



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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

# بن‌سریا

شماره ۲۳۸

**فقدان این رفیق دیرین  
هم‌رزم و همکار نزدیک سخت و جانکاه است**

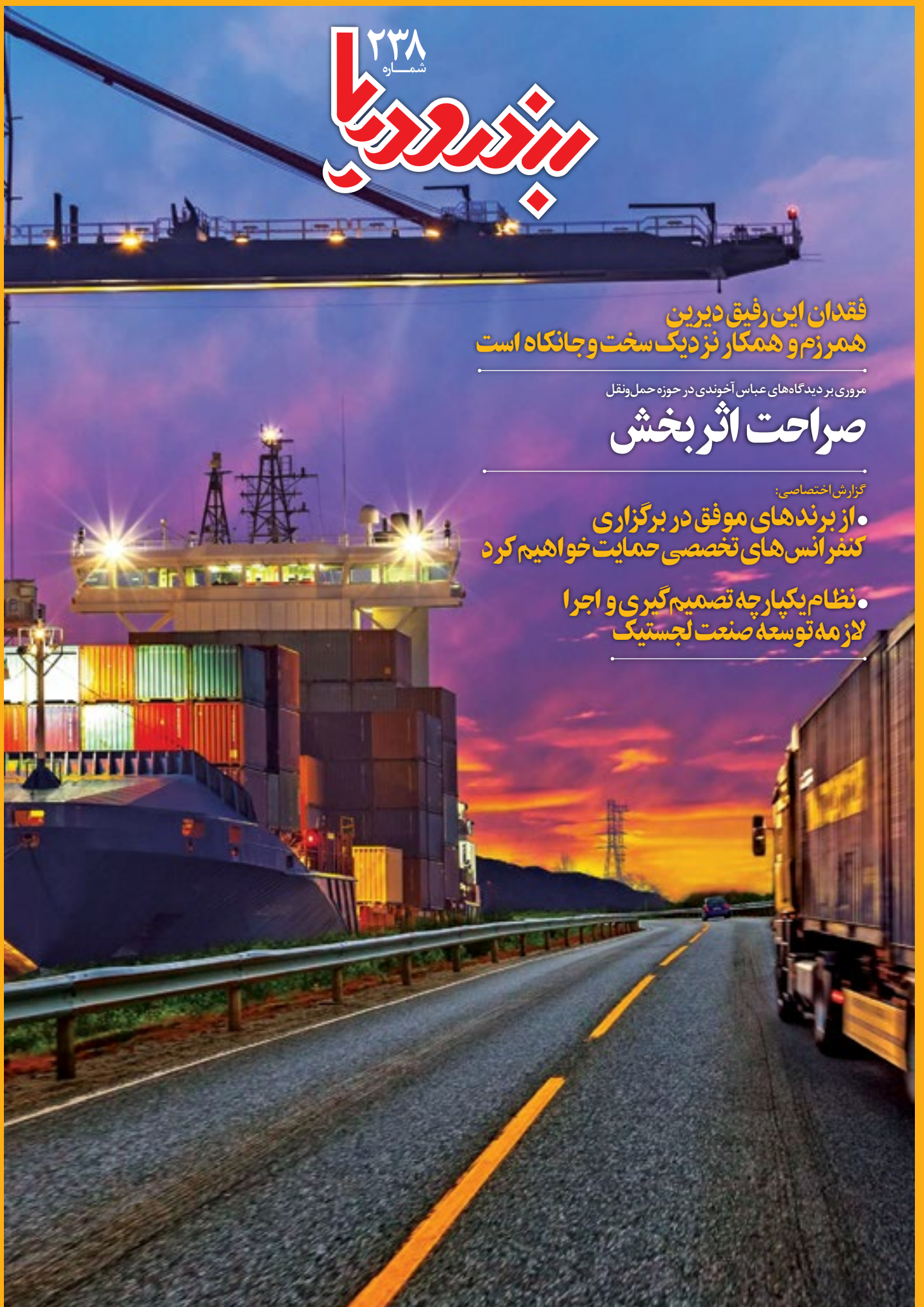
مروری بر دیدگاه‌های عباس آخوندی در حوزه حمل‌ونقل

## صراحت اثر بخش

گزارش اختصاصی:

• از برندهای موفق در برگزاری  
کنفرانس‌های تخصصی حمایت خواهیم کرد

• نظام یکپارچه تصمیم‌گیری و اجرا  
لازمه توسعه صنعت لجستیک



مدیریت مهندسی ( طراحی، خرید، ساخت و نصب ) ترمینالهای 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

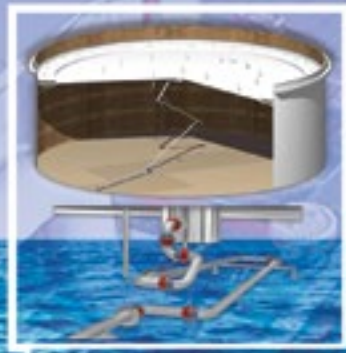


بازوی بارگیری دریایی موبایل



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, Ginza 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 ۳۵ (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 رجایی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- ✓ نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- ✓ 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 رجایی - 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

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





سازمان ملی سازمان بندر و دریانوردی  
جمهوری اسلامی ایران

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



دارای رتبه ۶ در رشته تولید نرم افزارهای سفارش مشتری از شورای عالی انفورماتیک کشور



مجموعی خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرویسشماره ۰۲۰۰۰

SMS

صاحب برند اولین نرم افزار مدیریت هوشمند تریمینال های کانتینری (TCIS™) در کشور



برنده جایزه سوم طرح برتر آسیای اکترونیکی (E-ASIA) در سال ۲۰۱۶ برای عملیات سازی سامانه مدیریت عملیات آلاین متفرقه در ۲۲ بندر تجاری کشور



و اینک سامانه جدید مدیریت تریمینال های کانتینری  
و هیاب™ (TCIS™)

- ✓ پوشش کامل عملیات تریمینال های کانتینری
- ✓ ابزار های فرماندهی عملیات
- ✓ ثبت عملیات هیابی بر فرخواست
- ✓ امکان ثبت آلاین و آفلاین عملیات
- ✓ پوشش کامل خدمات استادی و مالی
- ✓ مونیتورینگ کرایه‌های و سده بندی
- ✓ جست و جوی آلاین و کرایا
- ✓ عملیات گزینشی و سرخ

آدرس: خیابان فلک اسلامبولی پلازده، خیابان سی و سوم پلاک ۲۵ طبقه سوم

وب سایت: [www.nshyab.ir](http://www.nshyab.ir)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۶۸۸۷

پست الکترونیک: [info@nshyab.ir](mailto:info@nshyab.ir)

فکس: ۰۲۱-۸۸۸۶۸۸۷



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 متین 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](http://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 بکارگیری 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

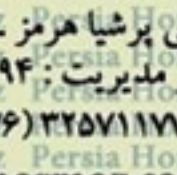
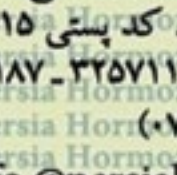
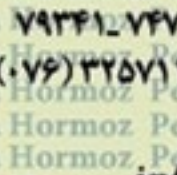


حوض شناور (داک دلفین) به ابعاد ۴۲ × ۲۴۰ متر با قابلیت بالابری کشتی های با ظرفیت حمل ۸۰ هزار تن



سیستم بالا بر 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 (۳۲۵۷۱۱۹۴) (۰۷۶)

فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۳۲۵۷۱۱۷۷) (۰۷۶)

پست الکترونیک: info@persiahormoz.com



# 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  
دفتریندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۰ فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۱  
وبسایت: [www.betaco.org](http://www.betaco.org) پست الکترونیک: [info@betaco.org](mailto:info@betaco.org)

[www.betaco.org](http://www.betaco.org)

[pr@betaco.org](mailto:pr@betaco.org)

[telegram.me/iranbeta](https://t.me/telegram.me/iranbeta)

ISO 9001

Registered Firm

IMQ

ISO 14001

Registered Firm

IMQ

OHSAS 18001

Registered Firm

IMQ





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 : ۱/۵ هکتار  
ظرفیت :  
خودرو سبک : ۲۵۰۰ دستگاه  
خودرو سنگین : ۷۰۰ دستگاه  
محل احداث : اسکله شهید رجائی ( بندر عباس )



با هدایت و پشتیبانی سازمان بنادر و دریانوردی ایران



برگزار کننده: شرکت دانش پژوه بنادر ایرانیاپان



# 14<sup>th</sup> TRANS Middle East TEHRAN 2017

بزرگترین رویداد حمل و نقل و لجستیک خاورمیانه برای اولین بار در ایران

کنفرانس تخصصی به همراه نمایشگاه جانبی

محل برگزاری: هتل پارسیان استقلال تهران

زمان برگزاری: شنبه ۶ بهمن ۱۳۹۵

PARSIAN ESTEGHLAL INTERNATIONAL HOTEL, TEHRAN, ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN  
TUESDAY 24 AND WEDNESDAY 25 JANUARY 2017

Follow us on:



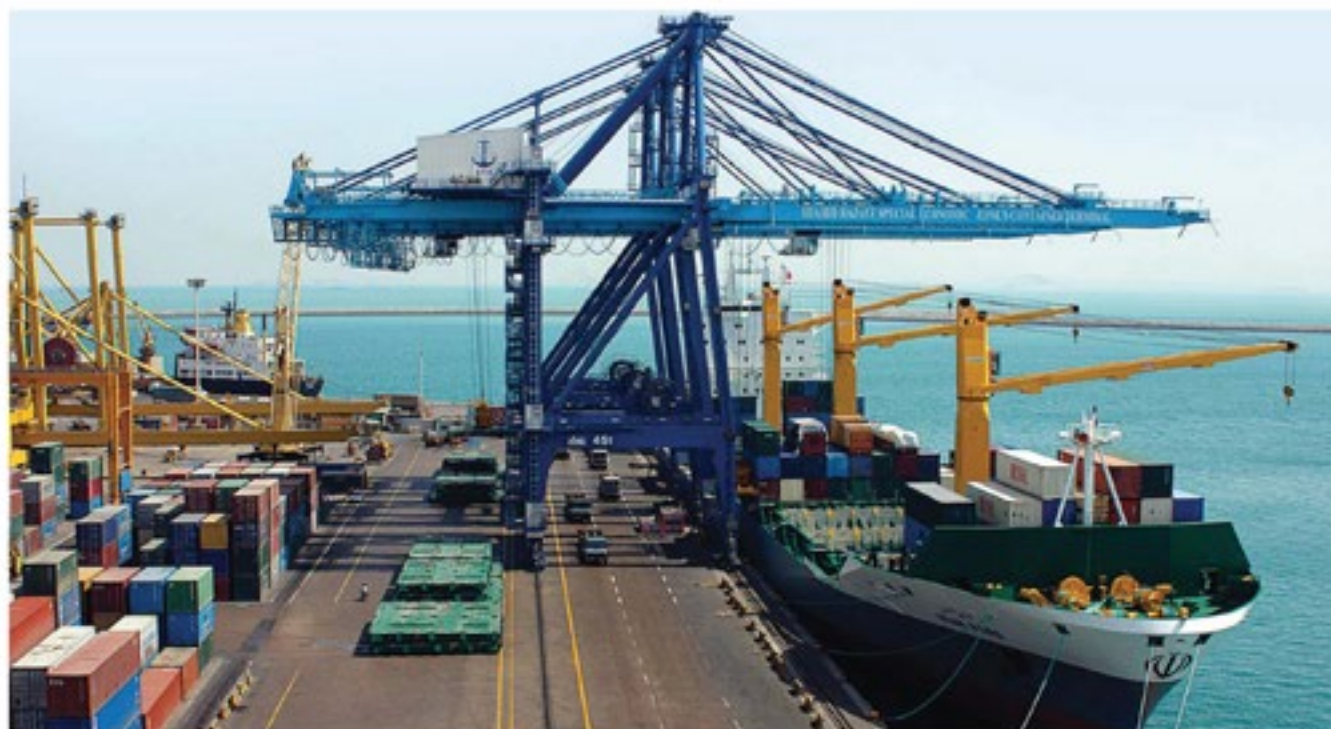
Associate Member



حامیان این رویداد



Supported Member



فرصتی استثنایی برای توسعه کسب و کار و افزایش همکاریهای منطقه ای و بین المللی برای همه سرمایه گذاران و سرمایه پذیران  
نمایشگاه جانبی فرصتی بی نظیر و حرفه ای برای مذاکرات تجاری و عقد قراردادهای بین المللی

با حضور بیش از ۶۰ غرفه نمایشگاهی خارجی و داخلی

۳۰ سخنران کلیدی داخلی و خارجی

بیش از ۳۰۰ نفر کارشناس و متخصص حوزه حمل و نقل و لجستیک

و حضور شرکتهای فعال در زمینه حمل و نقل و لجستیک خاورمیانه

چشم انداز جهانی اقتصاد ایران

فرهنگهای تجاری ایران پس از برجام

سرمایه گذاری و تامین مالی پروژه ها

مدیریت زنجیره تامین در ایران

فن آوریها و مکانیزاسیون پیشرفته در بنا در

توسعه خدمات بندری در کلاس جهانی

اقدامات اجرایی پس از برجام در حوزه حمل و نقل و لجستیک

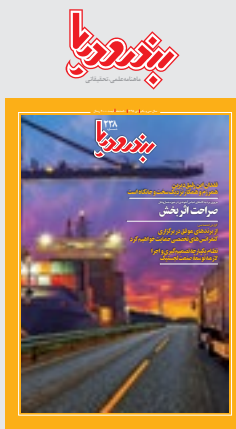
اتوماسیون و یکپارچه سازی خدمت حمل و نقل

محورهای تجاری آسی

برای کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام لطفاً با دبیرخانه کنفرانس تماس حاصل فرمایید

تلفن: +۹۶۱۱۳۹۶۱۳-۰۲۱۸۸۸ / فکس: +۹۶۸۹۹۶۸۸-۰۲۱۸۸۸

Email: info@pmac.ir - www.pmac.ir



سال سی و یکم ■ شماره ۲۳۸ ■ دی ۱۳۹۵

صاحب امتیاز « سازمان بنادر و دریانوردی  
مدیر مسئول « دکتر هادی حق شناس  
سردبیر « یونس غربالی مقدم  
مدیر داخلی « دکتر عبدالرحیم رحیمی  
مدیر اداری « جواد جهاندار  
دبیر تحریریه و امور بین الملل « فرید قادری  
تحریریه « حسن سوری | مهدی دهمدار | فریما صالح  
مدیر روابط عمومی « مجتبی بحیرایی  
نظارت فنی چاپ « خشایار جعفری  
مدیر هنری و صفحه آرایی « پویا ملک‌سیر  
عکس « یاسر علی بخشی  
ویراستار « رامین جهان‌پور  
مدیر بازرگانی « نسرین غلامی  
مجری طرح « شبکه خبری - تحلیلی صنعت حمل‌ونقل (تین‌نیوز)  
چاپ « هنر سرزمین سبز  
نشانی دفتر ماهنامه « تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه  
جهان‌کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی  
کد پستی ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱  
تلفکس ۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹  
شماره پیامک « ۱۰۰۰۸۸۱۹۰۶۳۰  
صندوق پستی ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵  
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 می‌باشد.  
علاقه‌مندان 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  
زیرساخت‌های حمل و نقل آبی (PIANC) است.

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



۱۴  
فقدان این رفیق  
دیرین، هم‌رزم  
و همکار نزدیک  
سخت و جانگناه است



۱۸  
مروری بر  
دیدگاه‌های عباس  
آخوندی در حوزه  
حمل‌ونقل



۲۶  
از برندهای موفق  
در برگزاری  
کنفرانس‌های  
تخصصی حمایت  
خواهیم کرد



۳۰  
نظام یکپارچه  
تصمیم‌گیری و اجرا،  
لازمه توسعه صنعت  
لجستیک



۳۲  
تغییر پارادایم،  
ضرورت توسعه کشور  
است

آیا عملکرد لجستیک بندری در ایران رضایت بخش است؟

## مولفه‌های مهم در بهبود شاخص لجستیک بندری

فعالان اقتصادی برای انتخاب پروژه جهت سرمایه‌گذاری یا فعالیت در حوزه خاص و یا انتخاب کشوری برای کسب و کار، فرصت مطالعه در همه امور کشورها یا موضوع مورد سرمایه‌گذاری را ندارند، بلکه باریابی چند شاخص از طریق نهادهای بین‌المللی مورد اعتماد، بخش عمده تصمیم‌سازی انجام می‌شود. به‌عنوان مثال، وقتی در کشوری ثبات ارزی وجود ندارد، یا نرخ تورم دورقمی است و یا فرایندهای قوانین کار، مالیاتی، پول و... شفاف نیست و بوروکراسی طولانی دارد که این مسئله قطعاً می‌تواند در تصمیم‌گیری سرمایه‌گذار موثر واقع شود.



هادی حق‌شناس

گرچه بیش از دو دهه بحث ترانزیت کالا از شمال به جنوب یا غرب به شرق از مسیر ایران به دلیل کوتاهی مسیر و امن بودن مطرح است، اما هیچ‌گاه اقدام عملی متناسب با ظرفیت ایجاد شده انجام نگرفته است. مشکل فقط زیرساخت‌ها نیست. اتفاقاً، امروز تنها از بخشی از زیرساخت‌های ایجاد شده بهره گرفته می‌شود و بخش عمده‌ای از زیرساخت‌ها، مثل راه‌آهن متصل به بنادر جنوب و شمال کشور و همچنین اسکله‌ها و باراندا؛‌های شمال و جنوب کشور بلااستفاده باقی مانده است. حلقه مفقوده عدم تحقق، زیرشاخص‌های لجستیک بندری است. یعنی نبود آ‌ی‌تی مناسب بین سامانه‌های دولتی و شرکت‌های خصوصی برای تحقق ورود و خروج کالا از مسیر ایران است. اگر مانند ایجاد بانک‌های خصوصی در ایران که توانسته سطح ارائه خدمات به مشتریان بانک‌های دولتی را افزایش دهند می‌توانستیم زنجیره‌های گمرکی بندر، پایانه‌ها، نیروی انتظامی و... خصوصی برای عبور کالا از مسیر ایران ایجاد کنیم، آن‌گاه مطمئناً خدمات بندر، گمرک، پایانه‌ها، نیروی انتظامی و... برای ترانزیت کالا از مسیر ایران ارتقا پیدا می‌کند. واردات و صادرات کالا به کشور دلیل اجباری بودن، نه در زمان معقول و همچنین با هزینه غیرمتعارف انجام می‌گیرد، اما برای ترانزیت کالا، زمان و هزینه باید متعارف و معقول باشد و گرنه آن‌چه می‌شود که تاکنون شده است.

توجه به کارایی فرایندهای ترخیص کالا، کیفیت زیرساخت‌های تجاری و جابه‌جایی کالا، سهولت دسترسی به کالاهای مورد نظر و در نهایت کیفیت خدمات لجستیکی و توانایی و تعقیب و ردیابی کالای ارسالی، مولفه‌های مهمی هستند که می‌توانند منجر به بهبود شاخص لجستیک بندری ایران عزیز شود. اگر چنین بهبودی ملموس باشد، آن‌گاه سرمایه‌گذاران، ایران را با حداقل هزینه تبلیغاتی یا سیاسی برای سرمایه‌گذاری در انتقال کالا به مقاصد معلوم دیگر انتخاب می‌کنند. به امید آن روز.



رهبر معظم انقلاب اسلامی از تحال حجت الاسلام والمسلمین هاشمی رفسنجانی را تسلیت گفتند

## فقدان این رفیق دیرین، هم‌رزم و همکار نزدیک سخت و جانگاہ است

بین الحرمین کربلای معلی بود به کلی بگسلد و وسوسه خناسانی که در سال‌های اخیر با شدت و جدیت در پی بهره‌برداری از این تفاوت‌های نظری بودند، نتوانست در محبت شخصی عمیق او نسبت به این حقیر خلل وارد آورد.

او نمونه‌ی کم‌نظیری از نسل اول مبارزان ضد ستم‌شاهی و از رنج‌دیدگان این راه پرخطر و پرافتخار بود.

سال‌ها زندان و تحمل شکنجه‌های ساواک و مقاومت در برابر این همه و آن‌گاه مسئولیت‌های خطیر در دفاع مقدس و ریاست مجلس شورای اسلامی و مجلس خبرگان و غیره، برگ‌های درخشان زندگی پر فراز و نشیب این مبارز قدیمی است.

با فقدان هاشمی این جانب هیچ شخصیت دیگری رانمی‌شناسم که تجربه‌ای مشترک و چنین درازمدت را با او در نشیب و فرازهای این دوران تاریخ‌ساز به یاد داشته باشم.

اکنون این مبارز کهن سال در محضر محاسبه الهی با پرونده‌ای مشحون از تلاش و فعالیت گوناگون قرار دارد، و این سرنوشت همه ما مسئولان جمهوری اسلامی است.

غفران و رحمت و عفو الهی را برای وی از صمیم قلب تمنای کنم و به همسر گرامی و فرزندان و برادران و دیگر بازماندگان ایشان تسلیت عرض می‌کنم.

غفرالله لنا وله  
سید علی خامنه‌ای

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی با صدور پیامی، ارتحال رفیق دیرین و همسنگر و همگام دوران مبارزات نهضت اسلامی حضرت حجت الاسلام والمسلمین آقای حاج شیخ اکبر هاشمی رفسنجانی را تسلیت گفتند.

متن پیام تسلیت رهبر معظم انقلاب اسلامی به شرح زیر است:

بسم الله الرحمن الرحيم  
انا لله و انا اليه راجعون

با دریغ و تاسف خیر درگذشت ناگهانی رفیق دیرین، و همسنگر و همگام دوران مبارزات نهضت اسلامی، و همکار نزدیک سال‌های متمادی در عهد جمهوری اسلامی جناب حجت الاسلام والمسلمین آقای حاج شیخ اکبر هاشمی رفسنجانی را دریافت کردم. فقدان هم‌رزم و همگامی که سابقه همکاری و آغاز همدلی و همکاری با وی به ۵۹ سال تمام می‌رسد، سخت و جانگاہ است. چه دشواری‌ها و تنگناها که در این ده‌ها سال بر ما گذشت و چه همفکری‌ها و همدلی‌ها که در برهه‌های زیادی ما را با یکدیگر در راهی مشترک به تلاش و تحمل و خطرپذیری کشانید. هوش و افر و صمیمیت کم‌نظیر او در آن سال‌ها، تکیه‌گاه مطمئنی برای همه کسانی که با وی همکار بودند به‌ویژه برای این جانب به شمار می‌آمد. اختلاف‌نظرها و اجتهادهای متفاوت در برهه‌هایی از این دوران طولانی هرگز نتوانست پیوند رفاقتی را که سرآغاز آن در



## پیام تسلیت رئیس جمهور در پی درگذشت حجت الاسلام والمسلمین هاشمی رفسنجانی بزرگمردی که به حق سنگ زیرین آسیای نظام بود

بسم الله الرحمن الرحيم  
إنا لله وإنا إليه راجعون

وَمِنَ النَّاسِ مَنْ يَشْرِي نَفْسَهُ ابْتِغَاءَ مَرْضَاتِ اللَّهِ وَاللَّهُ رَؤُوفٌ بِالْعِبَادِ

در ایام سوگ فاطمه معصومه (س) وشهادت مظلومانه امیرکبیر، ایران به سوگ سردار شایسته خویش نشست و قهرمان ملی مبارزه با استبداد و استعمار، سرپرستان حق نهاد.

حضرت آیت الله اکبر هاشمی رفسنجانی فرزند ثابت قدم روح الله، همراه و همدل دیرین رهبری، چهره ممتاز و تاریخ ساز انقلاب اسلامی و دلسوز واقعی مردم؛ پس از عمری مجاهدت و صبوری به ملاقات حق شتافت. تاریخ چه تقدیر پر معنایی داشت که آن اسطوره حلم و تحمل و ایمان و اعتدال، در روزی به دیدار خداوند متعال شتافت که نقطه آغاز خیزش و قیام ملت در دفاع از خمینی کبیر، بنیان گذار انقلاب اسلامی بود. سخن گفتن از هاشمی که سال هادر کنار او بودم برای من بسیار دشوار است. وی در طول مبارزات مردم ایران تحت زعامت امام بزرگوار، یک انقلابی تمام عیار بود. سال ها زندان و شکنجه، او را از راه آن مراد جدا نکرد. او همواره یکی از پیشگامان بنام انقلاب اسلامی بود. او بود که از قم تا نجف و از پاریس تا تهران هرگز امام و مرادش را تنها نگذاشت. هاشمی از معماران برجسته نظام جمهوری اسلامی ایران است؛ قانون اساسی، مجلس شورای اسلامی، مجلس خبرگان رهبری، ریاست جمهوری، مجمع تشخیص مصلحت نظام، حزب جمهوری اسلامی، سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، جهاد سازندگی و تمام نهاد های انقلاب اسلامی مدیون تدبیر و آینده نگری این مرد فداها است.

امروز اسلام سرمایه ای پرارزش، ایران امیری بزرگ، انقلاب اسلامی پرچمداری شجاع و نظام مدبری کم نظیر از دست داد.

او محبوب امام بود و خادم مردم؛ هر کجا که او مسئولیت آن را بر عهده داشت، مایه آرامش امام و رهبری و مردم بود. او تحلیل گیری توانا بود که جهان را به خوبی می شناخت. خطبه های نمازش در روزهای سخت دفاع مقدس به همه روحیه می داد. او در مظلومیت،

چون بار دیرینش شهید بهشتی بود و ناسپاسی ها را به آسانی تحمل می کرد. هاشمی هیچ گاه از جنگ نهراسید ولی همواره صلح را گرامی می داشت؛ هم فرمانده شجاع میدان های جهاد و شهادت بود و هم قهرمان مذاکره برای پایان جنگ. سخن گفتن از بزرگمردی که به حق سنگ زیرین آسیای نظام بود، ساده نیست. محرم امام و یاور بی بدیل مقام معظم رهبری بود. برای ایران و ایرانی، آرزوهای بزرگی داشت و تا جان داشت برای سربلندی میهن اسلامی کوشید. بسیار جفا دید و بسیار وفا کرد. با انحراف از مسیر اعتدال اسلامی سرسازش نداشت و مصلحت نظام را از هر امری بالاتر می دانست. مردم فهیم ایران، قدر خادمان خود را به خوبی می شناسند و دینشان را به سردار سازندگی ادا خواهند کرد.

نام هاشمی بزرگ تر از آن است که احدی بتواند نقش آفرینی و حضور موثر او را در برگ برگ تاریخ نهضت اسلامی، از ابتدای مبارزات در دهه چهل تا پیروزی انقلاب، و از سابقه بی بدیل و درخشان او در مدیریت دفاع مقدس تا همه مقاطع حساس تا واپسین دقائق زندگانی ایشان، و حیات همیشگی او در قلب مردم قدرشناس ایران عزیز انکار کند. که پیر و مراد همه ما خمینی عزیز قدس الله نفسه الزکیه فرمود: «بدخواهان بدانند که هاشمی زنده است چون نهضت زنده است.»

این جانب با اعلام سه روز عزای عمومی و یک روز تعطیل رسمی؛ مصیبت بزرگ فقدان این قهرمان ملی، اندیشمند بزرگ اسلامی و سرمایه بی بدیل نظام جمهوری اسلامی ایران را محضر حضرت بقیه الله روحی له الفداه، مقام معظم رهبری، مراجع عظام تقلید، علما و فضلا، شخصیت های انقلاب و نظام، ملت قدرشناس ایران به خصوص مردم شریف استان کرمان و شهر رفسنجان، همه یاران و دوستان ارادتمندان ایشان به ویژه خانواده گرامی، همسر مکرمه و صبور و همچنین فرزندان و برادران آن مجاهد نستوه صمیمانه تسلیت می گویم و از درگاه خداوند متعال برای آن مرد بزرگ علو درجات و همجواری با ائمه اطهار (ع) و مرادش امام خمینی (ره)، همزمان و شهدای انقلاب اسلامی، و برای همه بازماندگان صبر و اجر مسالت می دارم.

حسن روحانی  
رئیس جمهوری اسلامی ایران

www.president.ir





پیامتسلیت وزیر راه و شهرسازی در پی درگذشت حجت الاسلام والمسلمین هاشمی رفسنجانی

## هاشمی مردی از تبار ایران

زیسته بود. او جغرافیای ایران و نقش آن را در منطقه و جهان نیز خوب می دانست. او این حقیقت را خوب دریافته بود که نه تنها امنیت ایران که امنیت منطقه به آبادانی ایران و همسایگانش وابسته است و با این فهم دولتش را راهبری کرد. لذا، او را می توان معمار سیاست همبستگی منطقه ای در روزگاران معاصر دانست. موضوعی که بعدها پس از دست به دست شدن قدرت، دولت پیشین هیچ گاه نتوانست درک کند و دستاوردهای او و ثروت و قدرت ملی ایرانیان را به رایگان ارزانی دشمنان کرد. و اینک بازگشت به آن نقطه ای که او ما را بدان جا برده بود، نیازمند تدبیر، رنج ببری و فداکاری فراوان است. و البته پرهزینه و زمان بر است. از همین روی، سیاست ورزان جهان او را سیاستمداری فراتر از ایران و مردی از بزرگان منطقه و جهان به شمار می آورند. و در غم از دست دادن او نه به ملت ایران که به خود تسلیت می گویند. و ملت در فراق او نه برای او که برای خود گریه می کنند و این ویژگی سیاستمداران بزرگ است.

قطعاً عملکرد پیر مصلحت اندیش ما چون هر سیاستمدار دیگری امکان نقد دارد و باید به نقد آن پرداخت که بی تردید این کار توسط ناقدان انجام خواهد شد. لیکن، نکته مهم سوگیری، و کارکرد او در فراز و نشیبها و گردنه های سخت تاریخی و پرتگاه های هولناک سیاسی است. هاشمی در این عرصه سرافراز زیست. شناخت منافع ملی و اصرار بر حفظ آن، خستگی ناپذیری، بردباری در عین جگرخستن، هزینه پرداختن و فداکاری مایه آن شد تا پس از یک نشیب طولانی، او یکبار دیگر به قله ی عزت و محبوبیت بازگردد و مظلومانه با ما وداع گوید و ما را به تفکر در احوال خویشتن دعوت کند. یادش گرامی و راهش پر رهرو باد. مرگی چنین میانه میدانم آرزوست.

عباس آخوندی  
وزیر راه و شهرسازی

www.mrud.ir

هاشمی مردی از تبار ایران بود. او در اوج عزت، محبوبیت و مظلومیت ما را ترک کرد و برای ما میراث گران بهایی از سیاست ورزی ملی به جای گذاشت. بی تردید، او جزء معدود سیاستمداران معاصر ایران بود که ایران را می فهمید و در برهه های حساسی از تاریخ ایران نقش بی بدیلی ایفا کرد.

ایران در سده ی اخیر کمتر سیاستمداری در تراز ایشان به خود دیده است. او خردمند و دلیر بود؛ نه تنها به این دلیل که مبارزه کرد و با دشمن جنگید بلکه، به این دلیل که بار مذاکرات صلح را با هوشمندی و حس وطن دوستی بر دوش کشید. او هم چنانکه به عنوان جانشین امامش مسئولیت فرماندهی جنگ را بر عهده گرفت، به همراه امام (ره) جام زهر را نیز نوشید تا ملتی ننوشند. این معنی سیاست ورزی ملی است. فراتر از جنگ، او هر بار که ابر تیره و غبار دسیسه و کینه از مندان آسمان سیاست ایران را مه آلود می کرد، قامت می کشید، سخن می گفت و راه را به آزادگان و آزادی خواهان نشان می داد تا وسواسان خناس ایران را به بیراهه نبرند. بارها دیدیم که فرصت طلبان دهن همت در تمنای قدرت چه شکافها که در دل مردم ایران ایجاد کردند و او با سر پنجه تدبیر، صبوری و فداکاری آن ها را به هم آورد و در ایجاد یکپارچگی ملی کوشید.

آری، هاشمی دل در گرو ایران داشت و برای عمران و آبادانی آن رنج بسیار کشید. هنوز آهنگ صدای او در گوش من پیچد که می گفت: «فردا ممکن است ما نباشیم ولی، فرزندانمان که هستند، آینده که هست. ایران که هست، فردا دنیا شتابی دارد که باید آهنگ آن را امروز شروع کنیم». این حس کم نظیری است. و در کم تر سیاستمداری در روزگاران اخیر یافت می شود. او از جمله معدود سیاست پیشه گانی بود که ایران را می فهمید و تصور روشنی از این سرزمین بر فراز زمان و مکان در ذهن داشت. او با تاریخ معاصر ایران آشنا بود و بزرگان آن را می شناخت و در اندیشه ی خود با آنان



پیام معاون وزیر راه و شهرسازی به مناسبت ارتحال حجت الاسلام والمسلمین هاشمی رفسنجانی

## پرچم سازندگی را پس از دفاع مقدس برافراشت

پرچم سازندگی را پس از دفاع مقدس برافراشت و کشور را به کارگاهی فعال و رزمندگان دیروز را به سازندگان امروز کشور تبدیل کرد او همانی بود که با تدبیر و دوراندیشی اجازه نداد تا نبود امام لطمه‌ای به انقلاب و کشور بزند و با زیرکی در سیاست و فرصت شناسی مسیر انقلاب را هموار کرد. او در حمایت از انقلاب قاطع و بدون تردید وارد میدان می‌شد دشمنان به خوبی نقش و توانایی او را می‌دانستند و جانش را هدف گرفتند تا شاید با رفتن او انقلاب را با بن بست مواجه کنند. لکن چون جانش را نتوانستند نشانه روند عرض و آبروی او را نشانه گرفتند. مردی بود که با یاد خاطره‌ای از شهید بهشتی که «به بهشتی گفتم این تهمت‌های تلخ آزارت نمی‌دهد؟ او گفته بود آسیاب به نوبت است و نوبت تو هم خواهد رسید» و چنین نیز شد و این بار آسیاب او سخت‌تر آزارش داد و چرخ روزگار به گونه‌ای چرخید که می‌توان او را مظلوم‌ترین یاور صبور انقلاب نامید که در راه حفظ انقلاب و وحدت مردم همه تلخی‌ها را به جان خرید و تحمل و مقاومت کرد. امروز او ظاهر دیگر در میان ما نیست اما همان‌طور که امام خمینی (ره) در جان و دل ایرانیان زنده است و همچون خمینی زنده و چونان امیرکبیر نشانی از عزت ایرانیان است. ارتحال او را به همه دوستداران انقلاب و امام و رهبری به ویژه به خانواده آن عزیز سفر کرده تسلیت می‌گوییم و آرزوی علو درجات برای ایشان در جوار شهدای کربلا و انقلاب اسلامی داریم.

محمد سعید نژاد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

خبر تکان دهنده و تاسف آور بود نامی که قریب به نیم قرن همواره قریب انقلاب و آزادی و استقلال ایران زمین بوده دیگر در میان ما نیست. خبر این بود «قلب هاشمی رفسنجانی از حرکت ایستاد و روح بزرگ او به ملکوت اعلی پیوست.» خبری که نه تنها ایران بلکه همه جهان را دچار شوک کرد و مومنین و انقلابیون را نگران و عزادار کرد.

عزادار مردی که جوانی خود را صرف مبارزه با استبداد و خودکامگی نظام شاهنشاهی کرده بود. عالمی عالی‌قدر و دانشمندی نواندیش که با هر روز اندیشه‌ها و تفکرات مرجع و مریدش امام خمینی (ره) و با تکیه بر هوش و ذکاوت فردی و درک عمیق از دنیای سیاست و شناخت از اسلام محمدی در استقرار جمهوری اسلامی نقشی بی‌بدیل و تأثیری شگرف داشت و با آگاهی از تاریخ سیاسی ایران و جهان و درک وسیع فرصت‌ها و تهدیدها و نگاهی عمیق به آینده ایران پایه‌گذاری حکومتی بود که امروز در حیات سیاسی جهان و منطقه از اقتداری مثال‌زدنی برخوردار است. او در امور سیاسی و دفاع مقدس ایران را در مراحل مختلف هدایت کرد و مرجعی بود برای وحدت و یکپارچگی نیروهای ارتش و سپاه و بسیج و با تکیه بر اعتماد امام همه همت خود را برای انتقال واقعیت‌های جنگ و جبهه به کار برد و نماد مردی بود که بیشترین تعلق را به امام داشت.

همچون امیرکبیر بنیان‌گذار ایران نوین از دین، علم و فناوری در کنار هم و هم‌زمان برای پیشرفت کشور بهره برد که مورد تحسین همه نسل‌ها خواهد بود. بیشترین عشق را به مردم و آزادی آن‌ها داشت. کسی که با نگاهی عمیق و تکیه بر قدرت مردم و تعامل جهانی



مروری بر دیدگاه‌های عباس آخوندی در حوزه حمل و نقل

## صراحت اثر بخش دوران دولت سالاری به پایان رسیده است

**عاطفه نامداری:** از روزی که عباس آخوندی به عنوان تنها گزینۀ دولت یازدهم برای تصدی وزارت راه و شهرسازی معرفی شد، منتقدان او آستین‌هایشان را بالا زدند تا از تصدی او جلوگیری کنند اما او از مجلس رای اعتماد گرفت و خیلی زود به عنوان یکی از پرکارترین وزرای کابینه دولت تدبیر و امید شناخته شد. عباس آخوندی، پیش‌تر به عنوان یکی از منتقدان اصلی سیاست‌های اقتصادی احمدی نژاد در زمینه خصوصی سازی و مسکن مهر شناخته می‌شد و همین موضوع تا امروز هم برای او دردسرهایی ایجاد کرده است. البته این نخستین بار نیست که آخوندی با عنوان وزیر راه و شهرسازی در کابینه دولت قرار گرفته است. او پیش‌تر هم در دوره‌ای که به عنوان دوره سازندگی از آن یاد می‌شود، وزیر دوره دوم دولت آیت‌الله هاشمی رفسنجانی بود. آخوندی در نخستین روزهای وزارتش در دوره روحانی مشروح برنامه‌های خود را اعلام کرده بود. عدالت محوری، توجه به حقوق شهروندی، ایجاد یکپارچگی و سازگاری درونی، تولید ثروت، مقابله با فساد مالی و برنامه‌ریزی بر اساس دوره‌های زمانی مشخص، مهم‌ترین محورهایی بود که آخوندی در برنامه خود بر آن‌ها تأکید داشت.

بنادر و پس کرانه‌ها و اتصال خطوط ریلی با بندر و هم‌برای گسترش و نوسازی ناوگان هوایی که همه به عنوان زیربنایی برای گسترش ترانزیت و حمل و نقل چندوجهی شناخته می‌شوند. و البته به گفته خودش به دنبال مشارکت بخش خصوصی واقعی بود که به قواعد بازار پایبند باشند. او پیش از تصدی وزارت راه و شهرسازی هم به روند خصوصی سازی در دولت‌های نهم و دهم انتقاد کرد و آن را در تضاد با اصالت خصوصی سازی دانست.

با این حال اگرچه یکی از دلایلی که او را برای استیضاح به مجلس کشاند، موضوع «بی‌توجهی به ارتقای سطح ایمنی و گسترش حمل و نقل هوایی» بود، پس از انعقاد قرارداد برای خرید صد فروند هواپیما از شرکت ایرباس فرانسه و تحویل نخستین فروند از این هواپیماها، بازهم به تجمّل گرایی متهم شد. منتقدان او می‌گفتند طرح‌هایی با اولویت بیشتر روی زمین مانده و نیازی به هواپیما نداریم.

پس از مرور کوتاهی بر حوزه‌های اصلی فعالیت آخوندی در زمینه مسکن و ناوگان هوایی، ماهنامه بندر و دریا در ادامه به بیان دیدگاه‌های او در بخش بنادر، حمل و نقل دریایی، مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی برای توسعه زیرساخت‌های بندری و ترانزیت می‌پردازد. با توجه به ضرورت نشر و بازخوانی این دیدگاه‌ها برای توسعه کشور، اظهارنظرهای وزیر راه و شهرسازی، زیر عنوان‌های مشخص مطرح شده است.

آخوندی، یکی از وزرای دولت تدبیر و امید است که همه او را به صراحتش می‌شناسند. صراحتی که در میان دولتمردان، در دهه‌های اخیر کم‌تر به چشم آمده است. این صراحت، البته برای او دردسرهای زیادی درست کرد. پیش از برجام انتقاد برای پیگیری نکردن مشکلات مسکن مهر و ساماندهی بازار مسکن، انگ‌عزل و نصب‌های بدون دلیل و حذف نیروهای مؤمن و انتقاد از بی‌توجهی اش به ارتقای سطح ایمنی و گسترش حمل و نقل هوایی در کنار انتقادهای صریح او از مسکن مهر، دستمایه‌ای برای طرح استیضاح او در مهرماه ۱۳۹۴ شد. به اعتقاد او طرح مسکن مهر، طرحی پوپولیستی بود که تعادل بازار مسکن را برهم زد: «در دولت‌های نهم و دهم با این شعار عامه‌پسند که نیازی به پس‌انداز برای خانه‌دار شدن نیست و با ۵۰۰ هزار تومان می‌توان خانه‌دار شد، عادت پس‌انداز از بین رفت... در حالی که مصرف بدون پس‌انداز مسکن در اقتصاد، حتما تورم دارد و سیاست شکست‌خورده‌ای در تمام دنیا داشته است.» طرحی که در دوره دولت احمدی نژاد پا گرفته بود و به گفته آخوندی، تا امروز همچنان بار مالی برای دولت به همراه داشته است. طرحی که منجر به ساختن خانه‌هایی شد که بسیاری از آن‌ها، اکنون هیچ متقاضی ندارند.

با لغو تحریم‌ها و برقراری دوباره ارتباط‌های مالی، آخوندی یکی از وزرای بود که برای جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و خارجی پیش قدم شد؛ هم در حوزه توسعه



### ماموریت سازمان بنادر و دریانوردی قدرت فقط اعمال حاکمیت نیست

او در آذرماه سال ۱۳۹۳ در حاشیه عقد قرارداد با شرکت‌های خصوصی درباره ماموریت‌های پیش روی سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: «سازمان بنادر باید رویکرد خود را از مهندسی محض به رویکرد کارآمدی تغییر دهد تا رقابت پذیری کشور در منطقه بیش از پیش تقویت شود.»

#### فعالیت در عرصه توسعه تجارت ملی

به اعتقاد او سازمان بنادر و دریانوردی باید به عنوان یک سازمان فعال در عرصه توسعه تجارت ملی تلاش کند و مسئولان سازمان توسعه و تجارت باید بدانند که لازمه این کار جذب سرمایه‌های بخش خصوصی است. «حمایت مجلس از سازمان بنادر و دریانوردی، بسیار مهم است. چون بخش عمده‌ای از فعالیت‌های این سازمان در حوزه بین‌المللی است. سازمان بنادر و دریانوردی سازمانی است که در عین تمامیت ارضی با جوامع بیرونی ارتباط پیدا می‌کند و ایران را در سطح دریاهای آزاد نمایندگی می‌کند. از این رو موضوع هم از نظر سیاسی پراهمیت است و هم از لحاظ اقتصادی. بنابراین تصمیم‌گیری در این سازمان از حساسیت ویژه‌ای برخوردار است.»

آخوندی با بیان این که تصمیم‌گیری در سازمان بنادر به دلیل راهبری تجارت ایران و جهان، به لحاظ سیاسی، اقتصادی و اجتماعی بسیار حساس و مهم است، گفت: «بیش از ۹۰ درصد تجارت در حوزه حمل و نقل دریایی صورت می‌گیرد.»

#### تجدید نظر در مدیریت اقتصاد دریایی

او هم چنین در آیین گرامیداشت روز حمل و نقل سال ۱۳۹۴ با انتقاد از وجود قدرت بدون مسئولیت‌پذیری در بخش‌هایی از مدیریت کشور، گفت: «باید نظام آموزشی و مدیریتی در حوزه اقتصاد دریایی را مورد تجدید نظر قرار دهیم. ما به عنوان قدرت دریایی به مسئولیت خود عمل نکردیم. قدرت فقط اعمال حاکمیت نیست، باید بتوانیم منافع ملی و منافع دیگران را هم تامین کنیم.»

#### نگاه همه جانبه در برنامه‌ریزی و پروژه‌سازی

وزیر راه و شهرسازی که در همایش مدیران سازمان بنادر که در اسفندماه همان سال برگزار شده بود، خطاب به مدیران این سازمان گفت: «هنگامی که می‌خواهیم برای سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌ریزی کنیم، مقیاس ما نباید پروژه باشد. باید روشن شود که جایگاه بنادر ایران در جهان کجاست و مزیت رقابتی این بنادر با بندرهای منطقه و جهان

#### چیست؟

به گفته او رقابت‌پذیری در بنادر ایران به مولفه‌هایی همچون قوانین، مقررات، سهولت در ترانزیت، فناوری اطلاعات، مسائل سخت‌افزاری، پس‌کرانه‌ها، حمل و نقل ترکیبی و نحوه اتصال به سایر خدمات، بستگی دارد. «پس پیش از برنامه‌ریزی باید وضعیت و موقعیت واقعی همه این مولفه‌ها در بنادر ایران، در مقایسه با بنادر منطقه مشخص شود.»



### جایگاه بین‌المللی بنادر نباید بستر دریا را به مسائل ملی تقلیل داد

وزیر راه و شهرسازی در مردادماه ۱۳۹۲، در نخستین روزهای وزارتش، بر ضرورت جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بخش حمل و نقل تأکید کرد: «باید سطح کیفیت خدمات حمل و نقل مطابق با استانداردهای بین‌المللی ارتقا یابد... در حوزه بنادر و به‌طور کلی در اقتصاد ایران به تغییر الگو و مدل نیازمندیم.»

#### توسعه اقتصاد دریا محور در جایگاه بین‌المللی

او با تأکید بر جایگاه بین‌المللی بنادر، گفت: «در همه بنادر ایران و در حوزه‌های مختلفی از جمله تجهیز حمل و نقل ریلی، نوسازی ناوگان حمل و نقل و غیره آمادگی هرگونه سرمایه‌گذاری چه در حوزه بندر و چه در پس کرانه‌های بندری را داریم چرا که درصد هستیم با توسعه پس کرانه‌های بنادر، تولید قوری را از نظر بسته‌بندی و انبارداری در دستور کار قرار دهیم. در راستای توسعه مناطق آزاد، پیوستن بوشهر به این مناطق برای توسعه بسترهای سرمایه‌گذاری در دستور کار قرار گرفته و امیدواریم شاهد توسعه اقتصاد دریا محور باشیم. ما به عنوان یک وزارتخانه عملیاتی و اجرایی در چهارچوب سیاست‌های کلی، نخستین گام را برای نوسازی در سطح ملی و بین‌المللی بر خواهیم داشت و در قالب یک همکاری بین‌المللی و گسترده فعالیت خواهیم کرد.»

#### پایبندی به قواعد جهانی

وزیر راه و شهرسازی در آیین گشایش همایش ارگان‌های دریایی سال ۱۳۹۴ بر ضرورت ایجاد و افزایش رقابت‌پذیری در بنادر ایران به جای اتکا به مزایای نسبی تأکید کرد و گفت: «نباید بستر دریا را به مسائل ملی تقلیل داد. در این بستر همه قواعد جهانی چه از منظر نظامی، کشتیرانی، محیط زیست، اعلام دریایی، تجارت و حوزه‌های دیگر وجود دارد. ما در یک داد و ستد بین‌المللی با محوریت دریا روبه‌رو هستیم. اگر به کنوانسیون پیوستیم نباید از آن تخطی کنیم. پایبندی به قواعد جهانی را باید در عمل اثبات کنیم که همه حوزه‌های مرتبط با دریا اعم از ایمنی، تجارت، نظامی، کشتیرانی و غیره را شامل

می‌شود که همه این قواعد به سود منافع ملی ماست.

