرا کند. بدون شک با وجود این پتانسیل‌ها اگر چنین فرآیندی تکمیل شود، زیرساخت‌ها فراهم شود و استانداردها و ضوابط و مقررات هم مراعات شود، کشور ما در این حوزه عملکردی متفاوت از حال خواهد داشت.

متأسفانه با وجود همه شعارهایی که داده شده است، هنوز کشوری هستیم که در زمینه اقتصادی به نفت و گاز وابستگی شدیدی داریم و برای ارزآوری در زمینه‌های دیگر توفیق چندانی نداشته‌ایم. موضوع گردشگری و گردشگری دریایی پتانسیل خوبی است که می‌شود از آن بهره گرفت. جناب آقای خدري هم مطرح کردند که لازمه توسعه گردشگری در سواحل، از طرفی تأمین زیرساخت‌های لازم است و از طرفی دیگر رعایت اصول حفاظتی از پتانسیل‌های ما در این حوزه. مثال دیگری برای شما می‌زنم که نشان بدهم به نظر من، کشور در زمینه جذب گردشگر در مناطق ساحلی، لااقل گردشگر داخلی در شمال کشور هیچ مشکلی نداریم. کافی است دو سه روز مملکت تعطیل باشد تا بزرگ‌راه‌ها بسته شود. مردم با هر شرایطی و با کمترین امکانات اقامتی به سواحل شمالی کشور

**پوریا:** جناب آقای خدري، در ابتدای این بحث به عنوان یکی از صاحب‌نظران گردشگری دریایی که در حوزه کاربردی و دانشگاهی فعالیت دارید، وضعیت فعلی گردشگری در سواحل و دریاها را بررسی کنید.

**خدري:** گردشگری دریایی تعریف مشخصی دارد که براساس آن هر فعالیت گردشگری که به آب ارتباط پیدا می‌کند، اعم از دریاها، رودخانه‌ها، تالاب‌ها و چشمه‌های آب گرم، گردشگری آبی یا گردشگری دریایی اطلاق می‌شود. این شیوه گردشگری در کشور ما به صورت برنامه‌ریزی شده و با یک نظام و سیستم مشخص وجود ندارد، اما به صورت خودجوش و به صورت استفاده‌هایی از سواحل انجام می‌شود، داریم. البته از نظر من ای کاش این نوع گردشگری را نداشته‌ایم، چرا که به سبب استفاده نادرست، عدم شناخت منابع و هم‌چنین نبود برنامه‌ریزی صحیح برای استفاده از این منابع، رفته رفته این منابع آسیب دیده و از بین می‌روند.

مسئله دیگر عدم ساختار مناسب پذیرش گردشگر است. گردشگر شاخص‌هایی دارد، امکانات گردشگری از جمله جاده، راه، فرودگاه و امکانات دیگر اقامتی و رفاهی در کنار جاذبه‌های تاریخی، آثار ملی و جهانی ثبت شده، توره‌های فرهنگی و... می‌تواند یک گردشگر را جذب کند. الان در ترکیه و امارات جذب گردشگری به شدت جدی است و در برخی از فصل‌ها پروازهای بسیار زیادی را برای گردشگران در نظر می‌گیرند. این یک اتفاق فرهنگی است. بحث بازارها و خرید هم از جذابیت‌هایی است که گردشگران دنبال می‌کنند. به ویژه گردشگران آبی در سفر به جزیره‌ها ترجیح می‌دهند که در کنار تفریح، امکانات خرید و مراکز تجاری هم ایجاد شده باشد.

برگردیم به وضعیت کنونی کشورمان، واضح است که کشور ما از نظر پتانسیل ظرفیت بسیار بالایی دارد اما از نظر بهره‌برداری موفق نبوده‌ایم. از نظر جذب گردشگران خارجی در بخش دریایی، شاید آمار به یک درصد هم نرسد. حداقل من آماری ندارم که گردشگر خارجی برای استفاده از سواحل وارد کشورمان شده باشد. البته آمار گردشگران داخلی که از سواحل استفاده می‌کنند، به نسبت سال‌های قبل آمار چشم‌گیری است؛ چون قبلاً آمار نداشته‌ایم. اما آمارهای چند سال گذشته نشان می‌دهد که آمار گردشگران پارسال نسبت به دو سال پیش حدود ۶۳ درصد رشد داشته است. اما اگر این آمار را با کل آمار گردشگری کشور مقایسه کنید، خواهید دید که سهم گردشگری دریایی تنها نیم درصد است. اما چون قبلاً آمار ۵ میلیون بوده و امسال ۸ میلیون شده است، رشد بزرگی را نشان می‌دهد.

مجموع مسافرت‌های دریایی ما که بین سرزمین اصلی و جزایر رخ می‌دهد به دو شکل است: هم گردشگری و هم برای کار که در هر سال به طور میانگین عددی بین ۱۲ تا ۱۳ میلیون نفر را به خود اختصاص می‌دهد. زمانی که من در اتحادیه بودم و آمارگیری آغاز شد، حدود هفت و نیم میلیون نفر سفر در سال بود که اگر این آمار را فقط با آمار متروی تهران مقایسه کنیم، می‌بینیم که این رقم آمار تنها یک یا دو روز است. اما در هنگام اعلام این آمارها خیلی بزرگ‌نمایی می‌شود.

### بزرگ‌نمایی آمارها، بی‌فایده است

ما پتانسیل‌های لازم را داریم. من بیش‌تر سواحل کشورهایی که ادعای گردشگری دریایی دارند را تجربه کرده‌ام یا به واسطه علاقه‌مندی به این موضوع بر روی این سواحل مطالعه داشته‌ام. به جرات می‌توانم بگویم وضعیت سواحل ما مناسب‌تر از بسیاری از این سواحل است، اما نوع استفاده ما کارآمد نیست. شما در کشور کره جنوبی در ساحل بوسان برای



سلیمانی:  
سازمان بنادر  
بازرسی های متناوبی  
را از ابتدای اسفند تا  
شانزدهم فروردین  
از شناورها به عمل  
می آورد که ناظر بر  
مواردی هم چون ایمنی  
شناورها، سیستم  
گرمايشی و سرمايشی  
شناورها، نحوه پذيرایی  
و... است که قطعاً  
تأثيرگذار خواهد بود.  
اما نظر من این است  
که اگر سازمان بنادر  
به صورت ریشه ای به  
این موضوع بپردازد،  
می توانیم بحث  
گردشگری دریایی  
فوق العاده ای را در  
کشور داشته باشیم.

می آیند تا از پتانسیل های طبیعی این منطقه استفاده کنند. بنابراین حتی در جنوب کشور که تراکم جمعیت بسیار پایین است، مردم در اولین فرصتی که پیدا می کنند سعی می کنند از موهبت های طبیعی در سواحل و مناطق دریایی بهره مند شوند، اما به واسطه عدم فراهم شدن شرایط و زیرساخت هایی که برای استفاده از امکانات دریایی مورد نیاز است، پتانسیلی که وجود دارد به نحو احسن استفاده نمی شود. در شمال کشور به خاطر قیمت بالای زمین و هجوم مردم به مناطق ساحلی و البته بخشی از دستگاه های دولتی و نظامی، دسترسی همگانی به دریا اساساً وجود ندارد.

در پروژه هایی هم چون مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) معضل اصلی که با آن مواجه هستیم، این است که مردم ما در شمال کشور به دریا و ساحل دسترسی ندارند. لاقبل در محدوده میانی ساحل شمال وضعیت بسیار اسفناک است و شما برای اینکه فقط دریا را ببینید تنها یک فضای محدود در اختیار دارید. ما تلاش می کنیم زمینه مدیریتی و بحث قانونی رسیدگی به این موضوع را فراهم کنیم.

**سلیمانی:** ما در حال حاضر خوشبختانه با متاسفانه به خاطر نداشتن امکانات شهری مناسب برای تفریح و... از نظر گردشگری دریایی با استقبال مردم مواجه شده ایم. با وجود همه ضعفی که در سواحل داریم و امکاناتی که فراهم نکرده ایم باز هم مردم برای بهره مندی از گردشگری دریایی به سواحل ما رجوع می کنند. این موضوع هم یک فرصت است و هم یک تهدید. اگر مسوولان ما در این قضیه خوب عمل نکنند، خود به خود مردم از این امکان هم روی گردان می شوند.

یکی از موارد مورد توجه در این زمینه، بحث ایمنی شناورهاست. در حال حاضر اتوبوس هایی که بحث گردشگری دارند، اتوبوس های VIP هستند که با اتوبوس هایی که صرفاً مسافر را جابه جا می کنند، از نظر امکانات و فضا تفاوت هایی دارند. در بحث دریایی بررسی کنید که شناورها چه تفاوت هایی با هم دارند؟ واقعیت این است که تفاوتی وجود ندارد. شناوری که برای تردد مسافران فعال است با شناور گردشگری یکی است. امکانات خیلی ضعیف است. مواردی مانند اضافه سوار کردن مسافر در ایام شلوغ هم مزید بر علت است. مسافری که شاید سالی یک یا دو بار فرصت داشته باشد از این تعطیلات استفاده کند، با چنان ازدحام جمعیت و نابسامانی مواجه می شود که خاطره بسیار بدی پیدا می کند که در تصمیم گیری های بعدی برای تعطیلات تأثیرگذار خواهد بود.

در همین زمینه در جلسه ششم فوریه در خصوص آموزش های خاص کشتی های مسافری در IMO مرتبط با STCW قسمت A بخش 5 بند دوم تصویب شد که پرسنل کشتی باید آموزش های مورد نیاز برای خارج کردن مسافران از کشتی در مواقع خطر را دیده باشند تا بتوانند ایمنی را تأمین کنند. این موضوع پس از غرق شدن یک کشتی در ایتالیا رخ داد. البته سازمان بنادر هم بازرسی های متناوبی را از ابتدای اسفند تا شانزدهم فروردین از شناورها به عمل می آورد که ناظر بر مواردی هم چون ایمنی شناورها، سیستم گرمایشی و سرمايشی شناورها، نحوه پذيرایی و... است که قطعاً تأثیرگذار خواهد بود. اما نظر من این است که اگر سازمان بنادر به صورت ریشه ای به این موضوع بپردازد، می توانیم بحث گردشگری دریایی فوق العاده ای را در کشور داشته باشیم.

**پروژه:** نظارت سازمان را دخیل کردید، بخش خصوصی از سازمان چه می خواهد؟ چه نیازهایی در این بخش وجود دارد که سازمان بنادر می تواند در تأمین آن ها با بخش خصوصی همراه شود؟

**سلیمانی:** بی بروبرگرد سازمان، در درجه اول با نظارت بهتر می تواند در رشد و ارتقای صنعت گردشگری دریایی

تأثیرگذار باشد. شرکت هایی هستند که تمایل دارند در زمینه گردشگری بهتر عمل کنند، اما اگر در بحث رقابت نتوانند چیزی به دست بیاورند خود به خود ایده و سرمایه گذاری شان منجر به خسارت می شود. به همین دلیل هم سازمان باید میان بخش هایی که فقط به فکر کسب درآمد هستند با بخش هایی که با ایده پردازی و فراهم کردن امکانات این موضوع را پیگیری می کنند، تفاوت قائل باشد.

از سوی دیگر، زیرساخت ترمینال های مسافری باید مورد توجه باشد. این ترمینال ها هر قدر رفت و آمد مسافران را تسهیل کنند، در جذب گردشگران بیش تری موثر خواهند بود. در ایام تعطیل و ایام نوروز در پایانه های مسافری سواحل جنوب صف های کیلومتری بسته می شود و اگر سازمان بتواند این ها را مدیریت کند، در حفظ این اشتیاق تأثیرگذار خواهد بود. بسیاری از خانواده ها که با دریافت گزارشی از ترافیک و ازدیاد جمعیت و حمل و نقل پرمخاطره، از سفر دریایی خود منصرف شده و مقصد دیگری برای سفرشان انتخاب کرده اند. برای تأمین این زیرساخت ها، به جز سازمان و چتر حمایت سازمان کسی دیگر نمی تواند کاری انجام دهد و تنها در این شرایط است که بنگاه های خصوصی می توانند بهتر عمل کنند و پایشان را فراتر بگذارند.

### جای خالی اسناد بالادستی در توسعه سواحل

**خدای:** مردم به حاکمان شان نگاه می کنند. این سوال برای من پیش آمده است که نظام ما برای شناخت دریا و گردشگری دریا در میان مردم چه کرده است؟ نظام که می گویم به طور خاص منظورم رویکرد نظام مذهبی حاکم بر کشور ماست، چرا که اگر بحث غیرمذهبی باشد، زیاد برای من جای سوال نمی ماند. اما چون در آموزه های مذهبی ما تاکید زیادی بر سفر و دریا و درک محیط وجود دارد، این پرسش برای من ایجاد شده است. آماری را در تلویزیون دیدم که می گفت در قرآن کریم نسبت به کار رفتن کلمه دریا نسبت به زمین ۷۰ به ۲۰ است. اما واقعاً برای شناختن دریا چه کرده ایم؟ مثلاً جایگاه یا سند بالادستی در این زمینه وجود دارد؟ کشور ما تا ۲ هزار سال پیش به عنوان یک کشور دریایی شناخته می شد و شاید پس از حمله اسکندر به تخت جمشید و نابودی آن که در حقیقت نابودی منابع دریانوردی ایران هم بود، ایران از دریا فاصله گرفت.

اگر بخواهید گردشگری ساحلی داشته باشید، باید جمعیت ساحلی داشته باشید، اما واقعیت وضعیت ما در این زمینه هم چندان خوش آیند نیست. به نسبت بقیه جاهای کشور چند تخت اقامتی در سواحل شمال و جنوب کشور داریم؟ گردشگر که با شاعر و وزبایی طبیعی نمی تواند سفر کند. برای اینکه یک گردشگر یا یک خانواده سفر کنند، نیازمند زیرساخت هایی هستیم. بنابراین نظام از فرصت بزرگی که جزو آموزه های اصلی دین است، غفلت کرده است. یکی از بزرگ ترین غفلت ها و اشتباهات تاریخی ما، فراموشی دریاست و این بزرگ ترین ضربه را در طول تاریخ به ما خواهد زد. اخیراً از موزه دریانوردی یونان برای چهارمین بار بازدید کردم. در ورودی این موزه جمله ای از یک فیلسوف یونانی مربوط به حدود چهار تا پنج هزار سال قبل نوشته است که می گوید اگر می خواهی خانه ای آباد داشته باشی، اگر می خواهی کشوری پررونق داشته باشی، باید کشتی هایت در آب باشد. نمی گوید باید کشتی داشته باشی بلکه می گوید باید کشتی هایت در آب باشد، یعنی دریانوردی کنی. راه ثروت، قدرت و سلامت زندگی کردن برای بشری که روی زمین زندگی می کند، بهره مندی از دریاست. ما این فرصت را با عدم اطلاع رسانی از مردم گرفته ایم.

در بخش خصوصی تا زمانی که یک فرهنگ واقعی گردشگری وجود نداشته باشد، نمی تواند فعالیت کند. الان آمارهای



**کوروش نیا:**  
سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به تکالیفی که برایش مشخص شده است و مباحث مربوط به اصل ۴۴ قانون اساسی، وارد تصدی گری در حوزه حمل و نقل دریایی نخواهد شد.

که برایش مشخص شده است و مباحث مربوط به اصل ۴۴ قانون اساسی، وارد تصدی گری در حوزه حمل و نقل دریایی نخواهد شد. به عنوان مثال سازمان بنادر نمی آید خطوط کشتیرانی ایجاد کند یا شناور مسافری بخرد و آن را در اختیار بهره برداران قرار دهد. اما می دانم که حمایت های خیلی خوبی در این حوزه از محل وجوه اداره شده، انجام می دهد. همان طور که عرض کردم از دور اطلاعاتی دارم و برای جزییات بیشتر باید به متولیان اصلی در سازمان مراجعه شود.

به عنوان مثال، سازمان کمک های خیلی خوبی برای نوسازی و تجهیز حوزه حمل و نقل دریایی کشور و بنادر به بخش خصوصی داده است. بخشی از هزینه های این موضوع را سازمان به واسطه دید حاکمیتی که دارد تقبل می کند. اما قاعدتا با توجه به محدودیت های قانونی و رعایت سیاست های کلی نظام در این زمینه، ورود به حوزه تصدی گری خیلی به صلاح نیست. قاعدتا سازمان بنادر و دریانوردی هم مانند بسیاری از بخش های دولت که در راستای کوچک سازی دولت و واگذاری امور تصدی گری به بخش خصوصی و مردمی، در این حوزه ها وارد نمی شود. اما عرض کردم در کنار این موضوع سعی می کنیم که این جریان را هدایت کنیم. سیاست گذاری های درستی انجام دهیم و کمک کنیم تا از طریق ارایه تسهیلات به این حوزه شرایط بهتری را برای رشد و شکوفایی آن ایجاد کنیم.

همان طور که شما می دانید محیط منطقه ساحلی شرایط ویژه ای دارد، منطقه ای است که متاثر از سه محیط متفاوت اتمسفر، هیدروسفر و لیتوسفر است که هر کدام از این ها روی دیگری تاثیر می گذارد. بنابراین محدوده ساحلی یک منطقه ویژه است که نیازمند اعمال یک مدیریت صحیح است. این مدیریت صحیح لازمه و از ضروریات توسعه بخش های دیگر و از جمله گردشگری است.

یک پروژه مدیریت منطقه ساحلی در شکل ایده آل خودش از خط الراس حوزه آب خیز در خشکی شروع می شود و تا ناحیه انحصاری اقتصادی در دریا ادامه پیدا می کند. سازمان بنادر به واسطه حوزه فعالیتش می تواند در بخش دریایی و محدوده نوار ساحلی (Shoreline) در مناطق ساحلی به عنوان متولی اصلی تاثیر گذار و دخیل باشد، ولی از طرفی این یک پارچگی باید در این حوزه دیده شود؛ یعنی مدیریت در کل منطقه هم زمان با هم. این موضوع به نوعی ما را مجاب کرد که به استناد مباحث قانونی و حاکمیتی که داریم، پروژه ای را تحت عنوان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در سازمان اجرا کنیم. اگر شما با افراد عادی صحبت کنید و از آن ها بخواهید که ساحل را تعریف کنند، تصورشان از ساحل همان ماسه زاری است که در کنار دریا است و دیدشان از منطقه ساحلی محدود به همان منطقه است. اما در نگاه علمی و دقیق تر محدوده مناطق ساحلی بسیار گسترده تر از این حوزه است. به عنوان مثال در همین پروژه ICZM که عرض کردم قریب ۱۰ کیلومتر در خشکی و مرز آب های سرزمینی در محدوده دریایی را در نظر گرفتیم، برای اینکه بتوانیم فاکتورهای مدیریتی را در محدوده مناطق ساحلی اعمال کنیم.

حالا چرا این پروژه مطرح می شود و چرا من آن را در این میزگرد مطرح کردم؟ به واسطه شرایط خاص منطقه ساحلی و از جمله آن مخاطراتی که منطقه ساحلی از ناحیه دریا ممکن است با آن روبه رو باشد از جمله طوفان های دریایی، امواج و... نیازمند تأمین زیرساخت هایی هستیم. این مخاطرات خوشبختانه در کشورمان بسیار کم است، اما این به آن معنا نیست که بخواهیم از آن بگذریم، وقتی من می گویم باید زیرساخت ها را فراهم کنیم، همین است. گواه من بر این ادعا که سازمان بنادر و دریانوردی به نوعی نه تنها در کشور در مقایسه با سایر بخش ها بلکه در منطقه شرایط مطلوب تری ایجاد کرده و جلوتر است، این است که ما این موضوعات

مختلفی وجود دارد که این تعداد از سواحل بازدید کردند و... مثلاً فارس در ایام عید یک آمارهایی منتشر می کند که آدم تعجب می کند. هر مسافری را که به سمت خوزستان و بوشهر و هرمزگان می رود و از آنجا رد شده را جزو گردشگران خودش می گذارد. آیا این آمارها به ما کمک می کند؟ فرض کنیم همه این ها مال استان فارس است، اما آیا می تواند به اقتصاد استان فارس کمک کند؟ آیا آن ها می توانند براساس این آمار برنامه ریزی کنند و هتل، رستوران و مکان تفریحی بسازند؟ اما نه، خودشان هم می دانند که این آمار حقیقی نیست. پس این همه بزرگ نمایی و غلو و آن چیزهایی که ما اولین و بهترین هستیم، برای چیست؟ کشور ما هم قطعه کوچکی از دنیاست، مثل بقیه دنیا، فرصت ها و امتیازهای متفاوتی دارد که اگر روی این ها تکیه کردیم آن وقت می توانیم روی بخش دوم یعنی خواسته های بخش خصوصی از حاکمیت بحث کنیم. اما حاکمیت دیدگاه خودش را به صورت روشن و واضح مطرح نکند و به صورت عملی نشان ندهد که "ما گردشگری دریایی را باور کرده ایم و باور به حضور و بودن در ساحل و شهرهای بندری داریم" نمی تواند باعث رونق، آبادانی و آرامش خاطر مردمی شود که ما به خاطر آن ها فعالیت می کنیم و تمام کارها سلیقه ای خواهد بود.

الآن دولت جدید اعتقاد دارد که باید به صورت جدی مباحث گردشگری را پیگیری کرد. آقای روحانی به هریک از استان های ساحلی که سفر داشتند، به صورت رسمی مطرح کردند که باید به گردشگری توجه شود. اما متاسفانه معمولاً سیاسی ها دو گروه هستند، موافقان که هیچ، اما مخالفان می گویند این شعار ابزاری است. یعنی الان هم که زمینه و فرصت ایجاد شده است، خود ما پیگیر نیستیم. چون باور نداریم و ندیده ایم که به صورت جدی در جایگاه کلان به موضوع گردشگری دریایی اعتقادی وجود داشته باشد.

**کوروش نیا:** در بخش قبلی صحبت هایم مطرح کردم که لازمه شکوفایی این بخش علاوه بر پتانسیل هایی که خوشبختانه در کشور ما موجود است، در نظر گرفتن، تهیه و ایجاد زیرساخت های لازم است. البته بخشی که من در مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت دارم، خیلی مرتبط با توسعه زیرساخت های بخش دریایی و بنادر نیست و بیشتر در حوزه مطالعاتی سواحل و بنادر است. اما من به جرات می توانم ادعا کنم که لاقلاً در حوزه زیرساخت های دریایی سازمان بنادر در مقایسه با بسیاری بخش های دیگر جلوتر است. چرا که اساساً پروژه های عمرانی و مطالعاتی گسترده ای در این زمینه در دست اقدام دارد که برای دریافت جزییات آن ها می توانید به واحدهای مربوط به خودش مراجعه کنید.

از جمله بحث مربوط به اسکله ها و ترمینال های مسافری دریایی است که چندین سال است در مجموعه سازمان با توجه به ضرورتی که دیده شده است، پیگیری می شود و کارهای خیلی خوبی در این حوزه انجام شده است. هر چند که شاید با شرایط ایده آل فاصله داشته باشیم، اما خدمت شما عرض کردم که با توجه به اطلاعات کلی که دارم، فکر می کنم سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به نهاد های دیگر در زمینه فراهم آوردن زیرساخت ها، عملکرد بهتری دارد.

در مقایسه با بخش های دیگری که دوستان مد نظر دارند، اوضاع ما در حمل و نقل دریایی، تهیه و ایجاد زیرساخت های لازم در بحث بنادر چه در حوزه گردشگری و چه سایر بخش های تجاری اوضاع بهتری است. برای رسیدن به شرایط ایده آل و مطلوب باید برنامه ریزی های بهتری داشته باشیم، آینده نگری بهتری داشته باشیم و عوامل دیگری که ذی ربط توسعه حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل دریایی هستند و در گردشگری دریایی موثر هستند، فراهم شود تا به جایگاه واقعی در حوزه گردشگری دریایی برسیم.

بدیهی است، سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به تکالیفی



سلیمانی:  
بی‌روبرگرد سازمان،  
در درجه اول با نظارت  
بهتر می‌تواند در  
رشد و ارتقای صنعت  
گردشگری دریایی  
تاثیرگذار باشد.

مخاطرات دریایی، منطقه‌بندی‌های مناطق ساحلی، دسترسی همگانی به ساحل را که لازمه گردشگری هستند، پیش‌بینی کردیم و این پروژه را به انجام رساندیم تا مدیریت صحیح منابع را در منطقه ساحلی پیاده کنیم. سعی ما این بوده که بر اساس وظایف حاکمیتی که به‌عنوان نماینده IMO به ما محول شده است و مجلس محترم شورای اسلامی در آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب کرده (در قالب بند ۲۲ ماده ۳ آیین‌نامه سازمان) این مباحث را مدنظر قرار دهیم و حاصل این پروژه هم خروجی‌هایی بوده که بخشی از آن در زمین گردشگری کارآمد است. سواحل طولانی ما نیازمند برنامه‌ریزی و مدیریت بهینه‌ای هستند که بتوانند نهایتاً شکوفایی را در تمام حوزه‌های اقتصادی از جمله موضوع گردشگری ساحلی در برداشته باشد.

**سلیمانی:** درست است که سازمان بنادر و واقعاً نسبت به نهاد‌های دیگر کشور، سازمانی پیشرو است که بخشی از آن به‌خاطر ماهیت بین‌المللی آن است. ما الان در آموزش‌های دریانوردی هیچ‌گاه خودمان را با آموزش عالی یا آموزش و پرورش و فنی و حرفه‌ای مقایسه نمی‌کنیم. اگر بخواهیم چنین مقایسه‌ای انجام بدهیم، باید چند سال درجا بزنیم تا آن‌ها به ما برسند. اما پیش‌روی ما همیشه مراکز خارج از کشور مدعی در این زمینه است. فکر می‌کنم سازمان بنادر در بخش گردشگری هم باید یک چنین دیدگاهی داشته باشد و دائماً خودش را با کشورهای هم‌جوار و اروپایی مقایسه کند. مورد دیگری که در نوار ساحلی کشور وجود دارد این است که سازمان بنادر باید به نوعی در ابعاد سیاسی، فرهنگی و شهری نقش کلان و بارزی ایفا کند. چرا؟ چون بحث دریا و بندر به حوزه کاری سازمان بنادر به‌عنوان بخشی از حاکمیت کشور ما باز می‌گردد. سازمان بنادر بخش خصوصی نیست که نسبت به این قضیه تضادی داشته باشد.

گردشگری دریایی شاخه‌های متفاوتی دارد. حدوداً چهار سال پیش بود که تحقیقی در خصوص احداث مارینا یا اسکله‌های شناورهای تفریحی انجام دادم. در این بررسی توانستم حدود ۸۸ ایرانی را شناسایی کنم که خارج از ایران شناوریات دارند. این‌ها افرادی بودند که یا به‌واسطه سفرهایی که به این مناطق داشتند با این موضوع آشنا شده بودند یا مطالعات دیگری داشتند که به این قضیه منجر شده بود. الان در کشور ما وقتی با عامه مردم درباره دریا صحبت می‌کنید، همه می‌گویند نیروی دریایی. یعنی خیلی شناخت کم است. وقتی صحبت از افسر و مهندس کشتی می‌کنید باز هم همه فکرها به سمت نیروی دریایی ارتش می‌رود. به‌خاطر اینکه تبلیغات، فرهنگ‌سازی و اطلاع‌رسانی کم بوده است. سازمان اگر بتواند در این زمینه پررنگ‌تر عمل کند، بدون شک فکر می‌کنم که نتیجه خیلی بهتری داشته باشیم. چون بنگاه‌های خصوصی فعال‌تر می‌شوند و در نتیجه چرخه آن صنعت بیش‌تر به گردش در می‌آید.

مورد دیگری که باید در این‌جا مطرح شود این است که اصولاً در خارج از ایران، بنادر هر کشوری خیلی آبادتر از شهرهای مرکزی و حتی آبادتر از پایتخت هستند. این به‌خاطر اهمیتی است که به بنادر می‌دهند و جایگاه خودشان را به‌خوبی در کشورها پیدا کرده‌اند. مثلاً یک کشتی کانتینری با ۳۰۰۰ TEU به بندر می‌آید. همین کشتی چقدر می‌تواند حمل‌ونقل ریلی، جاده‌ای، گمرکات و بازارهای محلی را به رونق در بیاورد. اما به نوعی در مملکت ما می‌آیند یک بسته را از بندر بر می‌دارند و در جای دیگری هزینه و استفاده می‌کنند در صورتی که ما باید از این فرصت‌ها برای بنادرمان استفاده کنیم.

اگر خود سازمان بنادر در یک مورد کوچک مثل همین مارینا در جزیره کیش و قشم و جزایر پرامکانات، تسهیلاتی قرار دهد و مارینا راه‌اندازی شود، کسانی که علاقه دارند می‌توانند

شناورهای یات داشته باشد، وقتی مردم بدانند اسکله‌ای وجود دارد، مکانی برای تعمیر و نگهداری هست، بی‌شک در این زمینه سرمایه‌گذاری می‌کنند. چرا الان باید سرمایه‌ها در آپارتمان تجمیع شود، یا پس از مدتی سرمایه‌گذاری‌ها به سمت بازار خودرو برود، به‌خاطر این است که مردم فقط از آن‌ها اطلاع دارند اما در بحث گردشگری و دریایی و مانند آن هم اگر اطلاع‌رسانی بشود، بی‌شک این سرمایه‌گذاری‌ها در این زمینه انجام می‌شود که می‌تواند منفعت خیلی خوبی با ریسک بسیار کمی داشته باشد.

**خوری:** شما خودتان خواستید که ما به سمت سازمان برویم، پس باید تحمل‌تان را بالاتر ببرید. اول اینکه ما خودمان را جدا از سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌دانیم و اگر بحثی مطرح می‌شود برای پیش‌برد امور است.

در بحث سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۲-۱۳ سازمان در بحث دریایی و گردشگری ذی‌ربط هستند، اما سه سازمان اصلی و تاثیرگذارند. سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان میراث فرهنگی و سازمان حفاظت محیط زیست.

این یک واقعیت درباره سازمان حفاظت محیط زیست است که هر جا در کشور ما زورش نرسد، صدایش در نمی‌آید؛ مثل پروژه‌های نفتی. شما همین الان می‌بینید که ریزگردها ناشی از استخراج نفت در تالاب‌های خوزستان است که محیط زیست سکوت کرده و در آن زمان جرات حرف زدن نداشته. ما در سفری با آقای نعمت‌زاده از پتروشیمی‌های چابهار بازدید کردیم، باید ببینید که این پتروشیمی‌ها کجا احداث شده‌اند، همه هم می‌گویند که از نظر زیست محیطی اشکال دارند اما آیا سازمان حفاظت محیط زیست حرفی زده است؟ اما در جایی که زورش می‌رسد، تلافی نفت و... را در می‌آورد و در پروژه‌ها، سدی را پیش‌رویتان می‌گذارد که شما باید ۱۰۰ برابر پول پروژه را صرف مطالعات زیست محیطی کنید و یا به سازمان محیط زیست بدهید که عملاً مشاور توانمند قوی در ایران وجود دارد که مطالعات کاملی انجام بدهد و نه سازمان حفاظت محیط زیست سند بالادستی دارد که بگوید ما اینجا را مطالعه کرده‌ایم و این منطقه را برای این کار در نظر گرفته‌ایم. به‌خاطر همین هم فرصت‌های زیادی از دست می‌رود. پس موضوع مربوط به سازمان حفاظت محیط زیست چیزی نیست که برای بخش خصوصی حل بشود و اگر نظام اعتقاد دارد که گردشگری و گردشگری دریایی می‌تواند موثر باشد باید خودش محیط زیست را مجاب کند.

