



مرکز ملی باوردهای علمی و فنی

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

بزنس

IMO WORLD MARITIME DAY 2016

SHIPPING

INDISPENSABLE TO
THE WORLD

کشیرانی ضرورت اجتناب ناپذیر در جهان

سرمایه گذاران خارجی به بنادر ایران می آیند

گفت و گوی اختصاصی:

سواحل مکران، اقیانوسی از کار

افزایش فرصت های توسعه بخش دریایی در پسابرجام

مدیریت مهندسی (طراحی، خرید، ساخت و نصب) ترمیالهای نفتی و گازی

طراحی، ساخت و نصب کلیه تجهیزات اسکله های نفتی و گازی

طراحی و ساخت انواع

**MECHANICAL SEAL & ROOF DRAIN SYSTEM
FOR FLOATING ROOF STORAGE TANK**

سیستم مهار کن و آزاد سازی
سریع طناب کشتی



بازوهای بارگیری دریایی

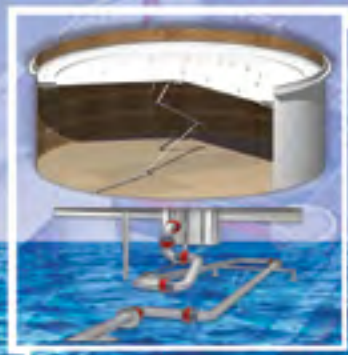


بازوی بارگیری دریایی موبایل



مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور

مخصوص اسکله های نفتی و گازی



بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای

جاده ای و ریلی



آدرس کارخانه:

آدرس دفتر ترکیه:
Gökevler Mahallesi, 2312. Sokak.
(E.5 Hadimköy Kavşağı)No:16, Kat:8,
Daire:92, Glnza Corner Plaza,Beylikdüzü.
Esenyurt/Istanbul/Türkiye.Posta Kodu:34522
Tel: +90 212 853 4517
Gsm: +90 538 359 1675
Gsm: +90 537 912 1160

کیلومتر ۳۰ جاده تبریز- آذرشهر، شهرک صنعتی
شهید سلیمی، انتهای خیابان ۳۰ متری چهارم
شمالی، ۲۰ متری غربی سوم، پلاک ۳۵
تلفن: ۰۴۱)۳۴۳۲۹۶۶۰ - ۳۶۵۸۱۷۴۶
موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران:

سعادت آباد، بلوار دریا، ابتدای بلوار شهرداری
نیش کوچه ۲۵ (شهید مصطفی قره تپه ای)،
پلاک ۸۹، واحد ۵، کدپستی: ۱۹۹۸۸۶۸۶۵۷
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۸۴۷۵۸



شرکت مبشر نور دریا

MOB
BASHER
NOOR
DARYA

ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجائی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریائی
- ✓ حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- ✓ دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ ارائه خدمات مهندسی راهسازی و ساختمان
- ✓ استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹ فاکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

www.mobasherco.com

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

MOKHTARI GROUP

Making Transportation . . .



Fast and Safe



A group of professional shipping companies

 83561



دستگاه های تخلیه و بارگیری
پنوماتیک و مکانیکی غلات
پروژه احداث اسکله غلات

شرکت ویگان بلژیک
دستگاه مکنده مدل NIV
ظرفیت تا ۸۰۰ تن در ساعت
جهت تخلیه انواع کشتی ها



دستگاه موبایل - بندر امیرآباد
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت



دستگاه تاور ۳۰۰ - ایران
ظرفیت ۳۰۰ تن در ساعت



دستگاه موبایل
ظرفیت ۱۲۰ تن در ساعت



دستگاه مدل SIMPORTER
ظرفیت تا ۱۵۰۰ تن در ساعت



شرکت مهر صنعت فیدار - نمایندگی انحصاری فروش و خدمات پس از فروش

فکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴

www.vigan.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۵۰۳۴۶

www.mehrsanatco.com



شرکت رهیاب رایانه گستر
هوشمندی در حرکت

۱۵ سال سابقه فعالیت در زمینه ارائه راهکارهای هوشمند مدیریت بندر و پایانه های نگهداری کالا و کانتینر

دارای رتبه ۱ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور

مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰+

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند ترمینال های کانتینری (TCTS™) در کشور

برنده جایزه دوم طرح برتر آسیای الکترونیکی (AFACT) در سال ۲۰۱۱ برای عملیاتی سازی سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه در ۱۳ بندر تجاری کشور



SMS



و اینک سامانه جدید مدیریت ترمینال های کانتینری
رهیاب CONSOL™ :

- ✓ پوشش کامل عملیات ترمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های قدرتمند ثبت عملیات
- ✓ ثبت عملیات مبتنی بر درخواست
- ✓ امکان ثبت آنلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات اسنادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ گرافیکی و سه بعدی
- ✓ جست و جوی قوی و کارا
- ✓ مطمئن، کاربردی و سریع

آدرس: خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: www.rahyaab.ir

پست الکترونیک: info@rahyaab.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۷۲

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۹۲



بیش از ۱۵۰ سال سابقه و تکنولوژی برتر آلمان

تامین کننده اصلی سیلوهای ذخیره سازی غلات در بنادر شمالی و جنوبی

مشاوره، تامین تجهیزات، نصب و راه اندازی

بندر انزلی - شرکت الهام بیسان - ۱۵ هزار تن



بندر امام خمینی - شرکت پاسارگاد نور آسیا - ۵۰ هزار تن



بندر نوشهر - شرکت پاسارگاد نور آسیا - ۲۵ هزار تن



بندر امیرآباد - شرکت بهدیس تجارت - ۷۰ هزار تن

بندر امیرآباد - شرکت فولاد صنعت نور - ۵۰ هزار تن



بندر امام خمینی - شرکت پارسیان ریل شرق - ۵۰ هزار تن



بندر امیرآباد - شرکت عصر متهین شمال - ۳۳ هزار تن



شرکت پتکوس ایران

تهران-خیابان اقدسیه (موحد دانش) بن بست نسیم، ساختمان نسیم، پلاک ۱، واحد ۹

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۵۱۰۲۲

www.petkus.de

فاکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴





شرکت تعمیرات کشتی

پرسیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



- انجام تعمیرات زیر آبی و اساسی انواع شناورها با بکار گیری نیروهای متخصص و ماهر
- ارائه خدمات تعمیرات سفری در کلیه بنادر و لنگرگاه های جنوبی کشور
- تضمین کیفیت تعمیرات با استفاده از مواد و متریال مرغوب و بهره گیری از روش های استاندارد تولید
- تامین رضایت مشتریان از طریق ارائه تعرفه های رقابتی و انجام صفر تا صد پروژه های تعمیراتی



حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲ × ۲۴۰ متر با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالابر سینکرو لیفت به ابعاد ۴۲ × ۱۷۰ متر با قابلیت بالابری ۱۱ هزار تن

بنادر عباس: ۳۷ کیلومتر جاده بندر خمیر - مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران -



شرکت تعمیرات کشتی پرسیا هرمز - کد پستی ۷۹۳۴۱-۷۴۷۱۵

شماره های تماس: دفتر مدیریت: ۳۲۵۷۱۱۹۴ - ۱۸۷ (۳۲۵۷۱۰۷۶)

فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)

پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



با مساحت ۲۵ هکتار نخستین مرکز لجستیک چند منظوره در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است که از سال ۱۳۸۷ آماده بهره برداری قرار گرفته است.

این مرکز لجستیک و پایانه شامل:

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۰۰,۰۰۰ TEU کانتینر در سال
- انبار اختصاصی لجستیک به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع
- امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار سلولار لجستیک شرکت
- مجهز به آخرین نرم افزارهای تخصصی (WMS, MACH)
- مجهز به ماشین آلات تخصصی بندری و انبارداری شامل ترانستیر، ریج استاکر، امپتی هندلر، ریج تراک و تریلی های مخصوص ترمینال کانتینری به تعداد مکی

ویژگی های اختصاصی طرح

- بزرگ ترین پایانه چند منظوره در مجموعه اسکله شهید رجایی در حوزه سرمایه گذاری خصوصی
- نزدیک ترین پایانه چند منظوره تخصصی در مجموعه اسکله شهید رجایی به محل پهلوگیری کشتی ها و محوطه Container Yard در بندر (ترمینال شماره ۲ اسکله شهید رجایی)
- تنها پایانه با محوطه سازی تخصصی و با استفاده از روش رباتیک در سطحی برابر ۲۰ هکتار
- تنها پایانه چند منظوره تخصصی دارای انبار لجستیک و فضای نگهداری کانتینر به طور توأم
- استفاده از روش های نوین و تخصصی در حوزه (WMS Warehouse Management SYS) در مرکز لجستیک پایانه
- در صورت تمایل صاحبان کالا به تخلیه کالای درون کانتینرها در انبار لجستیک این پایانه، امکان عدم پرداخت حق توقف کانتینرها برای آنان ایجاد می گردد
- کاهش خطاهای انسانی با استفاده از نرم افزارهای تخصصی در محوطه CY و بر روی تجهیزات مدرن شرکت

مرکز لجستیک

مرکز لجستیک پایانه کانتینری بندرعباس آریا به مساحت ۱۲۰۰۰ مترمربع در فضایی کاملاً تخصصی و با گنجایش بیش از ۳۰ هزار تن با جدیدترین روش ها در سیستم انبارداری نوین طراحی و آماده بهره برداری گردیده است. موقعیت بندر شهید رجایی در کریدور شمال - جنوب و همچنین قرارگیری این مجموعه در منطقه ویژه اقتصادی از نکات قابل بیان در توضیح ارزش های عملکردی این مرکز لجستیک می باشد.

به بهایی دیگر در مواجهه با تجزیه و تحلیل و بحث های مرتبط با هزینه های حمل و نقل در زنجیره تأمین کالا، قابلیت های این مجموعه در کنار پتانسیل های ساختاری و تخصصی آن، این مرکز را به قطبی مهم در بخشی از صنعت لجستیک منطقه خلیج فارس تبدیل نموده است.

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا
تلفن: ۲-۲۲۵۱۴۲۵۱ (۰۷۶) شماره: ۲۲۵۱۴۰۸۷ (۰۷۶)

Bandar Abbas Arya Container Terminal,
Shahid Rajaei Port Complex, Bandar Abbas - Iran
Tel.: +98 76 33514251-2 Fax: +98 76 33514087

تهران، میدان آرژانتین، خیابان التوند، شماره ۷۲، طبقه اول
تلفن: ۲۲-۸۸۶۴۴۴۵ (۰۲۱) شماره: ۸۸۶۴۴۴۵ (۰۲۱)

1st Floor, No. 72, Alvand Ave., Argentine Sq., Tehran - Iran
Tel.: +98 21 88643435-43 Fax: +98 21 88643445





شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

Beta Port and Marine Services Development Company

دفتر مرکزی: تهران، میدان فلسطین، خیابان طوس، کوچه تبریز پلاک ۱۸
کدپستی: ۱۴۱۶۶۶۲۵۴۱ تلفن: ۸۸۹۸۸۶۴۸ ۸۸۹۶۴۵۰۳ فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۰ فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۱
وبسایت: www.betaco.org پست الکترونیک: info@betaco.org

www.betaco.org pr@betaco.org [telegram.me/iranbeta](https://t.me/telegram.me/iranbeta)





P.M.O



خلیج پُرم خدمات بازرگانی و بندری

اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاورمیانه "



منطقه ویژه اقتصادی
بندر شهید رجائی

مساحت کل : ۱ هکتار
مساحت مفید چشخ خودرو : ۵ هکتار
مساحت چشخ خودرو سنگین : ۱۲/۵ هکتار
ظرفیت :
خودرو سبک : ۲۵۰۰ دستگاه
خودرو سنگین : ۷۰۰ دستگاه
محل احداث : اسکله شهید رجائی (بندرعباس)

بنادر



سال سی و یکم ■ شماره ۲۳۴ ■ شهریور ۱۳۹۵

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

دبیر سرویس خبری « عاطفه نامداری

تحریریه « حسن سوری | مهدی دهدار | فریما صالح

مدیر روابط عمومی « مجتبی بحیرایی

نظارت فنی چاپ « خشایار جعفری

مدیر هنری و صفحه آرایی « پویا ملک سیر

عکس « یاسر علی بخشی

ویراستار « رامین جهانپور

مدیر بازرگانی « نسرین غلامی

امور بازرگانی « ملیکا غفوریان

مجری طرح « شبکه خبری- تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین نیوز)

چاپ « هتر سرزمین سبز

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

جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی « ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس « ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۶۳۹۰۴۰-۸۸۱۹۰

شماره پیامک « ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰

صندوق پستی « ایران- تهران ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳

وبسایت « bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک « 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 می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد

پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir

مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت انجمن جهانی

زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



شما می توانید دیدگاه و نظرات خود را از طریق پیامک یا

پست الکترونیکی جهت انعکاس در شماره بعدی به دفتر

ماهنامه ارسال فرمایید.



۱۴ استفاده از
ظرفیت های
پسابرجام در حوزه
بنادر ضروری است



۱۶ سرمایه گذاران
خارجی به بنادر
ایران می آیند



۲۴ گفت و گو:
سواحل مکران
اقیانوسی از کار



۳۶ گفت و گو:
افزایش فرصت های
توسعه بخش دریایی
در پسابرجام



۲۴ خانه دوست
کجاست!؟

کشتیرانی ضرورت اجتناب ناپذیر در جهان

هادی حق شناس: چرا کشتیرانی ضرورت اجتناب ناپذیر در جهان است؟ از قرن گذشته برای کوتاه کردن مسیرهای تردد کشتی‌ها، کانال‌های آبی زیادی ایجاد یا تعریض کرده‌اند مثل کانال سوئز یا کانال پاناما که البته به دلیل صرفه جویی در واحد مقیاس جابه جایی کالا بوده است. جوامع بشری قرن هاست که فهمیده است حمل و نقل در یابی مزیت فراوانی نسبت به سایر وجوه حمل و نقل دارد و کشتی نماد حمل و نقل دریایی است و در طی سنوات گذشته مرتباً مشمول تغییرات در طول، عرض، آبخور، ظرفیت و تنوع بارگیری نوع کالا شده است. اگر قرار بود «بار» در دنیا با کامیون و واگن به جای کشتی جابه جامی شد آن گاه جاده‌های خشکی باید در تصرف ماشین‌های باری قرار می‌گرفت. به عنوان مثال کشتی ۳۰۰ هزار تنی نفتی، اگر قرار بود با کامیون حمل شود، معادل ۱۵ هزار کامیون می‌شد که مفهوم آن این است که کل مسیر تردد تهران-قزوین باید در تصرف فقط کامیون‌های نفتی قرار می‌گرفت که البته داستان ساماندهی ترافیکی و آلودگی هوا و میزان مصرف مواد سوختی، معضل همه کشورهای دارای حمل و نقل زمینی است. بنابراین کشورهای دارای مرز آبی از این ظرفیت استفاده می‌کنند. این مزیت هم برای واردات است و هم صادرات که البته در سنوات گذشته از این مزیت استفاده شده است، اما مهم‌ترین مزیت که تاکنون استفاده نشده است و می‌توان گفت بکر است، اتصال خلیج فارس و دریای عمان به دریای خزر و بهره‌گیری از ظرفیت ترانزیتی بار کشور است. ترانزیت هم مزایای اقتصادی زیادی برای کشور دارد و هم مزایای سیاسی. چون منافع مشترک بین کشورها ایجاد می‌کند، لذا شعار امسال IMO در خصوص ضرورت کشتیرانی برای کشورهایی مثل ایران که دارای مرز آبی خدادادی هستند نه تنها اجتناب ناپذیر است بلکه می‌تواند متجر به استفاده کشورهای محصور در خشکی از مزیت مرز آبی شوند. به امید تحقق چنین آرزویی.





لاریجانی در دیدار با مدیرعامل و معاونان سازمان بنادر و دریانوردی:

استفاده از ظرفیت‌های پسابرجام در حوزه بنادر ضروری است

برای آزادسازی سواحل باید طرح جامه‌ای تدوین شود

تسهیلات بانکی فراهم کند.» او با اشاره به گزارش‌های ارایه شده در رابطه با قرار گرفتن سواحل ایران در فهرست سفید محیط زیستی گفت: «این مسئله جای خوشحالی دارد اما قطعاً باید توجه بیشتری به این حوزه صورت گیرد به ویژه در حوزه دریای خزر، چون امروزه شاهد آلودگی‌های زیادی در این نقطه هستیم.»

رییس مجلس شورای اسلامی با انتقاد از تجاوز به حریم دریا افزود: «متأسفانه در شرایط کنونی با این اقدامات جای خالی برای حضور مردم و گردشگران وجود ندارد و همه سواحل را دستگاه‌های دولتی گرفته‌اند از این رو در این رابطه باید برنامه‌ریزی و مطالعه صورت گیرد تا مشخص شود که چگونه می‌توان مثلاً در ۲۰ سال آینده سواحل را آزاد کرده و زمینه برای حضور مردم و گردشگران در سواحل فراهم شود.»

لاریجانی ادامه داد: «به نظر من برای آزادسازی سواحل باید طرح جامعی تدوین شود تا آرام آرام برخی از اماکن و سواحل آزاد شود از طرف دیگر در شرایط کنونی در بحث وضعیت محیط زیست در دریای خلیج فارس شاهد هستیم که به خاطر استفاده کشورهای مربوطه از دستگاه‌های آب شیرین کن، شوری آب زیاد شده که این مسئله باید از طریق سازمان‌های بین‌المللی پیگیری شده تا راه‌حلی برای آن دیده شود.»

او تصریح کرد: «در شرایط کنونی در دریای خزر شاهد وجود آلودگی از مسیرهای مختلف هستیم، از این رو به نظر من باید شرایط و مقررات سخت‌تری در نظر گرفته شود تا از ورود فاضلاب شهرها و کارخانجات جلوگیری کنیم و این مسئله باید به صورت جدی از سوی مسئولان مورد توجه قرار گیرد و در این حوزه سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده حاکمیتی باید امور را سامان دهد و مجلس نیز آمادگی دارد که زمینه آن را فراهم کند از طرف دیگر این مسئله باید جزء دغدغه‌های مهم مسئولان باشد تا با توجه به افزایش حجم سالانه مسافران سلامت آن‌ها نیز برای استفاده از بهینه‌ها دریا تامین شود.»

لاریجانی با اشاره به اهمیت استراتژیک مناطق جاسک، چابهار و مکران گفت: «یکی از مسائل و الزامات توسعه در این مناطق ایجاد خطوط ریلی است از این رو اگر امکانات ریلی و راه آهن به شمال کشور تامین شود آن وقت این مناطق به یک هاب ترانزیتی تبدیل می‌شوند از این رو باید در برنامه ششم توسعه یک سرمایه‌گذاری روشن برای تقویت این بخش صورت گیرد البته در شرایط کنونی چینی‌ها آمادگی سرمایه‌گذاری دارند.»

او با اشاره به لزوم برنامه‌ریزی سرمایه‌گذاران کشورهای خارجی برای توسعه بنادر ایران گفت: «در شرایط کنونی با توجه به اهمیت دریا و شرایط آب و هوایی منطقه، به نظر می‌رسد که جمعیت از نظر شهرنشینی به سمت دریاهای سیر و حرکت می‌کنند که این مسئله فرصت خوبی است و باید مورد توجه قرار گیرد.»

رییس مجلس شورای اسلامی با اشاره به موضوعات مطرح شده در رابطه با

علی لاریجانی رییس مجلس شورای اسلامی در دیدار با مدیرعامل و معاونان سازمان بنادر و دریانوردی با تبریک فرارسیدن عید غدیر خم و روز جهانی دریانوردی گفت: «گزارش‌های مطروحه از سوی مسئولان این سازمان در رابطه با وضعیت بنادر امیدوارکننده بوده و در این رابطه حرکت رو به جلو به وضوح دیده می‌شود.»

رییس مجلس شورای اسلامی بر لزوم تقویت و حمایت بیشتر از حوزه دریانوردی و بنادر در کشور تأکید کرد و گفت: «قطعاً باید در سیاست‌های کلی به ویژه برنامه ششم توسعه کل کشور استفاده و بهره‌گیری بیشتر از این مناطق مورد توجه قرار گیرد، حال باید دید که در لایحه برنامه ششم چقدر این سیاست‌های حمایتی ظهور پیدا کرده، البته در این لایحه در حوزه مسایل و محورهای استراتژیک، به موضوع سواحل مکران به عنوان یک مکان اشاره شده است اما مهم این است که به صورت شفاف و روشن نحوه سرمایه‌گذاری و میزان آن مشخص شود، اما متأسفانه در شرایط کنونی این مسئله در برنامه وجود ندارد.»

او ادامه داد: «در شرایط کنونی در برنامه ششم توسعه تنها موضوع و محور راهبردی سواحل مکران نگارش شده و این مسئله به صورت عام دردی را دوانمی‌کند بلکه محورهای آن باید در جداول مشخص شده باشد تا بتوان در بودجه‌های سالیانه برای تقویت و توسعه آن، اعتبارات در نظر گرفت.»

لاریجانی با بیان این که توجه خاص به سواحل جنوبی کشور باید در سال‌های آینده با جدیت مورد توجه قرار گیرد، گفت: «به طور حتم این مسئله باید به صورت کامل و روشن در حوزه حاکمیتی و هم نحوه استفاده از بخش خصوصی در برنامه ششم توسعه دیده شود، زیرا بخش خصوصی سرمایه‌گذاران باید بدانند که حاکمیت چه ظرفیت‌هایی را برای این حوزه در نظر گرفته است از این رو در برنامه ششم توسعه باید ردپایی برای جذب سرمایه‌گذاران گذاشته شود تا بخش خصوصی ترغیب به سرمایه‌گذاری در این بخش شود.»

رییس قوه مقننه ادامه داد: «به طور حتم در برنامه ششم توسعه تکلیف مردم و دولت از نظر سرمایه‌گذاری و آبادانی در تمام امور به ویژه حوزه بنادر و سواحل روشن باشد از این رو در یکی از مواد برنامه مذکور نام محور راهبردی مکران آمده است ولی شاید فقط این مسئله یک لفظ باشد بنابراین با توجه به عنایات و تأکیدات رهبر معظم انقلاب برای سرمایه‌گذاری در این بخش، باید پیشنهادات مدونی در این حوزه مطرح و ارایه شود.»

دکتر لاریجانی با اشاره به تغییر شرایط کشور به ویژه حوزه بنادر و دریانوردی پس از توافق هسته‌ای افزود: «این مسئله جای شکر دارد اما قطعاً باید از فرصت ایجاد شده برای جذب سرمایه‌گذاری در این حوزه استفاده شود. در این بخش جذب سرمایه‌گذاران خارجی دارای اهمیت است زیرا اگر می‌خواهیم که به صورت متوسط در کشور رشد اقتصادی هشت درصدی داشته باشیم، باید حجم سرمایه‌گذاری‌های خارجی بسیار بالا برود و در این حوزه مجلس آمادگی دارد که شرایط مناسب را با قانون‌نویسی و ایجاد



به کارگیری مشمولان نظام وظیفه در حوزه دریانوردی گفت: «به طور حتم این مسئله در کمیسیون مربوطه در مجلس مورد بررسی قرار می‌گیرد.» در این دیدار محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «در شرایط کنونی شعار و سیاست اصلی این سازمان «توسعه دریامحور» در کشور است که خوشبختانه در این رابطه اقدامات مثبتی صورت گرفته و باید برنامه ریزی بیشتری در این بخش انجام شود.»

او با اشاره به اهمیت توسعه سواحل مکران افزود: «این سواحل یکی از مناطق توسعه نیافته است و شاخص و آمارهای اقتصادی در این مناطق راضی کننده نیست البته بر اساس آمارهای جهانی حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد از جمعیت جهان در ۱۵۰ کیلومتری از سواحل زندگی می‌کنند که این نشان دهنده آن است که دریا و سواحل ظرفیت‌های بسیاری دارند که متأسفانه در ایران به آن توجه خوبی نشده است.»

سعیدنژاد با بیان این که بر اساس آمارها و مطالعات صورت گرفته ایران دارای حدود پنج هزار و ۷۹۰ کیلومتر خط ساحلی است، افزود: «این آمار سرزمین اصلی، جزایر، رودخانه‌های قابل کشتیرانی و سواحل شمال و جنوب را در بر می‌گیرد از طرف دیگر ماهم اکنون حدود ۱۱ بندر بزرگ تجاری داریم که این بنادر ظرفیت انتقال ۲۱۰ میلیون تن کالا و ۱۰ میلیون نفر مسافر را دارند.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «بر اساس آمارها در شرایط کنونی، حدود ۷۸ هزار دریانورد دارای گواهینامه وجود دارد که از این میان حدود ۱۲ هزار نفر از آن‌ها به اقیانوس‌ها نیز می‌روند، البته بعد از انقلاب اسلامی مکانیزم‌های تشویقی برای جذب نیروهای بومی صورت گرفت و خوشبختانه امروز ۸۵ درصد از نیروی کشتی‌های ایرانی بوده و این موضوع قابل توجه است که تمام دریانوردان دارای گواهینامه به کار مشغول هستند.»

او ادامه داد: «بر اساس این آمارها در حال حاضر در بحث ناوگان تجاری ایران، حدود هفت میلیون تن در حوزه تجاری و ۱۵ میلیون تن ظرفیت مخازن شناور وجود دارد. همچنین ایران دارای ۱۰۵ شناور تجاری و اقیانوس پیما و حدود ۹۵ شناور نفتی است.»

سعیدنژاد افزود: «از طرف دیگر بر اساس شاخص سازمان جهانی دریانوردی، ایران جزو کشورهایی است که در لیست سفید این سازمان قرار دارد. یکی دیگر از مسائل موضوع تجاوز به سواحل است البته در چند سال اخیر تصمیمات خوبی در شورای عالی امنیت ملی و شورای امنیت وزارت کشور اتخاذ شده ولی متأسفانه سابقه این تجاوزها بسیار طولانی است و رفع آن هزینه‌های اقتصادی و اجتماعی دارد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این که در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی (ره) ۸۵ درصد از کل عملیات تجاری کشور را انجام می‌دهند، تصریح کرد: «بندر شهید رجایی موقعیت تجاری و امتیاز ویژه‌ای برای ایران است اما علی‌رغم داشتن این امتیازات بارها به نقاط دیگری منتقل می‌شود، البته این روند معکوس شده و باید با تعیین سیاست‌های تشویقی روند آن را کاهش داد از طرف دیگر در شرایط کنونی تمام بنادر ما در مناطق آزاد تجاری یا مناطق ویژه اقتصادی قرار دارد که این مسئله یک مزیت بسیار مهم است.»

او با بیان این که یکی از سیاست‌های مهم سازمان بنادر و دریانوردی توسعه بندر چابهار است، گفت: «این بندر از شرایط ویژه جغرافیایی برخوردار بوده

و به اقیانوس وصل است. در این رابطه در چند سال اخیر سه قرارداد اصلی برای توسعه بندر چابهار وجود دارد؛ نخستین قرارداد، پروژه ساخت اسکله در این بندر از سوی سازمان است، همچنین دو قرارداد با کشور هند منعقد شده که نخست برای سرمایه‌گذاری تأمین تجهیزات بندر با اعتباری حدود ۸۵ میلیون دلار است که بر اساس آن قرار است با این سرمایه‌گذاری هندی‌ها ۱۰ سال بهره‌برداری بندر را در اختیار داشته باشند همچنین مقرر شده که برای تکمیل ساخت و ساز بندر چابهار، حدود ۱۵۰ میلیون دلار فاینانس پیش بینی شود.»

سعیدنژاد ادامه داد: «از طرف دیگر برای توسعه این بندر قراردادی با اعتبار حدود ۴۰۳ میلیون دلار با بخش خصوصی داخلی منعقد شده که قرار است اعتبارات مذکور از صندوق توسعه ملی تأمین شود.»

او با اشاره به نقش سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه ایمنی بنادر گفت: «در سال گذشته حدود ۸۱ حادثه دریایی رخ داد که در این رابطه پرسنل ما حدود ۴۷۵ نفر را از مرگ حتمی نجات دادند که این با وجود تجهیزات پیشرفته در سازمان صورت گرفته است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی برای واگذاری پروژه‌های ساخت بنادر به بخش خصوصی گفت: «این رویکرد به دو بخش بندر کوچک و بندر بزرگ تقسیم می‌شود از این رو سازمان در بحث بندر کوچک پیشنهاد واگذاری کل پروژه را به بخش خصوصی دارد همچنین در بحث بندر بزرگ رویکرد سازمان به این صورت است که ساخت تجهیزات اصلی، اسکله‌ها و آبراه‌ها از سوی سازمان و بقیه سرمایه‌گذاری‌ها توسط بخش خصوصی صورت گیرد.»

سعیدنژاد ادامه داد: «بر اساس آمارها تا کنون بخش خصوصی حدود ۹۶ هزار میلیارد تومان در حوزه بندر سرمایه‌گذاری کرده که ۵۶ درصد از این سرمایه‌گذاری‌ها در سه سال اخیر بوده است از طرف دیگر پیش بینی شده که در پنج سال آینده بر اساس سیاست‌های کلی و قوانین بالادستی در بندر اصلی کشور حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری صورت گیرد.»

او با اشاره به آثار مثبت توافق هسته‌ای در کاهش محدودیت‌ها و مشکلات حوزه بندر و دریانوردی ایران افزود: «بیشترین محدودیت‌ها در حوزه تحریم‌ها مربوط به دریا و بندر بود که خوشبختانه با اجرای برجام به سرعت این محدودیت‌ها برداشته شد. در دوران تحریم ناوگان دریایی جمهوری اسلامی نمی‌توانست به بندر مهم دنیا برود اما امروز هیچ محدودیتی برای اعزام ناوگان‌های دریایی به اروپا و مناطق دیگر وجود ندارد از طرف دیگر ورود کشتی‌های بزرگ و ناوگان‌های دریایی کشورهای دیگر به بندر کشورمان پس از توافق هسته‌ای بسیار افزایش یافته است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «از طرف دیگر با اجرای برجام و رفع تحریم‌ها مشکل بیمه برای این حوزه به طور کامل برطرف شده و امروز شاهد هجوم گسترده سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در بندر و کشورمان هستیم و در شرایط کنونی چند شرکت بزرگ کشتیرانی خواستار سرمایه‌گذاری در این مناطق هستند.»

سعیدنژاد با اشاره به اهمیت استفاده از مشمولان نظام وظیفه در حوزه دریانوردی گفت: «قطعا باید در این حوزه قوانینی وجود داشته باشد تا افراد برای حضور در این بخش ترغیب شوند البته در این رابطه مذاکراتی با سازمان نظام وظیفه صورت گرفته که امیدواریم به نتیجه برسد.»



وزیر راه و شهرسازی در همایش ارگان‌های دریایی تصریح کرد:

سرمایه‌گذاران خارجی به بنادر ایران می‌آیند

بسیست و چهارمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور روز سه‌شنبه ششم مهرماه سال جاری با حضور مسئولان ارشد ارگان‌های دریایی، مقامات عالی‌رتبه کشوری و لشکری به میزبانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سالن خلیج فارس مرکز همایش‌های پژوهشگاه نیرو آغاز شد.

عباس آخوندی در حاشیه آغاز به کار بیست و چهارمین همایش هماهنگی گفت: «هم‌اکنون هندی‌ها در دو بخش توسعه بندر چابهار و توسعه شهر چابهار دو سرمایه‌گذاری ۸۵ و ۱۵۰ میلیون دلاری انجام داده است، همچنین از شرکت‌های اروپایی آسیای دور و آفریقایی برای سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط دریایی و بنادر ایران حضور جدی داشته‌اند که تاکنون حضور هندی‌ها قطعی شده است.»

او افزود: «از شرکت‌های ایتالیایی آلمانی و سنگاپوری نیز برای سرمایه‌گذاری در توسعه بنادر ایران پیشنهاداتی داریم که در حال ارزیابی آن‌ها هستیم تا بلافاصله برای توسعه فاز دو و سه بندر شهید رجایی اقدامات لازم صورت پذیرد.»

آخوندی همچنین از سرمایه‌گذاری ۱۱۷ میلیون یورویی در حوزه تجهیز فاز دو بندر شهید رجایی خبر داد و عنوان کرد: «با این سرمایه‌گذاری ظرفیت این فاز تا ۲/۵ برابر افزایش خواهد یافت.»

او در رابطه با توسعه فاز سه بندر شهید رجایی نیز اظهار داشت: «ما به دنبال افزایش عمق این بندر از ۱۶/۵ متر به ۱۷ متر هستیم تا کشتی‌های تا ۱۸ هزار TEU کانتینر نیز در این بندر بتوانند پهلوگیری کنند.»

وزیر راه و شهرسازی تجهیز بندر شهید رجایی به امکانات صادرات مشتقات نفتی را نیز یکی از برنامه‌های مهم وزارت راه عنوان کرد و اظهار داشت: «با توجه به مازاد تولید گازوئیل در کشور و همچنین راه‌اندازی پتروشیمی ستاره خلیج فارس طی روزهای آتی امید داریم که بندر شهید رجایی به یکی از مهم‌ترین بنادر منطقه در حوزه صادرات مشتقات نفتی تبدیل شود.»

حمل و نقل دریایی توانایی باز پس‌گیری سهم خود از بازار جهانی را دارد
عباس آخوندی به ارایه سیاست‌گذاری‌های کلان در بخش دریا پرداخت و گفت: «تربیت نیروی انسانی برای توسعه صنعت دریانوردی در دانشگاه‌ها از دیگر مسایل مهم این عرصه است تا بتوانیم سهم خود را در صنعت دریانوردی جهان با اصل رقابت‌پذیری افزایش دهیم.»

او افزود: «در صورتی که بخواهیم سهم خود در بخش دریایی جهان افزایش دهیم باید به همه مسایل این بخش به‌ویژه در استفاده از فناوری‌های جدید توجه کنیم تا با استفاده از شبکه‌های بندری، تولید ثروت را در حوزه دریایی بیش از پیش ارتقا دهیم.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «توسعه شهرهای بندری برای ما اهمیت زیادی دارد در حالی که وضعیت مناسبی در حاشیه ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل خود نداریم؛ بنابراین با ارتقای کیفیت زندگی در سواحل باید تولید ثروت در این مناطق نیز افزایش یابد.» آخوندی با بیان این که زبان تحریم‌های ظالمانه، محدود شدن بازارهای بین‌المللی برای کشورمان بود، گفت: «با رفع تحریم‌ها باید با قدرت رقابت‌پذیری، بار دیگر سهم خود را در این بخش به دست آوریم و برای رسیدن به این جایگاه باید کسب و کار را در این حوزه تسهیل کنیم.»

وزیر راه و شهرسازی تاکید کرد: «در بخش دریایی در جهان اصل بر رقابت‌پذیری جهانی است در حالی که ما در ایران همواره به دنبال حمایت دولت هستیم و دولت نیز در داخل سرزمین می‌تواند از نگاه‌های ایرانی حمایت کند؛ این یک مسئله بین‌المللی با قواعد نرم و سخت‌افزاری خاص خود است.»

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «خلق نگاه‌های مقتدر برای حضور در صحنه‌های بین‌المللی برای جمهوری اسلامی ایران بسیار ضروری است و باید همه قواعد این بخش را در عرصه‌های جهانی رعایت کنیم تا بتوانیم شاهد حضور نگاه‌های قوی در این عرصه باشیم.»

او با بیان این که در ریاضت حمل و نقل نیست، گفت: «هنوز نتوانسته‌ایم از ظرفیت‌های دیگر از جمله گردشگری، تفریحی، شهرسازی و یا شیلاتی به‌خوبی استفاده کنیم؛ باید علاوه بر استفاده از این ظرفیت‌ها در دریا به توسعه حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی در این بخش در بنادر نیز توجه جدی داشته باشیم.»

آخوندی گفت: «همه بنادر بزرگ ما باید به امکانات هوایی، ریلی و جاده‌ای مجهز شوند تا با استفاده از مفهوم اقتصاد درون‌زا و برون‌نگر بتوانیم میزان صادرات خود را در بخش‌های مختلف افزایش دهیم.»



دریا و هزار شغل نهفته

(IMO)، شعار امسال خود را با عنوان «کشتی‌رانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر در جهان» قرار داده است، زیرا دستیابی به قدرت و سیادت دریایی می‌تواند کشورها را در حفظ و امنیت مرزهای آبی و بالا بردن توان اقتصادی و سیاسی یاری نماید. این مسئله موجب شده است تا کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی دارند در جهت رسیدن به قدرت و سیادت دریایی تلاش نموده و در این راستا برنامه‌ریزی‌های عظیم و منسجمی پیش‌بینی و اجرا نمایند. بنابراین توسعه ناوگان تجاری و غیرنظامی که از دیدگاه بسیاری از نظریه‌پردازان نظامی در کنار دو مولفه مهم دیگر یعنی ناوگان نظامی و صنایع و علوم دریایی (زیرساخت‌ها) که مولفه‌های قدرت دریایی را تشکیل می‌دهند، یکی از مهم‌ترین اهداف توسعه برنامه‌های کشورهای دریایی است. دریانوردی در کشور ما سابقه‌ای بس کهن دارد و دریانوردان ایرانی بیش از سه هزار سال پیشینه دریانوردی بر پهنه دریاهای دنیا دارند. موقعیت راهبردی جمهوری اسلامی ایران در شمال اقیانوس هند و بهره‌گیری از این اقیانوس، ضرورت نگاه راهبردی به توسعه دریا محور را اجتناب‌ناپذیر کرده است و می‌تواند به‌عنوان یک فرصت استثنایی، محور توسعه همه‌جانبه کشور قرار گیرد. اهمیت راهبردی اقیانوس هند اکنون بر کسی پوشیده نیست. ۲۰ درصد از سطح اقیانوس‌های جهان به اقیانوس هند تعلق دارد. حدود

بسم الله الرحمن الرحيم

با درود به روان پاک شهدا به‌ویژه دریانوردان شهید ایران عزیز ما با ۵۷۴ کیلومتر (۳۱۰ مایل) مرز دریایی در شمال و ۱۶۱۶ کیلومتر (۸۷۳ مایل) مرز دریایی در جنوب و در مجموع با



امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری
فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش
جمهوری اسلامی ایران

۳۱ درصد مرز دریایی یک کشور دریایی محسوب می‌شود. در حدود ۹۳ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق ۳۱ درصد مرز دریایی و در حدود هفت درصد آن از طریق ۶۹ درصد مرز خشکی انجام می‌شود. در دنیای امروز تجارت دریایی اقتصاد جهانی را تسهیل کرده است و بدون عراق می‌توان گفت که تقریباً هر چیزی که با آن سروکار داریم، یا از طریق دریا حمل شده و یا از موادی ساخته شده است که از طریق دریا حمل شده‌اند. در عصر کنونی دریا برای ملت‌ها عامل مهم زندگی است. دریا از دیدگاه نظامی و تجاری نقش بسیار مهمی در قدرت و توانایی کشورها در دستیابی به فرصت‌ها و امکانات در همه زمینه‌ها ایفا می‌کند. بی‌جهت نیست که سازمان بین‌المللی دریانوردی



امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری: دستیابی به قدرت و سیادت دریایی می‌تواند کشورها را در حفظ و امنیت مرزهای آبی و بالا بردن توان اقتصادی و سیاسی یاری نماید.

۲/۴ میلیارد نفر از جمعیت جهان در کشورهای حاشیه این اقیانوس استقرار دارند که یک سوم جمعیت دنیا را شامل می‌شود. نقشه اقیانوس هند نشان دهنده این واقعیت است که سیاست‌گذاری‌های جهان در قرن بیست و یکم در اقیانوس هند رقم خواهند خورد. این اقیانوس مانند جهان کوچکی از جهان پهناور به یک منطقه توسعه یافته از هر دو جنبه اقتصادی و نظامی تبدیل شده است و ۳۶ کشور حوزه این اقیانوس به صورت حیرت‌آوری توسط مسیرهای دریایی، خشکی و خطوط لوله به یکدیگر وابستگی دارند. اما برای بهره‌مندی از این موهبت الهی، شرط اساسی، ترویج فرهنگ دریایی در کشور است. به‌طور قطع ترویج فرهنگ دریایی باعث توجه تمامی اقوام و ساکنان کشور به ابعاد مختلف مقوله دریا و ضرورت بهره‌مندی از ثروت‌های خدادادی این حوزه می‌شود. این محدوده در برگیرنده مفاهیم و موضوعات گسترده‌ای نظیر قدرت دریایی و نقش ناوگان نظامی در توسعه قدرت ملی، صنایع و خدمات دریایی، قوانین و مقررات حقوقی دریا، حمل و نقل کالا و مسافر، منابع سطحی و زیرسطحی، ذخایر انرژی و کانی‌های موجود در بستر دریا، علوم مهندسی، پزشکی، نظامی، نانو تکنولوژی و فناوری‌های نوین وابسته به دریا، منابع انرژی نهانی در دریا، امنیت غذایی و سفره وسیع خوراک دریایی، گردشگری دریایی و زیرساخت‌های مرتبط با آن، گیاهان، جانوران و محیط زیست دریایی و ارزش‌های اقتصادی آن، نحوه معیشت ساحل‌نشینان و الگوهای قابل ترویج فرهنگی، صنایع دستی مرتبط با دریا و مباحث دیگری از این دست است که هر کدام از آن‌ها توانایی ایجاد هزاران فرصت شغلی جدید در کشور را دارند.

بدیهی است پرداختن به ابعاد مختلف فرهنگ دریا و ترویج مفاهیم این حوزه به یک برنامه‌ریزی منسجم و بستر اجرایی قدرتمند نیاز دارد تا به‌طور مستمر و هدفمند، احاد مختلف جامعه را تحت پوشش محتوای تولیدی خود قرار داده و انگیزه مشارکت و سرمایه‌گذاری آنان را در این بخش افزایش دهد. امروزه بر اساس مطالعات جامعه‌شناختی و بررسی تاریخ جوامع می‌توان استنباط کرد که هر اندازه از فرهنگ و آیین‌ها گفتگو کنیم و به نشر و معرفی آن‌ها پردازیم، اما چنان‌چه در صحنه زندگی اجتماعی و صحنه جامعه و فضاهای اجتماعی و میدان رفتارها نشان و نشانه‌های از مصادیق ارزشی و اعتباری فرهنگ مورد نظر و اثری از باورمندی‌های آن، وجود نداشته باشد، عملاً آن ارزش‌ها و اعتبارات در لابه‌لای کتاب‌ها و کتابخانه‌ها باقی مانده و به مرز دیدن و حس کردن و اجرای شدن و به مرحله عمل درآمدن کشیده نمی‌شود. در این میان معرفی فرهنگ دریا و عمومی نمودن امکانات جوهری پهنه دریا و ساحل، یک وظیفه ملی و تاریخی است.

در این خصوص لازم است به فرازهایی از بیانات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) که در تاریخ ۹۰/۵/۱ در منطقه یکم نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ایراد فرمودند، توجه نماییم. معظم له می‌فرماید:

«دریا برای یک کشور یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان

است. منافع دریا مال همه است و امکانات این دریای پر برکت متعلق به این ملت‌ها است. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره‌مند کرد؟ با داشتن اقتدار»

در این جا لازم به ذکر است که در سال‌های اخیر تهدیدات دزدی کشتی‌های تجاری توسط دزدان دریایی و همچنین نگرانی از تروریسم دریایی، به یک مشکل بسیار مهم بین‌المللی تبدیل شده است. جمهوری اسلامی ایران نیز با دارا بودن ناوگان بزرگ بازرگانی اعم از کشتی‌های کالابر و تانکری از این تهدیدات در امان نبود، بنابراین نیروی دریایی که یکی از ماموریت‌های آن حفظ خطوط مواصلاتی کشور در آب‌های بین‌المللی و سرزمینی است، با ارزیابی معضل دزدی دریایی در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاهای و هماهنگ با IMO از سال ۲۰۰۸ (۱۳۸۷) فعالیت ناوگان خود در شمال اقیانوس هند و خلیج عدن با هدف مقابله با دزدان دریایی را آغاز کرد و این فعالیت‌ها در سال‌های اخیر روند رو به رشدی داشته است. این نیرو با تشکیل یک کریدر امنیت‌ی حذفاصل سواحل کشور عمان و سواحل شمالی کشور سومالی تا تنگه باب‌المندب به طول ۸۰۰ مایل (۱۴۰۰ کیلومتر) و با اعزام ۴۳ ناوگروه در قالب ماموریت‌های اطلاعاتی و عملیاتی و همچنین اعزام صدها تیم عملیات ویژه دریایی طی هشت سال گذشته، موفق به اسکورت بیش از سه هزار فروند کشتی تجاری شده است. فعالیت‌های نیروی دریایی در این زمینه باعث شد در بیست و هفتمین اجلاس مجمع عمومی IMO در سال ۲۰۱۱ (۱۳۹۰)، دبیر کل این سازمان به‌طور رسمی از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران تقدیر به عمل آورد. تامین امنیت دریانوردی و خطوط مواصلاتی در اقیانوس هند برای کشتی‌های تجاری ایران یا کشتی‌های خارجی حامل کالاهای به مقصد یا مبدا ایران و هشت سال حضور مستمر در آب‌های آزاد (خلیج عدن، دریای سرخ، دریای مدیترانه، شمال اقیانوس هند و غرب اقیانوس آرام) نیروی دریایی را به یک نیروی راهبردی و موثر در دیپلماسی جمهوری اسلامی ایران تبدیل کرده است. امنیت دریانوردی در اقیانوس هند در سال‌های اخیر به یکی از دغدغه‌های جدی کشورهای این حوزه تبدیل شده است و بنابراین نخستین اجلاس نیروهای دریایی منطقه اقیانوس هند (IONS) در سال ۲۰۰۸ میلادی به میزبانی هند در دهلی‌نو برگزار شد. این اجلاس به دنبال ایجاد محیطی مناسب برای بحث و تبادل نظر در زمینه موضوعات مرتبط با دریا و امنیت دریایی منطقه و مقابله با تهدیدات دریایی و همچنین راه‌های ارتقای سطح همکاری‌های دریایی میان نیروهای دریایی کشورهای عضو در جهت تامین امنیت پایدار در این حوزه راهبردی است. نیروی دریایی راهبردی جمهوری اسلامی ایران نیز تاکنون به شکل مؤثری در اجلاس‌های قبلی شرکت نموده و در سال ۲۰۱۸ میزبان این اجلاس مهم خواهد بود.

در پایان اینجانب به‌عنوان عضوی از جامعه دریایی کشور، ضمن تاکید دوباره بر لزوم ترویج و اشاعه فرهنگ دریایی و هماهنگی بیشتر کلیه ارگان‌های دریایی در این زمینه، روز جهانی دریانوردی را به تمامی دریایان میهن عزیز تبریک عرض نموده و موفقیت روز افزون آنان را از خداوند متعال خواستارم.



امیر دریادار دکتر
حبیب‌الله سیاری:
پرداختن به ابعاد
مختلف فرهنگ
دریا و ترویج
مفاهیم این حوزه
به یک برنامه‌ریزی
منسجم و بستر
اجرایی قدرتمند
نیاز دارد تا به‌طور
مستمر و هدفمند،
احاد مختلف جامعه
را تحت پوشش
محتوای تولیدی
خود قرار داده و
انگیزه مشارکت و
سرمایه‌گذاری آنان
را در این بخش
افزایش دهد.



مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خبر داد:

تمام نمایندگی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دنیا فعال شده است

او ادامه داد: «بهره‌گیری از ظرفیت‌های تاسیسات دریایی و کشتی‌سازی داخلی باید مورد توجه جدی قرار گیرد، زیرا با غیبت کشتیرانی ایران در حوزه دریا، کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس توانسته‌اند در حوزه دریا و بندر تقویت شده و جایگاه خود را ارتقا دهند.»

سعیدی گفت: «به دلیل تحریم‌های ظالمانه در گذشته، امکان توسعه ناوگان کشتیرانی ایران وجود نداشت، اما با توافق هسته‌ای و اجرایی شدن برجام، بسیاری از محدودیت‌ها برطرف شده است.»
مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکید کرد: «امروز کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانسته است تا ۵۸۰ میلیون دلار پوشش‌های بیمه‌ای برای ناوگان خود از شرکت‌های معتبر جهانی دریافت کند.»

سعیدی تصریح کرد: «۹۵ درصد مشکلات کشتیرانی در جهان برای ناوگان تجاری ایران برطرف شده و پنج درصد باقی‌مانده نیز مربوط به شرکت‌های خارجی است که امیدواریم آن‌ها نیز به زودی برطرف شود.»
مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران عنوان کرد: «در دوران پساتحریم تمام نمایندگی‌های این شرکت در جهان فعال شده و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اکنون شرکت‌های مشترک زیادی را با کشورهای آلمان، هلند بلژیک، ایتالیا، چین، سنگاپور و ترکیه در سطح بین‌المللی ایجاد کرده است.»

او با اشاره به وضع سوخت‌گیری ناوگان کشتیرانی ایران اشاره کرد و گفت: «اکنون با همکاری منطقه آزاد قشم، مرکز سوخت‌رسانی در خلیج فارس با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن سوخت آماده شده است و امیدواریم در آینده ظرفیت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را به ۵۰۰ هزار تن افزایش دهیم.»

محمد سعیدی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در بیست و چهارمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در گفتگو با ماهنامه بندر و دریا اعلام کرد: «با رفع محدودیت‌ها و امضای موافقت‌نامه با شرکت‌های مهم دریایی و آرایه سرویس‌های مناسب به مشتریان، بار دیگر کشتیرانی ایران جایگاه خود را در سطح بین‌المللی ارتقا داد.»



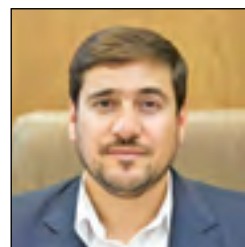
محمد سعیدی
مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: «با اجرایی شدن برجام بسیاری از محدودیت‌ها برطرف شده، به گونه‌ای که شرکت ملی نفتکش ایران موفق شده است در حوزه بیمه‌ای ناوگان خود، پوشش‌های مناسبی را از شرکت‌های معتبر جهان دریافت کند.»

سعیدی تصریح کرد: «باید از ظرفیت‌های منطقه‌ای، آسیای میانه و کریدور شمال - جنوب در توسعه حمل و نقل دریایی بهره‌مند شویم، همچنین با توجه به جمعیت ۴۳۰ میلیون نفری در آسیای میانه و داشتن مرز خاکی با هفت کشور منطقه، باید از این ظرفیت عظیم در محور جاده ابریشم بیش از پیش استفاده کنیم.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران عنوان کرد: «ایجاد ارتباط با همه کشورهای جهان از مهم‌ترین سیاست دولت ایران است، همچنین همسویا این اقدام باید از مشارکت شرکت‌های معتبر جهانی در اپراتور ترمینال‌های بندری استفاده کنیم.»

ایران دارای ظرفیت مناسب برای حمل کالاهای وارداتی و صادراتی



علی اکبر صفایی
مدیرعامل شرکت ملی نفتکش

امروزه صنعت کشتیرانی، شریان اقتصادی کشورها در امر صادرات و واردات کالا به شمار می آید و همین موضوع هم باعث شده تا کشورهای صاحب دریا با صرف هزینه های زیاد نسبت به توسعه بنادر جدید و چندمنظوره و نیز ناوگان کشتیرانی خود اقدام کنند تا

سهم خود را در این صنعت بین المللی افزایش دهند به خصوص که این صنعت نقش مهمی در تولید ناخالص داخلی کشورهای دارای مرز دریایی دارد. تاثیر این صنعت در معادلات اقتصادی کشورها به اندازه ای حایز اهمیت است که طی سال های اخیر در سطح بین المللی توسعه آبراه های مهمی همانند کانال سوئز و کانال پاناما با صرف هزینه های هنگفت در دستور کار قرار گرفته و اجرایی شده است.

بر اساس آمارهای منتشر شده توسط موسسات معتبر، جمعیت جهان در سال ۲۰۱۵ حدود هفت میلیون و ۳۴۹ هزار نفر، برآورد شده که این میزان طبق پیش بینی ها با نرخ رشد ۱/۱ درصد به حدود هفت میلیون و ۴۲۸ هزار نفر برای سال ۲۰۱۶ افزایش خواهد یافت که در این راستا، سرانه کالای جابه جاشده از طریق دریا حدود ۱/۴۹ تن (Per Capita) برای هر نفر با رشد ۱/۹ درصد نسبت به سال قبل پیش بینی می شود.

اما میزان تجارت و جابه جایی کالا در سطح جهان طی سال ۲۰۱۵ به ۱۲/۸۸ میلیارد تن رسید که بر اساس پیش بینی ها در سال ۲۰۱۶ با رشد ۳/۱ درصدی به حدود ۱۳/۲۴ میلیارد تن خواهد رسید. میزان کالای حمل شده از طریق کشتیرانی هم در سال ۲۰۱۵ معادل ۱۰/۸۳ میلیارد تن بوده است که پیش بینی می شود در سال ۲۰۱۶ با نرخ رشد سالیانه ۲/۵ درصد به ۱۱/۱ میلیارد تن برسد. طبق آمارها حجم کالای جابه جاشده از طریق حمل و نقل دریایی و کشتیرانی در مقایسه با کل میزان تجارت جهانی حدود ۸۴ درصد برآورد شده که در این بین سهم محمولات حمل شده از طریق حمل و نقل زمینی و ریلی حدود ۱۶ درصد است (میزان ناچیزی از این مقدار، سهم جابجایی از طریق هوایی است)

در مورد حمل نفت از طریق دریا نیز بر اساس آمارها میزان حمل و نقل دریایی نفت خام در سال ۲۰۱۵ به حدود ۳۷/۴ میلیون بشکه در روز رسید که انتظار می رود در سال ۲۰۱۶ با نرخ رشد ۳/۵ درصد، به ۳۸/۷ میلیون بشکه در روز افزایش یابد. همچنین طبق آمارها، تعداد کشتی های ناوگان کشتیرانی جهان تا ماه مارچ سال ۲۰۱۶ بالغ بر ۹۱ هزار و ۲۹۴ فروند با ظرفیت حدودی ۱۸۱۴/۲ میلیون تن بوده است این در حالی است که تعداد شاغلان در حوزه دریانوردی و کشتیرانی جهان نیز رو به افزایش است.