#### ایران، آغازگر نوسازی در منطقه

یکی از اقدام‌های وزارت راه و شهرسازی برگزاری همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل، مسکن و شهرسازی بود که در مهرماه سال ۱۳۹۴ در مرکز همایش‌های بین‌المللی صدا و سیما برگزار شد. او در این همایش که با حضور نمایندگان بخش‌های خصوصی و سرمایه‌گذاران دولتی چندین کشور منطقه، اروپا، آمریکا و کانادا برگزار می‌شود به حضار در همایش اعلام کرد که ایران آغازگر نوسازی منطقه خواهد بود.

آخوندی با تأکید بر این که نقطه تمرکز کردید در راه‌های بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب در ایران واقع شده است، گفت: «موقعیت استراتژیک ایران نشان می‌دهد که چقدر کشورمان به جهان و هم‌چنین جهان به ایران وابسته است. ایران موقعیت ممتازی در بخش‌های مختلف حمل و نقل جاده‌ای، هوایی، دریایی و ریلی دارد.»

#### باز یابی نقش ایران در صنعت جهانی دریانوردی

آخوندی اندکی بعد، در آیین گرامیداشت روز حمل و نقل سال ۱۳۹۴ با بیان این که صنعت حمل و نقل دریایی یک صنعت جهانی است و محدود به مرزهای ما نمی‌شود، گفت: «همیشه و هر وقت درباره صنعت حمل و نقل دریایی سخن می‌گویم محور سخنانم باز یابی نقش ایران در این صنعت جهانی است. بحث من درباره موضوع قدرت و مسئولیت است. ایران چه در حوزه نظامی و چه در حوزه سیویل و بندری نشان داده که یک قدرت دریایی است. مهم این است که از این قدرت دریایی چه بهره‌ای به نفع مردم اتخاذ کنیم و این قدرت چه مسئولیتی برای مردم ایران، منطقه و جهان در پی دارد.»

#### افزایش سهم ایران از اقتصاد دریا

وزیر راه و شهرسازی در اسفندماه ۱۳۹۴ در پیامی به سومین همایش بین‌المللی اقیانوس‌شناسی خلیج فارس نوشت: «حجم اقتصادی دریا در جهان را در سال‌های اخیر به‌طور میانگین سالانه بیش از هزار میلیارد دلار گزارش می‌دهند. در حالی که سهم ما با محاسبات ساده در کشور کم‌تر از یک درصد این رقم است و به‌طور کلی سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص ملی در حال حاضر خوش بینانه حدود دو درصد است و باور جدی صاحب‌نظران توسعه این است که این سهم سه تا چهار برابر قابل افزایش است. امروزه گستره و تنوع دامنه فعالیت‌های دریایی بالغ بر ۱۰۰ رشته و زمینه شده است. مجموعه منافع، ویژگی‌ها و امتیازات دریایی به قدری گسترده با اهمیت و تعیین‌کننده است که نه تنها در نظر، بلکه در عمل نیز ثابت شده است که دریاهای جهان همان قلب زمین هستند.»

#### افزایش سهم بنادر در حمل و نقل

آخوندی در آغاز دوره وزارتش و پس از اعلام حکم محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: «باید سهم حمل و نقل دریایی از تجارت جهانی افزایش یابد و این موضوع باید

در دستور کار مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد.»  
 او در این راستا درباره فعالیت برخی اپراتورهای بندری هم گفت: «اپراتورها باید میزان بازاریابی را در سطح جهانی افزایش دهند و فقط به ارایه سرویس نپردازند. اپراتوری که سرویس دهی مناسبی دارد اما از نظر بازار بین المللی فعال نباشد، به دردمان نمی خورد.»



## تسهیل تجارت کاهش هزینه های مبادله و دسترسی به تجارت آزاد بین المللی

آخوندی در مردادماه سال ۱۳۹۳ با بیان این مطلب که وظیفه دولت است که هزینه واردات کالاها را کاهش دهد، تاکید کرد: «دولت در کنار حفظ حقوق هسته ای، تجارت و دسترسی به بازارها، آب و منابع مالی بین المللی در صدد است تا از طریق ایجاد تعاملی سازنده با جهان سهم خود در تجارت دریایی را نیز افزایش دهد. هیچ کس نمی پذیرد که قیمت تمام شده کالاها و وارداتی به دلیل بی تدبیری افزایش یابد و این وظیفه دولت است که با تدبیر درست و دسترسی به تجارت آزاد بین المللی هزینه ها را برای مردم کاهش دهد. در صدد هستیم در اکثر بنادر ایران که غالباً جزو مناطق ویژه و آزاد اقتصادی هستند، همکاری های خود را با کشورهای منطقه افزایش دهیم البته یکی دیگر از برنامه ها که در سال گذشته اقدامات مناسبی انجام شد تلفیق بین سیستم حمل و نقل ریلی و دریایی است تا بتوان بنادر را از خطوط راه آهن بهره مند ساخت و با هزینه کمتر کالاهای وارداتی را از طریق سیستم حمل و نقل ریلی به داخل کشور منتقل کرد.»

### تلفیق حمل و نقل ریلی و حمل و نقل دریایی

به اعتقاد او تلفیق سیستم حمل و نقل ریلی با حمل و نقل دریایی می تواند در صرفه جویی هزینه های انرژی و قیمت تمام شده کالاها اثرگذار باشد: «در این راستا طی چهار ماهه (فروردین تا تیر ۱۳۹۴) گذشته بخش اعظم کالاهای اساسی مانند گندم از طریق کشتی به کشور وارد می شود و توسط سیستم حمل و نقل ریلی به داخل کشور و مناطق مختلف ارسال شده است.»

### ایجاد ثروت و کمک به توسعه اقتصادی

آخوندی هم چنین در آیین گشایش چند پروژه بندری با اعتبار ۱۲۲ میلیارد تومان در بندر انزلی که در تیرماه ۱۳۹۴ برگزار می شد، استفاده از ظرفیت ها و انواع زیربنای نرماً افزاری، سیستم های بانکی، حقوقی و گمرکی را برای تسهیل تجارت، ایجاد ثروت و کمک به توسعه اقتصادی حائز اهمیت دانست: «در فضای

جدید پس از توافق هسته ای با نگاه فرامنطقه ای باید به فکر حمل و نقل به اقیانوس هند، روسیه و حتی فراتر و بین قاره ای باشیم.» به باور او می توانیم مبادلات دریایی شبه قاره هند را با کشورهای آسیای میانه از طریق دریای خزر ایجاد کنیم.

### توسعه زیرساخت های حمل و نقل

آخوندی همچنین در همایش ریل بندر و نفت-ریل در اردیبهشت ۱۳۹۵ بر ضرورت توجه به توسعه زیرساخت های حمل و نقل برای تسهیل تجارت بین المللی تاکید کرد: «برای جابه جایی محموله های نفتی، پتروشیمی و سیمانی ظرفیت استفاده از ریل وجود دارد و ما باید به سمتی حرکت کنیم که انواع محصولات پتروشیمی و فولادی را از طریق قطار جابه جا کنیم. البته باید بدانیم که هیچ کاری را در دنیا نمی توان به صورت دستوری پیش برد؛ بلکه باید شرایط را برای رقابتی کردن مهیا کرد. و چنان چه قطارهای برنامه ای منظم در شبکه ریلی تردد داشته باشند می توان نظر صاحبان کالا و بار را جذب کرد و رشد قابل توجهی در این زمینه داشت.»

### هماهنگی گمرک با ارگان های دیگر

او در خردادماه سال جاری هم بر ضرورت هماهنگی میان گمرک و سازمان های مرتبط دیگر تاکید کرد و گفت: «قدرت رقابت پذیری بنادر ایران رو به افزایش است و این مهم در سایر بنادر مثل جاسک در حال پیگیری است. با انجام لایروبی در این بنادر امیدوار به استفاده از ظرفیت های بندری سایر بنادر هستیم. سیستم های نرم افزاری بنادر هرگز گمراه کننده هم در حوزه های مختلفی فعال شده است.»  
 آخوندی هم چنین ابراز امیدواری کرده بود: «امیدواریم با فراهم شدن سیستم نرم افزاری یکپارچه با گمرک، مشکلات اطلاعاتی بیت بندر و گمرک نیز مرتفع شود.»



### ترانزیت

## افزایش ترانزیت با کاهش هزینه مبادله، رقابت پذیر می شود

به باور وزیر راه و شهرسازی توسعه حمل و نقل نیازمند سرمایه گذاری گسترده و تبعیت از سازوکار بازارهای جهانی است. او که به دنبال رفع موانع در بنادر و افزایش ظرفیت حمل و نقل کشور است بر توسعه ترانزیت با توجه به موقعیت استراتژیک ایران تاکید ویژه ای دارد. آخوندی در مردادماه سال ۱۳۹۲ در جمع خبرنگاران گفت: «می توانیم از موقعیت راهبردی ایران حداکثر استفاده را ببریم. مجموعه بنادر ایران و میلیاردها تومان در این زمینه سرمایه گذاری شده است. باید کمک کنیم بنگاه های

بزرگی با ظرفیت حمل و نقل ترکیبی یعنی بارگیری از وسایل متنوع از جمله کشتی، قطار و کامیون تشکیل شود که بار را از جنوب به شمال یا شرق به غرب حمل کند.»

### بازاریابی در سطح جهان

آخوندی در نخستین روزهای وزارتش تاکید کرده بود که بخش خصوصی باید بتواند در زمینه ترانزیت در سطح جهان بازاریابی کند: «ترانزیت یعنی بازاریابی در سطح جهان برای حمل و نقل کالا که این کار توسط اپراتورها در بخش خصوصی انجام می شود.»

### شکل گیری مسیرهای موازی ترانزیت به خاطر

#### سخت گیری ایران

او در آیین گرامیداشت روز حمل و نقل ۱۳۹۴ با یادآوری این که ایران همواره چهارراه جغرافیا و حوادث بوده است، بازم بر ضرورت توسعه ترانزیت کشور تاکید کرد: «این چهارراه چه در جهت شمالی-جنوبی و اتصال آسیای میانی و روسیه و آذربایجان به جنوب و چه در جهت شرقی-غربی برای اتصال چین به اروپا و چه در حوزه راه های زمینی و دریایی همواره نقش تاریخی و ژئوپلیتیک با هدف جابه جایی بار و مسافر داشته است. اگر ایران برای این حرکت جابه جایی مالیات بگیرد یا ساخت گیری کند چه می شود؟ آیا دنیا منتظر می ماند؟ دنیا منتظر ما نمی ماند بلکه مسیر موازی برای این حرکت تشکیل می شود. ما در یک نبرد سیاسی هستیم و افزون بر بحث های اقتصادی در این نبرد، عده ای کمر همت برای تخریب منافع ملی ما بسته اند؛ بنابراین ما با هوشیاری بیشتر نیاز داریم تا مسیر عبور از ایران را همواره روان نگه داریم. اگر این کار را نکنیم مسیر ترکمنستان، افغانستان و پاکستان ایجاد می شود.»

### هزینه بالای مبادله از ایران، توجیهی برای

#### شکل گیری بنادر جنوب خلیج فارس

او با یادآوری حجم سرمایه گذاری انبوهی که در گوادر در حال انجام است، اعتقاد دارد اگر هزینه مبادله از ایران را گران کنیم، تاسیسات عظیم بنادر جنوب خلیج فارس جایگزین ما خواهند شد: «بنابراین مسئولیت ما به عنوان قدرت دریایی این است که هزینه عبور از ایران را کم کنیم. افزایش میزان ترانزیت با قسم حضرت عباس (ع) و من بمیرم و تو بمیری رخ نمی دهد. افزایش ترانزیت، با کاهش هزینه مبادله، رقابت پذیر می شود. نخستین هزینه ای که باید کاهش یابد هزینه سیاسی و سپس امنیتی و اقتصادی و در نهایت امنیت اجتماعی است.»

### قدرت، مسئولیت و امنیت ملی

آخوندی در جمع مدیران حوزه حمل و نقل کشور، انجمن ها و سندیکاهای حمل و نقل و سرمایه گذاران بخش خصوصی، تاکید کرد: «کسانی که در موضع قدرت هستند، فکر می کنند با این قدرت، هر کاری که خواهند می توانند بکنند، درحالی که در برابر هر یک واحد قدرت، ده واحد مسئولیت دارند و اگر مسئولی به این موضوع توجه نداشته باشد، بیشتر به خودش و مردمش ضرر می زند. این بحث قدرت و مسئولیت می تواند آینده وضعیت ما در کل منطقه را رقم بزند و

امنیت ملی ما در گرو آن است.»

### تحول فناوری و توسعه اقتصادی

عباس آخوندی آبان ماه ۱۳۹۵ هم در همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی بر موقعیت ژئواستراتژیک ایران و حضور در کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب تاکید کرد و با اشاره به نقش ایران به عنوان عاملی برای توسعه ثبات گفت: «باید بتوانیم با تحول فناوری و توسعه اقتصادی این موقعیت را در سطح جهان حفظ کنیم. موقعیت ژئواستراتژیک ایران و حضورش در کریدورهای شمال به جنوب و شرق و غرب نه فقط مزیت بلکه همزمان یک مسئولیتی برای ایران است، بر همین اساس همواره در اندیشه بازخوانی نقش و مسئولیت ایران بر این شاهراه حیاتی جهان هستم. متأسفانه منطقه‌ای که در آن هستیم منطقه‌ای مملو از انواع سوءتفاهم‌ها در اندازه قدرتمندان و تک‌اندیشان برخی جریان‌های منطقه‌ای است و با این حال تا این لحظه، دولت و ملت ورهبری ایران به عنوان یک لنگر ثبات عمل کرده‌اند و امیدواریم بتوانیم با ایفای نقش منطقه‌ای به تدریج این امنیت را به کل منطقه گسترش دهیم.»

### حمل و نقل ترکیبی در کریدورهای بین المللی

او با بیان این مطلب که در کنار توسعه بنادر نیاز داریم که مفهوم کریدورهای بین المللی و حمل و نقل ترکیبی نحوه کار بنادر با ریل، جاده و هوا در دستور کار قرار گیرد، گفت: «همه فعالیت‌های مهندسی باید منجر به توسعه منطقه‌ای محلی و آسایش و افزایش کارآمدی حمل و نقلی در سطح کشور و منطقه شود. جغرافیای ایران و نحوه ارتباط خلیج فارس و دریای عمان با کشورهای همسایه و حتی شکل نقشه ایران بیان کننده این موقعیت است که در جغرافیای ایرانی یک تمدن بزرگ بروز و ظهور داشته است. اینجا منطقه‌ای است که در آن اقوام مختلف زندگی کرده‌اند و به همین سبب موضوع هم‌بستگی سلامت‌آمیز اقوام مختلف ثروت بزرگی است که در اختیار ملت ایران است و بر همین اساس اگر می‌خواهیم یک بار دیگر در دنیای مدرن امروزی بروز و ظهور داشته باشیم باید به این موضوع توجه کنیم که چقدر قدرت سازگاری و قدرت حل مشکلات خود و سایر ملل را داریم.»



### افزایش رقابت پذیری افزایش قدرت رقابت پذیری، استراتژی کلیدی ایران

یکی از محورهایی که وزیر راه و شهرسازی از روز نخست وزارتش بر آن تاکید داشت، ایجاد و افزایش رقابت پذیری در تمام بخش‌های حمل و نقل و به ویژه

حمل و نقل دریایی و مدیریت بنادر بود. او با نزدیک شدن به فرآیند برداشته شدن تحریم‌ها، در همایش ارگان‌های دریایی سال ۱۳۹۴ گفت: «بسیاری از حوزه‌های فعالیت کشور ما مانند حمل و نقل هوایی و دریایی، بانک و بیمه، نفت و غیره نباید به مسائل ملی محدود شود. ما باید در یک بازی بین المللی قدرت رقابت جهانی داشته باشیم. افزایش قدرت رقابت پذیری ایران یکی از بزرگترین استراتژی‌های کشور ماست.»

### رقابت پذیری در سطح جهانی تعیین کننده آینده است

آخوندی، با یادآوری احتمال رفع تحریم‌ها در آذرماه همان سال (۱۳۹۴) در جمع ارگان‌های دریایی سراسر کشور، گفت: «اگر بتوانیم تا اعمال استراتژی پس از تحریم پیش برویم، می‌توانیم شاهد اتفاقات خوبی در کشور باشیم. و در این میان اصلی‌ترین موضوع این است که چگونه می‌توانیم قدرت رقابت پذیری بنادر ایران را در منطقه افزایش دهیم. اگر از تحریم‌ها خارج شده و وارد بازی جهانی شویم، رقابت پذیری در سطح جهانی تعیین کننده آینده است. ما نباید به مزایای نسبی بنادر غره شویم و از رقابت غافل بمانیم. چون در این صورت گرفتار همان بلایی می‌شویم که در حوزه نفت بر سرمان آمد.»

### رقابت پذیری، موضوع ملی است و نه خصوصی دولتی

او با بیان این که در چند سال اخیر هیچ لاینر بین المللی بزرگی به صورت مستقیم به ایران ورود نمی‌کرد، گفت: «با احتمال رفع تحریم‌ها تا به امروز هشت لاینر بزرگ برای آمدن به ایران اعلام آمادگی کرده‌اند که با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران رقابت خواهند کرد. آیا در این شرایط که یک بازی بزرگ بین المللی حکم فرماست، می‌توانیم به آن‌ها بگوییم که ما می‌خواهیم از کشتیرانی داخلی حمایت کنیم و شما به ایران نیایید؟ این تازه آغاز راه است. رقابت پذیری یک موضوع ملی و نه خصوصی دولتی است. همه مردم ایران باید برای افزایش رقابت پذیری تلاش کنند. آیا امروز بنادر ایران می‌توانند با بنادر منطقه رقابت کنند؟ یا تجار و بازرگانان ایرانی با تجارت جهانی؟

### آمادگی برای رقابت در سطح جهان

به گفته وزیر راه و شهرسازی پس از لغو تحریم‌ها، رقابت در دو حوزه حمل و نقل دریا و هوا با شرکت‌های بین المللی وارد مرحله تازه‌ای خواهد شد و شاید شرکت‌های داخلی آمادگی لازم برای این تغییر را نداشته باشند: «بزرگترین مشکل تحریم به وجود آوردن نگاه درون‌نگر سازی در ایران است. باید این نگاه را کنار بگذاریم و آماده رقابت با دیگران باشیم.» آخوندی در حاشیه سومین نمایشگاه بین المللی دریایی تهران که در خرداد ماه سال ۱۳۹۴ برگزار شده بود، با بیان این مطلب که با بازگشت خطوط کشتیرانی بین المللی به ایران، قیمت تمام شده حمل و نقل کالا کاهش خواهد یافت، افزود: «با توجه به این که دریاهاى جهان به هم پیوسته است، صنعت دریا یک صنعت رقابت جهانی است. اگر بخواهیم در

صنعت دریا پایدار و استوار بمانیم باید بتوانیم در طرح بین المللی رقابت کنیم.»

### تعیین استراتژی و برنامه‌ریزی برای رقابت

او در همایش مدیران سازمان بنادر و دریانوردی که در اسفندماه ۱۳۹۴ برگزار شده بود، با تاکید بر توسعه همه‌جانبه و برنامه‌ریزی شده در بنادر ایران، تصریح کرد: «وقتی می‌گوییم می‌خواهیم رقابت کنیم، باید مشخص شود در چه حوزه‌ای و با چه استراتژی می‌خواهیم این کار را انجام دهیم. اگر چنین استراتژی و برنامه‌روشنی نداشته باشیم ممکن است برای توسعه در یک حوزه سرمایه‌گذاری کنیم اما در نهایت آن انتظاری که برای بهره‌برداری داریم، به دلایل متعدد، محقق نشود.»



### بخش خصوصی بخش خصوصی بزرگترین کانون تولید ارزش افزوده ملی

آخوندی پیش از تصدی وزارت راه و شهرسازی به صراحت با روند خصوصی سازی در دولت‌های نهم و دهم انتقاد کرد و آن را در تضاد با اصالت خصوصی سازی دانست. خصوصی سازی‌ای که او در دولت نهم طرح آن را با همراهی داوود دانش جعفری تهیه کرد و به دولت فرستاد اجرایی نشد، اما در عمل آن چه اجرایی شد نسخه‌ای کاملاً متفاوت با ایده طراحی شده بود تا در نهایت او در صف یکی از اصلی‌ترین منتقدان خصوصی سازی به سبک دولت‌های نهم و دهم قرار گیرد و به دنبال آن در دولت یازدهم اصلی‌ترین ایده‌های خود برای وزارت راه و شهرسازی را با بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی تعریف کند. بر این اساس او اعتقاد دارد که در آینده سیاست گذاری وزارت راه و شهرسازی باید به سویی حرکت کند که بخش خصوصی در آن حداکثر فعالیت را دارد.

### خصوصی سازی معکوس در دولت نهم و دهم

او در آغاز دوره وزارتش در گفتگویی با روزنامه فرهیختگان گفت: «خصوصی سازی، اصلی است که نباید آن را فراموش کرد. اهمیت این داستان وقتی بیشتر می‌شود که بدانیم تمام آمارها نشان می‌دهد بعد از اجرای سیاست خصوصی سازی دولت در ایران به شدت بزرگ تر شده است. به طور شخصی در حوزه حمل و نقل اعتقاد من بر این است که باید در آینده به شدت سیاست گذاری وزارت راه و شهرسازی به سویی حرکت کند که بخش خصوصی در آن حداکثر فعالیت را داشته باشد. البته به طور شخصی همواره اعتقادم بر این بوده که در حوزه حمل و نقل دولت به سمت سیاست گذاری برود. در مجموع سیاست‌های

حمل و نقل باید در اختیار بخش خصوصی باشد.»

## کاهش خطر سرمایه گذاری برای فعالان بخش خصوصی

به اعتقاد او اگر پروژه‌ها، اقتصادی تعریف شده باشد، بخش خصوصی هم برای سرمایه گذاری در پروژه‌ها، پیشگام خواهد شد: «بر این اساس وقتی شما پروژه‌های بخش حمل و نقل و ساختمان را به گونه‌ای تعریف کنید که «اقتصادی» باشد چرا بخش خصوصی سرمایه گذاری نکند؟ باید پروژه‌های حمل و نقل اقتصادی باشند و نباید برای فعالان بخش خصوصی زبان ده باشد. این یک بخش است و بخشی دیگر بی تردید کاهش خطر سرمایه گذاری برای فعالان بخش خصوصی است. سرمایه گذاری بخش خصوصی زمانی به درستی صورت می گیرد که برای بخش مربوط به کاهش مخاطرات سرمایه گذاری به درستی برنامه ریزی شده باشد. بر این اساس رابطه دولت و بخش خصوصی باید تعریف شود.»

### لزوم بازتعریف رابطه دولت-بازار

او در دی ماه سال ۱۳۹۳ نیز در نخستین کنفرانس اقتصاد ایران به بررسی عوامل بنیادین پدیده رکود تورمی در اقتصاد ایران از منظر اقتصاد سیاسی پرداخت و بر لزوم بازتعریف رابطه دولت-بازار خصوصاً ضرورت بازخوانی آن چه به نام خصوصی سازی در اقتصاد ایران و به طور ویژه صنعت حمل و نقل اتفاق افتاده است، تاکید کرد: «واقعیت این است که بخش خصوصی قوی، معلول وجود دولت قوی اما نه مداخله گر است. متناسفانه در قانون اجرای سیاست‌های اصل ۴۴ نیز ارتباط میان دولت و بخش خصوصی به درستی ترسیم نشد و تعریف جدیدی از دولت و نقش آن در توسعه ارایه نشد در نتیجه برآیند آن چه به نام خصوصی سازی در ایران اجرا شد تضعیف نهاد دولت به شکل افراطی بود. نتیجه خصوصی سازی در ۱۰ سال گذشته، تعلق سهم ۳۶ درصدی به بخش عمومی غیردولتی، سهم ۲۵ درصد برگشت به دولت با آرایش جدید، سهم ۱۹/۴ درصدی به سهام عدالت، سهم ۱۳ درصدی بخش خاکستری اقتصاد جامعه و سهم ۴/۹ درصدی به بخش خصوصی شد که به نظرم این آمار گویای یک اخلاص بسیار جدی در رابطه دولت-بازار است.»

### سهم ناچیز بخش خصوصی واقعی از پروژه عظیم خصوصی سازی

در فرآیند خصوصی سازی کشور در ۱۰ سال گذشته حدود ۱۰۰ میلیارد دلار واگذاری سهام تحت نام خصوصی سازی انجام شده است اما سهم بخش خصوصی واقعی از آن ناچیز بوده است. در مقطع کنونی خصوصی سازی در ایران نیاز به بازنگری جدی دارد زیرا خصوصی سازی باعث شده است متولی سیاست گذاری و تبیین استراتژی در بسیاری از بخش‌ها حضور نداشته باشد. در صنعت دریانوردی کشورهای رقیب در سواحل جنوبی برنامه سرمایه گذاری در حدود ۲۵۰ میلیاردی را در دست اجرا دارند اما مجموع سرمایه گذاری مادر بنادر کشور در سال ۱۳۹۲ در حدود ۶۳ هزار میلیارد ریال بوده است. نتیجه خصوصی سازی در این حوزه سبب شد

که انباشت سرمایه و ثروت ملی مثل شمع آب شده و عده‌ای محدود از ثمره‌اش بهره ببرند. برای حل مشکلات در این حوزه باید سازو کارهای عرضه شده را به ویژه در بخش حمل و نقل سامان دهیم.»

### حضور فعال بخش خصوصی در فرآیند تصمیم سازی

او در مراسم امضای قرارداد ۲۱ هزار میلیاردی برای توسعه سواحل و بنادر شمال و جنوب که در آن ماه سال ۱۳۹۴ برگزار شده بود، گفت: «وظیفه دولت، کاهش هزینه مبادلات در زمینه‌های تجاری، اقتصادی، اجتماعی و... است، اگر بخواهیم فقط یک وظیفه برای دولت در نظر بگیریم، همین کاهش هزینه مبادلات در روابط انسانی است، این مبادله باید در سطح جهانی با کمترین هزینه انجام شود که نخستین اصل برای انجام آن، اعتماد متقابل است. بنابراین دولت در زمینه عملیات اجرایی، نمی تواند هیچ کاری انجام دهد و اصلاحات نیست دولت وارد کار اجرایی شود. البته بدون سرمایه اجتماعی هیچ کاری انجام نمی شود، کمترین وظیفه ما این است که این اعتماد را ایجاد کنیم، کار اجرایی را به دست بخش خصوصی بسپاریم و باور کنیم که باید کار اجرایی توسط این بخش انجام شود، همچنین باید بخش خصوصی در فرآیند تصمیم سازی حضور فعال داشته باشد.»

او تاکید کرده بود: «ما همه یک جامعه هستیم و بخش خصوصی و دولتی معنی نمی دهد، هر چند چهار هزار میلیارد سرمایه گذاری دولت جدید در بنادر، نشانه بسیار خوبی از تحرک اقتصادی است اما سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر باید چندین برابر شود. نخستین کار دولت این است که ثابت کنیم نگاه ما یک نگاه ملی است و بخش خصوصی را بزرگترین ثروت ملی و بزرگترین کانون تولید ارزش افزوده بدانیم. در حوزه دریایی نیز باید گام‌های زیادی برداشته شود و لازم است مدیریت سازمان بنادر رویکرد خود را از مهندسی محض به رویکرد کارآمد تجاری تغییر دهد، یعنی صرفاً به دنبال ساخت بنادر... نباشیم بلکه باید ببینیم چقدر می توانیم قدرت رقابت‌مان را با بنادر منطقه افزایش دهیم، زیرا اکنون سرمایه گذاری‌های میلیاردی در بنادر جنوب خلیج فارس و منطقه در حال شکل گیری است.»

### دوران دولت سالاری به پایان رسیده است

وزیر راه و شهرسازی در آیین اختتامیه نمایشگاه وزارت راه و شهرسازی دی ماه ۱۳۹۵، دیدار با نمایندگان و اعضای تشکل‌های صنفی حمل و نقل اعم از دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای با تاکید بر این که مخالف مداخلات دولت در اقتصاد هستیم، گفت: «دوران دولت سالاری به پایان رسیده است. باید فضای اقتصاد ایران به سمتی حرکت کند که بخش خصوصی قدرت بالندگی و تامین بانکی را داشته باشد. نباید دولت در هر بخشی مداخله کند و باید فهم درستی از اقتصاد داشته باشیم. من آمادگی تغییر رویکردها و نگرش در وزارت راه و شهرسازی را دارم، اما باید به این توجه داشته باشیم که یک دست صدا ندارد و محیط اقتصادی ایران باید به سمتی حرکت کند که بخش خصوصی قدرت بالندگی و تامین مالی داشته باشد.»

او تصریح کرد: «به طور قطع امکان این که حمل و نقل دولتی داشته باشیم وجود ندارد و حمل و نقل باید در محیط رقابت بین المللی کار کند.»



### سرمایه گذاری و جذب سرمایه خارجی سرمایه گذاری بر مبنای رقابت، شفافیت و منافع مشترک

او در مردادماه ۱۳۹۲، در نخستین روزهای وزارتش، بر ضرورت جذب سرمایه گذاری خارجی در بخش حمل و نقل تاکید کرد: «باید به شکل گیری هلدینگ‌های سرمایه گذاری در این بخش به ویژه حوزه حمل و نقل کمک شود. باید به سمت محور قرار دادن بخش خصوصی در عملیات و تمرکز وزارت راه و شهرسازی در حوزه سیاست گذاری حرکت کنیم، سرمایه گذاری که وارد این حوزه می شوند، باید در کمال آرامش و اعتماد در این بخش فعالیت کنند.»

شناسایی ریسک‌های احتمالی برای سرمایه گذاران آخوندی در اردیبهشت ۱۳۹۴ در جمع مدیران حوزه حمل و نقل با تاکید بر این که در بحث استفاده از بخش خصوصی همواره متکی به استفاده از سرمایه گذار داخلی هستیم، گفت: «به هیچ وجه نباید به سرمایه داخلی در این فرآیند، کم ارج بنهیم و لازم است سرمایه گذاران داخلی را همچنان ارجمند بدانیم؛ بدون این که کوچکترین مانعی برای سرمایه گذار خارجی ایجاد کنیم... یکی از مشکلاتی که در روش جذب فرصت‌های سرمایه گذاری وجود دارد این است که عمدتاً هر دستگاهی سازمان خود را برای سرمایه گذاران تبلیغ می کند و از طرفی منویات دستگاه مدنظر خود را به سرمایه گذار اعلام می کند اما هیچ گاه خود را جای سرمایه گذار قرار نمی دهیم تا ببینیم نگاه سرمایه گذار در رابطه با فرصت‌های موجود چیست.»

به اعتقاد او سرمایه گذاران خواهان شناسایی ریسک‌های احتمالی در سرمایه گذاری هستند: «سرمایه گذاران بر اساس اندازه گیری ریسک و میزان درآمد و بهره‌ای که می برند، برنامه ریزی می کنند. ما به عنوان دولت قاعدتاً باید فرصت‌های سرمایه گذاری را فراهم کنیم. فرصت‌های سرمایه گذاری پروژه‌های مانع نیست بلکه فرصت‌های توسعه ملی ایران است. بنابراین پرداختن به این که خود را جای سرمایه گذار بگذاریم و چگونه به سولات سرمایه گذار پاسخ دهیم و ریسک سرمایه گذاری را کاهش دهیم باید مورد توجه باشد. از طرفی محیطی که برای کسب و کار تعریف می کنیم بسیار مهم است.»

### پابندی به قاعده بازار

او تاکید کرد: «قاعداً ما در بخش‌های زیربنایی

تمام شقوق حمل و نقل، در بخش رونیایی مانند سرمایه‌گذاری در ناوگان ریلی، زمینی، هوایی و دریایی و هم در حوزه مسکن، توسعه شهری و خدمات شهری می‌خواهیم فرصت‌های سرمایه‌گذاری را عرضه کنیم. بسیار مهم است که در جذب سرمایه‌گذار چقدر به قاعده بازار پایبند هستیم؛ در این جا دو سناریو تعریف می‌شود؛ اول این که دولت بازباز اصلی باشد و قیمت‌گذاری کند و یک سناریوی دیگر این است بخش خصوصی سرمایه‌گذاری را انجام دهد؛ در این شرایط باید به قاعده بازی وفادار باشیم و مردم نیز به بی‌طرف بودن دولت‌ها در جذب سرمایه‌گذار اطمینان کنند. عملکرد دولت‌ها در بخش بی‌طرف بودن و منصف بودن همواره مورد تردید بخش خصوصی در چند صد سال اخیر بوده است چرا که هر وقت در بحث‌های داخلی دچار مشکلات می‌شویم قوانین وارداتی و صادراتی تغییر می‌کند و حتی دولت وارد قیمت‌گذاری می‌شود؛ یعنی معمولاً دولت‌ها وقتی با مشکلات روبرو می‌شوند قاعده بازی را تغییر می‌دهند و به محض این که این قاعده تغییر کند دیگر کسی به دولت اعتماد نمی‌کند از این طریق ما در وزارت راه و شهرسازی باید به این قاعده جدید وفادار باشیم یعنی هم نحوه گفتار ما با سرمایه‌گذار دولتی نباشد بلکه یک بیان بازاری باشد و هم این که محیطی که برای سرمایه‌گذار تعریف می‌کنیم یک محیط متکی به بازار باشد.»

#### بستر قانونی برای مشارکت بخش خصوصی

وزیر راه و شهرسازی در همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در سال ۱۳۹۴ با تأکید بر این که قوانین خوبی برای مشارکت بخش خصوصی در زیربنای وجود دارد، تأکید کرد: «نکته بسیار مهم برای جذب سرمایه‌گذاران اراده سیاسی است که خوشبختانه این اراده در دولت ایران وجود دارد.»

#### پرهیز از لابی‌گری با سرمایه‌گذاری‌های شفاف و مستقیم

او هم‌چنین به سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی که به دنبال راه‌های میان‌بر و لابی‌گری هستند، هشدار داده بود: «از همکاری با هرگونه واسطه برای سرمایه‌گذاری در ایران پرهیز کنید. تمام سرمایه‌گذاری‌هایی که در ایران انجام می‌شود، مستقیم است و تمام پروژه‌های قابل سرمایه‌گذاری از طریق رقابتی و با آگاهی عمومی اعلام خواهد شد. شرکت‌هایی که به دنبال واسطه‌ها و واسطه‌گری هستند در لیست سیاه دولت قرار خواهند گرفت.» به گفته او سرمایه‌گذاری در ایران بر مبنای رقابت، شفافیت و منافع مشترک ایجاد می‌شود.

#### تعامل با شرکت‌های بزرگ اقتصادی

او در نخستین کنفرانس بین‌المللی ریل‌بندر، نفت-ریل که در اردیبهشت سال ۱۳۹۵ برگزار شد، توجه به روش‌های تأمین مالی را یکی از مهم‌ترین مباحث مورد نظر مطرح کرد: «در مذاکره‌ای که با شرکت‌های خارجی داشتیم استفاده از روش‌های جدید تأمین مالی از جمله لیزینگ و استفاده از بازار سرمایه برای تأمین ناوگان مورد بحث و بررسی قرار گرفت.» اردیبهشت ماه ۱۳۹۵ در همایش «برجام و اقتصاد

مقاومتی؛ فرصت‌ها و ظرفیت‌ها» با بیان این که در تعامل با شرکت‌های بزرگ اقتصادی به دنبال منافع کشور هستیم، گفت: «بر این اساس آورده مالی و فنی شروط ما برای همکاری با آن‌هاست. آثار و پیامدهای مثبت برجام را به طور چشمگیری شاهد هستیم. آمادگی کشورهای صنعتی و پیشرفته برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های گوناگون در زمینه‌های هوانوردی، راه‌آهن سریع‌السیر برقی و کریدورهای استاندارد فراهم شده و بخش‌های عمده آن در مذاکرات به مرحله انعقاد قرارداد رسیده است و منجر به جذب سرمایه خواهد شد.»

#### تنوع حضور سرمایه‌گذاران خارجی برای مدیریت رقابتی

به اعتقاد او تنوع حضور شرکت‌های سرمایه‌گذاری در پروژه‌های مواصلاتی هوایی، ریلی و جاده‌ای از قاره‌های اروپا و آسیا نشانگر قابلیت‌های مدیریت رقابتی و افزایش کارآمدی کیفی بوده و شرایط بهتری را برای تأمین منافع ملی کشور فراهم ساخته است. آخوندی در چهارمین نمایشگاه بین‌المللی دریایی، در مهرماه سال ۱۳۹۵ با یادآوری به سرمایه‌گذاری شش هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی در پس کرانه بندر در سه سال گذشته، گفت: «در توسعه بندر چابهار از ظرفیت هند و افغانستان بهره می‌بریم و در توسعه بندر شهید رجایی از ظرفیت تمام‌بازنگران بین‌المللی استفاده می‌کنیم تا این بندر را به عنوان یک بندر بین‌المللی معرفی کنیم. در بندر شهید بهشتی چابهار ۴۰۳ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی به توسعه این بندر اختصاص یافت، علاوه بر این کشور هند نیز در دو مرحله ۸۵ میلیون دلار و ۱۵۰ میلیون دلار برای توسعه چابهار سرمایه‌گذاری کرده است و در عین حال از مشارکت افغانستان در توسعه چابهار استفاده می‌کنیم.»



#### توسعه شبکه بازرگانی و حمل و نقل چندوجهی

آخوندی در نخستین پیام خود به مناسبت روز ملی حمل و نقل در سال ۱۳۹۲ با بیان این مطلب که یکپارچگی چندوجهی اعم از توسعه زیرساخت‌های فنی، سخت‌افزارهای، اسنادی و نرم‌افزاری از اهم برنامه‌های این وزارتخانه است، از وضعیت زنجیره تأمین انتقاد کرده و گفته بود: «زنجیره تأمین به واسطه وجود نگاه بخشی در برنامه‌ریزی‌ها با مشکل توسعه نامتوازن مواجه است. حتی توسعه یافتگی در یک حلقه به خاطر توسعه نیافتگی در حلقه دیگر، در بسیاری از زمینه‌ها تنها باعث استفاده نکردن بهینه از ظرفیت‌های موجود شده است، بلکه به عنوان عامل بازدارنده نیز محسوب می‌شود.»

#### یکپارچگی حمل و نقل برای تسهیل تجارت

آخوندی در همین راستا برنامه‌هایی را برای حمل و نقل ترکیبی و بهبود شرایط زنجیره تأمین از طریق سازمان‌های زیرمجموعه این وزارتخانه در بخش جاده‌ای، ریلی و بندری دنبال کرده بود. او در همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی که در سال ۱۳۹۴ در محمودآباد استان مازندران برگزار شده بود، گفت: «باید به دنبال ایجاد یکپارچگی افقی و عمودی باشیم. این یعنی وقتی خود را جای یک بازرگان قرار می‌دهیم که می‌خواهد کالایی را از جایی به جای دیگر منتقل کند، بخشی از این کالا دریایی و بخشی نیز به صورت جاده‌ای حمل و نقل می‌شود. بنابراین او به دنبال یکپارچگی حمل و نقل است.»

#### نگاه بخشی مانع شکل‌گیری حمل و نقل چندوجهی

او با انتقاد از نگاه بخشی و سازمانی به موضوع حمل و نقل چندوجهی و یکپارچه تأکید کرده بود: «از آن جایی که نگاه ما سازمانی است و سازمان بندر، راهداری، راه‌آهن، کشتیرانی و غیره هر کدام از موضوع خود نگاه می‌کنند، این یکپارچگی حمل و نقل اتفاق نمی‌افتد؛ بلکه (هر کدام از این سازمان‌ها) یک مانع هستند.»

#### کندی گمرک بندر، مانعی برای رقابت

وزیر راه و شهرسازی با انتقاد از معطل ماندن بار در بندر ایران و نبود هماهنگی میان گمرک و سازمان‌های مرتبط دیگر با سازمان بندر در بیانوردی گفته بود: «در ایران اگر قرار باشد کالایی که به بندر می‌آید یک ماه در بندر بماند، دیگر توانی برای رقابت با بنادر منطقه نخواهیم داشت.»

#### دعوت از سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در لجستیک

چندی بعد، آخوندی در دیدار با هیات آلمانی (اسفند ۱۳۹۴) با زهم بر ضرورت توجه و برنامه‌ریزی برای حمل و نقل ترکیبی تأکید کرده بود: «بحثی که در حوزه دریایی مورد توجه ماست، موضوع حمل و نقل ترکیبی است. با توجه به این که بیشتر کشورهای همسایه ما تنها در حوزه خشکی واقع شده‌اند و به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، علاقه‌مند هستیم که دسترسی به دریا را به آن‌ها بدهیم. از این رویکی از محورهای رقابتی و مزیت‌هایی که می‌توانیم مطرح کنیم بحث حمل و نقل دریایی و ترانزیت از ایران است.»

او با دعوت از سرمایه‌گذاران بین‌المللی برای سرمایه‌گذاری در محور ترانزیتی ایران، خطاب به سرمایه‌گذاران آلمانی یادآور شده بود: «اگر می‌خواهید وارد ایران شوید و برای خود در حوزه لجستیک ایران جایگاهی داشته باشید، چه لجستیک دریایی، چه ترکیبی و چه ترانزیت، ما کاملاً آماده هستیم.»

اتصال به چشمه‌های بار برای جذب مشتریان بیشتر آخوندی بار دیگر در نخستین همایش بین‌المللی ریل-بندر و نفت-ریل که در اردیبهشت ۱۳۹۵ در تهران برگزار شده بود، در جمع نمایندگان از کشورهای پنج‌قاره بر استقبال ایران از سرمایه‌گذاری



خارجی برای توسعه محور ریلی و اتصال ریل و بندر گفته بود: «اتصال به چشمه‌های بار برای جذب مشتری بسیار اهمیت دارد و این امکان باید با حمل‌ونقلی سریع، ایمن و ارزان انجام شود.»

## حمل‌ونقل چهار وجهی در بندر

وزیر راه و شهرسازی بار دیگر با حضور در شورای اداری استان هرمزگان در مرداد ماه سال جاری بر ضرورت ترکیب ریل و بندر تاکید کرد: «از آغاز به کار دولت یازدهم تا امروز، سهم ریل در جابه‌جایی بار در بندر از پنج درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است. انتظار می‌رود در آستانه‌ای که مهد حمل‌ونقل است (هرمزگان)، حمل‌ونقل ترکیبی فراتر از این باشد. ما به دنبال حمل‌ونقل چهار وجهی یعنی هوا، ریل، بندر و زمین باشیم.»

## سازوکار جهانی بندر

او در شورای اداری هرمزگان در مرداد ماه سال جاری هم با یادآوری موقعیت بین‌المللی ایران تاکید کرده بود: «بندر یک ساز و کار صد در صد جهانی دارد. این که بتوانیم موقعیت حمل‌ونقل بین‌المللی ایران را در سطح جهانی باز پس بگیریم یکی از اهداف اصلی ماست که تعقیب می‌کنیم. باید بتوانیم مزیت‌های رقابتی بندر را به دست آوریم و لازمه این کار تعامل، خوشبختانه اتفاقات بسیار خوبی در بندر ایران در حال رخ دادن است. وقتی گفته می‌شود ۱۴ شرکت خطوط کشتیرانی دنیا به آب‌های ایران برگشته و برنامه هفتگی دارند این همان موقعیتی است که ما به دنبال آن هستیم.»

## توسعه زیرساخت‌ها و ارتباطات لجستیکی

آخوندی، آبان ماه ۱۳۹۵ در همایش بین‌المللی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی با تاکید بر ضرورت فراهم آوردن زمینه‌های تسهیل تجارت، گفت: «آنچه در بندر ایران صورت گرفته است اضافه کردن بیش از دو هزار و ۵۰۰ هکتار پسکرانه در بندر امام خمینی (ره) است که قابلیت افزایش به ۱۱ هزار هکتار را دارد و همین‌طور توسعه بندر جاسک و چابهار که این امکان را می‌دهد که در گام بعدی اقدام به توسعه زیرساخت‌های لجستیکی و ارتباطات لجستیکی داشته باشیم. بر همین اساس است که علاقه‌مندیم علاوه بر بندر به مفهوم لجستیک و تمام تاسیسات لجستیکی توجه کنیم. در حال حاضر امکان حمل و نقل ترکیبی از بندر ایران را داریم و اتصال به آسیای میانه، چین، روسیه و غرب امکان‌پذیر است این یک شبکه کم‌نظیر است که در منطقه وجود دارد.»

## رویکرد تجاری اعتمادبخش برای بازرگانان

به باور او نگاه بازرگانی و تجاری به بندر ایران و تمام کردیدورهایی که از ایران می‌گذرد، وجود دارد: «نکته مهم در این میان، داشتن رویکرد تجاری است که در واقع بازرگان مطمئن شود این کریدور می‌تواند بار او را در همان زمان و با امنیت در اختیار مشتری قرار دهد. ایجاد اطمینان، نیاز به تغییر رویکرد در تمام ارگان‌های داخل کشور و نحوه ارتباط با ارگان‌های بین‌المللی دارد.»



## تحریم و دوره پسابرجام موضع تعاملی ایران با سراسر دنیا

او در آیین بزرگداشت روز جهانی حمل و نقل در سال ۱۳۹۴ با ابراز خرسندی از روند مذاکرات سیاسی ایران در موضوع هسته‌ای، گفت: «آن چه در این مذاکرات دنبال شد برداشتن نخستین گام و اصلاح شرایط برجام و پسابرجام است. یعنی می‌خواهیم به دنیا اعلام کنیم که نقش سلبی صرف نداریم بلکه نقش ایجابی اجرا می‌کنیم. می‌خواهیم از موقعیت ژئوپلیتیکیمان به نفع مردم منطقه و اقتصاد جهان استفاده کنیم. می‌خواهیم اعلام کنیم که ما قدرت رقابت با اقتصاد جهان را داریم که لازمه آن داشتن موضع تعاملی با تمام دنیا است. این علامتی که ایران نشان داد بسیار بزرگ بود و ضمن تثبیت موقعیت ایران به مسئولیت منطقه‌ای خود نیز اقرار کرد. قدرت، بی‌مسئولیت نمی‌تواند در درازمدت منافع مردم را تامین و تضمین کند.»

## ایران، لنگر تعادل در منطقه

آخوندی در همایش مدیران سازمان بندر و دریانوردی هم که در اسفندماه سال ۱۳۹۴ برگزار شد بر مواضع پیشین خود تاکید کرد و افزود: «برجام بزرگترین موقعیتی که برای ایران ایجاد کرد این بود که بار دیگر دنیا، موقعیت استراتژیک ایران و نقشی که می‌تواند در منطقه به‌عنوان لنگر تعادل داشته باشد را به رسمیت پذیرفت. ولی این مساله خیلی به این بستگی دارد که ما چگونه می‌توانیم از این نقش و مسئولیت‌مان استفاده کنیم. به عبارت دیگر اقتدار در این حوزه یک طرفه نیست؛ هم باید اقتدار داشت تا امنیت منطقه حفظ و منافع ملی تامین شود و هم باید به خواسته‌ها و نیازمندی‌های همسایگان و کشورهای منطقه توجه کرد.»

## بازگشت به نقطه صفر و برنامه ریزی برای سیر صعودی

او در شورای اداری استان هرمزگان در مرداد ماه سال ۱۳۹۵ هم به شرایط بندر شهید رجایی پیش و پس از تحریم‌ها پرداخت و گفت: «پیش از تحریم سالانه تخلیه و بارگیری ۲/۶ (دو میمیز شش) TEU انجام می‌شد که این رقم در دوره تحریم به نصف کاهش پیدا کرد. اما از سال گذشته تاکنون دوباره به رقم ۲/۲ میلیون TEU کانتینر در سال رسیده که نشان می‌دهد به شرایط قبل از تحریم نزدیک شده‌ایم اما بازگشت به شرایط پیش از تحریم، بازگشت به نقطه صفر است و هدف ما باید چیزی بیش از این باشد.»

