

در این شماره می‌خوانید

- تقویت اقتصادی ملی با استراتژی اقتصاد دریا محور
- تمرکز بر برنامه‌های توسعه‌ای دولت سیزدهم در سال ۱۴۰۳
- خدمات رسانی ۱۲۷۰۰ فروند شناور در نوروز
- ایمنی سفرهای دریایی نوروزی اولویت بنادر هرمزگان
- آشنایی با نکات سلامتی در سفرهای دریایی
- لزوم توجه به فعالان دریایی - بندری در اقتصاد دریامحور

بندر و دریا



سال ۳۹ دوره جدید | شماره ۳۱۷ - ۳۱۶
اسفند و فروردین ماه ۱۴۰۳ | قیمت ۱۲۰ هزار تومان
bandarvadarya.ir

دریای خزر

صفر تا ۱۰ برنامه‌های

سازمان بنادر و دریانوردی

در سفرهای نوروزی



خلیج فارس

دریای عمان

تایدونز خاورمیانه



شرکت سهامی عام





ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

ترمینال لجستیک OCD

-  تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
-  دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
-  استریپ کانتینرهای وارداتی
-  استافینگ انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی
-  خدمات لجستیک شامل حمل و نقل، انبارداری، بسته بندی، برجسب زنی و
-  خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسی تانک
-  مجهز به نرم افزار آنلاین جهت ارزیه دسترسی به شرکت های کشتیرانی
-  ایستگاه آتش نشانی مستقر در پایانه
-  دارای ۳ عدد هانگار جمعاً به مساحت ۱۹۰۰۰ متر مربع



بندرعباس، مجتمع بندری شهیدرجایی، ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD
 بندرعباس، مجتمع بندری شهیدرجایی، ترمینال لجستیک OCD



www.ofogh-chakad.com فکس: +۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶
 Info@ofogh-chakad.com تلفن: +۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۱ ۴۳۰۱-۵
 کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۹۸۲

شرکت مبشر نور دریا



**MOBASHER
NOOR DARYA**

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

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



نشانی: بندرعباس، مجتمع بندری شهیدرجایی،
 اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی
 شرکت تعاونی مبشر نور دریا
 تلفن: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۵۷. ۹
 فاکس: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۶۰
 کدپستی: ۷۹۱۷۱. ۸۳۷۹۷
 www.mobasherco.com





شرکت کیهان شیران زرین از ابتدای دی ماه سال ۱۳۹۹ به عنوان مجری عملیاتی شرکت IPGL هندوستان در بندر شهید بهشتی چابهار شروع به فعالیت نمود و با حضور در این بندر به پشتوانه نیروهای متخصص و با تجربه موفق به ثبت رکوردهای بی سابقه عملیاتی در عرصه غلات و مواد معدنی در این بندر گردید. از مهمترین امکانات شرکت خدمات دریایی و بندری کیهان شیران زرین در حوزه بندری، بهره‌برداری از نیروهای متخصص، متعهد و بومی در این بندر است که با تکیه بر توان تخصصی و بهره‌برداری از تجربه عملیاتی در سایر بنادر ایران، متعهد به ایجاد رونق اقتصادی و پیشرفت بندر چابهار را داشته و همواره تلاش فراوان در جهت ایجاد بندری پویا و تغییر جایگاه این بندر در رنکینگ‌های بین‌المللی داشته و برای رسیدن به این مهم لحظه‌ای از حرکت نمی‌ایستد.

فعالیت های اصلی شرکت

خدمات بندری در بخش های :

- ★ کانتینری
- ★ کالای فله
- ★ کالای عمومی
- ★ و متفرقه



دفتر مرکزی: بندر عباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل
 شعبه چابهار: انتهای بلوار شهید ریگی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، اسکله شهید بهشتی طرح توسعه، ساختمان اداری اندیابورس IPGCFZ
 تلفن: ۰۹۸ ۷۶ ۳۳ ۵۶ ۱۶ ۹۱ (۰۹۸) کدپستی: ۷۹۱۳۶۵۷۱۳۱
 تلفن: ۰۹۸ ۵۴۳ ۵۳۲ ۱۰۸۵ (۰۹۸) کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹



شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

- خدمات راهنمایی
- خدمات پدک‌کشی
- خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی
- خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها
- خدمات Towing
- خدمات طناب‌گیری
- خدمات نگرگامی
- عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship
- خدمات جابجایی دکل‌های حفاری Rig Move
- عملیات جست‌وجو و نجات
- خدمات مقابله با آلودگی
- خدمات Salvage

شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)
 Persian Gulf PILOT Maritime Services Co.

- نشانی: تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به چهارراه پارک‌وی
- کوچه فخرالدینی (افق) - پلاک ۶ - طبقه ۲ و ۳
- کدپستی: ۱۹۶۶۶۱۳۷۵۳
- تلفن: ۰۲۶۲۹۱۳۳۶ - ۰۲۶۲۹۰۸۲۴ - ۰۲۶۲۹۰۸۱۹
- فاکس: ۰۲۶۲۹۱۳۰۴
- WWW.PGPILOT.CO.IR



هنداسه
فرا سازان

مهندسین مشاور فرا سازان هنداسه

تخصص بندر سازی و سازه های دریایی
تخصص معماری، ساختمان و صنعتی
تخصص سازه و مقاوم سازی
تخصص راه سازی
تخصص پدافند غیرعامل

هنداسه؛ تفکر نو، رویکرد متفاوت

WWW.HANDASEH.IR

تلفن: ۰۲۱-۷۷۱۳۷۳۰۰ - ۰۲۱-۷۷۱۳۷۳۰۰

HIMCO

شرکت مدیریت بین المللی همراه
جاده، ریل، دریا (همکو)

Hamrah International Management co. (HIMCO)

- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده ای
- انجام فعالیت های خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی



تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه سوم
www.hamrahcompany.com ۰۲۱ ۸۶۱۲۰۶۳۱ - ۸۶۱۲۲۹۲۷
نماینده: ۰۲۱ ۸۶۱۲۲۶۴۸ - info@hamrahcompany.com



شرکت مهندسی پارس تکنو



شماره ثبت:
۴۳۹۹۷

مدیرعامل:

علاءالدین سادات باریکانی

صلاحیت های کاری:

پایه یک در رشته آب
پایه یک در رشته راه و ترابری
پایه دو در رشته ساختمان و ابنیه

فعالیت ها:

طرح و اجرای سازه های دریایی
اجرای پروژه های راهسازی
اجرای محوطه و تاسیسات زیربنایی
اجرای پروژه های ابنیه، تاسیسات برقی و مکانیکی

آدرس:

تهران، خیابان شریعتی، بین پل صدر و خیابان دولت
کوچه ترابی، پلاک ۵، طبقه اول کدپستی ۱۹۱۴۷۳۴۵۱۱

تلفن:

۲۲۶۴۶۴۱۴

فکس:

۲۲۶۳۶۹۴۴



شرکت مهندسی پارس تکنو
(سهامی خاص)

سایت: www.parstechno.ir
ایمیل: info@parstechno.ir

از شمال دیار خرتا جنوب خلیج فارس، از غرب رود دوتا شرق سواحل مکران، از سرخ تا آبادان، از کولود تا بازرگان



عملکرد یک دهه گذشته شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه :

<p>کانتینر ۱,۳۰۰,۰۰۰ TEU</p>	<p>انواع خودرو ۶۰,۰۰۰ دستگاه</p>	<p>فله ۶۲,۴۰۰,۰۰۰ تن</p>	<p>جنرال کارگو ۳۴,۰۰۰,۰۰۰ تن</p>
--------------------------------------	--	----------------------------------	--

زمینه فعالیت های بندری شرکت :

استیل و آهن	غلات	سنگ و سرامیک	خودرو	چوب و تخته	ماشین آلات صنعتی
محمولات شیمیایی	میوه	محموله های صنعتی	لوازم یدکی و لاستیک خودرو	کانتینر	محموله های پالتی

مراکز فعالیت شرکت :

بندر شهید رجایی (بندرعباس)	مجمع بندری آستارا (منطقه ویژه اقتصادی)	بندر امام خمینی (ره)	منطقه آزاد اروند (شلمچه)	بندر آکتانو (قزاقستان)	بندر جبل علی (امارات)



تلفن : ۳۰۰۰ ۲۱۲۸۱۵ (+۹۸)
وبسایت : www.kavehlogistics.com
ایمیل : Info@kavehlogistics.com
آدرس دفتر مرکزی : تهران، بلوار میرداماد، پلاک ۱۴۹، طبقه اول، واحد ۵

سامانه‌های جامع لجستیکی و رهگیری کالا شرکت اوستا



**نخستین شرکت خلاق در دفتر معاونت علمی و فناوری
ریاست جمهوری در زمینه هوشمندسازی بنادر
مشاوره، طراحی و اجرای مدیریت الکترونیکی و هوشمند لجستیک**

شرکت اوستا بار بندر

در سال ۱۳۹۵ بر اساس یک ایده دانش بنیان در زمینه هوشمندسازی حمل و نقل درون بندری و ساماندهی چرخه حمل کالا در تمامی زمینه های حمل و نقل و بر اساس نیازسنجی های علمی و کاربردی و منطبق بر دانش و تجربیات جهانی در امر لجستیک کالا بصورت پایلوت در بندر امام خمینی (ره) تاسیس و شروع به کار کرد. همچنین مجموعه اوستا بار بندر در زنجیره تامین حمل و نقل، چهار مسیر اصلی حمل و نقل جاده ای، حمل و نقل ریلی، حمل و نقل دریایی و حمل و نقل هوایی به صورت همپوشانی جهت ایجاد چرخه صحیح و کارآمد در این صنعت فعالیت می کند.

در امر حمل و نقل جاده ای، ریلی و دریایی سرعت جهانی در تحول این عرصه سبب شده است تا شرکت اوستا بار بندر با وجود متخصصین توانمند، زمینه را جهت افزایش بهره وری در این عرصه و در قیاس با تراز جهانی در ایران ایجاد و به استانداردهای جهانی نزدیک شود و به این ترتیب توانسته است بندر امام خمینی که بزرگترین بندر فله ایران و هاب ورود غلات و کالای اساسی می باشد را به یکی از مبادی ایمن و پایدار تبدیل نماید.

مجموعه اوستا بار بندر با استفاده از دانش بومی و توانایی بکارگیری تکنولوژی های روز به بهبود، امنیت و شفاف سازی و مدیریت چرخه حمل و نقل کالا کمک شایانی کرده و بر اساس توسعه زیر ساخت ها، هوشمندسازی و دانش IOT گام های موثری را در این مهم برداشته و به افق های جهانی با رویکرد همکاری های بین المللی می اندیشد.

دفتر مرکزی

تهران، طرشت، مترو دانشگاه شریف خیابان تیموری نرسیده به اتوبان یادگار امام کوچه عموزاده، مجتمع اوستا، پلاک ۸

شعبه خوزستان

خوزستان، بندر امام خمینی (ره)، اداره کل بندر و دریانوردی استان خوزستان، مجتمع بندری، اسکله ۲۰، سایت اداری ۷۲۰

تلفن: ۰۱-۰۶۱۵۲۲۸۵۷۰۰ | وبسایت: www.avestaport.com



ISO 27001 – ISO 22301 – ISO 10004 – ISO 10002
ISO 9001 – ISO 45001 – ISO 14001

ثبت کشتی با مشخصات
کامل کالا در بندر مبدا



برنامه ریزی و پهلو دهی
کشتی ها (لنگرگاه تا اسکله)



اختصاص تجهیزات ساحلی
و ثبت توقفات تجهیزات



سامانه مدیریت الکترونیکی
ارتباط کشتی با بندر



مدیریت حمل و نقل کالا
(از اسکله تا انبار دپو کالا)



مدیریت هوشمند ترافیک
و حمل و نقل کالا (ITS)



سامانه جامع
انبارداری کالا



مدیریت جابجایی کالا
(از یک انبار به انبار دیگر)



سامانه ترخیص کالا
(واردات و صادرات)



ارتباط پایانه حمل ریلی با
بندر (واردات و صادرات)



ارتباط پایانه حمل جاده ای با
بندر (واردات و صادرات)



صدور فاکتور خدمات
با شناسه یکتا



سامانه مدیریت ارباب
رجوعان و کنترل تردد
خودروهای سواری





شرکت خدمات دریایی و بندری

آریا بنادر ایرانیان

بزرگترین اپراتور کالای عمومی در کشور

شعب و نمایندگی های شرکت

شعبه مرکزی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی
تلفن: ۰۹-۸۸۸۸۸۳۲۸ و ۰۷-۸۸۱۹۰۶۸۲-۰۲۱-۰۵۱۹۰۶۸۸ فکس: ۸۸۱۹۰۶۸۸

شعبه بندرعباس، بندر شهید رجائی

بندرعباس - منطقه ویژه اقتصادی
اسکله شهید رجائی - ترمینال ۱ کالای عمومی
تلفن: ۰۲۶-۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵

شعبه بندر انزلی

بندر انزلی - غازیان - خیابان شهید مصطفی خمینی
خیابان رضائی - پلاک ۱۶۶
کدپستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴ تلفن: ۰۴-۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۱

شعبه چابهار

بندر چابهار - انتهای خیابان شهید ریگی - اداره کل بنادر و دریانوردی
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۴۷۳۵ کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹



KOHRANG INDUSTRIAL GROUP

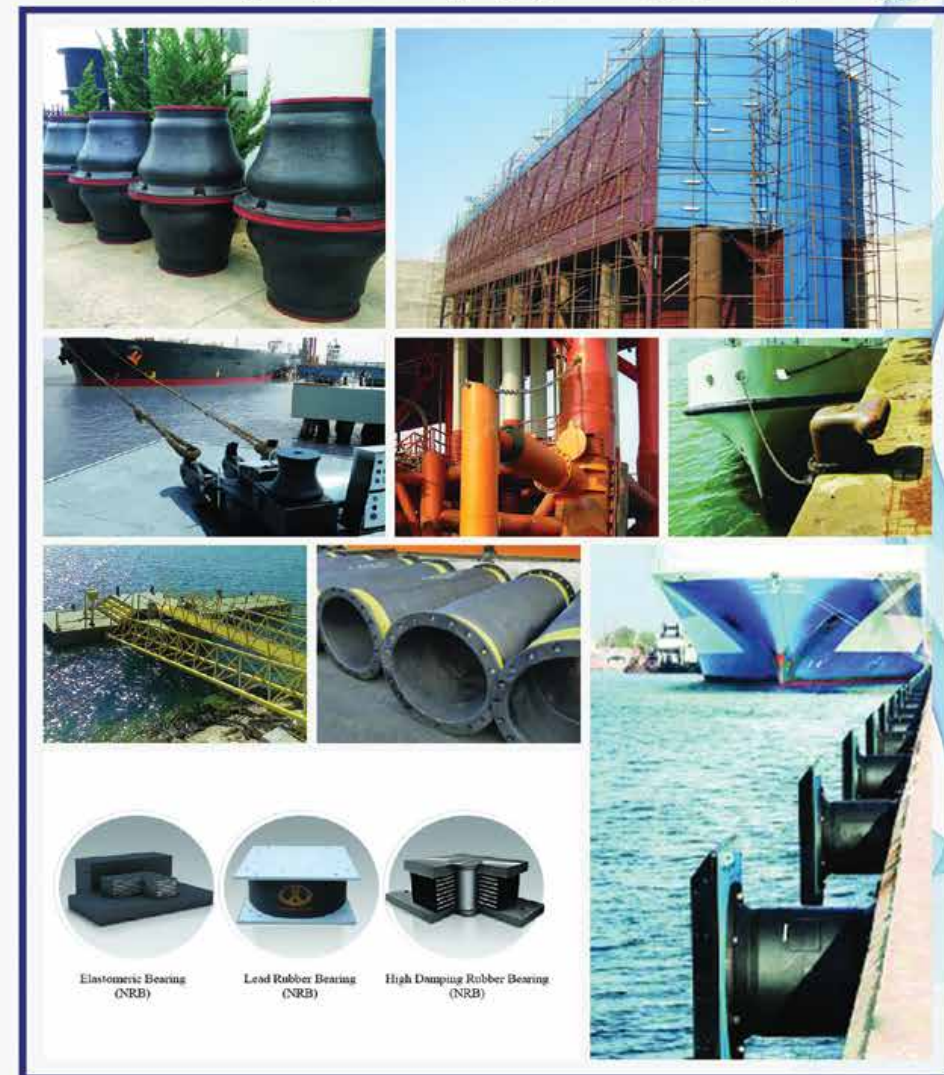
Think Big & Make Your Dreams Reality



- دریافت لوح و تندیس کارآفرین برتـــر ملی سال ۱۳۸۹
- دریافت جایزه ابتکار صنعت جشنواره بین المللی خوارزمی سال ۱۳۷۹
- صادرات ضربه گیر (فندر) به مهم ترین آبراه جهانی (کانال پاناما)
- اخذ تاییدیه استاندارد اروپا

هجری پروژه های دریایی، صنایع فولاد، معادن و ساختمان EP, EPC, EPCM

- طراحی و تولید انواع ضربه گیرهای اسکله (فندر) به همراه فرانتال فریم و کلیه متعلقات مربوطه جهت نصب
- طراحی و تولید انواع ضربه گیر های شاکسل، لوله های لایروبی لاستیکی (جنت های لاستیکی فلنج دار)، پنزیبلت، انواع پیگی بک سدل برای لوله گذاری کف دریا، لاستیک های آببند و سد های لاستیکی
- طراحی و تولید انواع بالشتک های الاستومری (نوپرن)، انواع جداگرهای لرزه ای هسته سربی و لاستیکی با هیبرایی بالا، درز انبساط الاستومری و انواع پدهای لاستیکی
- طراحی و ساخت انواع کونیک ریلیزهای ضد انفجار، انواع بویه های دریایی، انواع بولارد، کیستن، فیرلید
- طراحی و ساخت درب های حوض خشک، سکوهای نفتی، اسکله های شناور



Elastic Bearing (NRB)



Lead Rubber Bearing (NRB)



High Damping Rubber Bearing (NRB)



تعداد کنتررها: ۲۰ عدد
 مجهز به ماشین آلات اروپایی
 ظرفیت نگهداری غلات: ۱۲۰۰۰ تن

بهره برداری از فاز یک اولین ترمینال مکانیزه غلات در بندر امام خمینی (ره)

توسط شرکت نظم آفرینان صنعت سهند

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند ارائه دهنده خدمات دریایی و بندری در بندر ایران
 پورت اپراتور ترمینال شماره ۲ و ۴ غلات در بندر امام خمینی (ره)
 دارای انبارهای اختصاصی نگهداری غلات در داخل و خارج از مجتمع بندری

دفتر تهران:

بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی
 کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۸۲
 تلفن: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۶ - ۸
 فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۵

دفتر خوزستان:

بندر امام خمینی (ره) - مجتمع بندری
 ساختمان توحید
 کد پستی: ۶۳۵۶۱۷۸۵۴۴
 تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۷ - ۱۸
 فکس: ۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۶

دفتر مرکزی تهران:

میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند
 پلاک ۷۲، طبقه چهارم غربی
 کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۶
 تلفن: ۰۲۱۸۸۶۴۴۴۷۱ - ۸۳
 فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۴۴۸۵



شرکت نظم آفرینان صنعت سهند

info@nassco.ir
 www.nassco.ir



شاخص صدف دریا
 شرکت نمایندگی کشتیرانی

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)

سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان، شبه قاره هند

بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی

ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر محار (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خیابان امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳

تلفن: ۰۵۱-۳۳۳۸۶۴۵۰ / ۳۳۳۸۶۴۴۵-۲۶-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

دفتر تهران: ولیعصر بالاتر از میرداماد، نبش خیابان یزدان پناه، برج پیروز طبقه ۷، واحد ۷۰۴

تلفن: ۰۲۱ ۲۲۲۵۳۵۷۷ / ۲۲۲۵۳۵۷۸

ceo@shakhessd.com



شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی

خط دریا بندر

Sea Port Line Co



خدمات کشتیرانی

Shipping Services

خدمات دریایی

Marine Services

خدمات لایروبی و هیدروگرافی

Dredging and Hydrographic Services

تجسس و نجات

Search and Rescue

تجهیزات دریایی و بندری

Marine and Port Equipment

نشانی: خیابان ملاصدرا ، خیابان شیخ بهایی جنوبی،

خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰

صندوق پستی: ۱۴۳۵۸۵۵۷۱۳ تلفکس: ۰۲۱۸۷۷۰۰۰۴۷



شماره ثبت
۱۹۹۰۸



Darya Arman Hormozan Shipping Co

کشتیرانی دریا آرمان هرمزان

ارایه خدمات کشتیرانی داخلی و خارجی در آب های داخلی و بین المللی و اخذ نمایندگی کشتیرانی از شرکت های داخلی و خارجی و انجام کلیه کارهای کانتینری و انواع کالاها در داخل محوطه های عمومی بندر داخلی و خارجی و شرکت در مناقصه ها و مزایده های داخلی و خارجی و دریافت تسهیلات از بانک ها و موسسات مالی و اعتباری جهت خرید انواع شناور.

انعقاد هرگونه قرارداد اجاره و استیجاره و راهبری انواع شناورهای دریایی و ماشین آلات و تجهیزات بندری با کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از داخل کشور و یا بین المللی، انجام کلیه امور مربوط به ترخیص انواع کالا و شناور.

آدرس دفتر مرکزی: استان هرمزگان / شهرستان بندرعباس / بلوار پاسداران بعد از پل جهانبار

ایستگاه لنگه، ساختمان کیش، طبقه ۶/ واحد ۶ کد پستی: ۷۹۱۸۷۶۰۰۲۲

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۵۳۱۱۱ | محمد دادی زاده (مدیر عامل): ۰۹۱۷۳۶۱۶۱۷۲ | نادیا مطوری (مدیر و مسئول عملیاتی): ۰۹۳۹۷۸۳۲۰۱۲

Daryaarmanhormozan.shippingco@gmail.com



شرکت خدمات دریایی بابک توسعه بندر BABAK SHIP CHANDLER CO.

زمینه فعالیت: جوشکاری، تراشکاری، سیم پیچی، سیستم خنک کننده، رادار، قطب نما، تهیه و شارژ انواع کپسول های گاز و اکسیژن و علاوه بر آن تهیه مواد غذایی، مواد صنعتی و شیمیایی، لباس ایمنی، کتاب ها و نقشه های دریایی برای خدمه و افسران کشتی

حوزه فعالیت: تمامی بنادر جنوبی کشور... بندر امام خمینی (ره)، بندر ماهشهر، بندر عباس، عسلویه و خارک



شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس PERSIAN LEADEN STAR SHIPPING CO. (P.L.S CO.)

- شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس با شماره ثبت ۱۰۵۳۵ خدمات حمل و نقل دریایی و بندری به انواع کشتی های ایرانی و خارجی
- خدمات رسانی در بنادر خوزستان و عسلویه و ترمینال های نفتی و پتروشیمی به انواع کشتی های تانکر شیمیایی و گازی، کشتی های فله بر، کانتینری و سایر کشتی ها
- این شرکت توسط پرسنل مجرب و کارآزموده مبادرت به ارایه کلیه خدمات دریایی و بندری مورد نیاز کشتی های تحت حمایت را در تمامی بنادر جنوبی ایران و سکوه های نفتی نمایندگی می نماید.
- با تکیه بر تجربه نیروهای متخصص در این شرکت، انواع خدمات دریایی و بندری به انواع کشتی ها مطابق با استانداردهای مورد قبول بین المللی و داخلی ارایه می گردد.



آدرس دفتر مرکزی:

خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه، بلوار آزاده، کوچه شاهین، پلاک ۱۲
کدپستی: ۶۳۵۶۱۶۵۶۸۶ تلفن: ۰۶۱۵-۲۲۲۴۶۷۰ ۰۹۱۶۰۴۱۲۰۲۲ دورنگار: +۹۸۶۱۵۲۲۴۶۷۰

babakazooogheh@yahoo.com

babaktosee@gmail.com

persianleadenstar@gmail.com

www.babakshipchandler.com

www.leadenstar.ir



پارسیان تدارکات دریا
شرکت خدمات بندری و دریایی

شرکت خدمات دریایی بندری پارسیان تدارکات دریا

- مشاوره در امر صادرات و واردات کالا
- مشاوره در زمینه حمل و نقل دریایی و دریانوردی
- اجنسی و چارترینگ کشتی (فله بر، تانکر، LPG کریر، جنرال کارگو، بارج و ویدک کش، لندینگ کرافت و ...)
- مدیریت عملیات اسکله؛ اختصاص محوطه، تخلیه و بارگیری، خن کاری
- تامین سوخت و آب، پروویژن

آدرس دفتر مرکزی:

بندر عباس، گلشهر جنوبی، بلوار ساحلی روبه روی استانداری، پلاک ۳۵

کدپستی: ۷۹۱۶۸-۴۳۵۶۵ تلفن: ۰۷-۳۳۳۶۴۰ (+۹۸۷۶)

دورنگار: ۳۳۳۶۴۸ (+۹۸۷۶)

mraeisi.pss.shipping@gmail.com

k h a l i j f a r s h o t e l

هتل بین المللی خلیج فارس



۵ ستاره

هتل خلیج فارس دارای ۱۵۶ باب اتاق شامل: سوئیت و اتاق با ظرفیت های مختلف می باشد که در طراحی آنها بالاترین امکانات برای گردشگران ایرانی و خارجی و مهمانان تجاری به کار رفته است. همچنین دید کامل دریا، محوطه فضای سبز هتل و اسکله منطقه ویژه اقتصادی، مینی بار، اینترنت پرسرعت از جمله امکانات دیگر اتاق ها در این هتل ۵ ستاره می باشد.



استان هرمزگان، بندرعباس، کیلومتر ۱۳ اسکله شهید رجایی، منطقه خونسرخ، هتل بین المللی خلیج فارس
سایت: www.khalijfarshotel.com
تلفن: ۹۸ ۷۶ ۳۳ ۵۹ ۲۲ ۸۱ +



کافه و رستوران بین المللی

بهنام

ارائه خدمات تمام وقت صبحانه نهار شام
هر شب موسیقی زنده از ساعت هشت شب تا پایان وقت
چشم انداز ۱۸۰ درجه و فوق العاده دریا
دارای پارکینگ اختصاصی داخل بندر حقانی
با امتیاز ویژه پارکینگ صدف

شماره تماس

۰۷۶۹۱۰۰۶۰۰۶



وب سایت: www.behnamrestaurant.ir

آدرس: بندرعباس، بلوار ساحلی، بندر مسافربری شهید حقانی
طبقه فوقانی سالن مسافربری، کافه رستوران بین المللی بهنام



بندر و دریا

سال ۳۹ / دوره جدید / شماره ۳۱۷ - ۳۱۶ / اسفند و فروردین ماه ۱۴۰۳

قیمت: ۱۲۰ هزار تومان | ۲۳۶ صفحه



- صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
- مدیر مسئول: حسین خوشبخت
- سردبیر: مصطفی رضایی
- اعضای تحریریه: بهمن نظری، فریما صالح، رامین جهان پور
- مدیر بازرگانی: نسرین غلامی
- مدیر اداری، پشتیبانی و روابط عمومی: عباس نبی‌زاده
- طراح گرافیک: امید بهزادی

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی
 کدپستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۳۷۱۳
 تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰، ۸۸۱۹۰۶۳۹-۴۰
 لیتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ



bandarvadaray.ir

حق چاپ و انتشار، نقل مطالب و استفاده از نوشته‌ها برای ماهنامه «بندر و دریا» محفوظ است. «بندر و دریا» در ویرایش، کوتاه کردن، درج یا رد مطالب آزاد است.



WWW.PETROBAR.IR

شرکت پتروبار جنوب (سهامی خاص)

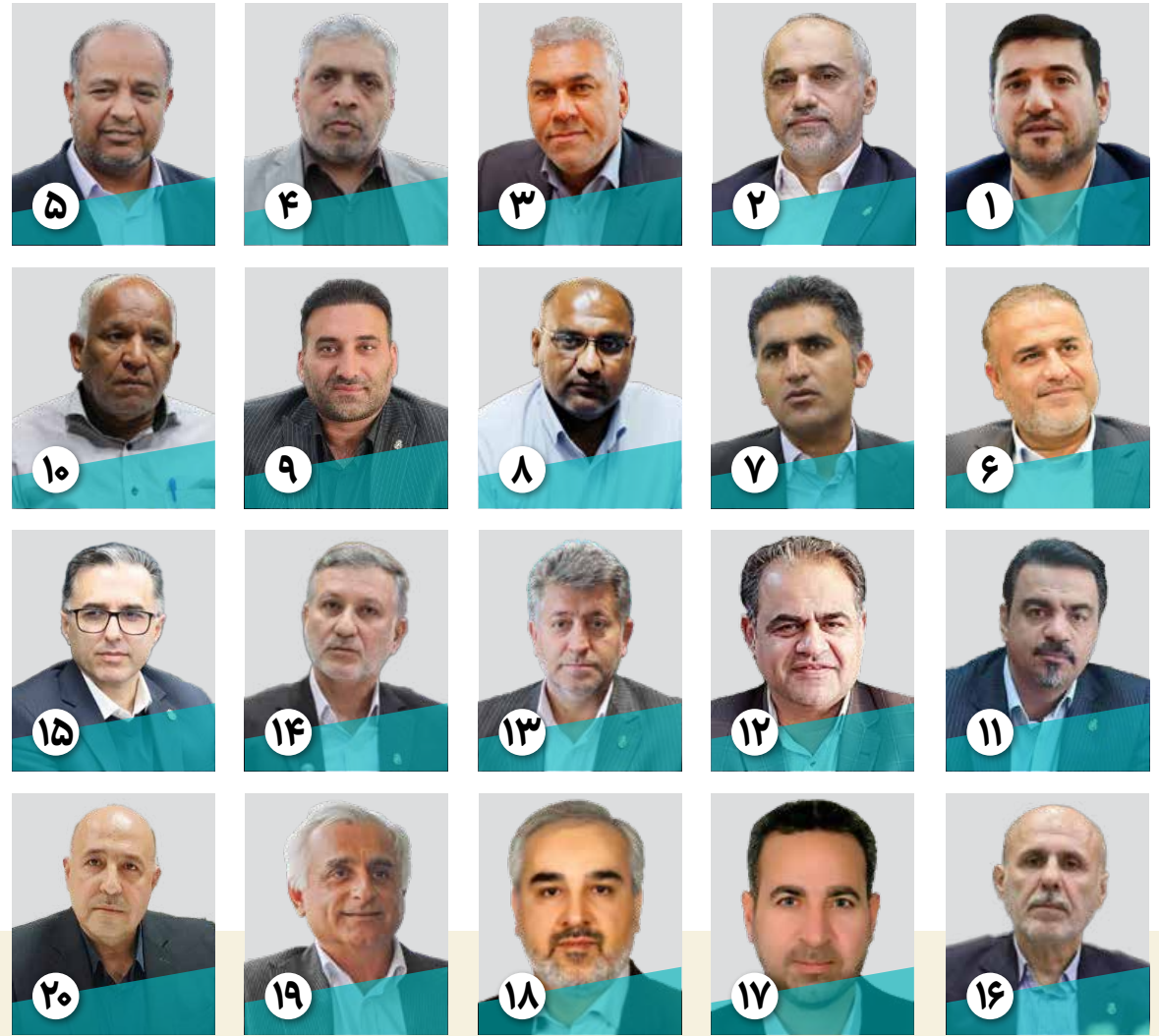
شرکت خدمات بندری و دریایی پتروبار جنوب در سال ۱۳۸۶ با هدف ارائه خدمات بندری و دریایی، تخلیه و بارگیری، فورواردری و حمل و نقل کالا در بنادر کشور تاسیس شد.



مهمترین فعالیتهای پترو بار

- اپراتور پایانه شماره ۲ کالای عمومی (جنرال کارگو) مجتمع بندری امام (ره)
- مجری کریدور خطوط انتقال روغن خوراکی مجتمع بندری امام (ره)
- مجری عملیات لجستیک کالای صادراتی کود اوره صنایع پتروشیمی مسجد سلیمان
- مجری حمل و نقل، تخلیه و بارگیری کالاهای صادراتی شرکت فولاد خوزستان

دفتر مرکزی: استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، خیابان تاسیسات بندری
 تلفن: ۱۷ - ۵۲۲۸۲۷۱۶ (۰۶۱) نمابر: ۵۲۲۸۵۷۱۶ (۰۶۱)



- ۳۱ **حجت الاسلام والمسلمین عبدالحسین خسروپناه**
دبیر شورای عالی انقلاب فرهنگی
- ۳۲ **حجت الاسلام والمسلمین عباس محمدحسینی**
رئیس سازمان عقیدتی سیاسی ارتش
- ۳۳ **مسعود پل‌مه**
دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۳۴ **میعاد صالحی**
مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۳۵ **علی آقامحمدی**
عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام
- ۳۶ **امیر دریادار حبیب‌الله سیاری**
معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران
- ۳۷ **خسرو معتضد**
مورخ، پژوهشگر و استاد برنامه‌های تاریخ معاصر
- ۳۸ **مهدی رستگاری**
کارشناس و پژوهشگر حوزه بنادر و دریانوردی
- ۳۹ **دکتر همایون یوسفی**
دانشیار دانشگاه علوم و فنون خرمشهر
- ۴۰ **جواد جهاندار**
مدیرعامل شرکت آریا بنادر ایرانیان

- ۲۱ **محمد مهدی حسن‌زاده**
رئیس هیئت‌مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران
- ۲۲ **حسین رضایی**
دبیر همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداما
- ۲۳ **امیر دریادار شهرام ایرانی**
فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
- ۲۴ **محمد مهدی اسماعیلی**
وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی
- ۲۵ **علی بهادری جهرمی**
سخنگو و دبیر هیئت دولت
- ۲۶ **محمد باقر ذوالقدر**
دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام
- ۲۷ **امیر سرتیپ عزیز نصیرزاده**
جانشین رئیس ستاد کل نیروهای مسلح
- ۲۸ **محمد علی زلفی‌گل**
وزیر علوم، تحقیقات و فناوری
- ۲۹ **ناصر کنعانی**
سخنگوی وزارت امور خارجه
- ۳۰ **سردار سرتیپ پاسدار غلامرضا جلالی**
رئیس سازمان پدافند غیرعامل کشور

- ۱۱ **مهدی امامدادی**
رئیس اداره بنادر و دریانوردی کیش
- ۱۲ **محمد محسنی**
مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان
- ۱۳ **کامبیز مالکی‌زاده**
مدیر بنادر و دریانوردی آبادان
- ۱۴ **علی عسگری**
مدیرکل بنادر و دریانوردی خرمشهر
- ۱۵ **حسین یونسی**
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان
- ۱۶ **سعید کیاچوری**
مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران
- ۱۷ **محمد حکیمیان**
مدیرعامل شرکت نظم آفرینان صنعت سهند
- ۱۸ **حسین صاحبی**
مدیرعامل شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس
- ۱۹ **سید مسعود موسوی**
رئیس مرکز آموزش علوم هادی دریا
- ۲۰ **حمید شهنساری**
مدیرعامل شرکت مبشر نوردریا

- ۱ **علی اکبر صفایی**
معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی
- ۲ **علی اکبر مرزبان**
سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
- ۳ **اله‌مراد عقیقی‌پور**
سرپرست اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
- ۴ **حسین عباس‌نژاد**
مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان
- ۵ **اسماعیل مکی‌زاده**
معاون امور دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان
- ۶ **حمیدرضا محمدحسینی تختی**
مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان
- ۷ **محمد احمدی‌زاده**
رئیس امور دریایی و بندری بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان
- ۸ **علیرضا ادیمی**
رئیس بندر شهید حقانی
- ۹ **علی اشتری**
رئیس اداره بنادر و دریانوردی جزیره قشم
- ۱۰ **اسحاق اصلاحی**
نایب‌رئیس تعاونی قایق‌داران بندرعباس

تقویت اقتصاد ملی با استراتژی اقتصاد دریا محور

حسین خوشبخت
مدیر مسئول



ماهنامه بندر و دریا با تلاش و همت نیروهای متخصص خود وارد چهلمین سال تاسیس شد. ۳۹ سال با همه تلخی و شیرینی گذشت. ماهنامه به بلوغ و اثرگذاری رسیده و راه مطالبه‌گری در پیش گرفته است و وظیفه خود می‌داند در راستای اشاعه فرهنگ دریایی و بندری از تمام توان و ظرفیت خود در راستای منویات رهبر معظم انقلاب در زمینه اقتصاد دریامحور و توسعه اقتصادی دریایی تلاش کند و امید است در ادامه راه نیز استوار و ثابت قدم در این مسیر قدم برداریم.

تکمیل زنجیره تولید تا بازار مصرف و صادرات از الزاماتی است که در بستر بهره‌گیری از اقتصاد دریامحور میسر می‌شود. این مهم باید با توسعه و ارتقا زیرساخت‌های حوزه دریا و تجارت دریایی، ریل‌گذاری شود تا اهداف پیش‌بینی شده در سیاست‌های ابلاغی رهبر معظم انقلاب اسلامی در حوزه اقتصاد دریامحور هر چه سریع‌تر تحقق یابد. بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌های خدادادی با تقویت ارکان موثر در حوزه اقتصاد دریامحور اعم از توسعه و تجهیز ناوگان دریایی، آموزش و اطلاع‌رسانی به جامعه هدف، تسهیل در روند صادرات و بهره‌گیری از یافته‌های علمی مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی با نگاه علمی و دانش بنیان امکان‌پذیر است.

باید از ظرفیت بخش خصوصی در اقتصاد دریامحور بیشتر استفاده شود و در بخش‌هایی چون صنایع کشتی‌سازی و در حوزه دریایی و بندری بیشتر سرمایه‌گذاری کرده تا از این ظرفیت‌ها بهره بیشتری ببریم. در راستای فقرزدایی و افزایش درآمد ساحل‌نشینان باید در



زمینه توسعه اقتصاد دریا بیشتر فعالیت کرد تا این بخش رونق گرفته و جوامع‌گویی نیازهای مردم اعم از اشتغال، معیشت و... باشد. دولت برنامه‌های خود را با لحاظ منویات راهگشای رهبر معظم انقلاب برای حفظ منافع مردم طراحی و اولویت‌بندی کرده و در این راستا بنا به فرموده رهبر فرزانه، کشور عزیزمان به قله نزدیک شده و خستگی و ناامیدی معنا ندارد.

توسعه دریامحور و اقتصاد دریامحور که در دولت سیزدهم، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است.

با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی و همچنین تکلیف دولت، به توسعه فعالیت‌های اقتصاد دریامحور وارد مرحله تازه‌ای شده و قرار است بنادر و مناطق ساحلی با سرمایه‌گذاری جدید، در بخش‌های مختلف اقتصادی رشد پیدا کنند. استفاده پایدار از ظرفیت منابع دریا و سواحل، رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی را فراهم می‌کند.

ایران با داشتن پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در جنوب و شمال، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این ظرفیت برای رشد اقتصادی و رشد تولید ناخالص داخلی موفق نبوده است. مطابق آمار، بیشترین فعالیت دریایی کشور در سواحل و بنادر، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی، تأسیسات بندری و نظامی است که حدود پنج درصد از ظرفیت سواحل کشور است و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد استفاده قرار نگرفته است، در حالی که این مناطق دارای اهمیت استراتژیک هستند.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند.

بنادر دروازه‌های ورودی و صادرات، تجارت، صادرات، واردات و ترانزیت محسوب می‌شوند و رشد و توسعه بنادر، سواحل و پسکرانه‌های ساحلی، نقش مستقیمی در رشد تجاری کشور خواهد داشت. دولت در کنار برنامه راهبردی رشد ترانزیت، نقش دریا و اقتصاد دریا را برجسته کرده و این موضوع در برنامه هفتم توسعه نیز آمده است.

- سرمقاله | تقویت اقتصاد ملی با استراتژی اقتصاد دریا محور ۲۷
- تمرکز بر برنامه‌های توسعه‌ای دولت سیزدهم در سال ۱۴۰۳ ۲۸
- صفر تا ۱۰۰ برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در سفرهای نوروزی ۳۰
- خدمات‌رسانی ۱۲۷۰۰ فروند شناور در نوروز ۳۲
- ایمنی سفرهای دریایی نوروزی اولویت بنادر هرمزگان ۳۴
- ۱۵ مسیر مجاز داخلی و بین‌المللی برای سفرهای دریایی ۳۸
- گردشگری دریایی مشکل تأمین سوخت ندارد ۴۰
- نقش سازمان بنادر و دریانوردی در کاهش قیمت بلیت سفرهای دریایی ۴۲
- بندر شهید حقانی پیشران خدمات‌رسانی به مردم ۵۰
- همکاری با منطقه آزاد قشم برای انجام سفرهای دریایی ۵۳
- از قایق‌های مرگ تا شناورهای استاندارد ۵۸
- بنادر پیشران اقتصاد هستند ۶۲
- آمادگی کامل جزیره کیش برای پذیرش مسافران نوروزی ۶۴
- محلی‌ها ستون اصلی توسعه گردشگری دریایی جزیره هرمز ۶۶
- آماده‌باش ۲۴ ساعته شناورهای ناجی ۶۸
- خط کشتیرانی آبادان-کویت راه‌اندازی شد ۷۰
- راه‌اندازی خط مسافری خرمشهر-بصره ۷۲
- لایروبی بندر چمخاله و انزلی برای نوروز ۱۴۰۳ ۷۴
- خدمات‌رسانی ۱۵۰۰ قایق تفریحی به مردم در بندر نوشهر ۷۶
- کرایه ۵۰۰ هزار تومان جت اسکی برای ۱۵ دقیقه ۷۷
- پیش‌بینی سفر ۲۰۰ هزار گردشگر به استان گلستان ۷۸
- قدم‌های توسعه‌ای بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران ۸۰
- بت ماش ۸۲
- آشنایی با نکات سلامتی در سفرهای دریایی ۸۲
- آداب و رسوم مردم ۷ استان ساحلی ایران در عید نوروز و ماه مبارک رمضان ۸۶
- لزوم توجه به فعالان دریایی-بندری در اقتصاد دریامحور ۹۸
- کاهش قیمت تمام‌شده کالای اساسی کلید خورد ۱۰۰
- هدایت کشتی؛ از سرمایه‌گذاری در ساخت یدک‌کش تا تغییر در سبد خدمات ۱۰۶
- مرکز آموزشی علوم هادی دریا با زوی موثر ناوگان دریایی ایران ۱۱۰
- از سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی تا تربیت نیروی بومی متخصص اپراتوری ۱۱۵
- متناسب سازی تعرفه‌ها در بخش کارگو و کانتینر و مقررات‌زدایی در دستور کار دولت قرار گیرد ۱۲۱
- تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش ۴۷۷ میلیون دلار ۱۲۴
- همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا ۱۳۲
- اصلاح ساختارها برای بهره‌مندی از ظرفیت‌های کریدور شمال جنوب ۱۴۴
- تعیین حدود آب‌های ساحلی و تشریفات ورود و عبور از آب‌های کرانه‌ای ایران ۱۴۸
- حمل و نقل دریایی از سقوط آزاد نرخ‌ها تا اوج‌گیری کرایه حمل و اجاره کشتی ۱۵۸
- درس‌هایی از زیر ساخت‌های حمل‌ونقل امارات و هنگ‌کنگ برای ایران ۱۶۰
- امکان‌سنجی هدایت شناور از ساحل در کانال خورموسی بندر امام خمینی(ره) ۱۶۸
- آیین‌نامه تردد و وسایط نقلیه موتوری فصل پایانی ۱۷۶
- رابطه زندگی بهتر و آسایش خاطر دریانوردان با سلامت جسمانی و بیمه ۱۸۴
- حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی ۱۸۷
- نحوه اجرای مدیریت آب توازن؛ سازمان بین‌المللی دریانوردی ۱۸۸
- تیانجین بندری در مسیر هوشمند سازی ۱۹۰
- اخبار بین‌الملل ۱۹۲

تمرکز بر برنامه‌های توسعه‌ای دولت سیزدهم در سال ۱۴۰۳

علی اکبر صفایی، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پیام نوروزی خود، تسهیل تجارت دریایی با همسایگان، ارتقا ترانزیت، توسعه دریامحور، ارتقا ایمنی و امنیت دریانوردی و بهره‌برداری هر چه بیشتر از ظرفیت‌های ناوگان دریایی و بنادر کشور را از مهم‌ترین برنامه‌های این سازمان و تمام فعالان بخش‌های دولتی و غیردولتی در سال پیش رو اعلام کرد.



پیام نوروزی علی اکبر صفایی به مناسبت آغاز سال ۱۴۰۳ به شرح زیر است:

یا مقلب القلوب و الابصار
یا مقلب الدول و الاحوال
یا مدبر اللیل والنهار
حول حوائلی احسن الاعمال

ضعف، چرخ‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور لحظه‌ای متوقف نشد.

این بخش سال گذشته موفق شد، در سایه همت و تلاش همه متخصصان و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و جامعه دریایی و بندری کشور، دستاوردهای بزرگی را رقم بزند. گواه این مدعا نیز سرمایه‌گذاری عظیم بخش‌های خصوصی در بنادر کشور، بهره‌برداری از بسیاری پروژه‌های زیربنایی در حمل‌ونقل دریایی، ایجاد و توسعه بنادر، توسعه ناوگان دریایی، نوسازی تجهیزات دریایی و بندری، توسعه کمی و کیفی دریانوردی، روانسازی تجارت دریابرد کشور و اجرای پروژه‌های عظیم زیربنایی سواحل و بنادر کشور است.

در سال جدید سازمان بنادر و دریانوردی، در صدد است در راستای تحقق سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای دولت سیزدهم با همدلی صمیمانه، همراهی مسئولان و همکاری هوشمندانه تمامی اعضای خانواده حمل‌ونقل دریایی کشور، گام‌های بلند و استواری بردارد. بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی متناسب با نیازهای اقتصاد ملی، الزامات تجارت خارجی و پیش‌نیازهای ارتقا رقابت‌پذیری منطقه‌ای و بین‌المللی کشور و در جهت تقویت و گسترش همه‌جانبه روابط اقتصادی و تسهیل تجارت خارجی به‌ویژه با کشورهای همسایه در شمال و جنوب، بهبود ترانزیت و توجه جدی به اقتصاد و توسعه دریامحور گام برمی‌دارد.

با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری



حمد و سپاس آفریدگار بیکتا را که بار دیگر با شروع بهاری نو، برگ دیگری از نعمات بیکران خود را به روی ما گشود و لباس سبز سرشار از تازگی و طراوت را بر تن جهان پوشاند. آغاز سال ۱۴۰۳ هجری شمسی و فرارسیدن بهار پرتراوت و ترنم نغمه نوروز را به هموطنان عزیز، همکاران سازمان بنادر و دریانوردی و تک‌تک اعضای خانواده بزرگ دریایی و بندری و فعالان حوزه حمل‌ونقل دریایی کشور تبریک می‌گویم. سال ۱۴۰۲ را در حالی پشت سر گذاشتیم که با وجود نقاط قوت و

قصه‌ها



در پسکرانه‌های بندری، هوشمندسازی بنادر، اصلاح ساختار، کاهش بروکراسی اداری و بازنگری و هدفمند کردن طرح‌های جامع، راهبردهای سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۴۰۳ خواهد بود. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا، اقیانوس و بهره‌گیری از آن به‌عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند.

فرصت را مغتنم شمرده و از تلاش و سخت‌کوشی همکاران خود در ستاد مرکزی و بنادر تابعه و کلیه بخش‌های خصوصی و کارکنان عزیز آنها و ارگان‌های دریایی قدردانی کرده و برای تحقق برنامه‌های آتی، دست‌تک‌تک آنها را می‌فشارم. آرزو دارم سال ۱۴۰۳ که آغاز آن با ماه مبارک رمضان مصادف شده، سالی پرخیر و برکت و سرشار از موفقیت و سلامتی برای تمامی همکاران گرمای و خانواده بزرگ دریایی و بندری کشور و هموطنان عزیزمان باشد.

در حقیقت نقطه عطفی در اقتصاد دریا و حوزه بنادر آغاز شد. در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور در حالی ابلاغ شد که به گفته مقامات بلندپایه وزارت راه و شهرسازی برای بالا بردن سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی نیازمند یک هماهنگی میان ارگان‌های دریایی بود. قطعاً ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور نقطه عطفی در حوزه دریایی است که می‌تواند تمام مجموعه فعالان حوزه دریا را در راستای این سند همگرا کند.

استقرار و مشارکت نماینده دائمی جمهوری اسلامی ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی، توسعه مبنایی ترانزیت، رشد لجستیک، رونق فضای کسب‌وکار بندری و دریایی، ارتقای آموزش در سه حوزه دریانوردی، کارکنان بنادر و پرسنل سازمانی، تقویت مطالعات راهبردی، توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، نوسازی تجهیزات بندری و دریایی، اجرایی شدن عملیات ساخت بندر بزرگ مکران و بندر جدید لنگه، افزایش رشد اقتصادی کشور در بخش دریا، توسعه زیرساخت‌ها

صفر تا ۱۰۰ برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در سفرهای نوروزی



علی‌اکبر مرزبان سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

درباره کلیات طرح نوروزی گفت: بحث سفرهای دریایی از ابتدای سال تا انتهای سال همواره موضوع اولویت کاری سازمان بنادر و دریانوردی است از این جهت که بتواند خدمات شایسته‌ای را به هموطنان ارائه کند.

وی در گفت‌وگو با «بندر و دریا» ادامه داد: در این راستا اقدامات خوبی انجام شده که به‌عنوان نمونه می‌توان به ترمینال مسافری بوشهر اشاره کرد که مورد بازسازی اساسی قرار گرفت. بر اساس برنامه قرار بود این ترمینال خردادماه سال آینده به بهره‌برداری برسد که با تلاش همکاران سازمان بنادر و دریانوردی تا قبل از سال آماده بهره‌برداری می‌شود.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی افزود: با توجه به این‌که معمولاً یک هفته قبل از سال نو و تا پایان تعطیلات نوروزی، ۲۰ تا ۲۵ روز سفرهای نوروزی هموطنان به جنوب و تا حدودی به شمال مواجه هستیم. برای سازمان بنادر و دریانوردی مهم است تمام امکانات را برای این ایام بسیج کنیم تا بتوانیم خدمات در شان مردم ایران را ارائه کنیم.

وی بیان کرد: بر این منظور ستاد سفرهای نوروزی در وزارت میراث فرهنگی به ریاست وزیر مستقر است. ذیل این ستاد کمیته حمل‌ونقل است که وظیفه آن بر عهده وزارت راه و شهرسازی است. ذیل این کمیته نیز چند کمیته فرعی از

جمله کمیته «حمل‌ونقل دریایی» به ریاست علی‌اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده است. دبیری این کمیته نیز بر عهده معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است.

وی اضافه کرد: خوشبختانه برای آن‌که بتوانیم هماهنگی‌های لازم را برای ایام نوروز به‌عمل آوریم از مهرماه امسال کمیته حمل‌ونقل دریایی راه‌اندازی شد. کمیته‌های فرعی هم در بنادر کشور مستقر شده است. ما آمادگی کامل را در ستاد و صف برای خدمات‌رسانی به مردم در ایام نوروز را داریم.

مرزبان با تأکید بر این‌که آنچه برای سازمان بنادر و دریانوردی مهم است ارائه خدمات سفرها و گردشگری دریایی به مردم در سطح مناسبی باشد، گفت: تغییری در مسیرهای دریایی و ماهیت کار نداریم، اما سعی کرده‌ایم بر اساس منویات وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی باتوجه به هم‌زمانی سفرها با ماه مبارک رمضان، تلاش می‌کنیم فضای مفرحی توأم با معنویات این ماه را ایجاد کنیم تا هم حرمت ماه مبارک حفظ شود و هم مردم بتوانند از تفریحات سالم بهره‌مند شوند. بر این اساس برنامه‌های ما تلفیقی از برنامه‌های شاد نوروزی و برنامه‌های مختص ماه مبارک رمضان است.

وی از راه‌اندازی غرفه‌هایی در مبادی خروجی و ورودی در جزایر و همینطور در ساحل سرزمین اصلی خبر داده و افزود: بالای ۸۵ درصد تمرکز سفرهای نوروزی برای بنادر جنوبی است.

مرزبان با اعلام این‌که در زمان اجرا طرح نوروزی در تهران بخش‌های عملیاتی در آماده‌باش هستند، اظهار کرد: سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌های نظارتی را با اعزام به بنادر جنوبی و شمالی در دستور کار دارد. بین ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ نیروی کار در بنادر داریم که به‌صورت شبانه‌روزی فعالیت می‌کنند. اینها «نوروزسازان بی‌نوروز» هستند. این عزیزان خواب و تفریح را برای خود محروم کرده‌اند تا این‌که بتوانند نوروز خوبی را برای مردم رقم بزنند. از این تعداد ۵۰۰ تا ۶۰۰ نفر همیاران ناجی از بخش خصوصی و تعاونی‌ها هستند.

سرپرست معاونت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره نوسازی ناوگان دریایی گفت: اگر بخواهیم به‌عنوان یک دولت صاحب پرچم مطرح باشیم و صنعت حمل‌ونقل را سرپا نگه داریم. از آنجا که ۸۵ درصد تجارت کشور به حمل‌ونقل دریایی وابسته است. چاره‌ای نداریم همواره نوسازی شناورها و کشتی‌های تجاری و حتی خدماتی را داشته باشیم.

مرزبان تأکید کرد: این جزو برنامه‌های راهبردی کشور است. شرکت‌های بخش خصوصی همواره این موضوع را برای ادامه حیات در دستور کار دارند. از این رو در این بخش نیز سازمان بنادر و دریانوردی مشوق جوان‌سازی ناوگان کشتیرانی با ورود شناورهای جدید بوده است.

وی با اشاره به این‌که شاهد افزایش تعداد کشتی‌ها در دریای خزر بوده‌ایم در خصوص مباحث مربوط به اطلاع‌رسانی، اظهار کرد: سازمان بنادر و دریانوردی یک نفر را با عنوان سخنگوی «سفرهای دریایی ویژه اجرا طرح نوروزی» تعیین کرده است. همچنین کمیته‌ای با نام کمیته اطلاع‌رسانی و روابط عمومی ذیل کمیته حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی تشکیل شده است.

مرزبان با یادآوری این‌که روابط عمومی در بنادر به‌طور کامل در حالت آماده‌باش قرار دارند، تصریح کرد: تلاش می‌کنیم بهتر از سال‌های قبل پوشش خبری را در همه ابعاد داشته باشیم.

وی خطاب به مردم نیز بیان کرد: به هموطنان عزیز تأکید ویژه می‌کنیم که حتماً از مبادی ورودی و خروجی و ایستگاه‌های گردشگری مجاز که تحت مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی و سایر مراجع ذی‌ربط برای خدمات شناورها جهت عزیمت به جزایر استفاده کنند. ساعت ورود و خروج این شناورها مشخص بوده و تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارند و در صورت بروز سانحه احتمالی، شناورهای جستجو و نجات سریعاً در محل حاضر خواهند شد. اما اگر هموطنان در نقاطی که تحت پوشش سازمان بنادر و دریانوردی نبوده و به‌اصطلاح غیرمجاز هستند در صورت بروز سانحه کار برای تیم‌های جستجو و نجات سخت می‌شود.

وی تأکید کرد: البته رسالت سازمان بنادر و دریانوردی این است که هر جا لازم باشد ورود کرده و به وظایف خود عمل کند. همچنین در اوقاتی که بنادر به دلیل شرایط جوی بسته می‌شوند، هموطنان برای انجام سفر با شناورهای غیرمجاز اقدام نکنند چراکه جان خود و عزیزانشان را به خطر می‌اندازند.



خدمات رسانی ۱۲۷۰۰ فروند شناور در نوروز



سازمان بنادر و دریانوردی در طرح تسهیل سفرهای نوروزی، سه اولویت شناورها، ترمینال‌های مسافری و مسیرهای تردد را پیگیری می‌کند و در آمادگی کامل قرار دارند. در طول اجرای طرح سفرهای نوروزی ۱۴۰۳ بالغ بر ۱۸۰۰ نیروی کار به صورت شبانه روزی فعالیت می‌کنند و برای انجام عملیات نجات و پشتیبانی نیز ۱۸۰ فروند شناور تحت مالکیت سازمان بنادر و دریانوردی، اتحادیه تعاونی قایق‌داران، اتحادیه‌های مسافری و گردشگری، همچنین نیروهای انتظامی و نظامی برای مواقع اضطرار، پیش‌بینی شده است. برای اطلاع بیشتر از طرح نوروزی به سراغ **اله‌مراد عقیقی‌پور، سرپرست اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی** رفتیم که مشروح این گفت‌وگو در ادامه می‌آید؛



• آیا سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌ای برای تامین امنیت مسافر در دریا دارد؟

یکی از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی تامین ایمنی حمل‌ونقل دریایی و بندری است و بخشی از این حمل‌ونقل دریایی و بندری مربوط به حمل‌ونقل مسافر بوده و توانسته در طی سالیان گذشته اقدامات خوبی در حوزه تامین امنیت مسافران دریایی در بنادر کشور داشته باشد.

• بنادر موجود در کشور چه ظرفیتی در حوزه حمل‌ونقل دریایی دارند؟

در برخی از استان‌های جنوبی، ترمینال، بنادر و اسکله‌های مسافری وجود داشته و اخیراً بندر شهید حقانی به عنوان بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور در بندر عباس ساخته شده و به مقصد جزیره هرمز، قشم، جزایر هنگام و لارک مسافر جابجا می‌کند.