علاوه بر این کشورمان با دارا بودن بزرگترین ناوگان کشتیرانی نفتی بین المللی (با ظرفیت ۱۵/۵ میلیون تن) و تجاری (حدود شش میلیون تن) در سطح خاورمیانه، ظرفیت های مناسبی برای حمل کالاهای صادراتی و وارداتی در اختیار دارد در واقع وجود پتانسیل هایی مانند ناوگانی متشکل از دو هزار و ۵۰۰

فروند انواع کشتی (از بارج گرفته تا کشتی های پهن پیکر حمل نفت خام) با حدود ۱۴۰ هزار دریانورد این امکان را ایجاد کرده تا با اتخاذ تدابیر و راهکارهای مناسب سهم حمل و نقل دریایی از تولید ناخالص داخلی افزایش یابد. البته نباید فراموش کرد که در سال های گذشته به همت فعالان دریایی و دریانوردی کشور اقدامات خوبی در توسعه این بخش صورت گرفته که در تثبیت و ارتقای سهم این صنعت در اقتصاد کشور بسیار حائز اهمیت بوده است.

صرف نظر از لزوم افزایش سهم دریا از تولید ناخالص داخلی، امروزه گسترش زنجیره صنعت حمل و نقل دریایی در رشد و توسعه اقتصاد ملی کشورمان نیز حایز اهمیت است و چنان چه این بخش مورد کم توجه قرار گیرد، جبران عقب ماندگی در توسعه به روز آن پر هزینه خواهد بود. در حال حاضر ظرفیت های بالقوه ای در حوزه خدمات دریایی و افزایش ظرفیت تعمیرات در کشتی سازی های جنوب و شمال کشور و رقابت با بازار منطقه ای و جهانی وجود دارد که باید به صورت هوشمند از آن ها بهره برد. علاوه بر این، در کنار اقدامات توسعه ای بندری و کشتیرانی، باید به مواردی مانند گسترش خدمات تامین سوخت کشتی ها همزمان با ارائه خدمات مورد نیاز دیگر با توجه به تعداد کشتی های تجاری عبوری از خلیج فارس، آینده نگری و اقدام برای تولید و تامین سوخت کشتی با سولفور ۰/۵ درصد و ۰/۱ درصد، ایجاد ایستگاه های تامین و توزیع گاز مایع LNG در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، گسترش فعالیت ها در حوزه دریایی و دریانوردی در راستای رشد ظرفیت های کسب و کار و توسعه اقتصاد مقاومتی نیز توجه شود.

نکته دیگر این که هر چند نقش کلیدی و با ارزش حمل و نقل دریایی و کشتیرانی ناوگان نفتی و تجاری در دوران دفاع مقدس و تحریم های ظالمانه، در پشتیبانی از اقتصاد کشور غیر قابل انکار است با این حال انتظار می رود در دوران پساتحریم نیز با حمایت مسئولان محترم در حوزه های ذی ربط، امکان حفظ و رشد جایگاه این بخش بار دیگر در سطح ملی و بین المللی میسر شود اما باید به یاد داشت که صنعت کشتیرانی و دریانوردی و صنایع وابسته به آن در شرایط فعلی بیش از گذشته نیازمند یک همدلی و هم افزایی است تا ضمن جلب حمایت های دولت تدبیر و امید و نمایندگان محترم مجلس بتواند فرصت های اشتغال پایدار برای جوانان کشور فراهم آورد موضوعی که خود زمینه ساز توسعه کشور همگام با تحولات جهانی و در مسیر پیشرفت خواهد بود. در این زمینه توجه به وضعیت معیشت نیروی انسانی متخصص که در این حوزه کاری پر مخاطره و سخت و دور از خانواده فعالیت می کنند نیز نباید مورد غفلت قرار گیرد.

در پایان ضمن تبریک روز جهانی دریانوردی و تقدیر از کلیه دریایان کشور، لازم می دانم به این نکته اشاره کنم که بی شک عبور موفقیت آمیز از مشکلات ناشی از محدودیت های بین المللی و تحریم ها مرهون تلاش تمامی فعالان دریایی و حمایت های دولتمردان از صنعت دریایی و کشتیرانی کشور بوده و امید است نقش و جایگاه این صنعت در شکوفایی اقتصاد کشورمان در دوران پساتحریم، با همدلی، همبستگی و حمایت مسئولان، تصمیم گیران و دست اندرکاران ذی ربط تداوم یافته و بیش از پیش افزون یابد.



علی اکبر صفایی:
در حال حاضر
ظرفیت های
بالقوه ای در حوزه
خدمات دریایی و
افزایش ظرفیت
تعمیرات در
کشتی سازی های
جنوب و شمال
کشور و رقابت با بازار
منطقه ای و جهانی
وجود دارد که باید
به صورت هوشمند از
آن ها بهره برد.



جایگاه استراتژیک جغرافیایی کشور نشان دهنده اهمیت آبهای کشور

اساسی در توسعه پایدار ملی ایفا کند. صنعت حمل و نقل دریایی و دریانوردی و خدمات وابسته آن از جمله صنایع کلیدی و بسیار حایز اهمیت است که حمایت دولت از رشد و توسعه آن‌ها می‌تواند دستاوردهای بسیار ارزشمندی در شکوفایی اقتصاد و خودکفایی داشته باشد.

در آستانه روز جهانی دریانوردی همگام با شعار سال ۲۰۱۶ سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) «کشتیرانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر در جهان» فرصت را مغتنم شمرده و با تأکید بر اهمیت حمل و نقل دریایی و دریانوردی و تجلیل از فعالان حوزه دریا، آرزومندیم با بهره‌گیری از توانمندی‌های داخلی و ظرفیت عظیم موجود در سواحل و بنادر و همچنین ناوگان متعهد دریایی کشور، جایگاه کشور در عرصه دریانوردی روز به روز ارتقا یابد.

اقیانوس‌ها و دریاها با ظرفیت‌های بالقوه خود در حوزه‌های حمل و نقل، منابع غذایی و دارویی، استحصال انرژی، منابع معدنی و صنعت گردشگری از اهمیت بسیار ویژه‌ای برخوردار هستند. ویژگی‌های فوق و جایگاه استراتژیک جغرافیایی کشور و وجود مرزهای گسترده آبی در



دکتر ناصر حاجی زاده ذاکر
رئیس پژوهشگاه ملی
اقیانوس‌شناسی و علوم جوی

شمال و جنوب در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر نشان‌دهنده اهمیت اساسی دریاهای جمهوری اسلامی ایران است. توجه به دریا در حوزه‌های مختلف فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و صنعتی کشور می‌تواند نقش



دکتر ناصر
حاجی زاده ذاکر:
جایگاه استراتژیک
جغرافیایی کشور
و وجود مرزهای
گسترده آبی در
شمال و جنوب در
خلیج فارس، دریای
عمان و دریای خزر
نشان‌دهنده اهمیت
اساسی دریاهای
جمهوری اسلامی
ایران است.



دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
31 Oct. - 2 Nov. 2016, Tehran - Iran

دوازدهمین همایش بین‌المللی
سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی
12th International Conference on Coasts, Ports & Marine Structures

ICOPMAS 2016

<http://icopmas.pmo.ir>



ICOPMAS Secretariat, 6th floor, Ports & Maritime Organization (PMO)
Shahid St., Shahid Kaghani Highway, Vanak Sq., Tehran, Iran
Tel: +9821 84932866-8 Fax: +9821 84932270

تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهار راه جهان کورک
خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی، طبقه ششم
دفترخانه دائمی همایش، تلفن: ۸-۰۲۱۸۴۹۳۲۸۶۶ شماره: ۰۲۱۸۴۹۳۲۲۷۹



امیر دریادار سیاری در گفت‌وگو با ماهنامه بندر و دریا مطرح کرد:

سواحل مکران اقیانوسی از کار

فریما صالح

سواحل مکران به لحاظ جغرافیای خاص در دوره‌های مختلف تاریخی همواره مورد توجه کشورهای متفاوتی بوده است، اما حالا جمعیتش آن قدر اندک است که از توسعه و امنیت در آن جا خبری نیست. اشراف و تاکید مقام معظم رهبری بر جایگاه استراتژیک دریا در توسعه و بسط اقتدار ملی، سابقه بسیار طولانی دارد. در تمام این سال‌ها و در مناسبت‌های مختلف، ایشان بر این مسئله، نگاه راهبردی و کلان خود را ابراز داشته‌اند، مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزء همین کارهای اساسی است که مقام معظم رهبری در سیاست‌های برنامه ششم و هم در اقتصاد مقاومتی تاکید ویژه‌ای بر روی آن دارند. واقعیت مطلب این است که نیروی دریایی به لحاظ اقتدار، تجهیزات و حضور در پهنه آب‌های آزاد همواره دستاوردهای اقتصادی قابل قبولی داشته است. مردم در پناه امنیت می‌توانند توسعه اقتصادی مناسبی هم داشته باشند و در نهایت این موضوع به بهبود وضعیت اقتصادی مردم بیانجامد. گفت‌وگوی اختصاصی ماهنامه بندر و دریا با محوریت همین موضوع صورت گرفته است.

زمانی که عثمانی‌ها وارد خلیج فارس شدند و پس از استقرار، تجارت منطقه و آسیای جنوب شرق را در دست گرفتند و راه ابریشم را به کنترل خود درآوردند، تا زمانی که پرتغالی‌ها آمدند. علت آمدن پرتغالی‌ها هم این بود که در ابتدای قرن شانزدهم عثمانی‌ها ارتباط بین اروپا و آسیای جنوب شرقی را قطع کردند به این دلیل که خودشان در ترکیه و سوریه مستقر بودند و مدعی شدند که اروپایی‌ها نباید در این نقاط تردد داشته باشند.

آن‌ها می‌خواستند تجارت منطقه دست خودشان باشد. اروپایی‌ها وقتی این‌گونه دیدند به سراغ اسپانیایی‌ها و پرتغالی‌ها آمدند و از آن‌ها خواستند که قدرت تجارت را از عثمانی‌ها بگیرند. به اسپانیایی‌ها هم گفتند شما به طرف امریکا بروید. به پرتغالی‌ها

بندر و دریا: از اهمیت سواحل مکران از گذشته دور تا به امروز و دلیلی که باعث شد از آن غفلت شود، برایمان بگویید؟

امیر سیاری: با نگاهی به تاریخ می‌بینیم که در گذشته، سواحل مکران یکی از مهم‌ترین مناطق کشور محسوب می‌شد. دلیلش هم مشخص است چون کشور ما در سه منطقه، مرز دریایی دارد و از موقعیت دریایی دریای خزر در شمال و جنوب و خلیج فارس برخوردار است، به آب‌های آزاد وصل می‌شود و به فرموده مقام معظم رهبری، ما از ایران به چهار گوشه دنیا متصل هستیم.

ما سواحل آبادی داشتیم به‌ویژه ساحل جاسک و بندر تیس که تجارت ما در این مناطق انجام می‌شد تا



ما سواحل آبادی داشتیم به‌ویژه ساحل جاسک و بندر تیس که تجارت ما در این مناطق انجام می‌شد تا زمانی که عثمانی‌ها وارد خلیج فارس شدند



ما ۱۰ هزار کشتی در زمان جنگ اسکورت کردیم خیلی از شناورهای ما از بین رفت ناوشکن ها و ناوهای موشک انداز مادر حین اسکورت در دریای خزر شدند برای این که کشتی نفتکش به خارک برسد سختی های زیادی کشیدیم، چرا؟ چون از سواحل مکران استفاده نکردیم

نقل، راه آهن است آیا از خودتان پرسیده اید چرا انگلیسی ها انتهای راه آهن را به بندر ترکمن وصل کردند مگر در آن زمان انزلی بزرگ ترین بندر ایران نبود؟ این نشان می دهد که آن ها بیشتر دنبال اهداف خودشان بودند نه آبادانی کشورمان، آن ها می خواستند ایرانی ها از دریا دور باشند و مردم ما از فرهنگ و منابع دریا استفاده نکنند. این مسئله ادامه داشت تا این که انقلاب اسلامی ایران به پیروزی رسید، در همان ایام دهه ۶۰ مقام معظم رهبری توجه ویژه ای به دریا داشت و به دنبال پیشرفت دریا محور بودند، ولی با شروع جنگ تحمیلی کاری از پیش نرفت. ما در زمان جنگ بود که متوجه نکته های بسیار مهمی شدیم که مثلا ما باید به جای جزیره خارک، بندر جاسک داشته باشیم و باید بیرون از تنگه باشیم، باید آب های آزاد داشته باشیم، نباید همه کشتی های ما به بندر امام خمینی (ره) می رفت چون آن جا دقیقا در تیررس دشمن بود. ما ۱۰ هزار کشتی در زمان جنگ اسکورت کردیم خیلی از شناورهای ما از بین رفت ناوشکن ها و ناوهای موشک انداز ما در حین اسکورت در دریا غرق شدند برای این که کشتی نفتکش به خارک برسد سختی های زیادی کشیدیم، چرا؟ چون از سواحل مکران استفاده نکردیم. بیگانگان ما را از دریا دور کردند و در حال حاضر در سرزمین سوخته مکران جمعیت چندانی وجود ندارد. در آن جا بهداشت، امنیت و توسعه ای نمی بینیم. اگر به شاخص های توسعه سازمان برنامه و بودجه نگاهی داشته باشیم و وسط ایران را خط کشی کنیم و پایین مشهد را به بندرعباس وصل کنیم، درست در این سمت نقشه چیز خاصی نمی بینیم و در طرف دیگر سه مورد مهم وجود دارد. بهترین ساحل، مساحت مناسب منطقه و بیشترین معادن. اما راه آهن دانشگاه و اتوبان و بیمارستان در آن قسمت است.

بندرودریا: در سال های بعد از جنگ جهانی دوم زمانی که انگلیسی ها از سواحل ما دور شدند آمریکایی ها جایگزین شدند. استقرار آمریکایی ها چگونه به وقوع پیوست؟

امیر سیاری: زمانی که آمریکایی ها وارد سواحل مکران شدند کشور ما در پیمان سنتو قرار داشت. این پیمان متشکل از کشورهای ترکیه ایران و پاکستان بود. در

هم گفتند به طرف آسیای جنوب شرق بیاید. پرتغالی ها قاره آفریقا را دور می زدند و در هر مسیر که پهلوی می گرفتند ساحل های آن جا را مستعمره خود می کردند. پرتغالی ها از بالا دور زدند و از شمال وارد اقیانوس هند شدند. آن جا اقیانوس دو شاخه می شد، یکی به طرف آسیای جنوب شرقی می رفت که شامل کشورهای چین، ژاپن مالزی و اندونزی بود و یک شاخه اش هم به طرف ایران می آمد. هنوز هم هر گاه به طرف دریای شرق می رویم این مساله مشخص است که از ۱۲ تا ۱۳ هزار جزیره اندونزی تعداد زیادی از آن ها دست پرتغالی هاست.

پرتغالی ها در آن زمان به طرف ما آمدند و در بندر تیس مستقر شدند و آن جا را قلعه پرتغالی ها نام گذاشتند. آن ها مدعی بودند هر کس که می خواهد در قرن های آینده حکومت کند باید در این جا مستقر شود. بعد از آن جا لشکرکشی کردند و وارد خلیج فارس شدند و جزایر قشم و هرمز را به تصرف خود در آوردند. آن ها ۱۲۰ سال در آن جا مستقر شدند. تا این که شاه عباس صفوی تصمیم می گیرد پرتغالی ها را از آن جا براند. شاه عباس لشکری به فرماندهی «امام قلی خان» آماده می کند و به جنگ پرتغالی ها می فرستد آن ها به پرتغالی ها حمله می کنند امام قلی خان لشکری از فارس ها را آماده می کند و بندرعباس را که قبلا نامش «گمبرون» بود از چنگ پرتغالی ها بیرون می آورد و اسمش را بندرعباس می گذارد. او پس از فتح قشم و هرمز لشکریان پرتغال را از آن جا بیرون می کند و پرتغالی ها عقب نشینی می کنند. شاه عباس در این مسیر به دلیل این که نیروی دریایی قوی نداشت مجبور شد از انگلیسی ها کمک بگیرد و بعد از آن انگلیسی ها هستند که به جای پرتغالی ها در آن جا مستقر می شوند. بعد هم هلندی ها آمدند تا اینکه جنگ جهانی دوم شروع شد. بعد انگلیسی ها مکران را تبدیل به سواحل سوخته کردند و تیس و جاسک را از بین بردند. بعد از جنگ جهانی دوم هم آمریکایی ها به آن جا آمدند.

به هر حال از آن جا که استعمارگران می دانستند که دریا منبع قدرت است و هر ملتی که بتواند از دریا استفاده بکند ملت موفق و سربلندی قلمداد می شود ما را از دریا دور کردند. انگلیسی ها هم می دانستند ما اگر ثروت دریا را داشته باشیم، صاحب کشوری قدرتمند در منطقه خواهیم شد. پس ما را از آن جا راندند و در اطراف تهران مستقر کردند حتی در آن زمان به غیر از دریا این بلا در ساخت بنادر و راه آهن در دوره رضاشاه هم بر سر کشورمان آمد. همان طور که می دانید بندر امام خمینی (ره) فقط ۸۰ کیلومتر کانال دارد و بندری نیست که نیازهای ما را برآورده کند و همین باعث شد در زمان جنگ ما هنگام حمل کالا با کشتی در این بندر با مشکلات زیادی مواجه شویم. ما در بندر شهیدرجایی هم ۱۲ کیلومتر کانال داریم و هر دوی این بندرها در داخل خلیج فارس قرار گرفته اند. در ساخت راه آهن هم ما مشکل داشتیم ریل راه آهن با پول ایران و تفکر انگلیسی ها ساخته شد تا بعدها خودشان از راه آهن ما برای اشغال کشور استفاده کنند. شما نگاه کنید که راه آهن ما از کدام شهر اصلی می گذرد همان طور که می دانید یکی از شاخص های توسعه حمل و

واقع این پیمان به این دلیل بود که کشور شوروی سابق به آب‌های گرم دسترسی پیدا نکردند. حالا چرا شوروی دنبال آب‌های گرم بود دلیلش این بود که شوروی جز دریای یخ‌زده در شمال کشورش چیز دیگری نداشت. در آن زمان شوروی‌ها می‌خواستند به آب گرم دست پیدا کنند و آمریکا کشور ما را محور خط مقدم برای جلوگیری از ورود شوروی قرار داده بود تا این کشور به دریای عمان دست پیدا نکند. البته شوروی کاری به خلیج فارس نداشت و بیشتر در فکر دسترسی به دریای عمان بود تا به آب‌های آزاد راه پیدا کند. اما کل نواحی مکران را سوخته کردند تا هیچ لشکری در آن جا مستقر نشود.

بندر و دریا: همان‌طور که می‌دانید کشورهای هند و چین رقابت تجارتي با هم دارند چینی‌ها به سراغ گوا در رفتند و هندی‌ها هم چابهار را در نظر دارند، در سال گذشته نیز پوتین با آقای روحانی و علی‌اف (رییس جمهوری آذربایجان) در باکو و همچنین نخست‌وزیر هند در چابهار ملاقات داشت و این یعنی تغییر نگاه از غرب به شرق و در دریای خزر می‌خواهد به دریای آزاد دسترسی داشته باشد. در این مورد چه نظری دارید؟

امیر سیاری: همه این ملاقات‌ها می‌تواند یادآور احیای سواحل مکران باشد. مقام معظم رهبری در مورد روسیه فرمودند این روسیه تزاری زمانی کشور عقب‌مانده و ارتجاعی بود. در آن زمان پترکبیر به این فکر افتاد که چه طور شده که اروپایی‌ها این همه پیشرفت داشتند اما اروپای غربی پیشرفتی نداشته او مخفیانه به اروپای شرقی می‌رود و پس از بازدید و تحقیق متوجه می‌شود که پیشرفت‌های اروپای شرقی بیشتر از طریق دریا بوده است. وقتی به کشور خودش برگشت بندر سن پترزبورگ را کنار رودخانه نوا تاسیس کرد. حالا چرا کنار رودخانه نوا؟ روسیه با این همه عظمت دریای گرمی نداشت. بنابراین از طریق رودخانه نوا خودش را به دریا وصل کرد و از همان جا پایه یک قدرت جهانی را برای خود طراحی کرد. اما سلاطین ما در سابق هرگز به این فکرها نیفتاده بودند. اگر امروزه پوتین قصد دارد نگاهش به این سواحل باشد تفاوت زیادی با گذشته وجود دارد. در آن دوران ما مستعمره روسیه بودیم ولی حالا نیستیم و اگر بخواهیم کربدوری بسازیم برای بهره‌وری خودمان است.

با این نگاه و تدبیر ژئوپلیتکی کشور ما مولفه‌های مهمی که یک کشور دریایی باید داشته باشد را داراست و این مولفه‌ها عبارت است از: ۱- موقعیت جغرافیایی ۲- سواحل مناسب ۳- دریای مناسب ۴- فرهنگ دریایی ۵- جمعیت (که قبلاً داشتیم و الان نداریم) استعمارگران باعث شدند جمعیت ما در آن منطقه به حداقل برسد. تدبیر مقام معظم رهبری در این زمینه بسیار عمیق و آگاهانه است تا ما بتوانیم از سواحل مکران و مزایای آن استفاده کنیم. ایشان بارها تاکید کردند که «ما اقیانوسی از کار را در پسکرانه داریم» و ما اعتقادمان این است که اگر از این دریا و سواحل مکران استفاده کنیم مشکل بیکاری در کشور از بین خواهد رفت. بدیهی است که اگر صنعت دریایی در مکران به راه بیفتد، در

آن جا شاهد اشتغال‌زایی زیادی خواهیم بود. در زمینه اقتصاد دریا محور همیشه با پرسش‌هایی مواجه هستیم که چرا کشتی‌های ما را باید دیگران بسازند. چرا اسکراب کشتی‌های ما را پاکستانی‌ها انجام می‌دهند. چرا کالاهای ما باید در دبی تخلیه شود. چرا تعمیر و نگهداری کشتی‌های ما توسط کشورهای دیگر انجام می‌شود. چرا ما از دبی ترانشیپ می‌کنیم. مگر شرایط جاسک بهتر از جبل علی نیست، چرا کشتی‌های ما در فجیره سوخت‌گیری می‌کنند، چرا ما در غفلتیم در صورتی که کشور عمان در حال ساختن بندری به نام سلاله است و چرا چین در گوا در حال برنامه‌ریزی است و عراقی‌ها در خلیج فارس در حال کربدور زدن و در راس البیشه مشغول ساختن بندر هستند. معنای تمام این موارد، این است که نباید دیر بجنبیم چون دوباره از آن‌ها عقب خواهیم ماند.

بندر و دریا: سوال اساسی این است که این امنیت و اقتداری که توسط نیروهای نظامی دریایی در منطقه ایجاد کرده چگونه می‌تواند سواحل مکران را به رشد اقتصادی برساند؟

امیر سیاری: از زمانی که مقام معظم رهبری در مورد ویژگی‌های اقلیمی سواحل مکران به ما یادآوری کردند و ابلاغیه‌ای که در سال ۸۶ اعلام کردند که سواحل عمان برای ما یک ذخیره و یک گنج است. ما به‌عنوان یک سرباز نظامی با دل و جان به میناب و جاسک، راس المیدان و کنارک رتیم و مستقر شدیم. در حال حاضر ۱۵ هزار نفر از افراد غیربومی با خانواده‌هایشان را در آن جا مستقر کردیم. افرادی که به آن جا اعزام کردیم از شهرهای مختلف ایران هستند از لرستان و انزلی و کردستان گرفته تا تبریز مشهد و همدان. اماکن اداری هم قرار است در آن جا ساخته شود. همچنین در سال‌های اخیر رزمایش‌های متعددی هم در آن جا برگزار کردیم. امروزه سواحل مکران و آب‌های منطقه‌ای ما کاملاً تحت نظارت ما قرار دارند. دیگر اجازه نمی‌دهیم بیگانگان وارد آب‌های ما شوند منابع غذایی ما را صید کنند و از آب‌های ما بهره‌وری داشته باشند. الان کسی جرأت نمی‌کند وارد سواحل ما شود. چون این اجازه را به آن‌ها نمی‌دهیم و تمام تحرکات اطراف سواحل ما را کاملاً زیر نظر داریم و با دقت رصد می‌کنیم. نکته بعدی این که در حال حاضر تا مدار ۱۰ درجه یعنی تا نزدیک هندوستان در قلمرو گشت زنی ما قرار دارد. دشمنان ما می‌خواستند آن جا را ناامن نشان بدهند و بیمه کشتی‌ها را بالا ببرند. اما ما به آن‌ها ثابت کردیم که منطقه ما ناامن نیست. مخصوصاً وقتی آن کشتی چینی را از خطری که برایش پیش آمده بود نجات دادیم توجه خیلی‌ها به قدرت نظامی ما در منطقه معطوف شد اگر مکران در حال حاضر مال خودمان نبود باید می‌رفتیم و از انگلیسی‌ها خواهش می‌کردیم تا شناورها و ناوهای ما را اسکورت کنند، همان‌طور که خیلی از کشورها این کار را انجام می‌دهند. الان خوشبختانه پرچم کشور ما بر فراز منطقه افراشته شده است.

ما کارمان را در نیروی دریایی شروع کردیم و حالا نوبت دیگر ارگان‌های دولتی است که به ما ملحق



امروزه سواحل مکران و آب‌های منطقه‌ای ما کاملاً تحت نظارت ما قرار دارند. دیگر اجازه نمی‌دهیم بیگانگان وارد آب‌های ما شوند منابع غذایی ما را صید کنند و از آب‌های ما بهره‌وری داشته باشند.



دولت باید در ابعاد مختلفی مانند گاز، کشتی سازی، کشاورزی، آموزش و پرورش، دانشگاه در سواحل مکران برنامه ریزی کند. چون طرح سواحل مکران باید یک طرح ملی قلمداد شود.

می دانید گنجانیدن مطالب در کتب درسی کار آسانی نیست و از آن جایی که کار علمی بود و منابع و منافع توانمندی های ایران را در کتاب های جغرافیای مدارس وارد کردند. قرار هم بر این شد که هر گاه خواستند در کتاب های درسی تجدید نظر کنند به ما ابلاغ کنند، ما به آن جا برویم و اطلاعاتی را که بخواهند در اختیارشان قرار دهیم.

ما می خواهیم به دانش آموزان این سرزمین بگوییم که دریای ما فقط شمال ایران نیست که تابستان ها برای شنا به آن جا برویم بلکه سراسر این کشور، سرشار از منابع و نعمت های عظیمی است که آینده سازان ما باید با آن آشنا شوند. آموزش و پرورش هم واقعا همت کرد و همکاری بسیار خوبی را با ما آغاز کرد. از دیگر فعالیت های ما در این زمینه می توان به جشنواره دانش آموزی و دانشجویی اشاره کنم که هر سال برگزار می شود.

یکی دیگر از فعالیت های که نیروی دریایی انجام داده است، تدابیر و سخنرانی مهم رهبری در مورد دریا بوده است که با عنوان آشنایی مسئولان با دریا گردآوری کردیم و در دسترس دانش آموزان و دانشجویان قرار دادیم.

من هم در اکثر دانشگاه های کشور و حوزه علمیه و در یادواره شهدا در چند سال اخیر به طور مستمر شرکت داشتم و در مورد اشاعه فرهنگ دریا و سخنرانی هایی داشتم. همه این ها صرفا برای آشنا شدن استادان و دانشجویان ما با مقوله دریا بود که متأسفانه در این زمینه ما با فقر اطلاع رسانی میان اقشار مختلف مردم مواجه هستیم. از طرفی در این چند سال، هر دانشگاهی همراه با استادانش اگر قصد بازدید از مکران را داشتند تمام شرایط برای میزبانی از آن ها را فراهم کردیم. ما از سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و خصوصا صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران تقاضا داریم با ساخت کلیپ، سریال و برنامه های تلویزیونی در شناخت فرهنگ دریا به مردم عزیز کشورمان کمک کنند.

شوند. البته انتظار ما از سازمان بنادر و دریانوردی و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بیشتر از بقیه ارگان هاست. همان طور که دولت هم طرح هایی را در دست اجرا دارد و امیدواریم زودتر به اقدام و عمل برسد. در حال حاضر صنایع فولاد حرکت رو به جلویی داشته است. همچنین پتروشیمی هم در چابهار فعالیت هایش را شروع کرده است. این حرکت ها امیدوار کننده است. ما هم به عنوان نیروهای نظامی بعد از استقرار، تجهیزات دریایی خودمان را در آن جا مستقر کرده ایم که می توانم به ساخت چند موج شکن اشاره کنم. همچنین در حال ساخت اسکله هایی هم در آن جا هستیم.

دولت باید در ابعاد مختلفی مانند گاز، کشتی سازی، کشاورزی، آموزش و پرورش، دانشگاه در سواحل مکران برنامه ریزی کند. چون طرح سواحل مکران باید یک طرح ملی قلمداد شود تا پیرو مصوبه مجلس شورای اسلامی و دولت جمهوری اسلامی ایران، شاهد پیشرفت کشور در سواحل مکران باشیم. از مسئولان انتظار داریم که امکانات و طرح های خود را سریع تر در سواحل مکران پیاده کنند. خوشبختانه امروزه سواحل مکران با گذشته بسیار متفاوت است قبلا کسی جرات نداشت با خودروی شخصی از آن جا عبور کند اما در حال حاضر افراد زیادی به صورت خانوادگی از آن جا عبور می کنند و همه این رفت و آمدها به خاطر استقرار نیروهایی است که در آن جا ساکن شدند و همچنین همدلی مردم بومی آن جاست.

بندر و دریا: با توجه به پیشینه تاریخی آن آیا نام سواحل مکران قرار بود تغییر کند؟

امیر سیاری: سواحل مکران از زمان هخامنشیان جز استان بیستم کشور قلمداد شده است. زمانی که می خواستیم گزارش این سواحل را به رهبری ارایه بدهیم ایشان فرمودند که اسم مکران تاریخی است و باید احیا شود فقط نگرانی رهبری این بود که نکند مردم این سواحل این اسم را نپذیرند. وقتی برای تحقیق رفتیم متوجه شدیم که قوم بلوچ ما علاقه زیادی به این اسم دارند و گویا در قدیم به آن «مکوران» می گفتند و حتی اسم بعضی از خیابان ها و مغازه های آن ها هم مکران است و همان طور که در همین تهران هم ما خیابانی به اسم مکران داریم. بار دیگر خدمت مقام معظم رهبری رسیدیم و اعلام کردیم که مردم آن منطقه با اسم مکران مشکلی ندارند.

بندر و دریا: جناب عالی از جمله فرماندهانی هستید که توانسته اید فرمایشات معنوی مقام معظم رهبری را که در سطح کلان و راهبردی فرموده اند اجرایی و عملیاتی کنید و آن موضوعات را به مقوله فرهنگ دریایی تبدیل نمایید. این اقدامات را چگونه مدیریت کرده اید؟

امیر سیاری: من سربازی بیش نیستم و آن چه انجام دادم پیرو فرمایشات آقا بود. مقام معظم رهبری فرمودند بروید فرهنگ سازی کنید و فرهنگ سازی را از مدارس شروع کنید ما رفتیم و برای شروع کار (برای درج مطالب در کتاب) موضوع را با دکتر محمدی در آموزش و پرورش مطرح کردیم. همان طور که



در دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی مطرح شد:

به فن آوری روز و نوین دنیا نیاز داریم

دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی، یازدهم و دوازدهم شهریورماه سال جاری با حضور امیر دریادار سیاری، فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، عباس آخوندی وزیر راه شهرسازی، محمد سعیدنژاد مدیرعامل سازمان بنادر، علالدین بروجردی رییس کمیسیون مجلس و تنی چند از مقام‌های دریایی و بندری دریانوردی در سالن همایش‌های نیروی دریایی ارتش شهرستان نوشهر برگزار شد. بسیاری در این مراسم به موقعیت استراتژیک بندرعباس در طول تاریخ اشاره کرد. آخوندی نیز به تشریح ظرفیت سواحل ایران برای رشد و افزایش بهره‌وری و رشد چشمگیر صادرات پرداخت. برگزاری کارگاه‌ها و آرایه مقالات در این مراسم بود و سعی در پیشبرد اهداف همایش داشت.

روزنامه

برای دو قسمت کردن کشور ما انجام دادند و پس از نام‌گذاری ایران به‌عنوان پل پیروزی برای رسیدن به اهداف خود، از ما عبور کردند. ما در مرکز بیضی انرژی جهان قرار گرفته‌ایم، در شمال و جنوب کشور حدود سه هزار کیلومتر مرز دریایی داریم و با در نظر گرفتن جزایر و رودخانه‌ها، مرزهای دریایی ما نزدیک به پنج هزار کیلومتر می‌شود. یکی از مهم‌ترین سواحل کشور ما، سواحل مکران در جنوب شرقی کشور است. طبق فرمایشات مقام معظم رهبری، دریای عمان، سواحل مکران و حضور در دریای عمان، برای ما یک گنج است و باید این را اعتراف کنیم که در این زمینه غفلت کرده‌ایم. مکران مهم‌ترین ساحل کشور ما محسوب می‌شود که ما را مستقیم به آب‌های آزاد جهان وصل می‌کند و این نعمت خدادادی بسیاری بزرگی است

امیر دریادار سیاری:

بهترین موقعیت جغرافیایی و مکانی را برای ارتباط با دنیا داریم

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در این مراسم با اشاره به جایگاه بسیار مهم و استراتژیک کشور در جغرافیای جهان، گفت: «همان‌طور که می‌دانید ما در چهارراه ارتباطی شرق و غرب دنیا قرار گرفته‌ایم و بهترین موقعیت مکانی را برای ارتباط با کشورهای دنیا داریم. به همین دلیل، هم در جنگ جهانی دوم، کشورهای شوروی و انگلیس تلاش زیادی

که باید از آن استفاده کنیم.»

دریادار سیاری با اشاره به مزیت‌هایی که دریا در زمینه تجارت، اقتصاد و انرژی برای ما ایجاد کرده، ادامه داد: «بحث‌های گردشگری، فن‌آوری، و عمق دادن به دفاع، منابع و منافعی است که هر کشوری که راهی به دریا داشته باشد می‌تواند از آن‌ها استفاده کند. از جمله کشور خودمان که هم در شمال و هم در جنوب به دریا راه دارد و باید از این فرصت‌ها استفاده کند. در تمام نظریه‌های ژئوپولیتیکی، از جمله نظریه سدسکی، زمینی مکیندر، نظریه هوایی و دریایی ماهان، که در دنیا بیان شده موقعیت مکانی جمهوری اسلامی ایران در ابعاد مختلف، به‌ویژه در بحث دریا در جایگاه اول قرار دارد و همیشه مورد توجه کسانی بوده که می‌خواستند منافع نامشروعی در این منطقه داشته باشند.»

او با اشاره به تدابیر مقام معظم رهبری در ارتباط با بحث استفاده از دریا گفت: «ما مردمی هستیم که وقتی به دریا رسیدیم، در همان جا متوقف شدیم. مثل کشورهایی نیستیم که وقتی به دریا رسیدند پیشان را در قایق‌هایشان گذاشتند و تا خلیج فارس ما آمدند و بعضی از بنادر و جزایر ما را هم تصرف کردند. تاریخ دریاوردی نشان می‌دهد که ما حدود ۸۰۰ سال بر دریاهای دنیا حاکم بودیم اما متأسفانه موقعیت مکانی، سواحل دریایی، و این منافع و منابعی که ما در دریا داریم، نمایان گر این است که از دریا استفاده مناسب نکرده‌ایم.»

سیاری با یادآوری ظلم‌هایی که در طول تاریخ به موقعیت‌های دریایی ما در کشور شد، افزود: «کانال سوئز را اولین بار ایرانی‌ها حفر کردند. ما همان بودیم که با حداقل امکانات، دریاها را درنوردیدیم و به مدیترانه رسیدیم.»

مهم‌ترین نقطه دریایی کشور، سواحل مکران است

به گفته سیاری، برای پیشرفت دریامحور، سواحل مکران بهترین موقعیت را دارند، اما از نظر امکانات، کم‌ترین امکانات و محروم‌ترین نقطه کشور، در آن‌جا قرار دارد.

فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: «این خواست استعمار بود که ما را از مهم‌ترین نقطه کشور دور کنند. از بین تمام شهرهای مهم کشورمان، هیچ شهر مهمی در آن منطقه وجود ندارد. نتیجه‌اش این است که به هر صورت ما را از سواحل دور کردند که ما متوجه منابع و منافع‌مان در دریا نشویم و آن‌ها از این منابع استفاده کنند.»

برای هر آبادانی، قطعاً امنیت لازم است

سیاری با اشاره به تأکید مقام معظم رهبری بر اهمیت و توجه لازم بر سواحل مکران از چاپ کتابی از فرمایشات مقام معظم رهبری در این باره خبر داد: «از سال ۱۳۶۰ به بعد مقام معظم رهبری در ارتباط با اهمیت دریا و منابع کشور در دریا صحبت کردند و ما فرمایشات ایشان را ضبط کردیم. مدتی بعد فرمایشات رهبر را تبدیل به یک کتاب کردیم که وقتی محضر خودشان نشان دادیم فرمودند: «این گفته‌ها را از

کجا جمع کردید؟» گفتیم از سخنرانی‌های شما. تا بالاخره در سال ۸۶، دستور دادند که سواحل مکران باید آباد شود و پیشران حرکت برای توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی را نیروی دریایی معرفی کردند. مقام معظم رهبری فرمودند: «نیروی دریایی برود و در سواحل مکران مستقر بشود و به‌عنوان یک نیروی دریایی راهبردی، در دریاهای آزاد حضور پیدا کند.» که در این زمینه دو کار مشخص شد. یکی بحث اقداماتی بود که دولت محترم جمهوری اسلامی ایران در بحث توسعه سواحل مکران انجام دادند، دیگری هم بحث نیروی دریایی برای استقرار در سواحل و اقتدار دریایی و حضور در دریا. اما برای آن‌ها هر آبادانی انجام شود، قطعاً امنیت لازم است.»

او ادامه داد: «زیر سایه امنیت است که می‌شود کار آبادانی و پیشرفت را پیش برد. به همین دلیل، نیروی دریایی برای برقراری امنیت در دریاها تا مدار ۱۰ درجه که فاصله‌اش از ساحل چابهار، دو هزار کیلومتر است پیش رفته است و همچنین مسیرهای دریایی مثل، مدیترانه، دریای سرخ، خلیج بنگال، اقیانوس آرام، کشور چین، مالزی هند، دریای جنوبی چین، هند جنوبی را درنوردیده‌ایم و امیدواریم تا پایان سال جاری قاره آفریقا را دور بنزیم و در اقیانوس اطلس، برابر مقررات بین‌المللی حضور پیدا کنیم تا بتوانیم هر جا که لازم باشد امنیت کشور را حفظ کنیم.»

برقراری امنیت در خلیج عدن

به گفته سیاری مهم‌ترین شاه‌راه عبور کشتی‌های نفتکش و تجاری ما، خلیج عدن است و متأسفانه توسط دزدان دریایی ناامن شده است: «از سال ۸۷ تا حالا، ما سه هزار و دویست فروند کشتی تجاری و نفت‌کش را اسکورت کردیم و از منطقه عبور دادیم. روزی نبوده که پرچم جمهوری اسلامی ایران در خلیج عدن برافراشته نباشد. در زمینه بحث ساخت و سازها، که در اجرای همین تدبیر انجام شده، دولت جمهوری اسلامی هم اقدامات ارزشمندی را طراحی و برنامه‌ریزی کرده که به یاری خدا اگر به مرحله اجرا درآید، قطعاً ما شاهد پیشرفت چشم‌گیری در بحث سواحل مکران خواهیم بود.»

نیاز به فن‌آوری روز و نوین دنیا

او در ادامه تأکید کرد: «در حال حاضر ما در همه ابعاد به فن‌آوری روز و نوین دنیا نیاز داریم. در سازه‌های دریایی. ساخت شناورها، تجهیزات، وسایل، استقرار در تمام این موارد نیاز به فن‌آوری روز است.»

سیاری با اشاره به این‌که این دومین همایش فن‌آوری‌های نوین دریایی در این دانشگاه است گفت: «به این منظور که به یاری خدا همکاری ما با دانشگاه‌ها، شرکت‌های دانش‌بنیان، شرکت‌های فن‌آور، صنایع، با همه عزیزانی که دست‌اندرکار و صاحب تدبیر هستند به‌وجود آید تا شاهد پیشرفت و توسعه دریامحور باشیم. بزرگ‌ترین هدفی که دنبال می‌کنیم همین است که این هماهنگی و همکاری بین همه استادان، دانشگاهیان، شرکت‌ها، صنایع و همه مسئولان عزیز، به‌وجود آید و ما بتوانیم مسیر



امیر دریادار سیاری:
مهم‌ترین شاه‌راه
عبور کشتی‌های
نفتکش و تجاری
ما، خلیج عدن است
و متأسفانه توسط
دزدان دریایی ناامن
شده است

تا به این لحظه سهم تاسیسات ما از سطوح سواحلی که داریم، ۳۰۰ کیلومتر بوده است. این آمار نشان می‌دهد که ما چقدر ظرفیت برای رشد و افزایش بهره‌وری از سواحل ایران داریم و می‌توانیم کارهای بسیار زیادی را در سواحلمان انجام دهیم.»

او در ادامه صحبت‌هایش با اشاره به اقدامات صورت گرفته در سواحل مکران گفت: «سواحل مکران یکی از سواحلی است که همواره راجع به آن بحث شده است. ما می‌خواهیم خارج از تنگه هرمز و روی دریای عمان، امکانات بندری بزرگی داشته باشیم و این یک هدف استراتژیک برای ماست. بنابراین آمدن به دریای عمان، کار بسیار مهمی است.»

آخوندی ادامه داد: «خوشبختانه در سه سال گذشته، تمرکز بسیار خوبی بر دریای عمان داشتیم و موفق شدیم که ظرفیت بندر چابهار را از دو و نیم میلیون در سال، به هشت و نیم میلیون برسانیم و به یاری خدا در بهار سال آینده، بندر جدید چابهار را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهیم، چون در آن جا آب‌خور بسیار خوبی داریم. احتمالاً عمق آب‌خور ما حدود ۱۷ متر باشد. ما می‌توانیم کشتی‌های بسیار بزرگ را آن جا پهلو دهیم و یک بندر بسیار خوبی در دریای عمان داشته باشیم.»

وزیر راه و شهرسازی با بیان این که بحث اتصال ریلی بندر چابهار است به زاهدان در حال انجام است، ادامه داد: «خوشبختانه جریان اجرای خط ریل، فعال شده و بین چابهار و ایرانشهر که حدود ۳۰۰ کیلومتر است، پیشرفت زیرسازای ریل‌ها به حدود ۴۰ درصد رسیده است. این پروژه را با یاری خدا به سرعت پیش می‌بریم. در گام اول، تلاش ما این است که چابهار توسط ریل به شبکه ریلی ما در نزدیکی زاهدان وصل شود و تقریباً یک محور کریدور جدید ریلی از جنوب به شمال از منطقه چابهار داشته باشیم. این هم کار بسیار بزرگی است که در حال انجام است و می‌تواند در توسعه سواحل مکران پر اهمیت باشد.»

تلاش همه‌جانبه برای احیا و توسعه شهر تیس

آخوندی با ابراز امیدواری از اقدامات تازه‌ای که برای توسعه بندر چابهار در نظر گرفته شده ادامه داد: «نکته بعدی، توسعه خود شهر چابهار است. ما برای شهر چابهار هم طرح جدید شهرسازی تهیه کردیم و در حال توسعه شهر جدید تیس هستیم. اخیراً طرح جامع شهر جدید تیس در شورای شهرسازی به تصویب رسیده و امیدواریم یک کانون جمعیتی بسیار خوب و بزرگ در منطقه چابهار که به توسعه امنیت ملی کمک می‌کند را داشته باشیم.»

به گفته او علاوه بر این سه اقدام، یک کریدور جدید تعریف شده است به نام کریدور شماره یک حمل و نقل ایران که از چابهار شروع می‌شود و تا بندر امام خمینی (ره) ادامه دارد.

او افزود: «روی دریای عمان و خلیج فارس یک کریدور بسیار مهم وجود دارد و ما بحث این کریدور را در سال ۹۶ مطرح کردیم و برای آن بودجه و مدیر کریدور زمینی و مدیر پروژه هم انتخاب کردیم. البته این کریدور در حال حاضر وجود دارد و ما دنبال ارتقای سطح سرویس‌های کلی هستیم. امیدوار هستیم که با این اقدامات، چابهار به‌عنوان یک بندر جدید بتواند

پرافتخاری را در کشور، دنبال کنیم. ما درخواست ما هم از ریاست کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس و عزیزان در جلسه هم همین است که به موضوع توسعه سواحل مکران، اهمیت بدهند تا امنیت دریایی و ارتباطی که نیروی دریایی با کشورهای منطقه و فرامنطقه دارد، اجرا شود.»

او در پایان با اشاره به فرموده مقام معظم رهبری که نیروی دریایی می‌تواند مثل وزارت خارجه در توسعه دیپلماسی کشور اثرگذار باشد گفت: «ما باید بتوانیم از حمایت‌ها و رهنمودها بهره ببریم و از پشتیبانی‌های همه‌جانبه اهل علم و دانش دانشگاه استفاده کنیم. البته افتخار ما این است که در نیروهای مسلح، پیشرفته‌ترین ارتباطات را با علم و دانشگاه و شرکت‌های مختلف دریایی داریم که باعث رشد چشم‌گیری در فعالیت‌های ما شده است.»



وزیر راه و شهرسازی:

اصلی‌ترین هدف ما، افزایش سهم در بازار بین‌المللی است

وزیر راه و شهرسازی در دومین همایش فناوری نوین دریایی با ابراز امیدواری از این که هم‌دلی و همکاری صمیمانه بین وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین نیروی دریای ارتش و سپاه، موجب عمران، آبادانی و گسترش امنیت در آب‌های ایران کشور است گفت: «ماهیت بنادر و صنعت دریانوردی، یک ماهیت جهانی است و ما همواره، سیاستی که تعریف می‌کردیم و می‌کنیم این است که بتوانیم سهم بیشتری را برای ایران از صنعت دریانوردی در جهان به دست آوریم. بنابراین اصلی‌ترین هدفمان از این صنعت افزایش سهم ما در بازار بین‌المللی است.»

آخوندی در رابطه با اقدامات صورت گرفته از طرف وزارت راه و شهرسازی در حوزه توسعه بنادر افزود: «طول سواحل ما چیزی حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر، است و در مناطق بسیار پر اهمیتی، مثل خلیج فارس، دریای عمان و همچنین دریای خزر قرار گرفته‌ایم و



آخوندی:
سواحل مکران یکی از سواحلی است که همواره راجع به آن بحث شده است. ما می‌خواهیم خارج از تنگه هرمز و روی دریای عمان، امکانات بندری بزرگی داشته باشیم و این یک هدف استراتژیک برای ماست. بنابراین آمدن به دریای عمان، کار بسیار مهمی است.



رشد کند. البته ظرفیتی که ما در نهایت برای چابهار پیش‌بینی کردیم ۸۴ میلیون تن کالا در سال است. در واقع یکی از توسعه‌های بسیار مهم ماست. به دنبال آن هستیم کریدور چهار جانبه‌ای که بین عمان، ایران و ترکمنستان و ازبکستان را فعال کنیم که این محور، محور مهمی باشد.»

قرارداد همکاری با هند و توسعه بندر جاسک

وزیر راه و شهرسازی در ادامه ضمن اشاره به قرارداد همکاری که برای توسعه بندر چابهار با هند امضا شده افزود: «در حال حاضر برای توسعه بندر چابهار حدود ۴۰۳ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی ایران، تسهیلات گرفته‌ایم. برای تجهیز این بندر، با هندی‌ها یک قرارداد ۸۵ میلیون دلاری امضا کردیم و همچنین برای توسعه بندر چابهار از هندی‌ها، اضافه بر ۸۵ میلیون دلار، ۱۵۰ میلیون دلار اعتبار گرفتیم. امیدوار هستیم که توسعه چابهار با سرعت بسیار خوبی پیش رود و با توجه به عنایتی که مقام معظم رهبری راجع به این منطقه دارند و حمایتی که دولت و مجلس دارند ان‌شاءالله در آینده بسیار نزدیک بحث توسعه سواحل مکران تبدیل به یک واقعیت خارجی شود.»

او در ادامه با اشاره به این که محور توسعه دیگر در بندر جاسک است، گفت: «رئیس‌جمهوری اخیراً، یکی دو سال گذشته سفری به استان هرمزگان داشتند و راجع به توسعه بندر جاسک دستور دادند. ما راجع به بندر جاسک، مطالعات بسیار گسترده‌ای را انجام دادیم و امیدوار هستیم که بتوانیم برنامه‌های عملیاتی توسعه بندر جاسک را در سازمان بنادر و دریانوردی فعال کنیم.»

آخوندی در ادامه به بحث و کنکاش توسعه بندر شهیدرجایی پرداخت و گفت: «مسئله اصلی ما در بندر شهیدرجایی تجهیز سکوی دوم یا فاز دوم، بود و برای این کار نیاز به حداقل بیش از ۱۱۷ میلیون دلار تجهیزات داشتیم. خوشبختانه در شرایط بعد از برجام، موفق شدیم در مناقصه بین‌المللی برنده شویم و امیدوار هستیم ظرف ۱۸ ماه، بتوانیم فاز دوم بندر شهیدرجایی را کاملاً تجهیز کنیم. فاز دوم بندر شهیدرجایی در حال حاضر در حد یک چهارم ظرفیت کار می‌شود. یعنی فاز دوم ما به چهار برابر ظرفیت ظرف ۱۸ ماه آینده افزایش پیدا می‌کند.»

وزیر راه و شهرسازی همچنین از تجهیز فاز سه این بندر هم خبر داد و گفت: «تجهیز فاز ۳ بندر هم در حال اجرا شدن است. در این فاز، ما می‌خواهیم آب‌خور را یک متر تا دو متر افزایش دهیم که بتوانیم کشتی‌های بسیار بزرگ‌تر را هم در این فاز داشته باشیم.»

به گفته آخوندی، مناقصه بین‌المللی فاز ۳، به زودی اعلام عمومی می‌شود، کارهای مهندسی و کارهای اسناد مناقصه آن انجام شده و به زودی مناقصه بین‌المللی آن هم اجرا می‌شود.

او با اشاره به تجهیز فاز ۱ در بندر شهیدرجایی گفت: «مناقصه فاز ۱ را که یک بندر قدیمی است، اعلام کردیم و برندگانش به تدریج اعلام می‌شود چون به دنبال این هستیم که تجهیزانش را نوسازی کنیم. بنابراین تلاش ما بر این است که بندرعباس بتواند

به‌عنوان یک بندر بسیار بزرگ در شمال خلیج فارس، قدرت رقابتی بسیار جدی برای ایران با تمام بنادر جنوب خلیج فارس، ایجاد کند.»

ایجاد ظرفیت در پسرانه‌ها

آخوندی در ادامه ضمن اشاره به این که در بندرعباس ما بیشتر به فکر ایجاد ظرفیت در پسرانه‌ها هستیم خاطر نشان کرد: «ما در پشت محوطه خود سازمان بنادر در بندرعباس، دو هزار و ۴۰۰ هکتار زمین را توسعه دادیم. در این دو هزار و ۴۰۰ هکتار زمین، عمدتاً باراندازها، انبارها، سیستم‌های مخازن نفت، مخازن مایع و انواع سیستم‌های مختلفی که به فعالیت‌های لجستیکی کمک می‌کند، فعال شده است. در دو سال گذشته، میزان سرمایه‌گذاری که در پسرانه‌های بنادر انجام دادیم، پنج هزار میلیارد تومان است و سرمایه‌گذار آن هم بخش خصوصی است. این اتفاق بسیار بزرگی است. با توجه به این که میزان تراکم جمعیت در سواحل جنوبی ایران به ۴/۸ نفر در کیلومتر مربع رسیده که در واقع بزرگ‌ترین تهدید امنیت ملی ما همین کاهش جمعیت در سواحل جنوب است. امیدواریم این کار بتواند جمعیت با اشتغال‌مکفی را جذب کند.»

عباس آخوندی در مورد سوخت‌گیری کشتی‌هایی که وارد منطقه می‌شوند گفت: «باید امکاناتی فراهم شود تا همه کشتی‌هایی که وارد منطقه می‌شوند در سواحل ایران سوخت‌گیری کنند و این اقدام بسیار مهمی است که به زودی صورت می‌گیرد. مخازن مختلفی برای صادرات فرآورده‌های نفتی سبک و سنگین، فراهم شده است، و آن‌چه در بندرعباس در حال رخ دادن است امیدوارکننده است. خوشبختانه پروژه دو هزار و ۴۰۰ هکتاری ما در بندرعباس در حال تکمیل شدن است و ما دیگر ظرفیت جدیدی برای عرضه نداریم.»