## امنیت و سرعت برای ترانزیت از ایران

آخوندی، آبان ماه ۱۳۹۵ در همایش بین‌المللی سواحل، بندر و سازه‌های دریایی با یادآوری دستاوردهای برجام، گفت: «ما مدعی هستیم این امکان در ملت ایران وجود دارد که نه به صورت بخت-بخت بلکه به صورت برد-برد با همه ملت جهان در دنیا به گفتگو بنشینند. ما به این سرمایه اجتماعی توجه داریم و به همین دلیل است که بعد از برجام در مدت کوتاهی ۱۷ خط کشتیرانی به سواحل ایران برگرداندیم این ۱۷ خط کشتیرانی امروز برنامه منظم را برای حمل‌ونقل با ایران برقرار کرده است. امروز اعلام می‌کنم که در پسکرانه همه بندر شمالی و جنوبی کشور آمادگی داریم امکانات حمل‌ونقلی را در اختیار تمام مراکز بین‌المللی قرار دهیم که بتوانند ترانزیت از ایران را با سرعت و امنیت انجام دهند.»



## چابهار و سواحل مکران چابهار، کانون توسعه کشور

او در آیین گرامیداشت روز حمل‌ونقل سال ۱۳۹۴ با تاکید بر این که گام بعدی ایران باید ایجاد شبکه‌های اقتصادی در جهان باشد، توضیح داد: «هرچقدر هزینه دالان اقتصادی کشور را کاهش دهیم، در توجیه‌ناپذیری اقتصادی توسعه سواحل و بندر جنوب خلیج فارس موفق تر بوده‌ایم. بنابراین توسعه بندر و سواحل، تنها توسعه تاسیسات نیست البته حتماً به تاسیسات نیاز داریم اما نیاز اصلی ما بیشتر توسعه بندر اقیانوسی‌مان یعنی چابهار است تا بندر خلیج فارس. ولی مهم‌تر از آن ایجاد شبکه اقتصادی حمل‌کالاست.»

## انکای کمتر به تنگه هرمز

آخوندی با اشاره به توسعه روزافزون بندر جنوب خلیج فارس و راه‌آهن اتصالی میان این بندر گفت: «این اتفاقاتی که در بندر جنوب خلیج فارس با هزینه‌های سرسام‌آور انجام می‌شود، برای رهایی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از تنگه هرمز است. آن‌ها می‌خواهند بگویند ما داریم از این پایین خلیج فارس و از طریق خشکی به یکدیگر وصل می‌شویم تا انکایمان به تنگه هرمز کمتر شود. آیا بر ما ایرانی‌ها فرض نیست تا کم‌ترین وابستگی به تنگه هرمز را ایجاد کنیم؟ آیا لازم نیست بندر چابهار را توسعه دهیم؟»

## ارتقار تبه تجارت دریایی ایران

وزیر راه و شهرسازی در آذرماه سال ۱۳۹۵ با یادآوری ورود ۱۸ لاینر بزرگ جهان به بندر کشور گفت: «کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید بتواند در بندر، با آن‌ها رقابت کند تا در حوزه دریایی بتوانیم در منطقه و جهان رتبه ایران را ارتقا دهیم»



### بومیان سواحل و بندر نشینان ساحل نشینان، سهمی از دریا ندارند

وزیر راه و شهرسازی در آبان ماه سال ۱۳۹۳ با تاکید بر این که ایران قدرت دریایی منطقه بوده و خواهد بود، گفت: «این نباید یک شعار باشد بلکه این یک ظرفیت است و بسیار مهم است که ما از این ظرفیت آگاه باشیم و آن را افزایش دهیم. وقتی تقاضا در بندر ایجاد می شود باید دید تقاضا چه تأثیری در زندگی بندر نشینان می گذارد، متأسفانه شاهد دو پدیده کاملاً متضاد هستیم و آن این است که در حالی که سواحل شمالی کشور مملو از جمعیت است، سواحل جنوبی خالی از جمعیت است که این تضاد باید رفع شود زیرا هم از نظر امنیت ملی و هم از نظر اقتصادی دچار اشکال است و نشان می دهد حتماً یک جای کار ما مشکل داشته که با وجود سرمایه گذاری های صورت گرفته در بندر، وضعیت به این شکل است؛ در زمینه ریشه یابی این مشکل سازمان بندر می تواند اثرگذار باشد.»

**حمایت از کسب و کارهای دریایی ساحل نشینان**  
به گفته او اکنون در یاد زندگی روزمره مردم جایی ندارد: «ما و سازمان های مربوطه باید با حمایت بیشتر از کسب و کارهای دریایی؛ در باره وارد زندگی مردم کنیم که در این زمینه، باید رسانه های گروهی خیلی بیشتر از پیش به دریا بپردازند و باید از تمام دانشگاه ها و مؤسسات دریانوردی حمایت همه جانبه کنیم.»

عضو کابینه دولت تدبیر و امید هم چنین در جمع مدیران سازمان بندر و دریانوردی، اسفند ۱۳۹۴ با بیان این که بندر باید خودش را در منطقه تعریف کند، گفت: «بندر را فقط به عنوان بندرگاه ببینیم، بلکه به عنوان یک شهر بندری به آن نگاه کنیم. انتظار ندارم که سازمان بندر به منطقه پیرامونی خود خدمات شهرداری بدهد اما باید بتواند نقش پیشتاز در منطقه خود ایفا کند. نباید نسبت به انبارهای غیرقانونی که حذفاصل بندرعباس تا بندر شهیدرایی ایجاد شده بی اعتنا بود، هر چند از لحاظ قانونی این مسئله به ما مربوط نیست ولی از منظر توسعه شهری به ما ارتباط دارد.»

#### توسعه شهرهای بندری

##### وارتقا کیفیت زندگی در سواحل

آخوندی هم چنین در بیست و چهارمین همایش هماهنگی ارگان های دریایی کشور در سال ۱۳۹۵، گفت: «توسعه شهرهای بندری برای ما اهمیت زیادی دارد در حالی که وضعیت مناسبی در حاشیه ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل خود نداریم؛ بنابراین با ارتقا کیفیت زندگی در سواحل باید تولید ثروت در این مناطق نیز افزایش یابد.»

فرهنگی و گردشگری برای فعال سازی گردشگری دریایی شد و گفت: «استفاده از ظرفیت های دریا باید بیشتر از پیش مدنظر قرار گیرد. از ظرفیت گردشگری مسافری دریایی آن چنان که باید در کشور استفاده نمی شد که خوشبختانه سازمان بندر و دریانوردی در دو سال و نیم گذشته تمرکز خوبی در این حوزه داشت. باید بین بندرعباس و سایر بنادر کشور در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان شبکه حمل و نقل بار برقرار شود تا از تمام طول سواحل کشور حداکثر استفاده در حوزه حمل و نقل دریایی صورت گیرد و همه بنادر فعال شوند.»

#### تفریح و ورزش های آبی

به گفته او استفاده از ظرفیت های دریا باید بیشتر از پیش مدنظر قرار گیرد: «گام بعدی سازمان بندر و دریانوردی باید هماهنگی با سازمان گردشگری و میراث فرهنگی باشد تا تورسیسم دریایی و تفریح و ورزش های آبی در ایران فعال شود و شاهد سفرهای دریایی دورتر از ساحل جزایر ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس شویم. اقداماتی که در حوزه توسعه و رونق گردشگری دریایی انجام می شود، باید پیش از پیش افزایش پیدا کند.»

#### نگرانی از آلودگی های دریایی

او هم چنین در همایش مدیران سازمان بندر و دریانوردی که در اسفندماه ۱۳۹۴ برگزار شده بود، محیط زیست دریایی را یکی از محورهای اساسی دانست که سازمان بندر و دریانوردی و نهادهای دیگر باید به آن توجه ویژه ای داشته باشند: «آمارهای نگران کننده ای در حوزه آلودگی های دریایی و از بین رفتن منابع و ثروت دریایی وجود دارد. باید با سازمان محیط زیست همکاری شود و توجه به محیط زیست دریایی جزء دستور کارهای سازمان بندر و دریانوردی قرار گیرد.»

#### معرفی جذابیت سفرهای دریایی بارسانه ملی

وزیر راه و شهرسازی توجه به موضوع حمل و نقل دریایی مسافران را از دیگر نکات لازم در حوزه برنامه ریزی سازمان بندر و دریانوردی خواند و گفت: «ایران با جمعیت جوانی که دارد قاعدتاً بحث سفرهای دریایی جذابیت های خودش را در میان این مردم ایران می تواند داشته باشد. ترکیه بخش عمده ای از درآمدش را از حوزه حمل و نقل دریایی مسافر به دست می آورد و لزوماً تمام درآمد دریایی اش از حوزه حمل بار نیست. سازمان بندر و دریانوردی از لحاظ درآمدی متکی به حمل و نقل بار است؛ حال آن که باید جذابیت سفرهای دریایی را از طریق رسانه ملی برای افکار عمومی معرفی کند.»

#### بهره برداری گردشگری از دریا در حد صفر است

آخوندی، آبان ماه ۱۳۹۵ در همایش بین المللی سواحل، بندر و سازه های دریایی با تاکید بر ضرورت بهره وری از همه ظرفیت های دریا، گفت: «توجه ما به دریای حوزه بار است ولی باید بدانیم که دریا به عنوان منبع حیات بشر مطرح است که این فراتر از موضوع بار و حمل بار است. اما سهم مسافرت دریایی اندک و بهره برداری توریستی از دریا در حد صفر است.»

و تجارت دریایی خود را در دریای عمان بیش از پیش توسعه دهیم. به همین منظور توسعه بندر چابهار برای ما اهمیت زیادی دارد و تاکنون ۱۵۰ میلیون دلار از طریق فاینانس و ۸۵ میلیون دلار برای خرید تجهیزات هندی در این بندر سرمایه گذاری می شود و از صندوق توسعه ملی ۴۳۰ میلیون دلار برای توسعه این بندر مهم در دریای عمان هزینه خواهد شد.»

به باور او چابهار تنها یک بندر نیست بلکه این بندر اکنون توسعه کشور است: «به همین سبب دو هزار هکتار زمین در پسرگانه های این بندر برای انجام سرمایه گذاری در نظر گرفته شده است.»



#### محیط زیست، مسافرت های دریایی و گردشگری

##### دریا: منبع حیات بشر مطرح

محیط زیست و توسعه ظرفیت های گردشگری دریایی از یک سو و اطلاع رسانی و روشنگری درباره امکان وجود سفرهای دریایی برای مردمی که در نقاط مرکزی و خشک ایران هستند، یکی از محورهای است که آخوندی از نخستین روزهای وزارتت بر آن تاکید داشت.

#### الزامات زیست محیطی و کنوانسیون های بین المللی

وزیر راه و شهرسازی در اسفندماه ۱۳۹۴ در پیامی به سومین همایش بین المللی اقیانوس شناسی خلیج فارس با تاکید بر ضرورت توجه به الزامات زیست محیطی و استانداردها و کنوانسیون های دریایی بین المللی، نوشت: «پرواضح است الزامات محیط زیست، اصول آمایش سرزمین، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران و موازین و اصول کاهش خطر پذیری نباید در توسعه متجانس فعالیت های دریایی و مزیت های رقابتی ذاتی کشور از نظر دور بماند در این زمینه دولت می تواند و باید با ایفای نقش یک تسهیل گر چابک، زمینه استفاده از سرمایه ها و منافع بخش غیردولتی و خارجی در توسعه فعالیت های دریایی کشور را فراهم آورده و در عین حال بارون سازی نرم افزاری و سخت افزاری ارتباطات سرزمینی اصلی و دریاهای حمایت حداکثری از توان داخلی در این هم زمانی مغتنم پس ابرجام و کاهش قیمت نفت گام های مستحکمی را در افزایش سهم دریا در اقتصاد ملی در یک مدل توسعه جدید بردارد.»

#### هماهنگی سازمان بندر با سازمان میراث فرهنگی

##### برای توسعه گردشگری دریایی

وزیر راه و شهرسازی در اسفندماه ۱۳۹۴ هم خواستار هماهنگی بیشتر سازمان بندر با سازمان میراث



با چشم‌انداز افزایش همگرایی بین بازارهای داخلی و بین‌المللی

## از برندهای موفق در برگزاری کنفرانس‌های تخصصی حمایت خواهیم کرد

تفاوت‌هایی دارد، همین ابتدا این را مشخص کنیم و بعد در مورد سایر اجزای آن صحبت کنیم. به نوعی قابلیت‌های حرفه‌ای چینی برنامه‌هایی در دنیا، روز به روز افزایش پیدا می‌کند و خودشان تبدیل به برندهایی شده‌اند که کارکردهایشان متفاوت‌تر از آن چیزی است که به صورت موردی و محلی، یا به صورت بخشی توسط صاحبان صنایع و بنادر و حمل و نقل اتفاق می‌افتد. در واقع این‌ها به مرور شکل گرفتند و به برندهایی تبدیل شدند.

در حوزه حمل‌ونقل، در حوزه حمل و نقل دریایی و یادر عملیات بندری، هم سازمان‌ها و انجمن‌ها و شرکت‌هایی شکل گرفتند که در حال فعالیت هستند. به عنوان مثال در منطقه ما سمینارهای خیلی معروفی شکل گرفتند و سال‌های سال است که برگزار می‌شود. TRANS MIDDLE EAST یکی از آن‌هاست. TOC و MEED هم به همین شکل فعال بودند و هستند. یک لایه بالاتر و سازمان یافته‌تر می‌توان به فعالیت انجمن IAPH اشاره کرد که به جز کارکرد تخصصی خود، رویدادهای تخصصی در حوزه بندر و دریا برگزار می‌کند. بنابراین، با توجه به تخصصی شدن موضوع، ضرورت دارد که این رویدادها توسط برندهای با کیفیت و معتبر بین‌المللی و منطقه‌ای برگزار شود. در حوزه صنعت و مهندسی سواحل و بنادر در سطح ملی رویدادهایی ICOPMAS شکل گرفته که خوشبختانه در بیست و چهار سال گذشته برگزار شده است.

در حوزه دریا و بندر می‌توانیم چنین رویدادهایی را برگزار کنیم و در سال‌های بعد ادامه دهیم تا حرفی برای گفتن در این حوزه در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی داشته باشیم. بنابراین از امسال تصمیم گرفتیم عملکرد یا توانایی

بزرگ‌ترین رویداد حمل و نقل و لجستیک خاورمیانه برای اولین بار در ایران قرار است پنجم و ششم بهمن ماه سال جاری در هتل پارسیان استقلال برگزار شود، در این کنفرانس تخصصی که نمایشگاه جانبی را نیز به همراه دارد نام شرکت‌های بزرگی به چشم می‌خورد که شاید قبل از برجام مدتی از آن‌ها خبری نبود. درباره اهمیت این سمینار با جلیل اسلامی معاون امور بندری و مناطق ویژه‌سازمان بنادر به گفتگو نشستیم. جلیل اسلامی، معاون امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی به ظرفیت‌ها و فرصت‌های مورد علاقه سرمایه‌گذاران اشاره می‌کند و در ادامه می‌گوید که لازمه این سرمایه‌گذاری معرفی و شناساندن این فرصت‌هاست. به گفته اسلامی ترکیب بحث سرمایه‌گذاری و استفاده از تکنولوژی‌هایی که در شرکت‌های خارجی و برندهای بزرگ دنیا وجود دارد، می‌تواند برای بخش‌های خصوصی ما هم مطلوبیت ایجاد کند. در بنادر ما هنوز خدمات بندری، لجستیک و ارزش افزوده، هم از نظر سوددهی شرایط مطلوبی دارند و هم تقاضا برای سرمایه‌گذاری در این حوزه‌ها وجود دارد.

■ به‌طور اجمالی در مورد اهمیت این سمینار برای ترانزیت و لجستیک کشور و به‌طور کلی برای سیستم حمل و نقل کشور بگویید. بعد بپردازیم به این که سمینار با ماهیت متفاوت آن (و البته سمینارهای مشابه) چه کارکردی دارد؟  
موانع زیرساختی و قانونی، مقرراتی، بحث‌های سیاست‌گذاری، توسعه بخش خصوصی را چگونه ارزیابی می‌کنید تا در صورت رفع آن‌ها به یک نقطه ایده‌آل برسیم؟  
فکر می‌کنم از این‌جا شروع کنیم که چرا این نوع سمینار به نوعی با سایر سمینارهایی که تا حالا برگزار شده،



مجموعه‌هایی که در این زمینه تخصص دارند را بسنجیم و مخصوصاً در پسابرجام، وضعیت آن‌ها را ارزیابی کنیم. ببینیم آیا می‌توانند ارزشی که دنبال آن هستیم را در این قالب ایجاد کنند؟ توانایی مدیریت‌شان در جذب شرکت‌ها و افراد متخصص را ارزیابی کنیم و از همه مهم‌تر، توان همگرایی ظرفیت‌های داخلی و خارجی را بالا ببریم. در این دوره به عنوان دوره اول، سازمان بنادر حمایت‌های معنوی و علمی و اقدامات هماهنگ کننده انجام داده است. اگر به تعریف روشنی از همکاری با هر کدام از این برندها برسیم، قطعاً سال‌های بعد به صورت جدی‌تری در این زمینه کار خواهیم کرد.

در یک جمع‌بندی باید بگویم ابتدا باید بتوانیم از توان تخصصی این نوع رویدادها، شرکت‌ها، موسسات و از ظرفیت‌هایی که آن‌ها در خارج از کشور دارند استفاده کنیم، نهایتاً این که به مرور این نوع خدمات را متناسب با نیاز کشور طراحی و اجرا کنیم.

■ برخی از شرکت‌هایی که برای حضور در چهاردهمین کنفرانس حمل و نقل خاورمیانه اعلام آمادگی کرده‌اند شرکت‌های مهم بین‌المللی هستند. در یک سال گذشته چه پیامی از طرف سازمان بنادر به شرکت‌های مهم دنیا ارسال شده که ما شاهد این سطح از حضور هستیم. بدیهی است که این شرکت‌ها پیش از این هم از ظرفیت‌های بازار ایران آگاهی داشتند، اما حضور جدی نداشتند.

این که از یک سال گذشته می‌گویید درست است، واقعاً اگر با سال‌های قبلی مقایسه کنید، سال متفاوتی بود. بخشی از این موضوع به شرایط عمومی کشور برمی‌گردد. فضایی که ایجاد شد و شرکت‌ها مراجعه کردند. نه تنها در نمونه‌هایی که گفته شد بلکه شرکت‌های بسیار زیادی در یک سال گذشته حضور داشتند و میزبان شاید بزرگ‌ترین برندهای جهانی در ارتباط با حوزه بندری و کشتیرانی بودیم. در حوزه کشتیرانی در کم‌تر از ۹ ماه، ۱۵ یا ۱۶ خط لاینری جدید کارشان را در بنادر ما شروع کردند که خود این هم یک رکورد و هم یک علامت بود و چند دلیل داشت. نخست فعالیت تجاری این منطقه و ایران برای آن‌ها جذابیت داشت. دوم این که شاید آن‌ها فعالیت‌شان در این منطقه را، در شرایط اجباری قطع کرده بودند و بسیار علاقه داشتند که دوباره به این منطقه و مخصوصاً بنادر ما برگردند. دلیل سوم فرصت‌های آینده که آن‌ها تصور می‌کنند- و البته تصورشان هم درست است- از نظر توسعه ظرفیت‌های عملیاتی و بعد هم امکان کار در حوزه ترانزیت و کشورهای منطقه، علاقه زیادی برای آن‌ها ایجاد کرده است.

باور من این است که شرکت‌هایی که دفتر و به نوعی مدیریت‌شان را در این جا مستقر کردند و شروع به کار کردند، جدی‌تر به این قضیه نگاه می‌کنند تا شرکتی که به نوعی فقط در یک نمایشگاه شرکت می‌کند. منظوری این است که آن‌هایی که به این همایش و سمینار می‌آیند قطعاً بعد از آن، علاقه بیشتری پیدا خواهند کرد.

به هر حال در چند ماه گذشته با شرکت‌های بزرگی در حوزه عملیات بندری مذاکره داشته‌ایم که علاقه‌مندی آن‌ها برای سرمایه‌گذاری در چارچوب ظرفیت‌های تجاری ایران بسیار جدی است و البته مذاکره با شرکت‌های مشابه همچنان در جریان است. به عنوان مثال، می‌توانم به مزایده‌هایی که امسال برگزار شده اشاره کنم. تعدادی از شرکت‌ها در این مزایده‌ها حضور پیدا کردند و اظهار علاقه کردند که در این نوع سرمایه‌گذاری‌ها

شرکت کنند.

در مجموع ظرفیت‌های تجاری و مجموعه شرايطی که حوزه بندری، دریایی، صنایع وابسته و خدمات وابسته به این صنعت وجود دارد موجب افزایش حضور شرکت‌های بزرگ بندری و عملیات بندری شده است. البته همچنان ظرفیت حضور و فعالیت تعداد بسیار بیشتری از شرکت‌های بین‌المللی را هم داریم. پس نخست این که این ظرفیت در جمهوری اسلامی وجود دارد، دوم ظرفیت بسیار بالایی نیز هست و سوم این که شرايطی فراهم شده تا شرکت‌ها بتوانند حضور داشته باشند، فعالیت کنند و مشکلی هم برای آن‌ها پیش نیاید. ما هم حضور این شرکت‌ها را مغتنم می‌دانیم، از آن‌ها استقبال می‌کنیم و سعی بر این داریم تا هر نوع زمینه مورد نیاز برای همکاری را فراهم کنیم.

■ دلیل اصلی علاقه‌مندی و حضور شرکت‌های بزرگ و بین‌المللی در بنادر ایران، بهره‌گیری از ظرفیت‌های بالقوه موجود در زنجیره حمل و نقل بین‌المللی کالا و توسعه فعالیت‌های لجستیک شرکت‌های یاد شده است. به عبارت دیگر اگر یکی از این شرکت‌ها بخواهد پایشان را در بنادر ایران بگذارد از یک طرف به گرجستان نگاه می‌کند، از طرف دیگر به امیرآباد و CIS و همچنین به کشورهای با ظرفیت‌های عراق و... و در واقع نگاه شبکه‌ای به موضوع سرمایه‌گذاری در بنادر ایران دارند. به نظر می‌رسد برای این که بتوان از ظرفیت‌هایی که اشاره کردید استفاده کرد، باید شبکه بنادر خودمان را با شبکه بنادر آن‌ها همسان‌سازی کنیم. شرکت‌های ایرانی باید بتوانند جایگاه خود را مشخص کرده و نیازهای آن‌ها را هم برآورده کنند و به این ترتیب به قول آقای وزیر مسئولیت اجتماعی خودمان در قبال کشورهای همسایه را برطرف می‌سازیم، در این میان سازمان‌ها و ارگان‌های حمل و نقلی از جمله بنادر چه نقشی را ایفا می‌کنند؟ در حوزه مقررات و زیرساخت‌ها و همچنین شرکت‌های خصوصی چه اتفاقی باید بیفتد که بتوانیم از آن ظرفیتی که وجود دارد به صورت عملیاتی استفاده کنیم؟

این نکته‌ای بسیار کلیدی و اساسی است. مجموعه خدمات لجستیک در قالب یک شبکه تعریف می‌شوند و فکر می‌کنم بدون این، امکان کار بزرگ و ماندگار وجود ندارد یا نتیجه‌اش این خواهد شد که فرصت‌ها مخصوصاً فرصت‌های ترانزیتی را از دست بدهند. اگر این موضوع را آسیب‌شناسی کنیم، سوال شما این جا خودش را نشان می‌دهد که چرا این اتفاق نمی‌افتد؟ جواب در دو بخش می‌گنجد. یک بخش مشخصاً مربوط به سال‌های اخیر است که به بحث تحریم و غیره برمی‌گردد. بعد باید ببینیم با این فرض که حتی این تحریم وجود نداشته باشد، آیا پارامترهای بازدارنده و موانعی موجود، این اجازه را می‌دهد که این جریان کالا از بنادر جنوبی ما به شمال و بعد به کشورهای دیگر اتفاق بیفتد؟ به نظر من که نمی‌شود با این موضوع، سطحی برخورد کرد. یک بخش آن شامل ظرفیت‌های ذاتی است که وجود دارد و در تئوری به آن می‌گوییم موقعیت و قرار گرفتن در چهارراه دنیا که این از بحث‌هایی که همیشه مطرح بوده است.

یک قسمت آن بحث‌های سیاسی است، روابط، همجواری‌ها و مسائلی که مربوط به نوع تقابل کشورهای منطقه است، پارامترهای نظامی یا سیاسی نظامی و درگیری‌هایی که در منطقه است. بلوک‌بندی‌هایی که در منطقه اتفاق افتاده، این‌ها هم تأثیرگذار هستند و در نهایت اگر همه این‌ها را کنار بگذاریم، به این نتیجه می‌رسیم که اگر این شرایط وجود نداشته باشد، شرایط ما



مجموعه خدمات لجستیک در قالب یک شبکه تعریف می‌شوند و فکر می‌کنم بدون این، امکان کار بزرگ و ماندگار وجود ندارد یا نتیجه‌اش این خواهد شد که فرصت‌ها مخصوصاً فرصت‌های ترانزیتی را از دست بدهند.



بسیاری از شرکت‌های بزرگی که حضور پیدا می‌کنند، به محض مراجعه، ترکیبی از فعالیت‌های دریایی یا بندری و بعد هم فعالیت‌های مربوط به حمل داخلی یا توزیع و انتقال را به صورت یک مجموعه خدمات مطالبه می‌کنند. مجموعه‌های از خدمات که صفر تا صد آن تعریف شده باشد.

برای استفاده از این ظرفیت چقدر است؟ حالا به مواردی که شما اشاره کردید می‌رسیم، یعنی آمادگی‌های داخلی مربوط به پارامترهایی که در آن موضوع دخیل هستند. شرکت‌های حمل و نقل، شرکت‌های فوروردی و ترمینال اپراتورهای بزرگ، سیستم‌های نرم‌افزاری، سیستم‌های متمرکز و هماهنگ شده بین بخشی سازمان‌های درگیر در موضوع که تعداد آن‌ها هم بسیار قابل توجه است، برای انجام این کارها باید وجود داشته باشند. از جمله می‌توان به حمل و نقلی‌ها، نظارتی‌ها و مباحث مربوط به کنترل‌های انتظامی و غیره اشاره کرد. البته به تغییراتی که گاهی در بعضی حوزه‌های حمل و نقل، از دریایی به زمینی به ریلی و بالعکس اتفاق می‌افتد نیز مربوط می‌شود. فکر می‌کنم باید کارهای زیادی انجام شود و تا حالا آن قدر که باید موفق نبودیم. به صورت کلی، بحث سازمان بنادر نیست بلکه بحث ملی است که باید در کل کشور این هماهنگی اتفاق بیفتد.

بنابراین بسیاری از شرکت‌های بزرگی که حضور پیدا می‌کنند، به محض مراجعه، ترکیبی از فعالیت‌های دریایی یا بندری و بعد هم فعالیت‌های مربوط به حمل داخلی یا توزیع و انتقال را به صورت یک مجموعه خدمات مطالبه می‌کنند. فکر می‌کنم که اگر شرایط فراهم شود، این امکان وجود خواهد داشت تا بتوان با این مجموعه‌ها به صورت مجموعه‌ای از خدمات - که صفر تا صد آن تعریف شده باشد - کار کرد. در نظر داشته باشید که ظرفیت‌های داخلی را نیز باید فراهم کرد. در کل، سمینار، کمیته و غیره در حوزه ترانزیت زیاد برگزار شده است اما واقعیت این است که نسبت به آن ظرفیت واقع بینانه‌ای که محتمل است، هنوز فاصله زیادی داریم و باید کار شود. این موردی است که به طور مشخص در حوزه ترانزیت و در حوزه سایر خدمات مانند ترانشیپمنت و... وجود دارد و محدودیت برای سایر بخش‌ها باعث شده است که زمینه تجاری برای انجام خدمات ارزش افزوده یا ترانشیپمنت و... فراهم نشود. امیدوارم در شرایط جدید که با سرعت به سوی بهبودی پیش می‌رود، شاهد شکل‌گیری این نوع فعالیت‌ها باشیم.

■ از مهم‌ترین اقدام‌هایی که سال جاری انجام شده و فکر می‌کنید مورد توجه شرکت‌های بزرگ بین‌المللی و همین‌طور شرکت‌های داخلی باشد تا خودشان را آماده کنند که با این مجموعه‌ها کار کنند برآید بگوئید و این که شما چه پیامی به این مجموعه‌های بزرگ دارید؟ چه موانعی قرار است رفع شوند و اولویت شما برای رفع این موانع کدام است؟

فکر می‌کنم اگر چند مثال بزنم شاید بهترین توضیح باشد. این که در همین سال جاری چه اتفاقاتی افتاده است. ما امکان تامین تجهیزات مدرن و به روز مربوط به تجهیزات تخلیه و بارگیری کالاهای مختلف از بنادر، اعم از کانتینر، غلات و سایر را فراهم کردیم و این سفارش‌ها اتفاق افتاده است. امیدوار هستیم که در مدت کوتاهی، بازسازی تجهیزات استراتژیک بنادر در سطح بسیار گسترده‌تری اتفاق بیفتد.

این خود نشان می‌دهد که مباحث مربوط به افزایش بهره‌وری عملیات با تامین تجهیزات استراتژیک از سازندگان داخلی و خارجی، به عنوان یک هدف بسیار جدی توسط سازمان، دنبال می‌شود. موضوعاتی که مربوط به سرویس‌ها و خدمات جانبی است، طیف وسیعی از فعالیت‌ها را ایجاد می‌کند که می‌توان در قالب این همایش‌ها و نمایشگاه‌های جانبی بیشتر به آن پرداخت و در این زمینه نیز کار کرد.

نکته بعدی بحث‌های مربوط به سرمایه‌گذاری در بنادر است. خوشبختانه با وجود سال‌های تحریم و محدودیت، سرمایه‌گذاری رشد بسیار قابل توجهی داشته است. تا حالا شاید بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان در بنادر، در بخش خصوصی سرمایه‌گذاری داشتیم. معنی آن این است که در بنادر ما هنوز خدمات بندری، لجستیکی و ارزش افزوده، هم از نظر سوددهی شرایط مطلوبی دارند و هم تقاضا برای سرمایه‌گذاری در این حوزه‌ها وجود دارد. برای پروژه‌های خاصی ممکن است شرکت‌های خارجی هم علاقه‌مند باشند، لازمه‌اش این است که فرصت‌ها معرفی و شناسانده شوند تا اگر افرادی علاقه‌مند بودند بتوانند در این زمینه کار کنند. نکته دیگری وجود دارد آن هم در حوزه‌های ترمینال و عملیات بندری است که ما ظرفیت‌های خوبی را داخل کشور ایجاد کردیم. ما بیش از ۱۵ سال و به صورت رسمی تقریباً از سال ۸۲ به بعد، تجربه ترمینال‌داری با قراردادهای طولانی مدت را داریم و هم این که به هر حال ترکیب بحث سرمایه‌گذاری و استفاده از تکنولوژی‌هایی که در شرکت‌های خارجی و برندهای بزرگ دنیا وجود دارد، می‌تواند برای بخش‌های خصوصی ما هم مطلوبیت ایجاد کند. بنابراین امکان دعوت، جذب و استفاده از این‌ها هم فراهم شده و کارها و مذاکرات در این زمینه دارد اتفاق می‌افتد. البته من بخش‌های بندری را می‌گویم و در حوزه‌های دریایی همین وضعیت حاکم است. برای همین در ابتدای صحبت اشاره کردم که خوشبختانه ظرفیت مناسبی در همه حوزه‌ها ایجاد شده است. همایشی مثل چهاردهمین کنفرانس حمل و نقل خاورمیانه هم می‌تواند در غنی‌سازی مفهومی و تخصصی مفاهیم بندری و دریایی، با توجه به حضور افراد متخصص بین‌المللی در آن کمک کند و هم راه کارها و سامانه‌هایی که منجر به بهبود بهره‌وری عملیات بندری و بحث‌های فنی می‌شوند را معرفی کند.

مورد دیگری که می‌تواند فرصت‌های ما را معرفی کند شرکت‌های مختلفی است که حاضر به انجام سرمایه‌گذاری و کار هستند. به عقیده من، این سه موضوع برای این سمینار یا هر سمینار دیگر، محوری و حائز اهمیت است که می‌توانیم آن را تداوم دهیم.

■ اگر بخواهید به شرکت‌های ایرانی و داخلی، که به صورت مشترک، پروژه‌های مشخصی را در بنادر انجام می‌دهند پیشنهادی داشته باشید، مشخصاً کدام بنادر را توصیه

## می‌کنید و کدام حوزه‌ها؟

اگر بخواهیم به سوال شما خیلی دقیق پاسخ دهیم، باید بگوییم ما فرصت‌های سرمایه‌گذاری را هم به صورت رسمی و هم در سایت سازمان به آن‌ها معرفی کردیم. پس دسترسی شرکت‌ها خیلی راحت است. این را هم اضافه کنم که اوایل سال آینده چند پروژه بسیار بزرگ را معرفی خواهیم کرد که در مقیاس بسیار بزرگ می‌تواند محل بحث باشد. یکی از آن‌ها پروژه توسعه پس کرانه بندر شهید رجایی است که حداقل ۲۴۰۰ هکتار است و به عنوان یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های لجستیکی کشور مطرح است و قطعاً، اگر نگوییم بزرگ‌ترین، یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های لجستیکی کشور خواهد بود. کارهای مقدماتی آن انجام شده و این پروژه به صورت رسمی معرفی خواهد شد. مورد مشابه در مقیاس کوچک‌تر، پروژه‌ای در حدود ۷۰۰-۸۰۰ هکتار در اراضی پس کرانه بندر امام خمینی (ره) است که برای کارهای لجستیکی و خدمات ارزش افزوده معرفی خواهد شد.

چند پروژه دیگر هم داریم که اگر بخواهیم از مهم‌ترین آن‌ها اسم ببریم، پروژه فاز ۳ یا پایانه شماره ۳ کانتینری بندر شهید رجایی خواهد بود. مطالعات مقدماتی آن هم در حال اتمام است و چند ماه آینده آن را به صورت رسمی اکران خواهیم کرد. همین‌طور پروژه‌های دیگر که به بنادر دیگری مربوط می‌شود و لیست بلندی هم داریم از جمله می‌توان به پروژه‌های پایانه‌های غلات در بندر امام خمینی (ره) یا جزیره نگین در بوشهر که در حال طراحی و اجرا هستیم، اشاره کرد. جدا از سایت سازمان در همین نمایشگاه این‌ها را معرفی می‌کنیم و به صورت جدی دنبال خواهیم کرد.

■ به تازگی وزیر راه و شهرسازی موضوع تغییر پارادایم، انگاره را در مدیریت و برنامه‌ریزی بنادر مطرح کرده‌اند. بخشی از این تغییر پارادایم‌ها می‌تواند از پروژه‌های بزرگی باشد که فرایندهای کاری ما را عوض کند. علاوه بر این موضوع، برای تغییر پارادایم چه فاکتورهایی مورد نظر شما است که می‌خواهید از آن‌ها استفاده کنید؟ این تغییر پارادایم در چه شقوقی می‌تواند در حوزه فعالیت‌های بندری و دریایی اتفاق بیفتد؟

به نظر نکته‌ای که به عنوان دیدگاه وزیر مطرح شده، سوق دادن مجموعه مدیریت‌ها به تفکر جدید در ارتباط با آینده سازمان‌ها و بخش‌هاست. در حوزه دریایی و بندری، سال‌های سال تمام تمرکز بر این بوده که آن را به نحو احسن پاسخ دهیم. یعنی توسعه و بهبود امکانات مرتبط با تجارت، صادرات و واردات. بنابراین ظرفیت‌سازی‌ها، توسعه‌ها، سرمایه‌گذاری‌ها و حتی آموزش‌ها و تفکر مدیریت‌ها و... در این راستا بوده است تا بهترین ظرفیت‌سازی‌ها، کوتاه‌ترین زمان و کم‌ترین هزینه برای ایجاد ظرفیت‌ها در این حوزه ارایه شود. آن قسمتی که در دیدگاه جناب وزیر و دیدگاه امروزی مطرح است این است که ماسرفاً از نگاه داخلی یا حتی ملی فاصله بگیریم و نیم‌نگاهی به بیرون داشته باشیم. یعنی ما هم ظرفیت‌های تجاری خودمان، ظرفیت‌های تخصصی در حوزه‌های بندری با مزایایی که در این حوزه داریم را ترکیب کنیم هم نیم‌نگاهی نیز به بازارهای منطقه‌ای و حضور در شبکه به عنوان بازیگری که بتواند در حوزه غیر از مباحث داخلی نقشی را ایفا کند، داشته باشیم.

بنابراین هدف از تغییر انگاره، استفاده از ظرفیت‌های خارجی مطلوب و همچنین افزودن ظرفیت‌های داخلی، در ابتدا در بازارهای منطقه‌ای و بعد هم در بازارهای بین‌المللی است. این افقی است که به نظر من باید در حوزه عملیات بندری مورد نظر قرار دهیم تا بتوانیم در این مشارکت‌ها، حضور شرکت‌های خصوصی داخلی را در منطقه و دیگر نقاط شاهد باشیم و همچنین بتوانیم آن دیدگاه «همکاری و رقابت» را از منظر داخلی به منظر بیرونی و بین‌المللی نهادینه کنیم.

شرکت‌های بزرگ ما، همان‌طور که آقای وزیر گفتند مسلماً باید بتوانند در فعالیت‌های عملیاتی و غیر عملیاتی بندری و همچنین در ظرفیت‌های تخصصی و فنی با بزرگ‌ترین‌های منطقه و دنیا رقابت کنند. بنابراین وقتی که تعریف مناسبی از مقیاس‌های کاری وجود داشته باشد و زمینه و ظرفیت‌های رقابت فراهم شود به صورت خودکار منجر به افزایش توانایی‌ها می‌شود و البته در کنار همه این‌ها نمی‌شود با محدود کردن فضای کسب و کار این شرایط را فراهم کرد.



تغییر پارادایم،  
استفاده مطلوب  
از ظرفیت‌های  
خارجی و افزودن  
ظرفیت‌های داخلی،  
در ابتدا در بازارهای  
منطقه‌ای و بعد هم  
در بازارهای بین‌المللی  
است.



مورد انتظار لجستیکی شکل نمی گیرد. یعنی وقتی خود تولید و صنعت ضعیف است و در شبکه رقابت جهانی فعالیت نمی کند نباید انتظار داشته باشیم که شبکه‌های لجستیکی که شبکه مکمل تولید است، به صورت توانمند، گسترده و کارا شکل بگیرد. وقتی می بینیم که در دنیای صنعتی، شبکه لجستیک بسیار توانمند، کارا و گسترده‌ای وجود دارد که به بهترین شکل و به خوبی وظیفه تامین و توزیع بخش صنعت را انجام می دهد، به خاطر وجود صنعت و تولید قوی و توانمند حاضر در شبکه رقابت جهانی است که چنین تقاضای موثری را به وجود آورده. بنابراین زمینه‌پشتوانه تعمیق و گسترش و کارآمدی این شبکه را نشان می دهد.

این صنعت باید بتواند موثر باشد و بعد باید رقابتی منطقی و واقعی در آن وجود داشته باشد. اگر کسی نتواند آن سرویس را تامین کند طبیعتاً حذف می شود و رقیبی که توانمندتر است در بازار می ماند. بنابراین، باید تقاضای موثر از طرف بخش تولید و صنعت، باشد. باید شرایط و فضای رقابتی باشد تا لجستیک در آن فضا شکل گیرد و به آن تقاضا پاسخ داده شود. همچنین، بین فروشندگان عمده و فروشندگان خرد، شبکه لجستیک می تواند به خوبی عمل کند.

■ اگر این موضوع را از زاویه تولید کننده ببینیم، آیا می توانیم بگویم چون شبکه قوی لجستیکی نداریم، تولید کنندگان هم به فکر ابعاد بزرگ تر بازار نیستند؟

اگر بخواهیم به موضوعی نگاه کنیم باید جامع نگر باشیم و آن موضوع را در شبکه‌ای از عوامل مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار دهیم. بنابراین وقتی بسیاری از ساختارها و زیر ساختارها برای داشتن یک شبکه لجستیک قوی و کارا در کشور ما فراهم نیست و زمینه‌های بروز و ایجاد چنین خدماتی در کشور ضعیف و ناکارآمد است و وقتی ناهماهنگی در بین نهادهای مختلف بسیار وسیع و گسترده است نمی توان انتظار داشت که شبکه لجستیک قوی در کشور ایجاد شود و این خودش تقاضا و نیاز را برای بخش تولید و صنعت و به تبع آن برای بخش تجارت فراهم می کند. ما نمی توانیم به این شبکه لجستیک در خلا نگاه کنیم، بنابراین وقتی به این شبکه در داخل ساختارهای اقتصادی و قانونی و حتی فرهنگی و اجتماعی نگاه می کنیم و آن را تجزیه و تحلیل می کنیم می بینیم که داشتن شبکه لجستیک قوی و توانمند که کارا و موثر باشد منوط و مشروط به وجود صنعت و تولید قوی در محیط رقابتی و زیرساخت‌های قانونی و هماهنگی بین نهادهای مربوطه و بازیگران این عرصه است.

اجازه می خواهم که این جافقط به دو نمونه و مثال از ساختارهای مورد نیاز شبکه لجستیک اشاره کنم، وقتی ما در کشور شرکت‌های بزرگی حمل و نقل زمینی که مالک وسیله نقلیه باشند نداریم و شرکت‌ها اسیر دست راننده‌ها هستند، نمی توانیم مدیریت قوی و موثری را روی شبکه توزیع و تامین داشته باشیم. علاوه بر این وقتی نقش شرکت‌های حمل و نقل زمینی ما در شبکه بین‌المللی تامین و توزیع جهانی کم رنگ است و کم تر در محیط بین‌المللی



## نظام یکپارچه تصمیم گیری و اجرا، لازم‌ه توسعه صنعت لجستیک

**فرید قادری:** علیرضا ساطعی از صاحب‌نظران حوزه حمل و نقل و لجستیک، محدودیت‌ها و ناکارآمدی قوانین و مقررات را از عوامل بازدارنده رشد شرکت‌ها می داند. به گفته او قوانین حاکم بر این صنعت باید موجب کارآمدی آن شده و زمینه رقابت قوی و منطقی را به وجود آورد. او می گوید اگر می خواهیم شبکه قوی لجستیک در کشور داشته باشیم حتماً باید در کشور، تولید قوی و صنعت توانمند داشته باشیم چرا که تقاضای موثر برای وجود شبکه کارآمد لجستیکی از آن جا ایجاد می شود، اما قبل از آن وجود یک مرجعیت نافذ و قدرتمند برای هدایت سازمان‌های موثر بر امر حمل و نقل و ترانزیت ضروری است.

پاسخگویی به نیاز بخش تولید و تکمیل زنجیره تامین و توزیع آن ایجاد شده به کمک بخش تجارت نیز می آید و موجب تسهیل و تسریع در تجارت بین‌الملل می شود. برخی از شهرها مثل سنگاپور و دبی که هیچ ساختار صنعتی و تولیدی نداشتند اما موفق شدند در شبکه جهانی لجستیکی یک جایگاه و نقش موثر پیدا کنند به خاطر درک و شناخت به موقع این تقاضا و فراهم کردن ساز و کار، پاسخ‌گویی به آن بوده است و این یعنی استفاده بهینه و به موقع از فرصت‌های محیطی. در کشور ما نه تنها تولید ضعیف و ناکارآمد است بلکه در شبکه رقابت جهانی هم فعالیت نمی کند بنابراین مفاهیمی مثل قیمت رقابتی، کاهش قیمت تمام شده، خدمات پس از فروش و رضایت‌مندی مشتریان برایش بی معنی است و به خاطر همین، کم تر به دنبال وجود یک شبکه کارآمد تامین و توزیع است و وقتی چنین تقاضا و پشتوانه‌ای از سمت تولید و صنعت نباشد آن شبکه

■ به نظر شما، چارچوب کلی پیشرفت و توسعه صنعت لجستیک کشور به مفهوم عام آن چیست و فکر می کنید اولویت‌های کشور باید به چه سمت و سویی طراحی شود؟

لجستیک برای پاسخ‌گویی به یک نیاز ایجاد شده است نیازی که از سمت تولید و صنعت ایجاد و به بخش تجارت تسری پیدا می کند، بنابراین قبل از هر چیز باید این نیاز را بشناسیم و بدانیم که لجستیک قرار است پاسخ‌گویی چه نیازی باشد. هر مجموعه‌ای در نظام اقتصادی دنیا که کار تولیدی و صنعتی انجام می دهد اگر خواهد در محیط رقابت جهانی با قیمت تمام شده رقابتی فعالیت کند نیازمند یک شبکه مطمئن، منظم، روان، ارزان و سریع برای توزیع و تامین است. بنابراین پشتوانه و زمینه بروز یک شبکه لجستیک کارآمد، تقاضای موثری است که از سمت صنعت و تولید می آید و سپس به بخش تجارت تسری می یابد یعنی شبکه قوی و توانمندی که برای

کار می‌کند بنابراین در توسعه لجستیک ضعیف می‌مانیم اما در عوض در حمل و نقل دریایی وضعیت بهتری داریم چرا که شرکت‌های بزرگ کشتیرانی داریم که به خوبی قادر هستند در محیط بین‌المللی و در شبکه جهانی و در کنار رقبای توانمند فعالیت کنند. بنابراین در شرکت‌های حمل و نقل که یکی از حلقه‌های اصلی شبکه لجستیک است، بزرگ بودن، بین‌المللی بودن به معنی داشتن شبکه جهانی و مدیریت موثر بر وسیله حمل، نقش تعیین کننده‌ای دارد.

■ بسیاری شنویم که ایران به لحاظ اتصال مسیرهای حمل و نقلی در بهترین نقطه دنیا است، ایران مرکز اتصال آسیا و اروپاست. کشورهای CIS نیازمند ما هستند، افغانستان و کشورهای محصور در خشکی مثل تاجیکستان نیازمند خدمات حمل و نقلی ما هستند. پس در حوزه ترانزیت چرا چنین شبکه قوی نداریم؟

برای این که در حوزه ترانزیت، اولاً دستگاه‌های متعددی داریم که آن‌ها ایفای نقش می‌کنند و بعضی از آن‌ها موانع و محدودیت ایجاد می‌کنند. البته شاید هم، قوانین و مقررات این اجازه را به آن‌ها داده است. بعضی مواقع مشکلات زیرساختی داریم اعم از زیرساخت‌های فیزیکی مثل جاده و ریل و یا سایر زیر ساختار مثل قوانین و مقررات و یا ساختارهای فرهنگی و اجتماعی که هر کدام به نحوی می‌توانند در کاهش و یا از بین بردن مزیت ترانزیتی کشور اثرگذار باشد.

رتبه کشور بر اساس شاخص LPI (شاخص عملکرد لجستیک) که از عوامل متعددی تشکیل شده، رتبه مناسب و در خوری نیست. گرچه عمده مبنای امتیازدهی و رتبه‌بندی بر اساس تشخیص و اظهار نظر کاربران و استفاده کنندگان است اما به هر حال این امر نشان می‌دهد که ما در کاهش دیوان‌سالاری و ایجاد تسهیلات برای روان‌سازی و تسریع در ترانزیت و کاهش هزینه‌ها نتوانستیم طوری عمل کنیم که رضایتمندی کاربران را به دست آوریم و از منظر دیدگاه آن‌ها، امکانات، تسهیلات و خدمات ما اعم از بخش دولتی و بخش خصوصی در خصوص ترانزیت ناکافی و نا کارآمد است.

نکته مهمی که در موضوع ترانزیت داریم تعدد نهادها و دستگاه‌های درگیر در این امر و ضرورت ایجاد هماهنگی و فرماندهی واحد بین این دستگاه‌ها است، بنابراین تا زمانی که یک ساختار محکم اما روان قانونی برای ایجاد مرجعیت و فرماندهی واحد بین این نهادها نداشته باشیم و تا زمانی که هماهنگی کامل بین این دستگاه‌های متعدد مستقل ایجاد نشود نمی‌توانیم انتظار داشته باشیم مشکلات ترانزیت حل شود.

