



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.



# بنیادین

شماره ۲۴۱



اقدامات بنیادین در سطوح اجرایی و عملیاتی  
چابهار، گرانیگاه توسعه محور شرق  
گام‌های اساسی برای تحقق اهداف سازمانی



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**

شرکت رحروان صنعت و انرژی آسیا

www.asia-ei.com

info@asia-ei.com

reza.nagili@gmail.com

سیستم مهار کن و آزاد سازی

سریع طناب کشتی



بازوهای بارگیری دریایی

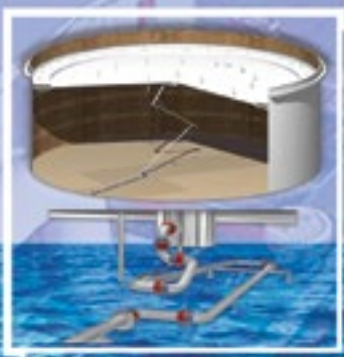


بازوی بارگیری دریایی موبایل



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)۳۴۳۲۹۶۰ - ۳۶۵۸۱۷۴۶  
موبایل: ۰۹۱۴۷۸۳۴۸۵۲

آدرس دفتر تهران:

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



# شرکت مبشر نور دریا

M  
O  
B  
A  
S  
H  
E  
R  
  
N  
O  
O  
R  
  
D  
A  
R  
Y  
A

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

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



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجائی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

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

www.mobasherco.com

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

Making Transportation...  
Fast and Safe

# MOKHTARI GROUP

Great Voyages Start HERE



تهران ، میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک

☎ 021- 86082035 | 83561



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

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



دستگاه موبایل - بندر امیرآباد  
ظرفیت ۲۰۰ تن در ساعت

دستگاه تاور ۳۰۰ - ایران  
ظرفیت ۳۰۰ تن در ساعت

دستگاه موبایل  
ظرفیت ۱۲۰ تن در ساعت

دستگاه مدل SIMPORTER  
ظرفیت تا ۱۵۰۰ تن در ساعت



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

فکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴  
www.vigan.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۴۵۰۳۴۶  
www.mehrsanatco.com



شرکت رهیاب رایانه گستر  
هوشمندی در حرکت

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



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



مجری خدمات ارزش افزوده پیام کوتاه سرشماره ۱۰۰۰۰

SMS

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



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



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

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

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۷۳

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

فکس: ۰۲۱-۸۸۷۱۸۹۲



# 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

فاکس: ۰۲۱-۲۶۴۵۳۰۵۴

[www.petkus.de](http://www.petkus.de)







## شرکت تعمیرات کشتی

### پرسیا هرمز

((مجهزترین مرکز تعمیرات کشتی در کشور))



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



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



سیستم 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 (۳۲۵۷۱) (۰۷۶)

فکس: ۳۲۵۷۱۲۰۴ - ۳۲۵۷۱۱۷۷ (۰۷۶)

پست الکترونیک: [info@persiahormoz.com](mailto:info@persiahormoz.com)



# آریا دیزل اروند

Arya Diesel Arvand



- ◀ خدمات بندری، تخلیه و بارگیری (خن کاری)
- ◀ خدمات فنی و مهندسی
- ◀ راهبری، تعمیر و نگهداری تجهیزات
- ◀ تامین تجهیزات بندری
- ◀ مشاوره و نظارت بر طراحی و ساخت تجهیزات بندری
- ◀ نمایندگی شرکت‌های معتبر

## • بندر انزلی

این شرکت از خرداد ماه سال ۱۳۹۴ طی قرارداد پنج ساله عهده دار مدیریت پایانه شماره ۱ کالای متفرقه و کانتینر گردید. تعداد نیروی انسانی: ۲۵۰ نفر - تعداد تجهیزات: ۶۰ دستگاه - مساحت محوطه: ۶ هکتار - مساحت انبارها: ۱/۴ هکتار

## • بندر امام خمینی

این شرکت از سال ۱۳۹۴ طی قرارداد پنج ساله و در قالب گروه مشارکت اندیشه نهاد آریا عهده دار مدیریت پایانه‌های صادرات و واردات کالاهای متفرقه در بندر گردید. تعداد نیروی انسانی: ۲۴۰ نفر - تعداد تجهیزات: ۱۱۷ دستگاه - مساحت محوطه: ۱۰/۵ هکتار - مساحت انبارها: ۱/۳ هکتار

## • بندر شهید رجایی (بندر عباس)

این شرکت از سال ۱۳۹۵ طی قرارداد سه ساله در قالب گروه مشارکت با شرکت تایدواتر خاورمیانه و به نام شرکت ناظر کاران بنادر اروند عهده دار مدیریت پایانه‌های فله خشک اسکله شهید رجایی گردیده است. تعداد نیروی انسانی: ۱۲۳ نفر - تعداد تجهیزات: ۵ دستگاه جرثقیل ۱۴۰ تن، ۱ دستگاه جرثقیل ۵۵۰ تن، ۴ دستگاه مکنده و ۲ دستگاه آنلودر - مساحت محوطه: ۱۰ هکتار و ۸ انبار مسقف

شعبه: بندر امام خمینی - بندر خرمشهر - بندر شهید رجایی (بندر عباس) - بندر انزلی

بندر آستارا - منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان - منطقه آزاد جبل علی دبی

دفتر مرکزی: تهران، بلوار میرداماد، ساختمان ۱۴۹، واحد ۱۳

تلفن: ۲۶۴۱۵۷۴۴ - ۲۶۴۱۵۸۱۲ - ۲۲۹۲۴۳۱۱ - فکس: ۲۶۴۱۵۹۱۸

www.aryadiesel-co.com ada.tehran.office@gmail.com info@aryadiesel-co.com



**YASIN**

Type of vessel:  
Hopper Suction Dredger  
Year & Place of built:  
Netherland - 2004  
Length overall: 70.30 M  
Breadth: 14.00 M  
Draft: 4.80 M  
Hopper capacity: 1000 M<sup>3</sup>



**ARASS**

Type of vessel:  
Hopper Suction Dredger  
Year & Place of built:  
Germany - 1966  
Length overall: 64.81 M  
Breadth: 13.05 M  
Draft: 4.40 M  
Hopper capacity: 650 M<sup>3</sup>



**DARYA BANDAR 5**

OSV Tug Boat  
Year & Place of built:  
Malaysia - 2012  
Length overall: 37.00 M  
Breadth: 11.00 M  
Draft: 3.80 M  
Engines Power: 3200 BHP

**DARYA BANDAR 3**

Type of vessel:  
ASD Tug Boat  
Year & Place of built:  
China - 2016  
Length overall: 33.00 M  
Breadth: 12.00 M  
Draft: 4.23 M  
Engines Power: 5364 BHP



**DARYA BANDAR 1**

Type of vessel:  
Tug Boat  
Year & Place of built:  
India 1998  
Length overall: 27.84 M  
Breadth: 9.00 M  
Draft: 3.80 M  
Engines Power: 1895 BHP



**NASR 825 & 823**

Type of vessel:  
Flat barge  
Year & Place of built:  
Iran - 1383  
Length overall: 54.80 M  
Breadth: 15.00 M  
Draft: 3.20 M  
Capacity: 2000 Tons



دفتر مرکزی: تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزراء)، خیابان ۳۳، پلاک  
تلفن: ۴۲-۸۸۷۱۸۳۴ فکس: ۸۸۷۱۵۵۸ ایمیل: spl@spl.ir وب



# Sea Port Line Co.

## Shipping & Marine Services



**SHAHID RASHIDI**

Type of vessel: Cutter Suction Dredger  
 Year & Place of built: Netherland - 2003  
 Length overall: 49.00 M  
 Breadth: 10.50 M  
 Draft: 1.50 M  
 Total solids capacity: 170 - 220 M<sup>3</sup>/H



**KHAZAR**

Type of vessel: Hopper Suction Dredger  
 Year & Place of built: Belgium - 1975  
 Length overall: 57.00 M  
 Breadth: 11.70 M  
 Draft: 4.20 M  
 Hopper capacity: 600 M<sup>3</sup>



**DARYA BANDAR 4**

Type of vessel: ASD Tug Boat  
 Year & Place of built: China - 2016  
 Length overall: 33.00 M  
 Breadth: 12.00 M  
 Draft: 4.23 M  
 Engines Power: 5364 BHP



**DARYA B**

Type of vessel:  
 Year & Place of built:  
 Length overall:  
 Breadth:  
 Draft:  
 Engines Power:



**SAR**

Type of vessel: Search & Rescue  
 Year & Place of built: Norway 2005  
 Length overall: 9.60 M  
 Breadth: 4.60 M  
 Draft: 2.85 M  
 Engines Power: 3600 BHP



**DARYA BANDAR 2**

Type of vessel: Tug Boat  
 Year & Place of built: Malaysia - 2008  
 Length overall: 26.00 M  
 Breadth: 8.00 M  
 Draft: 3.65 M  
 Engines Power: 1658 BHP



۲۵، طبقه ششم

سایت: [www.spl.ir](http://www.spl.ir)



# 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: ۱۴۱۶۶۶۳۵۴۱ تلفن: ۸۸۹۸۸۶۴۸ ۸۸۹۶۴۵۰۳ فکس: ۸۸۹۸۸۶۵۲  
دفتر بندر عباس: مجتمع شهید رجایی، ترمینال یک، ساختمان عملیات  
تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۰ فکس: ۰۷۶-۳۳۵۲۴۷۲۱  
وبسایت: [www.betaco.org](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)





P.M.O



خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

# اولین پایانه طبقاتی خودرو " در خاورمیانه "



منطقه ویژه اقتصادی  
بندر شهید رجائی

مساحت کل : ۱۱ هکتار  
مساحت مفید چشخ خودرو : ۵ هکتار  
مساحت چشخ خودرو سنگین : ۱۲/۵ هکتار  
ظرفیت :  
خودرو سبک : ۲۵۰۰ دستگاه  
خودرو سنگین : ۷۰۰ دستگاه  
محل احداث : اسکله شهید رجائی ( بندرعباس )



سال سی و دوم، شماره ۲۴۱، فروردین ۱۳۹۶

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 دمدار | فریما صالح  
 مدیر روابط عمومی: مجتبی بحیرایی  
 نظارت فنی چاپ: خشایار جعفری  
 مدیر هنری و صفحه آرایی: پویا ملک‌سیر  
 عکس: یاسر علی‌بخشی  
 ویراستار: رامین جهان‌پور  
 مدیر بازرگانی: نسرین غلامی  
 مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین‌نیوز)  
 چاپ: آیین چاپ تابان  
 نشانی دفتر ماهنامه: تهران خیابان آفریقا | بعد از چهارراه  
 جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی  
 کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱  
 تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳ و ۰۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹۴  
 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 تأیید 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.



پیام نوروزی حضرت  
 آیت‌الله خامنه‌ای  
 سال اقتصاد  
 مقاومتی،  
 تولید-اشتغال



اهمیت زیاد توسعه  
 بندر امیرآباد برای  
 کشور



گام‌های اساسی  
 برای تحقق اهداف  
 سازمانی



اقدامات بنیادین  
 در سطوح اجرایی و  
 عملیاتی



چهار  
 گرانگه توسعه  
 محور شرق

# چهار بهار!

**هادی حق شناس** | ارزش موقعیت چابهار را نباید تنها به عنوان یک نقطه مرزی یا بخشی از خاک کشور عزیزمان ایران دید، بلکه دیر نیست که چابهار در آینده‌ای نه چندان دور استراتژیک‌ترین نقطه جغرافیایی ایران به حساب آید. برای این ادعای توان چند دلیل آورد. اول این که تنها بندر اقیانوسی کشور است، دوم این که با حداقل هزینه می‌توان بزرگ‌ترین کشتی‌های تجاری روز دنیا را در بندر مذکور پهلو داد. و مهم‌تر از همه این که نزدیک‌ترین نقطه به موقعیت سکونت ۴۰ درصد جمعیت جهان یعنی هند و چین است و از طرف دیگر بهترین نقطه اتصال به کشورهای افغانستان و آسیای میانه به حساب می‌آید. شاید اگر نفت خلیج فارس نبود، امروز کشورهای اطراف دریای عمان مرکز تجاری جهان می‌شدند، نه کشورهای حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس. به هر حال دیر نخواهد بود تحقق جهانی شدن بندر چابهار به عنوان مرکز ثقل حمل و نقل کالاها، هند و چینی به کشورهای حاشیه دریای خزر و افغانستان، به شرط آن که ایران مثل گذشته از فرصت ایجاد شده برای پاسخ به تقاضای تجار هندی و چینی غفلت نکند؛ چرا که در گذشته مشابه موقعیت بی نظیر چابهار، برای سوآپ نفتی در بندر نکا امکانات مناسبی ایجاد شد اما آن روزها به دلیل برخی بی‌تدبیری‌ها از فرصت مذکور استفاده نشد. به طوری که امروزه با کو-جیحان جایگزین سوآپ نفتی نکا-خارک قرار گرفته است.

در حال حاضر در ۱۰۰ کیلومتری بندر چابهار، بندر گوآدر توسط چینی‌ها در حال ساخت و بهره‌برداری است. البته گوآدر هم می‌تواند دارای اهمیت و موقعیتی مشابه چابهار باشد و هم مکمل آن. این که کدام نقش را باید ایفا کنند، بستگی به نقش و مدیریت مادر چابهار دارد؛ گرچه وقتی می‌گویم چابهار منظور فقط تکمیل طرح جامع بندر چابهار نیست، بلکه اتصال بندر مذکور به راه‌آهن سراسری، دسترسی به راه مناسب ترانزیت کالا به افغانستان و سایر امکانات مناسب ترانزیت کالا است که به نظر می‌رسد بخشی از زیرساخت‌های مذکور در حال تکمیل شدن باشد.

هم در سیاست‌های کلان نظام و هم در برنامه‌ی ششم توسعه، یکی از موارد مهم مورد تاکید برای «توسعه» کشور، از سواحل مکران نام برده شده است. چابهار می‌تواند کلید توسعه سواحل مکران باشد. اگر دولت بتواند چابهار را به توسعه همه‌جانبه برساند، قطعاً توسعه مکران آسان‌تر خواهد بود. یکی از مشکلات جدی کشور تمرکز جمعیت و صنایع بزرگ کشور در مرکز ایران است. راه‌حل تمرکززدایی جمعیت در کلان‌شهرهاست که با فراهم آوردن امکانات زندگی در سواحل ایران، خطای استراتژیکی گذشته که همانا ایجاد صنایع بزرگ فولاد و پتروشیمی در نقاط مرکزی کشور می‌باشد و هم مسبب آلودگی آب و هوا بوده و هم دسترسی به آب را گران‌تر کرده است - رفع خواهد کرد.

حال که خوشبختانه سواحل مکران و بندر چابهار مورد توجه قرار گرفته است، باید از این فرصت طلایی برای آبادانی مناطق فوق‌نهایت استفاده را کرد تا جمعیت کلان‌شهرها برای کار و زندگی به سواحل جنوب ایران سرازیر شوند. در این زمینه، بهترین تجربه برای ما ایرانیان، سیر شکل‌گیری و پیشرفت و توسعه شهر دبی است، در حالی که دبی هیچ‌یک از سه عنصر اصلی زندگی یعنی آب، هوا و خاک مناسب را ندارد، اما تقاضا برای کار و زندگی در آن همواره سیر صعودی داشته و دارد؛ چرا که امکانات زندگی و اشتغال در آن فراهم شده است و سبب گردیده تا برای اخذ اقامت در این بیابان لم‌بزرع امارات، تقاضاهای فراوانی به وجود بیاید. در حالی که مادر سواحل ایران، هر سه عنصر مورد نیاز زندگی را فراهم داریم، اما آن چه در سنوات گذشته صورت گرفته، غفلت و غفلت بوده است که امیدواریم در سایه تدبیری درست و بایسته، جبران شود. مطمئناً ساخت و توسعه بندر چابهار می‌تواند نقطه شروع خوبی برای توسعه سواحل جنوب به خصوص دریای عمان باشد.

به امید توسعه هر چه سریع‌تر سواحل دریای عمان ایران عزیز.



همسایگان ما هستند: از شرق کشور و جنوب شرقی کشور، تا شمال غربی کشور، کشورها دچار ناامنی هستند، منطقه دچار ناامنی است، ملت ایران بحمدالله در طول سال یک امنیت پایدار را تجربه کرد.

همت جوانانهای که من اشاره کردم، ناشی از مشاهده و اطلاع از فعالیت‌های هزاران گروه جوان در سرتاسر کشور است، که به فعالیت‌های پرشور خود، چه در زمینه‌های علمی، چه در زمینه‌های فرهنگی، چه در زمینه‌های ورزشی، چه در زمینه‌های تولیدی، سرگرم هستند و اشتغال دارند، کارهای نو و ابتکارهای نویی را دارند ارائه می‌دهند و برای آینده کشور ذخیره فراهم می‌کنند.

حرکات مؤمنانه‌ای که اشاره کردم، مراد، جلسات دینی پرشور و گرم و گیرایی است که در سرتاسر سال وجود داشت؛ مربوط به مسائل ائمه (علیهم‌السلام)، مربوط به مسائل مهم دینی، از اعتکاف‌ها و عبادت‌ها و ماه رمضان و پیاده‌روی اربعین و جلسات مهم عاشورا و دهه محرم؛ این‌ها نقاط مثبت و شادی‌آفرین کشور ما و برای ملت ما است.

تلخی‌ها و سختی‌ها عمدتاً مربوط به مشکلات اقتصادی و معیشتی مردم است؛ طبقات متوسط و ضعیف در طول سال درگیر این مشکلات بودند و همچنان هستند؛ چون از وضع مردم مطلع هستم، لذا تلخی را با همه وجود حس می‌کنم؛ تلخی کام مردم، بخصوص مردم ضعیف و فرودست و طبقات ضعیف که مربوط به مسائل اقتصادی و مشکلات اقتصادی است، مثل گرانی، مثل بیکاری، مثل آسیب‌های اجتماعی که آن‌ها هم عمدتاً منشأ اقتصادی دارند؛ مثل تبعیض‌ها و نابرابری‌ها.

خب، همه ما مسئولیم؛ هم پیش‌خدا می‌تعال، هم پیش ملت بایستی پاسخگو باشیم. من در سال «اقدام و عمل» - که سال ۹۵ بود - از مسئولین محترم خواستم که ستادی برای اقدام و عمل تشکیل بدهند و تشکیل دادند؛ کارهای خوبی هم خوشیخانه انجام گرفت که گزارش آن را به ما دادند؛ لکن آن چه انجام گرفته است، با آن چه مورد انتظار مردم و مورد انتظار ما است، فاصله زیادی دارد. در سخنرانی<sup>۲</sup> توضیح خواهیم داد که بعضی از شاخص‌ها و آمارهایی که ارائه می‌شود از مقامات مسئول، آمارهای مثبتی است؛ بعضی هم که از طرف خود مسئولین ارائه می‌شود، آمارهای منفی است؛ این‌ها را در مجموع بایستی مشاهده کرد.

اقتصاد مقاومتی یک مجموعه است؛ این مجموعه اگر فقط در زیر نام اقتصاد مقاومتی مورد توجه قرار بگیرد، ممکن است چندان منشأ اثر نباشد؛ من علاج را در این می‌بینم که این مجموعه را به نقاط مهم تقسیم کنیم و برای هر نقطه کلیدی و مهمی یک فصلی از زمان را قرار بدهیم، و از مسئولین و افراد شاخص و از آحاد مردم بخواهیم که همه همت خود را بر روی آن نقاط کلیدی متمرکز کنند؛ به نظر من علاج در این است که این نقطه کلیدی را امسال درست شناسایی کنیم. به اعتقاد من این نقطه کلیدی عبارت است از تولید، تولید داخلی؛ و اشتغال و عمدتاً اشتغال جوانان؛ این‌ها آن نقاط کلیدی اصلی است. اگر ما توانستیم روی این دو نقطه متمرکز بشویم و کارها را بر این اساس برنامه‌ریزی و دسته‌بندی بکنیم، تصور این است که کار به میزان زیادی جلو خواهد رفت و موفقیت‌های چشمگیر و محسوس‌تری پیش خواهد آمد. من در سخنرانی ان‌شاءالله خصوصاً این را که بر این دو نقطه کلیدی و اساسی مترتب است توضیح خواهم داد؛ لذا من شعار امسال را «اقتصاد مقاومتی: تولید - اشتغال» قرار می‌دهم؛ یعنی اقتصاد مقاومتی عنوان کلی است، بعد تولید و اشتغال؛ این مجموع نقاطی است که بایستی همه بر روی آن متمرکز بشوند. مطالبه من و مطالبه مردم از مسئولین عزیز و محترم این است که بر روی این دو نقطه متمرکز بشوند و کارها را با برنامه‌ریزی انجام بدهند و ان‌شاءالله در پایان سال نتایج آن را بتوانند به مردم گزارش کنند.

امیدواریم که همه شما در تحت عنایات حضرت بقیةالله (ارواح‌فدا) و با دعای ارواح مطهر شهیدان و امام بزرگوار، سال شاد و خوش و همراه با امنیت و رفاهی را برخوردار باشید و با خود داشته باشید.

(۱) عوالم‌العلوم، ج ۱۱، ص ۱۴

(۲) سخنرانی معظم‌له در روز اول سال نود در حرم مطهر رضوی (ع)

www.leader.ir



پیام نوروزی حضرت آیت‌الله خامنه‌ای

## سال اقتصاد مقاومتی، تولید - اشتغال

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

یا مقلب القلوب و الابصار، یا مدبر اللیل و النهار، یا محول الحول و الاحوال، حول حالنا الی احسن الحال.  
اللّٰهُمَّ صَلِّ عَلٰی فَاطِمَةَ وَاَبِیْهَا وَبَعْلِهَا وَبَنِيْهَا.<sup>۱</sup>

میلاد مبارک حضرت فاطمه زهرا، صدیقه کبری (سلام‌الله‌علیها) و عید نوروز را به همه شما هم‌میهنان عزیز تبریک عرض می‌کنم. عیدتان مبارک باشد هم‌میهنان عزیز، ملت بزرگ ایران، جوانان عزیز، قشرهای گوناگون مردم! و به‌ویژه تبریک عرض می‌کنم به خانواده‌های عزیز شهیدان و جانبازان و ایثارگران و همچنین به همه ملت‌هایی که با عید نوروز آشنا هستند و آن را گرامی می‌دارند.

خدا می‌تعال را بر این فرصت سپاس می‌گویم که یک بار دیگر توفیق داد عید نوروز را به شما ملت عزیز ایران تبریک عرض کنم؛ امیدواریم که سال بسیار خوب و مبارک و بابرکتی و همراه با امنیت و رفاهی در انتظار ملت ایران باشد و سال ۹۶، ان‌شاءالله سال خوشی برای همه ملت ایران و برای مسلمانان جهان باشد؛ همه خانواده‌های ایرانی، همه ایرانیان عزیز ان‌شاءالله در این سالی که در این لحظه آغاز شد، مشمول لطف و رحمت و برکت الهی باشند.

اگر بخواهیم یک ارزیابی‌ای بکنیم از سالی که گذشت - سال ۹۵ - باید بگوییم آن سال هم مثل همه سال‌های دیگر شادی‌ها و غم‌هایی داشت، تلخی‌ها و شیرینی‌هایی داشت؛ منظور تلخی‌ها و شیرینی‌های مربوط به ملت است، مسائل شخصی مورد نظر نیست. هم شیرینی داشتیم در سال گذشته، شادی داشتیم که این شادی‌ها مربوط است به عزت ملی، امنیت ملی، همت جوانان در میان ملت ایران و حرکات مومنانه فراگیر در همه جای کشور؛ هم تلخی‌هایی داشتیم که عمدتاً مربوط به مسائل اقتصادی و اجتماعی است که اشاره‌ای به آن‌ها خواهیم کرد.

عزت ایران و ملت عزیزمان در سال ۹۵ در سراسر سال مشهود بود؛ از آغاز سال تا پایان سال. دشمنان ما در همه جای دنیا اعتراف کردند به اقتدار ملت ایران، به عظمت ملت ایران؛ هویت ملت ایران خودش را در سراسر قضایای گوناگون این سال نشان داد. با یک بی‌احترامی‌ای که از سوی رئیس‌جمهور آمریکا نسبت به جمهوری اسلامی ایران شد، مردم، پرشور و با حمیت و غیرت در روز بیست و دوم بهمن پاسخ آن را دادند؛ در روز قدس، در ماه مبارک رمضان، اجتماع عظیم مردم، هویت و هدف‌های این کشور را به همه دنیا نشان داد. امنیت کشور در این محیط پرتلاطم منطقه‌ای بلکه بین‌المللی، یک شاخص بسیار عمده و بزرگی برای ملت ایران بود. امروز اطراف ما، کشورهایی که

من در این جا لازم می دانم از شما پزشکان، از شما پرستاران سیاستگزاران؛ خدمات پزشکی را به حاشیه شهرها بردید؛ به روستاهای دور دست رساندید؛ و مردم ما امروز با هزینه کمتری در بیمارستان ها درمان می شوند.

من باید به شما معلمین، به شما اساتید، به شما فرهیختگان که باعث غرور ما شدید و در میان همه کشورهای پیشرفته، رتبه اول در رشد علمی را به دست آوردیم، خدا قوت بگویم. من باید از شما ورزشکاران و هنرمندان به خاطر افتخارات بین المللی و داخلی، به خاطر تلاش هایتان که باعث غرور ملی شدید، تشکر کنم. از بانوان عزیز ما، که برای اولین بار یک بانوی ما در المپیک صاحب مدال شد، تشکر کنم. همه این ها موجب نشاط مردم عزیز ما در سال ۹۵ شد.

البته مشکلات، تلخ کامی ها و کاستی هایی هم در سال ۹۵ داشتیم؛ حادثه قطار، حادثه آتش سوزی ساختمان پلاسکو، ریزگردها در بعضی از استان ها، سیل و مشکلاتی که برای برخی از مردم عزیز ما پیش آمد؛ از دست دادن یار دیرین انقلاب، آیت الله هاشمی رفسنجانی. اما شما مردم به خوبی جبران کردید، همه جا حضور پیدا کردید و با همدردی تان، با همدلی تان، با حضور حماسی تان در تشییع جنازه ها، توانستید غم ها را بزدابید. باز هم این مسیر را ما باید ادامه دهیم، باید غمخوار یکدیگر باشیم، در کنار یکدیگر باشیم تا ایرانی سربلندتر را شاهد باشیم.

سال جدید، سال پیشرفت بیشتر برای ملت عزیز ما خواهد بود. سال جدید، سال اشتغال بیشتر برای جوانان ما خواهد بود. ما باید تلاش بیشتری را انجام دهیم و کمبودها را جبران کنیم. آن چه در سال گذشته در مهار تورم، در رشد اقتصادی و اشتغال به دست آوردیم، در ۲۵ سال گذشته بی نظیر بود. ما باید کاهش تورم و همچنین رشد اقتصادی را ادامه دهیم. ما توانستیم در سه سال گذشته در دولت یازدهم، همواره مقدار افزایش حقوق و دستمزد برای کارکنان و کارگران را بیشتر از تورم قرار دهیم؛ که به این معناست که مردم در آرامش و رفاه بیشتری می توانند قرار داشته باشند. هم در سال ۹۵ و هم در سال ۹۴، صادرات غیرنفتی ما بیش از واردات ما بود. این جا باید دست مرزباز بگوییم به همه کارآفرینان ما، به همه صادرکننده های ما که موجب افتخار ملت بودند و هستند. و ما باید این راه را ادامه بدهیم.

در سال جدید مردم ما باید از فضای مجازی برای کسب علم، دانش، اطلاعات، و برای کسب و کارشان، بیشتر بتوانند استفاده کنند. این یکی از تلاش های نمونه دولت یازدهم بود و ما این مسیر را ادامه می دهیم.

فضای مجازی باید برای مردم ما فضای امن باشد، اما نباید فضای امنیتی باشد. ما در همه عرصه های فرهنگی و اجتماعی به دنبال این هستیم که فضای امنیتی را کنار بگذاریم؛ باید فضای اقتصادی، فضای برادری، فضای دوستی و فضای محبت را جایگزین کنیم. در سال گذشته منشور حقوق شهروندی، طبق وعده ای که داده شد، منتشر شد. امسال به کمک شما مردم باید این منشور را اجرایی و عملیاتی کنیم. عزت مردم را باید افزایش بدهیم. منزلت مردم باید مورد احترام همه باشد.

همه باید بدانند صاحب کشور، ملت و مردم هستند. همه باید بدانند اگر حقوق شهروندی را نقض کردند، هزینه بسیار سنگینی را پرداخت خواهند کرد. سال جدید، سال توسعه حمل و نقل خواهد بود، هم در ریل که ۵ استان به شبکه ریلی وصل خواهد شد، هم در ناوگان هوایی، هم در زمینیه دریایی، هم در زمینه ترانزیت با کشورهای مختلف.

در سال جدید، در انتخابات مهم پیش روی ما است. همه باید تلاش کنیم حضورمان پررنگ تر باشد. باید مشارکت حداکثری، رقابت سالم و انتخابات قانونی، مدنظر همه ما باشد. در انتخابات گذشته گاهی وقت ها بوده که از لحاظ اخلاقی، کاستی هایی داشته ایم؛ آن کاستی ها را باید جبران کنیم. فرق انتخابات جمهوری اسلامی ایران با دیگر کشورها، عمدتاً باید در بحث اخلاق و فضای مناسب اجتماعی باشد. باید رقابت در برنامه ها باشد. باید به شخصیت یکدیگر احترام بگذاریم. باید تلاش کنیم انتخاباتی که موجب سربلندی بیشتر ملت ایران، انتخاباتی که مایه ترس دشمنان و مایه امید دوستان ما در داخل و خارج باشد را برگزار کنیم. دولت، شورای محترم نگهبان، همه مردم، همه رسانه ها در این امر مهم و در این وظیفه مهم، ان شاء الله دست به دست هم خواهند داد و انتخاباتی باشکوه را برگزار خواهیم کرد.

امیدوارم کشور عزیز ما در این سال جدید و در سال های پیش رو، از گزند آفات، مصون باشد؛

مردم عزیز و سربلند ایران، با نشاط بیشتر، با وحدت بیشتر و با رونق اقتصادی بیشتر زندگی خود را بگذرانند؛

خادمان ملت بتوانند، خدمت بیشتری را به مردم انجام بدهند؛

ان شاء الله.

www.president.ir

والسلام علیکم ورحمة الله وبرکاته



پیام نوروزی حجت الاسلام و المسلمین دکتر حسن روحانی

## سال ۱۳۹۶، سال وحدت و رونق اقتصادی بیشتر

بسم الله الرحمن الرحيم

«الحمد لله والصلوة على رسول الله وآله وصحبه»

عید فرخنده نوروز را به حضور همه ملت بزرگ ایران، ایرانیان خارج از کشور و همه ملت های منطقه که نوروز را پاس می دارند، به خانواده های شهدا، جانبازان، آزادگان و ایثارگران، تبریک و تهنیت عرض می کنم؛ به ویژه به آن هایی که در این ساعات به دلیل خدمت به جامعه و مردم، حراست از مرزها، و خدمات درمانی و امدادی، به جای آن که در کنار خانواده عزیزشان باشند، مشغول خدمت به ملت عزیز خودشان هستند.

امسال عید با برکتی داریم؛ به دلیل آن که با میلاد با سعادت فاطمه اطهر (علیها السلام) و همچنین بارحمت های آسمانی و برکت های الهی تقارن دارد. ان شاء الله تا پایان سال در مسیر همدلی و وحدت و اتحاد، و تلاش و فعالیت برای سربلندی کشور عزیزمان باشیم. پیام نوروز برای ما، پیام زدودن کینه هاست. پیام نوروز برای ما، پیام شکوفایی و نشاط است. در این سالی که سال حماسه است، سال انتخابات است، باید بیش از همیشه، درس های لازم را از نوروز و طبیعت برای نشاط و همدلی و شکوفایی بیاموزیم. سال ۱۳۹۵، هم سال اجرای سیاست های «اقتصاد مقاومتی»، اقدام و عمل» بود و هم اجرایی شدن توافق هسته ای؛ و این دو در کنار هم توانستند برای ما نقش آفرینی مثبتی داشته باشند.

من در این جا لازم می دانم از شما کشاورزان عزیز که در سال گذشته هم در افزایش تولیدات کشاورزی و هم در خودکفایی گندم، ما را مفتخر کردید، و ملت را خوشحال کردید و به سفره خودتان هم برکت بیشتری دادید، تشکر کنم. و به خاطر تلاشتان، به خاطر فروش محصولات کشاورزی تان، از جمله گندم که دولت ۱۵ هزار میلیارد تومان برای خرید گندم به کشاورزان عزیز پرداخت کرد. از شما کارگران، از شما صنعتگران، من متشکر و سپاسگزارم که در تولیدات صنعتی مان رشد قابل ملاحظه ای داشتیم و در برخی از محصولات به دو برابر سال گذشته رسیدیم. با تلاش بانک ها، ۲۴ هزار واحد صنعتی نیمه تمام و یا واحدهایی که فعال نبودند، بحمد الله فعال شدند و این به معنای رشد اقتصادی در «سال اقتصاد مقاومتی» است.

من از مهندسی و کارگران صنعت نفت تشکر می کنم که با تلاش و کوشش اعجاب انگیزشان توانستند تولید نفت و میعانات گازی را به دو برابر برسانند.

ما توانستیم با دیپلماسی نفتی، با تلاش شما مهندسی و کارگران، جایگاه قبلی مان در تولید نفت و گاز و میعانات را بازپس بگیریم و این به معنای احقاق حقوق ما است. در کنار همین تلاش ها بود که ما برای اولین بار بعد از ابلاغ سند چشم انداز بیست ساله توسط مقام معظم رهبری که بنا بود به رشد اقتصادی ۸ درصد برسیم، بعد از ۱۱ سال در سالی که گذشت، به رشد ۸ درصدی دست یافتیم.



پیام نوروزی دکتر عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی

## متعهد و مصمم به توسعه ایران

### بسم الله الرحمن الرحيم

خدمت همکاران خوبم سلام عرض می‌کنم. سال ۹۵ با تمام سختی‌هایش گذشت. تجربه همکاری خوبی داشتیم، تصمیمات بسیار بزرگی را در حوزه‌های مسکن، شهرسازی و حمل و نقل گرفتیم و موفقیت‌هایی را نیز به دست آوردیم. به کمک شما همکاران کارهای ماندگاری را در حوزه توسعه زیرساخت و نوسازی حمل و نقل ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی انجام دادیم. هم‌چنین، در حوزه‌های مسکن و شهرسازی انضباط شهری، بازآفرینی شهری و مبارزه با سوداگری را در دستور کار ملی ایران قرار دادیم و موفقیت‌های قابل توجهی کسب کردیم.

با تمام موفقیت‌ها، نباید چشم خود را بر ناکامی‌ها و کارهایی که می‌خواستیم انجام دهیم و نتوانستیم، ببندیم. شکست، بخشی از واقعیت زندگی است. انکار و نادیده گرفتن شکست موجب تکرار آن خواهد شد. مهم این است که از فعالیت گذشته‌مان یاد بگیریم و عوامل موفقیت‌ها و ناکامی‌مان را بشناسیم و خود را برای تجربه‌های برتر آماده کنیم.

همکاران عزیز، ایام بسیار خوبی را در سال پیش رو برای شما آرزو دارم. ما متعهد و مصمم به توسعه ایران هستیم. از این رو، در خدمت به مردم و جمهوری اسلامی از هیچ کوششی فروگذار نخواهیم کرد و از صمیم قلب و بدون درنگ اقدام خواهیم نمود. ان‌شاءالله با اراده رهبری و ملت و با تلاش همکاران، ایرانی آباد، آزاد و سرفراز را خواهیم ساخت و در کنار ملت بسیار خوبمان تجربه موفق دیگری را رقم خواهیم زد.

شروع سال نو برای مادر وزارت راه و شهرسازی با دیگران متفاوت است. ما در این وزارتخانه موظفیم که آغاز سال را با شدت، دقت و جدیت بیشتری کار کنیم و مقدمات و امکانات سفر میلیون‌ها نفر در حوزه جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی را فراهم آوریم. در حالی که بسیاری از هموطنان ما در سفر هستند، شما همکاران عزیز در تلاشید که آنان سفر ایمن و خوبی را داشته باشند. اجازه دهید که در انجام این خدمت به همه شما خدا قوت عرض کنم. البته این وضعیت را توفیقی برای شما و خود می‌دانم. خداوند متعال این فرصت را به ما داده که بتوانیم به مردم خوب و عزیز ایران خدمت کنیم.

برای همه شما سالی خوب و همراه با شادمانی را آرزو دارم. از خانواده محترم شما نیز ممنون و سپاسگزارم که در این راه در کنار شما هستند و شما را در انجام وظیفه یاری می‌کنند. بار دیگر برای تمام خانواده بزرگ وزارت راه و شهرسازی و تمام همکاران و خانواده محترم‌شان سالی سرشار از سلامتی، خوشی، عزت و سربلندی آرزو دارم.

در پناه خدا باشید. با سپاس عباس آخوندی



## برنامه‌های سازمان بنادر برای ایجاد اشتغال پایدار در حوزه دریایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه محور شرق، فعال کردن بنادر کوچک، افزایش سطح رقابت پذیری بنادر بزرگ، رونق ترانشیپ بین بنادر داخلی، ورود مستقیم کالا به بنادر، و توسعه گردشگری دریایی را از مهم‌ترین برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۶ برشمرد.

معاون وزیر راه و شهرسازی، در بیست و ششمین جلسه اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «برجام تاثیر مستقیمی بر حمل و نقل دریایی داشت، به طوری که روند تجاری کشور از واردات به جریان واردات و صادرات تبدیل و تراز صادرات کشورمان نیز مثبت شد.»

محمد سعیدنژاد افزود: «در سال گذشته سیاست‌های اقتصاد مقاومتی مطرح شد که به معنی مقاوم سازی اقتصاد در برابر حوادث بیرونی است، در سال جاری نیز بحث اقتصاد مقاومتی با رویکرد تولید و اشتغال مطرح است.» سعیدنژاد، با بیان این که شعار امسال بر اساس واقعیت‌های روز جامعه مطرح شده است، گفت: «سالانه حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر به افراد جویای کار در کشور اضافه می‌شود، در حالی که سال گذشته در اقتصاد ایران ۷۰۰ هزار شغل ایجاد شد.» او با بیان این که نبود شغل از چالش‌های جدی در اقتصاد کشور است، گفت: «ایجاد اشتغال پایدار در حوزه دریایی یکی از برنامه‌های ما در سال جاری است، که در این ارتباط برای رونق معیشت ساحل نشینان اجرای برنامه‌های توسعه دریامحور در دستور کار قرار دارد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به برنامه‌های این سازمان در سال جاری، گفت: «توسعه محور شرق، فعال کردن بنادر کوچک، افزایش سطح رقابت پذیری بنادر بزرگ، بخشی از برنامه‌های ما در سال جاری است.» او با اشاره به اعمال تخفیف ۵۰ درصدی هزینه‌های بندری و حقوق و عوارض گمرکی برای رونق ترانشیپ کالا بین بنادر داخلی، گفت: «رونق ترانشیپ بین بنادر داخلی، ورود مستقیم کالا به بنادر و توسعه گردشگری دریایی از دیگر برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در سال جاری است.»

سعیدنژاد ادامه داد: «در راستای رونق سفرهای دریایی و توسعه گردشگری دریایی، باید خرید کشتی‌های کروز، و ایجاد و معرفی جاذبه‌های گردشگری به ویژه در جزایر هنگام، لارک، هرمز و... مورد توجه قرار گیرد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی، تصریح کرد: «اگرچه سازمان بنادر و دریانوردی طراح و تسهیل کننده این اقدامات است اما اجرای آن‌ها بدون حضور و سرمایه گذاری بخش خصوصی امکان پذیر نیست.»

او یکی از مشکلات پیش روی صنعت حمل و نقل دریایی را بیمه ملوانان شناورهای سنتی دانست و گفت: «در حال حاضر ملوانان و نیروی انسانی که در شناورهای متفرقه کار می‌کنند، تحت پوشش بیمه نیستند.»

او تصریح کرد: «در گذشته این مشکل در حمل و نقل جاده‌ای هم وجود داشت که، در آن زمان با استفاده از بارنامه صادر شده حق بیمه کسر و به حساب تامین اجتماعی واریز و به این ترتیب مشکل بیمه در این بخش حل شد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که باید زمینه تحت پوشش قرار گرفت ملوانان فراهم شود، افزود: «می‌توانیم از این روش در صنعت حمل و نقل دریایی نیز استفاده کنیم تا همه ملوانان تحت پوشش بیمه قرار گیرند.»



رئیس جمهور در ابتدای سفر خود به استان مازندران عنوان کرد:

## اهمیت زیاد توسعه بندر امیرآباد برای کشور

روحانی افتتاح طرح توسعه‌ای بندر امیرآباد را نشانه روابط موثر تجاری ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر عنوان کرد و گفت: «بهره‌برداری از اسکله روریلی پس از اتصال آن به شبکه راه‌آهن سراسری، برای انتقال کالا و واگن‌های باری از این طریق به دیگر کشورها به‌عنوان تحولی بزرگ در اقتصاد کشور به‌شمار می‌رود.»

رئیس جمهوری همچنین از گسترش روابط تجاری با کشورهای اوراسیا در آینده نزدیک خبر داد و خاطرنشان کرد: «روابط تجاری ایران با روسیه در یک سال گذشته ۸۰ درصد افزایش داشته است.»

### وزیر راه و شهرسازی: ۱۵ هزار میلیارد ریال پروژه راه و شهرسازی در مازندران به بهره‌برداری رسید

همزمان با سفر رئیس جمهوری به مازندران ۱۵ هزار میلیارد ریال طرح مربوط به وزارت راه و شهرسازی در نقاط مختلف این استان به بهره‌برداری رسید.

وزیر راه و شهرسازی در مراسم افتتاح این طرح که به‌صورت ویدئوکنفرانسی به‌رییس جمهوری گزارش می‌داد، گفت که با بهره‌برداری از این طرح‌ها زمینه رشد و توسعه خطه شمال کشور فراهم شده است.

عباس آخوندی افزود: «۹۸۵ میلیارد تومان از پروژه‌های افتتاحی مربوط به بندر امیرآباد است.»

او مهم‌ترین پروژه‌های افتتاحی در این بندرگاه را شش پست اسکله، تجهیزات تخلیه و بارگیری، کارخانه کاغذسازی و انبار ذخیره گندم و روغن دانست.

وزیر راه و شهرسازی شروع عملیات اجرایی اتصال اسکله رورو به شبکه ریلی را مهم‌ترین طرح‌های در دست اجرا اعلام کرد.

آخوندی افتتاح ۷۵ کیلومتر بزرگراه و سه دهانه تونل را با اعتبار دو هزار میلیارد ریالی در جاده قائمشهر - فیروزکوه از مهم‌ترین پروژه‌های راه‌سازی اعلام کرد و گفت: «با این پروژه افتتاحی طرح چهار خطه این مسیر تکمیل شد که می‌تواند سهم زیادی در کاهش تصادفات رانندگی و ترافیک در منطقه داشته باشد.»

او ساخت چهار دهانه تونل و تقاطع غیرهمسطح رادر جاده چالوس از دیگر پروژه‌های مهم راه‌سازی افتتاحی عنوان کرد و اظهار داشت: «با بهره‌برداری از این طرح‌ها گره کور جدی در آزادراه شمال برداشته شد.»

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به افتتاح فاز اول بهسازی فرودگاه رامسر در غرب مازندران

حسن روحانی در بدو ورود به استان مازندران در فرودگاه ساری با اشاره به این که هدف اصلی سفر بررسی برنامه‌هایی بود که در سفر استانی گذشته به مردم مازندران وعده داده شده بود، گفت: «در این سفر پیشرفت، تکمیل و افتتاح برخی از پروژه‌ها بررسی و انجام می‌شود.»

رئیس جمهوری اسلامی ایران گفت: «هدف اصلی سفر، بررسی برنامه‌هایی بود که در سفر استانی گذشته به مردم مازندران وعده داده شده بود.»

او تصریح کرد: «یکی از طرح‌های مهم افتتاحی، توسعه بندر امیرآباد و اتصال این بندر به ریل است که برای کشور بسیار مهم محسوب می‌شود.»

روحانی با اشاره به اهمیت استان مازندران در زمینه‌های مختلف تصریح کرد: «مازندران در زمینه گردشگری جاده‌ای و خارجی و نیز کشاورزی و استعدادهای سرمایه‌گذاری دارای اهمیت است.»

رئیس جمهوری توسعه ارتباطات میان منطقه شمال کشور و مرکز کشور را دارای اهمیت پرشمرد و تصریح کرد: «تلاش‌هایی برای توسعه حمل و نقل از طریق محور هراز و فیروزکوه صورت گرفته تا این امر محقق شود.»

### بهره‌برداری از اسکله روریلی بندر امیرآباد با اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن

با حضور رئیس جمهوری، استاندار، وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در روز میلاد حضرت علی (ع) اسکله روریلی بندر امیرآباد با اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن کشور به بهره‌برداری رسید.

این اسکله قرار است پس از بهره‌برداری به شبکه سراسری راه‌آهن وارد و به بندر امیرآباد وصل شود. پیش از این مراحل ساخت اسکله به اتمام رسیده بود و با نهایی شدن عملیات اتصال آن به ریل راه، رسماً آغاز به کار کرد. منابع مورد نیاز این پروژه از محل اعتبارات سازمان بنادر و دریانوردی تامین شده است.

حسن روحانی در این مراسم رشد ۵۳ درصدی مسافرت دریایی و ۲۱ درصدی حمل بار از بنادر را نشان توسعه و پیشرفت کشور عنوان کرد.

رئیس دولت تدبیر و امید، دریای خزر را از لحاظ اقتصادی، گردشگری، سیاسی و انرژی دارای اهمیت فراوان دانست و بر همکاری تمام بخش‌های اقتصادی و تولیدی برای افزایش صادرات و واردات از دریای خزر تاکید کرد.

## بازتاب

روابط عمومی بندر شهیدر جایی: اله مراد عقیقی پور، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از اجرای عملیات پاک سازی پای اسکله های بندر شهیدر جایی به عنوان بزرگ ترین بندر تجاری کشور پس از گذشت بیش از سه دهه از زمان احداث این بندر خبر داد و گفت: «با اتمام این پروژه علاوه بر افزایش ارتقا ایمنی عملیات پهلو دهمی و جداسازی کشتی های تجاری و کاهش زمان تخلیه و بارگیری، ظرفیت بندر شهیدر جایی حدود سه میلیون تن افزایش خواهد یافت و همچنین محدودیت پهلو گیری کشتی های با آب خور ۱۰ متر به بالا نیز مرتفع می شود.»

روابط عمومی بندر امام خمینی (ره): ابوطالب گرابلو، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان ضمن اعلام این که برای نخستین بار در مجتمع بندری امام خمینی (ره)، دو فروند کشتی به طول ۱۸۳ متر در دو پست اسکله های نفتی همجوار این مجتمع بندری پهلو گیری شد، اظهار کرد: «به منظور بهره برداری بهینه از ظرفیت اسکله های نفتی این مجتمع بزرگ بندری و خدمات رسانی مطلوب، دو فروند کشتی پهن پیکر تحت نظارت کارشناسان ادارات امور دریایی و امور بندری، در اسکله های ۳۳ و ۳۴ پهلو دهمی شده و در شرایط استاندارد عملیات بارگیری آن ها صورت گرفت.»

روابط عمومی بندر امیرآباد: علی خدمتگزار، مدیر بندر امیرآباد با اشاره به این که سال ۱۳۹۶ به شعار «اقتصاد مقاومتی، تولید - اشتغال» مزین شده افزود: «در این راستا و در جهت اجرای منویات رهبری، زمینی به مساحت ۱۳۵ هزار مترمربع در اختیار بخش خصوصی جهت ساخت کارخانه تولید تخته فیبر، درب سنگین و کفپوش قرار گرفته که به اشتغال زایی ۲۵۰ نفر در بندر امیرآباد منجر خواهد شد.»



افزود: «رامسر یکی از مناطق مهم گردشگری در مازندران است و با بهره برداری از بهسازی فرودگاه زمینه برای جذب گردشگران داخلی و خارجی فراهم شده است.» او میزان اعتبار هزینه شده برای اجرای این طرح را حدود یک هزار و ۱۰۰ میلیارد ریال اعلام کرد.

وزیر راه و شهرسازی بهره برداری از کمربندی ساری و جاده بهشهر زاغمرز را با اعتباری حدود هزار میلیارد ریال را از دیگر طرح های راه سازی افتتاحی در سفر رییس جمهوری اعلام کرد.

### مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی: سرمایه گذاری ۶۰ هزار میلیارد ریالی بخش خصوصی در بنادر کشور

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد برای اجرای طرح های زیرساختی در بنادر کشور، حدود ۶۰ هزار میلیارد ریال قرارداد با سرمایه گذاران خصوصی منعقد شد.

محمد سعید نژاد روز سه شنبه ۲۲ فروردین ماه در آیین افتتاح پروژه های زیرساختی بندر امیرآباد مازندران با حضور رییس جمهوری افزود: «در دولت تدبیر و امید میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور حدود دو برابر سرمایه گذاری دولتی رشد کرد.»

او میزان سرمایه گذاری دولتی در بنادر کشور را در دولت تدبیر و امید ۲۷ هزار میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «حدود پنج هزار میلیارد ریال از این سرمایه گذاری در بندر امیرآباد جذب شده است.»

مدیرعامل بنادر و دریانوردی کشور همچنین گفت: «هم اکنون ۷۸۶ طرح در بنادر ایران با اعتباری افزون بر ۷۵ هزار میلیارد ریال در دست اجراست.» سعید نژاد افزود: «در دولت تدبیر و امید گردشگری دریایی در بنادر مادر مقایسه با گذشته حدود ۳۵ درصد افزایش داشته است.» او ادامه داد: «در دولت یازدهم ظرفیت گردشگری دریایی از ۱۱ میلیون به ۱۷ میلیون نفر افزایش داشته و ظرفیت برای رشد بیشتر نیز وجود دارد.»

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ظرفیت جابه جایی مسافر و گردشگری دریایی موجود در بنادر را ۲۰ میلیون نفر در سال اعلام کرد و گفت: «برای تسهیل در این جابه جایی هشت هزار و ۲۰۰ صندلی با تجهیزات کامل تأمین شده است.»

او اضافه کرد: «همچنین میزان جابه جایی کالا از بنادر کشور نیز در مقایسه با گذشته ۵۲ درصد رشد داشته است.» سعید نژاد در پایان گفت: «در دولت تدبیر و امید ترانزیت کالای غیرنفتی از ۱/۳ میلیون تن به ۴/۶ میلیون تن افزایش یافته است.»



در دیدار عالی ترین مقامات دو سازمان مورد تاکید قرار گرفت:

## همکاری و هماهنگی بیشتر سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان صنایع دریایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیات همراه در دیدار از صنایع شهید توحیدی سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و با حضور در کارخانه آلومینیوم و فرآیند طراحی و ساخت شناور با بدنه آلومینیومی و همچنین شناور ۶۰ فوتی جستجو و نجات و بازدید از کارخانه فابریک گلاس و شناورهای ریب گشتی و کارگاه های لافت و پرش و مرکز آموزش در جریان فعالیت های این صنعت قرار گرفتند.

او گفت: «در حوزه شفت و پروانه به خود کفایی کامل ۱۰۰ درصد رسیده ایم. انواع سامانه شفت و پروانه را تولید کنیم. شفت با پروانه ثابت و شفت با پروانه گام متغیر و شفت توپر و توخالی که توسط صنایع اسفراین برای ما تولید می شود. ما در حوزه شفت و پروانه چه در شناور بزرگ و شناورهای کامپوزیتی به خود کفایی رسیدیم و محصولات این حوزه موجود است.»

سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع آمادگی دارد که حوزه نگهداری و تعمیرات دیزل ها را به طور کامل به دست بگیرد و با ۹۵ درصد قدرت نامی با گارانتی دیزل ها را اورهال و تحویل دهد.

### بومی سازی تجهیزات دریایی

رئیس سازمان صنایع دریایی با بیان این که امروزه ۷۰ درصد تجهیزات دریایی توسط متخصصان وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح بومی سازی شده است؛ افزود: «سازمان صنایع دریایی در راستای اجرای سیاست های اقتصاد مقاومتی ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و فرماندهی کل قوا و تحقق رویکرد درون زا و برون نگر، تمامی کارهایی که انجام می دهد کاملاً با رویکرد بومی سازی بوده، خصوصاً در رابطه با حوزه هایی که استراتژیک و راهبردی برای کشور محسوب می شود.»

اعتقاد داریم یکی از مولفه های استقلال هر کشور حوزه دیزل است چرا که حمل نقل جاده ای، ریلی، دریایی و نظامی را در بر می گیرد.

امیدواریم با همکاری صورت گرفته با شرکت ریخته گری ایران به یاری خدادر شهر یورماه سال ۱۳۹۶ اولین دیزل ملی تمام ساخت ایرانی را بومی سازی کنیم. در گروه شناورهای صنایع اثر سطحی انواع هواناوها را برای سازمان محیط زیست برای استفاده در تالاب ها و خورها ساخته ایم که در حال استفاده هستند.

امروز سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع با اراده و بلوغی که دارد قادر است کلیه شناورهای مورد نیاز کشور را تولید کند و با همکاری دیگر کشورهای صاحب صنعت در حال افزایش سطح علمی و دانشی است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و هیات همراه در دیدار از صنایع شهید توحیدی سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و با حضور در کارخانه آلومینیوم و فرآیند طراحی و ساخت شناور با بدنه آلومینیومی و همچنین شناور ۶۰ فوتی جستجو و نجات و بازدید از کارخانه فابریک گلاس و شناورهای ریب گشتی و کارگاه های لافت و پرش و مرکز آموزش در جریان فعالیت های این صنعت قرار گرفتند.

در ابتدای این دیدار امیر دریدار رستگاری رئیس سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح طی سخنانی با تسلیت ایام شهادت حضرت زهرا سلام الله علیها و خوش آمد گویی به میهمانان در تشریح سازمان صنایع دریایی اظهار داشت: «سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع با در اختیار داشتن چهار گروه مختلف شناوری که مسئولیت طراحی و ساخت شناورهای سبک و سنگین را دارد و همچنین دارای دو گروه پشتیبان قوای محرکه و رانش و برق و الکترونیک است که مجموع این شش گروه صنعتی مسئولیت ساخت انواع شناورهای نظامی و غیرنظامی را در کشور دارند. تجربه ای که امروز مشاهده می شود حاصل ۳۷ سال تلاش و کار مستمر و خستگی ناپذیر بوده که از یک گروه به یک مجموعه توانمند و بزرگ صنعتی درآمده است و به جرات می توان گفت که سازمان صنایع دریایی یکی از بازیگران اصلی حوزه دریایی کشور است.»

### ظرفیت بالای ساخت شناور در کشور

او ادامه داد: «امروز از سر ریز این دانش فنی و تخصصی، زیرساخت و فرآیندها تاکنون بیش از ۱۷۰ فرزند شناورهای غیرنظامی شامل یخک کش ها، بارج ها، شناورهای مسافربری، لندینگ کرافت ها و تاسیسات دریایی طراحی و ساخته شده و به ارگان های دریایی کشور از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، شیلات و بخش های خصوصی تحویل شده است و هم اکنون در دریاها در حال کار هستند. سازمان صنایع دریایی در ۱۰ استان کشور فعال است. در بندرعباس دوشیپ یارد، در خرمشهر و بندر انزلی نیز یک شیب یارد در اختیار دارد. در حوزه پیشرفته های دریایی نیز دیزل های ۱۰۰۰ اسب را در دست ساخت داریم.»

رئیس سازمان صنایع دریایی تصریح کرد: «سازمان صنایع دریایی با همکاری معاونت علمی فناوری ریاست جمهوری و انجمن ملی موتور و دانشگاه شریف، اولین همایش پیشرفته های دریایی را در بهمن ماه سال جاری برگزار کرد که در آن موتور بنزینی

## بازتاب

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: اجلاس ملی منطقه‌ای کنوانسیون تهران، با حضور نمایندگان کشورهای دریای خزر، معاون دریایی سازمان بنادر، معاونت دریایی محیط زیست، استاندار و مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان به منظور اجرایی شدن موضوعات: «پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی (پروتکل آکتائو)، کارگروه پایش و ارزیابی محیط زیست دریایی، بررسی پیش نویس پروتکل پایش، ارزیابی، دستیابی و تبادل اطلاعات» در بندر انزلی برگزار شد.

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سفر خود به منطقه شرق هرمزگان از بنادر چندمنظوره سیریک و تیاب بازدید کرد و بر ضرورت بهره‌گیری از توانمندی فعالان اقتصادی و تجار منطقه برای رونق بخشی به بنادر کوچک سواحل مکران تاکید کرد.

روابط عمومی نداجا: امیر دریادار سیاری، فرمانده نیروی دریایی راهبردی در اولین حضور خود در سواحل مکران طی سال جدید در جمع کارکنان منطقه دوم ولایت جاسک طی سخنانی با اشاره به فرمایشات مقام معظم رهبری، از الحاق ناو موشک‌انداز «سپر» به ناوگان شمال نیروی دریایی راهبردی ارتش در آینده‌های نزدیک خبر داد.

روابط عمومی بندر انزلی: نمایندگان اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان از تاریخ ۹۵/۱۲/۲۵ تا ۹۶/۱/۱۵ در شهرهای ساحلی استان گیلان (آستارا، چمخاله) ضمن نصب بنرهای اطلاع‌رسانی و توزیع بروشورهای سفرهای دریایی ایمن و با استقرار اکیپ‌های نروزی، اطلاعات جامعی را به مسافران نوروزی ارائه کردند. همچنین کیوسک اطلاع‌رسانی نیز در بندر انزلی برای راهنمایی و پاسخ به گردشگران دریایی آماده ارائه خدمات بود.



امیر رستگاری در پایان تصریح کرد: «آن چه که سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع انتظار دارد این است که حیات صنعت با بازار کار است و این مهم در حوزه‌های مختلف بالاخص در صنعت دریایی قابل توجه است و اعتقاد داریم که می‌توانیم نیاز بازار را در یک بازه زمانی تعیین شده تبدیل به محصول کنیم. در این خصوص سازمان صنایع دریایی به صورت علمی و مهندسی بر روی فرآیندهای تولید کار کرده است. سازمان صنایع دریایی امروزه در حوزه مهندسی طراحی، مهندسی ساخت، مهندسی تولید، مهندسی تامین و مهندسی پشتیبانی صاحب حرف است و توانسته‌ایم فرآیندها را کاهش دهیم و با دارا بودن مرکز خدمات پس از فروش که ارتباط مستقیم با کارفرما دارد اشکالات پیش آمده را در حداقل زمان بررسی و نسبت رفع اشکالات اقدام کند.»

### تلاش برای حفظ جایگاه در بازار رقابتی منطقه

در ادامه محمد سعیدنژاد مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشکر از ریاست محترم سازمان صنایع دریایی و همکاران او اظهار داشت: «همه مسئولان کشور متفقییم کشور ما باید دریامحور باشد و باید به سمت توسعه سواحل کشور برویم چون سواحل گسترده‌ای داریم. شرایط زیست محیطی ما باعث شده تادر بنادر کشور سرمایه‌گذاری کنیم. غفلت در سواحل کشور به خصوص سواحل مکران صورت گرفته است. تراکم جمعیت در سواحل جنوب ما کم است. ما در توسعه بنادر و سواحل کشور از همسایگان خود خیلی عقب افتاده‌ایم. فعالیت در حوزه دریایی بسیار رقابتی است و تغییر تکنولوژی در این حوزه خیلی سریع است. در حوزه تجارت باید افزایش ظرفیت صورت گیرد. اندازه کشتی‌های ما تا ۴۰۰ متر طول دارد، بنابراین عمق آب‌خورها بالا می‌رود. بنادر ما باید تقویت و تغییر کند. ما باید خودمان را با شرایط وفق بدهیم و گر نه کشور ضرر می‌کند.»

### ضرورت توسعه هر چه سریع‌تر بنادر تجاری

سعیدنژاد تصریح کرد: «یکی از دلایل عقب‌افتادگی ما به‌روز نبودن تکنولوژی ماست. آن‌ها بنادر خود را به‌روز کرده و توسعه داده‌اند. ما در تعمیر تجهیزات محدودیت داریم، در سرعت تخلیه بار و ارائه خدمات در حال کار هستیم و سرمایه‌گذاری ما شروع شده است. بعد از برجام استقبال سرمایه‌گذاران خارجی در سازمان بنادر خوب است. بزرگ‌ترین بندر ما بندر شهید رجایی است و بعد از آن بندر چابهار. برنامه ملی ما توسعه سواحل شرق کشور است. ما باید ظرفیت تخلیه بار را در بندر چابهار تا هشت میلیون تن افزایش دهیم، خوشبختانه سازمان دریایی کارهای خوبی انجام داده است و سعی کرده دانش خود را به‌روز رسانی کند و با توجه به توانایی علمی و فنی که در سازمان شما وجود دارد و برنامه‌هایی که ما در پیش داریم بخش قابل توجهی از کارهایمان را می‌تواند انجام دهد.»





معاون وزیر راه و شهرسازی:

## افزایش ظرفیت بندر چابهار از ۲/۵ میلیون به ۸/۵ میلیون تن در سال

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «با جذب بیش از یک میلیارد دلار سرمایه داخلی و خارجی برای توسعه و رونق بندر چابهار، این بندر در دو سال آینده تبدیل به قطب تجاری منطقه و استان سیستان و بلوچستان می‌شود.» محمد سعیدنژاد افزود: «در یک سال گذشته سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی سرمایه‌گذاری خود را در بندر چابهار آغاز کرده‌اند و شرایط لازم برای سرمایه‌گذاری در این بندر اقیانوسی کشور فراهم شده است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: «سازمان بنادر برای تکمیل زیرساخت‌های بندر چابهار ۳۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است و از محل صندوق توسعه ملی نیز برای خرید تجهیزات مورد نیاز این بندر ۴۰۳ میلیون دلار هزینه می‌شود که هم‌اکنون بخشی از این تجهیزات در بندر چابهار نصب و به بهره‌برداری رسیده است.»

او با بیان این که شرکت‌های هندی ۸۵ میلیون دلار در بندر چابهار سرمایه‌گذاری می‌کنند، گفت: «هندی‌ها ۱۵۰ میلیون دلار دیگر نیز برای توسعه محور شرق در بندر چابهار به صورت فایناس تأمین مالی خواهند کرد.» مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: «این سرمایه‌گذاری‌ها موجب رونق این بندر در دو سال آینده خواهد شد و مهم‌ترین نقش ما در بندر چابهار توسعه اقتصادی این منطقه به عنوان قطب تجارت سیستان و بلوچستان در سال «اقتصاد مقاومتی-تولید و اشتغال» است.»

سعیدنژاد تصریح کرد: «مهم‌ترین نقش ما در توسعه تجارت دریایی در چابهار کمک به صادرات فولاد و پتروشیمی از این بندر به بازارهای جهانی است و با بهره‌برداری از اسکله شماره ۵ بندر شهید بهشتی چابهار شرایط مناسب برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ برای تخلیه و بارگیری کالاهای فله‌ای در این بندر فراهم شده است.»

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان این که برنامه ما افزایش ظرفیت بندر چابهار از ۲/۵ میلیون به ۸/۵ میلیون تن در سال است، گفت: «با توجه به درخواست‌های شرکت‌های کشتیرانی بزرگ برای تردد به بندر چابهار در آینده شاهد پهلوگیری کشتی‌های بزرگ کانتینری جهان در این بندر اقیانوسی کشور خواهیم بود.» او با اشاره به ساحل بیش از ۵ هزار کیلومتری کشور در شمال و جنوب یادآور شد: «با وجود سواحل طولانی متاسفانه ارتباط مردم با دریا و ساحل بسیار کم است و برای استقبال مردم از سفرهای دریایی بزرگ‌ترین تریمینال مسافری در بندر چابهار احداث شده و تجهیزات ایمنی مناسبی نیز در این بندر توزیع شده است.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: «خوشبختانه با برنامه‌ریزی مناسب طی سال‌های گذشته شاهد تلفات جانی در دریا نبودیم و این نقطه عطفی در سفرهای دریایی کشور است و امیدواریم این شرایط با تلاش تمام دست‌اندرکاران دریایی همچنان حفظ شود.»

مدیرعامل سازمان بنادر در جمع نمایندگان مجلس خبر داد:

## رفع محدودیت رفت و آمد کشتی‌های ایرانی در بنادر بین‌المللی و کشتی‌های خارجی در ایران

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به توسعه فرهنگ دریایی و اقدامات این سازمان در این زمینه گفت: «تا پیش از این کمتر از نیم درصد کل کتاب‌های درسی ایران در سال ۹۲ به مسائل و موضوعات دریایی اختصاص داشت، الان با اقدامات زیادی که انجام شده حجم زیادی از مطالب دریایی وارد کتاب دانش‌آموزان در مقاطع مختلف درسی شده است که این میزان در حال حاضر پیش از ۲۴ درصد را شامل می‌شود.»

معاون وزیر راه و شهرسازی در جمع فراکسیون توسعه بنادر و صنایع دریایی در مجلس با اشاره به گردشگری دریایی و اعلام پکیج‌های تشویق سازمان بنادر در این زمینه در شمال و جنوب کشور گفت: «مطابق مصوبه هیات عامل سازمان بنادر، کلیه فعالیت‌های گردشگری در دریای خزر رایگان است. علاوه بر این، سرمایه‌گذاری در این زمینه نیز سازمان بنادر به سرمایه‌گذاران از طریق منابع بانکی، وام با بهره صفر درصد اختصاص می‌دهد.»

محمد سعیدنژاد در خصوص سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر گفت: «به جز بخش‌های زیربنایی شامل اسکله، تجهیزات اولیه و کانال دریایی که توسط سازمان بنادر سرمایه‌گذاری می‌شود، کل باقی سرمایه‌گذاری‌های در دست انجام در بندر در حال حاضر توسط سازمان بنادر انجام می‌شود.»

به گفته سعیدنژاد تا سال ۹۲ جمعاً سه هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر کشور انجام شد، از سال ۹۲ تا حالا مجموع سرمایه‌گذاری‌های انجام شده شش هزار میلیارد تومان است که بخش عمده‌اش الان فعال است.

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به فقر جمعیتی و توسعه نیافتگی در سواحل جنوب کشور گفت: «به جز ساخت و توسعه بندر چابهار، سازمان بنادر به‌طور مشترک طرح مطالعاتی توسعه سواحل مکران را با سازمان «جایکا» آغاز کرده است.»

سعیدنژاد با اشاره به آثار برجرام در حوزه دریایی توضیح داد: «هم‌اکنون کشتی‌های ایرانی با پرچم ایران به تمام بنادر دنیا رفت و آمد دارند کلیه کشتی‌های خارجی می‌توانند به بندر ایران تردد کنند؛ کلیه کشتی‌های ایرانی تحت پوشش بیمه‌ای گسترده هستند و توسط مؤسسات رده‌بندی معتبر دنیا مورد بازبینی قرار می‌گیرند. بنابراین در حوزه دریا در حال حاضر هیچ محدودیتی نداریم.»

سعیدنژاد با اشاره به امکان سرمایه‌گذاری خارجی در بندر کشور به‌عنوان یکی دیگر از آثار برجرام گفت: «در حال حاضر در بندر چابهار دو قرارداد سرمایه‌گذاری با هند امضا شده است که در مورد اول سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلار برای تجهیزات بندری است. قرارداد دوم با کشور برای فاینانس ۱۵۰ میلیون دلار است. در بندر شهیدرجایی هم‌اکنون سه پروژه سرمایه‌گذاری خارجی داریم. تریمینال شماره ۱ و تریمینال شماره ۲ که ظرف سه ماه آینده سرمایه‌گذار شناخته خواهد شد.»

## بازتاب

روابط عمومی بندر چابهار:

سید حسن ابراهیمی، معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: «با اعلام خبر یکی از بستگان شناور مضطر در دریا به مرکز جستجو و نجات دریایی برای کمک به قایق صیادی با دو سرنشین در فاصله ۴۰ مایلی که به علت از کار افتادن موتور شناور و موج بودن دریا در آب‌های دریای عمان سرگردان بودند، بلافاصله هماهنگی‌های لازم صورت گرفت و شناور ناجی به محل مورد نظر اعزام و پس از یک ساعت عملیات جستجو هر دو نفر خدمه و شناور آن‌ها به سلامت به حوضچه بندر شهید بهشتی چابهار منتقل شدند.»

روابط عمومی بندر چابهار:

محمد سعید نژاد، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در لحظه تحویل سال نو در جمع کارکنان اداره کل بنادر سیستان و بلوچستان ضمن تبریک سال نو گفت: «چابهار نگین شرق کشور است و افتتاح فاز اول بندر شهید بهشتی اولین قدم توسعه شرق کشور است که خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات بسیار خوبی برای این بندر استراتژیکی در زمینه تکمیل فاز اول انجام داده، نمونه بارز آن ورود اولین تجهیزات به روز دنیا در ماه گذشته که سایر بخش‌های تجهیزات در آینده نزدیک وارد بندر خواهد شد.»

روابط عمومی بندر خرمشهر:

عادل دریس، مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر از رشد ۳۲ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در سال ۹۵ در بندر خرمشهر خبر داد و گفت: «در سال گذشته حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر خرمشهر به ۷۳ هزار و ۹۶۷ TEU رسید. طی این مدت یک میلیون و ۱۹۰ هزار و ۴۰۶ تن تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر به انجام رسیده است که مصالح ساختمانی عمده کالاهای صادراتی را تشکیل می‌دهد.»



معاون امور دریایی سازمان بنادر خبر داد:

## ورود نخستین کشتی کروز به ایران

معاون امور دریایی سازمان بنادر، با اعلام ورود نخستین کشتی کروز به کشور گفت: «با این رویداد، فصل جدیدی در سفرهای دریایی و گردشگری دریایی کشور رقم می‌خورد.»

محمد راستاد، عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، گفت: «با آغاز طرح سفرهای نوروزی، از بیست و پنجم اسفندماه سال گذشته تا روز چهاردهم فروردین ماه، سه میلیون و ۸۹۶ هزار و ۲۳۷ ورود و خروج مسافر دریایی در کشور ثبت شده که نسبت به مدت زمان مشابه سال گذشته، حدود شش درصد کاهش داشته است.»

او با اشاره به کاهش هفت درصدی گردشگران دریایی در مدت زمان یادشده اظهار کرد: «در این برهه زمانی، تردد دو میلیون و ۴۱۸ هزار و ۲۲۶ نفر گردشگر دریایی نیز به ثبت رسید.»

راستاد درباره علت کاهش آمار مسافر و گردشگر دریایی در نوروز امسال نسبت به سال گذشته، تاکید کرد: «با توجه به شرایط نامساعد جوی و وقوع توفان‌های بزرگ در سواحل کشور، پنج روز کامل نتوانستیم گشت، سفر و تفریح دریایی داشته باشیم بنابراین با وجود تدابیر و اقداماتی که برای نوروز امسال اندیشیده شده بود شاهد کاهش آمارها هستیم اما با این وجود، خوشبختانه به دلیل همان تدابیر شرایطی ایجاد شد که سفرها و گشت‌ها و تفریحات دریایی در ایمنی کامل انجام شود.»

او در ادامه افزود: «تاکنون ورود و خروج ۲۸ هزار و ۱۰۸ فرزند شناور مسافری با کاهش ۱۰ درصدی انجام شده است؛ همچنین ورود و خروج ۲۵۲ هزار و ۵۵۲ فرزند شناور تفریحی با افزایش ۱۰ درصدی صورت گرفته است.»

به گفته معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از بیست و پنجم اسفندماه سال گذشته تا به امروز، ورود و خروج ۵۳۵ هزار و ۸۲۴ دستگاه خودروی مسافران از طریق بنادر کشور و با استفاده از شناورها با افزایش پنج درصدی به ثبت رسیده است.

او بیان کرد: «در مجموع، نوروز امسال ۶۹ فرزند شناور مسافری با ظرفیت هشت هزار و ۸۲۰ صندلی، ۵۳ فرزند لندینگ کرافت با ظرفیت حمل هزار و ۹۱۲ دستگاه خودرو و سه هزار و ۳۶۸ فرزند شناور تفریحی در شمال و هشت هزار و ۶۰۶ شناور تفریحی در جنوب کشور آماده خدمت‌رسانی به مسافران و گردشگران دریایی بودند.»



عفیفی پور مطرح کرد:

## کارنامه موفق بنادر هرمزگان در اجرای طرح نوروز ۹۶ سفرهای دریایی

اقدامات صورت پذیرفته در حین اجرای طرح نوروزی نیز خاطر نشان کرد: «افتتاح دفتر مرکزی ستاد تسهیل سفرهای دریایی استان با حضور جمع کثیری از مسئولین در تاریخ ۲۵ اسفندماه و استقبال از میهمانان نوروزی با اهداء شاخه گل و شیرینی در نخستین ساعت پس از تحویل سال از جمله این موارد است.»

او از استقرار بیش از ۲۰ غواص در بنادر ملکی، غیرملکی و اسکله های گردشگری استان سخن به میان آورد و ادامه داد: «استقرار یک فرزند شناور فرمانده در صحنه در چهار مایلی جزیره قشم با هدف پایش مسیر و استعلام شرایط حاکم بر دریا به صورت شبانه روزی و پایش لحظه به لحظه مسیرهای تردد توسط مرکز کنترل ترافیک دریایی (VTS) نیز در حین اجرای طرح انجام شد.»

عفیفی پور خاطر نشان کرد: «در ایام اجرای طرح، گفت و گوهایی متعددی با بخش خبر سیمای مرکز خلیج فارس و اطلاع رسانی از نحوه فروش اینترنتی بلیت شناورها و همچنین ارتباط زنده روزی دو بار با برنامه رادیویی «چری وبری بهار» و ارایه آمار سفرها و اطلاع رسانی از شرایط جوی حاکم بر دریا صورت گرفت.»

این مقام مسئول اضافه کرد: «مسئولان ستاد به شکل مستمر از بنادر مسافری و گردشگری مرکز، شرق و غرب استان بازدید میدانی داشتند تا نحوه خدمات رسانی به میهمانان نوروزی از نزدیک مورد ارزیابی و پایش قرار گیرد.»

او خاطر نشان کرد: «طی دوره ۲۰ روزه اجرای طرح نوروزی، معاون حقوقی رییس جمهور و دادستان کل کشور از جمله مقاماتی بودند که از بنادر شهید حقانی و هرمز بازدید کردند. محمد سعید نژاد مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و اعضای هیات عامل این سازمان نیز از بنادر جاسک، سیریک، تباب، شهید حقانی بندرعباس، شهید ذاکری قشم و هرمز بازدید کردند. همچنین محمد راستاد معاون دریایی، منصور آرمی معاون برنامه ریزی و توسعه منابع، علی آبادی معاون مهندسی و نادر پسند مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر با سفر به بنادر مسافری استان هرمزگان در جریان روند سفرهای دریایی قرار گرفتند و از نقطه نظرات و پیشنهادات آن‌ها برای بهبود کیفیت اجرای طرح استفاده شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان، حضور در برنامه گفت و گوی ویژه خبری شبکه استانی مرکز خلیج فارس و ارایه گزارش مبسوطی از طرح تسهیل سفرهای دریایی استان هرمزگان، برگزاری نشست خبری با اصحاب رسانه با هدف اطلاع رسانی اقدامات سازمانی در طرح نوروزی، برگزاری مراسم تجلیل از خادمان سفرهای دریایی نوروز ۹۶ و خودپایشی و احصاء نقاط قوت و ضعف و جمع بندی طرح را از جمله برنامه های در دستور کار این اداره کل طی روزهای آتی اعلام کرد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گزارشی از اقدامات صورت گرفته در طرح نوروزی سال ۹۶ ساماندهی سفرهای دریایی در این استان را تشریح کرد.

اله مراد عفیفی پور که در آخرین روز اجرای طرح نوروزی از بندر شهید حقانی بازدید می کرد، ضمن اشاره به این که طی سالیان اخیر هرمزگان به عنوان پایتخت مسافرت های دریایی کشور معرفی شده است، اظهار داشت: «همه ساله بیشترین تردد دریایی میهمانان نوروزی به جزایر خلیج فارس و مقاصد گردشگری ساحلی در این استان صورت می پذیرد.»

او افزود: «بر همین اساس اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با تشکیل ستادی تحت عنوان ستاد تسهیل سفرهای دریایی استان متشکل از کارگروه های تخصصی اقدام به تدوین و اجرای برنامه هایی نظامند کرد که اقدامات آن در سه بخش قبل، حین اجرای طرح و پس از اجرای آن دسته بندی می شود.»

عفیفی پور از جمله اقدامات صورت پذیرفته قبل از آغاز طرح نوروزی را ارایه مباحث ایمنی در مدارس استان به دانش آموزان با هدف اشاعه فرهنگ ایمنی و صیانت از دریا، آموزش خدمه شناورها در مواجهه با شرایط اضطرار و آموزش همیاران ناجی متشکل از نیروهای بومی و مردمی منطقه برشمرد که به شکل داوطلبانه در طول سال با اداره کل بنادر همکاری می کنند.

او اضافه کرد: «همچنین برای ارزیابی میزان آمادگی نیروها و دستگاه های خدمات رسان، سه مانور جستجو و نجات دریایی با مشارکت ارگان های همکار در محدوده آب های بندرعباس - قشم، بندر لنگه و همچنین جزیره کیش برگزار شد.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان چاپ بیش از ۲۰ هزار نسخه بروشور ایمنی، تهیه و پخش فیلم آموزشی و معرفی جاذبه های گردشگری جزایر در شناورها، چاپ شعارهای ایمنی در نشریات محلی استان، نصب بنر و بیلبوردهای متعدد در سطح بنادر حاوی شعارهای ایمنی و معرفی مسیرهای مجاز مسافری و همچنین استقرار مهمانداران زن روی شناورها برای نخستین بار را از دیگر اقدامات صورت گرفته برشمرد.

به گفته عفیفی پور، استقرار استودیوی پخش رادیو دریا در پایانه مسافری شهید حقانی با هدف معرفی آداب، رسوم، جاذبه های گردشگری و مسیرهای دریایی استان، معرفی سخنگویان حوزه دریایی استان به منظور ارتباط مستقیم در هر ساعت از شبانه روز با توجه به تغییرات جوی، حضور مسئولان در برنامه تلویزیونی گفت و گوی ویژه خبری و برنامه رادیویی مردم و مسئولان به منظور ارایه گزارش از دیگر اقداماتی بوده که در راستای اطلاع رسانی مباحث مربوط به سفرهای دریایی از سوی این اداره کل صورت پذیرفته است.

رییس کمیته حمل و نقل دریایی ستاد خدمات سفر استان هرمزگان با اشاره به

## بازتاب

روابط عمومی بندر نوشهر:  
محمود واعظی وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات ضمن بازدید از بخش‌های مختلف بندر نوشهر ضمن ابراز امیدواری که در آینده این بندر دروازه ایران با کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز و روسیه شود، گفت: «از این که این بندر برای توسعه استان مازندران به‌ویژه در بخش صادرات تلاش می‌کند می‌تواند نقش بسیار مفیدی در رونق اقتصادی استان داشته باشد.»

روابط عمومی بندر نوشهر:  
سیاوش رضوانی، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران از بازگیری و ارسال نخستین محموله شیر خشک صادراتی از بندر فریدونکنار به مقصد روسیه خبر داد و اظهار کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان پایلوت، بخش مدیریت عملیاتی بندر فریدونکنار مانند تخلیه، بارگیری و غیره را در اختیار بخش خصوصی قرار داده است تا توانایی آن‌ها در اداره بندر مورد ارزیابی قرار گیرد.»

روابط عمومی بندر نوشهر:  
بازدید مسافران و گردشگران نوروزی از بخش‌های مختلف بنادر نوشهر و فریدونکنار در ایام نوروز امسال در مقایسه با مدت مشابه قبلی از رشد ۱۴ درصدی برخوردار بوده است.

روابط عمومی بندر آبادان:  
رضا سفاری، مدیر بنادر و دریانوردی آبادان از رشد ۱۴۲ درصدی گردشگری نوروزی در بندر آبادان خبر داد و گفت: «اقداماتی نظیر بالا بردن ضریب ایمنی مسافران از طریق بهره‌مندی از دوفروند شناور مسافری مجهز، به آب‌اندازی دوفروند قایق موتوری تحت عنوان همیار ناجی به منظور اسکورت شناورها در مسیر و آموزش مسافران در بدو ورود به بندر در زمینه رعایت نکات ایمنی دریایی و... از اساسی‌ترین فاکتورهای رسیدن به این رشد است.»



عقیقی پور اعلام کرد:

## پاک‌سازی پای اسکله‌های بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور پس از سه دهه

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از اجرای عملیات پاک‌سازی پای اسکله‌های شهیدرجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور پس از گذشت بیش از سه دهه از زمان احداث این بندر خبر داد.  
اله مراد عقیقی پور که از پروژه پاک‌سازی پای اسکله‌های شماره ۸ تا ۲۰ بندر شهیدرجایی بازدید می‌کرد، اظهار داشت: «از زمان احداث مجتمع بندری شهیدرجایی بیش از ۳۰ سال می‌گذرد و بر همین اساس، اجرای پروژه پاک‌سازی پای اسکله‌های کالای فله، کالای عمومی و چند منظوره ضرورتی جدی محسوب می‌شد.»

او افزود: «با توجه به رسوب گذاری سالانه و وجود آهن آلات دریایی اسکله‌ها و همچنین امکان نبود لایروبی توسط لایروپ‌های هاپرسا کشن، مشکلات عدیده‌ای از قبیل کاهش عمق اسکله، عدم ایمنی مناسب پهلوگیری کشتی‌های ورودی با آب‌خور بالای ۱۰ متر و به تبع آن، کاهش ظرفیت و تخلیه بارگیری را در پی داشته است.»  
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خاطر نشان کرد: «با اتمام این پروژه علاوه بر افزایش ارتقا ایمنی، عملیات پهلو دهی و جدا سازی کشتی‌های تجاری و کاهش زمان تخلیه و بارگیری، ظرفیت بندر شهیدرجایی حدود سه میلیون تن افزایش خواهد یافت و همچنین محدودیت پهلوگیری کشتی‌های با آب‌خور ۱۰ متر به بالا نیز مرتفع می‌شود.»

او طول کلی اسکله‌های ۸ تا ۲۰ این بندر را در مجموع حدود سه هزار و ۴۰ متر اعلام کرد و گفت: «عملیات پاک‌سازی تا عرض ۱۰ تا ۱۵ متر از کنار اسکله‌ها به سمت دریا انجام خواهد شد.»

عقیقی پور اضافه کرد: «اعتبار این پروژه حدود ۳۴ میلیارد ریال برآورد شده که پیمانکار آن از طریق مناقصه عمومی، انتخاب و در روزهای پایانی سال گذشته عملیات اجرایی آن آغاز شده بود و این پروژه تا پایان سال ۹۶ ادامه خواهد داشت.»  
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان حجم برآوردی اولیه انجام پروژه را حدود ۱۵۰ هزار مترمکعب گل و لای و ۲۰ تن آهن آلات و سایر اشیاء عنوان کرد و افزود: «تاکنون حدود ۲۰ تن آهن آلات مدفون در گل و لای خارج‌سازی شده است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر خبر داد:

## فعالیت ۱۳۰ فروند شناور در گشت‌های دریایی نروزی استان بوشهر



پنج هزار و ۲۶۸ نفر با استفاده از کشتی‌های مسافری مسیر گناوه تا خارگ در ۶۰ سفر دریایی و بیش از ۱۲۶ هزار نفر از قایق‌های تفریحی در ۱۳ هزار سفر دریایی شرکت کرده‌اند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر به سفر دریایی خارگ به بوشهر و خارگ به گناوه پرداخت و خاطرنشان کرد: «در مسیر خارگ به بوشهر هفت هزار و ۶۵۶ نفر به وسیله کشتی مسافری در ۵۴ تور دریایی و در مسیر خارگ به گناوه شش هزار و ۱۶۲ نفر در ۷۴ مسافرت دریایی شرکت کرده‌اند.»

بنچاری با بیان این که اسکله‌های مجاز برای گشت‌های دریایی قبل از شروع طرح، تعیین شده بود، افزود: «در این راستا اسکله‌ها و یا پهلوگیرهای مجاز برای سوار و پیاده شدن مسافران نروزی تعیین و در محل این اسکله‌ها بنزهایی برای اطلاع‌رسانی از نحوه سوار شدن و پوشیدن جلیقه نجات نصب شده است.»

او، با بیان این که خدمات گردشگری دریایی از طلوع تا غروب آفتاب در بنادر استان بوشهر ارائه می‌شود تصریح کرد: «استفاده از جلیقه نجات به‌عنوان موضوع الزامی برای گشت دریایی مورد تأکید قرار گرفته و شناورهایی مورد تأیید ملزم به استفاده از آن‌ها هستند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به این که صدور تأییدیه از بخش کنترل و بازرسی اداره کل بنادر استان بوشهر از ضرورت فعالیت گشت‌های دریایی است گفت: «از لحاظ ایمنی و فنی توسط این بخش شناورها کنترل می‌شوند و سپس مجوز صادر می‌شود.» بنچاری از فعالیت‌های شناورهای امداد و نجات دریایی در مسیر تردد گشت‌های دریایی خبر داد و افزود: «واحد جستجو و نجات و غریق نجات در محل‌های مجاز تعیین شده گشت‌های دریایی حضوری مستمر دارند و چنانچه حادثه‌ای رخ دهد در اسرع وقت اقدامات لازم صورت می‌گیرد تا خطری گردشگران دریایی را تهدید نکند.»

محمد مهدی بنچاری با بیان این که تمهیدات لازم برای بهره‌مندی گردشگران از موهبت دریای خلیج فارس اندیشیده شده است اظهار داشت: «مدیریت و نظارت بر ایمنی گشت‌های دریایی تفریحی از جمله برنامه‌های این اداره کل برای استفاده از موهبت دریا در ایام تعطیلات نروزی است.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: «در اجرای گشت‌های دریایی در بندر بوشهر در ۱۳ روز گذشته بیش از ۲۶۰ هزار نفر از تورهای دریایی در بنادر بوشهر، خارگ و گناوه استفاده کرده‌اند.»

او با اشاره به این که بیش از ۱۳۰ فروند شناور در گشت‌های دریایی در بنادر استان بوشهر در ایام تعطیلات نروزی فعالیت می‌کنند، افزود: «قایق‌های تفریحی در ایام تعطیلات به مسافران نروزی استان بوشهر در قالب گشت‌های دریایی ارائه خدمات می‌کنند و در این راستا کشتی‌های مسافربری از بوشهر و گناوه به خارگ و بالعکس فعالیت دارند.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با اشاره به شروع طرح تسهیل گردشگری دریایی در نروزی ۹۶ از تاریخ بیست و پنجم اسفندماه سال قبل و با بیان این که طی این مدت، ۱۰۶ هزار و ۶۶۸ گردشگر در تور دریایی بندر بوشهر شرکت کرده‌اند گفت: «این افراد در قالب قایق‌های دریایی در شش هزار سفر دریایی از موهبت دریای خلیج فارس در بندر بوشهر استفاده کرده‌اند.»

بنچاری با اشاره به فعالیت تورهای دریایی به‌وسیله کشتی‌های مسافری در بندر بوشهر خاطرنشان کرد: «از بیست و پنجم اسفندماه تاکنون بیش از هشت هزار و ۳۱۲ نفر در تورهای گردشگری دریایی بندر بوشهر به‌وسیله کشتی‌های مسافری در ۶۰ گشت دریایی شرکت کرده‌اند.»

او با اشاره به تورهای دریایی در بندر گناوه بیان کرد: «در ۱۳ روز گذشته

## بازتاب

روابط عمومی بندر انزلی: حسین چراغی، مدیر کل بنادر و دریانوردی گیلان با اعلام برگزاری مانور بزرگ مقابله با آلودگی نفتی و جستجو و نجات دریایی در حوضچه مجتمع بندری انزلی با استفاده از ۱۴ فروند شناور، سه بالگرد و ۱۵۰ نیروی عملیاتی و اجرایی، گفت: «هدف اصلی برگزاری این مانور را نشان دادن توان تجهیزاتی، برنامه‌ریزی و عملیاتی برای تبدیل شدن به مرکز جستجو و نجات و مقابله با آلودگی دریایی است.»

روابط عمومی بندر بوشهر: محمد مهدی بنچاری مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان این که با نظارت و پیش‌بینی‌های ایمنی در نظر گرفته شده، تردد ایمن ۴۲۷ هزار نفر در بنادر استان بوشهر در ایام نوروز ۹۶، انجام شده است، افزود: «به دلیل شرایط بد جوی، تردهای دریایی در نوروز ۹۶، نسبت به سال گذشته با کاهش ۳ درصدی روبرو بودیم. این در حالی است که آمار تردهای مسافری نسبت به سال گذشته افزایش یافته است. در بندر بوشهر تردهای مسافری بارشده ۱۷ درصد و در بندر خارگ با رشد ۲۶ درصد و در بندر گناوه بارشده ۳۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش یافته است.»

مانا:

طبق آمار منتشر شده از سوی انجمن صنایع کشتی‌سازی ملی چین Cansi، کشتی‌سازی‌های چین شاهد کاهش ۲۵ درصدی میزان سفارشات جدید و افزایش ظرفیت تناژ تکمیل شده، شناورهای جدید در سه ماه نخست سال جاری میلادی بودند. از ماه ژانویه تا مارس سال جاری میلادی، سفارشات جدید به میزان ۵/۵۴ میلیون DWT در کشتی‌سازی‌های چین به ثبت رسیده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، روند نزولی ۲۵/۴ درصدی داشته است.



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران:

## ظرفیت بنادر استان به ۱۱/۵ میلیون تن در سال افزایش یافته است

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در بندر نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد در سال‌های اخیر گفت: «ظرفیت این بنادر در حال حاضر به ۱۱/۵ میلیون تن در سال رسیده است.»

سیاوش رضوانی با تشریح وضعیت بنادر استان مازندران در دوران پیش و پس از انقلاب اسلامی گفت: «با زیرساخت‌های ایجاد شده در بندر نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد ظرفیت خوبی در شمال کشور ایجاد شده است.»

او خاطر نشان کرد: «بندر نوشهر تا قبل از انقلاب تنها ۴ پست اسکله داشته در حالی اکنون از ۱۱ پست اسکله برخوردار است و ظرفیت آن نیز از ۱ میلیون تن به ۴ میلیون تن در سال رسیده است.»

رضوانی افزود: «در بخش احداث انبارهای سرپوشیده نیز از ۴ هزار مترمربع به ۷۰ هزار مترمربع افزایش یافته ضمن این که تجهیزات تخلیه و بارگیری موجود در بندر نیز تقریباً به روز شده است.»

او افزود: «در قبل از انقلاب کشتی‌ها با تناژ پایین وارد بندر نوشهر می‌شدند در حالی که اکنون با برخورداری از عمق ۵ متر کشتی‌هایی با ظرفیت ۶۵۰۰ تن در این بندر پهلو می‌گیرند.»

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران با اشاره به این که بندر نوشهر تنها بندر استان است که در پیش از انقلاب ساخته شده خاطر نشان کرد: «بنادر فریدونکنار و امیرآباد پس از انقلاب ساخته شده است و ظرفیت سالانه بندر فریدونکنار با سه پست اسکله یک میلیون تن و بندر امیرآباد با دارا بودن ۱۵ پست اسکله ۵/۶ میلیون تن است.» او پیگیری موضوع گردشگری دریایی را از تکالیف بنادر مازندران برشمرد و گفت: «در صورت مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری در این زمینه، اشتغال‌زایی خوبی در سطح مناطق ساحلی استان صورت می‌گیرد.» رضوانی آزادسازی سواحل را از دیگر اولویت‌های خود در سطح استان عنوان کرد و افزود: «خوشبختانه با همکاری مراجع ذی‌ربط طی دو سال اخیر بیش از ۲۵ کیلومتر از سواحل استان آزادسازی شد و پرونده‌های زیادی نیز در این زمینه در محاکم قضایی در حال پیگیری است.»



«سانی» به بنادر آفتابی ایران رسید

## پهلوگیری کشتی اقیانوس پیمای کروز در جزیره قشم

محمد جاویدپور در خصوص مشخصات فنی این کشتی تصریح کرد: «این کشتی طول ۱۷۰ متر، عرض ۲۳ متر، آبخور ۵/۸ متر، چهار موتور هرکدام به قدرت ۴۴۰۰ کیلووات، سه ژنراتور اصلی با ۵/۸ مگاوات برق و دو شفت ژنراتور دارد ۴/۴ مگاوات برق تولید و به هیچ وجه در هر شرایطی مشکل برق نداریم.»  
این کارشناس فنی با اشاره به اینکه ۴۱۷ تخت و ۱۱۴ کابین دارد، خاطرنشان کرد: «۳۷۰ مترمکعب آب شیرین مخازنش گنجایش دارد و ۱۰۰ مترمکعب سوخت را در خود برای ۱۱ هزار مایل دریانوردی را در خود جای می دهد.»  
مدیر فنی کشتی گردشگری کروز با اشاره به ملیت پالائو این کشتی و ثبت آن در بندر مالاکال در پایان خدمه این کشتی را از کشورهای سوئد، اوکراین و یونان دانست.

### از فرماندهی این شناور به خود افتخار می کنیم

کاپیتان یونانی کشتی گردشگری کروز گفت: «توسعه گردشگری دریایی به حضور گردشگران خارجی در ایران کمک می کند.»

یونیس گردانس افزود: «از این که با این شناور به عنوان بزرگ ترین کشتی اقیانوس پیمای گردشگری به ایران سفر کرده ام، بسیار هیجان زده هستم.»  
او ادامه داد: «از فرماندهی این شناور به خود می بالم و افتخار می کنم و امیدوارم این سفر سبب افزایش سفرهای دریایی بزرگ ترین کشتی های جهان به کشور ایران شود.»

این دریانورد با تجربه خاطرنشان کرد: «ایران کشور زیبایی است و گردشگران زیادی برای ورود به آن ابراز علاقه کرده اند و امیدوارم راه اندازی خط های گردشگری دریایی بین ایران و سایر کشورهای جهان سبب افزایش حضور گردشگران خارجی به ایران شود.»

### باید زودتر از این ها شاهد راه اندازی چنین خط دریایی گردشگری بودیم

یکی از مسافران این کشتی تفریحی با شگفت انگیز خواندن این سفر، گفت: «شاید باید زودتر از این ها شاهد راه اندازی چنین خط دریایی گردشگری بودیم.»  
حسینی افزود: «شب هیجان انگیزی را در این کشتی سپری کردیم و شاید یکی از بهترین تجارب زندگی ام را گذارند.»  
او با بیان این که صنعت گردشگری دریایی در کشور مغفول مانده است، گفت: «امیدوارم با تداوم یافتن اقدامات این چنینی شاهد رشد و توسعه صنعت گردشگری دریایی باشیم.»

این گردشگر در پایان ابراز امیدواری کرد با توسعه ناوگان دریایی در زمینه جابه جایی مسافران شاهد سفرهای دریایی به تمامی بنادر کشور با استفاده از شناورهای ایمن و مفرح باشیم.

کشتی اقیانوس پیمای کروز «سانی» روز پنجشنبه بیست و چهارم فروردین پس از حرکت از جزیره کیش در بندر کاوه جزیره قشم پهلو گرفت.

این کشتی برای ارائه خدمات مناسب و فراهم کردن سفر دریایی ایمن برای گردشگران وارد آب های خلیج فارس



شده است.

سه هزار و ۵۰۰ مترمربع فضای رستورانی، کافی شاپ، استخر و سونا، دو سالن سینما، کتابخانه، اتاق مطالعه، سالن برگزاری همایش و اتاق بازی برای کودکان و آشپزخانه ایرانی برای پخت انواع غذاهای ایرانی از دیگر امکانات این کشتی است.  
کشتی کروز سانی می تواند ۱۵۰ خودروی سواری به همراه ۳۰ کامیون و یا ۲۵۰ خودروی سواری را جابه جا کند. این کشتی برای سفرهای کوتاه مدت چهار تا هفت روزه دریایی توسط کشور سوئد ساخته شده است.

### هدفمان توسعه سفرهای دریایی با ارائه خدمات مطلوب است

مدیرکل دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: «ورود چنین شناورهایی سبب توسعه سفرهای دریایی با ارائه خدمات مطلوب شود.»

نادر پسند افزود: «تعامل سازنده بین سازمان بنادر و دریانوردی، منطقه آزاد کیش و قشم و بخش خصوصی یک بار دیگر ثابت کرد که کشتی های در این اندازه که یکی از بزرگ ترین و استانداردترین کشتی های مسافری کروز است را برای خدمات رسانی به هم وطنانمان می توان وارد آب های کشور کرد.»