در بندر شهیدرجایی، تمام انبارها به ریل دسترسی دارند

به گفته وزیر راه و شهرسازی کار بسیار مهم ما این بود که بندر شهیدرجایی را با ریل، یکپارچه کردیم: «فقط در محوطه بندر، ۵۲ کیلومتر خط ریلی وجود دارد که اجرا شده است. تقریباً تمام انبارها به ریل دسترسی دارند. به همین خاطر تا چندی پیش پنج درصد کالاهایی که وارد بندر می‌شد از طریق ریل بود. امروز ۱۵ درصد توسط سیستم ریلی منتقل می‌شود و ما امیدواریم این روند را به بیش از سی درصد افزایش دهیم. این به کاهش مصرف سوخت و هم ایمنی جاده‌ها و هم حمل و نقل سبک و ایمن کمک می‌کند.»

او در ادامه به افزایش امکان صادرات فرآورده‌ها به‌عنوان نکته مهم دیگری اشاره کرد و گفت: «پالایشگاه خلیج فارس اگر به بهره‌برداری برسد، بیش از ۸۰ درصد محصولاتش باید صادر شود. کاری که در بندر شهیدرجایی انجام می‌دهیم این است که برای صادرات فرآورده‌های نفتی اسکله‌های اختصاصی ایجاد می‌کنیم. آرزوی ملت ایران این بود که بتوانیم فرآورده‌های نفتی را صادر کنیم. قرار است



آخوندی:
در دو سال گذشته،
میزان سرمایه‌گذاری
که در پسرانه‌های
بنادر انجام دادیم،
پنج هزار میلیارد
تومان است و
سرمایه‌گذار آن هم
بخش خصوصی
است.

در بندرعباس، سه اسکله اختصاصی برای صادرات فرآورده‌های نفتی ایجاد کنیم که این کار باید هرچه سریع‌تر صورت گیرد.»

آخوندی با اشاره به این که خوشبختانه کل بندر خرمشهر مورد بازسازی کامل قرار گرفته، افزود: «ولی بزرگ‌ترین مانعی که آنجا وجود دارد، بحث لایروبی آب‌های اروندرود است. ما کار نجات مغروقه‌ها را شروع کردیم. طی دو سال گذشته ما ۱۸ فروند مغروقه را نجات دادیم. اخیراً هم قراردادی بستیم که با شدت بیشتری، ۴۲ فروند مغروقه‌ای که باقی مانده، را از آبراهه نجات دهیم.»

او با بیان این که بحث فعال شدن کمیته CBC، نیاز به یک نوع کار دیپلماتیک دارد، گفت: «این کار باید توسط همکاران ما در وزارت خارجه و دوستان در مجلس پیگیری شود که بتوانیم CBC را هم فعال کنیم و بتوانیم آبراهه اروندرود را لایروبی کامل کنیم و بندر خرمشهر بتواند قدرت بالندگی خودش را پیدا کند.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وضعیت ریلی در بنادر جنوب و شمال کشور، وضعیت حال حاضر بنادر را این‌گونه توصیف کرد: «در بندر امام خمینی (ره) هم وضعیت خوبی داریم. ظرفیت ما بیش از ۵۰ میلیون تن است. بندر امام خمینی (ره) از نظر اتصال به ریل، وضعیت خیلی خوبی دارد. فضایی که برای پسرکرانه بندر امام خمینی (ره) برای سرمایه‌گذاری ایجاد شده، ۱۰ هزار هکتار است. صنایع بسیار بزرگی در پسرکرانه بندر امام در حال اجرا است. بنابراین بندر امام خمینی (ره) وضعیت بهتری دارد. در بنادر شمال هم وضعیت نسبتاً مناسبی داریم. طرح توسعه بندر انزلی به نتیجه رسیده است. الان ظرفیت ما در بندر انزلی ۱۵ میلیون تن در سال است که ظرفیت بسیار خوبی است. طرح توسعه بندر امیرآباد هم در حال اجراست و به زودی مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. ما موفق شدیم که یک سیستم رورویلی را در بندر امیرآباد اجرا کنیم. این پروژه‌ها در پایان سال جاری، به بهره‌برداری خواهند رسید. مطمئن هستیم بندر امیرآباد، با داشتن ظرفیت‌های بالایی که دارد یکی از مهم‌ترین بنادر دریای خزر در آینده خواهد بود. بنابراین ما در دریای خزر هم وضعیت مناسبی داریم.»

آخوندی ادامه داد: «موردی که پیگیر آن هستیم؛ افزایش قدرت رقابتی ایران با سایر بنادر دنیا است. برای این که بتوانیم افزایش قدرت رقابتی داشته باشیم، نیاز به این داریم که راجع به مقررات و اقدامات نرم‌افزاری بنادرمان اقدامات جدی به عمل بیاوریم تا بتوانیم با قواعد بین‌المللی پیش برویم. ما نیاز به شبکه بندری داریم که سایر بنادر به هم وصل شوند. نکته همین جاست و امیدواریم که بتوانیم طرح شبکه بندری ایران را ایجاد کنیم. این کار کمک می‌کند که ما از مساحت بیشتری از سواحلمان استفاده کنیم.»

بحث مسافری را از یاد نبریم

وزیر راه و شهرسازی ضمن مهم دانستن بحث مسافری در کشتی‌ها خاطرنشان کرد: «نکته مهم دیگری که در بنادر وجود دارد، کم‌رنگ شدن بحث مسافرت‌های دریایی است. گرایش بنادر ما بیشتر به سمت بار است تا جابه‌جایی مسافر.»

به گفته او هر چند مساله بار و تجارت، بسیار مهم و حیاتی است ولی در کنار این‌ها، بحث مسافر هم نکته بسیار مهمی است که نباید از آن غافل باشیم: «تقریباً در ایران مسافر دریایی به تعداد محدود داریم. به همین خاطر استراتژی که تهیه کردیم، راه‌اندازی اسکله‌های مسافری است. از این‌رو ما پایانه‌های مسافری را در بندرعباس، آبادان، و خرمشهر فعال کردیم و به دنبال راه‌اندازی خطوط مسافری کشتی هستیم.»

در صادرات رشد چشمگیری داشتیم

آخوندی با یادآوری فضای بعد از تحریم گفت: «ما تا به حال موفق شدیم ۱۴ خط کشتیرانی جدید را در بنادرمان وارد کنیم. الان در واقع ۱۴ خط کشتیرانی دنیا به صورت مرتب از هفته‌ای دو کشتی تا کم‌تر در بنادر ما پهلوگیری می‌کنند و این یک موقعیت رقابتی ایجاد کرده و نتیجه این رقابت، کاهش قیمت حمل و نقل به نفع مردم ایران است.»

او با اشاره به این که پیش از این، کشتی‌ها باید به جنوب می‌رفتند، گفت: «کشتی‌های ما قبلاً در خلیج فارس پهلوگیری می‌کردند و تخلیه و بارگیری کمی داشتند. آن‌ها با کشتی‌های فیدری به شمال خلیج فارس می‌آمدند. اما الان مستقیم می‌آیند و هم این که روی قیمت با هم رقابت می‌کنند، و این یک موقعیت خوب برای مردم ایران محسوب می‌شود.»

آخوندی از آمار و عملکرد بنادر ماسخن به میان آورد و گفت: «در همین پنج ماهه سال جاری نسبت به سال گذشته، ۲۴ درصد رشد عملکرد بنادر را داشتیم. نکته بسیار مهمی که وجود دارد این است که با وجود این که کاهش ۱۵ درصدی واردات به کشور، صادرات بیش از ۳۰ درصد رشد داشته است. می‌توان گفت کل عملکرد بنادر چیزی حدود ۲۴ درصد رشد داشته است.»

امنیتان را مدیون نیروهای نظامی و دربانان هستیم

آخوندی ضمن تقدیر از پرسنل نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، گفت: «همه این فعالیت‌ها و اقداماتی که بیان شد در حالی به دست آمده که ما یک امنیت دریایی بسیار گسترده‌ای داریم. بنابراین قطعاً اگر فعالیت دریابانان عزیز و امنیت دریایی که برای ملت ایران فراهم می‌کنند، وجود نداشت، یک دهم این اتفاقات هم رخ نمی‌داد. همه این اتفاقات در سایه امنیت است و ما امنیتان را مرهون فرماندهی کل نیروهای نظامی و همچنین دریابانان عزیز هستیم و در دریا کوچک‌ترین مشکلی از نظر امنیت نداریم.»

او با اشاره به پوشش امنیتی که نیروی دریایی برای کشتی‌های تجاری ایران، نه فقط در آب‌های ایران که در آب‌های آزاد بین‌المللی فراهم می‌کنند، گفت: «این مسئله واقعا در سطح دنیا مثال‌زدنی است و من وظیفه دارم در این جمع از عنایت خاص فرماندهی نیروی دریایی، فرماندهی نیروی دریایی سپاه و تمام فرماندهان و کادر نیروی دریایی تشکر نمایم و تک‌تک دوستان را سپاس بگویم و از زحمات بسیار زیاد و همراهی که در جزئیات با هم انجام می‌دهند تقدیر کنم. سال‌ها بود که ما نحوه اتصال بین بندرعباس و بندر شهید رجایی، با مشکل



آخوندی:
هر چند مساله بار و تجارت، بسیار مهم و حیاتی است ولی بحث در کنار این‌ها، بحث مسافر هم نکته بسیار مهمی است

مواجه بود. خوشبختانه امیر دستور دادند و در واقع ما باید از زمین‌های نیروی دریایی عبور می‌کردیم و آن موانع مرتفع می‌شد. در همین سفری که من به بندرعباس کردم، غیابا و از صمیم قلب از ایشان تقدیر و تشکر کردم و این که این امکان را برای تمام مردم آن منطقه فراهم آوردند را تحسین کردم. به هر صورت هماهنگی بین ما و نیروی دریایی، هماهنگی بسیار خوبی است. امیدوارم که بتوانیم با این هماهنگی، آن اهدافی را که از صنعت دریانوردی به دنبالش هستیم را به دست آوریم.»

رسید که مورد ارزیابی قرار گرفت. تعداد ایده‌های دریافتی هم ۹۷ ایده بود که از سراسر ایران دریافت کردیم. در داورهای اولیه و ارزیابی که صورت گرفت ۵۵ ایده برگزیده شد. در حوزه فن‌آوری تعداد ۱۰ ایده به صورت شفاهی در پژوهشکده علوم و فناوری دریا مورد ارزیابی قرار گرفت و تعداد ۱۹ ایده هم به صورت پوستری در همایش ارائه شد.»

ارسال ۵۰۱ مقاله تخصصی به دبیرخانه همایش

مالیر مقالات شرکت داده شده در دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی را بسیار امیدوارکننده ارزیابی کرد و گفت: «به‌طور کلی تعداد ۵۰۱ مقاله در ۹ محور به دبیرخانه جشنواره ارسال شد. مدیریت منابع و توسعه دریا محور مهندسی مکانیک و مهندسی دریا. پدافند عامل و غیرعامل در دریا، علوم پایه دریایی و اقیانوسی، آموزش و پژوهش دریا محور، مخابرات و ارتباطات دریایی، ایمنی یگان‌ها و کارکنان و ناوبری و هدایت در دریا هم جز محورهای همایش ما بودند.»

او با اشاره به این که مقالات باید بر اساس محورهای یاد شده نگاشته می‌شد، افزود: «از این تعداد مقالاتی که دریافت کردیم و با داورهایی که صورت گرفت ۲۵۵ مقاله مورد پذیرش قرار گرفت که ۱۱۵ مقاله به صورت شفاهی در ۱۷ نشست توسط شرکت‌کنندگان ارائه شد. تعداد ۱۴۰ مقاله هم به صورت پوستری در محل همایش ارائه شد. ضمناً چکیده مقالات هم در کتابی منتشر و در دسترس علاقه‌مندان قرار گرفت.»



دبیر همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی: به دنبال مجوز آی‌ای سی بودیم

ناخدا دوم رحیم مالیر در این مراسم با اشاره به برگزاری سه همایش نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در شش ماه گذشته در سطح ملی گفت: «این موضوع نشان از توجه ویژه فرمانده محترم نیروی راهبردی و مسئولان محترم نیروی دریایی به این حوزه دارد و در این زمینه همیشه یار و یاور ما بودند و هستند. ما در بیست و پنجم و بیست و ششم فروردین چهارمین کنفرانس ملی الکترو مغناطیس مهندسی ایران را داشتیم. در سوم و چهارم شهریور ماه چهل و نهمین نشست معاونان آموزشی دانشگاه‌های سراسر کشور را داشتیم و حالا در اجرای این همایش هستیم. ما به دنبال این بودیم که بتوانیم مجوز آی‌ای سی همایش را بگیریم. پیگیری‌های خیلی خوبی از طرف مسئولان صورت گرفته و خوشبختانه ما موفق شدیم پوستر همایش خودمان را با این برند طراحی کنیم.»

اولین رویداد ملی استارت‌آپ تخصصی دریایی

مالیر از اولین رویداد ملی استارت‌آپ به‌عنوان نقطه عطفی در همایش‌های فناوری‌های نوین یاد کرد و گفت: «در خلال همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی ما رویداد استارت‌آپ را هم داشتیم. هدف از برگزاری این رویداد تعامل با دانشجویان و کلیه افرادی بود که در پست‌های مختلف به‌نوعی با دریا سروکار دارند. خوشبختانه بعد از اعلام فراخوان، ایده‌های متنوع و مناسبی به دبیرخانه



مالیر از اولین رویداد ملی استارت‌آپ به‌عنوان نقطه عطفی در همایش‌های فناوری‌های نوین یاد کرد و گفت: «در خلال همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی ما رویداد استارت‌آپ را هم داشتیم.»



ریاست کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی:

سیاست ما به هیچ عنوان حمله به هیچ کشوری نیست

علاالدین بروجردی سخنان دیگر این همایش،

شورای اسلامی و به ویژه کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی این موفقیت‌ها را به جامعه دریایی کشور تبریک عرض می‌کنم و هم این که آمادگی خودمان را برای هرگونه حمایتی به خصوص در سواحل مکران اعلام می‌کنم و از حالا برای هدفمند ساختن برنامه پنج ساله‌ای که پیش رو داریم آستین‌هایمان را بالا خواهیم زد.»



دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی:

ایران از بعد نفت و گاز، مقام اول را در دنیا لحاظ کرده است

محمد سعید سیف با اشاره به این که سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت راه و نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران که در این همایش حضور دارند هر دو از سازمان‌های موفق و پرتلاش و پر حضور در حقیقت دریانوردی کشور هستند گفت: «خوشبختانه این سازمان‌ها دستاوردهای خوبی هم داشته‌اند ولی در بعضی از قسمت‌ها و در بعضی از حوزه‌های دریایی کمبودهایی را داریم و کم‌کاری‌هایی شده که این کمبودها باید جبران شود»

سیف این‌طور ادامه داد: «معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری برای اجرای اهداف و وظایف، علاقه‌مند است در حوزه دریا بتواند آن خلایقی که در حوزه فناوری و در حقیقت دانش فنی وجود دارد را جبران کند و وظیفه خودش را به خوبی به انجام برساند.» او افزود: «تا به امروز در حدود ۲۵۰۰ متر حداکثر عمقی است که بشر توانسته نفت و گاز را از دریا استخراج کند و به صورت انحصاری بهره‌برداری کند. به عبارت دیگر ما هنوز به نیمه و یا عمق متوسط اقیانوس‌ها و دریاهای نرسیدیم و این‌ها اقیانوس‌ها و دریاهایی هستند که حالت مشترک دارد. یعنی هر کشوری که به این فناوری‌ها دست پیدا کند و از لحاظ صنعتی و علمی بتواند در دریا و اقیانوس حضور پیدا کند می‌تواند از این ذخایر و منابع استفاده بهینه‌ای کند. بنابراین توسعه فناوری و علم حوزه دریا در کشور ما اهمیت بسیار زیادی در سال‌های آینده

صحت‌هایش را با این فرمایش مقام معظم رهبری آغاز کرد: «نیروی دریایی ارتش یک نیروی راهبردی، سیاسی، بین‌المللی و علمی و نظامی است.» او در ادامه گفت: «عرض‌اندام قدرتمندانه نیروی دریایی ارتش در طول سال‌های بعد از پیروزی انقلاب اسلامی و به ویژه سال‌های اخیر تبدیل به یک پدیده جهانی شده، است. دوستان می‌دانند که یکی از مشکلات جدی این روزها پدیده تروریسم دریایی یا دزدان دریایی است که خیلی از کشورها از آن رنج می‌برند و مشکلات اقتصادی متعددی را برای خیلی از دولت‌ها ایجاد کرده است، من اعتقاد دارم که قوی‌ترین نیروی نظامی که در سطح دنیا موفق عمل کرد و توانست این معضل جهانی را مهار و با آن مقابله بکند همین نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران بود. همین اقدامات چشمگیر باعث شد سفرای کشورهای بزرگی مانند چین هم در وزارت خارجه حضور پیدا کنند، با امیر هم دیدار کنند و مراتب تشکر خودشان را ابراز نمایند. بنابراین نیروی دریایی برای نظام ما یک افتخارآفرینی بزرگ و یک اقتدار ملی آفریده است.» بروجردی با تأکید بر این که ما سیاست‌هایمان به هیچ عنوان در امور نظامی حمله به هیچ کشوری نیست و تعرض به هیچ کشوری را هم در سر نمی‌پرورانیم ادامه داد: «ما اصولاً نماد صلح‌طلبی در جهان هستیم. ولی همان‌طور که دنیا شاهد بود در شرایط سخت جنگ تحمیلی به دفاع پرداختیم. اگر همین حالا هم بخواهند به کشور ما تعرض بکنند با همه قدرت آن‌ها را سر جایشان می‌نشانیم. خاصیت این سیاست بازدارندگی است. وضعیت امروز ما با بحران جنگ و قبل از آن و حتی قبل از پیروزی انقلاب قابل مقایسه نیست.»

به گفته او درست است که عنوان ایران قبل از انقلاب ژاندارم منطقه بود و پیشرفته‌ترین تجهیزات آمریکایی‌ها در اختیار ایران قرار می‌دادند، ولی ایران مالک هیچ چیزی نبود. حتی برای تغییر یک قطعه از کشتی، باید یک مهندس از آمریکا می‌آمد و قطعه را عوض می‌کرد و می‌رفت. قبل از پیروزی انقلاب اجازه نمی‌دادند افسران ما و متخصصان ما به این تجهیزات آمریکایی دست بزنند و این نماد ذلت بود.

جدال نابرابر آل سعود با یمن، منطقه را تحت تأثیر قرار داده است

بروجردی با اشاره به جنگ نابرابری که عربستان در مقابل کشور فقیر یمن شروع کرده است، گفت: «همان‌طور که ملاحظه می‌کنید کشوری مانند عربستان حدود ۲۰ ماه است یک کشور فقیری مانند یمن را با کمک آمریکا و هم‌پیمانانی که برای خودش تعریف کرده است مورد تعرض قرار می‌دهد. این نشان‌گر قدرت نظامی نیست بلکه این ضعف را نشان می‌دهد. معنی قدرت این است که شما در مقابل یک قدرت بتوانید عرض‌اندام بکنید نه یک کشور ضعیف که توان دفاع از خودش را ندارد. با وجود این امروز وضعیت به گونه‌ای است که یک میلیون لشکر مردمی در یمن به وجود آمده و عربستان بازنده بازی خطرناکی که خود آغازگر آن بوده است.»

رییس کمیسیون امنیت ملی مجلس شورای اسلامی در ادامه گفت: «بنده از طرف همه همکارانم در مجلس



بروجردی:
این که آمادگی خودمان را برای هرگونه حمایتی به خصوص در سواحل مکران اعلام می‌کنم و از حالا برای هدفمند ساختن برنامه پنج ساله‌ای که پیش رو داریم آستین‌هایمان را بالا خواهیم زد.



سیف:
آسیبای میانه یا
کشورهای محصور
در حدود ۴۰۰ میلیون
نفر جمعیت دارند
و این جمعیت اگر
بخواهد اقتصاد
خودش را توسعه
بدهد نیازمند ارتباط
با دنیا خواهد بود
و بهترین راه این
ارتباط، کشور ایران
و دریای عمان و
سواحل مکران و بندر
چابهار خواهد بود.

ماهی را داریم که امنیت غذایی را برای کشور به ارمغان می آورد و سازمان شیلات برنامه های بسیار مفصلی را در این جهت تدوین کرده است و سوم بحث در حوزه نفت و گاز، که در این حوزه پارس جنوبی حدود هشت درصد منابع گازی دنیا را دارد و در خلیج فارس واقع شده است. طبیعتاً از این لحاظ ما باید در حوزه دریا تلاش بکنیم.»

او به جایگاه علمی کشور اشاره کرد و گفت: «ما در بعد آموزش عالی فعالیت های خوبی داشتیم و آماري که داریم نشان می دهد که ما خیلی بیشتر از کشورهای توسعه یافته مانند ژاپن و کره، مهندس تربیت می کنیم. استفاده از این نیروی انسانی در حوزه دریا مستلزم کارهای بعدی ما خواهد بود و خوشبختانه آماري که منتشر شده است ما در ۱۰ کشور برتر حوزه دریا قرار گرفته ایم.»

به گفته سیف، در چند سال اخیر یکی از هدف گذاری که در صنعت و برنامه ریزی انجام شده، این است که طبق آمار در ۱۰ سال آینده در حدود ۴/۸ میلیارد دلار بازار کشتی سازی و سکو سازی داشته باشیم.

او در پایان گفت: «این عدد بسیار است. یعنی اگر متوسط را بخواهید در نظر بگیرید، ما سه میلیارد دلار هر سال در ۱۰ سال آینده، در بازار صنعت دریایی داریم که این سه میلیارد دلار در داخل می تواند تامین بشود، اشتغال ایجاد بکند، صنایع پشتیبان را رشد بدهد و می تواند به راحتی از خارج خریداری بشود. هرچند در گذشته هم این کار انجام گرفته است. بنابراین این هدف گذاری از جمله مواردی است که در وزارت صنعت روی آن دارد برنامه ریزی می شود تا بتوانند حداکثر استفاده از این بازار را انجام بدهند.»

می تواند داشته باشد و می تواند به ما کمک کند تا بتوانیم بهره برداری بهتری از دریا داشته باشیم.» به گفته سیف، آسیبای میانه یا کشورهای محصور در حدود ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت دارند و این جمعیت اگر بخواهد اقتصاد خودش را توسعه بدهد نیازمند ارتباط با دنیا خواهد بود و بهترین راه این ارتباط، کشور ایران و دریای عمان و سواحل مکران و بندر چابهار خواهد بود.

او تاکید کرد: «بنابراین این اهمیت سوق الجیشی به این دلیل است که طبیعتاً این جمعیت باید در آینده با دنیا داد و ستد داشته باشد و نیازمند این ارتباط خواهد بود تا بتواند به توسعه کشور و استفاده بهتر از سواحل کشور ما کمک کند.»

سیف با اشاره به مقام اول ایران از بعد نفت و گاز در دنیا گفت: «تاکنون برداشت نفت و گاز در دنیا از منابع خشکی انجام شده است و در سال های اخیر اکثر مخازن و تولیدات جدید مربوط به آب های عمیق بوده است و سهم دریا در حوزه انرژی مشخص است.»

در بعد آموزش عالی، فعالیت های خوبی داشتیم

دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی به ضرورت پرداختن به حوزه دریا در کشور ما اشاره کرد و یادآور شد: «چند عامل اساسی باعث می شود که ما به دریا به صورت استراتژیک توجه بکنیم. نخست بحث امنیت و دفاع دریایی است که طبیعتاً نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروی دریایی سپاه و نیروی انتظامی در این جهت فعالیت های بسیار خوبی را دارند. دوم بحث توسعه صید و پرورش





معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد:

افزایش فرصت‌های توسعه بخش دریایی در پسابرجام

روز جهانی دریانوردی در راستای همگامی جامعه جهانی با سیاست‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و به منظور توسعه فرهنگ دریایی جهان پایه‌گذاری شده است. هر ساله در اواخر ماه سپتامبر تمامی کشورهای عضو این سازمان به‌طور همزمان با برپایی مراسم نکوداشت، تلاش یک‌ساله دریانوردان را گرامی می‌دارند. در این رابطه نیز آیمو شعار امسال را «کشتیرانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر در جهان» نام‌گذاری نموده است. امسال روز جهانی دریانوردی با همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی و چهارمین نمایشگاه بین‌المللی به‌طور همزمان برگزار خواهد شد. با توجه به اهمیت این سه مراسم دریایی با محمد راستاد، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به گفتگو نشستیم. راستاد هدف سازمان بین‌المللی دریانوردی از انتخاب این شعار را، تأکیدی بر ضرورتی که شاید کم‌تر مورد توجه واقع شده می‌داند.

حجم بالقوه تجارت بین‌المللی داشته است. برای شرکت‌های چندملیتی هیچ مرز و محدوده‌ای به‌منظور سرمایه‌گذاری و تولید در نقاط مختلف جهان، به جزء موارد بسیار معدود و انگشت‌شمار، وجود ندارد. در چنین شرایطی، مزیت مقایسه‌ای عامل موثری در توزیع منابع طبیعی و تولید محصولات است. این فرآیندهای بسیار گسترده در حوزه‌های اقتصادی، تأثیر مثبت و مهمی در توسعه تجارت و متعاقباً حمل و نقل دریایی دارد. طبعاً چنین روندی، اهمیت کشتیرانی برای جهانیان را حیاتی نموده است. بنابراین، امروزه دریاها و اقیانوس‌ها به‌مثابه رگ‌های خون رسان به پیکره جهان بوده و کشتی‌ها عامل حرکت درون این رگ‌های

بندر و دریا: به نظر شما، سازمان بین‌المللی دریانوردی با چه اهدافی شعار سال ۲۰۱۶ را «کشتیرانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر در جهان» انتخاب کرده است؟

راستاد: شعار سال ۲۰۱۶ سازمان بین‌المللی دریانوردی، تأکیدی بر یک واقعیت غیر قابل انکار دارد که در طول تاریخ، بشریت با آن مواجه بوده است. امروزه شرایط اقتصاد جهانی به‌گونه‌ای است که وابستگی‌های کشورها به منابع طبیعی، مصنوعات، توانمندی‌های فنی، منابع انسانی و سرمایه‌های همدیگر، بیشتر و پرنرگ‌تر از گذشته شده است. فرآیند جهانی‌سازی اقتصاد، تأثیر شگرفی در



برای شرکت‌های چندملیتی هیچ مرز و محدوده‌ای به‌منظور سرمایه‌گذاری و تولید در نقاط مختلف جهان، به جزء موارد بسیار معدود و انگشت‌شمار، وجود ندارد.

حیاتی هستند. تبعات توقف حتی یک روز حمل و نقل کالا از طریق دریا برای انسان‌ها، فاجعه‌بار و غیر قابل تصور است. صرف‌نظر از تمامی مایحتاج عمومی که از طریق دریا حمل می‌شود، منابع انرژی محدود و متمرکز در نقاطی از کره زمین، با کشتی‌ها بخش عمده‌ای از سایر نقاط زمین را تغذیه می‌کنند. بنابراین شکی نیست که «کشتیرانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر جهان» بوده و البته می‌توان با قاطعیت گفت که کشتیرانی نه تنها یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر، بلکه ضرورتی بی‌بدیل برای جهان است. با این اوصاف، این‌طور فکر می‌کنم که هدف سازمان بین‌المللی دریانوردی از انتخاب این شعار، تأکیدی است بر ضرورتی که شاید کم‌تر مورد توجه واقع شده و جهانیان آن‌چنان که باید و شاید به اهمیت آن واقف نیستند. یادآوری است از وابستگی به این صنعت حساس و حیاتی برای شکوفایی اقتصادی کشورها و توجه ویژه‌ای که باید به آن داشته باشند.

بندر و دریا: سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور، همسوبا جامعه جهانی دریایی چه مسیری را طی نموده است؟

راستاد: جمهوری اسلامی ایران از جمله اولین کشورهایی است که به عضویت سازمان بین‌المللی دریانوردی درآمده است و سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی کشور، همواره نقشی پررنگ و تاثیرگذار در سازمان بین‌المللی دریانوردی ایفا نموده است. در حال حاضر ما به ۲۸ کنوانسیون بین‌المللی دریایی ملحق شده‌ایم. یکی از محدود کشورهایی هستیم که به‌صورت داوطلبانه توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تحت ممیزی قرار گرفته و نتیجه موفقیت‌آمیزی نیز به دست آوردیم. ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران بنا به کنترل‌های دقیق اعمال شده در مراحل ثبت و بازرسی‌های فنی و ایمنی مستمر کشور صاحب‌پرچم، ناوگانی استاندارد، مدرن و به‌روز محسوب می‌شود، به‌طوری که در تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای کنترل و بازرسی، جایگاه مطلوب و خوبی را به دست آورده و عمدتاً در لیست سفید قرار گرفته‌ایم. تأمین ایمنی دریانوردی و ارتقای آن، به‌عنوان یک هدف مستمر و راهبردی در دستور کار سازمان قرار دارد. در زمینه پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی هم در چارچوب مقررات داخلی و بین‌المللی، بسیار فعال بوده و اقدامات موثری انجام داده‌ایم. به‌طور کلی برای رعایت و اجرای الزامات بین‌المللی دریایی، جزو کشورهایی هستیم که عملکرد مناسبی داشته و در مجامع بین‌المللی دریایی، به‌عنوان یک کشور برجسته و ممتاز در این حوزه قلمداد می‌شویم.

بندر و دریا: با توجه به نزدیک بودن برگزاری بیست و چهارمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، نقش این سازمان و همچنین ارگان‌های دریایی را در رشد و توسعه دریایی کشور چگونه ارزیابی می‌کنید؟

راستاد: سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان سکان‌دار

ارگان‌های دریایی کشور، نقش مهمی در ارتقای هماهنگی و همکاری کلیه ارگان‌های دریایی به‌منظور توسعه همه‌جانبه دریایی کشور ایفا می‌کند. مطمئناً ارگان‌های دریایی کشور، در راستای استفاده از ظرفیت‌های فراوان حوزه دریایی، نیاز به هم‌افزایی و عزمی جدی دارند. ما میتوانیم به‌مراتب بیش از گذشته در عرصه جهانی فعالیت‌های دریایی، نقش آفرینی کنیم. شرایط پسابرجام فرصت‌های توسعه بخش دریایی کشور را به‌مراتب افزایش داده است. در زمینه‌های توسعه ناوگان تجاری، صنایع دریایی، افزایش سهم از حمل و نقل دریایی جهان، تربیت دریانورد و اشتغال دریانوردان ایرانی بر روی ناوگان تجاری بین‌المللی، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی و کلیه بخش‌های مرتبط با توسعه دریا محور، فضا برای فعالیت هست و خوشبختانه عزم جدی در میان فعالان این بخش برای دستیابی به جایگاه والا و برتر منطقه‌ای و ممتاز جهانی وجود دارد.

بندر و دریا: با عنایت به روز جهانی دریانوردی، سازمان بنادر و دریانوردی چه نقش و مسئولیتی در این روز مهم دارند؟ بخش‌های خصوصی، ارگان‌های دریایی و تشکل‌ها و انجمن‌های دریایی چه‌طور؟

راستاد: از آن‌جا که سازمان بنادر و دریانوردی مرجع دریایی کشور بوده و مسئولیت دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور را نیز به عهده دارد، بنابراین برنامه‌ریزی کلی و ساماندهی و اجرای بخشی از مراسمات هفته ملی دریانوردی، به عهده ماست. خوشبختانه اعضای دبیرخانه ارگان‌های دریایی، همکاری و هماهنگی بسیار خوبی در زمینه انجام مناسب و با کیفیت برنامه‌ها با هم دارند. از این‌رو کلیه ارگان‌های دریایی و بخش خصوصی فعال در حوزه دریایی کشور، برای حضور و ایفای نقش در هفته ملی دریانوردی اعلام آمادگی نموده و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، میزبانی همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی را به عهده گرفته است. سازمان بنادر و دریانوردی برای برگزاری نمایشگاه دریایی جمهوری اسلامی ایران اقدامات گسترده‌ای برای دعوت از شرکتهای داخلی و خارجی و رونق بخشیدن به این نمایشگاه انجام داده و مسئولیت کلی را به عهده گرفته است. به‌علاوه سازمان ضمن برگزاری مسابقات آبی شامل شنا و قایقرانی در هفته ملی دریانوردی، در آخرین روز این هفته، برنامه‌های بسیار متنوع و مفرحی را برای عموم شهروندان پیش‌بینی نموده که از جمله این برنامه‌ها، جشنواره غذاهای دریایی، ایستگاه نقاشی برای کودکان در رابطه با دریا و اهمیت حفاظت از محیط زیست دریایی، معرفی تجهیزات دریایی، تقدیر از هنرمندان فیلم‌های دریایی و اجرای نواهای دریایی مناطق جنوب کشور را می‌توان نام برد. همچنین در مراسم اختتامیه همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی، از دریایان نمونه کشور تقدیر به عمل خواهد آمد. امیدوارم این برنامه‌ها بتواند هم عامل مهمی برای رونق و توسعه بخش دریایی کشور شده و هم به اشاعه فرهنگ دریایی در سطح جامعه کمک نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان سکان‌دار ارگان‌های دریایی کشور، نقش مهمی در ارتقای هماهنگی و همکاری کلیه ارگان‌های دریایی به‌منظور توسعه همه‌جانبه دریایی کشور ایفا می‌کند.

اکثر کالاها از طریق کشتی می‌آید

مرزبان ادامه داد: «متأسفانه در گذشته بیشتر و امروز کم‌تر، دیده می‌شوند. با کمی بررسی متوجه می‌شویم اکثر کالاها و خیلی از امکاناتی که ما از آن استفاده می‌کنیم، از طریق کشتی می‌آید. بنابراین دریا و حمل و نقل دریایی از اهمیت و جایگاه بسیار والایی در تجارت جهانی برخوردار است.»

روز دریانوردی، بهانه‌ای برای تشویق جوان‌ها به حرفه دریانوردی

او با اشاره به آمارها گفت: «بیش از ۸۵ تا ۹۰ درصد تجارت کالاها در جهان توسط دریا و کشتی صورت می‌گیرد. بنابراین اهمیت دریا، اهمیت کشتی، اهمیت دریانوردان و بنادر را از این طریق می‌توانید لمس کنید. این روز بهانه‌ای است که ما توجه جامعه را به این قضیه معطوف کنیم و بهانه‌ای که ما برای توسعه حمل و نقل دریایی، تشویق جوان‌ها به حرفه دریانوردی، اقدام کنیم.»

به هر حال باید تکاپو و حرکتی نمایشی صورت گیرد تا آن جایگاه واقعی دریانوردی کشورها تبیین شود و اهمیتش شناسانده شود.

پیشنهاد برای تعریف هفته دریانوردی

مرزبان از پیشنهادش برای تعریف هفته دریانوردی گفت و افزود: «از حدود هشت سال پیش، روز جهانی دریانوردی در همان روز هفته اول مهرماه برگزار می‌شد، این مراسم در یک روز و طی دو، سه ساعت همراه با مراسم شب برای، خانواده‌ها برگزار می‌شد. یکی دو سال بود که من به‌عنوان نماینده دائم ایران و نماینده سازمان بنادر و دریانوردی درآیو مشغول شده بودم، در همان دو سال اول، به معاون اسبق آقای این‌دیان پیشنهاد تعریف هفته دریانوردی به جای روز دریانوردی که هر روز هم برای یکی از رویدادها و موضوعات دریایی اختصاص پیدا کند را دادیم. مثلاً یک روز محیط زیست، یک روز کشتیرانی، یک روز سازمان بنادر، یک روز امنیت دریانوردی و... آن پیشنهاد مکتوب که در آن زمان به معاونت دریایی ارایه شد، مورد پذیرش قرار گرفت و روی آن کار شد. از همان سال، به جای یک روز، یک هفته دریانوردی برگزار شد. الان هم که دیگر جا افتاده و همه جا صحبت از هفته ملی دریانوردی به جای روز جهانی دریانوردی است و این روز در این هفته قرار می‌گیرد.»

ایران هم به‌عنوان یکی از دولت‌های عضو قدیمی IMO که تقریباً نزدیک شش دهه از عضویتش می‌گذرد، به‌خاطر وابستگی شدیدی که به دریا و تجارت دریای دارد، هر ساله همانند بسیاری از کشورهای، این روز جهانی دریانوردی را در لوای هفته ملی دریانوردی گرامی می‌دارد.

همزمانی جشن روز جهانی دریانوردی، همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی و نمایشگاه بین‌المللی

به گفته مرزبان ما یک دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور داریم و یک شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور که دبیرخانه زیر نظر آن کار می‌کند: «تقریباً از یک سال پیش به این طرف، زمره آن شد که این مراسم را هم زمان برگزار کنیم تا این که اواخر سال ۹۴، به این نتیجه رسیدند که ما برای این که بتوانیم موضوع دریا و کشتی و فعالیت‌های دریانوردی را بیشتر مشخص کنیم، کلیه رویدادها را در همین هفته دریانوردی برگزار کنیم.»

تصمیم شورای عالی مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور به ثمر نشست

او تأکید کرد: «در واقع این تصمیم را شورای عالی مدیران ارشد



مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی اعلام کرد:

برگشت خطوط نشانه‌ای از پسابرجام

هفته ملی دریانوردی با توجه به اهمیت آن هر ساله اوایل مهرماه در ایران برگزار می‌شود. امسال این مراسم طی یک هفته همزمان با همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی و نمایشگاه بین‌المللی دریایی گرامی داشته می‌شود، برای اطلاع از چگونگی این مراسم با علی‌اکبر مرزبان، مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی، به گفت‌وگو نشستیم. او با مزیت‌های دریا به خوبی آشناست و این مراسم را نیز دریچه‌ای برای ورود افراد غیر دریایی به صنعت دریایی می‌داند.

مرزبان با اشاره به این که مادر دنیا زمانی به نام سازمان بین‌المللی دریانوردی داریم، گفت: «این سازمان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد است که مقر آن هم در لندن انگلیس است. تمام کشتی‌هایی که الان در دنیا تردد می‌کنند بر اساس قواعد و استانداردهایی مصوب همین سازمان بین‌المللی است و کشورها، عضو این سازمان شده‌اند.»

به گفته مدیرکل امور دریانوردان، ۱۷۲ کشور الان عضو این سازمان هستند و حدود سه دهه است که این سازمان بین‌المللی، هر ساله یک روز را به‌عنوان روز جهانی دریانوردی در هفته آخر ماه سپتامبر تعیین کرده است. مرزبان افزود: «این سازمان از تمام اعضای خودش خواسته که این روز را با برگزاری برنامه‌های متنوعی که در جامعه بندری خودشان گرامی بدارند تا به این صورت این موضوع را به جامعه خود و کشور خود بنمایانند و بشناسانند.»

او افزود: «دلیل این درخواست ساده است، تمام واردات و صادرات کالا و مبادلات تجاری که در دنیا صورت می‌گیرد به‌خاطر کشتی، بندر و دریانوردان است.»



این روز بهانه‌ای است که ما توجه جامعه را به این قضیه معطوف کنیم و بهانه‌ای که ما برای توسعه حمل و نقل دریایی، تشویق جوان‌ها به حرفه دریانوردی، اقدام کنیم.



جامعه دریایی کشور
اگر بخواهد توسعه
پیدا کند هر کسی به
سهم خودش باید
نقش آفرینی کند.

است که صورت می گیرد. هر ساله، مسابقات شنا و قایقرانی توسط سازمان برگزار می شود اما در قالب هفته دریانوردی نبوده است.

توسعه دریامحور

مدیرکل امور دریانوردان پیرامون توسعه دریامحور افزود: «طبق قانون، ما در بحث حاکمیتی دریایی، معتقد هستیم که سازمان بنادر و دریانوردی در راس هرم قرار دارد. حالا اگر سازمان بنادر را به عنوان محور قرار دهیم، وقتی از توسعه دریایی کشور صحبت می کنیم نقش محوری سازمان بنادر، جای خودش را دارد اما توسعه دریایی کشور صرفاً چیزی نیست که توسط سازمان بنادر و دریانوردی صورت گیرد. بلکه مجموعه ای از عوامل، مجموعه ای از ارگان ها، اعم از دولتی و خصوصی هستند که در این چرخه توسعه دریامحور در جامعه دریایی کشور نقش بازی می کنند که نهایتاً منجر به این می شود که بگوییم الان نسبت به قبل چه تغییری کردیم. بنابراین، توسعه دریامحور چیزی نیست که فقط یک ارگان بگوید من این کار را انجام دادم. چون ارگان های متعددی در توسعه دریامحور هستند.» او با اشاره به تهیه پیش نویس سند توسعه دریایی کشور در آفری ۱۴۰۴، در سال گذشته، افزود: «در تأیید تهیه سند توسعه دریایی کشور، همه ارگان های دریایی ذی ربط، کارشناسان خبره و از صنعت بخش خصوصی هم افرادی در آنجا حضور داشتند، که در نهایت مجموعه این افراد و ارگان ها، (البته با محوریت وزارت راه و شهرسازی) آن سند پیش نویس را تهیه کردند. بنابراین جامعه دریایی کشور اگر بخواهد توسعه پیدا کند هر کسی به سهم خودش باید نقش آفرینی کند.»

مرزبان با اشاره به این که مشکلات و موانع وجود دارد و هیچ کس نمی تواند ادعا کند که موانع و مشکلات نیست، ادامه داد: «بخشی از این ها به ساختار، بخشی به قوانین و مقررات، بخشی هم شاید به تعارض میان قوانین و مقررات و شرح وظایف ارگان ها یا نهادها برگردد.»

دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی جای خوبی برای حل و فصل مشکلات

او گفت: «به همین خاطر در سند توسعه دریایی که پیش نویس آن تهیه شده و مراحل استصوابی خود را می گذرانند، یک شورای عالی هماهنگی ارگان های دریایی کشور پیش بینی شده است. به هر حال یک شورای عالی که بتواند همه این ها را تحت پوشش قرار دهد آن جا هم پیش بینی شده که سازمان بنادر به عنوان دبیر آن باشد، رییس و اعضا چه کسانی باشند. بنابراین وقتی بحث از توسعه دریایی کشور می شود، همه افرادی که در دایره تعریف جامعه دریایی و بندری کشور قرار می گیرند نقش دارند و هیچ کس نمی تواند بگوید

ارگان های دریایی کشور (که ۱۵-۱۶ ارگان دولتی و چند ارگان غیردولتی هستند) مطرح کردند و به تصویب هم رسید. در تاریخ هفتم اردیبهشت ماه نهایی شد و در جلسه شورای عالی مدیران بود که تصویب شد و آنجا تصمیم گرفتند که سه رویداد بزرگ، در همین هفته دریانوردی صورت بگیرد: همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور، که بیست و چهارمین امسال برگزار می شود، نمایشگاه بین المللی دریایی و جشن روز جهانی دریانوردی که امسال متفاوت برگزار می شود.»

به گفته مرزبان، اولین باری است که این تجمیع صورت می گیرد: «پس ما سه رویداد داریم. سوم تا پنجم مهرماه، نمایشگاه بین المللی دریایی در مصلاهی تهران، با حضور شرکت های داخلی و خارجی، ششم و هفتم همایش ملی هماهنگی ارگان های دریایی کشور، و نهم که روز آخر هفته دریانوردی است.»

تجمیع مراسم هزینه ها را هم همراه دارد

مرزبان افزود: «ما جشنواره بزرگ دریایی را خواهیم داشت که با یاری خدا در همین پارک آب و آتش برگزار خواهد شد. دلیل اصلی را گفتم ولی در کنارش، کاهش هزینه ها را هم خواهیم داشت. به هر حال، وقتی همه یک زمان برگزار شوند هزینه ها هم کاهش پیدا می کنند. این تصور و برداشت هم بوده که بالاخره بهره وری هم افزایش پیدا می کند.»

او ادامه داد: «البته ما شاهد حجم عظیمی از کارها هستیم که باید در طول سال انجام و فشار کار کم تر شود. اما امسال واقعا فشار کاری دوش دبیرخانه و به ویژه اداره کل امور دریانوردان، سازمان تخصصی بین المللی و معاونت دریایی، بسیار زیاد است. البته کاری است که همه بخش های ارگان ها در کشور درگیر هستند اما سازمان بنادر و دریانوردی به طور خاص، بیشتر درگیر این ماجرا است.»

تلاش برای جشن باشکوه تر

مدیرکل امور دریانوردان با اشاره به این که قبلاً برای گرمای داشت روز جهانی دریانوردی، مراسمی را شبها، در یکی از تالارهای بزرگ شهر، مانند برج میلاد برگزار می کردند، گفت: «هر سال این مراسم به صورت محدود برگزار می شد و خانواده های ارگان های دریایی و بیشتر، سازمان بنادر در آن شرکت می کردند. امسال با مدیریت جدید معاونت دریایی که پیشنهاد اصلی را دادند با بخش های مربوطه مشورت شد، دیدند ایده خوبی است و دنبالش رفتیم. پس به جای این که همان طور یکنواخت صرفاً به خانواده های دریایی بپردازیم، درصد برآمدیم آن را متفاوت برگزار کنیم. پس برای اشاعه فرهنگ دریا و کشتی و بندر، آن را مقداری به عموم جامعه تعمیم دادیم. قرار بر این شد که جشنواره بزرگ دریایی عمومی برگزار می کنیم که نه تنها در آن از خانواده های ارگان های دریایی دعوت می شود، بلکه مردم عادی هم بتوانند شرکت کنند. ضمن این که این فضا ایجاد شود تا به جای این که جمعیت کمی به سالن ها بیایند، امسال در فضای باز پنج تا شش هزار نفر بیایند و در مراسم شرکت کنند.»

پارک آب و آتش میزبان خانواده ها

مرزبان تأکید کرد: «غرفه هایی را نیز در نظر گرفتیم. یک سری مسابقات برای بچه ها تدارک دیدیم و تنوع زیادی به این برنامه ها دادیم. امیدواریم این مراسم برای روز جمعه نهم مهرماه، با برنامه ریزی های صورت گرفته اجرایی شود و برنامه خوبی شود.» جشنواره بزرگ دریایی در پارک آب و آتش قرار است برگزار شود به اضافه یک رویداد دیگر، آن هم جشنواره ورزش دریایی است که قرار است در دو بخش شنا و قایقرانی برگزار شود. این مورد هم اولین بار

معاملات حمل و نقل دریایی انجام دهند که آن بخش هم همگام با این بخش حرکت کند. به هر حال ما در این حوزه هیچ گونه محدودیتی نداریم و هیچ مرزی را برای خودمان قائل نیستیم و می‌توانیم در سطح بین‌المللی اقدام کنیم.»

برگشت خطوط نشانه‌ای از پسابرجام

مدیرکل امور دریانوردان معتقد است: «الان بخش تعاملات بین‌المللی بخش دریایی و بندری ما بسیار فعال شده است. خیلی از خطوط دوباره به بنادر ما برگشته‌اند. خطوط بین‌المللی که رفته بودند، مجموعه این‌ها دست به دست هم می‌دهد که واردات و صادرات ما از طریق دریا بیشتر شود و کشتی‌هایی که برای مدت چند سالی از زمان تحریم، نمی‌توانستند فعالیت درستی داشته باشند، دوباره برگردند. به هر حال بازاری که از دست رفت، برگشتش نیازمند زمان است. بالاخره رقابت در همه‌جا وجود دارد. بنابراین انتظار می‌رود سرمایه‌گذاران داخلی در بنادر، فعالیت بیشتری داشته باشند که خدا را شکر شاهد انعقاد قراردادهای مختلف با شرکت‌های خصوصی هستیم که در بنادر سرمایه‌گذاری می‌کنند.»

کشتیرانی، ضرورت اجتناب‌ناپذیر در جهان

مدیرکل امور دریانوردان بیان این که چند سالی است که شعاری برای خودمان در هفته دریانوردی در نظر می‌گیریم، گتت: «در واقع هم‌گام و منطبق با شعاری که هر سال خود آیمو، تصویب می‌کند و به دنیا اعلام می‌کند. این کار را انجام می‌دهیم. شعاری که امسال آیمو برای سال ۲۰۱۶ اعلام کرده «کشتیرانی، ضرورت اجتناب‌ناپذیر برای دنیا» است که ما این را مقداری تغییرش دادیم به این صورت که دریا و کشتیرانی، ضرورت اجتناب‌ناپذیر (انکارناپذیر) شد. برای توسعه دریایی کشور در حقیقت آن‌را به صورت ملی درآوریم و سعی می‌کنیم برنامه‌های بیشتر در این حوزه باشد.»

مزایای بسیار برای جویندگان کار دریایی

به گفته مرزبان ما فرصت‌های شغلی زیادی در دریا و صنایع دریایی داریم. مانند کار بر روی کشتی‌ها. یک دریانورد، مرز نمی‌شناسد. چون کشتی مرز نمی‌شناسد؛ بنابراین ایران، با نیروهای جوانی که دارد همانند بسیاری از کشورهای شرقی، مانند فیلیپین، هند و اندونزی، اگر وارد بازار بین‌المللی دریانوردی شوند، می‌تواند بازار بسیار جذاب و سودآوری را برای جوانان و فعالان اقتصادی کشورمان به وجود آورد.»

حضور و مشارکت فعالانه ارگان‌ها برای مراسم پربارتر

مرزبان با اشاره به این که هفته دریانوردی پیش روی ماست، افزود: «با چند رویداد مهم و بزرگ رویه رو هستیم و انتظاری که ما از همه ارگان‌های دریایی داریم، در درجه اول این است که حضور و مشارکت فعالانه و پرفروغی در این رویدادها داشته باشند. امیدوار هستیم که این تجربه خوبی شود که بتوانیم در آینده، هفته ملی دریانوردی را پربارتر گرامی بداریم.»

او در پایان روز جهانی دریانوردی به خانواده بزرگ جامعه بندری و دریایی کشور به ویژه مالکان و اپراتورهای کشتی‌ها و مهم‌تر از همه دریانوردان عزیزی که روی کشتی‌ها در شرایط سخت کار می‌کنند، تبریک گفت و ابراز امیدواری کرد که: «جامعه کشور ما، غیر از جامعه دریایی، هم به این همایش بیایند و با پیدا کردن آگاهی و آشنایی با صنعت دریانوردی و صنایع جانبی بسیار متعددی که دارد، وارد فعالیت‌های این حوزه بشوند.»



که من نقش ندارم یا به من ارتباطی ندارد.» به گفته او همه باید نقش خودشان را به درستی ایفا کنند، از تداخل وظایف و مسئولیت‌ها جدا خودداری کنند و با حسن نیت و تعامل و هم‌دلی، اگر موانع و مشکلاتی پیش آید، آن‌ها را برطرف کنند.

مرزبان معتقد است: «دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور می‌تواند جای خوبی برای حل و فصل این گونه مسایل باشد. مثلاً در همین همایش بیست و چهارم که ششم و هفتم مهرماه برگزار شود و الان پنل تخصصی آن کار می‌کند، که این‌ها به چالش‌های روز بپردازند، نه به اختلافات و موانع و مشکلاتی که وجود دارد. آن‌ها را باید خودشان حل کنند. موانعی که نیاز به هماهنگی بین ارگان‌ها دارد، خروجی آن در قالب یک قطعنامه ارایه شود و هر کسی کار خودش را انجام دهد. بنابراین هر کسی سر جای خود بر اساس وظایف و اختیاراتی که دارد عمل کند، موانع و مشکلاتی هم اگر پیش آمد با روحیه تعامل و هم‌دلی، صبر و حوصله و مذاکره حل کنند.»

انتظار از سازمان بنادر برای فراهم‌سازی بسترهای لازم

به گفته او هر کسی نقش خودش را ایفا کند. اما می‌توان به صورت خاص گفت که از سازمان بنادر انتظار می‌رود، بسترهای لازم برای بازگشت رونق به حمل و نقل دریایی ناوگان ملی را فراهم کند که سازمان بنادر نیز قوی وارد عمل شده است.

مرزبان تصریح کرد: «ما تقریباً در هفته و یا شاید هم در هر روز مکاتبات و درخواست‌هایی از طرف هیات‌های داخلی و خارجی برای انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری در حوزه‌های مختلف دریایی و بندری داریم. سازمان بنادر هم به عنوان محور حاکمیتی دریایی و بندری کشور، نقشش را به خوبی ایفا می‌کند و تمهیدات لازم را انجام می‌دهد.»

او با اشاره به برداشته شدن تحریم‌ها، خاطرنشان کرد: «کشتی‌های ما باید تحت کلاس موسسات رده‌بندی خارجی قرار بگیرند. سازمان بنادر نیز با ورود به مذاکره با موسسات رده‌بندی کشورهای دیگر که در کشور ما شعبه بزنند یا این که به چه صورت با موسسات رده‌بندی داخلی خود ما همکاری داشته باشند و این خدمات را بدهند، در پیشبرد توسعه دریانوردی تلاش می‌کند.»

مرزبان با بیان این که هر سازمانی انتظاری می‌رود، افزود: «وقتی بحث مسایل مالی در پیش است، قطعاً با توجه به شرح وظایف ارگان‌ها، انتظار بیشتری از وزارت اقتصاد و دارایی می‌رود. از وزارت امور خارجه انتظار می‌رود که آن‌ها مشکلات مالی را در انتقال



الان بخش تعاملات بین‌المللی بخش دریایی و بندری ما بسیار فعال شده است. خیلی از خطوط کشتیرانی دوباره به بنادر ما برگشته‌اند.