■ می‌توانید از کشور یا کشورهایی که توانسته‌اند مرجعیتی ایجاد کنند مثالی بزنید؟ یعنی چطور توانستند موضوعات داخلی را پشت پرده حل کنند و شبکه لجستیک چه طور باید فقط با یک مرجع روبه‌رو شود؟

شرایط کشور ما با کشورهای دیگر فرق می‌کند، چرا که علت وجود ضوابط و مقررات متعدد و

بعضاً متناقض و محدود کننده و همچنین وجود دستگاه‌های متعدد مستقل در امر ترانزیت برای جلوگیری از قاچاق کالا تحت رویه ترانزیتی و رفع نگرانی ناشی از رسوب احتمالی کالاهای ترانزیتی در داخل کشور است. همین امر باعث می‌شود که مادر داخل کشور مقررات و کنترل‌های مضاعف و مستقل توسط دستگاه‌های مختلف داشته باشیم که موجب طولانی شدن و نا کارآمدی فرایندهای ترانزیتی می‌شود. در نظر بگیرید شما عضو یک کنوانسیون بین‌المللی هستید. وقتی کانتینری در یک نقطه دنیا توسط گمرکی پلمپ می‌شود و اسناد کافی را هم دارد، بر اساس همان اسناد و پلمپ گمرکی باید از سرزمین شما به راحتی عبور کند. بر اساس مطالعات و پیش‌بینی‌های انجام شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی، در افریقا ۱۴۰۴ و بر اساس سناریوهای مختلف بین ۴۰ تا ۱۰۰ میلیون تن ظرفیت عبور کالای ترانزیتی از کشور وجود دارد و اگر ما نتوانیم شرایط خود را اصلاح نماییم و نتوانیم خود را برای پاسخگویی به چنین تقاضایی مجهز و آماده کنیم، این فرصت را از دست خواهیم داد.

■ خیلی از کشورها با تعریف استانداردها، بازرگانان خوش‌نام را شناسایی می‌کنند و به آن‌ها اعتماد می‌کنند، نه فقط بازرگانان داخلی بلکه شرکت‌های بین‌المللی. فکر می‌کنید چنین سیستمی برای ایران هم کار می‌کند؟ مثلاً مرجعی داشته باشیم که ثبت شود و نهادهایی مثل اتاق‌های بازرگانی هم اضافه شوند و مجموعه‌های نظارتی ما تعامل داشته باشند.

رده‌بندی شرکت‌ها را داشته باشیم که اگر شرکتی تایید کرد این‌ها دیگر وارد فرایند پیچیده نظارتی نشوند. اگر با چنین ایده‌های موافق هستید، فکر می‌کنید برای شروع به کار چه اقدام‌هایی باید انجام شود؟ یا اگر شروع شده، چرا فعلاً اجرایی نمی‌شود؟ صد درصد موافقم. نگاه کنید در یک زمان، برای هر مسافری که وارد کشور می‌شد، قانونی اعمال می‌شد که فکر می‌کنم هنوز هم آن قانون اعتبار دارد. هر مسافری که بیشتر از ۸۰ دلار کالا با خودش همراه داشته باشد باید حقوق و عوارض گمرکی آن را پرداخت کند. اگر به سال‌های دور برگردیم به یاد می‌آوریم که گمرک برای اعمال این قانون به خاطر این که دستگاه‌های ایکس‌ری هم نداشت، مجبور بود چمدان بسیاری از مسافران را باز و کنترل کند و همین امر موجب صفاهای طولانی بعضاً چندین ساعته و ناراضی‌تانی مسافران می‌شد اما با تدبیر خردمندانه مسئولان کشور، راه کاری پیدا شد که با اعتماد به مردم و ایجاد مسیر سبز و قرمز و تجهیز گمرک به دستگاه‌های ایکس‌ری این مشکل بزرگ برداشته شد. قطعاً و بدون تردید باید برای ترانزیت از راه کارهای مشابه استفاده کنیم و به شرکت‌های معتبر و خوش‌نام اعتماد کنیم و اجازه دهیم کالای ترانزیتی راحت و روان و بدون محدودیت از کشور ما عبور کند. گرچه به خاطر تعلل ما، خیلی از فرصت‌ها از دست رفته و مسیرهای دیگری جایگزین مسیر ما شده‌اند اما باز کماکان فرصت‌های دیگری است که نباید اجازه دهیم آن‌ها هم از دست برود.

■ دودیدگاه وجود دارد یکی معتقد است که اگر شبکه

منسجم لجستیک داشته باشیم، یعنی اگر شیوه‌های مختلف حمل و نقل به شکل کاملاً یکپارچه و منظم به هم وصل باشند، حتماً این تقاضا ایجاد می‌شود. اما دیدگاه دوم معتقد است با فرض وجود شبکه لجستیک منسجم، به دلیل وجود قوانین و مقررات سخت‌گیرانه شاهد نا کارآمدی صنعت لجستیک خواهیم بود. شما کدام دیدگاه را درست می‌دانید؟ به عقیده من هر دو درست است. ما هم نیازمند این هستیم که قوانین و مقررات اصلاح و محدودیت‌ها برداشته شود و هم به شرکت‌های بزرگ و توانمند مبتنی بر تجربه و دانش در قند و قواره بین‌المللی نیاز داریم که قادر به اعمال مدیریت یکپارچه و شبکه‌سازی باشند و بتوانند خدمات مطمئن، منظم، روان، سریع و با قیمت رقابتی ارائه دهند.

■ چه ارگانی را برای هماهنگی بین دستگاه‌های مرتبط به ترانزیت مناسب می‌دانید؟ به نظر من باید جایی باشد که پشتوانه قانونی قوی و جایگاه فرادستگاهی داشته باشد و مصوبات آن مانند مصوبات هیات وزیران باشد و دارای استحکام قانونی باشد که برای همه ارگان‌های درگیر حتی نیرو انتظامی لازم‌الاجرا باشد. ما به مرجعیتی در کشور نیاز داریم که بتواند هماهنگی دستگاه‌های درگیر در ترانزیت را به اوج برساند.

در حال حاضر چنین مرجعیتی و استحکام قانونی نداریم. این جانب به واسطه مسئولیت‌م در سازمان بنادر و دریانوردی چندین سال در کمیته ترانزیت شرکت می‌کردم عملاً خروجی موثری حاصل نمی‌شد. متأسفانه مشکلات و موانع ترانزیتی و ناهماهنگی بین دستگاه‌ها، عمدتاً موضوعات کهنه و قدیمی هستند که سال‌های سال است از حل آن‌ها عاجز مانده‌ایم در حالی که بسیاری از آن‌ها راه‌حل‌های ساده‌ای دارند.

■ جمع‌بندی من از صحبت‌های شما این است که اگر دسته‌بندی در عوامل موثر داشته باشیم، بحث‌های قانونی و رویه‌های اجرایی خیلی موثرتر از بحث‌های مالی و سرمایه‌گذاری است. یعنی شما معتقد هستید اگر ما روی بحث‌های قانونی و رویه‌های اجرایی، به اجماع قطعی برسیم و تصمیم‌گیری منسجمی داشته باشیم، این حتماً با خودش سرمایه‌گذاری هم می‌آورد. یعنی باعث می‌شود افراد به سیستم اطمینان پیدا کنند و در نهایت منجر به سرمایه‌گذاری بیشتر می‌شود؟

صد درصد موافقم زیرا با شرایطی که الان از نظر قوانین و مقررات و ناهماهنگی‌های بین دستگاهی داریم، اگر منابع زیادی را هم به سرمایه‌گذاری فراهم کنیم و شرکت‌های بزرگ و توانمند بین‌المللی نیز داشته باشیم، در عمل فلج و نا کارآمد و زمین‌گیر می‌شوند. شرکت‌های داخلی که پتانسیل رشد و جذب سرمایه‌گذاری خارجی را داشتند کم نبود. ولی به دلیل همین محدودیت‌ها و نا کارآمدی قوانین و مقررات و ناهماهنگی‌های بین دستگاهی، به جای این که رشد کنند و بزرگ شوند، کوچک شدند و یا کوچک ماندند. پس هر دو لازم است اما اولویت با اصلاح قوانین و مقررات و رفع ناهماهنگی‌هاست.





وزیر راه و شهرسازی در مراسم روز ملی حمل و نقل مطرح کرد

## تغییر پارادایم، ضرورت توسعه کشور است

فریما صالح

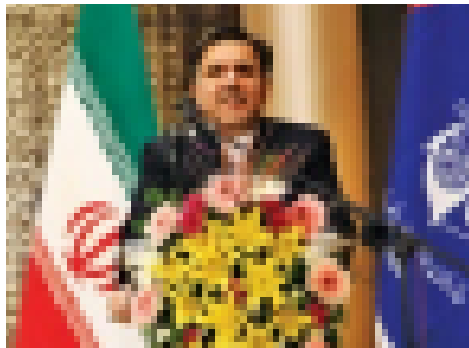
در آیین بزرگداشت روز حمل و نقل که دوشنبه شب بیست و نهم آذرماه ۹۵ در هتل هما برگزار شد، سازمان بنادر و دریانوردی میزبان وزیر راه و شهرسازی، تعدادی از فعالان حمل و نقل بندری و دریایی بود. در این مراسم قراردادهای سرمایه گذاری بیش از سه هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی در بنادر کشور به امضای رسید. همچنین گزارشی از توافقنامه چابهار که میان سه کشور ایران، هند و افغانستان منعقد شده، ارائه شد. گزارشی از توافقنامه‌های سه جانبه توسعه همکاری‌های آموزشی میان سازمان دانشگاه جهانی دریانوردی و دانشگاه صنعتی شریف و رونمایی از ربات خودران و اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایرانیان از دیگر برنامه‌های این مراسم بود.

گفت: «می‌خواهم در خصوص اوضاع اقتصادی کشور نکاتی را مطرح کنم.»

او با اشاره به سخنرانی رئیس فراکسیون بندری مجلس و انتقادات او از بودجه ناچیز برای توسعه کشور، گفت: «مادر موقعیتی قرار گرفتیم که باید یک تغییر گفتمان در حوزه اقتصادی صورت بگیرد و انگاره ما از توسعه باید تغییر کند. به قول این نماینده مجلس دیگر بودجه عمرانی کفاف مخارج را نمی‌دهد و نیازمند حضور بخش خصوصی هستیم.» او ادامه داد: «البته تغییر انگاره کار بسیار سختی است. یک ملت و دولت و فعالان مختلف یک بخش به انگاره‌ای عادت کرده‌اند و معمولاً پذیرفتن تغییر با مقاومت همراه است.»

**آمار و ارقام بودجه، هشدار به دولت، ملت، مجلس، قوه قضاییه و فعالان بخش خصوصی**

او ادامه داد: «به آمار و ارقام بودجه دقت کنید و ببیند چرا حرف از تغییر انگاره می‌زنم، امسال بودجه عمومی کشور در مجموع ۳۲۰



انگاره ما از توسعه باید تغییر کند

عباس آخوندی در جمع مدیران کل بنادر شمالی و جنوبی کشور، استانداران شهرهای بندری، نمایندگان مجلس و مدیران و فعالان عرصه دریانوردی با تبریک ایام و خوش آمد گویی،



عباس آخوندی: ما در موقعیتی قرار گرفتیم که باید یک تغییر گفتمان در حوزه اقتصادی صورت بگیرد و انگاره ما از توسعه باید تغییر کند.



عکس: مجتبیٰ بحیرایی



عباس آخوندی: این تصور که ما می توانیم فعالیت های زیربنایی در حوزه راه، راه آهن، دریا، هوا، آب، فاضلاب، برق، گاز را هم چنان با اتکا به بودجه دولت توسعه دهیم غلط است و دیگر چنین اتفاقی در ایران رخ نخواهد داد.

انجام شود. باید به این سمت برویم که نهایتاً اقتصاد ایران در کلیت آن نه بودجه دولت، کل توسعه زیربنایی را تامین مالی کند. وقتی اقتصاد تامین مالی کرد در واقع خود اقتصاد هم باید بتواند از آن تامین مالی بازگشت اقتصادی داشته باشد.»

### اطمینان به تغییر انگاره اقتصادی در وزارت راه و شهرسازی

آخوندی با اشاره به این که در سازمان بنادر میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی در سه سال گذشته به ۱۰ هزار میلیارد تومان رسیده است، گفت: «این ناشی از آن است که مادر وزارت راه و شهرسازی به این تغییر انگاره اطمینان داریم و می دانیم غیرممکن است بتوانیم بنادر و آزادراه هایمان را با اتکا به بودجه دولت توسعه دهیم. با اتکا به این باور توانستیم آزادراه اصفهان-شیراز و خرم آباد-پروچرد را فعال کنیم. باید به این انگاره برسیم که از داخل بودجه امکان توسعه زیربنایی به راحتی وجود ندارد و اساساً این بودجه ظرفیت این کارها را ندارد.»

این عضو کابینه دولت تدبیر و امید ادامه داد: «اگر قرار باشد صحنه سیاسی کشور صحنه تمسخر کردن باشد و بخواهیم دستمان را در خزانه بگذاریم و با اتکای جیب ملت، رای آوری کنیم در آن صورت به جای نخواهیم رسید و سرانجام نیز توسعه ای در ایران رخ نمی دهد. اما اگر بخواهیم به اقتصاد برگردیم باید داستان عوام فریبی و داستان شعارهای بی بنیان و داستان اقدامات عجیب و غریب را کنار بگذاریم و در این صورت به یکپارچگی ملی بین ملت و دولت و مجلس و رسانه برای رخ دادن این اتفاق احتیاج داریم.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به ساخت آزادراه های کشور بدون

هزار میلیارد تومان است که کل بودجه عمرانی ۵۷ هزار میلیارد تومان تعیین شده که کمتر از بیست درصد کل بودجه است و به شکل واقعی با توجه به اوراق و با کلیه اسناد، حداکثر ۲۵ هزار میلیارد تومان خواهد شد که چیزی حدود ۹ درصد می شود و سال آینده به ۴۰ هزار میلیارد تومان خواهد رسید. حال این که چند درصد از این رقم، تخصیص پیدا کند مشخص نیست.»

آخوندی این وضعیت را هشدار بسیار بزرگ برای دولت، ملت، مجلس، قوه قضاییه و فعالان بخش خصوصی دانست و گفت: «معلوم می شود با این رقم امکان وجود ندارد. این تصور که ما می توانیم فعالیت های زیربنایی در حوزه راه، راه آهن، دریا، هوا، آب، فاضلاب، برق، گاز را هم چنان با اتکا به بودجه دولت توسعه دهیم غلط است و دیگر چنین اتفاقی در ایران رخ نخواهد داد.»

وزیر راه و شهرسازی اظهار کرد: «برای سال ۹۶ پیش بینی صادرات نفت ایران به بیش از دو میلیون و سیصد هزار بشکه رسیده است و مگر چقدر بیش از این می تواند باشد و چه تصویری از درآمد نفت داریم؟ هر هزینه ای که در ایران انجام می شود بازگرداندن آن بسیار سخت است و اگر کسی بخواهد آن را برگرداند به انواع گرفتاری ها مبتلا می شود. هزینه یارانه برای این کشور ایجاد شد و دیگر برنگشت و شد بخشی از هزینه های جاری کشور. هزینه مسکن مهر ایجاد شد و من آن را برگردانم و تا به حال دوبار توان آن را داده ام و باز هم باید توان آن را بپردازم. بازگرداندن هزینه های دیگر هم به این راحتی نیست.»

او با اعلام این که هر هزینه ای که در این کشور ایجاد می شود ادامه پیدا می کند و از آن طرف هزینه های عمران و آبادانی روند نزولی دارد، گفت: «هم اکنون رسیده ایم به ۹۰ درصد هزینه جاری و ۱۰ درصد هزینه عمرانی و این روند نزولی ادامه دارد و درست همین حالا است که باید تغییر انگاره اقتصادی ایران

گرفتار می‌مانیم. اگر ما می‌خواهیم به فکر توسعه ایران باشیم باید رودریاستی را کنار بگذاریم. توسعه ایران نیاز به صداقت و فداکاری و بردباری دارد. آن‌هایی که فقط از هزینه صحبت می‌کنند کمکی به مملکت نمی‌کنند.»

آخوندی ادامه داد: «تغییر پارادایم دیگر این است که اداره این اقتصاد در چه بستری باشد؟ آیا ما می‌توانیم رابطه سازمان بنادر را با جهان قطع کنیم؟ ما که در ایران آبراهه نداریم ما هرچه داریم تجارت با جهان است، بنابراین بازی سازمان بنادر باید یک بازی، به اندازه اقتصاد جهانی باشد. نمی‌توانیم به این فکر کنیم که کوچک هستیم و به خود نگاه کنیم و اقتصاد ایران را به قامت خود بدوزیم. اقتصاد ایران باید برانزده قامت ایران و ملت ایران باشد و قامت ایران در این منطقه یک قامت جهانی است و بنابراین بندر ما باید قدرت رقابت با سایر بنادر را داشته باشد و به چند عدد لنج نمی‌توان اکتفا کرد.»

او با اشاره به این که اندازه بازی که چگونه گرفته شود بسیار مهم است، گفت: «حالا می‌خواهد در حوزه دریا باشد یا هوا، باید در سطح منطقه رقابت کنیم. با چند فروند هواپیمای فرسوده و با ۲۴ سال عمر نمی‌شود بازی جهانی انجام داد، باید کار بزرگی بکنیم و ناوگان را نوسازی کنیم. بنادر را نو کنیم، فرودگاه‌ها را نو کنیم. باید بتوانیم تمام سیستم ریلی ایران را به شبکه ریلی آسیا وصل کنیم. در غیر این صورت اصلاً نمی‌توانیم وارد بازی بین‌المللی شویم. بنابراین مهم است که در آن تغییر الگو خود را کجای جهان قرار می‌دهیم.»

## باید در اندازه رقابت‌های جهانی بازی کنیم

وزیر راه و شهرسازی افزود: «اگر ایران را مهد تمدن می‌دانیم، اگر معتقد هستیم این زبان، حامل تمدنی بزرگ است، آن وقت باید اندازه بازی تعریف‌شده برای ایران، در حد تاریخ و جغرافیای ایران باشد که خیلی بزرگ‌تر از اندازه فعلی است. بله ما باید یک جا برویم و صد فروند قرارداد خرید هواپیما امضا کنیم. ما باید یک جا با تمام تولیدکنندگان دسته اول دنیا قرارداد ببندیم. نه این که چهار فروند هواپیمای دسته دوم را با دلال و قاچاق و... وارد ایران کنیم. پس ما نیاز به تغییر پارادایم داریم.»

آخوندی با بیان این که وقتی ۱۸ لاینر وارد بنادر ایران می‌شوند آن وقت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران باید خود را برای رقابت آماده کند، افزود: «در این صورت است که کشتیرانی قدمی که شد. به همین خاطر است که امروز اعلام می‌شود دانشگاه صنعتی شریف و دانشگاه ملبورن برای تربیت نیروی انسانی تراز اول جهانی تفاهم‌نامه امضا و سرمایه‌گذاری می‌کنند. اگر اندازه بازی را تغییر می‌دهیم پس باید در اندازه رقابت‌های جهانی بازی کنیم.»

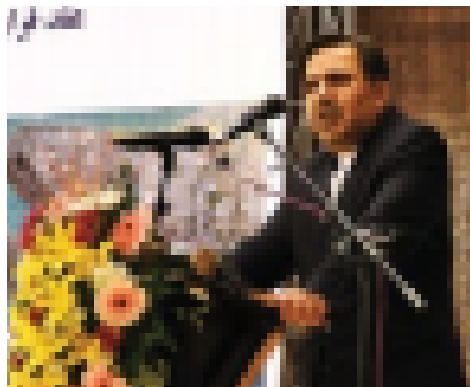
او ادامه داد: «ما تنها کشوری هستیم که در منطقه فقط و فقط تجارت از طریق تنگه هرمز انجام می‌دهیم و من معتقد هستم از مسیر استراتژیک باید افزون بر هرمز، در دریای عمان هم بندر بزرگ داشته باشیم. ما مزیت‌های تنگه هرمز را می‌فهمیم، آن‌ها سر جای خودش و حداکثر استفاده را باید داشته باشیم؛ اما خودمان در عمان باید یک پایگاه بزرگ داشته باشیم. بنابراین توجه به بندر چابهار بسیار مهم است، هم توسعه بندر هم اتصال شبکه بندر به شبکه ریلی برای ما اهمیت دارد. خوشبختانه سرمایه‌گذاری بزرگی در چابهار انجام شده است. ۱۵۰ میلیون دلار از هندی‌ها و ۴۳۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی اعتبار گرفتیم و در دو سال گذشته ۵۰ درصد زیرساز مسیر چابهار تا ایرانشهر در همین خشک‌سالی منابع انجام شده است.»

مشارکت بانک‌ها گفت: «پیش از این تمام آزادراه‌های کشورمان با مشارکت بانک‌ها ساخته می‌شد اما امروز آزادراه‌ها را با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و غیربانکی می‌سازیم و حتی با یک بانک هم قرارداد نبسته‌ایم. نه فقط در حوزه آزادراه‌ها، برای کل توسعه بندر چابهار به دنبال سرمایه‌گذار خصوصی رفتیم. ما اعتقادمان بر این است که برای توسعه بندر جاسک و شهید رجایی هم باید به دنبال سرمایه‌گذاری بخش خصوصی رفت.» او با اعلام این که ما برای اولین بار در ایران توسعه ریل را در حوزه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی پیاده کردیم، گفت: «ریل کرمان به سیرجان را با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فعال کردیم. برای اولین بار توسعه فرودگاه را به بخش خصوصی سپردیم و این به مفهوم تغییر انگاره است. یعنی من به این نتیجه رسیده‌ام که از این به بعد اگر بخواهیم توسعه کشور انجام شود باید به سمت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برویم.»

## سرمایه‌گذاری بخش خصوصی یک طرفه نیست و برد-برد است

وزیر راه و شهرسازی به خواسته‌های بخش خصوصی نیز اشاره کرد و گفت: «این نوع سرمایه‌گذاری، سرمایه‌گذاری یک طرفه نیست و برد-برد است و نمی‌توان گفت بخش خصوصی باید در جاده سرمایه‌گذاری کند اما نرخ عوارض را من تعیین می‌کنم، معلوم است که در این صورت حاضر به همکاری نخواهد شد. بخش خصوصی وقتی وارد سرمایه‌گذاری می‌شود که مطمئن شود در یک مدل اقتصادی پایدار قرار دارد. بنابراین نیاز به تغییر انگاره داریم.»

آخوندی گفت: «فکر می‌کنم کشور نیاز به ادامه این بحث دارد. بنده آدمی صریح‌اللهجه هستم و پای اعتقادم هستم و هزینه آن را هم پرداخت می‌کنم. می‌توانستم در ابتدای مسئولیت وزارت به جای مخالفت با مسکن مهر، بروم و هر روز دو هزار تا پنج هزار واحد مسکن مهر را افتتاح کنم اما چون می‌دانستم آن سرمایه‌گذاری یک سرمایه‌گذاری کاملاً غیراقتصادی و به ضرر منافع ملی و بر مبنای هدر دادن منابع ملی ایران است روز اول با آن مخالفت کردم و هنوز هم مخالفت می‌کنم.»



توسعه ایران نیازمند بردباری است

او ادامه داد: «بیش از صد هزار میلیارد سرمایه‌گذاری در این بخش شد و این هم محصول نهایی که هنوز بیش از یک سوم جمعیت شهری ایران در وضعیت بد مسکنی زندگی می‌کنند. این را از این نظر می‌گویم که حاضر هزینه صحبت‌هایم را پرداخت کنم. ما نیاز به تغییر الگو داریم و اگر این تغییر انجام نشود



عباس آخوندی: بازی سازمان بنادر باید یک بازی، به اندازه اقتصاد جهانی باشد. اقتصاد ایران باید برانزده قامت ایران و ملت ایران باشد و قامت ایران در این منطقه یک قامت جهانی است.



## باید اندازه بازی تعریف شده برای ایران در حد تاریخ و جغرافیای ایران باشد

به گفته آخوندی بندر در واقع کانون توسعه است و فقط و فقط محل بارانداز نیست بنابراین در کنار بندر امام خمینی (ره) پس کرانه می‌سازیم: «در بندر شهید رجایی نیز دو هزار و ۴۰۰ هکتار پس کرانه دیده شده و همین مقدار توسعه جدید در راه است. در چابهار باید بیش از ۲ هزار پس کرانه ایجاد شود و آن را توسعه دهیم. بنابراین خیلی مهم است به چابهار فقط به عنوان اسکله نگاه نکنیم و بتوانیم جمعیت را به آن جا ببریم. امنیت ملی ایران این است که جمعیت در جنوب افزایش پیدا کند، بنابراین دید ما استراتژیک و بلندمدت است و از همه شما برای سرمایه‌گذاری در جنوب دعوت می‌کنم.»

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «همین بحث را در دریای شمال داریم. از نظر من اصلی‌ترین بحث ما که باید تعقیب کنیم توسعه روابط تجاری است. یک زمانی ساکنان شمال ما، با بقیه کشورها در حاشیه دریای خزر روابط تجاری گسترده داشتند. مشکل این است که الان به این دریا فقط به عنوان محل عبور نگاه می‌کنیم و روابط تجاری مردم شمال با سایر ساکنان حوزه دریای خزر کاهش پیدا کرده است.»



## حمایت از بخش خصوصی باید به صورت شفاف در قوانین مجلس دیده شود

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور با اعلام حمایت  
www.SID.ir

سازمان بنادر از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشورمان، این مهم را در کنار توسعه سواحل مکران شعاری ملی خواند و گفت: «در راستای تحکیم این سیاست، مقررات مجلس در حمایت از بخش خصوصی باید شفاف باشد.»

محمد سعیدنژاد در حاشیه این مراسم با بیان این که سازمان بنادر محور توسعه فعالیت‌های خود را در سال‌های گذشته بر مبنای حضور بخش خصوصی قرار داده است، گفت: «تاکنون اقدامات مهمی برای تسهیل ورود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی انجام داده‌ایم و اعتقاد داریم تسهیل‌کننده مسیر سرمایه‌گذاری خصوصی هستیم.»

او ادامه داد: «واقعیت این است که امروز موضوع توسعه دریامحور و توسعه مکران یک شعار ملی است، و خوشبختانه توسعه دریامحور مورد تأکید تمام مقامات کشورمان است و از آن در مجلس حمایت می‌شود.»

رئیس سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به ضرورت وجود قوانینی برای ورود آسان‌تر بخش خصوصی به پروژه‌های بندری، گفت: «باید بسترهای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی چه داخلی و چه خارجی فراهم شود. باید به صورت شفاف حمایت از بخش خصوصی در قوانین مجلس دیده شود.»

به گفته سعیدنژاد ایجاد بسترهای مناسب برای جذب و ورود سرمایه‌گذار خصوصی داخلی و خارجی مورد تأکید دولت است و خوشبختانه در سال جاری کشور در شرایط بهتری برای جذب سرمایه‌گذار قرار داشته است.

سعیدنژاد با اشاره به تأثیرات برجرام در حوزه بندری، گفت: «پس از برجرام شاهد تحولات جدی در حوزه بنادر بوده‌ایم، هجوم سرمایه‌گذاران خارجی به پروژه‌های بندری و دریایی ادامه دارد و این مهم از ثمرات برجرام است. در عین حال بسترها برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز آماده است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «شرط ما برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی تعریف پروژه‌های مشترک بین شرکت‌های ایرانی و خارجی است بنابراین شرکت‌های ایرانی هم می‌توانند از مجموعه امکانات سرمایه‌گذاران خارجی استفاده کنند.»

سعیدنژاد با بیان این که فراخوان مناقصه ترمینال‌های یک و دو بندر شهید رجایی در دست اجرا است، ادامه داد: «شرط ما برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی انتقال دانش و تکنولوژی روز و ایجاد ارزش افزوده است.»

او با اشاره به عملکرد تخلیه و باربری در بنادر ایران، گفت: «تاکنون ۲۲۰ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در بنادر ایران انجام شده است که شاهد رشد ۲۲ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال گذشته بودیم.»

سعیدنژاد از افزایش میزان صادرات از بنادر ایران نسبت به رقم واردات خبر داد و گفت: «همچنین تاکنون شاهد تردد ۳۸ هزار فرود شناور در بنادر ایران بودیم که در این بخش هم رشد پنج درصدی را داشتیم. همچنین در بخش جابه‌جایی مسافر هم با جابه‌جایی ۱۳ میلیون نفر، رشد شش درصدی را داشتیم.»

معاون وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: «سرمایه‌گذاری‌های سازمان در بنادر ایران چیزی حدود ۴۶۴ هزار میلیارد تومان بوده که هفت هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان قرارداد منعقد کرده‌ایم.»

او با بیان این که ۷۲۵ پروژه در دست اجرا داریم، خبر داد: «قرارداد ساخت بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش ۶۵۰ میلیون دلار با فاینانس هندی و از محل صندوق توسعه ملی



سعیدنژاد: شرط ما برای ورود سرمایه‌گذاران خارجی تعریف پروژه‌های مشترک بین شرکت‌های ایرانی و خارجی است.



**تدوین اطلس دریانوردی، گامی در راستای مراقب از میراث و داشته‌های ملی و تاریخی**

محمدعلی حسن‌زاده، مدیر کل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی در ابتدا با اعلام این موضوع که نظامی گنججوی را به عنوان فیلسوف آذربایجانی ثبت کرده‌اند گفت: «باید داشته‌های ایران را مستند کنیم که این دست اتفاقات را دیگر شاهد نباشیم.»

به گفته حسن‌زاده از سال گذشته قرار بر این بود که اطلس تاریخ بنادر دریانوردی ایرانیان را گردآوری کنند. مجموعه‌هایی که اطلاعات و اسناد موجود از سه هزار سال قبل از میلاد مسیح را به صورت منسجم و بر اساس همه موضوعات تاریخی گردآوری کرده‌اند.

حسن‌زاده افزود: «این موضوعات، اطلاعات و اسناد معتبر که متاسفانه عمدتاً در کشور ایران نبودند، با کمک دوستانی مانند دکتر وثوقی در دانشگاه تهران، دکتر صفت گل، دکتر کریمیان و تیم‌شان از آرشیوهای مختلف بین‌المللی، در کشورهای هلند، پرتغال، ژاپن، انگلیس و... آن را مستند و تهیه کردند.» او ادامه داد: «این اطلس امروز منتشر شد، و قبل‌تر در همایش آی‌کومپس رونمایی شد و در چند هفته دیگر سعی می‌کنیم در سطح کشور آن را توزیع کنیم.» حسن‌زاده افزود: «در این اطلس، شش هزار سند بسیار مستند و معتبر اخذ شده که یکی از اسناد، داستان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است.» او اظهار امیدواری کرد: «تلاش می‌کنیم سال آینده همین زمان اولین موزه دریایی ایرانیان را راه‌اندازی کنیم و همین‌طور بتوانیم تمام اسناد را به چند زبان ترجمه کنیم.»

حسن‌زاده با اشاره به این که بند دوم ابلاغ اقتصاد مقاومتی سال گذشته، پیشنهاد بودن اقتصاد دانش‌بنیان است، گفت: «چهار اصل داریم که یکی از این اصول، نوآوری است.»

او ادامه داد: «تفاهم‌نامه‌های با دانشگاه تهران و منطقه امیرآباد و آقای خدمت‌گزار به نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی امضاء شد، این تفاهم‌نامه هیدروگرافیک در قالب یک فعالیت نوآورانه انجام شده و مراحل طراحی و ساخت، برنامه‌نویسی و تست ربات در دانشگاه انجام شده است، از این پروژه سه رساله دکترا، پنج فوق‌لیسانس، دو لیسانس استخراج شده است و الان راجع به یک موضوع خاص ۱۰ رساله داریم.» به گفته حسن‌زاده اواخر هفته گذشته قایق خودران به عنوان محصول مشترک این همکاری در بندر امیرآباد به آب انداخته شد هر چند قبل از آن نیز در دریاچه چیتگر تهران تست شده بود.

او با اشاره به این که تا الان نمونه مشابهی از آن را نداشتیم گفت: «دانشگاه ام‌آی-تی به تیم سازنده اعلام کرده که با کشور سنگاپور در حال ساخت نمونه کوچک‌تر آن هستند.»

حسن‌زاده در توضیح این ربات گفت: «این ربات کاملاً اتوماتیک است و چهار روش راهبری دارد و نمونه کامل اقتصاد مقاومتی و دانش‌بنیان کردن فعالیت‌های دریایی است. به انواع سنسورها مجهز است و به تعداد سنسورهایی که به آن وصل می‌شود می‌تواند کار کند.»

در حال اجرا است.»

به گفته سعیدنژاد در فاز دوم بندر شهید رجایی شاهد پیشرفت ۹۱ درصدی هستیم و خرید تجهیزات بندری آن انجام شده و اولین محموله از کشور آلمان بارگیری شده است.



**در پساتحریم در بخش دریایی اتفاقات خوبی افتاده است**



**مهرشاد معین انصاری: البته ما دنبال منابع مالی نیستیم مهم‌ترین عامل، مسایل تعاملی است مقررات و قوانین کارآمد برای همه قابل احترام است و باید اجرا شود.**

مهرشاد معین انصاری که به نمایندگی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته سخن می‌گفت، سرمایه‌گذاری ۳۶ هزار میلیارد ریالی را رقمی جذاب دانست و گفت: «تا سال ۸۲ این مراسم (مجالس) را با سرمایه‌گذاران برگزار نمی‌کردند بعد از رفت و آمدهایی که به وجود آمد دیدند بخش خصوصی هم جایگاه مهمی دارد و حالا چندین سال است که این مراسم به همراه سرمایه‌گذاران برگزار می‌شود.»

معین انصاری گفت: «به عنوان فعال اقتصادی بخش خصوصی ما مدیر تشکیلات خودمان هستیم و در تشکیلات داخلی با وجود ۱۰ تا ۱۵۰ پرسنل و مشکلات زیادی وجود دارد تا بتوانیم چراغ را روشن نگه داریم. معلوم است سازمان بنادر که جای بزرگ‌تری است مشکلات بیشتری دارد.» به گفته او وقتی افراد بدانند سرمایه‌گذاری در حال انجام، دارد به نتیجه می‌رسد این بهترین بازاریابی برای بقیه است. در مقوله سرمایه‌گذاری، همه به هم نگاه می‌کنند تا ببینند سیستم به چه صورت جواب می‌دهد.

معین انصاری با بیان این که به عنوان یک سرمایه‌گذار مشکلات زیادی داشتیم و احتیاج به حمایت داریم افزود: «البته ما دنبال منابع مالی نیستیم مهم‌ترین عامل، مسایل تعاملی است مقررات و قوانین کارآمد برای همه قابل احترام است و باید اجرا شود.»

او با بیان این که مشکلات اقتصادی فقط شامل کشور ما نیست و در همه جای دنیا وجود دارد، گفت: «آن‌هایی که با سازمان قراردادی بستند، امیدواریم موفق باشند. آن‌ها این ریسک را پذیرفتند.»

معین انصاری با اشاره به اتفاقات خوب در ارتباط با مسائل پساتحریم در بخش دریایی گفت: «تعدادی از مهم‌ترین خطوط دریایی که روابطشان را قطع کرده بودند بازگشتند، شاید شرایط مثل سابق نباشد ولی شرایط خوبی است.»

او در پایان به مسئله‌ای در بخش دریایی و هوایی اشاره کرد و گفت: «در بخش دریایی در رابطه با مسائل کالا امکانات خوبی داریم ولی در ارتباط با مسائل مسافر آن طوری که باید کار شود این اتفاق نیفتاده است و برعکس در سیستم مسافری، هواییما نسبت به کالا بهتر عمل کرده است. امیدواریم که شاهد رونق بیشتر حمل و نقل مسافری در بنادر کشور باشیم.»



صنعتی که تا این اندازه سرمایه‌گذار عاشق دارد  
چرا باید تا این اندازه مغفول بماند؟



سرمایه‌گذاری بنادر خوزستان  
در دولت تدبیر و امید

رئیس فراکسیون بندری مجلس شورای اسلامی امضای قرارداد ۳۶ هزار میلیارد ریالی برای انجام سرمایه‌گذاری در بنادر تجاری را مایه خرسندی مجلس خواند و گفت: «وزیر راه و شهرسازی کارنامه خوبی دارند، خرید هواپیما و تکمیل آزادراه تهران-شمال شاهکار بود.» قاسم احمدی لاشکی در این مراسم گفت: «هرچند حادثه تلخی در حوزه ریلی ما اتفاق افتاد اما مجلس عملکرد آقای آخوندی را قبول دارد و ما به عنوان نمایندگان مجلس در ارزیابی‌ها وظیفه داریم حوزه‌های مختلف عملکردی را ببینیم و وزیر راه و شهرسازی انصافاً کارنامه خوبی تا به امروز داشته‌اند.» او ادامه داد: «امضای قرارداد ۳۶ هزار میلیارد ریالی برای انجام سرمایه‌گذاری در بنادر تجاری مایه خرسندی مجلس است و تا می‌توانیم باید در این بخش کار کنیم.»

نماینده مردم نوشهر با اشاره به بررسی بودجه در مجلس شورای اسلامی، گفت: «بودجه باید عاقلانه نوشته شود، به عنوان رئیس فراکسیون دریایی مجلس می‌خواهم بگویم که تنها دو بند از بودجه امسال به حوزه بنادر اختصاص یافت. صنعتی که تا این اندازه سرمایه‌گذار عاشق دارد چرا باید تا این اندازه مغفول بماند؟» او بیان این که تنها ۴۰ هزار میلیارد تومان بودجه عمرانی برای سال ۹۶ اختصاص یافته است، گفت: «باید برنامه‌ریزی کنیم و مجبوریم از قابلیت بخش خصوصی استفاده کنیم.»

احمدی لاشکی با اعلام این که امسال بیشتر پروژه‌ها با اوراق مشارکت و اسناد خزانه اسلامی اداره و ادامه پیدا کرده است، گفت: «به همین خاطر باید از کسانی که تلاش کرده‌اند در این عرصه و کسانی که اعتماد بخش خصوصی را جلب می‌کنند، قدر دانی کنیم.» رئیس فراکسیون دریایی مجلس به توسعه آزادراه تهران-شمال اشاره کرد و آن را کار بسیار مهمی دانست و گفت: «ساخت قطعه اول این آزادراه یکی از شاهکارهای بزرگ عمرانی کشور است که با وعده دولت تا قبل از اردیبهشت سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد.»

او با اشاره به قرارداد خرید هواپیما ضمن تشکر از وزیر راه و شهرسازی، گفت: «خرید هواپیما می‌که این روزها بیشتر درباره آن می‌شنویم حرکت بزرگی برای جذب سرمایه‌گذار و سرمایه‌گذاری بیشتر است و به عنوان شاهکار دیگر وزارتخانه در کارنامه آقای وزیر می‌ماند. خرید این هواپیماها، سرمایه‌گذاری را در صنعت هوانوردی کشور بیشتر خواهد کرد.»

او بیان این که در حوزه بندری هم اتفاقات خوبی در حال رخ دادن است که می‌خواهیم ادامه پیدا کند، گفت: «امضای این قرارداد با بخش خصوص، باعث توسعه بیشتر بنادر و پسرکرانه‌های بندری خواهد شد.»

رئیس فراکسیون دریانوردی مجلس شورای اسلامی، تصریح کرد: «برای توسعه سواحل مکران و بندر چابهار نیازمند سرمایه‌گذاری‌های زیادی هستیم؛ بنابراین حضور بخش خصوصی در این زمینه ضروری است.»



غلامرضا شریعتی:  
حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد  
از سرمایه‌گذاری‌های  
جدید بندری به بنادر  
خوزستان تعلق  
دارد، در این مدت و  
در دوران پسابرجام  
دولت تدبیر و امید  
کمک کرده تا بنادر  
موتور محرکه و مولد  
باشند.

غلامرضا شریعتی، استاندار خوزستان با اشاره به این که ارتباطات حمل و نقل یکی از زیرساخت‌ها و پایه‌های اساسی برای توسعه هر جامعه و کشوری است، گفت: «اگر ارتباطات و زیرساخت‌ها در حوزه‌های ملی و بین‌المللی متنوع‌تر و موثرتر باشد توسعه و آبادانی آن کشور با هزینه کم‌تری ایجاد می‌شود.»

او با اشاره به این که بنادر یکی از مهم‌ترین حلقه‌های زنجیره حمل و نقل محسوب می‌شوند، ادامه داد: «بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات کشور از طریق بنادر و کشتیرانی انجام می‌شود.»

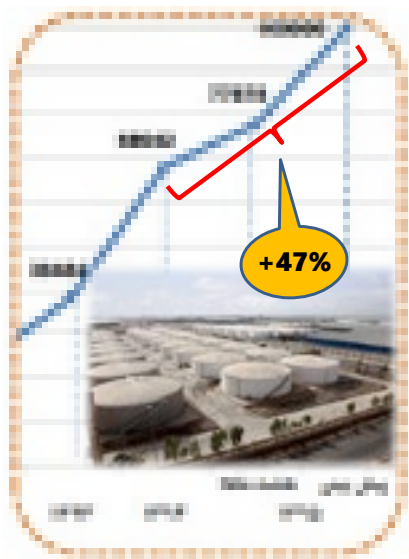
استاندار خوزستان گفت: «بنادر هم در مسیر توسعه و هم در عرصه رشد و تکنولوژی بی‌پهره نماندند و مسیرهای مختلفی را طی کردند. بنادر نسل اول با حمل و نقل شروع شد و بعد نسل دوم بعد هم نسل سوم شکل گرفت که اکنون یکی از محل‌هایی است که سرمایه‌گذاری و رشد توسعه کشور را به خود اختصاص داده است.»

به گفته او بنادر نسل سوم بندری هستند که نه تنها در حوزه حمل و نقل و ارتباطات نقش دارند بلکه محل‌هایی برای سرمایه‌گذاری، تولید، اشتغال مولد بیشتر هم هستند. استاندار خوزستان که به نمایندگی از سایر استانداران صحبت می‌کرد افزود: «بنادر نسل سوم که بعضی واردات مواد اولیه را انجام می‌دهند، فرآوری می‌کنند و ارزش افزوده نیز به آن اضافه می‌کنند و محصولاتی با تکنولوژی بالاتر تولید می‌کنند و نقش موثری در ایجاد افزایش صادرات، تولید اشتغال و فرآوری برای کشور دارند.»

شریعتی معتقد است سرمایه‌گذاری که الان صورت می‌گیرد، تأکیدی بر بنادر نسل سوم است که فقط وظیفه حمل و نقل کالا را ندارند. به گفته او بنادر نسل چهارم که در مرحله تحقق است به تدریج اجرایی می‌شود و ارزش افزوده بیشتری به این صنعت عظیم می‌افزاید و به توسعه پایدار ایران کمک می‌کند.

شریعتی با اشاره به این که در ۱۰ سال گذشته، در بنادر استان خوزستان سرمایه‌گذاری دو هزار و ۵۰۰ میلیارد تومانی انجام شده، گفت: «از این مبلغ چیزی حدود هزار و ۵۰۰ تا هزار و ۱۰۰ میلیارد تومان طی سه سال گذشته و در دولت تدبیر و امید انجام گرفته است.»

او ادامه داد: «حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد سرمایه‌گذاری جدید نیز به بنادر خوزستان تعلق دارد، در این مدت و در دوران پسابرجام دولت تدبیر و امید کمک کرده تا بنادر موتور محرکه و مولد باشند و علاوه بر حمل و نقل و دریانوردی باعث کاهش هزینه‌ها شوند و این اتفاق، صنعت و سرمایه‌گذاری‌هایی که در بنادر انجام می‌شود را قوت‌بخش می‌کند.» شریعتی در پایان گفت: «اگر سازمان‌های ذی‌ربط فرایند جذب سرمایه‌گذاری را تسهیل کنند و امکان استفاده از تسهیلات بانکی بیشتر را فراهم کنند، کمک به جذب سرمایه‌گذاری بیشتری در کشور خواهد شد.»



سازمان  
بندر و دریانوردی  
آمار سرمایه گذاری بخش غیردولتی

افزایش میزان سرمایه گذاری  
(جذب/تعهد شده)

میزان سرمایه گذاری (میلیارد ریال)	شروع
29559	سال 1394
36000	پیش بینی سال 1395

پیش بینی اشتغال زایی سال ۱۳۹۵: ۳۲۰۰ نفر

### فرآیند سرمایه گذاری در بندر

مشاوران سرمایه گذاری

توسعه بندر شهید رجایی فاز سوم

توسعه بندر شهید رجایی فاز سوم

توسعه بندر شهید رجایی فاز سوم

توسعه بندر شهید رجایی فاز سوم

توسعه بندر شهید رجایی فاز سوم

اهداف کلان

- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی

اهداف کلان

- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی
- توسعه بندر شهید رجایی

## مطالعات امکان سنجی فاز سوم طرح توسعه بندر شهید رجایی



- ❖ مشاور طرح: شرکت رولند برگر
- ❖ رئیس اصلی مطالعه
- ✓ مطالعه بازار عرضه و تقاضا جهت توسعه فاز ۳
- ✓ تهیه مدل مشارکت و واگذاری ترمینال
- ✓ تهیه مدل مالی و عملیاتی
- ✓ تهیه مدل مالی و عملیاتی

- ❖ پیشرفت پروژه
- ✓ قرارداد منعقد گردیده
- ✓ نتایج اولیه پروژه توسط مشاور ارائه گردید
- ✓ یافته های مطالعه توسط کمیته اجرایی در حال بررسی و اعلام نظر می باشد

## طرح توسعه بندر بوشهر



❖ مشخصات طرح:

- ✓ اسکله کانتینری: ۳۰۰ متر
- ✓ اسکله چند منظوره: ۳۰۰ متر
- ✓ اسکله فله مایع: ۲۲۰ متر
- ✓ سرمایه گذاری: ۲۵۴۸ میلیارد ریال



فازهای توسعه  
بندر شهید بهشتی چابهار



ترمینال کانتینری  
بندر امام خمینی (ره)

- ❖ طول اسکله: ۱۰۵۰ متر
- ❖ ظرفیت: ۷۵۰ هزار TEU
- ❖ محوطه کانتینری: ۱۶ هکتار
- ❖ تجهیزات: ۴ دستگاه کنتری کرین





## در مهندسی نیروی دریایی، جهش و پیشرفت داشته‌ایم

امیر دریادار سیاری فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش ج.ا.ا در همایش فرماندهان مهندسی و پدافند غیرعامل نداجا که در منطقه دوم دریایی ولایت برگزار شد درباره اهمیت این معاونت و نقش آن در پیشبرد اهداف سازمانی سخنرانی کرد. امیر دریادار سیاری در این همایش درباره اهمیت این معاونت و نقش آن در پیشبرد اهداف سازمانی اظهار داشت: «اهمیت کار مهندسی بر هیچ کسی پوشیده نیست و اگر زیرساختی نباشد استقراری صورت نمی‌گیرد، زیرساخت‌ها اساس کار است که توسط مهندسی باید انجام شود، ما در جایگاهی قرار گرفتیم که برای استقرار در سواحل مکران نیازمند ساخت منطقه و پایگاه هستیم، آن هم در منطقه‌ای که کم‌ترین امکانات در آن وجود دارد ولی پای کار آمده‌ایم و کار را با تمام توان پیش می‌بریم بنابراین اگر این زیرساخت‌ها نباشد نیروی نظامی شکل نمی‌گیرد.»

او افزود: «شما عزیزان باید قدر خودتان را بدانید زیرا در مسیری حرکت می‌کنید که برای استقرار یگان‌های نیروی دریایی در مناطقی که حائز اهمیت است تلاش می‌کنید و این باعث خوشحالی است.»