نهاد دیگر، سازمان میراث فرهنگی است. سازمان میراث فرهنگی امتحان پس داده است و همه می‌دانیم که بیش‌تر یک سازمان سیاسی است تا سازمانی که کار تخصصی کند. افرادی هم که در این سال‌ها در راس آن بوده‌اند، آدم‌های سیاسی بوده‌اند تا افراد متخصص. یعنی مثلاً این مدیران، هتل‌داری نخوانده بودند، بعد سابقه کسب کرده باشد که بعد رییس سازمان میراث فرهنگی بشوند. البته درست است بعضی چیزها مدیریتی است اما برخی موارد واقعاً تخصصی است. مثل سازمان بنادر که ما نمی‌توانیم یک معلم را از آموزش و پرورش بیاوریم و در راس آن بگذاریم؛ بلکه سال‌ها تجربه و تخصص می‌خواهد. گردشگری هم کار کاملاً تخصصی در دنیا است. اگر کشوری از آن نتیجه گرفته است، هم روی آموزش آن زمان گذاشته است هم سرمایه‌گذاری کرده و هم ظرفیت‌هایش را به دنیا شناسانده است و در نهایت توانسته نتیجه بگیرد.

خوب سازمان میراث هم تکلیف‌اش مشخص است و فقط سازمان بنادر باقی می‌ماند. سازمان بنادر را در چند جلسه گفته‌ام که به‌دو شکل با این موضوع برخورد کرده است که بیشتر به سلیقه مدیران ارشد آن بستگی داشته است. یا به‌صرف این که به صراحت در شرح وظایف سازمان نیست، از



### کوروش نیا:

سازمان بنادر به هر حال یک ارگان دولتی و حاکمیتی است. ما نماینده دولت و همین طور نماینده IMO هستیم. بنابراین در زمینه گردشگری نه از نظر قانونی امکان آن را داریم که وارد حیطه دستگاه‌های دیگر شویم و نه علاقه داریم یعنی نه می خواهیم و نه می توانیم.

میلیون تومان وام از سازمان بنادر بگیریم، بعد خواهیم مسافر ۱۵۰۰ تومانی را بین بندر عباس و قشم جابه‌جا کنیم؟ چه طور این پول را برگردانیم؟ دیگر آنکه شرط گذاشته بودند که باید این شناور داخلی باشد. در صورتی که ما اصلاً شرکتی نداشتیم که کشتی آلومینیومی بسازد، به‌جز به‌طور محدود در یکی دو کارخانه نظامی که کارهایی در این زمینه انجام داده بودند.

تجربه هم نبود. این‌ها را می‌گویم که اگر سازمان خودش وارد گود نشود، صرف یک کمک نمی‌تواند وارد گود شود. من می‌گویم که از ۸ سال پیش تا الان آمار مسافر دریایی ما را مقایسه کنید و ببینید چقدر رشد کرده است؟ سیستم نیمه‌دولتی هم که بود وقتی دید کانتینر بهتر است با وجود همه حمایت‌هایی که از آن شده بود، خودش را از مسافری جدا کرد و الان به‌عنوان فیدر کار می‌کند.

بنابراین سازمان بنادر به‌عنوان نهادی که همه نگاه‌های دریایی به آن برمی‌گردد و امروز توانسته جایگاه خودش را تثبیت کند باید در این قضیه دخیل شود. الان حتی اگر نیروی دریایی هم بخواهد همایشی داشته باشد، نفر اولی که دعوت می‌کند، مدیرعامل و مدیران سازمان بنادر هستند. همه می‌دانند چیزی در دریا بدون حضور سازمان بنادر حل شدنی نیست. گردشگری هم همین است. اگر می‌خواهیم در دریانوردی موفق باشیم، اگر ادعا داریم که خلیج فارس مال ماست، باید بتوانیم دریانوردی مناسبی داشته باشیم. روز به روز ناوگان دریایی مان کوچکتر می‌شود. عمده تردد‌های ما شناورهای سنتی هستند که در خلیج فارس تردد می‌کنند که این‌ها هم روز به روز محدودتر می‌شوند و ظرفیت اقتصادی شان را از دست داده‌اند. همه مشکلات روی سرشان ریخته، مشکل سوخت دارند، زیرساخت‌های بنادر کوچک که هر روز با نگرش مدیران تغییر می‌کند. من شنیدم مدیرعامل محترم فعلی اصلاً اعتقادی به توسعه بنادر کوچک ندارند و این یعنی سازمان برگشته است به حدود سال قبل از ۸۰. یعنی گفته‌اند تمرکزمان را روی بنادر بزرگ بگذاریم. پس گردشگری دریایی اگر بخواهد شکل بگیرد، جز اینکه خود سازمان دوباره وارد شود و جز اینکه در این مسایل پیشرو باشد، راهی وجود ندارد.

### هدایت سرمایه‌گذاری‌ها برای توسعه سواحل

**کوروش نیا:** من سعی می‌کنم ضمن پاسخ به این سوالات نیم‌نگاهی به مبحث اصلی شما داشته باشم. سازمان بنادر به هر حال یک ارگان دولتی و حاکمیتی است. ما نماینده دولت و همین طور نماینده IMO هستیم. بنابراین در زمینه گردشگری نه از نظر قانونی امکان آن را داریم که وارد حیطه دستگاه‌های دیگر شویم و نه علاقه داریم یعنی نه می‌خواهیم و نه می‌توانیم.

موضوع رعایت استانداردهای حداقلی را مطرح کردید. به هر حال تا آن جایی که من می‌دانم چون سازمان نماینده IMO است و این استانداردها از طریق این مجموعه بین‌المللی تدوین و به همه اعضا ابلاغ می‌شود، ما هم باید این استانداردها و ضوابط را مراعات کنیم. به‌طور قطع، مسوولان سازمان در همه رده‌ها و حوزه‌ها دیدگاه‌شان دیدگاه توسعه در بخش حمل‌ونقل دریایی و توسعه سواحل است، اما این‌طور نیست که ما از آن ضوابط و حداقل ایده‌آل‌های خودمان که معمولاً مصوبات IMO است، بتوانیم عبور کنیم. خواهش می‌کنم به این موضوع توجه کنید. مبحث دیگری که می‌خواستم در بخش‌های قبلی اشاره کنم، این است که با دوستان موافقم که دیدگاه مردم و مسوولان ما در خیلی از حوزه‌ها و بخش‌ها، دیدگاه خشکی محور است. ما معمولاً نگاه دریامحور و توسعه دریامحور در گذشته نداشته‌ایم. در این موضوع خوشبختانه سازمان کارهای خیلی بزرگی کرده است.

کنار گردشگری رد شده است؛ یا یک سری به‌عنوان کمک وارد این مجموعه شده است. این کمک‌های انجام گرفته، بد نیست، اما کافی هم نیست. خود من در حوزه حمل‌ونقل دریایی مسافری، مقطعی که مدیرعامل اتحادیه دریایی کشور بودم، این طرح را دادم که اگر می‌خواهید گردشگری دریایی راه بیفتد، بیاید الگوی شهرداری‌ها را پیگیری کنید. شهرداری‌ها برای اینکه ناوگان حمل‌ونقل را گسترش دهند و افراد برای کاهش ترافیک اتوبوس بخرند، ۸۵ درصد وام بلاعوض دادند. یعنی در همان سال شهرداری تهران از یکی از شرکت‌ها اتوبوس را در اختیار متقاضیان می‌گذاشت. متقاضی باید ۱۵ میلیون تومان به حساب شهرداری می‌ریخت، بعد شهرداری یک اتوبوس ۱۰۰ میلیون تومانی را به او می‌داد. ۸۵ درصد این مبلغ را شهرداری می‌داد و از شما تعهد می‌گرفت که شش سال در ناوگان درون‌شهری کار کنید. یعنی ترافیک آن قدر اهمیت داشت که ۸۵ درصد پروژه‌ای را وام بلاعوض می‌دادند.

حالا طرح ما رسید به اینکه وام صفر درصد به حمل‌ونقل مسافری تعلق بگیرد. برای شروع خوب بود اما در ادامه هم دست‌خوش بی‌مهری مسوولان بعدی شد و هم بانک‌ها آن‌طوری که باید آمادگی‌اش را نداشتند. ایرادی که به سازمان یا به کل جامعه دریایی و به‌خصوص بخش صنعتی وارد است این است که ما باید باور کنیم که یک کشور جهان‌سومی در خاورمیانه و با این محدوده جغرافیایی هستیم و خیلی محیط پیشرفته‌ای مثل اروپا نیستیم که توقع داشته باشیم شناوری که در مملکت ما ساخته می‌شود، شناوری باشد که بتواند با استانداردهای اروپایی رقابت کند. باید ظرفیت کشور خود را بشناسیم. ما همان سال‌ها بحث‌مان این بود که می‌گفتیم بگذارید یک شناور متناسب با حمل‌ونقل مسافری دریایی که الان هست به وجود بیاید یا با یک افزایش منطقی افزایش بهای بلیت. نرویم سراغ شناوری که حتماً باید استانداردهای خیلی خیلی بالا داشته باشد و به‌خاطر این استانداردها یا نتوانیم تولید کنیم، یا منصرف شویم. یک چیزهایی را می‌گذاریم کنار هم که شعارش خیلی خوب است. ما می‌گوییم دریانوردی ایمن و مدرن و بهره‌وری حداکثری، بعد منابع‌مان منابع حداقلی هستند. سیستمی که می‌خواهد برداشت کند، سیستمی است که توان یا امکانات یا آموزشش به سطحی نرسیده است که بتوانند از آن استفاده کنند.

من یک شناور ساختم که به تازگی کار آن تمام شده است. کاپیتان از نفت کش آورده‌ایم، می‌گوید آقای خدردی من خیلی از این دستگاه‌ها را نمی‌شناسم و نمی‌توانم با آن‌ها کار کنم. نه اینکه من شناور لوکس خریده باشیم، نه. من رفتم امروز شناور را با تجهیزات ناوبری جدید سفارش دادم و خریدم، همان‌طور که سازمان می‌خواهد. اما یک کاپیتان جوان حدود ۴۰ ساله می‌گوید من ۱۰ سال پیش که وارد این کار شدم و از دانشگاه فارغ‌التحصیل شدم اصلاً سیستم‌ها به این شکل نبود و من نمی‌توانم با این شناور کار کنم.

توسعه به این شکل یا توسعه‌ای که بر اساس بومی بودن و داشته‌های داخلی نباشد، عملاً یک حلقه نامتناسبی با جامعه‌ای که در حال ارتقای آن هستی، خواهد شد. پس سازمان یک سری استانداردهای بیش از نیاز مملکت ما را دیده است. مثلاً تمام قایق‌های مسافری ما باید آلومینیوم باشد. همان زمان ما با دو شرکت در دبی مذاکره می‌کردیم که شناورهای فایبرگلاس می‌ساختند. الان هم هستند. لوکس‌ترین بات‌های دنیا هم از جنس فایبرگلاس هستند. اما این تفکر سفت و سخت ایده‌آل‌ستی باعث شد که کل تسهیلاتی که داده شد، استقبال چندانی نشود. در آن زمان من بارها و بارها از سرمایه‌گذاران خواهش می‌کردم که بیایید سازمان بنادر وام با صفر درصد سود می‌دهد، شناور و اتوبوس دریایی بخرید، می‌گفتند آخر ما شناوری با ۵۰۰





سلیمانی:  
در بحث کشتی سازی  
سازمان بنادر بیش تر  
جنبه حمایتی از  
کشتی سازی ها دارد و  
این خیلی عالی است.  
چون اگر این صنعت  
رونق بگیرد و شکوفا  
شود، اتفاقی همچون  
صنایع کشتی سازی  
کره و چین روی  
می دهد.

بدون تصببات سازمانی می گویم که برگزاری یک همایش بین المللی با نام ICOPMAS با حضور مهمانان و متخصصان از تمام دنیا در حوزه سواحل، بنادر و سازه های دریایی کار کوچکی نیست. دیدگاه من این است که ICOPMAS می تواند اتاق فکری برای توسعه دریامحور در کشور ما باشد. نیروهای نظامی و انتظامی همکاری فعالی در این همایش دارند. بنابراین در حوزه فرهنگ سازی و اشاعه فرهنگ دریا و استفاده از تجارب دیگر کشورها و همین طور انتقال تجارب ما به کشورهای منطقه، برگزاری یک چنین همایشی می تواند نقش تاثیرگذاری داشته باشد. خیلی وقت ها در حوزه سواحل، استفاده از پتانسیل های گردشگری سواحل هم از موضوعات محوری این همایش بوده است.

همچنین انتشار کتاب های مختلفی که حاصل مطالعات ICZM است و تهیه برنامه های چند رسانه ای که بتواند از طریق صدا و سیما به خصوص در استان های ساحلی پخش شود و مردم را نسبت به مباحث دریایی آگاه کند، باز هم سیاست دیگری بوده که در این چند سال مد نظر قرار گرفته است.

بحث دیگری را می خواهم اشاره کنم. می گویند که مثلا بخش خصوصی در مناطق ساحلی ما سرمایه گذاری کند و حالا بخش دولتی هم حمایت کند. ما بخشی از این حمایت از سرمایه گذاری را از طریق کمیته صدور مجوز سازه های دریایی انجام می دهیم. به بیان دیگر، کمیته ای با استناد به این نامه قانونی سازمان بنادر و دریانوردی در اداره کل مهندسی سواحل در مجموعه معاونت توسعه و تجهیز بنادر داریم که به نوعی بازوی فنی بخش خصوصی در ساخت و سازهای ساحلی است. شاید در نگاه اول این طور پیش بیاید که این نوعی بوروکراسی اداری است، اما نمونه های متعددی دیده ام که به دلیل عدم رعایت استانداردها و بدون اینکه مجوزی از سازمان دریافت کرده باشند، ساخت و سازی انجام شده است؛ حتی توسط بخش های دولتی که معمولا مشاوران بزرگی را در کنار خودشان دارند. اما متأسفانه موقعی که پروژه به مرحله بهره برداری می رسد، می بینند که تاسیسات دریایی و ساحلی مثلا با مشکلات رسوب مواجه می شود یا در واقع ارتفاع موج از حداقلی که برای آن شناور به خصوص در نظر گرفته شده، بلندتر است و ایجاد اشکال می کند.

از طریق یک چنین بازوی فنی و اجرایی، سازمان به بخش خصوصی و بخش دولتی و همه اشخاص حقوقی و حقیقی، دولتی و غیردولتی کمک می کند. همان گونه که می دانید، همه بر اساس بند ۲۲ ماده ۳ آیین نامه سازمان موظف به دریافت مجوز برای هر نوع ساخت و ساز در نوار ساحلی هستند. بنابراین این کمیته کار بسیار ارزشمندی است که در مجموعه سازمان انجام می شود.

شاید در نگاه اول افرادی مراجعه می کنند و تمایلی به این کار ندارند، اما من مواردی را دیده ام که وقتی فرد را مجاب می کنیم، برای رعایت استانداردها و ضوابط اقدام می کند، خیلی ها مراجعه می کنند و تشکر می کنند که ما در دیدگاه اول فکر می کردیم که یک بروکراسی اداری خیلی طولانی است، اما وقتی بررسی مان را بیشتر کردیم و مطالعه را بیش تر کردیم، دیدیم که سازمان چه کمک بزرگی به ما کرده و اگر این اتفاق نمی افتاد سرمایه گذاری که در این مجموعه کردیم، به هدر می رفت.

موضوع دیگری که در راستای اشاعه فرهنگ دریایی در معاونت توسعه و تجهیز بنادر دنبال کردیم، بحث همکاری در برنامه توسعه ششم کشور است تا از طریق احکامی که رعایت اصول و ضوابط فنی و مهندسی و مدیریت سواحل را مورد تاکید قرار می دهد، بتوانیم این موضوع را مدیریت کنیم. ضمن اینکه سرمایه گذاری ها را هدایت کنیم و آن ها را به سمت سواحل کشور و حوزه دریا جذب کنیم و بتوانیم از هدر رفت

آن هم جلوگیری کنیم.

بحث دیگر تدوین سند توسعه دریایی است که سازمان بنادر و دریانوردی درگیر آن شده است و مشخصا بخش مدیریت سواحل اداره کل مهندسی سواحل و بنادر با همکاری و مشارکت سایر بخش های دیگر در سازمان و سایر دستگاه ها آن را به انجام رسانده است. این موضوع هم می تواند در حوزه مدیریت سواحل نقش به سزایی داشته باشد، چرا که مطابق قانون این سند باید به تایید و تصویب شورای عالی انقلاب فرهنگی برسد و به عنوان سند بالادستی برای توسعه سواحل کشور و حوزه دریایی کشور نقش خودش را ایفا کند.

باز برگردیم به موضوع حمایت سازمان از بخش خصوصی و به ویژه درباره کمک به نوسازی شناورها. جناب خدروی به هر حال منابع مالی سازمان بنادر محدود است. ای کاش آن قدر منابع در اختیار سازمان بود که کمک بیش تری در این حوزه می کرد. چرا که اساسا هدف همه توسعه در این بخش است. اما شما تفاوت قیمت یک اتوبوس را با یک شناور کوچک یدک کش در نظر بگیرید. ببینید یک اتوبوس صد میلیونی را می توان با یک شناور یک و نیم دو میلیاردی مقایسه کرد. با توجه به محدودیتی که در حوزه منابع مالی هست، سازمان هم باید انتخاب کند. شاید از قول من گفتن این موضوع صحیح نباشد اما در حوزه بنادر کوچک چند منظوره در گذشته سرمایه زیادی در این موضوع گذاشته شد، چون به طور مستقیم برای نظارت درگیر بودم، بارها پیش می آمد که ما به سواحل جنوبی کشور مراجعه می کردیم و می دیدیم که میلیاردها تومان پول مملکت در روستایی هزینه شده است که شاید تعداد سکنه آن به ۴۰-۵۰ نفر هم نرسد. این کارها خیلی درست به نظر نمی رسد. ما هر بخش دولتی دیگری چاره ای ندارد جز اینکه منابع اندک را به طور بهینه مدیریت کند تا با این اوضاع کنونی و وضعیت تحریم ها و مسایل دیگری که کشور دارد، بیش ترین بازدهی را از سرمایه گذاری و منابع داشته باشد.

**سلیمانی:** جناب آقای خدروی اشاره ای در بحث کشتی سازی داشتند، من فکر می کنم که سازمان بنادر باید یک الگویی مثل خودروسازی کشور مدنظر داشته باشد، هر آنچه را که آن ها کردند، سازمان بنادر انجام ندهد. با این همه حمایتی که از خودروسازان کشور شد و تمام محدودیت هایی که در واردات ایجاد شد، باز هم تاوان را مردم پس دادند. ما خواستیم صنعتی داشته باشیم که برای چرخه اقتصادی و رفاه مردم پشتوانه ای باشد. اما خودروسازها صرفا فقط به فکر تأمین منافع و سود خودشان بودند و هیچ وقت نخواستند خودشان را در جایگاهی مثل خودروسازی کره جنوبی ببینند.

الان در بحث کشتی سازی سازمان بنادر بیش تر جنبه حمایتی از کشتی سازی ها دارد و این خیلی عالی است. چون اگر این صنعت رونق بگیرد و شکوفا شود، چیزی می شود مثل صنایع کشتی سازی کره و چین. اما فکر می کنم سازمان بنادر باید نظارت خیلی بیشتری انجام دهد و دست بالا را بگیرد. یعنی اینکه شناوری که صرفا دارای موتور باشد و چند صد تنی هم داشته باشد و به آب برود، شناور مورد نظر نباشد. الان شما امارات را نگاه کنید. اگر به این ترتیب که در کشور ما کشتی سازی انجام می شود، بخواد در آنجا انجام شود، اصلا کل صنعت را جمع می کنند. البته درست است بالاخره باید از یک جایی آغاز شود، اما ما با افزایش توقعات خودمان می توانیم به شکوفا شدن این صنعت کمک کنیم. اگر بیایم در اصل به نوعی واردات این شناورها را در خدمتدالی داشته باشیم، یک شناور ساز زمانی امکان رقابت پیدا می کند. درست است که یک سری تحریم ها، هزینه هایی را به کشور ما تحمیل کرد، اما هنوز هم به خاطر نیروی کار ارزان می توانیم از این پتانسیل استفاده کنیم و کشتی های قابل رقابت تولید کنیم.



خدری:

اگر اداره کل سواحل  
نقاطی را به میراث  
فرهنگی و نهادهای  
دیگر برای گردشگری  
اعلام کند، دیگر این  
نهادهای بدون برنامه و  
نادانسته به دنبال جذب  
سرمایه گذار نمی روند  
تا هم او را گرفتار کنند  
و بعد از اینکه طرف  
قرارهایش را گذاشت،  
هزینه هایش را کرد  
بگویند حالا برو یک  
مجوز هم از سازمان  
بنادر بگیر

نه صرف مقاله‌هایی که کاملاً تخصصی هستند. مقالاتی که می‌تواند تعداد بیش‌تری از دانشجویان را درگیر کند. در بحث استفاده از رسانه‌ها و صدا و سیما چرا ما نباید از این امکان استقبال کنیم؟ الان صنایع دیگر با هزینه کردن یا براساس موقعیت‌ها از ظرفیت تلویزیون به خوبی بهره می‌گیرند. اما احساس می‌کنم که سازمان علاقه چندانی برای ورود به این رسانه‌ها ندارد. سازمان باید از ظرفیت‌های موجود کشور بهره بگیرد. یک انجمن یا NGO وقتی می‌گوید من می‌خواهم فلان کار را انجام دهم، می‌گویند به دنبال منافع خودش است اما سازمان به عنوان یک نهاد حاکمیتی که باور دارد دریا تنها راه توسعه پایدار کشور است، ورود کند این شائبه‌ها وجود ندارد.

موضوع دیگر اینکه، چند وقت پیش شاهد سفر رییس جمهوری به بوشهر بودیم. ایشان دو منطقه را به عنوان منطقه نمونه گردشگری دریایی انتخاب کردند. حداقل از نظر جامعه دریایی سنتی، آن چه که به ایشان داده شده بود، مناسب نبود چرا که مناطق دریایی خیلی بهتری برای این منظور وجود داشت. اگر اداره کل سواحل نقاطی را به میراث فرهنگی و نهادهای دیگر برای این منظور اعلام کند، دیگر این نهادها بدون برنامه و نادانسته به دنبال جذب سرمایه‌گذار نمی‌روند تا هم او را گرفتار کنند و بعد از اینکه طرف قرارهایش را گذاشت، هزینه هایش را کرد بگویند حالا برو یک مجوز هم از سازمان بنادر بگیر و وقتی پیش سازمان می‌آید که کار از کار گذشته است. مشاور را گرفته، پول راداده و کارهایش را انجام داده است، می‌آید وسط راهی که ممکن است، تایید یار نشود و آن وقت هم آن شخص سرخورده می‌شود و هم این فرصت از مملکت گرفته می‌شود و هم رشد و توسعه منطقه با مشکل مواجه می‌شود. به نظر من اداره کل شما می‌تواند این را خیلی پررنگ کند و در قالب یک برنامه بگویند این مناطق مناسب سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری هستند.

**کوروش نیا:** در راستای فرمایش اخیر شما که در حوزه دریا و صدور مجوز و این موضوعات اطلاع‌رسانی کنیم، ببینید یکی از خروجی‌ها و بندهای ابلاغی شورای عالی شهرسازی و معماری درباره پروژه ICZM که در همان چکیده گزارش برآیند مطالعات که در اختیار شماست، تشکیل کمیته مدیریت و سامان‌دهی سواحل در هفت استان ساحلی کشور تکلیف شده است. این کمیته به عنوان یک پنجره واحد است که تصمیم‌گیری و سرمایه‌گذاری در مناطق ساحلی را مدیریت می‌کند. اعضای آن نمایندگان تمامی دستگاه‌های ذی‌ربط هستند، ریاست آن بر عهده استانداری است و دبیر آن هم مدیر کل بنادر و دریانوردی هر استان است. این در واقع یکی از خروجی‌های این پروژه بوده است که باز هم می‌خواهم خدمت شما عرض کنم که مثل ظرفیت‌های مالی و ظرفیت‌های فنی، ظرفیت‌های حقوقی و قانونی ما هم محدود است. یعنی ما نمی‌توانیم به عنوان بخشی از بدنه دولت وارد حیطه کاری دستگاه‌های دیگر شویم. همین موضوع ICZM هم بخش دریایی و خشکی دارد. بخش دریایی کاملاً در دست سازمان بنادر و دریانوردی است که به بهترین نحو ممکن به انجام رسید، چون اطلاعات مورد نیاز در دسترس بود. اما در بخش خشکی متأسفانه ما شکاف‌های اطلاعاتی زیادی داریم و من سازمان بنادر هم نمی‌توانم به عنوان متولی تولید داده‌های نقشه‌ای و مکانی وارد عمل شوم. نه از نظر قانونی ظرفیت دارم، نه از نظر مالی می‌توانم دارم که آن کار را انجام دهم. عرض کردم که شرایط ایده‌آل را نداریم، اما ادعا می‌کنم که تا حد امکان و حتی بیش از آن تلاش می‌کنیم که توسعه سواحل در همه زمینه‌ها از جمله گردشگری به بهترین نحو انجام شود.

**خدری:** الان نوبت به ماهنامه بندر و دریا می‌رسد. حالا من می‌خواهم از شما بپرسم که ویژه‌نامه بچه‌های دریا کجاست؟ چرا آن را حذف کردید؟ پس خوب است آدم از خودش شروع کند، اگر ما به دنبال اشاعه فرهنگ دریا هستیم، خوب است از همین مجله بندر و دریا که ارگان رسمی سازمان بنادر و دریانوردی است شروع کنیم. شاید باورتان نشود که ورود من به مباحث دریایی برگرفته از مقالاتی بود که در این ماهنامه منتشر می‌شد.

سازمان یک سطح و جایگاه از خیلی از سازمان‌های دیگر بالاتر است. شاید به خاطر این که بنیان سازمان را افرادی گذاشتند که تحصیل کرده‌های خارج از کشور و دنیا دیده بودند. به خاطر همین پیشرو بودن سازمان بنادر است که ما انتظار داریم به این مباحث ورود کند، هم بخواهد و هم بتواند و هم ریسک کار را بپذیرد. اگر سازمان بنادر ادعا می‌کند که حاکمیت در دریا را به نمایندگی از جمهوری اسلامی در دست دارد، پس باید ریسک کند و در مباحث فرهنگی دریایی به صورت جدی وارد شود. شما این‌ها را نمی‌توانید بگویید که نیست، شما در آموزش هستید، در اداره کل استاندارد هستید، در زمینه ایمنی و فرهنگ دریایی فعال هستید. همین‌ها را می‌شود به یک پتانسیل تبدیل کرد. من همان موقع که آقای جهان‌دیده به صورت جدی وارد شده بود، این بحث را مطرح کردم و گفتم که حتی نیاز به یک اداره کل مستقل نیست. سازمان می‌تواند پتانسیل‌هایش را یک جا جمع کند و شروع کند و اتفاقاً بهترین جا همین ماهنامه بندر و دریاست. برای من که در سطح یک بندر کوچک فعالیت می‌کردم، سال‌های اول که به سراغ مسوولان می‌رفتم هیچ کدام حرف من را متوجه نمی‌شدند. هرچه می‌گفتم فایده‌ای نداشت. یکی از کارهایی که کردم و نتیجه گرفتم این بود که هر ماه ۱۲ نسخه از ماهنامه بندر و دریا را می‌گرفتم و برای اداره اطلاعات، فرمانداری، امام جمعه و همه این‌ها می‌فرستادم. یک هفته بعد هم می‌رفتم به آن‌ها سر می‌زدم و می‌گفتم ببینید این ماهنامه را با هم ورق بزنیم. خیلی موثر بود تا جایی که فرماندار و امام جمعه آن شهر را در چند سمینار ارگان‌های دریایی بردم و این باعث شد که حداقل حرف من را بفهمند. اگر من می‌گفتم ترافیک، می‌گفتند شما باید حتماً اسکله بسازید. اما اگر سال قبل می‌گفتم، می‌گفتند نه شما می‌خواهید ناآرامی اجتماعی ایجاد کنید.

بنابراین اگر سازمان در همین مباحث به صورت قوی وارد شود، فرهنگ‌سازی تاثیرگذار است. اگر سازمان در عرصه انیمیشن که برای بچه‌هاست، سرمایه‌گذاری کند، موثر خواهد بود. در بخش وجوه اداره شده سازمان همه تلاشش را کرد و ما هم که در این سوی میز هستیم، می‌دانیم که سازمان می‌توانست هیچ کاری به این مبحث نداشته باشد و اگر قرار بود وظیفه کسی باشد، کمیسیون صنایع دریایی و کشتی‌سازها بودند که دنبال تسهیلات برای مشتریانشان بودند نه سازمان بنادر. اما سازمان به این موضوع ورود کرد و کاری را آغاز کرد. نواقصی داشت اما به هر حال باعث شد که فرهنگ از سمت شناورهای چوبی به شناورهای فلزی تغییر کند. اما باید تکمیل شود.

در سطح سمینارها؛ متأسفانه در دو سمینار سازمان (به جز ICOPMAS) که به صورت عمومی تر برگزار می‌شود، حداقل در این ده دوازده ساله به غیر از افرادی که فوت کردند، خیلی آدم جدیدی اضافه نشده است و بیش‌تر به محلی برای دید و بازدید اعضای صنایع دریایی تبدیل شده‌اند. چقدر با جامعه هدف‌مان توانسته‌ایم ارتباط بگیریم و مخاطبی را در این سمینارها جذب کنیم؟ و اثرگذار باشیم؟ این‌ها ظرفیت‌هایی است که سازمان می‌تواند هدایت کند که حضور در سمینارها طوری باشد که در بخش دریا دیده شود. در مقالاتی که می‌تواند در سطح دانشگاه‌ها و دانشجویان مختلف باشد،



عکس: زهرا آخوندزاده

## پراکنش لاک‌پشت‌های دریایی در خلیج فارس و دریای عمان

گفت‌وگوی اختصاصی با رییس گروه خزندگان و دوزیستان دفتر تنوع زیستی و حیات وحش

امین خالق پرست

کارشناسی ارشد زیست‌شناسی ژنتیک

دانشگاه آزاد اسلامی - واحد علوم و تحقیقات تهران اداره کل مهندسی سواحل و بنادر

از سال ۱۳۷۸ تا کنون، حدود سی مقاله درباره لاک‌پشت‌های دریایی در نشریات مختلف ایران منتشر شده است؛ اما با این وجود، سوالات بسیاری درباره وضعیت زندگی این خزندگان آبی در خلیج فارس و دریای عمان بی‌پاسخ باقی مانده است. علی‌رغم پژوهش‌های میدانی فراوان که در زمینه لاک‌پشت‌های دریایی در ایران انجام شده، هنوز کتاب فارسی در ارتباط با این موضوع توسط پژوهش‌گران ایرانی منتشر نشده است. به‌منظور آگاهی از وضعیت لاک‌پشت‌های دریایی ایران و پاسخ‌گویی به برخی از این سوالات به «سازمان حفاظت محیط زیست ایران» رفته و با رییس گروه خزندگان و دوزیستان «دفتر تنوع زیستی و حیات وحش» در «معاونت محیط زیست طبیعی»، مهندس «اصغر مبارکی» که بیست سال از عمر خویش را با علاقه فراوان صرف مطالعه، و محافظت از خزندگان ایران کرده، گفت‌وگویی داشتیم.

سپری کردم. هم‌اکنون دانشجوی دکتری رشته «محیط زیست - تنوع زیستی» در دانشکده محیط زیست دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات هستم.

از چه زمانی با سازمان محیط زیست همکاری می‌کنید؟

در سال ۱۳۷۲ با لیسانس زراعت در سازمان محیط زیست استخدام شدم و در «بخش آبریان و خزندگان» مشغول به کار شدم. پس از اینکه «بخش خزندگان» از «بخش آبریان» تفکیک شد، بنده به‌طور کامل در زمینه خزندگان تمرکز

لطفا خود را کامل معرفی بفرمایید و در رابطه با

سوابق تحصیلی و شغلی خود توضیح دهید؟

بنده متولد ۱۳۴۷ در «سراب» هستم. مدرک تحصیلی ام، لیسانس رشته «مهندسی کشاورزی» گرایش «زراعت و اصلاح نباتات» از دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج و فوق لیسانس رشته «محیط زیست» گرایش «تنوع زیستی» از واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی است. یک مقطع تحصیلی ام رانیز در دانشگاهی در اسپانیا در رشته مدیریت حیات وحش به‌عنوان دوره فوق لیسانس مجدد در قالب بورس تحصیلی

کردم.