او با بیان این که باید به بعد گردشگری دریایی بیش از پیش توجه کرد، تصریح کرد: «با ورود این کشتی ها، مردم کشورمان می توانند سفرهای دریایی ایمن داشته باشند و سبب توسعه سفرهای دریایی با ارائه خدمات مطلوب شود.»

این مقام مسئول اضافه کرد: «این کشتی در حال حاضر مسافران را بین قشم و قسّم جابه جا می کند اما در آینده ای نزدیک با حمایت هایی که از این خط می شود شاهد توسعه این خط در بین سایر بنادر کشور مانند بندر شهید باهنر، بوشهر و سایر نقاطی که مورد استقبال قرار بگیرد، خواهیم بود.»

مدیرکل دریایی سازمان بنادر و دریانوردی کشور در پایان گفت: «مردم ثابت کرده اند هزینه های کیفیت را می پردازند و در صورت استقبال مردم از این کشتی، شناورهایی دیگر با ابعادی متفاوت و خدماتی بیشتر نیز تامین خواهد شد تا با خیال راحت دل را به دریا زده و از این نعمت الهی بهره لازم را ببرند.»

### جزئیات فنی از نگاه یک کارشناس

مدیر فنی کشتی گردشگری کروز گفت: «کشتی سانی برای نخستین بار و به عنوان بزرگ ترین کشتی اقیانوس پیمای وارد آب کشورمان شده است.»

## بازتاب

مانا:

یک فروند نفتکش غول پیکر بلژیکی موسوم به Alex با ظرفیت ۲۹۹ هزار و ۴۰۰ DWT ساخت سال ۲۰۱۶ در حدود ۵۵ مایل دریایی بندر Manggar اندونزی به گل نشست. شرکت مدیریت کشتی Euronav بلژیک که مدیریت شناور مذکور را در اختیار دارد، اعلام کرد این حادثه هیچ گونه مصدوم یا آلودگی هوا در پی نداشته است.

مانا:

بندر سنگاپور شاهد رشد جابه جایی ۲/۶۹ میلیون TEU در ماه مارس سال جاری میلادی بود که نسبت به ۲/۵۲ میلیون مدت مشابه سال گذشته، رشد ۶/۷ درصدی را به نمایش گذاشت. در مجموع می توان گفت، در نیمه نخست سال جاری میلادی، بندر سنگاپور جابه جایی ۷/۶۱ میلیون TEU را به نمایش گذاشت که نسبت به ۷/۳۹ میلیون TEU مدت مشابه سال گذشته، سه درصد رشد به همراه داشت.

تین نیوز:

ادغام شرکت کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان با کشتیرانی CSAV شیلی و کشتیرانی UASC متحده عربی و برنامه های کاهش هزینه OCTAVE توانست درآمد قابل توجهی را در سال ۲۰۱۶ میلادی برای کشتیرانی آلمان ثبت کند. شرکت کشتیرانی هاپاگ لوید آلمان سال مالی ۲۰۱۶ میلادی را با ثبت ۶۰۷ میلیون و ۴۰۰ هزار یورو و سود قبل از بهره و مالیات (EBIT) به ارزش ۱۲۶ میلیون و ۴۰۰ هزار یورو به پایان رساند.

مارین نیوز:

«کتیل سولوبیک-اولسن» وزیر حمل و نقل نروژ از تامین منابع مالی برای احداث اولین تونل جهان برای تسهیل در تردد کشتی ها، در سواحل جنوب غربی این کشور خبر داد. روزنامه گاردین در گزارشی نوشت: «نروژ در نظر دارد تا این تونل بزرگ را به طول یک هزار و ۷۰۰ متر را به منظور تسهیل تردد کشتی در منطقه استدلندت-واقع در سواحل جنوب غربی این کشور- احداث کند.»



## پسماندهای مجتمع بندری امام خمینی (ره) بازیافت می شوند

سایت بازیافت پسماندها با هدف اجرای کامل تر الزامات زیست محیطی و بازگشت دوباره سرمایه های ملی به چرخه تولید در مجتمع بندری امام خمینی (ره) راه اندازی شد. معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به فعالیت های مختلف در مجتمع بندری امام خمینی (ره) از جمله تردد کشتی ها، فعالیت های تخلیه و بارگیری کالا، فعالیت های عمرانی و در نتیجه آن تولید انواع پسماندها اظهار داشت: «مجتمع بندری امام خمینی (ره) به نمایندگی از سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان یگانه مرجع دریایی کشور- در خصوص حفاظت از محیط زیست دریایی، برای اجرای الزامات بین المللی و ملی اقدام به تدوین و طراحی یک سیستم جامع مدیریت پسماند کرده است.»

سیاوش در تشریح مزایای حاصل از فعالیت سایت بازیافت پسماند در این مجتمع بزرگ بندری، به کاهش قابل ملاحظه هزینه حمل و انتقال پسماندها، تسهیل و تسریع در خروج کامل پسماندها از سطح مجتمع بندری به محل های دفع بهداشتی و کاهش مشکلات زیست محیطی اشاره کرد.

او در ادامه افزود: «مجری سایت مذکور، ضمن فرهنگ سازی و آموزش برای تفکیک پسماندها در محل تولید، نسبت به بسته بندی، انتقال و فروش مواد بازیافتی به عنوان مواد اولیه به کارخانجات بازیافت پسماندها اقدام کرده و در پی آن پسماندهای غیر قابل بازیافت را نیز برای دفع بهداشتی به محل های تعیین شده توسط شهرداری و محیط زیست تحویل می دهد.»

بازیافت به آماده سازی مواد برای بهره بری دوباره گفته می شود. موادی که معمولاً بازیافت پذیر هستند شامل آهن آلات، لاستیک، پلاستیک، شیشه، کاغذ، مقوا، برخی مواد شیمیایی و... است. بازیافت از هدر رفتن منابع سودمند و سرمایه های ملی جلوگیری می کند و مصرف مواد خام و انرژی را کاهش می دهد. با این کار، تولید گازهای گلخانه ای نیز کاهش می یابد.





## دیدار اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس از مجتمع بندری خرمشهر

اروندرد با اعتباری بالغ بر ۶۲۵ میلیارد ریال از شهریورماه سال گذشته آغاز شده است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: «۱۸ فروند مغروقه دیگر نیز در وسط آبراه اروند باقی می ماند که برای خارج سازی آن ها نیاز به هماهنگی با کشور عراق وجود دارد.»

دریس در خصوص مشکلات مربوط به لایروبی اروندرد گفت: «به طور متوسط هر یک ماه و نیم یک بار در بندر خرمشهر ویا وزارت امور خارجه به منظور پیگیری و حل مشکلات لایروبی اروند جلساتی به طور مستمر و با حضور نمایندگان کشور عراق برگزار می شود.»

به گفته او برای شروع لایروبی اروند نیاز به راه اندازی دفتر مشترک هماهنگی میان ایران و عراق (CBC) وجود دارد که هم اکنون این دفتر در بندر خرمشهر راه اندازی شده است و خواهر خوانده آن نیز در عراق گشایش یافته است، اما طرف عراقی تاکنون نماینده خود را معرفی نکرده است.

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با بیان این که اروندرد به ۳۵ میلیون مترمکعب لایروبی با ۲۱۰ میلیارد ریال اعتبار نیاز دارد گفت: «اگر لایروبی در اروندرد انجام شود شناورهای با تناژ بالای می توانند در این رودخانه تردد کنند که این امر توسعه اقتصادی شهرستان خرمشهر را فراهم خواهد کرد.»

دریس تأسیسات دریایی را به عنوان بزرگ ترین شرکت خصوصی مستقر در بندر خرمشهر معرفی کرد و افزود: «این شرکت از سال ۷۸ تاکنون در بندر خرمشهر در حال فعالیت است در حالی که در گذشته متخصصان آلمانی در آن جا فعالیت می کردند، اکنون کلیه امور توسط متخصصان داخلی و بومی انجام می شود.»

رئیس و اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی در جریان سفر به خوزستان از مجتمع بندری خرمشهر نیز بازدید کردند.

اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس با حضور در بندر خرمشهر از محوطه ها، اسکله ها، پایانه ریلی و مسافری خلیج فارس و شرکت تأسیسات دریایی بازدید کردند و با پتانسیل ها و توانمندی های مجتمع بندری خرمشهر آشنا شدند.

در جریان این بازدید مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به این که بندر خرمشهر دارای ۲۳۰ هکتار و ۲۰ پست اسکله است، فعالیت های مجتمع بندری خرمشهر را در دو بخش بندری و دریایی برای میهمانان شرح داد.

عادل دریس گفت: «در بخش بندری بیشتر زیرساخت ها و روساخت های بندر خرمشهر مطابق استانداردهای روز دنیا ساخته شده است و خوشبختانه در این بخش مشکل خاصی وجود ندارد.»

او در ادامه افزود: «در حال حاضر بندر خرمشهر از ترمینال های کانتینری، نفتی، کالاهای عمومی، مسافری و محوطه خودروبی برخوردار است.» مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به امضای قرارداد احداث ترمینال کانتینر در اراضی پسکرانه مجتمع بندری خرمشهر در سال گذشته اظهار داشت: «احداث این ترمینال ظرفیت عملیات تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر را به طرز چشمگیری افزایش خواهد داد.»

عادل دریس با بیان این که عمده مشکلات بندر خرمشهر مربوط به بخش دریایی است افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۷۲ اقدام به شناورسازی مغروقه ها کرده و تاکنون ۱۷۹ مغروقه از رودخانه های کارون و اروند شناورسازی شده است.» او ادامه داد: «در این راستا عملیات پروژه خارج سازی ۳۹ فروند مغروقه در

## بازتاب

خبرگزاری مهر:

علیرضا دشتانی در دیدار با هیات رئیسه و هیات نمایندگان اتاق بازرگانی بندرعباس در راستای رفع مشکلات فعالان اقتصادی در این بخش اظهار داشت: «با وصل شدن بندر تباب به سامانه جامع گمرکی و خرید باسکول علاوه بر اشتغال زایی، اقتصاد نیز در این منطقه رونق می‌یابد و اداره بندر نیز به مراتب امورات مربوطه را برای این بندر انجام می‌دهد.»

روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی: نشست پیش کنفرانس دیپلماتیک برای تغییر وضعیت و جایگاه اتحادیه چراغهای دریایی و تبدیل آن از یک سازمان غیر دولتی به یک سازمان بین‌الدول در پاریس و به مدت دوروز از تاریخ ۱۸ تا ۱۹ آوریل ۲۰۱۷ برگزار شد. در اولین پیش نشست کنفرانس دیپلماتیک که در پاریس برگزار شد، نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی: علی شفایی هریس و اکبر رستمی و ماندانا منصوریان و دبیر اول سفارت ج.ا.ایران در فرانسه، آقای ستار احمدی حضور داشتند.

روابط عمومی بندر بوشهر: محمدرضا الهیاری، مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در جلسه کارگروه تخصصی کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل استان بوشهر با بیان اینکه این استان در حوزه ساحل و دریا از ظرفیت بالایی برخوردار است اظهار داشت: «در راستای توسعه طرح‌های سرمایه‌گذاری در سواحل، موافقت اولیه برای فعالیت پرورش ماهی در قفس در سواحل استان بوشهر، هرمزگان و مازندران صادر شده است.»

روابط عمومی بندر بوشهر: مسعود قاسمیان، معاون فنی و نگهداری بنادر و دریانوردی استان بوشهر در نشست کارگروه تخصصی کمیته ساماندهی و مدیریت استان بوشهر با بیان اینکه این استان از ظرفیت بالایی در حوزه سواحل برخوردار است گفت: «توسعه زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری در سواحل یکی از اولویت‌های استان بوشهر است.»



## رشد ۱۵۱ درصدی تردد گردشگری دریایی در کارون و اروند

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر از رشد ۱۵۱ درصدی تردد گردشگری دریایی در رودخانه‌های کارون و اروند خبر داد.

عادل دریس در خصوص سفرهای دریایی در رودخانه‌های کارون و اروند در ایام نوروز گفت: «در این ایام ۲۱۳ هزار و ۳۹۰ گردشگر دریایی در قالب ۱۱ هزار و ۱۳۲ سفر دریایی در رودخانه‌های کارون و اروند تردد کردند و از جاذبه‌های دریایی این دو رودخانه بهره‌مند شدند که این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشد ۱۵۱ درصدی را نشان می‌دهد.»

او با اشاره به این که در ایام نوروز فعالیت شناورهای مسافری در مسیرهای کویت و عراق به علت افزایش تقاضا برای گردشگری دریایی در اروند و کارون متوقف شده بود افزود: «شناورهای مسافری از شانزدهم اسفندماه ۹۵ تا سیزدهم فروردین ماه سال جاری به جابه‌جایی مسافر در رودخانه‌های اروند و کارون فعالیت داشتند.»

به گفته مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در ایام نوروز بندر خرمشهر در راستای ایجاد ایمنی تمهیدات خاصی از جمله گشت‌های منظم دریایی در رودخانه اروند و همانند سال‌های گذشته به صورت داوطلبانه و با همکاری شهرداری، نیروی انتظامی و هلال احمر در رودخانه کارون اندیشیده بود.

دریس در خصوص نجات جان ۱۲ سرنشین یک فروند قایق تفریحی در رودخانه کارون گفت: «این قایق تفریحی در تعطیلات نوروز در آب‌های کارون واژگون شد که تمامی سرنشینان آن با حضور به موقع شناورهای جستجو و نجات بندر خرمشهر از خطر غرق شدگی نجات یافتند.»

او یادآور شد: «در ایام نوروز شناورهای جستجو و نجات ناجی ۴، سار ۲، قیام ۸، دو فروند قایق تندروی جستجو و نجات و یدک کش ناصر ۳ رودخانه اروند و کارون را تحت پوشش قرار دادند.»

### بازدید ۱۰۲ هزار و ۲۶۸ مسافر نوروزی و کاروان راهیان نور از بندر خرمشهر

مدیرکل بندر و دریانوردی بندر خرمشهر اظهار داشت: «در تعطیلات نوروز ۱۰۲ هزار و ۲۶۸ میهمان نوروزی به صورت کاروان خودروبی و کاروان‌های راهیان نور از اقصی نقاط کشور از بخش‌های مختلف مجتمع بندری خرمشهر بازدید کردند.»

دریس ادامه داد: «میهمانان نوروزی از محوطه‌ها، اسکله‌ها، تجهیزات، تاسیسات بندری، ساختمان مرکزی قدیمی، مناطق عملیاتی کربلای ۴ و ۵، نوار مرزی و محل تلاقی رودخانه‌های اروند و کارون بازدید کردند و با امکانات، ظرفیت‌ها و توانمندی‌های مجتمع بندری خرمشهر از نزدیک آشنا شدند.»

او اضافه کرد: «در جریان این بازدیدها که با همراهی و اسکورت نیروهای یگان حفاظت گارد و انتظامات بندر خرمشهر انجام می‌شد، کارشناسان این اداره کل اطلاعات جامعی در خصوص مجتمع بندری خرمشهر به میهمانان ارائه می‌دادند و همچنین بروشورهای حاوی هشدارهای ایمنی و بسته اقلام فرهنگی در اختیار میهمانان گذاشته شد.»



## رشد ۲۱ درصدی ظرفیت بندری در دولت یازدهم

تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از ۴۵ میلیون به ۳۳ میلیون تن) و افزایش ۵۳/۶ درصدی جابه‌جایی مسافر دریایی از بندرهای مسافری و چند منظوره در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار و ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر) ثبت شد.

افزایش ۵/۵ درصدی شمار شناورهای تجاری در بنادر در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ از ۸۸۱۸ به ۹۳۰۱ فروند، افزایش ۲۱ درصدی ظرفیت اسمی بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ از ۱۸۰ میلیون به ۲۱۷ میلیون تن و بهره‌برداری از ۱۰۱ طرح زیربنایی و تجهیزات بندری و دریایی در بندرهای تجاری کشور به ارزش ۱۱ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال از دیگر اقدام‌ها برای توسعه اقتصادی دریامحور بود.

از اقدام‌های این سازمان در بندرهای تجاری و پس‌کرانه‌های آن می‌توان به هزینه کرد بیش از ۲۷ هزار میلیارد ریال برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بنادر از محل منابع داخلی سازمان بنادر و دریانوردی و اجرای ۷۸۶ طرح اجرایی با اعتبار مصوب به ارزش ۷۵ هزار میلیارد ریال و جذب ۶۰ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در بندرهای کشور در قالب ۱۲۶ قرارداد سرمایه‌گذاری اشاره کرد.

حمایت ۶ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریالی از بخش غیردولتی برای ساخت یا خرید شناورهای تجاری، خدماتی، مسافری و گردشگری، تامین تجهیزات و طرح‌های سرمایه‌گذاری از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و بهره‌برداری از ۴۰ طرح ساخت یا خرید شناورهای تجاری و خدماتی (۲۴ فروند)، مسافری (۱۳ فروند) و نفتی (یک فروند) و تامین تجهیزات بندری (۲ طرح) به ارزش بیش از یک هزار میلیارد ریال با اعطای ۵۳ میلیارد ریال یارانه سود تسهیلات از محل وجوه اداره شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی در این مدت ثبت شد.

همچنین دریافت ۴۴۰ میلیون دلار سهمیه ارزی از بانک مرکزی برای خرید تجهیزات دریایی و بندری در سال ۱۳۹۵، تخصیص ۳۳۴ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی و ۷۰ میلیون دلار از منابع داخلی برای اجرای

ظرفیت بندرهای کشور در سال ۱۳۹۲، ۱۸۰ میلیون تن بود که در پایان سال ۱۳۹۵ با رشد ۲۱ درصدی به بیش از ۲۱۷ میلیون تن افزایش یافت. به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، میزان تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در بندرهای تجاری ایران، در آغاز سال ۱۳۹۲، ۱۳۹ میلیون تن ثبت شد که در پایان سال ۱۳۹۵ به بیش از ۱۴۵ میلیون تن رسید و ۴/۵ درصد رشد کرد.

در سال ۱۳۹۲ ظرفیت کانتینری بندرهای تجاری کشور چهار میلیون و ۵۸۰ هزار کانتینر بود اما در پایان سال ۱۳۹۵ با ۲۰ درصد رشد به پنج میلیون و ۵۰۰ هزار کانتینر افزایش یافت.

در پایان سال ۱۳۹۵ ظرفیت بندرهای دریایی کشور با ۳۵ درصد رشد در بخش مسافری به بیش از ۱۹ میلیون نفر افزایش یافت؛ در حالی که در سال ۱۳۹۲ این ظرفیت ۱۴ میلیون نفر بود.

در سال ۱۳۹۲ در مجموع ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر از طریق بندرها به سفر رفتند که در پایان سال ۱۳۹۵ شمار مسافران دریایی کشور با ۵۳/۶ درصد رشد به ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر افزایش یافت.

بخش حمل و نقل دریایی ایران در ۴۴ ماه گذشته از فعالیت دولت یازدهم توانست با ایجاد تحرک در فعالیت‌های ناوگان حمل و نقل و بندرهای بازرگانی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و پیشرفته، حمل و نقل همگام با تحولات بین‌المللی، زمینه افزایش سرعت، ایمنی و تسهیل جریان تخلیه و بارگیری کالا را تسهیل کند.

افزایش ۲۵۳ درصدی ترانزیت کالای غیرنفتی از بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از یک میلیون و ۳۰۰ هزار به چهار میلیون و ۶۰۰ هزار تن) و رشد ۳۲/۴ درصدی صادرات کالای غیرنفتی از بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از ۳۷ میلیون به ۴۹ میلیون تن) از دیگر دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی در این دوره بود.

همچنین در این دوره کاهش ۲۶/۷ درصدی واردات کالای غیرنفتی از بندرهای

## بازتاب

روابط عمومی بندر لنگه:

صفر شیبانی مدیرکل گمرک بندر لنگه در تشریح عملکرد سالانه مجموعه تحت مدیریت خود در سال جدید اظهار داشت: «اداره کل گمرکات بندر لنگه در سال ۹۵ با صادرات بالغ بر ۴۸۸ هزار و ۲۳۹ تن کالا و به ارزش ۳ هزار و ۴۲۶ میلیارد ریال کالا از گروه محصولات کشاورزی و غذایی شامل میوه، تره بار و خشکبار و همچنین محصولات معدنی شامل گچ و نمک صنعتی به مقصد کشورهای عربی حوزه خلیج فارس صاحب رشد تناژی ۳۷ درصدی گردید، صادرات اداره کل گمرک بندر لنگه در سال ۹۴ در حدود ۳۵۵ هزار و ۴۲۲ تن کالای غیر نفتی بود.»

مانا:

به نقل از شرکت کاسکو سنگاپور که ۵۱ درصد از سهام کشتی سازی های این شرکت را در اختیار دارد، یارد کشتی سازی Guangdong با مالک اروپایی که نام او اعلام نشده است قراردادی امضا کرد که به موجب آن سه فروند شناور کانتینری هر یک به ظرفیت یک هزار و ۷۵۰ TEU می سازد. بر اساس این گزارش، سفارش جدید در سه ماه پایانی سال ۲۰۱۹، سه ماه نخست و دوم سال ۲۰۲۰ میلادی تحویل مالک آن داده می شود. تاکنون اطلاعاتی در خصوص ارزش این قرارداد از سوی شرکت کشتی سازی کاسکو اعلام نشده است.

مانا:

عبدالمجید رضوانی، مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی کشور از کاهش ۴۰ درصدی وثیقه دریافت تسهیلات بانکی برای متقاضیان خرید یا ساخت شناورهای دریایی خبر داد و در جلسه بررسی مشکلات صنایع دریایی منطقه آزاد اروند مستقر در خرمشهر افزود: «در سال های گذشته متقاضیان شناورهای دریایی برای گرفتن تسهیلات ۶۰ تا ۷۰ درصد کل وام دریافتی، نزد بانکها وثیقه می گذاشتند ولی با تلاش صندوق توسعه صنایع دریایی کشور این وثیقه تا ۲۰ درصد تسهیلات کاهش یافته است.»

طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار از دیگر اقدام های صورت گرفته در دولت یازدهم بود.

همچنین در این دوره می توان به مواردی مانند انعقاد قراردادهای تجهیز، بهره برداری، مشارکت و فاینانس خارجی مرتبط با توسعه بندر چابهار با طرف های هندی به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار، انعقاد قراردادهای خرید انواع ترانستینر (RTG)، گنتری کرین، یدک کش، بالگرد و شناور جست و جو و نجات دریایی (SAR)، قایق راهنما، آتلودر، مکنده غلات از کشتی و لایروب به ارزش ۶۵۰ میلیون یورو و ۶۲۶ میلیارد ریال از محل منابع داخلی، صندوق توسعه ملی و فاینانس خارجی با مشارکت داخلی - خارجی اشاره کرد. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به وسعت ۶۱ هکتار، توسعه محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به میزان ۲۷۰۰ هکتار و افتتاح و راه اندازی پایانه کانتینری بندر قشم به مساحت ۱۰ هکتار از دیگر فعالیت های سازمان بنادر بود.

در این دوره طراحی، زمینه سازی، برنامه ریزی و برگزاری مزایده سرمایه گذاری و واگذاری پایانه های کانتینری بندرهای شهید رجایی و امام خمینی (ره) به مشارکت طرف معتبر داخلی و خارجی، راه اندازی خطوط مسافری جدید مانند خط مسافری بین المللی خصب (عمان) - قشم و چابهار - عمان، ساخت بزرگ ترین آب شیرین کن کشور در بندر شهید رجایی و بازنگری طرح جامع بندرهای بازرگانی کشور (با مشاور داخلی - خارجی) رخ داد.

در این دوره خارج سازی ۱۰۸ فروند شناور غرق شده در آبراه اروند، رودخانه کارون و حوضچه بندر چارک، بوشهر و هرمزگان با صرف ۲۶۱ میلیارد ریال هزینه، نجات جان ۱۶۴۰ نفر در عملیات های امداد رسانی و جست و جو و نجات دریایی و تدوین سه سند با موضوع اقدام های جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با دزدی دریایی در آب های فراساحلی ثبت شد.

ساخت پایانه کالای خطرناک در بندر امام خمینی (ره)، اجرای طرح کلان ملی فناوری «طراحی، ساخت، نصب و راه اندازی شبکه ملی پایش و پیش بینی دریایی کشور» در ۱۱ ایستگاه و طراحی شبکه ملی پایش و پیش بینی دریایی کشور با همکاری دانشگاه صنعتی اصفهان با هدف ثبت مستمر پارامترهای دریایی و پیگیری تکمیل آن از دستاوردهای دولت یازدهم

بین سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ بود.

در این میان امضای یادداشت تفاهم ایمنی و آتش نشانی در بندرهای ایران و ایتالیا، قرارداد ساخت یک نیروگاه برق ۲۵ مگاواتی به ارزش ۳۰ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی و قرارداد ساخت سیلوی مکانیزه ۱۰۰ هزار تنی غلات به ارزش ۳۴ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی صورت گرفت.

امضای یادداشت تفاهم جست و جو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی دریا بین ایران و روسیه، تهیه تفاهم نامه همکاری مشترک برای جست و جو و نجات دریایی با عمان، امارات، ترکیه، عراق و کویت، حضور در نشست جست و جو و نجات هوایی - دریایی سازمان های بین المللی دریانوردی و هوانوردی (ICAO/IMO) و آرایه سند از طرف دولت، گشت های مستمر هوایی برای پایش های زیست محیطی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و اخذ مصوبه طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) از شورای عالی امنیت ملی از دیگر فعالیت های مهم سازمان بنادر و دریانوردی کشور در دولت یازدهم بود.





## رشد ۱۵ درصدی صادرات کالا از بندر گیلان به کشورهای حاشیه خزر

به دلیل نبود تعادل بین صادرات و واردات و وجود برخی حلقه‌های مفقوده برای افزایش ارتباط بین عرضه و تقاضا، باید مشکلات موجود بر سر راه جریان صادرات کالا شناسایی، اصلاح و صادرات به بازارهای هدف اقتصادی ایران با سرعت بیشتری دنبال شود.»

چراغی استفاده از ظرفیت‌های بخش خصوصی را فرصت مناسبی برای تحقق اهداف اقتصادی مورد نظر برشمرد و تاکید کرد: «اداره کل بندر و دریانوردی گیلان کارهای بنیادی خوبی را از اواسط سال گذشته برای پر کردن خلأهای موجود و شناسایی تولیدکنندگان و همچنین نحوه برقراری ارتباط آن‌ها با بازار مصرف آغاز کرده است.»

چراغی با اشاره به استفاده از ظرفیت اقتصاد دریا محور در خصوص افزایش اشتغال جوانان افزود: «اقتصاد دریا محور در راستای تولید و اشتغال همواره مورد تاکید مقام معظم رهبری بوده و با توجه به ظرفیت خدادادی در شمال و جنوب کشور باید از آن برای توسعه هرچه بیشتر اقتصاد منطقه و اشتغال‌زایی استفاده کرد.»

او با اشاره به ارتقای ظرفیت اقتصادی بندر گیلان در راستای سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری در خصوص لزوم اقدام و عمل به اقتصاد مقاومتی گفت: «بندرانزلی از ابتدا به عنوان بندر تخلیه و بارگیری چوب و آهن و مواد اولیه مورد استفاده بوده اما با توجه به لزوم توجه به درون‌زا و برون‌گرا بودن اقتصاد این بندر، پایانه اختصاصی صادرات به کشورهای حاشیه خزر برای بندر گیلان و هفت استان مجاور که دسترسی به دریا ندارند، سال آینده در بندر انزلی آغاز به کار می‌کند.»

مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان با اشاره به افتتاح فاز اول مجتمع گردشگری دریایی (مارینا) در سال آینده اظهار کرد: «مارینایک طرح گردشگری پنج ساله است که فاز دریایی آن در سال ۹۶ به بهره‌برداری می‌رسد.»

چراغی به ایجاد کارخانه تعمیرات و ساخت کشتی در بندر انزلی اشاره و تصریح کرد: «کارخانه کشتی‌سازی یک طرح چهار ساله است که دو فاز آن شامل تعمیرات کشتی‌ها در سال آینده در بندر انزلی افتتاح و فاز ساخت کارخانه کشتی‌سازی در دو سال آخر قرارداد، شروع به کار می‌کند.»

او با اشاره به ایجاد پنج هزار شغل مستقیم و غیرمستقیم با انجام دو طرح مارینا و کارخانه کشتی‌سازی در بندر انزلی تاکید کرد: «نکته قابل توجه در این پروژه‌ها، استفاده نکردن از منابع دولتی و شناسایی و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و استفاده از ظرفیت‌های آن است.»

بندر انزلی در ۴۰ کیلومتری غرب مرکز گیلان، با قدمتی بیش از ۱۰۰ سال از بندر قدیمی و مهم کشور محسوب می‌شود.



مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان از تخلیه و بارگیری دو میلیون و ۹۰۰ هزار تن کالا در بندر انزلی طی امسال خبر داد.

حسین چراغی بیان کرد: «با وجود کاهش میزان تخلیه و بارگیری در سایر بندر شمال، آمارها بیان گر رشد ۲۳ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بندر انزلی است.» او با اشاره به این که بندر آستارا با ۲/۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا، نیازهای صادراتی و وارداتی غرب استان را تامین می‌کند، افزود: «بندرانزلی به عنوان بزرگ‌ترین بندر شمالی کشور با ظرفیت ۱۷ میلیون تن تخلیه و بارگیری کالا، پاسخ‌گوی فعالیت‌ها در زمینه صادرات، واردات و ترانزیت کالا در استان است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی گیلان همچنین با اشاره به رشد ۱۵ درصدی صادرات کالا از بندر گیلان به کشورهای حاشیه خزر نسبت به سال گذشته یادآور شد: «بر اساس ارزیابی‌های سازمان بندر و دریانوردی از عملکرد بندر کشور، بندر انزلی توانست به صورت مشترک با بندر امام خمینی (ره)، رتبه نخست بندر کشور را از آن خود کند.» چراغی با تاکید بر لزوم افزایش حجم مبادلات در بندر گیلان تصریح کرد: «خوشبختانه در سایه برنامه‌ریزی‌ها و تغییرات ایجاد شده در قیمت و نحوه ارایه خدمات و همچنین حمایت‌های دستگاه‌های اجرایی استان و خصوصا استاندار گیلان، اداره کل بندر گیلان در جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی ۷۵ درصد رشد داشته که عمده آن‌ها نیز سرمایه‌گذار داخلی بودند.»

او با اشاره به لزوم افزایش جدی کیفیت کالاهای تولیدی داخلی و کاهش قیمت در جهت افزایش صادرات به کشورهای هدف اقتصادی ایران گفت: «متأسفانه



با حضور وزیر کشور

## فعالیت تجاری بندر شادگان آغاز شد

محموله صادراتی سنگ گچ در مجتمع بندری امام خمینی (ره) به وزن ۵۶ هزار تن انجام شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: «با توجه به رضایت صاحبان کالا از تداوم خدمات و تمهیدات عملیاتی به کار گرفته شده در مجتمع بندری امام خمینی (ره) و به منظور تقویت روند صادرات کالا از این بندر، محموله دوم سنگ گچ با بهره‌گیری از باکت مکانیکی بارگیری شد.»

ابوطالب گرایلو در ادامه افزود: «برخورداری این مجتمع بندری از محوطه‌های وسیع دپوی کالا، تجهیزات مناسب بارگیری و همچنین عمق مناسب اسکله‌ها با ظرفیت بالا برای پذیرش شناورهای با ابعاد بزرگ، موجب استقبال روزافزون صاحبان کالا از این بندر بزرگ تجاری برای تداوم صادرات کالاهای معدنی شده است.»

او در تشریح مزایای افزایش بارگیری مواد معدنی از مجتمع بندری امام خمینی (ره) بیان داشت: «ادامه روند بارگیری مواد معدنی از جمله سنگ گچ از این بندر موجب افزایش حجم تولیدات آماده صادرات شده و علاوه بر تشویق صاحبان کالا به صادرات، فرصت‌های اشتغال و درآمدزایی بیشتری را برای بازرگانی منطقه فراهم می‌سازد.» معاون دریایی و بندری با اشاره به دسترسی این مجتمع بزرگ بندری به آزادراه‌ها و جاده‌های مواصلاتی و همچنین راه‌آهن سراسری و تجربه کافی در بارگیری انواع مصالح ساختمانی و مواد معدنی روند بارگیری این نوع کالا از بندر امام خمینی (ره) را بسیار مطلوب و روبه رشد عنوان کرد.

طی آیینی با حضور رحمانی فضلی وزیر کشور، شریعتی استاندار خوزستان، سعدالله عبداللهی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) و جمعی از مسئولان شهرستان شادگان، رویه تجاری واردات در بندر شادگان رسماً ابلاغ و اعمال شد.

عبدالرضا رحمانی فضلی در این آیین که با حضور استاندار خوزستان، رئیس مجمع نمایندگان استان و امام جمعه و فرماندار شادگان برگزار شد مجوز فعالیت‌های تجاری این بندر مهم در خوزستان را صادر کرد. عبداللهی نیز با بیان این که بندر شادگان در جنوب خوزستان و در شهرستان شادگان واقع شده است گفت: «تاکنون فعالیت‌های صیادی در آن انجام می‌شد و با اخذ مجوز تجاری کردن آن می‌تواند تاثیر زیادی در رشد اشتغال و توسعه منطقه و رفع بیکاری جوانان داشته باشد.»

به گفته مدیر کل بندر امام خمینی، فعالیت‌های مسافری و دارا بودن تالاب بین‌المللی شادگان باعث شده این بندر به ونیز ایران معروف شود. این یکی از فعالیت‌هایی که در صورت فعال شدن می‌تواند فرصت‌های شغلی را در این منطقه افزایش دهد.

### تداوم صادرات محمولات سنگ گچ از مجتمع بندری امام خمینی (ره)

به دنبال اتخاذ تمهیدات تشویقی برای صادرکنندگان و صاحبان کالا با هدف تحقق شعار اقتصاد مقاومتی؛ تولید-اشتغال، بارگیری دومین



معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع در گفت‌وگو با بندر و دریاتشریح کرد:

## گام‌های اساسی برای تحقق اهداف سازمانی

تحقق شعار «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» اولویت اول سازمان بندر و دریانوردی است

طبق رسم چندین ساله، با توجه به بررسی‌ها و ژرف‌اندیشی‌هایی که از عملکرد و نقص‌های سال سپری شده به دست می‌آید سال جدید با شعاری از سوی مقام معظم رهبری نام گذاری می‌شود که این نام گذاری علت‌های متعددی دارد و باید برای تحقق این شعار به واقعیت همه در راستای آن قدم برداریم؛ بیشتر انتظار شروع قدم برداشتن‌ها را از سازمان‌های دولتی دارند که محرکی هستند برای تغییر شرایط به سمت و سوی مثبت. از این رو، با توجه به ماهیت شعار سال، فرصت را مغتنم شمردیم تا گفت‌وگویی با منصور آرامی، معاون برنامه‌ریزی و توسعه منابع سازمان داشته باشیم چرا که اقدامات و فعالیت این معاونت بیشتر با شعار امسال در ارتباط است. ما حاصل این گفت‌وگو را در ادامه می‌خوانید:

خواهد شد، موجب افزایش توان تولید و ارائه خدمات بازرگانی داخلی و خارجی و رونق مبادلات بازرگانی کشور می‌شود که خود سطح تولید و اشتغال بیشتری را می‌طلبد.

از دیگر برنامه‌های سازمان در راستای تحقق شعار از منظر تولید می‌توان به افزایش تولید خدمات، تجهیزات، تاسیسات و محصولات دریایی و بندری با بررسی، تصویب و معرفی طرح‌ها و پروژه‌های فعالان دریایی کشور به نظام بانکی در قالب وجوه اداره شده اشاره کرد که خود نیز از طریق اعطای پارانسه سود تسهیلات بانکی به متقاضیان از افزایش تولیدات دریایی و بندری و اشتغال کارکنان بخش حمایت می‌کند. علاوه بر این‌ها، سازمان در نظر دارد با انجام تمهیدات مختلف و فراهم‌سازی بستر مناسب، زمینه‌های افزایش جذب سرمایه‌های سرمایه‌گذاران بخش غیردولتی در اراضی پشتیبانی بنادر بازرگانی برای تولید انواع

برنامه معاونت در جهت تحقق شعار سال ۱۳۹۶ «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» در حوزه بنادر و حمل و نقل دریایی چیست؟

گام اول سازمان برای تحقق این شعار برای افزایش ظرفیت‌ها، توسعه زیرساخت‌ها و ارتقای توانمندی‌های بنادر بازرگانی، بیش از ۱۶ هزار میلیارد ریال از طریق اجرا و پیشبرد چندین پروژه در زمینه‌های ظرفیت اسمی، ظرفیت کانتینری و ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی سرمایه‌گذاری خواهد کرد به طوری که ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی تابع سازمان در پایان سال ۱۳۹۶ از ۲۱۷ به ۲۲۵ میلیون تن و ظرفیت کانتینری از ۵/۵ به ۵/۹ میلیون TEU و ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی از ۱۹ به ۲۰/۵ میلیون نفر افزایش خواهد یافت. این برنامه ضمن این که خود به طور مستقیم موجب افزایش اشتغال بسیاری از نیروهای کار کشور در زمینه‌های مهندسی، عمران، تاسیسات و تجهیزات



ایجاد زمینه‌های  
افزایش  
سرمایه‌گذاری  
غیر دولتی منجر  
به افزایش اشتغال  
خواهد شد.



در دنیای پرشتاب و سرشار از تحول و رقابت امروز، آن چه که موجدات تحقق مزیت رقابتی سازمان‌ها را تضمین می‌کند، نیروی انسانی با کیفیت، خلاق و پویای آن‌هاست.

برخی از آن‌ها به انجام رسیده و برخی طراحی شده‌اند و آماده اجرا هستند.

- اصلاح ساختار سازمانی
- تصویب برنامه عملیاتی اصلاح نظام اداری
- احصاء مشاغل اختصاصی
- تدوین و تصویب سند نیروی انسانی
- اجرای طرح تعدیل و برون‌سپاری

**طرح اصلاح ساختار نیروی انسانی سازمان به چه صورت است؟**

این طرح شامل چهار بخش است که طی سه سال به شرح ذیل عملیاتی خواهد شد:

(الف) بازخریدی نیروهای رسمی و پیمانی مازاد- با تأسی از ماده ۴۵ قانون الحاق و به کارگیری مکانیزم‌های تشویقی برای تعداد ۴۴۰ نفر نیروهای فوق دیپلم و پایین‌تر.

(ب) برون‌سپاری نیروهای قراردادی- خارج‌سازی تعداد ۲۹۰۶ نفر نیروی قراردادی با استفاده از برون‌سپاری وظایف آن‌ها.

(ج) جذب و استخدام- جذب و استخدام ۱۳۵۰ نفر نیروی انسانی برای پست‌های حاکمیتی و کارشناسی.

(د) آموزش و توانمندسازی- تهیه و تصویب طرح جامع آموزشی برای اجرای سه ساله، انجام نیازسنجی، برنامه‌ریزی، اجرا و سنجش اثربخشی دوره‌های آموزشی در سطح ستاد و بنادر تابعه مطابق استاندارد ISO 10015.

**نقش و برنامه سازمان در تربیت و توسعه نیروی انسانی کارآمد دریایی در بخش دریایی کشور به چه صورت است؟**

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع دریایی کشور و نماینده سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) است و مسئولیت تربیت نیروی انسانی کارآمد دریانورد را بر عهده دارد.

وظیفه آموزش دریانوردان به ۵۷ مرکز آموزش دریانوردی که توسط بخش خصوصی و دولتی (دانشگاه‌ها) اداره می‌شوند در استان‌های ساحلی کشور و استان تهران تحت مجوز و نظارت سازمان تفویض شده است.

دوره‌های مختلف آموزش دریانوردی بر اساس سرفصل‌های مورد تایید در قالب دستورالعمل‌های مصوب سازمان به‌تمامی مراکز آموزش دریانوردی ابلاغ شده است که همگی برگرفته از استانداردهای بین‌المللی و کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW-78) در محدوده سفرهای نزدیک به ساحل و سفرهای نامحدود توسط اساتید و مدرسین مورد تایید سازمان اجرا می‌شود.

دریانوردان پس از طی کردن موفقیت‌آمیز دوره‌های آموزشی، مستلزم حضور در آزمون‌های شایستگی و مهارت دریانوردی در سازمان که توسط ممتحنین مورد تایید قرار می‌گیرد، هستند و در صورت قبولی، موفق به دریافت گواهینامه بین‌المللی دریانوردی برای خدمت بر روی ناوگان تجاری خواهند شد.

همچنین تجهیزات آموزشی شبیه‌سازی دریانوردی برای برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی و آزمون دریانوردی و ارتقای دانش و مهارت‌های دریانوردان کشور مورد بهره‌برداری است.

مختلف محصولات با ارزش افزوده بیشتر را ممکن سازد. این کار به‌طور مستقیم موجب افزایش سطح تولیدات کشور، کاهش بهای تمام شده محصولات و افزایش اشتغال نیروی کار خواهد شد. در این خصوص هدف سازمان جذب بیش از ۳۵ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی برای سال ۱۳۹۶ است (از ۸۵ به ۱۲۰ هزار میلیارد ریال).

**راهبرد سازمان در جذب، نگهداشت و توسعه و ارتقای منابع انسانی چگونه است؟**

در جهان امروز توجه به انسان به‌عنوان محور تحول سازمانی که متاثر از اطلاعات و ارتباطات عمل می‌کند، بیش از پیش محسوس است. انسان‌هایی که خود به‌واسطه در اختیار داشتن عظیم‌ترین منبع قدرت یعنی تفکر، می‌توانند موجبات تعالی، حرکت و رشد سازمان‌ها را پدید آورند.

نیروی انسانی عنصری اساسی از سازمان است که نه تنها آن را اداره می‌کند، بلکه سازمان را نیز به حرکت در می‌آورد. از این رو گفته می‌شود که انسان‌ها هستند که به سازمان‌ها روح می‌دهند و سرمایه انسانی بالاترین و با ارزش‌ترین سرمایه و بزرگ‌ترین دارایی سازمان و منشأ هر ارتقا و توسعه سازمانی است. به‌واقع در دنیای پرشتاب و سرشار از تحول و رقابت امروز، آن چه که موجبات تحقق مزیت رقابتی سازمان‌ها را تضمین می‌کند، نیروی انسانی با کیفیت، خلاق و پویای آن‌هاست.

سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان یک سازمان دولتی با توجه به سیاست‌های کلان نظام جمهوری اسلامی ایران از جمله سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ سیاست‌های کلی اصلاح نظام اداری، سیاست‌های کلی برنامه پنجم توسعه کشور و برنامه‌های دولت محترم در راستای اصلاح نظام اداری کشور شامل موارد زیر، نسبت به برنامه‌ریزی نیروی انسانی با نگاهی راهبردی اقدام کرده است.

- کاهش نیروی انسانی رسمی و پیمانی از طریق خروج طبیعی کارکنان
- کاهش نیروی انسانی قراردادی مازاد بر سقف ابلاغ شده
- افزایش نسبت کارکنان با تحصیلات کارشناسی و بالاتر نسبت به سایر کارکنان
- افزایش نسبت کارکنان به کار گرفته شده در مشاغل اختصاصی در مقایسه با مشاغل عمومی دستگاه‌ها

**با توجه به گسترش سواحل و پیشرفت صنعت حمل و نقل و به تبع آن نیاز به نیروی انسانی برای انجام اقدامات لازم در آن جهت، سازمان چه برنامه‌هایی را در نظر دارد؟**

سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان یک سازمان تخصصی و با دارا بودن وظایف حاکمیتی متعدد در گستره آب‌های سرزمینی و پهنای سواحل و جزایر کشور و به خاطر لزوم مدیریت بنادر بازرگانی کشور و نیز با بهره‌گیری از یک نگاه علمی به نیروی انسانی، پس از تهیه یک سند راهبردی برای نیروی انسانی خود و کسب شناخت از نیازهای رو به گسترش صنعت حمل و نقل دریایی جهان و به تبع آن کشور، استخدام و تبدیل وضع ۳۷۰ نفر لیسانس و بالاتر در سال ۹۵ را انجام داده بنابراین نیاز به جذب ۱۳۹۰ نفر تا پایان سال ۹۷ دارد. برنامه‌های سازمان در این حوزه به قرار زیر است که



حاکمیتی از طریق ارایه حمایت و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی اقدام کند. امید است که با انجام چنین کاری هم شاهد رونق بیشتر بنادر کوچک باشیم و به همین سبب شکوفایی بیشتر اقتصاد محلی و افزایش اشتغال مردم شریف ساحل نشین کشور را شاهد باشیم و هم بهبود کارآیی و بهره‌وری این گونه بنادر و تاثیرات اجتماعی و اقتصادی آن‌ها با شتاب بیشتری استمرار یابد.

به علاوه، بخش دیگری از ماده ۵۱ قانون برنامه ششم توسعه امکان اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی را فراهم کرده است. بنابراین چنین شرایطی می‌تواند زمینه‌های جذب سرمایه‌های جدید در این بخش و افزایش تولید و ارایه خدمات بازرگانی دریایی و بندری و افزایش اشتغال در این بخش را بیش از پیش فراهم کند. از این رو سازمان بنادر و دریانوردی باید خود را برای فضاهای جدیدی که با افزایش سهم و نقش بخش غیردولتی در اقتصاد دریایی و بندری به وجود می‌آید، آماده سازد.

از سوی دیگر فرصت‌ها و ظرفیت‌های خوبی برای بخش حمل و نقل دریایی و سواحل کشور در «قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور» پیش‌بینی شده است که در صورت ابلاغ آن از سوی رئیس‌جمهوری محترم برای اجرا، می‌تواند قابلیت‌های مضاعفی را برای این بخش فراهم کند.

در ماده ۴۸ این قانون با هدف ایجاد سازوکارهای تامین منابع مالی پایدار برای توسعه زیرساخت و ناوگان حمل و نقل کشور؛ تشویق، حمایت و مشارکت در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها؛ بیمه سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه حمل و نقل و مشارکت در ساخت، توسعه و نگهداری شبکه‌ها و زیرساخت‌ها، به دولت اجازه داده شده است تا «صندوق توسعه حمل و نقل» را با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی، تشکیل دهد.

امید است با تشکیل و فعالیت پرشتاب این صندوق یکی از اصلی‌ترین دغدغه‌های بخش حمل و نقل دریایی که همان تامین به موقع و با صرفه منابع مالی است، به ویژه در حوزه ناوگان حمل و نقل دریایی تا حدودی برطرف شود.

همچنین در ماده ۶۸ قانون مذکور در راستای تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر کشور و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته، توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت و با هدف بهره‌برداری از استعدادها و سواحل جنوب شرقی کشور، بهره‌مندی جامعه محلی، استفاده از سرمایه‌ها و فرصت‌های بین‌المللی و کاهش نبود تعادل‌های مناطق کشور، تصمیم گرفته شده است تا سازمانی به نام «سازمان توسعه سواحل مکران» به عنوان یک سازمان توسعه‌ای با شخصیت شرکتی برای برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر برنامه‌های توسعه در سواحل مکران ایجاد شود. در صورت اجرای صحیح و هوشمندانه این تدبیر مجلس شورای اسلامی، فرصت بسیار خوبی برای توسعه همراه با حفظ محیط‌زیست در سواحل مکران و رونق اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی این مناطق به وجود خواهد آمد.

تمامی دریانوردان توسط پزشکان معتمد سازمان در مراحل مختلف آموزش دریانوردی مورد بررسی‌های پزشکی در راستای رعایت الزامات بین‌المللی قرار می‌گیرند و در صورت احراز سلامت نسبت به دریافت گواهینامه سلامت پزشکی دو ساله اقدام می‌کنند. سازمان بنادر و دریانوردی برای ارتقای سطح دانش و مهارت کارکنان نیز گام‌های اساسی برداشته است. الحاق به کنوانسیون‌های دریایی و آموزش کنوانسیون‌ها و الزامات آن در جهت اجرای بهینه مفاد آن، از جمله مواردی است که در این خصوص انجام شده است.