او در ادامه بیان داشت: «همه ما می‌دانیم که حجم زیادی از کار را در دست اقدام داریم و امیدواریم که بتوانیم با همت شما و یاری خداوند از عهده کارها بر بیاییم، ما در مهندسی واقعا شاهد یک جهش عالی هستیم و در بحث توسعه سواحل مکران از بندرعباس تا پسا بندر، اقدامات صورت گرفته، خود گواه این پیشرفت کار است و این ارزش کار مهندسی نیروی دریایی ارتش است که چنین اقدامات مهمی را انجام داده است.»

دریادار سیاری خاطرنشان کرد: «ما هدف بلندی را در نظر گرفته‌ایم، کار زیادی را تعریف کرده‌ایم و با جهش و آینده‌نگری خوب، آن‌ها را برنامه‌ریزی و اجرایی کرده‌ایم.» او افزود: «توسعه سواحل مکران سه کلمه است اما پشت این کلمات حجم کار فراوانی تعریف شده است بنابراین عملکرد ما باعث جذب اراده‌هایی می‌شود که می‌توانند منابع مالی را برای این کار تخصیص دهند و امروز مسئولان کشوری افتخار می‌کنند که بودجه‌هایی که به نیرو تزریق شده است ۱۰۰ درصد صرف پروژه‌های عمرانی و زیرساخت‌ها شده است و این نشان دهنده همت و عملکرد مثبت شما عزیزان است.» فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش ج.ا.ا در پایان گفت: «به کیفیت پروژه‌ها و نگهداری و تعمیر تجهیزات و تاسیسات دقت کنید و این را موضوع پراهمیتی بدانید، نظارت در کارها، بحث در رابطه با اراضی مناطق، سوابق و دستورالعمل‌ها، اجاره اماکن، مسائل مالی، ایمنی و علمی شدن کارها را با دقت لازم و کافی انجام دهید و به دنبال اهداف بلند و برنامه‌های جدید باشید تا سازمان را شکل دهد و بدانید که اهداف سازمان بلند و والاست.»



## سرمايه گذاري بي سابقه در پس کرانه‌های کشور

وزیر راه و شهرسازی در تشریح چند اقدام پسابرجامی وزارت راه و شهرسازی در حوزه بنادر با اشاره به سرمایه‌گذاری ۱۰ هزار میلیارد تومانی در پس کرانه‌ها گفت: «پس از برجام توانستیم ۱۸ لاینر بین‌المللی را به بندر شهید رجایی بیاوریم و برای نخستین بار در بعد از انقلاب سیستم امداد و نجات سازمان بنادر را نوسازی کنیم.»

عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این که سرمایه‌گذاری در پس کرانه‌ها به رقمی در حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان رسیده است که ۸۵ درصد آن متعلق به دوره مدیریت اوست گفت: «در بنادر کشور عملکرد مناسبی داشتیم به طوری که مثلاً در بندر چابهار، سال‌های سال دنبال این بودیم که سرمایه‌گذاری در این منطقه انجام شود که سرانجام این حرکت اتفاق افتاد.»

او افزود: «با وجود خشک‌سالی منابع مالی توانستیم ۴۰۳ میلیون دلار منابع از طریق بخش خصوصی جذب کنیم. همچنین هندی‌ها ۱۵۰ میلیون دلار در این بندر سرمایه‌گذاری می‌کنند.»

آخوندی ادامه داد: «در مدت یاد شده توانستیم این ۱۸ لاینر بین‌المللی را به بندر شهید رجایی بیاوریم. همچنین توانسته‌ایم حمل و نقل ترکیبی را در بنادر پیاده‌سازی کنیم. به گونه‌ای که هم اکنون در بخش ریلی و ورود بار توسط ریل به بندر شهید رجایی، سهم ریل از هفت درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است.»

وزیر راه و شهرسازی گفت: «۴۰۳ میلیون دلار قبل از برجام سرمایه‌گذاری انجام شده و ۱۵۰ میلیون دلار هم هندی‌ها بعد از برجام سرمایه‌گذاری کردند. سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی مربوط به سه سال گذشته است و در سال‌های مختلف انجام شده است. ۳۶۰۰ میلیارد تومان تنها در آذر سال جاری طی توافقنامه بندری امضا کردیم. می‌توانیم ادعا کنیم در بنادر ما تجربه کم‌سابقه‌ای وجود دارد.»

همچنین در بندر شهید رجایی در فاز ۱ و ۲ برای جلب بخش خصوصی مناقصاتی برگزار شده است. در تجهیز فاز دوم شهید رجایی نیز موفق شدیم ۱۱۷ میلیون یورو خرید خارجی کنیم. همچنین برای سیستم امداد و نجات سازمان بنادر برای نخستین بار در بعد از انقلاب در حال نوسازی هستیم.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان: اله‌میراد عقیقی پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان بعد از بازدید از پایانه خدماتی درب شرقی بندر شهید رجایی، طرح روان‌سازی تردد کامیون‌های حامل کانتینر را به صورت میدانی مورد پایش و ارزیابی قرارداد. در این بازدید، نحوه خدمات‌دهی به رانندگان و اجرای طرح جداسازی مسیرها به منظور روان‌سازی تردد کامیون‌های حامل کانتینر مورد بررسی و پایش قرار گرفت.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان: محمدعلی اصل سعیدی پور معاون امور بندری و منطقه ویژه اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از ثبت رکورد بارگیری بزرگ‌ترین محموله قیر صادراتی به یک کشتی ۹ هزار تنی برای نخستین بار در این استان خبر داد و گفت: «کشتی وی وکا (VIVEKA) به تناژ حدود ۹ هزار تن، طول ۱۲۵ متر و آبخور ۷/۵ متر در اسکله ۵۷ بندر خلیج فارس پهلو گرفت.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران: طی حکمی از سوی معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، محسن مصطفایی به عنوان معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران منصوب شد. محمد سعیدنژاد در این حکم آورده است: «با توجه به تعهد، تخصص و تجارب جنابعالی و بنا به پیشنهاد مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران، به موجب این ابلاغ به سمت معاون فنی و نگهداری اداره کل مذکور منصوب می‌شود.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): سعداله عبداللهی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، در آیین گرامیداشت روز حمل‌ونقل با اشاره به امضای قرارداد سرمایه‌گذاری احداث و بهره‌برداری از کارخانه نورد فولاد به ارزش ۱۲۰۰ میلیارد است، تصریح کرد: «با تکمیل و راه‌اندازی این کارخانه به ظرفیت ۳۰۰ هزار تن، زمینه ایجاد اشتغال برای ۱۵۰ نفر به‌طور مستقیم و هزار نفر به‌طور غیرمستقیم فراهم می‌شود.»



## حرکت به سمت بنادر ریل پایه یک ضرورت است

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «در شرایط فعلی حمل و نقل ریلی یک ضرورت و یک اجبار است.»

محمد سعیدنژاد در نشست بیست و چهارم اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی که برای بررسی افزایش سهم ریل در بندر انجام شد گفت: «بارها این را تکرار کرده‌ام باید به سمت بنادر ریل پایه حرکت کنیم.»

او در ادامه تأکید کرد: «اگر امروز واقع‌بینانه‌تر به شرایط خودمان نگاه کنیم به این نتیجه می‌رسیم که به‌دومورد باید توجه شود: اول این که تصمیم‌گیرنده مشتری است دوم این که باید به مشتری احترام بگذاریم.»

سعیدنژاد تصریح کرد: «ما برای دستور دادن در این جایگاه قرار نگرفته‌ایم بلکه برای این در این جا هستیم که به مشتری سرویس بدهیم و شرایط را برای او تسهیل کنیم.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تأکید بر مشتری‌مداری گفت: «اعتقاد من این است به جای این که مشکلاتی ایجاد کنیم که مردم مسیر دیگری را بروند باید مشوق‌هایی تعریف کنیم که آن‌ها را به سمت این مسیر یعنی توسعه پایدار و رشد اقتصادی برساند. سیاست کلی ما بر اساس ایجاد مشوق‌هاست ما برای سخت‌گیری این‌جانسیستیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر افزود: «حقیقت این است که با تغییر تکنولوژی بسیاری چیزها تغییر کرده و سیاست‌های قدیمی به دلیل تغییر شرایط، دیگر کارآمد نیستند. شرایط امروز راه‌حل‌های تازه‌ای را ایجاب می‌کند.»

سعیدنژاد همچنین با اشاره به درخواست راه‌آهن برای تخفیف در تعرفه‌ها گفت: «در بخش تعرفه‌ها نیز ما تا آن‌جا که بتوانیم کمک خواهیم کرد. البته برای حمل به مقصد و نه بیرون از بندر.»

او تأکید کرد: «آن قدر سهم ریل در بنادر کم است که با این کاهش تعرفه‌ها نیز اتفاق چندانی نخواهد افتاد. با این حال این می‌تواند یک پیام باشد. پیامی از سمت ما که آماده همکاری و تعامل هستیم.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به برنامه ششم توسعه گفت: «در برنامه ششم بیشترین توسعه برای بخش ریلی در نظر گرفته شده و این نشان می‌دهد که برای سران دولت و نظام نیز ریل جایگاه ویژه‌ای دارد. ما هم در سازمان بنادر با یک نگاه منعطف آماده همکاری هستیم.»



## بازدید معاونان سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر شرق هرمزگان و سواحل مکران

شدند. محمد راستاد معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در حاشیه این بازدید، بر ضرورت جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به‌ویژه بهره‌گیری از توانمندی فعالان اقتصادی و تجار منطقه برای رونق بخشی به بنادر شرق هرمزگان تأکید کرد. او اظهار داشت: «در بحث رونق بخشی به فعالیت‌های تجاری به‌ویژه در بندر جاسک می‌توان در بحث جذب کشتی‌های با تناژ پنج تن هم اقدام کرد. در بخش مسافری هم تقاضای خوبی وجود دارد که با بهره‌گیری از ترمینال این بندر و مذاکره با سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی می‌توان شاهد تردد کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۰۰ صندلی در مسیر دریایی جاسک به عمان باشیم.»

محمد راستاد معاون امور دریایی و منصور آرامی معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی با همراهی اله مراد عقیقی پور مدیرکل بنادر هرمزگان به‌منظور گره‌گشایی و رفع موانع توسعه و رونق اقتصادی بنادر شرق هرمزگان از بنادر جاسک، سیریک و تیباب بازدید کردند. مقامات ارشد سازمان بنادر و دریانوردی در جریان بازدید از بنادر شهرستان‌های میناب، سیریک و جاسک با مسئولان محلی و فعالان اقتصادی و دست‌اندرکاران حمل و نقل دریایی این منطقه گفت‌وگو کردند و از نزدیک در جریان مسائل و مشکلات آن‌ها قرار گرفتند. مسئولان و فعالان دریایی این منطقه نیز با ابراز خرسندی از اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه احداث بنادر چندمنظوره در مناطق کمتر توسعه یافته سواحل مکران، خواستار اتخاذ تصمیماتی به‌منظور رفع مشکلات زیرساختی این بنادر



منصور آرامی معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اشاره به تدوین سند توسعه منابع انسانی بنادر کشور، در خصوص رفع مشکلات مربوط به کمبود نیروی انسانی و همچنین مزایای رفاهی نیروهای شاغل در بنادر شرق هرمزگان، قول مساعد داد.

اله مراد عفیفی پور مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز ضمن اشاره به تلاش‌های صورت گرفته به منظور آماده‌سازی زیرساخت‌های توسعه دریایی و بندری در شهرستان‌های شرق استان و سواحل مکران تاکید کرد: «طی سال‌های اخیر توسعه کشور در مباحث حمل و نقل بر سواحل مکران متمرکز شده که ما نیز مباحث مربوط به سرمایه‌گذاری در این منطقه را پیگیری خواهیم کرد.»

شایان ذکر است، در حاشیه بازدید از بندر سیریک و دیدار با جمعی از تجار، فعالان دریایی و مسئولان محلی، با اهدای لوح سپاس از سوی فرماندار این شهرستان از عفیفی پور مدیرکل بنادر هرمزگان تقدیر شد.

## مروری بر وضعیت سه بندر مهم در شرق هرمزگان

بندر جاسک با کاربری چندمنظوره تجاری، صیادی و مسافری در منطقه شرق هرمزگان واقع شده و تحت نظارت اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر اداره می‌شود.

این بندر دارای حوضچه‌ای به وسعت ۲۶ هکتار و ۱۱ هکتار اراضی پسرکانه است که با اجرای طرح توسعه آن قرار است شش هکتار به این اراضی اضافه شود، عمده فعالیت انجام شده، صادرات تریلر و دام به مقصد کشور عمان است.

طول اسکله این بندر چندمنظوره ۵۰ متر و آبخور آن نیز ۲/۵ متر است (پس از انجام لایروبی به ۴/۷ متر افزایش می‌یابد) که از امکان پهلوگیری شناورهای فلزی و لنج‌های تجاری و صیادی برخوردار است.

گفتنی است، بندر چندمنظوره سیریک با هدف توسعه فعالیت‌های اقتصادی و صیادی در مرکز شهرستانی به همین نام واقع در ۱۷۵ کیلومتری شرق بندرعباس احداث شده است که با ۳۴ هکتار وسعت حوضچه، پس از بندر شهید رجایی از بزرگ‌ترین حوضچه در محدوده سواحل استان هرمزگان برخوردار است. طول بازوی اصلی این بندر ۱۴۰۰ متر و طول بازوی فرعی ۸۷۹ متر است.

طبق مطالعات صورت گرفته، با توجه به جایگاه سیریک در شرق هرمزگان و نزدیکی آن به بنادر کشور عمان، این بندر می‌تواند به رونق اقتصادی منطقه کمک شایانی کند و فرصت‌های زیادی در زمینه اشتغال‌زایی و رونق اقتصادی به‌ویژه در بخش صادرات کالاهای غیرنفتی را فراهم سازد.

شایان ذکر است، بندر تاریخی تیاب مهم‌ترین منطقه ساحلی شهرستان میناب است که گمرک آن در دهه‌های اخیر از جمله فعال‌ترین گمرکات جنوب کشور بوده است. این بندر در گذشته یکی از بنادر مهم خطه جنوب ایران از لحاظ فعالیت‌های تجاری، توریستی، ماهیگیری و فعالیت‌های وابسته به دریا محسوب می‌شده و همچنین فعال‌ترین مرز دریایی برای صادرات و واردات کالاهای منطقه شرق استان بوده است.

بندر تیاب طی دو دهه اخیر به دلیل بروز مشکلات ناوبری استفاده از ظرفیت‌های آن دچار موانعی شده بود بر همین اساس، طرح تبدیل این بندر کوچک به یک بندر مدرن چندمنظوره سال ۹۰ با تامین اعتبار از منابع داخلی سازمان بنادر در دستور کار اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان قرار گرفته است.



روابط عمومی اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر: محمد محسنی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی شهید باهنر از تغییر قیمت بلیط شناورهای مسیر بندرعباس به قشم و بالعکس و بندرعباس به هرمز و بالعکس خبر داد و گفت: «طبق تقاضای مکرر مردم برای بهبود کیفیت خدمات بنادر مسافری و همچنین درخواست شرکت تعاونی قایق‌داران برای افزایش نرخ کرایه شناورهای قشم-هرمز، پس از تایید نهایی فرمانداری بندرعباس، نرخ کرایه شناورها در راستای اجرای طرح تفکیک شناورهای تندرو و کندرو افزایش یافت.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر: حسین طالب نژاد رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، با اعلام این که امداد پزشکی به خدمه دویه موتوردار سینا، با موفقیت انجام شد گفت: «در پی اعلام اضطرار این شناور به مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی دیر که در مسیر بندر آبادان-دبی در حال تردد بود، مبنی بر نیاز فوری پزشکی یکی از خدمه (سوختگی دست و پا)، بلافاصله شناور ناجی ۱۸ به موقعیت اعزام شد و فرد مصدوم به عوامل اورژانس مستقر بر روی اسکله، تحویل شد.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان: حسین چراغی، مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان از انتصاب «مهرزاد نژاد اسم» به عنوان سرپرست جدید معاونت دریایی و بندری گیلان خبر داد و گفت: «سرپرست جدید با همکاری و همدلی همه همکاران در معاونت دریایی و بندری و سایر معاونت‌ها می‌تواند روند جدید و پیش‌روی رادر ادامه راه پیش بگیرد.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر: داوود بهادری، رییس اداره بندر و دریانوردی دیر از انجام موفقیت‌آمیز اولین مانور محلی جستجو و نجات دریایی و اطفای حریق در بندر دیر، خبر داد و گفت: «به‌منظور سنجش میزان آمادگی کارکنان عملیاتی در برابر حوادث غیرمترقبه، اولین مانور محلی تجسس و نجات دریایی و اطفای حریق توسط این اداره و با همکاری ارگان‌هایی از قبیل آتش‌نشانی شهرداری بندر دیر، اورژانس مرکز بهداشت دیر، واحد HSE نیروی دریایی سپاه مستقر در دیر و تعاونی لنج‌داران، در لنگرگاه و حوضچه بندر دیر برگزار شد.»



## موفقیت در پیشگیری از دو حادثه بزرگ دریایی در بندر امام خمینی (ره)

با تلاش راهنمایان منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، از بروز حادثه جدی برای دو فروند کشتی خارجی در آبراه خورموسی (آبراه ورودی به بندر امام خمینی (ره)) جلوگیری به عمل آمد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «دو فروند کشتی خارجی پهن پیکر، هنگام خروج از بندر امام خمینی (ره) در آبراه خورموسی دچار نقص فنی در قسمت موتور و سیستم رانشی شده بودند، این موضوع باعث شد دو شناور مضطر در وضعیت خطرناکی قرار بگیرند که خوشبختانه با اتخاذ تمهیدات مناسب از سوی نیروهای عملیات دریایی بندر امام خمینی (ره)، بدون وقوع هیچ گونه حادثه‌ای، شناورهای مذکور هدایت شده و به مسیر ایمن برگشتند.»

گرایلو در ادامه افزود: «در این دو شبهه حادثه که بر اثر نقص فنی کشتی به هنگام عبور از آبراه خورموسی رخ داد، راهنمای کشتی‌ها با اتخاذ تمهیدات احتیاطی و اقدامات اجرایی مناسب با هماهنگی دیگر عوامل مدیریتی، از گسترش دامنه خطرات، وقوع آسیب‌های جدی به کشتی و اختلال در مسیر رفت و آمد آبراه استراتژیک خورموسی جلوگیری کردند.»

### تخصص و تلاش راهنمایان بندر امام خمینی (ره)

او در تشریح این اقدامات افزود: «آمادگی برای مانور در شرایط اضطرار (Emergency Ship) Handling، ارزیابی صحیح موقعیت و پیش‌بینی دقیق چگونگی تاثیر عوامل محیطی (عمق آب و جریانات جزر و مدی) بر روی حرکت شناور، هدایت کشتی در مسیری مناسب به منظور جلوگیری از مسدود شدن مسیرهای ایمن اصلی و فرعی آبراه خورموسی و پیشگیری از وارد آمدن خسارت به تجهیزات بندری و در نهایت نجات شناورهای مذکور از خطر به گل زدن از اهم اقداماتی بود که با تلاش راهنمایان مربوطه محقق گردید.»

معاون دریایی و بندری با اشاره به لزوم ارزیابی صحیح موقعیت و یک تصمیم درست راهنمایان (Pilot) در شرایط اضطرار، تصریح کرد: «جلوگیری از مسدود شدن مسیر دسترسی به بندر و وارد آمدن خسارت به تاسیسات و تجهیزات بندری، خصوصا خسارات جبران ناپذیر زیست محیطی از اهم وظایف خطیر تیم‌های عملیات دریایی در هنگام بروز این گونه رخدادها به شمار می‌آید، که با تکیه بر دانش و تجربه نیروهای عملیاتی دریایی با موفقیت به انجام رسید.»

گرایلو اظهار کرد: «انجام عملیات‌های راهنمایی شبانه‌روزی ورود و خروج کشتی‌ها توسط راهنمایان مجتمع بزرگ بندری امام خمینی (ره)، در حفظ ایمنی آبراه، تاسیسات و تجهیزات بندری و کشتی‌های تردد کننده و همچنین جلوگیری از وارد آمدن خسارت به کالاهای حمل شده در کشتی‌ها و زبان اقتصادی به شرکت‌های کشتیرانی، نقش کلیدی داشته و موجب شده که چرخه حمل و نقل کالا با سلامت و ایمنی کامل برقرار شود.»



## بندر امام خمینی (ره)، بندر نخست در ارزیابی عملکرد بنادر کشور

منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در جریان ارزیابی‌های انجام شده در سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان بندر نخست بین بنادر کشور انتخاب و معرفی شد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «طی آیینی که با حضور منصور آرمی معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان، حمزه علی بخشی مدیرکل حوزه مدیرعامل روابط عمومی و ارزیابی عملکرد و علی جان علی اکبری مشاور مدیرعامل و مسئول ارزیابی عملکرد و بازرسی، مدیران کل بنادر کشور و برخی از مدیران کل ستادی در سازمان بنادر و دریانوردی روز پنجم دی ماه سال جاری در سالن آمفی تاتر سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، نتایج ارزیابی عملکرد بنادر سراسر کشور بر اساس امتیازات شاخص‌های عمومی (شامل شش برنامه و ۱۷۰ شاخص) و شاخص‌های اختصاصی (هشت شاخص) و نیز تعاملات و همکاری مطلوب با سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین امتیازات کسب شده در سطح استان، مورد بررسی قرار گرفت که طی آن بندر امام خمینی (ره) ضمن کسب بالاترین امتیاز و رتبه نخست بین بنادر سراسر کشور، به‌عنوان بندر نخست (مشترکاً با بندر انزلی) انتخاب و معرفی شد.»

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در ادامه ضمن تبریک این موفقیت ارزنده به کلیه کارکنان تلاش‌گر این اداره کل افزود: «موفقیت‌های حاصل شده در حوزه‌های مختلف که به‌صورت مستمر شاهد آن هستیم، مرهون برنامه‌ریزی‌ها و تدابیر مدیریتی و تلاش‌های بی‌وقفه کلیه آحاد جامعه بندری امام خمینی (ره) کارکنان هست.»

سعدالله عبدالله‌ای در ادامه خاطر نشان ساخت: «با توجه به نام گذاری سال جاری به‌عنوان «سال اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل»، عملکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به‌گواه نتایج ارزیابی‌های انجام شده از سوی مراجع ذی‌ربط در حوزه‌های مختلف، مصداق حرکت در راستای شعار مذکور به شمار می‌آید.»

یادآور می‌شود واحد طرح و توسعه به نمایندگی از اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این ارزیابی‌ها با ارایه مستندات مرتبط با شاخص‌های حوزه‌های اختصاصی و عمومی، عملکرد این اداره کل را تبیین کرده و لوح سپاس را در این آیین دریافت کرد.

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر: مسعود قاسمیان، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به راه‌اندازی سیستم تلفن گویا در بوشهر گفت: «در راستای تکریم ارباب رجوع و همچنین به منظور آرایه خدمات هرچه بیشتر، سیستم تلفن گویا در بندر بوشهر راه‌اندازی شد که از قابلیت‌های این سیستم می‌توان به مواردی از قبیل برقراری سرویس پی‌درپی خطوط ورودی بندر، امکان شماره‌گیری داخلی پس از شماره‌گیری خطوط بندر، امکان برقراری ارتباط به صورت مستقیم با دستگاه فاکس، قابلیت راه‌اندازی صندوق پستی برای شماره‌های داخلی و قابلیت توسعه پذیری این سیستم در صورت نیاز اشاره کرد.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان: حسین چراغی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با اعلام این که به منظور روان‌سازی صادرات و واردات و رونق اقتصادی استان‌های گیلان و قزوین، تفاهم‌نامه همکاری بین اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان و اتاق بازرگانی قزوین امضا شد، افزود: «بندر انزلی قدیمی‌ترین و مجهزترین بندر شمال ایران است که تمام خدمات آن توسط بخش خصوصی انجام می‌گیرد و ما می‌توانیم بهترین خدمات و امکانات را در کم‌ترین زمان ممکن و ارزان‌تر از سایر بنادر در اختیار بازرگانان و تجار استان قزوین قرار دهیم.»

روابط عمومی بندرلنگه: محمود صابری، مدیر بنادر و دریانوردی بندرلنگه با اعلام این که با همکاری بنادر غرب هرمزگان و همزمان با روز ایمنی در برابر زلزله و کاهش اثرات بلایای طبیعی، مانور ایمنی و نجات زلزله شهری و تخلیه اضطراری ساختمان در بندرلنگه با موفقیت انجام شد، گفت: «با توجه به حقیقت زلزله‌خیز بودن کشور، این وظیفه همه نهادها، ارگان‌ها و تک‌تک مردم است که با رویکردی جدی به زلزله بنگرند.»

روابط عمومی بندر آبادان: دکتر امین زاده دستیار ویژه رئیس‌جمهور در امور حقوق شهروندی به همراه معاون استاندار و فرماندار ویژه شهرستان آبادان و مقامات نظامی و انتظامی، دوازدهم دی‌ماه سال جاری طی بازدیدی در بندر آبادان، از آبراه بین‌المللی اروندرود دیدن کردند.



## مشارکت چینی‌ها در توسعه سواحل مکران

جاسم جادری در جلسه بررسی روند احداث شهرک صنعتی ایران و چین در جاسک گفت: «به‌منظور تامین زمین مورد نیاز، پیگیری‌های خوبی برای احداث این شهرک از سوی منابع طبیعی انجام شده است.»

استاندار هرمزگان گفت: «برای عمران و آبادانی سواحل مکران اعتبار مناسب پیش‌بینی شده تا شرق استان هرمزگان متحول شود.»

او با بیان این که این شهرک صنعتی، در مساحت دو هزار هکتار احداث خواهد شد، افزود: «مشارکت چینی‌ها و بخش خصوصی در این زمینه قابل توجه است.»

استاندار هرمزگان با اشاره به احداث شهرک صنعتی مشترک خاطر نشان کرد: «این پروژه اولین شهرک صنعتی مشترک ایران با یک کشور خارجی محسوب می‌شود که یک برند برای هرمزگان است، هزینه اولیه احداث این شهرک ۱۰۰ میلیارد تومان پیش‌بینی شده است.»

جادری با تاکید بر این که ارزیابی‌های زیست‌محیطی برای احداث این شهرک باید انجام شود، تصریح کرد: «دستگاه‌های خدمات‌رسان همچون آب و برق باید از هم‌اکنون در برنامه‌های خود موارد مربوط به این شهرک را پیش‌بینی کنند.»

او با بیان این که توسعه سواحل مکران در اولویت برنامه‌های دولت قرار دارد، اظهار داشت: «برای عمران و آبادانی این منطقه اعتبار مناسب پیش‌بینی شده تا شرق استان هرمزگان متحول شود.»

استاندار هرمزگان تصریح کرد: «اجرای چندین پروژه مهم ملی از جمله احداث پالایشگاه و نیروگاه و صنایع بزرگ و شهرک صنعتی ایران و چین در شرق هرمزگان، توسعه و اشتغال و تقویت اقتصاد مردم و امنیت را به دنبال خواهد داشت و تحولات بزرگی در این منطقه ایجاد می‌کند.»



## موافقت نامه حمل و نقل دریایی تجاری بین ایران و قزاقستان امضا شد

در مذاکره هیات‌های عالی‌رتبه ایران و قزاقستان، پنج‌سند همکاری، موافقت‌نامه و قرارداد سرمایه‌گذاری به امضای طرفین رسید.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل و به نقل از مدیرکل تعرفه و توافق‌نامه‌های بین‌المللی، از جمله این اسناد سه سند در حمل و نقل دریایی بسیار مؤثر است. به گفته خسرو سربایی، موافقت‌نامه حمل و نقل تجاری دریایی که بین مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران و وزیر سرمایه‌گذاری و توسعه قزاقستان به امضا رسید در نوع خود اولین سند بین ایران و چهار کشور ساحلی خزر محسوب شده و بسیار حائز اهمیت است.

بر اساس این گزارش، قبل از این یک موافقت‌نامه بحریمایی بین ایران و شوروی سابق وجود داشته که سابقه آن به ۹۰ سال قبل بازمی‌گردد، تنظیم این موافقت‌نامه به دلیل ظرفیت‌های خاصی که در رژیم حقوقی دریای خزر مطرح هست از اهمیت خاصی برخوردار است. سربایی همچنین از امضای قراردادی بین شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت راه‌آهن قزاقستان برای تسهیل تجارت به‌وسیله حمل و نقل ترکیبی خبر داد و اضافه کرد: «تسهیل مبادلات بانکی بین روسای بانک مرکزی دو کشور، سند دیگری بود که بین طرفین امضا شد. این سند تبادل وجه معاملات را تسهیل ساخته و به روان‌تر شدن تجارت بین دو کشور و همچنین به همکاری‌های گسترده‌تر کارگزاران دریای خزر، توافقاتی انجام دادند.»

به گفته مدیرکل تعرفه و توافق‌نامه‌های بین‌المللی دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری قزاقستان دو کشور ساحلی مهم دریای خزر هستند که نقش بارزی در ترانزیت شرق-غرب به عهده دارند که با تمایل به تحکیم و گسترش مناسبات متقابل در باره ارتقای کیفیت ناوبری کشتیرانی، حفاظت محیط زیستی ناشی از تردد کشتی‌های دو طرف در خزر، توافقاتی انجام دادند.

مدیرکل تعرفه و توافق‌نامه‌های بین‌المللی سازمان بنادر اضافه کرد: «این موافقت‌نامه تمامی شناورهای تجاری دریارو را که در یکی از کشورها طبق قوانین و مقررات ملی لازم‌الاجرای آن کشور به ثبت رسیده باشد، شامل می‌شود و کشتی‌های نظامی، ماهی‌گیری، بیمارستانی، تحقیقاتی و همچنین سایر شناورهای دولتی را که کارکرد غیرتجاری دارند، شامل نمی‌شود.»

به گفته این مقام مسئول از اهداف این موافقت‌نامه می‌توان به برنامه‌ریزی و گسترش روابط بین دو طرف در زمینه حمل و نقل دریایی و تسهیل تجارت دریایی در دریای خزر بر اساس اصول برابری و منافع متقابل؛ ایجاد هماهنگی‌های لازم در کشتیرانی در دریای خزر، کمک به گسترش روابط تجاری و اقتصادی بین طرف‌ها اشاره کرد. همچنین طی این توافق‌نامه، دو طرف از روابط ثمربخش بین مقام‌های صلاحیت‌دار خود و دیگر سازمان‌های دریای خزر و بخش‌های خصوصی دو طرف به‌ویژه در زمینه انجام رایزنی‌ها و تبادل اطلاعات، ایجاد شرایط مناسب برای استفاده مؤثر از بنادر دو طرف، تأمین ایمنی و امنیت در دریای خزر برای کشتی‌ها، خدمه، بار و مسافر استقبال کرده و بر لزوم حفاظت محیط‌زیست در دریای خزر و ارتقای برنامه‌های آموزشی فعالیت‌های دریای بندری و کشتیرانی، توسعه روابط و تبادل تجارب در زمینه‌های اقتصادی، علمی و فنی حمل و نقل دریایی در دریای خزر تأکید کرده‌اند.

مجلس به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داد

## واگذاری مدیریت بنادر کوچک با حفظ وظایف حاکمیتی

مجلس شورای اسلامی به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها اجازه داد تا با مشارکت شرکت‌های داخلی و خارجی نسبت به ایجاد شرکت‌هایی برای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی یا کارکردهای بین‌المللی و فرودگاهی اقدام کنند.

نمایندگان مجلس در جریان رسیدگی به جزئیات لایحه برنامه ششم توسعه در ماده‌ای مصوب کردند که با رعایت سیاست‌های کلی ابلاغی اصل ۴۴ قانون اساسی در راستای مردمی‌شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل و نقل اقدامات لازم به عمل آید.

بر اساس این گزارش، به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی داخلی و خارجی، برای تشکیل شرکت‌هایی برای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی یا کارکردهای بین‌المللی و فرودگاهی به‌استثنای خدمات کمک ناوبری و نشست و برخاست هواپیما اقدام کند. سهم شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل ۵۱ درصد خواهد بود.

همچنین در بند دیگری از این ماده مصوب شد که به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با حفظ وظایف حاکمیتی و با ارایه حمایت و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام کند.

این ماده از لایحه برنامه ششم توسعه با ۱۶۰ رای موافق، پنج رای مخالف و شش رای ممتنع از مجموع ۲۳۵ نماینده حاضر به تصویب رسید.



## امضا تفاهم نامه همکاری بنادر امیرآباد و آنکونا

مدیر بنادر و دریانوردی و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد گفت: «در راستای سفر هیات اقتصادی مازندران به استان مارکه ایتالیا، تفاهم نامه همکاری در زمینه های دریایی، بندری و سرمایه گذاری میان بندر امیرآباد و بندر آنکونا با حضور استانداران استان های مازندران و مارکه منعقد شد.»

علی خدمتگزار با اشاره به این که این سفر به دعوت استاندار مارکه و در پاسخ به بازدید اخیر هیات اقتصادی ایتالیا از بندر امیرآباد انجام شد افزود: «در این تفاهم نامه با توجه به موقعیت ویژه بندر امیرآباد در مسیر کریدور بین المللی شمال - جنوب و دسترسی به کشورهای حوزه CIS، ترانزیت کالا از کشورهای آسیای مرکزی به اروپا از طریق بندر امیرآباد مورد تاکید قرار گرفت.»

او به هزار و ۶۰ هکتار اراضی پشتیبانی برای سرمایه گذاری در بندر امیرآباد و شرایط ویژه گردشگری دریایی مازندران اشاره کرد و گفت: «یکی از بندهای این تفاهم نامه واگذاری زمین به سرمایه گذاران ایتالیایی برای استقرار صنعت ساخت کشتی های مسافربری در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد است.»

مدیر بندر امیرآباد با بیان این که در دریای خزر حمل و نقل کالاهای فله و خشک از رونق خوبی برخوردار است، یکی دیگر از بندهای این تفاهم نامه را مشارکت سرمایه گذاران دو طرف در ورود کشتی های فله به دریای خزر عنوان کرد.

### بنادر امیرآباد حائز رتبه برتر در ارزیابی عملکرد سال ۹۴ بنادر

خدمتگزار همچنین با اعلام این که در ارزیابی عملکرد سال ۹۴ بنادر کشور، بندر امیرآباد حائز رتبه برتر شناخته شد، گفت: «در ارزیابی عملکرد ادواری که هر سال توسط سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر کشور انجام می گیرد بندر امیرآباد موفق به کسب رتبه برتر در بین بنادر کشور شد.»

او با بیان این که مبنای این ارزیابی عملکرد بر اساس دوشاخه عمومی و اختصاصی است، افزود: «تحقق اهداف و راهبردهایی نظیر کارایی و اثربخشی، فضای رقابتی، توسعه دولت الکترونیک، ارتقای سلامت اداری و استقرار نظام مدیریت عملکرد از موارد عنوان شده در شاخص های عمومی است.»

او با اشاره به این که بندر امیرآباد در جایگاه سوم جذب سرمایه گذار در بنادر کشور قرار دارد، یکی از شاخص های اختصاصی این انتخاب را جذب سرمایه گذار و منابع عنوان کرد.

این مقام مسئول همچنین یادآور شد: «کسب رتبه برتر مرکز HSE بندر امیرآباد در بین بنادر کشور و افزایش ظرفیت عملیاتی واسمی از ۴/۵ به ۷/۵ میلیون تن از امتیازهای ویژه این بندر در شاخص های اختصاصی است.»

هفت دریا:

بر اساس توافق مرسک، بزرگترین شرکت حمل و نقل دریایی جهان، با شرکت چینی علی بابا، یکی از بزرگترین شرکت های خرید و فروش آنلاین جهان، از این پس صاحبان کالای می توانند زمان و محل ارسال محموله کانتینری خود را به صورت آنلاین ثبت کنند. توافق جدید مرسک و علی بابا که زمینه ساز پیوندهای عملی تجارت الکترونیک و صنعت لجستیک محسوب می شود، در مرحله آزمایشی در هشت بندر چینی و اروپایی عملیاتی شده و در آینده نزدیک در بنادر دیگر جهان نیز اجرایی خواهد شد.

بر اساس این گزارش صاحبان کالای می توانند از طریق سایت اینترنتی «وان تاچ» که متعلق به علی بابا است کانتینرهای مرسک را به صورت آنلاین رزرو کنند. با وجود احتمال افزایش استفاده از این موقعیت جدید، پیش بینی می شود که مشتریان مرسک، به ویژه بازرگانان چینی، برای صادرات اجناس خود نیازی به خدمات شرکت های واسطه در بخش حمل و نقل نداشته باشند.

مانا:

رئیس شرکت «دی پی ورلد» با اشاره به سرمایه گذاری بیش از یک میلیاردی دلاری در نظر گرفته شده برای توسعه زیرساخت های بنادر هند، گفت: «دی پی ورلد در توسعه پنج بندر دروازه ای بین المللی در هند سرمایه گذاری کرده است، چرا که اعتقاد دارد به جای سرمایه گذاری در مناطق دورافتاده و ناشناخته، احداث بنادر سودمندتر و کارآمدتر است.»

مارین تاپمز:

سازمان جهانی دریانوردی اعلام کرد: «وارد کردن صنعت کشتیرانی به سامانه آلاینده ای اتحادیه اروپا (EU-ETS) تلاش های این صنعت برای کاهش اثرات گازهای گلخانه ای در سطح جهان را زیر سؤال می برد.»

تین نیوز:

شرکت Vallianz به تازگی یکی از پاردهای کشتی سازی خود در سنگاپور را تعطیل کرده است، قرار است شرکت کشتی سازی هیوندای نیز یکی از پاردهای خود را در گونسان تعطیل کند.





در هجدهمین نشست کارگروه ملی ساماندهی سواحل در استان هرمزگان مطرح شد.

## ضرورت تعیین تکلیف سازه‌ها و تاسیسات دریایی بدون مجوز

هجدهمین نشست کارگروه ملی ساماندهی سواحل، بنادر و جزایر به همراه نهمین نشست کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل هرمزگان و سومین نشست شورای حفظ حقوق بیت‌المال و اراضی ملی و منابع طبیعی هرمزگان به‌طور مشترک در بندرعباس برگزار شد.

در این نشست که در سالن جلسات استانداری هرمزگان برگزار شد، نورالدین علی‌آبادی عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی هدف از برگزاری هجدهمین نشست کارگروه ملی ساماندهی سواحل، بنادر و



جزایر به همراه نهمین نشست کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل هرمزگان و سومین نشست شورای حفظ حقوق بیت‌المال استان به‌طور مشترک را جلب نظر و حساسیت مقامات محلی در حوزه‌های مربوط به ساحل و دریا دانست و اظهار داشت: «پس از مازندران، هرمزگان دومین استانی است که این نشست ملی در آن برگزار می‌شود.»

او با اشاره به اجرای طرح تدقیق مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) توسط سازمان بنادر افزود: «برای تکمیل این طرح که در مراحل پایانی مطالعه قرار دارد، از اطلاعات و نظرات کارشناسی سازمان‌های همکار و ارگان‌های دریایی نیز بهره خواهیم گرفت.»

علی‌آبادی اضافه کرد: «ICZM یک ابزار مدیریتی است تا سرمایه‌گذاران را در زمینه استفاده از پهنه‌های ساحلی یاری دهد. او از سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته توسط سازمان بنادر برای افزایش تراکم جمعیتی در سواحل جنوبی کشور سخن به میان آورد و بیان کرد: «به‌عنوان نمونه بالغ بر ۱۰ هزار میلیارد تومان برای توسعه سواحل مکران هزینه شده است.»

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی، راه‌اندازی سامانه اینترنتی صدور مجوز برای سازه‌ها و تاسیسات دریایی را از دیگر برنامه‌های در دستور کار این سازمان اعلام کرد و گفت: «هدف از ساماندهی و تعیین تکلیف ساخت‌وسازها، قلع و قمع کردن سازه‌های بدون مجوز نیست بلکه تعیین تکلیف آن‌ها مدنظر است.»

او در بخشی دیگر از اظهاراتش به بیان ضرورت‌های بازیافت و اوراق کشتی‌های مستهلک و مغرورقه پرداخت و گفت: «با تکلیف دولت، شناورهای زیادی از ازنودرود و دیگر مناطق جنوبی خارج‌سازی شده است. از سوی دیگر شناورهای مستهلک دیگری نیز در خلیج فارس وجود دارد که باید در خصوص راه‌اندازی کارخانه بازیافت کشتی تعیین تکلیف شود.»

این مقام مسئول بر لزوم ساماندهی سازه‌های ساحلی و دریایی به‌ویژه در بخش دولتی و مناطق آزاد تاکید کرد.

### سازه‌های بدون مجوز در سواحل هرمزگان تعیین تکلیف شوند

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استانداری هرمزگان خواستار تعیین تکلیف سازه‌های غیرمجاز ایجاد شده در حریم سواحل این استان شد و بر لزوم اجرای قانون و جلوگیری از ساخت سازه‌ها و تاسیسات بدون مجوز تاکید کرد.



بهرروز اکرمی اظهار کرد: «بخش عظیمی از معیشت مردم هرمزگان در ساحل و دریا تامین می‌شود و تازمانی که نتوانیم جدایی بین قاجاق و معیشت مردم را مدیریت کنیم مشکلات این حوزه تداوم خواهد داشت.» اکرمی با بیان این که از ۱۷ جزیره کشور، ۱۴ جزیره در محدوده استان هرمزگان واقع شده است، یادآور شد: «تاکنون اقدامات خوبی در حوزه عمران جزایر صورت گرفته اما عملیاتی کردن اسناد بالادستی نیازمند سرعت بیشتری در کار است.»

معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استانداری هرمزگان از شناسایی ۱۳۵ خور در مناطق ساحلی این استان سخن به میان آورد و افزود: «این خورها نیازمند سازوکار مدیریتی جداگانه‌ای است چرا که هم می‌توانند به شکل ظرفیت و هم به‌عنوان تهدید مطرح باشند.»

او مطالعات ICZM و تدقیق آن را کاری قابل ستایش دانست و افزود: «این مطالعات می‌تواند مبنای توسعه سواحل در استان قرار گیرد.» این

مقام مسئول از کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل هرمزگان خواست تا وضعیت سازه‌های ساحلی و دریایی فعلی را تعیین تکلیف و از ساخت سازه‌های جدید بدون مجوز جلوگیری کند و در همین رابطه اضافه کرد: «البته تعیین تکلیف سازه‌های متعلق به بخش دولتی باید در اولویت قرار گیرد، هر چند منظور از تعیین تکلیف قلع و قمع تاسیسات نیست.»

## ضرورت سرمایه‌گذاری در بخش انرژی‌های پاک و گردشگری دریایی

پروین فرشچی معاون محیط‌زیست دریایی سازمان حفاظت از محیط‌زیست کشور نیز در این نشست طی سخنانی به ابعاد زیست‌محیطی راه‌اندازی صنعت بازیافت کشتی در ایران پرداخت.

او گفت: «در کل دنیا ۱۸۹ کشور ساحلی و ۲۰ منطقه دریایی وجود دارد که خلیج فارس یکی از مناطق بسیار حساس در بحث آلودگی‌های زیست‌محیطی محسوب می‌شود.»

معاون دریایی سازمان حفاظت از محیط‌زیست کشور توسعه انرژی‌های پاک، طبیعت‌گردی و گردشگری دریایی را به عنوان مهم‌ترین فرصت‌های سرمایه‌گذاری در حوزه ساحل و دریادانست و گفت: «اگر به دنبال صنعتی شدن، توسعه دریامحور و شکوفایی اقتصادی هستیم باید روی چنین حوزه‌هایی بیشتر تمرکز کنیم که میزان اشتغال‌زایی بسیار بالایی دارد.»



## ارجاع پرونده ۱۵ سازه بدون مجوز به محاکم قضایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان و دبیر کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان از شناسایی ۲۴۲ سازه دریایی در سواحل این استان خبر داد و گفت: «از این میزان ۱۸۴ سازه غیرمجاز محسوب می‌شوند که پرونده ۱۵ مورد از سازه‌های بدون مجوز به محاکم قضایی ارجاع شده است.»

اله مراد عقیقی پور طول سواحل کشور را حدود پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر اعلام کرد و گفت: «از این میزان ۸۹۰ کیلومتر در شمال کشور و چهار هزار و ۹۰۰ کیلومتر در جنوب کشور واقع شده که از مجموع آن حدود ۸۴۰ کیلومتر آن پیرامون جزایر توزیع شده است.»

او ادامه داد: «استان هرمزگان با برخورداری از حدود دو هزار و ۲۳۸ کیلومتر و سهم ۳۸ درصدی از مجموع سواحل کشور، سرآمد استان‌های دریایی کشور محسوب می‌شود که از این رقم قریب به یک هزار و ۵۸۰ کیلومتر در سرزمین اصلی و ۶۵۸ کیلومتر نوار ساحلی پیرامون جزایر را شامل می‌شود.»

به گفته عقیقی پور، از مجموع کل این سازه‌ها، ۱۹۲ مورد به بخش دولتی تعلق دارد که ۴۹ مورد دارای مجوز و ۱۴۳ مورد فاقد مجوز است که علیه چهار مورد در محاکم قضایی شکایت شده و سایر موارد نیز در مراحل تکمیل پرونده است.

او همچنین سهم بخش خصوصی از مجموع کل سازه‌های دریایی شناسایی شده را ۵۰۰ مورد اعلام کرد که ۴۱ مورد فاقد مجوز هستند و علیه ۱۱ مورد اقامه دعوی در محاکم قضایی صورت گرفته است.

این مقام مسئول بیان کرد: «در منطقه آزاد کیش و جزیره هندورابی از مجموع ۳۹ سازه موجود تنها یک مورد مجوز قانونی دارد و در منطقه آزاد قشم از ۶۴ سازه برای هفت مورد مجوز صادر شده است.»

دبیر کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان هرمزگان در پایان با تشریح گزارشی از پیگیری‌های مصوبات هشت نشست گذشته این کمیته، بر لزوم هماهنگی و همکاری تمامی ادارات، ارگان‌ها، نهادها و راستای اجرای هرچه سریع‌تر و جامع‌تر قوانین مرتبط با حوزه دریا و سواحل تاکید کرد.

در ادامه، محمدرضا اللهیار مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر نیز به ارائه گزارشی از نشست‌های پیشین کارگروه ملی ساماندهی سواحل، بنادر و جزایر و همچنین دستاوردهای این نشست در استان مازندران پرداخت.



تین نیوز:

آژانس توسعه و سرمایه‌گذاری Saemangeum کره جنوبی اعلام کرد که قصد دارد مزرعه بادی دریایی راه‌اندازی کند که این مزرعه دارای جاذبه‌های توریستی نیز هست.

مانا:

گروه بندری بین‌المللی شانگهای چین SIPG اعلام کرد: «در سال ۲۰۱۶، بندر شانگهای شاهد جابه‌جایی کانتینری بیشتری نسبت به سال گذشته بود.»  
گروه بندری بین‌المللی شانگهای چین SIPG اعلام کرد: «بندر شانگهای در سال ۲۰۱۶ جابه‌جایی ۳۷/۱۳ میلیارد TEU را بر عهده داشت که نسبت به ۳۶/۵۴ میلیارد TEU سال گذشته، رشد ۱/۶ درصدی را به نمایش می‌گذارد.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران:

سپاوش رضوانی مدیرکل بنادر مازندران در جریان بازدید قاسم احمدی نماینده مردم نوشهر از بخش‌های مختلف این بندر گفت: «با موافقت سازمان بنادر و دریانوردی، احداث سامانه حفاظتی برای جلوگیری از ورود موج و رسوب به حوضچه بندر نوشهر و تعمیرات اساسی منجر به PM اسکله‌های دلفین، شرقی و جنوبی سال آینده عملیاتی خواهد شد.»