### چرا بخش خزندگان را انتخاب کردید؟

بحث کاری بود؛ شروع کار بنده با سازمان محیط زیست از طریق همکاری در دو پروژه بود. سازمان محیط زیست در آن زمان مجری پروژه تمساح مردابی و لاک پشت‌ها بود و بنده به عنوان کارشناس برای طرح تمساح مردابی استخدام شدم. البته، همکاری بنده در این پروژه‌ها برای مدت زمان خیلی کوتاهی بود و کار در این زمینه فقط در حد آشنایی با این خزندگان بود. اما بعد از اتمام این پروژه‌ها، کار در این موضوع را شخصا ادامه دادم. سپس در دوره کارشناسی ارشد برای داشتن تخصص آکادمیک در این زمینه، مشغول به تحصیل شدم.

### فعالیت شما در زمینه خزندگان شامل کدام گونه‌ها می‌شود؟

بنده کارم را در «دفتر آبیان» شروع کردم؛ اما پس از مدتی، این بخش به «دفتر آبیان، خزندگان و دوزیستان» تغییر نام داد. در دفتر آبیان، مدتی کارهایی در ارتباط با ماهیان قزل‌آلا در رودخانه‌های سمت مازندران انجام دادم؛ اما بیش‌تر کارهایم در زمینه خزندگان و به صورت تخصصی تمساح مردابی (گانندو) و لاک پشت‌های دریایی بود؛ حتی پایان‌نامه فوق لیسانس بنده درباره کروکودیل‌ها بود. البته قبل از اینکه بنده مطالعاتم را در زمینه «گانندو» شروع کنم، آقای «حاج قلی کمی» و آقای «محمد ساغری» طی یک پروژه در زمینه «گانندو» کار کرده بودند و قبل از آن‌ها نیز یک سری اطلاعات توسط پژوهش‌گران خارجی جمع‌آوری شده بود؛ اما این داده‌ها به صورت اطلاعات متسجمی که الان وجود دارد، نبود. در زمینه لاک پشت‌ها هم شرایط مشابهی وجود داشت. علی‌رغم این که در آن زمان پروژه‌هایی در این زمینه انجام شده بود، اما اطلاعات جامع و کاملی از این پروژه‌ها به دست نیامده بود. البته، برخی همکاران در استان‌ها به صورت موردی در این زمینه فعال بودند؛ اما این فعالیت‌ها خیلی کم بود. تقریباً می‌توان گفت که بنده کار جدی درباره لاک پشت‌ها را در ایران شروع کردم و بعد از مدتی، همکاران بیش‌تری در این زمینه درگیر کار شدند و با همکاری همکاران استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان و بوشهر این کار گسترده‌تر شد و توسعه پیدا کرد. کار در زمینه لاک پشت‌های دریایی را از سال ۱۳۷۳ شروع کردم و تا الان هم ادامه داشته است. بیش‌تر کارهایم در زمینه لاک پشت‌های دریایی در ایران بود؛ اما به عنوان همکار در یک پروژه در زمینه لاک پشت‌های دریایی در کشور «قطر» هم در سال ۱۳۸۶ یا ۱۳۸۵ شرکت کردم. بنده تقریباً همه زیست‌گاه‌های لاک پشت‌های دریایی را در ایران رفته‌ام. خیلی از محل‌هایی که الان به عنوان زیستگاه لاک پشت دریایی شناخته شده، بنده قبلاً رفته بودم. تا قبل از مطالعات بنده، همکاران به هندرابی نمی‌رفتند و کسی هم نمی‌دانست لاک پشت‌های دریایی در سیستان و بلوچستان در کجا هستند. اما هم‌اکنون، محل آن‌ها مشخص شده است. البته، بوشهر را همکاران به صورت پراکنده رفته بودند و یک زمینه اطلاعاتی هم درست کرده بودند، اما بعد از فعالیت‌های بنده رفتن به بوشهر برای مطالعه لاک پشت‌ها معمول شد و از آن زمان به بعد، ما هر سال به بوشهر می‌رویم. تاکنون، بنده برای مطالعه لاک پشت‌های دریایی به جزایر «خارکو»، «ام‌الکرم»، «نخیلو»، «هنگام»، «سیری»، «هندرابی»، «شیدور»، «فارور»، «بنی‌فارور»، «ابوموسی» و همه سواحل «سیستان و بلوچستان» رفته‌ام. البته هنوز به جزایر «تنب بزرگ» و «تنب کوچک» نرفته‌ام. چون تعداد محل‌ها زیاد است، بنده و همکاران هر سال چهار تا پنج محل را جهت جمع‌آوری داده‌های بیومتریک کامل (وزن،

طول، تعداد تخم‌ها و...) لاک پشت‌ها می‌رفتیم و در هر کدام ده روز می‌ماندیم. البته ما این کار را هر سال برای سایر گونه‌های خزندگان هم چون «گانندو»، «لاک پشت خزری»، «لاک پشت فراتی» نیز انجام می‌دهیم و همه این فعالیت‌ها در چهارچوب وظایف دفتر حیات وحش سازمان محیط زیست بود. ما در غالب ماموریت به طور مداوم بین شمال و جنوب کشور در رفت‌وآمد هستیم. جزایر ایران عموماً غیرمسکونی هستند. «نخیلو»، «ام‌الکرم»، «شیدور» و حتی «هندرابی» از جزایر غیر مسکونی ایران محسوب می‌شوند. زیرا که این جزایر خیلی کوچک هستند. البته ده تا بیست خانواده در «جزیره هندرابی» زندگی می‌کنند؛ اما فاصله روستا از محلی که لاک پشت‌ها به ساحل می‌آیند دور است و نمی‌توان رفت‌وآمد کرد. بنابراین، ما مجبور بودیم برای اقامت در جزایر چادر بزنیم. اما «جزیره ابوموسی» مسکونی است و جمعیتی از لاک پشت‌ها هم هر ساله به آن جا می‌آیند.

مطالعاتم در زمینه لاک پشت‌ها فقط شامل لاک پشت‌های دریایی نبود. یکی از گونه‌هایی که بنده و همکاران در زمینه آن خیلی خوب کار کردیم، «لاک پشت لاک‌نرم فراتی» است. لاک پشت فراتی را در ایران فقط در نواحی گرمسیری خوزستان داریم. تقریباً می‌توان گفت کار در زمینه لاک پشت فراتی را بنده برای نخستین بار در ایران شروع کردم. در زمینه «لاک پشت فراتی» از سال ۱۳۷۴ تاکنون هم‌زمان با مطالعاتم درباره لاک پشت‌های دریایی، کار کردم. هم‌چنین، در زمینه لاک پشت‌های آب شیرین، همانند زیرگونه‌ای از «لاک پشت خزری» در خوزستان نیز مقداری کار کردم. «لاک پشت خزری» گوشت‌خوار است و پراکنش آن تا شیراز و حتی شمال بوشهر هم می‌رسد. در ایران، «لاک پشت برکه‌ای اروپایی» هم داریم که به لحاظ قیافه با «لاک پشت خزری» فرق دارد و فقط در شمال کشور زندگی می‌کند.

### آیا تاکنون در زمینه لاک پشت‌های دریایی کتابی منتشر کردید؟

متأسفانه کتابی درباره لاک پشت‌های دریایی تاکنون چاپ نکردم؛ اما نویسنده بخش لاک پشت‌های دریایی و «گانندو» در کتاب «فرهنگ نامه حیات وحش ایران»، برای انتشارات آقای «کاظم طلائی» بودم. البته نام برخی گونه‌ها هم چون «لاک پشت خزری» در این کتاب نیامده است. از آن جایی که برای تعداد صفحات کتاب محدودیت داشتیم، آقای «طلائی» نمی‌خواست همه گونه‌ها را در کتاب بیاورد. خانم «هانیه غفاری» هم که یکی دیگر از نویسندگان بخش

لاک پشت سبز جوان در  
ساحل جزیره فارور  
(عکس: اصغر مبارکی)





لاک پشت سبز جوان در داخل آب در نزدیکی جزیره فارور در خلیج فارس؛ به بارناکل (گشتی چسب) سفید رنگ چسبیده روی لاک جانور توجه شود. بارناکل‌ها به‌عنوان یک لایه تندیس روی لاک و بدن لاک پشت زندگی می‌کنند و آسیبی به لاک پشت نمی‌زند. البته اگر تعداد آن‌ها زیاد باشد روی شناوری جانور تاثیر می‌گذارد. بارناکل‌ها نه تنها در لاک پشت‌های دریایی بلکه به سایر گونه‌های جانوری هم می‌چسبند. این جانوران از محتویات درون آب تغذیه می‌کنند بارناکل‌ها به‌عنوان شاخص آلودگی مطرح می‌شوند و ممکن است در مناطقی که آلودگی دریایی داریم، جمعیت آن‌ها زیاد باشد. (عکس: اصغر مبارکی)

خزندگان این کتاب است، چند دفعه برای پایان‌نامه‌اش که در زمینه «لاک پشت فراتی» بود، با من مشورت کرد؛ اما همکاری چندانی با همدیگر نداشتم. البته، مقاله‌ای که درباره «لاک پشت فراتی» در ماهنامه «سرزمین من» منتشر کردم، اطلاعات شخصی‌ام بود و مستقل از مطالعات خانم «غفاری» است.

هم‌چنین، از بنده تاکنون مقالات فارسی زیادی درباره لاک پشت‌های دریایی در نشریات مختلف هم چون فصل‌نامه‌های «زیست‌شناسی ایران»، «رشد آموزش زیست‌شناسی»، «محیط زیست»، «موج سبز»، «دوماهنامه شکار و طبیعت»، ماهنامه «سرزمین من» و روزنامه «همشهری» منتشر شده است. هم‌اکنون نیز درباره لاک پشت‌های دریایی دو مجموعه آماده چاپ دارم که داوری آن‌ها هم انجام شده است و اگر بودجه مالی چاپ آن‌ها را داشته باشم، اقدام به انتشار آن‌ها در آینده می‌کنم.

### کدام گونه لاک پشت‌های دریایی را در آب‌های ایران داریم؟

در ایران، «لاک پشت پهن» و «لاک پشت ریدلی کمپ» را به‌هیچ‌عنوان نداریم. این دو گونه لاک پشت در دنیا به‌طور اختصاصی فقط متعلق به یک منطقه هستند؛ «لاک پشت پهن» (Flatback sea turtle) فقط در آب‌های اطراف استرالیا زندگی می‌کند و «لاک پشت ریدلی کمپ» (Kemp's ridley sea turtle) هم در آب‌های ناحیه آمریکای مرکزی وجود دارد.

لاک پشت‌های دریایی گونه «سبز»، «منقار عقابی»، «زیتونی»، «چرمی» و «سرخ» را در آب‌های ایران داریم. البته به لحاظ فراوانی این لاک پشت‌ها در آب‌های ایران، الویت اول ما «لاک پشت سبز» (Green sea turtle)، الویت دوم ما «لاک پشت منقار عقابی» (Hawksbill sea turtle)، الویت سوم ما «لاک پشت زیتونی» (Olive ridley sea turtle) و الویت چهارم ما مشترکاً «لاک پشت چرمی» (Leatherback sea turtle) و «لاک پشت سرخ» (Loggerhead sea turtle) است. در مقایسه با «لاک پشت سبز» و «لاک پشت منقار عقابی»، تعداد «لاک پشت زیتونی» در آب‌های ایران بسیار کم است و لاک پشت‌های «چرمی» و «سرخ» را نیز به‌صورت کاملاً تصادفی در آب‌های ایران داریم.

لاک پشت‌های «زیتونی»، «چرمی» و «سرخ» برای تغذیه به آب‌های ایران می‌آیند. البته دو سال قبل، همکاران در بوشهر یک مورد لاک پشت زیتونی را برای اولین بار گزارش

کردند که برای تخم‌گذاری به سواحل ایران آمده بود. لاک پشت‌های «سبز» و «منقار عقابی» هم برای تغذیه و هم تولیدمثل و تخم‌گذاری به آب‌های ایران می‌آیند. البته به صورت غالب، «لاک پشت سبز» برای تغذیه و «لاک پشت منقار عقابی» برای تخم‌گذاری در آب‌های ایران حضور دارند.

در یکی از مقالات ماهنامه شماره ۲۲۳ صنعت حمل و نقل (ویژه نامه هجدهم سفر) که در زمستان ۱۳۸۱ منتشر شد، هندرابی به‌عنوان جزیره لاک پشت‌های دریایی معرفی شده است. آیا شما با این عنوان موافق هستید؟

بله. جزیره هندرابی محل خوبی برای لاک پشت‌های دریایی است و تعداد لاک پشت‌های دریایی این جزیره قطعاً بیش‌تر از جزیره قشم است.

### کدام جزایر ایران را می‌توان به‌عنوان جزایر لاک پشت‌های دریایی نامید؟

مهم‌ترین جزایر ایران به لحاظ تعداد لاک پشت‌های دریایی، به ترتیب اولویت جزایر «نخیلو»، «ام الکرم»، «هندرابی»، «شیدور» و «سپس جزایر قشم» و «هنگام» می‌باشند.

### آیا گونه‌هایی از لاک پشت‌های دریایی که در خلیج فارس داریم با گونه‌هایی که در دریای عمان وجود دارند، فرق می‌کنند؟

خیر. البته، عمق آب و میزان شوری آب خلیج فارس با دریای عمان فرق می‌کند، اما از آنجایی که هر دو «گونه سبز» و «منقار عقابی» را در هر دو داریم، فکر نکنم تاثیری در حضور آن‌ها در این جا گذاشته باشد. شاید بحث تغذیه‌ای در این خصوص بیش‌تر مطرح باشد؛ برای مثال، مهم‌ترین زیستگاه جمعیت «لاک پشت سرخ» در خاورمیانه، کشور عمان است و تعداد لاک پشت‌های سرخ در هند، پاکستان و ایران کم است و در سایر کشورهای عربی این گونه را نداریم. به عبارت دیگر، جمعیت لاک پشت‌های سرخ را در ایران نداریم. در خاورمیانه، کشور عمان مهم‌ترین کشوری است که «لاک پشت سرخ» و حتی «لاک پشت سبز» را دارد. دریای عمان و کشور عمان زیستگاه یکی از بزرگ‌ترین جمعیت‌های تخم‌گذار «لاک پشت سبز» در اقیانوس هند می‌باشد. در ایران، محل تخم‌گذاری «لاک پشت سبز» در سواحل سیستان و بلوچستان است. هم‌چنین، تاجایی که بنده می‌دانم، لاک پشت‌های دریایی در جزیره بحرین لانه‌سازی ندارند. در آب‌های بحرین نیز بیش‌تر «لاک پشت سبز» را داریم. ضمن این‌که اطراف بحرین (نزدیک بحرین)، زیستگاه تغذیه‌ای مهمی برای لاک پشت‌های منقار عقابی محسوب می‌شود. از نظر تعداد و حوزه پراکنش، «لاک پشت سبز» بیش‌ترین لاک پشت دریایی است که در آب‌های ایران هم در خلیج فارس و هم در دریای عمان داریم. زیرا که این لاک پشت‌ها در تمام سال در ایران حضور دارند. مهم‌ترین مناطق تولیدمثل «لاک پشت سبز»، جزیره خارکو در خلیج فارس و روستای تنگ و منطقه کوه پنسر (بین چابهار و گوآتر در استان سیستان و بلوچستان) در دریای عمان است. لاک پشت‌های دریایی (سبز و منقار عقابی) معمولاً در تاریکی به ساحل می‌آیند و تخم‌گذاری می‌کنند و این موضوع به‌عنوان یک رفتار مشترک بین لاک پشت‌های دریایی است. با این وجود، «لاک پشت منقار عقابی» تنها لاک پشت دریایی است که عادت دارد روز هم برای تخم‌گذاری به ساحل بیاید و من نیز این موضوع را شخصاً مشاهده کردم. «لاک پشت منقار عقابی» خیلی به‌ندرت به سمت سواحل سیستان و بلوچستان می‌آید.

لاک پشت منقار عقابی  
بالغ در جزایر خلیج  
فارس (عکس: اصغر  
مبارکی).

در زمان آمدن به ساحل در  
جزیره خارکو؛ به بارناکل های  
سفید رنگ روی لاک توجه  
شود (شکل بالا)؛

در زمان برگشتن به دریا در  
جزیره نخیلو؛ به بارناکل های  
سفید رنگ زیر لاک جانور  
توجه شود (شکل وسط)؛

در جزیره ام الکرم؛ به  
پوشش گیاهی در ساحل  
توجه شود (شکل پایین)

در هر فصل تخم گذاری می گذارد و تامین «ذخیره زرده» و «تشکیل پوسته» هر تخم نیاز به ذخیره انرژی زیادی دارد. هم چنین، فرایند لانه سازی در فصل تولیدمثل (حرکت در ساحل، کندن لانه، تخم گذاری، پر کردن لانه با ماسه و برگشت به دریا) فعالیت سنگین و انرژی بری است و به خاطر اینکه لاک پشت ها کند می باشند، زمان زیادی را در خشکی می مانند. بنابراین، ذخیره غذایی و ذخیره انرژی آن ها باید خیلی زیاد باشد. ممکن است نوع زیستگاه محل تغذیه ای لاک پشت های دریایی به لحاظ فراهم بودن غذا یا فراوانی غذا بهتر از زیستگاه محل تخم گذاری آن ها باشد. لاک پشت های منقار عقابی به احتمال زیاد نمی توانند رژیم غذایی خودشان را در آب های ایران پیدا کنند.

#### رژیم غذایی لاک پشت های دریایی چیست؟

«لاک پشت سبز» تنها گونه ای از لاک پشت های دریایی است که به طور اختصاصی گیاه خوار است. «لاک پشت سبز» از علف های دریایی و جلبک ها تغذیه می کند، اما در چند سال اول زندگی به خاطر این که سرعت رشد

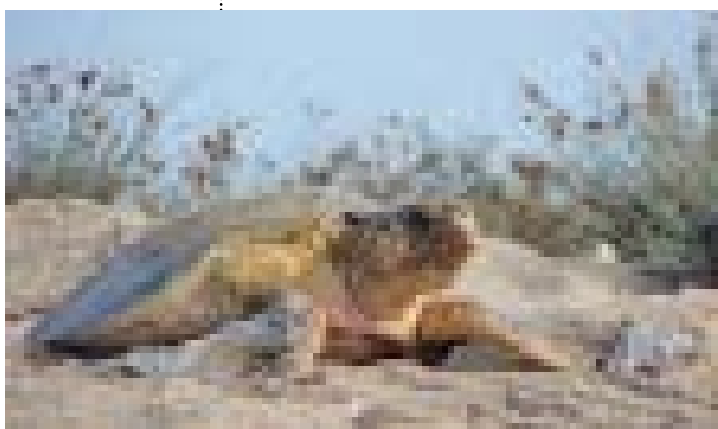
جمعیت تولیدمثل کننده لاک پشت منقار عقابی به عنوان گونه غالب لاک پشت های دریایی در خلیج فارس است. لاک پشت منقار عقابی را در دریای عمان خیلی کمتر داریم و در دریای عمان بیش تر لاک پشت سبز داریم. تخم گذاری لاک پشت های منقار عقابی عموماً در جزایر انجام می شود. به خاطر خطراتی که لاک پشت های دریایی را در سواحل تهدید می کند، این خزندگان جزایر را به سواحل ترجیح می دهند. البته خلیج نای بند (در استان بوشهر) و شهرستان پارسیان (گاوبندی) در استان هرمزگان از مهم ترین محل هایی هستند که لاک پشت های دریایی هنوز در سواحل اصلی آن تخم گذاری می کنند. اما برداشتن تخم لاک پشت ها از آشیانه های موجود در سواحل توسط مردم محلی، «روباه»، «شغال»، «سگ»، «خدنگ» به بقای این لاک پشت ها خیلی آسیب زده است. اما چنین خطراتی در جزایر وجود ندارد. «قشم» تنها جزیره ای از ایران است که در آن شکارچی طبیعی داریم و در سایر جزایر شکارچی طبیعی برای تخم لاک پشت ها نداریم. مهم ترین مناطق تولیدمثل «لاک پشت منقار عقابی» به ترتیب الویت عبارت اند از:

- جزیره نخیلو
- جزیره ام الکرم
- جزیره هندرابی
- جزیره شیدور
- جزیره قشم
- جزیره هنگام
- جزیره هرمز

در حقیقت دو نوع جمعیت برای لاک پشت های دریایی از نظر اکولوژیکی تعریف می شود. یک نوع آن ها جمعیت «تولیدمثل کننده» است و نوع دیگر آن ها «جمعیت تغذیه کننده» می باشد. مثال بارز «جمعیت تولیدمثل کننده» در ایران، «لاک پشت منقار عقابی» است. لاک پشت های منقار عقابی فقط در فصل تولیدمثل به سواحل ایران مهاجرت می کنند و پس از تخم گذاری از ایران رفته و دیگر در آب های ایران نیستند. قبلاً معلوم نبود این لاک پشت ها کجا می روند اما با ردیابی های ماهواره ای که انجام دادیم، متوجه شدیم آن ها برای تغذیه به جنوب خلیج فارس (از شرق عربستان تا بحرین، قطر و عمان) رفته و به هیچ وجه به سمت کشور عمان یا اقیانوس هند نمی روند. در حقیقت، این لاک پشت ها بومی این منطقه هستند و از خلیج فارس خارج نمی شوند. مثال بارز «جمعیت تغذیه کننده» در ایران، «لاک پشت سبز» است که در طول سال می توان آن ها را هم در خلیج فارس و هم در دریای عمان مشاهده کرد؛ اما برای تولیدمثل و تخم گذاری ممکن است به سواحل کشورهای دیگر بروند. البته ممکن است لاک پشت های سبز برای تولیدمثل به سواحل ایران هم بیایند، اما خیلی بعید است که یک لاک پشت سبز که در آب های بوشهر می باشد، انتظار داشته باشیم در سواحل بوشهر تولیدمثل و لانه سازی کند. عموماً زیستگاه تغذیه ای لاک پشت های دریایی با مناطق لانه سازی آن ها خیلی فاصله دارد.

#### چرا محل تغذیه و محل تخم گذاری لاک پشت های دریایی از هم فاصله دارد؟

لاک پشت های دریایی را پژوهش گران به عنوان یکی از «جانوران به شدت مهاجر» تعریف می کنند. رفتار مهاجرتی لاک پشت های دریایی هنوز کاملاً مشخص نیست. اما تئوری های مختلفی برای مهاجرت آن ها وجود دارد. یکی از دلایل اصلی این مهاجرت می تواند موضوع یافتن غذا باشد. لاک پشت های دریایی برای تولیدمثل نیاز به انرژی زیادی دارند؛ زیرا که هر لاک پشت ماده تعداد زیادی تخم



«لاک پشت چرمی» به‌طور اختصاصی از عروس دریایی تغذیه می‌کند. از آن جایی که همه عروس‌های دریایی سمی هستند، پوشش مری و معده این لاک‌پشت‌ها به‌طور استثنایی برای سازگاری با چنین تغذیه‌ای تغییر کرده است. تعداد لاک‌پشت‌های چرمی در آب‌های ایران کم است و دلیل این موضوع ممکن است کم بودن کلونی عروس‌های دریایی در این جا باشد.

از میان لاک‌پشت‌های دریایی ایران، «لاک‌پشت منقار عقابی» در مناطق مرجانی زندگی می‌کند. لاک‌پشت‌های منقار عقابی به‌طور اختصاصی اسفنج‌خوار هستند و تنها گونه از لاک‌پشت‌های دریایی می‌باشند که می‌تواند از اسفنج تغذیه کند. اسفنج‌ها اغلب سمی هستند. بنابراین، «لاک‌پشت منقار عقابی» از معدود گونه‌هایی هستند که می‌توانند اسفنج‌ها را که اغلب سمی هستند، بخورند. اگر خارهای اسفنج که اغلب سمی هستند وارد بدن شود، می‌تواند مساله‌ساز شود. حتی سابقه چنین مساله‌های رادر یکی از پژوهش‌گران داشتیم؛ خانم Anne Meylan که از دانشمندان مشهور در زمینه «لاک‌پشت منقار عقابی» است، به‌خاطر عفونتی که در زمان غواصی از داخل شدن اسفنج در دستش دچار شده بود، یک دست خود را از دست داد. در مناطقی که اسفنج‌ها و مرجان‌ها با هم هستند، اسفنج به‌عنوان گونه رقیب با مرجان محسوب می‌شود. اسفنج‌ها مرغوبیت زیستگاهی مرجان‌ها را ندارند. بنابراین، اسفنج‌ها عموماً در رقابت به‌عنوان گونه غالب بر مرجان‌ها محسوب می‌شوند. در حقیقت، نقش اکولوژیکی «لاک‌پشت منقار عقابی» در طبیعت کنترل جمعیت‌های اسفنج‌ها در زیست‌گاه‌های دریایی است. آب‌سنگ‌های مرجانی (Coral reefs) کف دریا در خلیج فارس و دریای عمان به‌صورت دیواره بزرگ مرجانی شرق استرالیا در اقیانوس آرام (Great Barrier Reef) نیستند. آب‌سنگ‌های مرجانی استرالیا به‌خاطر این که به شکل دیواره هستند و خیلی متراکم و بزرگ می‌باشند، دیواره مرجانی نامیده می‌شوند. اسفنج‌ها رادر آب‌های ایران داریم، اما جمعیت قابل توجهی از لاک‌پشت‌های منقار عقابی برای تخم‌گذاری به سواحل ایران می‌آیند که احتمالاً آن مقدار اسفنج که بتواند پاسخ‌گو این تعداد لاک‌پشت باشد، این جا وجود ندارد. البته، تصور بر آن است که لاک‌پشت‌های دریایی زمانی که برای تخم‌گذاری و لانه‌سازی به زیست‌گاه تولیدمثل خود می‌آیند، تغذیه نمی‌کنند.

#### چه مدت تخم‌گذاری و لانه‌سازی لاک‌پشت‌های دریایی طول می‌کشد؟

پژوهش‌گران برای تخم‌گذاری و تولیدمثل لاک‌پشت‌های دریایی، معمولاً از واژه «فصل تولیدمثل» استفاده می‌کنند؛ به‌خاطر اینکه یک لاک‌پشت دریایی که به منطقه تولیدمثل خودش می‌رسد، عموماً تخم‌گذاری‌اش یک مدت طول می‌کشد و در آن جا حداقل یک تا دو ماه می‌ماند. برای مثال، لاک‌پشت سبز ممکن است چهار تا پنج بار در ساحل تخم‌گذاری کند. لاک‌پشت منقار عقابی نیز معمولاً دو تا سه بار در یک فصل تخم‌گذاری می‌کند.

#### بنابراین، لاک‌پشت منقار عقابی در یک فصل سه بار به ساحل می‌آید؟

خیر. لاک‌پشت منقار عقابی ممکن است سی بار به ساحل بیاید، اما فقط سه بار تخم‌گذاری می‌کند. فاصله بین هر تخم‌گذاری معمولاً ده روز تا دو هفته است. لاک‌پشت دریایی پس از هر تخم‌گذاری به دریا برگشته و مجدداً ده روز تا دو هفته بعد، به همان ساحل برای تخم‌گذاری برمی‌گردد. برای مثال، اگر لاک‌پشت منقار عقابی که به منطقه تولیدمثل



بیش تری داشته باشد، گوشت خوری هم می‌کند. احتمالاً با رشد جانور، تغییراتی در آنزیم‌ها و باکتری‌های دستگاه گوارش آن‌ها رخ می‌دهد که آن‌ها را با رژیم گیاه‌خواری سازگار می‌کند. تقریباً بستر علف‌های دریایی خیلی کمی در آب‌های ایران داریم. هم‌چنین، تعداد «گاو دریایی» (Dugong) هم که تنها پستان‌دار دریایی است که از علف‌های دریایی تغذیه می‌کند و به نوعی رقیب «لاک‌پشت سبز» محسوب می‌شود، در سمت ایران کم است. البته بنده نمی‌دانم که «گاو دریایی» دقیقاً چه گونه‌هایی از علف‌های دریایی را می‌خورد اما «لاک‌پشت سبز» به‌طور کلی در دنیا از علف‌های دریایی گونه‌های *Thalassia*, *Cymodocea*, *Syringodium*, *Zostera*, *Halophila* و نیز جلبک‌های قرمز *Vidalia*, *Gracilaria*, *Gelidium* تغذیه می‌کند.<sup>۱۹</sup> در اطراف «جزیره هنگام» و بخش‌هایی از «جزیره هندرابی» در آب‌های ایران هنوز پوشش علفی و بستر جلبکی خوبی داریم. در مناطق صخره‌ای و نواحی کم‌عمق زیست‌گاه‌های مرجانی، ممکن است جلبک‌ها را هم داشته باشیم؛ لاک‌پشت سبز را هم می‌توان در مناطق مرجانی مشاهده کرد، اما این لاک‌پشت‌ها نمی‌توانند از مرجان‌ها تغذیه کنند. «لاک‌پشت سبز» در مناطق مرجانی فقط استراحت کرده و می‌خوابد یا اگر جلبکی باشد، از آن تغذیه می‌کند.

به جز «لاک‌پشت سبز»، سایر لاک‌پشت‌های دریایی گوشت‌خوار هستند. البته لاک‌پشت دریایی «ماهی‌خوار» نداریم. البته «لاک‌پشت سرخ» اگر ماهی مرده نیز پیدا کند، ممکن است بخورد؛ اما ماهیان زنده را تعقیب نمی‌کند و خرچنگ‌خوار است و از سخت‌پوستان (خرچنگ، میگو) و حلزون تغذیه می‌کند. «لاک‌پشت سرخ» در دریا خرچنگ‌ها را دنبال کرده و شکار می‌کند. «لاک‌پشت زیتونی» همه چیز خوار است اما گیاه نمی‌خورد.

نوزاد مرده لاک‌پشت منقار عقابی در داخل یافت شده در آشیانه‌ای در جزیره شیدور (عکس: امیر مبارکی)

خودش مهاجرت کرده، نخستین مرحله تخم گذاری را در جزیره شیدور انجام دهد، دفعات دوم و سوم تخم گذاری را نیز حتما در جزیره شیدور انجام خواهد داد. با این وجود، چون فاصله دو جزیره «قشم» و «هنگام» از یکدیگر کم است (در حقیقت، نمی توان گفت که این دو جزیره جدا از هم هستند)، ممکن است لاک پشت مادر یک بار در جزیره قشم تخم گذاری کرده و بار دوم در جزیره هنگام تخم گذاری کند. اما لاک پشت ها برای انجام مراحل تخم گذاری فاصله بین جزایر «هندورابی» و «شیدور» یا جزایر «نخیلو» و «ام الکر» را طی نمی کنند و هر سه مرحله تخم گذاری لاک پشت ها فقط در یک منطقه رخ می دهد.

**شما گفتید که «لاک پشت منقار عقابی» همانند «لاک پشت سبز» به دفعات زیاد به ساحل می آید، اما فقط سه بار تخم گذاری می کند؛ بنابراین، علت به ساحل آمدن لاک پشت های مادر در دفعات دیگر چیست؟**

هر بار که لاک پشت دریایی مادر به ساحل می آید، زمین را کنده و در خشکی مدام حرکت کرده و از خودش رد به جا می گذارد. زمانی که لاک پشت مادر تخم گذاری کرد، شما می توانید در ساحل پنجاه چاله تخم مشاهده کنید اما تخم های لاک پشت فقط در دو چاله وجود دارد. چندین ایده برای این رفتار لاک پشت مادر مطرح شده است. احتمال دارد این رفتار برای فریب دشمنان طبیعی جهت جلوگیری از سرقت تخم ها باشد، برخی نیز معتقدند که این فعالیت ها (حرکت لاک پشت مادر در خشکی) به تخمک گذاری و روند رسیدن تخم در بدن مادر کمک می کند. متفاوت از لاک پشت های دریایی ماده، لاک پشت های دریایی نر پس از این که در دوره نوزادی وارد دریا می شوند، هیچ گاه به ساحل بر نمی گردند و همیشه در دریا می مانند.