• آیا در بنادر جنوبی، مسافر دریایی به کشورهای حاشیه خلیج فارس اعزام می‌شود؟

در بندر لنگه و باهنر ترمینال بین‌المللی وجود دارد که مسافران را به کشورهای حاشیه خلیج فارس از جمله بندر شاره (امارات) جابجا می‌کند ولی در تلاشیم از ظرفیت کامل این بندر برای اعزام مسافر به دیگر بنادر بین‌المللی نیز استفاده شود.

• کدام بنادر موجود در کشور دارای ترمینال‌های مسافری هستند؟

ترمینال مسافری در بنادر چابهار، بوشهر، خرمشهر، آبادان ایجاد

شده و صرفاً کارهای مسافری را انجام می‌دهند لذا اگر شناوری که بخواهد مسافر دریایی حمل‌ونقل کند هیچ مشکلی وجود نداشته و تمامی امکانات رفاهی فراهم است.

• سیاست سازمان بنادر و دریانوردی برای ایجاد بندر مسافری در استان‌های شمالی کشور چیست؟

با استفاده از ظرفیت بخش خصوصی بندر چمخاله به عنوان بندر مسافری در حال ساخت بوده و اقدامات خوبی انجام داده است.

• اخیراً خبرهایی مبنی بر ساخت شناورهای مسافری در کشور منتشر شده است، چقدر این خبر صحت دارد؟

سازمان بنادر و دریانوردی در گذشته حمایت خوبی از شرکت‌های کشتی‌سازی داشته و امروز ظرفیت خوبی در این حوزه وجود دارد. شناورهای تفریحی و مسافری خوبی در استان‌های جنوبی و همچنین شمالی در حال ساخت است، ولی با توجه به اینکه ساخت شناورها گران تمام می‌شود. همچنین مشکلاتی که در تامین سوخت وجود دارد، سازمان بنادر و دریانوردی از بخش خصوصی انتظار دارد بیشتر وارد عمل شوند ولی هزینه نگهداری و ساخت شناورهای مسافری زیاد است و میزان هزینه با درآمد تناسب ندارد لذا باید اقداماتی در این خصوص انجام شود.

• ساخت شناورهای مسافری چه میزان به ایجاد اشتغال در کشور کمک می‌کند؟

شناورهای خوبی در حد استانداردهای بین‌المللی در بنادر جنوبی کشور برای حمل و نقل مسافر در دست ساخت است و در هفت سال گذشته نیز در راستای ایجاد اشتغال و برای نخستین بار از مهماندار داخل شناور استفاده کردیم که اشتغال خوبی ایجاد کرده است.

• آیا رضایت از عملکرد ترمینال‌های مسافری در بنادر جنوبی کشور وجود دارد؟

با تلاش‌های انجام گرفته و در زمان اوج مسافر در فصل بهار و تابستان، سیستم‌های سرمایه‌گذاری داخل ترمینال‌ها راه‌اندازی شده و مسافر داخل ترمینال احساس آرامش می‌کند. در تمامی این موارد، طرح نوسازی شناورهای مسافری یکی از اولویت‌های سازمان بنادر و دریانوردی بوده و در تلاشیم

شناورهای جدید را به سیستم حمل‌ونقل دریایی اضافه کنیم، زیرا در حال حاضر پنج هزار صندلی، ۱۲ هزار قایق تفریحی ساماندهی شده و ۴۸ فروند شناورهای حمل خودرو در حال فعالیت هستند.

• آیا سازمان بنادر و دریانوردی، بندر جدیدی برای احداث در دستور کار دارد؟

بندر جدیدی در بوشهر احداث شده و در روزهای آینده به بهره‌برداری می‌رسد که دارای امکانات بسیار خوب و در حد استانداردهای جهانی است.

• در ایام نوروز سازمان بنادر و دریانوردی چه اقداماتی را برای حمل‌ونقل مسافر انجام داده است؟

برای آماده سازی خدمات سفر، کمیته‌های حمل‌ونقل دریایی به ریاست مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شده و در این کمیته تمامی تصمیمات اتخاذ شده و هیچ مشکلی در جابجایی مسافران دریایی وجود ندارد. از این رو هر بندر طرح تسهیل سفرهای نوروزی را داشته و وظایف ۱۷ ارگان مرتبط با کمیته حمل و نقل دریایی تعیین و به دستگاه‌ها ابلاغ شده است.





ایمنی سفرهای دریایی نوروزی اولویت بنادر هرمزگان

مردم به هیچ عنوان برای تردد از شناورهای غیرمجاز استفاده نکنند



حسین عباس‌نژاد مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

با بیان این‌که به نمایندگی از بنادر و دریانوردی استان هرمزگان صحبت می‌کنم، اظهار کرد: بندر شهید رجایی شرایط خودش را دارد. منطقه ویژه بندر شهید رجایی با شرایط کاملا تجاری که دارد موضوعات تجاری بیش از ۶۰ درصد از مراودات بازرگانی کشور یعنی صادرات و واردات را انجام می‌دهد. خوشبختانه امسال شرایط بهتری را هم داشتیم به طوری که شاهد افزایش حدود ۱۰ درصد

عملیات کانتینری هستیم، ضمن این‌که در بخش غیرکانتینری نیز رشد سه تا پنج درصدی ثبت شده است.

وی افزود: اما اگر بخواهیم در بحث مسافری و گردشگری صحبت کنیم، باید به این نکته اشاره کنم که استان هرمزگان با احتساب جزایر آن دو هزار و ۲۲۷ کیلومتر ساحل دارد. این استان ۱۴ جزیره دارد که دو سه جزیره آن مربوط به موضوعات خاص است، مابقی به نوعی مقاصد گردشگری محسوب می‌شوند. مهم‌ترین مرکز

گردشگری هرمزگان، منطقه بین بندر عباس و قشم و جزایر اطراف قشم یعنی جزایر هنگام، لارک، هرمز است. در کنار خود بندر عباس که بیشتر شامل بندر شهید حقانی است و بحث خودروبی بندر پل و لافت است. عمده گردشگران از این منطقه فعالیت می‌کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با یادآوری این‌که در ایام تعطیلات دهه مبارک فجر، هرمزگان میزبان حدود یک میلیون مسافر و گردشگر بود، ادامه داد: از این تعداد بین ۶۰۰ تا ۷۰۰

هزار نفر بین حقانی و جزیره قشم و هرمز بود. همچنین در بحث خودروبی فقط بین پل و لافت حدود ۱۳۱ هزار خودرو در ایام چهار روز تعطیلات ۲۲ بهمن و دهه مبارک فجر داشتیم. این مسئله نشان می‌دهد در ایام نوروز ۱۴۰۳ با رشد خیلی بیشتری از مسافر و گردشگر روبه‌رو خواهیم بود.

وی با اشاره به این‌که در بخش شناورها برنامه‌هایی را تدوین کرده‌ایم، اضافه کرد: یک بخش از برنامه‌ها به شناورها و قسمت



دیگر آن به خدمات ایمنی و رفاهی سفرها برمی‌گردد. سعی کرده‌ایم با عمده شناورهایی که فعلا موجود است، سرویس داشته باشیم. به جز یکی دو مورد که آسیب جدی دارند. همچنین از طرق مختلف از جمله ارائه تسهیلات با سود صفر درصدی تلاش کرده‌ایم. بیشترین صندلی را برای خدمات‌رسانی به مردم در ایام نوروز ۱۴۰۳ داشته باشیم.

افزایش تعداد ناوگان لندینگ کرافت در هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با بیان این‌که یکی از نیازهای ما شناورهای لندینگ کرافت است، گفت: تلاش کرده‌ایم برای مسیر بین پُل و لافت و لارک. کیش و آفتاب. کیش شناورهای مورد نیاز را تامین کنیم. در تعطیلات بهمن سال گذشته ۳۵ فروند لندینگ کرافت به مردم خدمات‌رسانی کردند که ۲۵ فروند در مسیر پل-لافت فعال بود. در ایام نوروز این تعداد قابل افزایش به ۴۵ فروند است. برای مسیر کیش نیز شناورها تا ۲۵ فروند قابل افزایش است که این مسئله به تقاضا و تعداد خودروها بستگی دارد. در مجموع برای ایام نوروز چهار هزار و ۸۰۰ صندلی شناور آماده خدمات‌رسانی به مسافران و گردشگران است.

عباس‌نژاد با تاکید بر این‌که سعی کرده‌ایم تعمیرات شناورهای مسافری را در بندر شهید حقانی انجام دهیم، اظهار کرد: در بندر شهید ذاکری هم، منطقه آزاد قشم در حال برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت خدمات‌رسانی با تعمیر سالن مسافری است تا

به این ترتیب شاهد ازدحام کمتری در این بندر باشیم. علاوه بر این تمهیداتی انجام داده‌ایم تا بتوانیم با کمک برخی ارگان‌ها شناورهای خاصی را تعمیر کنیم. به دنبال آن هستیم در جزایری مثل هرمز که حجم زیادی از مسافر ایام عید از قشم به هرمز و از بندرعباس به هرمز داریم به نوعی اختصاصی فعال کنیم. یعنی این‌که سرویس‌دهی داشته باشیم تا بتوانیم بیشتر از سرویسی که الان حضور دارند از شناورهای مسافری بین بندرعباس، قشم و لارک استفاده کنیم.

به گفته وی، بازرسی‌های متمرکزی که باید قبل از نوروز از همه شناورهای مسافری انجام می‌شده صورت گرفته و بخش عمده ایرادات اعلام شده رفع شده است. مابقی نیز با نظارت اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در حال برطرف شدن است.

بازرسی از مراکز گردشگری و تفریحی

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان یادآور شد: در بحث‌های گردشگری - تفریحی، قایق‌هایی که فاصله‌های کوتاه حدود دو مایلی را پوشش می‌دهند بازرسی‌هایی انجام شده و آن‌ها را برای ایام نوروز آماده کرده‌ایم. برنامه‌ریزی‌های لازم هم بین تعاونی‌ها و هم بین شناورداران انجام شده که بتوانیم در یک شرایط مطلوبی آن‌ها را داشته باشیم. سازمان‌هایی مثل سازمان منطقه آزاد قشم، کیش، فرمانداری‌ها و بخش‌هایی که می‌توانند در جست‌وجو و نجات و کمک‌های امدادی، نیروهای

دریابانی کمک کنند و همچنین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ارگان‌های مثل هلال احمر جمهوری اسلامی ایران، اینها همه هماهنگی‌های لازم انجام شده و کمیته‌های لازم تشکیل شده است. مسئولیت‌ها، بر اساس آن طرحی است که هر ساله تنظیم می‌کنیم و با توجه به شرایط به‌روزرسانی شده، طرح‌ها را تهیه کرده و آن‌ها را به تایید تمام آن ارگان‌های مختلف رسانده‌ایم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان با تاکید بر این‌که هرکسی وظیفه، محل خدمات‌رسانی، شرایط مختلف و ... را می‌داند، افزود: در حال برنامه‌ریزی برای انجام مانوری در منطقه گردشگری هستیم. این مانور ترکیبی خواهد بود که در حال اجرا می‌شود. یک بخش شناورهای ناجی، همیار، شناورهای آتش‌خوار هم داریم که در حال تنظیم قراردادهای آن‌ها هستیم. طرح نوروزی معمولاً ۲۰ فروردین سال بعد ادامه پیدا می‌کند. امسال هم بر اساس همان کار را انجام می‌دهیم. با توجه به این‌که ماه مبارک رمضان را با شرایط فرهنگی و حال و هوای خاص خودش را پیش‌رو داریم، تلاش کرده‌ایم در مبادی ورودی و خروجی یک سری کارها انجام دهیم که می‌توانیم به ایجاد یک سری غرفه برای مراسم افطاری اشاره کنم.

عباس‌نژاد بیان کرد: در عین اینکه ایام نوروز است و آن اوایل تعطیلات نشاط و شادمانی هست سعی کردیم تلفیقی داشته باشیم. سال گذشته هم مدتی که نوروز با ماه مبارک رمضان تقارن داشت سعی کردیم این فعالیت‌ها را انجام دهیم. هماهنگی‌های لازم را با سازمان منطقه آزاد قشم - به عنوان یکی از بزرگ‌ترین همکاران - داشتیم. بنادر پُل، لافت و ذاکری در اختیار این منطقه است و هماهنگی‌ها را انجام دادیم آن‌ها هم اقداماتی در راستای ارتقای کیفیت خدمات‌رسانی به مردم انجام می‌دهند. به‌طور مثال سفارش‌هایی برای شناورهای آتشخوار دادند و قول دادند که یک فروند را تا آماده خدمات‌رسانی کنند. اگر این اتفاق بیفتد می‌توانیم از نظر ایمنی یک مقداری شرایط بهتری را ارائه دهیم.

وی تاکید کرد: هفته آینده یک بازدید از قشم و کیش و غرب استان خواهیم داشت. از سوی دیگر امسال موفق شدیم پنج فروند اسکله گردشگری به اسکله‌های موجود اضافه کنیم که قرار بود در سفر ریاست جمهوری اسلامی افتتاح شود. به نوعی خدمت آقای رئیس‌جمهور اعلام شد و گزارشی نیز ارائه

شد دو فروند در قشم است و سه فروند در لنگه، مقام و کنگ است. این‌ها هم آماده بهره‌برداری است که به بحث‌های ارتقا سطح ایمنی گردشگری و ارائه خدمات بهتر به گردشگران اضافه می‌شود.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از برنامه‌ریزی برای کمک به صاحبان شناور و همکاری استانداردی خبر داد و گفت: به دنبال آن هستیم تا شناورداران در شرایط بهتر بتوانند بحث ایمنی شناورشان، تعمیر رو نگهداری را ارتقا دهند. تمام موضوعات آماده و تمام زیرساخت‌ها بسیج شده برای این‌که بهترین شرایط را داشته باشیم. همچنین خدمات مسافری بین‌المللی در ایام نوروز ادامه پیدا می‌کند. شناورها در مسیر بندر باهنر، بندر لنگه به دبی، امارات و شارجه (امارات) تردد خواهند داشت.

او معتقد است که سفر با شناورهای غیرمجاز یکی از دغدغه‌های موجود است و این‌طور ادامه می‌دهد که برخی از هم‌وطنان ناآگاهانه و فقط به این دلیل که بندر بخاطر شرایط نامساعد تعطیل است، با شناورهای غیرمجاز سفر می‌کنند که خطرآفرین است.

عباس‌نژاد یادآور شد: در ایام دهه فجر امسال چهار مورد سانحه داشتیم که خوشبختانه به مردم صدمه‌ای وارد نشد، اما در شرایط بحرانی قرار گرفتند، ترسی ایجاد شد و شرایط نابسامان از لحاظ ایمنی وجود داشت. در این بخش از مناطق آزاد خواهش کردیم با همکاری رسانه‌ها کار فرهنگی انجام شود. از عزیزان دریابانی به‌طور جدی خواسته‌ایم نیروهای خود را در این ایام تقویت کنند تا بتوانیم حتی‌الامکان استفاده از شناورهای غیرمجاز را کاهش دهیم. از همه مردم درخواست می‌کنیم از بنادر مجاز و از شناورهای مجاز که توسط سازمان بنادر و دریانوردی مشخص شده‌اند استفاده کنند. اگر به دلایلی آب‌وهوا و مشکلاتی که وجود دارد سفر انجام نمی‌شود مطمئن باشند که ما می‌خواهیم در بالاترین سطح و ایمن‌ترین وضعیت به آن‌ها خدمات بدهیم. این عدم انجام سفر مقطعی بوده و فقط برای ایمنی مردم و ارائه خدمات مطلوب‌تری است.

عباس‌نژاد تاکید کرد: در ایام نوروز با احتساب خدمه شناورها دو هزار نفر برای سفرهای دریایی و گردشگری به مردم خدمات‌رسانی خواهند کرد. لازم به ذکر است که در استان هرمزگان، ستاد سفرهای نوروزی هم در استان از چهار ماه پیش تشکیل شده است.

۱۵ مسیر مجاز داخلی و بین المللی برای سفرهای دریایی



معاون امور دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اعلام ۱۵ مسیر مجاز داخلی و بین المللی سفرهای دریایی، جزئیات طرح نوروز ۱۴۰۳ را تشریح کرد.

اسماعیل مکی زاده در گفت و گو با «بندر و دریا» با یادآوری این که سال ۱۴۰۲ در بخش مسافری و گردشگری ۴ میلیون و ۶۱۰ هزار و ۳۶۶ نفر در بنادر استان هرمزگان جابجا شدند.

معاون امور دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به برنامه ریزی برای سفرهای دریایی نوروز ۱۴۰۳ افزود: در این راستا طرح ها و دستورالعمل های مربوط به ساماندهی سفرهای دریایی، راهنمایی مسیر تردد، ارزیابی ریسک دریایی، ایمنی تفریحی، دستورالعمل منع تردد، توصیه های ایمنی، تفاهم نامه های سه جانبه نجات، طرح آموزش خدمه، طرح همیار ناجی، ارزیابی ریسک بندری، طرح واکنش در شرایط اضطرار، استاندارد ایمنی بندری و شرح وظایف انجام شده است.

مکی زاده به مسیرهای مجاز تردد در سفرهای دریایی نوروز ۱۴۰۳ اشاره و اضافه کرد: بندر شهید حقانی به بندر شهید ذاکری قشم و بالعکس، بندر شهید حقانی بندرعباس به هرمز و بالعکس، بندر شهید ذاکری قشم به جزایر هرمز و لارک و بالعکس، بندر پُل به بندر لافت و بالعکس، بندر شهید حقانی به جزیره بوموسی و بالعکس، بندر چارک به جزیره کیش و بالعکس، بندر آفتاب به جزیره کیش و بالعکس، بندر شیب دراز به جزیره هنگام و

بندر کندلو به جزیره هنگام و بالعکس، بندر شهید باهنر بندرعباس به بندر بهمن قشم و بالعکس، بندر لنگه به جزیره کیش و بالعکس، بندر لنگه به جزیره بوموسی و بالعکس، بندر شهید باهنر به بندر شارجه امارات و بالعکس و بندر لنگه به بندر دبی امارات و بالعکس ۱۵ مسیر داخلی و بین المللی مجاز برای سفرهای دریایی نوروز هستند.

وی بیان کرد: ساحل سورو به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان، بندر صیادی بندرعباس (پشت شهر) به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان، اطراف بندر شهید حقانی به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان، ساحل هتل هرمز و خواجه عطا به سمت جزایر قشم و هرمز، ساحل پارک غدیر، پارک دولت و ولایت به سمت جزایر قشم و هرمز، تیاب میناب به سمت جزیره هرمز، سواحل بندرآفتاب و چارک به سمت جزایر هندورابی و کیش در غرب استان، سواحل بنادر مقام و معلم به سمت جزیره شیدور، سواحل بندر شیو به جزیره لاوان، مسیر برکه سفلین به باسعیدو قشم و مسیر سواحل قشم به سمت لارک و هرمز و بالعکس ۱۱ مسیر تردد غیرمجاز سفرهایی دریایی است.

معاون امور دریایی بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با اشاره به سهم بنادر استان از جابجایی خودرو در طرح نوروزی سال ۱۴۰۲ اظهار کرد: مسیر دریایی بندر پُل و لافت ۸۸ درصد از جابجایی خودرو را به خود اختصاص داد و بنادر کیش، چارک و آفتاب نیز به ترتیب سهم شش، پنج و یک درصدی داشتند.

وی درباره تعداد شناورهای فعال در نوروز ۱۴۰۲ نیز گفت: در طرح نوروزی ۴۳ شناور مسافری، ۴۶ شناور لندینگ کرافت، و ۵۱۸ شناور گردشگری فعال بودند.

وی با تشریح اقدامات انجام شده قبل از اجرا طرح نوروزی، اضافه کرد: مکاتبه با تمامی معاونت ها و اعلام وظایف هر اداره و معاونت، تهیه طرح تسهیل سفرهای دریایی ویژه نوروز و طرح جستجو و نجات در ایام مذکور، تهیه و تدوین چک لیست بازرسی بنادر مسافری و احصا نواقص و کمبودهای بنادر مسافری و اسکله های گردشگری، پاکسازی سالن های مسافری، رنگ آمیزی و

زیباسازی محوطه های بندری، برنامه ریزی جهت استقرار همیاران ایمنی در بنادر گردشگری شرق استان، جمع لیست تورهای گردشگری مشارکت کننده، تور لیدرها و انجام هماهنگی های لازم، برگزاری جلسات کارشناسی تعیین نرخ بلیت شناورهای مسافری و لندینگ کرافت های مسیر پُل به لافت و جلسات ستاد

تنظیم بازار استان، برآورد بودجه مورد نیاز طرح تسهیل سفرهای دریایی، برنامه ریزی و انجام کنترل و بازرسی فنی و ایمنی متمرکز (CIC) و مراکز پاسخگویی ۱۵۵۰ به صورت ویژه از شناورهای مسافری متردد به بنادر تابعه و... از جمله اقدامات انجام شده در این بخش بوده است.

مسیرهای تردد مجاز

مسیر بین المللی

- بندر شهید باهنر به بندر شارجه امارات و بالعکس
- بندر لنگه به بندر دبی امارات و بالعکس

مسیرهای تردد غیر مجاز

- سامل سورو به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان
- بندر صیادی بندرعباس (پشت شهر) به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان
- اطراف بندر شهید حقانی به سمت جزیره قشم، هرمز و درگهان
- سامل هتل هرمز و خواجه عطا به سمت جزایر قشم و هرمز
- سامل پارک غدیر، پارک دولت و ولایت به سمت جزایر قشم و هرمز
- تیاب میناب به سمت جزیره هرمز
- سواحل بنادر آفتاب و چارک به سمت جزایر هندورابی و کیش در غرب استان
- سواحل بنادر مقام و معلم به سمت جزیره شیدور
- سواحل بندر شیو به جزیره لاوان
- مسیر برکه سفلین به باسعیدو قشم
- مسیر سواحل قشم به سمت لارک و هرمز و بالعکس

مسیرهای تردد مجاز

- بندر شهید حقانی بندرعباس به بندر شهید ذاکری قشم و بالعکس
- بندر شهید حقانی بندرعباس به هرمز و بالعکس
- بندر شهید ذاکری قشم به جزیره هرمز و بالعکس
- بندر شهید ذاکری قشم به جزیره لارک و بالعکس
- بندر پُل به بندر لافت و بالعکس
- بندر شهید حقانی به جزیره ابوموسی و بالعکس
- بندر چارک به جزیره کیش و بالعکس
- بندر آفتاب به جزیره کیش و بالعکس
- بندر شیب دراز به جزیره هنگام و بالعکس
- بندر کنداله به جزیره هنگام و بالعکس

مسیر پشتیبانی

- بندر شهید باهنر بندرعباس به بندر بهمن قشم و بالعکس
- بندر لنگه به جزیره کیش و بالعکس
- بندر لنگه به جزیره ابوموسی و بالعکس



گردشگری دریایی مشکل تامین سوخت ندارد

طوری که بندرعباس پرتددترین و پرتراфик‌ترین بندر مسافری کشور محسوب می‌شود. از این رو بخش عمده‌ای از مسافران این استان جذب خطوط دریایی بنادر این استان می‌شوند و همواره در نوروز انتخاب اول دوستداران گردشگری دریایی، استان هرمزگان است.

ایام نوروز هر سال مسافران زیادی در استان هرمزگان دل به دریا می‌زنند و راهی دریا می‌شوند و نوروز بنادر هرمزگان مقصد اول دریایی‌ها می‌شود. در این راستا مدیران بندری از چند ماه قبل خود را آماده پذیرایی از مسافران دریایی می‌کنند.

به گفته مدیر بنادر و دریانوردی شرق هرمزگان، شناورهای مسافری فعال در بنادر حقانی، قشم و هرمز از آذرماه به استقبال سفرهای نوروزی رفته‌اند و آمادسازی شناورها از آذرماه آغاز شده است.



گردشگری دریایی یکی از پول‌سازترین و سودآورترین رشته‌های گردشگری است که می‌تواند با اشتغال‌زایی منبع درآمد مردم بومی منطقه باشد اما در ایران با وجود بیش از پنج هزار و ۸۰۰ نوار ساحلی در جنوب و شمال کشور و هفت استان ساحلی و چندین اسکله مسافری، گردشگری دریایی تنها به چند خط دریایی محدود و چند ورزش ساحلی ختم شده است.

این در حالی است که در همین کشورهای همسایه گردشگری دریایی خود عامل مهم جذب توریست است. البته یکی از بندهای مهم سند اقتصاد دریامحور به موضوع گردشگری دریایی پرداخته که این توجه ویژه به سفر و گردشگری دریایی می‌تواند محرکی برای عملیاتی شدن برنامه‌های توسعه گردشگری دریایی باشد.

در بین استان‌های ساحلی، هرمزگان را با داشتن دو هزار و ۲۳۷ کیلومتر نوار ساحلی، ۱۴ جزیره و ۷۱ بندر به پایتخت گردشگری دریایی می‌شناسیم. ۲ هزار و ۳۰۰ کیلومتر از نوار ساحلی کشور در استان هرمزگان واقع شده یعنی بیش از ۴۰ درصد ظرفیت دریایی کشور در استان هرمزگان قرار دارد بنابراین دور از ذهن نیست که این استان پرچم‌دار سفرهای دریایی باشد.

بیشترین تردهای دریایی هم متعلق به بنادر هرمزگان است به

حمیدرضا محمدحسینی تختی، مدیر بنادر و دریانوردی بندر شهید باهنر و شرق هرمزگان در گفت‌وگو با خبرنگار ((بندر و دریا)) درباره آمادگی بنادر هرمزگان برای گردشگری و سفرهای دریایی در نوروز ۱۴۰۳ اظهار کرد: بر اساس تجربه سال‌های گذشته برای سفرهای نوروزی برنامه‌ریزی‌ها آغاز شده که در این رابطه برقراری سفرهای دریایی ایمن و بدون تاخیر در اولویت این برنامه‌ها قرار دارد.

وی با بیان این‌که تمام سناریوهای پیش‌رو مورد بررسی قرار گرفته تا برای هر سناریویی برنامه از قبل تعیین شده برای اجرا داشته باشیم، ادامه داد: امسال موضوع جدید نسبت به سال‌های گذشته هم‌زمانی ایام مبارک ماه رمضان با عید نوروز است که متناسب با این موضوع هم، برنامه‌ریزی‌های لازم انجام شده است.

مدیر بنادر و دریانوردی شرق هرمزگان تاکید کرد: باید توجه داشت در تعطیلات بهمن‌ماه سال گذشته این بندر با افزایش بیش از ۳۵ درصد مسافر و گردشگر دریایی مواجه بود به طوری که با احتساب خروجی‌ها از بندر حقانی روزانه به ۱۴ هزار نفر خدمات ارائه دادیم که

در روزهای عادی این عدد هفت هزار نفر است. از این رو برنامه‌ریزی‌ها برای افزایش پذیرش از مسافران دریایی در عید نوروز به‌ویژه در مسیر بندرعباس - جزیره قشم است.

محمد حسینی تختی با تاکید بر این‌که مشکلی در حوزه اجرایی نداریم اما باید برای پیک‌های ترافیکی و ورود و خروج مسافران از بندر برنامه‌ریزی‌های متناسب با ایام نوروز انجام شود، اضافه کرد: آمادسازی شناورها ناوگان دریایی انجام شده است. از ابتدای آذرماه امسال آمادسازی شناورها ناوگان دریایی را آغاز کرده‌ایم و اورهال ناوگان در برنامه زمان‌بندی و در یک بازه زمانی مشخص انجام شده تا به یک‌باره با کمبود ناوگان مواجه نباشیم.

وی درباره ظرفیت شناورهای این منطقه برای پذیرش مسافران نوروزی گفت: در ایام نوروز ۴۲ شناور به مردم خدمات‌رسانی کردند. در نوروز ۱۴۰۳ بیش از چهار هزار و ۷۰۰ صندلی در اختیار مسافران قرار می‌گیرد و این میزان ناوگان مسیرهای مورد تقاضای مسافران و گردشگران را پوشش داد.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با اشاره به مسیرهای دریایی فعال افزود: طبق برنامه‌ریزی‌های انجام شده، شناورها در مسیرهای بندرعباس (بندر حقانی) - جزیره قشم (بندر

شهید ذاکری)، بندرعباس - جزیره لارک، بندرعباس - جزیره هرمز، جزیره هرمز - جزیره قشم تردد خواهند داشت و مسافران را در این مسیرها جابه‌جا می‌کنند. تنها نقطه‌ای که هنوز برای آن مسیر خط مسافری تعریف نشده جزیره هرمز - بندر لارک است.

محمد حسینی همچنین درباره مسیر دریایی خارجی نیز گفت: خط دریایی خارجی بندر شهید باهنر به بندر شارجه (امارات) فعال است و در حال حاضر در هفته دو سفر در این مسیر انجام می‌شود. با افزایش تقاضا احتمالاً این تعداد سفر به سه سفر در هفته افزایش پیدا کند. طول این سفر دریایی با شرایط مساعد جوی شش ساعت است.

مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با اشاره به درخواست مالکان شناورهای مسافری برای بازنگری در قیمت بلیت مسیرهای دریایی اظهار کرد: هرچند با مشکل سوخت برای گردشگری دریایی مواجه نیستیم اما آنچه که درخواست مالکان شناورهای دریایی و دست‌اندرکاران سفرهای دریایی بوده، واقعی شدن نرخ بلیت شناورهاست. در حال حاضر بلیت شناور برای بومیان منطقه و شهروند قشم ۷۰ هزار تومان، شهروند هرمز ۳۰ هزار تومان و مسافران غیربومی ۱۵۰ هزار تومان است.

نقش سازمان بنادر و دریانوردی در کاهش قیمت بلیت سفرهای دریایی



ایمنی سفرهای دریایی به خصوص همزمان با ایام نوروز یکی از اصلی ترین اولویت های سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی این بخش در کشور است. هر سال با نزدیک شدن به ایام نوروز، اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان که حدود ۸۵ درصد سفرهای دریایی را به خود اختصاص می دهد، برنامه ریزی مسنجمی را برای انجام سفرهای ایمن آنهم در شلوغ ترین ایام سال انجام می دهد. در همین راستا ماهنامه «بندر و دریا» با **محمد احمدی زاده رئیس امور دریایی و بندری بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان** گفت و گویی را انجام داده ایم که مشروح آن در ادامه می آید:



● توضیح کلی از اقدامات عملیاتی از بندر شهید باهنر ارائه دهید.

بندر شهید باهنر با کارکرد خاص مسافری و گردشگری و داشتن ترمینال بین المللی سفرهای خارجی را از طریق آن انجام می دهیم. حجم سفر در ایام ماه مبارک رمضان برای سفر بین المللی چشمگیر و افزایش پیدا می کند. شناورها در مسیر رفت با ظرفیت کامل مسافرگیری می کنند. یک شناور با ۲۳۵ نفر ظرفیت این مسیر را پوشش و یک سرویس دهی منظمی از بندر شهید باهنر به بندر شارجه امارات را دارد.

در این ایام اوج پیک سفرهای بین المللی است. اما در کنار این اصلی ترین موضوعی که سال هاست در قالب خدمات تسهیل سفرهای نوروزی خدمت مردم هستیم، معمولا به این شکل است که بندر شهید حقانی، بندر هرمز، بندر تباب، سیریک و جاسک که جدیداً بحث استقرار در بندر بونجی را هم داریم،

زیرمجموعه بنادر و دریانوردی شرق استان هرمزگان هستند. عملاً در همین ترمینال بین المللی خلیج فارس در بندر شهید باهنر و بندر شهید حقانی در بندرعباس و بندر شهید فاطمه نیک در جزیره هرمز کار مسافری انجام می دهیم. بندر شهید حقانی به عنوان بزرگترین بندر مسافری کشور حجم اصلی جابجایی مسافر را این بندر به دوش می کشد. در یک سری بنادر ملکی داریم و یک سری بنادر حاکمیتی.

در بنادر ملکی، بندر باهنر بندری است که تمامی بنداری که زیرمجموعه آن است بنادر ملکی هستند و اینجا در بندر شهید حقانی و بندر هرمز که جزو بنادر ملکی هستند هم کار حاکمیتی انجام می دهیم هم تمام ترمینال، زیرساختها زیرمجموعه بندر است. اینجا کار بندر مقداری نمود بیشتری دارد و خودش را نشان می دهد. در بندری مثل بندر شهید حقانی سال هاست بحث ایجاد زیرساخت برای مسافران را در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار داده ایم.

یک اتفاق تلخ در بهمن ماه سال ۱۳۹۰ باعث شد که نگاه ویژه ای به مقوله مسافری شود. در اولین اقدام از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی بحث نوسازی ناوگان شکل گرفت و این نوسازی ناوگان به اینجا کشید که الان نزدیک به ۱۲ سال هست که ما هیچ گونه حادثه منجر به فوتی در پرتراپیکترین مسیر دریایی کشور نداریم.

یک نکته خیلی حائز اهمیت است که سازمان بنادر دریانوردی نقش اجتماعی خود را به معنای واقعی ایفا کرده است.

● درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی از بنادر مسافری چه میزانی است؟

در بنادر مسافری نه از بلیت و نه عوارض درآمدی نداریم. عوارض بندری ما صفر درصد و عوارض دریایی هم بیش از ۹۰ درصد تخفیف دارد که عددش خیلی عدد کوچکی است که آن هم شامل تخفیف شده است. از عوارض بلیت هم هیچ دریافتی نداریم، این سبب می شود که بهای تمام شده بلیت خیلی پایین تر در بیاید و از آن طرف بحث وجوه اداره شده با صفر درصد به شناور مسافری سازمان تعلق گرفته و پرداخته می شود که در آینده نزدیک مجدداً شاهد نوسازی مجدد ناوگان خواهیم بود. بر اساس یک تفاهمنامه سه جانبه ای که بین وزارت راه و شهرسازی به نیابت سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت کشور، استانداری هرمزگان و همچنین وزارت صنعت، معدن و تجارت و یک ضلع چهارمی به عنوان دستگاه همکار یعنی وزارت گردشگری و میراث فرهنگی قرار شده که ۵۰ فرزند ناوگان مسافری دریایی مرکز استان نوسازی شود.

در این زمینه به شکل جدی هم فعالان حوزه سفرهای دریایی فعال هستند هم سازمان بنادر و دریانوردی. با توجه به تاکیدات مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و با توجه به شناختی که از این حوزه دارد پیش بینی کرد بندرو فعالیت های حوزه سفرها نیاز به نوسازی است. انشاء الله با اتفاقات خوبی که پیش رو خواهیم داشت امیدواریم که سفر مانند قبل ایمن بشود و ما چالشی از این بابت نداشته باشیم.

از مبدا بندر شهید حقانی سفرهایی به مقصد جزیره قشم انجام می شود. بندر شهید ذاکری قشم در فاصله ۱۲/۳ مایلی و بندر هرمز در فاصله ۹/۶ مایلی ما قرار دارد. سفر به بندر لارک به صورت موردی انجام می شود که در فاصله ۱۸ مایلی بندر شهید حقانی قرار دارد. به بندر بوموسی که ویژه خود شهروندان و با هماهنگی برای گردشگران است هم سفر داریم.

● بوموسی درست است یا ابوموسی؟

بوموسی، می گویند که بوموسی ایرانی تر است. ابوموسی چیزی است که در اذهان جا افتاده است. ولی بوموسی می گویند بگویند که ایرانی تر است. هفته ای دو سفر به این جزیره از بندر شهید حقانی داریم که در فاصله ۱۱ مایلی بندر شهید حقانی قرار دارد. همه آن چیزی که در بندر شهید حقانی اتفاق می افتد از بحث شناورها

و تعاونی هایی هست که در دل خود بندرها تشکیل شده اند. بندر شهید حقانی، بندر هرمز و بندر شهید ذاکری هر کدام یک تعاونی فعال است که تشکلی تشکیل دادند و به بیش از ۸۵ درصد سفرهایی دریایی در استان هرمزگان هست. در بندر شهید حقانی دو نوع سفر انجام می شود؛ یکی با شناورهای لندنینگ کرافت که کار جابجایی ماشین ها را انجام می دهد.

● این تعداد شناور برای نوروز ۱۴۰۳ است؟

بله، ۳۸ فروند. این برای مرکز استان است. این تعداد شناور سفرهای (مثلاً استان هرمزگان) را پوشش می دهند.

● آیا با این شناورها جزایر قشم، لارک و هرمز هم در ایام نوروز پشتیبانی می شوند؟

بله.

● وضعیت ایمنی شناورها و متوسط عمر آنها چگونه است؟

متوسط عمر شناورها حدود ۱۰ سال است. یعنی بیشتر شناورها بعد از سال ۱۳۹۰ به این ناوگان اضافه شدند. ۱۰ تا ۱۲ سال متوسط عمر شناورهاست.

در خصوص وضعیت ایمنی شناورها، بازدیدهای دو ماهه به صورت منظم از شناورهای مسافری انجام می شود. اما برای ایام نوروز و ایام پیک سفر بازدیدهای متمرکزی را انجام می دهیم که هم از حیث ایمنی، هم از حیث تمام تجهیزات و موضوعات رفاهی، کاملاً مورد بازبینی قرار می گیرند.

تمام پرسنل شناورها برای ایام نوروز دوره بازآموزی ایمنی سفرها را پشت سر می گذارند. علاوه بر آن بحث تکمیل کادر هم مهماننداری و هم شناوری را داریم که بیش از ۹۰ نفر خانم هستند که روی شناورهای مسافری به عنوان مهماندار خانم کار می کنند. این ایده ای بود که سال ۱۳۹۵ مطرح شد و در همان فروردین ۱۳۹۶ به کار گرفته شدند.

الان به جرات می توانیم بگوییم که دریانوردان خانم این سرزمین کسانی هستند که به عنوان مهمانداران شناورهای مسافری کار می کنند علاوه بر این که مهماندار هستند این انگیزه برایشان ایجاد شده که دوره های افسری و فرماندهی را پشت سر می گذارند و الان خانم هایی هستند که به عنوان افسر روی همین شناورهای مسافری کار می کنند.

در زمان پیک سفر اتفاقی که می افتد این است که سازمان



بنادر و دریانوردی با تشکیل ستاد تسهیل سفر و با هماهنگی سایر ارگان‌های همکار و دستگاه‌های ذی‌ربط، علاوه بر این‌که این ستاد در مرکز شکل می‌گیرد، در استان هم به همین ترتیب است. جناب آقای محمدحسینی به عنوان مدیر بندر شهید باهنر به عنوان هسته مرکزی دریایی شرق هرمزگان عهده‌دار کارها می‌شود.

علاوه بر سفرهای دریایی که در مرکز استان داریم، بحث سفرهای گردشگری را در ساحل شهر بندرعباس، جزیره هرمز، بندر تیا، بندر سیریک، بندر جاسک، خور آذینی، ساحل کوهستک هم داریم. علاوه بر فعالیت مسافری در حوزه گردشگری، بحث آموزش جوامع محلی را در دستور کار داریم و علاوه بر آن یک سری همیاران ناجی را از افراد آگاه و مطلع که در نوار ساحلی هستند برای ساماندهی موضوعات گردشگری ساحلی استفاده می‌کنیم.

سازمان بنادر و دریانوردی هر سال یک سری تجهیزات نجات، مثل حلقه و جلیقه نجات را خریداری می‌کند و ما در ایام پیک مسافربری در اختیار سایر قایق‌های دارای مجوز گردشگری و کسانی که می‌خواهند فعالیت قانونی گردشگری را در نوار دو مایلی ساحل داشته باشند قرار می‌دهیم که خدایی نکرده بر اساس نبود امکانات کسی آسیب نبیند و سفر بر کسی تلخ نشود.

موضوع گردشگری بیشتر در نوار ساحلی اتفاق می‌افتد، آنجا سازمان مستقر نیست ما از این بحث جوامع محلی که آگاه هستند برای این موضوع استفاده می‌کنیم.

متاسفانه در ایام پیک سفر، یک سری سفرهای غیرمجاز انجام می‌شود که سعی می‌کنیم از همه طرق، چه از مسیر اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، رسانه‌ها، صدا و سیما، رادیو، تلویزیون، فضای مجازی و... نهایت تلاشمان را می‌کنیم تا مردم را نسبت به تردد در مسیرهای مجاز آگاه کنیم. مسیرهای مجاز مسیریایی هستند که سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی آنجا حضور دارد.

شناورهای غیرمجاز وقتی می‌خواهند بین مسیرها حرکت کنند هیچگونه اصول ایمنی را رعایت نمی‌کنند. یک نوروز کوچکی داریم که در ایام دهه فجر اتفاق می‌افتد. در دهه فجر امسال رکورد هزار تردد دریایی در یک روز را در مرکز استان داشتیم. هزار تردد به زبان ساده است اما ثبت کردن چنین رکوردی مستلزم برنامه‌ریزی خیلی زیاد و از خودگذشتگی و فراسازمانی کار کردن است که بتوانید چنین چیزی را به وجود بیاورید.

بیش از ۴۱۹ سفر دقیقاً در بندر شهید حقانی به عنوان بزرگ‌ترین بندر مسافری کشور انجام شده است. در این بین ممکن است یک سری افرادی که کنار ساحل بوده، دنبال یک مسیری برای درآمد هستند و آگاهی کافی از مسائل ایمنی ندارند اقدام به جابجایی مسافر کنند. در زمان جابجایی مسافر احتمال دارد که وضعیت جوی نامساعد شده یا موتور شناور دچار سانحه شود. ۱۲ نفر با اقدام به موقع همکاران ما در حوزه جستجو نجات پیدا کردند. یک بچه ۳ ساله و ۱۱ ساله در میان اینها بود، دو نفرشان در آب بودند جلیقه نداشتند.

برای این‌که عید مردم تلخ نشود، برای آن‌که وقتی کسی به استان و شهرستان می‌آید، مسیر حاکمیتی که در اختیار داریم به سواحل کشورمان می‌آید، نیاز است که یک اطلاع‌رسانی

کامل و جامعی از این بابت صورت بگیرد که مردم از بنادر مجاز عبور کنند. قایق‌ها فقط تا نوار ۲ مایلی ساحل اجازه دارند که تردد کنند و امیدواریم که با اقدامات خوب و شایسته‌ای که دوستان ما در حوزه روابط عمومی بنادر انجام می‌دهند و سایر فعالان حوزه دریایی، بتوانیم سفر ایمنی را برای مردم داشته باشیم.

حوزه بندری و ترمینال‌ها مورد ارزیابی و بازبینی قرار گرفته‌اند. تمام عوامل سازمانی دخیل در موضوع ترمینال‌ها که در حوزه بندری قرار می‌گیرند به همین ترتیب، تمام بازدیدهایشان را انجام داده‌اند. برای ایام نوروز تمامی امکان بندر به‌روز می‌شود و عملاً وقتی با آمدن بهار، طبیعت یک لباس جدیدی می‌پوشد، سازمان بنادر و دریانوردی هم با

همه توانش یک لباس نوپی را بر تن تمام ساختارش می‌کند و یک کتی را بپوشد که دقیقاً اندازه تن بنا درش است که بتواند سرویس‌دهی خوبی داشته باشد.

از ۲۵ اسفند تا ۱۵ فروردین ماه بحث سفر را به عنوان ایام نوروز کلید می‌زنیم و خدمتگذار مردم هستیم. تمام کارکنان بندر، تفریح و رفت و آمدشان فقط به بنادر است در این ایام چیزی به عنوان مرخصی، مریض هستیم، مهمان دارم، نداریم. مهمان ما مردم هستند ما با جان دل در خدمت مردم هستیم که بتوانیم سفر خوب و ایمنی را برایشان رقم بزنیم.

مردم باید بتوانند سفر خود را مدیریت کنند؛ اگر کسی از من سوال کند که چه زمانی به بندر مراجعه کنم، این‌گونه او را راهنمایی می‌کنم؛ معمولاً سفر به بندر دو، سه روزه یا یک



هفته است یا ایام تعطیلات است یا تعطیلات فاز اول و فاز دوم است که تا ششم معمولاً پیک اول است. بعد از ششم پیک دوم است. این‌گونه سفر کنند. وقتی می‌خواهند از مرکز استان یعنی بندرعباس یا از هر مسیر دیگری به سمت جزایر بروند و یک سفر دریایی انجام بدهند، اگر سفر را به بعدازظهر موکول کنند بنادر خلوت است. این برای زمانی است که قصد سفر از سرزمین اصلی را به سمت جزیره دارند. وقتی از جزایر می‌خواهند برگردند صبح بیایند و خلوت است و هیچ مسافری آنجا نیست. صبح شناورها از سرزمین اصلی با ظرفیت می‌روند و خالی بر می‌گردند. شاید احساس چارتر شدن شناور هم به شما دست بدهد. وقتی صبح می‌خواهید از جزایر به سمت سرزمین اصلی برگردید به دلیل این‌که پیک سفر از صبح اتفاق می‌افتد از سرزمین اصلی و پیک سفر برای برگشت از جزایر در ساعت‌های بعد از ظهر و شب است.

● شما بحث اجرایی کار را برعهده دارید. در خصوص شناورهای غیرمجاز که اکثراً باعث آسیب‌هایی که هم از بعد اجتماعی و هم از بعد فنی برای بنادر می‌شوند، چه اقدامات و ضوابط اجرا می‌شود. آیا برای جلوگیری از تردد شناورهای غیرمجاز با سایر ارگان‌ها و دستگاه‌ها همکاری انجام می‌شود؟

اخیراً جلسه شورای تامین تشکیل شد؛ به واسطه بحث سفرهای دریایی. موضوع سفرهای غیرمجاز از مبادی غیرمجاز به عهده دریابانی است که جلوی این تردها را بگیرد. خوشبختانه دریابانی پای کار است و جلسات متعددی با دوستان دریابانی داشتیم. بر این اساس به صورت مکتوب هم مسیرهای مجاز و هم مسیرهای غیرمجاز را شناسایی کرده و آنها را اختیارشان قرار دادیم که کار جلوگیری از تردد این قایق‌ها را داشته باشند. علاوه بر این حتماً قبل از این‌که شروع سفر را داشته باشیم مجدد جلسه‌ای را با دریابانی قشم، هرمز و بندرعباس برگزار می‌کنیم. به سایر فرمانداری‌های حوزه بنادر اعلام کردیم به زیرمجموعه‌شان اعلام کنند سفرهای غیرمجاز از مبادی غیرمجاز انجام نشود.

علاوه بر این بحث آموزشی که سازمان بنادر و دریانوردی همه ساله در دستور کار دارد بحث اعطای گواهینامه موقت به شناورها و قایق‌های صیادی و سایر قایق‌های نوار ساحلی هست که با این آگاهی‌سازی و دادن این گواهینامه، سعی می‌کند که یک چارچوب و شاکله‌ای را بگذارد که آنها در موضوع ایمن

سازی سفر بگنجند. تحویل تجهیزات ایمنی، دادن گواهینامه ایمنی و گذاشتن افراد محلی در آن اماکن برای این است تا سفر غیرایمنی انجام نشود، اما به طور کلی برای این‌که از سفرهای غیرمجاز جلوگیری شود، کنترل مبادی غیرمجاز و سایر مسیرها به عهده همکاران ما در حوزه دریابانی است. امیدواریم دوستان مانند سابق پای کار باشند و از این‌گونه تردها جلوگیری کنند تا انشاءالله سفرهای ایمن داشته باشیم.

● برای کسی که تخلف می‌کند، چه اقدامی صورت می‌گیرد؟ آیا دادستانی و حوزه قضایی در این مسائل ورود می‌کند؟

خوشبختانه در شورای تامین، معاون دادستان و نماینده دادستانی حضور دارند. سایر ارگان‌های نظامی هم هستند و عملاً این کار انجام شده است. در همین رابطه، اخیراً موردی داشتیم که قایق غرق شد، اما فرد متخلف را به دریابانی تحویل دادیم تا مسیر قانونی آن طی شود.

رسالت ما در بحث جستجو و نجات کاملاً مشخص است؛ از طریق شماره تماس ۱۵۵۰، کانال ۲۵ وی اچ اف، کانال ۸۲۹ ام اف، کانال ۱۶ وی اچ اف، کار خدمات رسانی و امداد و نجات را انجام می‌دهیم.

می‌دانید که جستجو و نجات کنوانسیون سار (SAR) است و کنوانسیون سار هم برای ایمنی مردم، دیگر نمی‌پرسیم که شما با قایق غرق شدید یا چیز دیگری، نمی‌پرسیم که قایق مجاز هستید یا غیرمجاز؟ اصلی‌ترین موضوعی که داریم نجات جان افراد است که سازمان بنادر و دریانوردی این اقدام را انجام می‌دهد. اما برای توقیف شناورها اگر از مبادی رسمی وارد بندر شود دوستان یگان حفاظت به عنوان ضابط دادگستری وارد موضوع می‌شوند و اعمال قانون می‌شوند، حالا هر قایق یا وسیله غیرمجازی که وارد بندر بشود. اما خارج از محدوده بنادر توقیف قایق‌ها در حیطة و اختیارات ما نیست و باید بلافاصله اگر شناور غیرمجازی را دیدیم به دریابانی اعلام کنیم و دوستان دریابانی پارکینگ‌هایی را در نظر می‌گیرند و شناورها را توقیف می‌کند. اما تعداد و حجم قایق‌ها آنقدر زیاد است که نیاز به یک بسیج همگانی دارد. برای این‌که سفره از مبادی غیرمجاز جلوگیری شود نیازمند بسیج امکانات سایر ارگان‌ها هستیم. سازمان بنادر و دریانوردی با تمام قدرت و موجودیتش به استقبال سفرهای نوروزی می‌رود. یعنی هم بحث بودجه سالانه را برای ایام پیک سفر دارد، هم

کارکنانش، تجهیزاتش، بنادرش و هرگونه امکانی که بتواند سفر را ایمن بکند انجام می‌دهد تا چالشی از این بابت نداشته باشیم. تا قبل از شروع تعطیلات نوروزی، رکورد جابجایی‌ها در ۱۱ ماه امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۹ درصد افزایش یافته است. بر این اساس انتظار داریم نوروز بسیار شلوغی را در پیش داشته باشیم و امیدواریم که سایر ارگان‌ها هم به کمک ما بیایند. وقتی می‌گوییم ارگان‌ها مثلاً یک جایی مثل منطقه آزاد که یکی از مبادی سفر است باید برای جلوگیری از تردهای غیرمجاز، بحث ایمن‌سازی و... پای کار بیایند.

باید فرهنگ ایمنی مردم را بالا ببرید اینقدر این قضیه جان مردم را برایشان پراهمیت بکنید، یک مسیر درآمدی برایشان که این قصه قایق‌ها را مدیریت کنید، فقط سازمان بنادر و دریانوردی نباشد، در بحث ساحل سازمان آنجا حضور ندارد، شهرداری‌ها باید پای کار بیایند.

صدور مجوز قایق دست سازمان بنادر و دریانوردی است اما صدور مجوز مکان کلوپ ورزش‌های آبی بر عهده شهرداری‌هاست. برای این‌که یک قایق گردشگری داشته باشید باید مجوز از سازمان گردشگری بگیرید، مکان را از شهرداری بگیرید مجوز کلوپ ورزشی را از سازمان ورزش و جوانان بگیرید و مجوز دستگاه‌های دریایی را از سازمان دریایی دریافت کنید. پس یک مسئله فراسازمانی است.

● این هماهنگی وجود دارد؟

هماهنگی وجود دارد، اما انسجام به آن شکل نیست. بندر شهید حقانی یک سبقه طولانی برای تجارت دارد. بعد از این‌که بندر مذکور به شهرداری واگذار شد به یک امر دیگری پرداخته شد. بهتر نیست حجم فعالیت‌های شهرداری بر اساس کنوانسیون‌های دریایی انجام شود.

بحث نوار ساحلی یا قوانین حوزه دریایی یک سری قوانین بین‌المللی داریم یک سری قوانین ملی. یک سری قوانین محلی. در بحث هواشناسی یک مثالی داریم، منطقه‌ای می‌گوییم، وقتی شما یک فعالیت خاصی را در یک نقطه‌ای انجام می‌دهید، باید نقطه‌ای در رابطه با مسائل جوی صحبت کنید. همین موضوع را در مرکز استان داریم، یک گروه توسعه هواشناسی کاربردی که هراداره کل هواشناسی دارد، ما هم عضو شدیم و یک سری اطلاعات به آنها دادیم، برای این‌که باز و بسته شدن تردد باید به اطلاعات هواشناسی استناد کنیم. اما برای فعالیتی که در

بندر حقانی انجام می‌دهم قابل استناد نیست. پس باید تجربه خودم را بیاورم اگر تجربه نداشته باشم تکلیف مردم چیست؟ این انسجام فراتر از قوانین و مقررات است. یک وقتی حس مسئولیت بیشتری را می‌خواهد که شما فراتر از آن مسئولیتتان شاید خلاءهای قانونی در همه حوزه‌ها باشد. فکر می‌کنم در بحث ساحل، خلاءهای قانونی بسیار زیاد است. یعنی کسی تکلیف خودش را نمی‌داند.

نمی‌خواهم وارد حاشیه شوم، اما به دلیل اینکه شناخت کافی از حوزه ساحل دارم، خودم اهل ساحل هستم و تمام زیر و بم فعالیت‌های نوار ساحلی را می‌شناسم. یعنی می‌دانم فلان قایق مجاز است یا غیرمجاز. این قایق که محدوده خارج شده گواهینامه دارد یا ندارد. یعنی کاملاً محرز و مشخص است. برای من که این قضیه قابل لمس است شاید بیان این صحبت‌ها راحت است، اما اگر جای دیگری بروید خیلی از این موضوع نمی‌شنوید. من برای این‌که خدمت خوبی به مردم ارائه بدهم دانش‌آموخته حوزه گردشگری هستم، راهنمای بین‌المللی گردشگری را دارم، راهنمای بومی هرمزگان هم هستم، برای کسانی که دوره بین‌المللی طبیعت‌گردی را می‌گذرانند یک دروس فوق‌العاده علاوه بر سایر دروس بحث ایمنی دریایی را به آنها آموزش می‌دهم. یا مثلاً بچه‌ها را در فضای بندر می‌آوریم برای این‌که آنها را با حوزه و فعالیت‌های دریایی آشنا کنیم که اگر لیدر بودند و اگر یک گروه گردشگر را با خودشان می‌برند جایی اگر اتفاقی خدایی نکرده در شناور مسافری افتاد، به عنوان همیاران ما عمل کنند. می‌دانید موضوع «زمان طلایی» در حوزه جستجو و نجات خیلی موضوع مهمی است. وقتی افراد آموزش دیده بیشتری را در حوزه خود داشته باشید می‌توانید به مردم راحت‌تر کمک و ایمنی را بیشتر کنید.

در بندر مسافری حقانی یک طرحی به عنوان همیار سفر داشتیم. همیار سفر چه کسانی بودند؟ مسافران کثیرالسفر را شناسایی کردیم. می‌دانیم آدم‌های زیادی هستند که صبح از بندر به جزیره و از جزیره به بندر در حال تردد هستند. وقتی شناوری که ۲۰۰ مسافر دارد اگر وارد یک مرحله اضطراری شود، کمک کردن به این شناور کار سختی است. چه کسی می‌تواند کمک کند؟ آقای قدمی مثلاً صبح می‌رود جزیره به عنوان کسی که تردد زیاد داشته و از دریا ترسش ریخته و شناور را می‌شناسد، آموزش اولیه هم توسط عوامل بندر را

است. هیچ محدودیتی از نظر سازمان بنادر و دریانوردی نداریم و سایر ارگان‌ها باید بیابند کمک کنند. این آمادگی را داریم بتوانیم به هر خطی که بخواهد به سمت حاشیه خلیج فارس انجام شود، سرویس‌دهی را داشته باشیم. سازمان بنادر و دریانوردی این آمادگی را دارد و هیچ چالش و مشکلی از بابت سرویس دادن نداریم، ولی باز هم علی‌رغم این‌که وظیفه قانونی نباشد، اما این را وظیفه کردیم و پیگیری می‌کنیم که سرمایه‌گذاری جذب شود و سفرهای متعددی از جمله به همین خسب عمان هم داشته باشیم.

● چه انتظاری از مردم در طرح‌های نوروزی و سفرهای دریایی دارید؟

انتظاری که ما داریم با توجه به این‌که حجم زیادی از مردم به سمت جزایر می‌آیند، بومیان سفر خود را به زمان غیر پیک موکول کنند. به هشدارها و توصیه‌های ایمنی هم ارگان‌ها و سازمان‌هایی که ذی‌مدخل هستند در موضوعات سفرهای دریایی حتماً اعتنا کنند. به صحبت‌های کارکنان شناورها توجه ویژه داشته باشند که ایمنی آنها را تامین می‌کنند. قبل از سفرهایشان از وضعیت و شرایط جوی و ترافیک مسیرهایی که می‌خواهند تردد بکنند، اطلاع پیدا کنند. یک تلفن گویا در بندر شهید حقانی داریم که وضعیت تردد و مسیرها را اعلام می‌کند که با پیش شماره ۰۷۶ و شماره ۳۱۱۱ که وضعیت سفرهای دریایی مرکز استان را پوشش می‌دهد.