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان:

سعدالله عبداللهی مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در جریان بازدید غلامرضا شریعتی از بندر سجافی، ضمن تشریح مجموعه اقدامات و تمهیدات اتخاذ شده، افزود: «این اداره کل در چارچوب قوانین و مقررات جاری تمام امکانات لازم را برای تسهیل فعالیت‌های بازرگانی صاحبان شناورهای تجاری سنتی و صاحبان کالا در بندر سجافی فراهم آورده است.»

روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر:

بابک مرادی عمویی، رییس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان از به‌آب‌اندازی يك فروند شناور صیادی در بندر خرمشهر خبر داد و گفت: «طراحی و ساخت این شناور صیادی توسط یکی از شرکت‌های کشتی‌سازی شهر ستان خرمشهر به دست متخصصان و مهندسان داخلی صورت گرفته است.»

دستور کار اولین همایش پیشرفته‌های دریایی کشور تبیین شد:

# هم‌افزایی مجامع علمی و سازمان صنایع دریایی در حوزه پیشرفته‌های دریایی

محققان، اندیشمندان و صاحب‌نظران سراسر کشور می‌دانند. امیر رستگاری هم‌افزایی علمی انجمن‌های تخصصی، نهادهای دانش‌بنیان دریایی و دانشگاه‌ها با سازمان صنایع دریایی در حوزه پیشرفته‌های دریایی، ارائه قابلیت‌های علمی سازمان در حوزه پیشرفته‌های دریایی، آشنایی جامعه دانشگاهی و تحقیقاتی با مباحث قابل همکاری و همچنین برگزاری نمایشگاه جانبی از دستاوردهای علمی و صنعتی کشور در زمینه پیشرفته‌های دریایی را از دیگر اهداف برگزاری این همایش برشمرد.

او در رابطه با مخاطبان تعریف شده برای این همایش گفت: «مخاطبان این همایش صنعتگران فعال در این حوزه، برای آشنایی با آخرین دستاوردهای دانشی و فناورانه و نیز دانشگاهیان برای آشنایی با زمینه‌های تحقیقاتی مورد نیاز صنایع کشور هستند. سازمان‌ها و نهادهای فعال در حوزه دریایی نیز به صورت عام مخاطبان این همایش هستند.»

او در مورد نقش و جایگاه دانشگاه‌های کشور در برگزاری این همایش گفت: «در برگزاری این همایش محوریت علمی همایش با دانشگاه صنعتی شریف است و در کمیته علمی و داوری این همایش اساتیدی از ۱۰ دانشگاه کشور حضور دارند و سیاست‌های کلی علمی همایش را تدوین و تبیین می‌کنند. همچنین حضور اساتید دانشگاهی در کمیته داوری مقالات و ارائه کارگاه‌های تخصصی بر غنای این همایش افزوده است.» او در پایان در مورد تسهیلات و تمهیدات در نظر گرفته شده برای مشارکت هرچه بیشتر دانشگاهیان گفت: «برای مشارکت هرچه بیشتر دانشجویان در این همایش ۵۰ درصد تخفیف در هزینه ثبت نام برای آن‌ها در نظر گرفته شده است. همچنین قرار است به مقالات برگزیده به ترتیب پنج، سه و دو سکه بهار آزادی جایزه اهدا شود. ضمن این که مقالات پذیرفته در بخش ارائه شفاهی، بدون داوری در یکی از نشریات علمی پژوهشی داخلی چاپ خواهد شد. همچنین برگزاری هشت کارگاه آموزشی، فرصت بسیار خوبی برای آشنایی دانشگاهیان با جنبه‌های مختلف صنعتی و کاربردی پیشرفته‌های دریایی فراهم می‌کند.»



سازمان صنایع دریایی در نظر دارد با همکاری ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، انجمن ملی موتور و دانشگاه صنعتی شریف و با حضور کلیه صنعتگران دریایی و دانشگاهیان، اولین همایش پیشرفته‌های دریایی را در تاریخ بیست و ششم بهمن ماه سال جاری در محل هتل المپیک تهران برگزار کند. از آن جا که دستیابی به توانمندی تولید موتور و زنجیره تامین آن در داخل کشور همواره مورد توجه و تاکید مقام معظم رهبری (مدظله العالی) است، سازمان صنایع دریایی با بهره‌گیری از تجهیزات و امکانات گسترده توانسته است در زمینه طراحی و ساخت انواع موتور و پیشرفته‌های دریایی به خود کفایی برسد.

رییس اولین همایش پیشرفته‌های دریایی کشور مهم‌ترین اهداف در نظر گرفته شده از برگزاری این همایش را ارائه دستاوردهای علمی کشور در حوزه پیشرفته‌های دریایی، جمع‌آوری ایده‌ها، پژوهش‌ها و نظرات علمی پژوهشگران و محققان سراسر کشور، معرفی سازمان صنایع دریایی به عنوان قطب پیشرفته‌های دریایی کشور، شناسایی و سازماندهی ملی





# همایش پیشرفت‌های دریاپیگ

- محورهای همایش**
- جایگاه سیستم رانش در بهره‌وری ناوگان دریایی کشور
  - محرکه اصلی
  - انتقال قدرت
  - پیشبرنده‌ها
  - پایش و نگهداری

۲۶ بهمن ماه ۱۳۹۵  
تهران، هتل المپیک



مؤتمنی

سال سی و یکم ■ شماره ۳۳۸۰ دی ۹۵



بامعکری

[www.MPropulsionC.ir](http://www.MPropulsionC.ir)  
[info@mpropulsionc.ir](mailto:info@mpropulsionc.ir)

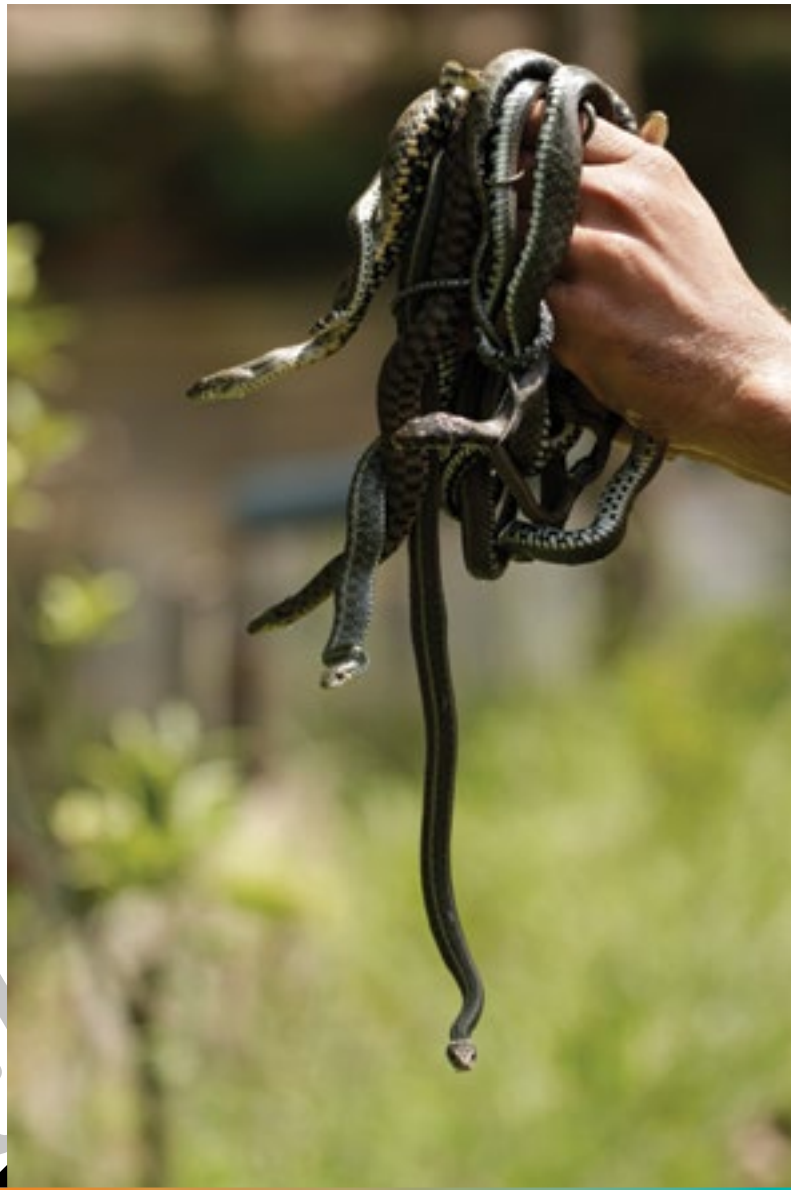
دیرخانه همایش  
تدریس، خیابان آزادی، دانشگاه صنعتی شریف، دانشکده مهندسی مکانیک  
تلفکس: ۵-۶۶۰۲۸۹۶۳

تحصیل دادم. پایان نامه کارشناسی ارشد خود را با حمایت بهرام کیایی به عنوان استاد راهنما، در زمینه تاکسونومی افعی های کوه زی جنس *Montivipera* نوشتم. سپس، برای دوره دکترا تخصصی به دانشگاه گنت (University of Ghent) در بلژیک رفتم و پایان نامه دوره دکترا خود را با حمایت پروفسور دومینیک آدریانس (Dominique Adriaens) به عنوان استاد راهنما، درباره تنوع زیستی مارهای کوهستان شمالی و غربی ایران (کوهستان البرز، زاگرس، آذربایجان و کپت داغ) نوشتم. هم اکنون به عنوان متخصص تنوع زیستی در یک شرکت مهندسی مشاور فعالیت دارم. این شرکت مهندسی مشاور، یک بخش محیط زیست دارد. در صورتی که پروژه های خیلی بزرگ باشد و نیاز به مجوز زیست محیطی داشته باشد، گزارش ارزیابی زیست محیطی توسط یک تیم از متخصصان در بخش محیط زیست این شرکت تهیه شده و برای سازمان حفاظت محیط زیست ارسال می شود تا برای دریافت مجوز اقدام شود. در بخش محیط زیست این شرکت یک تعداد متخصص تنوع زیستی وجود دارد که با بازدیدهای میدانی و گفت و گویا متخصص هایی که در آن منطقه کار کردند، اثرات منفی که پروژه روی محیط زیست، اکولوژی و تنوع زیستی منطقه دارند را بررسی می کنند.

من علاوه بر این حرفه، در زمینه افعی قفقازی (*Gloydius halys caucasicus*) در پایان نامه کارشناسی ارشد دانشجویان دانشگاه به عنوان مشاور همکاری می کنم و در خارج از ایران نیز همکاری من با دومینیک آدریانس در بلژیک و سایر مراکز تحقیقاتی در هلند و آلمان در قالب پروژه های تحقیقاتی درباره مارهای خشکی زی ادامه دارد.

آیا تاکنون درباره مارهای آبی کتاب یا مقاله ای منتشر کردید؟

از دوره کارشناسی ارشد تاکنون با «حاجی قلی کمی» [استاد دانشگاه] همکاری علمی داشتم که از این تحقیقات علمی مشترک، مقالات انگلیسی و فارسی در مجلات علمی منتشر شده است. همچنین، در مقاله ای که درباره دوشکلی جنسی (Sexual dimorphism) مارهای دریایی حلقوی (*Hydrophis cyanocinctus*) در خلیج فارس بود، همکاری داشتم و آنالیز آماری این تحقیق را انجام دادم. این مقاله در مجله علمی «جانورشناسی در خاورمیانه» (Zoology in the Middle East) منتشر شد. محل های خاصی وجود دارد که کسانی که متخصص تنوع زیستی هستند می توانند آن جا کار کنند. من خیلی علاقه داشتم



شکل ۱) مار آبی (*Natrix natrix*) و مار چلیپر (*Natrix tessellata*) از برکه پرورش ماهی نزدیک سفیدرود، سد سنگر در گیلان (عکاس: باربد صفایی مهر). مارهای آبی ماهی می خورند و حوضچه دارها از مارهای آبی خیلی می کشند چون این مارها با خوردن ماهی به آن ها خسارت می زنند.

گفت و گواختصاصی با کارشناس تنوع زیستی خزندگان

## دوستان مارهای آبی

امین خالق پرست

به منظور آگاهی از وضعیت مارهای آبی در ایران و آشنایی با برخی عوامل تهدید کننده حیات این خزندگان آبی، با خسرو رجبی زاده کارشناس تنوع زیستی خزندگان و نویسنده بخش مارها در «فرهنگ نامه حیات وحش ایران»، به گفت و گو نشستیم. این گفتگو در ادامه مصاحبه ای است که در شماره ۲۳۲ ماهنامه بندر و دریا در تیرماه ۱۳۹۵ منتشر شد.

جانوری «در دانشگاه رازی کرمانشاه سپری کردم و برای دوره کارشناسی ارشد در رشته علوم جانوری گرایش «بیوسیستماتیک جانوری» در دانشگاه شهید بهشتی ادامه

سوابق تحصیلی و شغلی شما در چه زمینه ای است؟

بنده متولد ۱۳۵۹ در کرج هستم. دوره کارشناسی را در رشته «زیست شناسی

که در یک مرکز تحقیقاتی به عنوان محقق یا در یک موزه تاریخ طبیعی به عنوان متصدی موزه (curator) فعالیت داشته باشم. بنابراین، بعد از اتمام دوره کارشناسی ارشد، چهار سال به عنوان هیئت علمی در پژوهشگاه علوم و تکنولوژی پیشرفته و علوم محیطی» در کرمان کار کردم. در آن زمان یک کتابی قرار بود درباره مار چلیپر (*Natrix tessellata*) چاپ بشود؛ مسئول تهیه این کتاب (Konrad Mebert) از انجمن خزنده، شناسی آلمان یک بودجه کوچک دریافت کرده بود که درباره بیولوژی و اکولوژی مار چلیپر در سراسر جهان مطالعه کرده و یک کتاب درباره آن به صورت مجموعه مقالات منتشر کنند. مار چلیپر به عنوان یکی از دو گونه مار آبی که در ایران وجود دارد، پراکنش بسیار وسیعی در جهان دارد؛ پراکنش این مار از مرکز اروپا (آلمان، سوئیس) شروع می شود و تا مغولستان و چین ادامه دارد. بنابراین، پژوهشگران مختلفی از کشورهایی که این گونه مار در آن زندگی می کرد، انتخاب شدند تا درباره آن در این کتاب مطلب بنویسند. هماهنگ کننده برنامه گردآوری این کتاب در پژوهشگاه با من تماس گرفت و از من خواست مقاله ای درباره وضعیت مار چلیپر در ایران بنویسم. بنابراین، در سال ۲۰۱۰ یک تیم ۱۲ نفری از کارشناسان تشکیل دادیم و با هزینه پروژه به شهرهای مختلف در ایران سفر کردیم تا تنوع زیستی مار چلیپر را در سراسر ایران بررسی کنیم. در سال ۲۰۱۱، بعد از یک سال کوشش، مقاله ما در زمینه مارهای آبی ایران در کنار سایر مقالات به صورت یک کتاب چاپ شد. از سال ۱۳۹۴ تاکنون نیز مدت ۱۰ ماه است که در حال تالیف کتابی در زمینه تنوع زیستی مارهای ایران برای «نشر ایران شناسی» هستیم. البته در گذشته، زنده یاد محمود لطیفی زحمت کشیدند و یک کلکسیون از مارهای ایران تهیه کردند و کتابی نیز با عنوان «مارهای ایران» با انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست منتشر کردند که گزارش این کلکسیون بود؛ اما مارشناسی و مطالعه تنوع زیستی خیلی پویا است و به طور دائم مطالعه در این موضوع ادامه دارد. جهانی که ما در آن زندگی می کنیم دائم در تکاپو است و وضعیت جانوران از جمله مارها به طور دائم در آن تغییر می کند؛ دائم گونه های جدید کشف شده و رده بندی ها مرور می شوند و اطلاعات جدیدی درباره پراکنش، تولیدمثل، تغذیه و حساسیت های گونه هایی که می شناسیم، به دست می آید. همچنین، اگر گونه جانوری نیاز به حفاظت داشته باشد، عواملی که به آن آسیب می زنند باید مورد بررسی قرار گیرند. بنابراین لازم دیدم کتاب جدیدی

درباره مارهای ایران بنویسم. در این کتاب برای جنس *Natrix* و گونه های مارهای آبی اطلاعات مفصلی ارائه کردیم؛ چون درباره مارهای آبی قبلا نیز در ایران تحقیق کرده بودیم، اطلاعات ما درباره آن ها خیلی خوب بود. اما برای بخش مارهای دریایی در این کتاب مجبور شدیم از منابع علمی کشورهای همسایه که درباره این مارها تحقیق کردند، زیاد استفاده کنیم چون درباره مارهای دریایی در ایران خیلی کم مطالعه شده است. البته در این کتاب، مطالب مربوط به تحقیقات انجام شده در پاکستان و کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس از تحقیقاتی که درباره مارهای دریایی در ایران انجام شده، تفکیک شده است. این کتاب در مقایسه با سایر آثاری که تاکنون درباره مارهای دریایی چاپ شده، خیلی کامل تر است. به طور مثال، در این کتاب نقشه پراکنش برای مارهای دریایی تهیه شده است و در این نقشه توانستیم نقاط حدودی پراکنش مارهای دریایی را نیز مشخص کنیم تا خواننده بداند که این مارها را در دریا در کدام بخش ها می توان مشاهده کرد. هم اکنون، در مرحله انتخاب عکس و صحت سنجی اطلاعات این کتاب هستیم.

**چرا مارهای آبی برای حرکت در آب مانند مارهای دریایی دم پهن ندارند؟**  
دم کشیده و سلیندری شکل برای مارهایی است که در خشکی حرکت می کنند

اما دم پهن و پدالی شکل برای مارهایی است که در آب حرکت می کنند و اصلا به خشکی نمی آیند. مارهای آبی مانند مارهای دریایی دم پهن ندارند چون مارهای آبی داخل خشکی زیاد می آیند. مارهای آبی احتیاج دارند در خشکی حرکت کنند؛ گونه «مار آبی» (*Natrix natrix*) غالبا در خشکی تغذیه می کند اما برخی اوقات هم در آب طعمه را شکار می کند. گونه «مار چلیپر» (*Natrix tessellata*) هم با وجود این که برای تغذیه به آب خیلی وابسته است و غالبا طعمه ها را در آب شکار می کند، اما در خشکی هم قادر به شکار طعمه است. همچنین، هر دو گونه مارهای آبی ایران داخل خشکی تخم گذاری می کنند. تکامل از راه های مختلف به یک هدف می رسد. مارهای آبی برای شنا در آب نیازی به دم پدالی شکل مارهای دریایی ندارند چون در زیستگاه های آب شیرین (دریاچه ها، کرانه رودخانه ها، مخازن سدها) و آب های ساحلی دریای خزر که ناتریکس ها در آن شنا می کنند، جریان آب خیلی کند یا راکد است. مارهای آبی مانند جنس *Natrix tessellata* با موج دار کردن بدنشان و حرکات lateral undulation داخل آب شنا می کنند. با این وجود، مار چلیپر نمی تواند خلاف جهت آب شنا کند. در حالی که، مارهای دریایی که باید در دریا و اقیانوس در عمق آب شنا کنند و با موج ها و جریان های تند آب مقابله کنند، به قدرت شنای خیلی بیشتری نیاز دارند که این نیرو با یک



شکل ۲) تحقیقات خسرو رجبی زاده برای شناسایی خزندگان ریزجقه در طبیعت حتی با تاریکی شب هم متوقف نمی شود. جکو (Gecko) که مارمولک شگرد چاکی است به محض تاباندن نور شدید چراغ قوه روی آن، در جا میخکوب می شود و دیگر حرکتی نمی کند (عکس: امین قدمی).

دم‌پدالی شکل تامین می‌شود. اگرچه مارهای آبی داخل آب رفته و ماهی شکار می‌کنند اما نمی‌توانند به عمق آب بروند. مار چلیپیر در آب‌های ساحلی دریای خزر تا محدوده‌ای که عمق آب به سه متر می‌رسد، مشاهده شده است. اما مارهای دریایی را می‌توان در اعماق ۳۰ تا ۴۰ متری در کف خلیج فارس هم مشاهده کرد.

**اما در میان مارهای دریایی، لاتیگودا می‌تواند به خشکی بیاید. شما این موضوع را چگونه توجیه می‌کنید؟**  
اولاً لاتیگودا (*Laticauda*) نیز همانند سایر مارهای دریایی دم پهن دارد. ثانیاً همه زندگی لاتیگودا در دریا سپری شده و فقط در موارد اندکی در خشکی مشاهده شده است. لاتیگودا این توانایی را دارد که داخل گل‌های جزر و مدی حرکت کند. بنابراین، لاتیگودا می‌تواند برای مدت زمان کمی به مناطق *Intertidal* بیاید، گلخورک‌ها (*Mudskippers*) را شکار کند و به دریا برگردد.

خزنده شناس‌ها، لاتیگودا را به عنوان یک مار «تخم‌گذار» (*Oviparous*) می‌شناسند؛ تخم‌ها را این مار در غارهای کوچک ساحلی که آب روی آن‌ها را نمی‌گیرد، می‌گذارد و پس از چند ماه این تخم‌ها به نوزاد تبدیل

می‌شوند. اما سایر مارهای دریایی «تخم‌گذار-زنده‌زا» (*Oviviviparity*) هستند. در شیوه «تخم‌گذار-زنده‌زا» مار تخم را در شکم نگه می‌دارد و زمانی که تخم‌ها به نوزاد تبدیل شدند، نوزادها از بدن مادر خارج می‌شوند. بنابراین، در مارهای تخم‌گذار-زنده‌زا به محض این که نوزادان در شکم مادر از تخم خارج می‌شوند، مادر وضع حمل می‌کند. اما در لاتیگودا زمان خروج نوزادان از تخم با زمان وضع حمل مادر یکی نیست؛ البته، در مارهای خشکی‌زی هم چنین مواردی مشاهده می‌شود. در افعی‌گرزه برعکس لاتیگودا، زمان خروج نوزادان از تخم به زمان وضع حمل مادر خیلی نزدیک است. افعی‌گرزه به‌طور طبیعی تخم‌گذار است و حدود یک ماه پس از این که مادر تخم می‌گذارد، نوزادان از تخم خارج می‌شوند. اما جمعیت‌هایی از «گرزه‌مار» (*Macrovipera lebetina*) مشاهده شده که چند ساعت پس از این که مادر تخم‌گذاری می‌کند، نوزادان از تخم خارج می‌شوند. این رفتارها نوعی از سازش‌های تولیدمثلی داخل یک گونه محسوب می‌شوند.

**کدام عوامل انسانی به بقای مارهای آبی آسیب می‌زند؟**  
در جلگه خزر، هر دو گونه مارهای آبی

ایران داخل شالیزارها مشاهده می‌شوند. زمانی که شالیزار را با آب رودخانه آبیاری می‌کنند، مارهای آبی همراه با آب رودخانه به این محیط مرطوب می‌آیند. اما مردم محلی مارهای آبی را می‌شناسند و معمولاً به آن‌ها آسیبی نمی‌زنند. مارگیرها و شکارچیان نیز معمولاً به دنبال مارهای آبی نیستند. مارهای آبی به کار ماهیگیران هم نمی‌آیند؛ مارهای آبی که در «صید پره» به دام افتادند را ماهیگیران در ساحل‌رها می‌کنند تا دوباره به آب برگردند. مهم‌ترین عاملی که به بقای مارهای آبی می‌تواند آسیب بزند، تخریب زیستگاه آن‌ها است که عبارتند از:

● **تأثیر بر کیفیت آب (آلوده کردن آب رودخانه‌ها)**  
کشاورزی بدترین تأثیر را روی مارهای آبی دارد. در مناطقی که کود و سموم کشاورزی زیاد مصرف می‌شود، این مواد شیمیایی می‌توانند به آب رودخانه‌ها وارد شوند. سموم کشاورزی بر روی مارهای آبی خیلی تأثیر منفی دارند. مطالعاتی که در گذشته در اروپا انجام شده نشان داده، در رودخانه‌هایی که در حاشیه آن‌ها زمین‌های کشاورزی وسیعی بوده، در بدن مارهای آبی مقداری از سموم کشاورزی DDT وجود داشته است. سموم کشاورزی می‌تواند به‌طور مستقیم باعث مرگ



شکل ۳) مار آبی (*Natrix natrix*) در میان پوشش گیاهی. این عکس توسط «باربد منفایی مهر» در مازندران در فروردین ۱۳۹۰ تهیه شده است.

مارهای آبی شود و کود کشاورزی هم که وارد آب رودخانه شده باعث تغذیه گرایبی آب رودخانه می‌شود. در نتیجه، با رشد فیتوپلانکتون‌ها و لجن زار شدن آب رودخانه، اکسیژن آب مصرف شده و ماهیان و دوزیستانی که غذای مار آبی هستند از بین می‌روند.

#### ● تاثیر بر کمیت آب (کم کردن آب رودخانه‌ها)

سدهایی که گزارش ارزیابی زیست محیطی دارند، موظف هستند حداقل آب لازم برای نیاز زیست محیطی منطقه را در پایین دست سد رها کنند که این مقدار آب برای بقای مارهای آبی کافی است. اما سدهای کوچکی که به تعداد بسیار زیاد در مسیر رودخانه توسط مردم محلی احداث می‌شوند، تاثیر مخرب دارند. برای کشاورزی به تعداد زیادی سد احتیاج است. بنابراین، برداشت آب از رودخانه‌ها برای انجام کشاورزی منجر به خشک شدن رودخانه‌ها می‌شود. البته مارهای آبی با سدهای کوچک هم مشکل جدی ندارند چون حتی زمانی که سدهای کوچک را برای کشاورزی در مسیر رودخانه می‌سازند، مارهای آبی به داخل آب‌بندها رفته و در آن جا زندگی می‌کنند. نباید این موضوع را فراموش کرد که مارهای آبی از

رده خزندگان هستند و مقاومت آن‌ها به کم آبی و خشک‌سالی خیلی زیاد است. همچنین، مارهای آبی قدرت جابه‌جایی محدودی دارند و با جابه‌جا شدن می‌توانند خود را به محلی مناسب در آن نزدیکی برسانند. اما تخریب زیستگاه‌های ریپارین تاثیرات منفی بر جمعیت‌های مارهای آبی دارد.

#### ● تخریب زیستگاه‌های ریپارین

ریپارین (Riparian) به پوشش گیاهی گفته می‌شود که دو طرف یک رودخانه شکل می‌گیرد. مانند: نیزار، جگن زار، درخت‌های بید و «درخت پده» (*Populus euphratica*). اکوسیستم ریپارین بین اکوسیستم آبی شیرین و اکوسیستم خشکی قرار دارد. ریپارین‌ها برای مارهای آبی خیلی حساس و مهم هستند چون مارهای آبی داخل این پوشش گیاهی زندگی می‌کنند. مارهای آبی نه تنها از ریپارین‌ها به‌عنوان پناهگاه استفاده می‌کنند بلکه برای تولید مثل و تغذیه نیز از این پوشش گیاهی سود می‌برند. بنابراین، زمانی که ریپارین یک رودخانه تخریب می‌شود، به مارهای آبی خیلی آسیب زده می‌شود. به‌طور مثال، در سمت کازرون درگذشته، برخی افراد سودجو برای تصاحب زمین‌های حاشیه

تالاب پریشان، نیزارها را آتش می‌زدند؛ در این آتش‌سوزی‌ها تعداد زیادی از مارهای آبی و لاک‌پشت خزری (*Mauremys caspica*) کشته می‌شد. همچنین، در تالاب پریشان و تالاب ارژنگ در استان فارس، مارهای آبی زیاد بودند؛ اما با خشک شدن این تالاب‌ها جمعیت‌های مارهای آبی تالاب از بین رفته است. البته در اطراف این تالاب‌ها در نواحی که رودخانه وجود دارد، هنوز می‌توانیم مارهای آبی را مشاهده کرد.

#### آیا فعالیت‌های صیادی در شمال ایران، در تلفات مارهای آبی نقش دارد؟

مارهای آبی در تورهای ماهیگیری به‌صورت «صید ضمنی» ممکن است به دام بیفتند و حتی ممکن است داخل تور خفه شوند. اما برای گرفتن ماهی در «صید پره» معمولاً تور را از عمق دریا می‌کشند که معمولاً مارهای آبی تا این حد جلو نمی‌روند. مارهای آبی معمولاً در آب‌های ساحلی هستند. بنابراین، زمانی که تور را به سمت ساحل می‌کشند ممکن است مار آبی هم داخل تور به دام بیفتد. اما چون صیادان در حال بیرون کشیدن تور از دریا هستند، به‌زودی مار آبی را به همراه تور از آب بیرون می‌آورند. بنابراین، مارهای آبی که در صید پره به دام افتادند به‌ندرت خفه می‌شوند.



شکل ۴) مار چلیپر (*Natrix tessellata*) در میان پوشش گیاهی. این عکس توسط «باربد صفایی مهر» در لرستان در اردیبهشت ۱۳۸۹ تهیه شده است.





## لزوم تدوین برنامه آموزشی ویژه پرسنل مراکز کنترل ترافیک دریایی

سعید کیا کجوری

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران

احمد غلامپور

کارشناس مسئول مخابرات بندر نوشهر

برج‌ها و مراکز کنترل در سازمان‌های مرتبط با صنعت حمل به‌عنوان مرجع نظارت بر ترافیک و کنترل عبور و مرور پیش‌بینی و طراحی می‌شوند که از آن جمله می‌توان برج‌های کنترل فرودگاه‌ها، مراکز کنترل ایستگاه‌های راه‌آهن و ترمینال‌های کنترل عبور و مرور وسایل نقلیه را نام برد. علی‌رغم تفاوت‌ها در نوع کار و حساسیت وظایف محوله، نقش اصلی آن‌ها ایجاد بستر ایمن تردد و روان‌سازی ترافیک هست که این امر با استفاده از تجهیزات، ادوات و پرسنل مجرب امکان‌پذیر می‌شوند. سازمان بنادر نیز به‌عنوان بخش مهم صنعت حمل و نقل کشور و متولی نظارت بر تردد کلیه شناورهای وارده به آب‌های تحت حاکمیت کشور، بازوی اجرایی اعمال حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در بخش دریایی بوده و به دلیل آن که بخش اعظم این شناورها را کشتی‌های تجاری خارجی تشکیل می‌دهند، موضوع اهمیت فراملی و بین‌المللی پیدا خواهد کرد. بنابراین، مراکز کنترل ترافیک به‌عنوان نماد حاکمیت کشور در محدوده آب‌های تحت پوشش و همچنین نخستین مرجع موثق که کلیه شناورها با آن‌ها به اطلاعات دریافتی از آن، تردد ایمن و فرآیند دریافت خدمات را توسط این مرجع تضمین می‌کنند، به‌شمار می‌رود. به‌نحوی که تمامی اهداف اشاره شده از زمان جانمایی و احداث برج‌های کنترل تا تجهیز و استقرار پرسنل، مدنظر مسئولان و متولیان احداث برج قرار داشته و به‌طور کلی مراکز کنترل علاوه بر انجام وظایف بر اساس الزامات ملی و بین‌المللی، نماینده پرچم و کشور پذیرای کشتی‌ها و شناورهای متردد بوده و بدیهی است هرگونه ضعف در ارائه خدمات خدشه به جایگاه و وجهه کشور متبوع پدید خواهد آورد. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی با برنامه‌ریزی‌ها و صرف هزینه‌های گزاف اقدام به احداث برج‌های کنترل در کلیه بنادر تجاری کشور کرده و همچنین تدوین دستورالعمل احداث برج‌های کنترل و ساختمان مرجع دریایی به‌منظور ایجاد خط‌مشی واحد در ساخت و ایجاد زیرساخت‌های اولیه بنادر در دستور کار ستاد قرار دارد.

## بیان مسئله

اهمیت و جایگاه مراکز کنترل ترافیک دریایی بر هیچ کس پوشیده نیست و عمده ترین فاکتور اثر بخشی برج های کنترل، پرسنل مربوطه هستند به نحوی که باید افراد گزینش شده برای این مراکز ضمن داشتن سلامت کامل جسمی و روانی، حائز شرایط و ویژگی های خاصی باشند که لازمه کار در برج کنترل است از قبیل: اعتماد به نفس مناسب، ضریب هوشی بالا، دقت عمل، سرعت عمل بالا و علاقه مندی به نوع کار. متاسفانه علی رغم تلاش ها و برنامه ریزی ها به منظور استاندارد سازی فرآیند ایجاد ساختمان مرجع دریایی و برج های کنترل در بنادر، توجه به پرسنل این مراکز و تدوین برنامه برای استخدام و پرورش نیروی خبره مورد نیاز مراکز کنترل ترافیک در بنادر چندان مورد عنایت قرار نگرفته است. در صورتی که نیروی انسانی به عنوان بالاترین سرمایه های سازمان باید از بدو ورود افراد مورد توجه ویژه قرار داشته و روند رشد و ارتقای خدمات کیفی هر فرد به صورت دقیق و کاملاً هدفمند ثبت و دنبال شود. زیرا همان گونه که می دانیم گزینش افراد توانمند و علاقه مند به این کار پر استرس و پرمسئولیت، ارتقای سطح کیفی خدمات علی رغم وجود مشکلات در زیر ساخت ها را به دنبال داشته و بالعکس، انتخاب افراد بی انگیزه و فاقد صلاحیت های لازم، علی رغم در اختیار داشتن بروزترین زیرساخت ها و تجهیزات نتیجه مطلوب که همانا ارائه خدمات کیفی و ارتقای جایگاه حکمیتی سازمان و به طریق اولی جمهوری اسلامی ایران است را در پی نخواهد داشت.

از طرفی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان عضو سازمان جهانی دریانوردی (IMO) ناگزیر از رعایت الزامات و کنوانسیون های مصوب است. بنابراین در قیاس با سایر اعضای سازمان به ویژه کشورهای پیشرفته کمبودهای شدیدی در توجه به آموزش تخصصی و پرورش مهارت های لازم پرسنل این مراکز دیده می شود. متاسفانه این مشکلات از هنگام جذب نیرو آغاز و تا زمان قطع همکاری و یا بازنشستگی افراد ادامه می یابد. به عنوان مثال پرسنل مرکز کنترل ترافیک بندر نوشهر با طیف متفاوتی از پیشینه تحصیلی گزینش شده اند به نحوی که در این مرکز افرادی با تحصیلات زبان انگلیسی، برق و الکترونیک، کامپیوتر و مدیریت مشغول به کار هستند و طبعاً هر یک از آن ها بر اساس شرایط تحصیلی حایز مهارت های ویژه خود بوده اند. این تناقضات و اراده فعلی سازمان مبنی بر جذب نیروهای صرفاً دریایی برای به کارگیری در برج های کنترل مسئولان و مدیران بلافصل مراکز کنترل را دچار مشکلات زیادی کرده است. از طرفی تعداد قابل توجهی پرسنل با این شرایط جذب مراکز کنترل شده و در این سال ها تجربه و مهارت های درخور را کسب کرده اند که این امر طبعاً با صرف هزینه و وقت میسر شده است و انتقال این افراد به سایر بخش ها خسران و هدر دادن سرمایه ها خواهد

بود و از طرف دیگر جذب نیروی های با مدرک صرفاً کارشناسی دریایی متضمن ارائه خدمات کیفی این افراد نخواهد بود زیرا شرایط کار در برج های کنترل علی رغم تشابهات، تفاوت های بسیاری با کار در دریا و دریانوردی دارد. البته لازم به توضیح است به دلیل حساسیت ویژه کار در این مرکز، در برخی کشورها دریانوردان بازنشسته که علاوه بر کار در دریا، به دلیل تردد در بنادر مختلف با وظایف برج و ظرفیت های آن آشنایی کامل پیدا کرده اند، جذب مراکز کنترل ترافیک می شوند تا از تجربیات گران بهای آن ها استفاده شود.

اما متاسفانه آن چه تاکنون در بنادر شاهد بوده ایم، جذب و به کارگیری افراد بی تجربه و بدون ارائه آموزش های مدون در مراکز کنترل بوده است و صرفاً افراد از طریق آموزش توسط پرسنلی که سابقه بیشتری دارند با مفاهیم و موضوعات اولیه آشنا می شوند. ضمن آن که هیچ گونه کتابچه و یا شاخصی برای آموزش و ارجاع این نیروها در مواقع بروز ابهام تدوین نشده است. لازم به توضیح است در قیاس با برج کنترل فرودگاه ها که علاوه بر برگزاری دوره های مدون آموزشی بدو خدمت، طی یک سال پرسنل جدیدالورود تحت نظر supervisor ویژه خود به فعالیت می پردازند تا ضمن یادگیری نکات و الزامات و به کارگیری آن ها به صورت عملی، به دلیل نظارت مستمر بر عملکرد آن ها، احتمال بروز خطا و سوانح کاهش یابد. در صورتی که در بنادر متاسفانه توجه کافی به این امر معطوف نشده به نحوی که فرد تازه استخدام شده و بدون تجربه و دید فنی با نبوهی از فرآیندها و نکات مواجه می شود که ناچار است به تنهایی و بدون پشتوانه کافی به انجام امور پرداخته و بی توجهی به هر یک از آن ها سوانح و خسارت های جبران ناپذیری را در پی خواهد داشت. این امر علاوه بر ایجاد تبعات برای سازمان، موجب کاهش اعتماد به نفس و بروز استرس در فرد می شود. هر چند در برخی از پرسنل که دچار این معضل شده اند، به وضوح استرس و اضطراب فراوان در هنگام عملیات دیده می شود و این رویه در درازمدت صدمات روحی و جسمی به افراد وارد نموده و موجب فرسودگی می شود به نحوی که دیگر تحمل آن برای افراد غیرممکن شده و به هر نحو ممکن اقدام به جدایی از مرکز کنترل و اشتغال در سایر بخش های مجموعه می کنند. بدیهی است جلوگیری از وارد آمدن آسیب به افراد و یا کاهش راندمان کار آن ها و همچنین تثبیت و ارتقای جایگاه و نقش مراکز کنترل بنادر بر عهده مدیران و برنامه ریزان سازمانی بوده و باید در این خصوص چاره اندیشی شود. لازم به توضیح است در حال حاضر دوره های آموزشی خاصی ویژه افسران مرکز کنترل ترافیک تدوین شده است، و این دوره ها جامع و شامل تمامی نیازهای افسران مرکز کنترل نیست.

بنابراین، بر اساس بازخوردهای دریافت شده از عملکرد پرسنل و جمع بندی موضوعات و تشریح مساعی با مجموعه کارکنان و مدیران این بخش،

تنها راهکار عملی و اثربخش، برگزاری دوره های آموزشی بدو خدمت و یا برنامه ریزی به منظور بازآموزی این دوره ها در زمان های مشخص، اعلام و تاکید می شود فعالیت در مراکز کنترل ترافیک دریایی بنادر منوط به دریافت «گواهینامه احراز صلاحیت» صادره پس از گذراندن این دوره خواهد بود. همچنین گواهینامه این دوره، اعتباری مشخص به عنوان مثال سه ساله خواهد داشت و پس از انقضای آن، فرد ملزم به شرکت در دوره بازآموزی و احراز صلاحیت مجدد خواهد بود. با این روش ضمن مرور مجدد داشته ها، نکات و مواردی که از خاطر فراموش شده اند نیز مجدداً به ذهن سپرده شده و راه بر هرگونه ابهام و نکات پنهان بسته خواهد شد.

بر اساس مطالب مشروحه فوق و برای ایجاد وحدت رویه در پرورش مهارت های مورد نیاز پرسنل مراکز کنترل و استفاده حداکثری از پتانسیل های نهفته افراد پیشنهاد تدوین دوره آموزش تخصصی ویژه پرسنل این مراکز از بدو استخدام تا پایان دوره خدمت ارائه می شود که اثرات مثبت ذیل را در پی خواهد داشت:

- جمع کلیه مهارت های مورد نیاز کار در مراکز کنترل در قالب یک دوره آموزشی استاندارد
- ایجاد وحدت رویه در ارائه آموزش ها بین بنادر
- در اختیار داشتن معیار مناسب برای سطح بندی افراد
- به روز رسانی مهارت افراد با زمان بندی دوره های بازآموزی
- تلفیق دانش و تجربه با پیش بینی دوره کارآموزی در طی دوره

## سیلابس دوره

بر اساس توضیحات فوق و به منظور جمع بندی کلیه مطالب و موضوعات کلیدی مورد نیاز افسران مراکز کنترل ترافیک در قالب یک مجموعه و package واحد، سیلابس دوره به شرح ذیل پیشنهاد می شود که از منظر نویسنده در برگزیده اطلاعات اساسی مورد نیاز افسر مرکز کنترل ترافیک خواهد بود. البته این مجموعه مطمئناً کامل نبوده و استفاده از تجربیات و پیشنهادهای سایر متولیان و خبرگان امر موجب غنای آن خواهد شد.

- آشنایی با ساختمان برج کنترل و مرجع دریایی، کانال دسترسی، دهانه و لنگرگاه (۱۶ ساعت)
- آشنایی با علائم کمک ناوبری و شناورهای خدماتی (۱۶ ساعت)
- آشنایی با کنوانسیون ها و خطوط کشتیرانی (۲۴ ساعت)
- آشنایی با ساختمان کشتی، نقشه خوانی و مبانی دریانوردی (۲۴ ساعت)
- آشنایی با دستورالعمل راهنمایی (۲۴ ساعت)
- آشنایی با تجهیزات مخابراتی مورد نیاز مراکز کنترل و استانداردهای نصب و نگهداری تجهیزات (۸ ساعت)
- آشنایی با frequency plan و اپراتوری تجهیزات رادبویی (۳۲ ساعت)
- زبان تخصصی دریایی (۱۶ ساعت)

- آشنایی با نرم افزارهای اتوماسیون اداری، GCOMS و سیستم جامع دریایی (۸ ساعت)
- آشنایی با IMS و روش اجرایی مرکز کنترل ترافیک مبتنی بر سیستم مدیریت یکپارچه (۸ ساعت)
- آشنایی با ساختار اداره کل با محوریت واحد دریایی و بندری، متولیان عملیات ورود و خروج و مدیران بلافصل (۸ ساعت)
- آشنایی با ساختار مدیریت بحران (۸ ساعت)
- هواشناسی دریایی (۸ ساعت)
- کارآموزی دریایی (۷۲ ساعت)
- برگزاری آزمون

## جزئیات سیلابس

آشنایی با ساختمان برج کنترل و مرجع دریایی، کانال دسترسی، دهانه و لنگرگاه: این بخش شامل آشنایی با ساختمان برج کنترل و مرجع دریایی بوده و تفاوت‌های میان برج و ساختمان مرجع دریایی را تشریح کرده و همچنین اطلاعاتی در خصوص کانال دسترسی، تعریف draught، deep و تفاوت میان این دو واژه و همچنین به تعریف دهانه پرداخته و شرایط مناسب و ایمن به منظور انجام عملیات ایمن را تشریح می‌کند. مضاف توضیحاتی در خصوص لنگرگاه و تفاوت میان لنگرگاه تجاری و سوختی یا کالای خطرناک ارائه کرده و الزامات مربوط به ورود کشتی و راهنمایی آن به محدوده لنگرگاه و چگونگی ارائه موقعیت و لنگراندازی کشتی‌ها با محوریت وظایف افسر مرکز کنترل ترافیک را تشریح می‌کنند.

## آشنایی با علایم کمک ناوبری و شناورهای خدما تی:

در این بخش توضیحاتی در خصوص بویه‌ها، انواع آن، چراغ‌های سیگنال و انواع آن به انضمام شناورهای خدماتی اعم از راهنما، یدک کش و لایروب و وظایف آن‌ها ارائه می‌شود.

## آشنایی با کنوانسیون‌ها و خطوط کشتیرانی:

این سرفصل به آشنایی با کنوانسیون‌های دریایی اعم از SOLAS با تاکید بر chapter ۴، کنوانسیون FAL با تاکید بر نحوه ورود و الزامات پاس کشتی، salvage و همچنین به آشنایی با مفهوم خطوط کشتیرانی (TSS) اختصاص دارد.

## آشنایی با ساختمان کشتی و مبانی دریانوردی:

آشنایی با انواع کشتی‌ها، اجرای تشکیل دهنده آن و همچنین مختصری از نحوه ناوبری و قوانین موجود در این فصل تدریس خواهد شد.

## آشنایی با دستورالعمل راهنمایی:

با توجه به ارتباط تنگاتنگ پرسنل مراکز کنترل ترافیک با راهنمایان در هنگام عملیات ورود و خروج و لزوم تعامل مناسب بین این دو بخش ضرورت دارد، دید مناسبی از وظایف راهنمایان و دستورالعمل مربوطه در بین پرسنل مراکز کنترل ترافیک وجود داشته باشد. بنابراین، پیش‌بینی این بخش جزو ضروریات برگزاری دوره خواهد بود.

## آشنایی با تجهیزات مخابراتی مورد نیاز مراکز

**کنترل و استانداردهای نصب و نگهداری تجهیزات:** ارتباط بلافصل با تجهیزات مخابراتی و لزوم آشنایی با شرایط نصب استاندارد تجهیزات مخابراتی، ضمن ایجاد فضای مناسب و ایمن برای عملکرد افراد، نقش موثری در افزایش طول عمر مفید تجهیزات خواهد داشت. از طرفی برنامه‌ریزی‌های اخیر سازمان برای برپایی TPM در بنادر، شناخت درست و مناسب پرسنل از مسایل فنی، کمک شایانی در ایجاد و راه‌اندازی مناسب این سیستم را در پی خواهد داشت.

**آشنایی با frequency plan و اپراتوری تجهیزات رادیویی:**

شناخت طرح فرکانسی هر استان ابلاغی از سوی سازمان و آشنایی با کانال‌های کاری ویژه مرکز کنترل و سایر مراکز اداره کل جزو ضروریات کار در مراکز کنترل ترافیک بوده و همچنین آشنایی کامل با کاربری تجهیزات مخابراتی نیز از بدیهیات این دوره هست. ضمن آن که نحوه مکالمه با فرماندهان شناورهای تجاری، راهنمایان و فرماندهان شناورهای خدماتی جزء لاینفک دوره خواهد بود.

## زبان تخصصی دریایی:

استفاده از واژه‌های تخصصی دریایی به منظور ارتباط با فرماندهان و خدمه کشتی‌ها و همچنین عوامل دخیل عملیات جزو الزامات بوده و باید کلیه پرسنل مراکز کنترل با به کارگیری درست و به‌جای این اصطلاحات آشنایی کامل داشته باشند. این بخش با تاکید بر IMOSTANDARD MARINE COMMUNICATION PHRASES و همچنین واژه‌های پر کاربرد دریایی تدریس می‌شود.

## آشنایی با نرم افزارهای اتوماسیون اداری، GCOMS و سیستم جامع دریایی:

استفاده از سیستم اتوماسیون اداری، GCOMS و سیستم جامع دریایی به‌طور وسیع توسط پرسنل مراکز کنترل استفاده شده و نسبت به ورود اطلاعات و گزارش گیری اقدام می‌شود. بنابراین شناخت کافی از نرم افزار و امکانات آن برای انجام درست وظایف ایجاد شود.

## آشنایی با IMS و روش اجرایی مرکز کنترل ترافیک

### مبتنی بر سیستم مدیریت یکپارچه:

آشنایی با سیستم مدیریت یکپارچه و روش اجرایی مراکز کنترل مبتنی بر این سیستم و همچنین شناخت فرم‌ها و اقدامات اصلاحی به منظور تحقق اهداف می‌باید به‌صورت دقیق و شفاف ارائه شود.

## آشنایی با ساختار واحد دریایی و بندری، متولیان

### عملیات ورود و خروج و مدیران بلافصل:

پرسنل مرکز کنترل باید شناخت کافی از چارت تشکیلاتی اداره کل، واحد دریایی و بندری و ادارات و مسئولان مرتبط را داشته و روند دریافت دستور و صدور گزارش‌ها کاملاً مشخص و شفاف‌سازی شود.

## آشنایی با ساختار مدیریت بحران:

با توجه به نوع کار مرکز کنترل، ضروری است پرسنل این مرکز آشنایی کامل با مدیریت بحران

و اقدامات لازم در هنگام وقوع شرایط اضطراری داشته باشند. بنابراین، پیش‌بینی این دوره حیاتی می‌باشد.