عکس: مجتبیٰ بحیرایی

آینده را باید در دریا جستجو کرد

چهارمین نمایشگاه بین‌المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران با هدف ترویج، اشاعه و گسترش فرهنگ دریامحور، معرفی دستاوردهای علمی، پژوهشی و تکنولوژی صنعت دریایی و دریانوردی، معرفی فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه‌های دریایی و مشارکت در روند جهانی شدن با حضور وزیر راه و شهرسازی و وزیر صنعت، معدن و تجارت و مدیرعامل سازمان بنادر و جمعی از مسئولان ارگان‌های دریایی کشور سوم مهرماه آغاز به کار کرد. این نمایشگاه در روز جهانی دریانوردی که میزبان شرکت‌های داخلی و خارجی فعال دریایی نیز بود در روز نخست خود با استقبال زیادی مواجه نشد. بعضی از مدیران عامل در روز نخست به نمایشگاه نیامده بودند یا نرسیده بودند که امیدواریم در روزهای آتی استقبال بیشتری صورت بگیرد.



آخوندی:

حتی در شرایط سخت از طرف آیمو نیز به‌عنوان یک کشور سفید اعلام شده‌ایم و این یعنی اگر بخواهیم با مقررات بین‌المللی عمل کنیم و سهممان را به دست آوریم خواسته به حقی است.

عزیز به کار بگیریم.

به گفته او چند سیاست محوری در حوزه دریا وجود دارد که با پیگیری آن‌ها سعی بر تشریک مساعی داریم که در یک جهت واحد حرکت شود.

وزیر راه و شهرسازی در باره یک حوزه بین‌المللی و جهانی به‌عنوان اولین سیاست مطرح کرد و گفت: «بحث اصلی ما، افزایش قدرت رقابت‌پذیری ایران در سطح جهان است. برای این منظور باور داریم که بتوانیم توانمندی خود را در زمینه نرم‌افزاری و سخت‌افزاری افزایش دهیم تا بتوانیم سهم درخور توجهی از اقتصاد دریایی در سطح جهان داشته باشیم.»

او گفت: «اطمینان می‌دهم که با قواعد بازی بین‌المللی آشنا هستیم و متعهدانه در سطح جهان آن را به کار می‌گیریم.»

آخوندی با بیان این که ایران یکی از بنیان‌گذاران آیمو است ادامه داد: «حتی در شرایط سخت از طرف آیمو نیز به‌عنوان یک کشور سفید اعلام شده‌ایم و این یعنی اگر بخواهیم با مقررات بین‌المللی عمل کنیم و سهممان را به دست آوریم خواسته به حقی است.»

وزیر راه و شهرسازی به امنیت مرزهای دریایی ما اشاره کرد و افزود: «ما در یک منطقه پرآشوب در خلیج فارس و شمال آفریقا زندگی می‌کنیم. مرزهای مادرهای امنی است که از نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران جمهوری اسلامی ایران باید تقدیر کرد، آن چه که به دست آوردیم در یک تشریک مساعی با تمام فعالان حوزه دریا است.»

دریا را فقط به خدمات حمل و نقل دریایی خلاصه نکنیم

او از حوزه حمل و نقل، مسافری، گردشگری و تفریحات



عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی با قواعد بازی بین‌المللی آشنا هستیم

آخوندی در این مراسم ضمن خوشامدگویی به مهمانان داخلی و خارجی گفت: «امیدواریم آن چه در توان داریم برای توسعه ایران

دریایی، شیلات، منابع دریایی، حوزه شهرسازی و سکونت در بنادر مختلف به عنوان سیاستی دیگر یاد کرد و گفت: «وقتی از دریا صحبت می‌کنیم، از همه ظرفیت‌های آن صحبت می‌کنیم. دریا را فقط به خدمات حمل و نقل دریایی خلاصه نکنیم، دریا ثروتی مهم برای تمام مردم جهان و مردم ایران است.»

آخوندی با اشاره به این که علاوه بر نوسازی و توسعه بنادر ایران بحث بازاریابی بین‌المللی در حوزه بنادر ایران از موضوعات مورد توجه است، گفت: «بنادر در حال توسعه هستند. بندر چابهار که توسعه سریعی دارد و قرار است ظرفیت از ۲/۵ به ۸/۵ میلیون تن برسد. در جاسک توسعه خواهیم داشت. در بندر شهید رجایی توسعه فاز دو و سه در دستور کار قرار داد. نوسازی بندر امام خمینی (ره) و خرمشهر و همچنین در شمال کشور هم می‌توان به توسعه بنادر امیرآباد، انزلی و نوشهر در دریای خزر اشاره کرد.»

او ادامه داد: «در بندر چابهار ۴۰۳ میلیون دلار از موسسه صندوق توسعه ملی تسهیلات گرفتیم همچنین دو قرارداد ۸۵ و ۱۵۰ میلیون دلاری با هندی‌ها در این زمینه داشتیم» آخوندی با بیان این که عمدتاً در بازاریابی‌های بین‌المللی تلاش بر این است که کرایه‌های جدید تعریف کنیم، گفت: «می‌خواهیم تمام ذی‌نفعان کرایه‌دهنده فعال شوند. در بندر چابهار از مشارکت فعال کشور هندوستان و افغانستان بهره‌مند هستیم و همچنین در بندر شهید رجایی از تمام بازیگران بین‌المللی دعوت می‌کنیم که بیایند و در این بندر و برای توسعه آن به عنوان یک بندر بین‌المللی با ما اشتراک منافع داشته باشند. ما هم از آن حمایت کنیم تا بازاریابی بین‌المللی گسترده‌ای داشته باشیم.»

او از شبکه‌ای کردن سیستم بنادر سخن به میان آورد و افزود: «نه تنها بنادر بزرگ بلکه برای تمام بنادر ایران می‌خواهیم این شبکه را راه‌اندازی کنیم. مثلاً بندر دیلم یا بعضی از بنادر کوچک با شکل‌گیری بنادر بزرگ بی‌اهمیت شدند الان دنبال شبکه بندری هستیم تا در تمامی بنادر کوچک و بزرگ کشورمان متمرکز شویم.» به گفته وزیر راه و شهرسازی در زمینه MRO نگهداری و تعمیر کشتی‌ها نیاز به کمک وزارت صنعت و معدن داریم و قاعدتاً می‌توانیم سهم عمده‌ای در تعمیرات کلی کشتی‌ها داشته باشیم که الان سهم ما سهم درخوری نیست.

آخوندی سوخت‌رسانی دریایی را نکته قابل توجه بعدی دانست و گفت: «برای افزایش سوخت‌رسانی اقداماتی انجام شده است در سال آینده چند پروژه بانکرینگ را افتتاح می‌کنیم و سرمایه‌گذاری‌هایی در حال انجام است.»

او پشتیبانی از تولید برای صادرات را مهم دانست و افزود: «می‌توانیم امکان صادرات مشتقات نفتی را داشته باشیم و از آن حمایت کنیم. ایجاد امکانات برای صادرات، سیاست بعدی ماست، پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر ساحل باید کانون تولیدهای مختلف برای صادرات باشد»

آخوندی از میزان سرمایه‌گذاری شش هزار میلیارد تومان در پس کرانه که رقم بسیار بزرگی است خبر داد و گفت: «این نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری‌های بزرگی در بنادر ایران در حال انجام است.»

وزیر راه و شهرسازی به بحث بنادر خشک و تجهیز تمام بنادر ایران به ریل اشاره کرد و گفت: «در این سیاست سعی بر آن است تا با تجهیزاتی که داریم عملیات گمرکی را داخل سرزمینمان عملیاتی کنیم.»

او از اولین بندر خشک شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) هم سخن گفت و ابراز امیدواری کرد که مستقیماً با بنادر

شمال و جنوب باید یکپارچه عمل کنند. آخوندی به مسئولیت اجتماعی در بهسازی زندگی شهرنشینان حاشیه بندر اشاره کرد که در دستور کار قرار داد.

او همچنین به بحث حمل‌ونقل ترکیبی دریا و هوا اشاره کرد و گفت: «قاعدتاً باید وضع هوانوردی ارتقا پیدا کند مثلاً بهترین فرودگاه‌ها را در بندر چابهار داشته باشیم و به‌منظور حمل‌ونقل چهاروجهی از آن استفاده کنیم.»

آخوندی تصریح کرد: «با وجود این که سواحل در دریا زیاد است و ایران دروازه ورودی میان کشورهای آسیای میانه است. فرهنگ دریایی در ایران ضعیف است. پس نیاز به آموزش داریم»

او در پایان افزود: «آموزش دریایی باید از ابتدا شروع شود و آموزش ابتدایی باید دانش‌آموزان را با دریا آشنا کند و این فقط مخصوص ساحل‌نشینان نباشد بلکه ساکنان در کویر نیز آینده خود را در دریا جستجو کنند.»



آخوندی:
در بندر چابهار از مشارکت فعال کشور هندوستان و افغانستان بهره‌مند هستیم و همچنین در بندر شهید رجایی از تمام بازیگران بین‌المللی دعوت می‌کنیم که بیایند و در این بندر و برای توسعه آن به عنوان یک بندر بین‌المللی با ما اشتراک منافع داشته باشند.



محمد رضا نعمت زاده، وزیر صنعت، معدن و تجارت

انتشار سند راهبردی صنایع دریایی طی یک ماه آینده

نعمت زاده در این مراسم با اشاره به این که در قرآن کریم نیز به سیر در دریاها و استفاده از نعمات دریا توصیه بسیار شده است گفت: «گر بخواهیم جهانی فکر کنیم سه چهار مساحت زمین را آب فرا گرفته است. زندگی بسیاری از مردم با دریا ارتباط دارد.»

به گفته او اگر بخواهیم اقتصاد مقاومتی را جدی بگیریم و با توجه به تاریخچه دریانوردی و نیروی دریایی و تجارب باید برای جبران نارسایی‌ها تلاش کنیم.

نعمت زاده با اشاره به اینکه طی دو سال گذشته برنامه راهبردی ده‌ساله صنایع دریایی با کمک صاحب‌نظران تهیه شده است و طی ماه آینده در اختیار علاقه‌مندان قرار خواهد گرفت، افزود: «آخرین ویرایش آن چند روز پیش با کمک دانشگاه صنعتی شریف، انجمن مهندسی صنایع دریایی، وزارت صنعت معدن، سازمان گسترش و صنایع نوسازی و کشتی‌سازی‌ها تهیه شده است و به صورت

فشرده راهبردی در اختیار علاقه‌مندان قرار می‌گیرد تا برنامه خود را با آن عملیاتی کنند.»
دست‌سازندگان بیاد باز باشد اگر به مشکلی هم برخوردند ما کمک خواهیم کرد.
او نیاز کشور به صنایع دریایی را زیاد دانست و افزود: «خرید خارجی در این مدت زیاد بوده است، اگر می‌توانستیم یک پنجم را در داخل خرج کنیم، شرایط بهتری داشتیم. صندوق توسعه ملی ما پول نفت صادرات گاز خود ما را می‌گیرد ارز در اختیار سازنده خارجی می‌گذارد اما حاضر نیست در اختیار سازنده داخل بگذارد. برای حل این مشکل به دیدار هیات عامل صندوق رفتیم و به نتیجه خوبی هم رسیدیم.»

نعمت زاده ادامه داد: «متأسفانه در این چند سال نتوانستیم صندوق را متقاعد کنیم پول را به سازنده داخلی بدهد. مقام معظم رهبری بر درون‌زایی تاکید دارند، باید اعتماد به خود داشته باشیم و فاینانس خارجی به نفع صنایع و تولیدات داخلی استفاده کنیم.»
او در پایان از همه صنعت‌گران تقاضا کرد که رضایت مشتری را اصل بدانند.



محمد سعید نژاد مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

در بنادر هیچ گونه محدودیتی نداریم

سعید نژاد با تبریک هفته دفاع مقدس و یاد خاطره شهدای بزرگ انقلاب و با اشاره به این که روز ۲۴ سپتامبر به‌عنوان روز جهانی دریانوردی توسط سازمان آیمو تعیین شده و از همه کشورهای عضو خواسته شده آن را گرامی بدارند سخنان خود را آغاز کرد.

او با اشاره به این که مراسم با سال‌های قبل تفاوت دارد اشاره کرد و افزود: «الان در شرایط پسا برجام و لغو تحریم‌های ظالمانه که لطمه اقتصادی زیادی به کشور ما زد هستیم.»
به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی، تحریم‌ها به کلی از بین رفته خطوط کشتیرانی داخلی بر اساس سیاست‌های محوری خود می‌توانند به هریک از بنادر دنیا بروند.
او افزود: «موسسات رده‌بندی که در کشور ایجاد شده مورد

حمایت ما قرار خواهند گرفت.»
سعید نژاد ادامه داد: «در زمینه تجهیزات بندری خوشبختانه شرکت‌های بزرگ در دنیا از نظر کیفیت و چه از نظر قیمت و از نظر زمان در یک رقابت تنگاتنگ هستند. خطوط مختلف کشتیرانی برای ورود به ایران و گرفتن ویندو در رقابت هستند که بتوانند فضا بگیرند و وارد بنادر ایران بشوند.»
او گفت: «پیشنهاد سرمایه‌گذاری توسط اپراتورهای بندری بزرگ دنیا در بنادر ایران به‌طور جدی مطرح است، ۹ پیشنهاد مشخص از شرکت‌های سرمایه‌گذاری در فازهای جدید بندر شهید رجایی داریم، این بندر موقعیتی خاص دارد.»

به گفته مدیر عامل سازمان بنادر، سرزمین ما به لحاظ موقعیت خاص استراتژیک سوق الجیشی راه ورود ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت به منطقه است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که جمهوری اسلامی ایران همواره تلاش کرده، موقعیتی را هم در اختیار دیگران قرار دهد، گفت: «ایران امکانات را به گونه‌ای فراهم می‌کند که کشورهای منطقه از آن استفاده کنند شرایط پس از برجام بهتر شده است بسیار مناسب‌تر می‌توانیم این خدمات را به دیگران ارائه بدهیم.»

به گفته سعید نژاد مهم‌ترین دلیل کسانی که بحث پیشنهاد سرمایه‌گذاری برای بنادر شهید رجایی یا بنادر ایران را مطرح می‌کنند اجتناب از هزینه‌های مازاد و زیادی است.

سعید نژاد در پایان ابراز امیدواری کرد که شرایط مناسب برای توسعه را در زمینه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری رانیز فراهم کنیم.



محمد رضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس

بعد از برجام شرایط بهتر می‌شود

محمد رضا رضایی کوچی نماینده مردم چهارم در مجلس شورای اسلامی که در آیین افتتاح چهارمین نمایشگاه دریایی جمهوری اسلامی ایران سخن می‌گفت، اظهار داشت: «امروزه بیش از ۸۵ درصد مبادلات تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود که



سعید نژاد:

پیشنهاد

سرمایه‌گذاری

توسط اپراتورهای

بندری بزرگ دنیا در

بنادر ایران به‌طور

جدی مطرح است،

۹ پیشنهاد مشخص

از شرکت‌های

سرمایه‌گذاری در

فازهای جدید بندر

شهید رجایی داریم،

این بندر موقعیتی

خاص دارد.



پروین فرشچی، معاون محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست

نمایشگاه در کشتی می تواند ایده بعدی باشد

فرشچی که در این مراسم حضور داشت، هم افزایی همه ارگان های دریایی را خوب دانست و گفت: «ارایه برای سرمایه گذاری خوب است، ما توسعه دریا محور را برای استان های جنوبی را خواهیم داشت. این نمایشگاه زمینه آن را فراهم می کند.»

او افزود: «برای سرمایه گذاری هایی که برای توسعه دریا می خواهد انجام شود اگر الزامات زیست محیطی لحاظ نشود بعدها مشکلات زیادی برای کشور خواهد داشت.» به گفته فرشچی این که حضور محیط زیست دریایی و الزامات زیست محیطی در همه مراحل انجام می گیرد مهم است.

او با اشاره به روز جهانی دریانوردی افزود: «این زمان برای ما شروع سال تحصیلی است و در مورد این که برای زمان و مکان نمایشگاه از لحاظ مردم مناسب باشد یا نه تردید دارم.»

فرشچی ادامه داد: «شاید بهتر بود این نمایشگاه با فشردگی یک روزه باشد و از لحاظ روابط عمومی اگر اطلاع رسانی بیشتری صورت بگیرد، همه شرکت های داخلی و خارجی می توانند در آن شرکت کنند.»

او پیشنهاد می دهد یک بار هم بیاییم و این نمایشگاه را داخل کشتی های بنادر و دریانوردی انجام دهیم؛ یعنی داخل کشتی نمایشگاه بگذاریم.

او هدف خود را از شرکت در نمایشگاه، دیدن همه ارگان های مرتبط با دریا مطرح کرد و گفت: «سرمایه گذاری زیست محیطی هم وجود دارد که ما از آن غافلیم. اما هزینه آلودگی از پیشگیری آن بیشتر است پس صنایع دوست دار طبیعت برای ما جالب است. الان نیاز آبی کشور مطرح است بنابراین ما دوست داریم در این نمایشگاه آب شیرین کن با تکنولوژی متنوع ببینیم. تکنولوژی بازیافت کشتی اگر در این نمایشگاه بباید بسیار خوب است چون همیشه مورد توجه بوده است.»

او ابراز امیدواری کرد که، تکنولوژی های جدید دوست دار طبیعت هم باید در این دست نمایشگاه ها حضور داشته باشند.»

در کشور ما از این رقم به ۹۰ درصد می رسد.» رییس کمیسیون عمران مجلس افزود: «ایران با داشتن خلیج فارس، دریای عمان و خزر و همچنین پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار مرزی شرایط مناسبی دارد، رتبه اول شرکت ملی نفتکش، رتبه ممتاز ناوگان کشتیرانی شرایط ویژه ای را برای کشور فراهم کرده است.»

به گفته رضایی وضعیت روبه رشدی در صنایع دریایی و در زمینه تعمیر شناورها داریم. همچنین وضعیت مناسبی در شیلات و برنامه هایی نیز برای پرورش ماهی در قفس وجود دارد که نشان می دهد فعالیت خوبی در این حوزه در حال انجام است.

او افزود: «طرح توسعه بنادر کشور مخصوصا بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی در حال انجام است که وزارت راه در این زمینه قدم های خوبی برداشته است و ظرفیت خوبی را برای توسعه بنادر کشور دارند فراهم می کند.»

به گفته رییس کمیسیون عمران مجلس نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروی دریایی سپاه پاسداران که قدرت بلامنزاع دریایی حاشیه کشور هستند، امنیت کاملی را برای تجارت فراهم کرده اند.

چالش ها و مشکلات: از ۲۰۰ میلیون تن ظرفیت صادرات، تنها ۱۳۰ میلیون تن استفاده می کنیم

رضایی با اشاره به سند چشم انداز ۱۴۰۴ گفت: «باید کشور اول منطقه در حوزه حمل و نقلی دریایی باشیم ولی فاصله زیادی تا آن داریم دوستان تلاش زیادی انجام دادند و امروز زیرساخت های ۲۰۰ میلیون تن صادرات و واردات کالا داریم که از این ظرفیت چیزی حدود ۱۳۰ میلیون تن استفاده می کنیم، یعنی زیرساخت های صادرات و واردات کالا در کشور فراهم شده است که بعد از برجام می توانیم این ظرفیت را ارتقا بدهیم و عملا در حوزه صادرات از مرز ۲۰۰ میلیون تن هم بگذریم.»

او یکی از مشکلات جدی که امروز بنادر ما دارند را اتصال به شبکه ریلی دانست و افزود: «بنادری هستند که ظرفیت بالایی دارند ولی برای جابه جایی کالاهاشان به شبکه ریلی متصل نیستند. اتصال ریلی اولویت های بحث های اصلی وزارت راه باشد.»

سازمان هایی که در حوزه بندر و دریا فعال هستند باید تعامل بیشتری داشته باشند

رضایی به توسعه پایدار مناطق ساحلی و این که هنوز در شهرهای حاشیه سواحل مردم به لحاظ اقتصادی شرایط خوبی ندارند اشاره کرد و گفت: «این خلأ وجود دارد و باید در دستور کار قرار بگیرد که آن ها نیز در وضعیت معیشتی بهتری قرار بگیرند و در رفاه و آسایش زندگی کنند.»

نماینده مردم جهرم هرگونه فعالیت در دریا و سواحل را نیازمند هماهنگی با سازمان بنادر دانست و افزود: «برطرف شدن این مسئله منوط به حمایت قوه قضاییه است، ما نیز در حوزه قانون گذاری حمایت های لازم را از سازمان بنادر انجام خواهیم داد.»

او از لزوم تشکیل ناوگان امداد نجات سخن به میان آورد و گفت: «در دریا سوانحی به وجود می آید باید سازمانی باشد که تامین امنیت کند و حاکمیت بیشتر در دریا را شاهد باشیم و همچنین از آلودگی در دریا جلوگیری شود.» او با بیان این که دریا می تواند زمینه کار و اشتغال را فراهم نماید ابراز امیدواری کرد که با تلاش بیشتر زمینه کار را فراهم نماییم.



رضایی:
زیرساخت های صادرات و واردات کالا در کشور فراهم شده است که بعد از برجام می توانیم این ظرفیت را ارتقا بدهیم و عملا در حوزه صادرات از مرز ۲۰۰ میلیون تن هم بگذریم.

ما باید در کسب و کار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها حرف اول را در منطقه بزنیم و در این زمینه پتانسیل هاب شدن را داریم به شرط آن که بتوانیم این کار را مستمر انجام دهیم و با مشکل تامین نشدن سوخت مواجه نباشیم.»

نمایشگاه‌های حوزه دریایی تجمیع شوند

سلمان ضربی یکی دیگر از فعالان حوزه دریایی با مناسب ارزیابی کردن فرصت نمایشگاه دریایی برای معرفی خدمات و محصولات این حوزه، گفت: «سرمایه‌گذاری در کرانه‌ها و پس کرانه‌ها نیازمند حضور



شرکت‌های توانمند است و ما هم توانمندی خود را در ساخت سوله‌های مکانیزه و مدرن با ظرفیت‌های ۱۵۰ هزار تنی طی قرارداد احداث این سوله‌ها یا سازمان بنادر اثبات کرده‌ایم. این فعال حوزه دریایی از سازمان بنادر درخواست کرد نمایشگاه‌های این حوزه را تجمیع کند تا همه فعالان این بخش بتوانند در یک زمان و یک مکان تمام ظرفیت‌های این بخش را ببینند و از آن استفاده کنند.»

نمایشگاه در برگیرنده شرکت‌های مطرح بین‌المللی باشد

امیر محمودی مستقالاتی از فعالان حوزه دریایی - نفت و گاز - نیز در بیان انتظار خود از نمایشگاه گفت: «با توجه به پیشرفت روزافزون صنعت، از نمایشگاه‌ها انتظار داریم تعامل و شناخت بین فعالان این حوزه ایجاد کند و



دست‌اندرکاران بخش‌های مختلف با آخرین دستاوردهای همکاران خود آشنا شوند. او استقبال هر چه بیشتر از این نمایشگاه را در گرو تبلیغات موثرتر برگزار کنندگان دانست و افزود: «وزیر و مسئولان حوزه دریایی و بندری کشور تلاش خود را بر بین‌المللی کردن بنادر ایران متمرکز کرده‌اند و نمایشگاه‌های این حوزه هم باید در برگیرنده شرکت‌های مطرح و معتبر بین‌المللی باشد.

او خاطر نشان کرد: «کماکان مبادلات پولی با طرف‌های خارجی برای ما مشکل ساز است و امیدواریم مسئولان هر چه سریع‌تر این مشکل را از پیش روی فعالان دریایی کشور بردارند.»



نخلی:
اگر شرکت‌های
بخش خصوصی که
خدمات بندری ارائه
می‌کنند از تعرفه‌های
بندری معاف شوند
قطعا به رونق‌گیری
سرمایه‌گذاری در
بنادر کمک‌شایان
توجهی خواهد شد.



سکینه الماسی نماینده شهرهای عسلویه
دیر، کنگان، جم

به دنبال فعال کردن اقتصاد دریا هستیم

الماسی در حاشیه این مراسم گفت: «بیشتر دنبال فعال کردن اقتصاد دریا هستیم. معیشت مردم، مستقیم یا دریا مرتبط است مردم منطقه ما چشم امید به سمت دریا و اشتغال‌زایی از دریا دارند.» الماسی ادامه داد: «۶۵۰ هزار نفر در بندر سیراف و در ۲۱۰۰ سال قبل ساکن بودند اما حالا چه طور؟ ما می‌خواهیم وضعیت فعالیت بندر را به ۲۱۰۰ سال پیش برگردانیم.»

این عضو کمیسیون تلفیق مجلس گفت: «در زمینه لایروبی راینی‌های لازم با مسئولان اداره بندر صورت گرفته لایروبی بندر دیر را داشتیم و از مسئولان قول گرفتیم در این ماه بیایند و بازدید کنند تا برای بنادر دیگر هم این لایروبی صورت بگیرد.»

شرکت‌های خصوصی حاضر در نمایشگاه

می‌توانیم در سوخت‌رسانی هاب منطقه باشیم

کاپیتان نخلی از فعالان حوزه دریایی کشور با اشاره به رشد کمی و کیفی نمایشگاه طی سال‌های برگزاری گفت: «ایران مزیت مناسبی در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا و بندر دارد و برای مثال در حوزه فعالیت



شرکت ما، که سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و شناورهایست، با مشکلاتی از قبیل نبود تامین سوخت به میزان کافی و بالا بودن تعرفه‌های بندری مواجه هستیم که این مشکلات مانع فعالیت بخش خصوصی در این حوزه است. اگر شرکت‌های بخش خصوصی که خدمات بندری ارائه می‌کنند از تعرفه‌های بندری معاف شوند قطعا به رونق‌گیری سرمایه‌گذاری در بنادر کمک‌شایان توجهی خواهد شد.» او افزود: «با توجه به این که ایران تولیدکننده انواع سوخت است



رشد ۵۵ درصدی صادرات غیر نفتی

۹۵۰ هزار و ۱۵۵ تن کالای غیرنفتی وارد کشور شد که این رقم نشانگر کاهش ۱۵ درصدی است.

رونق ترانSHIP کالاهای غیرنفتی

او گفت: «طی پنج ماهه سال جاری، بیش از ۶۸۱ هزار تن کالای غیرنفتی از طریق این بندر ترانSHIP شد که افزایش ۲۹ درصدی را در این رابطه شاهد بودیم.»
ایدنی بیان کرد: «طی مدت یاد شده، یک میلیون و ۹۱۵ هزار و ۷۰۱ تن انواع کالای غیرنفتی از طریق بندر تجاری استان بارشده سه درصدی ترانSHIP شده است.»
ایدنی همچنین در ادامه حجم صادرات کالاهای غیرنفتی از طریق بندر تجاری این استان در پنج ماهه سال ۹۵ را ۱۴۱ میلیون و ۸۳۰ هزار و ۵۰۶ تن را با رشد ۵۵ درصدی اعلام کرد.

تخلیه و بارگیری از ۸۶۴ هزار TEU کانتینر

او بیان کرد: «از ابتدای سال جاری تا کنون، ۸۶۴ هزار و ۴۳۲ TEU کانتینر در پایانه های بندر تجاری استان تخلیه و بارگیری شد که در این بخش افزایش ۲۸ درصدی به ثبت رسید.»

پهلویی بیش از ۱۶ هزار فروند شناور با رشد ۲۲ درصدی

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان تعداد شناورهای ورودی به بندر تجاری این استان در پنج ماهه سال ۹۵ را بیش از ۱۶ هزار فروند اعلام کرد و افزود: «از این میزان، دو هزار و ۱۵۱ فروند شناور بالای هزار تن و ۱۳ هزار و ۸۹۰ فروند از کشتی های پهلویی گرفته در بندر تجاری هرمزگان، زیر هزار تن وزن داشته اند.»
ایدنی ضمن اشاره به رونق تردد شناورها به بندر تجاری این استان، گفت: «پهلویی شناورها در این مدت، در مجموع ۲۲ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد داشته است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان از ثبت رقم بیش از ۴۲ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری انواع کالا و افزایش صادرات مواد غیرنفتی در کارنامه عملیاتی بندر تجاری این استان طی پنج ماهه نخست سال جاری خبر داد.



ابراهیم ایدنی ضمن ارایه گزارشی از عملکرد مجموعه کل بندر استان هرمزگان از آغاز سال ۹۵ تا ابتدای شهریورماه جاری، اظهار داشت: «طی این مدت، در مجموع ۴۲ میلیون و ۱۵۲ هزار و ۸۲۴ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر این استان با رشد ۲۲ درصدی تخلیه و بارگیری شد.» او افزود: «از مجموع عملیات انجام شده در این بندر، ۲۶ میلیون و ۱۹۸ هزار و ۴۸۲ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۵ میلیون و ۹۵۴ هزار و ۳۴۲ تن اختصاص به کالاهای نفتی اختصاص دارد.»

رشد ۵۷ درصدی صادرات فرآورده های نفتی

ایدنی حجم کل کالاهای صادر شده در بخش نفتی طی پنج ماهه سال ۹۵ را ۶ میلیون و ۴۹۱ هزار و ۱۸۳ تن اعلام کرد و از افزایش ۵۷ درصدی این بخش از عملیات بندری خبر داد و گفت: «طی این مدت، یک میلیون و ۴۸۶ هزار و ۳۱۳ تن انواع کالا در بخش نفتی وارد شده است.»

ترانزیت ۴۱ هزار تن کالای نفتی به خارج از کشور

او در بخش دیگری از سخنان خود از ترانزیت ۴۱ هزار و ۷۰۳ تن انواع مشتقات و فرآورده های نفتی از طریق پایانه های بندر این استان طی سال جاری خبر داد.
این مقام مسئول بیان کرد: «همچنین در مدت یاد شده هفت میلیون و ۹۳۵ هزار و ۱۴۳ تن از این گونه فرآورده ها کابوتاژ شد که نسبت به مدت مشابه سال گذشته چهار درصد افزایش داشته است.» مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: «همچنین بیش از سه میلیون و

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره):

آیت‌الله رضازاده، معاون مهندسی و عمران اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این که مجوز مرحله دوم ساخت بندر صیادی بحرکان افزود: «در پی رعایت الزامات قانونی ناظر بر ساخت و بهره‌برداری سازها و تاسیسات ساحلی، تایید اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان و استعلامات اخذشده از مراجع ذی‌ربط، مجوز مرحله دوم ساخت بندر صیادی بحرکان واقع در شهرستان هندیجان توسط سازمان بندر و دریانوردی صادر شد.»

روابط عمومی بندر شهید باهنر:

محمد محسنی، مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری ۷۵۷ هزار تن انواع کالا و همچنین افزایش ۶۳ درصدی صادرات محموله‌های نفتی در این بندر طی پنج‌ماه نخست سال جاری خبر داد و گفت: «از آغاز سال جاری تا ابتدای شهریورماه، یک میلیون و ۳۸۷ هزار و ۵۷۹ نفر مسافر در بندر با مدیریت اداره بندر شهید باهنر جابه‌جا شدند که رشد ۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ثبت رسید و عمده آن از طریق بندر شهید حقانی صورت گرفته است.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

احمد شهریاری معاون دریایی و بندری بندر خرمشهر از برگزاری مانور آمادگی عملیاتی مقابله با آلودگی دریایی در این بندر خبر داد و گفت: «این مانور به منظور افزایش توان عملیاتی واحد عملیات بندر خرمشهر در مقابله با آلودگی در شرایط اضطراری برگزار شد. ابتدا آلودگی توسط فنس بوم و کمک شناور ناصر ۳ و قایق رسکیو محصور و سپس توسط اسکیمور و پد جاذب، جذب و جمع‌آوری شد و در نهایت پدهای جمع‌آوری شده برای بازیافت و سایر امور به پیمانکار تسهیلات دریافت مواد زائد تحویل داده خواهد شد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

علی خدمتگزار، مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با اشاره به ظرفیت سیلوهای بندر امیرآباد گفت: «با ورود دو فروند کشتی و تخلیه محموله‌های گندم به وزن بیش از پنج هزار تن در این سیلوها، ظرفیت نگهداری غلات در این بندر به بیش از ۱۷۱ هزار و ۵۰۰ تن افزایش یافته است.»



مانور اطفای حریق در مخازن نفتی بندر امام خمینی (ره)

مانور بدون اطلاع قبلی اطفای حریق در مخازن نفتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با هدف ارزیابی توان و آمادگی تیم فرماندهی عملیات با مشارکت نیروهای تیم واکنش سریع بخش خصوصی برگزار شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به لزوم ارتقای آمادگی و توان نیروهای عملیاتی مرکز آتش‌نشانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) و تیم‌های واکنش سریع شرکت‌های بخش خصوصی فعال در این مجتمع بندری اظهار داشت: «با توجه به عملیات‌های بارگیری فرآورده‌های نفتی در این مجتمع بزرگ بندری و ضرورت ارتقای ایمنی و برخورداری از آمادگی لازم برای مقابله با حوادث غیرمترقبه، مانوری با موضوع اطفای حریق بدون اطلاع قبلی در محل مخازن نفتی برگزار شد.»

گرایلو در ادامه افزود: «با اجرای این مانور که در ساعات اوج گرما برگزار شد، سطح و کیفیت فرماندهی عملیات و عملکرد نیروهای عملیاتی در حین اجرای مانور ارزیابی شد.»

معاون دریایی و بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان تصریح کرد: «در جریان این مانور، تیم واکنش سریع بخش خصوصی تلاش کرد از سرایت دامنه حریق فرضی به دیگر مخازن جلوگیری کرده و در مرحله بعد با همکاری نیروهای عملیاتی مرکز آتش‌نشانی مجتمع بندری امام خمینی (ره) حریق را مهار کرده و نسبت به اطفای کامل آن اقدام نمایند.» یادآور می‌شود نیروهای عملیاتی مرکز آتش‌نشانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) ضمن مشارکت در عملیات اطفای حریق سانحه پتروشیمی بوعلی سینا در تیرماه سال جاری، آمادگی و شایستگی خود را به نمایش گذاشته و مورد تحسین مقامات بلندپایه کشوری نیز قرار گرفتند.





انتخاب مدرس سازمان جهانی دریانوردی در بندر امام خمینی (ره)

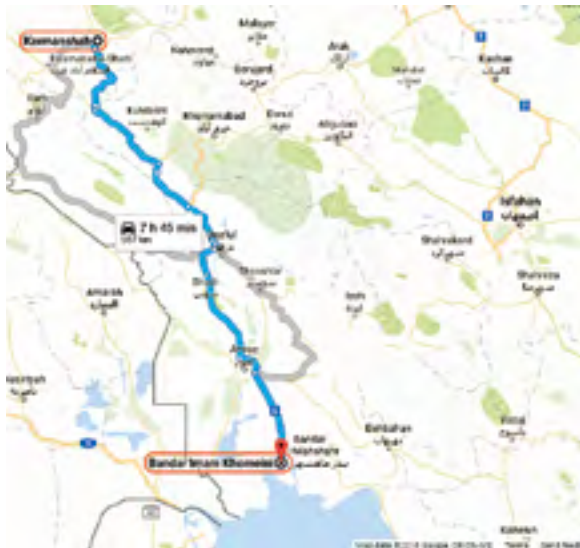
برای نخستین بار در تاریخ کنترل و بازرسی فنی شناورهای کشور، یکی از کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به عنوان مدرس بین المللی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) برای تدریس کنوانسیون های دریایی برگزیده و معرفی شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «در جریان برگزاری چهارمین سمینار بین المللی کنترل و بازرسی فنی کشتی ها مطابق تفاهم نامه منطقه اقیانوس هند که از هشتم تا دوازدهم شهریورماه سال جاری در کشور مالدیو برگزار شد، پوریا کولیوند، از کارشناسان مرکز کنترل و بازرسی شناورها در این اداره کل، به عنوان مدرس کنوانسیون های SOLAS، STCW و ISM CODE برگزیده و معرفی شد.»

ابوطالب گرایلو در ادامه افزود: «کسب این موفقیت برای مدیریت دریایی کشور بسیار با ارزش بوده و در پی برگزاری موفقیت آمیز دوره های مشابه در کشور، توسط او و تحت نظارت تفاهم نامه اقیانوس هند صورت پذیرفته است.»

گرایلو خاطرنشان کرد: «از آن جا که تاکنون تدریس کلیه دوره ها و سمینارهای کنترل و بازرسی مطابق با تفاهم نامه منطقه ای اقیانوس هند توسط کشورهای استرالیا، ژاپن و فرانسه صورت می گرفت، انتخاب کولیوند، به مثابه نخستین اقدام این تفاهم نامه، برای برگزاری دوره های مذکور با بهره گیری از توان نیروهای بومی سایر کشورهای عضو به شمار می آید.»

معاون دریایی و بندری تصریح کرد: «حضور یک کارشناس متخصص ایرانی به عنوان مدرس بین المللی برای اولین بار در تاریخ کنترل و بازرسی فنی شناورها در کشور صورت می پذیرد.» یادآوری می شود تفاهم نامه اقیانوس هند دارای ۱۷ عضو ثابت از جمله جمهوری اسلامی ایران و ۱۰ عضو ناظر نیز هست.



پتروشیمی کرمانشاه صادرات خود را از مجتمع بندری امام خمینی (ره) آغاز نمود

در پی ایجاد فرصت های مناسب سرمایه گذاری در اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان که در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی و به منظور پشتیبانی از تولید و صادرات کشور و با بهره گیری از مزایای منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) انجام گرفت، شرکت صنایع پتروشیمی کرمانشاه اقدام به سرمایه گذاری برای احداث سایت عملیاتی چند منظوره در این منطقه ویژه نموده که پس از اتمام آن پروژه، موفق شد اولین محموله خود را از طریق این مجتمع بزرگ بندری به بازارهای جدید صادراتی بارگیری و ارسال نماید.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به آغاز بارگیری کود شیمیایی اوره به وزن ۲۷ هزار و ۴۵۹ تن از تولیدات صنایع پتروشیمی کرمانشاه، اظهار داشت: «به دنبال سرمایه گذاری شرکت صنایع پتروشیمی کرمانشاه در زمینه احداث انبارهای نگهداری محصولات پتروشیمی، مقادیر قابل توجهی از محصولات این شرکت در انبارهای مذکور انبارش شده و برای تسهیل صادرات و بازاریابی محصولات خود در بازارهای جهانی از آن بهره برداری شد.» گرایلو در ادامه افزود: «در جریان فرآیند بارگیری این محموله ها با همکاری مناسب عوامل تخلیه و بارگیری در این مجتمع بندری، تجهیزات و ادوات مناسب و مورد نیاز تهیه و تامین شده و حسب تعهدات صاحب کالا در موعد مقرر و با سرعت مطلوب، بارگیری و به بازارهای مقصد ارسال شد.»

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به تمهید بستر و امکانات مهیا در این مجتمع بزرگ بندری برای فعالیت های بازرگانی صاحبان کالا و تولیدکنندگان داخلی، برخورداری از فرصت های مناسب سرمایه گذاری برای پشتیبانی تولید و صادرات کشور در زمینه انبارش و نگهداری کالا، سرعت و سهولت تخلیه و بارگیری کالاها را یکی از مزیت های بهره گیری از توانمندی های بندر برای دست یافتن به بازارهای جدید جهانی برشمرد.



ارتقای پوشش رادیویی آب‌های استان بوشهر

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از ارتقای پوشش رادیویی آب‌های استان خبر داد.

مسعود قاسمیان، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، در این باره گفت: «در راستای اهداف سازمانی و دستیابی به سطوح بالاتر ایمنی دریانوردی مبتنی بر الزامات IMO و کنوانسیون‌های SAR و SOLAS در خصوص برقراری ارتباطات رادیویی مناسب و پایدار، نقاط کور رادیویی محدوده آب‌های ساحلی و دریایی استان بوشهر طی چندین فاز شناسایی و به‌منظور رفع در دستور کار این اداره کل قرار گرفت.»

او افزود: «از مهم‌ترین مزایای این سامانه برخلاف سیستم‌های تکرار کننده مرسوم می‌توان به قابلیت به‌کارگیری آن در کلیه کانال‌های باند فرکانسی VHF دریایی و قابلیت شبکه‌پذیری تجهیزات اشاره کرد به گونه‌ای که تمامی سامانه‌های مشابه در یک شبکه واحد گسترده، توانایی مانیتورینگ یکدیگر و استفاده از خطوط و ظرفیت‌های همدیگر را دارا هستند.»

او اضافه کرد: «از دیگر ویژگی‌های این سامانه می‌توان به امکان پشتیبانی از انواع رمزکننده‌های صوت و دیتا، قابلیت گسترش منعطف شبکه و اتصال خطوط غیرمتمرکز به سامانه، قابلیت آماده به‌کار سریع، قابلیت اتصال به انواع رادیو و تغییر پارامترهای رادیو از راه دور، برقراری مکالمه در حالت کنفرانس بین چندین خط ارتباطی یا کنسول، قابلیت نمایش وضعیت خطوط ارتباطی و مکالمات در حال انجام بر روی شبکه، قابلیت انتخاب هم‌زمان چندین کانال رادیویی، قابلیت ذخیره تمامی مکالمات شبکه و مرور آرشو صوتی گفتگوها از هر نقطه از شبکه و مبتنی بر ساختار پروتکل IP، اشاره کرد.»

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر بیان کرد: «در فاز اول این پروژه، سامانه ارتقای پوشش رادیویی سیستم‌های VHF DSC و رفع نقاط کور رادیویی جزیره خارگ با موفقیت راه‌اندازی شد.»

روابط عمومی بندر امیرآباد:

آتش‌نشانی بندر امیرآباد در راستای ارتقای توان و دانش عملیاتی کارکنان و تبادل اطلاعات اقدام به برگزاری مانور اطفای حریق تانکر در حال تخلیه و بارگیری مشتقات نفتی با همکاری یکی از شرکت‌های مستقر در منطقه ویژه کرد. بنا بر این گزارش کاهش زمان رسیدن گروه‌های عملیاتی به محل حادثه، همکاری و هماهنگی نیروهای عملیاتی، شناسایی نقاط ضعف و قوت در زمان مواجهه با شرایط بحرانی و بررسی و ارزیابی تجهیزات اطفای آتش‌نشانی از اهداف این مانور بوده است.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران:

امیر دریادار آزاد، فرمانده منطقه یکم نداجا صبح روز سوم مهرماه در استقبال از نواز عزامی از کشور ایتالیا با نام «بورو» که در اسکله منطقه یکم امامت نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در بندر عباس پهلو گرفت، گفت: «با توجه به بین‌المللی بودن نیروی دریایی در تمامی کشورهای جهان، هر ساله یگان‌های نظامی دریایی متشکل از ناوها و یگان‌های پروازی در قالب ناوگروه به کشورهای دیگر عزیمت می‌کنند. هدف از این سفرها، تعاملات دریایی بین‌المللی و گاهی به منظور انجام تمرین‌های دریایی مشترک و یا انجام آزمایش‌های مشترک بین دو یا چند کشور است.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

ایرج صفری معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، از تمدید گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه در این اداره کل خبر داد و گفت: «با پایان مهلت اعتبار گواهینامه‌های پیشین و با انجام ممیزی جدید در اردیبهشت‌ماه از سیستم مدیریت یکپارچه IMS بندر بوشهر که توسط شرکت SGS سوئیس انجام شد، گواهینامه سیستم مدیریت یکپارچه بندر بوشهر تمدید شد.»

مانا:

لویدز لیست در گزارشی نوشت که نرخ کرایه حمل کانتینری در مسیرهای تجاری اروپای شمالی-آسیا و آسیا-مدیترانه با رسیدن به تریب ۷۶۴ و ۶۶۷ دلار برای هر TEU روند نزولی ۲۰ درصدی را به نمایش گذاشته است. همچنین کاهش رشد تقاضا نه تنها مسیر تجاری اروپای شمالی-آسیا بلکه مسیر تجاری مدیترانه-آسیا جایی که کشتیرانی هانچین کره جنوبی حضور قوی دارد را نیز متاثر ساخته است.



مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان مطرح کرد:

فعال نمودن مسیرهای ترانزیتی ارزآوری قابل توجهی را در پی خواهد داشت

ظرفیت صنایع دریایی و بندری اشاره شده که امیدواریم در اصلاحات بعدی کامل تر شود و به این ظرفیت‌ها توجه بیشتری داشته باشیم. به گفته چراغی سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور در این صنعت، در حال توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری و دریایی است تا ظرفیت‌های بنادر را متناسب با حجم بازار هدف، هم در شمال و هم در جنوب کشور افزایش دهد. در واقع، نخستین نقش سازمان بنادر توسعه زیرساخت‌هاست که به خوبی و بر اساس برنامه‌های از پیش تعیین شده در حال انجام است و پس از آن، باید مباحث مربوط به مطالعات بازار و بازاریابی به کمک بخش‌های خصوصی فعال در این صنعت مورد توجه قرار گیرد تا با استفاده از زیرساخت‌های فراهم شده، ظرفیت‌های بازار را فعال کند و به اهداف مورد نظر برسد.

چراغی تصریح کرد: «به طور کلی، خزر بازار بسته‌ای است و به همین دلیل بین ایران و چهار کشور دیگر حاشیه دریای خزر تبادلات تجاری مستقیمی اتفاق می‌افتد، در بندر انزلی، ۵۲ درصد از سهم تبادلات تجاری ما با کشور روسیه، حدود ۴۰ درصد با قزاقستان، حدود پنج درصد با آذربایجان و سه درصد با ترکمنستان در حال انجام است. البته سعی می‌کنیم تبادلات تجاری خود را با افزایش ترانزیت به بالاترین سطح برسانیم. در واقع با توجه به این که این کشورها کالاهایی را برای انتقال به کشورهای همسایه مادر جنوب کشور و کشورهای نظیر هند و آسیای جنوب شرقی دارند، ما باید بتوانیم این بخش از بازار را فعال کنیم.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان در خصوص طرح‌های جدید سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر گیلان یادآور شد: «اخیرا قراردادهایی برای ساخت و تکمیل زیرساخت‌های تجاری منعقد شده است که با این رویکرد در حال تکمیل حلقه‌های لجستیکی کالا از مسیر بنادر گیلان در بخش دریایی و بندری هستیم که با این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توان حجم جابه‌جایی کالا به ویژه غلات، مواد نفتی، مواد اولیه و صادرات مواد غذایی و محصولات کشاورزی را در دریای خزر افزایش داد.»

چراغی تاکید کرد: «برای چندین طرح هم در حال فراخوان و شناسایی سرمایه‌گذار هستیم که شامل اجرای پروژه تعمیر و کشتی‌سازی، پروژه مجتمع گردشگری دریایی یا مارینا، چندین انبار و سیلو، سردخانه، پایانه صادراتی و پروژه تولید برق در بنادر گیلان می‌شود.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان با بیان این که سهم صنایع بندری و دریایی ایران در GDP کشور قابل توجه نیست و زیر ۱۰ درصد است، افزود: «با توجه به قرار گرفتن ایران در مسیر چندین کریدور بین‌المللی می‌توانیم با چند راهکار و برنامه‌ریزی در بخش ترانزیت و در بخش صادرات به خصوص



صادرات به کشورهای حاشیه و کشورهای که به محصولات ما نیاز دارند، می‌توانیم به افزایش سهم صنعت بندری و دریایی در GDP دست یابیم.» چراغی با اشاره به این که صنایع دریایی و بندری در حوزه‌های مختلف اشتغال‌زایی، درآمدزایی و پویایی اقتصادی نقش مهمی را ایفا می‌کنند، گفت: «از آنجایی که ایران به دلیل دسترسی مستقیم به دریا هم در شمال و هم در جنوب پتانسیل ویژه‌ای در این حوزه دارد، اگر بتوانیم همه ظرفیت‌های موجود در صنایع دریایی و بندری را در حوزه واردات، صادرات و ترانزیت فعال کنیم، خواهیم توانست سهم قابل توجهی را در GDP (تولید ناخالص داخلی) به خود اختصاص دهیم.»

او ادامه داد: «با توجه به موقعیت استراتژیک ایران برای اتصال کشورهای CIS با جمعیتی حدود ۳۰۰ میلیون نفر به جنوب کشور و آب‌های آزاد، اگر هماهنگی و هم‌افزایی بین ارگان‌های دولتی و بخش خصوصی اتفاق بیفتد می‌توانیم از ظرفیت‌های ترانزیتی کشورمان به صورت بهینه و کامل استفاده کنیم.»

چراغی با بیان این که فقط ۲۰ تا ۳۰ درصد از ظرفیت‌های ترانزیتی کشور فعال هستند، اظهار کرد: «ما با فعال‌سازی مسیرهای ترانزیتی می‌توانیم ارزآوری قابل توجهی داشته باشیم. علاوه بر این در حوزه صادرات به کشورهای CIS به ویژه روسیه پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های قابل توجهی داریم که تاکنون به طور کامل استفاده نشده و می‌توانیم با برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری در این بخش، سیاست‌ها و اهداف درون‌زا و برون‌گرا بودن اقتصاد مقاومتی را در این بخش محقق کنیم.»

او با اشاره به این که در دنیا به طور معمول سهم صنایع دریایی و بندری حدود ۴۰ تا ۴۵ درصد از GDP است و ما باید به این عدد نزدیک شویم، گفت: «اکنون سهم این صنایع از GDP کشور کم‌تر از ۱۰ درصد است.» این مقام مسئول در اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان افزود: «خوشبختانه، به طور مستقیم در تبصره ۲۱ برنامه ششم توسعه افزایش

مانا:

بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل کانتینری جهان موسوم به APM Moller-Maersk قرار است برای نیل به اهداف استراتژیک خود به دو بخش «حمل‌ونقل ترکیبی و لجستیک» و «نفت و انرژی» تجزیه شود. بر همین اساس، گروه حمل‌ونقل ترکیبی و لجستیک شرکت‌های تابعه خط مرسک، پایانه‌های APM، Damco، Svitser و گروه کانتینری مرسک را به عنوان یک شرکت مستقل و با عنوان‌های مختلف تجاری ترکیب می‌کند.

هفت‌دریا:

خبرگزاری «آسوشیتد پرس» نوشته است که راه‌اندازی تاسیسات ۶۵۰ میلیون دلاری در شهر فجیره در شرق امارات انتقال نفت به نفت‌کش‌های بسیار بزرگ را آسان‌تر می‌کند. بر این اساس، بارگیری در بندر فجیره موجب می‌شود که نفت‌کش‌ها دیگر مجبور به گذر از تنگه باریک هرمز در دهانه خلیج فارس نباشند.

خبرگزاری صداوسیما:

محمدرضا نایب‌پور، مالک کلوپ غواصی چابهار با اشاره به این‌که وضع گردشگری در تابستان امسال، تفاوت چندانی با تابستان سال گذشته نداشته، یکی از اتفاقات خوب در گردشگری چابهار را افزایش تعداد خطوط پروازی در سال جاری دانست و گفت: «به صورت پایدار امسال شاهد راه‌اندازی خطوط پروازی از مقصد چابهار به مقسط و دبی بوده‌ایم که می‌تواند در رشد گردشگری منطقه بسیار موثر باشد.»

تابناک هرمزگان:

فرزین حدقل معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد قشم با بیان این‌که جشنواره تابستانی قشم امسال در تابستان برگزار نشد، خاطر نشان ساخت: «امسال در اقدامی متفاوت برگزاری جشنواره گردشگری قشم را به فصل پیک سفر به این جزیره یعنی در اواخر پاییز منتقل کردیم. از آن‌جا که در فصل تابستان به دلیل شرایط گرم آب و هوایی آن‌طور که شایسته است شاهد ورود گردشگران به جزیره نیستیم، بنابراین برنامه‌های خاص در جشنواره در زمان با حضور انبوه گردشگران بسیار جذاب‌تر خواهد بود.»



جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی نفتی از تعهدات بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی است

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران امدادسانی به افراد مضطر در دریا و جلوگیری از آلودگی نفتی در دریا را از تعهدات بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد.

سیاوش رضوانی در حاشیه برگزاری نخستین مانور منطقه‌ای جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی نفتی که شهر یورماه سال جاری در بندر فریدونکنار برگزار شد با اعلام این مطلب افزود: «ایران به‌عنوان عضو سازمان جهانی دریانوردی موظف به اجرای ۲۸ کنوانسیون بین‌المللی الزام‌آور است و بر همین اساس در کلیه بنادر مهم کشور مرکز جستجو و نجات دریایی (MRCC) ایجاد شده است.»

او با اشاره به ضرورت برگزاری مانور منطقه‌ای جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی نفتی، افزایش آگاهی و ارتقای سطح آمادگی پرسنل عضو تیم عملیاتی و ایجاد هماهنگی بین ارگان‌های دریایی و مراکز امدادی را از مهم‌ترین اهداف این مانور برشمرد.

رضوانی یادآور شد: «خوشبختانه با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و تلاش و جدیت تیم‌های عملیاتی شرکت‌کننده، این مانور با موفقیت انجام شد و نقاط ضعف و قوت آن طی جلسه‌ای که پس از اتمام مانور برگزار شد مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.» این مانور با حضور ولی‌الله ناناکناری نماینده مردم فریدونکنار، بابلسر و بهمنمیر در مجلس شورای اسلامی، حسین منفردی فرماندار و سایر مسئولان کشوری و لشکری شهرستان فریدونکنار در محل حوضچه بندر فریدونکنار توسط تیم‌های جستجو و نجات و مقابله با آلودگی نفتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و با مشارکت و همکاری شرکت راهبران بندر فریدونکنار، نیروی دریایی سپاه، دریابانی و شناور تفریحی دل‌یجان خزر و همیار ناجی برگزار شد.