هموطنان برای آگاهی از سایر اطلاعات مسیره‌ها و موضوعات تکمیلی حوزه دریایی، می‌توانند به وبسایت سازمان بنادر و دریانوردی، اداره کل سازمان بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مدیریت بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان مراجعه کنند. یک مسیر اطلاعاتی است که می‌توانند ارتباط مستقیمی داشته باشند و شماره ۱۵۵۰ را هم فراموش نکنند. این شماره مسیری است که نجات پیدا کند. اگر کسی را مشاهده کردید که در شرایط اضطراری قرار گرفته است حتماً با این شماره تماس بگیرید. دوستان جستجو و نجات ما در مکان‌های مختلفی مستقر هستند. همیاران ناجی را نیز در مکان‌هایی که سازمان مستقر نیستند، داریم. همچنین در جایی که پیک سفرهاست و در نقاط مختلف از جمله بندر حقانی و بندر شهید ذاکری دو فروند شناور جستجو و نجات را داریم. باز هم تاکید داریم که مردم مسائل ایمنی را در نظر بگیرند و انشاءالله سفر بی‌خطری را داشته باشند.



و سازمان‌ها کمک بکنند می‌توانیم بحث نوار ساحلی یا این حجم مسافری که به شهر بندرعباس یا سایر شهرهای ساحلی کشور می‌آیند بتوانیم از قایق‌های گردشگری در نوار ساحلی به نحو شایسته و بهینه استفاده بکنیم که بحث ایمنی سفر هم همواره مطرح باشد.

● اشاره کردید که از بندر شهید حقانی به شارجه (امارات) سفر دارید، آیا خط بین‌المللی به کشور دیگری دارید؟

در سال‌های قبل سفر به عمان را هم از همین جا داشتیم. نزدیک‌ترین کشور به ما عمان و شهر خسب در فاصله ۶۰ مایلی است. سفر به جزیره بوموسی از اینجا ۱۱۰ مایل دریایی است اما اگر بخواهیم به خسب سفر داشته باشیم ۶۰ مایل است. در حال پیگیری این موضوع هستیم، مسئله وجود زیرساخت بندری

معیشت مردم ساحل‌نشین هم هست. بحث جوامع محلی معمولاً اینگونه است که خودشان دریا می‌روند و این نعمت بی‌انتهای الهی مسیری برای درآمد است. حالا یک وقتی به شکل اصولی و یک وقت به شکل غیراصولی.

بیش از ۴۰ درصد از نوار ساحلی کشور در استان هرمزگان است از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر، ۲۲۳۸ کیلومتر آن در استان هرمزگان است با ظرفیت‌های جذاب و جالب. می‌دانستید که بندرعباس جنگل حراء دارد جنگلی که متنوع است. دو نوع جنگل دریایی داریم یکی مانگو و دیگری چندل است. چندل تنها خاستگاهش در ایران خور آذینی است، اما در جنگل حراء بندرعباس ما نمونه چندل را هم داریم که این چندل گونه مهاجم است ولی داخل اینجا به وجود آمده است. در همین جنگل حراء شرق بندرعباس هست که فکر می‌کنم اگر ارگان‌ها

دیده، می‌تواند آنجا به بقیه به عنوان کرو کمک کند. شاید وی توانایی این را داشته باشد که یکی از این جان پناه‌های بادی را راه‌اندازی کند و ۲۰ نفر از مسافران را با خودش، مسافر بدحال است که نیاز است دو نفر به او کمک کند، اگر دو نفر بروند سراغ او چه کسی به بقیه کمک کند؟ ما به اینجا فکر کردیم که ضریب ایمنی سفر را افزایش دهیم. اما به صورت کلی یک نگاه جامع و کاملی باید به ساحل شود و ما هر وقت می‌خواهیم در موضوع سفرهای دریایی صحبت بکنیم، یک شاخه اصلی‌اش می‌خوریم به همین سفرهای غیرمجاز. سفرهای غیرمجاز در صورتی شکل می‌گیرد که ما برایش فکری نکرده باشیم. ولی اگر همه ارگان‌ها و سازمان‌ها وظایف ذاتی خودشان را به نحو شایسته‌ای انجام بدهند، ما ضریب ایمنی سفرمان افزایش پیدا خواهد کرد و بحث

بندر شهید حقانی پیشران خدمات رسانی به مردم



بندر شهید حقانی پیشران خدمات رسانی به مسافران و به شکلی نگین انگشتی سازمان بنادرو دریانوردی در امر جابه جایی مسافر است. به گفته مدیر این بندر در حال حاضر در بندر شهید حقانی ۳۸ فرود شناور مستقر است که جابه جایی مسافر را انجام می دهند. مشروح گفت و گو با **علیرضا ادیمی رئیس بندر شهید حقانی** در ادامه می آید؛



● **بندر شهید حقانی چه ظرفیت و جایگاهی در حمل و نقل مسافران دریایی دارد؟**

خوشبختانه با رویکرد سازمان بنادرو دریانوردی پس از اتفاق سال ۱۳۹۰، با تجهیزاتی که انجام شده و نوع خدمات رسانی، ۱۲ سال پیایی را بدون حادثه سپری کردیم.

سال گذشته در بندر شهید حقانی به سه میلیون و ۴۰۰ نفر سفر خدمات دادیم. امسال هم حدود ۲۹ تا ۳۰ درصد مثبت بودیم به گونه ای که در همین ایام ۲۲ بهمن گذشته، مجموع عملکرد بندر در این چهار روز تعطیلات، بیش از ۱۰۶ هزار نفر سفر خدمات بود.

ما همیشه در امر جابه جایی مسافر بدینانه عمل می کنیم یعنی با توجه به بالاترین رقمی که در ذهنمان می رسد آمادگی مان را بالا می بریم. با در نظر گرفتن به این اوضاع و احوال قاعدتا استقبال زیادی در خصوص سفرهای داخلی خواهد شد.

● به کدام جزایر؟

جزیره هرمز که تقاضا به شدت برای سفر به آن زیاد است. خیلی

از روزها تنه به تنه قشم در حوزه گردشگری جلو می آید. جزیره هرمز ذاتا گردشگری است و بازاری در آن وجود ندارد. در آن ایامی که مسئول بندر هرمز بودم تقریباً هر سال حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد مثبت بودیم. امسال هم به همین شکل این پیش بینی را داریم و استقبال گسترده ای در مورد هرمز انجام می شود و تعداد مسافران در بیشتر اوقات از قشم هم پیشی می گیرد.

امسال در بحث ورود مسافر به جزیره هرمز می خواهیم کار نویی انجام بدهیم؛ واحد اطلاع رسانی بندر می خواهد در بدو ورودی بندر مستقر شده بنا بر مشاهدات عینی، اطلاعات سفر را به مردم بدهد. اگر خدا یاری کند امسال قصد داریم از جامعه بلد بومی تحت عنوان «از من پرس» در این بندر استفاده کنیم تا اطلاعات سفر و اطلاعات جزایر را به مردم بدهد. بچه های بندر که درگیر کار عملیات هستند، قاعدتا عزیزانی باید کنار ما باشند که بتوانند درست و جامع اطلاعات را به مردم بدهند.

در ایام نوروز ۱۴۰۳ با توجه به استقبال گسترده، یک سیستم خطی با گذاشتن یک سری موانع به منظور کنترل جمعیت انجام می دهیم. الان هم یک سری سایه بان های موقت را احداث کردیم. امسال همچنین ۵۰ دستگاه پنکه صنعتی در محیط بندر در کنار باجه بلیت فروشی و اسکله ای که برای مقصد هرمز و مسیر قشم و... فراهم شده است.

● با توجه به این که نوروز امسال با ماه مبارک رمضان مصادف است در بخش فرهنگی چه اقداماتی را در دستور کار دارید؟

دوستان واحد فرهنگی یکی سری تمهیدات اندیشیده اند. اشاعه فرهنگ عفاف و حجاب در این بندر انجام می شود. برای کودکان یک سری هدایا و سرگرمی هایی با در نظر داشتن معطلی در

محوطه بندر، مشخص شده است. همچنین موسیقی سنتی در بندر به صورت زنده اجرا می شود. سال گذشته هم این کار را انجام دادیم، امسال هم با همکاری یک عزیزی از استان کرمانشاه بحث سیاه چادر را در این بندر پیاده می کنیم. دنبال این هستیم که در طول مسیر مسافر، تعدادی غرفه ایجاد کنیم و بحث غذاهای استان، پوشش و صنایع دستی استان و یک سری خدمات به منظور تسهیل امر دغدغه هایی که مردم دارند. ممکن است آب آشامیدنی در طول این سفر باشد. حتما انجام می دهیم. در ذهنمان بود که شیرینی (لگیمات، نان توموشی، پکاره) را بتوانیم توسط بخش خصوصی ارائه بدهیم. بستر خدمات رسانی را فراهم می کنیم و از جامعه محلی می خواهیم کمک کنند که بتوانیم خدماتی در خور شان و ارزنده ارائه بکنیم.» مسافرانی که می آیند ولی نعمتان ما هستند و باید به هر شکلی که می توانیم آن بستر را فراهم کرده که به آن ها خوش بگذرد. بندر هم آمادگی کامل در این زمینه را دارد. تعمیرات اسکله ها را انجام شده است. هر شناوری که نیاز به تعمیرات دارد بخش خصوصی مالک می رود این کار را انجام بدهد که ان شاء الله با تمام قدرت در ایام نوروز خدمات رسان مردم باشیم.

● ظرفیت سالن مسافری چه میزانی است؟

سالن مسافری در ایام پیک از چرخه خارج می شود چون حجم مسافری که در یک پیک زمانی وارد این بندر می شود بیش از هشت تا ۹ هزار نفر است.

● زمان فعالیت بندر در ایام نوروز تغییر می کند؟

خیر، فعلا دستوری در مورد افزایش ساعت کاری داده نشده است. در حال حاضر بندر شش صبح تا ۱۱ شب فعالیت دارد. برای ایام عید نیز احتمال وجود دارد که خدمات رسانی تا ۱۲ شب ادامه داشته باشد. خدمت رسانی ۲۴ ساعته نیست، چرا که مسافر نیست. اما اگر شخصی بخواهد به صورت چارتر خدمات بگیرد این آمادگی را داریم. به شرط اینکه شرایط دریا مساعد باشد و درخواست مسافر به سمت ما بیاید. باید این نکته را در نظر داشت که بحث خسته شدن خدمه را هم داریم. تعداد خدمه شناورها شش نفر هستند که یک مقداری ریسک ها را بالا می برد. اما در صورت وجود تقاضا ۲۴ ساعته هم ما خدمات می دهیم. در مورد جزیره هرمز هم که به همان روال سابق است.

● در جزیره هرمز هم می توانید ۲۴ ساعته خدمات ارائه دهید؟

بله. اگر کسی بخواهد چارتری انجام بدهد. اما در حالت عادی از شش صبح به مقصد جزیره هرمز تا ۹ شب خدمات می دهیم. از جزیره هرمز هم ساعت ۶:۳۰ تا ۷ بعد از ظهر است. اگر مسافری باشد تا زمانی که آخرین مسافر از جزیره هرمز خارج بشود کار جابه جایی را انجام می دهیم. البته اگر شرایط جوی برای سفر دریایی مساعد باشد.

● در زمینه تربیت نیروی انسانی چه اقداماتی صورت گرفته و چه دوره هایی برگزار شده است؟

کارکنان بندر را به سه دسته تقسیم می کنیم؛ یک دسته می گوئیم مهمانداران که می شوند کارکنان خاص، یک سری کارکنانی داریم که روی شناورها هستند، یک سری هم افرادی که در خود بندر در زمینه پسرکانه بندری خدمت می کنند. بنا بر روال هر سال آموزش ها را نگذاشته ایم در انتهای سال، از اول سال به شکل روتین، دوره های یادآوری را انجام دادیم.

الان هم بحث دوباره کار در شرایط اضطرار، کارگاه کار در شرایط اضطرار، کارگاه واکنش سریع، کارگاه اطفای حریق برای خدمه برگزار شده است و مانور روتین هم داریم. خود شرکت کشتیرانی که متصدی حمل مسافر در بندر شهید حقانی است به شکلی نمایندگی حمل مسافر را دارد و خودش بر اساس چک لیستی که به آن ها دادیم، به صورت روتین هر شناور باید حداقل ماهانه یک مانور را انجام و مستندات را ارائه دهند.

همکاران کنترل بازرسی هم که می روند در بحث ایمنی شناورها، این مانورها را چک می کنند. یعنی از آن ها مستند و فیلم می خواهند. هفته آینده هم یک مانور طی دو فاز در بندر شهید حقانی با تولید بندر شهید حقانی انجام می شود تا اگر برقی قطع شود بدانیم در سیستم واکنش سریع چطور مسافران را برای بلیت فروشی حمایت کنیم. در بحث دریا هم که بحث آب گرفتگی شناور است.

● طرح نوروزی از چه زمانی آغاز می شود؟

از ۲۴ اسفند ۱۴۰۲ آغاز می شود و تا روز ۱۳ فروردین ۱۴۰۳ ادامه دارد.

● چه پیش بینی از تعداد مسافرانی که به استان هرمزگان برای سفرهای دریایی سفر می کنند، دارید.

پیش بینی ها خوب است. سال گذشته ایام نوروز، عملکرد بندر

همکاری با منطقه آزاد قشم برای انجام سفرهای دریایی

همزمان با فرا رسیدن ایام نوروز برنامه‌ریزی‌ها جهت انجام سفرهای دریایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل دریایی در دستور کار تمامی بنادر کشور به ویژه بنادر جنوبی قرار گرفته است. با توجه به آنکه بندر قشم یکی از مهم‌ترین بنادر گردشگری به شمار می‌رود، برنامه‌ریزی برای تسهیل در تردد سفرهای دریایی توسط اداره کل بنادر و دریانوردی این جزیره انجام شده است. در همین رابطه ماهنامه «بندر و دریا» با **علی اشتری رئیس اداره بنادر و دریانوردی قشم** گفت‌وگویی انجام داده است که مشروح آن را در ادامه می‌آید؛



گردشگری داشته باشند.

گردشگری‌های قشم در ۳ نقطه ترسیم می‌شوند؛ یکی ساحل شمالی یعنی جنگل‌های حرا، تقریباً از اواسط جزیره شروع می‌شود تا غربی‌ترین نقطه جزیره. ساحل جنوبی حوزه جزیره هنگام را داریم که سایت دلفین‌هاست. جزیره هنگام هم یک جاذبه گردشگری است که در آنجا هم یک سری اسکله داریم که فعالیت می‌کنند. در شهر قشم هم بندر بهمین را با یک حوزه گردشگری داریم که سفرهای را با کشتی‌های تفریحی گشت‌های دریایی در شب انجام می‌دهند.

علاوه بر این دو بندر اصلی داریم که از طریق آنها حمل‌خودرو و مسافر انجام می‌شود. بنادر «لافت» و «پُل» که فاصله آنها از همدیگر، تقریباً یک مایل دریایی است. یعنی ۱۸۰۰ متر. نزدیک‌ترین نقطه ساحل با سرزمین اصلی، جزیره قشم در آن قسمت لافت و پُل نزدیک می‌شود به سرزمین اصلی دوباره فاصله می‌گیرد، یعنی از لحاظ جغرافیایی نزدیک‌ترین محلی است که با سرزمین اصلی داریم.

بندر مسافری شهید ذاکری را هم در قشم داریم که روبروی بندر شهید حقانی بندرعباس است. از بندر شهید ذاکری علاوه بر بندرعباس به جزایر هرمز و لارک به‌صورت روزانه خدمات داریم. ساعت کاری در لافت و پُل ۲۴ ساعته است. هر کسی در هر ساعتی بیايد می‌تواند با خودرو شخصی یا پیاده وارد جزیره شود. بندر شهید ذاکری هم از ساعت ۶ صبح تا ۱۰ شب سرویس‌دهی دارد.



● قشم یکی از مقاصد اصلی گردشگری در نوروز است. مهم‌ترین اقدامات ادارات بنادر قشم را تشریح کنید، این‌که چه فعالیت‌هایی قرار است همزمان با ایام نوروز انجام شود؟

در جزیره قشم ۳۸ اسکله داریم که مسئولیت آنها با اداره بندر قشم است. در بخش گردشگری ۹ نقطه فعال با ۹ اسکله داشتیم که برای نوروز امسال ۳ اسکله دیگر به این تعداد اضافه خواهد شد.

سازمان بنادر و دریانوردی پیرو مسئولیت‌هایی در رابطه با ارتقا ایمنی دریانوردی داشته در این ۱۲ نقطه یک سری زیرساخت اضافه کرده است. به‌عنوان نمونه مثل اسکله شناور، سایبان محوطه‌سازی و یک شکل و شمایل به اسکله داده شده تا مردم بتوانند از آن استفاده کرده و فعالیت



حسانی حدود ۳۴۰ هزار نفر سفر خدمات‌رسانی بود و بندر هرمز هم حدود ۲۰۴ هزار نفر سفر؛ قشم به هرمز. ترددها وجود دارد، مانور آمادگی انجام می‌دهیم. رکورد هزار سفر، یعنی هزار حرکت مثلث بنادر را داریم. یک خط حمل‌ونقل مسافری به بوموسی هم داریم که با محوریت استانداری انجام می‌شود و آن هم یک خدمات خاصی است که به یک سری افراد خاص داده می‌شود.

● در هفته چند مرتبه انجام می‌شود؟

بنا بر تقاضایی که از سمت استانداری به سمت ما بیاید، معمولاً بین یک یا دو سفر و بعضی مواقع سه سفر هم انجام شده است.

● اطلاع‌رسانی درباره وضعیت جوی چگونه انجام می‌شود؟

از طریق تلفن گویای ۳۱۱۱ که مختص بنادر مسافری هرمزگان است.

● در سطح کشور چگونه است؟

مسافران می‌توانند با شماره ۰۷۶۳۱۱۱ تماس بگیرند. یک سامانه هم برای این کار داریم؛ شماره تماس ۱۵۵۰ که برای بحث امداد و نجات است. اما ۳۱۱۱ دقیقاً بروز رسانی می‌شود که کدام مسیر باز یا بسته است و ساعت فعالیت بندر را اعلام می‌کند.

حسانی حدود ۳۴۰ هزار نفر سفر خدمات‌رسانی بود و بندر هرمز هم حدود ۲۰۴ هزار نفر سفر؛ قشم به هرمز.

● آیا برنامه‌ای برای جابجایی مسافر به جزیره لارک دارید؟

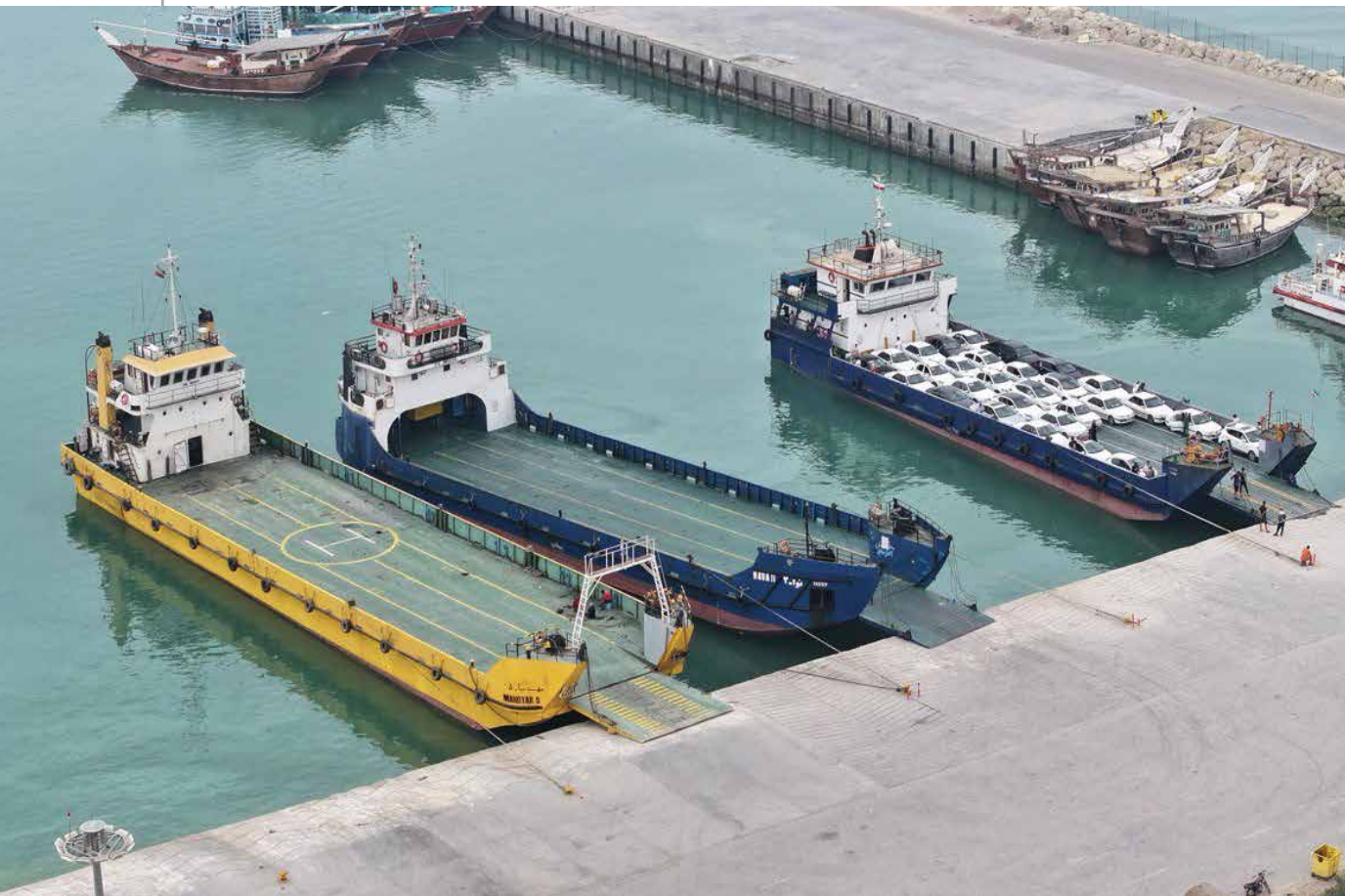
برای سفر به لارک از مبدأ بندر شهید ذاکری انجام می‌شود که البته به شرایط بستگی دارد. باید با جزر و مد آب شناور وارد شود که موضوع را متفاوت می‌کند.

● در بحث گردشگری مثلاً بندر هرمز خیلی گردشگری دارد چند تا ناوگان برای بندر هرمز تدارک دیدید؟

شناورها در یک سیکل مثلثی در بنادر مرکز استان می‌چرخند. یعنی شناور خاصی برای هیچ مسیری وجود ندارد. ۳۸ فروند شناور داریم که یک شناور کمکی هم در ایام نوروز ۱۴۰۳ اضافه می‌شود. از یکی از ارگان‌ها هم یک شناور مسافری داریم که طبق یک سیکل خاص در یک نوبت بین بنادر در حال حرکت و گردش است.

● توضیح بیشتری درباره برگزاری مانور می‌دهید.

برای آمادگی در ایام نوروز مانورهای متعددی داریم. با توجه به



اسکله‌های بندری هم کلا طلوع و غروب است یک ساعت قبل از غروب با توجه به شرایط شناورها که ایمنی برای شب ندارند، تعطیل می‌شوند.

در ۱۱ ماه امسال از بیش از ۲۰ میلیون سفر دریایی در کل کشور ۱۵ میلیون نفر سفر در قشم انجام شده است. در نیمه دوم سال تقریباً هر روز برای ما مانند روزهای عید است. پیک اصلی سفرها هم ایام نوروز است. از این ۱۵ میلیون نفر سفر حدود ۳ میلیون سفر در بندر شهید ذاکری انجام می‌شود. بقیه ۱۲ میلیون سفر نیز در مسیر لافت تا پل است که باعث ایجاد ترافیک بسیار زیادی می‌شود.

امسال رکورد جدیدی با یک میلیون سفر فقط در ۵ روز ثبت شد که توانستیم در بنادر قشم به این تعداد خدمات‌رسانی کنیم.

در بنادر قشم بحث بازرسی‌ها را خیلی جدی دنبال می‌کنم. بحث ایمنی سفرها برای اداره بنادر و دریانوردی اولویت اصلی است. لذا بازدیدهای دو ماهه فنی ایمنی را از شناورها داریم. بازدیدها انجام شده و بعضاً اگر شناوری نواقصی داشته، توقیف است تا سرویس شود و تا ۲۵ اسفند که طرح نوروزی آغاز می‌شود، تمام شناورها و امکانات آماده خدمات‌رسانی باشد.

برای طرح نوروز ۳۸ شناور مسافری را برنامه‌ریزی کردیم که نزدیک به ۴ هزار صندلی می‌شود. در مسیر لافت و پل حدود ۲۷ شناور فعال خواهد بود که برای نوروز ۱۴۰۳ این تعداد را به ۴۵ شناور افزایش خواهیم داد.

در حوزه شهرستان قشم، چون منطقه آزاد به عنوان مالک و متولی بنادر است، دو حوزه بندری و دریایی را تقسیم‌بندی کرده‌ایم تا بتوانیم در کنار هم یک خدمت خوبی ارائه دهیم. حوزه بندری را مناطق آزاد پشتیبانی می‌کند و حوزه دریایی را ما. اما در ستاد خدمات سفر مسئولیت کمیته حمل‌ونقل دریایی بر عهده اداره بنادر و دریانوردی است.

برای ارتقای ایمنی سفرهای دریایی، شناور امداد و نجات در مسیر لافت تا پل مستقر می‌شود. همچنین در برنامه داریم برای نوروز شناور آتشخوار را در این مسیر مستقر کنیم. در مسیر بنادر ذاکری به حقانی و ذاکری به هرمز هم یک شناور امدادی مستقر خواهد شد. برای ایام نوروز ۱۴۰۳ ساعت کاری را افزایش می‌دهیم. به‌طور رسمی ساعت ۲۴ را اعلام کرده‌ایم اما اگر مسافری بعد از این ساعت هم مراجعه کند ما خدمات را ارائه می‌دهیم.

در بحث همیار ناجی در کل مبادی هر سال قرارداد می‌بندیم و امسال هم این کار را انجام می‌دهیم. غواصان در نقاط

انتخابی مستقر می‌کنیم که اگر خدایی نکرده اتفاقی افتاد زودتر خدمات‌رسانی شود.

الان بالای ۱۰۰۰ شناور گردشگری که داریم که آنها را برای نوروز فعال می‌کنیم. سازمان بنادر و دریانوردی چند سالی است که برای نوسازی ناوگان و ارتقای ایمنی آنها از محل وجوه اداره شده تسهیلات پرداخت می‌کند. تا حدود ۴ سال قبل، قایق‌ها غیرمجاز بودند. اما امسال فقط ۶۴ شناور استاندارد داریم که در اسکله‌های تفریحی خدمات می‌دهند. با توجه به حمایت‌های سازمان بنادر و دریانوردی تعداد شناورهای غیرمجاز در حال کاهش است. در مجموع بیش از هزار شناور گردشگری داریم که ۱۲ نقطه فعالیت می‌کنند.

● با توجه به تقاضای بالای سفر، برنامه‌ها جهت کاهش ایستایی در بندر پل چیست؟

در بندر پل دو سه محدودیت داریم. یکی وضعیت اسکله است. در بندر پل می‌توانیم بالای ۱۲ تا لندینگ‌کرافت کنار هم پهلوگیری کند. این در حالی است که در زمان جزر که آب پایین می‌رود این تعداد به ۳ لندینگ‌کرافت کاهش می‌یابد. قاعدتاً دو بار در روز را حساب کنید که جزر داشته باشیم معادل نصف روز می‌شود. بنابراین با ظرفیت خیلی خوبی نمی‌توانیم از اسکله استفاده کنیم. این مسئله باعث می‌شود سرعت خدمات‌رسانی به مردم کاهش یابد.

اقدامی که امسال انجام دادیم که امیدواریم خیلی کمک کند و آنرا در ۲۲ بهمن سال گذشته تست کردیم بحث یک اسکله خاکی است که در سمت شرقی اسکله موجود است. در این منطقه یک اسکله موقت ایجاد شده که منطقه آزاد قول داده آن را آسفالت کنند. محوطه آن الان خاکی است و شرایطش تا ۲۵ اسفند آماده می‌شود تا از آن برای تخلیه استفاده کنیم. اگر این اسکله به ظرفیت بندر پل اضافه شود از تداخل جلوگیری کرده و سرعت خدمات‌رسانی برای نوروز را افزایش می‌دهد. برای این کار هماهنگی‌ها با گمرک و سازمان منطقه آزاد در بحث‌های گیت و عوارض انجام شده است.

همچنین ضعف‌یابی‌هایی در حوزه خدمات‌رسانی انجام داده‌ایم؛ ۲۲ بهمن امسال بررسی کردیم که ببینیم شرایط گیت‌ها چگونه است. مسافر باید ابتدا کاپوتاژ بگیرد که این کاریک سری تشریفات گمرکی دارد. بعد از این تشریفات، مسافر بحث عوارضی و گرفتن بلیت را دارد و بعد برای سوار شدن اقدام می‌کند.

در اینجا هم یک سری مشکلات وجود داشت که با برگزاری نشست‌ها با منطقه آزاد و گمرک این مسائل برای عید برطرف می‌شود. بندر پل روزی که ساخته شده کلاً برای ۵۰۰ خودرو در روز بود. ما در پیک رکورد ۲۴ هزار تا خودرو داشتیم که رفته و برگشته است. ۲۴ هزار خودرو در ۲۴ ساعت یعنی ۱۰۰۰ خودرو در هر ساعت.

این عدد با این شرایط امر محالی است و برایمان هم بحث ایمنی خیلی مهم است که خدایی نکرده اتفاقی نیفتد. درست است از لحاظ کمی زیاد است، اما ایمنی را همه باید در نظر بگیریم.

● برای سفر به هرمز چه تعداد ناوگان برای این خط دریایی در نظر گرفته شده و ساعت کاری آن چطور است؟

۱۰ سال است که یک رویه را در قشم درست کردیم که باعث شده تقریباً مدل گردش مردم هم طبق همین رفتار شکل بگیرد. ساعت ثابت هر روز برای هرمز ۷ و ۱۰ صبح و ساعت ۱۴ است. یعنی سه زمان ثابت داریم که به هرمز هر روز خدمات می‌دهیم.

سفر برگشت از هرمز هم ساعات ۸، ۱۱ و ۱۵ که آخرین شناوری که به سمت قشم می‌آید.

اما برای ایام نوروز ساعت کاری افزایش می‌یابد و از ۶:۳۰ صبح اعزام شناور به جزیره هرمز آغاز می‌شود. سیستم سفر از قشم چون بحث گردشگری است صبح می‌روند تور گردشگری گردش را انجام می‌دهند و بر می‌گردند قشم. یعنی ایستایی مسافران همه در قشم است، صبح می‌روند و ظهر برمی‌گردند.

برای اضافه یک شناور با یکی از ارگانی مذاکراتی داشته‌ایم تا در مسیر قشم-هرمز تردد داشته باشد. تردد به جزیره لارک هم یک روز در میان است؛ شنبه، دوشنبه و چهارشنبه. در این روزها دو سرویس انجام می‌دهیم، ۹ صبح و ساعت ۱۶.

● برای گشت تفریحی-دریایی چه تدابیری انجام داده‌اید؟

۵ کشتی تفریحی داریم که در بندر بهمن مستقر هستند. اینها گشت‌های شبانه دارند که البته ساعتش متغیر است و زمان آن را صاحبان کشتی و بهره‌برداران تعیین می‌کنند.

در این زمینه محدودیتی قائل نشده ایم که در روز سرویس ندهند. بخش کاملاً خصوصی است. چیزی که الان وجود دارد این است که اصولاً از غروب ساعت ۱۹ سرویس‌ها شروع می‌شود و تا ساعت یک و دو شب هم سانس‌های دو ساعته دارند.

● برای رفاه مسافران و گردشگران چه خدمات و برنامه‌هایی در نظر گرفته شده است؟

این موضوع بیشتر به حوزه مناطق آزاد بر می‌گردد، اما به واسطه مسئولیت کمیته حمل و نقل بحث آماده‌سازی ترمینال را داریم. زیرساختی باید یک سری امکانات ایجاد کنیم که در این زمینه مطلع هستیم بحث برق اضطراری را خریداری کرده‌اند.

● با توجه به همزمانی ایام نوروز با ماه مبارک رمضان چه تدابیری برای این ایام اندیشیده شده است؟

داخل بنادر هم بحث اغذیه و هم سوپرمارکت‌های مختلف را داریم که قاعدتاً به خاطر بحث سفر با حفظ شئون ماه مبارک برنامه‌ریزی می‌شود که خدمات بدهند. از آن طرف بحث ماه مبارک رمضان را داریم که باید رعایت شود حداقل روزه‌خواری در ملاء عام انجام نشود و با حفظ شرایط خاص بتوانند خدمات را به مسافران ارائه دهند.

سرویس‌های بهداشتی، روشنایی، بهسازی معابر، کارهایی است که دوستان مناطق آزاد انجام می‌دهند.

● در بحث ایمنی شناورها اشاره کردید هر دو ماه بازدیدها انجام می‌شود؟

شناورهای تجاری هر سه ماه یک بار موعد بازرسی اجباری دارند. اما شناورهای مسافری و گردشگری به دلیل حساسیت، بازرسی‌های اجباری دو ماه یک بار است. البته اگر مورد خاصی داشته باشیم، یعنی این‌که اگر مشکل حادی دیده شود قاعدتاً

بازرسی خارج از آن دو ماه هم انجام می‌شود. به محض این‌که گزارش بگیریم که وضعیت شناور ممکن است از ایمنی خارج شده باشد ۱۰۰ درصد بازرسی‌ها انجام می‌شود. در بحث لایروبی باید کارهایی انجام می‌شد، همکاران منطقه آزاد تلاش کردند این کار را انجام دهند، اما امسال نمی‌رسیم. ان شاء الله تلاش می‌کنیم برای سال بعد هم لایروبی و هم تعمیرات را انجام دهیم.

● به استفاده از اسکله خاکی در بندر پل اشاره کردید، در ایام تعطیلات دهه فجر یک صف حدود ۸ کیلومتری در پل ایجاد شد. برای حل این مشکل اداره بندر متولی است یا منطقه آزاد قشم؟

الان هیچ کدام! واقعیت این است که منطقه آزاد قشم در آنجا مستقر است و بندر را منطقه آزاد ایجاد کرده است. اما گویا قرارداد آنها به اتمام رسیده است. جلسه‌ای برای تعیین تکلیف این موضوع با منطقه آزاد داشتیم. آنها به دلیل عدم تمدید قرارداد با یک سری مشکلاتی روبرو شدند. استانداری خیلی اصرار دارد که بندر را سازمان بنادر و دریانوردی تحویل بگیرد. باید ببینیم که نظر مدیرعامل چیست. احتمالاً پس از عید این موضوع تعیین تکلیف شود. منطقه آزاد سال ۱۳۸۰ این اسکله را ساخت و برای اجاره ۱۳ هکتار با منابع طبیعی قرارداد امضا شده بود.

● قانون چه می‌گوید؟

مشکلات صف ۸ کیلومتری قاعدتاً خارج از بندر است. فارغ از این مشکلات و نارسایی که در بندر پل وجود دارد؛ بحث اصلی ظرفیت است. ظرفیت بندر پل در زمان احداث روزانه ۵۰۰ خودرو بود. این بندر، یک اسکله رمپی دارد که نهایتاً الان در شرایط خیلی عالی ۱۲ لندینگ کرافت می‌توانند در آن پهلوگیری کنند. در شرایط جزرو وضعیت بد آبی بیشتر سه لندینگ کرافت نمی‌توانند در این



بندر پهلوگیری کنند. در ایام تعطیلی ۲۲ بهمن، یک سری قطعی سیستمی داشتیم که باعث شد روند خدمات‌رسانی مقداری کند شود. گمرک و منطقه آزاد در حال تلاش هستند تا این مشکلات را رفع کرده و سرعت گیت بالا برود. در مجموع بعد از عید این موضوع حل می‌شود، این مشکل یک ماه است به وجود آمده است.

● سازمان منطقه آزاد قشم چه برنامه‌ای برای رفع این مشکل دارد؟

گفته‌اند برای سال جدید برنامه دارند. اما اگر سازمان منطقه آزاد بخواهد به‌تنهایی اقدام کند، فایده ندارد. حتماً باید اداره بندر، گمرک و منطقه آزاد با هم همکاری داشته باشند.

● اداره بندر فقط متولی ایمنی و تردد دریایی است؟

بله. مدیریت ترمینال‌های مسافری و بندرداری بنادر قشم کاملاً با منطقه آزاد است.

● بندر پل و لافت در اختیار منطقه آزاد است.

بله، خدمات می‌دهند. سال گذشته در چند مورد خودروها داخل آب افتادند. ما کمبود اسکله داریم. سمت لافت خوبی‌اش این است که کاپوتاژ نمی‌خواهد. نهایتاً شما یک تحویل گرفتن کاپوتاژ است. دو تا اسکله داریم که ظرفیت دو برابر این طرف است. یک اسکله خاکی قدیمی داریم و یک اسکله ژبان یا همان رمپ‌های بتنی داریم. ظرفیت ما را دو برابر می‌کند خیلی کمک کننده است. تداخل ایجاد نشود. اداره بندر سفرها را یک ساعته دیده است. یعنی ۲۰ دقیقه مسیر رفت است ۲۰ دقیقه برگشت و ۲۰ دقیقه تخلیه و بارگیری است. مجموعاً یک ساعت. در بحث گیت‌ها زیر یک دقیقه برای ورود اطلاعات هدفگذاری شده است. زمان هم گرفته‌اند برای این کار که فکر کنم ۳۷، ۳۸

ثانیه ورود اطلاعات طول کشید.

● میانگین این را دارید؟

این را منطقه آزاد دارد، دست ما نیست.

● با توجه به اهمیت ایمنی و حفظ جان افراد در

موضوع ورود یک خودرو به بندر و خروج آن، هر خودرو حامل چند مسافر است؟

بیمه‌ای که آنجا شده، صرفاً برای شناور نیست. یعنی از ورود خودرو به داخل بندر که آن عوارض را پرداخت می‌کند شامل بیمه می‌شود تا موقعی از که از بندر خارج می‌شود.



● پیش‌بینی شما از میزان سفرها در ایام نوروز چیست؟

جمع کل ورود خودرو به جزیره در نوروز ۱۴۰۲ بالغ بر ۱۶۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه برای ۲۰ روز بود. اینها فقط وارد شدند. تصور کنید این ضرب در ۴ می‌شوند چون یک ورود و یک خروج داریم و در آن بندر هم یک ورود و خروج داریم. یعنی عملیاتی که برای ما باید انجام شود ۴ برابر این آمار است، چون این دو بندر را باید تخلیه و بارگیری انجام بدهیم. باتوجه به همزمانی ماه مبارک رمضان با ایام نوروز، شرایط خیلی خاص داریم. البته تجربه سال گذشته را داریم که سوم فروردین ماه رمضان آغاز شد که تعداد مسافران در آن ایام کاهش نیافت. در نوروز ۱۴۰۳ هم بعید می‌دانم تعداد مسافران کاهش یابد و پیش‌بینی می‌کنیم ایستایی افزایش یابد. پیش‌بینی دیگری هم داریم؛ سال آینده ۱۵ فروردین تعطیلات تمام نمی‌شود، تازه تعطیلات شروع می‌شود. با توجه به تعطیلات عید سعید فطر احتمال دارد پیک سفر داشته باشیم. در واقع طرح نوروز ۱۴۰۳ تا ۲۶ فروردین ادامه خواهد داشت.

از قایق‌های مرگ تا شناورهای استاندارد



تردد دریایی از سرزمین اصلی به جزایر جنوبی کشور در گذشته‌ای نه‌چندان دور خطرات فراوانی را به همراه داشت. خطرات جانی که مسبب آن استفاده از قایق و شناورهای غیراستاندارد برای این کار بود. تا اوایل دهه ۷۰، حمل و نقل دریایی کشور در جنوب متولی نداشت تا این‌که با هدف سامان‌دهی حمل و نقل مسافری، یک تعاونی ایجاد شد. به گفته نایب‌رئیس تعاونی ۳۰ سال قبل پس از وقوع چند حادثه مرگبار، اتوبوس‌های دریایی جایگزین قایق‌ها شدند. اما این اقدام نیز به مثابه یک مُسکن موقتی برای حمل و نقل دریایی بود. مشروح گفت‌وگو با **اسحاق اصلاحی نایب‌رئیس تعاونی قایق‌داران بندرعباس** در ادامه می‌آید؛

دریایی داشته باشند.

خاطرم هست که اینجا تعدادی گاری بود که مردم را سوار می‌کردند و به سمت شناورها می‌بردند. بعضی وقت‌ها با توجه به موج بودن دریا، نرده‌های حفاظتی داخل آب می‌افتاد. مردم واقعا اذیت می‌شدند و جایی هم نبود که تردد داشته باشد. بازاری وسط محله حسین‌آباد به نام «اوشین» درست کرده بودند و آن منطقه را واگذار کردند که بیاپید اینجا اسکله‌سازی کنید و از همین جا تردد مسافر داشته باشیم. این اسکله شهید حقانی همین اسکله که به شکل خرابه است در آن زمان میراث فرهنگی مدعی بود که اینجا میراث فرهنگی است و کسی نباید دست بزند که الان پایه‌های آن وجود دارد. شهرداری مخالفت کرد برای اسکله زدن در آن منطقه، هزینه هنگفتی برمی‌داشت. آمدند همین اسکله را از طرف شهرداری به ما واگذار کردند. اسکله‌ای متحرک گذاشتند و مردم از آن ساحل به همین جا آمدند.

در آن زمان بلیت‌فروشی نبود و این اولین بار بود که مردم به‌صورت مسافر و بلیت و با حداقل جلیقه نجات و ... از همین اسکله تردد می‌کردند. به‌مرور زمان اتوبوس‌های دریایی آمد که این‌ها هم مسائل و مشکلات مربوط به خودش را داشت.

• چه مشکلاتی؟

ملوان در واقع با ورود اتوبوس‌های دریایی آمدند یک آمپول مُسکن زدن، یعنی شناورهایی را آوردند که بدتر از قایق بود. ما که منطقه را می‌شناختیم هر چه به آقایان گفتیم این اتوبوس‌های دریایی علاج درد نیست و متاسفانه باعث از بین

رفتن خیلی از عزیزانمان و هم‌وطنان شد. بالاخره سازمان بنادر و دریانوردی وارد این مسئله حیاتی شد. اسکله‌هایی ساخت و همین اتوبوس‌های دریایی را سامان‌دهی کرد و دریاردهای بندر شناورها از نظر فنی چک شدند تا یک مقداری تحت کنترل قرار دادند. ترددهای این شناورها را محدود کردند و پس از غروب آفتاب دیگر هیچ‌گونه ترددی مجاز نبود.

البته این اقدامات باز علاج درد نبود اما دیگر آن وضعیت تاسف‌بار قبل را شاهد نبودیم. در همین ایام بیش از این‌که این حوادث ناگوار تعدادی از هموطنان که در هرمرز روی دهد، سازمان بنادر و دریانوردی طرحی داد و اعلام کرد شناورهای استاندارد وارد چرخه مسافری شود. کارهای مشاوره‌ای آن انجام شد که حاصل آن همین شناورهای آذرخش است. قرار بود نزدیک به ۳۰ فروند از این شناورها در ایران ساخته شود که متاسفانه با مشکلات ارزی و نوسانات ارزی که به وجود آمد، تعاونی نتوانست به تعهداتش عمل کند و کلاً نزدیک به ۱۲ فروند شناور ساخته شد و وارد چرخه مسافری شد. از این طرف نیاز مردم بیشتر بود یک تعدادی شناور از کشورهای همسایه به‌صورت فایبرگلاس خریداری کردند. به خاطر نیازی که وجود داشت، این شناورها را آوردند که الان ۳۸ فروند از این شناورها موجود است. سازمان بنادر و دریانوردی نیز از محل وجوه اداره شده تعدادی شناورهای چینی را وارد کشور کرد که باز رفع خلل در این بخش شد.

سازمان بنادر و دریانوردی کارهای تحقیقاتی و مشاوره را برای ساخت شناورهای بزرگ‌تر و ایمن‌تر انجام داده است. اوایل اسفندماه نیز آخرین جلسه در تهران تشکیل شد. اگر با همین سرعت و دست‌فرمان کارها پیش برود سال آینده همین موقع شاهد خدمات‌رسانی شناورهای ایمن و بزرگ به مردم هستیم که حتی کشورهای حاشیه خلیج فارس را نیز پوشش می‌دهد. بودجه و بحث اعتبارات این برنامه نهایی شده و امیدواریم یک ساختار خیلی خوب و منسجم در رابطه با مسافر به‌وجود بیاید که در شان این مردم و مملکت عزیز باشد.

جا دارد که از خدمات و همکاری‌هایی که سازمان بنادر و دریانوردی در این چند سال انجام داده است تشکر کنیم. هر سال پیش از اینکه موضوع بنادر مطرح شود و عهده‌دار مسئولیت باشند، شاید ۱۰، ۱۵ نفر غرق می‌شدند، از زمانی که سازمان بنادر و دریانوردی آمد و این مسئولیت را بر عهده گرفت خونی از دماغ کسی نیامده است. این‌ها زحماتی است که کشیده می‌شود، موضوعات ایمنی و آموزش‌هایی که پیش از سفر ارائه می‌شود

و کلاس‌های توجیهی که سازمان بنادر و دریانوردی می‌گذارد باعث شده که تا به امروز هیچ اتفاقی نیفتد. خوشبختانه روند خوبی است و مردم خیلی راحت مسافرتشان را انجام می‌دهند. البته کاستی‌ها هست و همین کم بودن موضوع شناورها یک مقداری مردم را اذیت می‌کند. این مسئله اگر به همین سرعتی که الان سازمان استارت آن را زده پیش رفته و متوقف نشود، شاهد شکوفایی خیلی خوبی خواهیم بود.

• بحث کرایه‌ها را هم توضیح دهید؟ این کرایه‌ها جوابگوی هزینه‌های شما و شناورهایتان هست؟

زمانی که اتوبوس‌های دریایی در سال ۱۳۹۰ برچیده و فعالیت آن‌ها متوقف شد، خود سازمان بنادر و دریانوردی پیش‌بینی کرده بود موضوع شناورهای آذرخش به سرانجام می‌رسد. کرایه اتوبوس‌های دریایی حدود سه هزار تومان بود. کرایه شناورهای جدید که ارزش آن‌ها در آن زمان ۱۰ تا ۱۵ میلیون تومان بود حدود چهار هزار تومان بود.

کرایه شناورهای ۷۰۰ میلیون تومان را هفت هزار تومان تعیین کردند که البته اعتراض مالکان را به دنبال داشت. حتی سازمان بنادر و دریانوردی در زمان مدیرعاملی وقت نامه زد به استانداری که این کار درست و اقتصادی نیست و ما دوباره دچار مشکل می‌شویم. استاندار وقت به سازمان بنادر و دریانوردی نامه زد که شما نگران نباشید. هر استانداری که می‌آمد، می‌ترسید که مبلغ را بالا ببرد و یک دستورالعملی از شورای عالی ترابری آمد گفتند بر این اساس شما کرایه را تعیین کنید. مجدداً آقایان زیر بار نرفتند گفتند که چیزی که شما می‌گویید، نیست. این را خود سازمان بنادر و دریانوردی که تخصصی است می‌داند واقعا این مبلغی که مسافران تردد می‌کنند حقیقی نیست و دستوری و اجباری است. الان برای مردم بومی فرق گذاشتند، شهروند و غیرشهروندش کردند. کجای ایران چنین چیزی وجود دارد؟ فقط در بندر شهید حقانی این اتفاق می‌افتد. الان با اصرار و پافشاری زیاد که هم از طرف مالکان بوده، کرایه ۱۵۰ هزار تومان شده است. این ۱۵۰ هزار تومان کرایه‌ای بوده که نزدیک به سه یا چهار سال پیش بسته شد و این‌ها زیر بار نرفتند. چیزی است که حاصل کار کارشناسی بود، متخصصان و کسانی که تخصص داشتند بر اساس تورم و دخل و خرج این رقم را تعیین کردند. همه هزینه شناور که ریالی نیست، ارزی هم هست.

بر اساس دلار آزاد هزینه می‌کنیم. این قیمت هر روز بالا می‌رود و



مبلغی که باید خرج این شناورها شود دوباره بی‌ارزش می‌شود! گفتند فعالیت شناورها را اقتصادی می‌کنیم، یارانه می‌دهیم... حرف‌هایی زده می‌شود ولی اگر این اتفاق نیفتد دوباره چالش و مشکلاتی برای مردم به وجود می‌آید.

از همه مهم‌تر، بحث ایمنی سفر است که خدایی نکرده اگر به خطر بیفتد، قابل جبران نیست. بحث امنیت ۲۰۰، ۳۰۰ نفر در میان است. بنابراین می‌طلبید که آقایان سیاسی از تجربیات متخصصان دریایی استفاده کنند و به آن‌ها باور داشته باشند. سازمان بنادر و دریانوردی در بحث مسافری یک ریال دنبال منفعت و مسائل مالی نیست. شاید بگویم سالانه میلیاردها تومان بابت مسئولیت اجتماعی هزینه می‌کند که هیچ برگشتی ندارد. بنابراین اگر آقایان بگویند که سازمان بنادر و دریانوردی خودش را به خاطر درآمد به آب‌وتش می‌زند این‌گونه نیست، فقط و فقط برای اینکه مشکلی برای مردم پیش نیاید، اگر هم به وجود بیاید همین آقایان باز می‌آیند به سازمان بنادر و دریانوردی می‌گویند شما چرا این کار را نکردید؟! بنابراین بیشتر از همه مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی دغدغه دارند که مردم سلامت در این مسیر دریایی تردد داشته باشند.

● وضعیت پرداخت تسهیلات برای خرید شناور چگونه است؟ در این بخش مشکلی وجود دارد؟

خیر، مشکلی ندارد. هرچه برای نوسازی و ساخت شناورها بخواهیم، سازمان بنادر و دریانوردی آن را انجام می‌دهد.

● دوره بازپرداخت تسهیلات مناسب است؟

در حال حاضر دوره بازپرداخت اقساط وام هشت ساله است که درخواست ۱۵ ساله شدن آن را داریم. برای این کار نیز فقط سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم‌گیر نیست؛ بانک مرکزی و جاهای دیگر هم باید نظر بدهند. تاکید می‌کنم آن خطراتی را که باید احساس کنند ارگان‌های دیگر احساس نمی‌کنند. در این بین دست سازمان بنادر و دریانوردی روی آتش است و خودش را به آب‌وتش می‌زند تا دوره بازپرداخت وام افزایش یابد.

● اصلی‌ترین تقاضای شما در این بخش افزایش دوره بازپرداخت تسهیلات است.

بله. در غیر این صورت تنها راه این است که مبلغ کرایه را بالا ببرند

دارد مباحث مربوط به گردشگری دریایی پیش‌بینی شده است. شناورهای موجود قابلیت گردشگری آن‌چنانی که مد نظر مردم باشد ندارند. فقط مخصوص مسافراست که تردد می‌کنند. تمایل داریم که این مسئله اتفاق بیفتد و حتما بحث مسافر نباشد و بحث گردشگری هم باشد که بتوانند تردد داشته باشند. حتی می‌توان برای ماهیگیری در جزایر لارک یا هنگام به‌عنوان گردشگری دریایی برنامه‌ریزی و از این فرصت استفاده کرد. البته باید زیرساخت‌های آن آماده شود که یکی از آن‌ها ساخت شناورهایی است که بتواند این مسیر و این مسیر دریایی را طی کند. این موضوع در برنامه ما قرار دارد.

● به مجوز خاصی برای این کار نیاز است؟

خیر، به مجوز نیاز نیست، مجوز گردشگری داریم.

که در شرایط کنونی برای مردم هم با این وضعیت اقتصادی، ممکن نیست. مردم توانایی آن را ندارند. از آن طرف هم می‌دانیم که با این افزایش قیمت هم کار ما انجام نمی‌شود. با توجه به این‌که دخل و خرج صاحبان شناور با هم نمی‌خواند همه آن‌ها فروشنده هستند و کسی خریدار نیست. این شناورها محکوم به این هستند که اینجا بمانند مانند شناورهای تجاری نیستند که بروند بندر دیگری کار کنند. بنابراین خواهش ما این است که مسئولان نگاه ویژه‌ای به خصوص برای سلامتی مردم داشته باشند.

● با توجه به این‌که پیک مسافر در یک دوره خاصی از سال است

آیا برنامه‌ای برای توسعه فعالیت‌های تعاونی دارید تا درآمدهایی به جز بحث تردد دریایی داشته باشید؟

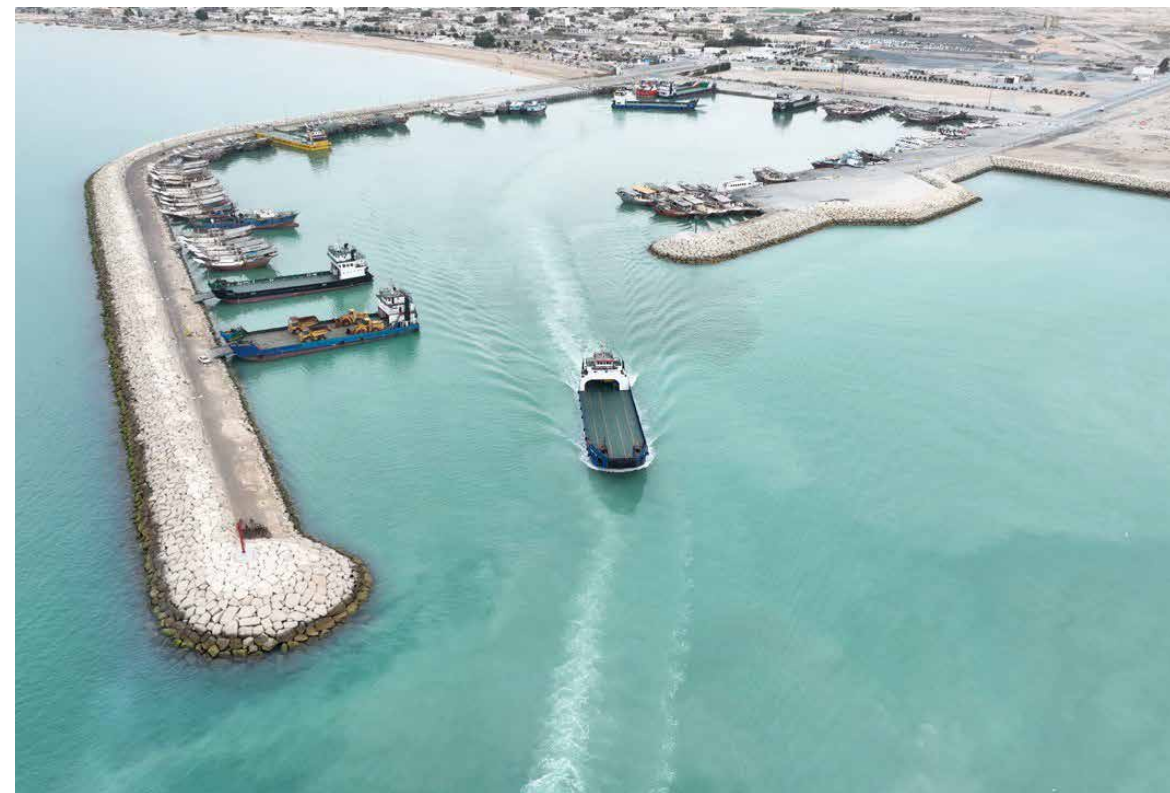
همین شناورهایی که در طرح سازمان بنادر و دریانوردی قرار

● آیا اقدامی برای واردات شناورهای مسافری یا کروزهایی که در رده‌های بالا قرار دارند، انجام دادید؟

مذاکراتی انجام شده ولی مسئولان با آوردن شناورهای بیرون از کشور مخالف هستند. می‌گویند که حتما باید تولید داخل باشد از یک نظر خوب است ولی دولت حمایت نمی‌کند.

● سازمان میراث فرهنگی با واردات شناورهای گردشگری مشکلی ندارد؟

اگر واردکننده از نظر مالی توانایی داشته باشد، هیچ مشکلی برای خرید خارجی ندارد، اما اگر بخواهند از وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی استفاده کنند، آن فقط برای ساخت داخل است.



بوموسی، مقصد توریسم دریایی گردشگران نوروزی

بنادر پیشران اقتصاد هستند

بنادر، سواحل و جزایر استان هرمزگان به دلیل داشتن جاذبه‌های منحصر به فرد طبیعی و مزایای کم نظیر تفریحی همواره مورد توجه توریسم بوده است. هر سال گردشگران دریایی فراوانی از اقصی نقاط کشور به خصوص در ایام تعطیلات نوروز راهی جنوب کشور می‌شوند تا زیبایی‌های چشم و دل نواز طبیعی بنادر و سواحل این خطه را از نزدیک ببینند.

امسال به دلیل تقویت و توسعه بیش از پیش زیرساخت‌ها به خصوص فراهم کردن زمینه ورود توریسم دریایی به جزیره بوموسی، پیش‌بینی‌ها حکایت از افزایش سیر آمار گردشگران به استان را دارد. چراکه بسیاری خواهان دیدن جزیره بوموسی هستند و برای بازدید از این بندر بکر لحظه شماری می‌کنند.

جزیره‌ای در ۷۵ کیلومتری بندر لنگه و در ۶۰ کیلومتری شمال شارجه امارات که تاکنون گردشگران دریایی آن چنانی به صورت جمعی و در قالب تور گردشگری دریایی به این منطقه سفر

نکرده‌اند.

علاوه بر این امسال در تدوین طرح تسهیل سفرهای دریایی ویژه نوروز ۱۴۰۳، تعیین محدوده و مسیرهای تردد شناورها با برگزاری نشست فنی تیم‌های عملیاتی و فعالان این عرصه همچنین بازرسی و بازدید به منظور اطمینان از ایمنی محدوده و شناورها و صدور مجوز فعالیت و گواهینامه فنی و ایمنی معتبر برای آن‌ها به طور ویژه مورد توجه مسئولان قرار گرفته است تا گردشگران دریایی در تعطیلات نوروز سال پیش رو با خاطری آسوده از مزایا و جذابیت‌های بنادر، سواحل و جزایر این استان بهره‌مند شوند.