## هواشناسی دریایی:

در این قسمت پرسنل با مبانی هواشناسی دریایی، شناخت المان‌های دخیل در تغییر شرایط دریا و همچنین تجهیزات مورد نیاز پیش‌بینی وضعیت دریا آشنا خواهند شد.

## کارآموزی:

کلیه مسایل و مطالب ارائه شده عملیاتی نخواهد شد مگر با مرور تمامی موارد به‌صورت عملی، لذا، کارآموزی به‌صورت حضور در کشتی به همراه



راهنما و همچنین شناورها خدماتی در هنگام عملیات ورود و خروج لازمه ایجاد دید موثر در افراد بوده ضمن آن که مدیریت عملیات از برج کنترل نیز جزو لاینفک کارآموزی خواهد بود.

#### برگزاری آزمون:

آزمون دوره به صورت تئوری و عملی خواهد بود. بدیهی است شرکت در آزمون عملی منوط به دریافت حدنصاب نمره قبولی در آزمون تئوری بوده و افرادی که حدنصاب لازم در آزمون تئوری را کسب ننمایند، تجدید دوره خواهند شد. شایان ذکر است تمامی این مشکلات با کمی تفاوت برای پرسنل MRCC & CRS نیز متصور

بوده و باید برای این بخش نیز برنامه ریزی های لازم صورت پذیرد. در پایان با طرح دو سوال به مطالب خاتمه داده می شود که پاسخ به این دو پرسش خط مشی و چارچوب فعالیت های آتی را نشان خواهد داد.

راهکار افزایش انگیزه پرسنل مراکز کنترل ترافیک و MRCC به چه نحو خواهد بود؟ همان گونه که می دانیم با شرایط فعلی امکان هیچ گونه ارتقای شغل و یا افزایش حقوق متناسب با حجم کار و مسئولیت ها برای پرسنل مراکز کنترل و MRCC متصور نیست و این امر نقش اساسی در کاهش امید به آینده و انگیزه شغلی را برای این افراد

پدید آورده است.

اتخاذ تصمیم قطعی در خصوص جایگاه مراکز کنترل ترافیک و MRCC، آیا وظایف این دو مرکز جزو ابعاد حاکمیتی سازمان محسوب می شوند یا خیر؟ اگر پاسخ مثبت است چرا در برخی از بنادر وظایف حساس این مراکز به بخش خصوصی واگذار شده است؟! و چرا در بنادری که این امر (واگذاری) صورت نگرفته است، به فراخور اهمیت جایگاه آن بر روی پرسنل این مراکز سرمایه گذاری نمی شود؟

اتخاذ تمهیدات و مشوق هایی برای پیشگیری از جابه جایی افسران مراکز کنترل ترافیک و CRS و MRCC & به سایر بخش های اداری در بنادر.





## اقتصاد مقاومتی در سازمان بنادر و دریانوردی

محمد توکلی

کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی

کشور ایران با برخورداری از استعدادها، ظرفیت‌ها و سرمایه‌های عظیم و متنوع انسانی و طبیعی از جمله وجود بنادر متعدد و سواحل گسترده در شمال و جنوب کشور با قابلیت‌های فراوان می‌تواند از الگوی اقتصادی علمی و بومی شده متناسب با فرهنگ، اقلیم، منابع و... پیشرفت همه جانبه را عینیت بخشد. در این راستا حرکت و تامین رشد و توسعه اقتصادی پویا و پایدار با رویکرد مدیریت جهادی همراه با مولفه‌هایی همچون انعطاف پذیری، فرصت‌سازی، اشتغال مولد، درون‌زا، پیشرو و برون‌گرا برای کشور عزیزمان ایران اسلامی، ضروری و اجتناب‌ناپذیر است تا در وضعیت فعلی، اقتصاد و معیشت مردم را اصلاح و بهبود بخشد و کشور را در برابر آسیب‌ها و تکانه‌های احتمالی، بیمه و اقتصاد را مقاوم‌سازی کند. البته این حرکت، در ابتدا یک تحول عمیق و ریشه‌دار در نگرش‌ها را می‌طلبد که با برنامه‌ریزی جامع هدفمند و هوشمندانه، این امر ممکن و میسر خواهد بود. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یک نهاد حاکمیتی و پیشرو در امر تجارت بین‌الملل و حمل و نقل دریایی در مقوله اقتصاد مقاومتی نقش مهم و کلیدی دارد. اهمیت این موضوع موجب شد که در زمینه نقش و پروژه‌های قابل تعریف در سازمان بنادر و دریانوردی در اقتصاد مقاومتی، پژوهشی انجام دهیم. روش این پژوهش، بررسی اسنادی و تحلیل محتوا است.

سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اقتصاد مقاومتی است. در این مقاله نقش بنادر کشور در اقتصاد مقاومتی مورد توجه قرار می‌گیرد.

### چیستی اقتصاد مقاومتی

اقتصاد مقاومتی یعنی تحقق رشد اقتصادی مستمر و بالا، با پنج ویژگی: ۱. درون‌زا ۲. برون‌گرا ۳. مردمی ۴. دانش بنیان ۵. عدالت طلبانه

۱- منظور از درون‌زا این است که سرمایه‌گذاری لازم برای تحقق این رشد، بیشتر مبتنی بر ظرفیت‌های انسانی، مالی و فناوری داخلی باشد و کشور برای راه انداختن تولید و سرمایه‌گذاری، منتظر و متکی به سرمایه‌های مالی، انسانی و فناوری خارجی نباشد. درون‌زا بودن اقتصاد مقاومتی به این معنا است که از دل ظرفیت‌های داخلی کشور و مردم ما برمی‌آید؛

مقاومتی، ضرورت مقاومت برای رد کردن فشارها و عبور از سختی‌ها برای رسیدن به نقاط مثبت ملی نیاز است.

گرایش به اقتصاد مقاومتی مخصوص ما نیست، از قدیم و امروزه در بسیاری از کشورها به خصوص در این سال‌های اخیر با تکانه‌های شدید اقتصادی که در دنیا به وجود آمد، کشورهای متعددی به دنبال مقاوم‌سازی اقتصاد خودشان برآمدند. البته هر کشوری شرایط خاص خودش را دارد.

اقتصاد مقاومتی یعنی مقاوم‌سازی و محکم‌سازی پایه‌های اقتصاد. این چنین اقتصادی چه در شرایط تحریم، چه در شرایط غیر تحریم، بارور خواهد بود و به مردم کمک می‌کند.

هدف از نگارش این مقاله تبیین نقش، بیان خطوط راهنمای حرکت و ارایه پروژه‌های قابل تعریف در

اقتصاد مقاومتی مفهومی است که در پی مقاوم‌سازی، بحران‌زدایی و ترمیم ساختارها و نهادها فرسوده و نا کارآمد موجود اقتصادی مطرح می‌شود، که به‌طور قطع باور و مشارکت همگانی و اعمال مدیریت‌های عقلایی و مدبرانه، پیش شرط و الزام چنین موضوعی است. اقتصاد مقاومتی کاهش وابستگی‌ها و تاکید روی مزیت‌های تولید داخلی و تلاش برای خوداتکایی است.

اقتصاد مقاومتی به معنی تشخیص حوزه‌های فشار و متعاقباً تلاش برای کنترل و بی‌اثر کردن آن تاثیرها است و در شرایط آرمانی تبدیل چنین فشارهایی به فرصت است. همچنین برای رسیدن به اقتصاد مقاومتی باید وابستگی‌های خارجی کاهش یابد و بر تولید داخلی کشور و تلاش برای خوداتکایی تاکید شود. طبق نظر دولتمردان ایران در تعریف اقتصاد

رشد این نهال و این درخت، متکی است به امکانات و توانمندی‌های کشور عزیزمان ایران اسلامی. اقتصاد مقاومتی درون‌زا است، اما درون‌گرا نیست. از ظرفیت‌ها و فرصت‌های بزرگ و مهم در کشور مانیروی انسانی و منابع طبیعی خدادادی است که از این ظرفیت‌ها با مدیریت صحیح می‌توان برای شکوفایی اقتصاد کشور بهره برد.

۲- منظور از برون‌گرا این است که اولویت با صادرات کالاها و خدمات باشد و زمینه‌های فراموش‌شده تا کارآفرین ایرانی، بتواند تولیدات خود را در بازارهای جهانی به فروش برساند. برون‌گرا بودن اقتصاد مقاومتی به این معناست که با اقتصادهای جهانی تعامل دارد، با اقتصادهای کشورهای دیگر با قدرت مواجه می‌شود و مدام در حال رشد و پیش‌تغییر و تحولات اقتصادی جهان است.

۳- منظور از مردمی این است که فعالیت اقتصادی برای همه ممکن و قابل دسترس باشد. لازم است وضع، سهولت در ایجاد و رشد بنگاه‌های کوچک است. برای تحقق این وضعیت، بسیاری از قوانین و مقررات و انکاره‌های ذهنی و رفتار مسئولان و کارشناسان کشور درباره بنگاه‌های کوچک و متوسط باید متحول شود و از جمله، دولت به جای مانع‌تراشی و ایجاد محدودیت در صدور مجوز برای ایجاد بنگاه‌ها، اطلاعات و مقررات را کوتاه، ساده و شفاف سازد که این امر موجب تسهیل و تسریع فعالیت‌های اقتصادی کشور می‌شود.

مردم‌بنیاد؛ یعنی بر محور دولت و اقتصاد دولتی نیست، اقتصاد مردمی است و با اراده، سرمایه و حضور مردم تحقق پیدا می‌کند.

مردم‌محوری که در این سیاست‌ها گفته شده هم به تجربه در یافته‌ایم و هم در بیانات و معارف اسلامی تاکید شده است (يٰۤاَيُّهَا الَّذِيْنَ اٰمَنُوا جَمَاعَةً) که هر جا مردم می‌آیند دست خدا، عنایت، کمک و پشتیبانی الهی هم هست.

۴- منظور از دانش‌بنیان این است که فعالیت‌هایی که سهم فناوری و دانش داخلی، در ارزش افزوده آن‌ها از متوسط بالاتر است، در اولویت حمایت‌های دولتی (وام ارزان، تعرفه مناسب و...) قرار داشته باشند و همه مسئولان کشور از جمله نمایندگان‌های سیاسی ایران در خارج، کاملاً در خدمت صادرکنندگان محصولات دانش‌بنیان ایرانی قرار بگیرند و حتی سفارت‌خانه‌های ایران، به نمایندگی و شعبه خارجی این شرکت‌ها تبدیل شوند.

اقتصاد مقاومتی دانش‌بنیان است؛ یعنی از پیشرفت‌های علمی استفاده می‌کند، به پیشرفت‌های علمی تکیه می‌کند، اقتصاد را بر محور علم قرار می‌دهد؛ اما معنای آن این نیست که این اقتصاد منحصر به دانشمندان است و فقط دانشمندان می‌توانند نقش ایفا کنند. در اقتصاد مقاومتی؛ تجربه‌ها و مهارت‌های صاحبان صنعت و کارگران می‌تواند اثرگذار باشد و در این اقتصاد نقش ایفا کند. ۵. عدالت‌طلبانه یعنی در تحقق رشد، عدالت (برابری فرصت‌ها) نباید محدود شود. برای تحقق این هدف، شفافیت، حقوق مالکیت و سلامت اقتصادی باید با حداکثر قدرت و توان تامین شود و هرگونه رانت و امتیاز غیرقانونی، حذف شود.

این اقتصاد، عدالت‌محور است. بنابراین شاخص

عدالت، عدالت اقتصادی و عدالت اجتماعی در جامعه یکی از شاخص‌های مهم در اقتصاد مقاومتی است، اما معنای آن این نیست که به شاخص‌های علمی موجود دنیا هم بی‌اعتنایی بشود؛ به آن شاخص‌ها هم توجه می‌شود، اما بر محور «عدالت» هم کار می‌شود. عدالت در این بیان و در این برنامه به معنای تقسیم فقر نیست، بلکه به معنای تولید ثروت و افزایش ثروت ملی است.

## موضوعات و اهداف مرتبط با اقتصاد مقاومتی

اهم موضوعات مرتبط با سیاست‌های اقتصاد مقاومتی که تعدادی از آن‌ها با سازمان بنادر و دریانوردی در ارتباط مستقیم هستند و بقیه آن‌ها به‌طور غیرمستقیم و یا در ابعاد کلان جامعه، مصداق دارند عبارتند از:

آسیب‌شناسی و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد

پیشگامی اقتصاد دانش‌بنیان

بسط و ارتقای عدالت همه‌جانبه و همه‌گستر

رشد و ارتقای بهره‌وری

امنیت غذا، درمان و اشتغال

اصلاح الگوی مصرف

اصلاح نظام مالی، بیمه‌ای و بانکی کشور

حمایت صحیح و هدفمند از صادرات به‌ویژه صادرات غیرزنجیری

پیشگیری از آسیب‌های درآمد‌های نفتی

اصلاح نظام درآمد‌های دولت

شفاف‌سازی، سالم‌سازی، آزاد و رقابتی نمودن کامل اقتصاد و حذف رانت‌ها

اتخاذ سیاست‌های صحیح و حمایت‌های همه‌جانبه از تولید داخلی

سیاست‌گذاری و مدیریت صحیح واردات

فرهنگ و گفتمان‌سازی بنیان‌های اقتصاد مقاومتی در آحاد افراد جامعه (خانواده‌ها، مدارس، دانشگاه‌ها،

بازار، صنعت، کشاورزی، خدمات، نهادها، ارگان‌ها، سازمان‌ها و...)

دیدهبانی اقتصادی و آمارهای دقیق و به‌موقع

سبک زندگی ایرانی-اسلامی

اصلاح نظام آموزشی و تبلیغاتی

تحرك دستگاه دیپلماسی

حمایت از فعالان اقتصادی

تحقق اقتصاد مردمی

## خطوط راهنمای اقتصاد مقاومتی در سازمان بنادر و دریانوردی

با عنایت به سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی اعلام شده از سوی مقام معظم رهبری، خطوط راهنمای مرتبط با فعالیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی به شرح زیر اعلام می‌شود.

دانش‌بنیان نمودن کارها با استفاده از فناوری‌های جدید و پیشرفته و بهره‌گیری حداکثری از بسترهای IT برای ایجاد ارزش افزوده.

بازنگری و اصلاح در قوانین، مقررات و فرآیندهای بندری و سرمایه‌گذاری در بنادر کشور (شناسایی قوانین موازی، مانع، زاید و نامناسب با قوانین و مقررات بین‌المللی و اصلاح آن‌ها) که موجب کاهش زمان، هزینه و تعداد مراحل و اسناد مربوطه و در

نهایت سرعت، کیفیت، دقت و رضایت ارباب رجوع حاصل شود.

برون‌سپاری تمامی امور تصدی‌گری و قابل‌واگذاری با تدوین مدل‌های علمی و کاربردی به بخش‌های خصوصی و تعاونی کارآمد (داخلی و خارجی) با عقلانیت اقتصادی.

تشکیل کارگروه کارشناسی و تخصصی متشکل از حوزه‌های مختلف بندری، دریایی، فنی، اقتصادی و فرهنگی و... برای احصای ظرفیت‌ها و قابلیت‌های موجود بنادر و سواحل کشور و متناسب با نیازهای داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی حرکت در مسیر توسعه و عملیاتی کردن آن‌ها، شناسایی ظرفیت‌ها و دارایی‌های غیر مولد و احیا و بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر کشور از جمله: اراضی، تجهیزات، امکانات نرم‌افزاری و سخت‌افزاری با استقرار مهندسی ارزش و سامانه مدیریت و کنترل پروژه، اتمام پروژه‌های نیمه‌تمام بر اساس فازبندی و اولویت‌ها.

تهیه و تنظیم سند عملیاتی نمودن طرح جامع بنادر بازرگانی کشور

ارتقا بهره‌وری انرژی با استفاده از انرژی‌های نو پاک (باد، خورشید، امواج، جزر و مد و...)

ارتباط و تعامل همه‌جانبه با بنادر کشورهای همسایه و جهان برای توسعه و امنیت پایدار با برقراری مبادلات تجاری که منافع دوسویه را تأمین کند.

همکاری با مبادی ذی‌ربط در امر پیشگیری و مبارزه با فساد، ویژه خوراک و چاق‌کالا و تقسیم وظایف در راستای ارتقای سلامت‌گذاری و صیانت از حقوق مردم. نوسازی تجهیزات بندری و ناوگان حمل‌ونقل دریایی (اعتبار مربوطه از محل جوجه اداره شده، اعتبارات استانی و ملی، سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی تأمین شود، که این امر تبعات مفیدی را در پی خواهد داشت از جمله: ایجاد اشتغال، درآمدزایی، ایجاد و توسعه تکنولوژی، حفظ محیط‌زیست دریایی، حمایت از تولید ملی، کاهش آلودگی هوا، پیشگیری از قاچاق. با توجه به مصرف بالای سوخت شناورهای سنتی و غیراستاندارد با اجرای این طرح ضمن حفظ محیط‌زیست دریایی در مصرف انرژی نیز صرفه‌جویی می‌شود. در حال حاضر شناورهای سنتی سهم زیادی از حوادث از جمله: آتش‌سوزی و آب‌گرفتگی را به خود اختصاص می‌دهند که ایمنی دریانوردی در آبراه‌ها و بنادر ما را تهدید می‌کند و وجهه داخلی و بین‌المللی رانیز تحت تأثیر منفی قرار می‌دهد).

فعال کردن مناطق ویژه و آزاد بندری با انجام واگذاری‌های عقلایی با مشارکت سرمایه‌گذاران واقعی داخلی و خارجی با محوریت حمایت از تولید داخلی و صادرات کالاهای غیرنفتی، توجه به صنایع کوچک و متوسط، انتقال فناوری‌های پیشرفته، احترام و امنیت سرمایه‌گذاری، تأمین نیازهای ضروری و منابع مالی، ایجاد ارزش افزوده، ایجاد اشتغال و درآمد ارزی و ریالی و...

بازنگری در تعرفه‌ها و حرکت به سمت رقابتی، تشویقی و هدفمند نمودن تعرفه‌ها با استفاده از تجارب سایر کشورها.

ارتقا سطح علمی و عملی کارکنان، شرکت‌های کارگزاری و آحاد جامعه بندری

بازاریابی (بررسی تقاضاها و بازارهای داخلی،

منطقه‌های جهانی، معرفی قابلیت‌ها و توانمندی‌های بنادر به داخل و خارج کشور از طرق مختلف، انجام رقابت مستمر و هوشمندانه با رقبا و کسب سهم بازار و حفظ و ارتقای آن)

تهیه و تدوین سند راهبردی ملی ۲۰ ساله برای رشد و توسعه بنادر و سواحل کشور (کجا هستیم؟ به کجا می‌خواهیم برویم؟ و چگونه این مسیر باید طی شود؟)

ارتباط دادن شبکه حمل و نقل دریایی بنادر کشور با خطوط مواصلاتی ریلی، جاده‌ای، هوایی و لوله‌ای در داخل و خارج از کشور با فزاینده‌ی رعایت اولویت‌ها حمایت و توسعه صنایع داخلی مرتبط و بهره‌گیری حداکثری از توانمندی‌های مهندسی کشور با ساخت و تعمیرات قطعات و تجهیزات بندری و دریایی در

سطح استانداردهای جهانی آموزش، فرهنگ‌سازی، نهادینه کردن و تفکر اقتصاد مقاومتی در بین تمامی کارکنان، مدیران و آحاد جامعه بندری از جمله: انضباط اقتصادی و مالی، اصلاح الگوی مصرف و پرهیز از اسراف، تقویت فرهنگ جهادی، رواج ساده زیستی مدیران و مردم، ایجاد باور و اعتقاد قلبی و درونی به اقتصاد مقاومتی، ایجاد روحیه امید، کار و تلاش، برنامه‌ریزی و هدفمندی، عقلانیت، احیای تفکر پویا و اصیل دینی، ایجاد دغدغه‌مندی‌های شریف و ارزشمند، همت، انگیزه و پشتکار

ایجاد بسترهای لازم و تشویق سفرهای دریایی ایمن و با کیفیت

آسیب‌شناسی لطمات دوران تحریم در حوزه بندری و دریایی از جمله تحریم شرکت‌های کشتیرانی و پیشگیری از تکرار آن‌ها

یکپارچه کردن تمامی ارگان‌های مرتبط با نظام ترانزیت، ترانشیپ، صادرات مجدد و تجارت خارجی تحت مدیریت واحد

ایجاد نظام شایسته‌سالاری در انتصابات بر اساس

شاخص‌های علمی و ثبات مدیریت‌ها هماهنگی و همدلی تمام عناصر و عوامل مرتبط در امر ترانزیت، ترانشیپ و تجارت بین‌الملل

## اقتصاد مقاومتی در سازمان بنادر و دریانوردی

پروژه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌های مختلف دریایی، بندری، فنی و مهندسی، منابع انسانی، IT و... در راستای حرکت در مسیر اقتصاد مقاومتی است. می‌توان برای نمونه به پروژه‌های زیر اشاره کرد:

سرمایه‌گذاری، بهره‌برداری و مدیریت بندر شهید بهشتی چابهار با مشارکت شرکت‌های معتبر داخلی و خارجی

سرمایه‌گذاری، بهره‌برداری و مدیریت ترمینال‌های کانتینری (۱، ۲ و ۳) بندر شهیدرجایی با مشارکت شرکت‌های معتبر داخلی و خارجی

واگذاری عملیات لایروبی، دریافت و پردازش مواد زاید کشتی‌ها و پشتیبانی و نگهداری علائم کمک‌ناوبری به بخش غیردولتی

واگذاری عملیات راهبری پایانه‌های غلات بندر امام خمینی «ره»

واگذاری سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری پایانه کانتینری و مخازن جزیره نگین بندر بوشهر

## برنامه پیشنهادی برای اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی در سازمان بنادر و دریانوردی

در راستای اجرای منویات مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در سال ۱۳۹۵ که توسط معظم له به‌عنوان «سال اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل» نام‌گذاری شده است برنامه پیشنهادی در این ارتباط برای سازمان بنادر و دریانوردی به شرح زیر ارائه می‌شود:

### نتیجه‌گیری

هدف اقتصاد مقاومتی، مصون ساختن اقتصاد ایران از تکانه‌های خارجی و غلبه بر ضعف‌های داخلی بر اساس فرصت‌های خارجی و قوت‌های داخلی است. اقتصاد مقاومتی، نوعی خط‌مشی هادی (سیاست کلی) است که باید بر همه قوانین و مقررات و بینش و رفتارهای مسئولان و فعالان اقتصادی حاکم باشد. با تقویت فرهنگ جهادی برای ایجاد ارزش افزوده، تولید ثروت، بهره‌وری، ایجاد اشتغال مولد، ایجاد و توسعه تکنولوژی، سرمایه‌گذاری، می‌توان اقتصادی مبتنی بر دانش و عدالت محقق ساخت.

در پایان برای تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاد می‌شود:

تشکیل کارگروهی در سازمان بنادر و دریانوردی با محوریت مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و ایجاد دبیرخانه متمرکز با استفاده از تمام کارشناسان صاحب‌نظر سازمان مرکزی و بنادر کشور تا نسبت به تهیه و تدوین یک نقشه راه برنامه عملیاتی همه‌جانبه برای تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی در سطح بنادر کشور اقدامات علمی و عملی را تا حصول نتیجه مطلوب به انجام رسانند.

برگزاری نشست‌های هم‌اندیشی بین کارکنان علاقه‌مند و دعوت از صاحب‌نظران این حوزه تا در راستای گفت‌وگو، فرهنگ‌سازی، تقویت روحیه و ترویج، ضمن آموزش و انتقال دانش و تجربیات نسبت به توانمندسازی نیروهای انسانی نیز عمل شود.

منابع

پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری  
www.leader.ir

پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌العلی‌خامنه‌ای  
www.KHAMENEI.ir

پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی  
www.pmo.ir

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری



ردیف	محورها	خطوط راهنمای مرتبط	زمینه‌های تعریف پروژه
۱	احیا و به حرکت درآوردن تولید داخلی و ارتقای توان تولید ملی (در رون‌زایی اقتصاد)	بندهای ۹-۱۰ و ۱۳ و ۱۶	الف) بازنگری دقیق و همه‌جانبه واگذاری‌ها در مناطق ویژه و آزاد بندری بر اساس قوانین و انجام اصلاحات لازم ب) ایجاد بسترهای لازم برای تاسیس شعب بانک‌های خارجی در مناطق ویژه و آزاد بندری
۲	شناسایی و تمرکز بر فعالیت‌ها و زنجیره‌های مزیت‌دار اقتصادی	بندهای ۴-۱۵ و ۱۸	الف) تشکیل کارگروه تخصصی برای تهیه و تدوین برنامه‌های تبلیغاتی مناسب برای آگاهی بخشی و ترغیب هموطنان به سفرهای دریایی ب) ایجاد زیرساخت‌ها و امکانات مناسب ایمن و باکیفیت در پایانه‌های مسافری دریایی کشور
۳	خودداری از خریدهای خارجی تضعیف‌کننده تولید داخلی و پرهیز از واردات	بند ۱۶	الف) پیش خرید تضمینی از شرکت‌های سازنده داخلی قطعات و تجهیزات بندری و دریایی
۴	مدیریت پول‌ها و منابع مالی که از خارج وارد می‌شود	بند ۱۰	الف) ایجاد یک سیستم مدیریت مالی مبتنی بر شفاف‌سازی، رقابت آزاد و سالم و نظارت دقیق و کارآمد بر اساس شاخص‌های علمی مدون
۵	دانش‌بنیان شدن بخش‌های مهم و حساس اقتصادی (توسعه دانش‌بنیان)	بندهای ۱ و ۱۴	الف) ارائه خدمات استاندارد آموزش لجستیک بندری (STP) به کشورهای همسایه منطقه و جهان با انعقاد قراردادهای همکاری علمی و آموزشی بندری و دریایی بر اساس فاز بندری و اولویت‌ها ب) ارائه تمامی خدمات بندری و دریایی به صورت الکترونیک و اینترنتی در تمام بنادر کشور بر اساس فاز بندری و اولویت‌ها ج) ایجاد ترمینال کانتینر و پایانه غلات مکانیزه و خودکار (کنترل از راه دور) در بنادر شهید رجایی و امام خمینی (ره) د) تشکیل کارگروه تخصصی برای تدوین سند راهبرد ملی ۲۰ ساله رشد و توسعه بنادر و سواحل کشور و نظارت بر حسن اجرای آن
۶	بهره‌برداری از بخش‌هایی که قبلاً در آن‌ها سرمایه‌گذاری شده است	بند ۴	الف) ایجاد بنادر نسل سوم بر اساس فاز بندری و اولویت‌ها به‌عنوان پایلوت یک بندر در شمال و یک بندر در جنوب کشور ب) تشکیل کارگروه تخصصی برای شناسایی و عملیاتی نمودن ظرفیت‌های موجود در سواحل مکران ج) تخصصی نمودن بنادر بر اساس قابلیت‌ها و توانمندی‌های موجود
۷	شرط انتقال فناوری در معاملات خارجی (برون‌گرایی اقتصاد)	بند ۷	الف) انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری در حوزه‌های علمی و آموزشی، فنی، تجاری، سرمایه‌گذاری مشترک با شرط انتقال فناوری در قراردادهای ایمنی و امنیت حمل‌ونقل تجارت دریایی، محیط زیست دریایی، جستجو و نجات دریایی ب) انعقاد پروژه‌های مشترک در لابروبی و شناورسازی مغروقه‌ها
۸	مبارزه جدی با فساد، ویژه خواری و قاچاق در کشور (شفاف‌سازی و سالم‌سازی اقتصاد با دولت الکترونیک و همراه)	بندها	الف) تجهیز نمودن تمامی شناورهای سیستم دریایی و اندازه‌گیری سوخت ب) شفاف‌سازی سیستم‌های مالی و اقتصادی و امکان دسترسی طبقه بندی شده به آن‌ها ج) اصلاح قوانین و مقررات ایجادکننده انحصار و حذف رانت‌های اقتصادی د) رسیدگی به وضعیت معیشتی کارکنان و کارگران دولتی ه) تقویت نظارت دولتی بر تمام فعالیت‌های اقتصادی
۹	ارتقای بهره‌وری انرژی (برنامه‌های کاهش شدت مصرف انرژی)	بندهای ۶ و ۹	الف) ساخت نیروگاه در بنادر و سواحل کشور با استفاده از انرژی‌های نو و پاک
۱۰	نگاه ویژه به صنایع متوسط و کوچک	بند ۹	الف) تهیه، تدوین و اجرای برنامه عملیاتی ۱۰ ساله برای ارتقا، جایگزینی یا از رده خارج نمودن تمامی شناورها و تجهیزات فرسوده و غیراستاندارد
۱۱	ارتقای بهره‌وری (مدیریت دارایی‌های غیر مولد و ...)	بندهای ۴-۱۲-۱۴-۱۸ و ۲۰-۲۱ و ۲۲	الف) تشکیل کارگروه تخصصی و تدوین سند عملیاتی نمودن طرح جامع بنادر بازرگانی کشور ب) بازبینی علمی و آموزشی مدیران و کارشناسان از بنادر کشورهای همسایه و جهان ج) تشکیل کارگروه تخصصی تهیه و تدوین طرح پیشنهادی ادغام و یکپارچه‌سازی تمامی نهادهای مرتبط با نظام ترانزیت، ترانشیپ، صادرات مجدد و تجارت خارجی تحت یک مدیریت واحد توانمند و دارای صلاحیت‌های لازم و کافی د) تشکیل کارگروه‌های کارشناسان و مدیران حوزه‌های مرتبط با امر ترانزیت، ترانشیپ و تجارت بین‌الملل و ایجاد دبیرخانه واحد و برگزاری جلسات منظم برای هم‌اندیشی و تبادل نظرات
۱۲	عدالت بنیان‌کردن اقتصاد و توسعه عدالت اجتماعی	بندهای ۴ و ۲۱	الف) تهیه و تدوین بانک اطلاعاتی توانمندی‌های کارکنان از نظر علمی، تجربی و شخصیتی بر اساس علوم روز جهان و رتبه‌بندی بر اساس شاخص‌ها ب) انتخاب مدیران بر اساس شاخص‌های شایستگی و حمایت منطقی از آن‌ها و ثبات مسئولیت‌ها با تدوین و استقرار نظام انتخاب و انتصاب مدیران بر اساس شایستگی ج) بازنگری نظام جذب و استخدام کارکنان
۱۳	توسعه کارآفرینی و حداکثر سازی مشارکت مردمی در فعالیت‌های اقتصادی (مردمی کردن اقتصاد)	بندهای ۲-۱۱ و ۱۹	الف) بازنگری و در صورت نیاز انجام اصلاحات لازم در قوانین و مقررات مناطق آزاد و ویژه بندری و اصلاح روش‌ها، رویه‌ها و فرآیندهای انجام کار و ساده‌سازی و کوتاه نمودن آن‌ها با استعلام از واحدهای ستاد و بنادر در خصوص نقص و خلأ قوانین ب) اجرای کامل و دقیق قوانین و مقررات مناطق آزاد و ویژه بندری در مناطق یاد شده به منظور یکسان‌سازی، تسریع و تسهیل فرآیندها به‌عنوان مزیت رقابتی در جلب و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ج) فراهم نمودن امکان دسترسی عموم مردم و نهادهای مدنی به جزئیات معاملات و مراحل برگزاری مناقصات و مزایده‌ها د) طراحی مدل علمی و کاربردی جدید برای جلب و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در مراحل: طراحی، ساخت، بهره‌برداری و مدیریت بنادر کشور بر اساس فاز بندری و اولویت‌ها ه) شناسایی و رتبه‌بندی شرکت‌های فعال در مراحل: طراحی، ساخت، بهره‌برداری و مدیریت بنادر کشور و واگذاری کارها بر اساس شاخص‌های رتبه‌بندی و) کاهش مداخلات دولت در امور اقتصادی و تسهیل در واگذاری امور تصدی‌گری ز) تشکیل کارگروه تخصصی برای بازنگری در تعرفه‌ها و رقابتی نمودن آن‌ها ح) تشکیل کارگروه تخصصی برای احصای آسیب‌های وارده در دوران تحریم بر خدمات بندری و دریایی کشور و تدوین راهکارهای اجرایی برای پیشگیری از تکرار موارد مشابه ط) ایجاد زمینه حضور و رقابت سالم شرکت‌های توانمند و مجرب بر اساس شاخص‌ها در حوزه‌های بندری و دریایی ی) تهیه و تدوین سند راهبرد ملی ۲۰ ساله توسعه کارآفرینی در سواحل و بنادر کشور
۱۴	پیش برد برون‌گرایی اقتصاد (توسعه صادرات غیر نفتی)	بندهای ۷-۱۰ و ۱۳ و ۱۸	الف) تشکیل کارگروه تخصصی از سازمان مرکزی و بنادر برای شناسایی بازارهای هدف و شناساندن مزیت‌های نسبی بنادر کشور به مشتریان منطقه و جهان
۱۵	گفتمان سازی و فرهنگ سازی اقتصاد مقاومتی	بند ۱۷	الف) برگزاری کارگاه آموزشی در ارتباط با مفاهیم و راهکارهای عملی اقتصاد مقاومتی
۱۶	برنامه افزایش ترانزیت (توسعه زیرساخت‌های ترانزیت و بهره‌برداری بهینه و حداکثر از زیرساخت‌ها)	بند ۱۵	الف) متصل کردن بنادر کشور به خطوط ریلی، جاده‌های اختصاصی، احداث فرودگاه با فاز بندری و رعایت اولویت‌ها





## بررسی اهمیت تنگه هرمز بر اقتصاد جهان و صنعت حمل و نقل دریایی

علی اکبر عیسی زاده

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

تنگه‌های دنیا نقش اساسی در جابه‌جایی کالا و بالاخص نفت خام و مشتقات آن دارند. از جمله مهم‌ترین تنگه‌های دنیا برای عبور نفت خام می‌توان به ترتیب به تنگه هرمز، تنگه مالاکا، کانال سوئز، تنگه باب‌المندب، تنگه‌های دانمارک، تنگه‌های ترکیه و کانال پاناما اشاره کرد. وجود امنیت در تنگه‌ها برای عبور ایمن کشتی‌ها از مسائل بسیار مهم دولت‌ها و صنعت حمل و نقل دریایی است. تنگه هرمز به‌عنوان مهم‌ترین تنگه دنیا برای تردد کشتی‌ها و بالاخص تانکرهای سوختی است. در این بخش سعی شده است ضمن بیان مختصات جغرافیایی تنگه هرمز و نقش راهبردی آن در انتقال کالا و مواد نفتی، عواقب ناامن شدن و یا بسته شدن تنگه مذکور بر اقتصاد جهان و صنعت حمل و نقل دریایی با تکیه بر مطالعات انجام شده پیشین و با عنایت به میزان جابه‌جایی روزافزون کالا بیان شود.



پژوهش

سال سی و یکم ■ شماره ۲۳۸ ■ دی ۱۳۹۵

۶۴

### تنگه هرمز و نقش راهبردی آن

ریشه نام‌گذاری تنگه هرمز از سه سو قابل بررسی است. اول این که در گذشته نام تنگه و شهر هرمز از واژه «ارمزد» یا «هورمزد» به معنی خدای یگانه یا سرور دانا گرفته شده است. نام این استان از نام شهر یا تنگه هرمز گرفته شده است. هرمزگان از دو پاره «هرمز» و «گان» تشکیل شده است که به معنی سرزمین هرمز است و روز اول از ماه ایرانیان اورمزد بوده و گزینه دیگر نام پادشاهان ساسانی که خلیج فارس را مرکز تجاری آن روزگار کرده بودند نیز هرمز

بوده است، به همین دلیل این تنگه به نام آن‌ها نام‌گذاری شده است و سوم این که شهر باستانی هرمز که امروز برخی از آثار آن در استان هرمزگان باقی مانده است دلیل نام‌گذاری این تنگه استراتژیک بوده است. البته این مورد آخر از نظر کارشناسان بسیار مورد قبول است. همچنین هرمزد نام پنج پادشاه ساسانی در سال ۲۲۴-۶۵۲ میلادی) است به ترتیب هرمز اول ساسانی (۲۷۳-۲۷۴ م) پسر شاپور اول، هرمز دوم ساسانی (۳۱۰-۳۰۳ م) هشتمین پادشاه سلسله‌ی ساسانی مشهور به نرسی، هرمز سوم (۴۵۷-۴۵۹ م)

پسر یزدگرد دوم و هفدهمین پادشاه ساسانی، هرمز چهارم (۵۷۹-۵۹۰ م) بیست و چهارمین پادشاه ساسانی و هرمز پنجم (۶۳۲ م) سی و یکمین پادشاه ساسانی. هنگام اقتدار بریتانیا در خلیج فارس (۱۸۲۰-۱۹۷۱) نام تنگه هرمز از جزیره هرمز گرفته شد که مهم‌ترین جزیره خلیج فارس به هنگام روی آوردن استعمار اروپایی به منطقه بود (۱).

تنگه هرمز در جنوب ایران (شکل ۱)، باریکه دریایی خمیده‌شکلی است که فلات ایران را از شبه جزیره عربستان جدا می‌کند و آب‌های خلیج فارس را به دریای مکران (عمان) و



شکل ۱: موقعیت تنگه هرمز

اقیانوس هند پیوند می‌دهد. این تنگه یک فرورفتگی از دوره سوم زمین‌شناسی است که ادامه رشته کوه‌های جنوبی ایران به شبه‌جزیره مسندم را قطع می‌کند. برای تعیین درازای تنگه هرمز معیار ویژه‌ای وجود ندارد؛ شاید بهترین معیار، مرز دریایی تعیین شده میان ایران و عمان باشد. طول این خط مرزی ۲۰۲/۱ کیلومتر (۱۲۴/۸ مایل دریایی) است. طولانی‌ترین فاصله تنگه هرمز ۸۴ کیلومتر (از کرانه‌های بندرعباس در شمال تا شمالی‌ترین نقطه کرانه‌های مسندم در جنوب)، کوتاه‌ترین آن (میان جزیره ایرانی لارک در شمال و جزیره عمانی السلامه - که نام دیگر آن قوئین بزرگ است - در جنوب) ۳۳/۶ کیلومتر برآورد شده است. کف دریا در تنگه هرمز شیب نسبتاً تندی در مسیر شمالی-جنوبی دارد. با به‌کارگیری نفتکش‌های سنگین در دهه‌های اخیر، عبور و مرور این نفتکش‌ها به ژرف‌ترین بخش تنگه هرمز در نزدیکی کرانه‌های مسندم منحصر شد. تا سال ۱۳۵۸ راه کشتی‌های نفتکش در تنگه هرمز، از میان جزیره قوئین کوچک و کرانه‌های صخره‌ای جزیره مسندم می‌گذشت. در این سال، دولت عمان به سازمان مشاوره دریایی بین‌المللی (ایمکو) اعلام کرد که نمی‌تواند سلامت کشتی‌هایی را که از میان صخره‌های جزیره قوئین کوچک و صخره‌های جزیره مسندم عبور می‌کنند، تضمین کند و خواست تا مسیر کشتیرانی شمال جزیره السلامه تا مرزهای دریایی با ایران را به رسمیت بشناسد. از آن تاریخ دو مسیر دریایی برای عبور نفتکش‌ها در شمال و جنوب و به موازات هم در میان جزایر قوئین (قوئین بزرگ و قوئین کوچک) و مرزهای ایران و عمان در نظر گرفته شد. تنگه هرمز آبراهی است بین استان هرمزگان ایران و استان مسندم عمان که دریای عمان را به خلیج فارس وصل می‌کند. این گذرگاه یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به شمار می‌آید (۲).

طول این آبراه ۱۵۸ کیلومتر و عرض آن از بندرعباس تا راس شوریط در عمان بین ۵۶ تا ۱۸۰ کیلومتر است. ژرفای تنگه هرمز از خلیج فارس بیشتر است و به دلیل شیب تند کف آن از قسمت شمال به جنوب متغیر است، به طوری که در نزدیکی جزیره لارک، در حدود ۳۶ متر و در ساحل جنوبی و در نزدیکی شبه‌جزیره مسندم به بیش از ۱۰۰ متر می‌رسد. در حالی که حداکثر عمق آب در خلیج فارس ۹۰ متر است. قوس آن، رو به شمال و به طرف درون فلات ایران قرار دارد و در نتیجه بیشترین خط ساحلی آن در راستای کرانه‌های ایران قرار گرفته است (۲).

بر اساس گزارش منتشر شده از سوی سازمان اطلاعات انرژی آمریکا (EIA) در سال ۲۰۱۳ میلادی عرضه جهانی نفت در حدود ۹۰/۱ میلیون بشکه در روز بوده است که در حدود ۵/۷۵ میلیون بشکه در روز یعنی در حدود ۶۳

### الف - افزایش قیمت نفت:

نمودار شماره ۲ افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه‌های مهم دنیا به اندازه ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ درصد و عدم استفاده از مسیرهای جایگزینی نظیر خطوط لوله و مسیرهای دریایی دیگر را بین جولای ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ نشان می‌دهد (۳). با توجه به نمودار، در صورت کاهش عبور نفت از مهم‌ترین تنگه دنیا یعنی تنگه هرمز به اندازه ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ (بستن کامل تنگه) درصد به ترتیب نزدیک به ۹۰، ۴۰ و ۱۸۵ درصد قیمت جهانی نفت با تورم مواجه خواهد شد. به همین ترتیب مختل شدن عبور نفت از تنگه هرمز به اندازه ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ درصد به ترتیب باعث کاهش ۳/۴ میلیون، ۸/۵ میلیون و ۱۷ میلیون بشکه نفت در روز از ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی در تنگه هرمز خواهد شد.

اداره اطلاعات انرژی آمریکا عبور این میزان نفت خام از تنگه هرمز را به معنای عبور ۴۰ درصد از نفت عبوری از دریا و ۲۰ درصد از کل نفت دنیا از این آبراهه استراتژیک می‌داند. بر این اساس تنها در سال ۲۰۰۷ روزانه ۱۵ کشتی نفتکش حامل نفت خام به جز تانکرهای حامل

درصد از نفت تولیدی جهان در سال ۲۰۱۳ از مسیرهای دریایی منتقل شده است. جدول شماره ۱ حجم نفت خام و محصولات مشتق عبوری از گلوگاه‌های جهانی را از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۳ نشان می‌دهد (۸). با نگاهی به داده‌های جدول شماره ۱، به راحتی می‌توان دریافت که تقاضای کشورهای برای نفت همواره روند افزایشی داشته است. به عنوان مثال حجم نفت خام عبوری از تنگه هرمز از ۱۵/۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۰۹ به ۱۷ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۳ رسیده است. بدیهی است انسداد و یا ناامن شدن هر کدام از گلوگاه‌ها - حتی به صورت موقت - می‌تواند به افزایشی اساسی در هزینه‌های کلی انرژی و بهای جهانی انرژی و رکود در صنعت حمل و نقل دریایی تمام شود.

### عواقب ناامن کردن تنگه هرمز بر جهان و صنعت حمل و نقل دریایی

از عواقب ناامن کردن تنگه هرمز بر جهان، می‌توان به افزایش قیمت نفت، افزایش نرخ تورم در جهان و افزایش قیمت LNG در جهان اشاره کرد که در کنار آن‌ها رکود در صنعت حمل و نقل دریایی منطقه شاهد خواهیم بود که در ذیل به تشریح آن‌ها می‌پردازم:

مکان	۲۰۰۹	۲۰۱۰	۲۰۱۱	۲۰۱۲	۲۰۱۳
تنگه هرمز	۱۵,۷	۱۵,۹	۱۷	۱۶,۹	۱۷
تنگه مالاکا	۱۳,۵	۱۴,۵	۱۴,۶	۱۵,۱	۱۵,۲
کانال سوئز	۳	۳,۱	۳,۸	۴,۵	۴,۶
باب المندب	۲,۹	۲,۷	۳,۴	۳,۷	۳,۸
تنگه‌های دانمارک	۳	۳,۲	۳,۳	۳,۱	۳,۳
تنگه‌های ترکیه	۲,۸	۲,۸	۳	۲,۹	۲,۹
کانال پاناما	۰,۸	۰,۷	۰,۸	۰,۸	۰,۸
تجارت جهانی نفت از طریق دریا	۵۳,۹	۵۵,۵	۵۵,۶	۵۶,۷	۵۶,۵
عرضه جهانی نفت	۸۴,۹	۸۷,۵	۸۷,۸	۸۹,۷	۹۰,۱

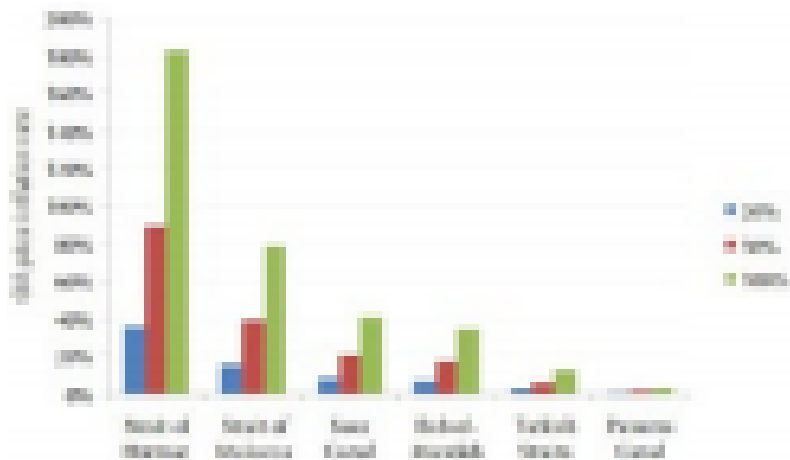
جدول شماره ۱: حجم نفت خام و محصولات مشتق عبوری از گلوگاه‌های جهانی: ۲۰۰۹-۲۰۱۳

نقل گاز طبیعی را اقتصادی می کند. در حالی که این نسبت کاهش حجم در مورد LPG (Compressed) و (Liquefied petroleum gas) CNG (natural gas) به ترتیب حدود یک دویستم و یک دویست و پنجاهم است.

حجم تجارت LNG در سال ۲۰۱۴ به بیش از ۲۴۱/۱ میلیون تن رسیده است و این به معنی رشد ۴/۳ درصدی آن نسبت به سال ۲۰۱۳ است. قطر در مقام اول تولید کننده LNG در جهان قرار دارد. سرمایه گذاری قطری ها بر روی LNG از سال ۱۹۹۰ آغاز شد و باعث شد در سال ۲۰۱۰ منطقه خاورمیانه به بزرگ ترین ناحیه در صادرات LNG تبدیل شود. قطر به تنهایی نزدیک به ۷۷ میلیون تن (نزدیک به ۳۲ درصد کل صادرات) و به عبارتی تقریباً یک سوم تجارت جهانی LNG را داراست و از طرف دیگر از ۱۰۰ درصد ظرفیت صادراتی خود استفاده کرده است که نشانگر تمایل این کشور به افزایش سهمیه خود از بازار صادرات LNG است. به عبارت دیگر بخش عمده از انتقال LNG جهان از طریق تنگه هرمز و توسط تانکرهای حمل LNG انجام می شود (۵). بنابراین تنگه هرمز نقش مهمی از این نظر بر صنعت حمل و نقل دریایی ایفا می کند که اهمیت این تنگه را بیش از پیش برای جهان و صنعت حمل و نقل دریایی نمایان می سازد.