#### چه اقداماتی در این زمینه انجام داده‌اید؟

اهم اقدامات انجام شده در زمینه آموزش در سازمان بنادر و دریانوردی به شرح ذیل است:

۱. برنامه‌ریزی و مذاکره در خصوص انجام تفاهم‌نامه همکاری آموزشی با دانشگاه جهانی دریانوردی مالو به منظور آموزش نیروی انسانی فعال در بخش دریایی کشور و اعزام افراد واجد شرایط به دانشگاه مذکور که در شهر مالو سوئد مستقر است.
۲. انعقاد تفاهم‌نامه آموزشی با ۱۱ دانشگاه داخلی و خارجی کشور و برنامه‌ریزی برای برگزار کردن دوره‌های آموزشی مورد نیاز با جامعه دریایی و بندری.
۳. برگزاری سمینارهای آموزشی در سطح ملی به منظور آگاه‌سازی مسئولان و مدیران فعال در بخش دریایی کشور نسبت به الزامات، مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه‌های ارتقای ایمنی دریانوردی و همچنین حفاظت از محیط‌زیست دریایی.
۴. برگزاری دوره‌های آموزشی بین‌المللی و با حضور فراگیران سایر کشورها.
۵. برنامه‌ریزی برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی دریایی برای کارکنان سازمان به‌طور سالیانه.

#### در خصوص برنامه ششم توسعه و مصادیق توجه به حمل و نقل دریایی کشور توضیح دهید؟

خوشبختانه دولت توجه ویژه‌ای به بخش حمل و نقل دریایی در برنامه ششم توسعه از خود نشان داد. در این ارتباط دولت ابتدا اهداف و برنامه‌های اساسی بخش حمل و نقل دریایی کشور را که در چارچوب «سند راهبردی توسعه بخش حمل و نقل دریایی کشور» با تلاش فکری و همکاری ارکان مختلف و اصلی این بخش تدوین شده بود، در اسناد تفصیلی برنامه ششم که در حقیقت اسناد اهداف و برنامه‌های کلی و عملیاتی کلیه بخش‌های کشور است، درج، و پس از تصویب منتشر کرد. در ادامه با پیگیری دولت و استقبال خوب مجلس، احکام قانونی مورد نیاز این بخش در ماده ۵۱ قانون برنامه ششم توسعه به تصویب رسید. طی این احکام سازمان بنادر و دریانوردی اجازه پیدا کرد که در راستای ارتقا سطح رقابت‌پذیری بنادر بازرگانی، افزایش بار، انتقال فناوری‌های نوین و پیشرفته، بهبود و گسترش بین‌المللی شهرت بنادر اصلی کشور، با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم قانون اساسی نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکت‌هایی که هم سرمایه‌گذاری و هم بهره‌برداری از بنادر اصلی کشور را دنبال می‌کنند، اقدام کند. همچنین در بخش دیگری از این ماده به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده شده است تا با حفظ وظایف



در قانون برنامه ششم، به دولت اجازه داده شده است تا «صندوق توسعه حمل و نقل» را با شخصیت حقوقی مستقل دولتی وابسته به وزارت راه و شهرسازی، تشکیل دهد.



عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۵

## اقدامات بنیادین در سطوح اجرایی و عملیاتی

نشست سالانه مدیران سازمان بنادر و دریانوردی به رسم هر سال در اسفندماه ۱۳۹۵ در ساختمان فرمانیه سازمان بنادر و دریانوردی با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران بنادر و دریانوردی سراسر کشور و همکاران ستادی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در شماره ۲۴۰ مشروح سخنان عباس آخوندی وزیر راه و شهرسازی، محمد سعید نژاد مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی، محمد رضایی، رییس کمیسیون عمران مجلس و همچنین گزارش معاونان سازمان و مدیران بنادر منتشر شد. در این شماره به سخنان سایر مدیران سازمان در این نشست خواهیم پرداخت.

علمی کشور، راهبرد شماره ۶ و اقدام شماره ۳۵ در سند عالی توسعه دریایی کشور هم تاکیدات فراوانی بر بازنگری کتاب‌های درسی و استفاده از مطالب دریایی داشته‌اند. بنده صحبت‌هایم را با فرمایشات رهبری شروع می‌کنم که به صراحت تاکید می‌کند که کتاب‌های درسی دانش‌آموزان را بازنگری کنید و برحسب آن چه که نیاز است بر مطالب آن بیفزایید. ما سه تا پژوهش مشترک با همکارانمان در وزارت آموزش و پرورش داشتیم که عنوان این سه پژوهش به شرح ذیل است: اول این که اگر قرار است ما از دریا مطلبی به کتاب‌های درسی اضافه کنیم، در وهله اول باید در چه حوزه‌هایی از دریا باشد؟ و چرا دریا این قدر مهم است که باید وارد کتاب‌های درسی شود؟ دوم این که ما در حال حاضر در کتاب‌های درسی که برای دانش‌آموزانمان در مقاطع مختلف تحصیلی چاپ می‌شود چه مطلب‌هایی از دریا داریم؟ البته بنده الان گزارش کتاب‌های سال ۱۳۹۲ تحصیلی را عرض می‌کنم چون از سال ۱۳۹۳ سازمان بنادر و دریانوردی وارد کتاب‌های درسی شد و به مطالبی در مورد توسعه دریا محور پرداخت. نکته سوم این که در دیگر کشورهای دنیا که می‌گویند دریا پایه هستند، چه اتفاقاتی در این زمینه رخ داده و چه قدر به مقوله توسعه دریا محور در کتاب‌های درسی پرداخته‌اند؟ در واقع ما با این سه بحث کلیدی وارد گفت‌وگو با آموزش و پرورش شدیم و بنده چکیده تحقیق اولم را به صورت مختصر به اطلاع می‌رسانم.



### تزریق مفاهیم دریایی به نظام آموزش پایه

یکی از کارهایی که قرار بود در دفتر وزیر راه و شهرسازی مطرح شود بحث اشاعه فرهنگ دریایی با استفاده از کتب درسی دانش‌آموزان بود. در چند سال اخیر مقام معظم رهبری تاکید مستمر و خاصی روی این مساله داشتند که کتاب‌های درسی ما باید بازنگری شود و مطالب دریایی به آن اضافه شود. ایشان در بحث سند جامع و نقشه جامع

چرا دریا این قدر مهم است که باید وارد کتاب‌های درسی شود؟ مادر حال حاضر در کتاب‌های درسی که برای دانش‌آموزانمان در مقاطع مختلف تحصیلی چاپ می‌شود چه مطالب‌هایی از دریا داریم؟

## نیاز به چارچوب‌های ذهنی پشتیبان

اگر قرار است ما دریا را به عنوان پایه اقتصاد و توسعه ببینیم و زنجیره ارزش آن را آشکار کنیم باید یک سری اقداماتی اساسی انجام شود و از استراتژی‌ها و چارچوب‌های ذهنی پشتیبان و زمینه‌ساز در فعالیت‌های دریایی استفاده کنیم. اول ارزش‌های اقتصادی دریا و سپس ارزش‌های تربیتی برای ما مهم است، بعد فعالیت‌های دانشی ماست که باید بستر آن از کتاب‌های درسی مدارس شروع شود و بعد نوبت به فعالیت‌های اصلی و در نهایت تولیدی که منجر به ارائه خدمات در حوزه دریا می‌شود می‌رسد. اول باید به این فکر کنیم که از موضوعات مرتبط با دریا چه مطالبی باید وارد کتاب‌های درسی شود. با پرداختن به بحث ارزش‌های اقتصادی دریا و ارزش‌های تربیتی، آموزشی، شغلی و ارزش‌های مطالعاتی در مورد امواج و امثالهم یا بحث اکسیژن و ارزش‌های ژئوپولیتیک و نظامی دریا می‌توان به دانش آموزان کمک کرد. این‌ها موارد مهمی‌اند که در دنیا استفاده می‌کنند و این مطالب را در کتاب‌های درسی می‌گنجانند. با مطالعات و تحقیقاتی که انجام دادیم به این نتیجه رسیدیم که کشورهایی مثل فرانسه، پرتغال، اسپانیا و هلند که همه این‌ها زمانی امپراطورهای دریا بودند و دوران استعمارگری خود را از دریا شروع کردند، از حدود ۴۰ سال پیش حداقل مطالب دریایی را در کتاب‌های درسی گنجانده‌اند و تا به امروز سعی کرده‌اند که همان نظام را حفظ کنند و آن آموزش‌ها را به دانش آموزان منتقل کنند. کشورهای دیگری مثل ژاپن، سوئد، دانمارک، نروژ، آمریکا، کانادا، ایتالیا و یونان هر کدام در حوزه‌های مختلف دریا در جهان پیشرو و صاحب نظرند و این‌ها همیشه یک سری بحث‌های درسی و مجازی را در برنامه‌های عادی خود را دارند و همچنین برای استان‌های ساحلی هم برنامه‌های خاصی دارند. این کشورها حدود بیست سال قبل مطالب دریایی را به صورت منسجم وارد کتاب‌های درسی کردند.

## تحلیل محتوای بنیادین کتاب‌های درسی

در زمان ورود سازمان بنادر و دریانوردی، تمام ۱۶۴ جلد کتاب‌های درسی از مقاطع ابتدایی تا دبیرستان را تحلیل محتوا کردیم. هر نمادی را که در مورد دریا بود مورد بررسی قرار دادیم و به عنوان یک نماد دریایی در تحقیقاتمان از آن‌ها استفاده کردیم. از طراحی و نقاشی تصویر ماهی‌ها و کشتی‌ها تا جلیک‌های داخل آب و در لایه لای این کتاب‌ها اگر با کلمات، جملات و پاراگراف‌هایی را که در مورد دریا بود بر می‌خوریم، آن‌ها را هم بررسی کردیم. نتیجه این تحقیقات نکاتی شد که الان خدمتتان عرض خواهیم کرد: دو و نیم درصد مطالب کتاب‌های اول دبستان ما دریایی بود، چهار دهم درصد از کتاب‌های دوم دبستان ما هم در مورد دریا بود. در مقطع سوم تا ششم دبستان هم یک تا شش دهم درصد مطالب دریایی داشتیم. در مقاطع هفتم و هشتم هم چهار، تا پنج صدم درصد. تمام این آمار مستند به تحقیقات صورت گرفته است. در مقطع دبیرستان، جایی که دانش آموز باید رشته تحصیلی خود را انتخاب کند و بعد وارد دانشگاه شود، در سال اول تحصیلی هر سه مقطع، صفر درصد مطالب مرتبط با موضوعات دریایی بود و هیچ بحثی در کتاب‌های درسی نمی‌بینیم. در مقاطع بعدی هم چیزی حدود دو تا چهار صدم درصد مطلب دریایی دیدیم که جای بسی تأسف بود. از مجموع چهارده هزار و دویست و پنجاه و یک صفحه در کتاب‌های رشته علوم تجربی، ۷۲

صفحه آن مطالب دریایی بود که روی هم رفته نیم درصد می‌شود. خروجی این فرایند تعطیلی دانشگاه دریایی چابهار است. آن وقت ما چگونه می‌توانیم از دانش آموزان انتظار داشته باشیم که در کنکور، رشته دریایی را انتخاب کنند، با کدام اطلاع‌رسانی؟ در کتاب‌های استانی ما حتی یک کلمه در مورد بندر اقیانوسی چابهار و سیستان و بلوچستان مطلب نوشته نشده بود و در کتاب‌های استانی چند سال قبل استان گلستان، بندر ترکمن همچنان بزرگ‌ترین بندر ساحلی ایران معرفی شده بود. ما وارد کتاب‌های درسی شدیم و در کتاب‌ها فصل‌های دریایی ایجاد کردیم. همچنین در کتاب‌های جغرافیا اطلاعات دریایی وارد کردیم که با تیراژ یک میلیون و پنجاه هزار نسخه تکثیر شده و دانش آموزان از آن استفاده کرده‌اند. ما در کتاب‌های درسی سعی کردیم به مسایل مختلف علمی و اجتماعی در سواحل و بنادر بپردازیم که تیراژ آن یک میلیون و دویست و پنجاه هزار نسخه شد. همچنین از پشت و روی جلد بعضی از کتاب‌ها هم سعی کردیم استفاده کنیم. ما در کتاب‌های فیزیک و مطالعات اجتماعی هم از دریا اطلاع‌رسانی کردیم تا دانش آموزان، معلمان و اولیای بچه‌ها هم با دریا آشنا شوند. همچنین یک سری اطلاعات دریایی را از دوستان خوبمان در بندر شهید رجایی گرفتیم. یک سری پرسش‌های دریایی مطرح کردیم. در کتاب فیزیک سال دهم سوالی را مطرح کردیم. مثلاً فاصله جزیره لاوان با بندر شهید رجایی را مشخص کنند. از دانش آموزان خواسته‌ایم بنشینند و این مساله را حل کنند. این‌ها را خودمان طراحی کرده‌ایم. مثلاً چرا کشتی خط شاهین دارد؟ ما عکس جرتقیل و کشتی رورور را در کتاب آوردیم و به دانش آموزان با زبان ساده‌ای روش کار آن‌ها را شرح داده‌ایم. همچنین طراحی کتاب راهنمای معلم از دیگر طرح‌های جدید ما در بازنگری کتب‌های درسی بوده است. از سال ۱۳۹۳ تا کنون ۳۲ جلد کتاب درسی را بازنگری کرده‌ایم که ۲۱ جلد آن کتاب‌های ملی هستند و هفت کتاب استانی. اصلاً وزارت آموزش و پرورش قصد داشت که کتاب‌های استانی را جمع کند، با رفت و آمدهایی که به آموزش و پرورش داشتیم و آن قدر از خصوصیات مهم دریا گفتیم تا آن هفت کتاب استانی را حفظ کردیم. نتیجه‌اش این شد که ۱۳ میلیون و هفتصد هزار دانش‌آموزی که امسال در مدارس کشور درس می‌خوانند از معلومات دریایی آگاه شوند. اگر والدین را هم به این آمار اضافه کنیم می‌فهمیم که چه کار فرهنگی ملی و بزرگی در این زمینه در تعامل با وزارت آموزش و پرورش انجام داده‌ایم. این نیازها در قالب سند مصوب شده و در خود آموزش و پرورش هم به تصویب رسیده که مطالب دریایی باید در همه کتاب‌های درسی باشد. در برنامه‌های آتی هم قرار است دریا را به کتاب‌های ریاضی، احکام، زبان انگلیسی، و فارسی وارد کنیم. ما در تمام مقاطع تحصیلی کتاب‌ها را بازنگری خواهیم کرد. کاری که الان داریم انجام می‌دهیم در نظام جدید آموزش و پرورش یک کتاب همراه با سی دی خواهد بود. مثلاً اگر عکسی از کشتی چاپ می‌کنیم، در کنارش کلیبی هم قرار خواهیم داد. ما با آموزش و پرورش هماهنگ کردیم و در حال ساختن کلیپ‌های آموزشی در شناساندن تجهیزات دریایی به دانش آموزان هستیم. همکاری با سایت رشد آموزش و پرورش هم از دیگر برنامه‌های ماست که بسیار پر مخاطب است. به این صورت که کلیپ‌ها و مطالب آموزشی و دریایی را در آن پایگاه در کنار سایر مطالب درسی بارگذاری کنیم تا دانش آموزان، مربیان و اولیا امکان مشاهده آن‌ها را داشته باشند.



در کتاب‌های درسی سعی کردیم به مسایل مختلف علمی و اجتماعی در سواحل و بنادر بپردازیم که تیراژ آن یک میلیون و دویست و پنجاه هزار نسخه‌شد.



## نصب و عملیاتی سازی سامانه GCOMS در بنادر اصلی

مدیرکل فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به این که قبلاً سازمان‌ها بدون یکپارچگی اقداماتی انجام می‌دادند، گفت: «سند معماری که به سازمان‌ها داده شده گام بسیار مهمی است، مدیرعامل و سازمان ما را در این امر بسیار حمایت کردند. نقشه راه کاملاً منطبق بر سند راه و شهرسازی است که در حال عمل به آن هستیم.»

حمیدرضا آبیایی ادامه داد: «به عنوان سازمان برتر توسط آقای امینی معرفی شدیم و این خوشبختانه جای سربلندی دارد.» به گفته آبیایی در بحث فناوری، چند بحث اصلی وجود دارد و همیشه هوشمند سازی بنادر یکی از هدف‌های غایبی سازمان بنادر است. او با بیان این که یکی از مباحث سند راه دولت الکترونیک است و زیرساخت‌هایش انجام شده است گفت: «هوشمند سازی خدمات بندری و دریایی را نیز در سه محور: اتوماسیون فعالیت‌های بندری، فعالیت دریایی و حقوق شهروندی و استفاده از خدمات الکترونیک داریم.» آبیایی با بیان این که سامانه GCOMS به منظور مکانیزه نمودن فرآیندهای مرتبط با کالاهای عمومی در بنادر اصلی کشور (امام خمینی (ره)، شهید رجایی، بوشهر، خرمشهر، آبادان، باهنر، چابهار، انزلی، امیرآباد، نوشهر) نصب و عملیاتی سازی شده است، گفت: «اهداف اصلی این سامانه مدیریت عملیات کالاهای عمومی از لحظه ورود تا خروج کالا به صورت هوشمند، مکانیزه نمودن فرآیندهای اسنادی مرتبط به کالاهای عمومی، ایجاد وحدت رویه و استاندارد سازی، گردش عملیات و فعالیت‌های بندری در کلیه بنادر تجاری کشور است.»

او همچنین خدمات اسنادی کشتیرانی‌ها شامل ثبت مانیفست و بارنامه دریایی، خدمات الکترونیکی تخلیه و بارگیری کالاهای عمومی، خدمات الکترونیکی و اسنادی مدیریت انبار، خدمات مالی و صدور صورت حساب، خدمات تبادل داده‌های الکترونیکی را از قابلیت‌های جدید GCOMS برشمرد.

به گفته آبیایی اعمال امضای الکترونیکی اسناد (PKI) با استفاده از قفل‌های امنیتی یکی دیگر از قابلیت‌های جدید GCOMS است.

### تعامل موثر با گمرک

او ادامه داد: «برای این که بتوانیم به تمام ذی نفعانی

بندری و ارباب رجوعی که به بندر می‌آید خدمات بهتری ارائه بدهیم، سامانه‌ای به اسم pmogateway ایجاد کردیم که هر کسی با ما کار داشته باشد می‌تواند وارد آن شود و کلیه کارها را رصد کند.»

این مقام مسئول با اشاره به این که ارتباط با گمرک برقرار شده است، افزود: «کلیه قبوض انبار سازمان را که در بحث کانتینری داریم برای گمرک می‌فرستیم، مراحل گمرکی نیز توسط ما رصد می‌شود.»

آبیایی افزود: «چیزی که اهمیت دارد قبوض انباری است که صادر می‌کنیم این قبوض انبار قابلیت معامله دارند و به صورت اسناد بهادار نیز شناخته می‌شوند.»

او گفت: «در بعضی از بنادر شمالی مثل بندر انزلی، بحث آهن‌آلات می‌تواند راه بیفتد. قبوض انبار همان جا قبل از این که وارد کشور بشود قابلیت معامله دارد.»

به گفته مدیرکل فاوا در نتیجه هماهنگی‌های صورت گرفته با مرکز توسعه تجارت وقتی که امضا و مهر شرکت‌ها توسط آن مرکز تایید شود و به عبارت دیگر هر سندی که توسط مرکز تایید بشود، قابلیت ارائه در دادگاه و سندهای محضری را خواهد داشت.

آبیایی افزود: «سامانه CCS به منظور مکانیزه نمودن فرآیندهای مرتبط با کالاهای کانتینری در بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره)، خرمشهر و بوشهر نصب و عملیاتی شده است.» او اهداف اصلی این سامانه را اعلان ورود و سهمیه‌دهی کشتیرانی‌ها، مدیریت مانیفست کانتینرهای وارداتی، مدیریت بارنامه کانتینرهای صادراتی، اصلاحیه مانیفست کانتینر، مدیریت قبض انبار کانتینرهای وارداتی، مدیریت قبض انبار کانتینرهای صادراتی، رهگیری کانتینر، صدور صورت حساب، نظارت بر صدور بیجک خروجی کانتینر، نظارت بر صدور مجوز بارگیری، ارتباط الکترونیکی اسناد با سایر سازمان‌ها مانند گمرک و اتصال به سایر سامانه‌های TOS کانتینری عنوان کرد.

آبیایی ادامه داد: «خوشبختانه بر اساس اقداماتی که در سامانه CSS انجام دادیم، هر فردی با یک قبض انبار و بارنامه می‌تواند محل نگهداری کانتینر خودش را مشخص کند. این که بداند کانتینر در کدام بندر قرار گرفته و وضعیت مکانی آن کاملاً مشخص باشد، کافی است فقط در سایت سازمان وارد شود و بندر را انتخاب کند و بعد با شماره قبض انبار، محل نگهداری کانتینر و این که چه اقداماتی برای این کانتینر انجام شده را کاملاً رصد کند.»

### خدمات جامع الکترونیکی با هماهنگی ۲۲ دستگاه

او همچنین به سیستم پروکسی به عنوان درگاه سازمانی برای ارتباط با ۲۲ سازمان مختلف اشاره کرد و گفت: «برای این که کالا در کشور ما ترخیص بشود باید ۲۲ سازمان مختلف آن را انجام بدهند از جمله گمرک. شماره کلیه قبوض منحصر به فرد شده است و می‌دانیم از کدام ترمینال توسط کدام کانتینر وارد می‌شود و برای گمرک نیز ارسال می‌شود.»

او افزود: «در خصوص سیستم جامع دریایی اتفاقی که افتاده این است که وضعیت کلیه بنادر کشور را به صورت کاملاً یکپارچه از تهران مدیریت می‌کنیم. این سیستم حدود هفت زیرسامانه دارد و کنترل و بازرسی شناورها... را شامل می‌شود. با وزارت نفت برای سوخت‌گیری، با نهاد ریاست جمهوری برای صدور مجوز عبور دریانوردان و خیلی از سازمان‌ها دیگر در این مورد در ارتباط هستیم و آن‌ها نیز از این سیستم استفاده می‌کنند.»

آبیایی ادامه داد: «تعداد شناورهایی که اطلاعات شناورها را فراخوانی



سامانه GCOMS به منظور مکانیزه نمودن فرآیندهای مرتبط با کالاهای عمومی در بنادر اصلی کشور (امام خمینی (ره)، شهید رجایی، بوشهر، خرمشهر، آبادان، باهنر، چابهار، انزلی، امیرآباد، نوشهر) نصب و عملیاتی سازی شده است.

اداره ارزیابی عملکرد؛ چهار دسته شاخص دیگر از طریق اداره برنامه ریزی و دو شاخص دیگر نیز از طریق اداره کل منابع انسانی و رفاه انجام میشود.

او در ادامه به بررسی امتیازات سال ۱۳۹۴ در سطح ملی پرداخت و ادامه داد: «در ارزیابی عملکرد ادواری سازمان تعداد شش محور شامل بیش از ۵۰ شاخص عمومی ارزیابی می شود که در این میان به خاطر عدم ارایه برخی از مستندات مربوط به محورها و شاخص ها از سوی واحدهای ستاد، متاسفانه امتیازات قابل قبولی سازمان در این شاخص ها کسب نکرد. بنابراین حوزه ارزیابی عملکرد سازمان با توجه به تعامل سازنده با واحدهای مورد نظر ضعف های مربوطه را در سال جاری مرتفع نمود.»

بازرس مدیرعامل سازمان افزود: «اگر امسال بخواهیم در خودارزیابی عملکرد این شش محور فوق الاشاره از موقعیت برتر و امتیاز بالا برخوردار باشیم، لازم و ضروریست که همه مدیران کل در ستاد و بنادر تابعه با جدیت تلاش و در زمان مناسب اقدام به تکمیل فرم ها؛ وارد کردن داده ها و انجام محاسبات و پیوست نمودن مستندات معتبر و نهایتاً اقدام عاجل را به عمل آورند.»

او تاکید کرد: «از آنجایی که امتیاز ارزیابی عملکرد سال ۹۵ سازمان از مجموع میانگین امتیازات و نمرات بنادر در استان ها تاثیرپذیر می باشد، ضروری است که هم معاونت های سازمان و هم مدیران بنادر، نکات و موارد بیان شده در مورد ارزیابی عملکرد واحدهای تحت پوشش را با جدیت تمام از طریق نمایندگان حوزه خود تا حصول نتیجه پیگیری نمایند.»

او با بیان این که آماده سازی برای واگذاری واحدهای عملیاتی و خدماتی دستگاه های عملیاتی و اجرایی ضعیف بوده، گفت: «سه معاونتی که در آن دخیل هستند بندری، دریایی و مهندسی و از مجموع امتیاز حدود ۵۰ درصد آن را به دست آوردیم.»

به گفته علی اکبری در خصوص عدم کسب امتیاز لازم توسط برخی از واحدهای ستادی سازمان بنادر خاطر نشان ساخت: «به هر حال این موضوع هشدار است برای ما که امسال و سال های بعد با دقت کامل تر مستندات معتبر درخواستی را در سامانه بارگذاری و موارد را پیگیری نماییم تا نتیجه مطلوب حاصل شود.»

این مقام مسئول افزود: «استانداردسازی باید بر اساس اعلام نظر سازمان امور اداری و استخدامی انجام شود و ما باید عیب های خود را برطرف کنیم تا امتیاز کامل محورها را به دست آوریم.»

علی اکبری اعلام نمود با یکپارچه سازی فرآیند ارزیابی عملکرد سازمان با توجه به خرید نرم افزار ارزیابی عملکرد، طراحی سامانه مدیریت عملکرد (برای ستاد و بنادر کشور)، نصب نرم افزار و راه اندازی سامانه الکترونیکی مدیریت عملکرد که برای اولین بار که در سال ۹۴ و ۹۵ صورت گرفت؛ این موضوع در کسب رتبه برتر سازمان تاثیر زیادی داشته است.

او گفت: «به منظور ارزیابی عملکرد ادواری سازمان از طریق سامانه یکپارچه الکترونیکی اکنون ۳۰ حساب کاربری ایجاد شده و حدود ۴۰ کارشناس در بنادر و سازمان آموزش دیدند، که از مجموع حساب کاربری ها: ۱۶ حساب کاربری برای واحدهای استانی و ۱۴ حساب کاربری برای ستاد مرکزی توسط شرکت مجری سامانه مدیریت عملکرد سازمان ایجاد و آموزش های لازم داده شد. اگر امسال نیز این موارد رعایت شود موقعیت سازمان بر اساس شاخص های اختصاصی و عمومی خیلی بهتر خواهد شد.»

او همچنین در خصوص شاخص های ارزیابی عملکرد داخلی سازمان گفت: «در سال ۹۵ برای شاخص های ۲۹ گانه بنادر که به صورت آزمایشی ارزیابی می شود تاکنون ۱۰ کارگاه آموزشی در کل بنادر برگزار شد که حدود ۳۰۰ نفر از کارشناسان آموزش دیدند. همچنین تعداد شش جلسه کمیته مدیریت عملکرد و چهار کارگاه آموزشی و دو همایش برای هماهنگ سازی و رفع مشکلات و نقاط ضعف احتمالی در آذرماه گذشته و همچنین در ۱۴ و ۱۵ اسفند آخرین همایش برگزار گردید. ضمناً سه جلسه کارشناسی مشترک

می کنند حدود ۲۹ هزار و ۶۷۶ مورد است. مثلاً اطلاعات را برای سامانه سوخت فرستادیم و سامانه برای آن ها سوخت اختصاص داده است.»

او با اشاره به این که برای اجازه حرکت کشتی یک گروه پاس کشتی از سازمان های مختلف قرار می گیرند، گفت: «اقدامی که انجام می شود این است که اجازه حرکت به صورت الکترونیکی صادر می شود و قابلیت ارایه دارد و قابلیت استعلام از کشورهای خارجی را نیز دارد.»

آیایی افزود: «بر اساس کنوانسیون SSCW برای تمام دریانوردان مدارکی را ارایه می کنیم، در تمام بنادر کشور نقاط پرترسک معتمد داریم و به هر نفر توکن اختصاص دادیم. بر این اساس زیرساخت های صدور کارت هوشمند را ایجاد کردیم و طبیعتاً اثر انگشت کلیه دریانوردان را ثبت و ضبط می کنیم. افزایش ضریب امنیتی بسیار بالا رفته، تردد دریانوردان روی شناورهای مختلف نیز به سهولت انجام می شود.»

به گفته او استاندارد EKO استفاده شده و بر اساس این صدور گواهینامه دریانوردی انجام می شود که مانند گذرنامه ها هستند و فقط در بخش دریا اجازه عبور دارند.



گزارش بازرس مدیرعامل و مسئول ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات سازمان بنادر و دریانوردی:

## ارزیابی عملکرد سازمان بنادر در ترازوی سازمان اداری و استخدامی کشور

علی جان علی اکبری بازرس مدیرعامل و مسئول ارزیابی عملکرد و پاسخگویی به شکایات سازمان بنادر و دریانوردی در این همایش با اشاره به ارزیابی عملکرد شاخص های اختصاصی ۲۹ گانه بنادر گفت: «این شاخص ها امسال به صورت آزمایشی در حال انجام است و نتیجه نهایی آن در خرداد سال ۱۳۹۶ مشخص خواهد شد.»

علی اکبری ادامه داد: «ما بر اساس ماده ۸۱ و ۸۲ از فصل ۱۱ قانون مدیریت خدمات کشوری، مکلفیم بر اساس آئین نامه ای که با پیشنهاد سازمان مدیریت به تصویب هیات محترم وزیران رسیده است؛ عملکرد ادواری سازمان بنادر را در سه سطح، ستاد، مدیران و کارمندان را طبق شاخص های عمومی و اختصاصی تکلیفی دولت، سنجش و ارزیابی نموده و گزارشات لازم را همراه مستندات مرتبط، تهیه و به سازمان امور اداری و استخدامی کشور اعلام نماییم. نهایتاً سازمان مذکور پس از بررسی مستندات و گزارش های ارسالی سازمان بنادر و سایر دستگاه های اجرایی دولت، دستگاه های برتر برای جشنواره شهید رجایی، مشخص و اعلام خواهد نمود.»

علی اکبری افزود: «از تعداد ۱۰ دسته شاخص اصلی نظام ارزیابی عملکرد در سازمان بنادر و دریانوردی؛ چهار دسته شاخص توسط



استانداردسازی باید بر اساس اعلام نظر سازمان اداری و استخدامی انجام شود و ما باید ضعف های خود را برطرف کنیم تا امتیاز کامل محورها را به دست آوریم.

اضافه نخواهد شد. در راستای سیاست‌ها و تدابیر و خط‌مشی‌های مدیریت سازمان بنادر پیش‌خواهیم رفت و عضوی از خانواده سازمان بنادر هستیم.

### استفاده کامل از توان نیروهای درون سازمانی

در این مدت کوتاهی که به سازمان آمده‌ام با چند تن از مدیران عزیز که صحبت می‌کردم دیدگاه آن‌ها بر این بود که نگرانی از ناجا و دستگاه‌های مربوطه قرار است به جمع ما اضافه شود، اما بنده صراحتاً در همین جا اعلام می‌کنم که به دستور و تاکید جناب سعیدنژاد هیچ شخص دیگری به مجموعه ما اضافه نخواهد شد و ما از توان نیروهای سازمان استفاده خواهیم کرد. به یاری خدا در این دو ماهی که وارد سازمان بنادر شدم و با تحقیقات و مطالعاتی که انجام دادم متوجه شدم که پتانسیل نیروهای ما بسیار بالاست و در مجموعه ما، نیروهای کارآمد زیادی با سطح سواد و آموزش بالا وجود دارند و ما تغییر خاصی در مجموعه انجام نخواهیم داد. فقط اتفاقی که افتاده این است که بنده با یونیفرم نظامی به این جمع اضافه شدم. در واقع شرح وظایف ما همان است که بود و ما در پیشبرد کارها همان سیاست گذشته را دنبال خواهیم کرد. فقط این که مراتب، یگان ما می‌خواهد از جایگاه قانونی خود برخوردار باشد. ما دستورالعمل‌هایی داریم که خدمت شما عرض خواهیم کرد. یکی تشکیل یگان حفاظت مختص سازمان بنادر و دریانوردی است که بند، بند مفاد آن را با کمک همکاران در سازمان پیش خواهیم برد. همچنین ما دستورالعملی داریم به نام دستورالعمل انضباطی در دستگاه‌های اجرایی و آن این است که چون نیروهای ما پرسنل یونیفرم پوش هستند شکل و شمایل یونیفرم آن با آرم و درجه و نشان‌های آن باید در کمیسیون نظارت کشور مصوب شود. بنده در یک سی دی، نوع لباس پرسنل خودمان را به اداره مربوطه ارائه کردم، آن‌ها معتقد بودند که بخشی از نوع شکل لباس‌های پرسنل ما با یونیفرم نیروی دریایی و هوایی جمهوری اسلامی ایران مشترک است و باید مستقل باشد. ما به آن‌ها پاسخ دادیم که ما سه نوع لباس داریم، با این حال تاکید ما بر این بود که همین لباسی که داریم مصوب شود و آن‌ها قبول کردند.

### برون‌سپاری پرسنل گارد و نگهبانی

نکته بعدی این که بحثی که از طرف معاون برنامه ریزی سازمان مطرح شد این بود که قرار است تعداد هزار و ۲۰۰ نفر از پرسنل گارد و نگهبانی در بنادر برون‌سپاری شود. صراحت قانون در دو بند، در این مورد ارائه شده است. بند ۱ ماده ۸ می‌گوید: «ساختار سازمانی و جدول سازمانی نیروی انسانی یگان، با لحاظ شاخص‌های مربوط به نوع مأموریت، وظایف، فعالیت به حوزه استحفاظی و گستره حفاظت توسط دستگاه وزارت کشور با همکاری ناجا تهیه و برای تصویب به سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور ارسال می‌شود.» در بند ۲ آمده است: «سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور نسبت به پیش‌بینی تشکیلات بودجه پست‌های سازمانی و ردیف استخدامی تمامی کارکنان یگان در ساختار دستگاه اقدام می‌نماید که این را نماینده سازمان مدیریت هم امضا کرده، پس قطعاً مجوز استخدام نیرو هم به ما خواهد داد که این یک حرکت رو به جلو است.»

نکات دیگری که باید به اطلاع شما برسانم این است که: «به دنبال اخذ سهمیه سربازی برای سازمان بنادر هستیم، همچنین به دنبال مجوز حمل سلاح و بیمه مأموران که اگر در هنگام مأموریت در بنادر حادثه‌ای برایشان پیش آمد مسئولیت به عهده سازمان نباشد و خود همان اداره بیمه طرف حساب نیروها و مأموران ما باشد. امیدوارم که در روزها و ماه‌های آتی تعامل ما روز به روز با سازمان بنادر بیشتر شود.»

با دفتر فاوا برای هماهنگی‌ها و پشتیبانی لازم در راستای فرآیند ارزیابی عملکرد سازمان برگزار شد.»

بازرس مدیرعامل و مسئول ارزیابی عملکرد سازمان اعلام نمود: «اولاً حوزه بازرسی، ارزیابی عملکرد و پاسخ‌گویی به شکایات سازمان تلاش می‌کند تا در فرآیند خود ارزیابی عملکرد شاخص‌های عمومی و اختصاصی سال ۱۳۹۵ خلاهای موجود را رفع و فرآیند ارزیابی عملکرد ارتقاء و بهبود دهد. ثانیاً از کلیه مدیران ستاد و بنادر انتظار می‌رود با عنایت به این که در سال ۹۵ امتیازات ارزیابی بنادر کشور در رتبه ستاد نیز در سطح کشور تأثیرگذار است نهایت همکاری لازم را با نمایندگان ارزیابی عملکرد سازمان بنادر داشته باشند که این موضوع مستلزم فعال نمودن کمیته‌های تخصصی ارزیابی عملکرد با مشارکت و مساعدت معاونین، مدیران کل ستاد و مدیران کل بنادر تابعه است.»

او در پایان افزود: «از الان تا اواسط اردیبهشت ۱۳۹۶ باید مستندات وارد سامانه ارزیابی عملکرد سازمان شود، اگر بنادر خوب عمل نماید و ستاد عملکرد خوبی نداشته باشد و یا بالعکس، در نهایت معدل امتیازات سازمان پایین خواهد آمد. بنابراین همه باید همکاری کنند تا مقام برتری سازمان حفظ و مجدداً تکرار نشود. ان شاء الله.»



جعفر اطمانی فرمانده یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی

## توان بسیار بالای پرسنل گارد و نگهبانی سازمان بنادر و دریانوردی

همان‌طور که مستحضر هستید دستورالعمل تشکیل یگان حفاظت در دستگاه اجرایی در تاریخ پنجم تیرماه ۱۳۷۹ توسط ستاد کل نیروهای مسلح تهیه شده و به تصویب مقام معظم رهبری رسیده است. هم‌زمان در قانون برنامه سوم، چهارم و پنجم توسعه کشور به این موضوع اشاره شده است و با هدف سامان‌دهی یگان‌های مسلح در دستگاه‌های اجرایی توسعه امنیت و واگذاری بخشی از وظایف انتظامی و حفاظتی ناجا به منظور حفاظت از اماکن، کالاهای، تاسیسات و انجام اجرائیات حوزه استحفاظی در نظارت بر سواحل و رودخانه‌های قابل کشتیرانی با شرح وظایف ۲۴ گانه که در برخی از موارد آن ابهاماتی وجود دارد که در قالب گزارش به استحضار مدیرعامل سازمان بنادر خواهیم رساند. موضوع تشکیل یگان با تعامل مدیرعامل سازمان با ستاد کل ناجا در تاریخ ۲۷ دی ماه ۱۳۹۵ محقق شد. بر اساس این دستورالعمل، بنده در تابعیت ۱۰۰ درصدی سازمان بنادر هستیم، مگر در مواقع خاص که با یگان‌های مسلح بر اساس مصوبات شورای امنیتی کشور، آن هم در حوزه سرزمینی خود تعامل خواهیم داشت. با آمدن من به سازمان هیچ نیروی دیگری از هیچ‌یک از یگان‌های دیگر به این مجموعه



پتانسیل نیروهای ما بسیار بالاست و در مجموعه ما، نیروهای کارآمد زیادی با سطح سواد و آموزش بالا وجود دارند و ما تغییر خاصی در مجموعه انجام نخواهیم داد.



## نقش کلیدی بندر چابهار در توسعه سواحل مکران و محور شرق

اگر چه تمام ارکان قانون گذاری، برنامه ریزی، اجرایی و عملیاتی کشور بر توسعه سواحل مکران و به ویژه بندر چابهار تاکید دارند و البته تمام امکانات در اختیار را برای تحقق این امر بسیج کرده اند، با وجود این در چند سال گذشته فراز و فرودهایی برای پیشبرد این طرح عظیم توسعه ای وجود داشته که برخی از آن ها را در گفتگو با جلیل اسلامی، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی مطرح کرده ایم. موضوعاتی چون فرایند سرمایه گذاری و تامین مالی داخلی و خارجی، اهمیت بهره برداری از فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار و برنامه های پیش رو محورهای کلیدی این گفت و گو هستند که در ادامه می خوانید:

در سوم خرداد ۱۳۹۵ هم تفاهم نامه فاینانس ۱۵۰ میلیون دلاری و هم قرارداد اپراتوری و سرمایه گذاری بین مقامات دو کشور امضا شد.

دلایل علاقه مندی شرکت ها و مقامات هندی از جنبه های سیاسی و اقتصادی برای سرمایه گذاری در چابهار چیست؟ این سرمایه گذاری تامین کننده چه بخشی از استراتژی برای آن هاست و با چه عبارت دیگر، از این سرمایه گذاری چه منافع و مزایایی را عاید خود می کنند؟

از نظر طرف هندی سرمایه گذاری در چابهار هم از دیدگاه اقتصادی بسیار پرارزش و مثرتر است و هم از دیدگاه سیاسی بسیار حساس و حائز اهمیت است. از نظر اقتصادی طی بررسی های متعددی که از سوی کشورهای مختلف در این زمینه به عمل آمده و از جمله مطالعات اتاق بازرگانی و صنایع و معادن کشور افغانستان، نتیجه به دست آمده از این مطالعات نشان می دهد که هزینه حمل یک کانتینر ۲۰ فوتی به افغانستان از طریق چابهار حدود هزار دلار ارزان تر از مسیر کراچی و یا از مسیر بندرعباس است. از نظر بعد مسافت و فاصله نیز بندر چابهار در مقایسه با

لطفا نظرتان را درباره فرایند و شرایط همکاری با شرکت ها یا مقامات هندی و این که این فرایند چه قدر زمان برده است تا به تفاهم نامه و قرارداد تبدیل شود بیان کنید؟

سابقه مشارکت هند در طرح توسعه بندر چابهار به حدود ۱۴ سال قبل باز می گردد، ایران و هند در ابتدا در سال ۱۳۸۲ موافقت کردند که طرح توسعه بندر چابهار را به طور مشترک انجام دهند که در این رابطه شرکت لیلاند مطالعات اولیه را انجام داد اما از سال ۱۳۹۲ مجددا مذاکرات به طور جدی، از سر گرفته شد و هیات های کارشناسی متعددی از سوی طرف هندی به ایران اعزام شدند. حاصل این مذاکرات این بود که نهایتاً در اردیبهشت ماه سال ۱۳۹۴ ایران و هند یک تفاهم نامه با عنوان «یادداشت تفاهم مشارکت هند در طرح توسعه بندر چابهار» امضا کردند که به قرارداد سرمایه گذاری و اپراتوری و فاینانس منتهی شد تعیین جزئیات مربوط به قرارداد مذکور مستلزم برگزاری نشست های کارشناسی متعدد بین دو طرف بود. مذاکرات مذکور حدود یک سال طول کشید و طی چندین دور مذاکرات سنگین و طولانی در ایران و کشور هند نهایتاً

”

از نظر طرف هندی سرمایه گذاری در چابهار هم از دیدگاه اقتصادی بسیار پرارزش و مثرتر است و هم از دیدگاه سیاسی بسیار حساس و حائز اهمیت است.

در فضای خوبی انجام شد، مباحث فنی و تخصصی در حوزه‌های مختلف نیز مطرح می‌شد و تیم کارشناسی طرف ایرانی با در نظر گرفتن کلیه جوانب امر جلسات کارشناسی را اداره می‌کردند و توانستند امتیازات قابل ملاحظه‌ای هم کسب کنند که برای کشور و برای این پروژه، بسیار حیاتی و مهم تلقی می‌شود.

#### راه‌اندازی فاز یک چه ظرفیتی را برای ایران می‌سازد؟

در پایان فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار که شامل ساخت اسکله‌های کانتینری و چندمنظوره است، ظرفیت هشت ونیم میلیون تن فراهم خواهد شد. البته در فازهای بعدی و با تکمیل طرح توسعه در بندر چابهار این ظرفیت به ۸۶ میلیون تن خواهد رسید.

#### لطف‌ها در مورد تعهدات دو طرف، زمان اجرا و مدت طرح و سایر موارد مرتبط با توسعه فاز یک را توضیح دهید.

همه موارد مطابق با آن چه که در قرارداد پیش بینی شده، در حال انجام است و اسکله‌های مورد نظر آماده تحویل است، آن چه که بار دیگر گوشزد کردن آن از اهمیت بسزایی برخوردار است این که، هندی‌ها هیچ دخالتی در توسعه زیرساخت‌های بندر شهید بهشتی چابهار ندارند، آن‌ها متعهد به انجام یک فقره سرمایه‌گذاری به میزان ۸۵ میلیون دلار تجهیزات برای این بندر هستند و به مدت ۱۰ سال عملیات اپراتوری آن را به عهده می‌گیرند و سپس تجهیزات را به طرف ایرانی واگذار می‌کنند و از بندر خارج می‌شوند مگر آن که در آن زمان بین دو طرف توافق دیگری حاصل شود. شایان ذکر است که حتی در خصوص نیروهای انسانی سطوح کاری و عملیاتی نیز، تماما از منابع انسانی طرف ایرانی استفاده خواهد شد و این موضوع می‌تواند کمک مناسبی به حل معضل بیکاری در آن منطقه باشد. در یک مرحله دیگر هندی‌ها متعهد به فاینانس ۱۵۰ میلیون دلاری در فازهای بعدی بندر شهید بهشتی هستند که آن نیز به صورت دقیق تدوین شده و مورد توافق و از موضوعات قرارداد است.

#### سرمایه‌گذاری کنونی در فاز یک است. چه برنامه‌هایی برای فازهای دیگر دارید؟

طراحی و برنامه‌ریزی‌های لازم برای طرح توسعه بندر چابهار تنها در یک فاز خلاصه نمی‌شود بلکه فازبندی این طرح ادامه خواهد داشت و با توجه به پتانسیل موجود در این بندر و شرایط ایده‌آل این بندر تلاش سازمان بنادر و دریانوردی بر این است که از حداکثر توان قابل دستیابی این منطقه بهره‌برداری لازم صورت پذیرد. به همین منظور مذاکراتی با طرف‌های خارجی علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری در این پروژه صورت پذیرفته است. به غیر از هندوستان که قبلاً مشروحا توضیح داده شد، کشورهای دیگری برای توسعه فازهای ۲ و ۳ بندر شهید بهشتی چابهار اعلام آمادگی کرده‌اند که بعد از این که اطلاعات اولیه در مورد شرایط سرمایه‌گذاری و مذاکرات اولیه با این کشورها تبادل شد این مطلب رسانه‌ای می‌شود. نکته قابل تأکید این است که فرصت سرمایه‌گذاری در بندر شهید بهشتی چابهار چه برای دیگر سرمایه‌گذاران خارجی از سایر کشورها و چه برای هموطنان فراهم است و سازمان بنادر و دریانوردی نیز به دلیل رسالتی که دارد از تمامی ظرفیت‌ها و توان خود برای همکاری با سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی استفاده

بندر کراچی حدود ۸۰۰ کیلومتر به افغانستان نزدیک‌تر است که این امر مدت زمان حمل کالا در این مسیر را نیز به طور چشمگیر و قابل ملاحظه‌ای کاهش می‌دهد که این موضوع به خودی خود عامل بسیار مهمی به شمار می‌رود. چرا که تاجری که قصد حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر را دارد تنها به این عوامل اصلی یعنی هزینه تمام شده و مدت زمان صرف شده برای جابجایی کالا با حساسیت بیشتری توجه می‌کند. بنابراین بدون تردید می‌توان گفت که چابهار از این نظر که هم فاصله کمتری با مقاصد مورد نظر تجار منطقه دارد و هم هزینه حمل کالا از طریق این بندر بسیار ارزان‌تر و مناسب‌تر است، یک دسترسی منحصر به فرد برای هندی‌ها به بازار افغانستان و دسترسی بسیار عالی و مناسب برای افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی فراهم می‌آورد. از سوی دیگر عمق زیاد در بندر چابهار که شرایط و فضای مناسبی برای پهلوگیری شناورهای با درافت بالاتر را فراهم می‌سازد یکی دیگر از مزیت‌های نسبی این بندر نسبت به بنادر دیگر از جمله بندر گوادر است. در خصوص جنبه‌های سیاسی مورد نظر طرف هندی برای استفاده از بندر چابهار نیز باید این موضوع را مورد نظر قرار دهد که خوشبختانه روابط سیاسی بین جمهوری اسلامی ایران و هندوستان همواره دوستانه و خوب بوده است. در مقابل روابط هند با برخی کشورهای منطقه در برهه‌های زمانی مختلف متغیر بوده و در مورد مسائل مختلف چالش‌هایی برای طرف هندی ایجاد کرده است که تمایل هندی‌ها برای تعامل و همکاری با ایران را افزایش داده و منجر به ایجاد روابط دوستانه بیشتر با ایران شده است.

**دلایل و عواملی که باعث پیشرفت نکردن مشارکت شرکت‌ها و مقامات هندی طی این چند دهه برای سرمایه‌گذاری در چابهار بود را در چه می‌دانید؟**  
در خصوص نتیجه نگرفتن در کوتاه مدت و مشارکت نکردن اولیه طرف هندی باید بدانیم که تنها یک دلیل وجود نداشت، بلکه عوامل متعددی در این امر دخیل بوده‌اند. از یک سو شرایط متغیر بین‌المللی سیاسی و اقتصادی هر یک از دو طرف در برهه‌های مختلف زمانی بر روی مذاکرات تأثیرگذار بود، از سوی دیگر مدت قرارداد و حجم سرمایه‌گذاری هندی‌ها به عنوان یک فعالیت بلندمدت اقتصادی بررسی دقیق جوانب امر را در یک پروسه معمولی ایجاد می‌کرد و علاوه بر آن نوع و شیوه مذاکره با طرف هندی که به نوبه خود بسیار متفاوت، پیچیده و زمان‌بر بود. در طول زمان و با تعامل به وجود آمده با طرف هندی و همچنین بر اساس تجربیات حاصل از مذاکرات و مراودات طولانی با طرف هندی چه با بخش خصوصی و چه با بخش دولتی به این نتیجه رسیدیم که طرف هندی بسیار با احتیاط پیش می‌رود و طبعاً تمام تلاش و مساعی خود را می‌کند که به سود و بهره حداکثری در مذاکرات دست یابد. بنابراین با این رویکرد وارد مذاکرات می‌شدند که حداکثر امتیازات ممکن را از طرف مقابل کسب کنند و حداقل امتیاز ممکن را به طرف مقابل بدهند و از طرف دیگر طرف ایرانی نیز منافع ملی خود را در نظر داشت. در مجموع باید این نکته را مدنظر قرار دهیم که تعامل با کشورهایمانند هندوستان اگر چه امکان‌پذیر و ثمربخش است اما مستلزم صرف وقت زیاد است و باید در این خصوص حوصله به خرج داد تا به نتیجه مطلوب که همان نتیجه برد-برد برای دو طرف است دست یافت. در تمام طول مدت مذاکرات با طرف هندی که انصافاً



در پایان فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار که شامل ساخت اسکله‌های کانتینری و چندمنظوره است، ظرفیت هشت ونیم میلیون تن فراهم خواهد شد.