در این باره **مرتضی سالاری سردری مدیر بنادر و دریانوردی لنگه و غرب هرمزگان** در گفت‌وگو با «بندر و دریا» راجع به برنامه‌ریزی و اقدامات انجام شده برای ورود گردشگران دریایی در تعطیلات نوروزی به این منطقه، می‌گوید: ابتدا باید این مورد را مطرح کنم که ما متولی اصلی گردشگری دریایی نیستیم اما در مسیر توسعه

این صنعت بی‌تردید کمک‌های لازم برای ایجاد زیرساخت‌ها و فراهم کردن امکانات در راستای رونق هر چه بیشتر این بخش و آنچه مورد نیاز باشد را انجام می‌دهیم. ایمن‌سازی اسکله‌ها به طوری که هم‌اکنون در بنادر لنگه و غرب استان هرمزگان سه فروند اسکله گردشگری در سایت‌های دریایی بنادر «لنگه، کنگ و مقام» ساخته شده است، نصب رمپ‌هایی با اعتبار ۳۰۰ میلیارد ریال که زمینه تسهیل ورود گردشگران را به این بندر فراهم می‌کند از جمله این اقدامات است.

به گفته وی، این اسکله‌ها در سایر بنادر چون بندر قشم و بندر شرق استان نیز انجام شده است و کمک شایانی به توسعه صنعت گردشگری دریایی در این بخش خواهد کرد. به غیر از این موضوع بحث سامان‌دهی قایق‌ها، هویت بخشی به آن‌ها و همچنین ایمن‌سازی شناورها که از محل وجوه اداره شده در قالب پرداخت تسهیلات به سرمایه‌گذاران برای ساخت شناورهای جدید مدرن به آن‌ها اعطا شده است را داریم.

سالاری با اشاره به ترغیب بخش خصوصی و ورود آن‌ها به این عرصه برای توسعه گردشگری دریایی در بنادر استان، اضافه کرد: ایجاد زیرساخت‌ها زمینه ورود سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی در بنادر استان است به طوری که امسال برای اولین بار در بندر بوموسی به عنوان منطقه‌ای بکر که از ظرفیت و پتانسیل‌های گردشگری دریایی بسیار زیادی برخوردار است، همه امکانات لازم ایجاد شده است. آن‌گونه که با ساخت اسکله مناسب در این منطقه، راه‌اندازی ترمینال مسافری مطلوب و همچنین ایجاد یک کریدور به طول ۴۰۰ متر از محله اسکله تا ترمینال زمینه تسهیل ورود گردشگران دریایی را فراهم کرده‌ایم.

وی اضافه کرد: علاوه بر این در بنادر چارک و آفتاب نیز اقدامات و نظارت‌های لازم برای ساخت ترمینال‌های گردشگری دریایی تلاش‌های درخور توجهی انجام شده است، به طوری که بهره‌برداران با ساخت ترمینال‌های مسافری شرایط ورود مسافران را به این بندر فراهم کنند. همچنین برای اولین بار ترمینال‌های مسافری با وسعتی قابل توجه در این بندر ساخته شده است.

به گفته سالاری بنادر پیشران حوزه اقتصاد هر کشوری محسوب می‌شود که از مزیت دریا برخوردار هستند و توسعه آن منجر به پیشرفت و توسعه سایر بخش‌ها چون حمل‌ونقل، تجارت، شیلات، بازرگانی و گردشگری دریایی خواهد شد.

وی افزود: در گذشته چنانچه گردشگری می‌خواست به جزیره بوموسی سفر کند، شناور آن چنانی وجود نداشت اما اکنون با تجهیز شناورها، قایق‌ها و ایجاد امکانات سرمایه‌گذاری و گرمایشی در ترمینال‌های مسافری که به مساحت ۵۰۰ مترمربع در این بندر ساخته شده امکانات لازم برای گردشگران دریایی فراهم شده است، البته این فاز نخست توسعه بندر بوموسی بوده و از آنجا که چنین بندری از ظرفیت و پتانسیل‌های زیادی برای توسعه هر چه بیشتر برخوردار است بی‌تردید نیاز به پیشرفت بیشتری دارد.

سالاری یادآور شد: هم‌زمان وزارت راه و شهرسازی نیز اقدامات خوبی با ایجاد مسیرهای متعدد برای توسعه هر چه بیشتر بوموسی به کار گرفته است. به طور مثال تاکنون فقط شناورهای مسافری از بندرعباس به بوموسی هفته‌ای دو بار تردد داشتند، اما مطالعات و اقداماتی در دستور کار قرار گرفته تا با توسعه مسیرها و ایجاد زیرساخت‌ها، مسافران دریایی بتوانند از مسیرهای متعدد چون بندر لنگه و قشم نیز ضمن بازدید از جزیره قشم به بندر بوموسی نیز سفر کنند.

وی افزود: توجه به توسعه بنادر در همه بخش‌ها همواره با جدیت مورد نظر سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. هم‌اکنون با ایجاد زیرساخت‌ها مناسب در بندر بوموسی و ساخت رستوران و بوم‌گردی برای اقامت گردشگران با مدیریت بخش خصوصی و نظارت اداره بنادر در این بندر انجام شده است. همچنین زمینه ورود سرمایه‌گذاران برای ساخت هتل و... در این منطقه ایجاد شده چرا که این بندر به عنوان جزیره آکوابیومی مورد توجه است و مربیان غواصی برای آموزش توریسم و همچنین انجام ورزش‌های آبی هم‌اکنون در آنجا مستقر شده‌اند.

مدیر بنادر و دریانوردی غرب هرمزگان آمار تخمینی ورود سالانه گردشگران دریایی به استان هرمزگان را تقریباً بیش از سه میلیون گردشگر اعلام کرد و افزود: گرچه شاید این آمار خیلی دقیق نباشد، اما در بنادر غرب استان آمار توریسم دریایی تقریباً ۶۰۰ هزار نفر بوده که از بندر لنگه، آفتاب، چارک، مقام و بوموسی دیدن می‌کنند.

به گفته وی تشویق و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی، بهره‌مندی از شناورهای مجهز و ایمن، ایجاد پایگاه‌ها نجات‌غریق و گشت‌های دریایی، اسکله‌های ویژه برای شناورها گردشگری، ایجاد و تجهیز سالن‌های انتظار از جمله اقدامات و امکاناتی است که برای توسعه بنادر و جذب گردشگران دریایی در این استان انجام شده است.



۴۶ شناور مسافری و لندینگ کرافت تامین شد؛ آمادگی کامل جزیره کیش برای پذیرش مسافران نوروزی

جزیره کیش تحت پوشش دو ارگان از جمله منطقه آزاد کیش و اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه است، بنابراین تمهیدات گسترده‌ای در این حوزه در نظر گرفته شده است. در همین راستا **مهدی امامدادی رئیس اداره بنادر و دریانوردی کیش** در گفت‌وگو با خبرنگار «بندر و دریا» با بیان اینکه در حوزه بندر کیش دو مجموعه هم‌راستا کنار یکدیگر در حال فعالیت هستند، گفت: این دو بخش شامل مجموعه بندر کیش است که بخش‌های دریایی را در برمی‌گیرد و دیگری مجموعه منطقه آزاد است که پذیرش مسافر و بندری را هدایت می‌کند.

وی با بیان این‌که در ایام نوروز ۱۴۰۳ و جابه‌جایی مسافران ۳۵ فروند شناور لندینگ کرافت برای جابه‌جایی خودروی مسافران اعلام آمادگی کرده‌اند گفت: زمان پیک سفرهای نوروزی برای انجام سفر دریایی از ۲۵ اسفند ۱۴۰۲ شروع و تا ۱۷ فروردین ماه سال ۱۴۰۳ ادامه خواهد داشت.

مدیر بندر کیش با اشاره به فعالیت شناورهای مسافری برای جابه‌جایی مسافران دریایی، افزود: در حال حاضر ۹ فروند شناور مسافربری با ظرفیت ۸۵۰ صندلی در حال فعالیت هستند و پیش‌بینی می‌شود دو فروند شناور مسافری دیگر با ظرفیت ۷۰ و ۱۲۰ نفر هم به مجموعه اضافه شود.

امامدادی در خصوص جابه‌جایی مسافران در مسیرهای داخلی بیان کرد: طبق برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، در مسیر بندر چارک به کیش و کیش به آفتاب در ایام نوروز به ظرفیت ناوگان اضافه می‌شود.

وی در پاسخ به این سؤال که آیا در مسیرهای خارجی هم امسال در ایام نوروز برنامه‌ای دارید یا خیر گفت: بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته مقرر شده بود که از جزیره کیش به دبی جابه‌جایی مسافر انجام شود و شناورهای مسافری هم در این بخش آماده شده بود، اما این برنامه فعلاً اجرایی نمی‌شود. در این رابطه به‌زودی



رئیس اداره بنادر و دریانوردی کیش گفت: هم‌زمان با نزدیک شدن به سفرهای نوروزی ۳۵ فروند شناور لندینگ کرافت و ۱۱ شناور مسافری برای جابه‌جایی مسافران در نوروز ۱۴۰۳ برای جزیره کیش در دستور کار قرار گرفته است.

به گزارش خبرنگار «بندر و دریا» هم‌زمان با نزدیک شدن به پایان سال و آغاز سفرهای نوروزی برنامه‌ریزی تمامی دستگاه‌ها برای تسهیل و تسریع در روند جابه‌جایی مسافران به‌ویژه در بخش دریایی در دستور کار قرار گرفته است. یکی از استان‌های که در این بین نقش بسیار موثری در حوزه سفرهای دریایی دارد، استان هرمزگان است. در این استان جزیره کیش که جزء توابع بندر لنگه است به‌عنوان یکی از مهم‌ترین جزایر تفریحی در جنوب کشور به شمار می‌رود.

این جزیره هرساله شاهد ورود گردشگران بسیار زیادی است و همواره به نوعی به عنوان قطب گردشگری دریایی به شمار می‌رود. در حال حاضر با توجه به تاکید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر انجام تمهیدات تمامی بخش‌های دریایی برای تسهیل در انجام سفرهای دریایی بنابراین تمامی دستگاه‌ها اقدام به برگزاری جلسات مستمر برای سفرهای نوروزی کرده‌اند.

تصمیم‌گیری خواهد شد، امیدواریم در سال آینده این سفرها را داشته باشیم.

رئیس اداره بنادر و دریانوردی کیش همچنین درباره این سؤال که پیش‌بینی می‌کنید چه تعداد مسافر امسال وارد بندر کیش شود، اضافه کرد: با توجه به تعطیلاتی که پشت سر گذاشتیم از جمله نیمه شعبان و دهه فجر، شاهد حجم زیادی از ورود مسافران به کیش بودیم. سال گذشته نیز پیک‌های ورودی ما ابتدای نوروز بود، بنابراین امسال هم پیش‌بینی می‌کنیم که تعداد مسافران ورودی به کیش افزایش زیادی پیدا کند.

امامدادی ادامه داد: با توجه به شرایط آب‌وهوایی جزیره کیش در ایام نوروز، پیش‌بینی افزایش مسافر شده و آمادگی کامل برای پذیرش مسافر مهیا شده است.

وی در خصوص بحث استانداردهای ایمنی در حوزه شناوری هم گفت: بر اساس وظایف ذاتی سازمان بنادر و دریانوردی بازرسی‌های مستمر، موردی و کنترل‌های ویژه‌ای در این بخش صورت می‌گیرد. ضمن این‌که تفاهم‌نامه‌هایی برای به‌کارگیری از ظرفیت سایر شناورها به‌عنوان همیار ناجی امضا شده است. یک فروند شناور به‌عنوان ایستگاه جست‌وجو و نجات دریایی در مسیر دریایی کیش به چارک و آفتاب برای پایش مسیر مستقر

خواهد شد. رئیس اداره بنادر و دریانوردی کیش یادآور شد: طی ۴۵ روز گذشته در سه نوبت بازرسان ما هم از مراکز استان و هم از جزیره کیش اقدام به بررسی شناورها از لحاظ استاندارد و ایمنی کردند. امامدادی با بیان این‌که نوسازی ناوگان شناوری فعلاً انجام نشده و ناوگان جدید به این بخش اضافه نشده است، گفت: با بازسازی و تعمیر قطعات و تعویض تجهیزات شناورها سرعت عملیات و مانور شناورها افزایش و زمان سفر با این شناورها کاهش یافته است.

وی تصریح کرد: در حوزه شناورهای تفریحی چهار فروند شناور تفریحی و چهار فروند شناور آکواریومی در حال خدمت‌رسانی به گردشگران دریایی هستند. برنامه‌ریزی‌های دقیقی در این بخش انجام شده و مطابق با جلساتی که با مسئولان منطقه آزاد کیش برگزار شد، توسعه گردشگری دریایی با حمایت کامل سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود.

به گزارش «بندر و دریا» مسافران برای دریافت نوبت خروج خودروها از جزیره کیش به سامانه نوبت‌دهی به آدرس www.ticket.kishports.com مراجعه کنند و برای اطلاع از برقراری سفر شناورها با شماره ۰۷۶۴۴۸۸ در ۲۴ ساعت شبانه‌روز تماس بگیرند.

محلی‌ها ستون اصلی توسعه گردشگری دریایی جزیره هرمز



به شناورها تحویل شود که انتظار داریم این مسئله رفع شود. حتی از فعالیت کشتی‌های کروز نیز حمایت می‌کنیم. مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان بر این نکته تاکید کرد که باید در بخش توسعه گردشگری و زیرساخت‌های موردنیاز آن سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان گردشگری، سازمان مناطق آزاد، هرکدام به سهم خودشان نقش ایفا کنند که این صنعت را رونق بدهند. یک مقداری حمایت بکنند قابل انجام است. متولی گردشگری میراث فرهنگی و گردشگری است، اما باید این نکته را مدنظر قرارداد که ماهیت گردشگری یک کار ترکیبی و جمعی است.

وی ادامه داد: در بحث گردشگری استان‌های ساحلی وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، کشور، سازمان مناطق آزاد، ایمیدرو، شیلات، شرکت ملی نفتکش، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ... هرکسی که در دریا کار می‌کند باید حتی به اندازه انتقال تجربه و آموزش نقش آفرینی کند. شاید یک جا کاپیتان داشته باشد به لحاظ آموزشی به ما کمک کند. یا این‌که در خصوص تجهیزات، کمک به فعالان حوزه گردشگری و ... ارگان‌های دخیل به متولی بخش گردشگری کمک کنند. محسنی یادآور شد: در حوزه اطلاع‌رسانی در اکثر نمایشگاه‌های بین‌المللی حاضر می‌شویم و تمام ظرفیت‌ها و فرصت‌ها را معرفی می‌کنیم.

است. بندر هرمز الان چه وضعیتی دارد؟ تاب‌آوری هرمز روزی شش هزار نفر است. اگر زیرساخت ایجاد کنیم بعد از این‌که فروردین ماه تمام شد باید چه کار کنیم؟ مثلاً فطر کارهای جام جهانی را انجام داد الان التماس می‌کند که تجهیزاتش را بخرند. باید خدمات سفر در ساعت بدهیم. پلتفرمی در این رابطه تهیه شده که مصوبه شورای تامین آن را هم گرفته‌ایم. بر این اساس تمام خدمات سفر چه کاپوتاژی و چه مسافری تحت بستر این پلتفرم قرار می‌گیرد. از این به بعد باید سفرها مطابق یک طرح درست و حسابی هدفمند شود که معتقدم بهترین اقدام است.

◀ ساماندهی ۱۴۰ بوم‌گردی در هرمزگان

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان با یادآوری این‌که سال گذشته ۱۲ اقامتگاه بوم‌گردی در هرمزگان داشتیم، گفت: تاکنون این تعداد به ۱۱۸ اقامتگاه افزایش یافته که تا قبل از عید پیش‌بینی می‌کنیم به ۱۴۰ اقامتگاه افزایش یابد.

وی با بیان این‌که جزیره هرمز به دلیل این‌که در اقامتگاه بوم‌گردی پیشرو است به عنوان پایلوت در نظر گرفته شده است، محسنی در پاسخ به این پرسش که در بحث گردشگری دریایی چه برنامه‌هایی دارید؟ گفت: برای فعالیت در بخش گردشگری دریایی تقاضاهای فراوانی داریم، اما مشکل این بخش سوخت یارانه‌ای است که باید

محلی به‌عنوان مهم‌ترین رکن یا یکی از ارکان زنجیره گردشگری محسوب می‌شوند. این‌ها را آماده کردیم که در حوزه پذیرش گردشگر و مسافر فعالیت کنند.

محسنی با یادآوری اجرای پروژه‌های مختلف زیربنایی و روبنایی در بنادر سیریک، جاسک، قشم و ... در راستای جذب گردشگر افزود: در جزیره قشم تقریباً ۱۰ پروژه در روستاهای ساحلی از جمله دسترسی ساحلی، خدمات برق، زیرساخت‌ها و ... را انجام دادیم.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان تاکید کرد: هر کاری هم انجام بدهیم چند سال طول می‌کشد تا محل جغرافیای گردشگری تغییر کند. الان مراکز گردشگری جزایر قشم، هرمز، لارک و هنگام هستند.

وی با بیان این‌که در حال حاضر با تلاش سازمان بنادر و دریانوردی میز ملی گردشگری دریایی ایران متعلق به هرمزگان است، گفت: کارگروه توسعه دریامحور که به استناد فرمایشات مقام معظم رهبری در استان هرمزگان مستقر شده است. محوریت این کارگروه سازمان بنادر و دریانوردی و آقای دکتر صفایی است.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان در ادامه با بیان این‌که چرا باید صف کاپوتاژ - در بندر لؤلؤ - هشت کیلومتر شود، افزود: دلیل بروز این اتفاق را باید در نقطه خدمات‌رسانی جست‌وجو کنیم. سیستمی که بتواند خدمات را بر اساس زمان مشخص و یک چارچوب بدهد در اختیار نداریم. وقتی چنین سیستمی نداریم و سیستم فعلی دچار نقص فنی می‌شود کارها به‌صورت دستی انجام خواهد شد. برای این کار باید یک نظام و پلتفرمی باشد تا بر اساس ظرفیت‌های ساعت کاپوتاژی عمل کند.

محسنی همچنین توضیح داد: مثلاً بر اساس تقاضای موجود باید در هر ساعت ۱۵۰ دستگاه خودرو را جابه‌جا کنیم، اما ما طی یک ساعت ۱۰ خودرو را جابه‌جا می‌کنیم و بیشتر از آن هم نمی‌توانیم. در یک خانه ۸۰ متری ۱۰۰ نفر جا نمی‌شود. یعنی باید ظرفیت‌ها را در نظر بگیریم. برای بندر هرمز هم همین‌طور



محمد محسنی مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان

با یادآوری این‌که سال گذشته خدمات دریایی، گردشگری به چهار میلیون و ۲۰۰ هزار نفر انجام شد، اظهار کرد: مجموع گردشگران اعم از دریایی، زمینی و هوایی، پارسال نزدیک به ۱۱ میلیون نفر بود. سال گذشته اولین سال بعد از کرونا بود که این میزان مسافر به استان هرمزگان سفر کردند.

وی با پیش‌بینی سفر ۱۳ میلیون نفر به هرمزگان در ایام نوروز ۱۴۰۳، افزود: امسال در حوزه ایجاد زیرساخت‌های گردشگری، توجه‌پذیری مراکز گردشگری را در دستور کار داشتیم. شاید سنوات گذشته، بر حسب ضرورت، دوستان دیگری سری کارها را انجام دادند که ما آن را تکمیل می‌کنیم، اگرچه آن‌ها روی یکی دو شهرستان متمرکز شدند اما ما در تمام مناطق استان تمام فرصت‌ها و ظرفیت‌های موجود را توزیع کردیم.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان هرمزگان به مثالی اشاره می‌کند و می‌گوید: مثلاً در سنوات گذشته اسکله گردشگری احداث شد. برای تکمیل این اقدام برنامه آموزش به جوامع محلی عملیاتی شد. در نظر بگیرید که جوامع محلی یک ضلع اصلی حوزه صنعت گردشگری هستند و تا جوامع محلی همراهی نکنند، قطعاً توریست نمی‌آید. قطعاً راهنما کارش را نمی‌تواند انجام بدهد، منافع محلی تامین نمی‌شود و معیشت مردم دچار مشکل می‌شود. لذا جوامع

آماده باش ۲۴ ساعته شناورهای ناجی

شناور ناجی یکی از زیرساخت‌های مهم و راهبردی در حوزه امداد و نجات دریایی به شمار می‌رود. پرسنل خدمت این شناورها دارای بیشترین عملیات امداد و نجات دریایی در کشور هستند و در بدترین شرایط آب و هوایی برای نجات جان انسان‌ها تلاش و از خودگذشتگی می‌کنند. برای آشنایی بیشتر درباره فعالیت‌های شناور ناجی به سراغ **بختیار ملازهی یکی از فرماندهان شناور ناجی بندر شهید حقانی** رفتیم که مشروح این گفت‌وگو در ادامه می‌آید؛



● ابتدا خودتان را معرفی کرده و بگویید چند سال در شناور ناجی دریایی مشغول به کار هستید؟

بختیار ملازهی اهل چابهار هستم و ۱۰ سال است که فرمانده شناور ناجی هستم.

● در استان هرمزگان چند شناور ناجی وجود دارد؟

در استان هرمزگان و شهر بندرعباس هشت شناور ناجی دریایی وجود دارد که در هفت ایستگاه حضور داشته و ۲۴ ساعته و در هر ساعتی آماده خدمات‌رسانی و به افراد خدمات پزشکی ارائه می‌کند.

● شیفت‌های کاری شناورهای ناجی در بندر عباس چگونه است؟

شیفت‌های ما ۱۵ روز استراحت و ۱۵ روز آماده باش ۲۴ ساعته است.

و در این شیفت‌ها اکثر سواحل جنوب کشور را پوشش می‌دهیم.

● برای ناجی شدن در شناورها چه اقداماتی باید صورت پذیرد؟

برای ناجی شدن فقط مدرک تحصیلی مهم نبوده و باید دوره و مدارک دریانوردی را دریافت کنند. این دوره‌ها در محمودآباد مازندران و نوشهر برگزار می‌شود.

● آیا تعداد شناورهای ناجی موجود، جوابگوی این حجم از شناور و مسافر است؟

این تعداد ناجی جوابگوی این حجم از شناور و لنج نیست و باید دولت و سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه ناجی‌ها کمک کند، چراکه ما در این شناورها پزشک یار و حتی بعضاً پرستار داریم که به افراد کمک می‌کنند.





مدیر بنادر و دریانوردی آبادان خبر داد

خط کشتیرانی آبادان-کویت راه اندازی شد

آبادان، بندر و جزیره‌ای محصور در سه رودخانه، یکی از جاذبه‌های گردشگری دریایی است که هر سال نوروز پذیرای تعداد زیادی از مسافران است. سواحل اروندرود، کارون و بهمن شیر در آبادان، ظرفیت بالایی است که با استفاده از آن، علاوه بر رونق گردشگر، توسعه پایدار بندر و اشتغال‌زایی را به همراه دارد.



کامبیز مالکی‌زاده، مدیر بنادر و دریانوردی آبادان راه‌اندازی خطوط جدید کشتیرانی مسافری، گردشگری و همچنین ایجاد جریزه گردشگری در وسط رودخانه بهمن شیر را برنامه‌های رشد و توسعه آبادان در راستای گردشگری و همچنین ارتقا زیرساخت‌های دریایی و بندری عنوان کرد که تا عید امسال بخشی از این برنامه‌ها اجرا و به مسافران نوروزی ارائه می‌شود، مشروح گفت‌وگو با مالکی‌زاده در ادامه می‌آید:

آبادان علاوه بر این‌که شهر بندری است در واقع جزیره‌ای با جاذبه‌های گردشگری است که در بین ۳ رودخانه اروند، کارون و بهمن شیر قرار گرفته است. با این وجود به خاطر یک سری مشکلات هنوز نتوانسته‌ایم از این ظرفیت بالای آبادان برای توسعه گردشگری و تفریحات آبی استفاده کنیم. مشکل اصلی مربوط به اروندرود است. اروندرود یک رودخانه مرزی است و هنوز خط تالوگ (خط مرزی رودخانه اروند بین ایران و عراق) به صورت قراردادی رسمی بین دو کشور تعیین نشده است. به همین دلیل و مسائل امنیتی، گردشگری در این رودخانه نداریم. رودخانه اروند مرزی است و محدودیت‌هایی در تردد به واسطه حل نشدن این مشکلات دارد، از این رو روند گردشگری در این رودخانه ایمن نیست. تقاضای ما از مسئولان در حوزه دیپلماسی این است که با دولت کنونی عراق باید تعیین خط تالوگ را حل کنیم. از طرف دیگری دهانه اروند و اروندرود از سال ۱۳۵۹ تا الان از خط تالوگ لایروبی نشده است. البته ایران تا



● **با توجه به این‌که هر سال نوروز مسافران زیادی برای گردش و تفریح دریایی به آبادان مسافرت می‌کنند، آیا در نوروز ۱۴۰۳ تجهیزات دریایی و بندری جدیدی در این بندر در راستای توسعه زیرساخت‌ها راه‌اندازی می‌شود؟**

پای اسکله‌ها در محدوده آب‌های سرزمینی را لایروبی کرده است. اما طرف عراق لایروبی اروند را انجام نداده که همین موضوع هم مخاطرات رودخانه را افزایش داده است. به خاطر محدودیت تردد در اروند گردشگری آبی در اروندرود فعال نشده است.

● یعنی در حال حاضر گردشگری در این رودخانه نداریم؟

تنها سفرهای آبی در این رودخانه مربوط به بازدید راهیان نور است. هر سال تعداد زیادی از مسافران در قالب برنامه راهیان نور به آبادان می‌آیند در محدوده منطقه عملیاتی والفجر ۸ تردد می‌کنند. البته تعداد زیادی گردشگر هر سال در کاروان‌های راهیان نور در اروندرود تردد می‌کند. سال گذشته بندر آبادان بعد از بندر شهید رجایی رتبه دوم گردشگری دریایی را داشت.

باتوجه به این‌که بخش زیادی از مسافران نوروزی در قالب گروه‌های راهیان نور به آبادان سفر می‌کنند، تلاش ما این است که هر سال خدمات به این گردشگران را افزایش دهیم. پیش‌بینی می‌کنیم امسال با توجه به هم‌زمان بودن عید نوروز و ماه رمضان، مسافران راهیان نور نسبت به سال‌های قبل کاهش یابد.

● چه تعداد شناور مسافری در آبادان فعالیت می‌کند؟

در آبادان تعداد زیادی لنج باری و صیادی داریم، اما کاربرد آن‌ها مسافری نیست و برای جابه‌جایی مسافر ممنوعیت دارند. در ایام عید که مسافر زیاد است و تقاضای سفر دریایی بالا می‌رود برخی صاحبان لنج می‌خواهند از لنج باری به عنوان لنج مسافری استفاده کنند. با توجه به این‌که لنج باری شرایط ایمنی برای جابه‌جایی مسافر ندارد برای آن‌ها محدودیت ایجاد می‌کنیم و لنج‌های باری اجازه جابه‌جایی مسافر را ندارند. تنها شناور مسافری فعال در استان هرمزگان شناور والفجر ۸ است که از خرمشهر به کویت نیز مسافر جابه‌جا می‌کند.

● وضعیت تردد دریایی در کارون و بهمن شیر چگونه است؟ در این دو رودخانه گردشگری و سفر تفریحی داریم؟

گردشگری فقط محدود به تفریح نیست و مسافران به دلایل مختلفی از سفر دریایی استفاده می‌کنند. در کارون در حال حاضر از باب جابه‌جایی مسافر بندر خرمشهر فعال است. در بندر آبادان دو پروژه را دنبال می‌کنیم؛ یکی از این پروژه‌ها راه‌اندازی خط تفریحی اروند-کارون است که با حضور بخش خصوصی و شناور این بخش مسیر اروندرود تا داخل کارون طی می‌شود. این گردش حدود دو

ساعت زمان می‌برد و مسافران می‌توانند در ایام نوروز از آن استفاده کنند. همچنین راه‌اندازی خط کشتیرانی آبادان - کویت را دنبال می‌کنیم. این خط قرار است توسط یک شرکت کویتی به زودی فعال شود. تلاش می‌کنیم خط کشتیرانی تا نوروز ۱۴۰۳ راه‌اندازی شود. برنامه دیگر ما رونق گردشگری در بهمن شیر است. ظرفیت بهمن شیر برای جذب گردشگری بالا و این رودخانه در دو طرف متعلق به ایران است. سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کرده در چهار نقطه بهمن شیر به عنوان منطقه گردشگری، اسکله ایجاد شود تا از ظرفیت آن در تفریحات آبی از جمله جت اسکی، گردشگری با قایق و ... مانند آنچه در قشم و کیش داریم استفاده شود. در حال اخذ مجوز برای ساخت این چهار اسکله هستیم. برآورد ما این است برای ساخت این اسکله‌ها بیش از ۶۰ میلیارد تومان نقدینگی نیاز است.

در بهمن شیر برنامه دیگر ما ایجاد «جزیره شادی» در این رودخانه است. این جزیره که پوشیده از درختان نخل است برای جذب توریست و گردشگر مناظر بکری دارد، اما تاکنون از این منطقه در جزیره در وسط رودخانه بهمن شیر نتوانسته‌ایم بهره ببریم.

● برای رونق بندر آبادان و استفاده از ظرفیت‌های آبی و گردشگری این بندر چه برنامه‌ای دارید؟

آبادان یک جزیره است و ظرفیت بالایی برای رونق گردشگری دارد. سازمان بنادر و دریانوردی متولی امر گردشگری نیست. اداره کل بندر آبادان متولی ایجاد زیرساخت‌ها هستیم. متولی بخش فرهنگی و گردشگری باید از ما مطالبه کنند که در این نقطه تأسیسات بندری و گردشگری نیاز داریم تا این زیرساخت‌ها را آماده کنیم. اما برخی دستگاه‌ها مانند شهرداری که متولی بهره‌برداری و استفاده از اسکله‌ها هستند تمایلی به راه‌اندازی آن‌ها نشان نمی‌دهند. در کارون چند اسکله داریم که شهرداری‌ها باید تحویل بگیرند و بهره‌برداری کنند اما کسی قبول مسئولیت نمی‌کند و اسکله را از بندر و دریانوردی تحویل نمی‌گیرد. اگر اسکله بدون استفاده بماند آن وقت مستهلک شده و از بین می‌رود. انتظار این است گردشگری از دستگاه‌های مربوط مطالبه شود. در همه جای دنیا شهرهای مجاور آب و جزایر جزء شهرهای مورد استقبال برای گردشگری است. سه رودخانه در آبادان داریم اما مردم آبادان از آن بهره‌ای نمی‌برند در حالی‌که قایق‌رانی و جابه‌جایی مسافر و همچنین ایجاد مراکز تفریحی در مجاورت رودخانه‌ها می‌تواند اشتغال‌زایی بالایی برای مردم این منطقه فراهم کند.



مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر خبر داد

راه‌اندازی خط مسافری خرمشهر-بصره



بندر خرمشهر با مساحت ۲۴۰ هکتار و ۲۱ پست اسکله در جنوب غرب استان خوزستان و در شمال رودخانه اروند واقع شده است. رودخانه اروند در خرمشهر پذیرای شناورهای کانتینری، فله، کالاهای عمومی، نفتی و شناورهای مسافری است. رودخانه کارون و گردشگری دریایی یکی از ظرفیت‌ها و جاذبه‌های توریستی خرمشهر است که هرساله گردشگران و مسافران نوروزی زیادی را به این منطقه جذب می‌کند. **علی عسکری، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر** با اشاره به این‌که سال گذشته ۴۷ هزار مسافر از گردشگری داخلی بندر استفاده کرده‌اند، برنامه‌های ارتقای زیرساخت‌ها و ایمنی مسافری برای نوروز امسال را تشریح کرد که مشروح آن در ادامه می‌آید؛

این بندر پاسخ می‌دهد؟

در حال حاضر اسکله مسافری در بندر خرمشهر داریم که هم سفرهای داخلی و هم سفرهای بین‌المللی از این اسکله انجام می‌شود. مسیر دریایی خرمشهر - کویت برقرار است و در تلاش هستیم مسیر خرمشهر به عراق (بصره) توسط بخش خصوصی در آینده‌ای نزدیک راه‌اندازی شود. اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر در راستای توسعه گردشگری و شکوفایی اقتصادی منطقه، هشت پست اسکله تفریحی و گردشگری دریایی در خرمشهر و در داخل کارون احداث کرد که سال گذشته با استقبال گسترده گردشگران روبه‌رو و موجب ایجاد اشتغال و نشاط در سطح منطقه شد. ارزش روز هشت اسکله ۷۰ میلیارد تومان است. این اقدام در راستای مسئولیت‌های اجتماعی ما است. این هشت پست اسکله با هزینه سازمان بندار و دریانوردی در چهار نقطه ایجاد شده است تا زیرساخت‌های تفریحی نیز در سطح شهر آماده باشد. ایرادی که وجود دارد این است که شهرداری به‌عنوان متولی مدیریت شهری، هنوز اسکله‌ها را از ما تحویل نگرفته است. این در حالی است که وزارت کشور تاکید کرده اسکله‌ها تحویل شهرداری شود تا این بخش متولی بخش تفریحی و گردشگری در بندر خرمشهر باشد.



● **با توجه به استقبال زیاد مسافران نوروزی از شهرها و بندر جنوبی، امسال چه برنامه‌هایی برای ارائه خدمات به مسافران نوروزی در خرمشهر در نظر گرفته‌اید؟**

در ابتدا باید به این نکته اشاره کنم که اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، متولی مسافرت‌های نوروزی و گردشگری دریایی نیست، اما وظیفه داریم زیرساخت‌های تخلیه، بارگیری و سفرهای داخلی و بین‌المللی را فراهم کنیم. قرار گرفتن رودخانه در مرکز شهر خرمشهر یک ویژگی منحصر به فرد است که باعث می‌شود هر سال به‌خصوص در ایام نوروز مسافران زیادی تعطیلات خود را در این بندر بگذرانند. بر همین اساس اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر نسبت به رونق این ظرفیت در خرمشهر تمام امکانات خود را بسیج کرده است تا سفری ایمن همراه با آرامش برای مسافران نوروزی رقم بخورد.

● **چه مسیرهای مسافری داخلی یا بین‌المللی در بندر خرمشهر فعال است؟ تعداد اسکله‌های موجود، به تقاضای گردشگری در**

اسکله‌ها را سال گذشته خودمان مدیریت کردیم و گشت‌های دریایی در نوروز سال گذشته برقرار بود.

● در خرمشهر چه تعداد شناور مسافری فعالیت می‌کنند؟

در بندر خرمشهر یک کشتی مسافربری وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی فعالیت می‌کند که ۲۲۰ مسافر گنجایش دارد. این کشتی دو روز در هفته در مسیر رفت و دو روز هم در مسیر برگشت بین خرمشهر و کویت تردد دارد. مابقی روزها این شناور مسافری برای گشت‌های دریایی در اختیار ارگان‌های مختلف است و اجاره داده می‌شود.

● برای سفرهای تفریحی داخلی چه مسیرهایی فعال است؟

کشتی‌های مسافری مسیر کارون تا سمت راست و چپ اروند را طی می‌کنند، اما به دلیل ایجاد پل نمی‌توانند در داخل کارون تردد کنند. در داخل کارون قایق‌های تفریحی و لنج‌ها در ایام نوروز فعال هستند.

زیرساخت‌ها در بندر خرمشهر برای نوروز و انجام گردشگری و تفریح آماده است. بحث ایمنی سفر و تامین جلیقه نجات و شناورهای گشت‌زنی را داریم تا هنگام حادثه کمک کنند. یک‌کس و قایق‌ها در ایام نوروز آماده‌باش هستند تا از حوادث و اتفاقات جلوگیری شود و مدیریت ایمنی را انجام می‌دهیم. شهرداری‌ها و فرمانداری‌ها متولی گردشگری در بندر هستند تا سفرها را مدیریت کنند و خدمات ارائه دهند. ماه گذشته همه دستگاه‌های متولی در مدیریت ایمنی را دعوت کردیم و مروری بر انجام موضوعات کاری به‌ویژه برای نوروز مطرح شد. محدوده‌های گردشگری مشخص شد و مطالبات را گفتیم تا آمادگی را برای سفری بانشاط و ایمن در نوروز امسال را افزایش دهیم. تمام بسترها را آماده می‌کنیم تا مردم در نوروز ۱۴۰۳ از آن استفاده کنند.

● به راه‌اندازی خط جدید بین‌المللی در خرمشهر اشاره کردید، این خط تا نوروز امسال فعال می‌شود؟

بله، ایران و عراق برای راه‌اندازی خط دریایی خرمشهر - بصره توافق کرده‌اند. رایزنی‌ها انجام شده و بخش خصوصی شناوری را آماده کرده است. این شناور به‌زودی وارد منطقه می‌شود. فقط پرچم باید ثبت کشور شود که مقدمات آن در سازمان بندر و دریانوردی در حال انجام است. طی دو ماه گذشته جلساتی با عراقی‌ها داشتیم و تاکید دو طرف بر سفرهای دریایی بین

خرمشهر و بصره بود.

پیش‌بینی ما این است که تقاضا برای این خط زیاد باشد، عراقی‌ها دائم در آبادان و خرمشهر به‌ویژه برای موضوعات درمانی و خرید تردد زیادی دارند بنابراین راه‌اندازی این خط مورد درخواست دو کشور است.

● هزینه بلیت سفری بین خرمشهر و کویت چقدر است؟

قیمت بلیت متفاوت است. بلیت‌ها به درجه یک و دو و رفت و برگشت تقسیم می‌شود. قیمت بلیت سفر یک مسیر از خرمشهر تا کویت بین سه میلیون و ۶۰۰ هزار تومان تا چهار میلیون و مسیر رفت و برگشت به‌طور متوسط هفت تا هشت میلیون تومان است.

● در صورت افزایش تقاضای سفر، در ایام نوروز آمادگی بندر برای پاسخ به این تقاضا چگونه است؟

آمادگی کامل برای سفرهای دریایی نوروزی را داریم، زیرساخت‌ها آماده است. در بندر خرمشهر ترمینال مسافری دریایی مجهز داریم که در سطح خاورمیانه کم‌نظیر است. ظرفیت ترمینال دو هزار نفر در روز است، اگر شناور و مسافر باشد هیچ مشکلی نداریم. مسافر دائم کم‌زیاد می‌شود. البته در نوروز، پیش‌بینی ما این است که تعداد مسافران از سال گذشته کمتر نخواهد بود.

منتقل کردیم، حدود ۳۵۲ مترپل، موج‌شکن، حوضچه آرامش ایجاد کردیم. در واقع اقدامات زیرساختی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده و تا یک ماه آینده فاز یک را افتتاح خواهیم کرد.

یونسی با اشاره به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، بیان کرد: قرار است فاز دو با سرمایه‌گذار توسعه پیدا کند. از این رو زمینی به مساحت ۲۰ هکتار در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد که از آن برای توسعه گردشگری دریایی و احداث اسکله تفریحی، هتل، مارینا، رستوران، سازه‌های آبی و خشکی استفاده می‌کند.

وی اظهار کرد: با توجه به کاهش تراز آب دریاچه خزر، حوضچه قدیم چمخاله کاملاً خشک شده و قایق‌ها نمی‌توانند آنجا بروند اما اکنون شناورهای تفریحی و گردشگری می‌توانند در حوضچه‌ای که به تازگی ایجاد شده حضور پیدا کنند. این حوضچه قابلیت پهلوگیری دو شناور به صورت هم‌زمان را دارد و قایق‌های زیادی هم می‌توانند به آنجا بیایند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان اظهار کرد: در فاز اول اسکله سیاری که داشتیم و در حوضچه قدیمی استفاده نمی‌شد را به حوضچه جدید آوردیم و مردم می‌توانند استفاده کنند. با افتتاح فاز یک مردم می‌توانند از همان امکاناتی که در بندر انزلی وجود دارد، استفاده کنند و این بزرگ‌ترین حسن است.

یونسی با بیان این‌که در سال‌های گذشته گردشگری دریایی در استان گیلان روند رو به رشدی داشته است، گفت: تالاب انزلی به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین جاذبه‌های گردشگری دریایی کشور هر سال میزبان بخش عمده‌ای از گردشگران دریایی استان گیلان است. در نوروز ۱۴۰۲ نیز تردد بیش از ۶۶ هزار گردشگر در آبراه‌های تالاب انزلی ثبت شده و امیدواریم با اقدامات انجام شده برای نوروز ۱۴۰۳، گردشگران بیشتری در این منطقه حضور پیدا کنند.

وی افزود: هر کسی که به استان گیلان می‌آید، دغدغه بازدید از تالاب انزلی را دارد و این ظرفیت گردشگری بالا باعث شده تا حساسیت نسبت به تالاب انزلی بالا باشد و احیای آن در دستورکار قرار گیرد. به همین دلیل احیای تالاب انزلی برای سازمان بنادر و دریانوردی از اهمیت بالایی برخوردار است. ما تمام تلاش خود را به کار خواهیم گرفت تا تالاب انزلی به شرایط مطلوبی برسد و بتوانیم از مزیت‌های گردشگری دریایی و تفریحی این تالاب برای مردم ایران استفاده کنیم.

طرح ۶۴ هزار مترمربع از قسمت‌های کناره بلوار ساحلی که به‌طور کامل خشک و بیرون از آب بود را نیز لایروبی کردیم. این اقدام، این محدوده را تا چند سال آینده از لایروبی مجدد بی‌نیاز می‌کند، اما در کنار آن باید آب‌خیزداری انجام شده و حقایبه تالاب پرداخت شود. در غیر این صورت با ورود رسوبات تالابی، فاضلاب‌ها و پساب‌های خانگی پس از شش ماه تا یک سال محل لایروبی شده به وضعیت سابق برمی‌گردد.

یونسی یادآور شد: کار دیگری که انجام دادیم این بود که یک سری جلیقه نجات خریدیم و قرار است به‌زودی بین تعاونی قایق‌داران پخش کنیم، زیرا جلیقه‌های فعلی قدیمی شده و قابلیت‌های خود را از دست داده‌اند. از این رو ما احساس نیاز کرده و این جلیقه‌ها را نوسازی کردیم.

وی در پاسخ به این‌که در خصوص شناورها چه اقداماتی صورت گرفته، گفت: یک سری شناور بودند که کارهای غیرایمن انجام می‌دادند. شناورهایی هستند که می‌توانند در جا تا ۵۰ نفر را هم از اسکله به لنگرگاه ببرند، اما برخی از این شناورها ایمنی را رعایت نمی‌کردند که موضوع را پیگیری کرده و الان این شناورها هم ایمنی را رعایت می‌کنند. با وجود این، شناوری به مجموعه تجهیزات اضافه نشده است، البته در فازهای بعدی اضافه کردن شناور را در دستور کار داریم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این‌که در بندر چمخاله، به‌زودی فاز یک افتتاح می‌شود، گفت: بندر چمخاله یک بندر گردشگری و تفریحی است. که فاز یک آن توسط سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان بخش دولتی انجام شده است. برای فاز دو که شامل ساخت اسکله و هتل و مجتمع گردشگری می‌شود، فراخوان دادیم که سرمایه‌گذار بخش خصوصی را جذب کنیم و با زمینی که در اختیارشان قرار می‌دهیم، توسعه فاز دو را انجام دهند.

وی خاطرنشان کرد: در توسعه طرح گردشگری دریایی چمخاله، خرید شناور هم مطرح است، بدین ترتیب سرمایه‌گذاری که در فاز دو می‌آید، باید شناورهایی را خریداری کرده و گردشگری دریایی را توسعه دهد. اکنون در آستانه فراخوان به بخش خصوصی برای آغاز عملیات اجرایی فاز دو هستیم تا مارینا، جت‌اسکی و موارد تفریحی را به اینجا بیاورند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با بیان این‌که در فاز اول بندر چمخاله بحث بهره‌برداری مطرح نیست، تاکید کرد: یک اسکله در حوضچه قدیم داشتیم که آن را به حوضچه جدید



لایروبی بندر چمخاله و انزلی برای نوروز ۱۴۰۳

خزر، حاشیه بلوار انزلی کامل پر شده بود که توانستیم سال گذشته و امسال، عملیات لایروبی را انجام دهیم. بخش‌هایی از تالاب هست که قایق موتوری نمی‌تواند به آن جا برود و باید با پارو رفت. تا جایی که در توان ما بوده آن بخش را لایروبی کردیم و اکنون مسیر باز شده است. لذا لایروبی حاشیه بلوار بندر انزلی و تالاب انزلی از بزرگ‌ترین اقدامات انجام شده بنادر و دریانوردی استان گیلان بوده است.

حسین یونسی درباره مزیت لایروبی انجام شده توضیح داد: با لایروبی انجام شده، در چمخاله بیش از چهار متر عمق ایجاد شده است، در انزلی هم کار بزرگی انجام دادیم، زیرا حاشیه بلوار خشک شده بود و مردم در تالاب قدم می‌زدند. اکنون با لایروبی، بین ۲/۳ تا سه متر عمیق ایجاد کردیم در فضایی به مساحت یک کیلومتر که عرض حدود ۱۰۰ متر دارد. داخل تالاب هم در بخش‌هایی حدود ۷۰ سانتیمتر آب بود اما در راستای توسعه گردشگری دریایی، عمق تالاب را به سه متر رساندیم که قایقران‌ها تا حدود دو سال بتوانند فعالیت کنند.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان اضافه کرد: در این



حسین یونسی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان با

اشاره به اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی برای نوروز ۱۴۰۳ بیان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی در سفرهای نوروزی و گردشگری دریایی تاکید زیادی بر بحث ایمنی دارد. در همین راستا بزرگ‌ترین کاری که انجام دادیم، بحث لایروبی قسمت‌هایی از تالاب انزلی است که گردشگرها با قایق آنجا دور می‌زدند.» وی توضیح داد: در ماه‌های گذشته به دلیل کاهش تراز دریای

خدمات رسانی ۱۵۰۰ قایق تفریحی به مردم دربندر نوشهر



سعید کیاکجوری، مدیرکل بنادرو دریانوردی استان مازندران با

اشاره به اقدامات سازمان بنادرو دریانوردی برای طرح نوروزی بیان کرد؛ با توجه به این که در دریای خزر، شناورهای استاندارد مسافری وجود ندارد و بیشتر شناورها در حد قایق است، از جمله برنامه‌هایی که برای نوروز ۱۴۰۳ داریم این است که از شناورهای استاندارد بازدید کرده و سلامت و ایمنی آن‌ها را کنترل کنیم. در همین راستا چند جلسه با مقام‌های ذی‌ربط از جمله دریابانی، شیلات و تعاونی‌های قایقرانی برای هماهنگی بیشتر برگزار کردیم.

وی ادامه داد: آنچه در وهله اول برای ما اهمیت دارد این است که بتوانیم حداکثر بهره‌برداری و همکاری را با همیاران ناجی داشته



باشیم و تمام تلاش ما این است که این همکاری را توسعه دهیم و تا جایی که ممکن است ناجیان را به لوازم ایمنی تجهیز کنیم تا در صورت بروز حادثه، بتوانیم از آن‌ها استفاده کنیم. در حین نوروز هم بازدیدهای مداومی از ایستگاه‌های مسافری خواهد شد و تذکرات مرتبط با ایمنی دریایی به بهره‌برداران لازم را خواهند داد.

مدیرکل بنادرو دریانوردی استان مازندران درباره شرایط گردشگری دریایی بندر نوشهر بیان کرد: گردشگری در بندر نوشهر بیشتر به صورت قایق‌های کوچک تفریحی و جت‌اسکی است. قایق‌ها در دریای خزر با ظرفیت حدود پنج نفر گشت دریایی می‌زنند، جت‌اسکی هم در اختیار علاقه‌مندان قرار می‌گیرد. همچنین همه شناورها گواهینامه و بیمه‌نامه دارند و یکی از مواردی که باید کنترل شود همین است، البته اینکه این بیمه‌ها چقدر کارا خواهند بود، جای بحث دارد.

کیاکجوری با بیان این که هدف بنادرو دریانوردی این است که سفرهای استاندارد دریایی را در دریای خزر افزایش دهیم و برای این موضوع تلاش می‌کنیم، گفت: شناورها ممکن است برای سفرهای دریایی خیلی ایمن نباشند. اما هدف و ایده‌آل ما این است که شناورهای کاملا استاندارد با تجهیزات ایمنی و تعداد مسافر نسبتا مناسب داشته باشیم که حتی سفرهای طولانی‌تری را هم داشته باشند. البته ما در بندر نوشهر فعالیت مسافری نداریم، این خدمات مربوط به ایستگاه‌های خارج از بنادر است که در طول ساحل دریای خزر قرار دارند.

وی با اشاره به نقش بخش خصوصی در توسعه گردشگری بیان کرد: این موضوع به مشارکت بخش خصوصی نیاز دارد و ما در این راستا اقداماتی را هم انجام دادیم. برای مثال بخشی از اراضی بندر فریدون‌کنار را در اختیار بخش خصوصی قرار دادیم که در حال طی کردن مراحل نهایی است. همچنین علاوه بر زمینی که در اختیار متقاضی قرار می‌دهیم، هدفمان این است که فعالیت‌های مرتبط با دریا از جمله بازی‌های دریایی ترتیب دهیم.

مدیرکل بنادرو دریانوردی استان مازندران ادامه داد: فراهم کردن شناورهای استاندارد و ایجاد مارینا برای نگهداری شناورهای متعلق به اشخاص حقیقی هم از برنامه‌های ما به حساب می‌آید، بدین ترتیب که شناورها نگهداری و سرویس شود و هر زمان که شخص بخواهد بتواند شناورهایش را در اختیار گیرد. به علاوه اگر قرار باشد یک سری فعالیت جانبی از جمله هتلینگ و پذیرش مهمان هم در این مناطق انجام شود، حتما برای بخش خصوصی صرفه و توجیه اقتصادی داشته باشد.

کرایه ۵۰۰ هزار تومانی جت اسکی برای ۱۵ دقیقه



علی اصغر صادقی، رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر نوشهر

نیز درباره تجهیزات دریایی بندر نوشهر بیان کرد: در محدوده بندر نوشهر، هفت اسکله و ۹۵ ایستگاه تفریحات دریایی وجود دارد، همچنین هزار و ۵۰۰ قایق تفریحی ثبت شده موجود است. از این میزان حدود ۷۰۰ قایق در عید نوروز فعالیت می‌کنند.

وی درباره مبلغ کرایه شناورهای گردشگری برای نوروز ۱۴۰۳ توضیح داد: طبق نرخ‌های وزارت گردشگری داده، برای مدت ۱۵ دقیقه هر جت‌اسکی مبلغ ۵۰۰ هزار تومان دریافت می‌کند، قایق موتوری معمولی ۲۶۳ هزار تومان و قایق موتوری فرمانی ۲۸۵ هزار تومان دریافت می‌کند، هر کدام از این قایق‌ها نیز تا شش نفر ظرفیت دارد. رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی با اشاره به آماری از مسافران جابه‌جا شده در بندر نوشهر اظهار کرد: نوروز ۱۴۰۲ در بندر نوشهر حدود ۲۷۴ هزار گردشگر دریایی داشتیم که نسبت به سال ۱۴۰۰ با ۲۱۱ هزار مسافر، رشد داشته است. تعداد شناورهایی که ۲۷۴ هزار گردشگر را جابه‌جا کرد، بیش از ۵۳ هزار شناور تفریحی بود. همچنین در این مدت قایق، جت‌اسکی و شناورهای تفریحی بالای ۱۲ نفر در این محدوده فعال بودند.

صادقی خاطرنشان کرد: در نوروز ۱۴۰۲، از لحاظ تعداد شناور در سطح گردشگری دریایی، رتبه اول را داشتیم، همچنین از نظر رتبه گردشگری بعد از قشم، رتبه دوم را داشتیم. با توجه به رفع محدودیت‌های کرونا در دو سال گذشته، نوروز ۱۴۰۳ احتمالاً تعداد گردشگری بیشتری خواهیم داشت. از طرف دیگر سال گذشته به دلیل این که بسیاری از روزهای سال، آب‌وهوای دریا خراب بود،

شناورها فعالیت نداشتند. اما با توجه به شرایط فعلی آب‌وهوا و انتظار از این که آب‌وهوا مناسب باشد، تعداد گردشگر دریایی بیشتری را خواهیم داشت.

وی با اشاره به موضوع بیمه شناورهای بندر نوشهر گفت: هر قایق و شناوری که بخواهد فعالیت کند، باید مجوز تردد بگیرد و مجوز تردد هم مشروط به داشتن بیمه است. در غیر این صورت موسسه رده‌بندی که شناورها را بررسی می‌کند، گواهینامه ایمنی صادر نمی‌کند، شناورها هم حتما باید گواهینامه ایمنی داشته باشند که بتوانند از دریابانی مجوز تردد بگیرند، از این رو صدور بیمه‌نامه برای شناورها ضرورت دارد. رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی با بیان اینکه طرح نوروزی معمولا از بیست و پنجم اسفند ماه تا بیستم فروردین ماه است، گفت: قبل از آغاز طرح نوروزی، یک سری مانورهای جست‌وجو و نجات داریم. از این رو احتمالا در هفته دوم اسفند، آمادگی تیم‌های جست‌وجو و نجات بررسی می‌شود. در عین حال یک سری همیاران ناجی در سطح استان شناسایی کردیم تا اگر نیاز به استفاده از آن‌ها بود، برای امداد رسانی اعزام شوند. همچنین نشست‌های هم‌اندیشی با دستگاه‌های اجرایی و دریابانی برای برگزاری بهتر طرح داریم.

صادقی خاطرنشان کرد: شماره تماس امداد و نجات دریایی بندر نوشهر، ۱۵۵۰ است، بدون پیش‌شماره با هر خط تلفن. مرکز هماهنگی و جست‌وجو و نجات دریایی بندر نوشهر، از محدوده تله‌کابین رامسر تا فرح‌آباد ساری است که بلافاصله پاسخگو خواهد بود و در سریع‌ترین زمان ممکن، همیار یا تیم امداد و نجات را اعزام می‌کند. همچنین یکی دیگر از اقدامات ما این است که پیام‌های هوشناسی دریایی را به مدیران ایستگاه‌های دریایی به صورت پیامکی می‌فرستیم تا آن‌ها از وضعیت جوی با خبر شوند و اگر دریا خراب باشد، فعالیت نکنند. موزه تجهیزات دریایی ما هم در بندر نوشهر، روزانه پذیرای مسافران است و از سوم تا دوازدهم فروردین ماه فعالیت دارد.