نگاه ویژه آلمان‌ها و افغان‌ها به بندری که ۳۶۵ روز آفتابی دارد

عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار با بیان این که چابهار بهینه‌ترین نقطه جهت اتصال قاره‌های اروپا، آفریقا و آسیا است، گفت: «بسیاری از کارشناسان داخلی و خارجی تاکنون از چابهار به عنوان یک منطقه استراتژیک ویژه در زمینه ترانزیت کالا و اتصال قاره‌ای یاد کرده‌اند و داده‌هایی که از صاحب‌نظران در دست



است، صحت این امر را تایید می‌کند. او با اشاره به این که کشورهای آسیای میانه و افغانستان در خشکی محصور شده‌اند، عنوان کرد: «بهترین و بهینه‌ترین راه ارتباطی این مناطق با دریای آزاد چابهار محسوب می‌شود و فاصله چابهار با خلیج فارس دیگر مزیت آب‌های آزاد این بندر است.» کردی با بیان بحران‌های مختلف موجود در خلیج فارس از جمله ناامنی، تصریح کرد: «نگاه‌های سرمایه‌گذاری به این نتیجه رسیده‌اند که استفاده از آب‌های خلیج فارس بسیار خطرپذیر است و در پی آن هستند که به نحوی از این آب‌ها خارج شوند و این موضوع برای چابهار فرصت مناسبی ایجاد کرده، چرا که موقعیت مکانی چابهار از هر بحرانی به دور است.»

مدیرعامل منطقه آزاد چابهار گفت: «در یک سال گذشته بیش از ۱۰۰ هیات تجاری داخلی و خارجی به چابهار آمده‌اند که در میان هیات‌های خارجی، آلمان‌ها و افغان‌ها نگاه ویژه‌تری به چابهار داشته‌اند. چابهار برای افغانستان یک فرصت جدی برای دسترسی به آب‌های آزاد است به نحوی که آن‌ها در تلاشند بخش عمده صادرات خود را از چابهار انجام دهند.»

او افزود: «در حال حاضر افغانستان بخشی از میوه و خشکبار و سنگ‌های معدنی خود را از طریق آب‌های چابهار صادر می‌کند.»

کردی با اشاره به فعالیت ۱۱۰ شرکت ثبت شده افغان در چابهار، گفت: «یکی از این مجموعه‌ها، واحد تصفیه روغن است، به نحوی که تجار افغان روغن خود را که از مالزی خریداری می‌کنند در این واحد تصفیه کرده و سپس به افغانستان ارسال می‌کنند.» او ادامه داد: «چابهار مورد توجه آلمانی‌ها نیز قرار دارد و در واقع شرکت‌های آلمانی در پی تولید برق از راه انرژی‌های نو از جمله انرژی خورشیدی در این بندر هستند، چرا که چابهار ۳۶۵ روز آفتابی است و تفاهم‌نامه این همکاری با سازمان انرژی‌های نو ایران امضا شده است. در حال حاضر چهار مجموعه ۱۰ مگاواتی خورشیدی در چابهار نصب شده که یکی از آن‌ها تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسد.»

کردی در پایان با اشاره به تشکیل شورای برنامه‌ریزی و توسعه در سازمان منطقه آزاد چابهار گفت: «برای نخستین بار در سطح مناطق آزاد این شورا در چابهار تشکیل می‌شود. این شورا در واقع مجموعه‌ای از اتاق‌های ایده است به نحوی که برنامه‌های مختلف که توسط کارگروه‌های تخصصی آن تنظیم شده در این شورا تصویب و عملیاتی می‌شوند.»

مثلث ارتباطی مردم، بنادر، کشتی، شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۷

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO شعار روز جهانی دریانوردی در سال ۲۰۱۷ میلادی را با عنوان «مثلث ارتباطی مردم، بنادر و کشتی» اعلام کرد.

به گزارش پایگاه رسمی IMO، دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی ایجاد فرصت‌های همکاری با کشورهای توسعه‌یافته و رو به توسعه، بنادر خصوصی و عمومی، بخش کشتیرانی و حمل‌ونقل با هدف شناسایی و ارتقای بهترین روش‌های ممکن و نیز ایجاد پل‌های ارتباطی بین بخش‌های مختلف دیگر در سال ۲۰۱۷ میلادی را ضروری خواند.

بر اساس این گزارش، دبیر کل IMO اهداف این سازمان را در سال ۲۰۱۷ در سه مورد اصلی خلاصه کرد. نخست، توسعه همکاری نزدیک بین بنادر و شناورها که امری اجتناب‌ناپذیر است. دومین هدف این سازمان در سال ۲۰۱۷ میلادی به افزایش استانداردهای جهانی و تعیین قوانین برای ایمنی، امنیت، کارایی بنادر و مقامات ساحلی و بندری اختصاص دارد. در نهایت سومین هدف اصلی IMO استانداردسازی عملیات بنادر از طریق تشخیص و توسعه بهترین روش‌های راهنمایی و مواد آموزشی است.

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی در ادامه و ضمن اشاره به بخش دریانوردی که کشتیرانی، بنادر و افراد را در برمی‌گیرد، افزود: «نباید نقش چشمگیر افراد در کمک به دولت برای ایجاد افزایش زمینه‌های استخدام، رونق و پایداری سواحل از طریق تجارت دریایی، توجه به بخش‌های دریایی و بنادر به عنوان منابع ثروتمند در ساحل و دریا و از طریق توسعه اقتصاد پایدار نادیده گرفته شود.»

او بار دیگر به شعار روز جهانی دریانوردی با عنوان «کشتیرانی؛ ضرورت انکارناپذیر دنیا» اشاره کرد و یادآور شد: «بر همین اساس، همکاری بنادر، شناورها و افراد برای تسهیل حمل‌ونقل دریایی، افزایش کارایی، ایمنی، حفاظت از محیط‌زیست و امنیت دریایی بیش از پیش اهمیت دارد.»

این مقام مسئول ادامه داد: «برای دستیابی به اهداف توسعه‌ای و پایدار سازمان ملل، IMO با این سازمان همکاری خواهد کرد تا پاسخی برای چالش‌های پیش روی جهان امروز از جمله آلودگی روزافزون، تغییرات اقلیمی، تهدیدات زیست‌محیطی، استخراج ناپایدار منابع طبیعی و بی‌ثباتی در انواع مهاجرت‌ها بیابد. در نهایت دو عامل اساسی به سمت ثبات جهانی و توسعه پایدار برای افراد، ایجاد کشتیرانی کارآمدتر و همکاری با بنداری است که مورد حمایت دولت قرار گرفته‌اند.»

تین نیوز:

دولت هند در تلاش برای تقویت صنعت کشتیرانی این کشور تصمیم گرفته است به کشتی‌های رو-رو که در نوار ساحلی این کشور اقدام به جابه‌جایی خودرو می‌کنند، تخفیف بندری بدهد. وزارت کشتیرانی هند اعلام کرد که همه بنادر اصلی هند به مدت دو سال تخفیف ۸۰ درصدی در هزینه‌های مربوط به کشتی (VRC) و هزینه‌های ساحلی (CRC) به کشتی‌های رو-رو ارائه می‌کنند.

تین نیوز:

شرکت توسعه و اپراتور بندری Abu Dhabi Ports اعلام کرد که سود خالصش در نیمه نخست سال ۲۰۱۶ میلادی نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۷۷ درصد رشد داشته که ناشی از افزایش محموله‌های عمومی، فله و رو-رو بوده است. همچنین درآمدهایش در این مدت ۲۰ درصد افزایش یافته است.

بندر و دریا:

تفاهم نامه همکاری بین بنادر دو کشور آلمان و روسیه با هدف افزایش ترافیک ترانزیت بار، جذب بیشتر مشتریان و توسعه روابط بین دو منطقه اقتصادی Leningrad روسیه و Schleswig-Holstein آلمان به امضای هر دو طرف رسید. اولین فاز این تفاهم نامه شامل ارائه خدمات لجستیکی جدید برای تحویل گیری بار بین آلمان و روسیه است که از طریق خطوط کشتیرانی Cis-Cargo GmbH و PUL Trans JSC انجام خواهد شد.

مانا:

بهنام نوروزی مدیر کل گمرکات استان بوشهر با اشاره راه اندازی سامانه جامع امور گمرکی بندر ریگ، اظهار داشت: «ارایه درخواست از طریق سامانه جامع امور گمرکی علاوه بر حذف کاغذ مربوط به ارایه اسناد احراز هویت، بی نیازی به حضور ارباب رجوع و تسریع در کار، موجب ارتقاء نظام سلامت اداری و رضایتمندی ارباب رجوع است و گامی بلند در راستای اهداف عالی سازمان (ارتقاء پنجره واحد تجاری) خواهد بود.»



بندر امیرآباد سومین بندر در زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی

مدیر بندر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد با حضور در برنامه زنده سیمای امید شبکه تبرستان، بندر امیرآباد را مولود انقلاب اسلامی ایران دانست و گفت: «این بندر با دارا بودن بیش از هزار هکتار اراضی پشتیبانی و با توجه به ظرفیت‌های گوناگون، در سال ۷۶ از سوی شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی معرفی شد.»

علی خدمتگزار با اشاره به این که در فاز اول بندر امیرآباد، ۹ پست اسکله به طول ۱۵۰۰ متر با ظرفیت اسمی ۴/۵ میلیون تن وجود دارد افزود: «در فاز دوم با بهره‌برداری شش پست اسکله جدید به طول بیش از ۱۱۰۰ متر ظرفیت اسمی بندر به ۷/۵ میلیون تن در سال افزایش پیدا خواهد کرد.» او از بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر دریایی خزر نام برد و خاطر نشان کرد: «این بندر رتبه سوم را در زمینه‌های تناژ تخلیه و بارگیری، اراضی پشتیبانی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بین بنادر کشور دارا است.» مدیر بندر امیرآباد با بیان این که یکی از نکات اساسی در ارایه خدمات به تجار و صاحبان کالا، دارا بودن عمق مناسب کانال حوضچه است یادآور شد: «با برنامه‌ریزی صورت گرفته عمق کانال حوضچه‌های بندر امیرآباد از ۴/۲۰ متر به عمق هشت متر افزایش یافت.»

این مقام مسئول در ادامه معرفی ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بندر امیرآباد، از اتصال این بندر به شبکه راه‌آهن سراسری، تنها بندر دارای اسکله روروریلی و تنها بندر نسل سوم کشور را از شاخص‌هایی عنوان داشت که بندر امیرآباد را نسبت به دیگر بنادر کشور متمایز کرده است.

علی خدمتگزار در ادامه، افزایش ظرفیت نگهداری سیلوی غلات، مخازن نفتی و روغن خوراکی را از اهداف تبیین شده کمیته اقتصاد مقاومتی استان برای بندر امیرآباد عنوان کرد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با بیان این که بیش از ۸۵۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بندر صورت گرفته است افزود: «از ۲۱ قرارداد سرمایه‌گذاری منعقد شده با بخش خصوصی، ۱۹ قرارداد به بهره‌برداری کامل رسیده است.»

او در پایان تأکید کرد بندر امیرآباد بنگاه اقتصادی است که به‌صورت تمام‌وقت به فعالیت اقتصادی می‌پردازد، و با چشم‌انداز احداث ۳۴ پست اسکله و ظرفیت اسمی ۱۸ میلیون تن در سال ۱۴۰۹، اهداف سازمانی خود را دنبال خواهد کرد.



افزایش جابه‌جایی کالا در بندر شهید باهنر

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از تخلیه و بارگیری ۷۵۷ هزار تن انواع کالا و همچنین افزایش ۶۳ درصدی صادرات محموله‌های نفتی در بنادر هرمزگان در سال جاری خبر داد.

محمد محسنی ضمن اعلام جدیدترین آمار سفرهای دریایی در مرکز استان هرمزگان گفت: «از آغاز سال جاری تا ابتدای شهریورماه، یک میلیون و ۳۸۷ هزار و ۵۷۹ نفر مسافر در بنادر با مدیریت اداره بندر شهید باهنر جابه‌جا شدند که رشد پنج درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته به ثبت رسید و بیشتر آن از طریق بندر شهید حقانی صورت گرفته است.»

او از آمار و عملکرد پنج ماهه عملیات جابه‌جایی کالا در این بندر نیز سخن به میان آورد و گفت: «در مدت یاد شده، بیش از ۷۵۷ هزار و ۸۷۲ تن کالای نفتی و غیرنفتی در بندر شهید باهنر و بنادر تابعه آن در شرق استان تخلیه و بارگیری شد.»

محسنی ادامه داد: «از این میزان، ۵۲۶ هزار و ۴۸۴ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۲۳۱ هزار و ۳۸۸ تن به کالاهای نفتی اختصاص داشته است که در بخش نفتی ۲۸ درصد افزایش داشته است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر تصریح کرد: «در مدت یاد شده، ۴۱۸ هزار و ۵۵۵ تن کالای غیرنفتی و ۶۲ هزار تن کالای نفتی از این بندر صادر شد که در بخش نفتی ۶۳ درصد افزایش داشته است.»

به گفته او، مواد شیمیایی، کشاورزی، مواد معدنی، قیر، میوه و تره‌بار، مواد پرتئینی، دام‌زنده، آهن‌آلات و مصالح ساختمانی از جمله کالاهای صادراتی بوده که از بندر باهنر به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و کشورهای حوزه اقیانوس هند جابه‌جا شده است.

محسنی خاطر نشان کرد: «طی این مدت، ۱۲ هزار و ۸۲۷ تن کالای وارداتی غیرنفتی وارد بندر شهید باهنر و بنادر شرق هرمزگان شد.» این مقام مسئول از جمله کالاهای وارداتی را شامل برنج، خشکبار، مصالح ساختمانی، خودرو، قطعات یدکی، پارچه، لوازم خانگی و ماشین‌آلات راهداری اعلام کرد و افزود: «این محموله‌ها پس از طی شدن تشریفات گمرکی، از طریق بندر شهید باهنر روانه بازارهای داخلی کشور می‌شود.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر از ترانزیت ۲۸ هزار و ۶۸۳ دستگاه خودرو از طریق این بندر طی پنج ماهه نخست امسال خبر داد.

او با اشاره به عملیات تخلیه و بارگیری ۳۲۳ TEU کانتینر در سال جاری با افزایش ۵۵ درصدی، گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، دو هزار و ۴۹۸ فرزند شناور در بندر شهید باهنر، جاسک و تیاب پهلو گرفتند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، ۳۲ درصد رشد را نشان می‌دهد.»

جابه‌جایی کالاهای غیرنفتی در بندر لنگه رونق گرفت

مدیر اداره بندر و دریانوردی لنگه از تخلیه و بارگیری ۳۳۵ هزار تن کالا و جابه‌جایی ۲۸ هزار نفر در مسیرهای دریایی مشترک ایران با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس طی پنج ماهه نخست سال جاری خبر داد. محمود صابری گزارشی از عملکرد پنج ماهه نخست سال ۹۵ در بندر تجاری لنگه ارائه کرد و اظهار داشت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، ۳۳۵ هزار و ۴۳۷ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی در این بندر تخلیه و بارگیری شد.»

او ادامه داد: «از این میزان، ۳۳۴ هزار و ۷۴۱ تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۶۹۶ تن مربوط به کالاهای نفتی بوده است که در بخش غیرنفتی افزایش ۱۴ درصدی به ثبت رسید.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی لنگه از افزایش صادرات کالاهای غیرنفتی در بندر لنگه خبر داد و افزود: «۱۹۴ هزار و ۱۵۲ تن کالا از طریق این بندر به خارج از کشور صادر شد که نسبت به سال گذشته، ۱۷ درصد پیشرفت داشته است.»

صابری از واردات ۸۵ هزار و ۸۰۲ تن کالای غیرنفتی و ترانزیت ۳۱ هزار و ۷۲۷ تن انواع کالا به ویژه خودروی سواری از این بندر ترانزیت شد.

او خودروی سواری، برنج، شکر، گندم، روغن خوراکی، سویا، میوه و تره‌بار، مواد معدنی، پارچه و الیاف را عمده کالاهایی اعلام کرد که از مبدا یا به مقصد امارات عربی متحده، کشورهای آسیای میانه و عراق وارد، صادر و یا ترانزیت شده است.

این مقام مسئول از کابوتاژ ۲۰ هزار و ۴۵۳ تن انواع کالای غیرنفتی و ثبت افزایش ۸۰ درصدی در این بخش از عملیات بندری سخن به میان آورد و در ادامه گفت: «امسال ۶۴۳ تن صادرات و ۱۵ تن واردات کالاهای نفتی در این بندر به ثبت رسید که کاهش ۵۳ درصدی واردات مواد نفتی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نقطه عطفی در عملکرد نفتی این بندر در بندر لنگه محسوب می‌شود.»

صابری مجموع شناورهای متردد به بندر لنگه را دو هزار و ۹۶۶ فرزند اعلام کرد و افزود: «طی پنج ماهه نخست سال جاری، ۲۷ هزار و ۶۲۴ نفر در مسیرهای دریایی ایران به مقصد کشورهای خلیج فارس و بالعکس از طریق بندر لنگه جابه‌جا شدند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشانگر رشد ۱۵ درصدی است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی لنگه در پایان از رشد ۸۹ درصدی عملیات جابه‌جایی کالاهای کانتینری در بندر لنگه خبر داد و گفت: «طی این مدت، تخلیه و بارگیری ۳۹۹ TEU کانتینر در این بندر به ثبت رسیده است.»

روابط عمومی بندر بوشهر:

در مراسم روز جهانی دریانوردی در بوشهر از ۹۰ دریانورد نمونه استان بوشهر در عرصه های تجارت دریایی، ملوانی، دریادلان نیروی دریایی سپاه ارتش و فعالان اقتصاد دریایی تجلیل شد. در این مراسم محمد مهدی بنچاری، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه ۹۵ درصد حمل و نقل در جهان از طریق دریا انجام می شود اظهار داشت: «این رقم در ایران ۸۵ درصد است که استان بوشهر در عرصه حمل و نقل دریایی سهم عمده ای دارد. در استان ۹۹ هزار دریانورد در ۱۱ هزار شناور فعالیت می کنند که سهم مهمی محسوب می شود.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

هم زمان با هفته جهانی دریانوردی سمینار علمی پژوهشی دریایی در محل سالن آمفی تئاتر بندر خرمشهر برگزار شد. در این مراسم پروفسور احمد سواری با بیان اینکه طی سال های گذشته سازمان جهانی دریانوردی توجه بسیار ویژه ای به محیط زیست کرده است، گفت: «بندر خرمشهر پیشروترین بندر در زمینه اجرای کنوانسیون مارپل است و این بندر از معدود بنداری است که در زمینه آلودگی دریایی فعالیت جدی داشته و تقریباً هر لکه آلودگی که در این منطقه ایجاد می شود را به سرعت از بین می برد.»

مانا:

فرزین حقدل، معاون فرهنگی، اجتماعی و گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به اینکه راه اندازی خط دریایی قشم عمان مورد استقبال اهالی قشم و عمان قرار گرفته است، بیان کرد: «در حال حاضر در هر سفر دریایی در مسیر قشم عمان حدود ۵۰ تا ۶۰ نفر تردد می کنند و در هفته حدود ۱۲۰ نفر گردشگر عمانی از طریق شناور فعال در مسیر خصب-قشم وارد جزیره قشم می شوند.»



۸۵۰ هزار تن کالا در بندر کیش تخلیه و بارگیری شد

مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش از رونق ۷۶ درصدی گشت های تفریحی دریایی در آب های جزیره مرجانی خلیج فارس خبر داد.

محمد جهانشاهی نسب ضمن ارایه گزارشی از عملکرد طی پنج ماهه نخست سال ۹۵، اظهار داشت: «بیش از ۸۴۸ هزار و ۲۷۱ تن انواع کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد.»

او ادامه داد: «از مجموع این رقم، ۷۱۰ هزار و ۵۰۶ تن کالای غیرنفتی و ۱۳۷ هزار و ۷۶۵ تن کالای نفتی بوده است.»

جهانشاهی نسب، سهم عملیات مربوط به صادرات غیرنفتی را یک هزار و ۴۴۰ تن و حجم واردات این گونه کالاها را ۲۴۱ هزار و ۲۴۷ تن اعلام کرد. او گفت: «از ابتدای سال جاری تاکنون، عملیات کابوتاژ ۶۸۴ هزار و ۸۱۹ تن کالای غیرنفتی در این بندر به انجام رسیده است.»

مدیر اداره بندر و دریانوردی کیش با اشاره به جابه جایی خودروهای مسافران از طریق شناورهای لندینگ کرافت نیز گفت: «طی مدت یاد شده ۴۱ هزار و ۳۶۰ دستگاه خودرو در مسیرهای دریایی منتهی به جزیره کیش، جابه جا شد که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۲۰ درصدی داشته است.»

او مجموع تردد شناورها به بندر کیش در پنج ماه گذشته را ۵ هزار و ۵۱۴ فروند عنوان کرد و افزود: «در این مدت، ۲۴۷ هزار و ۵۷۵ نفر مسافر نیز از طریق این بندر جابه جا شدند که نسبت به سال قبل هفت درصد افزایش داشته است.»

این مقام مسئول در پایان افزود: «علاوه بر فعالیت های مسافری، ۲۲۸ هزار و ۹۹۲ نفر گردشگر به وسیله شناورهای تفریحی در آب های ساحلی این جزیره گشت دریایی داشتند که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد ۷۶ درصدی داشته است.»



به دریا بروید

حسن نسوری

هر یک از شاخه‌های آن به خصوص حمل و نقل در یابی به دلیل قابلیت حمل حجم بالای کالا نقشی بی‌بدیل به عهده گرفته است.

از این رو نقش در یانوردان و فعالان عرصه‌های آبی راجح می‌نیمیم و نقش این قشر تا آن جا حیاتی است که اتحادیه اروپا با به راه انداختن یک کمپین به روش‌های مختلف جوانان خود را به سمت در یانوردی سوق داده است و شعار (به دریا بروید) یا (GOTO SEA) را به عنوان یک شعار و یک استراتژی در سال‌های گذشته انتخاب نموده است. این تا آن جا حایز اهمیت است که در سال ۲۰۱۴ (بانکی مون) دبیر کل سازمان ملل به مناسبت روز در یانورد اعلام کرد: «بدون در یانوردان تجارت بین‌المللی متوقف می‌شود» با توجه به سیاست‌های تعامل که دولت تدبیر و امید پیشه کرده است و برای ارتقای جایگاه بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران سازمان بنادر و در یانوردی یکی از مهم‌ترین اهداف خود را ارتقای جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی در یابی قرار داده است یکی از این حرکت‌های شکل گرفته حضور اثر بخش در سال ۲۰۱۵ برای نامزدی در شورای IMO بود که رسماً از طریق وزارت امور خارجه به سازمان یاد شده اعلام شد و برای رسیدن به این هدف شورای عالی مدیران ارشد ارگان‌های در یابی به پیشنهاد سازمان بنادر و در یانوردی شعار روز جهانی در یانوردی را در سال گذشته آموزش و ترویج در یانوردی و ارتقای کشور را در مجامع بین‌المللی برگزار کردند.

اما در ایران، در سال جاری به دلیل تقارن ماه‌های سوگواری امام سوم شیعیان با این روز و هم‌چنین گردهمایی ارگان‌های در یابی کشور به همت سازمان بنادر و در یانوردی این دو مراسم هم‌زمان انجام خواهد شد.

باشد تا با بهره‌گیری از این روز و با پرداختن به مشکلات عدیده در یانوردان و این قشر زحمات شریطی مهیا شود تا متولیان امر برای برداشتن باری از مشکلات این قشر زحماتش از دوش آن‌ها گامی برداشته تا شاید این خود تشویقی برای گرایش نسل جوان کشور به حرفه در یابی و در یانوردی باشد.

از سال ۲۰۰۵ میلادی، شورای آی‌مو تصمیم گرفت، علاوه بر برگزاری روز جهانی در یانوردی در مقر خود، مراسم دیگری را به موازات آن به میزبانی یکی از کشورهای عضو برگزار نماید. به همین سبب عنوان این مراسم را که به طور مشترک توسط آی‌مو و کشور میزبان و معمولاً برای دور روز برگزار می‌شود، اصطلاحاً «Parallel Event» می‌نامند. در این مراسم موازی، مقامات عالی و فعالان عرصه در یابی دولت متبوع شرکت می‌نمایند. هم‌چنین دبیر کل و مقامات عالی IMO نیز حضور یافته‌اند و از مقامات در یابی کشورهای عضو و سازمان‌های بین‌المللی همکار نیز طی بخشنامه‌ای برای شرکت در این مراسم موازی دعوت به عمل می‌آید. در این مراسم ضمن گرمی داشت روز جهانی در یانوردی از ابعاد مختلف، چند نشست علمی با حضور کارشناسان و مقامات بین‌المللی و دولتی برگزار می‌شود و در آن موضوع شعار سال، چالش‌های پیش رو و راه‌حل‌های پیش رو، مورد بررسی و تبادل نظر قرار می‌گیرد.

از سال ۲۰۰۵ میلادی که مراسم موازی روز جهانی در یانوردی به میزبانی یکی از کشورها برگزار می‌شود، شعارهای مختلفی برای آن سال در نظر گرفته شده است. مراسم‌های موازی برگزار شده و شعار در چندین سال گذشته به شرح زیر است. این مراسم امسال قرار است در ماه نوامبر در ترکیه برگزار شود.

یکی از مهم‌ترین بخش‌های مطالعات استراتژی اقتصاد امروز، اقتصاد دریا و حمل و نقل در یابی است. فرآیندی که بار جابه‌جایی بیش از ۹۰ درصد از محموله‌های مبادلاتی بازار تجاری جهان را به دوش می‌کشد. گواه این مدعا آمار و ارقامی است که بر آن صحنه می‌گذراند. اگر سال ۲۰۱۳ میلادی را به عنوان یک مبنای مطالعاتی برگزینیم بر اساس گزارش سازمان کنفرانس توسعه تجارت سازمان ملل (UNCTAD) در این سال ۹ میلیارد تن از انواع محموله‌های مختلف نفتی و فله و غیره با بهره‌گیری از بیش از ۱۰۴ هزار فروند شناور کوچک و بزرگ و چهار هزار و ۷۶۴ پایانه آبی در ۱۹۶ کشور جهان عظیم‌ترین فرآیند حمل و نقل را شکل داده‌اند و پنج قاره جهان را با داد و ستد تجاری به هم پیوند داده‌اند اما آن چه که بیش از بیش در این فرآیند عظیم خودنمایی می‌کند، نقش ۱/۵ میلیون انسانی است که با تلاش و فقه‌ناپذیر دور از خانه و کاشانه این غول‌های شناور آهنین را بر پهنه آب‌های جهان به حرکت در می‌آورند.

تجارت جهان امروز مدیون این از خودگذشتگی و تلاش همین انسان‌هایی است که دل بر پهنه آب‌ها سپرده‌اند. بنابراین برای ارج نهادن این تلاش و از خودگذشتگی این قشر سازمان جهانی در یانوردی به عنوان متولی نظارت بر ایمنی تردد در یابی جهان همه‌ساله روزی را به عنوان روز در یانورد اعلام می‌کند تا شاید این حرکت قطره‌ای در برابر دریایی از تلاش و کوشش رهروان دریاها باشد.

سازمان در یانوردی جهانی با گزینش شعاری با ضرورت قدردانی از این قشر زحماتش شعار «کشتیرانی ضرورت اجتناب‌ناپذیر دنیا» را برای پاس داشتن خدمات آن‌ها برگزیده است.

به راستی کلامی در ست و به جا است که اقتصاد جهان امروز با کشتیرانی و تجارت در یابی به شکلی جداناپذیر عجین شده است.

واقعیت انکارناپذیر این که مرکز ثقل تبادلات اقتصادی جهان در یانوردان هستند و نمی‌توان تلاش آن‌ها را برای رسیدن به این هدف کتمان کرد.

از این رو ۱۷۰ کشور به عنوان اعضای خانواده بزرگ سازمان در یانوردی جهانی با برگزاری مراسم بزرگداشت خدمات در یابیان، این قشر زحماتش و از خودگذشته را ارج می‌نهند. اگر از آمار و ارقام مدد بگیریم بیش از ۲/۵ میلیون نفر در صنعت حمل و نقل در یابی جهان فعالند اما در کشور بزرگ ما نیز با بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و ساحلی و برخورداری از دو حوضه استراتژیک خلیج همیشه فارس و گهره خزر و قرار گرفتن هفت استان کشور در کنار سواحل این دو آبراه عظیم و هم‌چنین برخورداری از ۲۵۰ بندر کوچک و بزرگ و فعال بودن بیش از ۱۳۰ هزار نفر در حمل و نقل در یابی کشور گواهی بر اهمیت دریا و منابع آبی برای این سرزمین بزرگ است. اشارتی بر این که بیش از ۱۴۴ هزار نفر در شمال و جنوب کشور با حرفه صیادی گذران زندگی می‌کنند گواهی بر این است که اقتصاد ما یک اقتصاد دریا محور است.

از طرفی جهانی سازی موجب شده است تا دنیای کوچک تری ایجاد شود و اعضای متشکل آن را به هم پیوسته کرده است. بدون شک تبدیل دنیا به مجموعه کوچک آمیختگی فرهنگی و اقتصادی، ایجاب می‌کند که نقش حمل و نقل در یابی در این ارتباط انکارناپذیر باشد.

حمل و نقل نیز به عنوان بخشی از فعالیت‌های اقتصادی از این شرایط دور نمانده است و

عنوان شعار روز جهانی در یانوردی	نام کشور میزبان	سال میلادی
International Shipping; Carrier of World Trade	پرتغال	۲۰۰۵
World Summit ۲۰۰۵ Technical Cooperation: IMO's Response to the	سنگاپور	۲۰۰۶
IMO's Response to Current Environmental Challenges	برزیل	۲۰۰۷
years in the Service of Shipping ۶۰: IMO	یونان	۲۰۰۸
Climate Change; A Challenge for IMO Too	ایالات متحده آمریکا	۲۰۰۹
Year of the Seafarer	آرژانتین	۲۰۱۰
Piracy; Orchestrating the Response	ایتالیا	۲۰۱۱
IMO: One Hundred Years After Titanic	بحرین	۲۰۱۲
P+ Sustainable Development: IMO's Contribution beyond Rio	پرو	۲۰۱۳
IMO Conventions; Effective Implementation	مراکش	۲۰۱۴
Maritime Education and Training	ژاپن	۲۰۱۵
Shipping: indispensable to the world	ترکیه	۲۰۱۶



رونق اقتصادی بندر انزلی نیازمند توسعه صادرات

(با مروری بر آمار عملیات بندر انزلی در سال ۱۳۹۴)

علی اکبر عیسی زاده

کارشناس ارشد شبکه‌های کامپیوتری، اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)

علی نسیم دوست

کارشناس آمار، اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان (بندر انزلی)

بی‌شک بنادر نقش مهمی در رونق اقتصادی کشورها و شهرها ایفا می‌کنند. امروزه اکثر شهرهای بزرگ دنیا در جوار دریاها ساخته شده‌اند و شهرهای بندری دارای رونق اقتصادی فراوانی هستند. از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین بنادر شمال کشور می‌توان از بندر انزلی نام برد. در سال ۱۸۹۵ میلادی برابر با ۱۲۷۴ خورشیدی کار بنای موج شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر شروع و در سال ۱۹۱۴ میلادی برابر ۱۲۹۳ خورشیدی پروژه احداث موج شکن‌ها پایان یافت. در سال ۱۳۰۱ نیز اولین کشتی توسط آلمانی‌ها از اروپا به بندر انزلی منتقل شد. اسکله بندر انزلی در سال ۱۳۰۶ که تحت مدیریت کشور روسیه بود، به مقامات دولتی وقت تحویل داده شد و از آن زمان تاکنون تاسیسات و زیرساخت‌های دریایی و بندری توسعه چشم‌گیری داشته است به گونه‌ای که در آینده‌ای نه‌چندان دور، ظرفیت اسمی بندر به ۱۷ میلیون تن در سال خواهد رسید. در این رهگذر به نظر می‌رسد ظرفیت‌سازی لازم در بندر انزلی صورت پذیرفته است و زمان آن رسیده تا برای رونق اقتصادی بیش از پیش بندر انزلی، برنامه‌هایی به منظور افزایش توسعه صادرات از طریق بندر انزلی به سایر کشورهای حاشیه دریای خزر صورت پذیرد. با توجه به آماری که متعاقباً به بررسی جامع آن‌ها خواهیم پرداخت، بندر انزلی بیشتر یک بندر وارداتی بوده و صادرات کالا از طریق این بندر دارای آمار پایینی است که باید اقدامات و راه کارهای مناسب در این زمینه اندیشیده شود. در این مقاله سعی شده است تا آمار عملیات بندر انزلی در سال ۱۳۹۴ با جزئیات کامل بررسی شود و با بررسی میزان مبادلات کالایی بندر انزلی و سایر بنادر داخلی، خارجی و کشورهای حاشیه دریای خزر، نسبت تخلیه به بارگیری برای تک تک بنادر معین شود و در پایان به تشریح ضرورت بازاریابی در کشورهای حاشیه دریای خزر به منظور افزایش رونق اقتصادی بندر انزلی از طریق صادرات می‌پردازیم.

تراز مبادلات کالایی بندر انزلی و سایر بنادر در سال ۱۳۹۴

قبل از پرداختن به دلایل ضرورت بازاریابی در کشورهای حاشیه دریای خزر به منظور افزایش تناژ صادرات کالا از بندر انزلی به کشورهای مقصد، تراز مبادلات کالایی بندر انزلی و سایر بنادر در سال ۱۳۹۴ را مورد بررسی قرار می‌دهیم:

۱-۲. تراز مبادلات کالایی بندر انزلی و بنادر روسیه

(آستراخان، ماخاچ کالا و اولیا)

از بنادر مهم روسیه که تبادلات کالایی بندر انزلی و آن‌ها در جریان است می‌توان به بنادر متوسطی نظیر آستراخان (Astrakhan)، ماخاچ کالا (Makhachkala) و اولیا (Olya) و برخی دیگر از بنادر کوچک نظیر نورسیسک (Novorossiysk)، ولگاگراد (Volgograd)، ساراتوف (Saratov) و تاگان‌روگ (Taganrog) اشاره نمود. در سال ۱۳۹۴ تبادلات کالایی بندر انزلی و سه بندر متوسط ذکر

یاد شده بالا برقرار بوده است که جدول شماره ۱، آمار تبادلات کالایی بندر انزلی و بنادر روسیه را در سال ۱۳۹۴ نشان می‌دهد.

با توجه به جدول شماره ۱ مشاهده می‌شود که ۵۳/۶۶ درصد (۴۵۴ فروند) کشتی از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بندر آستراخان بوده است که این تعداد کشتی ۵۰/۸۴ درصد (۱۱۳۷۶۱۶ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر

جدول شماره ۱: تراز مبادلات کالای بین بندر انزلی و بندر روسیه در سال ۱۳۹۴

ردیف	کشور مبدا	بندر مبدا	تعداد کشتی	تخلیه (تن)	بارگیری (تن)	مجموع تخلیه به بارگیری	نسبت تخلیه به بارگیری	درصد کشتی‌های وارده	درصد تخلیه از کل	درصد بارگیری از کل	درصد تخلیه و بارگیری از کل
۱	روسیه	آستراخان	۴۵۴	۱۱۳۷۶۱۶	۴۲۰۸۸	۱۱۷۹۷۰۴	۲۷۰۳	۵۳،۶۶	۵۰،۸۴	۳۶،۴۳	۵۰،۱۳
۲		ماخاچ کلا	۵۳	۸۴۴۴۷	۳۱۵۹	۸۷۶۰۶	۲۶،۷۳	۶،۲۶	۳،۷۷	۲،۷۳	۳،۷۲
۳		اولیا	۶	۱۳۹۷۰	۱۰۷۵	۱۵۰۴۵	۱۳،۰۰	۰،۷۱	۰،۶۲	۰،۹۳	۰،۶۴
		مجموع	۵۱۳	۱۲۳۶۰۳۳	۴۶۲۲۲	۱۲۸۲۳۵۵	۲۶،۶۸	۶۰،۶۴	۵۵،۲۴	۴۰،۰۹	۵۴،۴۹

عهدہ داشته‌اند که از این حیث در رتبه اول قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد سایر بنادر به میزان ۳۶،۴۳ درصد (۴۲۰۸۸ تن) به مقصد آستراخان بوده است که از این حیث بعد از بندر آکتائو قزاقستان در رتبه دوم قرار دارد. بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و آستراخان در سال ۱۳۹۴ به میزان ۵۰/۱۳ درصد (۱۱۷۹۷۰۴ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که به این ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۲۵۹۸ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۲۷،۰۳ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۲۷ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۲۶ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدا خود بازگشته‌اند. عمده کالای تخلیه شده از مبدا آستراخان به مقصد بندر انزلی می‌توان به ترتیب به آهن آلات ۵۴۵۵۶۳ تن، گندم ۲۹۶۷۰۳ تن، چوب و تخته ۱۹۲۸۶۹ تن، جو ۵۹۶۱۶ تن، ذرت ۱۳۹۹۵ تن و بقیه کالاها به میزان ۲۸۸۷۰ تن (که هر کدام به تنهایی تناژ زیر ۱۰ هزار تن داشته‌اند). نظیر محصولات دامی گیاهی، مواد شیمیایی، مواد معدنی، ماشین‌آلات، لوازم‌یدکی، خودرو سنگین، پارچه و الیاف، کاغذ و مقوا، کانتینر خالی و پر و کالای سوپر مارکتی اشاره نمود. عمده کالاهای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد آستراخان نیز عبارتند از کانتینر پر ۱۶۷۱۴ تن، مصالح ساختمانی ۱۲۳۸۳ تن، مواد شیمیایی ۸۱۸۷ تن، مواد معدنی ۱۱۸۳ تن و بقیه کالاها به میزان ۳۶۲۱ تن (که هر کدام به تنهایی تناژ زیر ۱۰۰۰ تن داشته‌اند). شامل میوه و تره‌بار، خشکبار، محصولات دامی گیاهی، کود شیمیایی، لاستیک و پلاستیک، آهن آلات، ماشین‌آلات، مصنوعات فلزی، لوازم‌یدکی، خودرو، مواد نفتی، چوب و تخته، کانتینر خالی، کالای ویژه و سوپرمارکتی و لوازم خانگی و سایر لوازم متفرقه بوده است.

دومین بندر مهم روسیه که با بندر انزلی کالا مبادله کرده است بندر ماخاچ کلا است که بر اساس آمارها ۶۲۶ درصد (۵۳ فروند) کشتی‌ها از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بندر ماخاچ کلا بوده است که این تعداد کشتی ۳/۷۷ درصد (۸۴۴۴۷ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر عهده داشته‌اند که از این حیث در رتبه چهارم قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد سایر بنادر به میزان ۲/۷۳ درصد (۳۱۵۹ تن) به مقصد ماخاچ کلا بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و ماخاچ کلا در سال ۱۳۹۴ به میزان ۲/۷۲ درصد (۸۷۶۰۶ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که به این ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۲۵۰۷ تن و

نسبت تخلیه به بارگیری ۲۶/۷۳ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۲۶ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۲۵ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدا خود بازگشته‌اند. عمده کالای تخلیه شده از مبدا ماخاچ کلا به مقصد بندر انزلی به ترتیب: آهن آلات ۳۴۱۷۰ تن، گندم ۲۲۶۶۶ تن، چوب و تخته ۱۶۳۳۸ تن، جو ۱۱۰۱۴ تن، خودرو سنگین ۲۵۷ تن و کانتینر خالی ۲۲ تن بوده است. کالاهای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد ماخاچ کلا نیز عبارتند از مصالح ساختمانی ۱۳۹۳ تن، مواد شیمیایی ۱۰۲۶ تن، کانتینر پر ۵۲۴ تن، کالاهای ویژه ۲۰۶ تن و لاستیک و پلاستیک دو تن بوده است.

سومین بندر مهم روسیه که با بندر انزلی کالا مبادله کرده است بندر اولیا است که بر اساس آمارها ۰،۷۱ درصد (۶ فروند) کشتی‌ها از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بندر اولیا بوده است که این تعداد کشتی ۰،۶۲ درصد (۱۳۹۷۰ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر عهده داشته‌اند که از این حیث در رتبه ششم قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد سایر بنادر به میزان ۰،۹۳ درصد (۱۰۷۵ تن) به مقصد اولیا بوده است که از این حیث در رتبه نهم قرار دارد. بنابراین مجموع تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و اولیا در سال ۱۳۹۴ به میزان ۰،۶۴ درصد (۱۵۰۴۵ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که بدین ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۱۶۵۳ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۱۳ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۱۳ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۱۲ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدا خود بازگشته‌اند.

کالای تخلیه شده از مبدا اولیا به مقصد بندر انزلی به ترتیب به محصولات دامی گیاهی ۱۰۶۷۷ تن، جو ۱۱۸۷ تن، چوب و تخته ۷۵۱ تن، خودرو سنگین ۷۰۹ تن، آهن آلات ۳۰۷ تن، گندم ۲۰۲ تن، لوازم‌یدکی ۱۱۷ تن و کانتینر پر ۲۰ تن بوده است. کالاهای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد اولیا نیز عبارتند از خودرو سنگین ۷۷۲ تن، مواد شیمیایی ۲۹۷ تن و کانتینر خالی دو تن بوده است.

با توجه به آمار فوق به راحتی می‌توان دریافت که ۶۰/۶۴ درصد (۵۱۳ فروند) کشتی‌ها از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بندر روسیه بوده است که این تعداد کشتی ۵۵،۲۴ درصد (۱۲۳۶۰۳۳ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر عهده داشته‌اند که از این حیث در رتبه اول قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدا انزلی به

مقصد بندر روسیه به میزان ۴۰،۰۹ درصد (۴۶۲۲۲ تن) بوده است که از این حیث بعد از قزاقستان در رتبه دوم قرار دارد. بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و روسیه در سال ۱۳۹۴ به میزان ۵۴/۴۹ درصد (۱۲۸۲۳۵۵ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که به این ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۲۵۰ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۲۶/۶۸ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۲۶ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی، کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۲۵ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدا خود بازگشته‌اند. با توجه به آمار فوق روسیه مهم‌ترین شریک تجاری برای ایران در بندر انزلی محسوب می‌شود.

از عمده کالای تخلیه شده از بندر روسیه به مقصد بندر انزلی می‌توان به ترتیب به آهن آلات ۵۸۰۰۴۰ تن، گندم ۳۱۹۵۵۱ تن، چوب و تخته ۲۰۹۹۵۸ تن، جو ۷۱۸۱۷ تن، محصولات دامی و گیاهی ۱۴۵۲۶ تن، ذرت ۱۳۹۹۵ تن و بقیه کالاها به میزان ۲۶۱۶۴ تن (که هر کدام به تنهایی تناژ زیر ۱۰۰۰۰ تن داشته‌اند). نظیر مواد شیمیایی، مواد معدنی، ماشین‌آلات، لوازم‌یدکی، خودرو سنگین، پارچه و الیاف، کاغذ و مقوا، کانتینر خالی و پر و کالای سوپر مارکتی اشاره نمود. عمده کالاهای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد آستراخان نیز عبارتند از کانتینر پر ۱۸۰۱۰ تن، مصالح ساختمانی ۱۳۷۸۲ تن، مواد شیمیایی ۹۵۱۰ تن، مواد معدنی ۱۱۸۳ تن و بقیه کالاها به میزان ۳۸۳۷ تن (که هر کدام به تنهایی تناژ زیر ۱۰۰۰ تن داشته‌اند). شامل میوه و تره‌بار، خشکبار، محصولات دامی گیاهی، کود شیمیایی، لاستیک و پلاستیک، آهن آلات، ماشین‌آلات، مصنوعات فلزی، لوازم‌یدکی، خودرو، مواد نفتی، چوب و تخته، کانتینر خالی، کالای ویژه و سوپرمارکتی و لوازم خانگی و سایر لوازم متفرقه بوده است.

تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و بندر قزاقستان (آکتائو، بائوتینو و کوریک)

جدول شماره ۲ خلاصه آمار تخلیه و بارگیری کالا در بندر انزلی از تمامی بنادر حاشیه دریای خزر را به همراه رتبه بنادر در تخلیه کالا در بندر انزلی و بارگیری کالا از بندر انزلی را نشان می‌دهد. به سادگی از جدول ذیل می‌توان دریافت که از بندر مهم قزاقستان که تبادلات کالا بین بندر انزلی و آن‌ها در جریان است، بندر متوسطی نظیر آکتائو (Aktau) و برخی دیگر از بندر کوچک نظیر بائوتینو (Bautino) و کوریک (Kyryk) هستند. در سال ۱۳۹۴ تبادلات کالا تنها بین بندر انزلی و بندر آکتائو از بندر قزاقستان برقرار بوده است و با سایر بنادر

جدول شماره ۲: رتبه بنادر در تخلیه و بارگیری کالا در/از بندر انزلی در سال ۱۳۹۴											
رتبه تخلیه	رتبه بارگیری	کشور مبدا	بندر مبدا	تعداد کشتی	تخلیه (تن)	بارگیری (تن)	مجموع تخلیه به بارگیری	نسبت تخلیه و بارگیری	درصد کشتی‌های وارده از کل	درصد تخلیه از کل	درصد بارگیری از کل بارگیری از کل
۱	۲	روسیه	آستراخان	۴۵۴	۱۱۳۷۶۱۶	۴۲۰۸۸	۱۱۷۹۷۰۴	۲۷,۰۳	۵۳,۶۶	۵۰,۸۴	۳۶,۴۳
۲	۱	قزاقستان	اکتائو	۲۲۰	۷۱۱۰۵۸	۵۰۷۳۳	۷۶۱۷۹۱	۱۴,۰۲	۲۶,۰۰	۳۱,۷۸	۴۳,۹۱
۳	۱۱	ترکمنستان	ترکمن باشی	۵۸	۲۱۸۶۱۸	۰	۲۱۸۶۱۸	تعریف نشده	۶,۸۶	۹,۷۷	۰,۰۰
۴	۶	روسیه	ماخاچ کالا	۵۳	۸۴۴۴۷	۳۱۵۹	۸۷۶۰۶	۲۶,۷۳	۶,۲۶	۳,۷۷	۲,۷۳
۵	۳	آذربایجان	باکو	۳۶	۶۵۳۲۷	۵۲۹۴	۷۰۶۲۱	۱۲,۳۴	۴,۲۶	۲,۹۲	۴,۵۸
۶	۹	روسیه	اولیا	۶	۱۳۹۷۰	۱۰۷۵	۱۵۰۴۵	۱۳,۰۰	۰,۷۱	۰,۶۲	۰,۹۳
۷	۴	ایران	امیرآباد	۵	۲۳۸۸	۴۵۵۵	۶۹۴۳	۰,۵۲	۰,۵۹	۰,۱۱	۳,۹۴
۸	۱۲	آذربایجان	هوسان	۱	۲۰۹۹	۰	۲۰۹۹	تعریف نشده	۰,۱۲	۰,۰۹	۰,۰۰
۹	۷	ایران	نوشهر	۳	۱۲۸۴	۲۶۱۳	۳۸۹۷	۰,۴۹	۰,۳۵	۰,۰۶	۲,۲۶
۱۰	۱۳	ترکیه	حیدرپاشا	۱	۹۳۲	۰	۹۳۲	تعریف نشده	۰,۱۲	۰,۰۴	۰,۰۰
۱۱	۱۰	ایران	سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر	۵	۰	۱۰۳۱	۱۰۳۱	۰,۰۰	۰,۵۹	۰,۰۰	۰,۸۹
۱۲	۸	ایران	فریدون کنار	۱	۰	۱۵۰۰	۱۵۰۰	۰,۰۰	۰,۱۲	۰,۰۰	۱,۳۰
۱۳	۵	ایران	آستارا	۳	۰	۳۴۹۳	۳۴۹۳	۰,۰۰	۰,۳۵	۰,۰۰	۳,۰۲
مجموع				۸۴۶	۲۲۳۷۷۳۹	۱۱۵۵۴۱	۳۳۵۳۲۸۰	۱۹,۳۷			

۶۶۱ تن آهن آلات و ۱۸۳ تن چوب و تخته بوده است و هیچ گونه بارگیری از بندر انزلی به بندر ترکمن باشی در سال ۹۴ صورت نپذیرفته است. بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و ترکمنستان در سال ۱۳۹۴ به میزان ۹/۲۹ درصد (۲۱۸۶۱۸ تن) از کل تخلیه و بارگیری و میانگین تناژ کشتی‌ها ۳۷۶۹ تن و نسبت تخلیه به بارگیری را نمی توان تعریف نمود (مخرج کسر صفر می شود) و در نتیجه تمام ۵۸ کشتی ورودی با ظرفیت خالی بندر انزلی را ترک نموده و به بندر مبدا خود بازگشته اند.

تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و بنادر آذربایجان (باکو، هوسان، آیشرون)

از بنادر مهم آذربایجان که تبادلات کالا بین بندر انزلی و آن‌ها در جریان است می توان به بنادر متوسطی نظیر باکو (Baku) و برخی دیگر از بنادر کوچک نظیر هوسان (Hovsan) و آیشرون (Absheron) اشاره نمود. در سال ۱۳۹۴ تبادلات کالا بین بندر انزلی و دو بندر باکو و هوسان برقرار بوده است که جدول شماره ۳ آمار تبادلات کالا بین بندر انزلی و بنادر آذربایجان را در سال ۱۳۹۴ نشان می دهد.

مهم ترین بندر آذربایجان که با بندر انزلی کالا مبادله کرده است بندر باکو است که بر اساس آمارها ۴/۲۶ درصد (۳۶ فرزند) کشتی‌ها از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بندر باکو بوده است که این تعداد

کانتینر پر ۱۷۹۷۶ تن، مصالح ساختمانی ۱۹۷۸۰ تن، مواد معدنی ۵۲۰۰ تن و کالای ویژه ۱۹۵۳ تن، آهن آلات ۱۶۶۴ تن، ماشین آلات ۱۳۸۶ تن، مواد شیمیایی ۱۳۴۱ تن و بقیه کالاها به میزان ۱۴۳۳ تن (که هر کدام به تنهایی تناژ زیر ۱۰۰۰ تن داشته اند). شامل میوه و تره بار، خشکبار، محصولات دامی گیاهی، کود شیمیایی، لاستیک و پلاستیک، فلزات غیر آهنی، لوازم یدکی، پارچه و الیاف، چوب و تخته، لوازم خانگی، کالای سوپر مارکتی و سایر لوازم متفرقه بوده است.

تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و بنادر ترکمنستان (ترکمن باشی، بکداش، آلاجا)

از بنادر مهم ترکمنستان که تبادلات کالا بین بندر انزلی و آن‌ها در جریان است می توان به بنادر متوسطی نظیر ترکمن باشی (Turkmenbashi) و برخی دیگر از بنادر کوچک نظیر بکداش (Bekdash) و آلاجا (Alaja) اشاره نمود. در سال ۱۳۹۴ تبادلات کالا بین بندر انزلی و بندر ترکمن باشی برقرار بوده است و با سایر بنادر ترکمنستان مبادلات کالا نداشته ایم. ۷/۸۶ درصد کشتی‌های وارده به بندر انزلی (۵۸ فرزند) از بندر ترکمن باشی بوده اند که این تعداد کشتی ۲۱۸۶۱۸ تن تخلیه (۹/۷۷ درصد از تخلیه کل) در بندر انزلی داشته اند که به ترتیب شامل ۲۱۶۰۲۶ تن مواد نفتی، ۱۷۴۸۰ تن مواد شیمیایی،

قزاقستان مبادلات کالایی نداشته ایم. ۲۶ درصد کشتی‌های وارده به بندر انزلی (۲۲۰ فرزند) از بندر آکتائو بوده اند که این تعداد کشتی ۷۱۱۰۵۸ تن تخلیه (۳۱/۷۸ درصد از تخلیه کل) در بندر انزلی که از این حیث در رتبه دوم بعد از بندر آستراخان روسیه و ۵۰۷۳۳ تن بارگیری (۴۳/۹۱ درصد از بارگیری کل) از بندر انزلی که از این نظر در رتبه اول قرار دارد. به این ترتیب مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و قزاقستان در سال ۱۳۹۴ به میزان ۳۲/۳۷ درصد (۷۱۱۷۹۱ تن) از کل تخلیه و بارگیری و میانگین تناژ کشتی‌ها ۳۴۶۳ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۱۴/۰۲ هست. با وجود این که بیشترین بارگیری از بندر انزلی به بندر آکتائو صورت پذیرفته است، ولی باز هم تقریباً به ازای هر ۱۴ کشتی وارده از بندر ذکر شده فقط بار برای یک کشتی وجود داشته و ۱۳ کشتی با ظرفیت خالی به بندر مبدا خود بازگشته اند.

عمده کالای تخلیه شده از بنادر قزاقستان به مقصد بندر انزلی می توان به ترتیب به آهن آلات ۶۸۲۷۸۵ تن، جو ۱۵۲۶۷ تن، گندم ۹۹۹۵ تن، کانتینر خالی ۲۶۱۱ و کانتینر پر ۷۵۴ تن، خودرو سنگین ۱۰۷ تن، چوب و تخته ۷۶ تن، کالای سوپر مارکتی ۴۱ تن، لوازم یدکی ۱۳ تن، خودرو ۵ تن، کالای ویژه چهار تن اشاره کرد. عمده کالاهای بارگیری شده از مبدا انزلی به مقصد بنادر قزاقستان نیز عبارتند از

جدول شماره ۳: تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و بنادر آذربایجان در سال ۱۳۹۴										
ردیف	کشور مبدا	بندر مبدا	تعداد کشتی	تخلیه (تن)	بارگیری (تن)	مجموع تخلیه و بارگیری	نسبت تخلیه به بارگیری	درصد کشتی‌های وارده	درصد تخلیه از کل	درصد بارگیری از کل
۱	آذربایجان	باکو	۳۶	۶۵۳۲۷	۵۲۹۴	۷۰۶۲۱	۱۲,۳۴	۴,۲۶	۲,۹۲	۴,۵۸
۲		هوسان	۱	۲۰۹۹	۰	۲۰۹۹	تعریف نشده	۰,۱۲	۰,۰۹	۰,۰۰
۳		آیشرون	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰,۰۰
مجموع			۳۷	۶۷۴۲۶	۵۲۹۴	۷۲۷۲۰	۱۲,۷۴	۴,۳۷	۳,۰۱	۴,۵۸

کشتی ۲/۹۲ درصد (۶۵۳۲۷ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر عهده داشته‌اند که از این حیث در رتبه پنجم قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدأ انزلی به مقصد سایر بنادر به میزان ۴/۵۸ درصد (۵۲۹۴ تن) به مقصد باکو بوده است که از این حیث در رتبه سوم قرار دارد. بنابراین مجموع تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و باکو در سال ۱۳۹۴ به میزان سه درصد (۷۰۶۲۱ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که به این ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۱۹۶۲ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۱۲/۳۴ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۱۲ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۱۱ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدأ خود بازگشته‌اند.