#### دشمنان طبیعی لاک پشت دریایی را نام ببرید؟

در دوره نوزادی بچه لاک پشت ها دشمنان فراوانی دارند. متفاوت از پستان داران شکارچی، پرنندگان دریایی عادت به کندن لانه و بیرون آوردن تخم لاک پشت ها از لانه ندارند، اما بچه لاک پشت ها را در ساحل شکار می کنند. ماهیان گوشت خوار بزرگ آب شور هم چون «ماهی هامور» و «شیرماهی» نیز بچه لاک پشت های را که وارد دریا شدند، قتل عام می کنند. بچه لاک پشت ها تا یک سالگی هنوز توسط ماهیان بزرگ شکار می شوند. اما لاک پشت ها از آن سن به بعد، شکارچی زیادی ندارند؛ مگر اینکه کوسه خیلی بزرگی باشد. کوسه های بزرگ ممکن است لاک پشت های سبزر را که لاک آن ها به اندازه یک بشقاب (یک وجب) است، شکار کنند؛ زیرا که لاک آن ها هنوز کاملاً سخت نشده است. البته، کوسه های بزرگ از هر گونه ای که باشند عموماً می توانند لاک پشت های دریایی را شکار کنند. دلفین ها گوشت خوار هستند و ممکن است بتوانند بچه لاک پشت ها را شکار کنند. اما تاکنون گزارشی در زمینه تغذیه دلفین ها از لاک پشت های دریایی نداشتیم. مارهای دریایی و نهنگ اسپرم نیز از لاک پشت ها تغذیه نمی کنند.

#### آیا لاک پشت های دریایی هم چون وال ها و دلفین ها در سطح آب می خوابند؟

لاک پشت دریایی در کف آب (بستر دریا) می خوابند. زمانی که لاک پشت های دریایی می خوابند، سیستم متابولیسمی آن ها کند شده و تقریباً به صفر می رسد. در مدت زمانی که لاک پشت دریایی می خوابد، فقط قلب آن ها برای خون رسانی به اندام ها، می تپد و سایر

فعالیت های فیزیولوژیک آن ها به حد صفر می رسد. لاک پشت در دریا در شب فعال نیستند و ممکن است تمام شب را بخوابند. بنابراین، لاک پشت ها هنگامی که زیر آب در بستر دریا می خوابند، می توانند برای چندین ساعت تنفس نکنند. البته، لاک پشت دریایی در زمان بیداری برای تنفس حتماً به سطح آب می آیند.

برخی منابع مرتبط با این مصاحبه که به قلم مهندس اصغر مبارکی، تالیف شده است:

- ۱- آبتین، الهام؛ مبارکی، اصغر؛ «لاک پشت های دریایی ایران». فصل نامه رشد آموزش زیست شناسی، پاییز ۱۳۹۲، سال بیست و هفتم، شماره ۱ (پیاپی ۹۲)، صص ۲۴-۲۹.
- ۲- ابراهیمی، مهرگان؛ حسینی زورائی، فاطمه؛ رجیبی زاده، مهدی؛ غفاری، هانیه؛ مبارکی، اصغر؛ مظفری، امید؛ نظامی، باقر؛ حیات وحش ایران: مهره داران. تهران: نشر طلایی، ۱۳۹۰، چاپ چهارم، ۳۶۸ صفحه.
- ۳- مبارکی، اصغر؛ «دریانورد باستانی». دو ماهنامه شکار و طبیعت، بهمن و اسفند ۱۳۹۰، شماره ۲ (پیاپی ۱۲۵)، صص ۲۰-۲۷.
- ۴- لقمانی، مهران؛ سواری، احمد؛ مبارکی، اصغر؛ صادقی، پروین؛ «بررسی لانه گزینی لاک پشت عقابی (*Eretmochelys imbricata*) در سواحل جزیره هرمز». مجله زیست شناسی ایران، زمستان ۱۳۸۹، سال بیست و سوم (شماره ۶)، صص ۸۸۴-۸۹۲.
- ۵- مبارکی، اصغر؛ «خانه به دوش اقیانوس: بررسی جانور شناسانه لاک پشت های دریایی خلیج فارس». همشهری ماه (ویژه نامه ایران شناسی، سرزمین من)، مهر ۱۳۸۹، صص ۴۲-۵۳.
- ۶- مبارکی، اصغر؛ «لاک پشت های دریایی، مسافران دریایی در معرض تهدید انقراض». فصلنامه موج سبز، پاییز و زمستان ۱۳۸۷، سال نهم (شماره ۲۹ و ۳۰)، صص ۳۶-۴۶.
- ۷- مبارکی، اصغر؛ «سالی برای محافظت از لاک پشت ها: سنگ پشت دریایی در منطقه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا». فصلنامه موج سبز، بهار ۱۳۸۵، سال هفتم (شماره ۲۰)، صص ۲۵-۳۷.
- ۸- مبارکی، اصغر؛ «آخرین پناهگاه: زندگی لاک پشت های منقار عقابی در خلیج فارس». روزنامه همشهری، آبان ۱۳۸۳ (شماره ۳۵۵۵)، ص ۱۸.
- ۹- مبارکی، اصغر؛ «استراتژی حفاظت از لاک پشت های دریایی». فصلنامه محیط زیست، ۱۳۷۹، شماره ۳۰، صص ۶۲-۷۲.
- ۱۰- مبارکی، اصغر؛ «لاک پشت های دریایی». فصلنامه محیط زیست، بهار ۱۳۷۸، شماره ۲۶، صص ۵۰-۶۱.

نوزاد لاک پشت منقار عقابی در ساحل جزیره هنگام  
(عکاس: اصغر مبارکی)







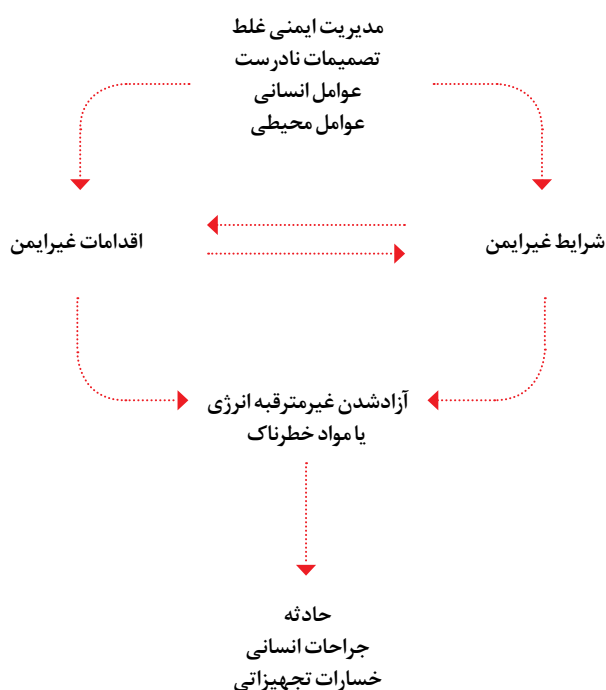
# ارزیابی ایمنی شغلی

احسان سلمانی تهرانی

کارشناس برنامه ریزی بندر شهید رجایی

امروزه خطرات زیادی در سطح بندار وجود دارد که متأسفانه به دلیل عدم رعایت اصول ایمنی و بهداشتی، هزینه ای بالغ بر میلیاردها تومان را بر بندار و بخش خصوصی تحمیل می کند که این هزینه تنها هزینه مستقیم این سوانح می باشد و هزینه غیرمستقیم آن مانند استخدام مجدد، به کارگیری، آموزش مجدد، پیگیری دعاوی حقوقی سوانح، خارج از سرویس شدن تجهیزات، کاهش سرعت عملیات تخلیه و بارگیری نیز قابل چشم پوشی نیست. در این مقاله سعی بر این است که از طریق متد تجزیه تحلیل ایمنی شغلی (J.S.A) خطرات ذاتی برخی مشاغل بندری شناسایی شود.

## نمایش تاثیر متقابل علل اصلی غیرمستقیم و مستقیم در تشکیل یک حادثه



## پیش گیری از سانحه

سوانح اغلب مبهم و پیچیده هستند و سانحه ای ممکن است حاصل از ۱۰ علت یا بیشتر باشد. یک تجزیه تحلیل موشکافانه سوانح، به طور طبیعی ۳ دسته علت را نشان می دهد:

- علت اصلی
- علت غیرمستقیم
- علت مستقیم

در پایین ترین سطح، یک حادثه یا سانحه نتیجه این است که یک فرد یا وسیله، یک حجم از انرژی و یا ماده خطرناک که به طور ایمن قابل جذب نیست را دریافت می کند. این انرژی یا ماده خطرناک علت مستقیم حادثه است.

علت مستقیم، اغلب نتیجه یک یا چند اقدام غیرایمن یا شرایط غیرایمن و یا هر دو می باشد. این اقدامات و شرایط غیرایمن، علل غیرمستقیم هستند. به همین صورت، علل غیرمستقیم، اغلب قابل تشخیص و شناسایی هستند. به عنوان مثال مدیریت ضعیف، تصمیم گیری غلط یا عوامل محیطی و شخصی قابل شناسایی هستند<sup>۱</sup>. به رغم پیچیدگی، بسیاری از سوانح، با حذف یک یا چند علت قابل پیش گیری است. رسیدگی به سانحه یا حادثه نه تنها شناسایی این است که چه رخ داده، بلکه چرا و چگونه رخداد را مشخص می کند. اطلاعات کسب شده از رسیدگی، باعث پیش گیری از حوادث و سوانح در آینده خواهد شد.

نوع سانحه نیز اهمیت فوق العاده ای برای فرد بازرس دارد. در صورت افزایش نوع خاصی از سانحه در یک محیط، می بایست تاکید و توجه خاصی برای پیش گیری از آن کرد.

## تجزیه تحلیل ایمنی شغلی (Job Safety Analysis)

در این روش، در بدو امر، مراحل کار فرد مورد نظر، به بخش‌های کوچک‌تر تفکیک شده، سپس خطرات ذاتی که در هر بخش وجود دارد (اعم از ایمنی و بهداشتی و...) از طریق مصاحبه و مشاهده، شناسایی شده و ثبت می‌شود. در مرحله آخر از طریق سیستم‌های مدیریت ایمنی و بهداشت کار، نحوه حذف و یا کنترل خطرات شناخته شده به وسیله تجهیزات حفاظت فردی و دیگر تدابیر بررسی می‌شود.

تجزیه تحلیل ایمنی شغل یکی از بخش‌های مهم برنامه پیش‌گیری و رسیدگی به پرونده حادثه است. عموماً تجزیه تحلیل شغلی، ماهیت شغل را به بخش‌های کوچک تقسیم کرده و هر بخش و مرحله را از نظر ایمنی تحت بررسی قرار می‌دهد. تجزیه تحلیل ایمنی شغل همچنین خطرات هر شغل را کنترل می‌کند.

سازمان جهانی کار (INTERNATIONAL LABOR ORGANIZATION) که متولی رعایت استانداردهای کاری کارگران در جهان می‌باشد، طی گزارشی اعلام نموده است که به‌طور متوسط، سالانه یک میلیون و یکصد هزار نفر بر اثر خطرات ذاتی مشاغل و بیماری‌های منتج از آن، جان خود را از دست می‌دهند.

نیروی انسانی همواره مهم‌ترین سرمایه هر سازمان و بنگاه اقتصادی محسوب می‌گردد. امروزه کارگران بندری، همچون اپراتورهای تجهیزات، بارشماران، ناظران، کارگران لاشینگ کار (مسوول بستن کانتینر و کالا به کشتی جهت جلوگیری از تکان خوردن آنها در دریا) و غیره با عوامل آسیب‌رسان مختلفی مانند:

- عوامل تهدید کننده بهداشت: همچون دود کامیون‌ها، گرد و غبار، آذبت، آلودگی صوتی و گرما
- عوامل تهدید کننده ایمنی: مانند سقوط درون آب، کار بر بالای کانتینر، کار در خن کشتی، تصادف با کامیون‌ها و تماس با کالاهای خطرناک
- عوامل آگونومی: مانند روشنایی، طراحی کابین اپراتور، صندلی اپراتور و...

روبه‌رو می‌شوند که این عوامل به سرعت و یا در درازمدت، بر سلامت جسمی و روانی کارگران تاثیر سو خواهد داشت. هدف این مقاله آسیب‌شناسی و ارزیابی راه کارهای مناسب، در خصوص مشاغل سخت و زیان‌آور بندری است و سعی ما بر این است که از طریق یکی از کارآمدترین و جدیدترین متدهای مدیریت ایمنی و بهداشت کار، بنداری ایمن‌تر ایجاد کنیم.

عموماً تجزیه تحلیل ایمنی شغل، جدولی است که مراحل انجام کار، خطرات و نحوه کنترل را دسته‌بندی می‌کند.

در صورتی که شغلی که در مورد آن تجزیه تحلیل ایمنی شغل صورت گرفته است، در حادثه سهیم بوده است، در رسیدگی به حادثه از لیست تجزیه تحلیل ایمنی آن استفاده کنید.

در صورت عدم وجود تجزیه تحلیل ایمنی شغل، آن را تهیه نمایید. برای مشخص کردن رخدادهای و شرایطی که منجر به حادثه شده است، تجزیه تحلیل ایمنی شغل را به‌عنوان بخشی از رسیدگی به حادثه انجام دهید.

### مشاغل سخت و زیان‌آور عملیات بندری

مشاغل سخت و زیان‌آور عملیات بندری را می‌توان مجموعاً به ۳ دسته تقسیم‌بندی کرد:

۱. کارگران تخلیه و بارگیری
۲. اپراتور تجهیزات
۳. بارشماران

#### ۱. کارگران تخلیه و بارگیری

کارگران تخلیه و بارگیری نیز خود به دو دسته تقسیم می‌شود:

**الف - کارگران مشغول بر روی عرشه کشتی (خن کاران):** این گروه متشکل از کارگرانی هستند که بر روی عرشه و داخل انبارهای کشتی‌ها به امر تخلیه و بارگیری مشغول‌اند. این افراد عموماً در معرض خطرات ذیل هستند:

۱. عوامل تهدید کننده ایمنی: سقوط کالا، پارگی کابل جرثقیل، سقوط توپست لاک‌ها (Twist lock): وسیله‌ای برای بستن کانتینرها به



یکدیگر، برای جلوگیری از حرکت کردن آنها در دریا) ۲-۲. عوامل تهدید کننده آروغونومیکی: کمی نور، مشکلات و عوارض عضلانی، آلودگی صوتی و...  
 ۳- عوامل تهدید کننده بهداشتی: کارگران همچنین در معرض عوامل تهدید کننده مانند گرد و غبار، گرما، رطوبت زیاد و... می باشند. لذا توجه به ایمنی و بهداشت این گروه از کارگران بسیار حایز اهمیت است. در زیر از طریق متد تجزیه تحلیل ایمنی شغل (Sob safety analysis) به این امر می پردازیم.

### جدول ۱- تجزیه تحلیل ایمنی شغل خن کاران

نحوه حذف یا کنترل خطر	خطرات خطر	خطرات ذاتی	مراحل انجام شغل
استفاده از کفش آجدار مناسب استفاده از نردبان ایمن هماهنگی با افسر اول شناور جهت ایجاد مسیر ایمن استفاده از ماسک استفاده از کلاه و دستکش ایمن یا استفاده از اطاقک لاشینگ در کشتی های کانتینری استفاده تجهیزات جلوگیری از سقوط و نصب سبدری اسپریدر گنتری کرین آموزش رایگان خن کاران کاهش ساعات شیفت کاری و افزایش پرسنل مجرب	عوارض ماهیچه ای و استخوانی سقوط کالا و کانتینر بر روی کارگر تصادف با کشتنده ها و تجهیزات عوارض ماهیچه ای و عضلانی آلودگی صوتی و عوارض بلندمدت بر سیستم شنوایی کارگران مسمومیت و خطرات جسمی شدید و حتی مرگ مسمومیت و خفگی ورود میکروب و ذرات کالاهای خطرناک به بدن کارگران در هنگام خوردن و آشامیدن	لیز خوردن و لغزندگی عرشه شناور خطر سقوط درون انبار شناور خطر سقوط درون آب و سقوط از ارتفاع آلودگی جوی و عوارض تنفسی و ریوی سقوط آهن آلات و تجهیزات لاشینگ بر سر و دست کارگران خطر سقوط از ارتفاع مواجه شدن با کالاهای خطرناک، ریزش کالا و... خستگی مفروض و کاهش دقت در انجام کار کاهش میزان بهداشت کارگران و خطر ناایمن بودن محل استراحت و خواب کارگران	جابه جایی روی عرشه و انبار کشتی وارد و خارج شدن به انبار کشتی ورود به شناور گرد و غبار و دود ناشی از تجهیزات باز و بست کردن لاشینگ کالاها و کانتینرها بالا رفتن از کالاها و کانتینرها عدم آشنایی با انواع تجهیزات، کالاهای خطرناک، ریزش کالا و... شیفت کاری بلندمدت (کارگران خن کار از ابتدا تا انتهای عملیات یک شناور در شناور می مانند و محل خواب و استراحت آن ها نیز در همان کشتی و اطراف عرشه می باشد.)

### ب- کارگران مشغول در محوطه ها و انبارها:

این دسته از کارگران، در محوطه ها و انبارها مشغول به کار اند و به تخلیه (استریپ)، بارگیری (استافینگ) کانتینر، واگن و کالا در انبارها می پردازند.  
 این گونه مشاغل نیز به نوبه خود با چند دسته از خطرات شغلی مواجه هستند:  
 ● عوامل تهدید کننده ایمنی: سقوط کالا و کانتینر، سقوط کارگر، تصادف با کشتنده و یا لیفتراک و جرثقیل و...  
 ● عوامل تهدید کننده آروغونومی: برداشتن کالا از ارتفاع، حمل و جابه جایی کیسه های بار، کمبود نور و...  
 ● عوامل تهدید کننده بهداشت: گرد و غبار ناشی از پنبه، گرد و غبار، آریست، بخار کالاهای خطرناک، کالاهای خطرناک و...  
 جدول شماره ۲- تجزیه تحلیل ایمنی کارگران شاغل در انبارها و محوطه ها

نحوه حذف یا کنترل خطر	خطرات ذاتی کار	مراحل انجام کار
مکانیزه کردن مشاغل و استفاده از سیستم پالت و تجهیزاتی همچون لیفتراک و... آموزش کارگران و اپراتور تجهیزات و استفاده از آینه محدب در نقاط کور انبار استفاده از چراغ گردان، آموزش رانندگان و محدود کردن سرعت کشتنده ها و تجهیزات استفاده از سکوی بار، سطح شیب دار و لیفتراک استفاده از گوشی های مناسب آشنایی و آموزش نحوه کار با کالاهای خطرناک و کد IMDG، خصوصیات آن کالاها استفاده از تجهیزات حفاظت فردی مناسب استفاده از تجهیزات حفاظت فردی و استفاده از سیستم های تهویه مناسب تهیه دستشویی و محلول های شست و شوی چشم و صورت	عوارض ماهیچه ای و استخوانی سقوط کالا و کانتینر بر روی کارگر تصادف با کشتنده ها و تجهیزات عوارض ماهیچه ای و عضلانی آلودگی صوتی و عوارض بلندمدت بر سیستم شنوایی کارگران مسمومیت و خطرات جسمی شدید و حتی مرگ مسمومیت و خفگی ورود میکروب و ذرات کالاهای خطرناک به بدن کارگران در هنگام خوردن و آشامیدن	جابه جایی کارتن و کیسه های محتوی کالا جابه جایی و تردد میان محوطه ها و نقاط کور انبار تردد در مکان های سر باز و محوطه ها استریپ و استافینگ کانتینرها کار کردن در محیط های بسته و نزدیک تجهیزات جابه جایی، استریپ و استافینگ کانتینرهای حاوی کالای خطرناک ورود به مکان های سر پوشیده، کانتینرهای که قبلا حاوی کالای خطرناک بوده اند کار با کالاهای مختلف و آلوده



کانتینر و...  
 ب) تهدید کننده‌های آرگونومی: کمبود نور، آلودگی صوتی، ایستادن مستمر در یک نقطه و...  
 ج) تهدید کننده‌های بهداشتی: گرد و غبار، گرما و آفتاب

#### جدول شماره ۴- تجزیه تحلیل ایمنی بارشماران شاغل در انبارها و محوطه‌ها

نحوه حذف یا کنترل خطر	خطرات ذاتی کار	مراحل کار
آموزش افراد به‌طور مستمر و تجهیز آن‌ها به کلاه ایمنی و لباس مناسب استفاده از صندلی و کاهش ساعت شیفت کاری استفاده از ماسک‌های مناسب	خطر سقوط کالا، کانتینر، تویست لاک و وایر پاره شده تجهیزات ایجاد مشکلات عضلانی و خستگی مفرد آلودگی صوتی، گرد و غبار و دود آگزوز و... تصادف با تجهیزات	کار در زیر گنتری کرین و دیگر جرثقیل‌ها ایستادن مستمر در یک نقطه کار در کنار تجهیزات و کامیون‌ها کار در نزدیک لیفتراک، ریج استاکر و...

امروزه مشاغل موجود در بنادر، به‌طوری تخصصی هستند که با از دست دادن یک کارگر، لطمه زیادی به گردش عملیات وارد می‌آید و تربیت مجدد و به‌کارگیری آن‌ها پرهزینه است و در نتیجه پرسنل متخصص از سرمایه‌های گران‌بهای هر بندر به‌شمار می‌رود و باید در حفظ سلامت و بهداشت آن‌ها کوشید. از سوی دیگر با توجه به ماهیت کار در بنادر، این‌گونه مشاغل در رده مشاغل سخت قرار می‌گیرند و لازم است به‌طور مداوم توسط تکنیک‌های فوق‌الذکر و دیگر تکنیک‌های ارزیابی ریسک شوند تا برای کارگران محیطی سالم و ایمن مهیا شود و از سوی دیگر، در آینده کمتر شاهد تلفات جانی و سوانح خطرناک باشیم.



## ۲- اپراتور تجهیزات:

این افراد نیز هم‌چون گروه قبل در معرض عوامل مختلفی که سلامت جسمی و روانی آنها را تهدید می‌کند، قرار دارند که عبارت‌اند از:  
 الف) عوامل تهدید کننده ایمنی: تصادف با تجهیزات دیگر و...  
 ب) تهدید کننده‌های آرگونومیگ: نوع صندلی اپراتور، نور کابین اپراتور، میزان دید اپراتور و...  
 ج) تهدید کننده‌های بهداشتی: خستگی، شیفت کاری طولانی، گرد و غبار و...

#### جدول شماره ۳- تجزیه تحلیل ایمنی اپراتورهای تجهیزات

نحوه حذف یا کنترل خطر	خطرات ذاتی کار	مراحل کار
پیگیری و مکاتبه با شرکت‌های سازنده در راستای تعویض صندلی و دیگر تجهیزات داخل کابین اپراتور استفاده از ماسک، گوشی و کاهش ساعت شیفت کاری استفاده از تجهیزات حفاظت فردی و آموزش دوره‌های کالای خطرناک به اپراتورهای تجهیزات استفاده از آلام، چراغ گردان، بوق دنده عقب و چک کردن سیستم ترمز قبل از به‌کارگیری تجهیزات استفاده از ماسک و تهویه مناسب محل مورد نظر محدود کردن سرعت و تجهیزات آموزش اپراتورهای آن استفاده از آزر و همچنین تلویزیون مدار بسته کوتاه کردن ساعات کاری و تربیت اپراتورهای جدید جهت گردش شغلی	عوارض عضلانی و استخوانی در ستون فقرات و مهره‌های گردن به علت نامناسب بودن صندلی تجهیزات وجود گرد و غبار، آلودگی صوتی و لرزش انفجار، آتش‌سوزی، ریزش و مسمومیت تصادف با دیگر افراد مشغول در محوطه تصادف و گاز گرفتگی تصادف با خودروهای سواری، کشنده‌ها و... تصادف با کشنده‌ها آرتروز و درد در ستون فقرات و خستگی مفرد	انجام عملیات تخلیه و بارگیری و جابه‌جایی کالا و کانتینر عملیات تخلیه، بارگیری و جابه‌جایی کالا و کانتینر در محوطه‌ها توسط جرثقیل، لیفتراک و ریج استاکر جابه‌جایی و تخلیه کالاهای خطرناک جابه‌جایی، تخلیه و بارگیری کالاها و کانتینرها کار در محیط‌های بسته و تاریک جابه‌جایی از محل پارکینگ تا محل کار جابه‌جایی ترانس تینر در ترمینال کانتینری خم شدن اپراتورهای گنتری کرین و ترانس تینر

## ۳- بارشماران:

بارشماران، پرسنلی هستند که در تمامی نقاطی که کالا یا کانتینر از یک نقطه جابه‌جا می‌شود، می‌بایست حضور داشته و اطلاعات مورد نظر را ثبت نمی‌کنند. این شغل نیز به نوبه خود دارای خطراتی می‌باشد که بررسی و تحلیل آن تاثیر به‌سزایی در افزایش ضریب ایمنی بنادر دارد.  
 تهدیدات این شغل نیز به ۳ دسته تقسیم می‌شود:  
 الف) تهدید کننده‌های ایمنی: تصادف با تجهیزات، سقوط کالا و



## اثرات آلودگی نفتی بر محیط زیست دریایی و بهره‌برداری از دریا

علی خدمتگزار

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

مسعود پاشا پاسندی

کارشناس امور بندری منطقه ویژه بندر امیرآباد

مونا مقدم

کارشناس گروه حمل و نقل دریایی  
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



آلودگی نفتی دریا یک مشکل اساسی برای محیط زیست دریایی در سرتاسر جهان از جمله ایران است. آلودگی نفتی دریا موجب آسیب به گیاهان، جانوران و اکوسیستم‌های دریایی و همچنین موجب اختلال در بهره‌برداری انسان از دریا و ضرر به صنعت گردشگری و ماهی‌گیری می‌شود. کشتیرانی و فعالیت‌های جنبی آن که شامل کشتی‌سازی نیز می‌شود، به روش‌های گوناگون موجب ورود مواد زاید نفتی به دریا می‌شوند. حوادث کشتی‌های نفت کش بخشی از شدیدترین آلودگی‌های نفتی دریایی را ایجاد نموده‌اند. تخلیه آب توازن آغشته به نفت نفت کش‌ها، تخلیه آب آغشته به نفت و لجن حاصل از شست‌وشوی مخازن نفت کش‌ها، نشست نفت در حین عملیات بارگیری، تخلیه در پایانه‌های نفتی، تخلیه مواد زاید نفتی ناشی از موتورخانه، آب‌خن و روغن موتور مصرف‌شده انواع کشتی‌ها و فعالیت‌های تعمیرگاه‌های کشتی از جمله منابع آلودگی نفتی دریایی ناشی از کشتیرانی می‌باشند. فعالیت‌های بندری نیز از طرق مختلف می‌توانند موجب آلودگی نفتی مناطق ساحلی و افزایش میزان نفت و سایر ترکیبات ارگانیک در رسوبات ساحلی شوند و بنادر به عنوان منابع احتمالی آلوده‌کننده نفتی سواحل مطرح می‌باشند. کشور ایران در کنار سه توده آبی مهم و استراتژیک خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر قرار گرفته است. از سه توده آبی فوق به خصوص خلیج فارس و پس از آن دریای خزر در معرض آلودگی نفتی ناشی از فعالیت‌های انسانی می‌باشند. خلیج فارس مهم‌ترین منطقه نفتی جهان محسوب می‌شود و در حال حاضر حدود ۹۰ درصد صادرات نفت و فرآورده‌های نفتی تولید شده در خلیج فارس توسط نفت کش‌های دنیا از خلیج فارس و تنگه هرمز انجام می‌شود. با توجه به موارد فوق، حفاظت از محیط زیست دریای ایران در مقابل آلودگی نفتی، یک مساله مهم بوده و از آن جمله پیشگیری از آلودگی دریایی نفتی، ناشی از کشتیرانی و فعالیت بندرها، از ضرورت بالا برخوردار می‌باشد. در این رابطه شناخت اثرات آلودگی نفتی بر محیط زیست دریایی و بهره‌برداری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. در این مقاله اثرات مضر آلودگی نفتی دریا بر روی گیاهان، جانوران، اکوسیستم دریایی، سلامت انسان و همچنین اثرات مضر بر بهره‌برداری انسان از دریا و ساحل و صنعت گردشگری و ماهی‌گیری مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند.

### اثرات آلودگی نفتی بر محیط زیست

اثرات مضر محیط زیستی آلودگی نفتی، به عوامل متعددی بستگی دارد که از آن جمله می‌توان به مقدار و نوع نفت، نحوه نشست، نرخ گسترش، شرایط جوی و اقیانوس‌شناسی، خصوصیات فیزیکی دریایی، جنس بستر، عمق و مورفولوژی منطقه ساحلی، جریان‌ات دریایی آب، وجود سایر آلاینده‌ها و انواع گونه‌های گیاهی و جانوری منطقه اشاره کرد. در ادامه به برخی از اثرات اثبات شده آلودگی نفتی بر محیط زیست و گونه‌های زیستی اشاره می‌گردد:

#### ۱-۱- سواحل

سواحل صخره‌ای بسیار پر انرژی بوده و نفت چسبیده به ساحل به سرعت توسط عمل امواج و حرکت آب حذف می‌شود و هر قدر ساحل بیشتر در پناه باشد، نفت بیشتر باقی می‌ماند. از آنجا که قسمت اعظم نفت به ساحل رسیده، نفت هوازده‌ای است که اجزای سمی اندکی دارد، معدودی از جانداران دریایی دچار مسمومیت شده و خطر اصلی آلودگی نفتی مربوط به بروز خفگی در آن‌هاست و موجوداتی که در منطقه جزر و مدی خط ساحل زندگی می‌کنند، معمولاً بیشترین آسیب‌رانی بینند. همچنین آغشته‌شدن

علف‌های دریایی به نفت، موجب سنگین شدن و قطع ساقه‌های آن‌ها می‌گردد. سرعت بازیافت ساحل صخره‌ای آلوده شده به مواد نفتی، به موقعیت و شرایط گونه‌های دریایی ساکن بستگی دارد، اما معمولاً بیش از دو سال به طول نمی‌انجامد. در موارد اندکی، بازگشت به حالت اولیه تا ۵ سال و گاه تا ۱۰ سال زمان برده است.

در سواحل شنی و با شیب ملایم، آلودگی نفتی به سادگی از سواحل رسوبی، پاک نشده و نفت مایع به داخل بستر فرو می‌رود. در لایه‌های زیرین ساحلی به دلیل پایین بودن اکسیژن، تجزیه بیولوژیکی به کندی رخ داده و نفت برای مدتی خاص سمی خود را خواهد داشت که سبب ممانعت از آغاز فرآیند بهبود و اصلاح می‌گردد. در این موارد معمولاً بازگشت به وضعیت اولیه به بیش از پنج سال زمان نیاز دارد، هرچند که در سواحلی با آلودگی کمتر با گذشت دو سال، علایم اصلاح پدیدار شده است.

#### ۱-۲- پلانکتون‌ها

پلانکتون‌ها به دلیل زندگی در چند سانتی متری سطح آب و تماس با غلظت‌های بالای ترکیبات نفتی، بیشتر در معرض خطر هستند. خصوصاً نفت تازه که اجزای سمی و آروماتیک بیشتری دارد، تاثیر مخرب‌تری بر پلانکتون‌ها دارد. به علاوه نشست نفت با

تشکیل لایه در سطح آب، مانع ورود نور خورشید و تبادل اکسیژن بین جو و دریای می شود که کاهش فتوسنتز فیتوپلانکتون ها را به دنبال دارد. تحقیقات نشان داده است که در غلظت های پایین تر از  $50 \text{ ng/g}$ ، هیدروکربن های نفتی نه تنها اثر منفی خاصی بر پلانکتون ها ندارد، بلکه احتمالاً به دلیل اثر تغذیه ای، فتوسنتز را افزایش می دهند. اما در غلظت های بالاتر کاهش قابل ملاحظه ای در فتوسنتز جلبکی مشاهده شده است. در کل باید گفت که اگرچه شکی نیست که آلودگی نفتی، پلانکتون ها را در ابعاد گسترده از بین می برد، اما ردیابی این اثر بسیار مشکل و اغلب غیرممکن است. مخصوصاً این که جمعیت پلانکتون ها به سرعت و در کمتر از چند هفته پس از آلودگی از طریق تولید مثل و یامهاجرت از نواحی مجاور، ترمیم می شود.