مزیت مطلق ایران در توریسم دریایی

پیش بینی سفر ۲۰۰ هزار گردشگر به استان گلستان

ظرفیت‌های فراوان کشور در برخورداری از مزایای دریا، بندار و سواحل وسیع می‌طلبد تا از قابلیت و جذابیت‌های این موهبت الهی در بخش‌های متعدد نهایت استفاده لازم را به عمل آورد. در این میان گذر از بحث توسعه ترانزیت دریایی و کسب ارزآوری از طریق حمل و نقل تجاری، توجه به رونق صنعت گردشگری و فراهم کردن امکانات تفریحی برای جذب هرچه بیشتر توریسم دریایی از وجود چنین پتانسیلی ضروری است چراکه خیلی از کشورهای دنیا با آن‌که در مقایسه با ایران ظرفیت دریایی و بندار چندان ندارند، ولی توانسته‌اند با فراهم کردن تورهای دریایی، ورزش و تفریحات آبی، حمل و نقل دریایی، غواصی، پارک‌های دریایی و سایر سرگرمی‌های مرتبط با ساحل و فراساحل از چنین قابلیت و ظرفیتی به خوبی بهره‌مند شوند و آن را در صدر

برنامه‌های گردشگری خود قرار دهند. در مقابل ایران با آن‌که دارای نوار ساحلی بسیار گسترده در شمال و جنوب کشور است و بندار متعددی دارد، همچنین از دسترسی به آب‌های آزاد دنیا برخوردار است و از طرفی نیز بزرگ‌ترین خلیج دنیا را دارد اما آن‌قدرها نتوانسته مانند کشورهای چون مالزی، ترکیه یا کشورهای حوزه خلیج فارس در بخش گردشگری دریایی به خوبی بدرخشد. گرچه اقداماتی برای توسعه صنعت توریسم دریایی انجام شده اما به نظر می‌رسد با توجه به مزایا و پتانسیل‌های فراوان ایران در این بخش برای پیشرفت بیشتر هنوز جای کار دارد. به‌طور مثال وجود برخی از تورهای دریایی گردشگری در جزیره کیش و استقبال بسیار چشمگیر مردم از آن‌ها، لزوم توسعه این صنعت را

در سایر شهرهای ساحلی کشورمان توجیه پذیرتر می‌کند. در چنین شرایطی بنادر زیبا، خلیج‌ها و جزایر دیدنی خاص در کنار جاذبه‌های طبیعی دلپذیر ایران که هر ساله پذیرای ده‌ها هزار گردشگر دریایی در شمال و جنوب کشور است، مسئولان را بر آن داشته تا با برنامه‌ریزی و ترسیم نقشه راه پیشرفت برای توسعه و جذب هر چه بیشتر توریسم دریایی به کار گیرند. توجه به این مهم در حالی است که اغلب شهرهای جنوب و شمالی کشور دارای مزیت جذب گردشگری دریایی با توجه به وجود بندار تاریخی و جزایر متنوع هستند. به‌عنوان نمونه جاهای دیدنی استان گلستان از آن دسته از مقاصد گردشگری است، این استان با تنوع شگفت‌انگیز آب‌وهوایی و فرهنگی و از لحاظ جاذبه‌های طبیعی و تاریخی، از دیدنی‌ترین مناطق ایران به شمار می‌رود. دریا، جنگل، کوه، رودخانه، جزیره، آبشار، تالاب، پارک ملی و منطقه محافظت‌شده و خلاصه هرچه از طبیعت در اذهان خطور می‌کند، در این استان پیدا می‌شود. در همین رابطه نورالله عباسی، رئیس سابق اداره بندار و دریانوردی استان گلستان در گفت‌وگو با «بندر و دریا» با بیان این‌که هر سال به‌خصوص در ایام تعطیلات نوروزی این استان پذیرای گردشگران دریایی است و هزاران نفر برای دیدن بندار و جزایر زیبا به این استان سفر می‌کنند، می‌گوید: امسال اقدامات قابل توجهی برای جذب هرچه بیشتر توریسم دریایی در استان گلستان انجام شده است، به‌طور مثال امسال با ایمن‌سازی اسکله‌ها همچنین لایروبی‌ها توانسته‌ایم یک متر و نیم عمق آب را برای تردد شناورها از بندر ترکمن به جزیره آشوراده افزایش دهیم تا تردد شناورها بدون هیچ مشکلی انجام شود. وی ادامه داد: این در حالی است که سال گذشته خلیج گرگان با کمبود آب مواجه بود. اکنون با افزایش عمق آب، قایق‌های چوبی به‌راحتی می‌توانند از بندر «گز» مسافران را جابه‌جا کنند.» نورالله عباسی بیان کرد: «از طرفی نیز محدودیت‌هایی سفر با شناورها در بندر ترکمن به دلیل کاهش تراز سطح آب در سال گذشته اتفاق افتاد ولی همان‌طور که گفته شد این مسئله با لایروبی رفع شود. به گفته وی، از دیگر نتایج لایروبی کانال آشوراده و خلیج گرگان می‌توان به جلب رضایت مردم بومی و خرسندی از احیای مجدد مناطق و مسیرهای خشک شده و آغاز فعالیت‌های دریایی، برگزاری ورزش‌های آبی در مسیر کانال احداثی و حوضچه بندر، رفع دغدغه‌های تعاونی‌های مسافری دریایی بندر ترکمن و بندر

گز، افزایش گردشگری و تفریحی دریایی در منطقه و حیات تازه اکوسیستم و مهاجرت پرندگان به این منطقه اشاره کرد. عباسی با بیان این‌که طبق محاسبات انجام شده سالانه بیش از ۲۰۰ هزار مسافر دریایی به این استان سفر می‌کنند، گفت: هر سال گردشگران دریایی برای دیدن جزایر آشوراده، بندر گز و خلیج گرگان راهی استان گلستان می‌شوند. البته با توجه به این‌که در سال جاری اقدامات مناسب و مطلوبی برای جذب بیشتر توریسم دریایی انجام شده و از طرفی نیز با لایروبی جزایر و ایمن‌سازی اسکله‌ها و بندر ترکمن همچنین نوسازی شناورها این امکان وجود دارد که در تعطیلات نوروزی استان گلستان با خیل عظیمی از گردشگران مواجه شود. برآورد و پیش‌بینی‌ها حکایت از ورود یک‌سوم کل مسافران در طول سال در این ایام را به استان دارد. رئیس بندار و دریانوردی استان گلستان با اشاره به مجموع تعداد شناورها و قایق‌های سبک تفریحی گفت: از آنجاکه همواره بر تعداد سفرهای دریایی افزوده می‌شود، بنابراین توجه به سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در این حوزه ضروری است. هم‌اکنون با توجه به ظرفیت‌های بالایی که در استان وجود دارد اما فقط ۵۲ شناور و قایق سبک تفریحی از بندر گز و بندر ترکمن مسافران دریایی را جابه‌جا می‌کنند درحالی‌که این شناورها باید به‌روز و حداقل یک و نیم برابر شوند. عباسی اضافه کرد: به‌منظور توسعه بخش گردشگری دریایی با جذب سرمایه‌گذاری مصوبه‌ای در استان داشتیم تا بخشی از زمین‌هایی که فعالیت خاویاری در آن انجام می‌شود به بندار سپرده شود. موضوع دیگر این‌که قبلاً چون نگرانی بابت سطح آب وجود داشت ولی اکنون لایروبی مسیر بین اسکله بندر ترکمن با حوزه قدیمی تجاری به طول ۱۱ کیلومتر تا دریای خزر و عرض بین ۷۰ تا ۴۴۰ متر با عمق متوسط یک و نیم متر انجام شده و اقدامات بسیار خوبی در این حوزه صورت گرفته است. موضوعی که نویدبخش روزهای خوب توسعه صنعت گردشگری دریایی می‌تواند باشد. به گزارش بندر و دریا، اگرچه کشورمان در ورود به برخی صنایع دریایی پیچیده شاید به نسبت مزیت کمتری داشته باشد، ولی در بخش توریسم دریایی دارای مزیت مطلق است که البته باید با ارتقای فرهنگ دریایی در میان مردم و نیز حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فعال در این زمینه، توسعه و رونق بیشتری در این بخش به وجود آید؛ چراکه زیبایی‌های جزایر، بندار و سواحل ایران در جای خود منحصربه‌فرد است.

قدم‌های توسعه‌ای بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران

نسرین غلامی

ویرانه قلعه پرتغالی‌ها که در یکی از روستاهای اطراف بندر (تیس) در پنج کیلومتری چابهار واقع شده است، گواهی بر رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این خطه از بلوچستان در آن روزهاست. زمانی که دولت‌های استعمارگر اروپا بازارهای چین، هندوستان و به‌طورکلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود می‌دانستند و تسلط بر آن‌ها نیز از جمله سیاست‌های آن‌ها در راستای استعمار بیشتر بود. طرح جامع تأسیس بندر چابهار در سال ۱۳۵۲ مطرح شد و پس از آن قراردادهای تأسیس با پیمانکاران نیز امضا شد. پس از پیروزی انقلاب اسلامی به دلیل کمبود منابع مالی بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج‌شکن آغاز شد و به سرانجام رسید.

عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری به‌عنوان یکی از دو بندر مهم چابهار از سال ۱۳۶۲ به‌طور جدی آغاز شد و عملاً با تکمیل چهار پست اسکله فلزی در همان سال به بهره‌برداری رسید.

بندر شهید بهشتی نیز به‌عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۱۳۶۱ ساخته شد، این بندر با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران) و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث شد و در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات ایفا کرد.

بندر چابهار در جنوب استان سیستان و بلوچستان، به‌عنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران شناخته می‌شود که در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته و از دیرباز کانون دادوستد و تجارت و دریانوردی بوده است. این بندر از جایگاه استراتژیکی برخوردار است و دستیابی مناسبی به آب‌های آزاد بین‌المللی دارد. بندر چابهار بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی ایران به حساب می‌آید که با توجه به قرارگیری در ورودی خلیج فارس و مدخل اقیانوس هند از موقعیت جغرافیایی حساس و مناسبی برخوردار است. این بندر بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی و ۵۴۱ کیلومتر نوار

ساحلی دارد. بندر چابهار نزدیک‌ترین فاصله زمینی تا کشورهای افغانستان، پاکستان و آسیای میانه را دارد و ترانزیت کالا از طریق این بندر برای انجام مبادلات بازرگانی با کمترین هزینه حمل انجام می‌شود. همچنین این بندر بهترین راه ترانشیب کالا به بنادر دیگر خلیج فارس محسوب می‌شود و کلید توسعه شرق کشور است.

بندر چابهار، در آینده‌ای نزدیک نیز به شبکه ریلی کشور متصل خواهد شد که ویژگی مهمی به شمار می‌آید. همچنین این بندر به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان به حساب می‌آید که در کریدور شمال - جنوب نقش مهمی ایفا می‌کند.

افزایش ۱۴۰ درصدی عملیات کانتینری بندر چابهار

بر اساس آمار منتشرشده، میزان تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر چابهار ۴۸ هزار و ۶۴۹ TEU اعلام شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد ۱۴۰ درصدی داشته است. این عملکرد را می‌توان مرتبط با برنامه‌ریزی مدون، تسهیل خدمات، فعال شدن خطوط منظم کشتیرانی بین بندر چابهار با بنادر مهم کانتینری چین، هند، امارات و فعال شدن ترانشیب که موجب رشد صادرات، رشد واردات و افزایش ترانزیت شده است، دانست.

یکی از برنامه‌های توسعه‌ای دولت در بندر چابهار، توسعه فاز دوم بندر شهید بهشتی و تأمین تجهیزات راهبردی برای ارتقای ظرفیت تخلیه و بارگیری محسوب می‌شود. در حال حاضر احداث زیرساخت‌های فاز اول بندر شهید بهشتی چابهار به اتمام رسیده و تجهیزات بندری آن در حال تکمیل است.

۵ دی‌ماه ۱۴۰۲ طی دیداری که مهرداد بذرپاش وزیر راه و شهرسازی با سوبرامانیام جایشنکار، وزیر امور خارجه هند

داشت، توافق نهایی برای توسعه بندر چابهار انجام گرفت. به‌نظر می‌رسد هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت در ایران آمادگی کامل دارند. وزیر راه و شهرسازی همچنین دستور آغاز عملیات اجرایی پنج پروژه بزرگ سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، با اعتبار ۴۰ هزار میلیارد ریال در بندر چابهار را صادر کرده است.

تالاب لیپار

بندر چابهار جاذبه‌های بسیاری برای گردشگران داخلی و خارجی دارد که یکی از آن‌ها تالاب لیپار است. این تالاب یکی از مشهورترین تالاب‌های ایران محسوب می‌شود. در روستای لیپار و در کرانه دریای عمان درست در شرق چابهار، در جاده ساحلی چابهار به گواتر این تالاب تماشایی قرار گرفته است. تالاب لیپار در تنگه‌ای صخره‌ای و مشرف به دره‌ای زیبا شکل گرفته و با رنگ خاص، توجه هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند. این تالاب به‌عنوان عروس چابهار شناخته می‌شود.



بت ماش

نسرین غلامی

یکی از غذاهای محلی ناحیه سیستان و بلوچستان که بیشتر در روزهای بارانی طبخ می‌شود، بت ماش است. غذایی با طعم فوق‌العاده و لذیذ که با توجه به مواد آن برای گیاهخواران نیز گزینه بسیار مناسبی به حساب می‌آید. طرز تهیه این غذای محلی که میان گردشگران نیز طرفداران بسیاری دارد کمی شبیه به دمپختک است. مواد اصلی این خوراک لذیذ را برنج، ماش کوبیده شده، سیر، پیاز، گشنیز، زردچوبه، روغن، نمک، فلفل و سبزیجات معطر محلی تشکیل می‌دهند. برای تهیه این غذای خوش‌طعم لازم است تا برنج و ماش را از قبل خیس کنید. حالا برای شروع طبخ آن ابتدا پیاز را به میزان کافی در کمی روغن محلی سرخ کنید. بعد سیر، گشنیز و باقی ادویه‌ها را درهاون کوبیده و به پیاز اضافه کنید. به اندازه کافی در قابلمه‌تان آب بریزید و وقتی متوجه شدید که به جوش آمده است برنج و ماش را هم اضافه کنید. بت ماش کمی شبیه آش است برای همین لازم نیست تا آب موجود در قابلمه کاملا تبخیر شود. معمولا این غذا را همراه با ترشیجاتی نظیر ترشی انبه سرو می‌کنند. اگر دوستدار غذاهای سبک و سالم را هستید، وقت آن رسیده که بت ماش را امتحان کنید.



آشنایی با نکات سلامتی در سفرهای دریایی



بشر امروزی می‌تواند برای انجام سفر خود از انواع و اقسام وسایل مسافرتی استفاده کند. با اینکه عده بسیار زیادی از گردشگران و مسافران جهان ترجیح می‌دهند برای سفر به نقاط دورتر از هواپیما و سفر هوایی برای مسافرت خود بهره‌مند شوند تا در کوتاه‌ترین زمان ممکنه به مقصد مورد علاقه‌شان دست پیدا کنند اما در این بین کسانی هستند که خیلی زمان رسیدن به مقصد مورد نظرشان برایشان اهمیت ندارد و صرفاً به دنبال زیبایی‌های موجود در مسیر سفر خود هستند که خوب قطعا دریا از زیبایی بی‌حد و حصری برخوردار است. سفر برای چنین کسانی در حقیقت به مفهوم رسیدن به مقصد مشخصی نیست و صرفاً با خارج شدن از خانه، سفر و ماجراجویی برای این‌گونه از گردشگران آغاز می‌شود. پس اگر شما نیز از جمله کسانی هستید که عاشق انجام سفرهای دریایی با کشتی و یا قایق‌های مسافرتی هستید، پیشنهاد می‌کنیم در ادامه این مطلب با نکات سلامتی در سفرهای دریایی آشنا شوید.

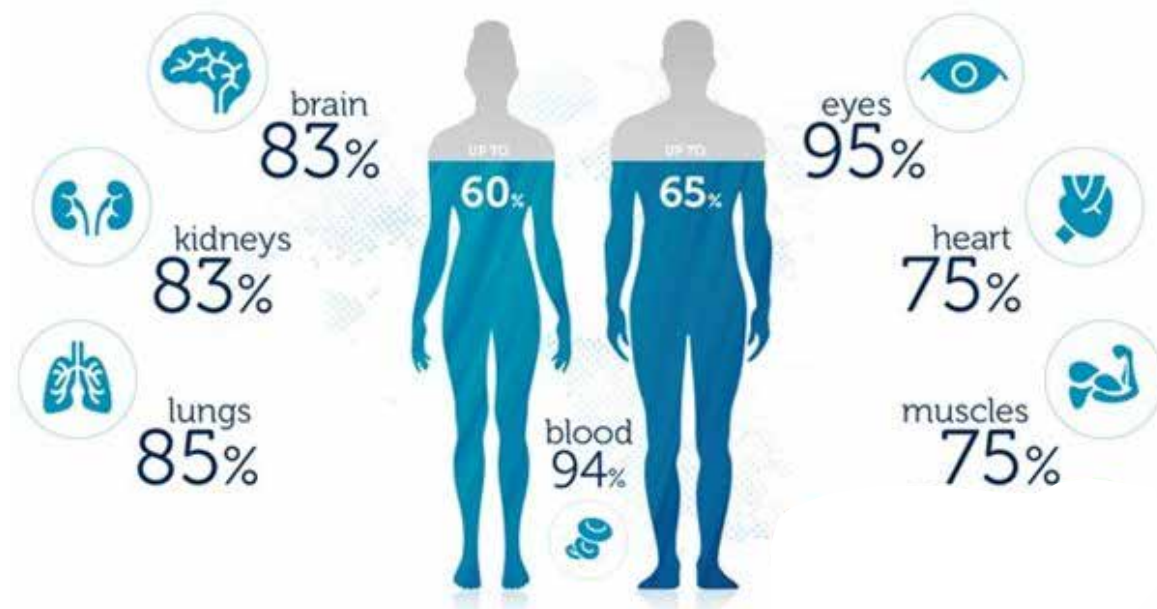
نکات مهم در انجام سفرهای دریایی

سفر کردن از طریق جریان‌های آبی در کنار بهره‌مندی از لذت‌های منحصر به فرد و کسب کردن تجربه‌های ناب دارای محدودیت‌هایی است که البته شرکت‌های کشتیرانی در سراسر دنیا نیز بیکار ننشسته و پیوسته به دنبال تامین امکانات رفاهی بیشتر برای مسافران خود هستند. با تمام این‌ها، بقای سلامت جسمانی شما در هر نوع سفری از جمله مواردی مهم و ضروری است که بایستی پیش از هر کسی، به فکر میزان سلامت بدنتان باشید!

مراجعه به پزشک قبل از انجام سفر

از نکات سلامتی در سفرهای دریایی و همچنین هر نوع سفر زمینی و هوایی دیگر، رجوع به پزشک مربوطه جهت معاینه و اطمینان از سلامت جسمانی و روحی است و بهتر است هر

گردشگر و مسافری حتماً پیش از انجام سفر خود، این کار را انجام دهد تا در صورت عدم وجود هیچ‌گونه مشکلی بتواند با آسودگی خاطر بیشتری به فکر لذت بردن از کلید زدن برنامه مسافرتی خود باشد. شایان ذکر است در صورت مراجعه به پزشک و ارائه شرایط سفر آتی خود به او، می‌توانید از وی برای انجام سفر دریایی‌تان قرص ضد دریازدگی و یا در صورت سفر به نقاط خاصی از دنیا که احتمال وجود بیماری‌های خطرناکی در آن هست، خود را واکسینه کرده و به این طریق سلامت خود را حفظ کنید.



تامین آب مورد نیاز بدن

جالب است حتی در عالمی از آب هم باید به فکر تامین آب مورد نیاز بدن خود باشید. همیشه یادتان باشد چه در خانه و ساکن باشید و چه در جنب و جوش و سفر، باید هر روز به مقدار مناسبی آب آشامیدنی که عاری از هرگونه میکروب و کثیفی باشد را مصرف کنید تا به این طریق وضعیت جسمانی خود را همیشه در حالتی نرمال قرار دهید. آب مایع حیات است و ضرورت استفاده از این مایع بی‌رنگ و بدون بو در طول هر نوع سفری چه هوایی باشید و چه زمینی و دریایی از اهمیت به مراتب بالاتری برخوردار خواهد بود. همچنین مسافران دریایی توجه داشته باشند که نوشیدن یا همراه بردن هر نوع نوشیدنی در طول انجام سفرهای دریایی مجاز نبوده و شرکت‌های کشتیرانی همچون خطوط هواپیمایی از قوانین خاص و جدی در این خصوص برخوردار هستند.

کنترل مشکل دریازدگی

یکی از بدیهی‌ترین مشکلاتی که برای مسافران دریایی خصوصاً آنهایی که برای نخستین بار از کشتی و دریا برای رسیدن به مقصد مورد نظرشان استفاده می‌کنند، احتمال ایجاد شرایط دریازدگی است که البته برای رفع این مشکل راه‌های زیادی دیده می‌شوند که شاید برجسته‌ترین آن، استفاده از قرص‌های ضد دریازدگی محسوب شود. با این حال شما می‌توانید با همراه داشتن عینک‌های مخصوص دریازدگی، منحرف کردن ذهن‌تان به چیزهای جذاب جهت فراموشی حس و حال داخلی‌تان و

همچنین دراز کشیدن و انجام فرایند دم‌های کوتاه و بازدم‌های عمیق تا حد زیادی به برطرف شدن این مشکل در طول سفرتان کمک کنند. از قلم باز نماند در سفرهای دریایی بایستی قدری زمان به بدنتان جهت سازگاری با شرایط مسافرت بدهید و اگر بعد از گذشت زمانی نسبتاً بلند همچنان درگیر دریازدگی بودید، توصیه می‌کنیم به پزشک حاضر در کشتی‌های مسافرتی حتماً مراجعه کنید.

دقت در سلیقه غذایی

از دیگر نکات سلامتی در سفرهای دریایی، توجه به خوردن و خوراک یا بهتر است بگوییم دقت در سلیقه غذایی‌تان است که هم سبب بهبود کلی شرایط جسمانی و روحی‌تان خواهد شد و هم از بروز مشکلاتی همچون دریازدگی تا حد زیادی جلوگیری به عمل می‌آورد. برای این منظور یادتان باشد حتی المقدور از



داشتن ابزار مهم از جمله داروهای ضروری در یک کیف کوچکتر و یا کیف دستی همسرتان است؛ زیرا ممکن است مرحله بررسی و تحویل چمدان‌های مسافرتی‌تان تا پاسی از شب نیز بنا به دلایلی طول بکشد و به همین خاطر بهتر است در صورت مصرف داروی خاص و یا تمایل به استفاده از وسیله، آن را در محفظه کوچکتر با خود همراه ببرید. همچنین بد نیست در بین ابزار سفر، همیشه از یک جعبه کمک‌های اولیه مختصر و مفید نیز بهره‌گیری کنید.

و همچنین دیگر همسفرانتان دور نمایند. استفاده از جلیقه‌های نجات اصولاً در سفرهای دریایی خیلی نیاز نمی‌شود، بدانید که دریا غیر قابل پیش‌بینی است و به همین خاطر حتی اگر از مدت‌ها قبل پیوسته شرایط آب و هوایی حاکم در طول مسیر آبی سفرتان را نیز بررسی کرده باشید، باز یک درصد احتمال بروز وقایع پیش‌بینی نشده وجود دارد که باید خود را برای هر پیش‌آمدی مهیا نمایید. مورد آخر از سری نکات سلامتی در سفرهای دریایی، همراه

کشورمان است و به همین خاطر قطعا تمام بخش‌های داخلی و بیرونی کشتی‌ها و یا قایق‌های مسافرتی از میکروب‌های فراوانی برخوردار هستند و به همین خاطر بهتر است به صورت پیوسته به شستن دست‌هایتان بپردازید تا مانع از دخول میکروب‌ها به داخل بدنتان شوید. ناگفته نماند شستشوی دست‌ها با آب خالی کافی نبوده و بایستی حتماً از صابون و یا ژل ضد عفونی‌کننده استفاده نمایید.

کلام آخر

در کنار تمام نکات سلامتی گفته شده، توصیه اکید داریم در صورت ایجاد شرایط اضطراری در سفرهای دریایی، همواره نهایت تعامل و همکاری را با خدمه کشتی داشته باشید و حرف‌های آنان را به دقت گوش کنید و سعی کنید ترس و استرس را که مانع از اتخاذ تصمیم درست به هنگام بحران می‌شود را از خود

میل کردن غذاهای سنگین، چرب و حجیم خودداری کرده و از طرفی اجازه ایجاد گشنگی در طول سفر دریایی‌تان را از خود بگیرید تا دچار ضعف و تهوع نشوید. ناگفته نماند بهتر است در همان لحظات نخست سوار شدن به کشتی و یا حرکت قایق، سطح قند خونتان را با خوردن یک شکلات و یا آبنبات شیرین بالا نگه دارید.

از شستن دست‌ها غافل نشوید!

یکی دیگر از نکات سلامتی در سفرهای دریایی که اتفاقاً همواره به انجام و توجه کردن به آن نیز سفارش شده است، شستن مرتب و تمیز دست‌ها است. یادتان باشد شما در حال انجام سفر با وسیله‌ای هستید که همیشه در حال جابه‌جایی و تردد در سطح آب‌های آزاد و یا قانونی





باد پیلایسی (پرستو) و پنجکه

پرستوها در اوایل زمستان منطقه سیستان و بلوچستان را ترک و به نقاط گرمسیر کوچ می‌کنند. طبق معمول آنها با وزیدن بادی یک‌روزه در اسفندماه دوباره بازمی‌گردند. مردم این استان به بادی که در فاصله ۲۴ تا ۲۸ اسفند می‌وزد، باد پیلایسی یا باد پنجکه می‌گویند و معتقدند پرواز پرستوها در آسمان این منطقه، پس از سرما زمستان نشانه اعتدال هوا در سیستان است.

پختن نان قتلمه و سمنو

پختن نان قتلمه از رسم‌های نوروزی در سیستان و بلوچستان است. از گذشته‌های دور انواع قتلمه و سمنو را در روزهای عید با خود به زیارتگاه‌ها می‌برند و از آن به جای ناهار استفاده می‌کنند. قتلمه تنوری را داخل تنور می‌پزند. آرد را با روغن مخلوط به صورت لایه‌لایه روی هم گرد و از بالا و پایین کلاف می‌کنند. این خمیر را داخل دیگ روغن می‌ریزند و خمیر لایه‌لایه و پیچ‌پیچ در آن قرار می‌دهند و سردیگ را می‌بندند و در نهایت دیگ را زیر آتش سرخ می‌گذارند تا نان پخته شود.

استان سیستان و بلوچستان

مردم سیستان و بلوچستان مانند سایر مردم ایران با خانه‌تکانی، پختن سمنو و انجام جشن چهارشنبه‌سوری به پیشواز نوروز می‌روند. مردم این استان نیز در این روزها سری به بازارها می‌زنند و ضمن خرید آجیل، شیرینی و میوه، عادت به نوکردن لباس و خرید برخی از کالاهای ضروری خانه‌هایشان را دارند. سبزه سبزکردن، گسترده سفره هفت‌سین، دید و بازدید از بزرگان فامیل و سایر بستگان هم از برنامه‌های نوروزی بلوچستانی‌هاست. عیدی گرفتن از شیرین‌ترین بخش‌های آیین‌های نوروزی بین کودکان استان است. با این وجود اما برخی رسم‌های نوروزی در این خطه از کشور وجود دارد که خواندن آنها خالی از لطف نیست.

مراسم علفه

در سیستان روز قبل از عید را «علفه» می‌گویند. در این رسم مردم به مزارع می‌روند و دسته‌ای «جو» خوشه‌نداده را می‌چینند و بر سر در اتاق‌ها آویزان می‌کنند. در روز علفه اغلب خانه‌ها بوی کلوچه می‌دهد. طبق باور مردم این استان، روز علفه، روز گرمی داشتن بی‌بی نوروز است.

آداب و رسوم مردم ۷ استان ساحلی ایران در نوروز و ماه مبارک رمضان

عباس نبی‌زاده

با توجه به اینکه در کل گستره کشور عزیزمان ایران بالغ بر یک میلیون و ۶۴۸ هزار و ۱۹۵ کیلومتر مربع است که نزدیک به ۱/۳ آن مرز آبی است، دارای نژادها و اقوام و فرهنگ‌های مختلف از شمال تا جنوب و از شرق به غرب کشور با عجایب و تازگی‌های زندگی اقوام روبرو هستیم، آداب و رسوم مختلف که هریک از آنها به طور جالبی شگفت‌انگیز و دارای جاذبه هستند، لذا ماهنامه بندرو دریا تصمیم دارد در شروع سال ۱۴۰۳ شمسی با تقارن عید نوروز و ماه مبارک رمضان جهت آشنایی با آیین‌ها و رسوم برگزاری عید نوروز و ماه مبارک رمضان در ۷ استان ساحلی کشور که سه استان در شمال ایران (مازندران، گیلان و گلستان) و چهار استان در جنوب ایران (سیستان و بلوچستان، بوشهر، هرمزگان، خوزستان) واقع شده اند با بررسی آن گزارشی تهیه و به سمع نظر مخاطبان گرامی برسانیم.





این غذاها را تشکیل می‌دهد. قلیه ماهی، قلیه میگو، میگوی سوخاری و میگو پلو، قیمة بوشهری از غذاهای پرفرمدار در نوروز است.

عید و پهن کردن سفره هفت‌سین از عادت‌های مردم این استان در نوروز است.

بازی‌های نوروزی

بوشهری‌ها در روزهای نوروز به برپایی بازی نیز اقدام می‌کردند. این بازی‌ها در نقاط مختلف استان متفاوت بود. «تبله بازی»، «هفت سنگ» و «گوگ بازی» بازی‌های ویژه کودکان و نوجوانان بود. آنها همچنین «تخم مرغ بازی» در اولین روز عید را با شور و شوق فراوانی انجام می‌دادند.

رمضان در بوشهر

ماه مبارک رمضان در استان بوشهر همانند سایر مناطق کشور از روزگاران قدیم همراه با آیین‌ها و سنت‌های مختلف حال و هوای خاصی دارد. در این ماه آیین‌ها و آداب و رسوم مختلفی در شهرها و روستاهای استان بوشهر از جمله دُم سحری، مقابله خوانی قرآن، آبی بنوش، گلی گشو، عید تلخک و سینه زنی سنتی برگزار می‌شود.

پختن نان و شیرینی

اغلب زنان خانه‌دار با پختن انواع نان‌های شیرین و مخصوص به استقبال عید می‌روند. یک نوع نان گرد و کوچک هم به نام «پادرازک» که خمیر آن با هل و گلاب ورز می‌آید در نوروز پخته می‌شود. همچنین نان شیرینی هم می‌پزند که بعد از پخته شدن روی آن پودر دارچین می‌پاشند. این نان روی تابه پخته می‌شود و بعد از پایان کار آن را لوله می‌کنند. این نان به قراپیچ نیز مشهور است. از دیگر خوردنی‌های خوشمزه بوشهری پختن شیرینی‌هایی مانند «بیت گلی»، «حلوای انگشت پیچ» و «رنگینک است» که رنگینک از خرما تهیه می‌شود.

غذاهای نوروزی

بوشهری‌ها با وجود داشتن غذاهای متنوع، در نوروز غذای ویژه خود را دارند. ماهی، میگو و خرما مهم‌ترین مواد اولیه

سحر با دهل‌زدن یا سحری خوانی مردم را برای خوردن سحری بیدار می‌کردند. همچنین در برخی نقاط استان افرادی فانوس به دست در کوچه‌ها راه می‌رفتند و با کوبیدن در منازل یا چاووشی‌خوانی رسیدن وقت سحر را به همدیگر اطلاع می‌دادند.

رمضونیکه یا رمضو الله

مراسم رمضونیکه در شب‌های ۱۴ و ۱۵ رمضان، مصادف با ولادت امام حسن مجتبی (ع) شور و حال بیشتری داشت. در مراسم رمضونیکه تعدادی از جوانان محل به قصد کمک به مستمندان گروهی تشکیل می‌دادند و هنگام افطار به در خانه‌های مردم می‌رفتند و اشعاری می‌خواندند و تقاضای کمک می‌کردند. صاحب‌خانه هم بنا به توان خود مقداری پول یا مواد غذایی در کیسه آنها که به آن «جولی» می‌گفتند می‌ریخت.

غذاهای ویژه ماه رمضان

آبگوشت زابلی با گوشت گوسفند یا مرغ محلی، قورمه، چنگالی با روغن حیوانی، پلو گوشت و پلو مرغ در ماه رمضان طرفداران زیادی دارد. حلیم محلی (غلور) مورد توجه بیشتر خانواده‌هاست. در ایام گرم سال مردم از غذاهای سرد همچون آب دوغ خیار و کشک استفاده می‌کنند تا در طول روز دچار گرمادگی نشوند.

مراسم شب‌های قدر

در دهه سوم ماه مبارک رمضان یعنی از نوزدهم تا بیست و نهم مراسم شب‌های قدر برگزار می‌شود که مهم‌ترین آیین در این شب‌ها مراسم ختم قرآن است و با شکوه خاصی در یکی از مساجد محله‌های مختلف برگزار می‌شود. در روزهای پایانی ماه رمضان فردی که هر شب با صلات و غزل و شعرخوانی بر بالای مناره مسجد مردم را هر سحر بیدار می‌کرد شروع به خواندن اشعاری در خصوص وداع با ماه مبارک رمضان می‌کند.

استان بوشهر

مردم استان بوشهر همچون دیگر مردمان ایرانی نوروز را با شادمانی آغاز می‌کنند. خانه‌تکانی، برپایی جشن چهارشنبه‌سوری، خرید نوروزی، سبزه سبزکردن، پختن سمنو، راه‌اندازی نمایش‌های حاجی فیروز و نوروزخوانی، پختن شیرینی

بهار خرما در مکران

مراسم ویژه بهار و جشن‌های بهارگاه و عید نوروز در منطقه مکران بلوچستان (شهرها و روستاهای جنوب سیستان و بلوچستان) بیشتر مرتبط با نخل خرما و نخلستان است. در این ایام به نشانه شروع فصل بهار از اول بهار و قبل از تحویل سال همه منازل روستایی که اغلب از خشت و گل بنا شده‌اند در جای مخصوصی که بالای در تعبیه شده با شاخه‌های دارای برگ سبز درخت خرما مزین می‌شود. یکی دیگر از مراسم ایام نوروز در مکران بلوچستان نهال‌کاری در نخستین روز بهار و عید نوروز است.

جشن بهار چرانی

در منطقه سرحد بلوچستان (شهرها و روستاهای مرکزی سیستان و بلوچستان) مراسم نوروز و بهار که در اصطلاح محلی به آن بهارگاه و نوکین روچ یعنی نوروز گفته می‌شود آیین‌های خاصی دارد. یکی از مراسم ویژه و مخصوص عید نوروز و جشن بهار در منطقه بلوچستان چیدن پشم گوسفندان و آراستن و رنگ‌کردن پشم و شاخ گوسفندان است. صدای زنگوله و نوع گل رنگ‌شده روی پشم گوسفندان مربوط به هر طایفه با طایفه دیگر تفاوت داشته است و چنانچه رهگذری از نزدیک آن چراگاه عبور می‌کرد با شنیدن صدای دسته جمعی زنگوله‌های همه گوسفندان متوجه آمدن فصل بهار و روز اول آن و جشن عید نوروز می‌شد.

رمضان در سیستان و بلوچستان

مردم استان سیستان و بلوچستان از نیمه دوم ماه شعبان، خود را آماده استقبال از ماه مبارک رمضان می‌کنند و با غبارروبی خانه‌ها و نظافت مساجد به پیشواز ماه مبارک می‌روند. سیستان و بلوچستان اگرچه از نظر اقتصادی و ساختاری استانی محروم و توسعه نیافته است، اما از سوی دیگر توانسته است غنای فرهنگی خود را حفظ کند. مردم این استان همه ساله و در مناسبت‌های مختلف آیین‌ها و رسم‌هایی را برگزار می‌کنند که همگی نشان از اصالت فرهنگی این دیار دارد.

سحرخوانی

در گذشته که وسایل ارتباط جمعی در کار نبود، افرادی هنگام

گلی گشو، گره گشو

یکی دیگر از آیین‌های سنتی استان بوشهر در ماه مبارک رمضان "گلی گشو، گره گشو یا گره گشای" است که به عنوان میراث ملی ناملموس و معنوی مردم این استان به ثبت ملی رسیده است. این آیین شبانه ویژه نیمه ماه مبارک رمضان است که تاکنون نیز به صورت خاص در میان مردمان این استان به صورت ویژه برگزار می‌شود.

دوره‌می‌های قرآنی

اما یکی از آیین‌های معنوی که از گذشته‌های دور برای بوشهری‌ها برجای مانده و نه تنها گذشت زمان آن را کم‌رنگ نکرده بلکه هر سال به صورت سازماندهی شده تر تقویت شده است، برگزاری دوره‌می‌ها و مجالس قرآنی با عنوان "مقابله خوانی" است که هر شب ماه مبارک رمضان در حسینیه‌ها، مساجد، تکایا و حتی خانه‌ها برگزار می‌شود.

استان هرمزگان

استان هرمزگان با قدمتی دیرینه دارای آداب و رسوم کهن است.

در گذشته مردم این استان لحظه شکل‌گیری رنگین کمان در آسمان را لحظه سال تحویل می‌دانستند. مردم هرمزگان در گذشته با فرا رسیدن ایام نوروز با " گلگ" (نوعی خاک سرخ) را بر شاخ گاو و گوسفندان و در منازل رنگین می‌کنند، چرا که مردم عقیده داشتند شاخ گاو ماهی بر روی زمین قرار دارد و در روز آغازین نوروز گاو ماهی برای رفع خستگی سالیانه زمین را از یک شاخ خود بر دیگری جا به جا می‌کند.

رنگین کمان نماد تحویل سال

در روز نخست عید مردم وسایل کهنه مانند کوزه‌های شکسته و حصیرهایی که قابل استفاده نبودند را بیرون از خانه می‌انداختند، و پدید آمدن رنگین کمان را در آسمان را لحظه ی رقم خوردن سال تحویل می‌دانستند. و در همان لحظه مردان کهنسال و زنان پیر موی خود را و زنان جوان دست و پای خود را حنا می‌زدند. همچنین زنان در این روز نقاب (برقع) نو بر صورت می‌بستند که از نوع نقاب و رنگش می‌توان مجرد، متاهل یا بیوه بودن فرد را دانست. مردان نیز لنگ (نوعی شلوار مردانه) می‌پوشیدند و بر چشمان خود سرمه می‌کشیدند و عید نوروز را به یکدیگر تبریک می‌گفتند.



چیچکای (قصه گویی) پدر بزرگ‌ها در دوره‌می‌های عیدانه

تمام اقوام در لحظه تحویل سال در خانه بزرگ‌ترین فرد فامیل یا پدر و مادر گرد هم جمع می‌شدند و پدر بزرگ‌ها نیز قصه (چیچکا) تعریف می‌کردند و از خاطرات خوش خود برای کودکان و جوانان سخن می‌گفتند.

به هنگام تحویل سال مردم برگ درختان انبه و زیتون (گواما) را به در خانه هایشان می‌زدند تا کهنگی درها از بین برود، از دیگر رسومی که توسط زنان بومی انجام می‌شد رنگ آمیزی تخم مرغ‌ها با گلگ بود که آن را به کودکان هدیه می‌دادند، همچنین زنان نیز با گلک وسط ابروهای خود را رنگ می‌کردند و مانند زنان هندی وسط ابروهایشان را خال می‌گذاشتند. یکی از اصلی‌ترین چیزهایی که در بین مردم هرمزگان نماد عید محسوب می‌شود پوشیدن لباس‌های نو بود به همین دلیل بازار پارچه فروشان در این ایام بسیار داغ است؛ چرا که مردم بر این عقیده هستند که سال جدید را باید با لباس‌های نو و شادی آغاز کرد.

غذاهای محلی در نوروز

پیاز و سوراغ (نوعی چاشنی)، چنگال (شیرینی محلی) خرما روغنی و بلالوت (رشته) غذاهای سنتی هستند که توسط بانوان هرمزگان در ایام عید پخته می‌شوند.

رمضان در هرمزگان

برخی آیین‌ها و سنت‌ها در هرمزگان همچون سایر مناطق کشور با گذشت زمان، تغییر کرده و رنگ باخته اما آیین‌ها و آداب ماه مبارک رمضان در شرق استان همچنان جلوه خاصی به این دیار بخشیده است.

مناجات خوانی توسط ملای محلی

در «مناجات خوانی» فردی یک ساعت قبل از اذان صبح به بالای پشت بام خانه‌ها، حسینیه‌ها و یا مسجدها رفته و با صدای بلند مردم را برای سحری بیدار می‌کرد، این شیوه به عنوان میراث معنوی و ناملموس هرمزگان در چند سال پیش نیز در برخی از روستاها و محله‌های حاشیه ای و قدیمی این استان و شهر میناب، بندرعباس، بندر لنگه، جاسک همچون محلات قدیمی رواج داشت اما اکنون کم‌رنگ تر شده است.

«بانگ خروس» نیز از دیگر شیوه‌های معتبر در هرمزگان است که خروس با قوقولی قوقو کردن خود در سحرگاهان روزه داران را برای خوردن سحری بیدار می‌کرد.

افطاری با غذاهای سبک

در طول ماه مبارک رمضان مردم هرمزگان عادت دارند که به هنگام شنیدن صدای اذان مغرب و پس از اقامه نماز، روزه خود را با مقداری آب گرم، نمک، خرما، چای و یا شیر داغ، حلواي خانگی، نان سوراغ و مهباهو با تخم مرغ و همچنین نان کلوچه ای با زعفران، نان کماچ و گرده که نوعی نان شیرینی سنتی جنوب است، باز کنند که در قدیم به آن «لب گشودن» می‌گفتند.

«دعای ۱۰۰ بند»

دعای جوشن کبیر که در هرمزگان به «دعای ۱۰۰ بند» معروف است همزمان با شب‌های قدر ماه مبارک رمضان قرائت می‌شود. این رسم که همچنان نیز پابرجاست، مردم هرمزگان در این شب‌های پربرکت با رفتن به مسجدها، امامزاده‌ها و حسینیه‌ها نخ یا کاموا را همراه خود می‌برند و یا کسانی که نمی‌توانند در خانه با خواندن هر بند از دعای جوشن کبیر «سبحانک یا لا اله الا الله الغوث الغوث خلصنا من النار یا رب» یک گره به آن نخ می‌زنند و معتقدند که با همراه داشتن این نخ و یا نگهداری آن در خانه، مسایل و مشکلات را آسان تر می‌کند.

استان خوزستان

مردم استان خوزستان عید نوروز را مفصل برگزار می‌کنند. از چند روز پیش، کلوچه مخصوصی از آرد، روغن، زیره و رازیانه درست می‌کنند.

خوزستان به لحاظ برخورداری از آب و هوای مطلوب در ایام تعطیلات نوروز، بهشت ایران لقب گرفته و هر ساله در این ایام تعداد زیادی از مسافران نوروزی جذب این منطقه تاریخی کشورمان می‌شوند. مردم خوزستان تمام عیدهای ملی و مذهبی را جشن می‌گیرند. اهالی شوستر، دزفول علاوه بر عید ها، جمعه آخر ذیحجه را هم جشن می‌گیرند. مردم استان خوزستان عید نوروز را مفصل برگزار می‌کنند. از چند روز قبل از سال نو، کلوچه مخصوصی از آرد، روغن، زیره و رازیانه درست می‌کنند.

و خیر و برکت است. برای این کار گروهی نوروزخوان در کوچه و خیابان به راه می‌افتند و اشعاری می‌خوانند. از معروف‌ترین این اشعار می‌توان به دوازه امام و عروس گوله اشاره داشت.

عروس گوله

نمایش عروس گوله نیز از دیگر مراسم قبل از حلول سال نو به شمار می‌رفت. این نمایش همراه با آواز ریتیمیک دارای مفاهیم اخلاقی و آیینی خاصی بود. بازیگران این نمایش معمولاً سه نفر بودند و به نقش غول، پیربابو و نازخانم ظاهر می‌شدند. نقش نازخانم را بیشتر مواقع پسر جوانی که لباس زنانه پوشیده بود اجرا می‌کرد.

گل گل چهارشنبه

از دیگر مراسم کهن ایرانیان که در گیلان هم با بعضی تغییرات جزئی به آن می‌پردازند، چهارشنبه سوری است که در غروب آخرین سه شنبه سال و در شب چهارشنبه انجام می‌شود. به این منظور خار، بوته، گون و کاه جمع‌آوری می‌شد و با درست کردن پشته‌هایی که معمولاً رو به سمت قبله می‌نهادند و سپس آتش زدن آنها، از روی آتش می‌پریدند.

هر کس به فراخور وسع مالی خود مقداری نبات، نقل، برنج یا گلاب به جلسه آورده و به نیت برکت بین حاضران پخش می‌کند. همچنین در محلاتی که همبستگی شکل عمیق تر و یکپارچه تری به خود گرفته است چنین نشست هایی بیشتر دیده می‌شود. محله هایی نظیر محلات سپیدار، آسیه آباد، صخیریه، فرهنگیان، ملاشیه، خشایار و پاداد از جمله محلات با همبستگی و ارتباط بسیار خوب هستند. اهالی این محله ها هر شب به صورت خودجوش در مساجد، حسینیه ها و برخی در منازل خود برنامه های قرائت قرآن را دارند. این جلسات تا آخرین روز از ماه مبارک و به نیت ختم قرآن ادامه می‌یابد.

استان گیلان

آداب و رسوم کهن مردم گیلان زمین همواره با جذابیت‌های منحصر به فردی همراه بوده است. برخی از آداب و رسوم کهن مردم استان گیلان در ایام نوروز عبارتند از:

نوروز خوانی

نوروز خوانی از مراسم آخر هر سال در گیلان است. نوروز خوانی که هم اکنون نیز کم و بیش رواج دارد، در گیلان نماد ورود بهار



رمضان در خوزستان

پایانی نیز از آدابی زیبا و سنتی بهره‌مند هستند. خوزستانی‌ها عید فطر را در یک بازه زمانی چند روزه گرامی می‌دارند که ۲ روز پایانی ماه رمضان در میان اقوام عرب خوزستان نام‌های خاص «ام الوسخ» و «ام الحلس» را دارند که باعث زیبایی ۲ چندان این ماه می‌گردند. شب‌های قدر که در استان خوزستان روزهای پایانی خود را سپری می‌کند مردم آرام آرام پس از یک ماه مهمانی خدا خود را برای روز عید فطر آماده می‌کنند؛ منازل و خیابان‌ها پر جنب و جوش می‌شود و بازارها در آخرین روزهای مانده به روز عید جان و حال تازه‌ای به خود می‌گیرند. مردمان با شتاب و عجله‌ای خاص تا نیمه‌های شب و حتی نزدیک سحر در حال رفت آمد در شهر و خرید هستند و می‌توان گفت کرکره مغازه‌ها یک سره بالا است.

خوراک یک ماهه روح، سی شب سی جزء

حضور افراد در نمازهای جماعت یومیه در ماه مبارک رمضان بیشتر مورد توجه است. مردان و زنان پس از خواندن نماز جماعت ظهر و عصر و در برخی شهرها پس از ختم کامل قرآن،

با حلول ماه رمضان در چهارگوشه ایران آیین و مراسم ویژه این ماه برگزار می‌شود. مردم استان خوزستان نیز در این ماه آداب و رسوم مختلفی دارند که از جمله آن می‌توان به «گرگیان» اشاره کرد. این رسوم در گوشه و کنار کشور متفاوت بوده و از تنوع بالایی برخوردار است ولی در این میان آئین‌های مردم عرب استان خوزستان با سایر نقاط کشور تفاوت فراوانی دارد. یک رسم زیبا در میان مردم خوزستان وجود دارد که معمولاً مردم سعی می‌کنند به علت ثواب بالای افطار دادن به روزه‌داران همواره میهمانی بر سر سفره خود داشته باشند یا اینکه آنها به دعوت یکی از اقوام سر سفره‌ای دیگر حضور یابند.

۲ رسم مردم خوزستان در ماه رمضان

ماه مبارک رمضان ماهی است که برای مسلمانان در نقاط مختلف جهان با آیین‌ها و مراسم مختلفی همراه است که استان خوزستان هم از این قاعده مستثنی نیست. مردم جنوب خوزستان سوای از تریکات فرا رسیدن ماه رمضان و آیین گرگیان در شب پانزدهم این ماه، با رسیدن روزهای





یا رمضان تا الله یولی در سنت ترکمن‌ها

ترکمن‌ها در ماه مبارک رمضان آداب و رسوم ویژه‌ای از جمله «الله‌یولی»، «سرخوانی» و «یا رمضان» دارند که بر اجرای آن نیز تاکید فراوانی می‌کنند. در ماه مهمانی خدا قوم ترکمن توجه ویژه‌ای به الله یولی (ندری دادن در راه خدا) دارند و زنان و دختران ترکمن خوراکی‌هایی مانند چکدرمه، اوناش، فرنی، بورگ و پیشمه پخته و آن را بین همسایگان، فامیل و نمازگزاران مساجد تقسیم می‌کنند. سرخوانی یکی دیگر از رسوم ترکمن‌ها در ماه رمضان است که در آن بزرگان محل زودتر از بقیه افراد از خواب بیدار شده و با کوبیدن بر روی ظرف مسی صاحبخانه را با گفتن «بیدار شوید ماه رمضان است» بیدار می‌کردند که با پیشرفت تکنولوژی و استفاده مردم از ساعت و زنگ هشدار تلفن همراه، این رسم کمرنگ شده است. برگزاری سنت «یا رمضان» این رسم، واگویه عامیانه‌ای است که به مناسبت ماه مبارک رمضان از سوی افراد به زبان ترکمنی خوانده می‌شود و در آن جوانان، نوجوانان و کودکان ترکمن مقابل خانه‌های ترکمن تجمع کرده و سرخوان شروع به خواندن ابیاتی در فضیلت ماه مبارک رمضان و دعا و نیایش درباره اهل آن خانه می‌کند.

به خود را دارد. در استان گلستان هم که به جهت تنوع قومی، پایتخت اقوام نامیده می‌شود، ماه مبارک رمضان و روزه داری، آداب و رسوم خاص خود را دارد. مردم گلستان هم مانند مردم سایر استان‌ها هرساله با آئین‌های معنوی همچون غبارروبی مساجد، ماه پرفضیلت رمضان را طی می‌کنند و رسومات خود را برگزار می‌کنند. در خصوص آداب ماه رمضان در گلستان یکی از رسوم که از گذشته در بین مردم استان گلستان رایج بوده، رسم سرخوانی و بیدار باش است. هنگام سحر و قبل از اذان صبح افرادی در کوی و برزن همسایه‌ها و اهل محل را بانگ می‌دادند تا در خواب نمانند و برای صرف غذای سحری آماده شوند. در قدیم مردی با سرخوانی و یا بیان ابیاتی از یک شعر مردم را به بیداری دعوت می‌کرد. یکی دیگر از رسوم گرگانی‌ها افطاری دادن و میهمانی گرفتن در ماه مبارک رمضان است. به خصوص افطاری در مساجد که همبستگی اجتماعی را پررنگ تر می‌کند. همچنین با فرا رسیدن شب‌های احیاء، مردم روزه دار گلستان با اشتیاق فراوان در مساجد حضور می‌یابند و در شب‌های قدر با خواندن قرآن، دعای جوشن کبیر و دسته‌های عزادار در مساجد به سینه زنی و عزاداری می‌پردازند.

رسم که اکنون به ندرت برگزار می‌شود، افرادی یک ساعت مانده به اذان صبح، راهی کوچه‌ها می‌شدند و با صدای بلند و رسا بانگ می‌زدند («سحراست. خواب نمانید!») مردم را برای خوردن سحری و خواندن نماز صبح بیدار می‌کردند. همچنین برخی افراد هم بالای گلدسته‌های مساجد یا بام برخی خانه‌هایشان می‌رفتند و بانگ سحری را سر می‌دادند.

تنظیم وقت سحر با ستاره میزان

یکی از رسم‌های ویژه رمضان در گیلان که اکنون منسوخ شده، تنظیم وقت سحر با ستاره میزان بود. برخی از کوه‌نشینان گیلان چشم بر ستاره میزان یا «ششه» که مجموعه ۶ ستاره است می‌داشتند و وقت خود را تنظیم می‌کردند.

استان گلستان

در گرگان نوروزخوانان از دهه دوم اسفند به تدریج از مناطق اطراف وارد شهر و روستاهای منطقه استرآباد می‌شدند و معمولاً تا دو سه روز مانده به عید یعنی تا قبل از روز «عرفه» کار خود را به پایان می‌رساندند. آنها که معمولاً دو نفر و به ندرت سه نفر بودند، از صبح تا اوایل تاریکی در کوچه‌های شهر و روستاها در حالیکه بچه‌های کوچه‌ها و محلات شهر آنها را همراهی می‌کردند، مشغول نوروزخوانی بودند و به ندرت اتفاق می‌افتاد که «پی‌خوان» به عنوان «فانوس‌کش» فانوسی روشن را در دست می‌گرفت و در محله «سبزه مشهد» تا اندکی از شب گذشته هم به کار خود ادامه می‌دادند.

حاجی فیروز

در استرآباد قدیم (گرگان فعلی) حاجی فیروزها از اواسط اسفند به تدریج در کوچه و خیابان پیدا می‌شدند و پیام فرارسیدن سال نو را جلوی تمام مغازه‌ها و خانه‌ها به آگاهی مردم می‌رساندند. آنها با پوشیدن پیراهن و شلوار قرمز، کفش یا گیوه نوک تیز منگوله‌دار، کلاه دراز شیپوری منگوله‌دار، صورت و دست‌های سیاه کرده، با زدن دایره زنگی اشعاری با صدای بلند می‌خواندند و تقاضای پول می‌کردند.

رمضان در گلستان

آداب و رسوم ماه مبارک رمضان یکی از مباحث مهم فرهنگ مردم ایران است و هر قومیتی در این ماه، سنت‌های مخصوص

فالگوش ایستادن

فالگوش ایستادن نیز از دیگر برنامه‌های چهارشنبه سوری است. برای این کار، در گذرگاه‌ها می‌ایستادند و با شنیدن پنهانی نخستین کلمات عابری، مفهوم آن را حمل بر توفیق یا ناکامی خود در سال آتی می‌شمردند.

قاشق زنی

قاشق زنی از دیگر رسوم اجرایی این شب بود که معمولاً جوانان و بیشتر دختران به درخانه همسایه‌ها می‌رفتند و با پنهان کردن روی خود و بدون دادن آشنایی، خواستار هدیه می‌شدند. نقل و نبات و تفلات از عمده ترین چیزهایی بود که در کاسه قاشق زنان جای می‌گرفت.

شال اندازی

در مناطق روستایی کوهستانی از رسوم شایع چهارشنبه سوری بود و گاه حالت نوعی خواستگاری از دختر صاحب خانه را داشت. معمولاً به گوشه شال اینان مقداری شیرینی و آجیل به عنوان هدیه صاحب خانه بسته می‌شد و شال اندازان بدون مشخص کرن هویت خویش به خانه فرد دیگری می‌رفتند.

رمضان در گیلان

مردم گیلان همواره در ماه مبارک رمضان با آداب و رسوم مختلف ماه میهمانی خدا را می‌گذرانند. چنانچه در بخش فرهنگ و هنر نمناک اشاره شده است در استان گیلان مردم از نیمه ماه شعبان به منظور استقبال از ماه مبارک رمضان شروع به پاکسازی و نظافت منازل، مساجد، حسینیه‌ها و محله‌ها می‌پردازند و مایحتاج و مواد غذایی برای ماه مبارک رمضان تهیه می‌کنند. مردم استان گیلان چند روز قبل از آغاز این ماه به پیشواز ماه مبارک رمضان رفته و روزه می‌گیرند. روزه گرفتن قبل از رسیدن ماه رمضان به اصطلاح گیلانیان به «پیشاشو» معروف است. هنگام سحر بانگ «سحر شده است خواب نمانید» از گلدسته‌های مساجد و گاه از بام‌های خانه‌های گیلان در ماه مبارک رمضان به گوش می‌رسد و غذای سحری مردم گیلان اغلب برنج کته و انواع خورشت‌های محلی چون باقالی قاتوق، ترش تره، فسنجان و اناریج است.

رسم بانگ سحری

بانگ «سحری» از رسم‌های ویژه رمضان در گیلان بود. در این



اموات می‌پزند و بین مردم پخش می‌کنند. در غروب شب اول سال به این اعتقاد که چراغ خانه آنها همیشه روشن و نورانی باشد، به سر در خانه‌ها شمع یا شعله آتش آویزان می‌کنند.

پس از پایان قرائت هر بند از آن اشعار توسط سرخوان، دیگر اعضای گروه یک صدا «آلاو» که به نظر می‌رسد مخفف عبارت «الله هو» باشد می‌گویند.

نوروزخوانی

مردم مازندران معمولاً ۱۵ روز قبل از فرا رسیدن عید نوروز شروع به مراسم نوروزخوانی می‌کنند در مراسم نوروزخوانی، نوروزخوانان معمولاً به داخل روستاها و شهرها می‌آیند و با خواندن اشعار در مدح امامان و ترانه‌های محلی، طلیعه سال نو را به مردم مژده می‌دهند.

خوردنی های عید

در شهر و روستاهای استان مازندران چند روز مانده به عید مقدار زیادی برنج را می‌خیسانند و بعد از شستشوی کامل آن را نیمه خشک می‌کردند و به همراه دیگر زنان به دنگه (سرآسیاب دستی) می‌رفتند و برنج‌ها را آرد می‌کردند که به آرد برنج «دنکو» می‌گویند. پس از آن که سهم صاحب آسیاب را از دنکو دادند به خانه برمی‌گشتند. دنکو را روی حرارت ملایم تفت می‌دادند آن وقت با پودر قند و روغن گاوی حلوا درست می‌کردند. پیشترها اندازه حلوا درست به اندازه یک آجر بود. هم چنین با آرد برنج (دنکو) «کماج» هم می‌پختند.

رمضان در مازندران

مردم استان مازندران ماه مبارک رمضان را در حالی آغاز کردند که روزه اولی‌ها مثل همیشه بر سر سفره افطار متبرک شمرده می‌شوند. ماه رمضان در فرهنگ عامه ایرانیان جایگاه ویژه‌ای دارد و در تمامی شهرهای کشور ماهی مقدس به شمار می‌رود. از جمله آداب و رسوم و اعتقادات مردم در این ماه نذورات مختلفی است که مردم به آن توجه خاصی دارند. مردم استان مازندران برای برآورده شدن آرزوها و ارتباط معنوی با خدا سه روز مانده به ماه مبارک رمضان را روزه می‌گیرند. در مازندران افرادی که حاجتی داشته باشند برای برآورده شدن آن نذر ختم انعام می‌کنند و به هنگام خواندن قرآن مقداری نمک، چند قرص نان و چند ظرف آب در سینی بزرگی می‌گذارند و در مجلس قرار می‌دهند.

پس از خواندن سوره انعام افراد روزه خود را با غذاهایی که در سینی قرار دارد باز می‌کنند و نان‌های باقی‌مانده را به عنوان

استان مازندران

مازندرانی‌ها نیز با مراسم‌های خاصی همچون دیگر مردمان ایرانی نوروز را با شادمانی آغاز می‌کنند. خانه‌تکانی، برپایی جشن چهارشنبه‌سوری، خرید نوروزی، سبزه سبزکردن، پختن سمنو، راه‌اندازی نمایش‌های حاجی فیروز و نوروزخوانی، شگون آور (مارمه)، پختن شیرینی عید و پهن کردن سفره هفت‌سین و مراسم سیزده بدر از عادت‌های مردم این استان در نوروز است.