خواهد کرد.

**با توجه به این پیشرفت‌ها، آینده چابهار را به عنوان بخش مهمی از سواحل مکران و اتصال محور شرق چه طور ارزیابی می‌کنید و چه برنامه‌های دیگری برای توسعه سواحل مکران در دست اجرا دارد؟**

بندر چابهار با سایر بنادر کشور تفاوت‌های عمده‌ای دارد؛ این بندر به لحاظ ژئواکونومیک از اهمیت بسزایی برخوردار است. قرار گرفتن در شاهراه مسیر کریدور بین‌المللی و ترانزیتی شمال-جنوب این بندر را که تنها بندر اقیانوسی کشور محسوب می‌شود به یک بندر استراتژیک تبدیل کرده است. دارا بودن عمق مناسب در کنار اسکله‌های این بندر، لزوم فراهم نمودن تسهیلات و امکانات لازم برای پهلوگیری شناورهایی با آب‌خور بالا از قبیل کشتی‌های پاناما کس و پست پاناما کس را دو چندان می‌کند. طرح توسعه بندر چابهار با فازهای مختلف تدوین شده است تا بتوان به اهداف بالا دست یافت. همجواری بندر چابهار با منطقه آزاد تجاری-صنعتی یکی دیگر از امتیازات موجود در این بندر است که شرایط و پتانسیل ایجاد و توسعه صنایع مادر در این منطقه را فراهم می‌کند. بدیهی است که توسعه بندر چابهار نقش عمده‌ای در توسعه و پیشرفت سواحل مکران و محور شرق دارد.

در سطح ملی، ایجاد اشتغال برای ساکنان منطقه، توسعه روزافزون منطقه، بهبود شرایط زندگی در منطقه، و در سطح فراملی توسعه روابط بین‌المللی، جذب سرمایه‌گذاران خارجی از بخش خصوصی و معرفی بیشتر این بندر در جوامع بین‌المللی بندری و دریایی از اهداف و رویکردهای مهم و کلان سازمان بنادر و دریانوردی است. در همین راستا و به منظور دستیابی به اهداف مذکور موافقت‌نامه‌ای با عنوان «موافقت‌نامه تاسیس دالان حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی» معروف به «موافقت‌نامه سه جانبه ترانزیتی چابهار» بین جمهوری اسلامی ایران، هند و افغانستان با محوریت بندر چابهار به عنوان نقطه کانونی حمل و نقل و ترانزیت کالا بین سه کشور متعاقد، در خردادماه سال ۱۳۹۵ منعقد شد که نقطه عطفی در زمینه توسعه روابط با کشورهای تاثیرگذار منطقه یعنی هندوستان و افغانستان محسوب می‌شود.

به منظور اجرایی‌سازی این موافقت‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی قصد دارد تا به عنوان متولی اجرای این موافقت‌نامه در ایران، کارگروه ملی اجرایی‌سازی موافقت‌نامه را تشکیل دهد که این کارگروه از مقامات، مسئولان و مدیران ذی‌ربط در حوزه بندری و دریایی، جاده‌ای، ریلی، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه، گمرک، منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار، مرزبانی ناجا و سایر نهاد‌های مربوطه تشکیل می‌شود. به همین منظور نخستین نشست کارگروه مذکور در روز یکشنبه بیست و هفتم فروردین ماه سال ۱۳۹۵ با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد که در این نشست نمایندگان ارگان‌های مختلف به بررسی مشکلات و مسائل موجود در زمینه توسعه بندر چابهار و راهکارهای افزایش حجم ترافیک کالا در این بندر و سایر موضوعات مرتبط با این بندر پرداختند. در جریان این نشست کلیه اعضای شرکت‌کننده به بیان دیدگاه‌ها، مسائل و مشکلات موجود در حوزه‌های مختلف پرداختند و راهکارها و راه‌حل‌هایی نیز برای مقابله با چالش‌های موجود مطرح شد و در پایان جلسه نیز مقرر شد که کمیته کارشناسی متشکل از نمایندگان کلیه ارگان‌های ذی‌ربط در اسرع

وقت تشکیل شود و موانع و مشکلات موجود شمرده شود و هر کدام از نهاد‌های مرتبط به سهم خود برای رفع این موانع گام مثبتی بردارد. خروجی این نشست تعامل و هم‌افزایی بسیار مثبت کلیه ارگان‌های مرتبط را به دنبال خواهد داشت که همین تعامل می‌تواند چشم‌انداز بسیار روشنی در زمینه توسعه و پیشرفت بندر و مرتفع نمودن مشکلات موجود ارائه کند. از سوی دیگر و به منظور محقق نمودن اهداف موجود در مفاد این موافقت‌نامه که توسعه بندر چابهار و بهره‌برداری از پتانسیل‌ها و توانمندی‌های این بندر در راس اهداف آن است، سازمان بنادر و دریانوردی نیز نخستین نشست کارگروه ملی اجرایی‌سازی موافقت‌نامه را با حضور نمایندگان تمامی سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی مرتبط با موضوع، همچون گمرک جمهوری اسلامی، راه‌آهن، سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای و... برگزار کرد. طبق برنامه‌ریزی‌های به عمل آمده مقرر شده است همایشی تحت عنوان همایش معرفی پتانسیل‌های بندر چابهار، با هدف آشنایی بیشتر با ظرفیت‌های عملیاتی، طرح‌های توسعه‌ای و پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری در این بندر با حضور نمایندگان بخش خصوصی از کشورهای ایران، هندوستان، افغانستان و همچنین کشورهای ژاپن، کره جنوبی، سنگاپور، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان، روسیه، ارمنستان، آذربایجان و قزاقستان در بندر چابهار در نیمه اول سال ۱۳۹۶ برگزار شود. برگزاری این گونه نشست‌ها به معرفی هرچه بهتر و بیشتر پتانسیل‌ها و مزایای استفاده از قابلیت‌های این بندر و در نتیجه به جذب سرمایه‌گذاران خارجی می‌شود. همان گونه که پیش از این گفته شد در سال‌های اخیر علاوه بر کشور هندوستان، چند کشور دیگر نیز تمایل خود نسبت به سرمایه‌گذاری و فعالیت در این بندر را ابراز کرده‌اند که در حال حاضر مذاکره با برخی از این کشورها در زمینه نحوه همکاری‌ها در جریان است. با توجه به فرمایشات مقام معظم رهبری و استفاده از رهنمودهای معظم له و همچنین با عنایت به تاکید مکرر مقامات و مدیران ارشد کشوری از جمله مقام عالی وزارت راه و شهرسازی مبنی بر تلاش همه جانبه در زمینه توسعه و تقویت هر چه بیشتر بندر چابهار و فعال‌سازی این بندر و در راستای سیاست‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه بنیادی و تقویت زیرساخت‌های این بندر در دستور کار سازمان قرار گرفت که این مهم با تلاش بی‌شائبه کلیه آحاد سازمانی مطابق برنامه زمان‌بندی از پیش تعیین شده و بر اساس طرح توسعه‌فازبندی شده در حال محقق شدن است. تلاش سازمان بنادر و دریانوردی بر این است که با استفاده از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های موجود طرح توسعه این بندر را به بهترین نحو و در کمترین زمان ممکن اجرایی کند. بدون شک از نظر سازمان بنادر و دریانوردی، اهمیت توسعه این بندر، تقویت قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی و بالفعل کردن توانمندی‌ها و پتانسیل‌های بالقوه منطقه را امری اجتناب‌ناپذیر می‌کند. رسیدن به این اهداف و همچنین دستیابی به اهدافی از قبیل افزایش نقش و سهم بندر چابهار در تجارت منطقه‌ای، بین‌المللی و ترانزیت کالا و همچنین ارتقای عملکرد بندر چابهار تا حد یک مگاپورت در راستای تبدیل آن به یک بندر هاب در منطقه، مستلزم جذب سرمایه‌گذاران خارجی و فراهم نمودن زمینه مناسب برای سرمایه‌گذاران و ایجاد فضای رقابتی در این خصوص است.

”

کشورهای دیگری برای توسعه فازهای ۲ و ۳ بندر شهید بهشتی چابهار اعلام آمادگی کرده‌اند که بعد از این که اطلاعات اولیه در مورد شرایط سرمایه‌گذاری و مذاکرات اولیه با این کشورها تبادل شد این مطلب رسانه‌ای می‌شود.



محمد راستاد معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد:

## بندر توسعه یافته چابهار، عملیات دریایی ایمن و سازگار با محیط زیست دریایی

توسعه بندر چابهار نویدبخش آینده‌ای روشن برای حمل و نقل دریایی کشور است. بندری که از نظر دسترسی دریایی و یسکرانه‌ای، شرایط ویژه و منحصر به فردی دارد. نزدیک بودن به مسیر تجارت دریایی شرق - غرب در مقایسه با سایر بنادر کشور، مزیت ویژه‌ای برای بندر چابهار محسوب می‌شود. محدوده بازار بندر چابهار، نه تنها شامل بازارهای داخلی، بلکه کشورهای مجاور فاقد دسترسی به آب‌های آزاد است. بنابراین این بندر به صورت بالقوه می‌تواند نقطه کانونی ترانزیت کالا در محور شرق باشد. با این اوصاف، برنامه‌ریزی راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه و تجهیز بندر چابهار، بسیار هوشمندانه بوده که اکنون و با تکمیل فاز نخست طرح توسعه، در مرحله بهره‌برداری از آن قرار گرفته‌ایم.

یکی از محدودیت‌هایی که بندر چابهار با آن مواجه است، قرار داشتن در معرض بادهای موسمی و ایجاد مانع برای عملیات دریایی در مقاطعی از سال بود. در همین راستا، بخش مهمی از توسعه بندر، به اصلاح زیرساخت‌های دریایی اختصاص یافت. تطویل موج شکن بندر چابهار به گونه‌ای طراحی و اجرا شد، تا در تمام ایام سال و در هر شرایط جوی و دریایی، امکان ورود و خروج بدون محدودیت کشتی‌ها فراهم باشد. برای تسهیل عملیات دریایی و امکان پذیرش کشتی‌های بزرگ، بخش مهم دیگری از طرح توسعه بندر چابهار، عملیات لایروبی احداثی بوده است که با استفاده از توانمندی متخصصان داخلی طراحی و اجرا شد.

بدیهی است که توسعه یک بندر، مستلزم تامین تجهیزات بندری و دریایی متناسب با ظرفیت‌های جدید ایجاد شده است. علاوه بر بخش بندری که تامین تجهیزات استراتژیک در دستور کار قرار گرفته و بخشی از آن‌ها وارد بندر شده است، تجهیزات دریایی متناسب با ظرفیت ایجاد شده برای تردد کشتی‌های بزرگ نیز در دست تهیه است. در رابطه با عملیات دریایی و تجهیزات مورد نیاز آن، یدک‌کش‌های با قدرت و توان بالا در اولویت قرار دارد. به علاوه تجهیزات دریایی تکمیلی شامل شناورهای راهنما، آتشخوار،

جستجو و نجات و لایروب نیز، به ناوگان دریایی بندر چابهار اضافه خواهد شد. پرسنل دریایی آموزش دیده و متبحر سازمان بنادر و دریانوردی، برای برنامه‌ریزی، هدایت و اجرای عملیات دریایی بندر بزرگ و توسعه یافته چابهار در آمادگی کامل قرار دارند و از این بابت این بندر قابل رقابت با بنادر شاخص منطقه خواهد بود. از دیگر اولویت‌های بخش دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در بندر چابهار، قرار داشتن در قالب و چارچوب مناسب و منطبق با الزامات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی برای تامین ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی است. بندری که قرار است به عنوان یک بندر مهم و کانونی و تنها بندر اقیانوسی کشور، در عرصه بین‌المللی نقش آفرینی کند، باید بتواند از جنبه شاخص‌های انطباق با مقررات دریایی، سرآمد بندر منطقه باشد. اکنون و با سازمان دهی کارگروه ویژه ممیزی IMO در معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، به دنبال ارتقا سیستماتیک و فرآیند محور شاخص‌های دریایی کشور در کلیه بنادر از جمله بندر مهم چابهار هستیم. یکی از موارد مهمی که می‌تواند منجر به ارتقا کیفیت خدمات دریایی در بندر چابهار باشد، آزادسازی این خدمات است که از جمله برنامه‌های راهبردی معاونت دریایی سازمان است. انتظار می‌رود پروژه آزادسازی خدمات دریایی که مطابق با روند متداول در بنادر توسعه یافته و مدرن جهان انجام می‌شود، منجر به افزایش رقابت پذیری بندر کشور شود.

در این مقطع حساس و غرورآفرین که موفق به تکمیل فاز نخست و در آستانه بهره‌برداری از طرح توسعه بندر چابهار قرار گرفته‌ایم، ضمن تبریک این موفقیت به جامعه دریایی و بندری کشور و تشکر از دست‌اندرکاران اجرای پروژه، امیدوارم که این بندر تاریخی بتواند محور ترانزیت شرق را شکوفا کرده و منجر به ایجاد اشتغال، درآمد و ارزش افزوده در زنجیره حمل و نقل و لجستیک و شکوفایی اقتصادی کشور به ویژه حوزه جنوب شرق و سواحل مکران شود.



انتظار می‌رود پروژه آزادسازی خدمات دریایی که مطابق با روند متداول در بندر توسعه یافته و مدرن جهان انجام می‌شود، منجر به افزایش رقابت پذیری بندر کشور شود.



گزارش معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی  
سازمان بنادر و دریانوردی از جزییات تحولات  
فنی و مهندسی تمهیدات بنادر اقیانوسی کشور

## چارچوب‌های فنی و قراردادی طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار

ترمینال‌های کانتینری و چندمنظوره به وسعت حدود ۶۴ هکتار، تامین ۱۶ دستگاه جرثقیل‌های کانتینری و محوطه‌ای، ساختمان‌های پشتیبانی و تاسیسات برقی و مکانیکی، دروازه‌های ورودی، خروجی و راه‌های دسترسی و دیگر موارد مرتبط با حدود ۸۴/۱۸ درصد پیشرفت فیزیکی و مالی تا اواسط فروردین ۱۳۹۶ به انجام رسیده است. با وجود استمرار فعالیت‌ها از سوی تمامی ارکان طرح به منظور تحقق و ادامه روند عملیات، مسائل و مشکلاتی از قبیل کمبود نقدینگی و تامین منابع مالی از محل منابع دولتی وجود دارد.

اقداماتی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با هدف افزایش ظرفیت سالانه تخلیه و بارگیری آن بندر تا شش میلیون تن (از ۲/۵ میلیون تن فعلی به ۸/۵ میلیون تن) به شرح زیر صورت پذیرفته است:  
فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار (طرح توسعه سواحل مکران) شامل اجرای موج‌شکن و دایک پیرامونی، لایروبی حدود ۱۵/۸ میلیون مترمکعب و احیای حدود ۲۰۳ هکتار، احداث دو پست اسکله کانتینری به طول ۷۴۰ متر و سه پست اسکله چندمنظوره به طول ۶۶۴ متر با ظرفیت ۵۰ تا ۱۰۰ هزار تن، ایجاد

### مشخصات قرارداد:

عنوان قرارداد: فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار

مبلغ اولیه: ۳۴۱،۹۱۰،۷۱۵ دلار

تاریخ شروع: ۱۳۸۶/۵/۲۵

مدت: ۱۰۰۰ روز

تمدید: ندارد

تاریخ پایان: ۱۳۹۵/۱۲/۳۰

مهندسین مشاور: سازه پردازی ایران

پیمانکار اصلی: قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا: (ص)

محدوده پروژه: بندر شهید بهشتی

### اهم اقدامات انجام شده در سال ۱۳۹۵

استحصال ۴۰ هکتار اراضی در محوطه فاز ۲

لایروبی باقیمانده به میزان ۳ میلیون مترمکعب

اتمام عملیات شمع‌کوبی به میزان ۲۱۵ عدد

تولید بلوک برای محوطه‌سازی و اجرای paving محوطه

انجام تراکم باقیمانده محوطه استحصالی

زیرسازی و روسازی محوطه‌های کانتینری و چندمنظوره

نصب فن‌در و بولارد و لدر اسکله‌ها

اجرای ساختمان‌های عملیاتی، انبار و دروازه‌های ورودی و خروجی و عملیات مخابراتی و صوتی و تصویری و پست‌های برق و ...

### پیشرفت اجرایی پروژه: ۸۴/۱۸ درصد

#### جدول فازها و ظرفیت نهایی

#### گزارش مالی پروژه

مبلغ پیمان: ۳۴۱ میلیون دلار

میزان اعتبار ناخالص برای بخش عملیات اجرایی: ۳۹۵ میلیون دلار

کارکرد پیمانکار تا صورت وضعیت شماره ۸۵ منتهی به ۳۳۵:۹۵/۱۱/۳۰ میلیون دلار

میزان پرداخت ریالی به صورت ناخالص تا صورت وضعیت شماره ۸۵ منتهی به ۵۱۶:۹۵/۱۱/۳۰ میلیارد تومان

## اهم اقدامات انجام شده در ۱۵ روز پایانی سال ۹۵

اتمام موج شکن سکوی بره دار استانتیکی با حجم عملیات سنگی ۱/۵ میلیون مترمکعب (۱۰۰ درصد)
اتمام دایک پیرامونی محوطه فاز یک به طول ۵۰۳۰ متر با حجم عمدتاً سنگ، ۱/۳ میلیون مترمکعب (۱۰۰ درصد)
استحصال حدود ۲۰۳ هکتار از طرح
اجرای اسکله کانتینری به طول ۷۴۰ متر با آبخور ۱۶ متر برای پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت ۱۰۰/۰۰۰ تن
اجرای اسکله چندمنظوره به طول ۶۶۴ متر (یک پست اسکله به طول ۲۸۴ متر با آبخور ۱۶ متر و دو پست اسکله به طول ۳۸۰ متر با آبخور ۱۴ متر)
اطاله اسکله چندمنظوره به طول ۳۰۰ متر با آبخور ۷ متر
توضیح این اسکله‌های چندمنظوره با آبخور ۱۶ متر برای پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت ۶۰/۰۰۰ تن و اسکله‌های چندمنظوره با آبخور ۱۴ متر برای پهلوگیری کشتی‌های با ظرفیت ۵۵/۰۰۰ تن است.
اجرای CBM۴ (بتن غلطکی) تجمعی ۱۳۲/۰۵۰ مترمکعب (۷۲/۶۴ درصد)
اتمام عملیات شمع کوبی زیر ریل‌های جرثقیل کانتینری به تعداد ۲۱۵ عدد در مجموع
انجام عملیات تراکم دینامیکی (تجمعی ۸۹/۸۷ هکتار (۷۵/۵۴ درصد) و ۷۲/۵ هکتار اتوکشی (۶۰/۹۵ درصد))
تسطیح و ورگلاژ و کوبش مناطق پس‌گراشه و آزمایش sp۲
اجرای تجمعی ۵۶/۵ هکتار SUB GRADE (۸۹/۶۳ درصد) و ۵۳/۸ هکتار SUBBASE (۸۵/۳۳ درصد)
ساخت بلوک برای روسازی تجمعی تعداد ۳۳/۵۳۶/۰۰۰ عدد بلوک (۷۸/۴۷ درصد)
آرمانور بندی و بتن ریزی منهول زهکشی (۹۰ عدد تکمیل شده (۹۰ درصد)) و منهول برق ۲۵۹ عدد (۹۲/۸۳ درصد)
لایروبی حوضچه و کانال و زیر اسکله به حجم تجمعی ۱۴/۸۴۱/۰۶۱ مترمکعب (۹۳/۹ درصد)
لایروبی سطح حوضچه ۳۰۰ هکتاری با آبخور ۱۶ متر
نصب بلوک‌های روسازی ۲۹۸/۹۰۱ مترمربع (۴۹/۸۳ درصد)
میانگین حجم بتن ریزی در روز برابر با ۲۰۰ مترمکعب
اجرای ساختمان آبرگیر
نصب سوله‌های ساختمان تعمیرگاه و بازرسی گمرک و شروع عملیات محوطه پیرامونی
اتمام اسکلت، دیوارچینی و تاسیسات ساختمان اداری
اتمام اسکلت بتنی، تیغه‌چینی و جان‌پناه و گروه بندی بام پست‌های برق ۵/۴/۳
اجرای سقف طبقه اول پست برق ۱ و قالب بندی ستون‌های طبقه دوم
اتمام اسکلت پست برق ۲ و تیغه‌چینی
اتمام تیر سر شمع روی ریل در محوطه
نصب ۲۲ عدد از فندر و ملحقات یک پست از اسکله کانتینری
نصب ۱۵ عدد از بولارد اسکله شماره ۵ کانتینری و ۱۸ عدد از بولاردی اسکله‌های شماره ۲ و چند منظوره
اجرای ۲۱۵ عدد شمع در جا به طول ۲۳ متر و به قطر یک متر، با طول تجمعی حدود پنج کیلومتر
بهره برداری از یک پست اسکله (شماره ۵) کانتینری
نصب گارد برج‌های روشنایی در محوطه کانتینری
اجرای مصالح سنگی حفاظتی اسکله‌ها فونداسیون CCTV ۱۹ عدد (۶۳/۳۳ درصد)
ساخت منهول زهکشی ۹۰ عدد (۸۹/۱۲ درصد)
ساخت منهول الکتریکی ۲۵۹ (۹۲/۸۳ درصد)
ساخت گالی ۳۳۷ (۹۸/۲۵ درصد)
ساخت VALVE PIT ۲۵ عدد (۱۰۰ درصد)
اجرای کلیه فونداسیون‌های محل نصب قاب نگهداری کانتینرهای یخچالی
اتمام اسکلت ساختمان رفاهی و اجرای تیغه‌چینی
نصب برج‌های روشنایی محوطه کانتینری
شروع عملیات اجرایی راه دسترسی از محوطه اسکله کانتینری به طول تقریبی ۴۰۰ متر و عملیات خاکبرداری راه دسترسی در منتهی‌الیه اسکله چندمنظوره و تراکم دینامیکی راه دسترسی محوطه اسکله چندمنظوره
اجرای ساب بیس راه دسترسی در محوطه کانتینری به طول ۷۰۰ متر و یک لایه CBM۴

## موانع و مشکلات

عدم فعالیت کاری در ایام نوروز و فروردین ماه سال ۱۳۹۶ توسط پیمانکار بدون دلیل
عدم تناسب تجهیزات و فعالیت پیمانکار مستند به برنامه زمان بندی
عدم تامین نقدینگی کارگاه توسط پیمانکار
مشکلات تهیه سوخت، سیمان و حقوق کارکنان و دیون پیمانکاران دست دوم
فرسوده بودن بخش اعظم ماشین‌آلات تراکم دینامیکی
نیاز به افزایش ماشین‌آلات از جمله غلتک دو درامه فلزی، گریدر، جرثقیل
تقویت تجهیزات در تراکم اصلی و آبرونینگ و پنج دستگاه جرثقیل برای اتوکشی
عدم توانایی پیمانکاران دست دوم در تحقق اجرایی عملیات ساختمان‌ها مطابق با برنامه زمان بندی
عدم تناسب نیروی انسانی با حجم کار
افزایش پیمانکاران دست دوم برای اجرای فعالیت‌های باقی مانده از جمله راه دسترسی و تراکم دینامیکی

یکی این بود که نیروی دریایی ارتش را جدا کرد و ماموریتش را به اقیانوس دادند و به تبع آن سواحل مکران و تنگه هرمز جدا شدند و پایگاه‌های مهمی هم در آن جا ایجاد کردند. بعضی‌ها در حال انجام است و بعضی دیگر مثل جاسک، کنارک، پسابندر هم راه‌اندازی شده است و این مهم‌ترین حرکتی بود که انجام شد. علاوه بر این، در پوشش این کار، یک سازمان کارگروه ساماندهی سواحل مکران ایجاد شد که در رأس آن دکتر جهانگیری هستند، و دبیرخانه آن در وزارت دفاع زیر نظر وزیر دفاع سردار حسین دهقان انجام می‌شود که در سه سال اخیر خیلی از کارها انجام شده است.

یک مورد دیگر راه خود بندرعباس به جاسک و چابهار است که تقریباً قسمتی از آن راه‌اندازی و تمام شده و برای آن جاده خوبی نیز احداث شده است. مسیر چابهار به جاسک هم در حال انجام است. تقریباً آن طور که وزیر راه و شهرسازی توضیح داده‌اند تمام شده است و این یکی از مهم‌ترین کارهایی بود که در مورد بندر شهید بهشتی انجام شده است.

سازمان بنادر و دریانوردی در مورد بندر شهید بهشتی چابهار خیلی سرمایه‌گذاری و تاکید کرده که چابهار راه‌اندازی می‌شود که فاز اول آن در حال راه‌اندازی است. در فاز ۱، کل بندر بعد از بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین بندر خواهد بود. البته بزرگ‌تر از آن جا هم خواهد بود یعنی فاز اول آن شش میلیون تن ظرفیت خواهد داشت که خیلی ظرفیت بالایی است؛ طول اسکله‌های بندر ۷۶۰ متر است که بندر بزرگی خواهد بود. تاکنون نزدیک به ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری دلاری برای این پروژه انجام شده و بالای ۱۰۰ هزار میلیارد سرمایه‌گذاری و نزدیک به ۱۲۰ هکتار زمین استحصال شده است. اخیراً هم با هندی‌ها یک قرارداد مشارکت ۱۵۰ میلیون دلاری انجام شده است. اکنون فاز اول آماده است و قرار است با تکمیل دو فاز دیگر با هم، ظرفیت این بندر به ۲۰ میلیون تن برسد. در حال حاضر ظرفیت بندر جبل علی دبی ۱۵ میلیون است که در این صورت، این بندر از آن هم بزرگ‌تر خواهد بود. چیزی که برای آن جا تصور شده این است که بتوانیم کشتی‌های کانتینری را که از مسیر شرق می‌آیند در آن جا تخلیه بار کنند و نیز بتوانیم مسیر و کانال جنوب به شمال را راه‌اندازی کنیم که اصل قضیه همین اتصال محور شرق است که از طریق بندر چابهار مستقیماً به طرف افغانستان، پاکستان و آسیای میانه و بالاتر از آن برود. این مهم‌ترین ماموریت بندر چابهار است. اما برای تحقق آن نیاز است که راه‌آهن و جاده آن هم همزمان راه‌اندازی شود چرا که با راه‌اندازی ریل و جاده، تقریباً ۵۶۰ کیلومتر راه نزدیک‌تر می‌شود. ضمن این که مسایل دیگری هم وجود دارد و آن این است که در آینده جوابگو نخواهد بود. زیرا الان کشتی‌هایی می‌سازند که ۱۵، ۱۷، ۱۸ هزار کانتینر حمل می‌کنند و این کشتی‌ها جایی را لازم دارند که بتوانند این کار را انجام دهند. بندرعباس به دلیل محدودیت عمقی که دارد نمی‌تواند این کار را انجام دهد، بنابراین این کار در چابهار به خوبی انجام خواهد شد.

جایگاه منطقه مکران در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی با تاکید بر ایجاد زمینه‌های رونق اقتصادی و اجتماعی محور شرق با هدف تقویت سرمایه‌گذار، تولید و اشتغال را چگونه ارزیابی می‌کنید؟  
بر خورداری از یک بندر تجاری کانتینری برای کشور بسیار حیاتی است. در سواحل چابهار بندر نفتی جاسک را داریم بنابراین باید بتوانیم وابستگی خود را از خلیج فارس کم کنیم. چرا که الان صادرات نفت ما فقط از خارک و شمال خلیج فارس صورت می‌گیرد و از تنگه هرمز رد می‌شود. ما هیچ گزینه‌ای نداریم که بتوانیم در دریای آزاد عمان و اقیانوس هند یک بندری داشته باشیم که از آن جا این کار را انجام دهیم. اما خوشبختانه طبق برنامه‌ریزی‌ها قرار است به صورت جایگزین به جای خارک از



دریادار محمد حسین ملک‌زادگان در گفت‌وگوی اختصاصی با بندر و دریا:

## رفع موانع سرمایه‌گذاری؛ مهم‌ترین قدم برای شکوفایی تولید و اشتغال در سواحل مکران است

برای رونق تولید و اشتغال، باید مشکلاتی که سر راه سرمایه‌گذاران است بر داشته شود.

پیشرفت و گسترش بندر چابهار، شعار «اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال» هر دو به نحوی به هم مرتبط هستند و توسعه چابهار می‌تواند نقش تکمیلی در تحقق شعار امسال ایفا کند. از این رو، فرصت را مغتنم شمردیم و با دریادار محمد حسین ملک‌زادگان، مشاور امور دریایی دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، گفت‌وگو کردیم که در ادامه می‌خوانید:

اهمیت بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور در فعال‌سازی محور شرق، رونق منطقه آزاد تجاری چابهار و توسعه سواحل مکران چیست؟

در کل سواحل جنوب که ۹۵۰ کیلومتر آن از بندرعباس تا روند امتداد دارد تقریباً بیش از ۸۰۰ کیلومتر آن از بندرعباس تا خلیج گواتر را شامل می‌شود. در این قسمت خارجی تنگه هرمز هیچ بندر قابل‌ارایه‌ای برای تردد کشتی‌ها وجود نداشت و این یک خلا بزرگ بود که تقریباً در سال ۱۳۸۷ مقام معظم رهبری به برطرف کردن آن تاکید کردند که ما در سواحل مکران خیلی غفلت کردیم، این باید رسیدگی شود و با همت بیشتر برای آبادانی این سواحل قدم برداریم. در این راستا چند حرکت مهم انجام شد؛

آن قدر مکان‌های دیدنی دارد که در صورت راه افتادن آن، صنعت توریسم در آن منطقه هم شکوفا خواهد شد و این وظیفه ماست که جذب توریسم داشته باشیم زیرا همه به هم متصل هستند. اگر گردشگری رونق بگیرد قطعاً هتلداری در منطقه رونق می‌گیرد، رستوران‌های زیبا و شیک راه‌اندازی می‌شوند و بسیاری دیگر از مشاغل مرتبط با صنعت توریسم هم به خودی خود به صورت خودکار رونق پیدا می‌کنند.

**امتیازات و مشوق‌های ویژه مورد تاکید شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی برای سرمایه‌گذاران در منطقه آزاد چابهار با تاکید بر افزایش تولید و اشتغال چه مواردی را شامل می‌شود؟**

مناطق آزاد که در کشور مناطق هفتگانه است؛ شامل چهار منطقه در جنوب (کیش، قشم، چابهار و اروند) و سه منطقه در شمال (انزلی، ماکو و ارس) است. این مناطق طبق قانون، تسهیلاتی دارند که یکی از آن‌ها معافیت مالیاتی است. در این مناطق برای سرمایه‌گذار معافیت ۲۰ ساله وجود دارد. یعنی شما می‌توانید با دایر کردن هر کارخانه‌ای، هر چیزی را وارد کنید، اما گمرکی از شما گرفته نمی‌شود. این در حالی است که اگر داخل سرزمین اصلی وارد شوید، باید دو برابر گمرکی پرداخت کنید و این یک مزیت بزرگ است که بدون دادن گمرک، کالا وارد کنید. شرکتی که در آن جا فعالیت می‌کند ۲۰ سال از مالیات معاف است. این خیلی مهم است. علاوه بر این، مسایل کارگری و همین‌طور مسایل ورود و خروج، بدون ویزا هم می‌توانند بیایند. این موارد همه جاذبه‌هایی است برای سرمایه‌گذاران مناطق آزاد که به نظر من خیلی به آن توجه شده است. یکی دیگر از مسایل مهم، داشتن زمین مناسب است. برای ایجاد یک کارخانه فولاد در شهر اصفهان یا مشهد، سرمایه‌گذار باید میزان بالایی از سرمایه خود را صرف خرید زمین کند در حالی که در این جا هزینه زمین خیلی نمی‌شود و سرمایه‌گذار در نهایت ۱۰ یا ۱۵ درصد از سرمایه‌اش را صرف زمین می‌کند و بقیه سرمایه را صرف خرید تجهیزات و ماشین‌آلات می‌کند. این امر در چابهار خیلی مورد استقبال قرار گرفته؛ الان یک کارخانه فولاد در حال احداث است که مسلماً این کارخانه نمی‌توانست در جایی در داخل شهرها احداث شود زیرا هم جایی را نمی‌توان پیدا کرد که این قدر زمین بزرگ باشد و هم شرایط اشاره شده را ندارند. موضوع دیگر راحتی و سهولت دریافت مجوز است که در این مناطق با هماهنگی محیط‌زیست، این کار به راحتی انجام می‌شود ولی در سایر شهرها برای دریافت جواز کلی دوندگی باید کرد.

یکی از کارهایی که باید برای تولید و اشتغال انجام شود، برداشتن موانع برای سرمایه‌گذاری است که این موضوع بسیار جدی است. باید راهکاری ارایه شود که وقتی سرمایه‌گذاری با توجه به موارد فوق به سرمایه‌گذاری رغبت و تمایل نشان داد طوری نباشد که سر راه او مشکلات و موانعی وجود داشته باشد. بارها پیش آمده که سرمایه‌گذار را از یک سازمان به سازمان دیگر فرستاده‌اند؛ مثلاً می‌فرستند محیط‌زیست، محیط‌زیست جواب نمی‌دهد می‌فرستند وزارت صنایع. این مشکلات باید از بین برود تا تمرکز بر روی سرمایه‌گذاری به صورت کارآمد انجام شود. البته به نظر من اگر سازمان مکران ایجاد شود باید این کار را انجام دهد و سرمایه‌گذار با یک دفتر طرف باشد و تمام کارهایش را آن جا انجام دهد. بنابراین، یکی از مسایل اشتغال و تولید، رفع موانع برای سرمایه‌گذار است. رفع موانع برای گرفتن مجوزها، رفع موانع برای مسایل بانکی و... همه در یک زنجیره هستند که این زنجیره باید آن قدر با هم هماهنگ باشد که تولید و اشتغال را شکوفا کند. بنابراین هر مانعی که وجود دارد باید رفع شود طوری که یک گروه یا سازمانی باشد که سرمایه‌گذار طرح را به آن‌ها بدهد، حساب و کتاب آن روشن باشد و تمام مجوزها را از همان گروه یا سازمان اخذ کند.

طریق بندر جاسک هم حدود دو میلیون بشکه نفت صادر کنیم که مقدمات آن فراهم شده است و با لوله کشی به جاسک متصل می‌شود که بتوانند از طریق آن تقریباً نفت شمال خلیج فارس و خوزستان (حدود یک میلیون بشکه) را از آن جا صادر کنند و یک میلیون بشکه هم قرار است از طریق بندر نکا صادر شود. بنابراین این منطقه محلی برای صادرات گاز خواهد بود که با عمان صحبت شده است، خط لوله طراحی کرده‌اند و کارهای آن در دست اجرا است. همچنین به عنوان یک پایلوت انرژی تبدیل خواهد شد زیرا صحبت شده که در آن جا پالایشگاه تاسیس و یک شهر صنعتی ایجاد شود. بنابراین این پروژه عظیم می‌تواند برای ایجاد اشتغال و کار و تولید بسیار موثر باشد.

برای جذب سرمایه‌گذار باید یک طرح جامعی داشته باشیم که هم برای سرمایه‌گذاران داخلی و هم خارجی قابل ارایه باشد. این که ما بگوییم فلان شرکت این طرح را نوشته برای آن‌ها قابل قبول نیست. یعنی این طرح باید حتماً یک مهر شرکت بین‌المللی را داشته باشد که آن‌ها قبول کنند و در کنار آن طرح توجیهی وجود داشته باشد که بدانند بازگشت سرمایه چه قدر است. آن‌گاه، بر اساس آن طرح، سرمایه‌گذار می‌تواند بیاورد و موانع دیگر را بررسی کند. علاوه بر این ما باید بتوانیم طرح توجیهی در هر زمینه‌ای که سرمایه‌گذار می‌خواهد در آن سرمایه‌گذاری کند را در دسترس داشته باشیم. بنابراین وقتی امکانات اولیه برای جذب سرمایه‌گذاری وجود نداشته باشد نباید انتظار ورود تعداد بی‌شماری از سرمایه‌گذاران را داشت چون سرمایه‌گذار باید مطمئن باشد که سرمایه‌ای که با خود می‌آورد طرح توجیهی دارد و همه افراد صاحب نام آن را تأیید کرده‌اند. بنابراین به اعتقاد من، روی این مساله باید جدی کار شود. اگر چنین شود و مقدمات سرمایه‌گذاری محقق شود، این منطقه آن قدر فضا و پتانسیل برای سرمایه‌گذاری دارد که سرمایه‌گذاران را تشنه خود کند.

برای ایجاد یک شغل باید ۱۰۰ میلیون تومان سرمایه‌گذاری شود چرا که زیرساخت‌ها و پیش‌مقدماتی نیاز دارد. این در حالی است که در این منطقه حدود پنج بندر و جود دارد مثل جاسک، زراباد، چابهار، سیریک و این یعنی آماده بودن زیرساخت اولیه که طبق پیش‌بینی‌ها در هر یک از این‌ها حدود ۵۰۰ هزار نفر می‌توانند برای اشتغال وارد شوند و این در حالی است که کل این منطقه کمتر از یک میلیون جمعیت دارد؛ حدود ۵۷ الی ۵۸ هزار نفر در جاسک است، چابهار هم کمتر از یک میلیون نفر جمعیت دارد. مانمی خواهیم بگوییم این مقدار به ۱۰ میلیون برسد اما می‌توانیم آن را به ۲/۵ میلیون برسانیم که برای این تعداد باید کار ایجاد شود که وزارت صنعت هم برای تحقق این موضوع، ساخت شهرکی را در آن جا و در سواحل مکران تعریف کرده که شهر صنعتی است و با چینی‌ها هم قرارداد دارند تا با مشارکت همدیگر چند کارخانه تولیدی در آن جا دایر شود و به اشتغال کشور کمک شود در این زمینه اولویت با افراد محلی است، سپس بقیه افراد می‌توانند در این کارخانه‌ها مشغول به کار شوند زیرا تجربه نشان داده است که اگر از افراد محلی استفاده نشود و نیرو به صورت پروازی باشند، همان کاری که در عسلویه اتفاق افتاد دوباره تکرار می‌شود. الان در چابهار برای محلی‌ها آموزشگاهی راه‌اندازی کردند تا کارهایی مثل جوشکاری، لوله‌کشی و... را آموزش می‌دهند و پس از راه‌اندازی کارخانه‌ها قطعاً از همین افراد نیرو جذب می‌شود. همچنین قرار است در جاسک پالایشگاه تاسیس شود که در این صورت به طور اتوماتیک حدود دو هزار نفر جذب کار می‌شوند و با دایر شدن شهرک صنعتی هزاران فرصت شغلی برای افراد به وجود می‌آید که همین امر قدمی به سوی تحقق شعار امسال است. اگر چابهار راه بیفتد، درانده‌ها، دریانوردان، ریل و بسیاری دیگر از فرصت‌های شغلی نیز به دنبال آن راه می‌افتند. یکی دیگر از منابع درآمدزا و ایجاد اشتغال، گردشگری خواهد بود. چابهار



رفع موانع برای گرفتن مجوزها، رفع موانع برای مسایل بانکی و... همه در یک زنجیره هستند که این زنجیره باید آن قدر با هم هماهنگ باشد که تولید و اشتغال را شکوفا کند.



پیشرفت‌ها و محدودیت‌های توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در گفت‌وگو با مجری طرح:

## تحقق ظرفیت ۷۷ میلیون تنی در افاق ۲۰۳۰

اهمیت توسعه منطقه مکران و در قلب آن، اجرای پروژه و راه‌اندازی بندر شهید بهشتی چابهار بر کسی پوشیده نیست. این بندر کلیدی نه تنها برای جمهوری اسلام ایران که برای همسایگان دور و نزدیک نیز اهمیت فرامنطقه‌ای و بین‌المللی دارد. با این حال برنامه‌ریزی‌های اساسی برای توسعه منطقه و بندر و همچنین فرایند تامین مالی آن در سال‌های گذشته با فراز و نشیب‌هایی روبه‌رو بوده است. مجری طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار یکی از افرادی است که در مورد سابقه، جزئیات فنی، مهندسی، قراردادی و اجرایی، دارای اطلاعات کافی و به روز است. گفت‌وگوی ماهنامه بندر و دریا با امیرحسین اسماعیلی رادر ادامه می‌خوانید:

توسعه بندر راهبردی و مهم چابهار برداشته شده است. بندر چابهار دارای دو بندر بزرگ و مهم شهید بهشتی و شهید کلانتری است که این دو اسکله تاکنون چه در زمان جنگ و چه پس از آن نقش بسیار مهمی در صادرات و واردات کالا داشته است. اسکله شهید بهشتی با مساحت ۱۴۰ هکتار و محوطه‌های بارانداز ۱۶ هکتار، انبارهای مسقف ۳۰ هزار مترمربع و اسکله شهید کلانتری دارای ۳۰ هزار مترمربع، ۳۵ هزار مترمربع بارانداز، ۳۰ هزار مترمربع انبار مسقف و ۱۴ هزار و ۵۰۰ مترمربع محوطه کانتینری هستند.

بندر شهید بهشتی از سال ۶۲ همزمان با سفر مقام معظم رهبری افتتاح شد (بندر شهید کلانتری نیز در همان سال افتتاح شد). در سال‌های ۶۱ و ۶۲ سازمان بنادر و دریانوردی به سبب اهمیت بندر چابهار ظرفیت ۸۰۰ هزار تن بندر را برای مواقع بحرانی و پس از گذشت چند سال با انجام لایروبی و نصب موج‌شکن، به ۲/۵ میلیون تن افزایش داد. پس از جنگ نیز با انجام مطالعات عملی و منطقه‌ای و با هدف ارتقا تجارت بین‌المللی و در راستای منویات مقام معظم رهبری با هدف توسعه محور شرق کشور و مصوبه هیات وزیران طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به تصویب رسید و عملیاتی شد و عملاً توسعه محور شرق همواره مورد

در مورد تاریخچه بندر چابهار، کارکرد آن در گذشته و دلایل فراموشی آن در سال‌های پس از جنگ تحمیلی چه می‌دانیم؟ بندر چابهار یکی از بنادر راهبردی و مهم ایران و نزدیک‌ترین مسیر ترانزیتی افغانستان، هند، چین و کشورهای آسیای میانه به کشورهای حوزه دریای مکران و خلیج فارس و آب‌های گرم بین‌المللی است که نقش بسیار مهمی در اقتصاد ایران و منطقه دارد. اجرای طرح‌های مهم از جمله توسعه بندر چابهار، ایجاد اسکله‌های تجاری و صیادی، ساخت توسعه محور ترانزیتی چابهار-زاهدان-میلک سیستان و بهره‌گیری سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، قرار گرفتن در کریدور شمال جنوب و اتصال به کریدور شرق-غرب، شهر بندری چابهار را به یکی از مناطق بسیار مهم اقتصادی و تجاری تبدیل کرده است.

دولت با تصویب و اجرای طرح‌های مختلف از جمله توسعه محور ترانزیتی و اسکله‌های تجاری، آغاز عملیات ساخت راه‌آهن چابهار-زاهدان-مشهد و راه‌اندازی خط هوایی بین این بندر و سایر نقاط کشور و برخی کشورهای منطقه و سایر زیرساخت‌های توسعه زمینه ایجاد تحول جنوب شرق کشور را فراهم می‌کند. در واقع می‌توان گفت طی سه دهه اخیر و پس از پیروزی انقلاب اسلامی، گام‌های ارزنده‌ای برای

”

طی سه دهه اخیر و پس از پیروزی انقلاب اسلامی، گام‌های ارزنده‌ای برای توسعه بندر راهبردی و مهم چابهار برداشته شده است.

داشته‌اند تشکر کنم و اگر چه بنده در جلسات این مقوله را خدمت ایشان عنوان داشته و تشکر کرده‌ام ولی درج این مطلب از این نظر پس از دو سال از حضور در سازمان قابل تامل است که این اولین درخواست مصاحبه از بنده است که جای تشکر دارد.

به یقین منویات و راهنمایی‌های مدیرعامل محترم و معاونت‌های حاضر و وقت مهندسی و توسعه امور زیربنایی در پیشبرد اهداف سازمان و بالتبع رشد و پیشرفت پروژه تاثیر بسزایی داشته است. با استفاده از تجربیات گذشته تاخیرها مدیریت شد و این چیزی نیست جز الطاف خاصه خداوند متعال و زحمات نیروهای زحمتکش و متعهد و دلسوخته. پروژه در ابتدای زمان حضور اینجانب دارای پیشرفتی قریب به ۵۳ درصدی بود که با مدیریت منابع از جمله ماشین‌آلات و نیروی انسانی و تمرکز شبانه‌روزی بر عملکرد پیمانکار و مدیریت و راهبرد و برگزاری جلسات مستمر کنترل پروژه توانستیم جهش کاری در کار به وجود آوریم.

در سه سال اول یعنی از مرداد ماه سال ۱۳۸۶ تا مرداد ماه ۱۳۸۹ پیشرفت پروژه قریب به ۱۱ درصد بوده و در سه سال دوم یعنی از مرداد ۱۳۸۹ تا مرداد ۱۳۹۲ این پیشرفت به ۳۳ درصد رسیده و از تاریخ ابتدای دولت فعلی تاکنون نیز ۵۱ درصد پیشرفت حاصل شده است. به عبارت دیگر، در شش سال قبل از ۱۳۹۲ (مرداد ۸۶ تا مرداد ۹۲) روند پیشرفت ماهیانه نزدیک به ۴۵ صدم درصد بود که در سه سال بعد از مرداد ۹۲ و یعنی در دولت جدید این پیشرفت بالغ بر ۱/۲۲ درصد ماهیانه است و این یعنی رشد ۱۷۱ درصدی نسبت به زمان مشابه در روند اجرای پروژه داشتیم.

بخش‌های مهم و عملیات اجرایی فاز یک توسعه عبارتند از لایروبی کانال دسترسی و حوضچه بندر به میزان ۱۵/۸ میلیون مترمکعب که در حال حاضر بیش از ۱۴/۸ میلیون مترمکعب یعنی بیش از ۹۳ درصد آن در سطحی به وسعت ۳۰۰ هکتار و با آبخور ۱۶ متر انجام شده است.

تطویل موج‌شکن بیش از ۱۴۷۰ متر با عملیاتی سنگی ۱/۵ میلیون مترمکعب ۱۰۰ درصد انجام شده است.

احداث دایک پیرامونی حفاظت سنگی به طول ۵۰۳۰ متر با بیش از ۱/۳ میلیون مترمکعب دارای پیشرفت بالغ بر ۹۸ درصدی است.

۲۰۳ هکتار استحصال اراضی به صورت ۱۰۰ درصدی انجام شده است که ۳۸ هکتار آن در فاز ۲ و ۱۶۵ هکتار در فاز ۱ است.

عملیات بهسازی خاک از ۱۱۹ هکتار اسناد پیمان در حدود ۸۹ هکتار یعنی ۷۶ درصد تراکم دینامیکی اصلی و ۷۲ هکتار یعنی ۶۱ درصد تراکم آیرونینگ انجام شده است.

اسکله کانتینری به طول ۷۲۰ متر و در دو پست با عمق آبخور ۱۶ متر به صورت کامل انجام شده و یک پست به صورت کامل با نصب فن‌در و بولارد آماده بهره‌برداری و پهلوگیری کشتی و عملیات تخلیه و بارگیری است.

اسکله چند منظوره به طول ۳۰۴ متر با آبخور ۱۶ متر و ۴۴۵ متر با آبخور ۱۴ متر به صورت کامل انجام شده است.

حجم بتن‌ریزی اجرای بلوک‌های کی‌وال بالغ بر ۲۱۰ هزار مترمکعب که به صورت ۱۰۰ درصدی انجام شده است.