### ۱-۳ گیاهان دریایی

گیاهانی مانند علف های دریایی و جنگل های مانگرو در نواحی با امواج آرام رشد می کنند و به همین دلیل دارای پتانسیل بالایی برای نگهداری نفت می باشند. اثرپذیری مرجان ها نیز به مقدار و اجزای سمی نفت، مدت در معرض نفت بودن، دیگر آلاینده های موجود در محیط و وضعیت گونه های مرجانی بستگی دارد. گیاهان یک ساله معمولاً در مقابل آلودگی نفتی از بین رفته و حداقل برای سال بعد بارور نمی شوند. بنابراین ترمیم آن ها نیازمند انتقال تخم گیاه از مناطق دیگر است. گیاهان چندساله که ریشه های کم عمق و ذخیره غذایی کم دارند نیز به سادگی از بین می روند. اما گیاهان چندساله با ذخیره غذایی بالا، مخصوصاً آن هایی که ریشه عمودی دارند، در مقابل چندین بار آلودگی نفتی نیز مقاوم اند. اگرچه آلودگی نفتی در ابتدا باعث قطع شاخ و برگ این گیاهان می شود، ولی تجزیه نفت یک اثر مغذی داشته و رشد مجدد، سریع و چشم گیر را نتیجه خواهد داد. در مورد جنگل های حرا (مانگرو)، اگر آلودگی نفتی منافذ اکسیژن آن ها در بستری را ببوشاند، ممکن است اثرات ناپدید کننده برای گیاه داشته باشد و با توجه به رشد کند آن ها، بازبازی طولانی خواهد بود. در موارد بسیاری مشاهده شده است که آلودگی های شدید نفتی نیز این گیاهان را از پای در نیاورده است.

### ۱-۴ پرندگان دریایی

پرندگان برخلاف سایر موجودات دریایی بیشتر از خواص فیزیکی نفت آسیب می بینند و سمی بودن نفت اهمیت کمتری دارد. آغشتگی پرهای پرند به نفت، خاصیت ضد آب آن ها را از بین می برد و آب به داخل پرها نفوذ کرده و جانشین هوای میان پرها و پوست می گردد. لایه هوا، تامین کننده شناوری و عایق گرمایی بدن پرند است. با از دست دادن هوا، پرها خیس شده و پرند در آب فرو رفته و غرق می شود. از بین رفتن عایق گرمایی منجر به صرف سریع ذخیره غذایی پرند و کاهش درجه حرارت بدن و مرگ پرند می شود. پرند آلوده شده به نفت، با مقدار خود سعی در رفع آلودگی از پرها نموده و مقداری از نفت را می بلعد که بسته به میزان سم آن، اثرات نامطلوبی بر متابولیسم خون رسانی بدن، گوارش، کبد، کلیه، تخم گذاری و کیفیت تخم ها دارد. اگر نفت از پرها یک پرند تخم گذار به تخم ها منتقل شود، جنین ممکن است از بین برود. تخمینی واقعی از تعداد پرندگان کشته شده با آلودگی نفتی مشکل است. وقوع لکه های نفتی در محل های تمرکز پرندگان ممکن است به صورت گسترده، منجر به مرگ پرندگان شود که از آن جمله وقوع لکه نفتی ۳۷۰۰۰ تنی نفت خام اکسون والدرز در آلاسکا، در مارس ۱۹۸۹ است که منجر به مرگ بیش از ۳۰۰۰۰ پرند شد.

### ۱-۵ پستان داران دریایی

شواهدی مبنی بر این که خوک های دریایی و شیرهای دریایی بالغ یا بالن ها در معرض تهدید شدید ناشی از نفت در دریا باشند، وجود ندارد. خزهای دریایی در بین پستان داران استثناً می باشند. برخلاف فک ها و دولفین ها که یک لایه چربی زیر پوست عایق گرمایی آن ها را تامین می کند، خزهای دریایی متکی بر خز خود هستند که مشابه با پر برای پرند های دریایی کار می کند و بنابراین به آلودگی نفتی حساس می باشند،



ولی با توجه به زاد و ولد بالای آن ها (رشد جمعیت سالانه تا ۲۰ درصد) قادر به بازگشت سریع به حالت اولیه می باشند.

### تهدید سلامت عمومی از آلودگی نفتی دریا

برخی از هیدروکربن های نفتی برای انسان سمی هستند و مواردی از کودکانی که بعد از بلعیدن نفت یا پارافین به طور جدی بیمار شده و یا حتی فوت شده اند، گزارش و ثبت شده است. با وجود این، انسان نسبت به هیدروکربن های نفتی، آستانه چشایی بسیار پایینی داشته و بنابراین خطر چندانی از جهت مصرف ناگهانه مقادیر قابل توجه این مواد سمی با غذا یا آب آشامیدنی آلوده برای انسان وجود ندارد.

قبلاً گمان می شد که ترکیبات سرطان زای آروماتیک چند حلقه ای (PAH)، در زنجیره غذایی موجودات زنده دریایی، تجمع زیستی یافته و با ذخیره در بافت ماهیان گوشت خوار (در بالاترین سطوح زنجیره غذایی دریایی) وارد بدن مصرف کنندگان انسانی این ماهیان می شوند. خوشبختانه ثابت شده است که این نگرانی های اساسی بوده و غذاهای دریایی نسبت به سایر مواد غذایی پرمصرف انسان، از سطوح غلظت PAH کمتری برخوردارند. اگرچه PAH هادر زنجیره غذایی تجمع نمی یابند، ولی برخی از آن ها مانند بنزو[ $a$ ]پیرن خواص سرطانی دارند.

### صدمه آلودگی نفتی به صنعت ماهی گیری

تاسیساتی که در آن ها ماهیان یا صدف ها به صورت متراکم پرورش داده می شوند، به دلیل این که این حیوانات قادر به فرار نیستند، مخصوصاً آن ها را در برابر آلودگی نفتی آسیب پذیر کرده و حرکت لکه نفتی از میان آن ها می تواند صدمات تجاری گسترده ای به آن ها وارد آورد. اما در دریاها، ماهیان بالغ به سرعت از آلودگی نفتی فاصله گرفته و به ندرت آسیب می بینند. تخم و لارو ماهیان و صدف ها نسبت به بالغین در برابر مواد سمی حساس ترند و به طور معمول در آب های سطحی در تماس بیشتری با هیدروکربن های نفتی می باشند و در صورت بروز آلودگی نفتی خطر بیشتری آن ها را تهدید می کند. اما بسیاری از گونه های تجاری ماهی و صدف، تعداد فراوانی تخم تولید کرده و حتی مرگ و میر گسترده جوانان، تأثیری بر ذخایر بالغین ندارد.

علاوه بر ضرر تجاری ناشی از کاهش صید ماهیان و صدف ها، تغییر بو و مزه نیز نقش مهم در خسارت دیدن صنعت ماهی گیری از آلودگی نفتی دارد. آلودگی های نفتی ممکن است تغییر مزه قابل تشخیص در صید ایجاد کنند که موجب لطمه به ارزش تجاری صید می گردد. البته غلظت حداقل برای تغییر طعم در ماهیان باله دار متفاوت بوده و ماهیان چرب، مانند آزاد ماهی سریع تر از ماهیان کم چرب تغییر طعم می دهند. در برخی مناطق مانند بندر هنگ کنگ طعم و بوی ماهی ها تغییر یافته و بازار نیز آن ها را پذیرفته است. ضرر دیگر آلودگی نفتی دریایی بر روی صنعت ماهی گیری مربوط به فضای روانی ایجاد شده در جامعه دریایی است. آلودگی نفتی و تأثیر آن بر بازار ماهی می باشد. برای مثال زمانی که غرق شدن نفت کش توری کانیون در صدر اخبار قرار داشت، فروش ماهی در بازار پاریس به نصف رسید، هر چند که هیچ ماهی از مناطق آلوده به نفت در بازار عرضه نشده بود. برای اجتناب از چنین صدماتی در حال حاضر توقف صید در یک منطقه آلوده نفتی مرسوم شده است.

### آسیب به صنعت گردشگری

آلودگی نفتی سواحل موجب ضرر به صنعت گردشگری در مناطق آلوده می شود. گردشگران سواحل شنای عاری از نفت را ترجیح می دهند و با کوچک ترین آلودگی نفتی سواحل را ترک می کنند. اکثر تفرجگاه های ساحلی نیز تلاش بسیار زیادی را برای زدودن بقایای نفتی از سواحل شان به کار می بندند.

### پیشنهادات

تحقیقات دریایی، نقش مهمی در شناخت وضعیت فعلی مناطق دریایی، سواحل، جهت یابی تصمیم گیری ها، اقدامات در جهت پیشگیری از آلودگی نفتی و حفاظت از محیط زیست دریایی ایفا می کند. با توجه به عبور سالانه ۵۰ هزار فرزند کشتی اقیانوس پیما از تنگه هرمز، مدیریت این شناورها و اجرای استانداردهای آن برعهده ایران می باشد. لذا اعمال کنوانسیون های SAR، MARPOL و همچنین OPRC ضروری می باشد. جهت هر چه بهتر شدن اقدامات پیشگیری کننده آلودگی نفتی، موارد ذیل پیشنهاد می گردد:

۱. تبیین الزامات کنترل و بازرسی کشتی ها براساس کنوانسیون مارپل
۲. توسعه توانایی های علمی و تحقیقات دریایی در زمینه آموزش نیروی انسانی متخصص
۳. تامین تجهیزات مربوط به افسران کنترل و بازرسی
۴. تعیین و تکلیف استاندارد برای شناورهای تفریحی و جت اسکی
۵. برنامه ریزی جهت تحقیقات دریایی سازمان دهنده ملی و استفاده از توان دانشگاه ها

# دریاد قرآن کریم و نقش آن در توسعه اقتصادی کشور

علی جان علی اکبری

فوق لیسانس اقتصاد و تجارت الکترونیک



زراعت کردن و استفاده از کشتی و غواصی در دریا و تدبیرهای گوناگون برای شکار کردن ددان و پرندگان و ماهیان. (بحار الانوار، ۸۳-۸۲/۳). هم چنین در جای دیگری می فرمایند: "اگر در سودمندی این آب فراوان انباشته در دریاها شک داری و می گویی که فایده آن چیست؟ پس بدان که این آب محل زندگی تعداد بی شماری از گونه های ماهی و جانوران دریایی است و معدن مروارید و بسد (مرجان سرخ) و عنبر و گونه ها و چیزهایی دیگر که از دریا استخراج می شود و ساحل های آن جایگاه روییدن عود بلنجوج (عود خوشبو) و گونه هایی از گیاهان معطر و دارویی است؛ سپس دریا مرکب مردم و راه حمل و نقل کالاهای بازرگانی است که از سرزمین های دور به دست مردم می رسد، مانند کالاهایی که از چین به عراق می رسد یا از عراق به چین فرستاده می شود. اگر بنا بود که این کالاها جز با چارپا جابه جا نشود، از رواج می افتاد و در محل و در دست صاحبان خود باقی می ماند، چه مزد حمل آن ها از بهای خود آن ها تجاوز می کرد و هیچ کس آماده حمل آن نمی شد و در این صورت دو پیامد داشت. یکی نابابی بسیاری از چیزهایی که نیاز فراوان به آن ها وجود دارد و دیگری قطع شدن وسیله معاش کسانی که آن ها را حمل می کنند و از برکت آن ها زندگی خود را می گذرانند. (بحار الانوار، ۱۲۳-۱۲۲/۳)."

دریا شاهکار طبیعت و جهان ناپیدایی است که بشر هنوز به ژرفای عظمت و ماهیت آن پی نبرده است. مهم تر از همه؛ آن که رابطه بسیار تنگاتنگی با اصول حیات و تشابه با موجودات زنده و سلول های زنده دارد. چنان چه در قرآن کریم آیات متعددی درباره اهمیت دریا، سفر از راه دریا و بیرون آوردن مواد غذایی و غیر غذایی از دریا آمده است. دریا از منابع عمده مواد پروتئینی پر است و یکی از مهم ترین شناخت زندگی و اسرار حیات در دریانوردی خلاصه می شود و مسلمانان گام های مهمی در مورد دریا، علوم و تخصص های دریایی برداشته اند. به طوری که خداوند در آیه ۹۶ سوره مائده می فرماید: "صید در دریا و استفاده خوراکی از آن برای شما حلال است". همچنین در آیه ۱۴ سوره نحل می فرماید: "او (خدا) است که دریا را مسخر شما کرد تا از آن گوشت تازه بخورید. همین طور خداوند در آیه ۶۶ سوره اسراء می فرماید: "کشتی در دریا برای فایده رساندن به مردم روان است." امام علی (ع) خطاب به مردم بصره می فرماید: "آب را مسخر شما کرد که صبح و شام در اختیار شماست، تا معاش شما را راست کند و دریا را سبب فزونی درآمد شما قرار داد. (بحار الانوار، ۶۰/۳۹). امام صادق (ع) می فرماید: "به آدمی آموختند که چگونه امور دنیای خود را سامان دهد و نیازهای خویش را در زندگی برآورده سازد) مانند

## بیان موضوع

مطابق آمار بانک جهانی، رابطه بین محصول در خشکی بودن و توسعه اقتصادی در کشورها به گونه‌ای است که از میان ۵۴ کشور از فقیرترین کشورهای دنیا، ۲۰ کشور محصول در خشکی هستند. عدم دسترسی به آب‌های آزاد یکی از مسایل و معضلات راهبردی کشورهای محصور در خشکی است، به دلیل اینکه وابستگی همیشگی به همسایگان برای دسترسی به آب‌های آزاد را به دنبال دارد.

طی سال‌های دهه ۴۰ تا ۶۰ شمسی از سویی به علت فقدان تجربه عمل‌گرایانه در برنامه‌ریزی‌های توسعه، و نیز به دلیل گسترده شدن سایه درآمد‌های نفتی بر ساختار اقتصاد ملی، آمایش سرزمینی ایران در ناقص‌ترین و پیراوارترین شکل خود ظهور و بروز یافت. در این میان عمده‌ترین سهم از نگاه توسعه به کلان‌شهرهایی با جمعیت روبه‌رشد و عمدتاً مهاجر مطوف شد، کلان‌شهرهایی که هیچ کدام لذت طلوع و غروب آفتاب ارغوانی دریا را تجربه نمی‌کردند. این پدیده به مرور توسعه نامتوازن در کشورمان را رقم زد که علاوه بر ایجاد دردهای در روند توسعه کلی اقتصاد، انبوه مزیت‌های نواحی ساحلی ایران را عقیم گذارد. یکی از آثار توسعه نامتوازن کشور به ویژه در دوره حکومت رژیم پهلوی، شکل‌گیری نواحی صنعتی و قطب‌های تولیدی در آستانه مراکز جمعیتی بود. در حالی که به استناد روش‌های موفق توسعه، نواحی ساحلی و بنادر شکل گرفته در کرانه آب‌های آزاد، بهترین و مناسب‌ترین موقعیت‌های بارورسازی استعداد‌های صنعتی و اقتصادی کشورهاست. اکنون با توجه به وفور منابع هیدروکربنی در آب‌های فراساحل ایران و برنامه‌های کلان شرکت نفت فلات قاره برای تولید هر چه بیش‌تر نفت و گاز، نواحی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان به بهترین فرصت‌های سرمایه‌گذاری صنعتی و تولید کالاهای دارای ارزش افزوده تبدیل شده‌اند. توسعه دریا پایه کشور با استفاده از منابع انرژی، غذایی و تجارت دریایی، آبادانی سواحل، ایجاد بنادر مهم و اقیانوسی برای نشان دادن جایگاه نظام جمهوری اسلامی ایران به کشورهای منطقه و فرامنطقه، امنیت در ساحل و دریا و افزایش توان نظامی در دریا را می‌توان از مهم‌ترین اقداماتی دانست که برای پیاده کردن منویات مقام معظم رهبری لازم و ضروری به نظر می‌رسد که این امر با داشتن اقتصاد دریامحور و ناوگان تجاری گسترده در دریاهای آزاد دنیا و با داشتن یک نیروی دریایی قوی و راهبردی برای حفظ امنیت ناوگان دریایی و دفاع از مرزهای آبی کشور صورت خواهد گرفت.

## دریا از منظر قرآن

اقیانوس‌شناسان کشف کرده‌اند که وقتی دو دریا به هم می‌رسند با یکدیگر ترکیب نمی‌شوند، آب دو دریای همسایه به دلیل وجود نیروی کشش سطحی ترکیب نمی‌شوند. آب دریاهای مختلف غلظت‌های متفاوتی با هم دارند و کشش سطحی ایجاد می‌کنند گویی که دیواره نازکی بین آن دو بر پا شده است.

در اقیانوس اطلس جریان آب شیرینی وجود دارد که آن را گلف استیریم می‌نامند، این جریان عظیم از سواحل آمریکای مرکزی حرکت می‌کند و سراسر اروپا را طی می‌کند و به سواحل اروپای شمالی می‌رسد. عرض این جریان ۱۵۰ کیلومتر و عمقش حدود ۸۰۰ متر و سرعتش ۱۶۰ کیلومتر می‌باشد و حرارت آن با آب‌های اطرافش ۱۰ تا ۱۵ درجه تفاوت دارد و در آنجا هزاران کیلومتر آب وجود دارد که با آب‌های اطراف خود مخلوط نمی‌شوند و در آن‌ها موجودات زنده هم زندگی می‌کنند. این خاصیت در بسیاری از رودخانه‌ها از جمله رودخانه‌های کشور خودمان نیز وجود دارد.

همچنین در کشور مصر نیز هیئت اکتشافی از دانشگاه مصر دریافتند که آب‌های خلیج عقبه از نظر خواص شیمیایی و فیزیکی با آب‌های دریای احمر تفاوت دارند و با آن مخلوط نمی‌شوند همچنین در جایی که دریای احمر به اقیانوس هند می‌رسد نیز این خاصیت وجود دارد.

این پدیده در دریای مدیترانه و اقیانوس اطلس که در تنگه جبل الطارق به هم می‌رسد دیده می‌شود اما به دلایلی مانند دما میزان شوری و شیرینی از هم جدا می‌شوند.

هم‌چنین در تنگه جبل الطارق است که ۱۳ کیلومتر بین دریای مدیترانه و آتلانتیک مرز وجود دارد که از هم‌دیگر جدا می‌شوند و از هم جدا نمی‌شوند. در شهر توریستی اسکاگن در دانمارک در جایی که دریای بالتیک و شمالی به هم می‌پیوندند، این پدیده دیده می‌شود. در سوره الرحمن آیات ۱۹-۲۰-۲۱-۲۲ به این موضوع اشاره شده است:

مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ (۱۹) بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ (۲۰) فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (۲۱) يُخْرِجُ مِنْهُمَا الْمَوْءُودَ وَالْمَرْجَانَ (۲۲)

«دو دریا را به گونه‌ای روان کرد که باهم برخورد کنند اولی یک‌دیگر را تغییر نمی‌دهند» (۱۹). اما میان آن دو حد فاصلی است که به هم تجاوز نمی‌کنند. (۲۰). پس کدامین نعمت‌های پروردگارتان را انکار می‌کنید؟ (۲۱). از آن دو، مروارید و مرجان خارج می‌شود. (۲۲)»

بیش‌ترین دلیلی که باعث وقوع چنین پدیده‌ای می‌شود غلظت شوری و شیرینی دریاهاست که باعث جلوگیری از ترکیب آنها می‌شود، در آیات دیگری از قرآن نیز به‌طور دقیق به این موضوع اشاره شده است:

### سوره مبارکه فرقان آیه ۵۳:

«وَهُوَ الَّذِي مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخًا وَحِجْرًا مَّهِجُورًا»

«و اوست کسی که دو دریا را موج‌زنان به‌سوی هم روان کرد، این یکی شیرین و آن یکی شور و تلخ است و میان آن دو حریمی استوار قرار داد.»

### سوره مبارکه فاطر آیه ۱۲:

وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَمِن كُلِّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حَلِيَّةً تَتَّبَسُونَهَا وَتَمَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاحِرَ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ.

«این دو دریا یکسان نیستند: یکی آبش شیرین و گواراست و یکی شور و تلخ، از هر دو گوشت تازه می‌خورید و از آن‌ها چیزهایی برای آرایش تن خویش بیرون می‌کشید و می‌بینی که کشتی‌ها برای یافتن روزی و غنیمت، آب را می‌شکافند و پیش می‌روند، باشد که سپاس گزار باشید.»

### سوره مبارکه نمل آیه ۶۱:

أَمْ نَجْعَلُ الْأَرْضَ قَرَارًا وَجَعَلْ خِلَافَهَا أَنْهَارًا وَجَعَلْ لَهَا رَوَاسِيَ وَجَعَلْ بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ حَاجِزًا ۗ أَلَمْ نَعْلَمْ بِأَنَّ اللَّهَ مَعَهُ بَلْ أَكْثَرُهُمْ لَا يَعْلَمُونَ (۶۱).

«[آیا شریکانی که می‌پندارند بهتر است] یا آن کس که زمین را قرارگاهی ساخت و در آن رودها پدید آورد و برای آن، کوه‌ها را [مانند لنگر] قرار داد و میان دو دریا برزخی گذاشت؟ آیا معبودی با خداست؟ [نه]، بلکه بیشترشان نمی‌دانند.»

## بهره‌گیری از دریا در منظر اسلام

متون اسلامی به ویژه قرآن کریم، دریای بی‌پایانی از معارف انسانی است که در این زمینه‌ها نیز از هدایت انسان‌ها غفلت نکرده و در موارد متعدد به اهمیت آب و دریاهای بهره‌گیری صحیح از آن‌ها اشاره



کرده است.

ارزش گذاری شایسته اسلام به علم و دانش و توجه مسلمانان به بهره‌گیری از معارف بشری، انگیزه و تلاش گسترده مسلمانان در زمینه‌های مختلف و... از این جمله بوده است. منابع تاریخی حاکی از فعالیت مسلمانان در زمینه دریانوردی و بهره‌گیری از امکانات آن بوده است. علاوه بر آیات متعدد قرآن کریم که در آن نقش حیات بخش آب در زندگی موجودات اشاره شده، کلمه بحر (به معنی دریا و مشتقات آن) چهل بار؛ در ۳۹ آیه، سفینه (به معنی کشتی) در سه آیه، جاریه (به معنی کشتی) در یک آیه، حوت (به معنی ماهی) در ۵ آیه و موج در ۶ آیه در قرآن کریم بیان شده است. موارد ذیل قابل تامل است:

#### دریاها، آیات الهی:

دریاها، حرکت کشتی‌ها از جمله آیات الهی هستند و در موارد ذیل در قرآن کریم به آن‌ها اشاره شده است: آیات سور: بقره/۱۶۴، انعام/۹۷، نحل/۱۴، ابراهیم/۳۴-۳۲، لقمان/۳۱، شوری/۳۵-۳۲، جاثیه/۱۳-۱۲، الرحمن/۲۱-۱۹ و فاطر/۱۳-۱۲.

در باب بیان حوادث و بلاهایی دریایی، در تعدادی از آیات قرآن کریم به حوادث و بلاهایی دریایی اشاره شده است، به‌عنوان نمونه، آیات سور: انعام/۶۴-۶۳، نور/۴۰ و نمل/۶۳ از ظلمت و تاریکی‌های دریا، آیات صافات/۱۳۹-۱۴۵ از طعمه حیوانات دریایی، یونس/۲۲-۲۴، اسراء/۶۷ و لقمان/۳۲-۳۵ از غرق کشتی‌ها در تند باد و امواج دریا سخن می‌گویند. در آیات متعددی از قرآن کریم، به نزول عذاب الهی به قوم نوح و دستور ساخت کشتی به همت حضرت نوح (ع) و نجات آن حضرت (ع) و همراهان وی با کشتی از مهلکه توفان اشاره شده است؛ آیات سور: اعراف/۶۴، یونس/۷۳، هود/۳۷-۳۸، مومنون/۲۷-۲۸ و شعراء/۱۱۹.

#### نقش حیات بخش دریاها در چرخه حیات انسان و جان داران:

امروزه، ارزش عظیم و غیرقابل جایگزین آب در حیات بشر و سایر موجودات به‌میزان زیادی مشخص و وابستگی حیات موجودات به آب مبرهن شده است. قرآن کریم در آیه ۳۰ سوره انبیا می‌فرماید: «وجعلنا من الماء کل شیء حی» از آب هر چیزی را زنده قرار دادیم. هم چنین آیات سور: ق/۱۱-۹، نحل/۱۱-۱۰ و ۱۴۱، طه/۵۳-۵۰، فاطر/۲۸-۲۷، بقره/۲۲ و ۷۴، شعرا/۱۳۴ و ۱۴۷، یس/۳۵-۳۴، قمر/۱۲-۱۱، اسراء/۷۰-۹۱ و ۹۰، انعام/۶، رعد/۱۷، یونس/۲۴ و هود/۴۳-۴۲ به جلوه‌های مختلف ارزش آب در حیات اشاره دارند.

#### بهره‌برداری غذایی از دریاها:

در آیات سور: مائده/۹۶، اعراف/۱۶۳، نحل/۱۴، اسراء/۷۰، کهف/۶۱-۶۳ و فاطر/۱۲ به بهره‌برداری غذایی از دریاها اشاره شده است. در آیه ۱۴ سوره نحل می‌فرماید: «و هو الذی سخر البحر لتاکلوا منه لحما طریبا» و اوست خدایی که دریا را برای شما مسخر کرد تا از آن گوشت تازه بخورید.»

در آیه ۱۳ سوره فاطر نیز می‌فرماید: «و هرگز آن دو دریا را که آب این یک گوارا و شیرین و آن دیگری تلخ و شور است یکسان نیستند باوجود این شما از هر دو، گوشت تازه تناول می‌کنید.»

از آیات فوق می‌توان چنین استنباط کرد که در قرآن، از تغذیه دریایی به‌طور عام صحبت شده یعنی منحصر به گوشت ماهی نشده است. امروزه ارزش منابع غذایی دریایی و محدود نبودن آن‌ها به گوشت ماهی تا حدود زیادی روشن شده است. بنابراین مدیریت صحیح و نیز زمینه‌سازی مناسب فرهنگی و اجتماعی برای مشارکت احاد مردم در بهره‌وری شایسته از منابع عظیم دریایی امری بسیار مهم و حیاتی و اجتناب‌ناپذیر است.

#### اهمیت دریا

دریا موقعیت ممتاز و ویژه‌ای برای سرمایه‌گذاری دارد، اما از آن‌جا که اقتصاد کشور همواره بر پایه فروش نفت و گاز پایه‌گذاری شده است هیچ‌گاه دریا به‌عنوان منبع مهم رشد و توسعه اقتصادی کشور دیده نشده است. متأسفانه علی‌رغم برخورداری از هزاران کیلومتر مرزهای

دریایی، دریا جایگاه چندانی در درآمد ناخالص ملی کشورمان ندارد. در حالی که بسیاری از کشورهای که دارای مرزهای دریایی هستند بهترین استفاده را از این منبع خدادادی برده‌اند.

در گذشته، دریاها و اقیانوس‌ها بیش‌تر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، دریاها از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۹۰٪ از مناطق بستر و زیربستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی هستند.

دریاها برای هر کشوری دارای ابعاد مختلفی است، دریا در مسایل مختلفی از جمله استفاده از انرژی‌های نو، منابع خدادادی غذایی، انتقال فرهنگ به همه کشورهای منطقه و فرامنطقه و تجارت دریایی اهمیت بسیار بالایی دارد. دریا (دریاها) برای هر کشور یک فرصت بزرگ و کم‌نظیر برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. منافع و امکانات حاصل از دریا متعلق به همه ملت‌هاست. همان‌طوری که می‌دانیم سواحل عظیم و طولانی بسیار حساس که در دریای عمان داریم یک گنج است، همین‌طور سواحل خلیج فارس و دریای خزر.

#### ضرورت حضور در دریا

دریاها با توجه به اهمیت‌شان، همواره مورد کشمکش دولت‌ها بوده‌اند، اما اوج این کشمکش‌ها در قرن پانزدهم میلادی با فرمان پاپ الکساندر ششم در سال ۱۴۹۳ آغاز می‌شود که جهان را بین اسپانیا و پرتغال تقسیم می‌کند و سایر دول بدون اجازه اسپانیا و پرتغال نمی‌توانستند از دریا استفاده کنند. این عمل مورد اعتراض نهادهای سیاسی انگلیسی قرار گرفت که از اصل آزادی دریاها دفاع می‌کردند. اما با اضمحلال امپراطوری اسپانیا و پرتغال از قرن شانزدهم میلادی، رفته رفته موضع استکبار پیر به سمت نظریه حاکمیت بر دریا تغییر کرد، به این صورت که دولت ساحلی تا آن‌جا که قدرتش اجازه می‌دهد، حق دارد حاکمیت خود را در دریا گسترش دهد. در این دوره جنگ اندیشه‌ها میان اصل آزادی دریاها و حاکمیت بر دریاها در می‌گیرد. مهم‌ترین نظریه در مقابل نظریه انگلیسی (اصل آزادی حاکمیت بر دریا)، مربوط به هوگو گروسسیوس هلندی است که با تمسک به این که لازمه حاکمیت، مالکیت است و چون دریا غیرقابل تملک است، هیچ‌کس حق حاکمیت بر آن را ندارد، از اصل آزادی دریا دفاع می‌کند و نهایتاً در قرن هجدهم میلادی با پیروزی اصل آزادی روابط دولت‌ها بر این اساس شکل می‌گیرد. این روال تا تدوین مقررات عرفی ادامه می‌یابد. پیشرفت در عرصه فعالیت‌های دریایی، بیش از پنج سده است که توان مندی جهانی را برای کشورهای پیش‌رو در این زمینه به ارمغان آورده است.

دوره‌های مختلف پیشرفت اقتصادی، صنعتی، علمی و فن‌آوری و حتی پیشرفت بشر در حوزه هوا فضا، خللی در اهمیت حوزه‌های دریایی و اقیانوسی ایجاد نکرده است. چرا که ترابری دریایی، منابع زیستی و غیرزیستی دریاها و اقیانوس‌ها، اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها در تغییر آب و هوای کره زمین و تأمین انرژی، نقش حوزه‌های آبی را در آینده بشریت بسیار تعیین‌کننده کرده است. علاوه بر آن، دریاها و اقیانوس‌ها از دیرباز در حوزه دفاعی، نقش به‌سزایی داشته‌اند و محل بسیاری از تقابل‌ها و جنگ‌ها بوده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران نیز با داشتن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در منطقه استراتژیک خاورمیانه، سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا و برخورداری از توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه دریامحور بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به‌عنوان کریدور شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا، تنها بخشی از پتانسیل‌های دریا در ایران به‌شمار می‌رود. رویکردهای جهانی نیز، نشان‌دهنده توجه کشورها به دریا به‌عنوان محور توسعه و اقتدار است، به‌طوری که هم‌اکنون بیش از ۹۰٪ از تجارت جهانی از طریق

اقیانوس‌ها انجام می‌شود، بیش از ۸۰٪ شهرهای بزرگ در دنیا کنار دریاها قرار دارند و از ۲۰ شهر بزرگ جهان، تنها یک شهر در مجاورت دریا قرار ندارد. این درحالی است که متأسفانه در ایران، امر توسعه به جای دریامحور، خشکی محور بوده و از ۲۰ شهر بزرگ کشور، هیچ‌یک به منزله شهر بندری محسوب نمی‌شوند. حال و چنان چه قرار باشد تا تحلیلی خاص، برای برنامه‌ریزان توسعه اقتصادی داشته باشیم، نمی‌توانیم نقش مسلطی که «تجارت»، «بنادر» و «حمل و نقل دریایی» ایفا می‌کنند، به‌علاوه اهمیت بنیادین اصل مبادله کالا از طریق دریا را بر «توسعه بنادر» نادیده بگیریم.