عید نوروز- شگون آور (مارمه)

در استان مازندران در اواخر اسفند ماه با انجام خانه‌تکانی به استقبال عید نوروز می‌روند، و در روز سال نو چند ساعت مانده به تحویل سال نو سفره عید نوروز (هفت سین) را می‌چینند، و در اشتیاق تحویل سال افراد خانواده دور سفره هفت سین که با ظرافت و سلیقه خانم چیده شده می‌نشینند و در حالیکه پدر خانواده دعای تحویل سال می‌خواند منتظر سال نو می‌شوند. در گذشته که امکانات ارتباطی مانند رادیو و تلویزیون نبود با تیراندازی یا گرفتن اذان سال جدید را به همه اعلام می‌داشتند. بعد از این که سال نو شد منتظر کسی می‌شوند که او را برای خود شگون آور قرارداده اند کسی که به عنوان مادرمه یا شگون آور انتخاب شده نخستین کسی است که بعد از تحویل سال با مجمعی که در آن قرآن، آیینه، آب، سبزه و شاخه‌های سبز جوان قرار دارد وارد خانه می‌شود چهارگوشه اتاق‌ها را آب می‌پاشد قرآن را کنار سفره هفت سین می‌گذارد و شاخه‌های سبز (درخت آلوچه) را به این نیت که سال سرسبز و خوش و خرمی برای خانواده باشد، جلوی در اتاق آویزان یا روی طاقچه اتاق می‌گذارد و سال نو را به اهل خانه تبریک می‌گوید. افراد خانه با سرور و شادمانی به استقبالش رفته و او را به کنار سفره عید و سینی دعوت می‌کنند و با کلوچه، نان، عسل، آجیل و میوه به گرمی پذیرایی می‌کنند و اعتقاد دارند که از یمن حضور سال‌مچ و از شگون این پذیرایی، سفره‌شان در سال جدید همیشه پربرکت خواهد بود. به این مراسم، شگون‌آوری گفته می‌شود.

در این روز مادر خانه، غذای عید، سبزی پلو با ماهی (یا با مرغ و یا گوشت) درست می‌کند. علاوه بر آن غذایی به عنوان خیرات برای

روزه‌سری

کسانی که در مازندران برای نخستین بار به سن تکلیف می‌رسند و روزه می‌گیرند تا زمانی که از جانب بزرگ‌ترها به عنوان روزه‌سری هدیه‌ای نگینند، افطار نمی‌کنند. معمولاً این هدایا شامل چادر نماز و طلاجات برای دختران، پول و انواع نقره‌جات قدیمی برای پسران است.

سحر و افطار

مازندرانی‌ها بر این اعتقادند که سحر را نمی‌خوانند، زیرا نماز نافله شب می‌خوانند و به ویژه مناجات حضرت امیر در مسجد امیر را به نام مولا یا مولا زمزمه می‌کنند. مردم استان مازندران یا با صدای خروس و یا با سحرخوانی آوازخوانان خود را برای سحر آماده می‌کنند. قرائت مناجات ابوحزمه ثمالی و خواندن یک جزء از قرآن توسط باسوادان از دیگر سنت‌های مردم مازندران بوده است. تخم مرغ و برنج و در قدیم نیز قرقناق از غذاهای محلی مازندران بود که اعتقاد داشتند خوردن این غذاها در طول روز مانع گرسنگی و ضعف می‌شود. دعوت از اقوام و فامیل به افطاری یکی از مهم‌ترین مراسم است که مردم مناطق مازندران به آن پایبند هستند.

تبرک در سفره نان قرار می‌دهند تا برکت پیدا کند و در ادامه صاحب مجلس سفره افطار را پهن می‌کند. قدیم در مازندران رسم بود افرادی که فرزند پسر می‌خواستند نذر می‌کردند که در طول ماه مبارک رمضان مردم را برای خوردن سحری بیدار کنند، به این صورت که یک پیت حلبی خالی به گردن خود می‌آویختند و با چوب به آن ضربه می‌زدند تا مردم برای سحری بیدار شوند که البته این رسم‌ها هم‌اکنون از بین رفته است.

نذر حلوا

نذر حلوا از دیگر نذورات مردم این منطقه است که در شب ۱۵ ماه مبارک رمضان هم‌زمان با میلاد امام حسن مجتبی (ع) زنان به عنوان نذر قند، چای، خرما و زغال به مسجد می‌برند که این کار تا پایان ماه مبارک رمضان ادامه دارد. همچنین در کنار این مواد حلوا، آش، زولبیا و بامیه سنتی، فرنی، آبگوشت و باقلای پخته با پلو به میان روزه‌داران می‌برند. در خصوص عزاداری مردم مازندران از شب نوزدهم تا آخر ماه رمضان می‌توان گفت که مردم استان در این شب‌ها در مدح امام علی (ع) شعر می‌گویند و مردم نذورات خود را به صورت پول داخل کشکول می‌گذارند، در آن شب خرما، شربت زعفرانی و فرنی به عنوان نذورات به روزه‌داران داده می‌شود.



لزوم توجه به فعالان دریایی - بندری در اقتصاد دریامحور



مصطفی رضائی - سردبیر

جمهوری اسلامی ایران با داشتن بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی سرزمینی و جزایر متعدد و با قرار گرفتن در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به عنوان کانون ذخیره‌گاه اصلی انرژی جهان به حساب می‌آید و موقعیت ژئوپولیتیکی مناسبی برای نقش آفرینی به عنوان یکی از مهم‌ترین مسیرهای کریدورهای شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا دارد. همچنین از توان بالای تولید غذاهای دریایی به منظور دستیابی به امنیت غذایی پایدار، دسترسی به آب‌های آزاد و ظرفیت اشتغال‌زایی برخوردار است.

از سوی دیگر کشورمان با توجه به سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی فرهنگی و نیروی انسانی تحصیل کرده و جایگاه مناسب علوم و فناوری‌های مرتبط با دریا در اولویت‌های نقشه جامع علمی کشور، می‌تواند اساس اقتدار خود را بر پایه توسعه دریایی - بندری بنا کند. بنابراین می‌تواند از ظرفیت بخش خصوصی در این زمینه بهره‌برد. بنابراین به دلیل پتانسیل بالای بخش خصوصی در امر سرمایه‌گذاری، اشتغال‌زایی، تربیت نیروی انسانی متخصص و... پرونده ویژه‌ای برای فعالان دریایی - بندری در ماهنامه بندر و دریا باز کردیم.

بدون شک استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال پایدار و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی جوامع تعریف می‌شود. حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات است و به همین دلیل نیز مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و... است.

اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و در نهایت تحول‌آفرین است، چراکه در سطح بالایی، نهادها و سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند.

اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست شده و از بین آنها ۵۰ موضوع مهم‌تر انتخاب شده و در نهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور در سبد انتخاب نهایی قرار می‌گیرد.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان، سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پائینی است.

آبان ۱۴۰۲، رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را ابلاغ کردند. سیاست‌های ابلاغی توسعه دریامحور برای

رونق گردشگری در جمهوری اسلامی، دارای ظرفیت‌های خوبی است. باید در این باره، ضمن بهره‌گیری از تجارب سایر کشورها، راهبردهای جمهوری اسلامی را مشخص کرده، گام‌های اجرایی را تدوین و ضمن اجرا، مورد پایش مستمر قرار داد. رئیس این راهبردها و اقدامات مدنظر شامل نگاه تمدنی، حکمرانی، زیرساختی، مدیریتی، علمی، دیپلماسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و محیطی است.

در هر یک از این موارد ۱۰ گانه، به فراخور، دستگاه‌های اصلی به‌عنوان متولی(محور) و سایر نهادها و دستگاه‌ها به‌صورت اقماری، به ایفای نقش پرداخته و گزارش اقدامات و نتایج آن به‌صورت دوره‌ای به دبیرخانه‌ای که به‌همین منظور در وزارت



آن را مهندسی معکوس کرد تا از خارج از کشور تامین نشود. ما این کار را انجام داده‌ایم. تعداد بسیاری از قطعات استراتژیک ترمینال شماره ۳ بندر امام خمینی (ره) با همکاری شرکت‌های طرف قرارداد، مهندسی معکوس شده و آنها را در داخل تولید کرده‌ایم.

مانند تجهیزاتی که قابلیت ریخته‌گری داشته یا تجهیزاتی که الکترونیکی بوده و شرکت‌های دانش‌بنیان آنها را برای ما تهیه کردند. هر شرکت دانش‌بنیان که به ما مراجعه کرده، گفته که یک تجهیزات یا قطعه‌ای برای شما می‌توانیم تولید بکنیم ما استقبال کردیم.

چند درصد تجهیزات تولید داخلی هستند؟

مکنده‌ها که همه اروپایی هستند. مکنده‌ها یک لوله دارد که این لوله غلات را از داخل کشتی مکش می‌کند. این لوله‌ها وارداتی بودند، این لوله‌ها را کلا از خارج از کشور می‌خریدیم الان هم می‌خریم. ما یک شرکتی را پیدا کردیم گفتیم که این لوله با این مشخصات با اسپک (specification) می‌خواهیم نمونه را به او دادیم، رفتند آزمایشگاه بررسی کردند و مشخصات آن را به ما دادند و این لوله را برای ما ساختند.

یعنی همان کیفیت را دارد؟

بله، همان کیفیت را دارد و با یک سوم قیمتی که ما از خارج از کشور تامین می‌کردیم.

از کدام کشور تامین می‌کردید؟

از اروپا. اسم کشور و برند را نمی‌گویم که تبلیغ نشود.

با چین هم مراوده دارید؟

خیر. در شرکت سهند علاوه بر آن که در سال ۱۳۹۴ قرارداد سرمایه‌گذاری امضا شد. از سال ۱۳۹۶ اپراتور ترمینال شماره ۳ غلات بندر امام خمینی (ره) هم هستیم. بندر امام خمینی (ره) بندر کانونی غلات ایران است. سالانه میانگین ۱۳ میلیون تن غلات ورودی فقط در بندر امام خمینی (ره) داریم که این ۱۳ میلیون تن از سال ۱۳۹۶ تا همین الان توسط شرکت سهند تخلیه می‌شود. افرادی که از قبل در بندر امام خمینی (ره) بودند و همه نیروهایی که جدید جذب شده‌اند همه بومی هستند.

در ابتدا درباره رزومه شرکت و فعالیت در بخش ذخیره‌سازی کالای اساسی بفرمایید.

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند در سال ۱۳۹۳ با توجه به بررسی که انجام گرفت و دیدگاهی که بتواند گام موثری را برای پیشرفت بنادر ما ایجاد بکند در بندر شهید رجایی شروع به فعالیت کرد. با راهبری پایانه شماره یک کانتینری و این موضوع که شرکت سهند با توجه به حضورش در بندر شهید رجایی و بررسی وضعیت بنادر کشور و رصد اینکه با توجه به سیاست‌ها و برنامه‌های کلان کشور واردات کالاهای اساسی ممکن است در بنادر به دلیل خشکسالی افزایش پیدا کند، اقدام به امضای قرارداد و سرمایه‌گذاری در بندر امام خمینی (ره) در سال ۱۳۹۴ برای ایجاد اولین ترمینال یا پایانه مکانیزه غلات ایران و در بندر کانونی غلات کرد.

پیش‌بینی هم این بود که با توجه به بررسی‌های انجام گرفته و با این ترمینالی که ایجاد می‌شود انتظار کشتی‌ها در لنگرگاه کاهش پیدا کند و تمهیدات مناسبی برای انتقال کالا به انبارها و از آن منظر هم در جهت بالا بردن راندمان و بهره‌وری بندر و تحویل سریع‌تر کالا به صاحبان کالا برای خروج از بندر اتفاق بیفتد.

در ادامه ساخت این پروژه بعد از بررسی مطالعات نسبت به عقد قرارداد با شرکت‌های اروپایی برای تامین تجهیزات این سیلوها و خط انتقال اقدام کردیم.

با توجه به این‌که ظرفیت جابجایی خط انتقال غلات در این ترمینال ۱۲۰۰ تن در ساعت بود و امکان ساخت آن در داخل کشور نبود ما با شرکت‌های اروپایی صحبت کردیم. بر این اساس قراردادی برای تامین تجهیزات این سیلوها امضا شد. در آن زمانی که کار را شروع کردیم، با این ظرفیت در ایران هیچ سیلویی ساخته نشده بود که ظرفیت خط انتقال معادل ۱۲۰۰ تن در ساعت داشته باشد. این پروژه دارای خط‌های فرعی با ظرفیت ۶۰۰ تن در ساعت و پیش‌بینی اولیه ۱۵۰ هزار تن ذخیره‌سازی غلات در کشور می‌باشد. یعنی شرکتی که وجود داشته باشد تا خط انتقال با مشخصات ذکر شده را تامین کند در کشور نداشتیم. دیدگاه ما در حالت کلی در شرکت سهند استفاده از شرکت‌ها و متخصصان و فروشندگان کالا و قطعاتی است که در ایران تولید می‌شود.

همین الان که اپراتور ترمینال شماره ۳ غلات بندر امام خمینی (ره) هستیم، هر قطعه‌ای را که در داخل ایران می‌توان



احداث پایانه مکانیزه غلات با مهندسی معکوس در شرکت نظم آفرینان صنعت سهند

کاهش قیمت تمام شده کالای اساسی کلید خورد

واردات کالای اساسی، تخلیه، بارگیری، حمل به انبارها و سیلوها و... همواره جزو اولویت‌های دولت‌ها بوده است. امنیت غذایی مردم که به بحث واردات کالای اساسی گره خورده باعث شده تا دستگاه‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط در طول سال با برنامه‌ریزی صورت گرفته، نیاز کشور را تامین کنند. در این بین بهداشت و سلامت کالای اساسی از زمان ورود به کشتی به اسکله‌ها تا ذخیره‌سازی آن از اهمیت دوچندانی برخوردار است. سال‌های متمادی است که در کشورهای پیشرفته فاصله بین کشتی تا انبارها و سیلوها به صورت مکانیزه درآمده است. در همین راستا برخی شرکت‌های داخلی اقدامات قابل توجهی را انجام داده‌اند تا کالای اساسی بدون هیچ مشکلی به لحاظ سلامت در اختیار مردم قرار گیرد.

«نظم آفرینان صنعت سهند» یکی از همین شرکت‌هاست که در بندر امام خمینی (ره) فعالیت‌های چشمگیری را برای مکانیزه کردن واردات کالای اساسی انجام داده است. به همین منظور با **محمد حکیمیان، مدیرعامل شرکت نظم آفرینان صنعت سهند** به گفت‌وگوی صمیمی نشستیم که در ادامه می‌آید؛





یکی از دغدغه‌های ما جذب نیروی بومی همان منطقه است.

● تامین نیرو شرکت سهند تا چه میزان انجام شده است؟

در ترمینال شماره ۴، ۱۲۰ نفر نیروی بومی را استخدام کردیم. ۴۵۰ نفر نیرو نیز در ترمینال شماره ۳ حضور داشتند که در این ۶ سال نزدیک به ۱۵۰ نفر بازنشسته شده‌اند. مجدداً ۱۵۰ نفر نیروی جوان بومی را برای ترمینال بندر امام خمینی (ره) به صورت مستقیم استخدام کرده‌ایم.

● به صورت غیرمستقیم چه میزان اشتغالزایی داشته‌اید؟

ما در بندر امام خمینی (ره) انبارها و سوله‌های نگهداری غلات هم داریم. هفت باب سوله محل نگهداری غلات داریم که صاحبان

کالا می‌توانند از این انبارها در وسعت ۱۰ هکتار در منطقه ویژه استفاده کنند. این انبارها ظرفیت ۲۳۰ هزار تن غلات را دارند. ۵۰ نفر هم نیروی انسانی به صورت مستقیم داخل این سوله‌ها فعالیت می‌کنند. در مجموع همه نیروهایی که ما به صورت مستقیم در بندر امام خمینی (ره) با آنها کار می‌کنیم حدود ۶۲۰ نفر نیروی انسانی به صورت مستقیم قرارداد با خود شرکت ما دارند و فعالیت می‌کنند.

● همه آنها بومی هستند؟

بله، همه بومی هستند.

● یعنی آمایش منطقه‌ای را در نظر گرفته‌اید؟

همه بومی هستند. دغدغه ما به‌کارگیری نیروی انسانی بومی است.

● مدیران هم بومی هستند؟

همه مدیران ما بومی هستند. هیچ مدیر پروازی نه در بندر امام خمینی (ره) داریم نه در بندر شهید رجایی. اگر بخواهم جمع‌بندی کنم بحث نیروی انسانی را، ما ۶۲۰ نفر نیرو در بندر امام خمینی (ره) به صورت مستقیم داریم، ۲۰ نفر در دفتر تهران هستند و حدود ۴۰۰ نفر نیروی بومی هم به صورت مستقیم در بندر شهید رجایی مشغول فعالیت هستند.

هیچ مدیر پروازی در مجموعه ما وجود ندارد به‌جز بنده که می‌روم به آنها سر می‌زنم. نظارتی می‌روم و برمی‌گردم. مدیران نواحی ما هم همه بومی هستند، این یکی از دغدغه‌های ما بوده است. ما بیش از هزار نفر نیروی انسانی که به صورت مستقیم با ما قرارداد دارند در مجموعه داریم و پیمانکارانی که به صورت غیرمستقیم با ما کار می‌کنند، دو برابر همین عدد به صورت غیرمستقیم با ما در ارتباط هستند.

برگردیم به ترمینال شماره ۴؛ قرارداد با شرکت‌های اروپایی برای این‌که بتوانیم تجهیزات را وارد ایران کنیم، امضا شد. سال ۱۳۹۷ با خروج آمریکا از برجام یک وقفه‌ای ایجاد شد، در واقع با شرکت‌های اروپایی برای نقل و انتقال پول به مشکل خوردیم. این وقفه باعث شد که عملاً پروژه یک و نیم تا دو سال متوقف شود. پس از آن مجدداً اروپایی‌ها را راضی کردیم، از کانال‌های دیگری که داشتیم به آنها پول پرداخت کردیم و آنها قطعات را به ما تحویل دادند. خوشبختانه سال ۱۳۹۹ مجدداً برای اروپایی‌ها شروع به انتقال پول کردیم و آنها هم تحویل تجهیزات را آغاز کردند و در شهریور ۱۴۰۲، خوشبختانه توسط وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی پروژه به بهره‌برداری رسمی رسید.

ظرفیت سیلوی مکانیزه غلات ۱۷۰ هزار تن است که در حجم عملیاتی ۳ میلیون تن در سال تعریف شده است و شامل دو بخش است؛ یک بخش آن انتقال مکانیزه غلات از کنار اسکله به خود کندوها و بخش دوم آن ۲۰ کندیوی است که غلات را داخل خودش ذخیره‌سازی می‌کند.

● هزینه‌هایی که انجام دادید با چه هدفی بوده است؟

هدف افزایش توان و فرم عملیاتی بندر امام خمینی (ره) بوده است. همچنین کاهش ترافیک عملیاتی اسکله‌ها از دیگر اهداف بود. همانطور که می‌دانید در زمان تخلیه کالای اساسی توسط

مکنده، تعدادی کامیون زیر مکنده می‌آیند و بار را بارگیری می‌کنند و آن را به داخل انبار می‌برند. اما الان وقتی در ترمینال، کالا توسط مکنده تخلیه می‌شود به‌صورت مستقیم وارد خط انتقال و از آنجا ذخیره‌سازی می‌شود.

یکی از اهداف اصلی ساخت این سیلوهای مکانیزه، هدایت بنادر به بنادر سبز است که برای اولین بار در بندر امام خمینی توسط شرکت نظم‌آفرینان صنعت سهند رقم خورده است. برای فعالیت هر دستگاه مکنده که کالا را تخلیه می‌کند ۳۵ دستگاه کشنده نیاز است تا غلات را منتقل کند. با مکانیزه کردن انتقال کالای اساسی ۳۵ کشنده برای مکنده‌ها حذف شده است. ضمن این‌که ایجاد آلودگی، دود و ترافیک در بنادر حذف می‌شود.

هدف بعدی، ایجاد اشتغال پایدار برای نیروهای بومی منطقه بوده است چرا که به صورت مستقیم ۱۲۰ نفر نیروی بومی را جذب کرده‌ایم. به مهندسان و تکنسین‌های برق، مکانیک و اتاق کنترل آموزش‌های لازم داده شد و آنها را در کنار تیم‌های نصب و راه‌اندازی خارجی گذاشتیم که آموزش ببینند. با افتخار می‌توانیم بگوییم تقریباً نزدیک به ۱۰۰ نیروی آموزش دیده داریم که می‌توانند این ترمینال را بدون وجود نیروی خارجی، راهبری کنند. تعمیرکاران ما می‌توانند تعمیر و نگهداری این تجهیزات را به عهده بگیرند و نیاز ما به تکنسین‌های اروپایی را به صفر رساندند. یکی دیگر از اهداف اصلی ما کاهش بهای تمام‌شده غلات است. در هر صورت هزینه نقل و انتقال غلات از پای اسکله به سیلوها آن موقع توسط کشنده انجام می‌پذیرفت اما الان یک خط انتقال ۱۶۶۰ متری ۱۲۰۰ تن غلات را در هر ساعت در سیلوها تخلیه می‌کنند.

● میزان کاهش قیمت تمام شده مشخص است؟

برای اعلام میزان کاهش باید به تعرفه بندر نگاه کنیم. الان می‌توانم محاسبه کنم به شما بگویم که با تعرفه حال حاضر چقدر است، ولی این تعرفه اگر سال دیگر تغییر کند موارد فرق می‌کند. اما فکر می‌کنم حداقل ۳۰ درصد تا ۴۰ درصد در هزینه تمام شده غلات در بنادر صرفه‌جویی انجام می‌گیرد.

از نظر بنده دو دغدغه اصلی داشتیم؛ یکی بهداشت غلات و دومی تسریع در حمل غلات. الان در بنادر یک سری کامیون داریم، این کامیون امروز دارد غلات جابه‌جا می‌کند فردا می‌رود سنگ‌آهن جابه‌جا می‌کند، روز دیگری کوک جابه‌جا می‌کند. قرار نیست که کسی این کامیون‌ها را بشوید و پس از آن غلات را جابه‌جا



خمینی(ره) هستیم. یعنی کل تخلیه غلات و آهن‌آلات در بندر امام خمینی(ره) توسط شرکت ما انجام گرفته است و در سال ۱۴۰۰، ۱۷ میلیون تن غلات در سال در بندر امام خمینی(ره) تخلیه کردیم که این بیشترین رکوردی بوده که در یک سال غلات در بندر ایران تخلیه شده است. **در سال ۱۳۹۸ اپراتور نمونه بندری شدیم.**

● برنامه شما برای سال آینده چیست؟

ترمینال غلات ما باید به ریل وصل شود. در حال فراهم کردن مقدمات اولیه آن هستیم. پیش‌بینی ما این بوده که این غلات از کشتی مستقیم برود انبار مصرف‌کننده که ریل وجود دارد و به این ترتیب بحث حمل کامیونی جاده را حذف کنیم. ترمینال مکانیزه ما نقشه طراحی برای ریل دارد که برای سال آینده برنامه‌ریزی می‌کنیم تا بتوانیم ریل را داخل سایتان طراحی کنیم.

● چه اقداماتی در این زمینه انجام شده؟

طراحی‌های اولیه صورت گرفته است. مشاور در حال برآورد هزینه‌هاست. مشاور ما شرکت طرح نواندیشان است. این شرکت جزو شرکت‌های صاحب صلاحیتی است که در سازمان بنادر و دریانوردی اسم و رسم دارد.

● برای پایانه مکانیزه غلات چقدر سرمایه‌گذاری کرده‌اید؟

به قیمت امروز ۱۵۵۰ میلیارد تومان تا الان سرمایه‌گذاری شده است و به ۴۵۰ میلیارد تومان دیگر سرمایه‌گذاری نیاز داریم که جمعاً مجموع مبلغ سرمایه‌گذاری این پروژه به ۲ هزار میلیارد تومان خواهد رسید.

● در پایان چه انتظاری از دولت دارید؟

برای تجهیزات بندری و سرمایه‌گذاران بنادر، دولت هیچ‌گونه ارزی در نظر نگرفته است. من یک سری از تجهیزات بنادر را عرض کردم، اینها تجهیزات استراتژیک کشور است، همه قطعات اصلی موتور، گیربکس، پمپ، لاستیک و ... از خارج از کشور باید تامین شود، شرکت‌های داخلی، حتی لاستیک برای اینها تولید نمی‌کنند چون تعداد جرثقیل در ایران کم است و نمی‌صرفد پس همه اینها وارداتی است. شرکت‌های خصوصی ریال می‌گیرند و باید ریال را به دلار تبدیل و برونرند قطعه بخرند. سازمان بنادر و دریانوردی با

کند. یکی از مسائل مهم آلودگی غلات است. این غلات توسط کامیون‌هایی در بنادر جابه‌جا می‌شوند که آلوده هستند. نمی‌توانیم این موضوع را کتمان کنیم.

در این پروژه دیگر کامیونی وجود ندارد؛ در خطی که پوشیده است غلات مستقیم داخل سیلو تخلیه می‌شود.

یکی از دغدغه‌های شرکت بحث سلامت غلات بود که خیلی مهم است. دومین بحثی که برای ما وجود داشت، بحث تسریع در حمل غلات بود. وقتی کامیون بار را می‌زند همانجا ریزش دارد در هر پیچی که دارد غلات می‌ریزد، افت دارد، کلاً در مسیرهای بندری که شما بروید، می‌بینید ذرت، گندم و ... ریخته است. الان دیگر ما افت غلات نداریم. بار به میزانی که بیاید در سیلو تحویل داده می‌شود. این دو مسئله خیلی مهمی بودند. مکنده کف کشتی را جارو می‌کند و غلات مستقیم داخل کندوهای سیلو ذخیره‌سازی می‌شود.

● تجهیزات حمل غلات از کشتی تا کندو خارجی است؟

تجهیزات اصلی خط انتقال ۱۲۰۰ تن خارجی بوده و از اروپا آمده است. منتها ساختار زیر آن را همه از شرکت‌های داخلی تامین کرده‌ایم. از هر چیزی که در ایران یک نفر ادعا کند توان ساخت آن را دارد، استقبال می‌کنیم.

● برای این کار فراخوان می‌دهید؟

برای هر کاری که می‌خواهیم انجام بدهیم فراخوان می‌دهیم. یکی از افتخارات ما این است که رفتیم بهترین برندهایی که در حوزه غلات، تخلیه و بارگیری می‌کنند، وارد کرده‌ایم. در راستای استفاده حداکثری از توان داخل به شرکت‌های ایرانی که "بلت" می‌سازند درخواست دادیم که برای توسعه به یک سری بلت با ظرفیت ۶۰۰ تن می‌خواهیم. در حال پیگیری هستیم این سری بلت‌ها را از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی خریداری کنیم.

● قرارداد شرکت سهند با سازمان بنادر و دریانوردی چند ساله است؟ آیا به صورت BOT است؟

قرارداد ما ۲۳ ساله و به صورت BOT با سازمان بنادر و دریانوردی است. شش سال از این قرارداد گذشته و عملاً ۱۷ سال از زمان باقی مانده است. قرارداد با سازمان بنادر و دریانوردی جاری و ساری است و طبق همان قرارداد غلات را تخلیه می‌کنیم. از سال ۱۳۹۶ پورت اپراتور ترمینال شماره ۳ غلات بندر امام

ما همکار سازمان بنادر و دریانوردی هستیم و خودمان را جزو سازمان بنادر و دریانوردی می‌دانیم. جدا از این سازمان نیستیم ما در قالب یک شرکت به سازمان بنادر و دریانوردی کمک می‌کنیم.

واقعاً انتظار داریم، به‌عنوان فعال خصوصی در بنادر انتظار داریم دولت حمایت ویژه‌ای از شرکت‌های خصوصی دارای سابقه فعالیت بلندمدت در بنادر داشته باشد.

یک سری شرکت هستند سابقه فعالیت بلندمدت در بنادر داشتند بررسی کنید همه درآمد خود را هیچ‌کجا به غیر از بنادر سرمایه‌گذاری نکردند. سابقه‌شان مشخص است. آدم‌هایشان مشخص است. توقع داریم سازمان بنادر و دریانوردی و دولت با ما قرارداد بلندمدت ببندد که بتوانیم با اتکاء به دانش و تجربه‌ای که داریم بازوی توانمند دولت باشیم. تنها انتظار ما از دولت همین است.

ما همراه است. یکی از دغدغه‌های ما تامین ارز است. دغدغه هر شرکت خصوصی و فعالان اقتصادی بنادر همین است. خوشحال هستیم عنوان کنیم علیرغم این‌که دچار مسائل، بحران‌ها و مشکلات خیلی زیادی بوده‌ایم، ولی بر افزایش تاب‌آوری و مقاومت سازمانی متمرکز بوده‌ایم تا بتوانیم این مسائل را از سر خودمان بگذرانیم.

در دوران کرونا خیلی اذیت شدیم، چون نمی‌توانستیم تخلیه غلات کشور را متوقف کنیم. در آن دوره که همه ماسک می‌زدند و دستکش دست می‌زدند، در آن گرمای وحشتناک، تخلیه کشتی‌ها را متوقف نکردیم. اینها افتخاراتی است که ما همیشه به آنها می‌بالیم. می‌گوییم در دوران اپیدمی کرونا علی‌رغم اینکه هزینه‌های زیادی کردیم چون شرایط استاندارد نبود اما خودمان را تطبیق دادیم برای این‌که بتوانیم کسب و کارمان را محکم نگه داریم.

● آیا نیروهای متخصص ایرانی حوزه دریانوردی در دیگر کشورها قادر به فعالیت هستند؟

بله، شرکت هدایت کشتی این توانمندی را دارد تا نیروی پایلوت و پرسنل دریایی برای یدک‌کشی را به کشورهای دیگر اعزام کند.

● شرکت هدایت کشتی در چه حوزه و استان‌هایی مشغول به فعالیت است؟

ماگندشته از خدمات یدک‌کشی و راهنمایی در تمامی بنادر شمال و جنوب کشور، در استان‌های خوزستان و بوشهر لایروبی بنادر و راهبری علائم کمک ناوبری را بعهده داریم. در استان سیستان و بلوچستان (چابهار) و بندر انزلی خدمات امداد و نجات را انجام می‌دهیم. در استان هرمزگان خدمات سیستم ترافیک شناورها (VTS) را بر عهده داریم. همچنین در خوزستان، بندر امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی نیز تعمیر اساسی شناورهای مختلف توسط سرسره های شرکت هدایت کشتی انجام می‌شود.

● آیا شرکت هدایت کشتی در حوزه مبارزه با آلودگی‌های دریایی فعالیت انجام می‌دهد؟

بله در رابطه با بحث مبارزه با آلودگی‌های دریایی در بندر چابهار، نوشهر در مزایده شرکت کرده و برنده شدیم و اکنون مشغول به فعالیت هستیم.

● آیا برنامه‌ای برای ساخت شناور دارید؟

از سال ۱۳۹۶ طبق دستور مدیران وقت، چهار فروند شناور راهنما بر توسط شرکت هدایت کشتی در دستور ساخت قرار گرفت. تا سال ۱۴۰۰ اقدام موثری در این رابطه انجام نشد، اما با رویکرد جدید هیئت مدیره شرکت وارد عمل شده و تزریق مالی صورت گرفته، نهایتاً شناورهای راهنما بر هدایت کشتی ۲۰۱ و ۲۰۲ طی سالهای ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ ساخته شدند و بدنه هدایت کشتی ۲۰۳ تکمیل شده و بدنه هدایت کشتی ۲۰۴ در حال ساخت است که تماماً توسط نیروهای داخلی صورت گرفته است. همچنین قرارداد ساخت دو فروند یدک‌کشی ASD با قدرت شش هزار اسب بخار با مجتمع کشتی سازی ایزواپکو و کارخانه کشتی سازی شهید محلاتی در اواخر امسال امضاء شد.

● هدف از تاسیس شرکت هدایت کشتی چه بود و چه برنامه‌هایی را دنبال می‌کنید؟

سال ۱۳۸۷ شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی با هدف واگذاری کارهای حاکمیتی در حوزه خدمات راهنمایی و یدک‌کشی تاسیس شد تا با نظارت سازمان بنادر و دریانوردی انجام خدمات در این بخش به شکل خصوصی اداره شود. این امر در همه جای دنیا مرسوم است که دولت‌ها اجرای امور حاکمیتی خود در یک یا چند حوزه تخصصی را به شرکت‌های معتمدی بسپارند تا از این طریق هم اموال بتوانند به آنان بسپارند و هم نظارت کافی روی این شرکت‌ها داشته باشند. به همین جهت شرکت هدایت کشتی خلیج فارس با همین استراتژی تاسیس و وظایف یدک‌کشی و راهنمایی کشتی‌ها در بنادر با یک قرارداد ۱۰ ساله به این شرکت واگذار شد.

● چه سیاستی در قبال نیروهای متخصص جوان فعال حوزه دریا و بندر دارید؟

ما طیف گسترده‌ای از نیروهای جوان در حوزه دریا در شرکت داریم. از پایلوت‌ها گرفته تا ملوان، موتورست، مدیر ماشین و فرمانده. لذا تربیت و جانشین‌پروری در این حوزه‌ها در دستور کار شرکت قرار دارد. در سال ۱۴۰۲ یک صد نفر نیروی جوان در حوزه راهنمایی‌گزینش و جذب شدند و در صدد هستیم نیروهای مسن بالای ۶۵ سال را با نیروهای جوان جایگزین کنیم. در این راه به بحث بومی‌سازی بسیار توجه کرده‌ایم، به‌طوری‌که امروز نیروهای متخصص و فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های بسیار خوب در این شرکت مشغول به فعالیت هستند و حتی سال گذشته یدک‌کش برنا توسط مهندسین جوان و متخصص شرکت هدایت کشتی نوسازی شده است.

● چه تعداد نیروی متخصص و پایلوت در شرکت هدایت کشتی مشغول به فعالیت هستند؟

از سنوات گذشته ۵۲ نفر پایلوت رسمی سازمان بنادر و دریانوردی به این شرکت مامور شده بودند و حدود ۱۲۰ نفر هم توسط شرکت هدایت کشتی طی ده سال گذشته جذب و پرورش یافته‌اند و اکنون بالغ بر ۱۷۰ نفر نیروی پایلوت در هدایت کشتی مشغول به فعالیت بوده و از سال آینده هم نیز ۱۰۰ نیروی جدید دیگر گزینش و جذب شده‌اند و بزودی به بنادر جنوب و شمال کشور اعزام می‌شوند.



هدایت کشتی؛ از سرمایه‌گذاری در ساخت یدک‌کش تا تغییر در سبد خدمات

مدیرعامل شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس از امضای تفاهم‌نامه با شرکت پایانه نفتی در راستای تعمیر شناورهای یدک‌کش خبر داد.

«هدایت کشتی خلیج فارس» یکی از شرکت‌های فعال در حوزه خدمات دریایی و بندری است که نقش مهمی در توسعه اقتصاد دریامحور کشور دارد. از این رو به سراغ حسین صاحبی، مدیرعامل شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس، فارغ‌التحصیل دانشگاه صنعتی شریف رفتیم و گفت‌وگوی صمیمی انجام دادیم که در ادامه می‌آید؛



نخواهد شد لذا لازمه هر گونه سرمایه گذاری، ثبات و پایداری و آرامش اقتصادی و تصمیم‌گیری‌های با ثبات دولت مردان است که زمینه رشد و توسعه را برای فعالان در بخش خصوصی فراهم می‌کند.

● آیا شرکت هدایت کشتی برنامه‌ای برای ورود به بورس دارد؟

شرکت هدایت کشتی برنامه ریزی‌های لازم را برای ورود به بورس انجام و به امید خدا به‌زودی خبر خوشی برای سهامداران در این حوزه خواهیم داشت.

● در یکسال گذشته چه تفاهم‌نامه‌ای را به امضا رسانده‌اید؟

اخیرا تفاهم‌نامه‌ای را با شرکت پایانه نفتی با حضور مدیرعامل شرکت ملی نفت به‌منظور تعمیر و تامین یدک‌کش‌های پایانه‌ها به امضا رساندیم. ضمن این‌که تفاهم‌نامه دیگری بابت تعمیرات شناورهای سایز بزرگ با مجتمع کشتی‌سازی و

جدید کشتی‌سازی در شمال کشور را راه‌اندازی نماییم. زیرا شرکت‌های کشتی‌سازی فعال در استان‌های مازندران و گیلان بسیار محدود در حال فعالیت هستند.

● آیا شرکت هدایت کشتی در مباحث بازارهای بین‌المللی فعال است؟

لازمه ورود به بازار کشورهای خارجی حضور در آن کشورها و بنادر بین‌المللی در کشورهای همسایه برای شروع فعالیت می‌باشد. از این رو ابتدا حتی اگر شده به صورت محدود در برخی از کشورهای ضروری فعال خواهیم داشت تا پس از آن وارد بازارهای جهانی در مقیاس بزرگتر شویم. براین اساس در ابتدا ورود به بازارهای کشور عمان و سپس عراق در برنامه آتی کاری می‌باشد.

● آیا شرکت هدایت کشتی توانایی سرمایه‌گذاری برخی مناطق و بنادر را دارد؟



صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) به مدت سه سال با تخفیف ۱۵ درصدی به امضا رسیده است. همچنین تفاهم‌نامه‌ای نیز با یک شرکت خارجی را برای تامین منابع مالی برای خرید شناور به امضا رساندیم.

قطعا این توان وجود دارد اما مستلزم سیاست‌های با ثبات پولی، ارزی و تجاری دولت در بنادر می‌باشد. شما اگر امروز پیکاسو را زنده کنید و بوم نقاشی زیر دست او را دائم تغییر مکان دهید قطعا نقاشی زیبایی از زیر دست او استخراج

ساخت و ایمنی را در حد رضایت موسسات رده بندی داخلی رعایت می‌کنند و چنانچه در حد استاندارد A اگر نباشد ولی قابل قبول است. از این رو ساخت یدک‌کش در کشور یک نیاز اساسی است و باید خط تولید آن‌را به طور کامل راه‌اندازی کنند تا این صنعت در کشور بومی شود.

● محورهای عمده فعالیت شرکت هدایت کشتی در کدام حوزه است؟

شرکت هدایت کشتی اکنون مجوز خدمات راهنمایی هدایت کشتی‌ها، مجوز عملیات STS (کشتی به کشتی)، مجوز تعمیرات تعمیر و نگهداری شناورها، لایروبی، ساخت یدک‌کش، فعالیت امور بندی، تخلیه و بارگیری و... را دارد.

● کشتی‌سازی‌های موجود در شمال کشور آیا جوابگوی این حجم از بازار است؟



با توجه به تعدد شناورها در شمال کشور متأسفانه کشتی‌سازی‌های موجود توان لازم برای تعمیرات و ساخت را به اندازه کافی ندارند. لذا با هماهنگی صورت گرفته با یکی از شرکت‌های معتبر داخلی در تلاش هستیم تا کارخانه

● دولت و سازمان بنادر و دریانوردی تاکنون برای ساخت شناور یدک‌کش به شرکت‌های داخلی مراجعه کرده است؟

شرکت‌های داخلی چیزی کمتر از شرکت‌های خارجی برای ساخت شناورهای یدک‌کش ندارند. نیروهای متخصص داخلی طرف قرارداد طی ۱۸ تا ۲۴ ماه شناور می‌سازند. این یدک‌کش‌ها می‌توانند به کشتی‌های تجاری موجود در بنادر ایران خدمات‌رسانی کنند. سازمان بنادر هم در تیراژ بالایی به کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی سفارش ساخت داده که قرار است از سال ۱۴۰۳ تدریجا تحویل شوند.

● میزان هزینه کرد ساخت شناور یدک‌کش در داخل کشور و خارج چه میزان تفاوت قیمت دارد؟

ساخت یدک‌کش توسط شرکت‌های اروپایی بین هشت الی هشت و نیم میلیون یورو هزینه خواهد داشت، در حالیکه این میزان هزینه در داخل کشور بسیار کمتر و در حدود هفت

میلیون یورو است. هر چند باید این نکته را در نظر گرفت که شرکت‌های معتبر خارجی استانداردهای جهانی را بهتر و دقیق‌تر رعایت می‌کنند و اصطلاحاً در سطح استاندارد A شناور تولید می‌کنند و البته سازندگان داخلی هم استانداردهای



● به طور میانگین برگزاری هر دوره چقدر زمان می برد؟

هر دوره حدوداً یک ماه و در سه بخش برگزار می شود. در دوره اصلی مهماندار شناورهای دریایی، یکی از مدرسان دوره های مهمانداري هواپیما تدریس می کند. در بخش آشنایی با زبان خارجی (انگلیسی) مهمانداري، از مدرسان باتجربه و مسلط زبان خارجی استفاده می کنیم و در بخش آشنایی با کنوانسیون های دریانوردی دنیا، اساتید متخصص دریانورد ما را در این بخش یاری می رسانند.

● کمی راجع به قابلیت های سازمانی، نوآوری و خلاقیت و توسعه فرایندهای تخصصی مرکز توضیح ارائه بفرمایید؟

در این راستا با پیروی از سیاست های کلی سازمان بنادر و دریانوردی، با اتکا به همین راهبرد و بهره گیری از رویکردهای عنوان شده توانستیم قریب به ۲۸ مدل مجوز آموزش های دریانوردی را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کند که به شکرانه و عنایت ایزد متعال آمار خوبی از برگزاری دوره ها از جهت تنوع و تعداد در سطح استان دارا می باشد.

این مرکز تلاش کرده که علاوه بر فعالیت های ذکر شده ضمن بررسی و ارزیابی شرایط موجود و تعریف پروژه های بهبود برای فرایندهای مختلف خود، در زمینه تحقیق و توسعه (R&D) نیز فعال بوده و با

● مجموعه آموزشی علوم هادی دریا را معرفی بفرمایید و چگونه تاسیس شد؟

مرکز آموزشی علوم هادی دریا، به عنوان بازویی موثر برای ناوگان دریانوردی کشور با رویکرد طراحی، برنامه ریزی و اجرای اهداف کلان و راهبردی همچون تربیت دریانوردان متخصص و تقویت توانمندی ها و توسعه مهارت های آنها از طریق ارائه آموزش های بروز در قالب تئوری، عملی، عملیاتی و به صورت کاملاً علمی و مبتنی بر آخرین روش های آموزشی با بهره گیری از تکنولوژی و تجهیزات، فعالیت حرفه ای خود را از ۲۳ شهریور سال ۱۳۸۲ خورشیدی پس از اخذ و دریافت کلیه مجوزهای قانونی سازمان بنادر و دریانوردی آغاز کرد. البته در سال های ابتدایی فعالیت در برخی حوزه ها با مشکلاتی مواجه بودیم که با گذشت زمان به وسیله دعوت و جذب کادری مجرب در بخش های اداری و همچنین شناسایی و به کارگیری اساتید و مدرسان متخصص و با تجربه و همچنین مساعد های فنی و مستمر سازمان بنادر و دریانوردی استان علاوه بر رفع مشکلات آن روزها، شرایطی را فراهم آورد که امکان رشد و ارتقاء کمی و کیفی جایگاه مرکز میسر گردیده و با سرعتی مناسب ضمن توسعه متوازن در کلیه بخش ها، توانستیم جایگاه خودمان را در بین سطوح فعالان حوزه دریانوردی و دریا دوستان پیدا کنیم.



مرکز آموزش علوم هادی دریا بازوی موثر ناوگان دریایی ایران

نیروی انسانی ارزشمندترین منبع هر سازمانی است. حصول بهره‌وری و کارایی حداکثری، معطوف به سرمایه‌گذاری روی منابع انسانی است و مهم‌ترین ابزار برای این منظور، آموزش است که با افزایش ارتقا کیفی سطح مهارت، دانش و نگرش افراد، موفقیت سازمان ممکن می‌شود.

توسعه و پیشرفت صنایع دریایی مستلزم در اختیار داشتن دانش موردنظر، توانمندی تخصصی و مهارتی، پرسنل با تجربه و مدیریت مستمر منابع انسانی براساس دانش روز است و با توجه به اهمیت اقتصاد دریاپایه در رشد و توسعه پایدار کشور، رشد مهارت و دانش نیروهای درگیر در فعالیت‌های دریایی، نیاز حیاتی کشور است. به همین منظور به سراغ **سید مسعود موسوی مدیر مرکز آموزش علوم هادی دریا** رفتیم و گفت‌وگویی صمیمی انجام دادیم که در ادامه می‌آید؛

تمرکز بر شناسایی و ارزیابی انتظارات و نیازهای فعلی، نیازهای آینده جامعه دریانوردی کشور را نیز مد نظر قرار داده و همگام با تغییرات سریع جهانی تغییرات مورد نیاز این بخش را پیش بینی و متناسب با آن راهکار و راه حل ارائه نماید. در سال ۱۳۹۷ موفق شدیم که شبیه ساز اتاق دود را بر اساس دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی در مرکز آموزش آتش نشانی بندرعباس راه اندازی کنیم. کاری زیبا با استاندارد بسیار بالا که نه تنها این مرکز بلکه سایر مراکز آموزشی همکار نیز از آن بهره برداری می کنند، اما متولی و سازنده اصلی مرکز آموزشی ما بوده است.

طراحی و ساخت سایت شناور بقا از دیگر افتخارات این مرکز میباشد که در سال ۱۳۹۸ اجرا شد که به اذعان تمام کارشناسان در سطح خاور میانه منحصر به فرد بوده است و با توجه به ویژگی های خاص این پروژه شایان ذکر است که راه اندازی سایت مذکور نمونه ای بارز از پیشرفت های فنی و تکنیکی حاصل شده از درون پروژه های بهبود تعریف شده و تخصصی مرکز می باشد و آموزشی هم که برای این دوره داده می شود کاملا تخصصی است. شایان ذکر است پس از تغییر سیاست و ساختار شناورهای مسافربری از اتوبوس های دریایی به کشتی های مسافری، مرکز علوم هادی دریا نسبت به باز تعریف فرایند جابجایی مسافران و گردشگران دریایی اقدام و نیازهای جدید و مرتبط به آنها را شناسایی و ارزیابی نمود که ماحصل آن ارائه چارچوب و مدل آموزشی جدیدی با عنوان تربیت مهمانداران تخصصی در کشتی های مسافری و گردشگری بود و بحمدالله در کنار کار آفرینی و اشتغال زایی، ظرفیتی برای ارائه خدمات تخصصی در جهت گرمی داشت مسافران عزیز و توسعه توریسم و گردشگران داخلی و خارجی دریایی در سطح استان و کشور به وجود آمد. لذا در این زمینه با مطالعه رویکردهای جاری برای آموزش مهمانداران ناوگان هواپیمایی، مرکز با تکیه بر مدیریت دانش و بر پایه ی تخصص موجود سازمانی، مدل آموزشی تخصصی را بر اساس رعایت اصول دریانوردی طراحی، تدوین و جهت اخذ مجوز برای اولین بار با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی مهماندار کشتی را معرفی کردیم، لذا پس از اجرا علاوه بر اینکه برگزاری این دوره آموزشی خود تقریباً یک دوره بسیار موفق بود و در این باره همکاران خارج از کشور نیز به جالب و جذاب بودن این دوره ها اذعان داشتند.

● چه تعداد پرسنل دارید؟ در رابطه با بحث ارتقا سازمانی نیز توضیحاتی ارائه دهید.

یکی دیگر از اهداف سازمانی مرکز آموزشی علوم هادی دریا ارتقای نظام مند سطح کیفی دوره های آموزشی در چارچوب استانداردهای موجود کشور و دنیا می باشد. لذا در راستای اهداف راهبردی و همسو با سایر فرایندهای سازمان، سیاست جذب و استخدام نیروهای کارآمد در حوزه منابع انسانی مد نظر قرار گرفته و با این رویکرد هم اکنون تعداد ۷ نفر همکار خانم و ۳ نفر همکار آقا در بخش های مختلف مشغول بکار می باشند. بعلاوه تیمی از اساتید باتجربه دریانوردی عضو کمیته آموزش بوده و در واقع اعضای هیئت علمی مرکز را تشکیل داده و ما را در جهت تحقق اهداف سازمانی و آموزشی یاری می رسانند. همچنین ما به دنبال ساخت و تاسیس یک مرکز آموزش دریانوردی فوق العاده حرفه ای، مدرن و مجهز به امکانات و تجهیزات آموزش تخصصی روز دنیا در حدود ۶ هزار متر در ضلع شرقی بندر شهید حقانی هستیم که طرح های مربوطه تهیه شده و در حال پیگیری می باشد.

● در دوره های آموزشی فقط از استان هرمزگان پذیرش دارید؟

علاوه بر استان ها و شهر های حاشیه خلیج فارس و دریای عمان، خوشبختانه از سرتاسر ایران خصوصاً از نقاط مرکزی کشور و شهرهایی مثل اصفهان، شیراز، یزد فراگیران زیادی جهت آموزش به مرکز مراجعه میکنند، به جرات می توان گفت به نقطه ای رسیده ایم که تقریباً همه ایران مرکز آموزش علوم هادی دریا را به عنوان یک برند آموزشی می شناسند.

● چه دوره های اختصاصی را برگزار می کنید؟

دوره مهمانداری روی کشتی را به صورت تخصصی برگزار می کنیم.

● تمام مهمانداران باید از شما گواهی داشته باشند؟

با توجه به اینکه مرکز ارائه کننده دوره تخصصی آموزش و تربیت مهماندار می باشد، تمامی مهمانداران دوره های آموزشی خود را در مجموعه آموزش علوم هادی دریا می گذرانند و مدارکی که صادر می شود دارای اعتبار ۵ ساله است و بعد از سپری شدن این مدت (اعتبار ۵ ساله) دوره بازآموزی یا به روز آوری دوره ها را برگزار می کنیم. یک اتفاق خیلی خاص که چند سال پیش از طرف سازمان بنادر و دریانوردی مطرح شد، اجرای طرح نوروزی بود که شامل آموزش و به روز رسانی سطح دانش و آگاهی های خدمه شناورها، خصوصاً شناورهای مسافری است که در ایام نوروز مشغول ارائه خدمات به مسافران و گردشگران هستند و در همین راستا در سالهای گذشته

این مرکز به مدد اساتید مجرب و خوبی که داشتیم طرحی را در بندر شهید حقانی اجرا کردیم که بسیار موفقیت آمیز واقع شد و آن هم آموزش و به روز رسانی دانش خدمه شناورهای مسافری بود. شایان ذکر است که این طرح چند سال متوالی ادامه پیدا کرد و امسال تصمیم گرفتیم مدل جدیدی از طرح آموزش نوروزی را پیاده سازی کنیم که در حال برنامه ریزی آن هستیم.

● با نزدیک شدن به عید نوروز، سفرهای دریایی بیشتر و بندرعباس

مقصد اصلی گردشگری دریایی می شود. برای پیک نوروز دوره های آموزشی یا برنامه ای برای مهمانداران تعریف کرده اید؟

بله؛ بخشی از تمرکز فعلی کادر مجموعه مربوط به آموزش و به روز رسانی دوره مهمانداران است. در بخش های مراقبتی شناور یعنی زمانی که مهماندار روی کشتی وظیفه اش کنترل مسافران است، دوره های کمک های اولیه نیز در نظر گرفته شده است (بدین معنا و با این پیش فرض که اگر شخصی در حین سفر دچار مشکل درمانی شود، مهمانداران آمادگی لازم را داشته باشند و غافلگیر نشوند) در همین زمینه دوره کمک های اولیه را هر ساله به طور اختصاصی برای خانمهای مهماندار و کادر مهماندار در شناورها برگزار می کنیم. بخش بقا در دریا برای خانمهای مهماندار در استخر برگزار می شود و بخش آشنایی با حریق و اطفاء حریق نیز در طرح نوروز برایشان تعریف می شود.

● چه چشم اندازی برای مرکز علوم هادی دریا در سال ۱۴۰۳ می بینید؟

همانطور که قبلاً عرض کردم به دنبال تاسیس مرکز آموزش جدید هستیم و امیدواریم که در سال ۱۴۰۳، حداقل یک فاز از این مرکز را بتوانیم به بهره برداری برسانیم. در فاز اول سالن مشاهیر سازمان بنادر و دریانوردی، کتابخانه تخصصی دریانوردی، نمایشگاه دائمی تجهیزات آموزش دریانوردی مد نظر قرار گرفته که امیدواریم بتوانیم آنرا افتتاح کنیم و در ادامه دوره های تخصصی دریانوردی، تاسیس مرکز پژوهشی آموزش دریانوردی از جمله برنامه هایی محسوب می شود که درصدد هستیم در آینده نه چندان دور آنرا محقق کنیم. به طور کلی به اتفاق همکاران و متخصصان به دنبال طراحی مدل جدیدی از آموزش دریانوردی هستیم و این کار بسیار سختی است. بنابراین پیگیر این امر هستیم که از مدل قدیمی سرکلاس آمدن و استاد و تخته سیاه خارج شویم و به سمت آموزش های هوشمند امروزی با بهره گیری از هوش مصنوعی برویم. امیدواریم اوایل سال ۱۴۰۳ شاهد تغییرات اساسی و بنیادین در سیستم آموزش دریانوردی باشیم.

● لطفاً در مورد آموزش های مختلف آموزش را توضیح دهید.

به صورت کلی آموزش دوره های دریانوردی به دو رده سفرهای نزدیک به ساحل و سفرهای نامحدود تقسیم می شوند که در هر رده بسته به نوع فعالیت شناورها دستورالعمل های مجزا تعریف شده است به عنوان مثال شناورهای صیادی، تجاری، خدماتی یا تفریحی و...

● چه تعداد نیروی انسانی را آموزش دادید؟

به طور کلی در مدت ۲۰ سال فعالیت مجموعه، مرکز توانسته قریب به ۱۸۵۰ دوره آموزشی را مدیریت و برگزار نماید که حاصل آن تربیت بیش از ۳۲ هزار و ۲۰۰ دریانورد در رده های مختلف، سطوح و مشاغل حرفه ای دریانوردی بوده است.

● آیا با مراکز آموزشی که جدیداً راه اندازی می شوند به عنوان همکار

شما موافق هستید؟

ذهنیت این است که به هر کسی که کنار من مشغول آموزش به دریانوردان شود، خوش آمد می گویم. همیشه مشوق همکاران دیگرم بودم، خصوصاً در مبحث ارتقاء و پیشرفت. حتی برای تعریف دوره های جدید به همکارانم پیشنهاد می دهم از این مدل نظارت قدیمی خارج شوند. بنابراین اگر کسی بخواهد در کنار من فعالیت کند اگر فراتر از من باشد، تمایل دارم. اما اگر با همان روش قدیمی کار کند سعی می کنم که او را متوجه کنم که بالاتر بیاید و با یک مدل جدیدتر و یک کار به روزتر خودنمایی کند.

● چه تعداد شرکت فعال در حوزه آموزش دریانوردان وجود دارد؟

در سطح استان هرمزگان ۱۴ مرکز مشغول ارائه خدمات آموزش دریانوردی هستند و در کل کشور نیز حدود ۶۰ مرکز دارای مجوز فعالیت در این زمینه می باشند.

● آیا به دریانوردان بین المللی نیز آموزش داده اید؟

تمام مدارک صادر شده سازمان بنادر و دریانوردی بین المللی است. چند سال قبل برنامه ریزی کردیم در قشم یک مرکز آموزش بین المللی را تاسیس کنیم و بتوانیم از کشورهای همسایه دریانورد جذب کرده و به آنها آموزش دهیم ولی این اتفاق بنا به دلایلی نیفتاد. در حال حاضر برنامه ای برای آموزش دریانوردی بین المللی نداریم. اساتیدی هم که با مراکز آموزشی همکاری دارند مسلط به زبان انگلیسی هستند و تمامی دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی همزمان به زبان انگلیسی و فارسی هستند پس در این مورد هیچ مشکل خاصی نیست.



از سرمایه‌گذاری در بندر شهید رجایی تا تربیت نیروی بومی متخصص اپراتوری

شرکت تعاونی مبشر نور دریا در شانزدهم خرداد سال ۱۳۸۰ با اهداف عام المنفعه در زمینه‌های خدمات بندری و دریایی در بندرعباس به ثبت رسید و با تلاش شبانه‌روزی خود در راستای توسعه کشور، همگام با دیگر بخش‌ها حرکت نموده و امید است گام‌های موثرتری را در زمینه اشتغالزایی، رشد و شکوفایی کشور بردارد. به همین منظور در راستای معرفی کارآفرینان حوزه دریایی و بندری به سراغ **حمید شمسواری مدیرعامل شرکت مبشر نور دریا** رفتیم و گفت‌وگویی صمیمی انجام دادیم که در ادامه می‌آید؛



● **جناب آقای موسوی از انجمن صنفی مراکز آموزشی کشور چه خبر؟ می‌شود؟**

در اواخر دهه ۸۰ و اوایل دهه ۹۰ خورشیدی، مقارن با تثبیت نسبی جایگاه مرکز بین مراکز دیگر در استان و سطوح کشوری به این نتیجه رسیدیم که به منظور ارتقاء سطح بهره‌وری و پیشرفت فنی و مدیریتی و ارائه خدمات مناسب تر مراکز آموزشی استان جهت هم‌افزایی و به اشتراک گذاری تجارب و استفاده از ایده‌های سایر همکاران به مدد مشورت و برخورداری از تکنیک‌هایی مانند طوفان ذهنی در میان نخبه‌گان استان و سایر همکاران، گروه مدیران مراکز آموزشی استان هرمرزگان را تشکیل و آنها را به ساختار سازی این گروه تشویق بنماییم، لذا با هدف ایجاد یک تشکل صنفی، استارت اولیه و فونداسیون انجمن مراکز آموزشی در سطح استان زده شد و در ادامه با تکیه به تجارب ارزنده‌ای که در این زمینه به دست آمد و همینطور دریافت حمایت‌های سازمانی و معنوی نهادهای ذی‌ربط همچون استانداری و اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی ایده ایجاد و توسعه این گروه در قالب انجمن مراکز آموزش دریانوردی در هیئت ملی عینیت یافته و اقدامات اولیه از طریق ارائه پیشنهاد به سازمان بنادر و دریانوردی برای طی تشریفات قانونی و جلب رضایت آن سازمان و پذیرش عضو از سراسر کشور آغاز شد که متأسفانه هنوز سازمان دریانوردی در حال تصمیم‌گیری برای گسترش انجمن در سطح ملی هستند.