کالای تخلیه شده از مبدأ باکو به مقصد بندر انزلی به ترتیب به آهن آلات ۶۵۰۸۵ تن و کانتینر خالی ۲۴۲ تن بوده است. کالاهای بارگیری شده از مبدأ انزلی به مقصد باکو نیز عبارتند از کانتینر پر ۳۱۳۶ تن، مصالح ساختمانی ۱۱۲۸ تن، مواد شیمیایی ۱۰۰۱ تن، ماشین آلات، پارچه و الیاف، خودرو، کانتینر خالی و لوازم خانگی به ترتیب ۸۰، ۸۰، ۸۰، ۸۰ و یک تن بوده است. از طرفی در سال ۱۳۹۴ از بندر هوسان آذربایجان یک کشتی با تناژ ۲۰۹۹ تن، آهن آلات در بندر انزلی تخلیه نموده و بدون بارگیری بندر مبدأ را ترک نموده است.

باتوجه به آمار فوق به راحتی می‌توان دریافت که ۴/۳۷ درصد (۳۷ فرود) کشتی‌ها از کل کشتی‌های ورودی به بندر انزلی از بنادر آذربایجان بوده است که این تعداد کشتی ۳۱۰ درصد (۶۷۲۲۶ تن) از کل تخلیه در بندر انزلی را بر عهده داشته‌اند که از این حیث در رتبه چهارم بعد از روسیه، قزاقستان و ترکمنستان قرار دارد. همچنین از کل کالای بارگیری شده از مبدأ انزلی به مقصد بنادر آذربایجان به میزان ۴/۵۸ درصد (۵۲۹۴ تن) بوده است که از این حیث بعد از قزاقستان، روسیه و سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر، در رتبه چهارم قرار دارد. بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و آذربایجان در سال ۱۳۹۴ به میزان ۳۰۹ درصد (۷۲۷۲۰ تن) از کل تخلیه و بارگیری بوده است که به این ترتیب میانگین تناژ کشتی‌ها تقریباً ۱۹۶۵ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۱۲/۷۴ بوده است. به عبارت دیگر به ازای هر ۱۲ کشتی که وارد بندر انزلی شده و عملیات تخلیه را انجام داده‌اند تنها برای یک کشتی، کالا برای بارگیری وجود داشته است و ۱۱ کشتی با ظرفیت خالی به بنادر مبدأ خود بازگشته‌اند.

عمده کالای تخلیه شده از بنادر آذربایجان به مقصد بندر انزلی به ترتیب آهن آلات ۶۷۱۸۴ تن و کانتینر خالی ۲۴۲ تن است و با توجه به اینکه کالایی برای بندر هوسان بارگیری نشده است، کل کالاهای بارگیری شده از انزلی برای کشور آذربایجان همان کالاهای بارگیری شده به مقصد بندر باکو بوده است که پیش‌تر بیان شد.

تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و سایر بنادر داخلی ایران

از بنادر داخلی حاشیه دریای خزر که تبادلات کالا

با بندر انزلی در سال ۱۳۹۴ داشته‌اند می‌توان به بنادر امیرآباد، نوشهر، آستارا، فریدون کنار اشاره کرد. همان‌طور که در جدول شماره ۴ نشان داده شده است، ۲/۰۱ درصد کشتی‌های وارد شده به بندر انزلی (۱۷ فرود) از بنادر داخلی حاشیه دریای خزر بوده است که این تعداد کشتی ۳۶۷۲ تن تخلیه (۰/۱۶ درصد) از بندر انزلی و ۱۳۱۹۲ بارگیری (۱۱/۴۳ درصد) از بارگیری کل (از بندر انزلی انجام داده‌اند). بنابراین مجموع کل تخلیه و بارگیری بین بندر انزلی و سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر در سال ۱۳۹۴ به میزان ۰/۷۲ درصد (۱۶۸۶۴ تن) از کل تخلیه و بارگیری و میانگین تناژ کشتی‌ها ۹۹۲ تن و نسبت تخلیه به بارگیری ۰/۲۸ است. یعنی به‌طور میانگین کلیه کشتی‌ها که تخلیه انجام داده‌اند نسبت به بارگیری کلانی از بندر انزلی اقدام نموده‌اند.

عمده کالای تخلیه شده از بندر نوشهر به مقصد بندر انزلی می‌توان به ترتیب به آهن آلات ۱۲۰۰ تن، کانتینر خالی ۸۴ تن و بارگیری شده از انزلی به مقصد نوشهر مصالح ساختمانی ۱۵۸۷ تن، کانتینر پر ۵۵۵ تن، مواد شیمیایی ۴۰۹ تن، کالای متفرقه ۶۰ تن و کالای سوپر مارکتی دو تن بوده است. عمده کالای تخلیه شده از بندر امیرآباد به مقصد بندر انزلی، گندم به میزان ۲۳۸۸ تن و بارگیری شده از انزلی به مقصد امیرآباد مواد معدنی سه هزار تن، مصالح ساختمانی ۱۴۸۰ تن، کانتینر پر ۷۵ تن بوده است. از بندر فریدون کنار تنها ۱۵۰۰ تن مصالح ساختمانی وارد بندر انزلی شده و بارگیری نداشتیم. از بندر آستارا نیز کالایی وارد انزلی نشده است بنابراین ۱۰۱۱ تن مواد شیمیایی و ۲۴۷۹ تن مصالح ساختمانی به همراه سه تن کانتینر پر از انزلی به مقصد آستارا بارگیری شده است.

تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و سایر بنادر خارجی

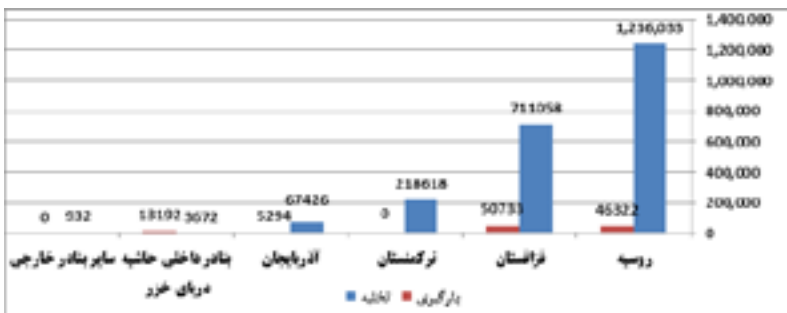
به غیر از بنادر حاشیه دریای خزر که با بندر انزلی به تبادلات کالایی می‌پردازند، گهگاهی کشتی‌هایی از بنداری غیر از بنادر حاشیه دریای خزر وارد لنگرگاه بندر انزلی می‌شوند که از جمله آن‌ها می‌توان به بنادر ادسا (Odessa)، بردیانسک (Berdiansk)، ماریپول (Mariupol) و نیکلایف (Nicolaev) اکرین، حیدر پاشا (Haidar Pasha)، گملیک (Gemlik) و گبزه (Gebze) ترکیه، کوتکا (Kotka) و رایوما (Rauma) فنلاند، کنستانزا (Constanza) رومانی، وارنا (Varna) و بورگاس (Burgas) بلغارستان، پلیموت (Plymouth) انگلستان را نام برد. در سال

۱۳۹۴ از بندر حیدر پاشا ترکیه یک کشتی (۰/۱۲ درصد) از کل کشتی‌ها) وارد بندر انزلی شده و ۹۳۲ تن کالا (۰/۰۴ درصد) از کل تخلیه و بارگیری) شامل ۴۱۳ تن ماشین‌آلات و ۵۱۹ تن کانتینر پر را در بندر تخلیه و بدون بارگیری هیچ کالایی بندر را ترک نموده است. بنابراین نمی‌توان نسبت تخلیه به بارگیری را تعریف نمود (مخرج کسر صفر می‌شود) و در نتیجه همان یک کشتی با ظرفیت خالی بندر انزلی را ترک نموده و به بندر مبدأ خود بازگشته است.

ضرورت بازاریابی در بنادر و کشورهای حاشیه دریای خزر

با توجه به آمار بالا و نیز با نگاهی به نمودار میله‌ای مبادلات کالا بین بندر انزلی و سایر بنادر در سال ۱۳۹۴، به آسانی می‌توان دریافت که همواره میزان تخلیه بندر انزلی با بنادر تمام کشورهای حاشیه دریای خزر به‌طور قابل ملاحظه‌ای بیشتر از بارگیری به کشورهای منطقه بوده است. بیشترین مقدار تخلیه در بندر انزلی به ترتیب از کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان، آذربایجان، سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر و در نهایت سایر بنادر خارجی بوده است و بیشترین مقدار بارگیری از بندر انزلی نیز به ترتیب به قزاقستان، روسیه، سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر، آذربایجان، ترکمنستان و در نهایت سایر بنادر خارجی بوده است.

از سوی دیگر با نگاهی گذرا به جدول کلی مبادلات کالا بین بندر انزلی با سایر بنادر در سال ۱۳۹۴ (جدول شماره ۵)، درمی‌یابیم که کالای مبادلاتی بین بندر انزلی و تمامی بنادر و کشورهای به میزان ۹۵/۰۹ درصد تخلیه و تنها ۴/۹۱ درصد بارگیری بوده است که این موضوع با جزئیات برای تک کشورها محاسبه شده است به عنوان مثال ۵۴/۴۹ درصد کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده از تمامی کشورهای بنادر در بندر انزلی از بنادر کشور روسیه بوده است که از این میزان ۵۲/۵۲ درصد تخلیه و تنها ۱/۹۷ درصد بارگیری بوده است و تراز کل کالای تخلیه و بارگیری شده بین انزلی و بنادر کشور روسیه به میزان ۹۶/۳۹ درصد تخلیه و تنها ۲/۶۱ درصد بارگیری بوده است و یا ۳۲/۳۷ درصد کل کالاهای تخلیه و بارگیری شده از تمامی کشورهای بنادر در بندر انزلی از بنادر کشور قزاقستان بوده است که از این میزان ۳۰/۲۲ درصد تخلیه و تنها ۲/۱۶ درصد بارگیری بوده است و تراز کل کالای تخلیه و بارگیری شده بین انزلی و بنادر کشور قزاقستان به میزان ۹۲/۳۴ درصد تخلیه و تنها ۶/۶۶ درصد بارگیری بوده است و به همین ترتیب برای



نمودار میله‌ای مبادلات کالا بین بندر انزلی و سایر بنادر (تن) در سال ۱۳۹۴

جدول شماره ۴: تراز مبادلات کالا بین بندر انزلی و سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر در سال ۱۳۹۴											
ردیف	کشور مبدا	بندر مبدا	تعداد کشتی	تخلیه (تن)	بارگیری (تن)	مجموع تخلیه و بارگیری	نسبت تخلیه به بارگیری	درصد کشتی‌های ورودی	درصد تخلیه از کل	درصد بارگیری از کل	درصد تخلیه و بارگیری از کل
۱	ایران	نوشهر	۳	۱۲۸۴	۲۶۱۳	۳۸۹۷	۰٫۴۹	۰٫۳۵	۰٫۰۶	۲٫۲۶	۰٫۱۷
۲		امیرآباد	۵	۲۳۸۸	۴۵۵۵	۶۹۴۳	۰٫۵۲	۰٫۵۹	۰٫۱۱	۳٫۹۴	۰٫۳۰
۳		فریدون‌کنار	۱	۰	۱۵۰۰	۱۵۰۰	۰٫۰۰	۰٫۱۲	۰٫۰۰	۱٫۳۰	۰٫۰۶
۴		آستارا	۳	۰	۳۴۹۳	۳۴۹۳	۰٫۰۰	۰٫۳۵	۰٫۰۰	۳٫۰۲	۰٫۱۵
۵		سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر	۵	۰	۱۰۳۱	۱۰۳۱	۱۰۳۱	۰٫۰۰	۰٫۵۹	۸۹	۰٫۰۴
	مجموع		۱۷	۳۶۷۲	۱۳۱۹۲	۱۶۸۶۴	۰٫۲۸	۲٫۰۱	۰٫۱۶	۱۱٫۴۲	۰٫۷۲

تن از ۱۱ میلیون تن ظرفیت اسمی بندر انزلی در سال ۱۳۹۴ درمی‌یابیم که تنها ۲۱/۴ درصد ظرفیت بندر انزلی مورد بهره‌برداری قرار گرفته است (که ۲۰/۳۵ درصد تخلیه و تنها ۱/۰۵ درصد بارگیری بوده است) و ۸۶۴۶۷۲ تن و یا به عبارتی ۷۸/۶ درصد از ظرفیت بندر خالی مانده است و نسبت تخلیه به بارگیری ۱۹/۳۷ نشان می‌دهد که تقریباً برای هر ۲۰ کشتی که در بندر انزلی تخلیه انجام داده است تنها برای یک کشتی بار برای بارگیری وجود داشته است. نکته حائز اهمیت این است که از ۲۱/۴ درصد ظرفیت استفاده شده بندر ۹۵ درصد به تخلیه و تنها پنج درصد به بارگیری اختصاص داشته است. از راه‌های برقراری توازن بین تخلیه و بارگیری، بازیابی در کشورهای حاشیه دریای خزر به منظور توسعه صادرات است. با توسعه صادرات و ایجاد دو سر بار برای کشتی‌ها می‌توان کشتی‌های بیشتری را با کرایه حمل کمتر به سمت بندر انزلی سوق داد و رونق اقتصادی بیشتری را برای کشور و منطقه رقم زد.

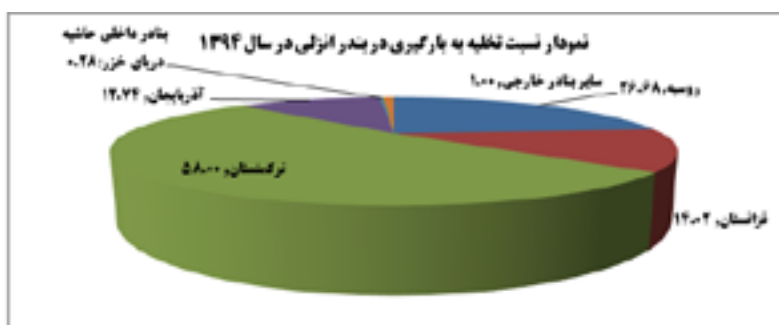
منابع:
سیستم آمار و عملیات اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

بر کرایه حمل خودمی‌افزایند. توسعه صادرات نیازمند همکاری همه بخش‌ها و ارگان‌ها نظیر سازمان، صنعت معدن و تجارت، گمرک، بندر، بانک‌ها، تجار و ... است تا در وهله اول بازارها و نوع کالاهای مورد نیاز در بازارهای هدف را شناسایی کنند و سپس با وضع قوانین و تعریف روال‌های مناسب و کم‌هزینه مسیر را برای صادرات بیشتر برای تجار هموار سازند.

نتیجه‌گیری

همان‌طور که در نمودار نسبت تخلیه به بارگیری در بندر انزلی در سال ۱۳۹۴ مشاهده می‌شود (برای بندری که بارگیری نداشته تعداد کشتی‌ها در نظر گرفته شده است)، مقدار نسبت فوق هموار بالاتر از یک است و فقط مبادلات کالا بین انزلی و سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر دارای عددی کم‌تر از یک است و این یعنی بندر انزلی با سایر بنادر داخلی حاشیه دریای خزر مبادلات کالای نظیر به نظیر دارد بنابراین همواره کفه ترازو از حیث مبادلات کالا به سود کشورهای حاشیه دریای خزر (به ترتیب ترکمنستان، روسیه، قزاقستان و آذربایجان) بوده است. از طرفی با تخلیه و بارگیری تنها ۲۳۵۳۲۸۰

سایر کشورها همواره ملاحظه می‌شود که واردات از آن‌ها به بندر انزلی نسبت به صادرات از بندر انزلی برای آن کشورها بسیار چشمگیرتر است در حالی که با یک بازیابی مناسب در کشورهای حاشیه دریای خزر می‌توان نسبت تخلیه به بارگیری را کم نمود و به این ترتیب برای رونق اقتصادی بندر انزلی گام‌های موثری برداشت. سوابق آماری بندر انزلی نیز نشان می‌دهد که بیشترین تناژ تخلیه و بارگیری در بندر انزلی مربوط به سال ۱۳۸۹ و به میزان ۶۸۴۸۹۵۱ تن (تخلیه ۶۶۸۱۳۴۰ تن و بارگیری ۱۶۷۶۱۱ تن) بوده است که باز هم نسبت تخلیه به بارگیری تقریباً عدد ۴۰ نشان می‌دهد و به این معنی است که حتی در سال ۱۳۸۹ وضعیت شاخص فوق از سال ۱۳۹۴ و بسیاری از سال‌های دیگر بدتر بوده است. از طرف دیگر ظرفیت واقعی بندر انزلی هفت میلیون تن و ظرفیت اسمی آن ۱۱ میلیون تن بوده است که با طرح‌های توسعه‌ای که در حال انجام است در آینده‌ای نه‌چندان دور با اضافه شدن پنج پست اسکله دیگر به ۱۰ پست اسکله قبلی در بندر انزلی، ظرفیت اسمی بندر به ۱۷ میلیون تن خواهد رسید. با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و تلاش‌های مدیران و کارکنان در اجرای طرح‌های توسعه‌ای، ظرفیت‌سازی لازم در بندر انزلی صورت پذیرفته است و فعلاً توسعه بیش از این، مقرون به‌صرفه نخواهد بود. چیزی که در این میان مغفول واقع شده است توسعه صادرات است و می‌بایست راهکارهای اجرایی جهت موضوع ذکر شده بالا اندیشیده شود و سرمایه‌گذاری توسعه زیرساخت‌ها در بندر انزلی به سمت سرمایه‌گذاری جهت بازیابی به‌منظور توسعه صادرات سوق داده شود. به دلیل نبود کالای صادراتی، اکثر کشتی‌ها پس از تخلیه ناچارند با ظرفیت خالی بندر را ترک کنند و برای مقرون به‌صرفه بودن تردد در بندر انزلی



جدول شماره ۵: جدول کلی مبادلات کالا بین بندر انزلی با سایر بنادر در سال ۱۳۹۴						
مجموع	سایر بنادر خارجی	بندر داخلی حاشیه دریای خزر	آذربایجان	ترکمنستان	قزاقستان	روسیه
۲۳۳۷۷۳۹	۹۳۲	۳۶۷۲	۶۷۴۲۶	۲۱۸۶۱۸	۷۱۱۰۵۸	۱۲۳۶۰۳۳
۱۱۵۵۴۱	۰	۱۳۱۹۲	۵۲۹۴	۰	۵۰۷۳۳	۴۶۳۲۲
۲۳۵۳۲۸۰	۹۳۲	۱۶۸۶۴	۷۲۷۲۰	۲۱۸۶۱۸	۷۶۱۷۹۱	۱۲۸۳۳۵۵
۱۰۰٫۰۰	۰٫۰۴	۰٫۷۲	۳٫۰۹	۹٫۲۹	۳۲٫۳۷	۴۹۵۴
۹۵٫۰۹	۰٫۰۴	۰٫۱۶	۲٫۸۷	۹٫۲۹	۳۰٫۲۲	۵۲٫۵۲
۴٫۹۱	۰٫۰۰	۰٫۵۶	۰٫۲۲	۰٫۰۰	۲٫۱۶	۱٫۹۷
	۱۰۰٫۰۰	۲۱٫۷۷	۹۲٫۷۲	۱۰۰٫۰۰	۹۳٫۳۴	۹۶٫۳۹
	۰٫۰۰	۷۸٫۲۳	۷٫۲۸	۰٫۰۰	۶٫۶۶	۳٫۶۱



شکل ۱) در آگوست ۲۰۰۸، یک تمساح نابالغ (Subadult) در مسیر جاده چابهار-ایران شهر در نزدیکی روستای درگس در زمان عبور شبانه از عرض جاده با خودرو عبوری جان خود را از دست می‌دهد. این تمساح جوان نزدیک به دو متر طول داشت. اصغر مبارکی و همکاران لاشه این تمساح را در منطقه دشتیاری، نزدیک به منطقه باهوکلت در صبح یک روز تابستان پیدا می‌کنند اما احتمالاً این تمساح در شب با خودرو تصادف کرده بود. البته این محققین در مسیری که این لاشه پیدا شد، برکه‌ای را مشاهده نکردند. در نتیجه، این تمساح جوان بایستی راه خیلی طولانی را طی کرده باشد. معلوم نیست این تمساح می‌خواست به کجا برود. اما با توجه به این که تمساح مردابی توان راه پیمایی طولانی مدت را در شب دارد، می‌تواند یک مکانی را به عنوان زیستگاه پیدا کند.

در حاشیه مکران

نگاهی به تلفات جاده‌ای تمساح مردابی در ایران

امین خالق پرست*

به منظور آگاهی از وضعیت تمساح مردابی (گاندو) در ایران و آشنایی با برخی عوامل تهدیدکننده حیات این خزندگان آبی، با اصغر مبارکی، مدیرکل دفتر موزه تاریخ طبیعی و ذخایر ژنتیکی در «معاونت محیط زیست طبیعی» سازمان حفاظت محیط زیست، گفتگویی در این زمینه داشتیم که با هم مرور می‌کنیم. گفتنی است عکس‌های استفاده شده توسط اصغر مبارکی تهیه شده است.



شده برای گاندو وجود دارد.

مهم‌ترین زیستگاه گاندو در استان سیستان و بلوچستان کجاست؟

«رودخانه سرباز» (باهو کلات) و «رودخانه کاجو» و سرشاخه‌های آن‌ها در حوزه راسک و چابهار و «رودخانه نهنگ» در حوزه سراوان مهم‌ترین زیستگاه گاندو هستند که از میان آن‌ها، رودخانه‌های کاجو و سرباز در «منطقه حفاظت شده گاندو» قرار دارند. البته تمساح‌ها در همه جای مسیر رودخانه نیستند؛ تمساح‌ها در محل‌هایی از رودخانه که آب روان است، نمی‌روند بلکه در محل‌هایی از رودخانه که عمق آب زیاد است و پوشش گیاهی دارد (برکه‌های طبیعی)، مشاهده می‌شوند.

ایران و پاکستان قرار دارد؛ بنابراین، در سرشماری که انجام دادیم، تمساح‌های سراوان را به علت دوری راه و شرایط خاص امنیتی زیستگاه نتوانستیم بشماریم.

بزرگ‌ترین زیستگاه حفاظت شده برای گاندو در ایران کجاست؟

خوشبختانه مهم‌ترین حوزه پراکنش تمساح‌ها در بلوچستان ایران به‌عنوان منطقه حفاظت شده اعلام شده است. «منطقه حفاظت شده گاندو» عمده زیستگاه‌های پراکنش تمساح را در حوزه چابهار و راسک در بر می‌گیرد و حدود ۸۰ درصد جمعیت گاندو در ایران در این منطقه حفاظت شده قرار دارد. البته، در کشورهای همسایه مانند هندوستان و پاکستان نیز پناهگاه حیات وحش و مناطق حفاظت

برآورد جمعیت گاندو در ایران چه تعداد است؟
آخرین سرشماری گاندو توسط «دفتر تنوع زیستی و حیات وحش» سازمان حفاظت محیط زیست در سال ۱۳۹۲ انجام شد؛ ما در این سرشماری حدود ۳۵۰ تمساح را شمردیم و تخمین می‌زنیم که با احتساب زیستگاه‌هایی که نتوانستیم در آن‌ها تمساح‌ها را بشماریم، حداقل ۵۰۰ تمساح در ایران داشته باشیم. حوزه پراکنش تمساح در ایران فقط در جنوب شرقی استان سیستان و بلوچستان است؛ بنابراین، تمساح مردابی را در بخش سیستان نداریم. عمده جمعیت تمساح مردابی در بخش بلوچستان هم در حوزه شهرستان «چابهار» و «راسک» است. البته جمعیت کوچکی از تمساح مردابی هم در حوزه شهرستان «سراوان» وجود دارد. زیستگاه تمساح‌ها در سراوان بین مرز

سدسازی در منطقه حفاظت شده گاندو چطور به بقای تمساح مردابی آسیب می‌زند؟

مهم‌ترین آسیبی که ساخت سد به تمساح مردابی می‌زند، مسئله تکه تکه شدن زیستگاه است. با احداث سد، زیستگاه تمساح‌ها دو قسمت می‌شود. یک گروه از تمساح‌ها در بالادست سد و گروه دیگر از تمساح‌ها در پایین دست سد می‌مانند. به عبارت دیگر، زمانی که سد احداث می‌شود، ارتباط میان تمساح‌های بالادست سد و تمساح‌های پایین دست سد قطع می‌شود. در نتیجه، یک جمعیت پیوسته و یکپارچه از تمساح مردابی به یک جمعیت ناپیوسته و تکه تکه شده تبدیل می‌شود که این موضوع از نظر اکولوژی خیلی خطرناک است چون داریم یک جمعیت بزرگ را کوچک می‌کنیم. البته، دریاچه‌های «سد زیردان» و «سد پیشین» با توجه به حجم آبی که دارند، مطمئن‌ترین، قابل‌اتکا ترین و اصلی‌ترین زیستگاه‌های تمساح ایران هستند. در میان این دو سد نیز، آب پشت «سد پیشین» و جمعیت تمساح‌های آن بیشتر از «سد زیردان» است. سد زیردان در بالادست رودخانه کاجو، در حوزه چابهار قرار دارد و سد پیشین در مسیر رودخانه باهوکلان (سرباز) در حوزه راسک است.

تنوع زیستگاه‌های گاندو در ایران به چه صورت است؟

زیستگاه‌های تمساح مردابی عمدتاً شامل دو قسمت می‌شود:

۱. زیستگاه‌های طبیعی: این زیستگاه‌ها شامل برکه‌های طبیعی می‌شود که در مسیر رودخانه قرار دارند.

۲. زیستگاه‌های مصنوعی: این زیستگاه‌ها شامل برکه‌های دست‌ساز، آب‌بندها و سد‌هایی می‌شود که در آن منطقه ساخته شده است. در آن منطقه هر جا که آب باشد، تمساح‌ها می‌آیند؛ اما این رفتار تمساح مردابی گاهی اوقات مشکل‌ساز نیز می‌شود؛ برخورد میان انسان و تمساح در منطقه یک مسئله است چون یکی از مهم‌ترین زیستگاه‌های تمساح مردابی، برکه‌های آب داخل روستاها است که به زبان محلی به آن‌ها «هوتک» گفته می‌شود. با وجود این که هوتک‌ها از رودخانه خیلی فاصله دارند، اما زمانی که باران می‌آید و هوتک‌ها پر از آب می‌شوند، عموماً می‌توان تمساح مردابی را در آن‌ها مشاهده کرد.

درباره برخورد میان تمساح مردابی و مردم محلی در ایران توضیح دهید؟

یکی از ویژگی‌های پراکنش تمساح مردابی در ایران، ارتباط بسیار نزدیک میان تمساح‌ها و جوامع انسانی است. به خاطر وابستگی که مردم به آب دارند، بیشتر روستاها و جوامع انسانی که در منطقه شکل گرفته در نزدیک رودخانه و برکه قرار دارند که زیستگاه تمساح است. حتی برکه‌های مصنوعی که داخل روستاها توسط مردم محلی ساخته شده، به عنوان زیستگاه‌های مهم تمساح مردابی محسوب می‌شوند. بنابراین، در شب زمانی که تمساح‌ها می‌خواهند جابه‌جا شوند، برخی اوقات از داخل خانه‌ها و محوطه روستاها عبور می‌کنند و این تردد

ممکن است احشام و پرندگان (مرغ و خروس) روستایی‌ها را بترسانند. برخی اوقات هم اگر در یک خانه، محلی خنک و دنج و آرام باشد، ممکن است تمساح به داخل خانه بیاید و آن‌جا بماند. این ماجرا به دفعات اتفاق افتاده است. البته در چنین مواردی تمساح به مردم حمله نمی‌کند اما چون داخل خانه می‌ماند، مردم با مشاهده آن می‌ترسند. یکی دو مورد تلفات تمساح در استان داشتیم که حدس می‌زنیم این تمساح‌ها را مردم محلی کشته‌اند؛ اما این مسئله به ندرت اتفاق می‌افتد. در بیشتر این درگیری‌ها، مردم موضوع را به همکاران ما خبر می‌دهند تا محیط بانان از پاسگاه محیط‌بانی درگس، اداره محیط‌زیست راسک به محل آمده، تمساح را گرفته و به یک جای دیگر منتقل کنند. اداره محیط‌زیست راسک در مسیر رودخانه و در نزدیکی زیستگاه گاندو قرار دارد و پاسگاه محیط‌بانی درگس نیز در حوزه چابهار است.

درباره تلفات جاده‌ای گاندو در ایران توضیح دهید؟ مسایلی مانند «برخورد میان انسان و تمساح» و «تلفات تمساح مردابی در جاده‌ها» مربوط به عادت جابه‌جایی تمساح مردابی می‌شود؛ زمانی که یک برکه خشک شده یا تعداد تمساح‌ها در یک برکه زیاد می‌شود، تمساح‌های جوان‌تر با سن پایین مجبور می‌شوند برکه را ترک کنند و زیستگاه جدیدی برای خودشان پیدا کنند. بنابراین، تمساح مردابی در خشکی مسافت خیلی طولانی را می‌پیماید تا یک زیستگاه آبی پیدا کند. من و همکاران حتی یک بار ردپای یک تمساح را در فاصله بین یک برکه تا سد کلسکان دنبال کردیم؛ این تمساح حداقل چهار تا پنج کیلومتر مسافت را پیموده بود تا از رودخانه کاجو به آب پشت سد برسد. سد «کلسکان» در منطقه دشتیاری در حقیقت یک آب‌بند است. سدهای بزرگ تنظیمی که در مسیر رودخانه‌ها ساخته شده‌اند، مانند «سد پیشین»، مهم‌ترین زیستگاه تمساح‌ها محسوب می‌شوند.

تمام تلفات تمساح‌ها در جاده در شب رخ می‌دهد. تمساح مردابی به ندرت در روز جابه‌جایی می‌شود چون اگر تمساح در روز برای مدت خیلی زیادی زیر آفتاب بماند، می‌میرد. تمساح‌ها عموماً در شب جابه‌جا می‌شوند؛ از آن جایی که در شب آفتاب نداریم و هوا گرم نیست، تمساح می‌تواند دشواری این راه‌پیمایی را تحمل کند. تمساح‌ها اکثر شب‌ها از برکه بیرون می‌آیند. سرعت حرکت تمساح مردابی در خشکی خیلی کند است. بنابراین، تمساح مردابی ممکن است حدود پنج تا شش ساعت راه برود تا به مقصد برسد. در این جابه‌جایی تنها اتفاقی که ممکن است برای تمساح رخ دهد، تصادف با خودروها در زمان عبور از جاده و مسیرهای تردد است. البته برخی اوقات هم در این جابه‌جایی، تمساح ممکن است در چاه بیافتد.

هرگونه عملیات توسعه‌ای مانند جاده‌سازی و تردد وسایل نقلیه از جاده، در حوزه پراکنش تمساح مردابی باعث شده رفتارهای غریزی این جانوران مانند عادت به جابه‌جایی تبدیل به یک تهدید برای بقای آن‌ها شود. عادت به جابه‌جایی در گاندو یک رفتار غریزی است. اما تردد جاده‌ای باعث شده این رفتار غریزی، جانور را به کشتن دهد.

در ۱۰ سال اخیر کم‌تر از ۱۰ مورد تلفات جاده‌ای تمساح در ایران گزارش شده است که این تلفات مربوط به حوزه شهرستان چابهار می‌شود. عمده تلفات جاده‌ای مربوط به تمساح‌های جوان سه ساله، چهار ساله و پنج ساله است که به‌طور متوسط یک و نیم متر طول دارند. هم خشک شدن آب برکه باعث جابه‌جایی تمساح‌ها می‌شود و هم تمساح‌های بزرگ‌تر به خاطر حس قلمروطلبی که دارند به خصوص در فصل تولیدمثل، تمساح‌های جوان‌تر را از خودشان می‌رانند و آن‌ها مجبورند یک زیستگاه دیگر برای خودشان پیدا بکنند. بنابراین، تلفات تمساح‌های بزرگ بالغ در جاده خیلی به ندرت مشاهده می‌شود چون این تمساح‌ها کم‌تر از



شکل ۲) یک تمساح ماده بالغ در مرکز نگهداری گاندو در پاسگاه درگس (عکس: اصغر مبارکی)

تمساح‌های جوان جابه‌جا می‌شوند.

تصاویر تلفات جاده‌ای گاندو که شما ثبت کردید مربوط به آگوست ۲۰۰۸ است. بنابراین، می‌توان گفت که این تلفات در یک دوره زمانی مشخصی رخ داده است؟

احتمالاً! هر دو تصویری که من از تلفات گاندو تهیه کردم، در مسیر جاده چابهار-ایران‌شهر در نزدیکی منطقه باهوکلات در داخل منطقه حفاظت شده گاندو است. برخی اوقات، کم‌آبی باعث می‌شود، رفت و آمد تمساح در منطقه زیاد شود. در محل‌هایی که آب کم است و شرایط مناسب نیست، تمساح‌ها در مسیر راه می‌افتند تا محل مناسبی را برای زندگی پیدا کنند.

آیا تاکنون گزارشی از تلفات گاندو در ایران داشتیم که به خاطر برخورد با موتورسیکلت اتفاق افتاده باشد؟

برای ما قابل تشخیص نیست که کشته شدن یک تمساح در جاده به خاطر تصادف با خودرو بوده یا موتورسیکلت چون زمانی از ماجرا باخبر می‌شویم که لاشه یک تمساح در مسیری که رفت و آمد می‌شود، دیده شود. بنابراین، این‌طور نیست که به محض وقوع تصادف، به ما اطلاع داده شود تا سر صحنه حادثه حاضر باشیم. البته، برخورد

موتورسیکلت با تمساح‌های کوچک می‌تواند تلفات ایجاد کند اما نمی‌تواند برای تمساح‌های بزرگ مسئله‌ساز شود. در تلفات تمساح‌ها در منطقه بیشتر خودروها نقش دادند و جاده درگس تا پلان مسیر عبور ترانزیت هم است.

فعالیت‌های عمرانی همچون، جاده‌سازی و تغییر شکل جاده‌ها در استان سیستان و بلوچستان در تلفات تمساح‌ها در ایران چه میزان نقش دارند؟

جاده‌سازی و تعریض جاده در این سال‌ها در منطقه حفاظت شده گاندو زیاد انجام شده است. ساخت جاده به معنی افزایش تردد است. بنابراین، جاده‌سازی در منطقه‌ای که مهم‌ترین زیستگاه تمساح مردابی است و بیشترین پراکنش تمساح در آن قرار دارد، پتانسیل تلفات جاده‌ای تمساح را افزایش می‌دهد. تمام تلفات تمساح مردابی در جاده چابهار-راسک رخ داده است. البته از این جاده صدها جاده دیگر منشعب شده که به روستاهای مختلف منتهی می‌شوند. در حوزه شهرستان چابهار، روستاها به تعداد زیاد و به صورت پراکنده هستند. اما به خاطر این که جاده‌سازی زیاد شده، همه روستاها قابل دسترسی هستند. همچنین، برای رفت و آمد روزانه، وسایل نقلیه و موتورسیکلت در این منطقه خیلی استفاده می‌شود. بیشترین گزارش‌های ثبت شده از تلفات جاده‌ای تمساح مردابی در مسیر

درگس (گرمبیت) تا سسه راه پلان (دشتیاری) است که به عنوان Hotspot این تلفات محسوب می‌شود. این مسیر یک جاده آسفالت‌نه معمولی است که مسیر رفت و برگشت آن با گاردریل از هم جدا نشده است. خوشبختانه از زمانی که جاده ترانزیتی را از این جاده جدا کردند، تردد ترانزیتی در این مسیر خیلی کم شده اما هنوز تردد در این مسیر زیاد است. از یک سو، تمساح مردابی جانور سنگین وزنی است و در عرض ۵ تا ۱۰ متری جاده، خیلی آهسته قدم بر می‌دارد و از سوی دیگر، چون در آن منطقه روستا خیلی زیاد است، تردد در مسیر هم خیلی زیاد است. علاوه بر این، با فرار رسیدن شب خودروها با سرعت زیاد مسیر را می‌پیماند. بنابراین، شانس برخورد تمساح مردابی با وسایل نقلیه خیلی زیاد است.

در اطراف سراوان جاده وجود ندارد. با این وجود، رفت و آمد خودرو در مسیر زیستگاه تمساح فوق العاده زیاد است. در سراوان، مسیر رودخانه مسیر تردد خودروها است. این منطقه یکی از مهم‌ترین مسیرهای قاچاق سوخت است. به خاطر مسئله قاچاق، تردد خودروها بین مرز و داخل زیاد است. با فرار رسیدن شب، همه خودروها در این مسیر با سرعت ۱۲۰ تا ۱۴۰ کیلومتر در ساعت به سمت مرز در رفت و آمد هستند تا سوخت جابه‌جا کنند.

بسیاری از زیستگاه‌های تمساح‌ها در ایران در مناطق بکر و دور افتاده قرار دارند. اما دولت



شکل ۳) رد پا تمساح مردابی در منطقه شیرگواز (عکاس: اصغر مبارکی). این ردپا نشان از عادت جابه‌جایی گاندو مابین زیستگاه‌های آبی دارد. به گفته اصغر مبارکی، تمساح صاحب این ردپا از رودخانه بیرون آمده و به سمت نامعلومی در حال حرکت بود. ردپای حرکت تمساح مردابی به خوبی نشان می‌دهد که این خزنده تا چه اندازه می‌تواند پیاده در خشکی حرکت کند. در محل‌هایی که زیستگاه‌های آبی به هم نزدیک هستند، به خصوص در مواقع کم‌آبی، می‌توان این رده پاها را مشاهده کرد. از این مسیر حرکت می‌توان فهمید تمساح کجا رفته و چطور جابه‌جا شده است.



شکل ۴) در آگوست ۲۰۰۸، امیگر مبارکی و همکاران لاشه این تمساح جوان را در داخل منطقه حفاظت شده گاندوپیدامی کنند. این تمساح یک و نیم متری در مسیر بین منطقه شیرگوار تاروستای باهوکلنت باخودرو تصادف کرده بود و لاشه آن کنار جاده رها شده بود.

به نظر شما، نهاد‌های مسئول حمل و نقل در ایران چه اقداماتی می‌توانند برای کاهش تلفات جاده‌ای تمساح در آینده انجام دهند؟

ساخت روگذر برای تمساح فایده‌ای ندارد چون تمساح‌ها از آن، بالا نمی‌روند. ساخت زیرگذر هم برای تمساح فایده چندانی ندارد چون تمساح‌ها در منطقه خیلی پراکنده هستند و اصلاً نمی‌توان تشخیص داد که این تمساح‌ها از کجا باید رد شوند. جاده چابهار-راسک بیشتر از ۱۴۰ کیلومتر امتداد دارد که حدود ۱۰۰ کیلومتر آن در زیستگاه تمساح‌ها قرار دارد. بنابراین، مشکل است که بتوان تعیین کرد که در چه نقاطی از این مسافت طولانی می‌توان زیرگذر ساخت. تمساح تازمانی که می‌تواند از مسیر مستقیم جاده عبور کند احتمال آن کم است که بخواهد از زیرگذری که در همان نزدیکی است، استفاده کند. البته در نقاطی که ارتباط آبی وجود دارد، قطعاً زیرگذر وجود دارد و ممکن است تمساح از آن استفاده کند. مسئولان وزارت راه و شهرسازی می‌توانند در مسیرهایی که احتمال تلفات تمساح زیاد است، با نصب تابلو و علائم هشدار دهنده به کاهش این تلفات کمک کنند. مسئولان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای نیز می‌توانند اقدام به نصب دوربین‌های کنترل سرعت در این مسیرها بکنند.

یادداشت:

* کارشناسی ارشد زیست‌شناسی ژنتیک
دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات
تهران

قدیم چابهار-ایران شهر اجرا شود، برای منطقه باهوکلنت و منطقه حفاظت شده گاندو در شمال چابهار می‌تواند در حد یک آسیب بسیار جدی باشد. قطعاً زمانی که رفت و آمد خودرو در داخل زیستگاه‌های طبیعی بیشتر شود، ما باید انتظار تلفات بیشتری از گونه‌های مختلف جانوری را داشته باشیم. به‌طور مثال، سالانه ده‌ها مورد بز مچه بنگالی (Bengal Monitor) در این جاده تلف می‌شوند. البته، این تعداد تلفات فقط مواردی است که ما به‌صورت مقطعی در دو تا سه بار ماموریتی که در طول سال به منطقه داریم، مشاهده می‌کنیم. اما بسته به فصل تعداد تلفات بز مچه‌ها در منطقه متفاوت است. این تلفات آسیب شدیدی روی جمعیت این جانوران می‌گذارد. هر بار که ما ماموریت می‌رویم، تلفات زیادی از بز مچه‌ها را در منطقه مشاهده می‌کنیم. البته، تلفات گاندو نسبت به بز مچه بنگالی در منطقه کم‌تر است چون هم‌اکنون با خشک‌سالی و کمبود آب مواجه هستیم، فواصل زیستگاهی زیاد شده و آب در مناطق کنار جاده کم است.

در استان سیستان و بلوچستان راه‌آهن نداریم و نمی‌دانم مسیر راه‌آهن در این استان در آینده از کدام نواحی ممکن است عبور کند. اما هرگونه ساخت‌وساز به این شکل، قطعاً زیستگاه را تکه‌تکه می‌کند. تردد در راه‌آهن به مراتب کم‌تر از جاده است اما به‌عنوان یک فعالیت توسعه‌ای در تخریب زیستگاه نقش دارد.

به‌منظور حمایت از جوامع انسانی و توسعه آن‌ها وظیفه دارد در این مناطق به بهبود زندگی مردم کمک کند. بنابراین، این جاده‌سازی‌ها با فراهم کردن امکان رفت و آمد به این مناطق، عاملی برای افزایش پتانسیل تلفات جاده‌ای تمساح‌ها می‌شوند. به‌طور مثال، در انتهای مسیر دشتیاری، از «پیش سهراب» تا مسیر سد زیردان، مناطقی وجود داشت که در آن تردد انجام نمی‌شد. اما متأسفانه این مناطق هم‌اکنون به جالیزهای هندوانه تبدیل شدند. این فعالیت کشاورزی به معنای افزایش تردد در دل زیستگاه تمساح‌ها است. تمساح مردابی هر روز در این منطقه بارفت و آمد تعداد زیادی از کارگران و تردد انواع وسایل نقلیه مانند کامیون، تراکتور، موتورسیکلت مواجه است. همچنین، در این منطقه برای دسترسی به سد زیردان و رفت و آمد به آن، یک جاده آسفالتی درست شد.

برداشت‌شن و ماسه‌نیز برخی اوقات در مسیر رودخانه انجام می‌شود که می‌تواند به بقای تمساح مردابی آسیب بزند چون این فعالیت علاوه بر تخریب بستر رودخانه، موجب تردد کامیون و بولدوزر در زیستگاه تمساح‌ها می‌شود.

با توجه به طرح توسعه بندر چابهار و میزان جابه‌جایی کالا از این بندر، در آینده شاهد حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در استان سیستان و بلوچستان خواهیم بود. از نظر شما این مسئله چه تاثیری بر بقای تمساح مردابی دارد؟

اگر این طرح توجیهی بخواهد در داخل جاده

لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی

سمانه آذربای

مدرس آموزش

این مقاله برگرفته از تحقیقی است که با حمایت‌های مالی و معنوی سازمان بنادر و دریانوردی و با هدف لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی انجام شده است. روش پیمایشی که در این پژوهش برای تجزیه و تحلیل اطلاعات از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شد، مورد جامع پژوهشی کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. یافته‌های پژوهش نشان داد که: ۴۰ درصد در کل پاسخ‌گویان روزآمدی کتاب، ۴۸/۵ درصد روزآمدی مجلات، ۴۱/۵ درصد افزایش ساعات کار ادارات را در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی خیلی زیاد موثر می‌دانند. بیشترین زمینه موضوعی مورد علاقه این کارمندان علوم دریایی است و در طول یک ماه ۲۸ درصد از جامعه مورد مطالعه اصلاً به کتابخانه مراجعه نمی‌کنند. از جمله موانع مراجعه به کتابخانه ۳۷ درصد نبود شناخت و احساس نیاز به مطالعه، ۴۴/۵ درصد عادت نداشتن به مطالعه، ۴۳/۵ درصد جاذبه وجود رسانه‌های گروهی، ۳۸ درصد نداشتن وقت کافی، ۴۲ درصد نبود برنامه منسجمی در زندگی و ۴۲ درصد ساعات کاری زیاد ادارات را عنوان کرده‌اند. در صورتی که ۴۳/۵ درصد اخلاق کتابدار، ۴۰ درصد اختصاص وقت کافی از سوی کتابدار به مراجعه‌کننده، ۳۹ درصد دقت کتابدار، ۴۲ درصد کمبود کتابخانه در محل ادارات خود را در میزان مراجعه به کتابخانه موثر می‌دانند. از دیگر نتایج پژوهش وجود رابطه مستقیم بین کتاب‌های مناسب دریایی، نزدیکی کتابخانه به محل ادارات کل است.



دیگر افراد جامعه نخواهد بود. بسیاری از افراد جامعه با آن دقت و وضوح لازم این عوامل را متوجه نشده‌اند. اگر بخواهیم جامعه‌ای پیشرو داشته باشیم و هر روز فاصله‌ما از نظر تمدن و تکنولوژی با جوامع پیشرفته بیشتر نشود، همچنین اگر بخواهیم از نظر فرهنگی جامعه‌ای به‌نجار داشته باشیم، یعنی جامعه‌ای که بتواند از یک تاریخ و فرهنگ غنی و عظیم حمایت کند و حامی و نماینده آن در بین کشورهای دیگر باشد، باید برای اهمیت و ارزش دادن افراد به مطالعه عمیقاً در اندیشه بود و به شکل وسیعی برنامه‌ریزی کرد، زیرا ما چه بخواهیم چه نخواهیم تکنیک، دانش و فناوری روز دنیا به ما دیکته خواهد شد. پس جامعه باید

یاری رساند. سرانه مطالعه در کشورها به رشد فرهنگی آن‌ها و به‌طور گسترده‌تر به توسعه انسانی در هر کشور مربوط می‌شود. به این معنا که هر چه سرانه مطالعه بالاتر باشد - به شرط وجود دیگر عناصر - آن کشور از رشد فرهنگی بالاتری برخوردار است و برعکس، یعنی هر چه از رشد فرهنگی بالاتری برخوردار باشد سرانه مطالعه بالاتر خواهد بود. جامعه جهانی هر روز در پرتو تحولات جدید، تکنولوژی‌های مدرن و روزآمدی را به جامعه‌ارابه می‌دهد. در این میان اگر کسی از دانش و فن و تکنیک روز عقب‌بماند هیچ فرصت جبرانی برای سال‌های از دست‌رفته ندارد و در نتیجه در بسیاری از مسائل همگام و هماهنگ با

توسعه فرهنگی هر جامعه از جمله سازمان بنادر و دریانوردی در گرو گسترش فرهنگ کتابخوانی است و کتاب و کتابخوانی یکی از عوامل مهم پیشرفت و اعتلای فرهنگ هر جامعه است. هر چه سطح بینش و آگاهی عمومی بیشتر باشد آن جامعه در پیشبرد اهداف ملی و فراملی خود موفق‌تر خواهد بود. یکی از مشکلاتی که در اکثر کشورهای جهان سوم و در حال توسعه وجود دارد پدیده فقر مطالعاتی است که تهدید بزرگی برای این کشورها به‌شمار می‌آید؛ گردآوری اطلاعات دریایی به صورت یکپارچه، می‌توان سازمان بنادر را برای ارائه خدمات مناسب، مطابق با نیازها و انتظارات مشتریان در زمینه دریایی

وسایل ارتقای وزمینه‌های ایجاد آن را فراهم کند. این یک تصور غلط است که فکر کنیم توسعه شبکه ارتباطی اینترنتی، مخاطب و علاقه‌مندان به مطالعه و تحقیق را از کتاب بی‌نیاز کرده است. هر چیز جای خود را دارد و کتاب و انتشار مکتوب و سنتی آن، همچنان بر حضور و ایفای نقش جدی خود تاکید می‌ورزد. پس دولت‌ها و سیاست‌گذاران فرهنگی نباید از این مقوله مهم غافل شوند، بلکه باید به منظور ترویج فرهنگ تالیف و انتشار کتاب و کتاب خوانی در جامعه با هدف بالا بردن آگاهی و اطلاعات مردم و سطح فرهنگ جامعه، برای تولید علم بیشتر تلاش وافر نمایند. هیچ دولت و ملتی از این که فرهنگ کتاب خوانی و درک معارف بیشتر و فهم افزون تر علوم و آشنایی با پیشرفت‌ها در جامعه اش، توسعه و گسترش کمی و کیفی بیابد لطمه نمی‌بیند بلکه بی تردید نفع آن، متوجه جامعه خواهد بود. اداره یک جامعه اهل مطالعه و فهم و با فرهنگ، به طریق اولی آسان تر از جامعه ای است که از علم و دانش فاصله دارد و قطعاً به صرفه و صلاح نیز نزدیک تر است. پس نباید به بهانه‌های گوناگون و بدون منطق، در مسیر تالیف و نشر کتاب و صنعت چاپ، و ترویج فرهنگ کتاب خوانی در جامعه خلل و مانع ایجاد کرد. حل این معادله بسیار ساده است که آیا تاثیر پذیری یک ملت و فرهنگ عقب مانده و بی اطلاع و بی سواد، از فرهنگ بیگانه محتمل تر و پرهزینه تر است یا ملت و فرهنگی که اهل مطالعه و تحقیق و پژوهش است؟ بی تردید جامعه ای که در آن فضای مطالعه، پژوهش و تحقیق، به لحاظ سخت افزاری و نرم افزاری، به شکل مطلوب

و بدون قید و بندهای دست و پاگیر فراهم باشد کم تر از فرهنگ و القائات بیگانه تاثیر می‌پذیرد تا جامعه ای که از فرهنگ مطالعه و تحقیق دور است. در تمامی زمینه‌های فرهنگی این گونه است که وقتی دولت‌ها و متولیان فرهنگ عمومی، حداقل‌ها را برای جامعه در این حوزه فراهم کردند دیگر جامعه به ویژه قشر حساس و پرائرزی و پرسش‌گر جوان، که کنجکاو و به دنبال دانستن بیشتر است، برای رفع نیاز طبیعی و فطری خود، چشمش و تمایلات فکری اش، به طور مطلق و یکسویه، به بیرون از مرزها و بهره‌مندی صرف از محصولات و تولیدات فرهنگی بیگانه نخواهد بود و در آن جایی هم که در برخی زمینه‌ها نیاز به تبادل فرهنگی پیدا شد که بی تردید این گونه خواهد بود، اولویت بر حفظ و ارتقای فرهنگ بومی و تبادل فرهنگی خواهد بود و نه مصرف کننده صرف تولیدات دیگران. طی این مسیر بسیار حساس و ظریف، تنها با انعطاف و تدبیر و مدیریت و فراهم کردن زمینه لازم برای تالیف، انتشار کتاب و کتاب خوانی، ممکن خواهد شد. و به بیان ساده تر، اصل باید بر فراهم کردن بستر لازم و سیاست‌گذاری و نظارت بر امر کتاب، از طرف متولیان دولتی امر فرهنگ، و تحقیق و پژوهش و تولید از جانب مردم و بخش خصوصی غیردولتی باشد. این ضرورت اجتناب ناپذیر در طول سالیان پس از انقلاب اسلامی مورد تاکید موكد قرار گرفته است اما این که تا چه اندازه جدی گرفته شده و در عمل موفق بوده و توانسته با حذف موانع، نیازهای جامعه را تامین نماید، باید به بررسی و ارزیابی آمار تالیف و انتشار کتاب به لحاظ کمی و کیفی و استقبال جامعه از کتاب و کتابخوانی و مقایسه آن با سایر

دغدغه‌های اجتماعی پرداخت.

(جهانبان ۱۳۸۲)، پژوهشی با هدف بررسی تعیین میزان رضایت مراجعان از خدمات کتابخانه‌ها و مراکز اطلاع‌رسانی صنعت نفت تهران، شامل مرکز اطلاع‌رسانی شرکت ملی نفت، مرکز اطلاع‌رسانی شرکت ملی صنایع پتروشیمی و کتابخانه پژوهشگاه صنعت نفت انجام داده است. روش مورد استفاده در این پژوهش، پیمایشی و از نوع توصیفی بوده و برای گردآوری از پرسشنامه استفاده شده است.