ارتباط مثلث گونه «تجارت» و «حمل و نقل دریایی» و «بنادر»، به‌عنوان یک «اصل» درون حوزه‌ای، در رفتار اقتصادی تمامی کشورها قابل ملاحظه است. چه کشورهایی که به دریا راه دارند و چه کشورهایی که به‌واسطه مقوله ترانزیت، تجارت‌شان با دریا و حمل‌ونقل دریایی پیوند می‌خورد. کارآمدی اقتصاد مبادله (تجارت)، به «الگوهای حمل و نقلی» و «بازارها» مرتبط است. البته این مقوله‌سازی و مفهوم‌پروری، مانع آن نیست که جایگاه مواد اولیه، تکنولوژی، مدیریت و منابع مالی را نادیده بگیریم. این‌ها، با اهمیت هستند، اما فراموش نکنیم که زمانی نقش اقتصادی و زاینده خواهند داشت که مواد اولیه، با بازار مصرف (کارخانه‌ها و تاسیسات صنعتی و یا مصرف‌کنندگان نهایی) پیوند خورند. به هر تقدیر بازارها، نهادهایی هستند که به‌طور عمده هم درون اقتصاد و هم بیرون اقتصاد عمل می‌کنند.

### اهمیت و نقش دریا در اقتصاد

وابستگی جداناپذیر اقتصاد جهانی از اقتصاد دریا و عین شدن اقتصاد دریا با زندگی امروز بشر نشان از اهمیت صنعت دریانوردی و اقتصاد ناشی از این صنعت است. ارتباط تنگاتنگ جوامع بشری و رویکرد آن‌ها به اقتصاد دریا به‌عنوان مقوله‌ای جداناپذیر از زندگی جوامع انسانی نمایان شده است. لذا اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز مردم دنیا غیر قابل انکار و توجه به آن ضروری می‌باشد. از اهمیت ویژه اقتصاد از طریق دریا همین بس که ۹۰٪ از مبادلات کالای جهانی برحسب تن از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد که اهمیت اقتصادی دریا در هر کشور بسته به درجه وابستگی تجارت بین‌المللی آن کشور به حمل‌ونقل دریایی است. انکار این واقعیت بر اهمیت اقتصاد دریایی که محرک آن تجارت بوده و ۹۰٪ مبادلات آن از طریق دریا انجام می‌پذیرد سهل و آسان نیست، امروزه یک اقتصاد بسته نمی‌تواند از زنجیره اقتصاد دریا که اقتصادی باز می‌باشد بهره‌گیرد. اقتصاد جهانی بدون شک مهم‌ترین عامل تاثیرگذار بر تقاضای حمل‌ونقل دریایی می‌باشد. از آنجا که اقتصاد جهانی تولیدکننده بیش‌ترین تقاضا برای حمل کالا از طریق دریاست، بررسی‌ها نشان می‌دهد که رابطه‌ای تنگاتنگ میان اقتصاد جهانی و اقتصاد دریایی وجود دارد. قضاوت در مورد اقتصاد دریایی نیازمند داشتن دانش بهنگام از توسعه اقتصادی است. هرچه کوشش تجاری اقتصاد جهانی گسترده‌تر شود بهتر می‌توان به اهمیت اقتصاد دریایی در زندگی انسان امروز پی برد.

مهم‌ترین برتری حمل و نقل دریایی نسبت به سایر موارد حمل و نقل مقرون به‌صرفه بودن آن از نظر اقتصادی است، این نوع حمل‌ونقل ارزان‌ترین روش حمل و نقل است و هم‌چنین مناسب‌ترین روش حمل و نقل در صنایع سنگین است.

منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آن‌ها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها براساس این مشخصات تدوین می‌گردد. این سیاست در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شود و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به‌دنبال دارد. موفقیت در هر یک از اهداف نامبرده بستگی به میزان به‌کارگیری صحیح و موثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و قوانین و مقررات دارد و مدیریت کارا و موثر این منابع در هر کشوری، آن کشور را تبدیل به یکی از قدرت‌های دریایی می‌نماید. امروزه راه‌های آبی با صرفه‌ترین راه انتقال کالا شناخته شده و از آنجا که وسایل حمل‌ونقل راه‌های آبی از امکانات و ظرفیت بیش‌تری برخوردارند، تسلط دولت‌ها بر راه‌های آبی نه تنها می‌تواند به‌عنوان اقتصادی‌ترین وسیله حمل‌ونقل کالا محسوب گردد، بلکه در تحکیم اصول حمل‌ونقل دریایی از نظر اقتصادی ویژگی‌های خاص خود را داراست که اهم آن‌ها عبارت‌است از:

- ظرفیت و وسیله حمل از طریق دریا.
- کاهش قابل ملاحظه هزینه‌ها.
- افزایش ضریب ایمنی در خصوص جابه‌جایی کالا و سلامت مسافر.
- جابه‌جایی حجم زیادی از انواع کالا.
- کاهش ترافیک جاده‌ها.
- کاهش انواع آلودگی‌ها (نظیر: ذرات شیمیایی، صوتی، گردوغبار و...).

همان‌گونه که ذکر شد ۹۰٪ تجارت جهانی حمل‌ونقل به دریا وابسته است؛ واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است بدون وابستگی به دریا و حمل‌ونقل دریایی امکان‌پذیر نیست. از اهمیت اقتصادی دریا همین بس که بیندیشیم حدود پنجاه هزار شناور بر سطح آب‌های بین‌المللی و آب‌راه‌های مختلف جهان در ترددند و میلیون‌ها تن کالا از این طریق به بازارهای مصرف راه می‌گشاید. فهم خوب از اقتصاد کلان کمک زیادی به درک بخش حمل‌ونقل دریایی و تصمیم‌گیری درون بخشی می‌نماید. تمایز صنعت بین‌المللی کشتیرانی از دیگر فعالیت‌های مستقر در ساحل علت اصلی وجود اقتصاد دریایی است. حمل‌ونقل دریایی، اقتصاد دریا زمانی آشکار می‌شود که در هر کجا که بندری ایجاد شده است نقش حساسی در آمایش منطقه، جبران نابرابری‌های مکانی، را با خود به‌ارمغان آورده است.

مزیت‌های جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران در حوزه دریایی بسیار زیاد می‌باشد. دارا بودن حدود ۳۵۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی (۵۸۰۰ کیلومتر با احتساب پیرامون سواحل جزایر)، دسترسی به دریا در شمال و جنوب کشور، دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، قرارگیری کشور بر سر مسیر کریدورهای ترانزیتی از جمله شمال- جنوب و عملکرد ارتباط‌دهنده کشورهای آسیای میانه با آب‌های جنوب کشور از جمله مزیت‌های مهم جغرافیایی کشور در حوزه دریایی به‌شمار می‌رود که از نظر اقتصادی، صنایع دریایی جایگاه ویژه‌ای را در اقتصاد کشور دارا می‌باشد.

مهم این است که بدانیم فقط محدوده عملکرد اقتصاد دریایی به حمل‌ونقل کشتی و یا ارتباط آن با بار و مسافر محدود نمی‌شود، بلکه زایش صدها صنایع جانبی درگوشه و کنار بنادر یکی از دست‌آوردهای عظیم اقتصاد دریاست که نقش عظیم آن و تاثیرگذاری آن بر اقتصاد جوامعی که با اقتصاد دریا و حمل‌ونقل دریایی در ارتباطند، بر هیچ کس پوشیده نیست. از منظر جغرافیایی اقتصاد دریا مناطق تحت سلطه اقتصاد دریایی را از اقتصاد بسته رها نیده و به اقتصاد باز به آن سوی آب‌ها رهنمون شده است. به‌طور کلی اقتصاد دریایی ابزاری است که می‌تواند راه را برای دستیابی به بازار باز بگشاید؛ آنچه که مهم است درک این واقعیت است که بستر سواحل و دریاها محل نشوونمای صدها صنعت جانبی کشتیرانی و یا صناعی است که به‌انگیزه دستیابی به بازارهای مصرف در کنار سواحل ایجاد شده‌اند؛ ایجاد همین صنایع رشد و شکوفایی را با خود به مناطق ساحلی به‌ارمغان آورده است. شاخص‌های اقتصادی کشورهای که به دریاها و آب‌های آزاد راه دارند و تخمین حجم مبادلات تجاری آن‌ها در مقایسه اقتصادی کشورهای که به دریا و آب‌های آزاد راه دارند و تخمین حجم مبادلات تجاری آن‌ها در مقایسه با کشورهایی که از این طلیعه الهی محروم‌اند، نشان از این واقعیت است که اقتصاد دریا شریانی حیاتی در رگ‌های آن جوامع به‌گرددش در آمده است.

صنایع دریایی ایران در طول ایام و گذشت زمان همواره با موانع و تنگناهایی دست و پنجه نرم کرده است. اگر چه سرمایه‌گذاری‌های نسبی تا حدودی در این صنعت تاثیرگذار بوده، ولی طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی علی‌رغم تلاش‌ها و حرکت‌های نسبی به ناکامی ختم شده است. فقدان سیاست‌گذاری هماهنگ و نبود استراتژی مدون دو عامل اصلی می‌باشند که باعث شکل‌گیری گلوگاه‌های چند لایه در مسیر توسعه صنعت دریایی شده است. در این میان صنعت کشتی‌سازی را می‌توان یکی از مهم‌ترین صنایع دریایی کشور عنوان نمود. این صنعت به‌عنوان یکی از محورهای اشتغال‌زایی و توسعه صنعتی بنادر تجاری به‌عنوان گلوگاه‌های ورود و خروج کالا به کشور (دروازه‌های صادرات، دروازه‌های واردات و تامین کالاها و هم‌چنین نقاط کلیدی در مسیر جریان‌های ترانزیتی) مطرح بوده و نقش کشتیرانی به‌عنوان بازاری مهم تجارت خارجی، نشان‌دهنده میزان نقش این صنعت دریایی در اقتصاد کشور است. یکی دیگر از مهم‌ترین نقش‌های اقتصادی که توسط بنادر و صنایع

دریایی ارایه می‌شود، خدمات لجستیکی دریایی (حمل و نقل دریایی، خدمات بندری و لجستیک مسافر دریایی) می‌باشد. نقشی که بنادر در حیات انسان امروزی دارند به مراتب کمتر از فرودگاه‌ها و یا پایانه‌های هوایی نیست، حتی به گونه‌ای باید گفت که مجهزترین پایانه‌های هوایی از وسعت عظیم حمل بار به مقداری که بنادر به جابه‌جایی آن‌ها مشغولند، عاجز و ناتوان خواهند ماند. بنابراین به وضوح قابل درک و فهم است که حمل و نقل دریایی یکی از پر اهمیت‌ترین روش‌های حمل مورد استفاده در سطح جهان بوده و نقش عمده‌ای در گسترش و تسهیل تجارت جهانی داشته است؛ به طوری که بیش از ۹۰٪ کل کالاهای دنیا در تجارت بین‌الملل توسط حمل و نقل دریایی حمل می‌شود. پیشرفت‌های اخیر در صنعت کشتی‌سازی، کاربرد تجهیزات پیشرفته لجستیکی در بنادر، بهره‌گیری از مزایای چون حمل در حجم‌های بسیار بالا و گستره جغرافیایی عملکرد آن و هم‌چنین استفاده از کانتینرها برای سهولت حمل و نگهداری کالاها، کاربرد حمل و نقل دریایی را به شدت در عملیات حمل بین‌قاره‌ای و بین‌کشوری مورد توجه قرار داده است. امروزه به دلیل اهمیت یافتن معیارهایی چون تحویل به‌موقع، تحویل با کمترین هزینه و قابلیت اطمینان در تحویل کالا به مشتری، مفهوم لجستیک دریایی اهمیتی بیش از پیش پیدا کرده است.

با وجود اهمیت مقوله حمل و نقل و لجستیک در پشتیبانی از تولید و تجارت داخلی و خارجی کشور، آمارها نشان می‌دهند که لجستیک و حمل و نقل دریایی هنوز جایگاه مطلوب خود را در کشور در مقایسه با سایر کشورهای دریایی دنیا نیافته است. مطابق آمار بازرگانی خارجی کشور، در سال ۱۳۹۰، حدود ۸۶٪ تناژ صادرات و ۹۳٪ تناژ واردات کالا در کشور از طریق حمل و نقل دریایی صورت گرفته است. هم‌چنین، سهم بنادر از ترانزیت کالا از کشور در حدود ۷۱٪ می‌باشد که بیان‌گر نقش بالای دریا و حمل و نقل دریایی در تجارت و بازرگانی کشور می‌باشد. ولی هم‌چنان امکان بهبود و ارتقای جایگاه این مدل حمل و نقل در تجارت خارجی کشور وجود دارد. اقتصاد دریا که متشکل از کشتیرانی تجاری - عملکرد و بهره‌دهی مجموعه بنادر - ذخایر و منابع واقع در بستر دریا (مانند نفت، گاز) صنعت ماهی‌گیری و دیگر انواع بهره‌مندی‌های تجاری و ارتباطی از دریا از عناصر بلاواسطه تشکیل قدرت دریایی یک کشور است و در واقع قدرت و توان اصلی آن کشور به‌شمار می‌روند. اگر چه اهمیت حمل و نقل دریایی نشأت گرفته از نیاز به

مصرف کالاهای گوناگون در نقاط مختلف دنیا است که از طریق خشکی ارتباط ندارند، اما این تنها مساله نیست. امروزه کاهش هر چه بیشتر در هزینه‌ها، افزایش قابلیت اطمینان، ارزش افزوده و بسیاری از ابعاد دیگر نیز باید در آن در نظر گرفته شوند. این موارد خود مفهوم جدیدی در حمل و نقل دریایی به نام "لجستیک دریایی" را ارایه می‌نمایند به گونه‌ای که حمل دریایی تنها یکی از مسایل مطرح در لجستیک دریایی است. به عبارت دیگر نه تنها تحویل کالا به مشتری، بلکه تحویل در کمترین زمان با پایین‌ترین هزینه مدنظر است. در حقیقت، تقاضا برای کالادر لجستیک دریایی به معنی صاحب شدن کالای حمل شده که در طول زنجیره تامین دارای ارزش افزوده شده است، به‌موقع، با کمترین هزینه در سطح مناسبی از کیفیت و در مقدار صحیح است که این افزوده شدن ابعاد جدید به تقاضا، ناشی از جهانی شدن در تولید، مصرف، تغییر در نیازهای مشتری و رقابت در سطح جهانی است.

### آبیه بنادر

در کشورهای مرتبط با دریا، نقش بنادر، نقشی کلیدی است. در این میان، اقتصاد دریا محور، با مفهوم کلیدی «بنادر»، ساختاری اقتصادی است که از ایده به پدیده تبدیل می‌شود. پیشینه‌های تاریخی بنادر در هلند، انگلستان، ایتالیا و... نشان می‌دهند که بندر در اقتصاد کل کشور، دارای سهمی مشخص است. سهمی که بر شاخص‌های اقتصادی خرد و کلان، برخوردار از جایگاه است. سهمی که از منظر «خدمات» در «خدمت تولید» (خدمات حامی تولید) در حکم یک حلقه قوی از زنجیره اقتصاد تجاری و اقتصاد حمل و نقل است.

نظریه توسعه نسلی بنادر، نظریه‌ای زمینه‌ای و مفهومی است که عملاً نشان می‌دهد چگونه بین بار، روش حمل و نقل، سیستم حمل و روش‌های تجارت، با «بنادر» گره و پیوند می‌خورد. نظریه توسعه نسلی بنادر، نشان می‌دهد که «نوع بار» و «نحوه حمل بار» در تجارت دریایی، به صورت مستقیمی، بر توسعه زیرساخت‌های بندری اثرگذار است. به هر تقدیر، حمل و نقل، تجارت و بندر، سه راس مثلثی هستند که هر یک زمینه‌ساز تقویت آن دوتای دیگر است و حلقه پیونددهنده این سه به یکدیگر، «بار» و «مدل حمل» است. به نحو کلاسیک می‌توان این‌گونه اذعان داشت که ساختار تجارت

دریایی که ساختاری برآمده از تجارت و نوع حمل و نقل است، بر توسعه اقتصادی و لاجرم بر امر توسعه بنادر به عنوان راس سوم مثلث تجارت، حمل و نقل و بنادر اثر مستقیم دارند.

### برنامه ریزی در توسعه دریا محور

بهره برداری از دریا و موضوعات متنوع و مختلف مرتبط با آن اعم از تجارت و بازرگانی، صید و صیادی و... مشکل قانونی و حاکمیتی ندارد. منتها دولت باید مدل توسعه دریامحور را در برنامه ریزی کلان کشور پیاده کند. برای توسعه دریامحور باید برنامه جامع توسعه دریامحور و اقتصاد دریامحور داشته باشیم. به عبارتی توسعه دریامحور الزاماتی دارد که بخش مهمی از آن در داخل مرزها و خشکی باید صورت گیرد. این الزامات را می توان به شرح ذیل خلاصه نمود:

الف- سند توسعه راهبردی صنایع دریایی در ابتدا باید مورد بازبینی و اجرایی شود. زیرا صرفاً تدوین یک سند راهبردی بدون در نظر گرفتن شرایط اجرایی در تحقق، دچار مشکل خواهد شد. همچنین صرف تدوین سند بدون توجه به قابلیت ها و فرهنگ سازی عملی کاری انجام نخواهد شد.

ب- نکته مهم تر این که موضوع توسعه دریامحور باید در طرح آمایش کشور دیده شود. به طوری که از دیرباز استعمارگران به دلایل مختلف و با تبلیغات منفی مردم ما را از دریاگریزان نموده اند. به همین خاطر است تجمع مراکز قدرت کشور به سمت داخل است.

پ- بنادر کشور ما دارای اشکالات عدیده ای هستند و در بسیاری از موارد آن چالاکتی لازم را ندارد و نسبت به بنادر کشورهای همسایه ضعف ها و ناتوانی هایی دارند؛ به طوری که قسمتی از این مشکلات به ناتوانی نیروی انسانی و فرهنگ حاکم بر آن هاست. سستی و کاهلی در نیروی انسانی، موضوعی رایج در تمام نهادها و ادارات کشور است. به طوری که میزان کار مثبت هر فرد در جمهوری اسلامی رقمی بسیار پایین است. از طرفی ضعف در مدیریت و سیستم و ساختار تشکیلاتی در بنادر کشور و همچنین ساختار مربوط به سیستم های تخلیه و بارگیری، تجهیزات مدرن و مرتبط با فعالیت های بخش دریایی و بندری، مقررات بندری، مسایل گمرکی و ترانزیتی، فعالیت بخش خصوصی و شرکای تجاری و... کاملاً مشهود است.

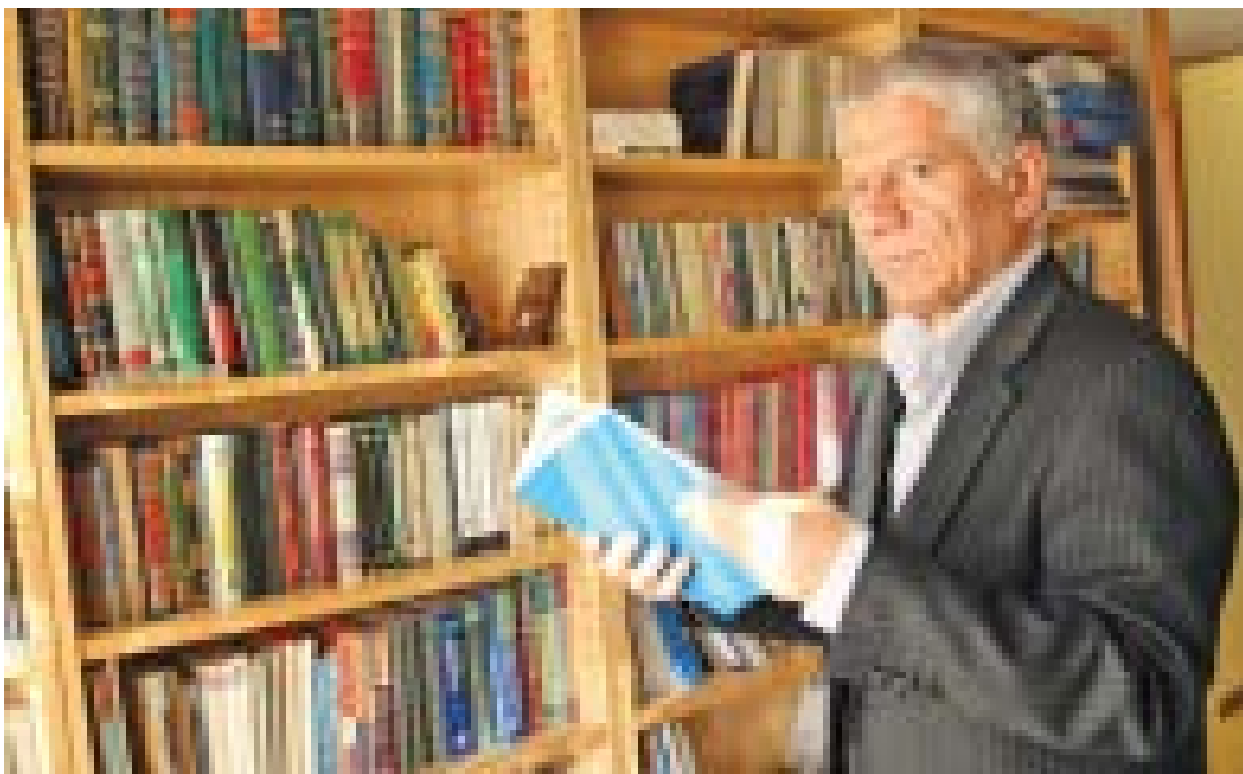
ت- نکته حایز اهمیت دیگر؛ موضوع سیستم حمل و نقل در داخل

کشور و موضوع بندرهای خشک تاسیس شده و در حال تاسیس است. بحث حمل و نقل اعم از ریلی و جاده ای دارای معایب جدی است که کارشناسان و متخصصین و متولیان امر باید به رفع معایب و کاستی های آن بپردازند. همچنین با وجود مرزهای ساحلی بسیار زیاد و ایجاد شرایط مناسب برای توسعه پس کرانه در بنادر، به ویژه در خصوص استقرار صنایع تبدیلی؛ موضوع بندرهای خشک خیلی معنا پیدا نمی کند.

علی هذا با توجه به مطالب بیان شده، موضوع برنامه ریزی راهبردی برای از بین بردن چالش های توسعه دریامحور و توسعه اقتصاد دریا پایه در بخش های مختلف بسیار ضروری به نظر می رسد.

منابع:

- ۱- قرآن کریم.
- ۲- علامه مجلسی، محمدباقر - بحار الانوار، جلد (۳ و ۶۰).
- ۳- زارع، ابراهیم - توسعه ثروت انسانی با توسعه دریامحور، ماهنامه بندرودریا، سال بیست و پنجم، شماره ۳۶.
- ۴- شریفی، اعظم - ضرورت توسعه ناوگان دریایی، تدوین سند جامع دریایی و توسعه روابط بین المللی روزنامه دنیای اقتصاد شماره ۱۷۹۶ (۲۳۲۸۸) - صفحات مربوط به بورس - شرکت ها.
- ۵- منصوردهقان، مرتضی - راهبرد دریایی و توسعه دریامحور، فصلنامه به هنگام، سال چهارم، شماره ۹، تابستان ۱۳۹۰.
- ۶- گلکار، میثم - دکترین توسعه دریامحور، ۱۳۸۸ سایت (meysam golkar).
- ۷- سوری، حسن - اقتصاد دریایی صنایع دریایی و رقابت جهانی، نهمین همایش صنایع دریایی، یکم لغایت سوم آبان ماه ۱۳۸۶، نور استان مازندران.
- ۸- دایره المعارف دریایی - جلد ۱ تا ۱۰، گروه مولفان با نظارت دکتر علی طاهری، موسسه انتشارات نگاه، تهران ۱۳۸۸.
- ۹- حسینی ارانی، امیر و قاضی اندرور، مجید - اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران - ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱۳۹۱.
- ۱۰- سند جامع راهبردی دریایی کشور - گردآوری همایش ارگان های دریایی ۱۳۸۸.
- ۱۱- سند چشم انداز بیست ساله جمهوری اسلامی ایران.
- ۱۲- <http://www.mahmelha2.com/blogfa/post> .۴۰
- ۱۳- <http://supply-chain-management.persianblog.ir/post/193> . (نادر غفاری نسب)
- ۱۴- <http://www.roshd.ir/padafand/makran> .۲۰۴۵



مروری بر خاطرات ملک رضا ملک پور  
(بخش دوم)

## مدیری که فقط مدیر نبود مدیریت کرد

مرضیه نوری نیارکی

در شماره قبل گفتیم که ملک رضا ملک پور بعد از پایان دوره دبیرستان در سال ۱۳۴۸، وارد دانشکده نیروی دریایی انزلی می شود و به خاطر توانمندی هایش خیلی زود مورد توجه و عنایت قرار می گیرد. وقتی که نیروی دریایی ایران تصمیم می گیرد صد نفر با اشل بین المللی، پابلوت داشته باشد، ملک پور برای گذراندن یک دوره شش ماهه به دانشگاه کاردیف اعزام می شود اما بعد از پایان دوره به ایران بازمی گردد و تصمیم می گیرد در رشته مدیریت بندر و کشتی در این دانشگاه ادامه تحصیل دهد. ملک پور به خاطر نافرمانی و تمرد از سازمان بنادر اخراج می شود، اما وقتی سازمان متوجه می شود که موضوع پایان نامه او تراکم در بنادر بوده حکم اخراج او را لغو می کند و دوباره او را در سازمان به کار می گیرد. ملک پور بعد از بازگشت به سازمان، به خرمشهر فرستاده می شود. اما مدیرکل بندر او را به بازی نمی گیرد و جایگاهی شایسته تخصصش به او نمی دهد و او را به سمت مدرس و معاون آموزشی مرکز آموزش بندر برمی گزیند. ملک پور مدتی در آنجا می ماند، اما باز تصمیم می گیرد که ادامه تحصیل بدهد. او در سال ۱۳۵۵ به دانشگاه می رود و در رشته MBA در مرکز مطالعات مدیریت ایران که شعبه دانشگاه هاروارد در ایران بود، تحصیل می کند. بعد از پایان دوره تحصیل یعنی در سال ۱۳۵۷ به عنوان رییس تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر انتخاب می شود. در بحبوحه جنگ و شرایط بحرانی بندر خرمشهر او به عنوان معاون این بندر، به فعالیتش ادامه می دهد. ملک پور در سال ۱۳۶۱ مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی می شود و در برابر برخی تصمیمات مسوولان دولتی می ایستد. به خاطر نافرمانی هایی که انجام می دهد مدتی به حاشیه رانده می شود تا اینکه در سال ۱۳۶۳ به سمت مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان برگزیده می شود. ملک پور در سال ۱۳۶۳ به عنوان مدیرکل بنادر و کشتیرانی هرمزگان انتخاب می شود و مسوولیت دو بندر بزرگ شهید باهنر و شهید رجایی به او سپرده می شود. در آن زمان کشور در شرایط خاصی قرار داشت و مدیران دستگاه های دولتی و سازمان ها تعهد برایشان از تخصص مهم تر بود. وقتی قرار می شود ملک پور به بندر برود با خود فکر می کند، در کانون فعالیت دریایی و جایی مانند بندر و کشتی، تخصص نکته ای است که نمی توان آن را نادیده گرفت. بنابراین تصمیم می گیرد با مدیرعامل سازمان در مورد نیاز به افراد متخصص صحبت کند. او به نزد محمودی می رود و می گوید برای پذیرش مدیرکل بندر شهید رجایی شرطی دارد: «به آن ها اعلام کردم که من برای هر پست، کسی را انتخاب خواهم کرد که شرایط احراز آن پست را داشته باشد. اگر افراد واجد شرایط ۵ نفر باشند از بین آن ها کسی را انتخاب خواهم کرد که متخصص و متعهد باشد و وجهت اسلامی و انقلابی داشته باشد، اما اگر در پستی فقط یک نفر شرایط احراز را داشته باشد، نمی توانم او را انتخاب نکنم و کسی را به جای او برگزینم که تخصص کافی ندارد اما متعهد است. خوشبختانه با شرط من موافقت کردند.»

## مدیریت بر بندر شهید باهنر و شهید رجایی

وقتی ملک‌پور به بندر شهید باهنر می‌رود، متوجه می‌شود که ۷۰ فروند کشتی در لنگرگاه در انتظار نوبت تخلیه هستند و ترافیک شناورها از بندر خرمشهر به سمت تنگه هرمز سوق پیدا کرده است: «کشتی‌ها شب‌ها چراغ‌های خود را روشن می‌کردند و تعداد کشتی‌های در انتظار آن قدر زیاد بود که شب وقتی از شهر بندرعباس به سمت دریا نگاه می‌کردیم، این تصور به وجود می‌آمد که در آن طرف دریا هم شهری وجود دارد.»

در چنین شرایطی، مدیر کل جدید تصمیم می‌گیرد که از بندر شهید رجایی بهره‌برداری کند در حالی که بندر هنوز تحویل موقت نشده بود، ساختمان‌هایش ساخته شده بودند و فاز یک اسکله‌هایش انجام شده بود اما ساخت فاز دو و سه هنوز شروع نشده بود: «وقتی کمی با دقت وضعیت بندر را بررسی کردم، متوجه شدم که شرکت ایتالیایی ایتالکو که پیمان کار ساخت بندر بوده، استانداردهای بین‌المللی را در ساخت بندر رعایت نکرده است. بنابراین اولین کاری که کردیم نقایص اسکله را در آوریم و از اسکله‌های ریزش کرده بتونی عکس گرفتیم و گزارش مان را به عنوان بهره‌بردار به سازمان فرستادیم و گفتیم بندر این نقایص را دارد. سعی کردیم به پیمان کار فشار بیاوریم که کارش را درست انجام دهد. از طرف دیگر برای اینکه کشتی‌ها بتوانند بارشان را خالی کنند، تصمیم گرفتیم فاز یک را به بهره‌برداری برسانیم. آن هم در شرایطی که فاز یک فقط فیزیک اسکله را داشت و هنوز تجهیزات مورد نیاز مانند بارانداز و جرثقیل در آن راه‌اندازی نشده بود. به مدیرعامل سازمان پیشنهاد دادم که اجازه بدهد حمل یک‌سره انجام شود، یعنی کشتی‌ها بیایند کنار اسکله‌های جدید فاز یک و بدون اینکه از جرثقیل بندر استفاده نکنیم، کامیون مستقیم زیر کشتی بروند و بار بزنند. با این روش این امکان فراهم می‌شد که حمل کالا از این بندر به سراسر کشور امکان پذیر شود که مدیرعامل سازمان این پیشنهاد را پذیرفتند و کار شروع شد.»

با توجه به شرایط جنگ، کشور از نظر کالاهای اساسی مانند گندم، ذرت و برنج در مضیقه قرار گرفته بود و بیشتر کالاهایی که در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شد همین کالاهای اساسی و مورد نیاز کشور بود: «کالاهای اساسی در آن زمان در کشور کوفتی شده بود. علتی هم که کوفتی شد، کمبود بود. یکی از هنرهای دولت وقت این بود که با کوفتی کردن کالاها، تقاضا را کنترل کردند.»

ملک‌پور با استخدام افراد متخصص و توانمند در بندر شهید رجایی و باهنر شرایطی را فراهم می‌کند که تجهیزات بندری، تجهیزات دریایی و تجهیزات خشکی از حالت رکود خارج شود. لیست تجهیزات تعمیری در بندر زیاد بود ولی همتی نبود تا دستگاه‌ها تعمیر شوند و دوباره مورد استفاده قرار گیرند. از طرف دیگر مدیرانی که او انتخاب می‌کند به دلیل این که مهارت بالایی داشتند و کار را می‌شناختند دیگر اجازه نمی‌دادند زبردستی‌ها با توجیه‌های بیهوده، کار را معطل بگذارند. با وجود اینکه مدیرکل جدید تلاش کرد همه مشکلات را حل کند اما برخی از مشکلات غیرقابل حل به نظر می‌رسید: «ایتالیایی‌ها ۱۰ پست اسکله شهید رجایی را به من تحویل دادند اما سرویس‌های بهداشتی تحویل داده نشده بود. به آن‌ها اعتراض کردیم و گفتیم سرویس‌ها را هم تحویل

”

ملک‌پور با استخدام افراد متخصص و توانمند در بندر شهید رجایی و باهنر شرایطی را فراهم می‌کند که تجهیزات بندری، تجهیزات دریایی و تجهیزات خشکی از حالت رکود خارج شود. یکی دیگر از مشکلات مهمی که در آن زمان در کشور وجود داشت، نبود امکانات رفاهی لازم برای کسانی بود که در بندر مشغول به کار بودند.