## بررسی راه های جایگزین برای تنگه هرمز و تاثیر آن بر صنعت حمل و نقل دریایی

عربستان، عراق و امارت از سالیان پیش تاکنون، درصدد ایجاد راه های جایگزین غیر از مسیر دریایی تنگه هرمز جهت انتقال نفت خام و گاز هستند که تاکنون موفق شده اند در صورت ضرورت حدود پنج میلیون بشکه نفت خام را در روز از طریق خطوط لوله انتقال دهند. بنابراین هزینه تمام شده این انتقال بیشتر از انتقال آن از طریق تنگه هرمز است. از مسیرهای جایگزین می توان به انتقال نفت خام از طریق امارات به دریای عمان (خط لوله حبشان-فجیره)، انتقال نفت خام از طریق عراق به دریای مدیترانه (خط لوله کرکوک-جیحان، خط لوله کرکوک-بانیاس، خط لوله عراق-عربستان)، انتقال نفت خام از طریق عربستان سعودی به دریای سرخ (خط لوله شرق-غرب عربستان، خط لوله ترانس عربی (تاپ لاین)، خطوط لوله نفتی پیشنهادی اقیانوس هند و راس التنوره (عربستان سعودی) به موکلا در یمن و نیز خط لوله عربستان به مسقط در عمان) را نام برد (۶). در حال حاضر واقعیت آن است که مجموع مسیرهای جایگزین انتقال نفت خام در خوشبینانه ترین حالت و در صورت تعمیر و در مدار قرار گرفتن تمامی مسیرها نمی توانند بیش از هفت میلیون بشکه از ۱۷ میلیون بشکه نفت عبوری از این تنگه را از خود عبور دهند (۷). از سوی دیگر، بسیاری از خط لوله هایی که از مرزهای کشورهای می گذرند، به دلیل رقابت های سیاسی یا منازعه های



نمودار شماره ۲: افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه های مهم دنیا به اندازه ۱۰، ۲۰، ۵۰، ۱۰۰ درصد

بالاترین نرخ تورم سه ماهه در آمریکا از سال ۱۹۱۴ و به میزان ۰/۰۶۹ درصد بوده است که بین ژوئن و سپتامبر ۱۹۴۶ اتفاق افتاده است (۳). همچنین این موضوع باعث تورم ۰/۱۵ در اروپا و ۰/۰۸ در ژاپن خواهد شد. این در حالی است که تقریباً ۴۷ درصد کشتی ها در تنگه هرمز حامل نفت خام هستند و ۵۳ درصد بقیه، سایر کالاها را جابه جا می کنند. به عبارت دیگر، حمل و نقل دریایی یکی از ارزان ترین نوع حمل و نقل هاست و ضرورت آن تا بدان جا است که اختلال در روند آن بر روی تورم کشورهای صنعتی و بزرگ جهان تاثیر گذار است.

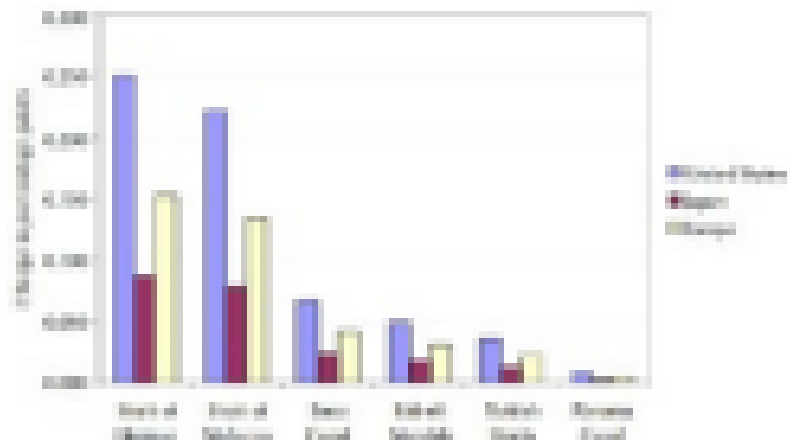
## ج- افزایش قیمت LNG

واژه LNG مخفف (Liquefied Natural Gas) به معنای گاز طبیعی مایع است. برای تولید LNG، گاز طبیعی را در فشار اتمسفر تا دمای ۱۶۱- درجه سانتی گراد سرد می کنند. در این حالت گاز به مایعی بی بو، شفاف و غیرسمی با چگالی حدود ۴۵۰ کیلوگرم بر مترمکعب تبدیل می شود. با مایعان گاز طبیعی حجم آن به یک ۰/۰۶ تقلیل می یابد که حمل و

فرآورده های نفتی و گاز مایع از تنگه هرمز عبور کرده اند و سالانه به طور کلی ۱۲ هزار کشتی نفتی و تجاری از تنگه هرمز تردد کرده اند که سهم هر روز از این تعداد ۳۲ کشتی بوده است و البته آمار امروز به مراتب بیش از این ارقام است (۴) و حتی اگر همین آمار برقرار باشد مختل شدن تردد کشتی ها به میزان ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ درصد به ترتیب به معنی کاهش تردد سالانه ۲۴۰۰، ۶۰۰۰ و ۱۲۰۰۰ کشتی نفتی و تجاری از تنگه هرمز که اعدادی در خور توجه هستند که صنعت حمل و نقل دریایی و شرکت های مرتبط را با چالشی فراوان روبه رو خواهد ساخت.

## ب- افزایش نرخ تورم در جهان

نمودار شماره ۳ نرخ تورم در آمریکا، ژاپن و اروپا را در صورتی که به اندازه ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه های مهم دنیا اختلال به وجود آید نشان می دهد. به عنوان مثال اگر تنها ۵۰ درصد در روند انتقال نفت در تنگه هرمز اختلال به وجود آید، قیمت ها (نرخ تورم سه ماهه) در آمریکا ۰/۲۵ درصد افزایش خواهد یافت. ذکر این نکته جالب است که



نمودار شماره ۳: نرخ تورم در آمریکا، ژاپن و اروپا با اختلال ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه های مهم دنیا

شکل ۲: خط لوله حبشان-فجیره



اقتصاد و صنعت حمل و نقل دریایی نیز تاثیر مستقیمی دارد. صنعت حمل و نقل دریایی برای تامین امنیت عبور و مرور خود در تنگه هرمز، نیازمند صرف هزینه بیشتر از طریق درخواست از دولت‌های مرتبط با خود و یا پرداخت بیمه‌های دریایی بالاتر هستند و در بدترین حالت در صورت بسته شدن تنگه‌ها، عملاً صنعت حمل و نقل دریایی در تنگه هرمز با چالش مواجه خواهد شد. کشورهای منطقه با علم به این موضوع تلاش‌های زیادی را برای ایجاد مسیرهای زمینی جایگزین کرده‌اند و از هیچ تلاشی برای باصرفه کردن مسیرهای زمینی ایجاد شده دست بردار نیستند. بنابراین تلاش برای ایمن نگه داشتن آبراه مذکور و ایجاد تسهیلاتی به منظور بهینه ماندن مسیر به‌رغم تلاش‌های فراوان دشمنان در برهم زدن نظم منطقه، همواره باید در دستور کار باشد.

منابع:

- 1- <http://www.persiangulfstudies.com/userfiles/file/Strait-of-Hormuz.pdf>
- 2- [parssea.org/?p=6446](http://parssea.org/?p=6446)
- 3- [https://www.cna.org/CNA\\_files/PDF/D0024669.A1.pdf](https://www.cna.org/CNA_files/PDF/D0024669.A1.pdf)
- 4- <http://www.tinn.ir/fa/doc/report/1092/-13921412->
- 5- [www.igu.org/download/file/fid/2123](http://www.igu.org/download/file/fid/2123), IGU World LNG Report – 2015 Edition
- 6- [www.entekhab.ir/fa/news/95423-139120/11/](http://www.entekhab.ir/fa/news/95423-139120/11/)
- 7- <http://www.persiangulfstudies.com/fa/index.asp?p=pages&id=695>
- 8- <http://www.eia.gov/countries/regions-topics2.cfm?fips=WOTC>

آن‌ها به شدت افزایش خواهد یافت. در واقع بر اساس آمارهای موجود حداقل ۸۸ درصد نفت عربستان سعودی، ۹۰ درصد نفت ایران، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده عربی و ۱۰۰ درصد نفت کشورهای کویت و قطر از تنگه هرمز عبور می‌کند که در مجموع می‌توان گفت ۹۰ درصد صادرات نفت تولیدکنندگان خلیج فارس توسط تانکرهای نفتی از این مسیر عبور می‌کند (۷).

اگرچه هم‌اکنون نیز عبور کالا از مسیر دریایی تنگه هرمز به مراتب با صرفه‌تر از عبور آن‌ها از طریق زمینی و هوایی است اما همین میزان ایجاد خطوط لوله نیز برای صنعت حمل و نقل دریایی در تنگه هرمز می‌تواند یک تهدید محسوب شود. به‌عنوان مثال اگر چه کشور امارات با راه‌اندازی خط لوله حبشان-فجیره (شکل ۲) عملاً وابستگی انتقال روزانه دو میلیون بشکه نفت خام خود را از طریق تنگه هرمز به دست فراموشی سپرد لیکن کم‌کمان نیازمند انتقال آن از طریق دریاست.

ولی در صورت ایجاد و تکمیل مسیرهای زمینی و ایجاد تسهیلاتی به‌منظور باصرفه بودن انتقال کالا از مسیرهای زمینی توسط عربستان به دریای مدیترانه، حتی در صورت امن ماندن تنگه هرمز عملاً صنعت حمل و نقل دریایی از تنگه هرمز تا دریای مدیترانه با چالش مواجه خواهد شد.

### نتیجه‌گیری

تنگه هرمز دارای موقعیت استراتژیک است و از این حیث مهم‌ترین تنگه دنیا محسوب می‌شود. بروز ناامنی در تنگه هرمز، نه تنها بر چرخه اقتصادی کشورهای تاثیرگذار است بلکه همان‌طور که بیان شد بر چرخه

منطقه‌ای آسیب دیده‌اند. خط لوله جنوبی - شمالی عراق نیز که به‌منظور انتقال نفت خام مناطق جنوبی این کشور به ترکیه مورد استفاده قرار می‌گیرد، با توجه به اختلافات ایالتی این کشور دارای چشم‌انداز روشنی نیست. همچنین خط لوله شرقی - غربی عربستان که دارای ظرفیت حدود پنج میلیون بشکه در روز است با مشکلات متعددی مواجه است. این خط لوله به‌منظور انتقال نفت خام سبک میادین شرقی این کشور طراحی شده است و امکان انتقال نفت خام سنگین همراه با نفت خام سبک از طریق آن وجود ندارد. از سوی دیگر در حال حاضر این خط لوله به‌منظور انتقال گاز طبیعی در شبکه داخلی عربستان مورد استفاده قرار می‌گیرد که در صورت تخصیص آن به نفت خام، احتمال اختلال در گاز رسانی داخلی این کشور وجود دارد.

به‌طور کلی با در نظر گرفتن مسیرهای جایگزین تنگه هرمز، میزان وابستگی کشورهای حاشیه خلیج فارس به تنگه هرمز برای انتقال نفت خام صادراتی برای کشورهای عربستان سعودی به میزان ۴۱ درصد، امارات متحده عربی ۱۵ درصد، عراق ۸۰ درصد، کویت ۱۰۰ درصد و قطر ۱۰۰ درصد خواهد بود. در حال حاضر ظرفیت صادراتی کشورهای مذکور به ترتیب در حدود ۷/۶ میلیون بشکه در روز، ۲/۰۳ میلیون بشکه در روز، ۲/۵ میلیون بشکه در روز، ۲/۱۴ میلیون بشکه در روز و ۱/۴۴ میلیون بشکه در روز است. همچنین قطر به‌منظور انتقال LNG تولیدی خود به میزان ۳/۷ تریلیون فوت مکعب به بازارهای جهانی به‌طور کامل به تنگه هرمز وابسته است. بر این اساس کارشناسان اقتصادی معتقدند در صورت بسته شدن تنگه هرمز بازار نفت و LNG با کمبود شدید این حامل‌ها مواجه شده و بهای



## تاثیر برگزاری دوره‌های آموزشی مرتبط دریایی و بندری در افزایش بهره‌وری کارکنان دریایی

زهرا یزدانی

کارشناس استانداردهای آموزش بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

امروزه آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی به مفهوم تغییر دانش، نگرش و تعامل با همکاران است آموزش کوشش برای تغییر آگاهی‌های افراد است آموزش مجموعه روش‌هایی است که به وسیله آن مهارت‌های لازم برای انجام دادن کارها به مستخدمان، متناسب با نیازشان آموزش داده می‌شود. آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی برای سازمان نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت محسوب می‌شود نه هزینه جاری. سرمایه‌گذاری و توسعه منابع انسانی یکی از نیازهای اصلی ساختاری برای رسیدن به توانمندی و کارایی سازمان برای تسهیل در رسیدن به مزیت رقابتی در محیط تجاری و خدماتی است. آموزش تنها آموزش‌های دانشگاهی نیست بلکه آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی ضمن خدمت رانیز شامل می‌شود. مطالعات تجربی فراوان اثر آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی بر بهره‌وری کارکنان را به اثبات رسانیده‌اند. بنابراین به کار گرفتن اطلاعات، فرد را برای همسازی با شرایط جدید توانمند می‌کند. امروزه پیشرفت و توسعه کشورها، سازمان‌ها و موسسات کوچک و بزرگ در گرو علم و دانش بشری است. افزایش علم و دانش و تغییرات پرشتاب سبب شده است که آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی را در راس برنامه‌های خود قرار دهند. زیرا آموزش و پرورش یکی از مهم‌ترین عوامل توسعه کشورهاست. زیربنای توسعه کشورها و سازمان‌ها با خلاقیت منابع انسانی مرتبط است.

تدوین دوره‌های آموزش، دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی مناسب مانند نگهداری اموال و تجهیزات است. ابزار و تجهیزات برای آن که از کارایی بیشتری برخوردار باشند به تعمیر و تنظیم نیاز دارند.

برای به حداکثر رساندن اثربخشی و کارایی افراد در سازمان، ضمن آشنا ساختن با محیط و توجیه آن‌ها بر اساس نیاز، دوره‌های آموزشی مناسب را باید برای آن‌ها تدوین نمود. بهره‌وری به دانش، مهارت و نگرش نیروی کار بستگی دارد، می‌توان گفت: «مهارت نقش اصلی در دستیابی به انعطاف و اثربخشی سازمانی بازی می‌کند. آموزش نیروی کار می‌تواند آن را اصلاح نموده و برای تطابق با فرایندها و تکنیک‌های جدید آماده کند و به بهره‌وری اجازه رشد سریع دهد. بهبود بهره‌وری یک تفکر و جهان بینی است که مبتنی بر بالا بردن توان آفرینش و میزان استعداد تطبیق و تلفیق جامعه و سازمان‌ها با تحولات اقتصادی و علمی و فنی جهان است.»

صورت می‌گرفت و ارتباطات ضعیف و کند بود. تصمیم‌گیری‌های اجتماعی معمولاً توسط فرد و بر اساس اراده او صورت می‌پذیرفت. با اندکی پیشرفت مهارت‌های محلی در سطحی بسیار محدود و با توجه

و امروزه با روش‌های مدرنی انجام می‌گیرد. دوره اول از ابتدای تمدن آغاز می‌شد و تا اوایل انقلاب صنعتی ادامه پیدا کرد. در این دوره مهارت بیش از دانش اهمیت داشت و تغییرات در آن به کندی

### تاریخچه آموزش

آموزش دوره‌های مختلف تاریخی را پشت سر گذاشته است. دوره‌هایی که سبب پیشرفت آن شده است

به شرایط زمان مورد توجه قرار گرفت. پیشرفت‌های بعدی از آغاز عهد رنسانس در قرن چهاردهم میلادی در اروپا آغاز شد. کسانی مثل راجر بیکن (۱۲۱۰ م) فرانسیس بیکن و کوسینوس را می‌توان پدران این دوره تاریخی دانست، آن‌ها اولین کسانی بودند که از دوره نئوسنی آموزش و پرورش و از آموزش عمومی، مشابه چیزی که امروزه وجود دارد، نام برده‌اند. شروع دوران دوم آموزشی را می‌توان از قرن نوزدهم دانست. ابزارها در این سال‌ها کامل‌تر و پیچیده‌تر شده و به مهارت‌های انسانی کم‌تر توجه می‌شد. تغییر در این دوران سرعت بیشتری یافت و به دلیل تولید انبوه کارگاه‌های کوچک از رونق افتاد، ساختار تصمیم‌گیری متمرکز شده و روابط اجتماعی پیچیده شد. در این دوران امکان تمرکز در یک فرد وجود نداشت و باید عده بیشتری در اخذ تصمیمات دخیل شوند. در این میان به نظامی نیاز بود که بتواند آموزش را به صورت یک دستورالعمل مشخص درآورد و همه را به راحتی مورد آموزش قرار دهد. آموزش‌های استاندارد، دوره‌ها و سطوح استاندارد در این زمان ایجاد شد.

آموزش در این دوران کاملاً علمی و مبتنی بر نظریه علمی دانشمندان شکل گرفت. اما در دوران سوم شبکه گسترده‌ای از موضوعات علمی که به هم وابسته هستند. ابزارها دچار تحول جهشی شده و آموزش ابزاری از بخش‌های مهم آموزش تلقی می‌شوند. محیط تعیین‌کننده نیاز دانش بوده و ارتباطات مسئله حضور شخص را متحول ساخته است و می‌توان با وجود فاصله‌های زیاد، آموزش را در کنار اشتغال قرار داد.

### ویژگی‌های نظام آموزشی کشورهای توسعه‌نیافته

- ۱- بی‌سوادی عمومی
- ۲- سرمایه‌گذاری در آموزش رسمی
- ۳- عدم کارایی
- ۴- تقاضا برای آموزش
- ۵- عدم تناسب با نیازهای اجتماعی
- ۶- نظام نابرابر آموزش و پرورش
- ۷- بی‌کاری تحصیل کرده‌ها
- ۸- فرار مغزها و وابستگی فکری
- ۹- انتزاعی و تئوریک بودن آموزش‌ها
- ۱۰- عدم وجود تنوع در آموزش‌ها

### اهداف و دلایل منطقی آموزش

الف) عاملی برای بروز استعدادهای پنهانی: عدم ارزیابی توانایی نیروی انسانی موجب اتلاف سرمایه‌گذاری پرورش نیروی انسانی خواهد شد. ب) منحصراً به فرد بودن موقعیت‌ها: رسیدن به اهداف سازمان، بستگی به توانایی کارکنان در انجام وظایف محوله و انطباق با محیط متغیر دارد. اجرای آموزش و بهسازی نیروی انسانی سبب می‌شود تا افراد بتوانند با تنوع‌پذیری متناسب با تغییرات سازمانی و محیطی، به‌طور موثر فعالیت‌هایشان را ادامه داده و بر کارایی خود افزوده و انعطاف‌پذیری مناسبی با توجه به ویژگی‌های خاص هر موقعیت از خود بروز دهند.

ج) تغییر شغل

د) قوانین و مقررات حکومتی دیگر دلایل نیاز به آموزش عبارت‌اند از: -افزایش رقابت در سطح ملی و جهانی -رشد سریع تکنولوژی -ادغام و مشارکت‌های گسترده -افزایش تعداد نیروهای تحصیل کرده -از بین رفتن برخی از مشاغل و به وجود آمدن مشاغل جدید

### اهداف آموزش مدیران

هدف‌های آموزشی برای مدیران شامل اهداف زیر است:

- هدف‌های اجتماعی
- هدف‌های سازمانی
- هدف‌های کارکنان

فرض برنامه‌های آموزش روابط انسانی این است که بهترین رهبر کسی است که ملاحظه کار باشد و نسبت به نیازهای کارکنان خود حساس باشد. در برنامه‌های متعارف سرپرستی، رهبر کسی است که به روش روشن برنامه‌ریزی کند و با ایجاد ساختار و تفویض وظایف با قاطعیت برنامه‌اش را اجرا کند. برخی از برنامه‌های آموزشی در باره رفتار مناسب رهبر ایده‌آل بسیار صریح هستند. از مشهورترین این برنامه‌ها «شبکه مدیریت» تدوین شده توسط بلیک و موتون است. در این شیوه، آموزش بر پایه این نظریه استوار است که رهبر ایده‌آل باید به وظیفه و به رابطه میان فردی توجه بسیاری داشته باشد. فیدلر و شمزر می‌نویسند: تجربه رهبری «آموزش هنگام کار» از دیگر روش‌های آموزش مدیران است. با فرض این که شخص بابر عهده داشتن پست مدیریت به مدت چند سال مطالبی را می‌آموزد و از مدیران بالاتر نیز به شکل راهنمایی و توصیه تعداد زیادی آموزش غیررسمی کسب می‌کند.

### تاریخچه ظهور بحث بهره‌وری

از ابتدای خلقت، بشر همواره در صدد فرصت‌هایی بوده تا بهترین بهره‌ر از منابع و امکانات خود ببرد. شاید نقطه عطف به ثمر نشستن این تلاش را بتوان دوره ورود به عصر کشاورزی دانست که انسان با بهره‌گیری از حیوانات برای شخم زدن و سایر ابزار، از منابع موجود در آن زمان به نحو بهتری استفاده می‌کرد. به نظر می‌رسد اصطلاح بهره‌وری برای اولین بار در نوشته‌ها و عقاید اندیشمندان اقتصادی مکتب مرکانتلیسم (سوداگری) مطرح شده باشد، اما در این که ابتدا این واژه چگونه وارد ادبیات اقتصادی شده است، دیدگاه‌های مختلفی وجود دارد. شاید به‌طور رسمی و جدی، نخستین بار لغت «بهره‌وری» در مقاله‌ای توسط فردی به نام «کونینزی» در سال ۱۷۶۶ میلادی ظاهر شد. بعد از حدود یک قرن یعنی در سال ۱۸۸۳ - آن‌طور که فرهنگ لغت‌شناسی لاوس بیان می‌کند، فردی به اسم «لیتره» بهره‌وری را «قدرت و توانایی تولید کردن» تعریف کرد.

### فرآیند آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی

فرآیند اصلی آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری

در سازمان‌های دریایی در برنامه‌ریزی فعالیت‌های گوناگون آموزشی شامل سه مرحله اساسی برآورد نیازهای آموزشی، تدوین و اجرای و سرانجام ارزشیابی برنامه آموزشی است. برای آن که آموزش به صورت ابزاری برای ارتقای کارایی، بهره‌وری و کارایی سازمان درآید، باید از ویژگی‌هایی برخوردار باشند که در ذیل به عمده‌ترین آن‌ها اشاره می‌شود:

- ۱- به صورت یک فرایند نگرین‌یسته و سازمان‌دهی شود.
- ۲- در کل سیستم‌ها، روش‌ها و برنامه‌های سازمان به عنوان جز جدانشدنی فعالیت سازمانی ادغام شود.
- ۳- هدفمند باشد.
- ۴- جامع باشد.
- ۵- مرتبط و دارای توالی منطقی باشد.
- ۶- مستمر باشد.
- ۷- مبتنی بر تشخیص نیازها و بازخورها باشد.
- ۸- با انگیزه، توأم باشد.
- ۹- مورد ارزیابی قرار گیرد.
- ۱۰- پیگیری شود.
- ۱۱- بازخورهای آن در تدوین و اصلاح برنامه‌ها مورد توجه قرار گیرد.

### مهم‌ترین هدف آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی در ارتقای بهره‌وری

-برنامه‌ریزی منابع انسانی  
-توجیه کارکنان جدید  
-ارزشیابی عملکرد  
-ایجاد یا توسعه مهارت‌های فنی، اداری و روابط  
-بین‌اشخاص  
-هدف‌گذاری  
-تصمیم‌گیری  
-اندازه‌گیری، ارزشیابی و برنامه‌ریزی بهره‌وری  
-ارتقای کارایی و اثربخشی

### رابطه بین بهره‌وری و آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی

به‌طور کلی می‌توان گفت که بهره‌وری در بلندمدت به‌عنوان یک طرز تفکر، بر آموزش و فرهنگ استوار است. بنابراین آموزش می‌تواند وسیله‌ای مهم در جهت تسریع و پیشرفت کیفی نیروی کار تلقی شود. سیستم آموزشی، بهره‌وری نیروی کار را افزایش می‌دهد. این امر زمانی رخ می‌دهد که برنامه‌ریزی آموزش و اشتغال هماهنگ بوده و از افزایش سطح آموزش و مدارک تحصیلی به‌طور کامل استفاده شود. با مروری بر تعریف بهره‌وری که از سوی مرکز بهره‌وری ژاپن ارائه شده است می‌بینیم که بهره‌وری پیوند تنگاتنگی با آموزش و مقوله نگرش و دیدگاه فکری انسان دارد.

### نقش آموزش نیروی انسانی در سازمان‌های دریایی بر بهره‌وری

آموزش یکی از پیچیده‌ترین وظایف در اداره امور هر سازمان و به‌ویژه در مدیریت نیروی انسانی است. پس از نظام جذب، نظام بهسازی و به کارگیری مناسب منابع انسانی قرار دارد، در حقیقت آموزش از مهم‌ترین اقدامات و برنامه‌های هر سازمانی بوده و نظام آموزشی

تکمیل کننده نظام استخدامی به شمار می‌رود و باعث توانمندی نیروی انسانی موجود شده و موفقیت‌های آتی را تضمین می‌کند. آموزش و بهسازی باعث بینش و بصیرت عمیق‌تر دانش و معرفت بالاتر و توانایی و مهارت بیشتر انسان‌های شاغل در سازمان برای اجرای وظایف محول شده و در نتیجه موجب نیل به هدف‌های سازمانی با کارایی و اثربخشی بهتر و بیشتر است. امروزه کم‌تر سازمانی قادر است بدون آموزش کارکنان خود، بهبود و توسعه یابد. سازمان‌ها اعم از بزرگ و کوچک منابع مهم خود را به آموزش و بهبود منابع انسانی تخصیص می‌دهند و برای بعضی از سازمان‌ها آموزش یک فعالیت مداوم است که تمام کارکنان علاقه‌مند به این تلاش هستند و تمام کارکنان از اشکال آموزش مختلف در دوران تصدی خود بهره‌مند هستند و حقیقت این است که تلاش و صرف هزینه برای آموزش سه سوال را مطرح می‌سازد.

اول این که، دلایل آموزش چیست؟

دوم اهداف آموزش چیست؟

سوم این که نتایج آموزش چگونه ارزشیابی می‌شود؟ در روان‌شناسی یادگیری، آموزش یکی از مهم‌ترین فرآیندهای روانی است، این فرآیند به‌عنوان یک عامل تغییر و تحول، عامل نگارش و جهت‌گیری جدید و بسیار موثر می‌تواند اهمیت زیادی در بهبود کیفیت عملکرد کارکنان یک سازمان و بازسازی روش‌ها و شیوه‌های قابل اعمال در نظام اداری داشته باشد. مایکل لوبوف در کتاب خود بر ضرورت سرمایه‌گذاری در آموزش می‌نویسد: «برای رشد و پیشرفت کارکنان سرمایه‌گذاری کنید. اگر افراد برای مشاغل و مسئولیت‌های بالاتر آماده نشده باشند، ترفیع گرفتن از داخل سازمان فاجعه‌آفرین است. سازمان‌هایی که کارکنان وفادار دارند در تعلیم و تربیت آموزش و پیشرفت مستمر آن‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنند. بدون تردید، آموزش و رشد کارکنان گران‌قیمت است، بنابراین اگر شما فکر می‌کنید که آموزش هزینه زیادی می‌خواهد، هزینه‌وارد نبودن در

کار را در نظر بگیرید، دیر یازود یک سازمان از طریق پرداخت حقوق‌های بالاتر برای جذب کسانی که آموزش دیده‌اند یا از طریق صرف وقت برای کارکنانی که دارند، هزینه‌های آموزشی را می‌پردازند به موفقیت خواهد رسید.» همچنین، پیگورز و مایرز در زمینه نقش آموزش می‌گویند: «آموزش خوب، نارضایتی شغلی و دوباره کاری را به مقدار زیاد کاهش داده و کارکنان را یاری می‌دهد که با تمام ظرفیت خود کار کنند.»

## نتیجه‌گیری:

کارشناسان عوامل زیادی از جمله ضعف مدیریت، نبود آمار دقیق از تعداد نیروی انسانی شاغل در بخش دولتی و خصوصی، گماردن افراد در مشاغل نامناسب و بی‌توجهی به شایستگی آن‌ها در تصدی پست‌ها و شغل‌های مختلف را دلیلی برای پایین بودن آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی و نرخ بهره‌وری در کشور می‌دانند. در مجموعه راهکارهایی که متخصصان برای بهبود آموزش دوره‌های مرتبط دریایی و بندری در سازمان‌های دریایی و بهره‌وری نیروی کار در ایران ارائه می‌دهند.

## مهم‌ترین نتایج به شرح ذیل است:

- ۱- آموزش مستمر و مداوم نیروهای فعال در بخش‌های دریایی و بندری
  - ۲- توجه به شرایط کاری کارکنان و انجام دوره‌های مرتبط در بازه‌های زمانی مناسب
  - ۳- ارتقای پرسنل با توجه به دوره‌های گذرانده شده
  - ۴- استفاده از اساتید دوره‌های دریایی از بین کارکنان باتجربه برای افزایش بهره‌وری
  - ۵- گذاردن ارتقای بهره‌وری منوط به طی کردن دوره‌های تخصصی دریایی
- به‌طور قطع بهبود بهره‌وری عاملی نیست که با معجزه رخ دهد. باید برای رسیدن به بهره‌وری برنامه‌ریزی شده، این فرصت به کارکنان داده شود تا بتوانند

خلاقیت‌ها و استعداد‌های خود را بروز دهند، بلکه بتوانند در ادامه طرح‌ها و در راستای تحقق اهداف سازمان‌ها، با مدیران مشارکت داشته باشند. به نظر صاحب‌نظران برای رسیدن به این آرزو باید از هفت خوانی گذشت که ساده‌ترین و موثرترین آن آموزش است.

به‌طور کلی قابلیت انجام یک کار مولد را می‌توان از طریق آموزش و توسعه و گسترش سیستماتیک شغل و برنامه‌ریزی شغل بالا برد. کشورهایی مثل سوئیس و ژاپن که با کمبود منابعی مثل زمین، انرژی و منابع معدنی مواجه هستند به خوبی دریافته‌اند که مهم‌ترین منبع رشد و توسعه نیروی انسانی، آموزش، ارتقای انگیزه و بالندگی افراد جامعه است و سرمایه‌های هنگفتی در امر آموزش می‌کنند، زیرا معتقدند که سرمایه‌گذاری در آموزش، نوعی سرمایه‌گذاری بلندمدت است. بنابراین یکی از اساسی‌ترین راه‌های حصول به بهره‌وری ملی و ارتقای سطح دانش و مهارت‌های مدیران، کارشناسان و نیروی انسانی، از طریق آموزش‌های علمی و کاربردی مداوم و مستمر است تا بتوان به سطح مطلوبی از بهره‌وری در جامعه دست یافت.

## منابع و مأخذ:

- ۱- بطحی، سید حسین (۱۳۹۲)، «شیوه‌های نوین ارزیابی دوره‌های آموزشی»
- ۲- بطحی، سید حسین (۱۳۹۴)، «آموزش و بهسازی منابع انسانی»، انتشارات موسسه مطالعات
- ۳- ابیلی، خدایار (۱۳۹۲)، «آموزش و بهسازی نیروی انسانی»، نقش نیروی انسانی در توسعه صنعت
- ۴- احمدی، پرویز (۱۳۹۱)، «طراحی مدل بهبود بهره‌وری نیروی انسانی با نگرش مدیریت بهره‌وری»
- ۵- باقری‌زاده، سید محمد (۱۳۹۰)، «مدیریت بنیانها»، تهران، مؤسسه خدمات فرهنگی رسا.
- ۶- بسزاز جزایری، احمد (۱۳۹۵)، آموزش در سازمان‌های اداری



# The Signing Ceremony of Rial 36000 billion investment contracts in the Iranian Port December-2016, 19 Homa Hotel-Tehran





The Signing Ceremony of Rial 36000 billion investment contracts in the Iranian Port  
December-2016, 19 Homa Hotel-Tehran



  
We hope that renovation of strategic equipment of ports will happen on a large scale in a short period of time.

have more than 15 years, officially since 2003, of experience in operating terminals under long-term contracts. Moreover, combining the issue of investment and application of technologies developed by foreign companies and brands could be of help to our private sector. Therefore it is possible to invite, attract and use them. Talks and other measures are under way in this regard. Of course I am talking about ports. The same goes with maritime affairs. That is why I noted at the beginning of my remarks that there is hopefully good capacity in all sectors. A seminar like the 14th conference on Middle East transport could also help boost the conceptual understanding of ports and maritime affairs as international specialists are to be in attendance. That would also help introduce measures and systems which would help improve the productivity of ports operations and technical issues.

Our opportunities could be also introduced by different companies that are ready to investment and work. In my view, these three issues are pivotal and significant for this seminar or any other one.

**Q: If you want to recommend specific projects in specific ports to Iranian and foreign companies for joint project which ports and which sectors do you recommend?**

A: If I want to answer your question very precisely I have to say that we have introduced opportunities for investment both officially and also in the PMO website [www.pmo.ir](http://www.pmo.ir). Therefore companies will have easy access. Add to this our plan to introduce several megaprojects early next [calendar] year. These projects are on a large scale. One of them is the hinterland development of Shahid Rajaei Port. It measures at least 2,400 ha. It is one of the largest logistics projects in the country. Preparatory measures have already been done and this project will be officially introduced. A similar project on a smaller scale is a 700-800 ha hinterland project at Bandar Imam Khomeini. This one is to be introduced for logistics and value-added services. We have several other projects, the most important of which is Phase 3 or Container Terminal No. 3 of Shahid Rajaei Port. Its preliminary studies are ending and it will be unveiled in coming months. There are other projects related to other ports. There is a long list of these projects which also include grain terminal projects at Bandar Imam or Nequin Island in Bushehr, currently under design. In addition to the PMO website, we will introduce them in

this exhibition and follow up on them seriously.

**Q: Iran's Minister of Roads and Urban Development Mr Abbas Akhondi recently spoke about change in paradigm in management and planning. This change in paradigms could be partly related to big projects that would change our workflow. In addition to this issue, what other factors do you envisage for change in paradigm? Where can such a change in paradigm happen in port and maritime activities?**

A: I think that the point mentioned as the Minister's viewpoint is to direct management to new thoughts about the future of organizations and sectors. In the maritime and port sectors, concentration has for many years been on making the best arrangements; in other words, development and improvement of facilities related to trading, exports and exports. Therefore, capacity building, development projects, investments, trainings and even managements have been in this regard so that the best capacities and services would be provided in this sector in the shortest possible time and at minimum cost.

What is highlighted in the viewpoint of the Minister and in today's context is that we distance ourselves from a merely domestic or even national view and have an eye on beyond borders. It means that we need to combine our own business capacities, specialized capacities in our ports with advantages which we enjoy in this sector. We have to look at regional markets and be present in the network as a player that would be instrumental in non-domestic issues too. Therefore, the idea behind the change in paradigm is to benefit from favorable external capacities and enhancing domestic capacities through presence in regional and then international markets. This is the horizon which I think we must take into account in port operations so that we would witness the presence of domestic private companies in the region and other spot and that we would be able to institutionalize "cooperation and competition" concept at an international level besides national level.

As the Minister said, our big companies must be able to compete with the top regional and global ones in operational and non-operational port activities as well as in technical issues. Therefore, when there is an accurate definition of scales of work and the necessary ground and capacities are provided that would automatically boost capabilities. Of course, we cannot provide these conditions by restricting business.

**As the Minister said, we have to fulfil our social responsibility vis-à-vis our neighbors. What is the role of transport organizations and organs, including ports, in this regard? What should happen with regard to regulations, infrastructure and private companies so that we would be able to turn potentialities into practice?**

A: That is a key and fundamental point. Logistics services are defined within the framework of a network and I think that without this it would be impossible to do any major and memorable job or opportunities particularly those related to transit would be lost. If we examine this issue from a pathological standpoint your question arises. Why does it not happen? It must be answered from two aspects. One aspect pertains to recent years, the issue of sanctions, etc. Then we have to see even without such sanctions would impeding parameters and obstacles let happen this flow of commodity from our southern port to the north and then to other countries. In my view, this issue could not be dealt with superficially. One part pertains to natural capacities that already exist. In theory we say location at the intersection of the world. This issue has always been highlighted. Another part is related to political affairs. Relations, neighborliness and issues related to interactions between certain regional countries; military parameters or politico-military parameters and conflicts under way in the region. There have been certain alliances in the region. They are also influential and if we juxtapose all these factors we will reach the following question: How much are we qualified to benefit from this potential in the absence of these conditions? Then we reach the points you mentioned, i.e. national readiness vis-à-vis parameters involved in that issue. There must be transport companies, forwarding companies and major terminal operators for such jobs. There is also need for software systems and centralized systems to coordinate affairs between different sectors. Some of them are transport agencies, monitoring organs and police checks. Of course another issue is related to change that occur from time to time in certain sectors of transport, from sea to ground to rail and vice versa. I think there is too much work to be done we have not been successful as we have had to be. Generally speaking, this issue is not limited to PMO, it is rather a national issue and such coordination must happen all across the country. Therefore, many big companies that take part immediately demand a combination of maritime or port activities and then activities

related to domestic transport or distribution or transfer. I think that if necessary conditions are provided it will be possible to work with such bodies, whose services include A to Z. It is important to provide domestic capacities too. Generally speaking, many seminars and gatherings have been held on transit, but the fact is that we are still far from the realistic capacity which we target and we have still to work a lot. These issues are specific to transit and other service sectors like transshipment. Restrictions to other sectors have prevented the preparation of ground for value-added services or transshipment. I hope that under new conditions which are improving rapidly we will see formation of this type of activities.

**Q: Would you please tell us about the most important measures taken this year that you think might have persuaded top international companies to consider working with Iran? What is your message to these big companies? Which obstacles are to be removed and what are your priorities in this regard?**


A: I think that I have to cite several examples to make things clear. I start from what has happened in the current year. We have facilitated the supply of modern and up-to-date loading and unloading equipment used in ports for various commodities including containers and grains. Orders have been placed. We hope that renovation of strategic equipment of ports will happen on a large scale in a short period of time.

It shows that issues related to enhancing the productivity of operations are being pursued by PMO as a very serious objective through procurement of strategic equipment from domestic and foreign manufacturers. These issues which pertain to utilities give rise to a wide spectrum of activities which could be discussed in seminars and exhibitions.

The next point pertains to investment in ports. Fortunately despite sanctions and restrictions in place for years, investment has grown significantly. So far, we have invested more than IRR 100,000 billion in ports, in the private sector. It means that in our ports, logistics services and value-added are still lucrative and there is still demand for investment in these sectors. For certain projects, foreign companies may be also interested. It would be necessary to introduce opportunities so that interested people would be able to work. There is also another point and that pertains to terminals and port operations. We have created good capacities in the country. We



the trading potential and the entire conditions existing in ports, maritime sector and relevant industries and services have boosted the presence of major port services companies.

  
many top companies have been present over the past one year and we have witnessed the presence of maybe the biggest international brands involved in ports and shipping.

are TOC and MEED. At a higher and more organized layer, we can refer to the activities of IAPH that in addition to fulfilling its specialized obligations is holding specialized seminars on ports and maritime affairs. Therefore, since this issue is a specialized case it is necessary for regionally and internationally recognized events to hold events. As far as coasts and ports industry and engineering are concerned, ICOMPAS has been held at national level and has fortunately been held over the past 24 years.

We can have such events in ports and maritime sectors and continue them in the coming years in order to have something to say in this sector. Therefore, we decided this year to start assessing the performance of capabilities of relevant specialized bodies and specifically evaluate their conditions post-JCPOA. We have to see if they would be able to generate the value we are looking for within this framework. We need to assess their management of attracting companies and specialists. More important than all this is the convergence of national and international capacities. In this first round of this event, PMO has been tasked with non-financial support and coordination affairs. In case we reach a clear definition of cooperation with these brands we will definitely work more seriously in this field in coming years.

To sum up, I have to say that we must be able to benefit from the specialized aspect of these events, companies and institutes and also their potentialities overseas. Then we will work out and implement this type of services based on the country's needs.

**Q: Some of companies that voiced readiness to take part in the 14th Middle East transport conference are important international companies. What has been the attractive message sent to these top companies over the past one year to result in such participation? Some of these companies were aware of the potentialities of Iran's market, but they did not show up seriously.**

A: You're absolutely right in saying 'over the past one year'. Compared with previous years, it was a different year. This issue partly pertains to the country's general conditions. A specific space was created and companies stepped in. Aside from examples I mentioned, many top companies have been present over the past one year and we have witnessed the presence of maybe the biggest international brands involved in ports and shipping. In

the shipping sector, within 9 months, 15 to 16 new liners started work in our ports. That was a signal and a record for a variety of reasons. First, business in this region and in Iran was attractive for them. Second, they had probably been forced to halt their activities in this region and they were very willing to return to this region and specifically our ports. The third reason is future opportunities which they envisage – and of course they are right – about development of operational capacities and the possibility of work in regional countries' transit. These had created high interest for them.

I believe that companies that opened offices and head offices here and started work are looking at this issue more seriously than companies that only participate in an exhibition. I mean that those who attend this seminar will definitely become more interested after.

Anyway, we have held talks with big companies involved in ports operations over the past months. Their interest for investment within the framework of Iran's business potential is very serious and of course talks are under way with similar companies. For example, I can refer to tender bids held this year. A reasonable number of companies ran for the bids and showed inclination for such investments.

To sum up, the trading potential and the entire conditions existing in ports, maritime sector and relevant industries and services have boosted the presence of major port services companies and enhanced port operations. Of course we have still the potential for the activity of more international companies. So first there is such capacity in the Islamic Republic. Second, this capacity is very high and third it is possible for companies to be active without facing any problem. We appreciate the presence of these companies, welcome them and we try to prepare the ground for cooperation.

**Q: The main reason for the leading international companies' presence in Iran's ports has been to benefit from potential capacities of the international chain of commodity transport and development of logistics activities of these companies. In other words, in case these companies intend to step into Iran's ports they will eye Georgia on one side, Amir-Abad Special Economic Zone and CIS and countries like Iraq on the other. In fact they hold a networked view of investment in Iran's ports. Now in order to be able to use the capacities you mentioned we have to adapt our ports to their networks. Iranian companies must be able to specify their own positions and meet their needs too.**



With view to Domestic-Int'l Markets Convergence

## We'll Support Successful Brands in Specialized Conferences

The largest transport and logistics event in the Middle East is planned to be held for the first time in Iran on January 25-26 at Parsian Esteqlal Hotel. In this specialized conference, on the sidelines of which an exhibition is to be set up, leading companies are to attend. These companies were not heard of before Iran's nuclear agreement with six world powers, dubbed the Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA), was signed and implemented.

In order to shed light on the significance of this conference we have interviewed Jalil Eslami, deputy of Ports and Maritime Organization (PMO) for ports and special zones affairs.

In the interview, Eslami highlights the potentialities and opportunities favored by investors, saying these opportunities must be identified to potential investors. According to Eslami, combing the issue of investment and application of foreign-developed technologies could serve Iran's private sector. He noted that logistics is still lucrative in Iranian ports and therefore it attracts investment.

Here is the full text of the interview.

**Q: Would you please brief us about the significance of this seminar for Iran's transit and logistics and more generally for the country's transport system? Then we will discuss the significance of this conference which is different some previous ones. How do you assess obstacles related to infrastructure, rules and regulations, the issue of investment and development of the private sector, whose removal would help us reach an ideal point?**

**A:** I think I should start first to explain why this seminar is different from other seminars held so far on this issue. I must make it clear first and then we will discuss about other factors. The vocational capabilities of such plans are increasing in the world day to day and they have turned into bands whose functions are different from their casual, local or sectorwise application by industrialists and owners of ports and transport facilities. In fact these things have taken shape gradually and grown into brands.

In the transport sector, in maritime transport sector or in port operations, certain organizations, associations and companies have taken shape and are working. For instance, in our region there have been very important seminars that have been active for years. Trans Middle East is one of them. So



Is Port Logistics Performance Satisfactory in Iran?

## Important Parameters in Port Logistics Index Improvement

Businesspeople would not have enough time to examine all state affairs or all subjects of investment before choosing a project for investment or getting involved in a specific sector in a country for business. Rather they study several indices marked by reliable international bodies to make decisions. For instance, when in a country there is no stability in the foreign exchange market or the inflation rate is two-digit or labor law, tax and monetary regulations are not transparent and there is administrative red tape, the final decision of potential investors will be definitely affected.

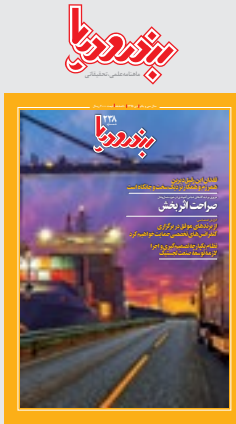


Hadi Haghshenas

For more than two decades, the issue of transit of commodities from north to south or from west to east via Iran has been bandied about for being short and safe; however, no appropriate action has been taken in practice. The problem is not limited to infrastructure. Coincidentally, only a small part of the infrastructure available for this purpose is used and the bulk of infrastructure installations like railroads linking southern and northern ports as well as jetties and docks in northern and southern Iran remain unused.

The missing link of non-materialization is port logistics sub-indices. In other words, a proper IT system linking private entities to government to handle commodity imports and exports is absent. If for example establishment of private banks in Iran managed to boost the level of service providing to customers of state-owned banks we could create private chains of port customs, terminals, police, etc. for the transit of commodity via the Iran route. In that case, services provided at ports, customs, terminals, police checkpoints, etc for the transit of commodities via Iran would improve. Commodity imports into and exports out of the country are done at an inappropriate time and at unconventional costs. But as far as the transit of commodity is concerned, the time and costs must be conventional and reasonable. If not, we will see what has already been.

Attention to the efficacy of clearance procedures, quality of business infrastructure and commodity transfer, easy access to desired commodities and finally the quality of logistics services and the detection of dispatched commodities are important parameters that could help enhance port logistics indices in Iran. If such an improvement becomes tangible investors, will choose Iran for transfer of commodities to other destinations and that would happen at minimum political or advertising costs. Let's hope for such a day.



Port & Sea Magazine No. 238 | Jan 2017

**Owned by:**

Port & Maritime Organization (PMO)

**Legal Representative:**

Dr. Hadi Haghshenas

**Editor –In-Chief:**

Younes Gharbali Moghadam

**Internal Manager:**

Dr. Abdolrahim Rahimi

**Editorial Secretary:**

Farid Ghaderi

**Administrative Manager:**

Javad Jahandar

**Public Relations Manager:**

Mojtaba Bahraie

**Editorial:**

Hasan souri, Farima Saleh, Mehdi Dehdar

**Editor:**

Ramin Jahanpour

**Designer:**

Pouya Malek Siar

**Photographer:**

Yaser Alibakhshi

**Commercial Manager:**

Nasrin Gholami

**Printed and published by:**

HSS Print

**Magazine Address:**

1st Floor, Number 40, kish Ave-nue, After Jahan Koodak Intersec-tion, Afrigha street, Tehran,Iran.

**Telefax:**

+98-21-88190630-2 & +98-21-88190639-40

**Website:**

Bandarvadarya.pmo.ir

**Email:**

Bandarvadarya@pmo.ir

**SMS Panel:**

+98-100088190630



Supported by PIANC



3

We'll Support Successful Brands in Specialized Conferences



7

Signing ceremony of investment contracts



7

Signing ceremony of investment contracts



7

Signing ceremony of investment contracts



7

Signing ceremony of investment contracts

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 یدک کشی،  
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](http://www.pgipilotco.ir)







## ریسک های زندگی خود را به یک بیمه گر توانگر واگذار کنید

بیمه البرز دارای سطح یک توانگری مالی در بین شرکت های بیمه طی ۴ سال متوالی

بیمه البرز با ۴۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه دارای بیشترین سرمایه در بین شرکت های بیمه خصوصی

بیمه البرز توانگر و همتا

**البرز**  
شرکت بیمه البرز (سهامی عام)

تلفن مرکز ارتباط مردمی بیمه البرز ۲۹۴۶۰  
[www.alborzinsurance.ir](http://www.alborzinsurance.ir)