● **آیا گواهینامه دوره‌های جانبی برای فراگیران خارجی هم صادر می‌شود؟**

بله؛ طبیعتاً پس از برگزاری آزمون گواهینامه طی دوره اصلی صادر می‌شود، فقط شناسنامه دریانوردی که مدرک اصلی است صادر نمی‌شود، اما کارت مهارت دریانوردی، کارت‌های جانبی و کارت شایستگی دریانوردی صادر می‌شود. ولی مختص آبهای داخلی است.

● **از دولت یا سازمان بنادر و دریانوردی چه انتظاری دارید؟**

همانطور که می‌دانید در دنیای امروزی آموزش رکن اصلی و ستون چرخه حیات سازمان‌ها و بطور کلی هر کسب و کار و فعالیتی محسوب می‌شود. در این زمینه حدود سه سال قبل طرحی را برای تاسیس آموزشگاهی مجهز و دارای ظرفیت‌های چندگانه را ارائه کردیم، اما متأسفانه بدلیل دیوان سالاری موجود در پیچ و خم راهروهای سازمان بنادر و دریانوردی در کمیته سرمایه‌گذاری معطل و مسکوت مانده است و کار عقب افتاده است. اگر تشریفات اداری باعث نمی‌شد که کار عقب بیفتد و طبق برنامه زمانبندی و روالی که داشتیم جلو می‌رفتیم پروژه هم اکنون رو به اتمام بود. بنابراین انتظار داریم دوستان ما در سطح مدیران سازمان بنادر و دریانوردی از بخش آموزش حمایت کنند و بتوانیم اهداف مرکز آموزش را به سرانجام مطلوب برسانیم.

● **شرکت مبشر نور دریا در چه سالی فعالیت خود را با چه هدفی آغاز کرد؟**

شرکت مبشر نور دریا که بنده مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره آن هستم در سال ۱۳۸۰ با مجوز بارشماری و تخلیه بارگیری، به اتفاق تعدادی از کارگزاران بندری آن را تأسیس کردیم. یکی از شرکت‌های قدیمی بودیم که تخصص بارگیری و بارشماری کانتینر، پلن نویسی کشتی‌های لاینر را داشتیم، تنظیم نقشه بارچینی شناورهای کانتینری را انجام می‌دادیم. از سال ۱۳۸۱ ما به نیابت از شرکت تایداوتر، سوپروایزر بندر شهید رجایی بودیم. یعنی نظارت و انجام عملیات تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری را هماهنگ می‌کردیم، اینکه چند گنتری کرین روی شناور مستقر شوند و تخلیه و بارگیری از کدام انبارهای شناور شروع شود از ابتدا تا پایان عملیات شناورهای کانتینری بعهده ما بود، بارگیری، تهیه نقشه بارچینی و تسویه کشتی از جمله کارهای شرکت مبشر نور دریا بود. تقریباً می‌شود گفت یکی از شرکت‌های متخصص در زمینه تخلیه و بارگیری شناورهای کانتینری و لاینرهای بزرگ بودیم و حتی آن زمان که هندهلد نبود و نرم افزار وجود نداشت که کاری سخت بود ما در آن شرایط به صورت دستی همه این کارها را انجام می‌دادیم با کمترین اشتباه. بندر شهید رجایی از گذشته بین کل بنادر کمترین اشتباهات را داشت. بعضی کشتی‌ها به بندر شهید رجایی می‌آمدند که اشتباهاتی در بارگیری آنها انجام شده بود و می‌بایست بار آنها شیفتینگ شود، کانتینرها را جابه‌جا می‌کردیم اشتباه در همه بنادر دنیا پیش می‌آید ولی خوشبختانه در بندر شهید رجایی از همان ابتدا خطاها کم بود، کار دقیق و پر هزینه ای است که در بارگیری اشتباهی نشود و نیروی انسانی شاغل در عملیات بیشترین دقت را می‌کردند تا مبادا کانتینری به اشتباه وارد کشتی دیگر یا محوطه غیرمرتبط نگردد.

بعد از کار تخلیه و بارگیری، کم‌کم به فکر توسعه افتادیم. سازمان بنادر و دریانوردی برنامه‌های خوبی برای جذب سرمایه‌گذار در دستور کار قراردادند و با ورود بخش خصوصی در بنادر کشور مدل و شکل بنادر تغییر کرد و با ایجاد فضاهای مناسب اراضی پشتیبانی بندر و تمایل بخش خصوصی برای توسعه فعالیت‌های بندر و پس‌کرانه خود شرکت‌ها مبادرت به ساخت و ساز در اراضی پشتیبانی برای ایجاد محوطه نگهداری کالا نمودند که ما هم جزئی از آن شرکت‌ها بودیم.

● **چه سالی بوده است؟**

حول و حوش دهه ۸۰ بود که سازمان بنادر و دریانوردی به فکر جذب سرمایه‌گذار افتاد و این خود یک تحول بسیار عظیم در ساختار و شکل بنادر و توسعه یافتگی در بنادر کشور بود و بندر شهید رجایی با توجه به موقعیت آن از کلیه بنادر کشور پیشی گرفت و در جذب سرمایه‌گذاری سرآمد بنادر کشور شد و با این طرح و برنامه انحصارگرایی از بین رفت و تمامی افراد و کارآفرینان توانستند که در بندر سرمایه‌گذاری نمایند و بسیاری از جوانان همین مرزو و بوم مشغول به کار شدند. حالا حساب کنید که اراضی پشتیبانی نزدیک به ۶۰۰، ۷۰۰ هکتار واقعا اگر بخش خصوصی نبود دولت با توجه به بروکراسی‌های اداری موفق به ساخت و ساز نمی‌شود و اینکه اگر دولت اقدام به ساخت و ساز و متولی‌گری می‌کرد باعث رانت در انجام کارهای محوله می‌شد که با چنین فکری که مسئولان وقت آن زمان که فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های بین‌المللی دریایی، بندری و سازمان جهانی دریانوردی بودند، یک تحول عظیمی در بخش دریایی و بندری کشور ایجاد شد.

کار خیلی بزرگی بود. من همیشه معتقدم که سازمان بنادر و دریانوردی مدیون مسئولین وقت آن دوران می‌باشد که یکی از آن افراد مدیرعامل محترم وقت سازمان جناب آقای دکتر صفایی است و با حمایت از بخش خصوصی و نخبگان دریایی و بندری توانستند هم در بخش دریایی و هم در بخش بندری موفقیت‌هایی کسب نمایند که ماحصل آن پیشرفت کشورمان است و بردن نام کشورمان در جمع ۱۰۰ بندر برتر دنیاست.

● **به چه طریق موفق به گرفتن زمین در بندر شهید رجایی شدید؟**

آن زمان ما در مزایده اراضی پشتیبانی شرکت کردیم، یک قطعه زمین هم به ما واگذار شد که پس از انجام مراحل اداری آن سریعاً شروع به ساخت آن برابر ضوابط قرارداد BOT سازمان بنادر و دریانوردی نمودیم و خوشبختانه برابر برنامه زمان‌بندی، کار ساخت پروژه را به انجام رساندیم. از جمله شرکت‌هایی که در آن اراضی همچون ما شروع به ساخت و ساز نمود می‌توان شرکت‌های بکت و سی‌دلف نام برد و شرکت‌های دیگر هم اقدام به سرمایه‌گذاری در آن محوطه کردند. در سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت‌های خیلی خوبی داشتیم. در سال گذشته یکی از شرکت‌هایی بودیم که بیشترین آمار استریپ کانتینر را داشتیم. علاوه بر نیروهای متخصص شرکت،

۳۵۰ نفر هم نیروهای دیگر از جمله نیروهای پیمانکاری در کنار ما درحال فعالیت در بندر هستند.

● **لطفا عملیات استریپ را برای مخاطبان توضیح دهید؟**

کالا به مانند کانتینر وارد کشور می‌شود، با توجه به هزینه اجاره کانتینر یا مشترک بودن کالا در یک کانتینر، صاحب یا صاحبان کالا در خواست خروج کالاهای خود را از کانتینر را دارند و این عمل تحت نظارت ارگان‌های مرتبط تخلیه می‌شود که به این عملیات استریپ گفته می‌شود.

● **به چه دلیل صاحب یا صاحبان کالا چنین درخواستی می‌کنند؟**

به عنوان مثال به خاطر دموراژ کانتینر خالی که بین ۱۰ یا ۱۵ روز بعد از اینکه وارد بندر شود، دموراژ روزانه آن از ۱۷ دلار شروع می‌شود و تصاعدی بالا می‌رود. حالا متوسط فرض کنید که ۲۰ دلار باشد، روزانه صاحب کالا باید به خطوط کشتیرانی ۲۰ دلار بدهد که هزینه خیلی بالایی است. فرض کنید، چون تصاعدی است برای یک ماه حدوداً به ۶۰۰ دلار می‌رسد، یعنی نزدیک به ۴۰ میلیون تومان بابت یک کانتینر صاحب کالا، دموراژ بدهد. در صورتی که یک سوم این هزینه را بابت انبارداری به ما و بندر نمی‌دهد. البته کشتیرانی هم حق دارد که بابت کانتینرش دموراژ می‌گیرد چون می‌گوید که این کانتینر را می‌دادم به یک نفر دیگر بابت حمل دریایی ۱۵۰۰ دلار عاادم می‌شد و حالا شما یک ماه کانتینر من را خوابانده‌اید و ۶۰۰ دلار در مقابل ۱۵۰۰ دلار مبلغی نیست. بنابراین نمی‌توان گفت که کشتیرانی هم اجحاف می‌کند. بنابراین رقم بالایی می‌شود و اکثریت صاحب کالاها ترجیح‌شان این است که بارشان در بندر از کانتینر خالی و به صورت فله، کیسه‌ای و پالتی در انبار نگهداری شود.

● **در حال حاضر چه تعداد نیروی انسانی در شرکت مبشر نور دریا مشغول به فعالیت هستند؟**

۳۵۰ نفر نیروی انسانی متخصص و عملیاتی در شرکت مشغول به کار هستند که جزء آرزوهای بنده بود که جوانانی مثل خودم در شرکت مشغول به کار کنم. متأسفانه سال جاری وضعیت بار کم شد ولی خوشبختانه توانسته‌ایم با همکاری همکاران زحمتکش خود شرکت سرپا بمانیم. الان مدتی است که پردازش کانتینر (استریپ) کم شده است بنابراین نیروهای پیمانکار و کارگری مان با ۵۰ درصد ظرفیت کار می‌کنند. ولی تاکنون به

حول قوه الهی تعدیل نیروی انسانی انجام نشده است و من هم همانند همکاران خدم خود به‌عنوان خدمتگزار این مرزو بوم مشغول به خدمت به هم‌نوعان خود هستم.

● **آیا برنامه برای توسعه شرکت در دستور کار مجموعه است؟**

بله، با توکل به خدا در خارج از بندر و در منطقه ویژه خلیج فارس سرمایه‌گذاری‌های انجام داده‌ایم که ان شاءالله نزدیک به ۱۰۰۰ نفر نیروی انسانی متخصص و عادی مشغول به کار می‌شوند.

● **از اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی زمین گرفته‌اید؟**

ما از اراضی پشتیبانی زمین گرفتیم که یکی از گودترین و فاجعه‌آمیزترین زمین‌ها بوده است که عکس‌هایش موجود است. زمین را اواخر دی‌ماه ۱۳۸۴ از بندر تحویل گرفتیم. ۲۴ دی سال ۱۳۸۴ قراردادمان بسته شد و بهمن‌ماه زمین را تحویل گرفتیم. از سال ۱۳۸۵ تجهیز کارگاه‌مان شروع شد. سال ۱۳۸۸ هم به بهره‌برداری رسید.

● **میزان سرمایه‌گذاری شما در بندر شهید رجایی چه مبلغی بوده؟ مدل قراردادتان به چه صورت بوده؟**

هزینه سرمایه‌گذاری در بندر را اگر بخواهیم به رقم گذشته بگوییم درکی از آن نیست. به رقم جدید یکبار حساب کردیم بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان می‌شود و مدل قرارداد شرکت هم همچون شرکت‌های دیگر از مدل BOT استفاده شده است.

● **چه تجهیزات و ماشین‌آلاتی برای آنجا آوردید؟ یک ترمینال کانتینری به چه تجهیزات لجستیکی نیاز دارد؟**

دو دستگاه ترانستینر RTG، ۵ دستگاه ریچ استاکر، ۵ یا ۶ دستگاه لیفتراک و ۳۰ دستگاه کشنده داریم که تجهیزات لجستیکی ترمینال را تشکیل می‌دهند. یک ترمینال دیگر به نام ترمینال کانتینرهای خالی داریم که شامل ۲ دستگاه سایدلایفت ۸ طبقه است که کار صادرات هم انجام می‌دهیم و ۵ دستگاه لیفتراک داریم.

● **تا چه زمانی قرارداد دارید و آیا تمایل به ادامه همکاری هستید؟**

تا سال ۱۴۰۷ قرارداد داریم. دفترکارم در اسکله است. از دوران نوجوانی در اسکله مشغول به کار بودیم. اسکله بخشی از وجود من و همکاران زحمتکش ماست. ما حتی اگر جای دیگری سازمان بنادر و دریانوردی بستر سرمایه‌گذاری را ایجاد کند آماده سرمایه‌گذاری



هستیم و خوشحال می‌شویم که بتوانیم قرارداد سرمایه‌گذاری دیگری با سازمان بندریم. معتقدیم که هنوز شاید بازگشت سرمایه در حوزه بندری از سایر بخش‌های اقتصادی بهتر باشد.

● حاضر هستید که در اراضی ۲۴۰۰ هکتاری جدید بندر شهید رجایی سرمایه‌گذاری کنید؟

صد درصد. منتظریم که اعلام کنند که ما برویم آنجا زمین بگیریم. الان ۲-۳ سال است که به بندر درخواست زمین می‌دهم چون قصد داشتم که یک سوله بزرگ احداث کنم. چندین مرتبه درخواست کردم و اعلام کردند زمین موجود نیست. حتی گفتیم که تعهد می‌دهیم دوره ساخت یک سال باشد و سوله بسیار بزرگ با استانداردهای خاص و بهداشت در محوطه فوق بسازیم اما متأسفانه اعلام کردند که زمین‌ها همه واگذار شده است. ما خیلی وقت است که منتظر هستیم اراضی ۲۴۰۰ هکتاری تعیین و تکلیف شود.

● آیا شرکت‌های دیگر تمایلی به سرمایه‌گذاری در اراضی بالادست دارند؟

بندر شهید رجایی با کمبود جا روبه‌رو است. زمین‌هایش پر شده است. اما در عین حال علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری هم زیاد دارد. چون شهر بندرعباس بر اساس مجتمع بندری و صنایع شکل گرفته است و همه کسانی که در بندر کار می‌کنند به نوعی با کار بندر و دریایی مرتبط هستند. ظرفیت خیلی زیاد است، اگر شرایط اقتصادی مناسب بشود، یک دفعه بندر شهید رجایی جوابگوی حجم بالای بار نخواهد بود! الان با وجود تحریم‌ها با ظرفیت بالایی کار می‌کند. حساب بکنید اگر تحریم‌ها کنار برود چطور می‌تواند جوابگو باشد؟

● نیاز است که اراضی ۲۴۰۰ هکتاری تعیین تکلیف شود؟

شما اگر به جبل علی بروید، اگر آوازه اسم عمان را شنیده‌اید. چند وقت است که بندر صحرار، صلاله و... مطرح است اما علیرغم این همه تبلیغات که برای این بندر می‌کنند، آنجا بروید می‌بینید که اسکله‌هایشان خیلی کوچک است. یک انگشت بندر شهید رجایی هم نمی‌شود. مثلاً می‌گویند که بندر صلاله امسال ۸-۹ میلیون TEU عملیات داشته است و یا ۷ میلیون تخلیه و بارگیری داشتند. بندر صلاله که ۱۴ سال پیش رفتیم، ۶ میلیون TEU تخلیه و بارگیری داشت چون هاب جنوب

غربی آسیا برای خط مرسک و MSC شده بود. بندر صحرار هم شرکت هان‌چی‌سونگ به عنوان اپراتور آن بندر است. من هم صحرار رفتم و هم صلاله، کل بندر صلاله اندازه پال اسکله ۳ تا ۹ ما است یک کم بزرگتر، اما ۲۰ و خرده‌ای گنتری کرین داشت. ۶ میلیون TEU کانتینر همانجا می‌آید یک کانتینر یارد CY هم پشت آن بود و تخلیه و بارگیری می‌شود. خیلی کار راحتی است نه زمین و نه اسکله زیادی می‌خواهد چون همانجا تخلیه و بارگیری می‌شود که به آن عملیات ترانشیپ گفته می‌شود. ولی بندر شهید رجایی، بندر ترانشیپ نیست. بندر شهید رجایی بندر مقصد است. هر کانتینری که وارد بندر شهید رجایی می‌شود اندازه ۶ کانتینری است که وارد بندر ترانشیپ می‌شود. که این خیلی خوب است چون پردازش کالا در آنجا و بسیاری از خدمات بندری بر روی کالا صورت می‌پذیرد.

در بندر شهید رجایی ترخیص‌کار می‌آید اما در بندر ترانشیپ چند نفر مشغول هستند. در دبی چند نفر مشغول هستند. بندر جبل علی، بندرش ترانشیپ است و بندر کشتیرانی است. کانتینر می‌آید و تخلیه می‌شود و می‌رود ولی اینجا تاجر مجبور است بیاید، کامیون، قطار باید بیاید و کالا را جابه‌جا کند روزانه بیش از ۵۰۰۰ تریلی از بیرون وارد بندر شهید رجایی می‌شوند و حمل ریلی هم وجود دارد، بار باید از داخل کانتینر تخلیه شود و

چندین عملیات انجام می‌شود. آنجا یک ترانشیپ می‌خورد آنجا ۳۵۰ دلار پول THC آن است. اینجا یک THC بابت بندر و تخلیه آن از کشتی تعلق می‌گیرد و جداگانه عملیات‌های مختلف به آن می‌خورد که از قبیل عملیات بندری، انبارداری، گمرکی، استاندارد، بهداشت، قرنطینه، ترخیص و حمل و نقل با کامیون و... دارد که باعث ایجاد اشتغال برای جوانان می‌شود. پس یک کانتینر وقتی وارد بندر شهید رجایی می‌شود ۶ برابر سایر بنادر منطقه ارزش افزوده بر آن افزوده می‌شود ولی در جبل علی یا صلاله فقط یک ترانشیپ است.

بنابراین اگر کسی بگوید که در بندر شهید رجایی امسال ۲ میلیون TEU کار انجام شده است اما در بندر صحرار ۵ میلیون TEU انجام شده، این ۲ میلیون TEU بندر شهید رجایی اندازه ۶ برابر آن بندر است. آنجا (صحرار) کسی را نمی‌بینید، آدمی را نمی‌بینید، کاری نیست و فقط تخلیه و بارگیری برای یک مقصد دیگر می‌شود. اما اینجا (بندر شهید رجایی) چون بندر مقصد است، فضا و زمین بیشتری می‌خواهد چون از اینجا بار زمینی می‌رود. دیگر بار با کشتی نمی‌رود، زمین می‌خواهد، کالا اینجا انبار می‌شود، کلی زمین اطراف بندر شهید رجایی فقط پایانه بار و کامیون است. پشت پایانه شهید رجایی، حداقل ۱۰۰ باربری در داخل آن است.

پس عملکرد بندر شهید رجایی با عملکرد بقیه بنادر فرق می‌کند. کسانی که عملکرد بندر شهید رجایی را با جبل علی مقایسه می‌کنند، قیاس اشتباه است. خود جبل علی اندازه بندر شهید رجایی زمین ندارد، با این وجود در بندر شهید رجایی زمین خالی وجود ندارد.

۲۴۰۰ هکتاری بالای بندر شهید رجایی هم مطمئن هستم که برای سالیان آینده برای بندر کم است. شما یک پل بزنید سر جاده و زمین‌های ۲۴۰۰ هکتاری را برای واگذاری به صورت ۲۰ هکتار ۲۰ هکتار تقسیم کنید، ببینید در ۶ ماه زمین کم می‌آورد و در مدت دو سال ساخته می‌شود یا خیر؟! اصلاً نیاز نیست که سازمان بندر و دریانوردی آنجا را بسازد. سازمان بندر و دریانوردی فقط زمین‌ها را به شکل مناسب قطعه‌بندی کند چون کمتر از ۲۰ هکتار فایده ندارد. هر شرکتی برای توسعه فعالیت‌های خود نیاز به زمین در ابعاد و مترائ استاندارد کانتینری یا فله یا لجستیکی دارد، شرکت‌ها طرح توسعه دارند و باید پیش‌بینی ۲۰ سال آینده قراردادشان را بکنند. اگر این قطعات را به صورت ۲۰ هکتاری تقسیم‌بندی کنند اگر تا ۶ ماه همه این زمین‌ها واگذار نشد و در عرض دو سال آباد نشد. پس بندر شهید رجایی خیلی ظرفیت دارد. الان هم با این شرایط تحریم با حداکثر ظرفیتش

ماهنامه
بندر و دریایی
تأسیس: ۱۳۶۲
BANDARVADARYA.IR

متناسب سازی تعرفه‌ها در بخش کارگو و کانتینر مقررات زدایی در دستور کار دولت قرار گیرد

بنادر خصوصی بنا به حجم سرمایه‌گذاری‌ها و امکانات موجود در بخش صادرات با کشورهای همسایه شمالی رکوردهای خوبی برجای گذاشته‌اند. پس از ابلاغیه مقام معظم رهبری بر سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی و توجه به خصوصی‌سازی، سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی مکلف شدند که بخشی از نقش‌ها و وظایف خود را به بخش خصوصی واگذار کنند. شکل‌گیری بنادر خصوصی در کشور نیز بر اساس همین سیاست آغاز شد. به گفته رئیس هیئت‌مدیره انجمن بنادر خصوصی کشور دولت باید به سرمایه‌گذاران حوزه بنادر با توجه به مسائل تحریمی و مشکلات موجود کمک کرده و در زمینه مقررات‌زدایی و ارائه تسهیلات بانکی به منظور توسعه و تکمیل سرمایه‌گذاری‌ها و تامین و به‌روزرسانی تجهیزات بندری اقدامات عاجل و موثری به عمل آورد. انجمن بنادر خصوصی ایران، یک انجمن تخصصی و بین‌رشته‌ای است که در همه حوزه‌ها فعالیت می‌کند. این انجمن در تکمیل بسیاری از پروژه‌های بندری کشور نقشی مهم داشته و همواره به ایجاد اشتغال در شهرهای بندری کمک شایانی کرده است. به همین منظور به سرانجام **محمد مهدی حسن‌زاده رئیس هیئت‌مدیره انجمن بنادر خصوصی ایران** رفتیم و گفت‌وگویی صمیمی انجام دادیم که در ادامه می‌آید:



البته رتبه ۴۳ فقط برای کانتینر بندر شهید رجایی بوده است و بخش جنرال کارگو و فله و مواد معدنی و مواد نفتی هم در بندر شهید رجایی حجم بسیار زیادی دارد که بندر شهید رجایی را شاید در سطح بنادر نادر دنیا قرار دهد. آمار دقیق رسمی ندارم اما با توجه به شناخت بنادر دیگر، بندر شهید رجایی جزو بزرگترین بندرهای جهان است.

کار می‌کند. یعنی اگر تحریم‌ها مرتفع و شرایط اقتصادی مناسب شود، بندر شهید رجایی نمی‌تواند جوابگو باشد، فرصت هم پیدا نمی‌کند که خودش را آماده کند. به یکباره حجم کالا زیاد می‌شود که این موضوع نیاز به برنامه‌ریزی از سوی دولت که سازمان بنادر و دریانوردی متولی آن است، می‌باشد.

● عمده فعالیت شما در بندر شهید رجایی چیست؟

در خصوص سابقه خودمان عرض کنم که از ابتدای اینکه کشتی‌های لاینر به بندر شهید رجایی ورود کردند ما از همان موقع سوپروایزری بندر به نیابت از شرکت تایدواتر را انجام می‌دادیم. قبل از سال ۱۳۸۰ فقط شناورهای فیدر به بندر شهید رجایی وارد می‌شدند اما در حال حاضر کشتی‌های روز دنیا می‌توانند وارد بندر شوند.

● آیا جزو ۱۰۰ بندر کانتینری برتر دنیا بوده‌اید؟

بله. رتبه ۴۳ به خاطر حجم تخلیه و بارگیری بود، ولی اینکه همه خطوط لاینر ابتدا بندرعباس می‌آمدند و بعد از آن به جبل‌علی می‌رفتند افتخار بسیار بزرگی بود که آن زمان با همت و ایده‌های مدیران و مسئولان وقت آن زمان (دهه ۸۰) اجرا شد که واقعا همه فعالین این صنعت را خوشحال کرد.

● چه برنامه‌ای هم از لحاظ توسعه منابع انسانی و هم از لحاظ توسعه سرمایه‌گذاری برای آینده دارید؟

کار ما به شکل پروژه‌ای و کارآفرینی است. تمایل داریم که در زمینه اسکله، کار و تخصص اصلی خودمان کار در بنادر را انجام و توسعه دهیم چرا که تخصص و مهارتش را داریم. به لحاظ نیروی انسانی ۵۰ درصد نیروی انسانی شرکت‌های اپراتور بندر شهید رجایی قبلاً جزء نیروی‌های این شرکت بودند. یعنی در بحث توسعه نیروی انسانی، نیروسازی برای این مجموعه هم یک افتخار است.

برنامه زیاد داریم اما باید دید که در آینده چه شرایطی از لحاظ مالی و چه فرصتهایی برایمان ایجاد می‌شود. ان‌شاءالله در خدمت مردم و کشورمان باشیم و نقشی در سازندگی ایران عزیز داشته باشیم.



● هدف از تاسیس انجمن بنادر خصوصی ایران چه بوده و چه

سیاست‌هایی را دنبال می‌کنید؟

انجمن بنادر خصوصی ایران سال ۱۳۹۷ تاسیس شد و مثل همه انجمن‌ها به دنبال دفاع از منافع اعضا و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در بنادر کشور و پیگیر خواسته‌های قانونی و به‌حق آن‌ها است.

● آیا انجمن بنادر خصوصی ایران به پرورش نیروی انسانی توجه دارد؟

یکی از مشکلات اصلی کشور در آینده بسیار نزدیک و چه‌بسا هم‌اکنون کمبود نیروی انسانی ماهر و توانمند در بخش‌های مختلف از جمله بخش بندری و دریایی خواهد بود و حتی نیروی کار ساده هم به راحتی در دسترس نخواهد بود. به همین دلیل، یکی از برنامه‌های جدی و دارای اولویت انجمن بنادر خصوصی ایران، آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص در همه مشاغل بندری و دریایی است.

● چه برنامه و محورهایی در انجمن بنادر خصوصی ایران در سال

۱۴۰۳ دنبال خواهید کرد؟

ان‌شاءالله در سال جدید موضوع آموزش را به صورت جدی دنبال خواهیم کرد و امیدواریم به فضل خدا ایجاد آکادمی آموزش بندری را به سرانجام برسانیم. برنامه دیگری که دنبال می‌کنیم، برگزاری همایشی با موضوع حمایت از بخش خصوصی برای توسعه اقتصاد دریامحور از جمله برنامه‌های انجمن بنادر خصوصی در سال جدید است که با جدیت دنبال می‌شود.

● انجمن بنادر خصوصی ایران چه تعداد اعضا دارد؟

در حال حاضر انجمن ۲۵ عضو دارد ولی نکته قابل توجه حجم بالای سرمایه‌گذاری است که توسط این اعضا در بنادر کشور انجام گرفته است. به نسبت دیگر انجمن‌ها در حوزه بنادر و دریانوردی حجم سرمایه‌گذاری بسیار خوب است و بیش از ۱۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری صورت گرفته است.

● چه تعداد بندر خصوصی در کشور وجود دارد؟

به‌طور کلی می‌توان گفت امروزه بیشتر بنادر توسط بخش خصوصی اداره می‌شوند که یا در ساخت روناها و ترمینال‌های بندری سرمایه‌گذاری کرده و یا صرفاً بهره‌بردار هستند و یا اینکه بندر تماماً توسط بخش خصوصی ساخته شده و در حال بهره‌برداری است.

● میزان تعامل انجمن بنادر خصوصی ایران با دولت چقدر است؟

ما به‌عنوان اعضای انجمن خصوصی وظیفه داریم خواسته‌ها و منافع اعضا را از بخش‌های دولتی و غیردولتی پیگیری کنیم. در عین حال تعامل خوبی با بخش‌های بالادستی داریم اما اینکه چقدر موفقیت‌آمیز است موضوع دیگری است. از دولت انتظار حمایت داریم زیرا توسعه بخش خصوصی واقعی منجر به توسعه کشور خواهد شد.

● آیا قوانین و مقرراتی وجود دارند که برای انجمن بنادر خصوصی

ایران مشکلاتی ایجاد کرده باشد؟

حتماً قوانین و مقرراتی وجود دارند که مانع هستند و باید حذف شوند. دولت نیز به این موضوع اذعان دارد و فکر می‌کنم کمیته‌هایی در دستگاه‌های اجرایی برای حذف مقررات زائد تشکیل شده است. اما مسئله مهم‌تر عدم تصمیم‌گیری سریع در سازمان‌های دولتی است. گاهی آن‌قدر تصمیم‌گیری برای حل یک مسئله کند می‌شود که دیگر یا موضوعیت مسئله از بین می‌رود و یا تبدیل به یک بحران می‌شود.

● آیا بعد از فرمان مقام معظم رهبری در خصوص توسعه اقتصاد

دریامحور، در این حوزه شاهد پیشرفتی بوده‌اید؟

مقام معظم رهبری از گذشته همواره به توسعه سواحل و دریا تاکید داشته‌اند. از دهه‌های گذشته بارها به توسعه در سواحل کشور از جمله سواحل مکران تاکید داشتند ولی تاکنون انتظارات ایشان توسط دولت و بخش خصوصی محقق نشده است.

بعد از فرمان ۹ گانه مقام معظم رهبری در خصوص توجه به اقتصاد دریامحور انتظار می‌رود مجموعه دولت، بخش خصوصی را بخواهد و با آنان جلساتی را برگزار کند و راهکارهای واقعی و عملیاتی تهیه شود و صرفاً به برگزاری چند همایش و میزگرد خلاصه نشود.

● آیا بخش خصوصی برای نوسازی تجهیزات موجود در بنادر

برنامه‌ای دارد؟

بخش خصوصی برای نوسازی تجهیزات موجود در بنادر حتماً برنامه دارد. نیاز به تجهیزات جدید و به‌روزرسانی تجهیزات موجود ضرورت دارد اما با کدام منابع مالی و با چه مکانیسمی؟! در این زمینه واقعا بخش خصوصی دچار چالش جدی است. بخش خصوصی از یک طرف برای تامین منابع مالی بدون یک ریال تسهیلات و از طرف دیگر در نحوه نقل و انتقال منابع مالی با مشکلاتی روبه‌رو است.

به‌عنوان مثال، شرکت‌هایی که در بخش غیرکانتینری (کارگو و فله) در بنادر کشور فعالیت دارند، اصطلاحاً دخل و خرجشان با هم نمی‌خواند. تعرفه خدمات بندری در بخش غیرکانتینری (کارگو و

فله) بسیار پایین است. این بخش در مقایسه با بخش کانتینری هم نیروی بیشتری لازم دارد و هم تجهیزات بیشتری می‌خواهد. در حالی که درآمد کانتینری به دلار و تقریباً به ازای هر تن ۱۰ تا ۱۵ دلار است و درآمد کارگو ریالی و به ازای هر تن ۵۰ تا ۱۰۰ هزار تومان است.

● برای افزایش تعرفه کارگو در بنادر آیا راهکاری توسط انجمن بنادر

خصوصی ایران ارائه شده است؟

درخواست و پیگیری از سمت ما زیاد بوده است و خواستار تجدیدنظر و اصلاح در تعرفه کارگو بوده و هستیم. در این باره پیشنهاد دادیم که درآمد کارگو را ارزی کرده و یا متناسب‌سازی کنند. تمامی بنادر کارگو پایه مانند بنادر شمال کشور زیان‌ده هستند و ادامه مسیر با شرایط فعلی برای شرکت‌های فعال در این بخش‌ها ممکن نخواهد بود و ممکن است به مرز تعطیلی بکشاند.

● انتظار شما از دولت به عنوان بخش خصوصی چیست؟

از دولت می‌خواهیم اجازه دهد بخش خصوصی کار کند. اگر نگاه دولت به بخش خصوصی تغییر نکند هیچ مشکلی در کشور برطرف نخواهد شد. نگاه دولت به بخش خصوصی نگاه بالا به پایین است و کشور نیازمند ایجاد و توسعه بخش خصوصی است.

قرارداد ۸ ساله پایانه شماره یک کالای عمومی در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی شد و عنوان بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی در کشور را به دست آورد.

انبارها و محوطه‌های تحت اختیار در ترمینال شماره یک کالای عمومی شعبه بندر شهید رجائی ۱۰ باب انبار کالا، ترانزیت و CFM به مساحت ۶۹ هزار و ۶۰۰ مترمربع و ۱۳ عدد محوطه روباز به مساحت ۲۰۰ هزار مترمربع است.

این شرکت در سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۳۹۷ نیز در بندر امام خمینی (ره) در قالب قرارداد اجاره انبارها، اماکن و محوطه‌های بندری شامل تعداد ۱۴ باب انبار به مساحت ۱۲۶ هزار مترمربع و محوطه آسفالتی و محوطه "گراول" ریزی شده به فعالیت داشته است. مجدداً سال ۱۴۰۱ در مزایده اجاره انبارها، اماکن و محوطه‌های بندری در بندر امام خمینی (ره) برنده شدیم، اما به دلیل نقص مدرک این شرکت آریا بنادر ایرانیان را به عنوان برنده مزایده معرفی نکردند. خوشبختانه اخیراً موفق شدیم در مزایده اجاره پایانه غلات و تجهیزات ویژه بندری در بندر امام خمینی (ره) به مدت ۳ سال برنده شویم. این قرارداد از اول اردیبهشت سال ۱۴۰۳ عملیاتی می‌شود.

تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش ۴۷۷ میلیون دلار نیز از دیگر قراردادهای جاری شرکت است که در ادامه مفصل به شرح و تفصیل آن می‌پردازم.

همچنین ارائه مشاوره به شرکت‌ها و مجموعه‌های بزرگ خصوصی و دولتی در حوزه‌های مطالعات و خرید ماشین‌آلات مورد نیاز در جهت ارائه خدمات دریایی و بندری و همچنین مشارکت و سرمایه‌گذاری در ساخت سیلو و تجهیزات حرکتی در بنادر از دیگر فعالیت‌های در حال انجام در شرکت آریا بنادر ایرانیان هستند.

● چالش‌های بر سر راه شرکت آریا بنادر ایرانیان چه بوده و چه فرصت‌ها و تهدیدات استراتژیک جدید در آینده بر سر راه شرکت است؟

از آغاز تاسیس شرکت تا سال‌های اخیر عمده فعالیت شرکت در بندر انزلی بود، اما در سنوات گذشته به دلایل مختلف سهامداران شرکت شاهد بیش از ۱۶۰ میلیارد ریال زیان انباشته بودند. البته در برهه‌ای از زمان شرکت در بندر امام خمینی (ره)، بندر شهید رجائی و ... نیز فعالیت داشته است، ولی عمده درآمد و هزینه‌های شرکت در بندر انزلی بود که درآمدهای

● هدف از تاسیس شرکت آریا بنادر ایرانیان چه بود و چه انگیزه‌ای داشتید؟

توانمندسازی اقتصادی و معیشتی بازنشستگان و پرسنل شاغل سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد اشتغال برای جوانان و توسعه فعالیت‌های بندری و دریایی کشور از مهم‌ترین اهداف شکل‌گیری شرکت آریا بنادر ایرانیان بوده است. در حال حاضر اصل فعالیت شرکت ارائه خدمات دریایی و بندری شامل تخلیه، حمل، صاف‌ی، نگهداری و بارگیری انواع کالا در بنادر شمالی و جنوبی است.

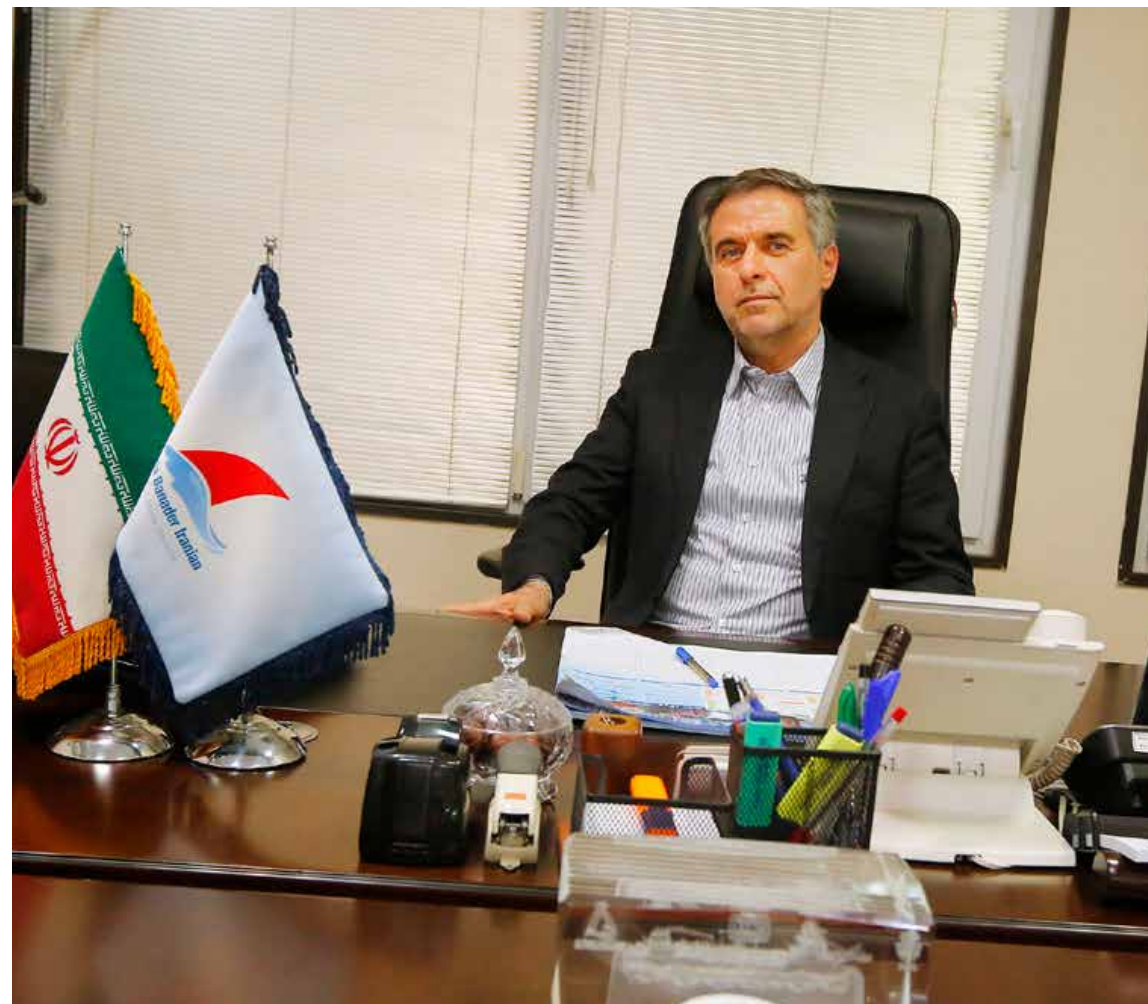
مدیریت و راهبری و تعمیر و نگهداری شناورها، علائم کمک ناوبری، تجسس و نجات دریایی، لایروبی، یدک کشی و مدیریت ترافیک دریایی، احداث، نصب و تعمیر و نگهداری تأسیسات، ابنیه و تجهیزات بندری و دریایی و ... انجام خدمات تحقیقاتی، مطالعاتی، مشاوره‌ای و کارشناسی و تأمین نیروی انسانی مورد نیاز فعالیت‌های بندری، دریایی، فنی و مهندسی، انجام فعالیت‌های بازرگانی، خرید و فروش، واردات و صادرات و خدمات تأمین، خرید و فروش تجهیزات دریایی و بندری و نمایندگی خطوط کشتیرانی، حمل‌ونقل دریایی (بار و مسافر) جزو اساسنامه شرکت است.

گستره فعالیت این شرکت در بنادر شهید رجایی بندرعباس، بندر انزلی، بندر شهید بهشتی چابهار و بندر امام خمینی (ره) بوده و این شرکت یکی از بزرگ‌ترین و کارآمدترین شرکت‌های فعال در حوزه خدمات بندری (بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی در کشور) به شمار می‌آید، ایجاد و تداوم اشتغال بیش از ۱۰۰۰ نفر پرسنل و ارائه خدمات با کیفیت در بنادر فوق‌الذکر از دیگر افتخارات شرکت آریا بنادر ایرانیان است.

● فعالیت‌های شرکت از چه سالی آغاز شد؟

فعالیت‌های اجرایی شرکت آریا بنادر ایرانیان سال ۱۳۸۴ با ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری در ترمینال شماره سه بندر انزلی آغاز شد. از سال ۱۳۹۹ با عقد قرارداد ۱۰ ساله این شرکت به عنوان تنها اپراتور بندر انزلی به فعالیت خود در بنادر شمالی کشور ادامه می‌دهد.

شرکت آریا بنادر ایرانیان از سال ۱۳۹۴ در مجتمع بندری شهید رجایی به عنوان اپراتور ترمینال شماره ۳ کالای عمومی مشغول فعالیت است. در راستای سیاست‌های کلان و اهداف عالی شرکت در زمینه توسعه فعالیت اقتصادی در بنادر جنوبی در پایان سال ۱۴۰۱ از طریق برنده شدن در مزایده عمومی موفق به عقد



تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش ۴۷۷ میلیون دلار

شرکت خدمات دریایی و بندری «آریا بنادر ایرانیان» سال ۱۳۸۴ با تکیه بر توان بالقوه نیروهای بازنشسته و متخصص سازمان بنادر و دریانوردی و با بهره‌گیری از دانش و توان فارغ‌التحصیلان و متخصصان حوزه‌های مختلف بندری و دریایی تأسیس شد. ایجاد و تداوم اشتغال بیش از ۱۰۰۰ نفر پرسنل از اقدامات اساسی شرکت مذکور محسوب می‌شود. گستره فعالیت این شرکت در بنادر شهید رجایی بندرعباس، بندر انزلی، بندر شهید بهشتی چابهار و بندر امام خمینی (ره) است. این شرکت یکی از بزرگ‌ترین و کارآمدترین شرکت‌های فعال در حوزه خدمات بندری (بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی در کشور) به شمار می‌آید و ارائه خدمات با کیفیت در بنادر ذکر شده از دیگر افتخارات شرکت آریا بنادر ایرانیان است.

ماهانامه «بندر و دریا» گفت‌وگویی صمیمی را با **جواد جهاندار مدیرعامل شرکت آریا بنادر ایرانیان** انجام داده است که در ادامه می‌آید؛



حاصل از بنادر دیگر زیان انباشته سنوات قبل را جبران نمی‌کرد. طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ قراردادهای هر سه پیمانکار اصلی بندر انزلی به اتمام رسید و در صورت عدم موفقیت به عقد قرارداد جدید، علاوه بر از دست دادن عمده فعالیت خود، قریب به ۹۰۰ نفر پرسنل سرپرست خانوار هر ۳ شرکت در آن بندر بلا تکلیف می‌مانند.

بنابراین با رایزنی‌ها و پیگیری‌های مستمر به عمل آمده تمامی محوطه‌های بندری، انبارهای بندر انزلی به همراه تمام پرسنل بندری به شرکت آریا بنادر ایرانیان واگذار شد. در نهایت این پیگیری مجدانه موجب عقد قرارداد بلندمدت ۱۰ ساله واگذاری اپراتوری بندر انزلی به شرکت آریا بنادر ایرانیان شد.

کم شدن حجم واردات و صادرات در بندر انزلی، تغییر ماهیت کالا از آهن‌آلات به غلات باعث کاهش درآمدها شده بود و از طرفی تمام این درآمد صرف پرداخت به موقع حقوق و مزایای پرسنل می‌شد تا در امر معیشت پرسنل و خانواده آنان خدشه‌ای وارد نشود. در سال‌های اخیر با تغییر سیستم مدیریت کلان شرکت و بهره‌برداری از دانش پرسنل با تجربه و تحصیل کرده سازمان بنادر و دریانوردی در ساختار اصلی مدیریتی شرکت و شعب شرکت، خرید ماشین‌آلات و تجهیزات مورد نیاز جدید، بهینه‌سازی و نوسازی ماشین‌آلات و تجهیزات قبلی، بازاریابی مستمر و اثربخش و مشتری‌مداری شاهد تغییراتی در افزایش سود عملیاتی و کنترل هزینه‌ها و در نهایت جبران تمام زیان انباشته قبل و شاهد سوددهی مستمر در شرکت باشیم.

همچنین از چالش‌ها و تهدیدهای پیش‌روی شرکت در سال‌های آینده می‌توان به کم شدن حجم کالاهای وارداتی و صادراتی در بنادر شمالی و جنوبی، عدم امکان خرید، بازسازی و نوسازی ماشین‌آلات و تجهیزات بندری بر اثرات تحریم‌ها و عدم موفقیت در مناقصات و مزایده‌های بلند مدت جدید اپراتوری بندری اشاره کرد.

ترکیب سهام و سهامداران شرکت آریا بنادر ایرانیان به این گونه است که سرمایه اولیه این شرکت در سال ۱۳۸۴ حدود ۲ میلیارد ریال بود که هم اکنون سرمایه شرکت ۲۰۲۰ میلیارد ریال است. (آخرین افزایش سرمایه شرکت تا مبلغ ۲۰۲۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۲۰ صورت پذیرفته است). طی برنامه‌ریزی‌های انجام شده قرار است سرمایه شرکت به ۳ هزار میلیارد ریال افزایش یابد. سهامدار شرکت آریا بنادر ایرانیان، بازنشستگان و پرسنل شاغل در سازمان بنادر و دریانوردی هستند که

قریب به ۵۰۰۰ (پنج هزار نفر) شامل ۴۱ درصد کل سهام متعلق سهامداران حقیقی بوده و الباقی ۵۹ درصد سهام نیز از طریق شرکت‌های سرمایه‌گذاری بازرگانی امین بنادر ایرانیان، هدایت‌کشتی خلیج فارس و مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه متعلق به بازنشستگان و پرسنل شاغل در سازمان بنادر و دریانوردی است.

علاوه بر خرید ماشین‌آلات و تجهیزات در بنادر شمالی و جنوبی، که در نهایت به افزایش سرمایه برای سهامداران تبدیل می‌شود طی یکسال گذشته ۴۵۰ میلیارد ریال سود نقدی تقسیم کردیم. همچنین در تلاشیم پس از افزایش سرمایه شرایط لازم جهت پذیرش در بورس یا فرا بورس را نیز فراهم کنیم که لازمه این کار سوددهی مستمر در چندین سال متمادی است. در راه تحقق این امر از تمام ظرفیت شرکت، صاحب‌نظران و نخبگان سازمان بنادر و دریانوردی بهره‌مند خواهیم شد.

● شرکت آریا بنادر ایرانیان چه تعداد ماشین‌آلات و تجهیزات ملکی در بنادر دارد؟

در بندر انزلی ۱۷۰ دستگاه ماشین‌آلات و تجهیزات بندری متعلق به شرکت وجود دارد که خرید و ساخت ۱۰۲ دستگاه ماشین‌آلات و تجهیزات بندری شامل ریچ استاکر، مکنده، ۲۷ دستگاه کشنده

به همراه کفی و کمپرسی، ۳ دستگاه لودر، انواع لیفتراک‌های سبک و سنگین، انواع جرثقیل‌های سبک و سنگین، سیستم مکانیزه انتقال غلات و سایر ماشین‌آلات و تجهیزات نو یا جدید کم‌کارکرد در سال‌های اخیر صورت گرفته است به طوری که علاوه بر افزایش سرعت، کیفیت و توان عملیاتی شرکت، متوسط سن ماشین‌آلات و تجهیزات ملکی شرکت نیز کاهش چشمگیری داشته است. در بندر شهید رجایی ۴۳ دستگاه ماشین‌آلات و تجهیزات بندری متعلق به شرکت وجود دارد. یک دستگاه جرثقیل ۱۰۰ تن گاتواله، ۱۰ دستگاه انواع لیفتراک، ۱۲ دستگاه کشنده به همراه ۱۰ دستگاه کفی، دو دستگاه باسکول، یک دستگاه جایگاه مکانیزه سوخت، ۱۰ دستگاه انواع خودرو سواری و وانت نو در سال ۱۴۰۲ خریداری شده است.

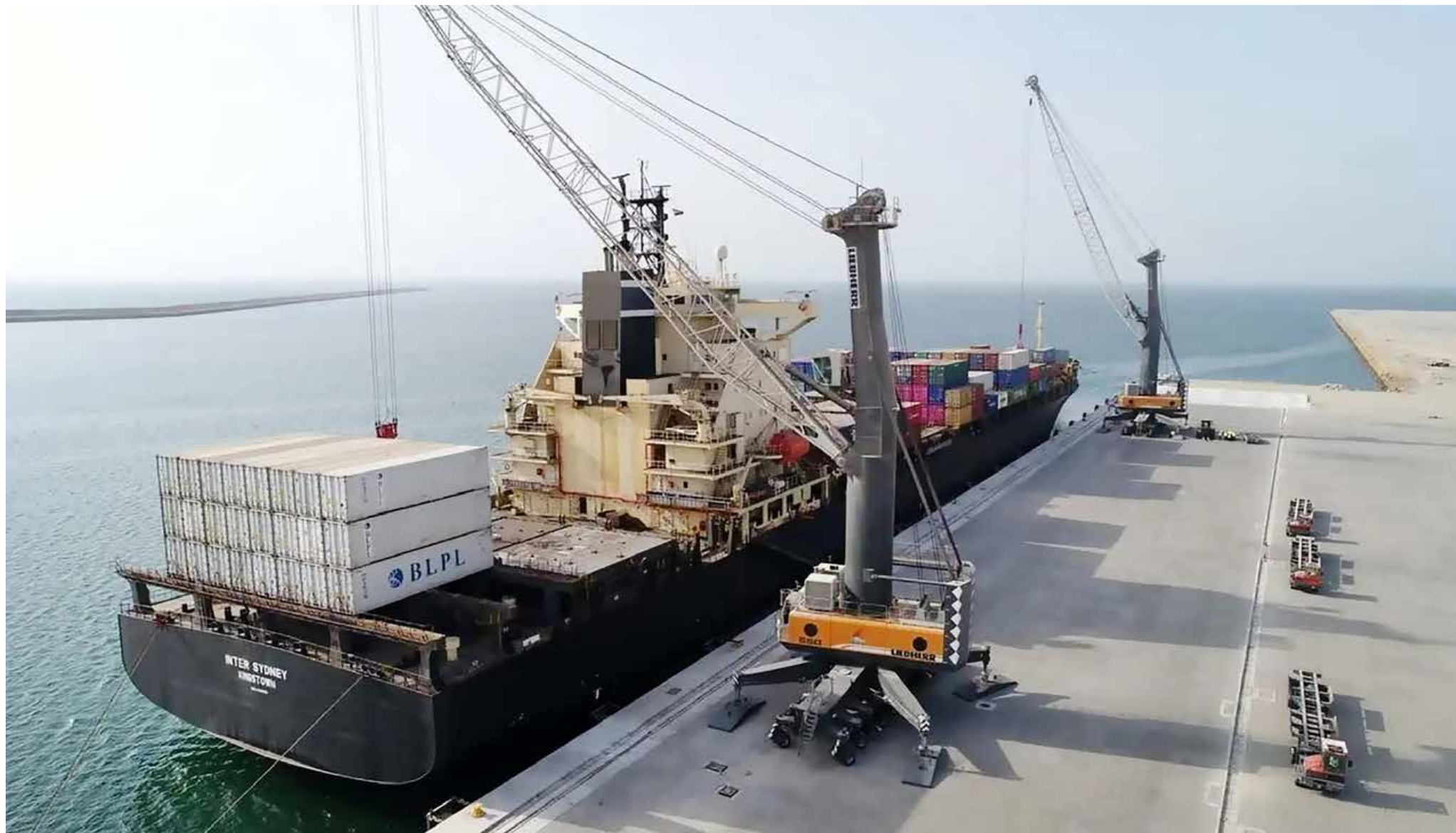
● حجم فعالیت‌های شرکت در بنادر کشور تاکنون چقدر بوده است؟

حجم تخلیه و بارگیری شرکت در کل بنادر شمالی و جنوبی کشور بیش از ۳۰ میلیون تن انواع کالا بوده است که ۲۲ میلیون تن آن متعلق به بندر انزلی و بیش از ۸/۵ میلیون تن آن متعلق به بندر شهید رجایی بود. در ارزیابی‌های بندری صورت گرفته، توانسته‌ایم امتیازات خوبی کسب کنیم و چندین بار نیز به عنوان

اپراتور نمونه بندری انتخاب شویم. البته مطابق با چشم‌انداز و اهداف بلندمدت و استراتژی تدوین شده برای شرکت اینجانب و هیئت مدیره جدید تمام سعی و تلاش خود را برای توسعه همه‌جانبه فعالیت‌های شرکت به کار می‌بندیم که خوشبختانه عقد قراردادهای جدید بلندمدت در بندر شهید رجایی، عقد دو قرارداد تولید برق ۲۵ مگاوات و تولید آب شیرین در بندر شهید بهشتی چابهار (از طریق شرکت آریا بنادر ایرانیان چابهار) شرکت در مناقصه جدید بندر امام خمینی (ره)، برنامه‌ریزی جدی جهت فعالیت در ترمینال کانتینری در یکی از بنادر بزرگ جنوبی است.

● برنامه شرکت آریا بنادر ایرانیان برای فعالیت در دیگر بنادر کشور چیست؟

در این راستا برنامه‌ریزی و پیگیری مستمر جهت سرمایه‌گذاری به منظور عقد قرارداد بلندمدت احداث ترمینال اختصاصی و انبار های بسته و روباز مکانیزه و غیر مکانیزه در بنادر شمالی و جنوبی بزرگ و برنامه‌ریزی و هماهنگی با سرمایه‌گذاران منتخب در جهت سرمایه‌گذاری مشترک در بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره) و چابهار انجام شده، ضمن این‌که در بندر شهید رجایی در حال توسعه و گسترش فعالیت خود هستیم. به عنوان مثال در سال



اخیر در ترمینال‌های اختصاصی شرکت با نام «محوطه آریا بنادر» فعالیت ارائه خدمات کانتینری را آغاز کرده‌ایم. ولی در مزایده ترمینال غلات بندر امام شرکت کردیم.

شرکت در مزایده جدید در مزایده اجاره پایانه غلات و تجهیزات ویژه بندری در بندر امام خمینی (ره) به مدت ۳ سال برنده شده که به زودی عملیاتی می‌شود. شرکت در برنامه‌های توسعه‌ای خود برنامه ریزی جدی جهت فعالیت در ترمینال کانتینری در یکی از بنادر بزرگ جنوب دارد.

● عمده فعالیت شرکت آریا بنادر ایرانیان چابهار چیست؟

پس از اهتمام جدی دولت به فعالسازی بندر شهید بهشتی چابهار و تلاش برای گسترش امکانات بندری در این شهر، توسعه و تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار به ارزش ۴۷۷ میلیون دلار به شرکت آریا بنادر ایرانیان واگذار شد. شرکتی با نام آریا بنادر ایرانیان چابهار تاسیس شد که تمام سهام آن متعلق به ماست. شرکت ما با انجام بخش بزرگی از تعهدات خود (خرید لایروب، مکنده غلات، انواع جرثقیل و ...) در پیشبرد این پروژه ملی خوش درخشیده و بندر شهید بهشتی چابهار و این پروژه عظیم نیز پیشرفت چشمگیری داشته است. با توجه به ضرورت پیاده‌سازی اقتصاد مقاومتی و تاکید مقام معظم رهبری این پروژه به‌عنوان یکی از پروژه‌های ملی در بنادر کشور محسوب می‌شود.

● تاکنون چه تعداد تجهیزات را تامین و تحویل سازمان بنادر و دریانوردی داده‌اید؟

شرکت آریا بنادر ایرانیان چابهار تاکنون ۲ فروند لایروب هاپرساکشن ۴۰۰۰ متر مکعبی، ۲ فروند شناور تجسس و نجات دریایی (SAR)، ۲ فروند شناور بازرسی کشتی‌های نفتی (PSC)، هشت دستگاه مکنده تخلیه غلات با ظرفیت ۶۰۰ تن در ساعت، سه دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی با ظرفیت ۸۰ تن، دو دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی با ظرفیت ۱۴۰ تن، ۳ دستگاه جرثقیل موبایل محوطه‌ای با ظرفیت ۵۰ تن، یک دستگاه جرثقیل موبایل محوطه‌ای با ظرفیت ۱۳۰ تن، ۴ دستگاه ریچ استاکر، ۸ دستگاه تجهیزات صافای کانتینر، یک دستگاه لیفتراک ۲۰ تن را تامین و آنها را به سازمان بنادر و دریانوردی تحویل داده است. همچنین در حال حاضر یک واحد نیروگاه ۲۵ مگاواتی به همراه آب شیرین کن به ظرفیت ۵۰۰۰ متر مکعب در روز، ۲ فروند یدک‌کش ۶۰۰۰ اسب بخار، ۴ فروند یدک‌کش ۴۴۰۰

اسب بخار، ۴ فروند یدک‌کش ۲۰۰۰ اسب بخار و یک فروند شناور بویه‌گذار در حال ساخت است.