بدهید که تحویل دادند. سرویس‌های بهداشتی که ساخته بودند بسیار مدرن بودند اما یک روز بعد از تحویل مشکل بزرگی ایجاد شد. فردای آن روز دستشویی‌ها تا کمر از سنگ پر شده بود. علت هم این بود که یک سری از کارگرهای افغانی که در بندر مشغول به کار بودند با سنگ طه‌ارت می‌کردند. آن‌ها در جیب‌هایشان سنگ می‌گذاشتند و وقتی به دستشویی می‌رفتند با سنگ طه‌ارت می‌کردند و بعد سنگ را همان جا رها می‌کردند. این مساله باعث شد که ایتالیایی‌ها به این وضعیت اعتراض کنند، من هم چاره‌ای نداشتم جز اینکه بگویم دوباره دستشویی را قفل کنند. دست‌شویی‌های کشتی‌ها هم قفل بودند بنابراین کارگران چاره‌ای نداشتم جز اینکه بر روی کالاهای قضای حاجت کنند.

### نبود سرویس بهداشتی

#### در بندر شهید رجایی و بیماری مردم

وضعیت به همین شکل ادامه می‌یابد تا اینکه روزی استاندار هرمزگان به دیدار بندر شهید رجایی می‌رود. او همیشه این بندر را چشم و چراغ مملکت می‌خواند و از آن به عنوان یکی از پروژه‌های بسیار مهم کشور یاد می‌کرد. وقتی ملک‌پور و استاندار برای بازدید از اسکله می‌روند، استاندار متوجه می‌شود که کارگران بر روی کالاهای رفع حاجت می‌کنند. استاندار بسیار ناراحت می‌شود و به ملک‌پور اعتراض می‌کند: «استاندار به من گفت شما مدیر لایقی نیستید که چنین اتفاقی در بندر می‌افتد. گفتم من مدیر هستم ولی بدون امکانات نمی‌توانم این مشکل را حل کنم. گفت راه‌حلی که سریع به نتیجه برسد برای این مشکل داری؟ گفتم بله. اگر کارگران به جای اینکه ۳۰ روز در بندر اقامت داشته باشند، روزی ۸ ساعت کار کنند و سه شیفت کارگر به کار گرفته شود، این مشکل حل می‌شود. گفت طرح‌تان را به استاندار بیاورید.» ملک‌پور طرح را به استانداری می‌برد اما مورد پذیرش قرار نمی‌گیرد چون با سه شیفت شدن کارگران، قیمت هر تن گندم به جای ۲۵ هزار تومان، ۴۸ هزار تومان تمام می‌شد: «در جلسه‌ای که در استانداری داشتیم، مدیرکل غله گفت اگر طرحی که مدیرکل بندر می‌گوید اجرا کنیم، بودجه‌ای که برای یک سال در نظر گرفته شده است، برای تامین گندم مورد نیاز کافی نخواهد بود. او با این استدلال درخواست کرد که سیستم قبلی ادامه پیدا کند، استاندار هم چاره‌ای جز موافقت نداشت.»



فاز یک بندر شهید رجایی



براساس پروژه‌ای که تعریف شده بود، قرار بود تا قبل از بهره‌برداری از این بندر، یک اتوبان شش خطه تهران را به بندرعباس وصل کند؛ اما هر سال به خاطر کمبود بودجه، دو بانده این اتوبان کم می‌شد و در نهایت اصلاً ساخت این اتوبان حذف شد.

### کمبود امکانات رفاهی در بندر

\*\*\*\*\*

یکی دیگر از مشکلات مهمی که در آن زمان در کشور وجود داشت، نبود امکانات رفاهی لازم برای کسانی بود که در بنادر مشغول به کار بودند. ملک‌پور در مورد مشکلات بندرعباس و نبود امکانات رفاهی در این شهر می‌گوید: «تنها شهر بندری که در آن زمان تمام پستوانه‌های مهم شهری از سینما گرفته تا بیمارستان و مدرسه و مرکز خرید را داشت، خرمشهر بود. بندرعباس شهری بود که حداقل امکانات رفاهی را هم نداشت حتی نیروی انسانی مورد نیاز بندر را هم نمی‌شد از این شهر تامین کرد به همین دلیل چاره‌ای نبود جز اینکه ما در این بندر هم از همان کارگرانی استفاده کنیم که در بندر خرمشهر مشغول به کار بودند و حالا بیکار شده بودند. ما آن کارگران را به بندر شهید رجایی آورده بودیم و قرار شد که ۴۰ روز در بندر بمانند و کار کنند و ۲۰ روز بدون اینکه برای آن‌ها مرخصی در نظر گرفته شوند، نزد خانواده‌شان بروند و همان حقوق معمول‌شان را دریافت کنند. از آن جایی که مکانی برای اسکان این کارگران در نظر گرفته نشده بود، ما مجبور شدیم که در انبارهای کالایی که ایتالیایی‌ها ساخته بودند، تخت بگذاریم و از آنجا به عنوان خوابگاه استفاده کنیم.»

بندر شهید رجایی یک پروژه ملی بود که از قبل از انقلاب ساخت آن آغاز شده بود. پیمان کار ساخت این بندر ایتالیایی بود و مشاور هم هلندی انتخاب شد و قرار بود. همه گونه امکانات رفاهی هم برای آن در نظر گرفته شده بود. اما با توجه به شروع جنگ و مشکلاتی که ایجاد شد، این پروژه عظیم به صورت ناقص به بهره‌برداری رسید و همین مساله مشکلات زیادی را برای کسانی که قرار بود در بندر کار کنند ایجاد کرد: «براساس پروژه‌ای که تعریف شده بود، قرار بود تا قبل از بهره‌برداری از این بندر، یک اتوبان شش خطه تهران را به بندرعباس وصل کند؛ اما هر سال به خاطر کمبود بودجه، دو بانده این اتوبان کم می‌شد و در نهایت اصلاً ساخت این اتوبان حذف شد. پیمان کار ایتالیایی چون پولش را از محل صادرات نفت می‌گرفت، سازمان برنامه و بودجه امکان تغییر بودجه‌اش را نداشت. به همین جهت پیمان کار، بندر را ساخت اما پس کرانه‌اش آماده نشد و هیچ گونه امکانات رفاهی نداشت.»

ملک‌پور از اینکه مجبور شده است بندر را نیمه‌کاره

و بدون امکان رفاهی تحویل بگیرد و به بهره‌برداری برساند، ناخرسند است. او خاطرات بدی از ناراضی‌های کارگران بندر دارد: «وقتی به انبارها می‌رفتم، کارگرها به پدر و مادر من لعنت می‌فرستادند. آن‌ها فکر می‌کردند که من مدیریت بلد نیستم. آن‌ها نمی‌دانستند که خانه‌های سازمانی و امکانات رفاهی بندر که در طرح پیش‌بینی شده بود، حذف شده است و من نمی‌توانم شرایط مساعدی برای آن‌ها فراهم کنم. وقتی من بندر را تحویل گرفتم، سخت‌افزارهای بسیار خوب و مناسب بود، اما نرم‌افزارها اصلاً با سخت‌افزارها هماهنگ نبود. حتی یک جاده مناسب برای رفت و آمد کارگرها به این بندر ساخته نشده بود و تا دو سال بعد از بهره‌برداری از بندر، کامیون‌ها برای رسیدن به بندر در جاده‌ای تردد می‌کردند که برای ساخت بندر راه‌اندازی شده بود و حوادث رانندگی وحشتناکی در این جاده رخ داد و این در شرایطی بود که کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند دبی ساخت بنداری مانند جبل علی را آغاز کرده بودند و آن طرحی که قرار بود در بندر شهید رجایی اجرایی شود، در بنادر آن‌ها پیاده‌سازی شد.»

### حذف فاز دو و سه بندر شهید رجایی

\*\*\*\*\*

ساخت بندر شهید رجایی قرار بود در سه فاز عملیاتی شود، اما دو فاز آن هرگز اجرایی نشد. قوام، مدیرعامل وقت سازمان بنادر و کشتیرانی با این استدلال که بنادر ما باید صادراتی شود و این بندر وارداتی است، فاز دو و سه را حذف کرد. ملک‌پور خاطره جالبی از این تصمیم سازمان بنادر و کشتیرانی دارد: «شبی که آقای قوام گفتند که فاز دو و سه بندر را حذف می‌کنیم، پیمان کار ایتالیایی شرکت ایتالکوبا خوشحالی پیش من آمد و ۲۵ دستگاه تویوتای صفر به بندر هدیه کرد. گفتم چه شده است، گفت خیلی خوشحالم! ضریب تعدیل پروژه ساخت بندر ۱۶ برابر شده بود. اگر فاز دو و سه حذف نمی‌شد من با توجه به هزینه‌های روز باید ۱۶ برابر از خودم سرمایه می‌گذاشتم. سازمان بنادر و کشتیرانی با حذف فاز دو و سه بزرگ‌ترین خدمت تاریخی را به من کرد، چون مجبور نشدم با قیمت سال ۱۳۵۲، پروژه را در سال ۱۳۶۳ تمام کنم.» به گفته ملک‌پور این پروژه قرار بود در مدت ۴ سال یعنی سال ۱۳۵۶ به بهره‌برداری برسد اما به دلایل گوناگون ساخت فاز دو و سه بندر به درازا کشید و با این تصمیم مدیریتی، قوام به این پیمان کار ایتالیایی خدمت بزرگی کرد.»

### تعطیل کردن فعالیت شبانه

#### بندر شهید رجایی و افزایش بازده

\*\*\*\*\*

ملک‌پور خاطرات شیرینی هم از زمان مدیریت اش در بندر شهید رجایی دارد که گمان می‌کند بازگو کردن آن‌ها برای مدیران فعلی سازمان مفید باشد. ملک‌پور به محض اینکه وارد بندرعباس می‌شود، به مدیرعامل سازمان بنادر اعلام می‌کند که قصد دارد، بندر را شب‌ها تعطیل کند. این پیشنهاد او مدیرعامل را شوکه می‌کند چون در زمان جنگ، هشتاد درصد واردات کشور از بندرعباس و بنادر شهید باهنر و رجایی انجام می‌شد و این بندر ۲۴ ساعته کار می‌کرد.

به همین جهت پیشنهاد تعطیل کردن بندر در شب‌ها اصلا منطقی به نظر نمی‌رسید: «این پیشنهاد به نظر آقای محمودی بسیار عجیب بود. از من پرسید چرا می‌خواهی شب‌ها بندر را تعطیل کنی، گفتم چون مطمئن هستم حتی اگر بندر شب‌ها تعطیل باشد، راندمان بندر نسبت به زمانی که ۲۴ ساعته فعال است، تغییری نمی‌کند. به من گفتند با مسوولیت خودت و با اجازه استانداری این کار را بکن. در آن زمان، آقای خرم سرپرست استانداری بودند، با او تماس گرفتم و پیشنهادم را مطرح کردم، در پاسخ گفت آقای ملک‌پور می‌خواهی ایران را شیلی کنی؟ به اجرایی کردن پیشنهادم اصرار کردم و به او گفتم به شما تعهد می‌دهم که راندمان بندر تغییر نمی‌کند. گفت باشد، اگر می‌خواهی این کار را بکن. اما شرطی دارم. اگر گفته تو درست بود و راندمان تغییر نکرد که این کار را ادامه بده، اما اگر راندمان و بازده بندر کمتر شد، مطمئن باش که در اینجا ماندگار نخواهی بود و هر طور شده اجازه نمی‌دهم در این پست بمانی، چون این اقدام شما مقابله با نظام به حساب می‌آید. شرطش را قبول کردم.»

ملک‌پور بعد از اجازه استانداری، نامه‌ای به مهدی کرباسیان، معاون حمل و نقل جاده‌ای وقت می‌نویسد و در این نامه اعلام می‌کند که بندرهای شهید رجایی و شهید باهنر از اول مهر سال ۱۳۶۴، از ساعت ۱۰ شب تا ۶ صبح تعطیل است و از او می‌خواهد که کامیون‌ها را طوری بفرستند که فقط از ۶ صبح تا ۱۰ شب کالا در بین کامیون‌ها توزیع شود که کرباسیان پاسخی نمی‌دهد. ملک‌پور با مسوولیت خودش، بندر را از یک مهر شب‌ها تعطیل می‌کند: «اولین شبی که بندر را تعطیل کردم، تصمیم گرفتم اوضاع را بررسی کنم. بنابراین سوار پاترولم شدم که فاصله بین بندر شهید باهنر تا شهید رجایی را که حدود ۳۰ کیلومتر بود، رصد کنم. وقتی به جاده رفتم، متوجه شدم که کامیون‌ها سی کیلومتر صف کشیده‌اند؛ یعنی فاصله بین دو بندر مملو از کامیون‌ها و تریلی‌هاست. ماشین را پارک کردم و شروع به قدم زدن کردم. دیدم راننده‌های کامیون پیاده شده‌اند و هر کدام در گروه‌های ۵۰ یا ۱۰۰ نفری دور هم جمع شده‌اند و مشغول صحبت هستند. کنار هر گروهی که می‌رسیدم می‌پرسیدم آقا چه شده است چرا ایستاده‌اید؟ آن‌ها نمی‌دانستند من مدیر بندر هستم و هر کدام پاسخ‌های جالبی می‌دادند، گروهی می‌گفتند، مدیر بندر را انگار به تازگی از شیر مادر گرفته‌اند، مدیریت بلد نیست، اگر قرار بود بندر را تعطیل کند، خوب به ما می‌گفت که صبح بیایم و این قدر معطل نشویم. آنجا بود که متوجه شدم تعطیل بودن بندر به کامیون‌دارها اطلاع‌رسانی نشده است. گروهی دیگر را دیدم که پرموس روشن کرده بودند و بست‌شان را می‌زدند، آن‌ها می‌گفتند خدا پدر مدیر بندر را بیامرزد که به ما فرصت داد بستانم را بزنیم و عشق کنیم! گروه دیگر تا می‌توانستند خواهر و مادر من را نواختند و فحش بود که نثار مدیر بندر و خانواده‌اش می‌کردند. من تا صبح در بین آن‌ها قدم زدم و حرف‌هایشان را شنیدم. صبح که شد در گیت را باز کردند و من برای استراحت به خانه رفتم. ساعت ۱۰ شب که بندر تعطیل شد به آنجا بازگشتم و آمار روزانه را بررسی کردم. راندمان دقیقا مانند روزهای قبل بود. آمار روزانه را به آقای محمودی، مدیرعامل سازمان و آقای خرم، سرپرست استانداری اطلاع دادم.

آن‌ها بسیار خوشحال شدند و من را بسیار تحسین کردند. گفتند شما عجب آدم عاقلی بودی که این کار را کردی، هیچ کس حاضر نمی‌شد، چنین ریسکی بکند.»

دو گروه با این اقدام ملک‌پور مخالف بودند، یک گروه مدیران محلی سازمان‌های مرتبط در سطح استان هرمزگان بودند که به بهانه کار شب بساط و گداه داشتند و به خانواده‌هایشان می‌گفتند که سر کار هستند و دیگر نمی‌توانستند پنهان کاری کنند و گروه دیگر کرباسیان و هم‌فکرانشان در پایانه‌های حمل و نقل بودند که مسوولیت حمل و نقل جاده‌ای برعهده آن‌ها بود. آن‌ها از اینکه شب، بندر تعطیل شده است و هیچ تغییری در توزیع کالا ایجاد نشده، ناراحت بودند و می‌گفتند چه جوابی باید به دولت بدهیم؟ آن‌ها بسیار تلاش کردند که دوباره شب‌ها بندر فعالیت کنند، اما پیش هر کسی که می‌رفتند، پاسخ می‌گرفتند که تا ملک‌پور اجازه ندهد، بندر شب‌ها تعطیل است: «چهار روز بعد از تعطیلی بندر، مهدی کرباسیان، معاون وزیر راه و ترابری به دفتر آمد، من هول شدم و گفتم آقای کرباسیان شما کجا، اینجا کجا. گفت آقای ملک‌پور من آمدم به شما بگویم که همه در دولت و استان می‌گویند شما باید موافقت کنید تا بندر شب‌ها کار کند، ما می‌خواهیم شب‌ها بندر کار کند. تقاضای کرباسیان در حالی بود که من ۷۰ فروند کشتی در نوبت انتظار تخلیه داشتم. به کرباسیان گفتم به یک شرط اجازه می‌دهم که بندر شب‌ها هم کار کند. گفت شرطان چیست؟ گفتم هر کشتی باید روزی ۳۰۰۰ تن کالا تخلیه کند. گفت یعنی چی؟ گفتم اگر می‌خواهید بندر شب‌ها هم فعال باشد، این شرط را باید بپذیرید. راهکار آن هم این است که به جای اینکه کامیون‌ها بارهایشان را در شهرهای دیگر تخلیه کنند، بارها را به انبارهای شهر ببرند و خالی کنند. آقای کرباسیان تعهد کرد که این کار انجام شود و به این ترتیب کامیون‌ها به جای حمل بین شهری، حمل شهری می‌کردند. با این اقدام مدیریتی، قیمت انبار در سطح شهر بندرعباس به شدت افزایش پیدا کرد، اما زمان انتظار کشتی‌ها برای تخلیه بسیار کاهش یافت. دولت مبلغی در حدود ۳۰ هزار دلار در روز به‌زای هر فروند برای انتظار کشتی‌ها باید به آن‌ها دمو راژ پرداخت می‌کرد که با این اقدام ساده مدیریتی، میزان پرداخت خسارت به‌طرز باور نکردنی کاهش یافت و بازده و کارایی بندرها افزایش پیدا کرد.»

”

اگر فاز دو سه حذف نمی‌شد با توجه به هزینه‌های روز باید ۱۶ برابر از خودم سرمایه می‌گذاشتم. سازمان بندر و کشتیرانی با حذف فاز دو سه بزرگ‌ترین خدمت تاریخی را به من کرد، چون مجبور نشدم باقیمت سال ۱۳۵۲، پروژه را در سال ۱۳۶۳ تمام کنم.





## مقاومت در برابر تحویل بندر شهید باهنر

ملک پور با وجود اینکه مدیری بسیار توانمند و سخت کوش بود اما عده‌ای بودند که نمی‌خواستند او در بندر بماند. روزی او در دفتر کارش در بندر شهید باهنر مشغول کار بود که مردی به دفتر او می‌آید و می‌گوید از استانداری آمده است. این شخص نامه‌ای از جیبش بیرون می‌آورد و می‌گوید این نامه سری است که استاندار برای او فرستاده است. ملک پور سوال می‌کند، محتوای نامه چیست، مرد می‌گوید در نامه نوشته شده است که اسکله شهید باهنر را به آورنده این نامه تحویل دهید و استاندار آن را امضا کرده است. ملک پور متعجب می‌شود و از آورنده نامه می‌خواهد که نامه را به او بدهد. مرد از این کار امتناع می‌کند و می‌گوید نامه فوق‌العاده سری است و نمی‌تواند نامه را بدهد، اما از او می‌خواهد که اسکله را تحویل بدهد. ملک پور از این کار امتناع می‌کند: «به آورنده نامه گفتم، اولاً شهید باهنر اسکله نیست، بندر است. ثانیاً نامه به نام من نوشته شده است، باید نامه را دریافت کنم، ثالثاً من مقامی نیستم که بتوانم بندر را به تو تحویل بدهم، باید موضوع را با مدیرعامل سازمان در میان بگذارم و فقط شورای عالی سازمان بنادر است که می‌تواند درباره شروع کار بندر و تعطیلی آن تصمیم بگیرد اگر این شورا حکم به تعطیلی بدهد به روی چشم، بندر را به شما تحویل می‌دهم و در غیر این صورت امکان ندارد، بندر را به شما بدهم. گفت فقط بدانید که برایتان بد می‌شود. گفتم برای من بد می‌شود؟ چی بد می‌شود؟ گفت حالا می‌فهمی و از دفتر بیرون رفت.»

حدود یک ساعت بعد، گارد بندر شهید باهنر به ملک پور خبر می‌دهد که اتومبیلی بدون شماره، زنجیر ورودی را پاره کرده و به سمت او می‌آید و اجازه شلیک می‌خواهند. او اجازه شلیک نمی‌دهد و می‌گوید می‌داند از کجا می‌آیند: «یک دفعه دیدم چهار جوان مسلح وارد اتاق شدند. گفتیم بسیار خب، امرتان چیست؟ گفتند: ما اینجا را می‌خواهیم. گفتم من تا دستور کتبی از سازمان نداشته باشم بندر را به کسی تحویل نمی‌دهم. آن‌ها را به کنار پنجره بردم، دوربین را روی لنگرگاه انداختم و کشتی‌های در انتظار بارگیری را نشان شان دادم. گفتم این کشتی‌ها را می‌بینید؟ این‌ها منتظر تخلیه هستند و هر یک روزی که بیشتر در انتظار بمانند، هزینه ارزی زیادی از مملکت خارج می‌شود. بعد به آن‌ها گفتم سوالی از شما دارم، شما المامور مسوولید یا المامور معذوری؟ گفتند یعنی چه؟ برای شان این‌طور توضیح دادم که کسی که می‌خواست امام حسین (ع) را به شهادت برساند، می‌دانست که کارش درست نیست، اما به خاطر اینکه المامور معذور بود، امام حسین (ع) را به شهادت رساند. حالا می‌خواهم بدانم شما المامور مسوولید یا المامور معذوری؟ هر چهار نفر به هم نگاه کردند و گفتند ما المامور مسوولیم. عذرخواهی کردند و رفتند.»

همان شب استاندار با ملک پور تماس می‌گیرد و به او می‌گوید، اگر شما را حمایت نکنم، یک روز هم نمی‌توانید در بندر بمانید. ملک پور به استاندار پاسخ می‌دهد که نیازی به حمایت او ندارد و همین امشب به تهران بازمی‌گردد. استاندار که متوجه می‌شود، ملک پور در تصمیم‌اش جدی است، می‌گوید شوخی



## مدیریت اعتیاد در بنادر

خاطره دیگر ملک پور مربوط می‌شود به تلاش او برای کمک به کارگرانی که گرفتار مصرف مواد مخدر بودند. او قبل از آنکه به بندرعباس برود در بسیاری از شهرهایی که حضور داشت، عضو هیات رسیدگی به تخلفات اداری بود. به همین جهت آگاه شده بود که کارگرانی زیادی در بنادر معتاد به مواد مخدر هستند و به دنبال آن بود که بتواند این آسیب را مدیریت کند. او معمولاً در احکامی که صادر می‌شد، تلاش می‌کرد این افراد را برای خدمت به شهرهای دیگر بفرستد تا بساط مصرف موادشان را بر هم بزند؛ مثلاً کسی را که در انزلی، به جرم مصرف مواد به اداره تخلفات اداری فرستاده می‌شد، برای خدمت به بندر شهید رجایی می‌فرستاد و بر عکس. با این ترفند تلاش می‌کرد تا آن‌ها را از مصرف مواد دور نگه دارد: «روزی تصمیم گرفتم که مصرف‌کنندگان مواد را شناسایی کنم. چند نفر را به‌طور تصادفی از بین کارگران انتخاب کردم و گفتم این افراد را به بهداری ببرید و از آن‌ها آزمایش اعتیاد بگیرید. آزمایش هیچ کدام‌شان مثبت نشد. من تقریباً مطمئن بودم که تمام نمونه‌هایی که انتخاب کرده‌ام مصرف‌کننده هستند، اما جواب آزمایش حکایت از چیز دیگری داشت. چند روز بعد دوباره این کار را تکرار کردم اما باز هم جواب آزمایش‌هایشان منفی بود. این برای یک مدیر خیلی بد بود که این قدر به کسانی شک کند و از آن‌ها آزمایش بگیرد و هر بار اشتباه کرده باشد. خیلی پشت سرم حرف می‌زدند و جایگاه مدیریتی‌ام در نظر کارگران در حال متزلزل شدن بود. تصمیم گرفتم کاری دیگر انجام دهم. یک سالن اجتماعات بزرگ داشتیم که ظرفیت‌اش در حدود ۱۵۰ نفر بود. دستور دادم ۱۵۰ صندلی در کنار میزها گذاشتند و کارگرهایی را که به آن‌ها شک داشتم را فراخواندم و به آن‌ها گفتم از امروز به بعد محل خدمت شما این جاست. شما باید در این اتاق بمانید، روزنامه بخوانید و بریده جریده به مسوول دفتر من تحویل بدهید. از این به بعد کار شما این است و اداره بندر در ازای این کار به شما حقوق می‌دهد. یک نیروی گارد هم در بیرون در سالن اجتماعات گذاشتم که کسی نتواند از اتاق خارج شود. آن‌ها متوجه شده بودند که هدف من از این کار چیست اما چاره‌ای جز اطاعت نداشتند. نتیجه آن شد که از فردای همان روز حدود ۴۰ نفر سر کار نیامدند و حکم اخراج‌شان را زدم. تعدادی هم اصلاح شدند و به سرکارشان برگشتند.»



حدود یک ساعت بعد، گارد بندر شهید باهنر به ملک پور خبر می‌دهد که اتومبیلی بدون شماره، زنجیر ورودی را پاره کرده و به سمت او می‌آید و اجازه شلیک می‌خواهند. او اجازه شلیک نمی‌دهد و می‌گوید می‌داند از کجا می‌آیند: «یک دفعه دیدم چهار جوان مسلح وارد اتاق شدند.»

کردم منظورم این نبود. خواستم با شما مزاح کنم. ملک‌پور به استاندار اعتراض می‌کند و می‌گوید: «آیا از ساعت ۱۰ صبح امروز با من مزاح می‌کنید؟ چرا شما از من می‌خواهید کاری را انجام دهم که خودتان هم می‌دانید در اختیار من نیست؟ من بدون اجازه تهران و شورای عالی سازمان نمی‌توانم بندر را به کسی تحویل بدهم.» استاندار که متوجه می‌شود، ملک‌پور عصبانی شده است می‌گوید: «فردا با هم صحبت می‌کنیم.» چند دقیقه بعد از این مکالمه، نژاد حسینیان، وزیر راه وقت، با ملک‌پور تماس می‌گیرد و سوال می‌کند که چه اتفاقی افتاده است. ملک‌پور داستان را تعریف می‌کند. وزیر راه، عملکرد ملک‌پور را ستایش می‌کند و می‌گوید: «آفرین بر شما که ایستادگی می‌کنید و حافظ منافع مملکت هستید. بندر را در هیچ شرایطی تحویل ندهید.» نژاد حسینیان ماجرا را به گوش آقای محتشمی‌پور، وزیر کشور وقت، می‌رساند. صبح روز بعد، ملک‌پور به استانداری می‌رود، استاندار با روی گشاده از او استقبال می‌کند و از او برای اتفاقاتی که افتاده است عذرخواهی می‌کند.

چندی بعد، نژاد حسینیان برای تامین اعتبار پروژه‌ای به مجلس می‌رود، اما نمایندگان به او رای مثبت نمی‌دهند و او از وزارت راه برکنار می‌شود و سعیدی کیا به‌عنوان وزیر راه جدید معرفی می‌شود. روز بعد از اینکه وزیر جدید کارش را آغاز می‌کند، نامه‌ای از طرف سازمان بنادر به ملک‌پور می‌رسد که در آن نوشته شده بود: «آقای ملک‌پور، بندر شهید باهنر را تحویل استانداری دهید.» ملک‌پور در جواب نامه می‌نویسد: «امکان انجام این کار وجود ندارد.» مدیرعامل سازمان ملک‌پور را به تهران احضار می‌کند و می‌گوید: «چرا وقتی دستور می‌دهم، اجرا نمی‌کنید؟» او در پاسخ می‌گوید: «من حزب بادم نیستم که هر دستوری را اجرا کنم. من مدیرکل شما هستم شما می‌توانید من را عزل کنید و مدیر کلی بگذارید که چنین دستورهایی را هم اجرا کند.» او به مدیرعامل سازمان توضیح می‌دهد که در صورت تحویل بندر، کشتی‌های زیادی در نوبت انتظار تخلیه بار می‌مانند. او از مدیرعامل می‌خواهد که مدیران عالی‌رتبه سازمان بنادر یک روز برای بازدید به بندر شهید باهنر بیایند و شرایط را از نزدیک مشاهده کنند: «مقامات عالی‌رتبه سازمان بنادر که آقای سعیدی کیا منصوب کرده بود را به لنگرگاه بردم تا شرایط را با چشم خودشان مشاهده کنند. آن‌ها گفتند حق با شماست، ما اشتباه می‌کردیم. من هم توضیح دادم که دلیل اینکه از دستور سرپیچی کرده‌ام وضعیت بندر بوده است.»

### خراج از سازمان برای بار دوم

هفته بعد از بازدید، ملک‌پور برای شرکت در جلسه‌ای به تهران دعوت می‌شود. به او می‌گویند از شما خواستیم به تهران بیایید تا مساله بندر شهید باهنر را حل کنیم: «برای آن‌ها توضیح دادم که شهید باهنر محل پهلوگیری لنج‌هاست و از آن‌ها سوال کردم که اگر کاربری این بندر را تغییر بدهم، لنج‌ها را به کجا بیندم؟ به هم‌دیگر نگاه کردند و در عمل پاسخ‌های غیر فنی دادند. گفتند ما می‌خواهیم با صورت جلسه‌ای که شما امضا می‌کنید، حل کنیم. گفتیم، بنده پای چیزی را که به آن اعتقاد ندارم، امضا نمی‌کنم.» ملک‌پور زیر بار نمی‌رود که صورت جلسه را امضا کند

و به بندرعباس بازمی‌گردد. چند روز بعد تلفنگرامی به دست ملک‌پور می‌رسد که در آن نوشته شده بود: «آقای ملک‌پور به استناد این حکم از سمت خود معزول می‌شوید، ظرف ۴۸ ساعت خودتان را به کارگزینی تهران معرفی کنید. رونوشت استانداری هرمزگان.»

حتی استاندار که ملک‌پور را بسیار آزار داده بود، از حکم برکناری ملک‌پور ناراحت می‌شود. با او تماس می‌گیرد و از او می‌خواهد که به‌عنوان معاون بنادر و جزایر تابعه استانداری در بندرعباس بماند و کار کند. ملک‌پور نمی‌پذیرد و می‌گوید که می‌خواهد به سازمان بازگردد. قبل از اینکه ۴۸ ساعت تمام شود، ملک‌پور به تهران بازمی‌گردد و به سازمان بنادر و کشتیرانی که آن زمان در خیابان کالج بود، می‌رود. وقتی وارد سازمان می‌شود، متوجه می‌شود که جلسه امور اداری است و همه مدیران کل در اتاق جلسات جمع شده‌اند. او هم وارد اتاق می‌شود. همه به احترام او از جای خود بلند می‌شوند. ملک‌پور می‌گوید: «چرا برای من بلند می‌شوید؟» می‌گویند، شما مدیرکل مهم‌ترین بندر ایران هستید، چرا به احترام‌تان به پا نخیزیم؟» ملک‌پور می‌گوید: «از ۲۴ ساعت قبل من عزل شده‌ام و دیگر مدیرکل بندر نیستم. فقط خواستم بگویم اگر به خاطر پست من از جای‌تان بلند شدید، دیگر نیازی نیست. اما اگر به خاطر شخص من است خیلی ممنونم.» همه مدیران سر جای‌شان می‌نشینند. ملک‌پور سپس به کارگزینی می‌رود و حکم عزل‌اش را دریافت می‌کند.