۲۲ عدد فن‌در و فرانتال فریم و ملحقات آن در اسکله‌های کانتینری به صورت کامل نصب شده است و تعداد ۳۴ عدد بولارد ۱۵۰ تنی در اسکله‌های کانتینری و چند منظوره نصب شده است.

اطاله اسکله چند منظوره به طول ۳۰۰ متر به عنوان تکمیل اسکله‌های چند منظوره و اسکله شناورهای خدماتی با عمق

توجه مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی قرار داشت که نتیجه و ثمره آن طرح توسعه و اجرای فاز یک آن در حال حاضر است.

**مسیر رشد و توسعه چابهار چگونه و از چه سالی آغاز شد؟ چه چیز باعث شد که توجه مدیران به این بندر متمرکز شود؟**

برای استفاده بهینه از موقعیت منحصر به فرد خلیج چابهار به عنوان مساعدترین محل برای تنها بندر اقیانوسی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۴ طرح جامع بندر چابهار را با استفاده از مشاوران تراز اول بین‌المللی و حداکثر استفاده از ظرفیت‌های فنی و مهندسی داخلی تهیه کرده و در این راستا کلیه مطالعات لازم شامل ترافیک، بازار، مدل مالی، هیدرونیامیک و رسوب، طراحی بندر، طراحی اسکله‌ها، انبارها، سیستم‌های تخلیه و بارگیری مدل‌های ریاضی عملیات بندری و دریایی و ناوبری، تجهیزات کمک ناوبری، محیط‌زیست محوطه‌ها، ساختمان‌های ساحلی و فازبندی طرح توسعه به عمل آمده و به موازات آن، کلیه مطالعات پایه مورد نیاز پروژه نظیر ژئوتکنیک در خشکی و دریا، لرزه‌نگاری، تهیه نقشه‌های هیدروگرافی و توپوگرافی و اندازه‌گیری‌هایی دریایی انجام گرفته است. سازمان بنادر و دریانوردی به منظور توسعه محور شرق مطالعاتی را برای افزایش ظرفیت بندر چابهار از ۲/۵ میلیون فعلی به ۸۲ میلیون تن انجام داد در این راستا فاز یک طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار با اعتبار ۳۴۱ میلیون دلار از سال ۸۶ آغاز شد. قرارگاه خاتم الانبیا (ص) به عنوان پیمانکار اصلی برنده مناقصه شد و مقرر شد در فاز نخست این طرح، ظرفیت بندر شش میلیون تن افزایش یابد. در مرحله نخست این طرح، اطاله موج‌شکن به طول هزار و ۶۵۰ متر، احداث ترمینال کانتینری شامل دو پست اسکله به طول ۷۲۰ متر، احداث سه پست اسکله چند منظوره به طول ۶۸۴ متر، لایروبی به میزان حدود ۱۷ میلیون مترمکعب تا عمق ۱۶ متر، احیای اراضی به میزان ۱۹۵ هکتار است خرید ۴ دستگاه جرثقیل دروازه‌ای کشتی به ساحل پست پاناما کس و ۱۲ دستگاه جرثقیل چرخ لاستیکی از اهم شرایط قراردادی بود.

کشور ما دارای ۵۸۹۰ کیلومتر سواحل است اما در این خصوص، متولی از بُعد قانون یا سازمان خاصی به صورت عام وجود ندارد. در سال‌های دور پیشنهادی داشتیم و آن هم این که سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها متولی امر بنادر، دریا و سواحل کشور به سازمان بنادر، سواحل و دریانوردی تغییر نام پیدا کند. چرا که شاخصه متولی امر سواحل می‌تواند در رشد و توسعه و بهره‌گیری از سواحل کشور کمک شایانی کند. کما این که کلمه بحر در قرآن ۴۱ بار تکرار شده است. خداوند نعمت‌هایی را در دریا قرار داده و ما باید از این نعمات به درستی استفاده کنیم. در مجموع این گونه می‌توان عنوان داشت که طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار راه‌گشای امنیت و توسعه پایدار منطقه است. بی شک اهتمام ویژه مدیرعامل سازمان به این طرح در راستای منویات مقام معظم رهبری درباره توسعه و توجه ویژه به سواحل مکران است.

**شما به عنوان مجری طرح توسعه، چه اقداماتی در سه سال اخیر انجام داده‌اید که منجر به تکمیل تقریبی فاز یک بندر چابهار شده باشد؟**

در ابتدا بر خود لازم می‌دانم از توجه و اعتماد مدیرعامل سازمان که به اینجانب در تصدی مسئولیت خطیر و بسیار بزرگ مجری طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار



در سه سال بعد از مرداد ۹۲ و یعنی در دولت جدید این پیشرفت بالغ بر ۱/۲۲ درصد ماهیانه است و این یعنی رشد ۱۷۱ درصدی نسبت به زمان مشابه در روند اجرای پروژه داشتیم.



آبخور ۱۴ و ۷ متر انجام شده است.

از میزان ۶۴ هکتار روسازی، ۱۳۲ هزار مترمکعب بتن غلطکی ۴cbm در حدود ۷۳ درصد و ۸۵ هزار مترمکعب ساب بیس در حدود ۸۵ درصد انجام شده است.

همچنین از میزان ۳۰ میلیون عدد آجر فرش بلوک‌های روسازی در حدود ۲۳/۵ میلیون در حدود ۷۸ درصد تولید و حدود ۳۰ هکتار بالغ بر ۵۰ درصد نصب شده است.

تاسیسات زیربنایی شامل الکتريکال و مکانیکال و تجهیزات کمک ناوبری در حدود ۷۷۵۰۰ متر لوله‌گذاری زهکشی، برق، مخابراتی و CCTV انجام شده است.

تعداد شش برج روشنایی محوطه اسکله کانتینری به صورت کامل نصب و تعداد ۹ عدد آماده نصب و همچنین ۳۰ عدد برج روشنایی جاده دسترسی تامین شده است.

ساختمان‌های اداری، رفاهی، آتش‌نشانی، پست‌های برق (۵ پست)، نگهداری، سوله‌های تعمیرگاه و بازرسی و سکوی کانتینرهای معیوب و خطرناک و انبار ترانزیت در مرحله اتمام سفت‌کاری و تیغه‌چینی پیرامونی است که بالغ بر ۴۰ درصد عملیات کل از میزان ۱۷ هزار مترمربع انجام شده است.

با عنایت به برنامه‌های عملیاتی در حال حاضر در ترمینال کانتینری که شامل دو پست اسکله و ۴۸ هکتار محوطه است به ۹۲ درصد پیشرفت رسیدیم و در ترمینال چند منظوره

شامل سه پست اسکله و ۷۱ هکتار محوطه دارای پیشرفت ۸۷ درصدی است. در مجموع محوطه ۶۴ هکتاری روسازی طرح توسعه دارای پیشرفت ۸۸ درصدی هستیم ولی در کل

پروژه که شامل ۲۰۳ هکتار استحصال و ۳۰۰ هکتار مساحت حوضچه لایروبی شده بالغ بر ۱۵ میلیون مترمکعب لایروبی و ساخت بیش از ۱۷۰۰ متر اسکله و بالغ بر ۱۷ هزار مترمربع

سازه و ساختمان و ۶۳ هکتار روسازی محوطه و ۲۵۰۰ متر راه دسترسی است پیشرفت پروژه به نزدیک به ۸۵ درصد است.

در طراحی ظرفیت کشتی طرح برای پهلوگیری کشتی‌ها به شرح زیر دیده شده است:

• ظرفیت کشتی‌ها برای پهلوگیری در اسکله کانتینری:

۸۶۰ TEU معادل ۱۰۰ هزار تن

• ظرفیت کشتی‌ها برای پهلوگیری در اسکله چندمنظوره: تا ۹۰ هزار تنی برای اسکله با آبخور ۱۶ متری و ۴۰ تا ۵۰ هزار تنی برای اسکله‌های با آبخور ۱۴ متری

**ضمن تشریح ۵ فاز توسعه، در خصوص مطالعات طرح توسعه توضیحی ارائه دهید؟**

در مطالعات طرح توسعه بندر شهید بهشتی که در فاصله سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۸۵ انجام شد، پس از مرور شرایط موجود آن بندر و بررسی عملکرد سال‌های گذشته آن، فرصت‌ها و تهدیدات تجارت و بازار منطقه‌ای با نگاه ویژه به ترانزیت کالا، نیز مورد بررسی قرار گرفته است. پس از این مطالعات و تعیین برآوردی از احجام تجارت دریایی از طریق این بندر، جانمایی طرح توسعه بندر در یک افق دراز مدت تا سال ۲۰۳۰ در پنج فاز با ظرفیت ۸۲ میلیون تن در سال ارائه شد. اهداف کلی طرح به شرح زیر است:

• افزایش نقش جمهوری اسلامی ایران در ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی

• افزایش سهم چابهار در تجارت داخلی و خارجی و ترانزیت کالا

• تقویت روابط اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای شرق و شمال شرق

• تقویت سهم درآمد و تولید ناخالص داخلی منطقه و دیگر شاخص‌های مؤثر توسعه نواحی شرق کشور

• ارتقای عملکرد بندر چابهار و تلاش در راستای تبدیل آن به

یک کانون فعال منطقه‌ای

نکته حایز اهمیت این که در راستای دسترسی مردم به ساحل هیات عامل سازمان فاز پنج طرح توسعه را حذف و عملاً فاز ۴ این طرح به‌عنوان فاز نهایی لحاظ شد.

در مجموع این ۴ فاز ظرفیت نهایی طرح به ۷۷ میلیون تن در سال با مجموع ۲۱ پست اسکله و ۵۷۹۰ متر طول اسکله خواهد رسید. ولی در فاز یک طرح هدف دستیابی

به ظرفیت تخلیه و بارگیری شش میلیون تن کالا در سال (۴۵۰/۰۰۰ TEU کانتینر و ۱/۶۵۰/۰۰۰ تن کالای فله غیر کانتینری) برنامه‌ریزی شد.

ظرفیت‌های ایجاد شده به تفکیک و تعداد اسکله‌ها به‌صورت تجمعی در هر فاز به شرح زیر است:

**فاز یک طرح:**

با ۲ پست اسکله کانتینری و سه پست اسکله چند منظوره ظرفیت مرحله اول فاز یک، شش میلیون تن و با احتساب دو میلیون تن ظرفیت نفتی و میعانات، ظرفیت بندر در این فاز به هشت میلیون تن می‌شود.

در این فاز با افزایش دو دستگاه جرثقیل دروازه‌ای (STS) مجموع ظرفیت به ۱۰ میلیون تن خواهد رسید.

**فاز دو طرح:**

جمع تعداد اسکله احداثی تا این فاز با پنج پست اسکله کانتینری و سه پست اسکله فله و عمومی و یک پست اسکله نفتی مجموعاً ظرفیت به ۲۷ میلیون تن خواهد شد.

**فاز سه طرح:**

جمع تعداد اسکله احداثی تا این فاز با هشت پست اسکله پست کانتینری و سه پست اسکله فله و عمومی و یک پست اسکله نفتی مجموعاً ظرفیت به ۵۹ میلیون تن خواهد شد.

**فاز چهار طرح:**

جمع تعداد اسکله احداثی تا این فاز با ۱۰ پست اسکله پست کانتینری و ۹ پست اسکله فله و عمومی و سه پست اسکله نفتی مجموعاً ظرفیت به ۷۷ میلیون تن خواهد شد.

در اجرای فاز یک پس از برگزاری مناقصه بین‌المللی قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) به‌عنوان پیمانکار واجد شرایط با هزینه بالغ بر ۳۴۱ میلیون دلار برنده مناقصه اعلام و در تاریخ بیست و پنجم مردادماه ۱۳۸۶ زمین برای عملیات

اجرایی تحویل آن شد. البته قرارداد در قالب EPCF منعقد شد که تامین منابع مالی اجرای پروژه با استفاده از فاینانس خارجی خودگران بر عهده پیمانکار بود. مهم‌ترین نکته حایز

اهمیت این که در راستای رعایت مسایل زیست‌محیطی، سازمان بنادر و دریانوردی با هماهنگی سازمان محیط‌زیست و عقد قراردادهای لازم اقدام به مکان‌یابی و انتقال بیش از

۳۲ هزار کلونی مرجان برای اولین بار در کشور از محل منابع داخلی خود اقدام کرد و تأیید انتقال و تثبیت مرجان‌ها طی

صورت جلسه قطعی و نهایی توسط مرکز تحقیقات شیلاتی آب‌های دور چابهار و سازمان حفاظت محیط‌زیست به امضا

رسید و مورد تأیید نماینده تام‌الاختیار سازمان محیط‌زیست قرار گرفته و همچنین هزینه‌های دو سال پایش مرجان‌ها به سازمان محیط‌زیست توسط سازمان بنادر و دریانوردی

پرداخت شده است. در اجرای پروژه شرکت مهندسیں رویال هاسکونینگ و سازپردازی ایران نیز به‌عنوان مشاور کارفرما تعیین شد که در حال حاضر شرکت مهندسیں مشاور ساز

پردازی ایران مسئولیت نظارت کارگاهی، عالیه و تأیید نقشه‌ها را بر عهده دارد.



در مجموع این ۴ فاز ظرفیت نهایی طرح به ۷۷ میلیون تن در سال با مجموع ۲۱ پست اسکله و ۵۷۹۰ متر طول اسکله خواهد رسید.



یادداشت تفاهم بین  
جمهوری اسلامی  
ایران و هند در تاریخ  
شانزدهم اردیبهشت  
۱۳۹۴ بین وزیر  
راه و شهرسازی  
کشورمان و وزیر  
کشتریانی و  
بزرگراه‌های هند  
امضا شد.

مجلس شورای اسلامی، شهرداری تهران، بنیاد ملی نخبگان، بنیاد چهره‌های ماندگار، شورای مرکزی سازمان نظام مهندسی ساختمان، سازمان نظام مهندسی ساختمان استان تهران، گروه متخصصین ایران، مجمع مدیران کارآفرین، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های وزارت کشور، دانشگاه تهران، دانشگاه علم و صنعت، دانشگاه شهید بهشتی، دانشگاه شریف، دانشگاه صنعتی امیرکبیر و دانشگاه خواجه نصیرالدین طوسی برگزار شد.

در راستای شناسایی، انتخاب و تقدیر از سازمان‌های برتر در زنجیره ارزش راه و شهرسازی، ترویج فرهنگ خودارزیابی و شناخت نقاط قوت و زمینه‌های قابل بهبود و همچنین ترویج و توسعه و آموزش مفاهیم سرآمدی و کیفیت در حوزه راه و شهرسازی اقدام به برگزاری اولین جایزه دامن کرد. این جایزه در راستای بسترسازی و ایجاد فضای رقابتی توأم با خلاقیت و نوآوری و به منظور توسعه شبکه تعامل سازمان‌های حوزه راه و شهرسازی و ایجاد امکان تبادل و اشاعه دستاوردهای موفق و افزایش توان رقابت‌پذیری در سطوح ملی و بین‌المللی برگزار شد و از کلیه متخصصان، سازمان‌ها و بنگاه‌های ایرانی در حوزه راه و شهرسازی در سه بخش اصلی ابنیه و ساختمان، حمل و نقل و شهرسازی و معماری دعوت به عمل آورد.

معرفی طرح توسعه بر اساس درخواست برگزارکنندگان به صورت ارایه اسلاید شامل معرفی کلی، روند اجرای و مراحل اجرایی و شاخصه‌های برتر پروژه بود که با توجه به انجام مطالعات اولیه و کار کارشناسی دقیق توسط اینجانب و کارشناسان طرح توسعه، موارد اصلی طرح به‌ویژه در زمینه ابعاد مختلف تکنولوژی، به کارگیری ایده‌های مهندسی، ایمنی، کارآفرینی و بهینه‌سازی مصرف انرژی و به‌ویژه مسایل زیست‌محیطی و همچنین تحلیل‌های درست و صحیح فنی و مهندسی و ارایه نمودارهای تخصصی و همچنین مزایای اقتصادی، تجاری و بازرگانی طرح ارایه شد که از مجموع ۱۰۰ پروژه مورد ارزیابی و داوری و در شاخصه‌های کارآفرین برتر، فناوری برتر، دوستدار محیط‌زیست، سرمایه‌گذار برتر، پروژه‌های برتر، انتقال تکنولوژی برتر و شرکت برتر در حوزه راه و شهرسازی انتخاب شدند. خوشبختانه پروژه طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان طرح برتر در سطح اقتصاد حمل و نقل شایسته تقدیر و دریافت جایزه دامن شد که این افتخار نصیب اینجانب شد که به عنوان مجری طرح این جایزه رادر یافت کنم.

یکی از بحث‌ها در خصوص توسعه چابهار، بحث سرمایه‌گذاری و مشارکت شرکت‌ها است. یکی از سرمایه‌گذاری‌های چشمگیر نیز مشارکت هندی‌ها در فاز یک بود. در این خصوص و درباره تعهدات دو طرف توضیح دهید؟

مذاکرات با شرکت‌ها و کشورهای خارجی در راستای جذب سرمایه‌گذاری با عنایت به تمایل و جدیت بیشتر دولت هند برای اتصال به بازارهای آسیای میانه و افغانستان در یک کریدور امن، منتج به انتخاب آن دولت شد. مقامات هندی تمایل خود را برای مشارکت در طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار طی سالیان گذشته اعلام داشته و هیات‌های کارشناسی متعددی در سطوح مختلف برای مذاکره و بازدید از طرح به ایران سفر داشتند. بنابراین علی‌رغم دستیابی به نظرات، دیدگاه‌ها و تصمیمات مشترک، نهایی شدن متن پیش‌نویس قرارداد دارای ابهاماتی بود. زمانی که طرف هندی در سال ۹۴، مذاکرات را با جدیت بیشتری دنبال کرد با تلاش و همکاری اعضای هیات‌های دو طرف، یادداشت تفاهم بین جمهوری اسلامی ایران و هند در تاریخ شانزدهم اردیبهشت ۱۳۹۴ بین وزیر راه و شهرسازی کشورمان و وزیر کشتیرانی و بزرگراه‌های هند امضا شد. نهایتاً در تاریخ سوم خرداد ۱۳۹۵ قرارداد تجهیز و بهره‌برداری بخشی از اسکله‌های کانتینری و چند منظوره بندر شهید بهشتی چابهار بین سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت بهره‌بردار داخلی به عنوان طرف ایرانی و شرکت IPGPL و وزارت کشتیرانی هند به عنوان طرف هندی با آورده سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلار با حضور جناب آقای روحانی رییس جمهوری ایران و نخست‌وزیر هند جناب آقای نارندرا مودی منعقد شد. همچنین طی مذاکرات متعدد یکساله بین هیات‌های کارشناسی دو کشور، قرارداد مشارکت دولت هند در طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار و همچنین یادداشت تفاهم تامین خط اعتباری به مبلغ ۱۵۰ میلیون دلار از سوی بانک صادرات- واردات (EXIM-BANK) هند برای سازمان بنادر و دریانوردی با حضور جناب آقای دکتر روحانی و نخست‌وزیر هند جناب آقای نارندرا مودی منعقد شد.

البته به منظور تامین تجهیزات و ماشین‌آلات مورد نیاز و متعاقب اعلام آمادگی یک شرکت ایرانی و به اساس طرح توجیه فنی و اقتصادی تهیه شده و پس از طی مراحل مورد نیاز و مستند به ماده واحده قانون احداث پروژه‌های عمرانی بخش راه و ترابری از طریق مشارکت بانک‌ها و سایر منابع مالی و پولی کشور- مصوب ۱۳۶۶، ضمن اخذ مصوبه هیات وزیران شرایط لازم برای سرمایه‌گذاری حدود ۳۳۴ میلیون دلار از طریق بخش خصوصی با استفاده از تسهیلات صندوق توسعه ملی نیز فراهم و عملیاتی شده که در حال حاضر بالغ بر ۲۰ میلیون دلار از منابع مزبور در قالب خرید ۹ دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی و محوطه‌ای عملیاتی که با تکمیل یک پست اسکله کانتینری در تاریخ بیست و نهم دی ۱۳۹۵ کشتی حامل این جرثقیل‌ها در طرح توسعه پهلوگیری و تخلیه که عملیات مونتاژ و بهره‌برداری از این جرثقیل در محوطه کانتینری طرح در حال انجام است و به زودی قابل بهره‌برداری خواهد شد.

چه اتفاقی افتاد که در اسفندماه ۹۵ طرح توسعه چابهار در همایش بزرگداشت شهید دامن به عنوان طرح برتر وزارت

راه و شهرسازی مطرح می‌شود؟

همایش شهید دامن با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، وزارت راه و شهرسازی، کمیسیون عمران

# از گذشته‌ها به امروز

## چاه‌بهار

حسن نسوری

در انتها الیه جنوب شرقی این سرزمین بزرگ و در کنار آب‌های گرم دریای مکران (عمان) شهری با مساحتی حدوداً ۱۴۹۲۷/۸۵ کیلومتری جا خوش کرده است. شهری که گذشته‌های دور چشم طمع استعمارگران ناوگان‌های بزرگ دریایی را به خود خیره می‌کرده که از آن جمله پرتغالی‌ها، انگلیسی‌ها از آن غافل نبوده‌اند.

قلعه پرتغالی‌ها در تیس و با ساختمان (بنگلو) در چاه‌بهار نشانه‌هایی از چشم طمع استعمارگران به این منطقه استراتژیک بود که ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی دریای مکران را به خود اختصاص داده است. قرار گرفتن این دیار در دهانه اقیانوس هند موقعیت استراتژیک آن را به عنوان یک آبراه ترانزیتی و گذرگاه مطلوب اقتصادی و ارتباطی که با سرزمین‌های شمالی خود چون افغانستان، ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان دارد چندین برابر کرده و از نگاهی دیگر تامین نیازهای وارداتی کشور به‌طور استراتژیک در مقاطع اضطراری اهمیت خاصی داشته که دوران جنگ تحمیلی نقش چاه‌بهار بیش از پیش نمایان شد.

اهمیت شرایط یاد شده برای این است که بدانیم ارتباط تنگاتنگ دریای مکران با اقیانوس هند و خلیج فارس توسط تنگه هرمز آن را به یکی از گذرگاه‌های مهم دریایی جهان تبدیل کرده است. دریای مکران (عمان) از سه طرف به خشکی و از یک طرف به دریای آزاد ارتباط دارد، در شمال آن کشورهای ایران و پاکستان و غرب آن شبه جزیره عربستان قرار دارند و از سوی جنوب به اقیانوس هند متصل است. همچنین از تنگه هرمز تا بندر گواتر از کرانه‌های جنوبی ایران در مجاورت آن قرار گرفته‌اند که یک سوم کناره‌های جنوبی سرزمین بزرگ ایران را شامل می‌شود.

دریای مکران نیز همانند خلیج فارس از نظر منابع طبیعی از مناطق مهم دریایی جهان محسوب می‌شود و یکی از غنی‌ترین مراکز دریایی است که دارای مقادیر زیادی نفت، مرجان، ماهی، میگو و دیگر گونه‌های دریایی است. مکران گلوگاه آبی و سیاسی ایران است که به دلیل همین اهمیت چند صباحی است که دولتمردان این دیار با دید دیگری برای توسعه و آبادانی سواحل آن عزم خود را جزم کرده‌اند.

اما مهم‌ترین بندر این دیار چاه‌بهار با وسعتی حدود ۱۰/۹ کیلومتر مربع و ارتفاعی حدوداً هشت متر از سطح دریا است فاصله آن تا مرکز کشور تهران ۲۲۸۶ کیلومتر است این دیار نه تنها در جغرافیای سیاسی کشور بلکه در جهان نقشی حساس و بی‌بدیل را عهده‌دار بوده و ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی جنوب این کشور بزرگ را به خود اختصاص داده، به همین دلیل است که چاه‌بهار از گذشته دور با دریا عجین بوده و صنعت لنج سازی این دیار یکی از قدیم‌ترین و مهم‌ترین صنایع دستی مردم این منطقه است. ساخت این شناورها که دست‌آورد استادان ایرانی و پاکستانی است باروش‌های سنتی بدون نقشه و محاسبه و هیچ‌گونه الگوی استاندارد بر اساس تجربه شکل می‌گیرد.

کرانه‌های دریای مکران در شهرستان چاه‌بهار می‌تواند به‌عنوان جاذبه‌ای توریستی به‌خصوص در فصل زمستان باشد آن چه که جلوه زیبایی از چاه‌بهار را در این کرانه ارایه می‌دهد واقع شدن این شهر بندری در جنوبی‌ترین نقطه شرق خلیج چاه‌بهار و در کرانه شمالی دریای مکران دید خاصی را به آن بخشیده است.

در روز تابش خورشید بر سطح دریا و در شب تابش ماه و مهتاب در فضای کرانه‌های سرب‌گون چاه‌بهار هر بیننده‌ای را مسحور خود می‌سازد از این روی به این باوریم که اگر از این شرایط بسیار مساعد بهره‌گیری لازم بشود، ایران گردان و جهان گردان از این منطقه غافل نخواهند بود.

ارتفاعات شمالی شهر چاه‌بهار به‌ویژه در نقطه‌ای که مرز ارتفاعات به مرز دریایی خلیج چاه‌بهار نزدیک می‌شود پتانسیل مساعدی برای احداث تاسیسات و تسهیلات توریستی مورد نیاز چون هتل و رستوران و سایر تاسیسات رفاهی است. روستای تاریخی تیس نیز که در روزگاران کهن بندری مهم و برخوردار از شهرت بر کناره خلیج چاه‌بهار بوده خود می‌تواند به‌عنوان یک جاذبه توریستی مورد توجه قرار گیرد.

آن چه که مورخان نگاشته‌اند این است که دریای مکران از دیرباز در زندگی اقتصادی و اجتماعی ساکنان استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه شهر بندری چاه‌بهار نقشی اساسی داشته است.

بندر معروف تیز (تیس) از روزگار هخامنشیان به بعد بندر و ناحیه تجارتهای مهمی در مسیر شبکه بازرگانی دریایی به شمار می‌آمد، که کالاهای تجارتهای از چین، هند، و آسیای جنوب شرقی از طریق تیس به مقصد بازارهای خاورمیانه فرستاده می‌شد. بازرگانان و تجار ایرانی با کشتی‌های بادبانی از بندر تیز و سایر بنادر دریای پارس تا سواحل جنوبی هند، چین و گاهی تا سواحل ژاپن و سواحل شرقی آفریقا سفر می‌کردند و کالاهای خود را به این سواحل می‌بردند. علاوه بر کالاهای محلی غلامان و بردگان زیادی برای فروش در بازارهای داخلی و خارجی با خود به همراه می‌آوردند. مورخان گفته‌اند: «مارکوپولو بین سال‌های ۶۸۳-۶۸۷ ه. ق. هنگام بازگشت از چین از حدود مکران به‌ویژه چاه‌بهار عبور کرده، او گفته است که «کسما کوران» (مکران) ایالتی است که شاهی بر آن حکومت می‌کند و مردم آن با زبان خاص خود گفت و گو می‌کنند بیشتر اهالی این خطه مسلمانند مردم این ایالت از راه تجارت و صنعت زندگی می‌کنند گندم و برنج بسیار دارند و خوراک آن‌ها برنج، شیر، گوشت است.»

به هر حال چاه‌بهار به دلیل واقع شدن بر سر راه دریایی شرق و غرب در همه دوره‌ها دارای موقعیتی ویژه و خاص تجاری بوده پس از کشف راه‌های دریایی و متروک شدن راه تجارتهای ابریشم مکران به‌ویژه چاه‌بهار به‌عنوان کلید تسخیر



هندوستان مورد توجه کشورهای روسیه و آلمان قرار گرفت در کنار این دو امپراطوری بریتانیا که حاکمیت هندوستان را در دست داشت در مقام مقابله با نفوذ روسیه در منطقه جنوب و جنوب شرقی ایران ظاهر شد و به دنبال استقرار کنسولگری و قرارگاه‌های نظامی بریتانیا کالاهای انگلیسی نیز در بازارهای منطقه نمایان شدند.

### و اما چاه‌بهار امروز

به دلیل واقف شدن دولت مردان به اهمیت این منطقه در اقتصاد کشور اولین اسکله چاه‌بهار در سال ۱۳۴۲ توسط سازمان برنامه و بودجه به هزینه‌های معادل ۱۲۰ میلیون ریال به وسیله شرکت (ایتال کنسولت) ساخته شد ولی به دلیل غیر فنی بودن ساخت این اسکله و برخلاف موج قرار گرفتن آن امکان پهلو گرفتن به کشتی‌ها و لنج‌ها را نمی‌داد. بقایای به‌جامانده این اسکله‌ها در حالی که دماغه آن در اثر اصابت با کشتی کرکس منهدم شده در قسمت جنوبی شهر خودنمایی می‌کند که اهالی منطقه از آن برای ماهیگیری و بعضاً سکوی شنا از آن استفاده می‌کنند. اما شروع جنگ تحمیلی و مشکلات تخلیه و بارگیری در بنادر جنوب غربی کشور و همسایگی با دولت متجاوز وقت عراق، دولت مردان را بر آن داشت تا با سرمایه‌گذاری به موقع در چاه‌بهار با کمک پیمانکاران سنگاپوری، اسکله شهید بهشتی در مدت ۹ ماه ساخته شد که کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۵ هزار تن را پذیرا شد که این حرکت تاثیر به‌سزایی در توسعه کشتیرانی در منطقه داشت.

### بندر شهید کلانتری

موج شکن به طول ۱۱۰ متر داراست که پیمانکار ایرانی در سال ۱۳۶۱ آغاز و در سال ۱۳۶۶ تحویل داد که در آن روزگار ۲۶۰۰ میلیون ریال هزینه داشته است.

### اسکله شهدای هفتم تیر

دارای مجموعه موج شکن و اسکله در ساحل مرکزی شهر چاه‌بهار با استفاده از صندوقه‌های بتن مسلح پیش ساخته متوالی به طول ۴۲۰ متر با هزینه‌ای بالغ بر ۸۵۰ میلیون ریال احداث و در هفتم تیرماه ۱۳۶۷ ه.ش افتتاح شد.

### پروژه‌های غرب خلیج چاه‌بهار

۱. اسکله ایران بندر با آبخور ۱۰ متر برای پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۵ هزار تن و طول ۱۷۸ متر
۲. اسکله بتنی چند منظوره با طول ۱۸۰ متر برای پذیرش کشتی‌های نفتی و تجاری به ظرفیت ۲۵ هزار تن و آبخور ۱۱ متر
۳. اسکله رورومپ رمپ لندینگ کرافت در حد فاصل اسکله ایران بندر و اسکله چند منظوره
۴. اسکله رورومپ، این اسکله به طول ۸۰ متر برای پهلوگیری کشتی‌های رورومپ تا ظرفیت ۲۵ هزار تن
۵. پهلوگیر حوض شناور، برای تعمیر شناورها

### بندر صیادی

۱. بندر صیادی پزم در ۱۰ کیلومتری غرب شهرستان کنارک
۲. بندر صیادی بریس در ۶۰ کیلومتری شرق خلیج چاه‌بهار
۳. بندر رمین توسط واحد مهندسی سازه جهاد سازندگی از محل اعتبارات شیلات ساخته شد

### کلام آخر

نگاهی به توسعه بندر کشور و مقایسه‌ای که با سال‌های گذشته می‌کنیم برای این‌جانب نگارنده این ستور شعف‌انگیز و افتخارآفرین است که این سال‌ها دولت مردان ما با چرخش به‌سوی دریا و مواهب این طلیعه خدادادی عزم خود را برای آبادانی پایانه‌های آبی و دروازه‌های ورودی آب‌های آزاد به این سرزمین بزرگ جزم کرده‌اند. وقتی که در روزهای جنگ تحمیلی با کشتی‌های تجاری کشور وارد چاه‌بهار می‌شدیم در این شهر روزها و شاید ماه‌ها تردد داشتیم. زمانی که شرایط چاه‌بهار امروز را با گذشته مقایسه می‌کنم بدون شک به این نکته می‌رسم که این جهش و این تحول نتیجه همت و پشت کار دولت مردان و متولیان بندر کشور است که در این سال‌ها از غفلت در امر تحول این مناطق دوری کرده‌اند و هیچ کوششی برای رقابتی کردن پایانه‌های آبی کشور با دیگر کشورهای منطقه، دریغ نکرده‌اند. هر یک از بنادر کشور در هر دو آبراه استراتژیک و حساس خلیج همیشه فارس و گوهره خزر همیشه حرف خاصی برای گفتن دارند و کسانی این واقعیت را با تمام وجود درک می‌کنند که با پوست و خون خود آن سال‌ها را لمس کرده باشند. بنداری که کوچک‌ترین امکانات رفاهی از آن‌ها در گذشته دور دریغ شده بود امروز رو به شکوفایی نهاده‌اند و هر روز طرح‌ها و پروژه‌های عظیمی که در پایانه‌های کشور افتتاح می‌شود و به چرخه بهره‌برداری می‌رسند، مبین این ادعاست. تصمیم به احداث منطقه آزاد تجاری چاه‌بهار خود تحولی شگرف در این منطقه محروم راسب شده است که این خود باعث شده گردشگران بسیاری برای دیدن منطقه آزاد و تحولات آن به این دیار سرازیر شوند و جهشی در اقتصاد منطقه و ارتقاء سطح معیشتی و زندگی عمومی مردم منطقه ایجاد شود.

ماموریت‌هایی که برای بندر چاه‌بهار تعریف شده عبارتند از: ترانزیت کالا، تجارت منطقه‌ای، بارانداز تجاری کالاها و مواد اولیه، ایجاد صنایع تبدیلی و تولیدی با جهت‌گیری صادراتی، عرضه سوخت و ایجاد صنایع وابسته به نفت و گردشگری. هر یک از این عناوین خود نیاز به برنامه‌ریزی خاص دارد تا آن اهدافی که ما در رویای رسیدن به بندر نسل چهارم به دنبال آن هستیم در چاه‌بهار محقق شود.

امید که این روند با رشد روزافزون خود هرچه بیشتر بتواند در زدودن رنگ فقر و تنگدستی از مردم حاشیه‌های ساحلی کشور مؤثر واقع شود و نام ایران نیز در زمره پیشرفته‌ترین کشورهای منطقه بدرخشد.



شکل ۱) ایمان احمدی» در حال پاره کردن تور ماهی گیری با قیچی غوامی. این تصویر توسط «مصطفی لطفی» در جزیره قشم در مرداد ۱۳۹۴ ثبت شده است. به گفته عکاس، خرچنگ به دام افتاده در تور ماهی گیری این عکس هنوز زنده بود. دکتر «رضا ندرلو» [استاد زیست شناسی دانشگاه تهران] درباره این عکس می گفت: «این خرچنگ از گونه *Carpilius convexus* است که از خرچنگ های سمی و غیر خوراکی در دنیا است. این خرچنگ در بسترهای ماسه ای مناطق مرجانی از عمق یک تا دو متر به پایین از خلیج فارس و دریای سرخ تا استرالیا و هاوایی یافت می شوند. این خرچنگ ها برای مناطق «زیر جز و مدی کم عمق» هستند و در سواحل ماسه ای مناطق مرجانی زندگی می کنند. بنابراین، باید ضمنی این خرچنگ ها خیلی قابل توجه نیست چون میادان معمولا در مناطق مرجانی تور اندازی نمی کنند؛ تور ماهی گیری در مناطق مرجانی پاره شده و همان جا می ماند. برای مثال، در این تصویر، تور میادان به مرجان ها و صخره ها گیر کرده و چون نتوانستند تور را بالا بکشند، در دریاها کردند. این خرچنگ ها یکی از گروه های جانوری هستند که محیط زندگی آن ها با این تورها آلوده شده است و بسیاری از جانوران مانند همین خرچنگ ها با این تورها در این محل مشکل پیدا کرده و خود به خود در این تورها گیر کرده و جان خودشان را از دست می دهند. ما در مناطق مرجانی به خصوص مناطق مرجانی کم عمق مواردی شبیه به این، زیاد می بینیم که تور ماهی گیری در صخره ها گیر کرده و محیط زندگی بسیاری از جانوران مانند لاک پشت های دریایی و خرچنگ ها را آلوده کرده است.»

# در جست و جوی تورها ماهی گیری سرگردان

گفت و گوی اختصاصی با مربی آموزش دهنده غواص ارشد

امین خالق پرست

«مصطفی لطفی»، مدرس غواصی و از دوستان ارشد محیط زیست است که هفت سال از عمر خویش را صرف غواصی در نواحی مختلف خلیج فارس کرده است. بنابراین، برای آشنایی با کوشش های محیط زیستی که او در دریا انجام داده و آگاهی با برخی عوامل تهدید کننده حیات آبیان در خلیج فارس، با او به گفت و گو نشستیم. گفتنی است، عکس های این مصاحبه توسط مصطفی لطفی تهیه شده است.



شکل ۲) مصطفی لطفی در باره این عکس می‌گفت: «این خرچنگ در تور ماهی‌گیری به دام افتاده بود اما این خرچنگ متأسفانه مرده بود و جز خرچنگ‌های زنده‌ای که آن روز از تور ماهی‌گیری نجات دادیم، نبود. غواص مشاهده شده در این تصویر «ایمان احمدی» یکی از غواص‌های «آکادمی غواصی سیشل کیش» است که داوطلبانه به من در نجات خرچنگ‌ها از تور ماهی‌گیری در مرداد ۱۳۹۴ کمک کرد». این تصویر توسط «مصطفی لطفی» در سایت تخت جمشید در ضلع جنوب شرقی جزیره قشم ثبت شده است. «مصطفی لطفی» چند هفته قبل از مشاهده این رویداد از «ماهی مرکب ببری» (Pharaoh cuttlefish) در سایت تخت جمشید جزیره قشم عکس گرفته بود. بنابراین، چرا مرکب ماهی‌ها این خرچنگ‌ها را شکار نکرده‌اند؟ «حمیدرضا بارگاهی» به این سوال چنین پاسخی می‌دهد: «ماهی مرکب خرچنگ‌ها را نیز شکار می‌کند و ظاهر آن‌ها را دیده و به سمت خرچنگ‌ها جذب شده ولی زمانی که خرچنگ‌ها را شکار کند، نمی‌تواند آن را از تور جدا کند». به گفته دکتر «رضا ندرلو» این خرچنگ از گونه *Carpilius convexus* است که از خرچنگ‌های سمی در دنیا است و مصرفی خوراکی برای انسان ندارد. احتمالاً مرکب ماهی‌ها از این خرچنگ‌ها کمتر تغذیه کنند چون زمانی که برای انسان سمی است، مسلماً برای خیلی از گونه‌های جانوری نیز سمی است.



شکل ۳) مصطفی لطفی در باره این عکس می‌گفت: «خرچنگی که کنار مرجان مشاهده می‌کنید یکی از خرچنگ‌هایی بود که در تور ماهی‌گیری به دام افتاده بود. البته، این خرچنگ از تور ماهی‌گیری آزاد شده بود اما هنوز ریسمان‌هایی در زیر شکم آن بود. ما برای جدا کردن این ریسمان‌ها از خرچنگ نمی‌توانستیم کمک به این جانور بکنیم چون خرچنگ با چنگال‌هایش ممکن بود به دست ما آسیب بزند و اگر ما برای رهایی خرچنگ از ریسمان‌ها بیشتر از این می‌خواستیم ادامه بدهیم ممکن بود دست‌های خرچنگ هم آسیب ببیند. اما این خرچنگ خودش داشت این کار را انجام می‌داد: خرچنگ ریسمان‌ها را از زیر شکمش جدا می‌کرد تا بتواند فرود به زندگی‌اش در دریا ادامه دهد». به گفته دکترای اقیانوس‌شناسی «حمیدرضایی مارتانی» مرجان مشاهده شده در کنار خرچنگ «در این تصویر گونه‌ای از *Favia* است. به گفته دکتر «رضا ندرلو»، نام گونه این خرچنگ *Carpilius convexus* است؛ گونه «کارپیلیوس کانوکسوس» از خرچنگ‌های بزرگ محسوب می‌شود و عرض کاراپاس آن به ۱۵ سانتی‌متر می‌رسد. این گونه خرچنگ‌ها فقط برای آب‌شور هستند و در دریا زندگی می‌کنند. بنابراین، این خرچنگ‌ها در خشکی نمی‌توانند تنفس کنند. ماهی‌ها از این خرچنگ‌ها تغذیه می‌کنند اما این گونه خرچنگ‌ها برای انسان خوراکی نیستند؛ بافت بدن این خرچنگ‌ها سمی است و برای تغذیه انسان مناسب نیست. این گونه خرچنگ‌ها به ندرت در تور ماهی‌گیری می‌آید مشاهده می‌شوند اما در چنین مواقعی، خرچنگ‌ها خودشان سعی می‌کنند فرار کنند؛ در صورتی که پا یا چنگال خرچنگ به تور گیر کرده باشد، خودش اقدام به قطع آن پا یا چنگال کرده تا بتواند فرار کند. پا یا چنگال قطع شده در آینده دوباره رشد کرده و در پوست‌اندازی بعدی به صورت کامل ایجاد می‌شود.

در مرداد ۱۳۹۴، شما به همراه یک هنرجوی غواصی به نام ایمان احمدی داوطلبانه برای نجات خرچنگ‌ها از یک تور ماهی‌گیری رها شده در بستر دریا اقدام کردید. این ماجرا دقیقاً چه طور اتفاق افتاد؟

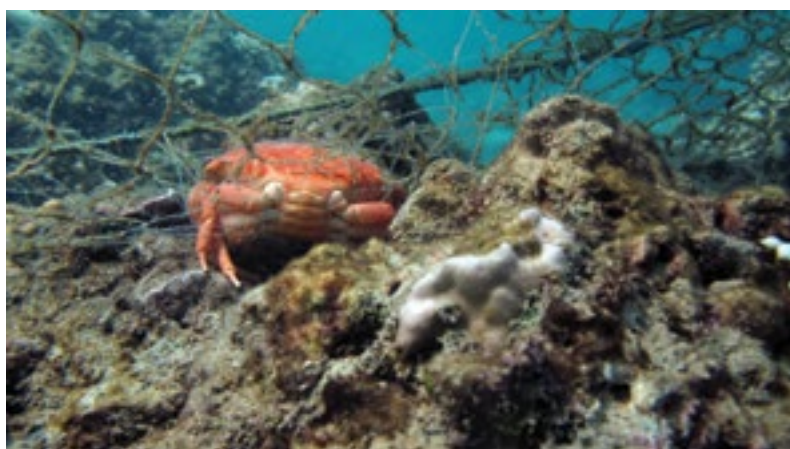
به لحاظ حرفه‌ای، ما نمی‌توانیم فعالیت دیگری را در زمان آموزش غواصی انجام دهیم مگر این که این فعالیت از پیش تعریف شده باشد یا غواص به آن حد مجاز رسیده باشد که بتواند فعالیت غواصی به غیر از آن فعالیت آموزشی انجام دهد. در آن سال، ایمان احمدی دوره‌های مقدماتی را سپری کرده بود و باید یک تعداد غواصی تجربی انجام می‌داد تا تعداد غواصی او برای انجام کمک مربی‌گری به ۴۰ عدد می‌رسید. بنابراین، من برای او دوره‌های غواصی در قشم گذاشته بودم. در یکی از روزهای مرداد ۱۳۹۴ بود که من با ایمان احمدی در حال سپری کردن دوره‌های غواصی بودیم که یک تور ماهی‌گیری بزرگ در محلی که هر روز در آن غواصی می‌کردیم، مشاهده کردیم که روی مرجان‌ها افتاده بود و خرچنگ‌ها در این تور گرفتار شده بودند. از آن جایی که این محل یک زیستگاه برای آبزیان محسوب می‌شد، بیرون آوردن این تور ماهی‌گیری از دریا به محیط زیست آبزیان آن منطقه کمک می‌کرد. بهترین راه بیرون آوردن این تور ماهی‌گیری از زیر آب استفاده از یک قایق در سطح آب بود تا به کمک این



شکل ۴) مصطفی لطفی در باره این عکس می‌گفت: «در روزی که اقدام به رهاسازی خرچنگ‌ها از تور کردیم، این خرچنگ در تور ماهی‌گیری زنده بود» به گفته دکتر «رضا ندرلو» خرچنگ‌های این تصاویر از گونه *Carpilius convexus* است که از خرچنگ‌های سمی و غیر خوراکی در دنیا است.

قایق تور را بکشیم و همزمان ما غواص‌ها از پایین تور را آزاد کنیم تا به این شیوه بتوانیم تور ماهی‌گیری را در قایق جمع‌آوری کنیم. بنابراین، از دوستان کلوپ غواصی و مسئولان کمک خواستیم تا با کمک قایق، تور را از آب سالم بیرون بکشیم. اما پیگیری‌های ما از مسئولان برای این کار به جایی نرسید و متوجه شدیم اگر خودمان برای بیرون آوردن این تور اقدام کنیم زودتر به نتیجه می‌رسیم. ماندن این تور زیر آب خطرناک بود؛ هر چقدر این تور زیر آب برای مدت زمان بیشتری می‌ماند، ممکن بود آسیب بیشتری به آن زیستگاه برسد و جانوران بیشتری در آن به دام بیفتند. بنابراین، فردای آن روز، من و همکارم برای انجام این مأموریت محیط‌زیستی راهی دریا شدیم. زمانی که به محلی که تور در آن جاها شده بود، رسیدیم، من با یک چاقو غواصی و همکارم با یک قیچی غواصی شروع به تیکه تیکه کردن تور ماهی‌گیری کردیم. زمانی که تور روی زمین خوابید، شروع به جمع کردن تور از بستر دریا کردیم و این تور را با خودمان به ساحل آوردیم.

آیا در محلی که تور ماهی‌گیری در آن رها شده بود، زیستگاه مرجانی مشاهده کردید؟ آن جایک دیواره مرجانی بود؛ از ساحل که به سمت محل تور ماهی‌گیری راه افتادیم، صخره‌های مرجانی از عمق دو متر شروع می‌شد و تا عمق چهار متر ادامه داشت.



شکل ۴) مصطفی لطفی در باره این عکس می‌گفت: «در روزی که اقدام به رهاسازی خرچنگ‌ها از تور کردیم، متأسفانه خرچنگ تصاویر مرده بودند». به گفته دکتر «حمیدرضا پارگاهی»، تورهای سرگردان برای جان زیستگاه‌های مناطق مرجانی و حتی گونه‌های در معرض خطر انقراض هستند. به خاطر این که این تورها در مناطق مرجانی رها شده، خرچنگ‌های قرمز مرجانی به سمت آن جذب شده و گرفتار شدند (به دلیل شکار پذیری بالای تور). به گفته دکتر «حمیدرضا مارتانی» بخش سفید در تصویر پایین مرجان توده‌ای از جنس *Porites* است. به گفته دکتر «رضا ندرلو» خرچنگ‌های این تصاویر از گونه *Carpilius convexus* است که از خرچنگ‌های سمی و غیر خوراکی در دنیا است.



شکل ۵) این تصویر توسط «مصطفی لطفی» در جزیره قشم در مرداد ۱۳۹۴ ثبت شده است. به گفته عکاس، خرچنگ مشاهده شده در این تصویر در تور ماهی گیری مرده بود. به گفته دکتر «رضا ندولو» این خرچنگ از گونه *Atergatis integerimus* است. این گونه نیز از خرچنگ‌های سمی و غیر خوراکی در دنیا است. به گفته حمیدرضا بارگامی، مرجان مشاهده شده در تصویر «مرجان توده‌ای» از جنس *Favia* است که در میان غواصان به «مرجان سیرابی» معروف است.

بیرون آوردیم. یک تعدادی از خرچنگ‌ها عکس‌عملی نداشتند و مانند مجسمه بودند. تعدادی از خرچنگ‌ها بی حال بودند و فقط شاخک‌های ریز آن‌ها تکان می‌خورد. حتی زمانی که روی بدن آن‌ها دست می‌کشیدم، عکس‌عملی زیادی از این خودشان نشان نمی‌دادند. یک تعدادی از این خرچنگ‌ها زیاد تقلا می‌کردند. اعضای بدن این خرچنگ‌ها سالم بود و به نظر می‌آمد تازه در تور گیر کردند. زمانی که می‌خواستیم این خرچنگ‌ها را از تور بیرون آوریم، ممکن بود این جانوران با چنگال‌هایشان به ما حمله کنند و به دست ما آسیب بزنند. اما سعی کردیم به هر طریقی بود این خرچنگ‌ها را با کمترین آسیبی که به خودشان می‌زنند، از تور خارج کنیم.