زندیان (۱۳۸۹) مقاله‌ای با عنوان خدمات مرجع در کتابخانه مرکزی دانشگاه قم و رضایت مراجعان انجام داد و با هدف تعیین میزان رضایت استفاده کننده و کتابخانه مرکزی دانشگاه قم از خدمات مرجع کتابخانه انجام شده است. یافته‌های پژوهش نشان داد که: جامعه استفاده کننده از خدمات مرجع ارایه شده در کتابخانه‌های خود اطلاع دارند، اما میزان اطلاع آن‌ها از خدمات پاسخ‌گویی تلفنی به سوالات مرجع و ارایه خدمات گزینشی در سطح پایینی قرار دارد. بیش از نیمی از افراد از کمک کتابدار در پیدا کردن اسناد و مدارک مورد نیاز خود رضایت دارند. خوشرو بودن کتابدار و در دسترس بودن آن‌ها در هنگام نیاز، آموزش فردی در استفاده از کتابخانه، از عوامل اصلی رضایت استفاده کنندگان به شمار می‌رود.

یافته‌ها در مورد میزان رضایت کلی استفاده کنندگان از خدمات مرجع نشان داد که ۵۱ درصد از جامعه استفاده کنندگان از خدمات مرجع در کتابخانه راضی یا بسیار راضی بوده‌اند. در این پژوهش از روش پیمایشی استفاده شده است. جامعه آماری





این پژوهش، کارمندی هستند که حداقل دارای مدرک کارشناسی بوده و در سازمان بنادر مرکزی و ادارات کل بنادر و دریانوردی در سراسر کشور مشغول به کار هستند که شامل ۵۰۰ نفر هستند. روش نمونه‌گیری در این مطالعه، نمونه‌گیری تصادفی در دسترس است. برای تعیین حجم نمونه از فرمول تعیین اندازه نمونه با خطای مطلق، استفاده می‌شود. ابزار گردآوری پرسشنامه لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی است.

در این بررسی محقق ادارات بنادر به طرح پرسش‌های اساسی به شرح زیر پرداخت:

۱- آیا نبود کتاب دریایی کافی در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی تأثیری دارد؟

۲- آیا وجود رسانه‌های جمعی در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی دارد؟

۳- آیا کمبود وقت کارمندان اداری در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی تأثیر دارد؟

۴- آیا دور بودن کتابخانه‌ها در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی تأثیر دارد؟

۵- آیا افزایش زمان کاری ادارات در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی تأثیری دارد؟

تعداد سوالات پرسشنامه مورد استفاده در این پژوهش، ۲۸ سوال بود که سوالات ۱-۴ مربوط به

مجموعه، سوالات ۵-۹ مربوط به خدمات، سوالات ۱۰-۲۲ مربوط به کاربر، سوالات ۲۳-۲۵ مربوط به کتابداران و سوال ۲۶ مربوط به محل و فضای کتابخانه و سوالات ۲۷-۲۸ که سوالات باز پرسشنامه بود مربوط به ذکر مواردی است که ممکن است لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی را افزایش داده و مواردی که در پرسشنامه ذکر نشده است. پرسشنامه نهایی به تعداد ۲۱۷ نسخه به طور تصادفی در طول سه هفته در سال ۱۳۹۵ بین کارمندان سازمان بنادر و دریانوردی و ادارات کل بنادر و دریانوردی توزیع شد.

تعدادی از کارمندان به دلایل مختلف حاضر به تکمیل پرسشنامه نشدند. در مجموع ۲۰۰ (۹۲ درصد) پرسشنامه توسط کارمندان کارشناسی شاغل در سازمان بنادر و دریانوردی و ادارات کل بنادر و دریانوردی تکمیل و برگردانده شد. تجزیه و تحلیل اطلاعات پرسشنامه‌ها با استفاده از نرم افزار SPSS انجام شد. در این پژوهش، از روش آمارگیری شامل آمار توصیفی و آمار استنباطی استفاده شد. آمار توصیفی، شامل فراوانی، درصد فراوانی و میانگین افراد و هر یک از کارمندان مورد بررسی بر حسب جنسیت، اداره‌ای که در آن اشتغال دارند و نوع اداره کل یا سازمان مرکزی است.

تجزیه و تحلیل داده‌ها

نتایج پژوهش نشان می‌دهد ۴۷/۵ درصد (۹۵ نفر) از کارمندان سازمان بنادر و ادارات کل بنادر و دریانوردی را مردان و ۵۲/۵ درصد (۱۰۵ نفر) را

زنان تشکیل می‌دهند. کارمندی که دارای حکم قراردادی هستند (۲۹ نفر) با ۱۴/۵ درصد شاغلین را به خود اختصاص داده‌اند. افرادی نیز که دارای قرارداد پیمانی هستند (۳۹ نفر) از کل جامعه و ۳۱ درصد شاغلین را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین افرادی که دارای قرارداد پیمانی- قراردادی هستند ۱۳ درصد (۲۶ نفر) از کل جامعه و ۲۶/۶ درصد از شاغلین را به خود اختصاص داده‌اند. ۳۲ نفر از کارمندان نیز رسمی هستند که ۱۶/۶ درصد از کل نمونه و ۲۵/۶ درصد از شاغلین را به خود اختصاص داده‌اند. ۷۴ نفر از افراد غیر شاغل نیز ۳۷ درصد از کل نمونه را به خود اختصاص داده‌اند در سوالات مربوط به مجموعه کتابخانه، از کارمندان خواسته شد نظرات خود را در مورد میزان روزآمدی مطالب کتب فارسی، روزآمدی مجلات فارسی، تعداد کتب فارسی علمی مربوط به رشته تحصیلی، وجود کتب‌های مناسب و مورد تقاضا در مجموعه کتابخانه عمومی مورد مراجعه خود را بیان کنند به روزآمدی مجلات فارسی دریایی تا ۴۰ درصد در میزان مراجعه کارمندان به مقدار زیاد موثر است و فقط پنج درصد تأثیر را متوسط می‌دانند. تعداد کتب فارسی علمی مربوط به رشته مورد علاقه کارمندان ۴۸/۵ درصد در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی تأثیر زیاد و پنج درصد از جامعه مورد مطالعه تأثیر این عامل را خیلی کم می‌دانند. ۴۸/۵ درصد از پاسخ‌گویان تأثیر وجود کتاب‌های مناسب را در لزوم ایجاد کتابخانه‌های دریایی در

فرضیه	ضریب همبستگی اسپیرمن	سطح معنی داری
وجود کتاب مناسب	۰/۶۹۶	۰/۰۰۱
نزدیکی به محل زندگی	۰/۶۱۳	۰/۰۰۱
کمبود وقت	۰/۶۰۷	۰/۰۰۱
چگونگی رفتار کتابداران	۰/۵۷۵	۰/۰۰۱
ارایه خدمات مناسب کتابداران	۰/۵۷۸	۰/۰۰۱

خود را تهیه می کنند. هزینه ای که در طول یک ماه صرف خرید مواد خواندنی می شود کم تر از ۵۰ هزار ریال است. اکثریت کارمندان در طول شبانه روز ۱-۲ ساعت از رسانه های گروهی استفاده می کنند و دلیلی که آن ها کم تر به سمت کتابخانه می آیند کمبود وقت، ساعات کاری زیاد ادارات و عدم شناخت و احساس نیاز به مطالعه است. وقت مناسب و کافی از سوی کتابدار در جستجوی منابع، دقت کتابدار، اخلاق مناسب کتابدار، نزدیکی کتابخانه عمومی به محل زندگی کارمندان از جمله عواملی است که دارای بیشترین درجه اهمیت در لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی است. با توجه به این که مقاله بالا حاصل تحقیقی است که با حمایت های مالی و معنوی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده است پیشنهاد کاربردی به صورت زیر مطرح می شود:

- ۱- امانت الکترونیکی توسط ایجاد شبکه کامپیوتری بین سازمان مرکزی و ادارت کل بنادر و دریانوردی
- ۲- لزوم توجه بیشتر مسئولان کتابخانه به برگزاری برنامه های آموزشی برای کارمندان به منظور آشنایی هر چه بیشتر آن ها با منابع اطلاعاتی موجود در کتابخانه، چگونگی جستجو در منابع کتابخانه ای به خصوص اینترنت، پایگاه های اطلاعاتی و نرم افزارهای کتابخانه ای از طریق برگزاری کارگاه های آموزشی و تورهای بازدید از کتابخانه در فواصل زمانی منظم. هر ساله یک روز برای آشنایی کارمندان از کتابخانه در نظر گرفته شود.
- ۳- کتابخانه های عمومی سازمان بنادر و دریانوردی و ادارت کل بنادر و دریانوردی برای به عضویت درآوردن کارمندان ارتباط برقرار کند و تشویق کارمندان کتابخوان را به اداره متبوع معرفی کند.
- ۴- در نظر گرفتن دوره آموزشی با هدف معرفی کتاب های مناسب و تازه های نشر به کارمندان تا این گروه از افراد بتوانند از بین کتب معرفی شده کتب مورد علاقه خود را بیابند.

مناسب کتابداران «رابطه معنا داری وجود دارد. آزمون: از آن جایی که کلیه متغیرهای این فرضیه از نوع رتبه ای هستند، برای آزمون فرضیه از نسبت همبستگی «اسپیرمن» استفاده می شود. آزمون معناداری رابطه بین لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی مثبت بودن نسبت همبستگی «اسپیرمن» نشان دهنده رابطه مستقیم بین متغیرهای مذکور است.

نتیجه گیری

با توجه به اهداف اصلی پژوهش یعنی لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی نتایج زیر به دست آمد. روزآمدی و تعداد کتب فارسی، مناسب بودن کتب، روزآمدی مجلات، آموزش استفاده از کتابخانه، مشاوره و اطلاع رسانی، پاسخ گویی به سوالات، دسترسی به مواد مورد نیاز، ساعات کاری کتابخانه، برگزاری کلاس های مختلف، عادت نداشتن به مطالعه، افزایش و جاذبه رسانه های گروهی و ساعات کار زیاد ادارات دارای بیشترین درجه اهمیت در میزان مراجعه کارمندان به کتابخانه عمومی بوده اند. روزآمدی مطالب کتب در میزان مراجعه به کتابخانه با یافته های بروان (۲۰۰۳) هم سواست. آموزش بهره گیری از کتابخانه در میزان مراجعه کارمندان به کتابخانه با یافته های پژوهش روی و الفتر (۲۰۰۲)، ساهو (۲۰۰۷) هم سواست. کارمندان ادارات بنادر و دریانوردی بدلیل مشغله و خستگی کاری زیاد بیشترین زمان فراغت خود را صرف گردش و ورزش می کنند و برخی از آن ها در طول یک ماه اصلا به کتابخانه عمومی مراجعه نمی کنند. دسترسی و فراهم بودن مواد خواندنی و مورد نیاز در مراجعه به کتابخانه موثر است و این با یافته های ساهو (۲۰۰۷) هم سواست. نتایج پژوهش نشان داد که بیشترین زمینه موضوعی که کارمندان برای مطالعه برمی گزینند علوم دریایی است که از طریق امانت گرفتن از کتابخانه کتب

ادارات کل بنادر و دریانوردی زیاد و ۴/۵ درصد از کارمندان در حد متوسط موثر اعلام کرده اند. ۴۳ درصد از کارمندان تاثیر آموزش استفاده از کتابخانه توسط کتابدار را در لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی زیاد و فقط شش درصد از جامعه تاثیر آموزش را خیلی کم می دانند. مشاوره و اطلاع رسانی توسط کتابداران به کاربران یکی از راه های جذب مخاطب است. پاسخ گویان ۴۲ درصد تاثیر مشاوره را در لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی موثر می دانند. ۴۱ درصد از جامعه کارمندان از وجود این خدمات در سازمان بنادر و پاسخ گویی تلفنی به درخواست های کارمندان در میزان مراجعه آن ها به کتابخانه عمومی تاثیر زیادی دارد. ۴۰ درصد از کارمندان سازمان مرکزی و ادارات کل را در میزان مراجعه به کتابخانه عمومی خیلی زیاد موثر می دانند. ۴۱/۵ درصد از جامعه آزمودنی ها تاثیر ساعت کار کتابخانه را در میزان مراجعه به کتابخانه خیلی زیاد و ۵/۵ درصد وجود این عامل را در لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی خیلی کم می دانند. در مورد چگونگی سپری کردن اوقات فراغت نمونه مورد بررسی آمده است که ۲۲/۵ درصد از کارمندان اوقات خود را به گردش و ورزش و بعد از آن ۱۶/۵ درصد جامعه مورد پژوهش وقت خود را به مطالعه اختصاص می دهد. پس میزان وقتی که کارمندان صرف مطالعه می کنند در کمترین درجه اهمیت قرار دارد و گردش و ورزش بیشترین زمانی که کارمندان صرف آن می کنند به خود اختصاص داده است. ۲۸ درصد از کارمندان اصلا به کتابخانه مراجعه نمی کنند و ۲۳ درصد از کارمندان ۲-۳ بار در یک ماه به کتابخانه مراجعه می کنند. ۳۶ درصد از کارمندان مورد پژوهش بیشتر از ۱-۲ ساعت و ۲۹ درصد از کارمندان نیز کم تر از یک ساعت در شبانه روز از رسانه های گروهی استفاده می کنند. یافته ها نشان می دهد که شیوه هایی باید تدبیر شود که کتابخانه به مانند رسانه های گروهی دارای جذابیتی باشند که کارمندان مورد مطالعه و سایر کاربران، بتوانند با مراجعه به کتابخانه به نیازهای اطلاعاتی خود معمولا دست یابند.

فرضیه ۱: بین لزوم ایجاد کتابخانه های دریایی در ادارات کل بنادر و دریانوردی و متغیرهای «وجود کتاب مناسب»، «نزدیکی به محل زندگی»، «کمبود وقت»، «چگونگی رفتار کتابداران»، و «ارایه خدمات





مقدمه

نشانه‌های جغرافیایی دسته‌ای از علائم هستند که روی کالاها درج می‌شوند تا نشان دهنده مبدا جغرافیایی کالا باشند. این نشانه‌ها چون علائم تجاری خاصیت تمایزبخشی دارند، (Jeremy Phillips, Trade Mark Law, ۲۰۰۴) اما دارای تفاوت هستند، از این نظر که نشانه‌های جغرافیایی ثبت شده به اسم جنس (ژنریک) تبدیل نمی‌شود و همچنین حمایت از آن دائمی است. نشانه‌های جغرافیایی به واسطه پیوند کیفی محصول تولیدی با ناحیه جغرافیایی به سه دسته تقسیم می‌شوند:

۱. نشانه‌های منبع.
۲. نشانه‌های جغرافیایی در معنای اخص.
۳. اسامی مبدا.

در اکثر مکاتب حقوقی حمایت از این آفرینش‌ها تحت عنوان یک حق اقتصادی بررسی و سابق بر این نظریه نیز ماهیت این نظام حمایتی بر مبنای نظریه حق شخصی، مالکیت و... تبیین می‌شود؛ بنابراین نظریه امتیاز نسبتاً جدید است؛ پیروان این نظریه که ابتدا توسط پیتر دراهوس ارائه شد بیشتر پایه‌های ایده خود را بر مصالح اجتماعی قرار می‌دهند، مصلحتی که در دنیای سرمایه‌داری با شرایط جدید باعث شده تا منتفعان از ورقه‌های حق اختراع بیش از آن که مخترعان باشند، شرکت‌های بزرگی هستند

امکان داوری دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض نشانه‌های جغرافیایی

محمود رفیعی

کارشناس حوزه مدیریت اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر

داوری در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض نشانه‌های جغرافیایی به دلیل ماهیت خاص خود دارای شرایط و امکاناتی است. به نظر می‌رسد این امر در تمام دعاوی مربوط به رسیدگی‌های ناشی از مالکیت فکری قابلیت اجرایی داشته باشد. علت اختصاصی بودن رسیدگی به داوری در رابطه با مسئولیت مدنی ناشی از نقض نشانه‌های جغرافیایی از آن روست که در این دعاوی ذی‌نفعان نشانه‌های جغرافیایی، گاهی مردم قابل تعیین و محدودی نیستند. بنابراین رسیدگی به دعاوی آن‌ها بعضاً از طرق قضایی امکان‌پذیر نبوده و کسانی که مدعی حقی هستند با داوری به احقاق حق می‌رسند. البته این مقاله سعی در بررسی این امکان (داوری در دعاوی مسئولیت مدنی ناشی از نقض نشانه‌های جغرافیایی) دارد. یکی از مشکلات موجود در این رابطه عدم وجود تابعیت واحدی برای داوری است. زیرا بر اساس اصول مسلم حقوقی در رسیدگی به دعاوی مربوط به اصول قراردادها و اصول حقوقی بسیاری از موارد گفته شده و موجود و قابل طرح در نظام داوری مشخص است، طرفین اختلاف بر اساس یک قانون واحد نسبت به طرح دعاوی خود در دادگاه یا داوری اقدام می‌کنند. این در حالی است که در نظام حقوقی مالکیت فکری این امر به سادگی امکان‌پذیر نیست. زیرا در این دادگاه اشخاص ذی‌نفع ممکن است ملیت‌های متفاوتی داشته باشند و از این جهت نتوان نسبت به آن‌ها حکم واحدی صادر کرد و بحث مهم تابعیت داوری پیش می‌آید که به نظر می‌رسد به سادگی قابل حل نیست و که این موارد در این تحقیق مورد ارزیابی و چالش قرار می‌گیرد.



که با کمک متخصصان و کارگران خود در بخش تحقیق و توسعه به اختراعات جدید دست یافته و از آن نفع می‌برند؛ اگرچه این که حقوق ناشی از این اختراعات به شرکت مادر تعلق می‌گیرد؛ کشورهای جهان سوم نیز که بیشتر وارد کننده فن آوری هستند تا صادرکننده آن، بنابراین حمایت از طریق نظام حق ممکن است سبب دور شدن این کشورها از این دست فن آوری‌های نوین باشد.

بنابراین شناسایی حق به عنوان نظام حمایتی، قوی‌ترین پشتیبانی را از جامعه‌روستایی می‌کند؛ چون از لحاظ اصول حقوقی نیز ماهیت حمایت از آفرینش‌های فکری بیشتر به حق می‌ماند و مصلحت به مثابه حکمی ثانوی وارد بر این نظام شده و موجب برقراری نظریه امتیاز می‌شود. پس با توجه به آن چه که آمد مناسب است، نشانه‌های جغرافیایی از مقوله حق دانسته شوند.

۱- تعارض برخی نظریه‌های مالکیت فکری با اصل داوری

مالکیت فکری حاصل جمع بسیاری از اندیشه‌های فکری و فلسفی است که همه آن‌ها در اصل حمایت هم عقیده هستند با این حال مبنای نگرش آن‌ها ممکن است باهم متفاوت باشد. از نظر عده‌ای مالکیت فکری به عنوان یک حق شخصی قابلیت داوری و ارجاع اختلاف به اشخاص ثالث را ندارد بلکه

باید دادگاهی برای این منظور مقرر شود که بر اساس اصول و ضوابط حاکم حق را از ناحق مشخص کند همچنین نظریه دیگری در این زمینه وجود دارد که ممکن است با مبنای داوری پذیری در نظام مالکیت فکری متفاوت باشد آن هم نظریه منفعت‌گرایی است. بر اساس این نظریه تعیین عادلانه بودن و مفید بودن مالکیت فکری یک امر نسبی است و دیگران نمی‌توانند به‌طور کامل در این باره نظر دهند، هر چند شاید نویسندگان این سطور در استنباط این امر از آثار نویسندگان این نظریه اشتباه کرده باشد با این حال اساس نظریه‌های هر دو گروه ذکر می‌شود.

۱-۱- نظریه شخصیت

نظریه شخصیت که با نام نظریه حقوق روحانی نیز شناخته می‌شود منتسب به هگل گئورگ ویلهلم فردریش هگل: «عناصر فلسفه حق یا خلاصه‌ای از حقوق طبیعی و علم سیاست»، ترجمه مهبد ایرانی طلب، ۱۳۷۸، ۳۷۸ و کانت امانوئل کانت: «نقد عقل عملی»، ترجمه انشالله رحمتی و منوچهر صانعی دره بیدی، (۱۳۸۴) است. طبق این دیدگاه، یک کتاب، یک قطعه موسیقی یا هر اثری که محصول خلاقیت و ابتکار انسان است، نمونه‌ای از خود بیانگری یا خودشکوفایی خالق آن است و به نوعی بسط و توسعه شخص خالق محسوب می‌شود. از این‌رو آن‌جا که اثر پدید آمده بخشی از شخصیت خالق و پدیدآورنده آن محسوب می‌شود، نظریه شخصیت هگل در دوران

اخیر توسط والدرون، رادین و بردونر بسط و گسترش یافته است.

چنان چه حق مالکیت انسان بر اثر خود به رسمیت شناخته نشود، روح و شخصیت وی به صورت کاملاً آزاد و رها در نخواهد آمد. از آن‌جا که هگل مالکیت را نشانه یک فرد آزادی می‌داند می‌توان چنین نتیجه گرفت که چون آزادی و نفس انسان غیر قابل انتقال است، پس مالکیت او نیز باید غیر قابل انتقال باشد.

در مقابل برخی پاسخ داده‌اند غیر قابل انتقال بودن مالکیت، خود به نوعی محدود کننده آزادی فرد است. در صورت امکان انتقال، شخص می‌تواند با فروش املاک خود، سایر مایحتاج ضروری و یا هر آن چیزی که تمایل بیشتری به داشتن آن را دارد، تامین کند.

قضاوت و داوری در حوزه ابتکارهای فکری هر انسانی نیازمند تجربه‌ای است که آن خالق به دست آورده است. نظام ارزش‌گذاری نیز با تلاش در به دست آمدن اثر فکری با جمع شرایط روحی و جسمی خالق آن باید بررسی شود که این امر در میان همگان نمی‌تواند یکسان باشد. در صورت اعطای حق مالکیت و یا سلب آن در جریان قضاوت و داوری، خواست و اراده انسان محدود می‌شود. از آن‌جا که اکثر نویسندگان و هنرمندان مدعی ارتباط روحانی و ماوراءالطبیعی با آثار و مخلوقات خود هستند، نظریه هگل و کانت که محصول کار و فعالیت فکری انسان را جزئی از شخصیت خالق آن می‌داند و شناسایی حق مالکیت را لازمه آزادی روح و اراده انسان می‌داند، مورد اقبال



رای داور است. تابعیت رای داور نیز همچون تابعیت اشخاص، اصولاً از اصل سرزمینی بودن قوانین و حق حاکمیت کشورها ناشی می‌شود. اعطای تابعیت کشور مقرر بر آرای داور، را می‌توان به اعطای تابعیت اشخاص حقیقی طبق معیار خاک تشبیه کرد. دیدگاه سنتی سرزمینی بودن قوانین براساس این اصل کلی حقوق بین‌الملل عمومی است که کشورها در درون مرزهای خود دارای حاکمیت هستند. قوانین و دادگاه‌هایشان دارای حق انحصاری برای تعیین تکلیف وضعیت قانونی اعمال و وقایع فیزیکی و حقوقی انجام یافته در درون مرزهایشان، از جمله داورهای انجام شده در آن سرزمین، هستند. در واقع، مقر داور نقطه اتصال بین جریان داور و نظم حقوقی کشور مربوط است. بنابراین، قرارداد طرفین به تنهایی نمی‌تواند رای داور را الزام‌آور کند و هر داور ضرورتاً باید مشمول و تحت حاکمیت قانون یک کشور باشد، چرا که هر عمل، توسط هر شخص لزوماً باید تحت حاکمیت قانون ملی بوده، حقانیت و قدرت خود را از قانون بگیرد. به همین دلیل تنها کشورهای مبدأ، صلاحیت اعمال نظارت قضایی بر رای داور و رسیدگی به اعتراض به آرای داور و ابطال آن‌ها را دارند. به همین دلیل سایر کشورها نمی‌توانند چنین رای معدومی را که پس از ابطال، دیگر وجود خارجی ندارد، معتبر بدانند.

۱-۲- امکان تابعیت رای داور

هنگامی که قوانین کشورهای متعددی با داور مرتبط می‌شوند و هر کدام ادعای حاکمیت بر داور دارند، در این صورت بین قوانین کشورهای مزبور تراجم به وجود آمده است و چنانچه مقررات این کشورها با هم متفاوت باشند، تعارض ایجاد می‌شود. این مشکل مخصوص داور نیست و در رسیدگی‌های مطرح شده نزد دادگاه‌ها نیز بروز می‌کند ولی موضوع در دادگاه‌ها ساده‌تر است. نخست، هر کشور مقررات بین‌الملل خصوصی یا تعارض قوانین دارد که دادگاه‌ها موظف‌اند با رجوع به قوانین مقر دادگاه قانون حاکم را تعیین کنند، در حالی که لزوم مراجعه داوران به قوانین مقر داور توجیهی ندارد. در وهله دوم، آیین رسیدگی در دادگاه بر طبق قوانین مقر دادگاه انجام می‌شود در حالی که در داور این محل بحث و منازعه است.

اصطلاح «بین‌المللی» برای تمیز داورهای صرفاً داخلی از داورهایی که از قلمرو صرفاً ملی فراتر رفته، و به علت وجود عنصر خارجی در آن‌ها، به‌طور کامل و تمام‌عیار داخلی نیستند، به کار می‌رود. به این ترتیب، آرای داور داخلی در داورهای داخلی و آرای داور خارجی در داورهای خارجی صادر می‌شوند. در هر حال، علی‌الاصول هر داور دارای تابعیت و لزوماً «ملی» است، حتی اگر جنبه بین‌المللی داشته باشد؛ اگرچه امکان تحقق داورهای بدون تابعیت نیز قابل انکار نیست. برخی کشورها که دارای نظام داور واحد هستند، هیچ تفاوتی بین داورهای صرفاً داخلی از یک طرف و داورهای داخلی که جنبه بین‌المللی نیز دارند قائل نشده، با همه انواع و اقسام داورهای تجاری داخلی به یک شکل و با استفاده از قواعد و احکام واحد رفتار می‌کنند. اما در قانون گذاری کشورها این جریان رو

و توجه گسترده آن‌ها قرار گرفته است. امروزه نویسندگان و مولفان حوزه حقوق مالکیت فکری می‌کوشند با تسری نظریه‌های حق بنیان و تکلیف مدار موجهه حق مالکیت به حوزه آفریده‌های فکری، حق انحصاری تولیدکنندگان و خالقان آثار فکری را از نوع حق مالکیت معرفی کنند و حق مالکیت خصوصی افراد بر آثار فکری خود را به نوعی حق طبیعی آنان جلوه دهند. دولت مکلف به شناسایی این حق و دیگران نیز موظف به پذیرش و احترام به آن هستند. هر آن کس که این حق را به رسمیت نشناسد از طریق قانون باید مجبور به پذیرش آن شود حتی کسی که در جهت غصب این عنوان‌ها و مالکیت آثار فکری است.

۲-۱- نظریه‌های فایده‌گرا

در مقابل نظریه‌های تکلیف مدار، نظریه‌های فایده‌گرا قرار دارند که تحت عنوان کلی‌تر نظریه‌های نتیجه‌گرا قرار می‌گیرند. طبق نظریه‌های نتیجه‌گرا جهت تعیین خوبی و بدی و عادلانه بودن هر عمل و یا قاعده، به آثار، نتایج و پیامدهای آن عمل و یا قاعده توجه می‌شود. بر همین اساس، در چارچوب نظریه فایده‌گرایی، در صورتی که نتیجه عمل یا قاعده‌ای، افزایش سر جمع نفع و مطلوبیت افراد و جامعه به‌طور کلی باشد، حکم به عادلانه بودن و خوبی آن عمل و یا قاعده داده می‌شود و در این جریان نیاز به حکم هیچ محکمه و داور نخواهد بود زیرا براساس باورهای اجتماعی و عادات‌های مردم در آن، می‌توان حکم به مفید بودن و با ارزش بودن اثر فکری خاصی داد و این امر نیاز به قضاوت و داور مرجع رسمی نخواهد بود (برای مطالعه بیشتر در خصوص مکتب فایده‌گرایی (سودگرایی) و انواع مختلف آن ر. ک. حسین اترک: «سودگرایی اخلاقی»، مجله نقد و نظر، بهار و تابستان ۱۳۸۴ - شماره ۳۷ و ۳۸). به نظر می‌رسد در این نظریه به وضعیت کلی آثار فکری و آثار و نتایج آن در نظام اجتماعی توجه شده است این در حالی است که موضوع بحث ما در جایی است که

۲- تعارض داور با حقوق ملی آفریننده اثر

هنگامی که برای حل اختلافات اموال فکری به داور مراجعه می‌شود باید راجع به صلاحیت این مرجع بحث کرد به این صورت که ممکن است داور نسبت به اموال فکری قابل به قضاوت شود که صلاحیت داور در آن موضوع را ندارد. زیرا اموال فکری به عنوان یک پدیده جهانی، فرسنگ‌ها با حقوق نوظهور فاصله دارد. از این رو مهم‌ترین مسئله‌ای که در جریان داور اموال فکری مطرح می‌شود تابعیت

به گسترش است که بین داورهای صرفا داخلی و داورهایی که در عین داخلی و ملی بودن، به خاطر وجود عنصر خارجی، واجد جنبه بین المللی نیز هستند، تمیز قایل شوند. از جمله، در اغلب کشورهای دارای نظام داور دوگانه، که چنین تفکیکی را بین داورهای صرفا داخلی و داورهای بین المللی قایل می شوند، موجبات اعتراض به رای در داورهای تجاری بین المللی محدودتر از موجبات اعتراض به رای در داورهای صرفا داخلی است. با وجود این نقش قانون حاکم نمی تواند به کلی بی فایده باشد و در جاهایی می تواند روی نتیجه داور موثر باشد. قانون حاکم در داور در چند مورد قابل طرح است.

اول: تعیین قانون حاکم برای تشخیص اهلیت طرفین برای ارجاع اختلاف به داور.

دوم: قانون حاکم بر موافقت نامه داور.

سوم: قانون حاکم بر آیین داور.

چهارم: قانون حاکم بر ماهیت اختلاف.

پنجم: قانون حاکم بر شناسایی و اجرای رای داور. مقررات شکلی ناظر به داور، با مقررات حاکم بر ماهیت دعوی تفاوت دارند. مقررات شکلی حاکم بر داور مقرراتی اند که ناظر بر نحوه رسیدگی و آیین داور بوده و تنظیم کننده فرایند انجام داور است؛ در حالی که قانون حاکم بر ماهیت دعوا قوانین و مقررات موجود حقی است که به موجب آن ها داوران در مورد خواسته قضاوت و رای صادر می کنند.

قانون شکلی حاکم بر داور ناظر به موضوعاتی از قبیل زیر است:

قابلیت حل و فصل اختلاف به وسیله داور، تشکیل دیوان داور، شرایط و صلاحیت های مورد نیاز داوران و جرح آن ها، اختیارات و وظایف داوران، چگونگی پیشبرد داور، شرایط تقدیم لوایح و دفاعیه ها، نحوه استماع دعوی، ارزیابی دلایل، جلب شهود، صدور دستور موقت، نهایی بودن رای داور، شرایط صدور رای و اجرای رای داور. در دادرسی، مقررات شکلی حاکم بر رسیدگی به موجب مقررات آیین دادرسی کشور مقر دادگاه است و قاضی مکلف به اجرای آن بوده و امکان تخطی یا تغییر آن اصولا وجود ندارد. (شبروی و همکاران ص ۲۱۰).

۲-۲-۲- شرایط تابعیت رای داور

تابعیت رای داور باید بر اساس اصول و قواعد خاصی بنا گذارده شود زیرا مهم ترین ویژگی تابعیت رای داور، قابلیت اجرایی بخشیدن به رای داور است. در این زمینه می توان نظریه های مختلفی را نسبت به شرایط ا یچا د

تابعیت مطرح کرد که در زیر به هر کدام اشاره می شود.

۱-۲-۲- تابعیت مقر دادگاه داور

دیدگاه سنتی این است که ماهیت الزام آور یک رای، ضرورتا باید از نظامی حقوقی نشأت گیرد که هم دارای صلاحیت انحصاری و هم صلاحیت ملی است و نظام حقوقی محل داور باید چنین باشد. همین طور در مواردی که طرفین اراده شان را (چه به طور آشکار و چه به طور ضمنی) بر تعیین تابعیت رای داور اعلام نکرده باشند، نظر اکثر مولفان این است که در چنین مواردی تابعیت محل داور حاکم خواهد بود. علاوه بر رعایت اصل حاکمیت سرزمینی، تابعیت محل مقر دادگاه در آیین رسیدگی داور می تواند این مزیت را در برداشته باشد که قانون حاکم بر آیین داور با انتظارات معمول طرفین در انتخاب محل داور مطابقت دارد، ضمن این که شناسایی و اجرای آن دسته از آرای داور که طبق قانون مقر صادر شده است، در همان کشور آسان تر خواهد بود.

۲-۲-۲- نظریه تابعیت بین المللی آرای داور

هر گاه داور را مانند هر قرارداد دیگری از تابعیت قوانین داخلی خارج کنیم، باید آن را تحت لوای یک نظم حقوقی دیگر در آوریم، زیرا نمی توان داور بین المللی را معلق گذاشت.

عده ای از حقوق دانان معتقدند که داور تجاری بین المللی را می توان از حاکمیت و تابعیت داخلی کشورها خارج نمود آن را مستقیم تحت لوای حقوق بین الملل عمومی قرارداد و برای آن تابعیتی فراتر از تابعیت سرزمینی قایل بود. به عبارت دیگر تابعیت آن را تابعیت بین المللی معرفی کرد. این نظریه مختص داور تجاری بین المللی نیست بلکه در حقوق بین الملل خصوصی و در حوزه قراردادها نیز مطرح است. به نظر پیروان این نظریه، در داور تجاری بین المللی به خصوص اگر یک طرف (یا هر دو طرف آن) دولت باشد، امر داور نمی تواند تحت حاکمیت یک قانون ملی قرار گیرد، چون برخلاف اصل اساسی برابری دولت ها است.

۳-۲-۲- تابعیت ارادی

بر اساس این نظریه نخست این که طرفین حق دارند به میل خود، تابعیت رای داور را تعیین نمایند. قانونی که می تواند تابعیتی غیر از تابعیت محل داور باشد. بعد هم داوران نمی توانند تابعیتی غیر از آن چه که طرفین را بر داور واداشته است، اعمال نمایند. در غیر

این صورت برخلاف اراده صریح آن ها گام برداشته و از حدود اختیار اعطا شده به آن خارج شده اند (اسکینی، ۱۳۶۸، ص ۱۷۰). این نظریه مورد تایید کنوانسیون های بین المللی و مورد توجه خاص داوران است، تا آن جا که می توان تایید کرد که در حال حاضر در مورد آیین و قواعد شکلی داور جنبش نیرومندی برای غیرمحل کردن مقررات حاکم بر داور و تابعیت ناشی از آن ابراز وجود می کنند، تا قواعد مزبور را از حیطة اقتدار نظام های حقوق داخلی برهانند.

عنصر قراردادی داور آثار خود را در تمام عرصه های داور نشان می دهد که از جمله مهم ترین آثار آن می توان به این موارد اشاره نمود:

(۱) ارجاع به داور در اختیار طرف های اختلاف است.

(۲) طرف های اختلاف در نحوه انتخاب داوران و تعداد آن ها آزادند.

(۳) طرف ها در تعیین قانون حاکم بر جنبه های مختلف داور (قانون حاکم بر قرارداد داور، قانون حاکم بر آیین رسیدگی داور و قانون حاکم بر ماهیات دعوی) آزادند.

نتیجه گیری

از بررسی های صورت گرفته در این مقاله که به روش کتابخانه ای صورت پذیرفته نتایج ذیل حاصل شد:

۱. داور در حوزه مالکیت فکری از جمله مسایل مورد بحث و بررسی است و یکی از مشکلات موجود در این رابطه وجود نداشتن تابعیت واحدی برای داور است. زیرا بر اساس اصول مسلم حقوقی در رسیدگی به دعاوی مربوط به اصول قراردادها و اصول حقوقی بسیاری از موارد گفته شده و موجود و قابل طرح در نظام داور مشخص است و طرفین اختلاف بر اساس یک قانون واحد نسبت به طرح دعاوی خود در دادگاه یا داور اقدام می کنند. این در حالی است که در نظام حقوقی مالکیت فکری این امر به سادگی امکان پذیر نیست. زیرا در این دادگاه اشخاص ذی نفع ممکن است ملیت های متفاوتی داشته باشند و از این رو نتوان نسبت به آن ها حکم واحدی صادر کرد.

۲. بحث مهم تابعیت داور پیش می آید که به نظر می رسد به سادگی قابل حل نیست. تابعیت محل مقر دادگاه در آیین رسیدگی داور می تواند این مزیت را در برداشته باشد که قانون حاکم بر آیین داور با انتظارات معمول طرفین در انتخاب محل داور مطابقت دارد، ضمن این که شناسایی و اجرای آن دسته از آرای داور که طبق قانون مقر صادر شده است، در همان کشور آسان تر خواهد بود.

۳. با این حال حل این موارد نیازمند برنامه ریزی جامع و گسترده ای برای ارایه رویه واحد در کنوانسیون های بین المللی و مراکز صالح برای رسیدگی به این نوع از دعاوی است.

به همین دلیل در نهایت پیشنهاد می شود که نظام های بین المللی در این رابطه قواعدی را طرح ریزی و سپس اجرا کنند.





مروری بر خاطرات شعبانعلی اسدپور لاکه :

خانه دوست کجاست!؟

مرضیه نوری

آگهی ای که در آن نوشته شده بود افرادی را برای کارآموزی و سپس خدمت در بنادر جنوب و تهران استخدام می کنند. او تا آن روز اصلا نمی دانست که چنین سازمانی وجود دارد و حتی نامش را هم نشنیده بود اما چون شرایطش با آن چه در آگهی آمده بود، همخوانی داشت برای شرکت در آزمون استخدامی اقدام می کند. در آزمون ورودی دانشکده علوم اجتماعی شرکت و به عنوان نفر چهارم انتخاب می شود.

استخدام در سازمان بنادر

اسدپور از ۱۹ دی ماه سال ۱۳۴۰ به عنوان بهداشت کار، کارآموزیش را شروع می کند. او می گوید در آن زمان سازمان بنادر و کشتیرانی زیر نظر وزارت اقتصاد بود و دفتر مرکزیش در یکی از ساختمان های قدیمی خیابان نادری (جمهوری فعلی) درست رویه روی سفارت اتحاد جماهیر شوروی سابق مستقر بوده است.

او پس از ۲۷ ماه کارآموزی سمعی بصری و کار عملی در مراکز بهداشتی درمانی به عنوان کارمند فنی بهداشت استخدام و در بخش خدمات پرسنلی به کار گرفته می شوند تا با شرایط کار در سازمان، تنوع کاری و مشاغلی که در سازمان وجود دارد، آشنا شود. او می گوید مراجعه کنندگان سازمان در آن زمان بیشتر کسانی بودند که در بخش حمل و نقل دریایی و بر روی شناورهای خدمات دریایی و از جمله تامین روشنایی چراغ ها و علایم دریایی کار می کردند که برای پاره ای از کارها به سازمان

شعبانعلی اسدپور لاکه، دوم شهر یورماه سال ۱۳۱۹ در منطقه ای بیلاقی به نام «لاکه» واقع در شهرستان رودبار به دنیا آمده است. او در مورد تاریخ تولدش اطمینان کامل دارد چون چهار روز بعد از فوت پدرش چشم به این دنیا گشوده است. او فرزند چهاردهم مادر خود است اما فقط یک خواهر دارد چون ۱۲ خواهر و برادر تنی اش قبل و بعد از تولد از دنیا رفته اند. پدرشان گلهدار بوده است. می گوید اصلا شغل آبا و اجدادی ما گلهداری است و هنوز هم برادران ناتنی و پسرعموهایم گلهدار هستند. او تا سال ۱۳۴۰ در رودبار و رشت اقامت داشته و سپس به تهران می آید تا کاری برای خودش دست و پا کند. او به طور موقت در مسافرخانه ای به نام «شهیدی نو» در خیابان ناصرخسرو رویه روی مدرسه معروف دارالفنون ساکن می شود. جایی که به گفته خودش به خاطر قیمت پایینی که داشته، پاتوق جوان های جویای کاری بوده که از شهرستان ها به تهران می آمده اند: «همه مان جوان های بیکار شهرستانی بودیم که به امید پیدا کردن کار در این مسافرخانه جمع شده بودیم. خیلی طول نکشید که با هم دوست شدیم. برای این که آگهی های استخدامی را که در روزنامه ها منتشر می شود را از دست ندهیم و از طرفی پول زیادی هم خرج نکنیم، قرار گذاشتیم هر روز هر کسی یکی از روزنامه ها را بخرد. یکی کیهان می خرید، یکی اطلاعات، یکی روزنامه های دیگر. خلاصه هر روز همه روزنامه ها را می دیدیم و آگهی ها را بررسی می کردیم.»

روزی اسدپور جوان در روزنامه کیهان آگهی ای می بیند.



اسدپور پس از ۲۷ ماه کارآموزی سمعی و بصری در مراکز بهداشتی درمانی به عنوان کارمند فنی بهداشت استخدام می شود.



مرکزی می‌آمدند.

دوران مدیر کلی در یادار صدرالدین شیبانی

ابتدای استخدام اسدپور در سازمان بنادر و کشتیرانی، عزیز الله کهکشان مدیرکل سازمان بوده و مدیریتش تا اوایل سال ۱۳۴۴ ادامه داشت و بعد از او دریایان صدرالدین شیبانی که از امرای نیروی دریایی بود به تصمیم دولت وقت به مدیرکلی سازمان بنادر و کشتیرانی منصوب می‌شود: «شیبانی مرد مسن و جا افتاده‌ای بود که به خاطر سابقه نظامی بسیار منضبط بود. او مدت زیادی برای تحصیل در خارج از کشور زندگی کرده بود و نگاه تخصصی و فنی‌تری نسبت به مدیرکل‌های قبلی داشت. او منشا تغییرات زیادی در سازمان بنادر شد و از جمله کارهای او خرید و سفارش ساخت شناورهای خدماتی مورد نیاز سازمان بود، شیبانی برخی از خدماتی را که خارجی‌ها انجام می‌دادند تا به متخصصان داخلی سپرد؛ مثلاً تا قبل از این که شیبانی مدیرکل شود، سرویس چراغ‌های دریایی علامت‌گذاری و عمق‌یابی دریایی را انگلیسی‌ها انجام می‌دادند اما او ادامه قرارداد را متوقف کرد و با خرید شناور و تجهیزات لازم خدمات سرویس‌دهی دریایی را به نیروهای داخلی سپرد. در همان دوره بود که سازمان بنادر و کشتیرانی به عضویت سازمان بین‌المللی دریانوردی درآمد.»

اولین ماموریت، کارمند فنی در بندر امام خمینی (ره)

اسدپور اواخر سال ۱۳۴۳، به بندر امام خمینی (ره) آن وقت و بندر امام خمینی (ره) فعلی اعزام می‌شود تا بعد از سه سال تجربه‌اندوژی و کسب مهارت‌های لازم کار اصلی‌اش را به‌عنوان کارمند فنی به‌داشت آغاز کند. در آن زمان بندر امام خمینی (ره) فقط پنج اسکله چوبی با پایه فلزی داشت و حدود ۳۰۰ نفر در آن جا مشغول به کار بودند. وظیفه‌اش این بود که غذای شناورهای دریایی و حیره‌های غذایی را از نظر کمیت و کیفیت با استانداردهای سازمان دریانوردی جهانی منطبق کند. سازمان بنادر، غذای پرسنل و سرنشینان شناورهای ایرانی را بر اساس همان فهرست غذایی سازمان دریانوردی بین‌دولت فراهم می‌کرد و اگر کشتی‌هایی پهلو گرفته در اسکله‌ها و منتظر نوبت در لنگرگاه‌ها به تهیه آب و غذا اعلام نیاز می‌کردند بر اساس استانداردهای مصوب جهانی تامین می‌کرد که لزوماً می‌بایست به لحاظ کمی و کیفی مورد قبول قرار می‌گرفت.»

او درباره وضعیت قرنطینه در بنادر می‌گوید: «مقررات قرنطینه کالاهای وارداتی، گوشت و مرغ و کالاهای اساسی و خوراکی و دام بر اساس مقررات جهانی توسط سازمان دامپزشکی انجام می‌گرفت. مواد غذایی و خوراکی از کشتی‌ها نمونه‌برداری و در موسسات و آزمایشگاه‌های معتبر و قانونی آزمایش و اگر اشکالی در آن‌ها وجود داشت معدوم می‌شدند. گاهی اتفاق می‌افتاد که یک کشتی گندم، برنج و یا ذرت به خاطر این که آفت‌زده بودند، سوزانده می‌شدند چون اگر مورد استفاده قرار می‌گرفت سبب بیماری می‌شد. در مورد دام و احشام هم سازمان دامپزشکی باید وضعیت سلامت آن‌ها را بررسی می‌کرد. در زمینه اتومبیل، وسایل فنی و تجهیزاتی و تاسیساتی و ماشین‌آلات سرمایه‌ای برای خطوط تولید موسسه استاندارد و برخی دیگر از نهادهای مسئول که عهده‌دار این مسئولیت‌ها بودند به وظایف خودشان عمل می‌کردند.»

او به یاد ندارد که بیماری در بنادر اپیدمی شده باشد: «اگر کسی در کشتی‌های منتظر و یا پهلو گرفته در اسکله بیمار می‌شد توسط قایق‌ها و شناورهای سازمان به خشکی

منتقل و برای درمان به مراکز درمانی اعزام و تحت درمان قرار می‌گرفت و اگر لازم می‌شد برای ادامه درمان از طریق هوایی به کشورش اعزام می‌شد.

اسدپور به خاطر دارد زمانی که در بندر امام خمینی (ره) مشغول به خدمت بود به دلیل افول تولیدات کشاورزی کشور به تابعیت از شرایط اتفاق افتاده بعد از اصلاحات ارضی، میزان واردات گندم و دیگر کالاهای اساسی به کشور افزایش یافته بود: «از آن جایی که در بندر امام خمینی (ره)، اسکله به قدر کافی نبود، تعداد زیادی از کشتی‌ها در انتظار نوبت می‌ماندند. چرا که انبارها و محوطه‌های گمرک و بندر توان و امکان پذیرش آن حجم از کالا را نداشتند و وسایط حمل و نقل ریلی و زمینی نیز کافی نبودند. تداوم این شرایط مشکلاتی را ایجاد کرده بودند و همیشه هم این نگرانی وجود داشت که نکند مشکل کمبود گندم و دیگر اقلام اساسی در کشور منجر به قحطی شود از این رو مسئولان بندری به هر جان‌کندی بود سعی می‌کردند که گندم و دیگر اقلام مورد نیاز کشور را به مراکز مصرف حمل نمایند. اما با این وجود هم گاهی مدت انتظار نوبت کشتی‌ها برای تخلیه به ۴۵ روز هم می‌رسید که البته دولت مجبور می‌شد بابت این مدت انتظار دموارژ یا جریمه تاخیر تخلیه پرداخت کند.»

به گفته او در آن زمان ظرفیت پذیرش بنادر جنوب در حدود هشت میلیون تن بوده که در این میان ظرفیت بندر امام خمینی (ره) حدود دو و نیم تا سه میلیون تن بوده است.

دومین ماموریت، خدمت در بندر انزلی

اسدپور از سال ۱۳۴۳ تا سال ۱۳۴۵ در بندر امام خمینی (ره) و سپس به بندر انزلی منتقل و تا نیمه دوم سال ۱۳۴۶ در بندر مذکور به وظایف محوله منطبق با شرح وظایف خویش عمل می‌نماید.

به گفته اسدپور در آن سال‌ها واردات بندر انزلی کالاهای سرمایه‌ای و بیشتر سیمان و آهن و انواع چوب‌های صنعتی بودند یعنی این بندر در واردات و صادرات کالاهای اساسی مانند مواد غذایی سهمی نداشت: «واردات این بندر بیشتر به درد خطوط تولید کارخانه‌ها، صنایع چوب و ساختمانی می‌خورد.»

او به یاد می‌آورد که در آن زمان ایران نیز اقلام کالاهای مازاد بر مصرف داخلی و از جمله چوب‌های خام به صورت تنه درختی را به شوروی صادر و بعد از عمل‌آوری در شوروی به کشور بازمی‌گردانند.

قوامیان، مدیرکل سازمان بنادر

بعد از دربار صدرالدین شیبانی، محمد هادی قوامیان که از اساتید و مهندسان برجسته بود مدیرکل می‌شود اما به گفته اسدپور چون شایعه کرده بودند که قوامیان جزء جناح چپ است، او را خیلی زود برکنار می‌کنند و فقط یک سال در این سمت باقی می‌ماند؛ یعنی از سال ۱۳۴۵ تا سال ۱۳۴۶.

سومین ماموریت، بندر بوشهر

اسدپور بعد از اتمام کارش در بندر انزلی در نیمه دوم سال ۱۳۴۶ به بندر بوشهر می‌رود و تا اواخر سال ۱۳۴۷ در آن جا می‌ماند. وظیفه او هم در این بندر مانند بنادر دیگر تامین بهداشت کار و استانداردهای جیره‌های غذایی شناورها و کارکنان بود. این که چطور مواد غذایی باید نگهداری شود و چه غذاهایی باید مورد استفاده قرار گیرد. او می‌گوید تقریباً



در سال ۱۳۴۳ بندر امام خمینی (ره) فقط پنج اسکله چوبی با پایه فلزی داشت و حدود ۳۰۰ نفر در آن جا مشغول به کار بودند.



اواز مهندسان مشاور ادیبی و هاریس به نیکی یاد می‌کند و می‌گوید آن‌ها افراد بسیار پرکار و باسوادی بودند و اطلاعات تخصصی شان کامل و جامع بود و در تحقیقاتی که انجام دادند، نیازهای بنادر کشور را تا ۵۰ سال آینده پیش بینی کردند

تیرماه ۱۳۴۶ به بندر بوشهر رفته و اواخر اسفند سال ۱۳۴۷ به تهران باز می‌گردد.

در این وقت محمدرضا پهلوی برای دیدن لایروپ کیوان که تازه خریداری شده بود و نیز اولین هاورکرافت نیروی دریایی به بوشهر آمد، مدیران ریز و درشت دولتی، تجار، امرای ارتش و مامورین امنیتی و خیلی‌های دیگر بودند، یکی از مقامات در حال عرض گزارش بود و من بدون قصد و نیت قبلی و ناخودآگاه از حرف‌هایش خنده‌ام گرفت، صبح فردا به ساواک احضار کردند، اما من قبل از رفتن به مقر ساواک نزد دوستم «احمد بشیری» دادستان وقت بوشهر رفته و ضمن بی‌اطلاعی از دلیل احضار خود از او خواستم که موضوع را جویا شوند، در نهایت از شرشان خلاص و به اداره بازگشتم. بشیری از حقوق دانان مشهور و از قضات برجسته بازنشسته‌اند که به حمدالله در قید حیاتند و گماکان در حال تحقیق، نوشتن و مکاشفه‌اند.

بازگشت به تهران

اسدپور اواخر اسفندماه سال ۱۳۴۷ به تهران می‌آید و تا سال ۱۳۵۰ در این شهر می‌ماند. او می‌گوید در آن زمان سازمان بنادر و کشتیرانی در خیابان سپه‌روبه روی بیمارستان نجات فعلی بود. از صحبت‌هایش می‌توان فهمید که او علاقه خاصی به آن ساختمان داشته است: «ساختمان قاجاری درندشتی بود که با داشتن درخت‌های تنومند در حیاط و آیینه‌کاری در بخش‌های داخلی چنان بود که وقتی وارد آن می‌شدی احساس می‌کردی وارد اماکن متبرکه شده‌ای.»

او در تهران هم وظیفه هماهنگی اجرای خدمات بهداشتی یا همان بهداشت فنی را عهده‌دار می‌شود البته زمانی که کشتی و شناورهای خدماتی برای سرویس چراغ‌های دریایی یا عمق‌بایی هیدروگرافی مأموریت پیدا می‌کردند او هم مأموریت می‌یافت با سرنشینان این کشتی همراهی کند: «کشتی که معمولاً اسدپور برای مأموریت با آن سفر می‌کرد کشتی میلانین بود که نام یک افسر شهید نیروی دریایی را روی آن گذاشته بودند اما مدتی بعد که نیروی دریایی ناو جنگی جدیدی می‌خرید و نام آن را میلانین می‌گذارند، این کشتی به کشتی مهر تغییر نام می‌دهد.»

خروج سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول آیین‌نامه معاملات دولتی و قانون استخدام کشوری

سازمان بنادر و کشتیرانی در سال ۱۳۴۸ با تصویب ماده‌واحدی در مجلس از شمول آیین‌نامه معاملات دولتی و قانون استخدام کشوری خارج و دارای هیات‌عامل و مدیرعامل می‌شود. در همان زمان سازمان، از وزارت بازرگانی جدا و به وزارت جدیدالتاسیس امور اقتصادی و دارایی می‌پیوندد. به این ترتیب با تصویب این قانون، به لحاظ ساختار تشکیلاتی، تحولی در نظام بندرداری کشور اتفاق می‌افتد.

این تغییر ساختاری زمانی رخ می‌دهد که اسدپور در تهران مشغول به کار بود. او می‌گوید: «زمانی که مسئله تغییر ساختار اداری مطرح شد، «عزیز پروهان» مدیرکل سازمان بود که با تغییرات ایجاد شده به سمت مدیرعاملی ارتقا پیدا کرد و اولین مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی شد.»