### خروج از سازمان و کار در بخش خصوصی

ملک‌پور در سال ۱۳۶۵ یعنی در سن ۳۳ سالگی از سازمان بنادر و کشتیرانی بیرون می‌آید و فعالیت‌اش در حوزه بندر و دریا را در بخش خصوصی ادامه می‌دهد. یک سال بعد هم جایزه بهترین مقاله را در همایش ارگان‌های دریایی از دست همان کسی می‌گیرد که حکم عزل‌اش را صادر کرده بود.

طولی نکشید که از طرف یک شرکت سویسی به نام SGS که در ایران فعالیت می‌کرد، دعوت به کار شد و به خاطر تخصصی که داشت دستمزدی ۵ برابر حقوق‌اش در سازمان بنادر و کشتیرانی برای او در نظر گرفته می‌شود. پس از گذشت دو سال از این شرکت بیرون می‌آید و خودش شرکت مشابهی را راه‌اندازی می‌کند. در مدت کوتاهی شرکت او تبدیل به ۱۰ شرکت می‌شود. او علاوه بر فعالیت در بخش خصوصی، به کار تحقیقی، پژوهش و تدریس هم می‌پردازد و مجله‌ای در حوزه دریا به نام "به‌هنگام" راه‌اندازی می‌کند.

با وجود این که او اکنون ۶۳ سال دارد، هم‌چنان فعال و سرزنده است و هنوز هم از پای ننشسته است. ملک‌پور با وجود موفقیت‌هایی که در بخش خصوصی به دست می‌آورد، اما همچنان دلبستگی‌اش را به سازمان بنادر و کشتیرانی حفظ می‌کند و همواره تلاش می‌کند تا در جهت حفظ منافع سازمان و بنادر ایران، گام بردارد. او آرزو دارد که روزی برسد که بنادر ایران جزو بهترین بندرهای دنیا به حساب بیاید. خصوصی‌سازی بنادر با بالاترین استانداردهای بین‌المللی انجام شود و خیلی اتفاقات خوب دیگر که به رویا شبیه است، محقق شود. او برای رسیدن به آرزوهایش، تلاش‌های زیادی هم انجام داده است و سال‌هاست کوشش می‌کند آن‌ها را عملیاتی کند.



در سال ۱۳۶۵ یعنی در سن ۳۳ سالگی از سازمان بنادر و کشتیرانی بیرون می‌آید و فعالیت‌اش در حوزه بندر و دریا را در بخش خصوصی ادامه می‌دهد. یک سال بعد هم جایزه بهترین مقاله را در همایش ارگان‌های دریایی از دست همان کسی می‌گیرد که حکم عزل‌اش را صادر کرده بود.

## به یاد همکار عزیزمان مرحوم همایون نداف



«همایون نداف» یکی از کارشناسان فعال و خبره اداره کل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۸۸ با بیماری سرطان حنجره درگیر بود. او سرانجام پس از پنج سال پایداری و صبوری فراوان در کنار حرم مطهر حضرت ثامن الحجج، یعنی همان جایی که رشد و نمو پیدا کرده بود، به دیدار حق شتافت. «بهبود حسین پور» واگوییهای «همایون نداف» در دوران مبارزه با بیماری سرطان را در این متن به تصویر کشیده است. «ماهانامه بندر و دریا» با عرض تسلیت به خانواده محترم مرحوم نداف و همکاران ایشان، برای این عزیز از دست رفته غفران و واسعه الهی را خواستار است.

روحش شاد یادش گرامی باد.

به سان صبوران کربلا

هی مرگ خسته شدم اینقدر دق الباب کردی  
هی من آرزوی حیات و مرا جواب کردی  
من دل به آینده و امیدوار، تو آمال مرا خراب کردی  
آتقدر دوا و درمان، همه رو نقش بر آب کردی  
سلها را دعوت به زاد و ولد بی حساب و کتاب کردی  
هی من تقلا و طیب، تو هر روز آفت جدیدی باب کردی  
من در پی خلاصی از درد، آخر از عاقبت هم بیزارم کردی  
من زبان خشکیده در کام و بیداد تشنگی، تو بی حس و حال هی بیمارم کردی  
همه در روزه و تو در روز روشن، در بوزه آب و فطر صیامم کردی  
حتی در نماز امان ندادی و به جای قنوت، مجبور به نوش آب و سیرابم کردی  
شهر در خواب و من هم در بستر، اما از فرط بی خوابی از کار هم بی کارم کردی  
با این حس تشنگی من صرف آب و دوباره تمنای خواب، چشم نبستم از بس عطش،  
دق الباب و بیدارم کردی  
هی من می جنگیدم برای ماندن، اما تو با وسوسه دیدار پدر، برای رفتن سراسیمه ام  
کردی  
اما! اما می ندانستی و هیچ نپرسیدی که چرا میل حیات دارم؟  
چرا تقلا می ماندن و این قدر از فوت بیزارم؟  
چرا امید به آینده و از رجعت در فرارم؟  
چرا با تلخی دوا باز هوای ماندن و خوردن زهر تلخ به سر دارم؟  
ای مرگ نه این که به زرق و برق دنیا دل دادم!  
نه! نه این که اینجا لنگر انداختم و لم دادم!  
نه این که به هر چه فانی دل بستم و روز حساب را وا دادم  
من هر دم گوش به آوای صور و اسرافیل و ندای محشر دادم  
نه! من از مادیات روی گردان و بیزارم  
گر می بینی  
اگر عریان است التماس ماندن دارم  
تمنای درنگ و آهنگ دیر رفتن دارم  
گر هویداست دست و پا می زنم، هنوز دل و دماغ زیستن دارم  
پیدا است توان رخت بستن نه، دل قرص ماندن دارم  
گر می بینی تلاش دوا و درمان دارم  
برای افاقه، نذر و حاجت، دست به دامن نبی (ص) و امامان (ع) دارم  
از برای ارضای حس انسان بودن نیست  
جا خوش کردن و هی زیستن و نمردن، مثل نوح (ع) ماندن نیست  
از برای ماندن و قارون وار انباشتن و الا کفن بردن نیست  
ورای داشته خود، هی دست یازیدن و مال این و آن خوردن نیست  
در پی ترس مکافات عمل، استمرار توبه برای جبران بد کرده ها، زمان خریدن نیست  
هی مرگ تو که بهتر می دانی چه آرزویی در سردارم  
این که سر نیست جار می زنم، آشکارا تمنای ماندن دارم  
تو هم اگر با مادری مهربان جای من پسر بودی  
برای گلان بی خار باغبان و پدر بودی  
مگر نمی بینی برای چه! آخردو غنچه نشکفته و یادگاران نیازمند مهر پدر دارم

تو بهتر می دانی دل اشک های مادر غمگسار ندارم  
کندن گیسوان و در این سیه ایام بی تکیه گاه شدن همسر زار ندارم  
تو که مدت هاست با منی، با آرزوهای من همدمی، تو بهتر می دانی چه در سر راز دارم  
سال هاست که کاشته ام هوای زیر سایه دختران نشستن به سردارم  
بله! انتظار چیدن میوه و بر بار دارم  
هی مرگ مگر نمی دانی نازان و نیلوفران بی قرار دارم  
غصه دختران بی پدر و طفلان یتیم غصه خوار دارم  
مگر نمی بینی نیاز به نوازش پدر، آخر آرزوی عروس شدنشان دارم  
ولی با این همه راه نرفته و آرزوی کال، من که خیال ماندن ندارم  
و هم دنیا به دنبال کشاندن ندارم  
لا اقل تو هم اندکی درنگ، من هم آمالی دارم  
با این همه آرزوی نشکفته، اما تو راست می گویی - من می دانم  
که دنیا فانی و آن دایمی است، من هم به معاد می بالم  
به عدالت حق در فردا و روز جزا می نازم  
من هم می دانم هر چند به چشم ندیدم ولی نیک می دانم  
بارها شنیده ام و گریسته ام، با این حال زار هنوز هم می نالم  
که بر سر پهلوی شکسته بین در و دیوار چه شد  
آل رسول الله، پیمان شکنان بی شرم چه شد  
بر سر یلان کربلا یزیدیان بی ترحم چه شد  
اسبان بی سوار و کودکان در به در چه شد  
مادران و داغ جوان و همسران بی سایه سر، زخم های بی مرحم چه شد  
عباس و دستان بریده و زبان خشکیده طفلان در کام چه شد  
دختران بی پدر، خار مغیلان و پای برهنه و در به در، سر بریده در تشت و غوغای شام  
چه شد  
می دانم دنیا تیره و تار، خاک و خل بر سر زینب بی برار چه شد  
ولی  
ولی با این همه که من می دانم آیا تو هم قدری نمی دانی؟ تو که می دانی من نه آنم  
به سان شیران دشت بلا  
نه مادر نه همسر چگونه دخترانم توانند به سان صبوران کربلا  
تو می دانی تقدیر این است و هیچ گریز نیست از درد و بلا  
تو از خدا بخواه پایان این درد و ابتلا  
از آخرین ذخیره آسمان رفیع بلاز مریضان و فتادگان و دچاران و مبتلا  
دعا کن دخترانم در این دنیا پر از خیر و صفا، عفت و دانش و علم و ارتقا  
دعا کن صبوری شود پیشه مادر تنها و بی نوا  
دعا کن شفاعت کند آخرین سردار بی سران نینوا  
دعا کن وساطت کند عباس (ع) ساقی و مرد مردان وفا  
دعا کن عنایت کند شاه طوس امام رضا (ع)  
دعا کن صبوری کنند مادر و همسر و دختران در قفا  
دعا کن در این ناسره ایام بسته شود بساط جنگ و جور و جفا  
دعا کن تحمل کنند این فراق این درد جگر سوز بی منتها  
دعا کن آسان شود بر من روز جزا آنچه که شده در کتاب ادعا  
ای مرگ دعا کن به آخر رسد این درد استخوان سوز بی انتها  
هی مرگ خسته شدم این قدر دق الباب کردی  
با هر درمان، شفا دورتر و مرا نصفه جان کردی  
آرزوهایم را پرپر و مثل حباب کردی  
آمال مرا و کشتی و دور دور، مثل سراب کردی  
با این همه دل بستگی من عاشق ماندن و تو در رفتن هی شتاب کردی  
اندوه مرا هزار و درد مرا صعب العلاج کردی  
گفتی رب خواسته وعده دادی، فقط رفتن را علاج کردی  
حال که رب خواسته من هم قصد فراق کردم  
طی طریق از این دنیای تیره و بی سراج کردم  
پله  
من هم رفتم، آسان بار و بنه بستم  
دست از دنیای فانی شستم  
رفتم و ماندگار شدم گرچه نیستم  
نیستم، ولی از قلبها رفتم چون دلی نشکستم و مظلوم زیستم  
این آنی و فانی را به باقی فروختم  
حال که وقت زندگی باقی است با این همه خستگی آرام در کنار پدر خفتم  
دنیا من سوختم آخ نگفتمم پر کشیدم از این خرابه، به آسمان گریختم  
سبک بال به آسمان گریختم



# مستندساز برتر علی در سال ۱۳۸۹

شرکت مستند نگاران هزاره سوم یکی از معتبرترین شرکت‌ها در زمینه مستند نگاری و تولید کلیه مستندها و فیلم‌ها می‌باشد. همچنین کلیه تجهیزات و تجهیزات مورد نیاز برای تولید مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد. همچنین کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.

این شرکت کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد. همچنین کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.

همچنین کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد. همچنین کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.



## بخشی از سوابق شرکت مستندنگاران هزاره سوم در حوزه کار سازمان بنادر و دریانوردی :

- مستند نگاری - انیمیشن درباره تصویربرداری از بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن کلیه تجهیزات و تجهیزات مورد نیاز برای تولید مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.
- تصویربرداری از بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن هزاره سوم - مستند درباره مستند نگاری و تولید کلیه مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.
- تصویربرداری از بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن کلیه تجهیزات و تجهیزات مورد نیاز برای تولید مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.
- تصویربرداری از بندر شهید رجایی
- مستند و انیمیشن کلیه تجهیزات و تجهیزات مورد نیاز برای تولید مستندها و فیلم‌ها را در اختیار مشتریان خود قرار می‌دهد.
- تصویربرداری از بندر شهید رجایی



تهران، پونک، تهران، تهران، تهران  
پستال مستند نگاران هزاره سوم، تهران، تهران  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸ - ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸  
با شماره تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۸۸۸۸۸  
www.mansafnazarian.com



منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد  
در مسیر توسعه

## توسعه متوازن بندر

نگاهی به آمار و ارقام فعالیت‌های این بندر و اقدامات انجام شده به ویژه در ماه‌های اخیر نشان می‌دهد که بندر امیرآباد مسیری متوازن در توسعه را در پیش گرفته است. این فرآیند در برنامه‌های کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد نیز قابل مشاهده است. به طوری که طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، قرار است تا پایان سال ۹۴ این بندر با یک رتبه ارتقاء در بخش تناژ به سومین بندر کشور تبدیل شود. بندر امیرآباد بیشترین سهم تخلیه و بارگیری بندر شمالی را به خود اختصاص داده است. در سال جاری در بین بندر شمالی آستارا ۲ درصد، انزلی ۳۶ درصد، نوشهر ۱۰ درصد، فریدونکنار ۴ درصد، نکا ۲ درصد و امیرآباد ۴۶ درصد تخلیه بارگیری را انجام می‌دهند.

مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اشاره به سه حوزه فعالیت بندر در بخش «بندری و دریایی»، «سرمایه‌گذاری» و «توسعه»، از واگذاری کلیه فعالیت‌های دریایی غیرحاکمیتی به بخش خصوصی در این بندر خبر داد و گفت: «در بخش بندری همه کارها اعم از تخلیه، بارگیری، تأمین و تعمیر نگهداری تجهیزات و مدیریت نیروی انسانی به بخش خصوصی واگذار شد. روند رو به رشد فعالیت‌های بندر مؤید این است که این واگذاری‌ها به شکل مطلوبی صورت پذیرفت.»

«علی خدمتگزار» افزود: «بندر امیرآباد یک بندر ویژه با موقعیت‌های منحصر به فرد است که تأثیر بسزایی در رونق اقتصادی منطقه دارد. فعالیت‌های گسترده این بندر در حوزه‌های مختلف، امیرآباد را به یک مرکز اقتصادی برجسته تبدیل کرده است.»

## گسترش زیرساخت‌های بندر در سال ۹۴

وی با اشاره به تلاش مجموعه مدیریتی این بندر برای توسعه هم‌زمان بندر در بخش‌های مختلف، اظهار کرد: «پیش‌نیاز اقدامات عملیاتی در بندر وجود تجهیزات استراتژیک است که در این راستا جرنقیل‌های استراتژیک بندر از ۳ دستگاه به ۱۱ دستگاه افزایش یافت. یکی از اهداف مد نظر ما در امیرآباد افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری از ۴/۵ میلیون تن در سال به ۵/۵ میلیون تن تا پایان سال ۹۴ است. البته تا پایان سال ۹۴ فاز نخست بندر امیرآباد به پایان می‌رسد و افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری به ۷/۵ میلیون تن را آغاز خواهیم کرد.» این مسئول خاطر نشان کرد: «در حال حاضر ۹ پست اسکله در این بندر فعال است. اما با پایان فاز نخست بندر تعداد اسکله‌ها به ۱۴ پست افزایش می‌یابد که برای این افزایش ظرفیت باید برنامه‌ریزی‌های لازم انجام شده و تجهیزات مورد نیاز تأمین شود که از طریق بخش خصوصی این نیازها برطرف خواهد شد. تا کنون نیز تجهیزات مورد نیاز بندر با حضور بخش خصوصی تأمین شد.»

## خدمات ایمنی بندری و دریایی

یکی از مأموریت‌های تعریف شده برای بندر امیرآباد فعالیت‌های تجسس و نجات دریایی حاشیه دریای خزر است. بر همین اساس توجه به گسترش فعالیت‌ها و تجهیزات ایمنی دریایی و بندری بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. اجرای طرح استانداردسازی یکپارچه مرکز هماهنگی جست‌وجو و نجات دریای شمال کشور، انتخاب مرکز MRCC بندر به عنوان مرکز هماهنگی آب‌های جنوبی دریای خزر از سوی سازمان و خرید، نصب و راه‌اندازی سیستم‌ها و تجهیزات به روز مخابراتی برای این بندر از جمله اقداماتی است که در این زمینه انجام شده است. علاوه بر این موارد تهیه و تدوین طرح همیار ناجی در محدوده زیر پوشش با استفاده از ۱۰ قایق تندروی تعاونی قایقرانان ساری، نصب سیستم ارسال اطلاعات بویه (وضعیت شارژ باتری و سولار و برق بویه) از طریق بستر GSM به کاربران از طریق ارسال پیامک power برای دومین بار در بندر شمالی، تهیه و تصویب طرح مقابله با آلودگی نفتی استان مازندران از طریق سازمان مدیریت بحران استان و اجرای مقدمات واگذاری زمین به بخش خصوصی برای ایجاد مرکز ارائه خدمات فنی و ایمنی از دیگر اقدامات انجام شده طی سال جاری در بندر امیرآباد هستند.

به گفته مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در بخش ایمنی بندری نیز اقداماتی از جمله فعالسازی کمیته HSE در بندر، بازنگری الزامات HSE الحاقی قرارداد ترمینال‌ها و سرمایه‌گذاران، برگزاری کارگروه حوادث سال ۹۳ و بررسی حوادث سال‌های ۹۰ و ۹۱ انجام شد که کاهش ۳۰ درصدی حوادث از ۱۳ سانحه در سال ۹۲ به ۷ سانحه در سال ۹۳ را در پی داشت.

## امیرآباد؛ پایلوت غلات در شمال کشور

فعالیت در بخش غلات نیز یکی از مهم‌ترین حوزه‌های کاری بندر امیرآباد محسوب می‌شود. موضوعی که چه در بحث اقتصادی و چه در زمینه امنیت غذایی از حساسیت بالایی برخوردار است. امیرآباد در این زمینه پایلوت غلات در شمال کشور محسوب می‌شود. «علی خدمتگزار» با اشاره به ظرفیت ۱۲۰ هزار تنی نگهداری سالانه انواع غلات در حال حاضر از افزایش ۴۱۸ هزار تنی ظرفیت سیلوهای این بندر خبر داد و گفت: «در این بخش برای سال آینده از سوی بخش خصوصی طرح توجیهی تهیه و تدوین شد تا این ظرفیت به ۵۳۸ هزار تن ارتقا یابد که این امر با توجه به افزایش توان بندر در تخلیه و بارگیری به گسترش حجم سیلوها و انبارها نیاز است.»

## جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی

در حال حاضر ۸ انبار در بندر وجود دارد که برای افزایش حجم انبارها نیز از توان بخش خصوصی استفاده خواهد شد. در این زمینه با مشارکت بخش خصوصی قرار است ۲ انبار سرپوشیده با اعتبار ۵۶ میلیارد ریالی توسط بخش خصوصی ایجاد شود. همچنین سیلوی سوم غلات با ظرفیت ۴۲ هزار تن و سرمایه‌گذاری ۱۸۰ میلیارد ریالی، فاز اول مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی با ۱۶ هزار تن ظرفیت به مبلغ سرمایه‌گذاری ۸۰ میلیارد ریالی، ساخت فاز دوم مخازن نگهداری فرآورده‌های نفتی با ۱۲ هزار تن ظرفیت و فاز دوم سیلوی غلات با ۱۰ هزار تن ظرفیت پروژه‌های سرمایه‌گذاری به بهره‌برداری رسیده این بندر از سوی بخش خصوصی هستند.

در کنار این سرمایه‌گذاری‌ها حضور سرمایه‌گذار خارجی در کشور به ویژه در سال‌های اخیر یکی از دغدغه‌های اصلی مسئولان اقتصادی بوده است. این موضوع در مازندران نیز با وجود پیگیری‌های مستمر نتایج قابل ملاحظه‌ای نداشت. اما در بندر امیرآباد بر اساس مذاکرات انجام شده، چند سرمایه‌گذار خارجی برای فعالیت اقتصادی در این منطقه اعلام آمادگی کرده و طرح توجیهی خود را ارائه کردند. همچنین فعال سازی اسکله روروی ریلی در این بندر با حضور سرمایه‌گذار خارجی از دیگر طرح‌های مهم در دست اقدام بندر امیرآباد محسوب می‌شود.

ساخت سیلو، کارخانه آرد، کارخانه تولید نان و اسکله با سرمایه‌گذاری پنج‌مین تولید کننده غلات روسیه یکی از مهم‌ترین این موارد است که نقش مهمی در ایجاد اشتغال، تأمین نیازهای داخلی و افزایش صادرات خواهد داشت. ایجاد کارخانه MDF و کارخانه آسیاب سنگ باریت با همکاری دوسرمایه‌گذار ترکیه‌ای و ایجاد ایستگاه تغییر بوژی، تأمین واگن، ساخت سیلو و انبار توسط شرکت New Silk Road از جمله نمونه‌های اعلام آمادگی سرمایه‌گذاران خارجی در بندر امیرآباد هستند که یکی از مزایای مهم آن‌ها پس از اجرا افزایش ترافیک بندر خواهد بود. سرمایه‌گذار ترک فعال در زمینه چوب در طرح توجیهی ارائه شده پیشنهاد ساخت ۷ کارخانه مرتبط با صنعت چوب را مطرح کرده است.

## تشکیل اتاق فکر و کارگروه مطالعاتی

مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با بیان این که نگاه ما به ۱۰ سال آینده است که بندر چه وضعیتی را باید به خود بگیرد، گفت: «برای تحقق همه اهداف مد نظر به تجهیز بندر در بخش‌های مختلف و افزایش توان عملیاتی نیاز است. سعی ما بر این است که در تمام جزئیات مرتبط با فعالیت بندر نگاهی جدی از منظر توسعه داشته باشیم تا زنجیره توسعه یافتگی بندر امیرآباد حلقه مفقوده‌ای نداشته باشد. از طرفی استفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده به برنامه‌ریزی‌های به روز و مستمر نیاز دارد که در این زمینه با ایجاد اتاق فکر در بندر به دنبال یافتن و واکاوی ایده‌ها و اندیشه‌های همکاران و کارشناسان و فعالان بخش خصوصی هستیم. تاکنون چندین جلسه مدون ماهانه در ۶ موضوع داشتیم که به نتایج خوبی منجر شد. اجرای طرح مونیتورینگ حوضچه

و سیستم لایروبی یکی از نتایج تشکیل این اتاق فکر است. برای سال ۹۴ هم علاوه بر اتاق فکر یک کارگروه مطالعاتی برای توسعه بندر طراحی می‌شود تا علاوه بر استفاده از ایده‌های نخبگان و رصد عملکرد بندر، فعالیت‌های بنادر کشورهای همسایه دریای خزر را مورد بررسی قرار دهیم.»

### ارتباط با مراکز علمی استان

از دیگر اقدامات قابل توجه بندر امیرآباد در سال جاری افزایش ارتباط این بندر با مراکز دانشگاهی استان است. البته آن چه که در چشم‌انداز برنامه‌های علمی این بندر قرار دارد، فراتر از ارتباط آکادمیک است. ایجاد دانشگاه‌واره‌اندازی رشته‌های تخصصی دریایی در دانشگاه‌های منطقه یکی از اهداف مهم در کادر مدیریتی این بندر محسوب می‌شود. علاوه بر این اقدام، مذاکره با مسئولان آموزش و پرورش استان به برگزاری اردوهای علمی دانش‌آموزان در بخش‌های مختلف بندر منتهی شده است. چراغ سبز بندر امیرآباد به مراکز علمی و پژوهشی استان در همه مقاطع برای همکاری آغازی بر فرایند تولید دانش در این منطقه مهم و استراتژیک شمال کشور محسوب می‌شود. در کنار همه این فعالیت‌ها آن چه که سیر صعودی نمودارهای عملکردی بندر امیرآباد را شتاب بخشیده است، انجام برخی هماهنگی‌ها برای استفاده بیشتر از ظرفیت‌های موجود در بندر امیرآباد است. با ایجاد مرکز هماهنگی عملیات بندری فعالیت امور بندری و ترمنال اپراتورها به حالت شبانه‌روزی درآمد. تدوین دستورالعمل پهلودهی شناورها و نظارت بر اجرا و مدیریت بهینه انبارها و سیلوها در این رشد نقش مهمی داشت.

### بهبود شاخص‌های عملیاتی

همه موارد ذکر شده در کنار برخی اقدامات دیگر که اشاره به آن‌ها در این بحث نمی‌گنجد، بهبود شاخص‌های عملیاتی را در این بندر طی سال جاری به همراه داشت. کاهش ۳۳ درصدی Waiting time در سال ۹۳ به نسبت سال ۹۲، کاهش ۳۷ درصدی Service Time در مقایسه با سال ۹۲ و کاهش ۴۵ درصدی Port Time طی سال جاری در مقایسه با سال گذشته نمونه‌هایی از بهبود حوزه عملیاتی بندر امیرآباد هستند. بر اساس آمارهای موجود از ابتدای سال ۹۳ تا پایان روز عملیاتی ۱۸ اسفند، ورود شناور در بندر امیرآباد و نکا به نسبت مدت مشابه در سال ۹۲ از ۷۳۹ فروند به ۷۵۴ فروند رسید که رشد ۲ درصدی ورود شناور را نشان می‌دهد. همچنین تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد و نکا در همین بازه زمانی با ۲ درصد رشد از ۳ میلیون و ۴۲۹ هزار و ۱۰۱ تن به ۳ میلیون و ۵۰۷ هزار و ۴۶۰ تن افزایش یافت. بر خلاف رشد اندک در دو بخش ذکر شده، تناژ حمل ریلی بندر امیرآباد افزایش چشمگیری داشت و با ۲۵ درصد رشد در بازه زمانی ذکر شده از ۹۶ هزار و ۵۲۵ تن در سال ۹۲ به ۱۲۰ هزار و ۳۳۴ تن در سال جاری رسید. این افزایش آماری در تناژ حمل ریلی از نظر تعداد واگن نیز رشد ۲۱ درصدی برای بندر امیرآباد در پی داشت و از ۱۸۶۳ واگن در مدت مشابه سال گذشته به ۲۲۶۰ واگن تا پایان ۱۸ اسفند ۹۳ رسید.



## افزایش ساعات کاری بندر

اما اقدام مهم‌تر بهبود سرویس دهی درب ورود و خروج با توافق گمرک است که در چند ماه اخیر انجام شد. بر اساس این تفاهمنامه زمان سرویس دهی گمرک ۵/۵ ساعت در شبانه‌روز افزایش یافت. همچنین برای بهره‌مندی بیشتر و بهتر از ظرفیت ریلی موجود در بندر که یک فرصت استثنایی برای بندر محسوب می‌شود، شرایط برای ورود واگن به بندر به صورت تمام‌وقت فراهم شد و افزایش آماده به کاری باسکول ورود و خروج از ۳ دستگاه به ۶ دستگاه انجام شد. ضمن این که باسکول دیجیتال ریلی برای بندر پیش‌بینی شد که نزدیک به بهره‌برداری است تا در توزین ریلی هم مشکلی وجود نداشته باشد.

## روند رو به رشد حمل ریلی در بندر امیرآباد

بندر امیرآباد به عنوان تنها بندر دارای خطوط حمل و نقل ریلی در میان بنادر شمالی امکانات لازم را برای تخلیه، بارگیری و ترانزیت انواع کالا از طریق خطوط ریلی دارد. ۱۶ کیلومتر راه آهن داخلی در بندر امیرآباد وجود دارد که از ویژگی‌های مهم این بندر محسوب می‌شود.

مسئولین بندر امیرآباد همواره با برنامه ریزی مدون نسبت به تعمیر و نگهداری خطوط ریلی داخلی بندر اقدام نموده و با هماهنگی مسئولین راه آهن اقدامات و برنامه ریزی‌هایی در جهت توسعه زیرساخت‌های ریلی در بندر امیرآباد در دستور کار قرار دارد که می‌توان به برنامه ریزی جهت احداث باسکول دیجیتال، شوتینگ مواد معدنی و ایستگاه شانتینگ یارد اشاره کرد.

## کمک به توسعه زیرساخت‌های منطقه

بندر امیرآباد علاوه بر توسعه در بخش داخلی به توسعه زیرساخت‌های مرتبط و محورهای مواصلاتی هم نیاز دارد. «علی خدمتگزار» اظهار کرد: «چشم‌انداز بندر در سال ۱۴۰۹ فعالیت ۳۴ پست اسکله با ظرفیت ۱۸ میلیون تن در سال است که با توجه به سیر پیشرفت بندر این اتفاق خواهد افتاد. اما بهره‌مندی از تحقق این هدف به محورهای ارتباطی مناسب نیاز دارد. تعریض و ایمن‌سازی محور رستمکلا-امیرآباد یکی از تعهدات بندر است که خوشبختانه تا کنون پیشرفت فیزیکی آن به ۵۰ درصد رسیده و به احتمال زیاد تا پیش از پایان قرارداد پیمانکار در آذر ماه ۹۴ به طور کامل به بهره‌برداری می‌رسد.»

## نگاه چندبعدی به واردات، صادرات و ترانزیت

وی با بیان این که نگاه چند بعدی به واردات و صادرات و ترانزیت کالا داریم و به دنبال تنوع کالا در این بندر هستیم، خاطر نشان کرد: «بندر امیرآباد به عنوان حلقه اصلی کریدور شمال-جنوب مطرح است. این ظرفیت نباید در حد شعار و نام باقی بماند. خوشبختانه از بهمن امسال ترانزیت سوخت و کالا از این بندر مجدداً آغاز شد. برای رونق گرفتن ترانزیت کالا از این بندر به صورت ریلی سعی شد که با یکسان شدن قیمت‌ها در بخش ریلی و جاده‌ای انگیزه را در جهت افزایش استفاده از این ظرفیت، ایجاد کنیم که خوشبختانه این انگیزه ایجاد شد و شاهد استقبال شرکت‌ها و بخش خصوصی هستیم. در واقع یکی از دلایل افزایش عملکرد ریلی این بندر اتخاذ همین سیاست مدیریتی است.»

## رشد ۴۸ درصدی ترانزیت خارجی در بندر امیرآباد

حاصل این رویکرد رشد ۴۸ درصدی ترانزیت خارجی در بندر امیرآباد طی سال جاری است. در ۱۱ ماه نخست امسال ۵۳ هزار و ۱۵۸ هزار تن انواع کالا از بندر امیرآباد به سایر کشورها ترانزیت شد که حجم عمده ترانزیت خارجی در بندر امیرآباد مربوط به مواد نفتی و سوختی است. از ابتدای سال جاری تا پایان بهمن ماه ۱۱ هزار و ۹۳۹ تن سوخت با ۲۱۴ درصد رشد از بندر امیرآباد ترانزیت شد که از این میزان ۶ هزار و ۸۰۷ تن با رشد ۱۰۰ درصدی مربوط به بنزین و ۵ هزار و ۱۳۲ تن نیز با رشد ۱۰۰ درصدی مربوط به مازوت است. همچنین هزار و ۱۸۶ تن روغن پایه و ۲۵ هزار و ۷۱۴ تن تک نفتی از این بندر به کشورهای حاشیه خلیج فارس و افغانستان ترانزیت شد.

## ایجاد توان فنی و تعمیراتی

مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد خاطر نشان کرد: «از دیگر فعالیت‌های مد نظر ما تشکیل و تجهیز کارگاه تعمیرات، ایمنی و فنی شناورهاست که از طریق بخش خصوصی انجام می‌شود. مقدمات کار فراهم شد و تا پایان نیمه اول سال آینده این امکان هم در بخش دریایی فعال می‌شود. لازم‌هاش هم داشتن دانش دریایی است که خوشبختانه در بندر امیرآباد وجود دارد.»

وجود همه این توانمندی‌ها و برنامه‌ریزی‌ها و سیر رو به رشد این بندر در ماه‌های اخیر نویدبخش آینده‌ای روشن برای بندر امیرآباد است. آینده‌ای که در صورت تحقق اهداف تبیین شده، امیرآباد را به مرکز تحول اقتصادی استان مازندران تبدیل می‌کند.





Design by ping ad.com

سال نو مبارک

**پن**<sup>®</sup>  
شرکت بیمه البرز (سهامی عام)