#### خرچنگ‌های نجات داده شده از تور ماهی‌گیری را کجا رها کردید؟

خرچنگ‌هایی که از تور نجات دادیم و زنده بودند را در آب رها کردیم چون با بیرون آوردن تور از آب خطری آن‌ها را تهدید نمی‌کرد. زیستگاه این خرچنگ‌ها همان جا بود. بنابراین، ما این خرچنگ‌ها را جابه‌جا نکردیم. بهتر است این خرچنگ‌ها در همان زیستگاه خودشان باقی بمانند. در حقیقت، این خرچنگ‌ها در این تور ماهی‌گیر به دام افتادند، چون تور در محدوده زندگی و قلمرو آن‌ها رها شده بود. بنابراین، ما نباید آن‌ها را از قلمروشان دور کنیم مگر این که تخصص این کار داشته باشیم. برای مثال، بخواهیم

و پاندا داشت و فقط از آن یک کار ایاس کروی شکل به همراه دو شاخک کوچک در بالای چشم‌هایش باقی مانده بود. من نمی‌دانم این جانور چطور می‌توانست زنده بماند یا تغذیه کند زمانی که اندام اصلی که با آن راه می‌رفت یا شکار می‌کرد از بین رفته بود، اما مسلماً خوراک سایر جانوران می‌شد. حتی یک مورد داشتیم که فقط یک بازو اصلی از خرچنگ باقی مانده بود. بعضی از این خرچنگ‌ها مرده بودند و تعدادی از این خرچنگ‌ها هم نیمه جان بودند. ما تصمیم داشتیم، خرچنگ‌ها را از این تور ماهی‌گیری جدا کنیم. بنابراین، همه خرچنگ‌ها را فارغ از این که زنده هستند یا مرده، از تور بیرون آوردیم و خرچنگی را در این تور به حال خود رها نکردیم. پس از رهاسازی، اگر هر کدام از این خرچنگ‌ها بتوانند دوام بیاورند، زنده می‌مانند و اگر بمیرد، برای مرکب ماهی‌ها و مابقی خرچنگ‌ها که هم‌نوع خواری می‌کنند، خوراک خوبی می‌شود یا سایر جانوران از لاشه این سخت پوست به‌عنوان سرپناه و محل تخم‌گذاری استفاده می‌کنند. به‌عنوان یک غواص، من آیزبان را چه زنده و چه مرده از دریا بیرون نمی‌آورم. تنها چیزی که از دریا بیرون می‌آورم، خودم، عکس‌هایم و زباله‌هایی است که از دریا جمع‌آوری می‌کنم.

#### چه تعداد خرچنگ‌ها را از این تور ماهی‌گیری آزاد کردید؟

تقریباً ۵۰ تا ۶۰ خرچنگ‌ها را از تور ماهی‌گیری

صخره‌های مرجانی مانند یک رشته کوه کنار هم قرار داشتند. ارتفاع این صخره‌ها تا دو متر هم می‌رسید. بعد از آن تا عمق پنج متری که بستری شنی بود، صخره‌ها جدا جدا کنار هم قرار داشتند و یک منظره دیوار ماندنی شبیه به یک پل دومتري ایجاد کرده بودند. البته، در عمق پنج متری هم مرجان بود ولی تراکم کمتری داشت. یک زیستگاه مرجانی به این بزرگی که به خاطر وجود یک تور داشت از بین می‌رفت، با بیرون آوردن آن از دریا تمیز شد.

#### آیا خرچنگ‌های به دام افتاده در تور تا زمانی که شما و همکاران اقدام به نجات آن‌ها نکنید، زنده بودند؟

روز اول که ما تور را پیدا کردیم و تصمیم گرفتیم آن را از آب بیرون بکشیم. یک تعداد زیادی خرچنگ در تور بود. اما روز دوم که ما خودمان برای این کار اقدام کردیم، از دهان تعدادی از خرچنگ‌ها حباب بیرون نمی‌آمد و مرده بودند. البته هنوز یک تعداد از خرچنگ‌ها بودند که زنده بودند. تکان می‌خوردند و فقط بدنشان در تور گیر کرده بود.

#### آیا فقط خرچنگ‌های زنده را از این تور ماهی‌گیری بیرون آوردید؟

اندام حرکتی برخی از این خرچنگ‌ها که در تور به دام افتاده بودند، از بدنشان جدا شده بود. پاهای عقبی برخی از این خرچنگ‌ها بریده شده بود یا بازوهایش قطع شده بود. یکی از خرچنگ‌ها که از تور اویزان بود، دست





شکل ۶) این تصویر توسط «مصطفی لطفی» در جزیره قشم در مرداد ۱۳۹۴ ثبت شده است. به گفته کارشناس سازمان شیلات ایران، دکتر «حمیدرضا بارگاهی»، تورهای موجود در تصاویر این مصاحبه تورهای پلاستیکی «منو فیلامنت» و «مولتی فیلامنت» می‌باشند. تورهای منو فیلامنت نازک و تک رشته‌ای می‌باشند اما تورهای مولتی فیلامنت کلفت‌تر بوده و به صورت چند رشته به هم چسبیده هستند. این تورها «گوش گیر» هستند و ابزار صید برای گونه‌های مختلف محسوب می‌شوند. از این تورها دو مدل «گوش گیر کف» و «گوش گیر سطحی» در تصاویر این مصاحبه وجود دارند. این تورها شکار پذیری بالایی دارند و حتی اگر ماهی در آن‌ها گوش گیر نشود بلافاصله تنه پیچ شده و گرفتار می‌شود. این تورها از ابزار صید غیرمجاز هستند چون اگر در دریا رها شوند به شدت باعث گرفتار شدن آبزیان می‌شوند. از آن جایی که این تورها پلاستیکی هستند، عمر بسیار بالایی در طبیعت دارند و تجزیه نمی‌شوند.

چاقویا قیچی همراه غواص وجود دارد تا در مواقعی که تور ماهیگیری به دور مرجان‌ها پیچیده یا غواص در تور گیر کرده، از آن‌ها برای بریدن تور یا طناب استفاده کند. بنابراین، برخلاف تصور عمومی، چاقوی غواصی برای دعوا زیر آب یا شکار جانوران و نزاع با کوسه‌ماهیان نیست. من معمولاً چند مدل از این ابزار برنده مخصوص غواصی را همراه دارم و در مواقعی که هنرچوپان غواصی این ابزار را همراه ندارند، در اختیار آن‌ها قرار می‌دهم تا استفاده از این ابزار (چاقو غواصی) را برای کمک به محیط زیست یاد بگیرند.

برخی مواقع بسیاری از دوستان به من می‌گویند: «حالا یکبار شما خرچنگی را از تور نجات دادی، چه فایده‌ای دارد؟ هر روز هزاران خرچنگ در تور صیادان صید می‌شوند». من به این دوستان پاسخ می‌دهم: «قبول دارم هزاران خرچنگ در تور ماهیگیری تلف می‌شوند. اما این یکی را که توانستم نجات بدهم، حالا به جای هزار خرچنگ، ۹۹۹ خرچنگ در دریا تلف می‌شوند».

#### تقدیر و تشکر

نویسنده از کارشناس و هنرمند موزه تاریخ طبیعی روسیه Andrey Atuchin برای ویرایش تصاویر و اساتید ایرانی حمید رضایی مارتانی و رضا ندرلو که در روند تهیه این گزارش محیط زیستی به ما هانامه بندر و دریا کمک کرده‌اند کمال تشکر و قدردانی را دارد.

زمین و جنوب پارک زیتون در قشم است. من چند هفته قبل از این ماجرا موفق به عکاسی از دو مرکب ماهی (Pharaoh cuttlefish) در همین منطقه، شده بودم. عمق محلی که این تور افتاده بود، حدود پنج متر بود. آن سمت تور یک منطقه مسطح پوشیده از شن بود. بعد از آن نیز، عمق کمتر می‌شد و تقریباً به سه متر می‌رسید. بنابراین، این محل حالت دره مانند داشت که این تور مرز آن جا را پوشانده بود. فاصله این محل از ساحل حدود ۸۰۰ متر بود.

#### چرا صیادان این تور ماهی گیر را در آن جا رها کرده بودند؟

احتمالاً صیاد در آن محل برای صید ماهی تور انداخته بود که تور او به صخره‌ها گیر کرده و آن جا مانده بود. بنابراین، صیاد از روی قصد این تور را در آن محل رها نکرده بود. این تور از جنس پلاستیک بود و تور نایلونی محسوب می‌شد و تور کفنی یا نخی نبود. اکثر تورهای سرگردانی که در دریا مشاهده می‌شوند به این علت است که تور صیاد در زیر آب به یک چیزی مانند مرجان‌ها، سازه فلزی یا کشتی غرق شده، گیر کرده و صیاد که نتوانسته آن را بالا بیاورد، تور را همان جا رها کرده و رفته است.

#### چرا همراه غواصان همیشه یک چاقو وجود دارد؟

در زمان غواصی همیشه یک ابزار برنده مانند

تکثیر و پرورش این آبزیان را انجام دهیم یا زیستگاه بهتری برای آن‌ها داشته باشیم. در آن زمان هدف ما هیچ کدام از این موارد نبود. نباید این نکته را فراموش کرد که هر جانوری بخواهد جا به جا شود و از قلمرویش به محل دیگری برود باید خودش این تصمیم را بگیرد و ما نباید در این کار دخالتی داشته باشیم.

#### نجات خرچنگ‌ها از تور ماهی گیری چه مدت زمان برد؟

ما حدود نیم ساعت به تیکه تیکه کردن تور و رها سازی خرچنگ‌ها مشغول بودیم اما رفت و برگشت ما حدود ۷۰ دقیقه زمان برد که با توجه به جدول فشار ما در این عمق (زیر ۱۰ متر) حداکثر ۲۱۹ دقیقه می‌توانستیم بمانیم.

#### چرا فقط خرچنگ‌ها در این تور ماهی گیری به دام افتاده بودند؟

در این تور ماهیگیری یک سوراخ وجود داشت که احتمالاً بر اثر برخورد تور با صخره‌های مرجانی به وجود آمده بود. لبه تیز صخره‌ها قسمتی از آن تور را پاره کرده بود و از درون این سوراخ ماهی‌ها در حال رفت و آمد بودند. بنابراین، ماهی در تور نبود.

#### این تور ماهی گیری در سواحل کدام سمت جزیره و در چه عمقی قرار داشت؟

این تور ماهیگیری در «سایت غواصی تخت جمشید» در ضلع جنوب شرقی جزیره قشم رها شده بود. این محل روبه روی هتل ایران



## بررسی اهمیت کانال سوئز 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)

آبراه‌های دنیا نقش اساسی در جابه‌جایی کالا و بلاخص نفت خام و مشتقات آن دارند. از جمله مهم‌ترین آن‌ها 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 این آبراه‌ها برای عبور ایمن کشتی‌ها از مسائل بسیار مهم دولت‌ها و صنعت حمل و نقل دریایی است. یکی از این آبراه‌های مهم دنیا کانال سوئز است. کانال سوئز شاهراهی آبی ساخته دست بشر است که با اتصال دریای مدیترانه و دریای سرخ به یکدیگر در واقع پلی است که دودنیای متفاوت شرق و غرب را به هم پیوند می‌زند. پلی که تا قبل از احداث آن تجارت میان شرق و غرب تنها از مسیرهای زمینی امکان‌پذیر بود. این کانال در غرب صحرای سینا و شمال شرق کشور مصر واقع شده است. احداث آن پس از یک دهه و در سال ۱۸۶۹ خاتمه یافت. این کانال یکی از منابع اصلی درآمد ارزی مصر است. چیزی حدود ۷ درصد کل تجارت دریایی دنیا از این کانال انجام می‌شود. درازای کانال سوئز از پورت سعید در ساحل دریای مدیترانه، تا شهر سوئز در کرانه دریای سرخ ۱۶۳ کیلومتر است. در نیمه‌راه دریاچه المره کانال را به دو شاخه تقسیم می‌کند. قسمتی از کانال در شمال دریاچه المره، و قسمتی در جنوب این دریاچه قرار دارد. کانال سوئز میانبری است برای کشتی‌هایی که از اروپا به سوی آسیا روانه می‌شوند. پیش از احداث این کانال، کشتی‌ها برای رفتن از اروپا به آسیا، ناچار بودند تا دماغه امید نیک در جنوبی‌ترین بخش قاره آفریقا پیش روند و با این‌که بارهای کشتی‌ها را پس از تخلیه در ساحل دریای مدیترانه، از راه زمینی به شهر سوئز در ساحل دریای سرخ رسانده، و با کشتی دیگری از دریای سرخ به کشورهای آسیایی می‌فرستادند. در این مقاله سعی شده است ضمن بیان مختصات جغرافیایی کانال سوئز نقش راهبردی آن در انتقال کالا و مواد نفتی، عواقب ناامن شدن و وابسته شدن کانال مذکور بر صنعت حمل و نقل دریایی با تکیه بر مطالعات انجام شده پیشین و با عنایت به میزان جابه‌جایی روزافزون کالا بیان شود.

## کانال سوئز و نقش راهبردی آن

شش قرن قبل از میلاد، فرعون نخائو دوم از سلسله بیست و ششم فرارنه مصر به فکر اتصال دریای سرخ به دریای مدیترانه با احداث یک کانال مصنوعی افتاد. در آن زمان کانالی به طور نیمه تمام حفر شد که بعدها به وسیله داریوش اول، پادشاه هخامنشی ایران، پس از فتح مصر تکمیل شد. آبراهی که داریوش در آن زمان حفر کرد با آبراه کنونی سوئز، اختلاف‌هایی داشت به طور مثال برخلاف کانال امروزی که از پورت سعید آغاز می‌شود و به خلیج سوئز ختم می‌شود، کانال قدیمی از شهر «قزایق» (بواباستیس قدیم) و رود نیل آغاز و به دریای سرخ منتهی می‌شد و به این ترتیب فقط در قسمتی از سال قابل کشتیرانی بود، زیرا وضع آن به وضع جریان رودخانه نیل بستگی داشت. در دوران رومیان در نتیجه اقداماتی که به دستور «تسراژان» صورت گرفت، کانال در تمام طول سال قابل کشتیرانی شد. ولی در حفاظت و نگهداری آن سهل انگاری می‌شد، به طوری که موقعی که مسلمانان بر مصر تسلط یافتند، کانال از شن پر شده بود و غیر قابل استفاده بود.

عمر، خلیفه مسلمانان، برای رساندن آذوقه به مکه و مدینه دستور داد که کانال را لایروبی کنند، ولی در سال ۷۶۷ میلادی برای قطع حمل خواروبار مورد نیاز اهالی مدینه که دست به شورش زده بودند، کانال را به کلی مسدود کردند. البته عده‌ای هم این مسدود شدن کانال سوئز را به تسلط رومیان بر این کانال و جلوگیری بر ارسال امکانات به قسمت‌های جنوبی ایران ربط می‌دهند. به این ترتیب کانال به مدت ۱۱ قرن زیر شن مدفون بود تا این که در سال ۱۸۳۳ میلادی، «پروسپر آفانتن» تصمیم می‌گیرد نسبت به احیای کانال اقدام کند که به دلیل مخالفت حاکمان

آن زمان موفق به این کار نمی‌شود تا این که، «فردینان دولسپس»، دیپلمات جوان و ۲۷ ساله فرانسوی به مصر اعزام می‌شود و در روز ۲۵ نوامبر سال ۱۸۵۴ میلادی از حاکمان مصر، موافقت ایجاد کانال و بهره‌برداری ۹۹ ساله از آن را اخذ می‌کند. سپس با حمایت اوزنی امپراتریس فرانسه موفق به جمع‌آوری منابع مالی لازم برای احداث کانال می‌شود و در ۱۹ مه سال ۱۸۵۵ میلادی کمپانی سوئز را تاسیس و عملیات احداث کانال را آغاز می‌کند. سرانجام، پس از چند سال کار طاقت‌فرسا در سال ۱۸۶۹، احداث کانال سوئز به طول ۱۶۲ کیلومتر، عرض ۵۴ متر و عمق ۸ متر خاتمه می‌یابد. با احداث کانال شهرهای پورت سعید در دهانه کانال در ساحل مدیترانه، شهر سوئز در دهانه کانال در ساحل دریای سرخ و شهر اسماعیلیه در حدفاصل دوشهر مذکور در بیابان متولد شدند. در آن زمان مصر سرزمینی زیر نظر امپراتوری عثمانی بود که بریتانیا خیلی زود کنترل نظامی و مالی کانال سوئز را در دست می‌گیرد و آن را تحت قیمومت خود قرار می‌دهد. تا این که پس از سرنگونی ملک فاروق پادشاه مصر و به قدرت رسیدن افسران جوان، جمال عبدالناصر در سال ۱۹۵۶ میلادی کانال سوئز را ملی اعلام می‌کند و از آن زمان تاکنون سوده‌های کلانی را روانه خزانه این کشور کرده است، به گونه‌ای که پس از گردشگری، دومین منبع اصلی درآمد مصری‌ها به شمار می‌رود<sup>۱</sup>.

همچنین دولت مصر تصمیم گرفت کانال دومی را برای گسترش حمل و نقل کشتی‌ها تاسیس کند. ساخت این کانال با بودجه ۸/۵ میلیارد دلاری در سال ۲۰۱۴ شروع و در سال ۲۰۱۵ میلادی به اتمام رسید. کانال مذکور در برخی نقاط کانال سوئز را دو طرفه می‌کند و همین مورد امکان عبور کشتی‌های بیشتری را فراهم می‌کند. در مجموع کانال سوئز

اجازه عبور کشتی‌هایی با حداکثر عرض ۲۰ متر، وزن ۲۴۰/۰۰۰ تنی و ارتفاع ۶۸ متر را می‌دهد<sup>۲</sup>.

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 ۵۶/۵ میلیون بشکه در روز یعنی در حدود ۶۳ درصد از نفت تولیدی جهان در سال ۲۰۱۳ از مسیرهای دریایی منتقل شده است. بر اساس همین گزارش چیزی در حدود ۱۹ درصد نفت جهان از طریق تنگه هرمز و ۱۷ درصد آن از طریق تنگه مالاکا منتقل می‌شود و کانال سوئز با عبور ۴/۶ میلیون بشکه نفت خام در روز، چیزی در حدود ۵/۱ درصد نفت جهان را روزانه به کشورهای اروپایی و آمریکایی انتقال می‌دهد. از طرف دیگر حجم نفت عبوری از کانال سوئز در بین سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۳ از سه میلیون بشکه در روز به ۴/۶ میلیون بشکه در روز رسیده است که رشد بیش از ۵۳ درصدی را نشان می‌دهد<sup>۳</sup>.

جدول شماره ۱ تعداد کشتی‌های عبوری از کانال سوئز از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۵ را نشان می‌دهد<sup>۴</sup>. بر اساس داده‌های جدول فوق‌الذکر، تعداد کشتی‌های عبوری از کانال سوئز در سال ۲۰۰۸ به بالاترین میزان خود یعنی ۲۱۴۱۵ فروند و عبور روزانه ۵۹ فروند کشتی رسید. در حالی که در سال ۲۰۱۵ تعداد کشتی‌های عبوری به ۱۷۴۸۳ فروند و میانگین روزانه ۴۸ فروند بوده است. با نگاهی به تناژ خالص عبوری از کانال سوئز در می‌یابیم که بیشترین تناژ خالص عبوری مربوط به سال ۲۰۱۵ و به مقدار ۹۹۸۶۵۲ میلیون تن بوده است در حالی که این رقم در سال ۲۰۰۸ تنها ۹۱۰۰۵۹ میلیون تن است و این به معنی آن است که اگرچه تعداد کشتی‌های عبوری از کانال سوئز طی سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۵ در مواردی



جدول شماره ۱: آمار کشتی‌ها، تناژ و درآمد کانال سوئز در سال‌های ۲۰۱۵-۲۰۰۰

سال	تعداد شناورها (فروند)	تناژ خالص NetTon (هزار تن)	تناژ CARGO Ton (هزار تن)	عوارض (میلیون دلار)	عوارض (میلیون لیره مصر)
۲۰۰۰	۱۴,۱۴۲	۴۳۹,۰۴۱	۳۶۷,۹۸۱	۱,۹۴۲,۰۰	۶,۷۴۵,۶۰
۲۰۰۱	۱۳,۹۸۶	۴۵۶,۱۱۳	۳۷۲,۴۴۸	۱,۹۱۱,۰۰	۷,۵۸۷,۶۰
۲۰۰۲	۱۳,۴۴۷	۴۴۴,۷۸۶	۳۶۸,۸۴۶	۱,۹۶۳,۶۰	۸,۸۳۴,۵۰
۲۰۰۳	۱۵,۶۶۷	۵۴۹,۳۸۱	۴۵۷,۸۸۲	۲,۶۰۶,۳۰	۱۵,۲۸۷,۵۰
۲۰۰۴	۱۶,۸۵۰	۶۲۱,۳۳۰	۵۲۱,۲۱۹	۳,۰۸۵,۰۰	۱۹,۱۱۳,۴۰
۲۰۰۵	۱۸,۲۲۴	۶۷۱,۹۵۱	۵۷۱,۱۰۵	۳,۴۵۷,۰۰	۱۹,۹۷۷,۱۰
۲۰۰۶	۱۸,۶۶۴	۷۴۴,۷۰۸	۶۲۸,۶۳۵	۳,۸۲۰,۹۰	۲۱,۸۸۹,۷۰
۲۰۰۷	۲۰,۳۸۴	۸۴۸,۱۶۲	۷۱۰,۰۹۸	۴,۶۱۱,۵۰	۲۵,۹۵۵,۹۰
۲۰۰۸	۲۱,۴۱۵	۹۱۰,۰۵۹	۷۲۲,۹۸۴	۵,۳۸۱,۸۰	۲۹,۲۰۹,۱۰
۲۰۰۹	۱۷,۲۲۸	۷۳۴,۴۵۰	۵۵۹,۲۴۵	۴,۲۹۱,۰۰	۲۳,۷۸۳,۵۰
۲۰۱۰	۱۷,۹۹۳	۸۴۶,۳۸۹	۶۴۶,۰۶۴	۴,۷۶۸,۹۰	۲۶,۸۵۰,۸۰
۲۰۱۱	۱۷,۷۹۹	۹۲۸,۸۸۰	۶۹۱,۸۰۰	۵,۲۲۲,۶۰	۳۰,۹۹۶,۶۰
۲۰۱۲	۱۷,۲۲۴	۹۲۸,۴۷۲	۷۳۹,۹۱۴	۵,۱۲۹,۷۰	۳۱,۰۸۷,۰۰
۲۰۱۳	۱۶,۵۹۶	۹۱۵,۴۶۷	۷۵۴,۴۶۱	۵,۱۱۰,۷۰	۳۵,۰۲۷,۱۰
۲۰۱۴	۱۷,۱۴۸	۹۶۲,۷۴۸	۸۲۲,۳۴۴	۵,۴۶۵,۳۰	۳۸,۶۱۹,۳۰
۲۰۱۵	۱۷,۴۸۳	۹۹۸,۶۵۲	۸۲۲,۹۱۶	۵,۱۷۵,۶۰	۳۹,۳۷۳,۷۰

رژیم صهیونیستی در سال ۱۹۶۷، به دلیل غرق شدن ماشین‌های جنگی در آب‌های کانال برای مدت‌زمانی طولانی بسته شد. بنابراین کانال فوق‌الذکر چندان هم امن نبوده است. از عواقب ناامن کردن کانال سوئز بر اقتصاد جهان و صنعت حمل و نقل دریایی حداقل به افزایش قیمت نفت، افزایش نرخ تورم در جهان و افزایش هزینه و زمان انتقال کالا منجر به رکود در صنعت حمل و نقل دریایی می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

### الف- افزایش قیمت نفت:

نمودار شماره ۱ درصد افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه‌های مهم دنیا به اندازه ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ درصد و استفاده نکردن از مسیرهای جایگزینی نظیر خطوط لوله و مسیرهای دریایی دیگر را بین جولای ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ نشان می‌دهد (۴). با توجه به نمودار، در صورت کاهش عبور نفت از کانال سوئز به اندازه ۲۰، ۵۰ و ۱۰۰ (بستن کامل کانال) درصد به ترتیب باعث کاهش ۰/۹۲ تا ۰/۱۶ درصد از نفت عبوری از دریا و ۱/۰۲ درصد از کل انتقال نفت تولیدی دنیا در روز، ۲/۳ میلیون (۴/۰۷ درصد از نفت عبوری از دریا و ۲/۵۵ درصد از کل انتقال نفت تولیدی دنیا در روز) و ۴/۶ میلیون بشکه نفت در روز (۸/۱۴ درصد از نفت عبوری از دریا و ۵/۱۰ درصد از کل انتقال نفت تولیدی دنیا در روز) از ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی در کانال سوئز خواهد شد که این به معنی ایجاد تورم در قیمت جهانی نفت و افزایش آن به ترتیب به میزان ۸، ۲۰ و ۴۰ درصد خواهد بود.

با نگاهی به آمار جدول شماره ۲ که تعداد کشتی‌ها و تناژ کشتی‌های عبوری از کانال سوئز در سال ۲۰۱۶ را نشان می‌دهد<sup>۱</sup>، می‌توان دریافت که تنها ۴۲۹۲ فروند (۲۵/۵ درصد) با تناژ ۹۶۵۴۳ هزار تن (۹/۹۱ درصد) از کشتی‌ها سوپر تانکر و حامل نفت خام بوده‌اند که اختلال در تردد همه آن‌ها، قیمت جهانی نفت را تا ۴۰ درصد افزایش خواهد یافت. حال با در نظر گرفتن این که تعداد ۱۶۸۳۳ کشتی نفتی و غیرنفتی از کانال سوئز تردد کرده‌اند که به معنی عبور روزانه ۴۶ فروند کشتی از کانال سوئز بوده است که تنها ۱۱ فروند کشتی حامل نفت بوده‌اند و ۳۵ کشتی غیرنفتی شامل کشتی‌های فلر، کانتینر بر، حامل LNG و LPG، حامل ماشین و سایر انواع کشتی‌ها هستند. بنابراین به راحتی می‌توان تصور کرد که مختل شدن تردد کشتی‌ها به میزان ۵۰، ۲۰ و ۱۰۰ درصد از کشتی‌های غیرنفتی از کانال سوئز اثرات تورم‌زای فراوانی را بر روی بسیاری از کالاها و مواد به همراه خواهد داشت. این موضوع بیش از پیش اهمیت صنعت حمل و نقل دریایی در کاهش هزینه تمام‌شده کالاها را نشان می‌دهد و از سوی دیگر اختلال در تردد ۱۶۸۳۳ کشتی، صنعت حمل و نقل دریایی و شرکت‌های مرتبط را با چالشی فراوان روبرو خواهد ساخت بالاخص اگر مسیرهای جایگزین برای انتقال کالاها از طریق دریانوسبت به سایر مسیرهای زمینی و هوایی مقرون به صرفه نباشد.

### ب- افزایش نرخ تورم در جهان

نمودار شماره ۲ نرخ تورم در آمریکا، ژاپن

می‌تواند به افزایشی اساسی در هزینه‌های کلی انرژی و بهای جهانی انرژی و سایر کالاها و همچنین رکود در صنعت حمل و نقل دریایی تمام شود. بسته شدن و یا ناامن شدن کانال سوئز می‌تواند تانکرها و سایر کشتی‌های تجاری که از خلیج فارس و یا آسیا به مقصد اروپا خارج می‌شوند را مجبور به انحراف از مسیر کند و هزاران مایل به مسیرهای عبوری تانکرها و سایر کشتی‌های تجاری بیفزاید که پیامد آن افزایش هزینه و قیمت جهانی انرژی و کالاها خواهد بود که متعاقباً به تشریح کامل عواقب آن بر صنعت حمل و نقل دریایی خواهیم پرداخت.

### عواقب ناامن کردن کانال سوئز بر اقتصاد جهان و صنعت حمل و نقل دریایی

کانال سوئز اولین بار پس از حمله رژیم صهیونیستی به مصر در سال ۱۹۵۶ و ورود قوای فرانسوی و انگلیسی به منطقه به مدت یک سال بسته شد و علاوه بر آن بار دیگر در جریان جنگ شش‌روزه عرب‌ها با

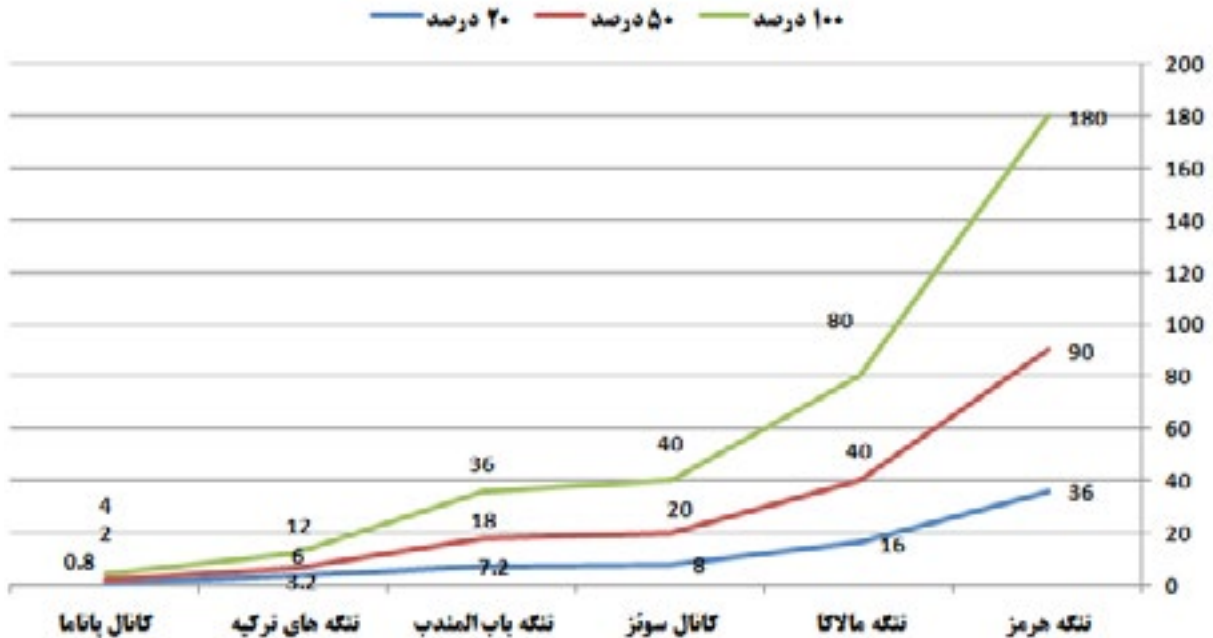
کاهش یافته است، اما اندازه کشتی‌های عبوری بزرگ‌تر و در نتیجه تناژ عبوری نیز بیشتر شده است. درآمد کشور مصر از محل اخذ عوارض از کشتی‌ها از ۱۹۴۲ میلیون دلار در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۵۱۷۵ میلیون دلار در سال ۲۰۱۵ رسیده است و بیشترین درآمد کسب شده توسط دولت مصر به ترتیب در سال ۲۰۱۴ به میزان بیش از ۵۴۶۵ میلیون دلار، در سال ۲۰۰۸ به میزان بیش از ۵۳۸۱ میلیون دلار، در سال ۲۰۱۱ به میزان بیش از ۵۲۲۲ میلیون دلار بوده است. همچنین در سال ۲۰۱۱ به بعد، هر سال درآمد کشور مصر از محل عوارض کشتی‌های عبوری از کانال سوئز کمتر از ۵۱۱۰ میلیون دلار نبوده است. همه این آمارها بیان‌گر این است که کانال سوئز و درآمد آن نقش اساسی در اقتصاد کشور مصر بازی می‌کند به گونه‌ای که بعد از صنعت گردشگری، عوارض اخذ شده از کشتی‌های عبوری از کانال سوئز به عنوان دومین منبع درآمد کشور مصر محسوب می‌شود. با توجه به موارد بیان شده فوق، به راحتی می‌توان دریافت که انسداد و یا ناامن شدن کانال سوئز

جدول شماره ۲: تعداد (فروند) و تناژ (هزار تن) کشتی‌های عبوری از کانال سوئز به تفکیک در سال ۲۰۱۶

ردیف	نوع کشتی	تعداد کشتی‌های عبوری در سال ۲۰۱۶ (فروند)	تناژ کال در کشتی‌های عبوری در سال ۲۰۱۶ (هزار تن)	ترافیک کانال در سال ۲۰۱۶ (درصد)	تناژ کالی عبوری کانال در سال ۲۰۱۶ (درصد)
۱	کانتینربر	۵۴۱۴	۵۵۲۴۳۹	۳۳,۱۶٪	۵۶,۷۱٪
۲	سوپر تانکر	۴۲۹۲	۱۷۴۰۴۴	۲۵,۵۰٪	۱۷,۸۷٪
۳	فلربر	۲۸۰۱	۹۶۵۴۳	۱۶,۶۴٪	۹,۹۱٪
۴	کالی عمومی	۱۶۶۲	۱۶۵۳۰	۹,۸۷٪	۱,۷۰٪
۵	حامل ماشین	۸۷۵	۵۴۳۵۰	۵,۲۰٪	۵,۵۸٪
۶	سایر کشتی‌ها	۶۸۳	۵۲۵۶	۴,۰۵٪	۰,۵۳٪
۷	حامل LNG	۵۷۵	۶۱۴۴	۳,۴۲٪	۶,۲۹٪
۸	رو-رو	۴۶۱	۱۰۰۲۸	۲,۷۴٪	۱,۰۳٪
۹	مسافری	۷۰	۳۷۵۳	۰,۴۲٪	۰,۳۸٪
	مجموع	۱۶۸۳۳	۹۷۴۱۸۵	۱۰۰,۰۰٪	۱۰۰,۰۰٪

شکل شماره ۱: موقعیت جغرافیایی کانال سوئز

نمودار شماره ۱: درصد افزایش نرخ تورم قیمت جهانی نفت در صورت مختل شدن عبور نفت از تنگه‌های مهم دنیا به اندازه ۵۰، ۲۰ و ۱۰ درصد



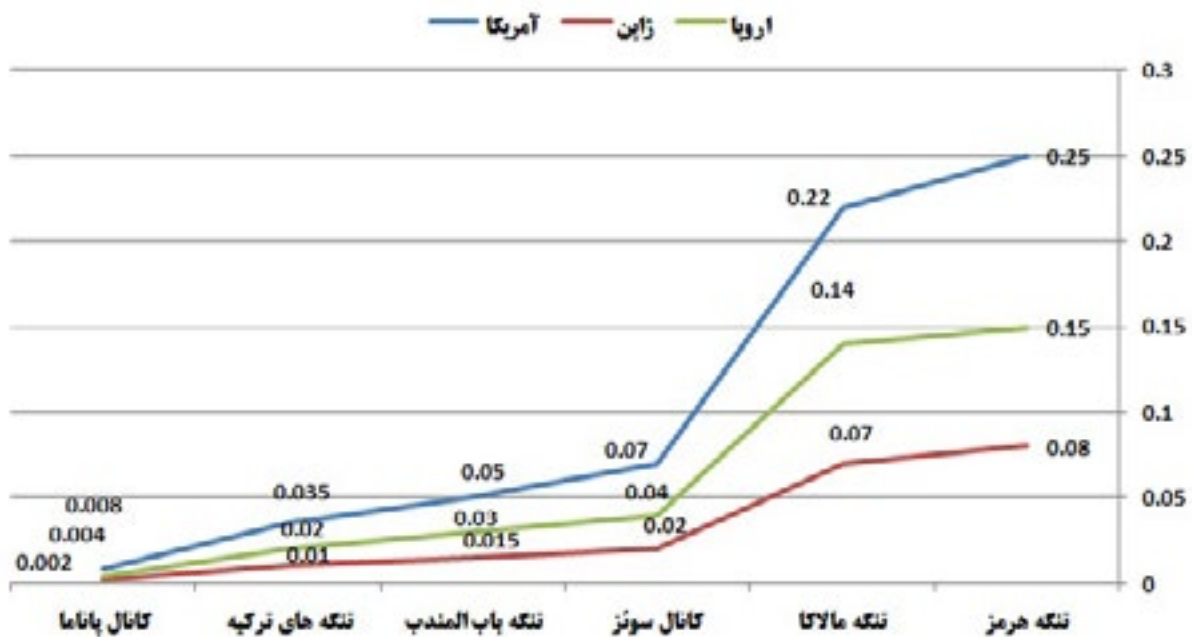
مایل (تقریباً ۵۰۰۰ کیلومتر) به سفر نفتکش‌ها از عربستان سعودی تا ایالات متحده آمریکا اضافه می‌شود و به این ترتیب طول سفر دریایی به آمریکا را ۸۱ تا ۱۰ روز افزایش خواهد داد. همچنین کشتی‌ها برای جابه‌جایی کالا از بندر ملبورن استرالیا به مقصد فرول اسپانیا از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز - تنگه جبل الطارق تنها مسافت ۱۹۲۶۰ کیلومتر را در ۲۲ روز طی خواهند کرد، در صورتی که از مسیر دماغه امید نیک ناچار به طی مسافت ۲۲۲۲۴ کیلومتر در طی ۲۵ روز برای رسیدن به فرول اسپانیا خواهند بود. بنابراین استفاده از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز فاصله مذکور را از حیث مسافت به میزان

باعث تورم ۰٫۰۷، ۰٫۰۴ و ۰٫۰۲ درصد در آمریکا، اروپا و ژاپن شود. آنگاه اختلال در تردد نیمی از ۷۴٫۵ درصد بقیه کشتی‌ها حامل مواد غیر نفتی به چه اندازه اقتصاد آمریکا، اروپا و ژاپن را با تورم مواجه خواهد ساخت؟ درک مساله فوق اهمیت صنعت حمل و نقل دریایی در کانال سوئز را نمایان می‌سازد.

### ج - افزایش هزینه و زمان انتقال کالا

در صورتی که به هر دلیلی کانال سوئز بسته شود، نفتکش‌ها و سایر کشتی‌های تجاری ناچارند که از جنوبی‌ترین نقطه قاره آفریقا و دماغه «امیدنیک» خود را به مقصد برسانند. در این صورت حدود ۲۷۰۰

و اروپا را در صورتی که به اندازه ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه‌های مهم دنیا اختلال به وجود آید رانسان می‌دهد. به عنوان مثال اگر تنها ۵۰ درصد در روند انتقال نفت در کانال سوئز اختلال به وجود آید، قیمت‌ها (نرخ تورم سه ماهه) در آمریکا ۰٫۰۷ درصد افزایش خواهد یافت. ذکر این نکته جالب است که بالاترین نرخ تورم سه ماهه در آمریکا از سال ۱۹۱۴ و به میزان ۰٫۶۹ درصد بوده است که بین ژوئن و سپتامبر ۱۹۴۶ اتفاق افتاده است<sup>۴</sup>. همچنین این موضوع باعث تورم ۰٫۰۴ در اروپا و ۰٫۰۲ در ژاپن خواهد شد. اگر تنها اختلال در تردد نیمی از ۲۵٫۵ درصد کشتی‌های حامل نفت در کانال سوئز به ترتیب



نمودار شماره ۴: درصد نرخ تورم در آمریکا، ژاپن و اروپا با اختلال ۵۰ درصد در روند انتقال نفت از تنگه‌های مهم دنیا



شکل شماره ۲: مسیر انتقال کالا از بندر مومبای هند تا لندن انگلستان

۲۹۶۴ کیلومتر و از نظر زمان به میزان سه روز کوتاه‌تر می‌کند.

شکل شماره ۲ مسیر انتقال کالا را از بندر مومبای هند تا لندن انگلستان را از دو مسیر نشان می‌دهد. کشتی‌ها برای جابه‌جایی کالا از بندر مومبای هندوستان به مقصد لندن انگلستان از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز - تنگه جبل الطارق تنها مسافت ۱۱۶۰۰ کیلومتر را در ۱۳ روز طی خواهند کرد، در صورتی که در صورت بسته شدن مسیر مذکور، کشتی‌ها به ناچار باید از مسیر دماغه امید نیک کل قاره آفریقا را برای رسیدن به اروپا با طی مسافت ۱۹۸۰۰ کیلومتر در طی ۲۰ روز برای رسیدن به لندن بپیمایند. بنابراین استفاده از مسیر تنگه باب المندب - کانال سوئز فاصله‌ها را از نظر مسافت به میزان ۸۲۰۰ کیلومتر و از نظر زمان به میزان ۷ روز کوتاه‌تر می‌کند.

بدیهی است که هر چه قدر مسافت بیشتر باشد کرایه حمل نیز بیشتر خواهد شد که در نهایت بر افزایش قیمت کالای حمل شده تاثیر مستقیمی خواهد داشت. ضمن این که صنعت حمل و نقل دریایی نمی‌تواند به هر میزان بر قیمت حمل کالا بیفزاید و افزایش قیمت تا زمانی که که از مسیر زمینی مقرون به صرفه تر نباشد، قابل افزایش است. در صورتی که مسیر ناامن باشد، شرکت‌های کشتیرانی ناچار خواهند بود مبالغی را صرف تامین امنیت کنند. ضمن این که هزینه‌هایی نیز از طرف شرکت‌های بیمه گذار دریایی بر صنعت حمل و نقل به دلیل ناامنی مسیر دریایی تحمیل می‌شود.

### بررسی راه‌های جایگزین برای کانال سوئز

الف- کانال بن گوریون: رژیم صهیونیستی احداث کانال جدیدی را برای رقابت با کانال سوئز شروع کرده است. کانال جدید که «بن گوریون» نام دارد، مانند کانال سوئز، دریای سرخ را به دریای مدیترانه وصل می‌کند. این کانال در وسط مناطق تحت کنترل رژیم صهیونیستی حفر خواهد شد. طول این کانال به اندازه کانال سوئز خواهد بود اما به دلیل داشتن امکانات بیشتر، عبور از آن نسبت به سوئز سریع‌تر و راحت‌تر انجام خواهد گرفت. کانال «بن گوریون» دارای عمق بیشتری نسبت به کانال سوئز است. در این کانال جدید کشتی‌هایی به طول ۳۰۰ و عرض

شوند مدت زمان ۴۰ روزه به ۱۴ روز کاهش و به همان اندازه هزینه حمل و نقل کاهش می‌یابد.<sup>۸</sup>

### نتیجه‌گیری

چرخه اقتصاد و صنعت حمل و نقل دریایی با ایمن بودن آبراه‌های دنیا رابطه مستقیمی دارد و بروز ناامنی در تنگه‌ها و آبراه‌های مهم دنیا، صنعت حمل و نقل دریایی و متعاقب آن اقتصاد کشورها را نیز با چالش جدی مواجه خواهد ساخت. جابه‌جایی تقریباً یک میلیارد تن کالا در سال از کانال سوئز نه تنها درآمد فراوانی را نصیب کشور مصر کرده است و رونق اقتصادی فراوانی را برای صنعت حمل و نقل دریایی در پی داشته است بلکه باعث شده است که کانال مذکور به عنوان سومین آبراه مهم و استراتژیک دنیا به حساب آید. بدیهی است که بروز ناامنی و در بدترین حالت در صورت بسته شدن کانال سوئز، صنعت حمل و نقل دریایی نیازمند طی مسافت بیشتر و صرف زمان بالاتر برای جابه‌جایی کالا خواهند بود که ممکن است در بسیاری از موارد حمل همان کالا از طریق جاده‌های زمینی و ریلی کم هزینه‌تر باشد.

### منابع:

- 1- <http://www.akairan.com/africa/mesr/20131117134227.html>
- 2- <http://www.kojaro.com/2016/8/21/121346/where-is-suez-canal>
- 3- [http://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-pt-vue/world\\_oil\\_transit\\_choke-points.pdf](http://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-pt-vue/world_oil_transit_choke-points.pdf)
- 4- [https://www.cna.org/CNA\\_files/PDF/D0024669.A1.pdf](https://www.cna.org/CNA_files/PDF/D0024669.A1.pdf)
- 5- <https://www.suezcanal.gov.eg/TRstatHistory.aspx?reportId=9>
- 6- <https://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=3>
- 7- <http://www.asiran.com/fa/news/263586-1391/12/29>
- 8- <http://www.yjc.ir/fa/news/5690183-1395/04/23>

۱۱۰ متر می‌توانند عبور کنند.<sup>۷</sup>

ب- جایگزین دوم احداث یک خط ریلی توسط ایران و روسیه از طریق آذربایجان است که می‌تواند بخشی از سهم ترانزیت کالا را که هم‌اکنون از طریق سوئز انجام می‌گیرد به خود اختصاص دهد. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب که به امضای سه کشور ایران، روسیه و هند رسیده است، در بخش‌های دیپلماسی و تجارت بسیار مهم خواهد بود. در صورت راه‌اندازی کامل مسیر مذکور، محموله‌های کانتینری هند به مقصد سن پترزبورگ، دیگر مجبور به طی سفرهای ۴۰ روزه در سراسر جهان و استفاده از کانال شلوغ و گران قیمت «سوئز» نیستند. بازرگانان می‌توانند مسیری کوتاه‌تر را تا بندر عباس طی کنند، سپس محموله‌ها از آن جا و از طریق جاده نزدیک به ۱۸۰۰ کیلومتر را تا آستارا در آذربایجان می‌پیمایند و پس از آن مسیری را تا باکو در خزر و بندر «علیا» در دلتای «ولگا» طی می‌کنند. بررسی‌ها نشان می‌دهد فاصله بین سن پترزبورگ و «جی‌ان‌بی تی بمبئی» به نصف، یعنی ۲۰ روز کاهش خواهد یافت. این در حالی است که اگر ریل‌های درون قاره‌ای نیز ساخته

شکل شماره ۳: مسیر انتقال شمال جنوب (هند - ایران - آذربایجان - روسیه)





گفت‌وگوی پورت فایننس اینترنشنال با ماتیوس گور، مشاور شرکت حقوقی هولمان فنویک ویلان

## روند سرمایه‌گذاری جهانی در بنادر و ترمینال‌ها

ترجمه: سعید سعیدی

هر چه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری بیشتر به بنادر وارد شود، بنادر بیشتر گسترده می‌شوند و تجارت بیشتر رویه رشد حرکت می‌کند.

مشارکت روزافزون بخش خصوصی در زیرساخت، مزایا را برای هر دو طرف یعنی هم بخش دولتی هم بخش خصوصی حفظ می‌کند. هجوم سرمایه بخش خصوصی به بنادر در دولت قبلی بار مسئولیت را از امور مالی دولتی کاهش می‌دهد. علاوه بر این، می‌تواند به بهبود شرایط اقتصادی و کارآفرینی و ایجاد اشتغال کمک کند که این امر نه تنها به صورت مستقیم در خود بنادر صورت می‌گیرد بلکه به صورت غیر مستقیم، صنایع مرتبط از جمله لجستیک و حمل و نقل را نیز شامل می‌شود.

علاوه بر این، یک جهش از بخش دولتی به مشارکت بخش خصوصی می‌تواند تخصصی را فراهم کند که بنادر احتمالاً برای رسیدن به اهداف تجاری جدید خود به آن‌ها نیاز داشته باشند.

ماتیوس گور در نهایت می‌گوید: «مشارکت بخش خصوصی به بهبود اجرا و بهره‌وری بنادر کمک می‌کند

مردیت، مدیر گروه هلدینگ بندر هاجیسون پرداخت که بیان کرده بود: «یک سیاستمدار زن در انگلستان نقش مهم و کلیدی را ایفا کرد و آن این بود که امکان رهایی صنعت بنادر جهان از کنترل دولت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با سبک کارآفرینی ترا میسر می‌ساخت. آن زن، مارگارت تاتچر بود.»

مارگارت تاجر ایده خصوصی سازی و تغییر نهادهای دولتی را به بخش خصوصی آغاز کرد. این ایده به صورت جهانی انتشار پیدا کرد و هم‌زمان با این ایده، نهادهای خصوصی سازی شده رشد پیدا کردند و افراد بیشتر و بیشتری سهام خریدند و از این تغییرات منفعت بردند.

سرمایه‌گذاری جهانی در بنادر و ترمینال‌ها در طول چند سال اخیر متوجه تغییرات مهمی شده است. اگرچه بنادر و ترمینال‌ها به طور سنتی تحت مالکیت دولت‌ها بوده‌اند، اما مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی مهم‌تر شده است.

ماتیوس گور، مشاور در هولمان فنویک ویلان می‌گوید: «مارشند قابل توجهی از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر رادر طول دهه گذشته شاهد بودیم و مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت نقش مهم و حیاتی رادر توسعه بندر ایفا کرده است.»

ماتیوس گور برای تشریح گفته‌های خود به نقل قولی از جان



که این امر به عنوان بهترین و کارآمدترین راه برای افزایش بهره‌وری و توان عملیاتی بنادر ثابت شده است.»

## گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) در مبحث خصوصی سازی

گزارش منتشر شده از سوی سازمان همکاری و توسعه اقتصادی در ماه ژوئن سال ۲۰۱۱، پیش‌بینی کرد که سرمایه‌ای به ارزش ۸۳۰ میلیارد دلار آمریکا برای بنادر در سراسر جهان برای بودجه‌زیرساخت‌های کلی (فرودگاه، بندر، جاده، ریل، انرژی و آب) تا سال ۲۰۳۰ نیاز است.

این مقدار زیاد تنها به وسیله بودجه دولتی تقبل نخواهد شد. با وجود آن، بلکه با منابع سنتی از سرمایه موجود یا سرمایه غیردسترس تامین خواهد شد که به دلیل بحران مالی سایر منابع نیز باید جستجو شوند.

سازمان همکاری و توسعه اقتصادی نشان داد که سرمایه‌گذاران نهادی و بنگاهی مانند صندوق‌های بازنشستگی می‌توانند به طور بالقوه این شکاف را پر کنند. در سال ۲۰۰۹، سرمایه‌گذاران نهادی میزان کلی ۶۵ تریلیون دلار آمریکا به ارزش دارایی‌ها در کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی را به تنهایی جمع کردند.

به گفته ماتئوس گور، تساوای در خصوصی سازی به دنبال بحران اعتباری به بازار برمی‌گردد، اما من بودجه سرمایه‌گذاری مانند صندوق‌ها را برای رسیدن به پیشرفت بلندمدت می‌بینم.

## مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت

مشارکت بخش خصوصی در بخش بندری روز به روز مهم‌تر می‌شود، اما از تازگی و نوظهوری فاصله دارد. تحقیق و بررسی خود هولمان فنوبک ویلین، با عنوان سرمایه‌گذاری جهانی در بنادر و ترمینال‌ها نشان می‌دهد که ۱۹۵ پروژه مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت در دهه گذشته، سرمایه‌ای به ارزش تقریباً ۳۸ میلیارد دلار آمریکا را جمع‌آوری کرده است.

اکثر این پروژه‌ها غیرپیشرفته یا پروژه‌های نوظهور بودند که به تبع امتیازهای معاملات و تعداد کمی از پروژه‌های مدیریت و اجاره به وجود آمده بودند. به طور کلی، نفوذ (هجوم) سرمایه برای بسیاری از ترمینال‌ها منجر به جداسازی مقامات و اپراتورهای بندری شده که

بر ترغیب عملیات تجاری پرسود شامل ورودی سرمایه، سرمایه‌گذاری روی زیرساخت و مدیریت پرسنل متمرکز هستند.

از نظر جغرافیایی، توزیع قراردادهای مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت به طور برابر و منصفانه در سراسر جهان منتشر شده است. اما روندهای مالی متفاوت هستند و سرمایه‌گذاری در جنوب شرق آسیا و اقیانوس آرام با سرمایه‌ای حدود ۱۳ میلیارد دلار آمریکا، بزرگ‌ترین بخش را به خود اختصاص داده است.

تمرکز بیشتر پروژه‌های سرمایه‌گذاری در جنوب صحرای آفریقا و نیز امریکای لاتین و کارائیب وجود دارد که به گفته ماتئوس گور منطقه‌ای را باقی می‌گذارد که سرمایه‌گذاری چشمگیر بندری می‌تواند در آینده در آنجا اتفاق بیفتد.

در اواخر دهه گذشته، چین، هند و برزیل از بالاترین میزان مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت‌ها در بخش بنادر و ترمینال‌ها منفعت بردند که اقتصاد این کشورها به وضوح شاهد رشد چشمگیر مربوط به این سرمایه‌گذاری در سال‌های اخیر بوده‌اند. گزارش هولمن فیلین ولین نشان داد که بین سال‌های ۲۰۰۶ و ۲۰۰۹ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در زیرساخت به ارزش چهار میلیارد دلار آمریکا در چین و سرمایه‌گذاری چشمگیر دیگری در هند و برزیل انجام شد.

ماتئوس گور ادامه می‌دهد: «نتایج جالب همچنان می‌توانند با نگاه کردن به الگوهای سرمایه‌گذاری بین بخش‌های کانتینری و فله به دست آید.»

روندها در آسیا نشان می‌دهد که ترمینال‌های کالایی فله به طور تاریخی در داخل کشور یا نهاد یا سازمانی سرمایه‌گذاری می‌کنند که فعالیت مربوط به واردات یا صادرات کالایی مربوط را داشته باشند. در نتیجه، این پروژه‌ها سرمایه‌گذاران بخش خصوصی را جذب نکردند. در برخی از کشورها، این ترمینال‌های تک کاربر اغلب خیلی در نزدیکی معادن واقعی تامین بازار خارجی توسعه پیدا می‌کنند.

ماتئوس گور می‌گوید: اپراتورهای بار فله، تمایلی به

کنترل زنجیره تامین خود ندارند. علاوه بر مالکیت معادن و اپراتوری ترمینال، برخی از اپراتورهای بار فله اکنون در کشتی‌هایی سرمایه‌گذاری می‌کنند که بار خود را به بازارهای مربوطه حمل می‌کنند.

تجارت فله از نظر حجم کالاهای حمل شده تجارت دریایی را تحت الشعاع قرار می‌دهد. چین نقش مهم و چشمگیری را در این رشد بزرگ در طول دهه گذشته ایفا کرده است. اقتصاد آن کشور به شدت به مواد خام وابسته شده است.

حتی در سال ۲۰۰۹، در طول رکود اقتصادی مهم در تجارت جهان، چین موفق شد با واردات مواز تجارت‌های فله از آفریقای جنوبی، استرالیا و برزیل هم سبقت‌پیشی بگیرد.

با وجود این مساله، بخش کانتینری از نظر حجم کالاهای بر تجارت دریایی تسلط دارد. این گزارش بیان می‌دارد که کالاهای با ارزش بالاتر به طور فزاینده‌ای از طریق کانتینر منتقل می‌شوند و در طول این چند سال اخیر انتقال محموله به صورت فله به سمت انتقال کالاهای نیمه ساخته به صورت کانتینری سوق پیدا کرده است.

دلیل دیگر برای رشد مهم کالای کانتینری شده، جهانی شدن تجارت است. تغییرات عمده‌ای در یافتن منابع از کالاهای الگوهای تولید و نیز افزایش در تقاضای کالا در بازارهای کامل در اروپا وجود داشته است. توافق‌های تجارت آزاد در آسیا خود به این توسعه اضافه کرده است.

رشد جهانی کالاهای کانتینری شده تقاضای روبه‌رشد برای تطبیق بنادر را در برمی‌گیرد. بنابراین، پیشرفت‌ها و به روز رسانی‌های زیرساخت‌های بنادر موجود و نیز بهبود در عملکرد و اقتصاد مقیاس آن‌ها، به امری ضروری بدل شده‌اند.

در اقتصادهای کامل‌تر، بازار کانتینری روبه‌رشد تا به حال منجر به روز رسانی‌های تصاعدی زیرساخت‌های



اتوماسیون و پایش الکترونیک است که ثابت شده این امر تاثیر مثبتی روی بهره‌وری دارد. بعضی از اپراتورهای ترمینال خصوصی همچنین سرمایه‌گذاری خود را بیشتر از این که به بندر واقعی اختصاص دهند به اتصال سرزمین اصلی توسعه می‌دهند و سرمایه‌گذاری را در زیرساخت‌های جاده‌وریل انجام می‌دهند که به موجب آن مسیرها را از منبع کالا یا به بازار بهبود می‌دهد و در عوض معامله را هم برای مشتریان بندری و هم مقامات محلی که توافق آن‌ها برای این قرارداد مورد نیاز است جذاب‌تر می‌کند.

ماتیوس گور می‌گوید: «در انگلستان بسیاری از بنادر و سرمایه‌گذاران در می‌یابند که سرمایه‌گذاری در قلمرو سرزمین اصلی پیش شرط ضروری برای دریافت مجوز برنامه‌ریزی است. به عنوان مثال، شهر بندری Felixstowe باید به طور چشمگیر در زیرساخت ریلی سرمایه‌گذاری می‌کند تا مجوز لازم برای ساخت اسکله‌های جدید خود را دریافت کند.» همچنین، از دروازه لندن درخواست شده بود که در به روز رسانی اسکله A13 و نیز بر روی زیرساخت ریلی سرمایه‌گذاری کند تا بندر را به سرزمین اصلی متصل کند.

اپراتورهای خصوصی ممکن است در ارتباط با ساختارهای قیمت‌گذاری رقابتی، یک مزیت داشته باشند. در برخی از کشورها، دولت ملی تعرفه‌هایی را برای نرخ و هزینه تعریف می‌کند. اپراتورهای خصوصی می‌توانند با این وجود با بررسی نرخ‌های رقابتی و هزینه‌ها، نرخ‌های خود را در تعرفه‌ارایه دهند تا خطوط

چشمگیری افزایش یافته است.

در نتیجه، ماتیوس گور تقاضای مستمر و همواره در حال رشد برای سرمایه‌گذاری زیرساخت بندری را عنوان می‌کند. با وجود سرمنشأ آن از سرمایه‌عمومی، به این نتیجه می‌توان رسید که مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت برای رفع تقاضاهای تجارت جهانی روبه رشد و جلوگیری از شکاف‌های زیرساختی غیر ضروری مورد نیاز است.

ماتیوس گور می‌گوید: «اپراتورهای ترمینال خصوصی می‌توانند کاری فراتر از یک همکاری سرمایه‌گذاری ساده‌ارایه دهند. آن‌ها ارتباطات مهمی با مصرف‌کننده دارند بنابراین قادر به جذب خطوط کشتیرانی برای ترمینال‌هایی هستند که در حال توسعه آن‌ها هستند. با انتقال تخصص و هجوم سرمایه، اپراتورهای بخش خصوصی می‌توانند کارآمدی مورد نیاز بنادر و ترمینال‌ها را برای تکمیل تاثیرپذیری تقویت کنند. ماتیوس گور یادآور می‌شود به عنوان مثال، ما این ارتقای کارایی و بهره‌وری را در دهه گذشته در بندر لاگوس ملاحظه کرده‌ایم جایی که کشتی‌ها با نرخ سه فروند در یک ساعت پذیرفته می‌شدند اما بعد از خصوصی‌سازی در سال ۲۰۰۰، این تعداد به ۲۰ فروند افزایش یافت.»

یکی دیگر از مزیت‌هایی که اپراتورهای بخش خصوصی می‌توانند برای یک بندر به ارمغان آورند یک رویکرد تجاری‌تر برای بهره‌وری است که شامل استفاده از تکنولوژی‌های جدید برای ایجاد درجه بالاتری از

موجود بندر شده است. ماتیوس گور مثال بندر فلیکتوس انگلستان را عنوان می‌کند که دو اسکله جدید به منظور آماده کردن کشتی‌های کانتینری خیلی بزرگ برای خدمات‌رسانی ساخته است.

### تجارت رو به رشد نیازمند سرمایه‌گذاری بندری است

گزارش هولمان فنویک ویلان افزایش در حجم تجارت را به عنوان عاملی قوی در نیاز به سرمایه‌گذاری بنادر تشخیص داد.

تنها بین سال‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۸، حجم انجام شده از نظر جهانی از ۴۰۰ میلیون TEU به ۵۲۵ میلیون TEU افزایش یافته و این افزایش تقریباً رشدی ۳۲ درصدی است.

اگرچه بحران مالی در انتهای سال ۲۰۰۹ شاهد رکود در تجارت و شلوغی در برخی مکان‌ها بود، اما گسترش چشمگیری از نظر حجم وجود داشته است. مثلاً در اروپای شرقی، به ویژه در روسیه، ماتیوس گور می‌گوید این امر احتمالاً در آینده ادامه دارد.

این گزارش پیش‌بینی می‌کند که افزایش کانتینر با رشد ۷/۳ درصدی سالانه برای دهه آینده ثابت خواهد بود. این رشد به ویژه در خصوص بازار آسیای جنوب شرقی، از پیشرفت‌های کریدورهای تجاری جدید در بخش کانتینری منفعت می‌برد. از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۸ کریدورهای تجاری از آسیای مرکزی به سمت خاورمیانه، آفریقا و روسیه و نیز از اروپا به روسیه به طور



تداوم پیدا خواهد کرد. او در پایان می گوید: «موفقیت وابسته به تعریف شفاف از پروژه و اهداف آن است. این امر نیاز به گفت‌وگوی مثبت بین منافع عمومی و خصوصی است.»

هولمان فنویک ویلان یک شرکت حقوقی بین‌المللی است که به تجارت و کسب و کارها مشاوره می‌دهد و در تجارت بین‌المللی از جمله بنادر و بخش ترمینال‌ها دخیل است.

تیم‌های بزرگ این شرکت حقوقی در موضوعات قانونی برای توسعه و عملیات بنادر و ترمینال‌های ملی و بین‌المللی تخصص دارند و در پروژه‌های بندری و ترمینالی در بیش از ۴۰ نقطه در سراسر جهان دخیل هستند که شامل چین، هند، خاورمیانه، آفریقا و امریکای جنوبی و نیز انگلستان و سایر کشورهای اروپایی است.

پس از چندین سال کار با سازمان‌های درگیر در بنادر و ترمینال‌ها، پایه مشتریان این شرکت حقوقی اکنون شامل بنادر جهانی پیشرو و اپراتورهای ترمینال، خطوط کشتیرانی بین‌المللی، مقامات بندری ملی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری، دولت‌های خارجی، شرکت‌های لنگرگاهی و ساحلی یدک‌کشی، شرکت‌های حمل و نقل و لجستیک، مدیران زنجیره تامین، متخصصین توسعه زیرساختی، منعقدکنندگان قرارداد، مشاوران، شرکت‌های تجاری کالا، بانک‌ها و موسسات مالی و تامین‌کنندگان بیمه است.

متنوعی مانند هدر رفت آب، آب بالاست، کالاهای خطرناک و انتشار کربن را پوشش می‌دهند. ماتیوس گور می گوید: «اپراتورهای بندر و ترمینال نیاز دارند که نگاهی فراتر از امور مالی خاص به قراردادهایی که منعقد می‌کنند داشته باشند.»

### چشم‌انداز

پس از راه‌اندازی یک نیاز واقعی برای مشارکت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بخش بندری، به منظور تداوم رشد تجارت جهانی، تغییرات در الگوهای تجاری و ناتوانی بوجه عمومی در تامین سرمایه مورد نیاز، آقای گور به دنبال روندهایی است که توسعه آینده این بخش را نشان می‌دهد.

او می‌گوید با برقراری بحران‌های اعتباری، اگرچه سرمایه‌گذاران بخش خصوصی اکنون در حال بازگشت به بازار هستند اما برخی از آن‌ها به دلیل ضریب بالای «درآمد قبل از بهره، مالیات و استهلاک» ضرر بدی را متحمل شدند.

۲۰۱۰ سال پررونقی بود در حالی که سال ۲۰۱۱ چالش‌آورتر بود و انتظار می‌رفت تجارت کانتینری برای دست کم دو سال در افسردگی به سر برسد.

علاوه بر این آقای گور یک مسیر دو گانه را برای بهبود بخش بندری با توسعه چشمگیر در بازارهای نوظهور و رشد کندتر در بازارهای کامل‌تر اروپا و امریکای شمالی پیش‌بینی می‌کند. امیدوارم منافع پایداری را در بنادر و ترمینال‌ها ببینم. جذب سرمایه‌گذاران به صورت سالم

کشتیرانی را جذب کند. ماتیوس گور یادآور می‌شود: «این یک کار سخت است. از یک سو، هزینه‌ها باید پایین باشند تا بنادر بتوانند رقابتی باشند اما از سوی دیگر حاشیه سود باید کافی باشد که بنادر بتوانند به سوددهی برسند.»

مشارکت بخش خصوصی در ترمینال‌ها می‌تواند در نهایت بازار را از طریق رقابت سالم زنده کند. از جنبه اقتصاد بازار، در صورتی که شرایط انحصاری منجر به این شود که یک اپراتور ترمینال برای مطالبه نرخ‌های بالاتر مندمند شود خیلی مطلوب نیست.

با این وجود، این باز هم یک کار سخت است زیرا ترمینال‌ها نیاز به تولید سود کافی برای حفظ و بقای تجارت خود هستند.

با وجود منافع شفاف برای سرمایه‌گذاران بندری، چالش‌هایی در این بین وجود دارد. ماتیوس گور توصیف می‌کند که چالش‌های کلیدی به عنوان یک پیچیدگی قانونی در سطح محلی یا بین‌المللی است؛ کنترل‌های دقیق و سرسختانه روی سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر و ترمینال‌ها؛ قوانین و مقررات ممکن برای میزان و اندازه سرمایه‌گذاری خارجی از جمله پیش شرط سطح خاصی از سرمایه‌گذاری محلی در توسعه بندر یا ترمینال؛ خطرات و ریسک‌های زیست‌محیطی؛ و ملاحظات جغرافیایی که نیاز به بررسی دارند مانند دزدان دریایی. علاوه بر آن، تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی، کدهای تمرین و مقرراتی که باید به آن پایبند باشند نیز وجود دارد. آن‌ها مسائل و معضلات





## فرایند ارزیابی عملکرد بارویکرد ارتقاء و شایستگی سرمایه انسانی

سمانه آذریا

کارشناس ارشد اطلاع‌رسانی و مدرس آموزش

سرمایه انسانی از جمله با ارزش ترین بخش از دارایی‌ها نامشهود سازمان‌ها به‌ویژه سازمان‌های دانش‌مدار هست. در واقع باید برای «مدیریت منابع انسانی» ارزشی بیش از مدیریت اداری و کارگزینی و یا احیاناً رفاه و حقوق و مزایای آن‌ها قائل شد. واقعیات امروزه سازمان‌ها و فاصله نسل‌ها، جذب و به کارگیری دانش‌آموختگان، فاصله انتظارات و نیازهای منابع انسانی را از مدیریت‌های ارشد سازمان، بیشتر کرده است. در این حین خلا وجود نداشتن فرآیندی سیستماتیک که ارزیابی واقعی کارکنان را برای حصول بینشی جدید و فراگیر توسط مدیریت نسبت به منابع انسانی و کارکنان یک سازمان ایجاد کند، مشهود است. در صورتی که نبود امکان برای تشخیص عملکردهای عالی، خوب، متوسط، در سازمان فراگیر شود، کارکنان آن سازمان نه تنها از بروز خلاقیت‌های فردی و گروهی باز خواهند ماند، بلکه انگیزه‌های کاری خود را هم از دست خواهند داد. برقراری ارتباط منطقی بین نتایج عملکردی کارکنان و حقوق و مزایا و پاداش‌ها، شرایط با ثباتی را در پیشبرد اهداف سازمان توسط منابع انسانی فراهم می‌آورد. از مهم ترین ابزار و روش سنجش عملکرد می‌توان به سیستم ارزیابی عملکرد کارکنان و مدیران (ارزشیابی عملکرد) اشاره کرد که در سازمان‌ها اجرا شده است. رضایت شغلی به عنوان یکی از متغیرهای مهم مورد مطالعه در رفتار سازمانی، موضوعی است که مورد توجه خاص مدیران در سازمان‌ها است؛ به گونه‌ای که برخی آن را به عنوان هدف نهایی و غایی مدیران در مباحث رفتار سازمانی تلقی می‌کنند. در راستای توجه و اهمیت دادن به متغیر مدیریت عملکرد به عنوان عاملی مهم و موثر بر رضایت شغلی کارکنان، مولفان را بر آن داشت تا به بررسی رابطه بین مدیریت عملکرد با رضایت شغلی کارکنان سازمان به منظور بهبود عملکرد بپردازند. در سازمان‌های بزرگ نیاز بیشتری به مدیریت است.

خود که از اصلی ترین سرمایه‌های سازمان به‌شمار می‌روند ابزار دانش‌دسته و به اطلاع آن‌ها برسانند. از طرف دیگر از کارکنانی که از انتظارات سازمان در مورد خویش بی اطلاع هستند چگونه می‌توان انتظار داشت که برای رفع و جبران کاستی‌های گذشته اقدام

از نتایج عملکرد روزانه خود آگاه باشند. این مساله در مورد کارکنان وجه دیگری هم پیدا می‌کند و آن این است که کارکنان علاقه دارند از نظرات سازمان در مورد خود مطلع شوند و از سوی دیگر سازمان نیز حق دارد نظرات خود را در مورد منابع انسانی

مدیران، مسئول اجرای عملیات به منظور دستیابی به اهداف سازمان هستند. مدیریت در حقیقت هماهنگی منابع مادی و انسانی به منظور دستیابی به اهداف سازمانی به طریقی است که مورد قبول جامعه باشد همه افراد حق دارند و علاقه‌مند هستند که



کنند؟ در همین راستا باید متذکر شد که در اغلب موارد کارکنان، سازمان یا دست کم مدیر مستقیم خود را مسئول و مسبب افت یا ضعف عملکرد خود می دانند.

### میانگین زمانی ارزیابی عملکرد

میانگین زمانی ارزیابی عملکرد کارکنان، به طور متوسط یک یا حداکثر دو بار در سال توصیه می شود. اگر فاصله زمانی بین دو ارزیابی زیاد باشد ممکن است خیلی از مواردی که می توانند در ارزیابی موثر واقع شوند فراموش شوند و از طرف دیگر چنانچه فاصله زمانی بین ارزیابی ها بیش از حد به هم نزدیک باشند ممکن است بیش از حد دچار روزمرگی شود. بهترین حالت زمانی برای ارزیابی عملکرد کارکنان این است که ارزیابی های غیررسمی به صورت متوالی در سطح سازمان انجام شده و نتایج آن ثبت شود تا از ذهن خارج نشود و از طرف دیگر در ارزیابی نهایی و رسمی بتوان با جمع بندی نتایج ارزیابی های غیررسمی قبلی به نتیجه مطلوب نائل شد. در این صورت در زمان انجام ارزیابی رسمی می توان جمع بندی جامع و کاملی از عملکرد کارکنان را در دوره های گذشته داشت و تقریباً هیچ نکته ای در طی جلسه ارزیابی ناگفته باقی نخواهد ماند. از سوی دیگر چنانچه در بین دوره های ارزیابی شش ماهه هرگونه قصور یا خطایی از هر یک از کارکنان تازه استخدام مشاهده شود باید بلافاصله پس از تعیین علت قصور یا خطا، جلسه ارزیابی را زودتر از موعد سازمانی انجام داد و او را ارشاد کرد با این تفاوت که در مورد کارکنان تازه استخدام باید مقدار بیشتری جدیت به خرج داد تا از زمان آغاز به کار از عملکرد نامطلوب آن ها جلوگیری کرد.

### معیارهای ارزیابی عملکرد

برای مطمئن شدن از انجام مطلوب ارزیابی باید مطمئن شویم که کارکنان از شرح وظایف محوله مطلع بوده اند. به این منظور باید شرح وظایف کارکنان قبلاً و به تناسب اختیارات تهیه شده و در اختیار آن ها قرار گرفته باشد. همچنین نتایج ارزیابی های قبلی و احتمالی به اطلاع کارکنان رسیده باشد تا آن ها از خواسته ها و سیاست های کارفرما مطلع باشند. زمان کافی بین ارزیابی های دوره ای رعایت شود تا کارکنان فرصت کافی برای ارتقا و اصلاح رویه های غیراستاندارد یا نامنطبق قبلی داشته باشند و معیارهای کمی به تناسب جایگاه سازمانی هر یک از کارکنان تهیه شده باشد. به عنوان مثال پرسنل دبیرخانه را با حجم نامه هایی که تایپ کرده اند مورد ارزیابی قرار داد. البته این روش نارسایی هایی نیز دارد از جمله این که بسیاری از عملکردها نتیجه قابل شمارشی ندارند.

### ارتباط بین ارزیابی عملکرد، ارزشیابی شغل، میزان حقوق و مزایا

از جمله مواردی که ارزیاب باید قبل از ورود به جلسه ارزیابی از آن مطلع باشد، اطلاع از ارتباط بین سه عنوان فوق هست. با این موضوع حساس باید بسیار با دقت و مراقبت برخورد کرد چرا که تاثیر زیادی در نتیجه ارزیابی و در تغییر نگرش کارکنان نسبت به سازمان و سیاست های سازمانی دارد. سیاست کلی و عمومی سازمان ها بر این مبناست که نتیجه جلسات ارزیابی بر عملکرد کارکنان تمرکز دارد و نه بر میزان حقوق و مزایا. فهم و درک این سیاست همیشه برای کارکنان امکان پذیر نیست. بنابراین ارزیاب همیشه باید مراقب باشد تا در جلسه ارزیابی عملکرد از ورود به حیطه حقوق و مزایا خودداری کرده و محوریت جلسه را بر ارزیابی صرف عملکرد کارکنان قرار دهد. البته طبیعی است که فردی که در جلسه ارزیابی از طرف ارزیاب مورد تمجید قرار گرفته است انتظار افزایش حقوق را داشته باشد ولی چنانچه شخص ارزیاب دارای این اختیار نباشد یا سیاست افزایش حقوق کارکنان بر مبنای دیگری استوار باشد نه تنها ارزیابی عملکرد نتیجه عکس در پی خواهد داشت بلکه باعث زیر سؤال رفتن شخص ارزیاب و نهایتاً سیاست های سازمان خواهد شد. از سوی دیگر ارزشیابی شغل، روشی برای محک زدن ارزش یک شغل یا جایگاه سازمانی به خصوص است و نه عملکرد متصدی آن شغل و در نتیجه میزان حقوق و مزایای پیش بینی شده برای یک شغل یا جایگاه سازمانی بر مبنای ارزش آن شغل تعیین می شود و این امر ارتباطی با متصدی شغل ندارد. بنابراین این موضوع حتماً باید مدنظر ارزیاب قرار داشته باشد.

### دلایل اصلی نیاز سازمان ها به انجام ارزیابی عملکرد کارکنان عبارتند از:

• تشویق عملکردهای مطلوب و نهی از

- عملکردهای نامطلوب کارکنان.
- پاسخ به این نیاز کارکنان که «حق دارند از نظرات کارفرما در مورد عملکرد خود مطلع باشند».
- شناسایی افرادی که قابلیت ارتقاء دارند و یا مستحق افزایش دستمزد و مزایای جانبی هستند.
- نیازسنجی آموزشی کارکنانی که برای ارتقا یا جبران کاستی ها نیاز به آموزش دارند.
- امکان بازنگری مشاغل و پست های سازمانی.

سازمان یک سیستم اجتماعی است که بدون شک مهم ترین عامل اثربخشی و کارایی آن نیروی انسانی هست. موفقیت و سودآوری سازمان ها در گرو استفاده اثربخش از نیروی انسانی است. موفقیت هر فرد در سازمان بستگی به روحیات، تلاش، انگیزه و رضایتمندی او دارد. هیچ سازمانی نمی تواند بدون تعهد و تلاش کارکنان موفق شود. انگیزه نیروی پویایی است که تحرک یا عمل انسان را سبب می شود و انگیزاننده ها موجب تشویق فرد به انجام یافتن کار می شوند. بنابراین توجه به عوامل انگیزاننده کارکنان نقش مثبتی در ارتقای سازمان ها و بهره وری آن ها دارد. مهم ترین عامل در تضمین هماهنگی رضایت آمیز انسان با کار، علاقه او به اشتغال و حرفه است. وجود علاقه ضامن حصول رضایت از کار است و وجود رضایت موجب آن می شود که شخص بهتر بتواند خود را با کارش منطبق و سازگار کند. رضایت شغلی عبارت است از نگرش کلی فرد نسبت به شغلش. شغل فرد ایجاب می کند که او با همکاران، سرپرستان و مسئولان خود رابطه مستقل داشته باشد، مقررات و سیاست های سازمان را رعایت و اجرا کند، عملکردش مطابق با استانداردهای تعیین شده باشد. عواملی مثل ماهیت کار، حقوق و دستمزد، شرایط مناسب کاری، دوستان و همکاران بر رضایت شغلی کارکنان تاثیر می گذارد که در نهایت می تواند عملکرد فرد را متاثر سازد. از رضایت شغلی نیز تعاریف و تعبیرهای مختلف و متفاوتی

افزایش اثربخشی و کارایی بیمارستان خواهد شد. نتایج مطالعات متعدد در کشورهای مختلف نشان می‌دهد که مدیریت عملکرد، تاثیر مثبتی بر رضایت شغلی کارکنان دارد، آگاهی نداشتن کارکنان از اهداف ارزشیابی، مشخص نبودن استانداردها و عملکرد کارکنان در امور ارزشیابی، نبود بررسی‌های ملی دوره تمایل به نرمش و ارفاق در ارزشیابی، توجه نداشتن به مصاحبه‌های پایان دوره و انجام ندادن اقدامات اصلاحی پس از ارزشیابی، موجب پایین آمدن سطح بهسازی نیروی انسانی شده است. البته تحقیقات دیگری نیز صورت گرفته که همانند موارد ذکر شده مستقیماً اثربخشی را در ارتباط با ارزشیابی عملکرد مطرح نکرده‌اند و با توجه به عکس‌العمل کارکنان در قبال ارزشیابی، به تاثیر ارزشیابی عملکرد بر روابط بین مدیران پرداخته‌اند.

### نتیجه‌گیری

باید توجه داشت که هدف نهایی ارزیابی عملکرد کارکنان، مبادله اطلاعات بین ارزیاب و کارکنان برای جلوگیری از عملکرد نامطلوب و اصلاح آن و تشویق عملکرد مطلوب کارکنان است. به این منظور باید در طی جلسه ارزیابی دقت کرد تا در راستای

می‌شود و میزان رضایت آن‌ها را از شغل و حرفه خویش افزایش می‌دهد. تقریباً بیشتر متخصصان علم مدیریت بر این نکته توافق دارند که سبک رهبری مجموعه‌ای از نگرش‌ها، صفات و مهارت‌های مدیران است که بر پایه چهار عامل: نظام ارزش‌ها، اعتماد به کارمندان، تمایلات رهبری و احساس امنیت در موقعیت‌های مبهم شکل می‌گیرد. امروزه اکثر متخصصان مدیریت نظیر لوسیر (۱۹۹۷)، فیدلر (۱۹۸۸)، هرسی و بلانچارد (۱۹۹۳) و گوردون (۱۹۹۴) معتقدند سبک رهبری یک مدیر با توجه به متغیرها و عواملی که شکل می‌گیرد در محیط سازمانی و یا حتی خارج سازمان وجود دارد. از این روی یک مدیر می‌تواند در موقعیت‌های گوناگون سبک‌های متفاوت را برای رهبری مجموعه زیردست خود برگزیند. سبک مدیریت مدیران، بیان‌کننده چگونگی تعامل آن‌ها با کارکنان تحت سرپرستی آن‌ها است موضوع افزایش بهره‌وری سازمان‌ها بدون به کارگیری مؤثر توانایی‌های کارکنان و انگیزه آن‌ها و ایجاد زمینه بروز خلاقیت و نوآوری که هنر رهبری است، میسر نخواهد بود. بدون شک سبک مدیریت مدیران در هدایت صحیح کارکنان در جهت اهداف سازمانی مؤثر است. استفاده از بهترین سبک مدیریت منجر به

شده است. به‌طور کلی رضایت شغلی از طریق تفاوت بین مقدار بازدهی که شخص باید به دست آورد و بازدهی که عملاً به دست می‌آورد مشخص می‌شود. یعنی هرچه این تفاوت کمتر باشد، رضایت شغلی بیشتر خواهد بود. اغلب گفته می‌شود که کارمند راضی و خوشحال، یک کارمند کارآاست و یک کارمند خوشحال باید با شغلش ارضا شود. کسی که رضایت شغلی‌اش در سطح بالایی باشد به کارش نگرش مثبتی دارد، ولی کسی که از کارش ناراضی است نگرش او نیز نسبت به کارش منفی است، مرور ادبیات موضوعی مربوط به رضایت شغلی نشان می‌دهد که عوامل مختلف و متفاوتی بر آن مؤثر بوده به گونه‌ای که می‌توانند موجب کم و یا زیاد شدن آن شوند. امروزه سازمان‌ها به مدیران و کارکنان اثربخش و کارآمد نیاز دارند تا بتوانند به اهداف خود برای رشد و توسعه همه جانبه دست یابند. مدیر به عنوان نماینده رسمی سازمان برای ایجاد هماهنگی و افزایش بهره‌وری در راس سازمان قرار دارد و موفقیت سازمان در تحقق اهداف در گرو چگونگی اعمال مدیریت و سبک‌های مؤثر رهبری اوست. الگوهای رفتاری مناسب مدیر در هر سازمان باعث به وجود آمدن روحیه و انگیزه قوی در کارکنان



عملکرد

- بازنگری و به روز رسانی نظام طبقه بندی مشاغل سازمان برای تحقق برابری درونی
- بهبود جو و فرهنگ سازمانی از طریق برنامه های تفریحی مشترک برای کارکنان
- استفاده بیشتر از کارهای تیمی در سازمان
- برگزاری آموزش های چگونگی برگزاری جلسات بازخورد عملکرد برای سرپرستان
- لحاظ کردن نتایج ارزیابی عملکرد کارکنان در برنامه های پرداخت آن ها
- رسیدگی سریع و شفاف به شکایات کارکنان درباره نحوه ارزیابی عملکرد و نتایج آن ها
- لحاظ کردن نتایج ارزیابی عملکرد کارکنان در برنامه های ارتقای آن ها
- لحاظ کردن نتایج ارزیابی عملکرد کارکنان در طراحی برنامه های آموزشی آن ها

### منابع و مآخذ

خوشبخت، افشین بررسی رضایت شغلی از طبقه بندی مشاغل کارکنان دولت، دانشگاه تهران

رابینز استیفن، رفتار سازمانی، ترجمه علی پارسائیان جلد سوم، چاپ پنجم، تهران

عسگری، علی استاندارد ساختن مقیاس سبک مدیریت، تدبیر، شماره ۱۲۳

مدیریت بر مبنای عملکرد فاصله از تئوری تا اجرا، ماهنامه تدبیر، شماره ۱۴۱

سازمان نیز اثربخشی آن را مضعف کند این رویه به کارکنان اعتماد به نفس و انرژی بیشتری برای انجام اهداف آینده می دهد. این روش می تواند الگو و ملاک مناسبی برای کل جلسه ارزیابی عملکرد قرار گیرد.

شروع جلسه ارزیابی با تعریف از ارزیابی شونده و تشویق عملکردهای مطلوب او در گذشته باعث اعتماد به نفس در پرسنل می شود به طوری که وقتی با عبارات ناخوشایند از خطاها و یا عملکرد نامطلوب او انتقاد می شود، او را وادار به اصلاح رویه غیراستاندارد گذشته می کند.

کارکنان باید بدانند که سازمان برای اصلاح رویه نامطلوب گذشته با او همراه و همگام است. همان طور که گفته شد هیچ گاه نباید کارکنان را با یکدیگر مقایسه کرد و بالعکس باید مراقب بود تا به هیچ وجه خطای هر یک از کارکنان به گردن دیگری انداخته نشود.

### پیشنهادات

- رعایت عدالت و انصاف در توزیع کارانه های کارکنان برای تحقق برابری فردی
- توجه و مقایسه به سطح پرداخت ها برای تحقق برابری بیرونی
- استفاده از برنامه های پرداخت مبتنی بر

نتیجه گیری از مباحث حرکت شود. همچنین انتظارات سازمان به وضوح به اطلاع کارکنان رسانده شده و جایگاه فعلی کارکنان را در این مسیر به آن ها نشان داده شود. همچنین در مواردی که ارزیابی شونده اقدامات قابل قبولی انجام داده است مورد تشویق قرار گرفته و کم کاری های او با تاکید به اطلاع او رسانده شود. اگر عملکرد نامطلوبی از هر یک از کارکنان وجود دارد نباید صراحتاً فراموش کرد. تمامی ضعف ها باید به وضوح به اطلاع کارکنان رسیده و از پرهیز باید خودداری کرد. البته ممکن است در زمان جلسه ارزیابی به دلیل کمبود وقت امکان پیدا کردن راه هایی برای اصلاح و جبران رویه های نامطلوب گذشته وجود نداشته باشد که در این صورت باید زمانی را برای انجام این مهم تعیین کرد تا با حضور و توافق هر یک از کارکنان، روش های جبران گذشته و حرکت به سوی عملکرد مطلوب تهیه شود و سهم سازمان نیز در این مورد تعیین و به اطلاع او رسانده شود و نهایتاً این اهداف جدید را به عنوان جبران کننده گذشته نامطلوب جایگزین قلمداد کرد. پوشش دادن سوابق و عبارات ناخوشایند کارکنان به وسیله اهداف و توصیفات خوشایند آینده، برای کارکنان بسیار مطلوب و اثربخش است. خصوصاً اگر همراهی



new payment mechanism?

As far as the oil dues are concerned, everything is set now. We know how much we should be paid and Indians know how much they should pay. So now we are going on with the new deliveries. There may be, at most, one or two companies whose dues remain. But that also have been set, and we are working on the modalities of payment. Which are these companies?

Besides the main companies, there were several small ones as well. I do not want to name them. There was some dispute with them with the figures, but now it's over. The mechanism, I hope, has also been agreed by now. As for the amount, I cannot give any specific figure that has been paid, but both sides are okay about it.

Will the new licensing regime in Iran affect the Farzad B (gas fields) deal? Will you give preference to ONGC Videsh?

The work on Farzad B began before the sanctions, and now we are in the post-

sanctions period. We were expecting India to settle the issue before the sanctions; that did not happen. During the sanctions, it was understandable that India did not want to challenge the Americans.

After the sanctions, our expectation was that the procedure will expedite and we will come to a concrete conclusion.

The project was allocated for the Indians and we wanted to continue the discussions on Farzad B, especially when our President (Hassan Rouhani) and your Prime Minister (Narendra Modi) met in Ufa. But of course, the devil is in the details. So we hope now we will be able to soon conclude the talks. But, India should be more assertive.

Will Iran give Indian companies preference in oil/gas block auctions?

The Iranian market is becoming very competitive. This is why we were expecting India — before the sanctions or even during the sanctions — to do something for itself on this project (Farzad B). During

the sanctions, especially, there was an exceptionally generous offer from Iran to India. But, as I said, because of the Indian reservations, it did not happen.

However, from the Iranian side, we see this as a project to link Iran and India in the energy business. Our preference is Indians, even our President was supportive. But, when it comes to technicalities, the issue of capabilities and financing comes. So we hope we will be able to do this project with India. A new door of energy will open between Iran and India — gas.

When will India and Iran sign the Double Taxation Avoidance Agreement (DTAA)?

We continue to discuss the three main agreements — the Preferential Tariff Agreement, DTAA and the Bilateral Investment Treaty. I hope we soon sign at least the Preferential Tariff Agreement, while we continue to discuss the two others.

(Source:thehindubusinessline.com)



## Iran's Ambassador to India, Chabahar port is not exclusive to any country to invest

Iranian envoy Gholamreza Ansari says Chabahar port is not exclusive to any one country to invest and do business Commerce rather than emotions seems to have taken over the bilateral ties between Iran and India, as the two take forward their relations post the sanctions period.

"It is up to India to decide on oil and gas ties...it depends on market, on price and many such elements," Iran's Ambassador to India Gholamreza Ansari told BusinessLine. "India once used to be the main customer of Iranian oil," he said, adding that Indian rice is popular in his country, but Indians should try not to lose the market.

In conversation with BusinessLine, Ansari, spelt out the expectations his country had with India on the Chabahar port and said the project is not exclusive to any one country. Excerpts:

Is Iran-Pakistan-India pipeline (also called Peace Pipeline) a history?

It is 100 per cent up to the Indians to decide. Looking at the project logically, Iran is rich in mineral resource and a very reliable supplier of gas. The distance between India and Iran is 1,000. If you compare with Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan, which is an imaginary project, this one is more economical. But when it comes to politics, then it's something else.

Is Pakistan an issue?

No, I don't think so — that was a good excuse, but not the main reason. First of all, we support TAPI (Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India Pipeline). We support any pipeline that runs through this region. IPI was linking Iran, Pakistan and



India — this is why it was called the Peace Pipeline. Its main purpose was how we can bring the three countries together. But it did not take off. But we cannot compare the capacities of TAPI and IPI.

What is status of Chabahar port?

We will inaugurate the first phase of Chabahar in the coming weeks. It is supposed to be done in phases. Our President had also offered your Prime Minister to develop one of the phases. But India preferred a step-by-step approach. So they came and participated in developing the first phase. India is developing a part of it with an investment of 1.5 billion dollars.

The issue in Chabahar was more about expectations. Expectations were much more than what is happening. It was offered to the Indians in 2003 and we are now in 2017. India had announced a 5 billion dollar credit-line, out of which 1.5 billion dollars is going to be operational now.

Is Iran looking at China to develop Chabahar?

It is supposed to be an international port. We will be successful if we can have all countries on board, even those such as Turkmenistan, Uzbekistan, Tajikistan and others. We are asking everyone to invest in Chabahar and do business. It is not exclusive to anyone.

What is the status of the Zahedan-Chabahar rail link? Does Iran plan to make it part of the trilateral transit agreement among India, Iran and Afghanistan?

When we inaugurate the first phase of Chabahar, the capacity of the port will increase from 3 million tonnes to almost 6

million tonnes.

IRCON was there recently. We hope they find it feasible because constructing is one issue and financing is another. India is trying to rope in other countries also in this. We welcome that. We hope the discussion proceeds in the very near future.

As regard to the trilateral agreement, yes we do. All governments have approved it. In Iran, we are waiting for the Parliament approval.

After a significant decline, crude oil imports from Iran are going up again. Does it mean better ties with Indian oil firms?

India used to be a very important customer of Iranian oil. We were a trusted supplier to India. Definitely, we are interested to follow very natural links and hope we will be able to again become the main supplier of oil to India. Of course, it is up to India to decide as it depends on market conditions and price. The main concern of buyers like India is pricing. Currently, India procures oil from Iran at a discount. Will this dynamics continue?

It depends on the market. I am sure if India has other cheaper options, they will take the price to some extent. But, if a better option is available, you will go for other suppliers. It's very natural. As the market turns competitive, it brings in many elements on prices. In any circumstances, Indians today prefer to diversify their suppliers. It could be because of geographical or geopolitical issues.

Has the issue of oil dues that India had to pay Iran been resolved? Will there be any





## Chabahar Port Development; Safe and Environmentally Friendly Maritime Operations

Development of Chabahar Port heralds a bright future for maritime transportation in the country. This port is one-of-a-kind and unique in terms of access to high seas and offshore sites. When compared with other ports in the country, Chabahar Port is found to enjoy special advantages owing to its proximity to the East-West maritime trade route.

The Chabahar Port market is not limited to domestic markets; rather it encompasses neighboring countries lacking access to the high seas. Therefore, this port is potentially able to serve as the focal point of transit of commodity in the East.

Therefore, strategic planning by Iran's Ports and Maritime Organization (PMO) for the development and equipment of Chabahar has been a smart move. The first phase of Chabahar development having been completed, we are currently in the stage of bringing the project into operation.

One of restrictions faced by Chabahar Port is its location on the way of monsoons

causing trouble to maritime operations in certain periods of the year. To deal with this challenge, the development of Chabahar Port was largely concentrated on marine infrastructure. The expansion project of Chabahar Port's breakwater was designed in such a way that under any climatic and sea conditions, vessels can easily enter and leave all through the year without any restrictions. In a bid to facilitate maritime operations and facilitate the arrival of large vessels, another important project in the Chabahar Port development was capital dredging, which was carried out by Iranian experts.

Needless to say, development of a port requires supply of port and maritime equipment to comply with newly built capacities. In addition to the under-way procurement of strategic equipment for the port, arrangements are being made for the installation of necessary maritime equipment to handle the navigation of large carriers.

As far as maritime operations and necessary

equipment are concerned, powerful tugboats are a priority. Furthermore, complementary maritime equipment including pilot boats, fireboats, search and rescue boats and dredger boats will be added to the Chabahar Port's fleet.

The trained and skillful staff of PMO is in full readiness for planning, steering and conducting maritime operations in a fully developed Chabahar Port. In this regard, this port will be in a position to rival other important ports in the region.

Another priority in the maritime section for PMO at Chabahar Port is compliance with the obligations of international maritime conventions to guarantee navigation safety and protect the maritime environment.

Chabahar is a strategic port and Iran's only oceanic port which would be involved in international trading. Therefore, it is required to fare well in terms of compliance with maritime regulations.

Now pursuant to the establishment of an IMO ad hoc surveillance committee at the PMO Department for Maritime Affairs we are seeking to upgrade the maritime indicators of the country in all ports, particularly Chabahar Port, in a systematic and process-based manner.

An important point that would help upgrade the quality of maritime services at Chabahar Port would be to liberalize such services; it is now among strategic plans pursued by the PMO Department for Maritime Affairs. Liberalization of maritime services, under way in accordance with common procedure at developed and modern ports in the world, is expected to boost competitiveness in the country's ports.

At such sensitive and glorious juncture that we have managed to complete the first phase of development of Chabahar Port, I offer my congratulations to the country's maritime and port community on this breakthrough and extend my gratitude to all contributors to this project. I hope that this historical port will bring prosperity to the East transit route, create jobs, revenue and value in the transportation and logistics chain, and result in economic burgeoning in the country particularly in southeast and Makran coastal area.

**Mohammad Rastad**  
Vice President for Maritime Affairs  
Member of Governing Board  
Port and Maritime Organization

# Bright Future Awaiting Chabahar



Hadi Haqshenas

Chabahar should not be viewed merely as a border area or only part of Iran's territory. Rather in a not far future Chabahar will be recognized as the most strategic geographical spot in Iran. A variety of reasons could be offered to justify such an impression. First and foremost, Chabahar is the only oceanic port in the country. Second, the largest carriers could call at this port with minimum costs. Add to this Chabahar's close distance from India and China, which house 71% of the world population, and its connection to Afghanistan and Central Asia.

Without the Persian Gulf oil, the Sea of Oman's littoral states and not the Persian Gulf states would have become the trading center of the world.

In any case, Chabahar Port is set to become the center of gravity for the transfer of Indian and Chinese commodities to the Caspian Sea littoral states and Afghanistan. But it is conditional on Iran not neglecting opportunities for responding to demand by Indian and Chinese businesspeople. In the past, unique business opportunities, like in

Chabahar, were created for oil swap in Neka Port, but the opportunities were lost due to lack of foresight. That is why today Baku-Ceyhan pipeline has supplanted Neka-Kharg pipeline for oil swap operations. Just 100 kilometers from Chabahar, Chinese contractors are developing Pakistan's Gwadar Port.

Of course Gwadar could be as important as Chabahar and even complement it. But it will depend on our management of Chabahar any role envisaged for it. When we speak about Chabahar we do not merely mean completing the Chabahar development plan; rather we mean connecting this port to national railroads, provide access to the route for the transit of commodities to Afghanistan and providing other commodity transit facilities. Some sections of this infrastructure are nearing completion.

Both Iran's Vision Plan and 9th Five-Year Economic Development Plan have underlined Makran coasts for the country's development. Chabahar could be key to the development of Makran. In case the government manages to develop Chabahar development of Makran will become easier. A serious challenge in the country is the concentration of population and industries in central Iran. The solution lies with decentralization of population in big cities. Providing livelihood facilities in Iran's coasts will help resolve a strategic problem that is the establishment of major steel and petrochemical plants in central parts of the country, causing air and water pollution and rendering access to water more costly.

Now that Chabahar Port and Makran coasts have been taken into consideration we have to take advantage of this golden opportunity for the development of the area so that people in big cities would be encouraged to move to Iran's southern coastal areas.

In this regard, formation and development of Dubai set a good example for us. Dubai is devoid the three main elements of life, i.e. water, air and soil. However, it has been attracting people who intend to live and work there. The reason is that the city has provided livelihood and employment facilities and there has been growing demand for visas to this uncultivated land. This is while our coasts are endowed with the three vital elements and we have neglected them.

We hope that these losses would be made up for through foresight. Definitely, development of Chabahar Port could be a good starting point for the development of southern coasts particularly the Sea of Oman's coasts.

Let's hope for faster development of Iran's coasts off the Sea of Oman.



Port & Sea Magazine No. 241 | Apr 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 Bahiraie

**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:**

ACT 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



**4**  
**Bright Future Awaiting Chabahar**



**5**  
**Chabahar Port Development; Safe and Environmentally Friendly Maritime Operations**



**6**  
**Iran's Ambassadorto India, Chabahar port is not exclusive to any country to invest**



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)



# به عمل کار برآید

کسب تنديس ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان  
برای چندمین بار

**بیمه البرز مشتری مدارترین بیمه کشور**



تلفن ارتباطات مردمی : ۲۹۴۶۰

[www.alborzinsurance.ir](http://www.alborzinsurance.ir)