مدیرعامل دولتی سازمان بنادر

به گفته اسدپور در آن زمان اولین اعضای هیات‌عامل و اولین شورای عالی سازمان بنادر تشکیل می‌شود در حالی که سازمان بنادر زیر نظر وزارت اقتصاد و دارایی فعالیت می‌کرده و وزیر اقتصاد و دارایی هم جمشید آموزگار بوده است: «بعد از پروهان،

نادر حکیمی، به‌عنوان مدیرعامل انتخاب شد. او دولتی بود، هم شناسنامه ایرانی داشت و هم شناسنامه آمریکایی. قبل از این که او به سازمان بنادر بیاید مجری طرح نیشکر خوزستان در هفت‌تپه بود. حکیمی یکی از عناصر اصلی اجرای اصل ۴ (طرح ترومن) بود که بعد از جنگ دوم جهانی در ایران و دیگر کشورها اجرا می‌شد. البته اصل ۴ ترومن در ایران بیش از سایر کشورها مورد توجه قرار داشت زیرا ایران همسایه اتحاد جماهیر شوروی بود و آمریکایی‌ها ترس از آن داشتند که ایران دچار قحطی شود و مثلاً مردم به خاطر گرسنگی و مشکلاتی که برایشان ایجاد می‌شود از کمونیست‌ها کمک بگیرند و به اتحاد جماهیر شوروی روی بیاورند.»

او درباره حکیمی می‌گوید: «یادم می‌آید وقتی نادر حکیمی به سازمان بنادر آمد اقدامات خوبی صورت گرفت اما مشکلیش این بود که مانند جراحانی عمل می‌کرد که افراد را بدون این که بی‌هوش کنند جراحی می‌کردند. در علم پزشکی قانونی وجود دارد که اگر بیماری در شرایط اورژانسی قرار داشته باشد و هیچ وسیله و داروی بی‌هوش کننده و بی‌حس کننده‌ای در اختیار پزشک نباشد او مجاز است بیمار را بدون بی‌هوشی جراحی کند و درد کشیدن بیمار مانع از این نمی‌شود که پزشک جراحی‌اش نکند. پزشکان معمولاً در شرایط اضطرار و اجبار چنین اقدامی را انجام می‌دهند. آقای حکیمی هم گمان می‌کرد که ایران در شرایط اضطرار و اجبار قرار دارد و باید اصلاحات اساسی انجام دهد و به همین جهت به کارکنان و بدنه سازمان بنادر و کشتیرانی فشار می‌آورد. البته او اقدامات مفیدی هم انجام می‌داد، مثلاً پژوهشگرانی را به کار گرفت که مطالعات عمیقی انجام دهند، مشکلات و کمبودها را اولویت‌بندی و راهکارهای لازم را ارائه کنند. با همین تفکر پای دومهندس مشاور با نام‌های ادیبی و هاریس که یکی ایرانی بود و دیگری آمریکایی به سازمان بنادر باز شد. در آن موقع دستور این بود که وقتی مشاور خارجی می‌خواهد به ایران بیاید باید همتای خود را هم در کشور معرفی کند تا با او قرارداد بسته شود.»

اسدپور می‌گوید قبل از این که آقای نادر حکیمی به‌عنوان مدیرعامل منصوب شود چند موسسه پرکار و خوش‌نام از جمله شرکت کامپساکس دانمارکی و شرکت مهندس مشاور ندکو ایرانی، کارهای بندری و دریایی بسیار خوبی را انجام می‌دادند اما کارهای اجرایی خیلی وسیع هنوز شروع نشده بود و اصلاحات اساسی در بنادر کشور بعد از روی کار آمدن نادر حکیمی یعنی از سال ۱۳۵۰ آغاز شد.

اواز مهندسان مشاور ادیبی و هاریس به نیکی یاد می‌کند و می‌گوید آن‌ها افراد بسیار پرکار و باسوادی بودند و اطلاعات تخصصی شان کامل و جامع بود و در تحقیقاتی که انجام دادند، نیازهای بنادر کشور را تا ۵۰ سال آینده پیش‌بینی کردند اما به جز این دو مشاور زنده، مؤسسات و افراد دیگری هم بودند که برای ارتقای وضعیت بنادر ایران زحمت کشیدند: «موسسه دیگری به نام یونیدو هم فعال بود. یونیدو بخشی از سازمان ملل متحد است که فردی به نام آقای اسکافیلد که هلندی اصل بود کارشناس مشاور این موسسه در ایران بود. این فرد به صورت تک نفره مطالعات بسیار عمیق و جامعی در بنادر انجام داد. اسکافیلد نتیجه مطالعاتش را به مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی منتقل می‌کرد؛ از همان زمان برنامه‌های جدیدی در بنادر کشور آغاز شد.»

طرح توسعه بندر امام خمینی (ره)

سال ۱۳۵۰ مسئولان سازمان تصمیم گرفتند که زیرساخت‌های بندر امام خمینی (ره) را توسعه بدهند؛ اما موانعی برای این کار وجود داشت. بزرگ‌ترین مانع این بود که اراضی اطراف

بندر گرفتار حاشیه‌نشینی‌ها شده بود و کپرنشین‌ها که همان کارگران بندر، گمرک و راه‌آهن بودند، برای خودشان خانه‌های موقتی و کمپ‌هایی را ساخته بودند و در آن جا ساکن شده بودند. کمپ به دو بخش شرقی و غربی تقسیم شده بود که ساکنان کمپ شرقی را بیشتر کارگران راه‌آهن تشکیل می‌دادند. در کمپ غربی هم بیشتر کارکنان بندر، گمرک و کسبه ساکن بودند. وضعیت کمپ‌های شرقی به‌مرور زمان تا حدودی با همکاری اداره کار و تأمین اجتماعی بهبود یافته بود اما وضعیت کپرنشین‌های کمپ غربی در ابعاد مختلف و ناگفتنی اسفناک بود.

به گفته اسدپور، علت اصلی که باعث می‌شود مسئولان به این فکر بیفتند که کپرنشین‌های اطراف محوطه بندری را ساماندهی کنند، طرح توسعه بندر امام خمینی (ره) بود: «بر اساس طرح پیمانکار خارجی که بیشتر کارکنان آن را افرادی آمریکایی و هلندی تشکیل می‌دادند به اراضی تحت اشغال کمپ غربی برای اجرای پروژه بندرسازی نیاز داشتند در صورت تأخیر در این امر، سازمان باید جرایمی سنگین پرداخت می‌کرد؛ بنابراین فلسفه وجودی از بین بردن کپر‌ها و ساماندهی ساکنان آن، در درجه اول برای ساخت تاسیسات، محوطه‌ها و انبارهای جدید بود.»

تصمیم بر این می‌شود که همه کمپ‌ها تخریب و ساکنان آن به منطقه‌ای به نام سربندر در ۲۰ کیلومتری همین ناحیه منتقل شوند؛ اما برای این اقدام باید خانه‌سازی صورت می‌گرفت؛ بنابراین یک ماه بعد از این تصمیم کمیته مرکزی نقل و انتقال کپرنشین‌ها در تهران تشکیل می‌شود که شش وزیر، مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی و استاندار خوزستان عضو آن بودند. در جلساتی که در این کمیته برگزار می‌شود، اسدپور به‌عنوان نماینده این کمیته انتخاب می‌شود.

اسدپور می‌گوید که سرش برای کارهای سخت، خدمت‌بنیادی و زیربنایی برای مردم، ساخت و توسعه بندر جدید درد می‌کرد و از این انتصاب ناراحت نبوده اما می‌دانسته که کاری بسیار سخت و دشوار در پیش رویش قرار دارد. او درباره علت این که چرا او را به این سمت انتخاب کرده‌اند، می‌گوید: «معاون اداری و مالی وقت سازمان بنادر به آقای مهندس صفاری، مدیرعامل سازمان نامه‌ای نوشت و گفت که اسدپور در آن منطقه محبوبیت ویژه‌ای دارد و برای این مأموریت مناسب است.»

او درباره چرایی محبوبیتش در بین کپرنشین‌ها می‌گوید: «در دوره‌ای که حکیمی مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی بود حدود سه هزار نفر از کارکنان سازمان در بنادر و بیشتر در بندر امام خمینی (ره) به صورت روزمزد و موقت کار می‌کرد و همیشه هم نگران بودند که نکند اخراج شوند و دستشان به جایی بند نباشد، وضعیت مالی‌شان هم خوب نبود و در همین کمپ‌ها زندگی می‌کردند. آن‌ها خیلی تلاش می‌کردند که بتوانند در سازمان استخدام شوند و به‌صورت کارمند همیشگی و رسمی به کارشان ادامه بدهند اما با وجود پیگیری‌هایی که انجام داده بودند و شکایت‌های متعدد به سازمان مدیریت، سازمان امور اداری و وزارت کار راه به جایی نبرده بودند.»

اسدپور به این علت که توانسته بود به این کارگران کمک کند تا به استخدام سازمان بنادر دربیایند، محبوب شده بود. او در این باره می‌گوید: «نادر حکیمی، آدم عجیبی بود، از هیچ کسی پروایی و از هیچ کاری ابایی نداشت و فکر می‌کرد که برای پیشرفت سازمان بنادر هر کاری که صلاح می‌داند می‌تواند انجام دهد. مثل اس اس‌ها رفتار می‌کرد، پایش را روی اجساد می‌گذاشت و جلو می‌رفت. آدم دل‌رحمی نبود و حاضر بود همه چیز را قربانی پیشرفت و توسعه بندر کشور کند اما چنین رفتاری با خلق و خوی ایرانی‌ها سازگار نبود. به همین دلیل مدام بین او و مدیران و کارمندان سازمان تنش به وجود می‌آمد. روزی در سالن

اجتماعات سازمان بنادر که آن زمان در چهارراه کالج قرار داشت، حضور داشتم. جلسه‌ای بود که حکیمی داشت صحبت می‌کرد. او پاسپورتهای را از جیبش بیرون آورد و گفت این پاسپورت آمریکایی من هست و از سوی یک دولت بسیار قدرتمند مأموریت دارم که در درون یک دولت ضعیف مانند دولت شما برنامه‌های پیش برنده‌ای را اجرا بکنم و متکی بر فرمان‌های دولت شما نیستم. بیهوده با من منازعه و جدال نکنید شما حریف من نیستید. این جا من بلند شدم و گفتم: «مگر اجنبی پرستی؛ نوکر اجنبی بودن و شناسنامه و پاسپورت آمریکایی داشتن افتخار دارد؟ خب یک‌باره بگویید من مزدور آن‌ها هستم.» سکوت حاکم شد، هیچ کس تصور نمی‌کرد که چنین برخوردی بکنم.»

او می‌گوید که از آن روز به بعد دیگر پاشنه کفشش را ور کشیده و برای احقاق حقوق کارگران به همه‌جایی سرزده است. به نخست‌وزیری و بازرسی شاهنشاهی و هر جایی که ممکن بوده بتوانند کمک کنند تا وضعیت کارگران بندری بهبود پیدا کند: «بالاخره یکی از اقدامات نتیجه داد. روزی توسط سرتیپ غضنفری، رییس دبیرخانه بازرسی شاهنشاهی نامه‌ای به دستم رسید که در آن نوشته شده بود که برای بررسی مشکلات، سه نفر از طرف خودتان معرفی کنید. من خودم شخصا به آن جا رفتم و گفتم من نماینده هستم و مشکلات را مطرح کردم. بحث‌ها طولانی شد و در نهایت من را نزد ارتشبد حسین فردوست، رییس بازرسی شاهنشاهی بردند. وقتی وارد اتاق شدم، رفتار فردوست اصلا مناسب نبود. گفت: «چه شده؟ چه مرگتان است؟» گفتم: «درست حرف بزنید و مودب باشید. این که رییس بازرسی شاهنشاهی هستید به من ربطی ندارد ولی مطمئنم که اگر انتصاب شما به این سمت بر اساس استحقاق و دانش و فهم کاری‌تان باشد باید مؤدب باشید، اگر هم که چنین نیست من باشما کاری ندارم.» بعد که خواستم از دفترش خارج شوم مانع شد و عذرخواهی کرد. گفت: «جوان اشتباه کردم. ببخشید.» من هم برگشتم نشستم و تمام مسایل را مطرح کردم. یکی از اقدامات مهمی هم که انجام شد، استخدام آن سه هزار نفر کارگر بود. بیشتر این کارگران در بندر امام خمینی (ره) و کم‌تر در دیگر بنادر مشغول به کار بودند و همین اقدام باعث شده بود که تا حدودی بین کارگران یا همان کپرنشین‌های آن منطقه محبوبیت پیدا کنم.»

کمیته مرکزی انتقال کپرنشین‌ها چندین جلسه برگزار و در این جلسات وزرایی که شرکت داشتند، تعهداتی را بر گردن می‌گیرند و قرار می‌شود هر کدام از وزارتخانه‌ها در ساخت خانه در سربندر مشارکت کنند اما به گفته اسدپور هیچ کدام از نهادهای دولتی متعهد شده، حتی یک خانه در سربندر نساختند و فقط سازمان بنادر و کشتیرانی بر سر حرفش ماند و هزار و ۷۰۰ خانه و ۱۸۰ مغازه هم برای رفع نیازهای ساکنان در من منطقه ساخت. حتی برق این منطقه را هم سازمان بنادر و کشتیرانی تأمین کرد و سازمان آب و برق خوزستان برای وصل آن اقدام کرد و هیچ کمک دیگری نکرد. در دستگاه‌های دولتی به سازمان بنادر جفا کردند و بیشترین دلیلش هم این بود که مدیران دولتی در بندر به دلیل انتفاع از کالاهای وارداتی قاچاق و دستبرد زدن به کالاهای امانتی توسط گماشتگان خویش تمایلی به تغییر وضعیت و شفاف‌سازی گمرک و بندر نداشتند.»

اسدپور می‌گوید بعد از این که ساخت هزار و ۷۰۰ خانه به پایان می‌رسد، به‌ناچار ۴۱۵ دستگاه آن را به شهرداری سربندر تحویل می‌دهند تا در اختیار کسانی قرار گیرد که در کمپ‌ها زندگی می‌کردند اما کارگر سازمان بنادر یا گمرک نبودند و مثلا شغل‌هایی مانند آب‌فروشی، یخ‌فروشی یا دوره‌گردی داشتند. بقیه این خانه‌ها هم در اختیار پرسنل سازمان بنادر، گمرک و راه‌آهن قرار داده شد: «سعی کردیم خانه‌ها را به شکلی تقسیم کنیم که به‌حق کسی جفا نشود. افراد را بر اساس میزان حقوق



هیچ کدام از نهادهای دولتی متعهد نشده، حتی یک خانه در سربندر نساختند و فقط سازمان بنادر و کشتیرانی بر سر حرفش ماند.

دریافتی، تعداد و جنسیت فرزندان و سن و سال آن‌ها امتیازبندی کردیم.»

به گفته او این که کدام خانه به کدام خانواده تعلق می‌گیرد تا لحظه آخر مخفی باقی می‌ماند تا بحث وجدلی ایجاد نشود: «تازمانی که خانواده‌ای وسایلش را جمع نمی‌کرد و اثاثیه‌اش در کامیون ارتشی بار نمی‌شد، نمی‌دانست باید جلوی در کدام خانه پیاده شود. در لحظه آخر آدرس خانه هر خانواده را به دست دژبان می‌دادیم و آن‌ها خانواده‌ها را به خانه جدیدشان می‌رساندند.» به گفته او برای این نقل و انتقالات، ۱۲۰ نیروی نظامی و ۵۲ کامیون در اختیار کمیته مرکزی قرار داده شده بود. اسدپور خاطره جالبی هم از این نقل و انتقالات برایمان تعریف می‌کند. به گفته او وقتی بعضی از خانواده‌ها وسایلشان را جمع می‌کردند تا به کامیون منتقل کنند. در بین وسایل آن‌ها تعدادی چرخ خیاطی، کمپرسور فریزر و یخچال و با وسایل دیگری پیدا می‌شد که مشخص بود به انبارهای بندر و صاحبان کالا تعلق داشت هر هفته نیمه‌شب‌ها صدها وانت می‌آمدند و شرخ‌ها و مال‌خرها این اجناس را به قیمت خیلی نازل خریداری و برای فروش به شهرستان‌ها و استان‌های دیگر برده می‌شد.

او می‌گوید: «من متوجه این مسئله شده بودم اما نمی‌توانستم کاری بکنم و به کسی اتهام دزدی بزنم بدون این که در مرجع قضایی ثابت شده باشد. استاندار وقت خوزستان با دریافت این اخبار با من تماس گرفت و گفت: «شنیدم اجناس وارداتی در بین وسایل کپرنشین‌ها پیدا می‌شود.» گفتم: «شما شنیده‌اید، من دیدم.» گفت: «پس چرا کاری نمی‌کنی؟» گفتم: «چه کار کنم. بهشان تهمت دزدی بزنم. اگر چنین کاری کنم باید این مسئله را در دادگاه اثبات کنم. من وقت این کارها را ندارم نیامده‌ام که دزد بگیرم، کار من چیز دیگری است.» استاندار عصبانی شد و گفت کار را تعطیل کنید تا خودم بیایم. گفتم من از شما دستور نمی‌گیرم و کار را هم تعطیل نمی‌کنم. مگر این که همین امروز بیایید. گفت می‌آیم. همان روز استاندار خوزستان با واگن سلطنتی، به همراه آقای سرلشکر هیربد و سرتیپ امیر خلیلی و رئیس کل شهرداری استان خوزستان و برخی مقامات لشکری و کشوری به بندر آمدند. من هم برای استقبال از آن‌ها به سر بندر رفتم. او برای من خطونشان کشید که باید جلو این کار را بگیرم و گرنه چه کارها خواهد کرد و تسمه‌ها از گردن مدیرعامل سازمان بندر می‌کشد. گفتم هر کاری می‌خواهید یا می‌توانید انجام دهید، من آمدم کپرنشینان را به سر بندر انتقال دهم، وظیفه دیگری ندارم. اگر بخواهید کار دیگری بکنید به مسئولیت خودتان انجام دهید نتیجتاً استاندار با حضور در خانه انصاف محل و بازدید کوتاهی از خطوط انتقال و استماع خواسته‌ها و درک مشکلات، از گفته‌های خود معذرت‌خواهی و به اهواز برگشت.

اسدپور می‌گوید در آن زمان به جای شوراهای داوری، مکان‌هایی بودند که به آن‌ها خانه‌های انصاف می‌گفتند که بسیاری از کارهای مقدماتی دادگاه‌ها و دستگاه‌های قضایی را به صورت کدخدا منشان حل و فصل می‌کردند. در آن زمان موسسه مشاور تکنولوگ که دولتی و زیرمجموعه سازمان مدیریت صنعتی بود، کمپ غربی را نقشه‌برداری و به هر کس با ساختاری که داشت کد داده بودند، «سادات عقیلی» رییس کل بانک مرکزی از زمان دکتر مصدق که انسان فوق‌العاده باسواد و استاد ممتاز دانشگاه بودند بر همان اساس کار قیمت‌گذاری را انجام داده بود. لیست قیمت‌ها در نهایت به سازمان مدیریت و برنامه و بودجه ارسال و بودجه لازم تأمین شده بود. همه پول هم به صورت یکجا به بانک ملی بندر امام خمینی (ره) حواله شده بود. به این ترتیب هر کدام از افراد ساکن کپرها به خانه انصاف می‌رفتند، سند صلح را امضاء و چک پولشان را بر اساس همان لیست که مثل لیست حقوق بود دریافت می‌کردند. با این سیستمی که طراحی شده بود،

هیچ پولی به دست کمیته مرکزی نقل و انتقال داده نمی‌شد، حتی یک ریال: «من به عنوان نماینده این کمیته حتی یک ریال پول نگهداری نمی‌کردم و اصلاً در سیستم مالی دخیل نبودم؛ اما با این وجود تهمت‌های زیادی متوجه من بود. همان عناصر و کسانی که از انبارها دزدی می‌کردند، به من اتهامات زیادی وارد می‌کردند و می‌گفتند که اسد پور خورده و چاپیده است. در مونت کارلو قمارخانه خریده است، هواپیما شخصی دارد... این اتهام‌ها در شرایطی بود که مکانیسم ساخت و ساز و انتقال هزار و هفتصد دستگاه به گونه‌ای بوده است که ما اصلاً ارتباط مالی با پروژه نداشتیم.»

به گفته اسدپور، هیچ تاخیری در ساخت هزار و ۷۰۰ دستگاه ایجاد نشد اما با توجه به این که سازمان‌ها و نهاد‌های دیگر به وظیفه خود در زمینه ساخت مسکن عمل نکردند، تعداد خانه‌های ساخته شده با تعداد خانوارهای کپرنشین هماهنگ نبود به همین دلیل آن‌ها مجبور شدند بین خانه‌ها تیغه بکشند و خانه‌های چهارخوابه را دوخوابه کنند و خانه‌های دوخوابه را یک‌خوابه تا به تعداد مورد نیاز خانه برای تحویل به خانوارهای کپرنشین داشته باشند. طوری که هیچ کسی بی‌خانه نماند. اسدپور تا آخر سال ۱۳۵۳ برای به سرانجام رساندن این نقل و انتقالات در بندر می‌ماند و بعد به تهران بازمی‌گردد. او در زمان مدیرعاملی صفاری، رییس دفتر بهره‌برداری عملیات بندر می‌شود: «در آن زمان مسئولیت من این بود که تجهیزات مختلف مورد نیاز بندر کشور را تأمین کنم. تجهیزات یا داخلی بودند یا خارجی. برای تأمین این تجهیزات مناقصه برگزار می‌کردیم و هیچ نوع اراده شخصی برای انتخاب شرکت‌ها اعمال نمی‌شد.» او در سال ۱۳۵۴، رئیس بخش روابط بازرگانی و کنترل صادرات و واردات دریایی و بازرسی انبارها می‌شود.

افسری که مدیرعامل سازمان شد

پرویز صفاری که قبلاً از افسران نیروی دریایی بودند به کارمند کشوری تبدیل و در سازمان برنامه و بودجه خدمت می‌کردند، او در سال ۱۳۴۵ از سازمان برنامه بودجه به سازمان بندر آمدند و به عنوان رییس اداره چراغ‌های دریایی مشغول به کار شد. اسدپور می‌گوید زمانی که صفاری، رییس اداره چراغ‌های دریایی بوده، چندین بار با او به مأموریت دریایی رفته است و همین مسئله باعث شده که آشنایی و دوستی بین آن‌ها شکل بگیرد. صفاری در زمان مدیرعاملی نادر حکیمی، معاون سازمان بندر و عضو هیات عامل سازمان می‌شود. اسدپور او را انسان شریفی معرفی می‌کند و می‌گوید: «صفاری به سه زبان زنده دنیا مانند زبان مادری اش تکلم می‌کرد، آدم بسیار باسواد و شیک پوشی بود. همچنین منش اشرافی بسیار نجیبانه‌ای داشت.» اسدپور می‌گوید: «در ابتدا که مهندس صفاری به عنوان معاون سازمان بندر و کشتیرانی انتخاب شد، رابطه نادر حکیمی با او دوستانه و خیلی صادقانه بود و پرنرزی با هم کار می‌کردند. آن‌ها با هم تغییرات ساختاری در سازمان بندر را آغاز کردند اما دانش و ارتباطات صفاری نقش مهم‌تری در این میان داشت که البته بعد از مدت کوتاهی رابطه‌شان به هم خورد. نادر حکیمی، بالقوه آدم گردن کلفت و لجبازی بود و همواره دولت امریکا را پشتوانه خود می‌دانست. او بعد از این که رابطه‌اش با صفاری به هم خورد، با وجود این که پست معاونت را از او نگرفته بود اما به مدت دو سال هیچ کاری هم به او ارجاع نمی‌داد. صفاری هم در اتاقش خود را با خواندن کتاب سرگرم می‌کرد. بیشتر «تذکره الاولیا» و «منطق الطیر» خواجه عبدالله انصاری می‌خواند. آدم خیلی عرفانی بود و البته خط بسیار خوبی هم داشت.»

به گفته اسدپور، خودش شخصاً هوشنگ انصاری، وزیر اقتصاد و دارایی وقت، حکم مدیرعاملی صفاری را دریافت کرده و به او



در آن زمان مسئولیت این بود که تجهیزات مختلف مورد نیاز بندر کشور را تأمین کنیم. برای تأمین این تجهیزات مناقصه برگزار می‌کردیم و هیچ اراده شخصی برای انتخاب شرکت‌ها اعمال نمی‌شد

تحويل داده است. «صفاری در سال ۱۳۵۲ مدیرعامل سازمان شد. او واقعاً لیاقت این را داشت که مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی شود. با مدیرعامل شدن صفاری در واقع حق او اعاده شد. او تا قبل از مدیرعامل شدن یک معاون بیکار بود چون حکیمی کاری را به او ارجاع نمی داد. به بهانه مدیرعامل شدن صفاری جشن بزرگی در سازمان برپا شد.»

اسدپور رئیس بنادر آبادان می شود

اسدپور حدود سال ۱۳۵۶، رئیس بنادر آبادان می شود. البته او قبل از این که به این سمت انتخاب شود، دوره آموزشی مدیریت دولتی را در مدرسه عالی و همچنین دوره مدیریت صنعتی و طبقه بندی مشاغل را در سازمان مدیریت صنعتی دیده بود. او درباره این که چطور مدیر بنادر آبادان شده است، می گوید: «برای بازدید بنادر انگلیس به لندن رفته بودم که به تهران احضار شدم. در راه برگشت روزنامه می خواندم که متوجه شدم، سرهنگ ستاد «رنجبر» مامور خدمت در سازمان و رییس گارد بنادر گمرک آبادان را به قتل رسانده اند. اتفاق بسیار ناراحت کننده ای بود. فردای آن روزی که به تهران رسیدم، نزد صفاری رفته و پرسیدم چه اتفاقی افتاده است. گفت باید به آبادان بروی و به عنوان رییس بنادر انجام وظیفه کنی. وقتی تنها بودیم با هم شوخی داشتیم به او گفتم تازه سر سرهنگ رنجبر را بریده اند می خواهی مرا هم بفرستی تا سرم را ببرند و از سرم خلاص شوی! گفتم اگر قرار است به بنادر آبادان بروم می خواهم که بنادر آبادان مستقل و با مسئولیت رئیسش اداره شود. و اگر به آن جا بروم حاضر نیستم به کسی جواب پس بدهم. اگر کسی مشکلی با عملکرد من دارد باید بروی دادگستری شکایت کند.»

او توضیح می دهد که در آن زمان روال قانونی این گونه بود که روسای ادارات ملی و مستقل را فقط دیوان کیفر می توانست احضار کند و هیچ مقام دیگری حق احضار نداشت: «با درخواستی که من مطرح کرده بودم اگر کسی از من شکایتی داشت حتی دادستان آبادان یا خوزستان هم نمی توانست به شکایت او رسیدگی کند. آن ها باید قرار نبود صلاحیت صادر می کردند و پرونده را به دیوان کیفر می فرستادند که در این صورت اگر شکایتش به حق بود، دادگستری به شکایت او رسیدگی می کرد و مجازات تعیین می کرد اما اگر به ناحق حرفی زده بود، محکوم می شد و من حق اعاده حیثیت داشتم و او آن وقت مجبور بود که خسارت بدهد و به زندان برود. من تقاضا کرده بودم که بنادر را به صورت مستقل اداره کنم تا کسی نتواند بی استدلال و دلیل و مدرک سنگ جلوی پایم بیندازد و نگذارد که کارم را انجام بدهم. چون در آن زمان بنادر آبادان بندر نامن و وحشتناکی بود. بندری که در آن سر رییس گارد را که یک نظامی بود به راحتی بریده بودند. در چنین شرایطی نیاز داشتم که بتوانم مستقل عمل کنم.»

او می گوید: «در آن زمان بنادر آبادان به نوعی زیرمجموعه بندر خرمشهر به حساب می آمد و مدیرکل بندر خرمشهر، رئیس بنادر آبادان هم بود. وقتی قرار شد به بنادر آبادان بروم، شرط دیگری هم که مطرح کردم این بود که حاضر نیستم زیردست کسی کار کنم. من در آن زمان ۱۶ سال سابقه خدمت در سازمان بنادر داشتم آن قدر تجربه کاری ام زیاد بود که نیازی نباشد برای اداره بندر از کسی دستور بگیرم ضمن این که در تهران هم مستقیم و بی واسطه با مدیرعامل کار کرده بودم و عادت نداشتم که فرمان بردار شخص دیگری باشم. وقتی این شرط را مطرح کردم صفاری می دانست که اگر قبول نکند حرفم را پس نمی گیرم و به آبادان نمی روم، بنابراین چاره ای نداشت جز این که شرط را قبول کند و از آن تاریخ به بعد بنادر آبادان به صورت مستقل درآمد و دیگر زیرمجموعه بندر خرمشهر نبود.»

اسدپور تا نزدیکی های پیروزی انقلاب اسلامی در این بندر می ماند تا زمانی که در ۱۱ شهر کشور حکومت نظامی می شود: «آبادان هم یکی از شهرهایی بود که در آن حکومت نظامی اعلام شد. روزی سرتیپ اسفندیاری، فرماندار نظامی مشترک خرمشهر و آبادان تلفنی با من مشاجره و به من اهانت کرد. من به او گفتم تو صلاحیت خاص داری و من صلاحیت عام. طبق قانون کسی که صلاحیت خاص دارد شخص دارای صلاحیت عام را زیر سوال نمی برد و بازخواست نمی کند که عصبانی شد و شروع به فحاشی کرد. بعد من را دستگیر کردند. وقتی من را نزد سرتیپ اسفندیاری بردند او به من گفت که مردم آبادان تو را نمی خواهند باید از این بندر بروی. من هم گستاخی کردم و گفتم که همه مردم ایران فریاد می زنند که شاه را نمی خواهند، شما فریاد همه مردم ایران را نمی شنوید آن وقت فریاد چهار تا دزد قاچاقچی را شنیده اید که گفته اند من را نمی خواهند. به درک که نمی خواهند. من خودم به اینجا نیامده ام که خودم برگردم با حکم آمده ام و با حکم هم برمی گردم. این ها را که گفتم یک سیلی به من زد، من هم دستم را بلند کردم که او را بزخم که دزبانی که پشت سرم ایستاده بود دستم را گرفت و نگذاشت کاری از پیش ببرم. دوروز در بازداشتگاه بودم و البته بازداشتگاه به معنای زندان نبود. در بازداشتگاه نفت، اتفاقی را به من اختصاص دادند و اجازه نمی دادند از آن خارج شوم. کسی که مسئول نگهداری من بود، سرهنگ دیلمی بود که اهل شمال بود و چون من هم شمالی بودم حس تقرب داشت و با من با مهربانی رفتار می کرد و حتی گاهی برایم هندوانه می آورد که خیلی به من سخت نگذرد.»

او می گوید: «دوروز بعد سرهنگ دیلمی به من گفت که یک ماشین برایت فرستاده اند که تو را به فرودگاه ببرد دکتر شالچیان وزیرتان از تهران آمده است، وزیر موقع آمدن به آبادان از صفاری هم خواسته بود که او را همراهی کند اما او قبول نکرده بود و گفته بود تا زمانی که رئیس بنادر آبادان در بازداشت است من نمی آیم و قهر کرده بودند. وزیر راه هم وقتی به آبادان رسیده بود از سرتیپ اسفندیاری که فرمانده ارشد نظامی منطقه بود و برای ادای احترام به پیشواز او رفته بود پرسیده بود که چرا رئیس بندر آبادان از بازداشت کردی. او هم پاسخ داده بود که بازداشت نکردم، چون او خیلی با ما مخالف دارند از او محافظت می کنیم. وزیر راه هم گفته بود مزخرف نگو، تو معاند و معارض داری. او را مرخص و فوری نزد من بیاورید، بعد از سه روز همراهی با وزیر به تهران آمدم و مجدداً بعد از مدت کوتاهی به عنوان رئیس بندر خارک انتخاب شدم. از آن جایی که از ۲۲ بهمن حاج عباس علی قوام به عنوان مدیرعامل سازمان بنادر انتخاب شده بود با حکم وی در خارک ابقا و تا مهرماه سال ۱۳۵۸ در خارک ماندم.»

او درباره قوام می گوید: «قوام از دوستان من بود. او در حالت انتظار خدمت بود و سرکار نمی آمد چون مغضوب بود. البته مغضوب بودنش ربطی به صفاری نداشت. صفاری خیلی هم قوام را دوست داشت و حتی گاهی که به سازمان می آمد، پشت سرش نماز می خواند اما از بیرون سازمان به او دستور داده بودند که قوام را به کار نگیرد. رابطه قوام با من خیلی عمیق و وثیق بود و هر موقع در سازمان کاری داشت می آمد قهوه ای پیش من می خورد و فرمایشاتی را که داشت به من می گفت تا برایش انجام دهم. من هم کارهایش را موبه موبه انجام می دادم. مرد متعهد و مسلمانی بود و به اصطلاح آدم سالمی بود. او به طور تصادفی و اتفاقی و تحت تاثیر شرایط انقلابی مدیرعامل شد.»

او خاطره ای هم از دوران ریاستش در بندر خارک برایمان تعریف می کند: «یک روز رفته ام اداره و دیدم یک پاکت روی میز من هست. از خانم شجاعی منشی ام، سوال کردم. این نامه چیست. گفت این نامه را پرسنل بندر نوشته اند و فرستاده اند، باز کنید و بخوانید. باز کردم و دیدم که در متن نامه به خاطر خدماتی که در بندر داشته ام از من تقدیر و تشکر شده است، آن هم بیش از حد



بعد از مشاجره
تلفنی با سرتیپ
اسفندیاری، من را
دستگیر کردند و نزد
او بردند، سرتیپ
اسفندیاری به من
گفت مردم آبادان تو
را نمی خواهند باید از
این بندر بروی.



**دوروز از آغاز جنگ
تحمیلی گذشته
بود که به پیشنهاد
شادروان حاج رضا
حداد عادل و دستور
شهید بزرگوار رجایی
مامور خدمت در بندر
عباس شدم.**

و اندازه و همه پرسنل بندری هم آن را امضا کرده‌اند. البته من کارهایی برای پرسنل انجام داده بودم اما آن قدرها مهم نبود که بخواهند چنین نامه‌ای برایم بنویسند. از جمله این که شرکت نفت را متقاعد کرده بودم که خدماتی را که به پرسنل خود می‌کردند به کارکنان بندری هم ارایه کنند. خدمات هم در حد خرید از فروشگاه و استفاده از سینما و این طور مزایا بود. من وقتی نامه را دیدم زنگ زدم به رییس فرودگاه و سوال کردم که بسته‌های پستی را ارسال کرده‌اید که گفتند فرستاده‌ایم. گفتم نامه‌ای در آن بود که نمی‌خواستیم ارسال شود. نامه برای طاهری قزوینی، وزیر راه، استاندار خوزستان، بازرگان نخست‌وزیر و چند جای دیگر ارسال شده بود. من از این که در این نامه از من یک قدیس ساخته بودند گلایه داشتم اما دیگر دستم به جایی بند نبود و نامه ارسال شده بود.»

اسدپور می‌گوید که واقعاً دلش می‌خواست در خارک بماند اما با این اقدام پرسنل مجبور به ترک بندر می‌شود: «من می‌خواستیم که خارک بمانم. چون بندر خارک تنها بندری بود که در آن دزدی و فساد نبود. چون در این بندر فقط عملیات دریایی انجام می‌شد و تخلیه و بارگیری و انبارداری نداشت. آن جا فقط نفت بود. کار دولتی بود و پول‌ها هم به حساب بندر واریز نمی‌شد و مستقیم به خزانه‌داری می‌رفت؛ بنابراین نگرانی نداشتیم و هر شب راحت می‌خوابیدم ولی این طومار امضا شده باعث شد که تصمیم بگیرم از بندر خارک به تهران بازگردم؛ بنابراین همه وسایلم را بازنامه کردم و با خانواده با هواپیما به تهران آمدم. فردای آن روز نزد آقای قوام رفتم و گفتم این بازنامه و این هم پرونده‌های تحصیلی بچه‌هایم که از مدرسه گرفته‌ام من دیگر به بندر خارک بر نمی‌گردم. گفت چرا؟ گفتم: به خاطر این طوماری که برای من نوشتند. گفت این طومار که سراپا خوبی و خیر و حسن است. گفتم، من تا قبل از این طومار خودم آن جا بودم از این طومار به بعد تصور می‌شود که این طومار من را آن جا نگه داشته است و تحت این شرایط من نمی‌توانم آن جا مدیریت بکنم. چون به هر کسی بگویم که بالای چشمم، ابروست، می‌گوید، ماتورا این جا نگه داشتیم. با این توضیحات آقای قوام قبول کردند که به تهران بازگردم مشروط بر این که مسئولیت واحد رسیدگی به شکایات را بپذیرم. من اعتراض کردم و گفتم با توجه به شرایط انقلاب این کار خیلی مشکل است اصلاً به شکایت کسی رسیدگی نمی‌شود. همه به هم تهمت می‌زنند و ممکن است هر کسی را بازداشت کنند. خلاصه این که زیر بار نرفت و گفت باید این مسئولیت را بپذیری. یک حکم تنفیذ اختیار به من داد و گفت به همه مسائل خودت رسیدگی کن فقط مواقعی که در باره نخست‌وزیر یا وزیر گزارش به دستت رسید بام من هماهنگی کن. دیگر به ناچار قبول کردم و شروع به کار کردم تا این که جنگ تحمیلی آغاز شد.»

دوروز از آغاز جنگ تحمیلی گذشته بود که به پیشنهاد شادروان حاج رضا حداد عادل و دستور شهید بزرگوار رجایی مامور خدمت در بندرعباس شدم و ۱۸ ماه در بندرعباس ماندم و در این مدت فقط سه بار و هر بار چهار روز به تهران آمدم: «آن موقع پسر بزرگ من دوسالش بود، آن قدر من را ندیده بود که قبول نمی‌کرد من پدرش هستم به من می‌گفت دایی.»

اسدپور دوروز بعد از جنگ به بندر شهید باهنر در بندرعباس می‌رود. او در این باره می‌گوید: «در آن زمان بندر خرمشهر و آبادان به حالت تعطیل درآمده بود. بندر امام خمینی (ره) هم در تیررس دشمن بود و تعداد اسکله‌های بندر بوشهر هم کم بود و یک بندر بومی و محلی به حساب می‌آمد و ظرفیتش اندک بود؛ بنابراین بندر شهید باهنر مهم و استراتژیک شده بود.»

او می‌گوید در مدتی که در بندر شهید باهنر بوده، بهزاد نبوی، به نمایندگی از طرف شهید رجایی که نخست‌وزیر بود به استان هرمزگان می‌آید. با توجه به شرایط خاص کشور در جلسه‌ای که در استانداری برگزار می‌شود تصمیم بر این می‌شود که بندر شهید رجایی هم راه‌اندازی شود و از ظرفیت بندر شهید باهنر هم حداکثر

استفاده صورت گیرد: «در آن جلسه استاندار و مدیران استانی، آقای سعیدی کیا که در آن موقع مدیر کل راه و ترابری استان بود و بعدها وزیر شد حضور داشتند. من هم در آن جلسه بودم. بعد از پایان جلسه آقای نبوی سراغ من آمد و گفت تو اینجا چه کاری کنی؟ گفتم: خوب وقتی که صفر کیلومتر وزیر می‌شود این سوالات را هم می‌پرسد. گفتم: یعنی چه؟ گفتم مگر کارمند دولت بدون حکم می‌تواند جایی برود من با حکم دولتی فعلاً در این جا مسئولیت دارم. گفتم این جا نمان و به تهران برگرد. گفتم مگر می‌شود همین طوری برگردم با حکم آمده‌ام و با حکم وزیر می‌توانم برگردم. نبوی به تهران بازگشت و اقدامات لازم برای بازگشت من به تهران را فراهم کرد و یک روز به من زنگ زد و گفت مسئولیت‌ها را تحویل بده و به تهران بیا و در این تاریخ خودت را به نخست‌وزیری معرفی کن. من هم همین کار را کردم به تهران آمدم و نزد آقای نبوی رفتم.»

دبیر شورای عالی رفع تراکم کالا در بنادر و گمرکات کشور

اسدپور با هماهنگی «نژادحسینیان»، وزیر راه و ترابری وقت، به‌عنوان دبیر شورای عالی رفع تراکم بنادر و گمرکات کشور انتخاب می‌شود و به ساختمانی که معاونت حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و ترابری در آن بود، می‌رود و در آن جا مستقر می‌شود: «در آن جا به لحاظ پرسنلی زیر نظر وزارت راه و ترابری بودم و از نظر کاری زیر مجموعه ستاد بسیج اقتصادی کشور محسوب می‌شدم. این شورای عالی در زمان شهید رجایی راه‌اندازی شده بود و وظیفه‌اش این بود که تمامی واردات و صادرات را تحت نظارت داشته باشد. حالا می‌خواست یک سنجاق سر یا یک دکمه باشد یا یک تجهیزات نظامی. واردات و صادرات همه این‌ها باید با هماهنگی این شورا انجام می‌شد. با توجه به شرایط جنگی بیشتر سفارش‌های واردات هم توسط دولت انجام می‌شد اصلاً در آن زمان بخش خصوصی در این زمینه خیلی فعال نبود. شاید فقط پنج درصد واردات و صادرات توسط بخش خصوصی انجام می‌شد.»

او درباره نحوه انتخاب دبیر شورای عالی رفع مشکلات بنادر و گمرکات کشوری می‌گوید: «دبیر شورا از جانب کسی منصوب نمی‌شد بلکه باید اعضای شورا او را انتخاب می‌کردند و بعد از آن نخست‌وزیر حکم او را صادر می‌کرد. اعضای شورا به بهانه این که تجربه من بیشتر است به من رای دادند. من هم قبول کردم و به این ترتیب در سال ۱۳۶۰ دبیر شورای عالی رفع تراکم بنادر و گمرکات کشور شدم. اگر حمل به خودستایی نباشد می‌توانم با قاطعیت بگویم که در آن زمان یک‌تنه به اندازه چند نفر کار می‌کردم اما نه اضافه حقوق می‌گرفتم، نه حق ماموریت. فقط حقوق گرفتم آن هم به خاطر این که ناچار بودم و به حقوقم احتیاج داشتم. در همان زمان بود که نامه‌ای برای شهید رجایی نوشتم و از او خواستم که به من اجازه بدهد که به جبهه اعزام شوم. از حاج رضا حداد عادل [پدر دکتر حداد عادل] که در آن زمان مشاور نخست‌وزیر در امور حمل و نقل بنادر و گمرکات بودند [او قبلاً هم رییس اتحادیه کامیون دارهای ایران بود] خواهش کردم که نامه من را به دست نخست‌وزیر برساند. ایشان لطف کردند و نامه من را به شهید رجایی دادند ایشان هم زیر نامه من نوشته بودند: «جناب آقای اسدپور لاکه، میز شما کم‌تر از خط مقدم جبهه نیست. جوهر قلم شما کم‌تر از خون شهید نیست. پشت میز خودتان بنشینید و با دقت و با وسواس به وظایف خودتان عمل بکنید و جلوی ریختن پاش‌ها را بگیرید.» من هر وقت یاد این جمله می‌افتم، گریه‌ام می‌گیرد که این مرد چقدر مسلمان و فهمیده بود.»

اسدپور می‌گوید: «وقتی نخست‌وزیر با رفتن من به جبهه مخالفت کردند دیگر چاره‌ای نداشتیم جز این که بمانم و به کار کردن ادامه بدهم. البته می‌توانم با قاطعیت بگویم و نزد خدای



اسدپور در طی دوران خدمتش در سمت‌ها و مشاغل متفاوتی انجام وظیفه می‌کند اما در هنگام بازنشستگی نظر گرفته نمی‌شود.

گلایه از حقوق بازنشستگی

اسدپور در طی دوران خدمتش در سمت‌ها و مشاغل مختلفی انجام وظیفه می‌کند اما در هنگام بازنشستگی هیچ کدام از این پست‌های سازمانی برای او در نظر گرفته نمی‌شود و حقوق یک کارمند ساده سازمان بنادر و کشتیرانی به او پرداخت می‌شود: «وقتی زمان بازنشستگی من فرارسید به خاطر مشکلاتی که برایم پیش آمده بود یعنی زلزله رودبار و مرگ تعداد زیادی از خویشاوندان و همچنین فوت همسر و دو دخترم، آن قدر ناراحت بودم که اصلاً متوجه نشدم که حقوقم را چه طور محاسبه کرده‌اند. اصلاً نمی‌دانستم چه قدر پول به حسابم می‌آید. مخارج زندگی ام را از ارثیه خانوادگی ای که داشتم تامین می‌کردم.»

اسدپور خیلی متوجه می‌شود که در هنگام تعیین حقوق بازنشستگی هیچ کدام از سوابق کاری او در نظر گرفته نشده است: «یک شب مهمان آقای ربیعی وزیر تعاون بودم، یکی از افرادی که در این مهمانی بود به من گفت، اسدپور چقدر حقوق بازنشستگی می‌گیری؟ به شوخی پاسخ دادم که مگر تو مامور مالیات هستی؟ گفت، تو چطور متوجه نشده‌ای که هیچ کدام از سوابق کاری‌ات را برای تعیین حقوق بازنشستگی محاسبه نکرده‌اند و پولی که به تو پرداخت می‌شود در حد یک کارمند ساده است. او برایم توضیح داد که خیلی اتفاقی پرونده کاری من را دیده و متوجه این مسئله شده است. بعد که پیگیری کردم دیدم اوراست می‌گوید.»

اسدپور می‌گوید که این مسئله را دو سال پیش با علی جهاندیده، معاون برنامه‌ریزی و توسعه مدیریت وقت سازمان بنادر و دریانوردی کشور در میان گذاشته است: «آقای جهاندیده با بزرگواری تلاش کردند که مشکل را حل کنند و از من خواستند که تمام احکامی را که در مدت خدمت دریافت کرده‌ام نزد ایشان ببرم. خوشبختانه من کپی همه این احکام را داشتم. او همه احکام را برابر اصل کردند و من توانستم پرونده جدیدی تشکیل دهم و به سازمان بازنشستگی تحویل دهم. سازمان بازنشستگی هم نامه‌ای به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نوشت که مشکل من حل شود. پرونده‌ام به شورای حقوق و دستمزد ارجاع داده شد و در آن جا دوباره از آقای جهاندیده در این باره نظرخواهی کرده بودند که او هم دوباره از من حمایت کرده و گفته بود که تمام احکامی که اسدپور ارایه کرده از نظر سازمان بنادر مورد تایید است و او در تمام مدت خدمت خود با خلوص نیت و پشتکار فعالیت کرده و خدماتش همیشه قابل تقدیر است؛ اما با وجود همه تلاش‌های سازمان، هنوز پرونده در شورای حقوق و دستمزد است و هیچ تغییری هم در حقوق من ایجاد نشده است.» اسدپور از آبان ماه سال ۱۳۹۳، همچنان در انتظار اصلاح وضعیت حقوق بازنشستگی‌اش است.

خودم شهادت بدهم که در مدت تصدی ام در این سمت حداقل بیست میلیارد دلار جلوی ضرر و زیان مملکت گرفته شد. سعی می‌کردم که کشتی پای بار نماند، کامیون پای بار نماند، واگن پای بار نماند و در ماموریت‌هایی که به شوروی و دیگر کشورها می‌رفتم همه‌جا از حق ایران دفاع کردم و خدا را شکر می‌کنم دوران بسیار شغف‌انگیز و غرورآفرینی را تجربه کردم. اجازه ندادم حتی یک ریال به مملکت زیان وارد شود و با گردن کلفت‌های زیادی در افتادم.»

او خاطره‌ای هم از این دوران دارد: «شهید رجایی در زمان حیاتش و بعد از آن نخست‌وزیر وقت از اقدامات من حمایت می‌کردند و حتی یادم هست یک بار دکتر نژادحسینیان نیمه‌شب به اتاق کارم آمد من هنوز داشتم کار می‌کردم یک کاغذ لوله شده به من داد و گفت این را نخست‌وزیر داده و گفته است که این را بدهید به همان آقایایی که به ما بد و بی‌راه می‌گوید انجام دهد. البته من به کسی بد نمی‌گفتم. داستان این طوری بود که اگر کسی می‌خواست گردن کلفتی کند و تقاضای نابه‌جایی داشت و می‌گفت که مثلاً نخست‌وزیر گفته‌اند این کار انجام شود. می‌گفتم او چنین حقی ندارد. آقای نخست‌وزیر چه می‌داند چی به چیست. من می‌دانم که چند کشتی در نوبت انتظار هستند، من می‌دانم که چند کامیون منتظر تخلیه هستند. من می‌دانم که چند واگن منتظر تخلیه هستند. حالا اگر تو بگویی، وزیر گفته یا هر کس دیگری گفته برای من فرقی نمی‌کند من بر اساس شرح وظایفم عمل می‌کنم و گوشم به این حرف‌ها بدهکار نیست. هدف من این است که جلوی ضرر و زیان مملکت را بگیرم و اجازه نمی‌دهم که یک ریال از خزانه مملکت بی‌دلیل هزینه شود. به کسانی که تقاضاهای بی‌مورد داشتند می‌گفتم یک دلار عین یک شیشه خون است، بچه‌های مردم دارند لت و پار می‌شوند و آن وقت شما به فکر منافع خودتان هستید خجالت بکشید. همیشه هم می‌گفتم کالا را به قدری سفارش بدهید که قدرت حمل آن را داشته باشید، بندر را به عنوان انبار اختصاصی تلقی نکنید محوطه و انبارها باید خالی باشد که کشتی‌ها فوراً بتوانند بارشان را تخلیه کنند و بروند. در آن زمان کشتی‌هایی بودند که برای هر روز در نوبت انتظار ماندن، ۲۲ هزار دلار دمو راژ دریافت می‌کردند. من باید مانع از این می‌شدم که چنین پولی از خزانه خارج شود آن هم در شرایطی که مردم تخم‌مرغ و مربای خودشان را برای کمک به جبهه‌ها می‌فرستادند.»

بازنشستگی و همکاری با سازمان‌های مردم‌نهاد

اسدپور پس از ۱۰ سال ماموریت بیرون از سازمان مامور (از ۱۳۵۹ تا سال ۱۳۶۸) دوباره به سازمان بازمی‌گردد و با هم به عنوان مسئول رسیدگی به شکایات انجام وظیفه می‌کند تا بازنشسته می‌شود. او بعد از بازنشستگی دیگر حاضر نمی‌شود در هیچ نهاد دولتی یا خصوصی مشغول به کار شود: «با وجود این که سازمان‌ها و نهادهای بسیاری از جمله گمرکات کشور و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی و حتی شرکت نفت از من دعوت به همکاری کردند، پیشنهادشان را نپذیرفتم و به همه‌شان پاسخ دادم که دوست ندارم برای کسی کار کنم.» اما باین وجود او می‌گوید که هرگز هم ساکت ننشسته است و هر جایی که لازم بوده نکته‌ای را تذکر دهد و انتقادی را مطرح کند، این کار را انجام داده است: «هر جا لازم بود حرف زدم، هر وقت نیاز بود مقاله‌نویستم و هر وقت لازم بود فریاد کشیدم.»

او از زمانی که بازنشسته شده است با سازمان‌های مردم‌نهاد و تشکل‌های صنفی همکاری می‌کند: «من در سازمان‌های مردم‌نهاد مختلفی فعال هستم اما به صورت رسمی و موظف در دو سازمان مردم‌نهاد حضور دارم عضو هیات‌مدیره کانون بازنشستگان سازمان بنادر و کشتیرانی و همچنین عضو مؤسس و اصلی هیات‌مدیره و دبیرکل جمعیت گیلاتی‌های مقیم تهران هستم.»



دانشگاه صنعتی شریف



پژوهشگاه فناوری شریف

کنفرانس بین المللی ناوبری

1st INTERNATIONAL AND 2nd IRANIAN NAVIGATION CONFERENCE 2016

۲۰ و ۲۱ آذر ۱۳۹۵

10, 11 DECEMBER 2016



حامیان:



چاپ مقالات برتر در مجلات ISI و علمی پژوهشی:
• نشریه مهندسی هوانوردی • مجله علمی پژوهشی مهندسی دریا
• مجله علوم و مهندسی هوافضا JAST

تاریخ‌های مهم:

مهلت ارسال مقالات: ۳۰ شهریور ۱۳۹۵
اعلام پذیرش مقالات: ۳۰ مهر ۱۳۹۵
آخرین مهلت ثبت نام: ۱۴ آذر ۱۳۹۵
تاریخ برگزاری کنفرانس: ۲۰ و ۲۱ آذر ۱۳۹۵

محل برگزاری کنفرانس:

جزیره کیش - پردیس بین الملل دانشگاه صنعتی شریف

محورهای اصلی و تخصصی:

- ناوبری - سنسورها و سخت افزار
- ناوبری - الگوریتم‌ها و روش‌ها
- ناوبری - کاربردها (هوافضا، دریا، خودرو، نقشه برداری)

دبیرخانه کنفرانس:

تهران، خیابان آزادی، دانشگاه صنعتی شریف
پژوهشکده علوم و فناوری شهید احمد کاشانی
تلفن: ۰۲۱ ۶۶۱۶۶۰۳۳ نمابر: ۰۲۱ ۶۶۱۶۶۰۲۹

<http://inc2016.ir>

Email: info@inc2016.ir

[@inc2016conference](https://twitter.com/inc2016conference)



شرکت خدمات دریایی



هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot
Maritime Services Co



ایده‌های جدید را به دریا می‌آوریم



Delivering new ideas to the sea

خدمات کلی:

راهنمایی کشتی، هدایت شناورهای بدون موتور، شناورسازی کشتی بگل نشسته، عملیات STS، داکینگ و آنداکینگ، جابجایی سازه‌های غول پیکر دریایی، خدمات یدک‌کشی، راهبری شناورها، تعمیر و نگهداری، کارشناسی و مشاوره



آدرس: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)،
بالتر از چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه چهارم
تلفن: ۶-۸۸۱۹۰۶۴۴ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷
www.pgipilotco.ir



شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

بیمه البرز پیشگام در خلاقیت، نوآوری و مشتریمداری



روز جهانی دریانوردی گرامی باد

شماره تلفن مرکز ارتباط مردمی: ۲۹۴۶۰

www.alborzinsurance.ir