تامین تجهیزات مذکور باعث رونق قابل توجه تخلیه و بارگیری و اشتغال در بندر شهید بهشتی چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور شده است.

● پروژه توسعه و تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار و تاسیس شرکت آریا بنادر ایرانیان چابهار چه سودی برای شرکت و سهامداران آن داشته است؟

طبق مفاد قرارداد یک و نیم درصد سود از خرید ماشین‌آلات و تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار به‌صورت ریالی به

شرکت آریا بندر ایرانیان اختصاص می‌گیرد. در تلاش بودیم این سود در قرارداد به سه درصد برسد، ولی تاکنون نشده است. در حال حاضر نیز هر ساله قبل از برگزاری مجمع سالانه شرکت باقیمانده سود حاصل از فعالیت در بندر چابهار محاسبه و آنرا به سهامداران پرداخت می‌کند. لازم به توضیح می‌دانم با توجه به توافقات صورت گرفته، هر زمان تمامی تعهدات شرکت به سازمان بنادر و دریانوردی انجام شود، شرکت آریا بنادر ایرانیان چابهار نیز منحل خواهد شد و تمام باقیمانده سود حاصل به حساب شرکت آریا بنادر ایرانیان و سهامداران منظور خواهد شد.

● **انتظار شما از دولت در خصوص تجهیز فاز یک بندر شهید بهشتی چابهار چیست؟**

مقام معظم رهبری درباره توسعه سواحل مکران فرموده‌اند: «مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزو کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود.» همانطور که مقام معظم رهبری تاکید ویژه‌ای در خصوص گسترش فعالیت بندر چابهار (سواحل مکران) دارند، لذا از دولت انتظار داریم در حوزه پسکرانه، فرودگاه، خط راه‌آهن و جاده‌ای اقدامات لازم را انجام دهند و در کنار شرکت آریا بنادر چابهار در



راستای آب شیرین کل و تولید برق باشد.

● مجوزهای فعالیت شرکت آریا بنادر ایرانیان در حوزه بنادر و دریایی چیست؟

شرکت آریا بنادر ایرانیان مجوزهای لازم در زمینه فعالیت در حوزه بندری و دریایی را مانند مجوز راهبری پایانه‌های کالا، مجوز تخلیه، بارگیری و مجوز اپراتور فعالیت‌های کانتینری را اخذ کرده است. در صورت لزوم انجام فعالیت‌های دریایی، نسبت به اخذ مجوزهای لازم اقدام خواهد کرد.

● برنامه‌ای برای گسترش فعالیت‌های مجوزدار خود دارید؟

برنامه‌ریزی جدی جهت فعالیت و راهبری پایانه‌های کانتینری بزرگ کشور صورت گرفته است. همچنین در صورت رسیدن به تراز مثبت و ثبات مالی و عملکردی لازم در شرکت، طی سال‌های آینده در حوزه دریایی شامل پدک‌کشی و لایروبی و ... نیز فعالیت خواهیم کرد.

● آیا شرکت آریا بنادر ایرانیان برنامه‌ای برای استفاده از ظرفیت و تجربه بازنشستگان، فرزندان و خانواده آنها دارد؟

مدیران ارشد شرکت همواره اهتمام لازم را جهت بهره‌برداری از تجارب و ظرفیت بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی داشته‌اند. همچنین در صورت متناسب بودن مدرک تحصیلی فرزندان بازنشستگان و کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی اولویت استخدام با آنهاست. کم‌اینکه در حال حاضر نیز در دفتر مرکزی، بنادر شمالی و جنوبی فرزندان معزز بازنشستگان و کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی مشغول به کار بوده و هستند.

● عمده سرمایه‌گذاری و فعالیت شما در کدام حوزه است؟

عمده سرمایه‌گذاری و فعالیت شرکت آریا بنادر ایرانیان در حوزه ارائه بهینه خدمات بندری بوده و در تمام شعب شرکت سرمایه‌گذاری‌ها و قراردادهای منوط به افزایش درآمدهای عملیاتی و کاهش هزینه‌هاست. همچنین به جهت مدیریت بهینه عملیات، انبارها و ... نرم‌افزار کنترل جامع بندر در دست برنامه‌نویسی و تهیه است. از قابلیت‌های این نرم‌افزار می‌توانم به این اشاره کنم با مجوزها و دسترسی‌هایی که به تناسب هر شغل برای هر فرد ایجاد می‌شود، تمام فعالیت‌های بندر در این نرم‌افزار در هر کجای کشور به تناسب توسط مدیران مربوطه قابل کنترل است.

● اهداف بلند مدت شرکت آریا بنادر ایرانیان چیست؟

افزایش توان اقتصادی شرکت طریق عقد قرارداد جدید در بندر شهید رجائی و افزایش انبارها و محوطه‌های تحت اختیار شرکت از جمله اهداف ماست. ارتقا بهره‌وری منابع و امکانات شرکت با بهره‌برداری از درآمدهای شرکت و هرگونه وام و اعتباری که از طرف شرکت‌ها، بانک‌ها و ... در اختیار شرکت قرار می‌گیرد، شرکت اقدام به خرید و جایگزینی ماشین‌آلات ملکی به جای ماشین‌آلات استیجاری کرد.

همچنین در قراردادهای پیمانکاران تغییراتی ایجاد کرده تا هزینه‌های عملیاتی اضافه شرکت کم شود. جابجایی پرسنل در واحدها و بهره‌برداری از منابع انسانی در تخصص و تحصیلات مربوطه، ارتقا سطح رضایتمندی مشتریان و کارفرمایان از طریق جمع‌آوری، افزایش و کنترل سطح رضایتمندی، رسیدگی به نیازمندی‌ها و رفع مشکلات مشتریان از دیگر اهداف شرکت است. لازم به ذکر است سطح رضایت مشتریان در سال ۱۴۰۲ بر اساس امتیازات کسب شده در پرسشنامه‌های استاندارد IMS نزدیک ۹۰ درصد است.

● استراتژی شرکت آریا بنادر ایرانیان چیست؟ چگونه این شرکت به سوددهی رسیده است؟

با حول و قوه الهی و با اجرا دقیق طرح مدیریت استراتژیک شرکت و برنامه‌ریزی جهت دستیابی به اهداف بلندمدت و کوتاه‌مدت به شرح ذیل توانستیم زیان تجمعی شرکت را جبران و به سود دهی مستمر و پایدار برسیم؛ - ایجاد تنوع درآمدی در شرکت از طریق عقد قرارداد تخلیه، بارگیری و نگهداری کانتینر و عقد قرارداد با سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت ارائه خدمات بندری به آنها.

- ارتقا میزان وفاداری و توانمندسازی منابع انسانی شرکت از طریق ایجاد انگیزه در پرسنل از طریق تامین خدمات رفاهی مناسب مانند بازسازی استراحتگاه‌ها و محیط کاری، سرویس‌های ایاب و ذهاب، راه‌اندازی سیستم تشویق برای پرسنل برتر و آموزش. - مدیریت بهینه هزینه‌های شرکت و افزایش درآمدها. بررسی دقیق قراردادها و تغییر فرمت قراردادها به طوری که موجب افزایش درآمد شرکت شود، مانند تغییر قرارداد ترمینال محوطه خزر قشم از اجاره سالانه به اجاره بر حسب اخذ درصد از تناژ

مدیریت بهینه هزینه‌ها بدون ایجاد کاهش حقوق و مزایای پرسنل (هزینه‌های اداری و عمومی) و یا تعدیل و یا اخراج پرسنل صورت گرفت).

- توسعه تجهیزات عملیاتی شرکت. خرید ماشین‌آلات و تجهیزات مانند لیفتراک، کشنده، جرثقیل و انواع خودرو و بهره‌برداری از آنها به جای ماشین‌آلات استیجاری که موجب کاهش هزینه‌های عملیاتی شرکت شده است.

● آیا شرکت آریا بنادر ایرانیان برنامه‌ای برای ورود به بنادر بین‌المللی دارد؟

یکی از اهداف بلندمدت و طرح مدیریت استراتژیک این شرکت ورود به بازارها و بنادر بین‌المللی مخصوصاً حاشیه خلیج فارس و دریای عمان است. همه تلاش ما همین امر است، ولی ابتدا باید از ظرفیت‌های بنادر داخلی کشور استفاده بهینه صورت پذیرد، همچنین توان اقتصادی و اجرایی شرکت به حد مطلوب برسد و سپس با امکان سنجی کامل وارد عمل شویم.

◀ همایش دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نقطه آغازین تولید علم و تجربه نگاری نوین اقیانوس پیمایی است



حسین رضایی، دبیر همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا با بیان این‌که ۲۳۱ مقاله به دبیرخانه همایش ارسال و از آن میان، تعداد ۱۲۳ مقاله پذیرفته شده است، گفت: برگزاری اولین همایش دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نقطه آغاز تولید علم و تجربه نگاری نوین اقیانوس پیمایی در عرصه ملی و بین‌المللی خواهد بود. دبیر همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا گفت: در راستای تحقق رهنمودهای فرماندهی معظم کل قوا (مدظله‌العالی) مبنی بر ضرورت تبیین و تشریح ابعاد و دستاوردهای دریانوردی تاریخی ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش، با بهره‌گیری از جامعه نخبگان و صاحب‌نظران عرصه‌های مختلف علمی، فرهنگی، اقتصادی، دیپلماسی و اجتماعی، سلسله نشست‌های گوناگون که بیانگر قدرت و اقتدار بین‌المللی کشور است برگزار شد.

وی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا افزود: بی شک آورده‌های فراوان این مأموریت تاریخی که دارای پیام صلح و دوستی برای جهانیان بود، خود سند مصوری از نگاه، اندیشه، فرهنگ و تمدن ایرانی اسلامی برای جامعه جهانی و گامی موثر در مسیر تمدن‌سازی ایران اسلامی است.

وی با تأکید بر این‌که با حضور امنیت‌ساز این ناوگروه در بستر اقیانوس‌ها، توانمندی بومی، امکانات علمی و تجهیزات دفاعی و نظامی که ناگفته پیداست، مقوم دیپلماسی اقتصادی پویا و موثر کشور عزیزمان است، اضافه کرد: شایسته است اساتید، پژوهشگران و اندیشمندان، رسالت عظیم تبیین و تشریح علمی و عملی این حرکت قهرمانانه را در بین جامعه، جوانان و نخبگان تبیین و تشریح کنند.

دبیر همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا گفت: برگزاری اولین همایش دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نقطه آغاز تولید علم و تجربه نگاری نوین اقیانوس پیمایی در عرصه ملی و بین‌المللی خواهد بود. محورهای علمی این همایش از جمله تبیین دستاوردهای راهبردی، سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، امنیتی و راهبردی در نظر گرفته شده است.

رضایی گفت: امیدواریم با برگزاری این‌گونه همایش‌های علمی و اثباتی، اصل ایجاد انگیزه و امید به آینده در بین جوانان و نخبگان نهادینه شود که این مهم در راستای تحقق منویات فرماندهی معظم کل قوا (مدظله‌العالی) است.

دبیر همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا همچنین افزود: تعداد ۲۳۱ مقاله به دبیرخانه همایش ارسال و از آن میان، تعداد ۱۲۳ مقاله پذیرفته شده است.

◀ اقدام ناوگروه ۸۶ به شدت به تلاش‌های دشمن ضربه زد



امیردبیرادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش در این همایش با بیان این‌که نگاه امروز ما اقتصاد باید «اقتصاد اقیانوسی» باشد، گفت: ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش، جایگاه ایران را به عنوان یک قدرت بزرگ در جهان اسلام و منطقه به تثبیت رساند. وی با گرامی‌داشت یاد و خاطره حضرت امام خمینی (ره) و شهدای انقلاب اسلامی، افزود: امروز اگر بر قله‌های افتخار ایستاده‌ایم مرهون تلاش‌های شهداست و امیدوارم اقدامات بعدی ما نیز سبب خشنودی همه شهدا و خانواده‌های آنها شود.

رکورد شکنی دریانوردی ایرانیان
51,000 km
مأموریت ناوگروه ۸۶ ارتش

با شعار «اقتدار جهانی با همت ایرانی» انجام شد

همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نداجا

همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش با شعار «اقتدار جهانی با همت ایرانی» با حضور مسئولان لشکری و کشوری، ۲۸ و ۲۹ بهمن ماه ۱۴۰۲ در مرکز همایش‌های کوثر سازمان عقیدتی، سیاسی ارتش جمهوری اسلامی برگزار شد.

ابعاد تجربیات و دستاوردهای راهبردی، سیاسی، امنیتی و دیپلماسی دریایی، ابعاد تجربیات و دستاوردهای فرهنگی و اجتماعی، ابعاد تجربیات و دستاوردها در حوزه هدایت و راهبری، ابعاد تجربیات و دستاوردها در حوزه دانش و تحرک، ابعاد تجربیات در دستاوردهای ارتباطی و تجهیزات الکترونیکی و ابعاد تجربیات و دستاوردهای لجستیکی و پشتیبانی دریایی از جمله محورهای برگزاری این همایش بوده است.



وی اضافه کرد: از تمامی عزیزانی که امروز در این همایش حضور یافتند تا بتوانیم فرمان فرماندهی معظم کل قوا را در راستای تبیین بیشتر ابعاد ناوگروه ۸۶ اجرایی کنیم، تقدیر و تشکر می‌کنم. آنچه در ناوگروه ۸۶ صورت گرفت، سبب اقتدار در تمامی حوزه‌ها شد و این موضوع به تمامی جهانیان ارائه شد، روزی که دشمن تلاش می‌کند به کشور ضربه بزند اقدام ناوگروه ۸۶ به شدت به تلاش‌های آنها ضربه زد.

وی با تأکید بر این‌که «نقطه عطف جمهوری اسلامی ایران اجرایی کردن اقدام ناوگروه ۸۶ بود»، یادآور شد: در همان مقطعی که این ناوگروه در سواحل آمریکا و جهان پرچم ما را به اهتزاز در آورده بود، جایگاه ایران را به عنوان یک قدرت بزرگ در جهان اسلام و منطقه به تثبیت رساند.

وی بیان کرد: پیش‌شرط توسعه دریامحور نگاه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان به مقوله دریا است، استفاده پایدار از منابع اقیانوسی و دریایی سبب بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت رشد اقتصادی خواهد شد.

فرمانده نیروی دریایی ارتش با تأکید بر این‌که «اقتصاد دریامحور و توسعه آن برای کشور ما بسیار پراهمیت است»، اظهار کرد: به معنای جامع کلمه، نگاه امروز ما به اقتصاد باید اقتصاد اقیانوسی باشد و باید برای رسیدن به آن تلاش کنیم و این امر مهم را باید هدف‌گذاری کنیم.

نگاه اکثر کشورها به اقتصاد اقیانوسی است، چراکه این امر سبب شکوفایی خواهد شد و کشورهای در حال توسعه می‌توانند از این امر در جهت شتاب‌دهی کشور استفاده کنند. اقتصاد اقیانوسی موضوعی است که امروز گفتمان اقتصاد دریا را برای کشورها پر اهمیت کرده و در ۲۰ سال آینده همه موضوعات را پوشش خواهد داد.

وی با اشاره به فرمایش رهبر معظم انقلاب در مورد اهمیت دریا، گفت: نباید از سایر کشورها عقب بمانیم، لذا اگر آن‌ها در حال توسعه هستند ما هم باید به رشد بسیار بالا برسیم.



← ساخت فیلم سینمایی و سمفونی ویژه «ناوگروه ۸۶»

محمد مهدی اسماعیلی، وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی نیز درباره اقدامات این وزارتخانه برای بزرگداشت اقدام «ناو گروه ۸۶» توضیحاتی ارائه کرد و گفت: سازمان سینمایی به‌زودی با تکمیل فرایند پیش‌تولید، کار ساخت فیلم سینمایی فاخری را برای این حماسه بزرگ آغاز خواهد کرد و علاوه بر آن دوستان حوزه موسیقی هم سمفونی ویژه این حماسه را در سالگرد این اتفاق اجرا خواهند کرد.

وی افزود: افتخاری که ناو گروه ۸۶ برای ایران آفرید به گونه‌ای است که باید برای بزرگداشت آن ده‌ها جلسه در سطوح مختلف برگزار شود. ابعاد نظامی و فنی این حماسه توسط متخصصان امر واکاوی می‌شود، بنده از اثنای این اقدام در جریان آن قرار گرفتیم و بر همین اساس تلاش کردیم با دوستان رسانه‌ای،

کارگروهی را برای ثبت این اقدام تشکیل دهیم.

وی تأکید کرد: در شورای فرهنگ عمومی کشور هم این روز را ثبت و تلاش کردیم این اتفاق مهم را وارد زندگی روزمره همه ایرانیان کنیم که با تلاش همکارانم در کمترین زمان این اتفاق روی داد.

وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی بیان کرد: خیلی از موارد به دلیل فرایند طولانی این کار (ثبت در تقویم) سال‌ها پس از وقوع عملی شد، اما به دلیل اهمیت موضوع، بلافاصله این کار در وزارت فرهنگ بررسی و انجام شد.

وی تصریح کرد: این اقدام به‌عنوان مولفه‌ای اقتدارآفرین موجب ایجاد فضای نشاط و امیدواری در کشور شد؛ باید توجه داشت این حرکت زمانی روی می‌دهد که دشمن به دنبال پشیمان‌سازی و ندامت از گذشته افتخارآفرین و ناامید کردن

مردم نسبت به آینده غرورآفرین ایران است؛ به‌همین دلیل در چنین فضایی اقداماتی نظیر کار بزرگ ناوگروه ۸۶ جلوه بیشتری پیدا می‌کند.

وی افزود: ملت ایران ریشه‌های تاریخی چند هزار ساله دارد که برخلاف همه توانایی‌هایش در ۲۰۰ سال اخیر در مواجهه با غرب تحقیر شده بود و فعل خواستن را نمی‌توانست صرف کند و در همه حوزه‌ها به تمدن مغرب زمین نگاهی از پایین به بالا داشت.

عضو شورای عالی انقلاب فرهنگی، تصریح کرد: فرزندان ایرانی در حوزه فعالیت‌های نظامی در دوره رژیم گذشته تحقیر می‌شدند؛ نزدیک به ۶۰ هزار مستشار آمریکایی همه حوزه نظامی ایران را در اختیار گرفته بودند و فرزندان ایرانی را حداکثر در مناصب پایین قرار می‌دادند و نگاهی تحقیرآمیز به آنها داشتند.

اسماعیلی ادامه داد: انقلاب اسلامی فضای نوینی پدید آورد تا جایی که در بخش نظامی فرزندان ایران هشت سال با دست خالی در برابر همه استکبار ایستادند. این اتفاق در حالی رخ می‌داد که دشمن یعنی از همه امکانات و تجهیزات برخوردار بود؛ از سلاح مرگبار شیمیایی (که قدرت‌های اروپایی در اختیار آنان قرار می‌دادند) گرفته تا ابزارآلات جاسوسی پیشرفته.

وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی تصریح کرد: ولی با همین دستان خالی برای اولین بار در دو سده اخیر جنگی رخ داد که یک وجب از خاک ایران کم نشد و مسیر افتخارآفرینی آنچنان ادامه پیدا کرد که امروز در زمینه ساخت تجهیزات نظامی جزء کشورهای انگشت‌شمار در حوزه فناوری‌های نوین هستیم.

وی با اشاره به قدرت موشکی و پهپادی ایران، افزود: امروز به قدرت برتری تبدیل شده‌ایم که بسیاری از قدرت‌های سنتی و امروز دنیا محتاج تعاملات نظامی و دفاعی با ایران هستند.

عضو شورای عالی انقلاب فرهنگی، افزود: عده‌ای به ما اتهام می‌زنند به کشورهای دیگر سلاح پیشرفته می‌فروشیم این در حالی است که شرکت‌های اسلحه‌سازی آنها با ایجاد جنگ به حیات خود ادامه می‌دهند.

وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی گفت: قدرت نظامی ما به حدی رسیده که فضای رسانه‌ای دنیا را بر سر چنین موضوعاتی حساس می‌کنند، این اقتدار را انقلاب اسلامی ایجاد کرده است و تغییر فضای فرهنگی و فکری کشور بر اساس «ما می‌توانیم» چنین نتایجی داشته است.

بنابر اعلام روابط عمومی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی وی در پایان، افزود: اقدامی که ناوگروه ۸۶ انجام داد از نمونه این اتفاقات است که برگ زرینی به کتاب قطور جمهوری اسلامی ایران اضافه کرد.



← نگاه ما می‌توانیم یکی از دستاوردهای ناوگروه ۸۶ بود

علی بهادری جهرمی سخنگو و دبیر هیئت دولت با بیان اینکه توفیق پیدا کردم کمتر از یک شبانه روز مهمان ناوگروه ۸۶ باشم و غیر از گزارش‌هایی که شنیده بودیم و خوانده بودیم، خیلی روز خاطره‌انگیزی بود و نکاتی به ذهن من رسید که چه عواملی باعث شد ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی از این مأموریت سخت و مهم که دور زدن به دور دنیا بود و حدود ۸ ماه به طول انجامید سربلند بیرون آید که به بررسی نکاتی در این زمینه می‌پردازم.

وی گفت: نکته اول فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است که در عین تخصص، تجربه و پیشکسوت بودن در حوزه تخصصی خود یک فرمانده کاملاً مردمی و دوست

داشتنی در میان آحاد کارکنان نیروی دریایی است که با گوشت و پوست و استخوان خود تخصص دریانوردی را لمس کرده است و احساس مشترکی با نیروهای خود دارد. مسئله دوم مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) هم به آن اشاره کردند «نگاه ما می‌توانیم» بود؛ حتی بعضی از دوستان با تردید به طرح مأموریت ناوگروه ۸۶ نگاه می‌کردند اما نگاه ما می‌توانیم که یکی

از دستاوردهای خیلی خوب این حرکت بزرگ و درامیر دریادار ایرانی و تک تک اعضای ناو گروه ۸۶ کاملاً مشهود بود، موجب انجام این مأموریت بزرگ شد؛ خیلی جالب است آن روزی که من توفیق داشتم مهمان کارکنان ناوگروه ۸۶ بودم کارکنان ناوگروه خیلی علاقمند بودند که عملیات‌های بزرگتری را انجام دهند؛ نگاه ما می‌توانیم امروز در مجموعه‌های مختلف کشور به ویژه در نیروهای نظامی زنده شده است و یکی از الگوهای ما می‌توانیم در نیروی دریایی ارتش کاملاً مشهود است. بهادری جهرمی اظهار کرد: مسئله سوم وحدت کلمه است وقتی عزیزان نیروی دریایی را در مجموعه‌های مختلف و به طور خاص در ناو گروه ۸۶ می‌دیدیم، ناظر بیرونی احساس می‌کند که داخل یک خانواده رفته است و این مسئله بسیار با ارزشی است؛ مجموعه‌های نظامی معمولاً صرفاً با شاخصه‌های اقتدار، توان رزمی و انضباط نظامی و وجاهت رسمی شناخته شده‌اند که در کنار همه این‌ها که مجموعه نیروی دریایی در حد اعلا از آن برخوردار هستند، رسمیت‌ها و جدیت‌های نظامی هرگز مانع وحدت، مودت، دوستی، عطوفت و رفاقت خانواده نیروی دریایی نشده است و تصور نمی‌کردم وقتی وارد یک یگان نظامی بشوم با یک همچنین رفاقت و نزدیکی مواجه شوم.

سخنگوی دولت افزود: هرچا وحدت کلمه باشد پیروزی و موفقیت قرین آن خواهد بود که جزو ویژگی‌های متمایز این ناو گروه و مجموعه دلاور مردان نیروی دریایی است که باید قدر آن را دانست. نکته آخر اخلاق شگرف و دوست داشتنی فرماندهان و سایر کارکنان نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران است که یکی از تمایزهای اساسی نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران با سایر نیروهای مسلح ارتش‌های جهان به شمار می‌رود. این دوره ۲۳۲ روز یک دوره تعلیم و تربیت و یک دوره رشد فضائل اخلاقی برای اعضای ناو گروه بود که به واسطه حس مودت که در بین کارکنان ناوگروه ایجاد شده حتی کسانی که در طول مأموریت دچار کسالت شده بودند علاقه داشتند به مأموریت ادامه بدهند.

وی خاطرنشان کرد: تک تک اعضای ناوگروه یک مربی اخلاق شده بودند و اگر ابتدای حرکت ناوگروه یک مربی اخلاقی بودند، انتهای سفر تک تک اعضای ناوگروه یک مربی اخلاق بودند که این امر نشان می‌دهد نیروهای مسلح ما پیشرو بودنشان در فضایل اخلاقی محدود به ۸ سال دفاع مقدس نبوده و نیست.

← نیروی دریایی ایران قدرت اول در منطقه است



محمد باقر ذوالقدر دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام ضمن قدردانی از نیروی دریایی ارتش در راستای برگزاری این همایش، گفت: نیروی دریایی ارتش با این اقدام بزرگ موقعیت ندادا را در سطح دنیا به عنوان یک قدرت بزرگ جهانی مطرح کرد و دست بلند جمهوری اسلامی را در دریا به دنیا نشان داده و برای اولین بار ایران را در باشگاه قدرت‌های بزرگ دریایی جهان قرار داد. درباره توسعه مسائل دریامحور در دین ما نکات بسیار مهمی گفته شده است و در آیاتی از قرآن هم به این موضوع مهم تاکید شده است. امروز بیشترین منبع غذا، بیشترین مواد خام برای تولید و... همگی از دریاست و بنا بر تاکید قرآن باید آن‌ها را از دریاها استخراج کنیم.

وی با تاکید بر این‌که کشتی‌های بزرگ همچون کوه و حرکت آنها آیه و نشانه الهی است و این کشتی‌ها از نعمت‌های خداوند است، گفت: در روایات اهل بیت هم همچون آیات قرآن درباره دریا و لزوم استفاده از آن سخن گفته شده است. پیامبر اکرم (ص) زمانی که می‌خواهد درباره اهل بیت مثال بزند از کشتی نام می‌برد «مثل اهل بیت من همچون کشتی نوح است، هر آن‌که سوار بر این کشتی شود نجات پیدا می‌کند و هر آن‌که دوری کند غرق خواهد شد». ذوالقدر با بیان این‌که «از نعمت کشتی غربی‌ها به خوبی استفاده کردند»، گفت: در دوران استعمار، غربی‌ها بر کشتی‌ها سوار شدند و بر دیگر کشورها تسلط پیدا کردند. در دوران معاصر آمریکا تحت تاثیر نظریه‌ای در مورد قدرت دریایی، با تشکیل ناوگان‌های بزرگ بر اقیانوس‌های بزرگ مسلط شد؛ البته بعد از آنها کشور چین هم با استفاده از ظرفیت دریایی خود از طریق بنادر توانست یک جهش

اقتصادی در کشورش ایجاد کند. ایران چه در گذشته و چه در سال‌های بعد از انقلاب گرفتار غفلت تاریخی شد و از این موضوع مهم با وجود ظرفیت‌های بزرگ بهره کافی نبرد. اخیراً با توصیه و تأکید رهبر معظم انقلاب، سیاست‌های توسعه دریامحور ابلاغ شد و این امر مبنای کار جمهوری اسلامی برای توسعه قرار گرفت و لذا در همین سیاست‌ها ذکر شده است که برای ۱۰ سال، رشد اقتصاد دریا باید دو برابر رشد اقتصادی کشور باشد.

دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام تصریح کرد: امیدواریم با پیاده شدن این سیاست‌ها و تلاش دولت و دستگاه‌ها این غفلت تاریخی و عقب‌ماندگی جبران شود و از ظرفیت دریاها برای توسعه کشور استفاده کنیم. در اینجا جا دارد از امیر دریادار ایرانی فرماندهی نیروی دریایی ارتش در خصوص کمک‌های بی‌دریغ وی در راستای تبیین راهبردها و سیاست‌های توسعه دریامحور تشکر و قدردانی داشته باشیم. وی با تأکید بر این‌که «پیش‌نیاز توسعه دریامحور، امنیت دریایی است» گفت: در بستر امنیت است که پیشرفت و توسعه حاصل خواهد شد؛ چراکه در خصوص توسعه دریامحور بی‌واسطه با تهدیدات دشمنان و رقبا مواجه هستیم. جمهوری اسلامی در بحث امنیت دریایی به برکت دفاع مقدس پیش‌تاز است، به جرأت می‌توان گفت نیروی دریایی ارتش و سپاه قدرت اول دریایی منطقه را شکل داده‌اند. امروز نیروی دریایی کشورهای منطقه حریف ما نیستند؛ زیرا قدرت اول در منطقه نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران است و ما قدرت‌های بزرگ را حریف خودمان می‌دانیم.

وی بیان کرد: توانمندی‌های نیروی دریایی ارتش در امنیت کشتیرانی در دریای عمان و بالای مدار ۱۰ درجه و در اقیانوس هند و سایر اقیانوس‌ها بسیار پر اهمیت بوده و همچنین حضور در دریای سرخ برای مقابله با دزدی دریایی که به یک معضل بین‌المللی تبدیل شده بود با حضور نیروی دریایی ارتش این مشکل حل شد و همچنان این حضور باقی است. انجام مأموریت‌های جسورانه و شجاعانه توسط نیروی دریایی ارتش از جمله برگزاری رزمایش‌های مشترک با قدرت‌های دریایی بزرگ همچون روسیه و چین و نیز سفر افتخارآمیز ۳۶۰ درجه با ناو گروه ۸۶ برای نخستین بار، اینها همگی نمایشگر تغییر و ارتقا تراز قدرت دریایی جمهوری اسلامی است. ذوالقدر با اشاره به این‌که «باید با حضور در دریا و توسعه قابلیت‌های ساحلی خودمان با اجرا سیاست‌های توسعه دریامحور اثبات کنیم»، گفت: دریا و اقیانوس ثروت عمومی و خدادادی است و همه ملت‌ها و کشورها و به‌ویژه کشورهای ساحلی از آن برخوردار بوده و باید به آن دسترسی داشته باشند. این ثروت برای قدرت‌های استکباری نیست و برای همه ملت‌هاست. امیدواریم با تحقق این سیاست‌ها و با عزم و اراده‌ای که در نیروهای مسلح جمهوری اسلامی موجود است، بتوانیم این سیاست‌ها را پیش ببریم و آن را مبنا توسعه کشور و عبور از مشکلات قرار دهیم. مأموریتی که شما آغاز کردید در اوج ناباوری نه تنها از سوی دشمنان که از سوی خودی‌ها هم کسی باور نمی‌کرد این امر به سرانجام برسد، سفر دور دنیا آن هم با یک ناوگروه با تناژ پایین که شدنی هم نبود، اما شما دلاورمردان نیروی دریایی با همه سختی‌ها و در اوج ناباوری آن را اجرایی کردید.

وی تأکید کرد: باید بر اساس فرمانی که نیروی دریایی ارتش دریافت کرده بتوانیم حضور دائمی خود را در اقیانوس‌های مختلف برای دفاع از منافع کشور و تامین امنیت دریایی جمهوری اسلامی صورت دهیم.

← توسعه دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

نباید دچار توقف شود

امیر سرتیپ عزیز نصیرزاده، جانشین رئیس ستاد کل نیروهای مسلح با اشاره به این‌که توسعه دریانوردی جمهوری اسلامی ایران نباید دچار توقف شود، گفت: ناوگروه ۸۶ دسترسی جهانی را برای ایران فراهم و اصل ویژه‌خواری آمریکا را با چالش مواجه کرد.

وی با بیان این‌که بر اساس تاریخ همواره منازعات از خشکی به دریا کشیده شده است، افزود: ایده دسترسی جهانی اقیانوسی و سرکوب رقبا موضوعی بود که باعث شد در جنگ جهانی دوم دو





کشور آلمان و انگلیس برای تسلط بر دریا با یکدیگر وارد جنگ شوند؛ انگلیس و آمریکا در سال ۱۹۲۲ میلادی و بعد از جنگ جهانی اول معاهده‌ای برای همکاری در دریا امضا کردند که در جنگ دوم جهانی این معاهده عملی شد، به نحوی که می‌توان محاصره دریایی ژاپن را نتیجه این همکاری دانست.

وی ادامه داد: بعد از آن آمریکایی‌ها برای این‌که قدرت خود را افزایش دهند سیاست تسخیر سواحل دیگر کشورها و حفظ سواحل خودی را در پیش گرفتند، سیاستی که همچنان آن را دنبال می‌کنند. بنابراین کاری که شما با اقیانوس پیمایی انجام دادید اصل اول نظریه آمریکایی‌ها را برای جهان خواری زیر سؤال برد. با اقیانوس پیمایی، دسترسی جهانی دریایی را برای ایران فراهم ساختید، لذا با سیاست‌های تمدن‌سازی و ضد ویژه‌خواری ایران دستیابی به این قدرت اهمیت دارد.

وی با بیان این‌که ایران از موقعیت ژئوپولیتیکی بسیار با اهمیتی برخوردار است، گفت: این در حالی است که چنانچه کشور محصور در خشکی بودیم، نمی‌توانستیم چنین کارهایی را انجام دهیم. امروز عنوان می‌شود که ۱۵۰۰ شغل در دریا وجود دارد به همین جهت توسعه دریانوردی جمهوری اسلامی ایران نباید دچار توقف شود و اصل دوم نظریه آمریکایی‌ها که عنوان می‌کند می‌بایست رقیب‌ها را در ساحل متوقف کنیم باید به چالش کشیده شود.

جانشین رئیس ستاد کل نیروهای مسلح تصریح کرد: تحقق این موضوع با افزایش قدرت دفاعی میسر می‌شود. موضوعی که امروز در منطقه، نیروهای دریایی ارتش و سپاه آن را محقق ساخته‌اند. باید قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایران در دریا به سمت اقیانوس هند توسعه یابد که برای این منظور در ستاد کل برنامه‌هایی وجود دارد.

وی با اشاره به این‌که در دنیا ۹ تنگه مهم وجود دارد که از این تعداد سه تنگه در منطقه ما قرار دارد، یادآور شد: بیشتر فعالیت‌های اقتصادی و انرژی در منطقه ما وجود دارد، حال وقتی قدرت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای داشته باشیم نمی‌توان از این موقعیت استراتژیک غافل شد. ناوگروه ۸۶ دسترسی جهانی را برای ایران فراهم و اصل ویژه خواری آمریکا را با چالش مواجه کرد و شرایط را برای افتخار منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ما فراهم ساخت اما با این وجود نباید بگذاریم نه تنها این روند متوقف شود بلکه باید توسعه هم داشته باشد.

◀ اقدام ناوگروه ۸۶ یک تحول جدی در کشور بود



محمدعلی زلفی‌گل، وزیر علوم، تحقیقات و فناوری گفت: مردم ما قدردان رشادت‌ها و ایثارگری‌های شما هستند، هر زمان ما شما را در حال خدمت به مردم می‌بینیم برای شما دعا می‌کنیم، چراکه شما از میهن ما دفاع می‌کنید و این وظیفه ماست که برای شما عزیزان و دلاورمردان دعا کنیم.

وی تصریح کرد: امروز به دلیل داشتن سطح بالای علوم و فناوری در جایگاه‌های بالای جهانی حضور داریم و شما عزیزان نشان دادید که ما می‌توانیم در همه میدان‌ها رشد و پیشرفت کنیم. وزیر علوم، تحقیقات و فناوری اظهار کرد: فرمانده نیروی دریایی ارتش اخیراً در اجلاس ره‌رؤسای دانشگاه که در مشهد مقدس برگزار شد، حضور یافت و در این اجلاس دستاوردهای نیرو دریایی را به خوبی

تبیین کرد و تمامی حاضران در جلسه از چنین رشد و پیشرفتی بسیار شگفت‌زده شدند. وی با اشاره به اهمیت اقیانوس‌ها و دریاها گفت: اقیانوس پیمایی و دریانوردی یک فناوری ترکیبی است؛ یعنی در این فناوری باید از تمامی رشته‌های علمی و تخصصی استفاده شود تا یک اتفاق مبارک رقم بخورد.

وی افزود: ترکیبی بودن بدان معناست که در ساخت یک ناو، رشته‌های مختلف مهندسی حضور دارند و زمانی که ناو می‌خواهد به حرکت درآید نیاز به تمامی تخصص‌ها در خود دارد، پس در توسعه دریانوردی و حرکت در دریاها نیاز به تمامی رشته‌های مهندسی، پزشکی، علوم انسانی و هنری است.

وزیر علوم، تحقیقات و فناوری تأکید کرد: کشوری که به دریاها و حضور در اقیانوس‌ها کم‌توجهی کند در میان قدرت‌های جهانی جایی نخواهد داشت.

وی با اشاره به اقدام بزرگ ناوگروه ۸۶، گفت: دریادلان ما توانسته‌اند همه دانش را کنار هم تلفیق کنند تا این اتفاق بزرگ یعنی حرکت به دور دنیا در کشور ما رقم بخورد.

وزیر علوم، تحقیقات و فناوری یادآور شد: اقدام ناوگروه ۸۶ یک تحول جدی در کشور بوده و نیاز است دانشگاه‌های ما به این مأموریت بزرگ بپردازند، لذا ما باید بعد از این اتفاق مهم به دانش‌ها و علوم ترکیبی توجه جدی داشته باشیم. این اقدام مبارک شما در ناوگروه ۸۶ در راستای پویای فرهنگ کشور نیز حتماً تاثیرگذار است، زیرا فرهنگ «ما می‌توانیم» با این اتفاق مهم عملیاتی شد. وی افزود: خداوند بزرگ را شاکریم که مردم ما برای خانواده‌های معظم شهدا احترام خاصی قائل هستند، این نشان‌دهنده شعور بالای مردم ماست که می‌دانند شهدا جانشان را در طَبَقِ اخلاص قرار دادند و از میهن دفاع کردند.

وزیر علوم ادامه داد: باید به ملت ایران به خاطر داشتن فرزندان جسور و شجاع همچون شما افتخار کرد. خداوند را شاکر هستیم شاهد رشد و پیشرفت نیروی نظامی کشورمان در همه عرصه‌ها هستیم، خداوند را شاکر هستیم که کشور خود را از یک رژیم منحوس نجات داد. روزی نمی‌توانستیم چیزی تولید کنیم و در همه چیز نیازمند به خارج بودیم، اما امروز به لطف خداوند بزرگ در همه عرصه‌ها به واسطه علم و دانش، حضور همه جانبه داریم.

◀ اقتدار دریایی ایران پشتوانه محکمی برای دیپلماسی متوازن و پویای دولت است



ناصر کنعانی، سخنگوی وزارت امور خارجه با اشاره به اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران گفت: نقش ایران در صلح و امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی، اکنون پشتوانه محکمی برای دیپلماسی همسایه محور، متوازن و پویای دولت است و در عین حال نیروی بازدارنده در مقابل چالشگران متجاوز، طمع‌کار و بی‌منطقی است که سودای تعدی به منافع و امنیت ملی ایران و ایرانیان را دارند.

وی افزود: ملت و دولت جمهوری اسلامی ایران همواره به شجاعت‌ها، دل‌آوری‌ها و دستاوردهای نیروی مسلح و به ویژه دریادلان ارتش افتخار می‌کنند.

کنعانی ادامه داد: مأموریت بی‌نظیر و موفقیتهای آمیز ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش متشکل از ناوشکن دنا و ناو بندر مکران در مأموریت ۳۶۰ درجه‌ای به دور کره زمین که حدود هشت ماه به طول انجامید، نقطه عطفی در تاریخ دریانوردی، نیروی دریایی کشور و حضور مقتدرانه و به تعبیر رهبر معظم انقلاب (مدظله‌العالی) امنیت ساز جمهوری اسلامی ایران در آب‌های بین‌المللی است. سخنگوی وزارت امور خارجه تأکید کرد: بی‌شک انجام این مأموریت در سایه ایمان قلبی به لطف و مدد خداوند بزرگ و حاصل همت بلند، اراده راسخ، اعتماد به نفس، قدرت طراحی دانش پیشرفته نظامی، مدیریت کارآمد و شجاعت و استقامت فرماندهان و پرسنل نیروی دریایی ارتش ایران بود.

وی افزود: همانطور که فرماندهی معظم کل قوا امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) فرمودند این کار شما مصداق آیه شریفه «و اعدوا لهم ما استطعتم من قوه و من رباط الخیل» بود.

کنعانی گفت: نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران علاوه بر حراست و حفاظت از مرزهای آبی کشور، مأموریت حفاظت از امنیت و منافع ایران در دریاها و آب‌های بین‌المللی را نیز بر عهده دارد و شما دریادلان با انجام چنین مأموریتی نشان دادید که نه تنها در آب‌های خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر بلکه در هر نقطه از دنیا از خلیج عدن تا دریای کارائیب آمادگی دفاعی از منافع ملی

جمهوری اسلامی ایران را دارید.

وی ادامه داد: مأموریت موفق ناوگروه ۸۶ در عین صلح جویانه بودن و ارسال پیام‌های دوستی به بسیاری از کشورهای در طول مسیر و نیز نمایش توانایی و آمادگی جمهوری اسلامی ایران در کمک به صلح و امنیت بین‌المللی، در عین حال به کشورهای سلطه‌جو و زورگو نشان داد که دست‌اندازی و منافع جمهوری اسلامی ایران در هر نقطه از دنیا بی‌پاسخ نخواهد ماند و نیروی مقتدر دریایی ارتش در کنار و دوشادوش سایر قوای مسلح جمهوری اسلامی ایران، هر اقدامی را که علیه منافع ملی کشور باشد، بی‌پاسخ خواهند گذاشت. سخنگوی وزارت امور خارجه گفت: آمادگی، اقتدار و نمایش قدرت نیروهای مسلح جمهوری اسلامی نه تنها در عرصه نظامی بلکه در عرصه دیپلماسی، تولید کننده قدرت و ظرفیت ملی و موجب عزت و اقتدار میهن اسلامی می‌شود و باز همان گونه که رهبر معظم انقلاب فرمودند: «ارزش سیاسی کار شما از ارزش نظامی‌اش کمتر نبود، اگر نگوئیم بیشتر هم بود».

کنعانی ادامه داد: ارکان و مولفه‌ها و عناصر قدرت ملی وابسته به یکدیگرند و پیشرفت و تقویت هر کدام از آنها علاوه بر تاثیر در دیگر مولفه‌ها، موجب تقویت کلیت نظام و جایگاه کشور در عرصه نظام بین‌الملل خواهد شد. دیپلماسی دفاعی با فعالیت‌ها و تلاش‌های متنوع، یکی از مهمترین ابزار دولت‌ها در راستای رسیدن به اهداف مطلوب بدون بهره‌گیری از نیروی قهریه نظامی است.

وی افزود: اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران و نقش آن در صلح و امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی، اکنون پشتوانه محکم برای دیپلماسی همسایه محور، متوازن و پویای دولت است و در عین حال نیروی بازدارنده در مقابل چالشگران متجاوز، طمع‌کار و بی‌منطقی است که سودای تعدی به منافع و امنیت ملی ایران و ایرانیان را دارند.

سخنگوی وزارت امور خارجه گفت: هم‌اکنون وابستگان نظامی و دفاعی جمهوری اسلامی ایران در سفارتخانه‌های ما در تعداد قابل توجهی از کشورهای دنیا حضور داشته و عضو موثری از تیم دیپلماسی خارجی توسعه محور و صلح جویانه جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود.

وی تاکید کرد: وزارت امور خارجه و سفرا و دیپلمات‌های جمهوری اسلامی ایران نیز با درک اهمیت دیپلماسی دفاعی همواره سعی کردند که موجبات انجام مأموریت موفق فرستادگان نظامی و دفاعی کشور را فراهم سازند.

سخنگوی وزارت امور خارجه ادامه داد: در همین راستا بسیار خرسندم که سفرا و نمایندگی‌های سیاسی کشورمان در کشورهای حوزه مأموریت ناوگروه ۸۶ با تلاش حداکثری برای انجام موفق این مأموریت کوشیدند و زمینه ارتقا روابط دوستانه با کشورهای حوزه مأموریت خود را در حوزه دریایی فراهم کرده‌اند.

کنعانی گفت: اینجانب به نمایندگی دستگاه دیپلماسی و با اغتنام از فرصت به دست آمده از این جایگاه، بار دیگر آمادگی دستگاه دیپلماسی جهت تسهیل و کمک به توسعه هرچه بیشتر همکاری‌های دفاعی و تقویت تعاملات خارجی جمهوری اسلامی ایران در این حوزه را در مسیر کمک به صلح و امنیت بین‌المللی و دفاع از دولت‌ها و ملت‌های مستقل جهان اعلام می‌کنم.

← اقدام جسورانه ناوگروه ۸۶ توانست بن بست شکنی کند

سردار سرتیپ پاسدار غلامرضا جلالی، رئیس سازمان پدافند غیرعامل کشور گفت: آنچه

امروز در غزه می‌گذرد حتما باعث شده تا دنیا و جهانیان به این باور برسند که مسئول این نسل‌کشی بر عهده آمریکایی‌هاست، چراکه اگر آنها پشت اسرائیل نبودند، رژیم صهیونیستی چند روز بیشتر نمی‌توانست دوام بیاورد. بنابراین باید آمریکایی‌ها در برابر این جنایت‌ها پاسخگو باشند.

وی افزود: دریا، محور توسعه اقتصادی است به همین جهت همه کشورهای دارای ساحل دریایی آن را به عنوان یک فرصت برای خود می‌دانند و از آن استفاده می‌کنند. در برنامه توسعه کشور مانند توسعه



مکران راهبردهای دریایی را دنبال می‌کنیم. البته توسعه اقتصاد دریا با امنیت دریا رابطه مستقیم دارد، بنابراین ما در دریا نیازمند توسعه امنیت هم‌زمان با توسعه اقتصادی هستیم.

سردار جلالی با تاکید بر این‌که هیچ توسعه اقتصادی بدون توسعه امنیت امکان‌پذیر نیست، ادامه داد: برای نیروهای مسلح خیلی قابل توجه نیست که بخواهند به تنهایی توسعه فعالیت‌های دریا پایه را برعهده بگیرند، چراکه این موضوع باید در قالب امنیت چند جانبه ابعاد مختلف توسعه فعالیت‌های دریا پایه دیده شود بنابراین تحقق آن فقط بر عهده نیروهای مسلح نیست.

رئیس سازمان پدافند غیرعامل کشور بیان کرد: برای توسعه امنیت، نیاز به توسعه قدرت دریایی داریم که این در چند سال اخیر به‌ویژه در خلیج فارس محقق شده است. عمق محدود خلیج فارس قابلیت‌ها و محدودیت‌های خاصی دارد به این‌صورت که ایران برای تولید قدرت در خلیج فارس متکی به ساحل است و وجود جزایر متعدد به جهت پدافند غیرعامل ویژگی‌های خاصی را به وجود آورده است.

وی افزود: برای اینکه قدرت دفاعی و دریایی کشور بیشتر به‌روز باید نیازمند زیرساخت‌های ساحلی در حوزه دریای عمان و زیرساخت‌های دریایی به‌صورت دو کارکرد دفاعی و اقتصادی مانند زیرساخت‌های ارتباطی فرودگاهی، راه‌های ارتباطی و خطوط ریلی هستیم تا بتواند صادرات و واردات را تسهیل کند.

سردار جلالی با بیان این‌که اقدام جسورانه ناوگروه ۸۶ توانست بن بست شکنی کند، اضافه کرد: تاکید می‌کنیم توسعه امنیت دریایی ضامن توسعه امنیت اقتصادی کشور است. بنابراین اگر می‌خواهیم در دریاهای دوردست حضور داشته باشیم، باید ساخت شناورهای اقیانوس پیما را داشته باشیم؛ البته در کنار توسعه زیرساخت‌های دوگانه دفاعی - اقتصادی، تجهیزات، ابزارها و شناورهای اقیانوس پیما، نیازمند راهبردهای همگرا نیز هستیم تا بتوان برای کشور اقتدار و افتخار ایجاد شود.

← کار بزرگ ناوگروه ۸۶ باید تجربه نگاری شود

حجت الاسلام والمسلمین عبدالحسین خسروپناه، دبیر شورای عالی انقلاب فرهنگی گفت: کار

بزرگ ناوگروه ۸۶ باید تجربه نگاری شود و دانش حکمرانی دریانوردی، دفاعی و امنیتی این ناوگروه به دانشی تبدیل شود که در دانشگاه‌های کشور قابل تدریس باشد.

وی افزود: مأموریت ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران کار بزرگی بود که دستاوردهای مهمی داشته است. در خصوص کار بزرگ و عظیم ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش مستند ارزشمندی که تحت عنوان مستند «فتح آب» تولید شد روایتی از این سفر هشت ماهه جهادگران نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است که در همین راستا به تعدادی از دستاوردهای این سفر بزرگ اشاره می‌کنم.

وی بیان کرد: یکی از دستاوردهای مهم ناوگروه ۸۶ دستاورد علمی است در این سفر بزرگ از ظرفیت‌های عظیم

ناو بندر مکران و ناوشکن تمام ایرانی دنا که دارای یک عقبه دانشی است استفاده شد. وقتی می‌گوییم دانش، فقط در ذهن مخاطب نباید علوم مهندسی یا علوم کشتی‌سازی شکل بگیرد، بلکه یک دوره علوم در این دریانوردی و دنیانوردی شکل گرفته است. وی تاکید کرد: واقعاً این حرکت عظیم هم مظهر آیه (يَرْفَعُ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ) و هم مظهر آیه (وَأَعِدُوا لَهُمْ مَا اسْتَطَعْتُمْ مِنْ قُوَّةٍ وَمِنْ رِبَاطِ الْخَيْلِ تُرْهَبُونَ بِهِ وَعَدُوا اللَّهَ وَعَدُّوكُمْ) است که مظهر این دو آیه شریفه بودن نیز از دستاوردهای علمی و دستاوردهای جهادی ناوگروه ۸۶ است.

خسروپناه دیگر دستاورد ناوگروه ۸۶ را صبر و استقامت دلیرمردان این ناوگروه عنوان کرد و ادامه داد: این دلیرمردان هشت ماه در این ناوگروه بودند و این سفر دریایی را تحمل کردند. مهم‌تر از خود این رزمندگان، باید از خانواده‌های این عزیزان که صبر و استقامتشان



نماینده ولی فقیه در ارتش با بیان این‌که «ایمان و یاد خدا بود که موجب موفقیت مأموریت ناوگروه ۸۶ شد»، گفت: ایمان و یاد خدا، یاد معاد، توسل به اهل بیت و ایمان راستین به صدق وعده‌های الهی که بعد از هر سختی آسانی خواهد بود و مومنان در بن بست نمی‌مانند. از جمله دلایل و راهکارهای غلبه بر مشکلات و ایجاد روحیه تاب‌آوری در کارکنان ناوگروه ۸۶ بود که موجب موفقیت این مأموریت شد.



◀ مستند «عبور از اقیانوس‌های جهان»

نمایش اقدامات ناوگروه ۸۶

در حاشیه همایش ملی تبیین ابعاد و دستاوردهای ناوگروه ۸۶ نادجا از مستند بلند عبور از اقیانوس‌های جهان رونمایی شد.

ناخدا سوم محمد موسوی فرگی تهیه‌کننده و کارگردان مستند بلند عبور از اقیانوس‌های

جهان در آیین رونمایی از این اثر اظهار کرد: مستند بلند عبور از اقیانوس‌های جهان نمایش گوشه‌ای از اقدامات افتخارآفرین ناوگروه ۸۶ است.

وی با بیان اقدامات انجام شده توسط ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی ارتش در سفری اقتدارآفرین به دور دنیا تصریح کرد: در این مستند ۹۰ دقیقه‌ای تلاش شده تا بتوانیم بخشی از رشادت‌ها و جانفشانی‌های کارکنان ناوگروه ۸۶ در این سفر طولانی را به نمایش در آوریم.

وی افزود: تصاویر استفاده شده در این اثر توسط تیم شش نفره اعزامی در قالب تیم فرهنگی ناوگروه گرفته شده است که همراه با سایر کارکنان ناوگروه به این سفر طولانی اعزام شدند. این تیم علی‌رغم وجود همه سختی‌ها و موانع پیش رو توانستند تصاویری ناب از تک تک لحظات مهم و حساس این ناوگروه ثبت کنند.

تهیه‌کننده و کارگردان مستند بلند عبور از اقیانوس‌های جهان با اشاره به بیانات مقام معظم رهبری در خصوص سفر ناوگروه ۸۶ به عنوان بن‌مایه‌ای جهت ساخت کار خوب تلویزیونی و سینمایی تأیید کرد: تصاویر به‌دست آمده در این مأموریت تاریخی، گنجینه‌ای بسیار ارزشمند جهت ساخت سریال و فیلم‌های سینمایی شمرده می‌شود که در آرشیو رادیو و تلویزیون نیروی دریایی ارتش حفظ خواهد شد. ناخدا سوم موسوی گفت: در همین راستا نیروی دریایی ارتش نیز با حمایت‌های امیر دریادار ایرانی فرمانده این نیرو از هرگونه طرح و فیلمنامه‌ای با موضوع ناوگروه ۸۶ استقبال خواهد کرد.



مضاعف است، تشکر کرد. دستاورد دیگر خودسازی است؛ طی ۸ ماه تمام برنامه‌های معنوی و ارتباط با خدا در این سفر همراه این عزیزان بوده است. مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در نظریه نظام انقلابی فرمودند "نظریه نظام انقلابی سه رکن دارد، خودسازی، جامعه‌پردازی و تمدن‌سازی" و این رکن مهم خودسازی در این سفر نمایان بوده است.

دبیر شورای عالی انقلاب فرهنگی جامعه‌پردازی را از دیگر دستاوردهای ناوگروه ۸۶ دانست و بیان کرد: الان برخی از نوجوانان ما به دلیل تبلیغات سوء دشمن وقتی دستاوردهای انقلاب در حوزه علم و فناوری، پزشکی، پهباد، پدافند، موشکی، هسته‌ای، نظامی و امنیتی برایشان بیان می‌شود، باورش‌شان نمی‌شود. وقتی این راهیان پیشرفت را که به همت وزارت علوم شروع شده و جوانان و نوجوانان این ناوها را می‌بینند، سؤال می‌کنند که این ناوها واقعی است یا ماکت است و بعد می‌گویند واقعاً این‌ها را شما ساخته‌اید؟ یا این‌که از کشورهای دیگر خریداری کرده‌اید و بعد زمانی که کارخانجات و تجهیزات ساخت را می‌بینند باورش‌شان می‌شود. وقتی باورمند می‌شوند امید پیدا می‌کنند و وقتی امید پیدا کردند در جامعه‌پردازی نقش خواهند داشت پس ناوگروه ۸۶ دستاورد جامعه‌پردازی هم دارد.

وی اظهار کرد: این کار بزرگ ناوگروه ۸۶ باید تجربه نگاری شود یعنی با کارکنان ناوگروه ۸۶ و دانشمندانی که در طراحی، تجهیزات و ساخت نقش داشتند مصاحبه شود و دانش حکمرانی دریانوردی، دفاعی و امنیتی ناوگروه ۸۶ به دانشی تبدیل شود که در دانشگاه‌های کشور قابل تدریس باشد.



◀ تاریخ حماسه آفرینی ناوگروه ۸۶ را فراموش نخواهد کرد

حجت الاسلام والمسلمین عباس محمد حسینی، رئیس سازمان عقیدتی سیاسی ارتش با

بیان این‌که تاب‌آوری کارکنان ناوگروه ۸۶ در طول هشت ماه سفر، نتیجه ایمان کارکنان به خدا و ارزش‌های الهی است، گفت: ایمان و یاد خدا، یاد معاد، توسل به اهل بیت و ایمان راستین به صدق وعده‌های الهی، از جمله دلایل و راهکارهای غلبه بر مشکلات و ایجاد روحیه تاب‌آوری در کارکنان ناوگروه ۸۶ بودند که موجب موفقیت این مأموریت شد.

وی گفت: از نظر بنده نیروی دریایی ارتش در حوزه دریانوردی دستاوردهای فراوانی داشته است، اما دستاورد مأموریت ناوگروه ۸۶ را تا به این جای تاریخ ایران را می‌توان یک ابر دستاورد دانست که بابت خلق این حماسه بزرگ باید از فرمانده محترم نیروی دریایی ارتش و کارکنان خدمت این

نیرو قدردانی کرد.

وی با بیان این‌که هیچ موفقیتی اتفاقی نیست، تصریح کرد: موفقیت‌هایی همچون سفر تاریخی ناوگروه ۸۶، قطعاً معلول علل و برنامه‌ریزی‌های بسیاری است که هدف از برگزاری این همایش، بررسی دلایل موفقیت این مأموریت است. موفقیت‌های مطلوب محصول انتخاب‌های مطلوب هستند و انتخاب‌های مطلوب نشانه مدیریت مطلوب است. هرگاه همه عوامل صد در صد کنار هم چیده شوند، موفقیت‌ها نیز صد در صدی خواهند بود و به اذعان همه صاحب نظران حوزه دریا ناگروه ۸۶ در انجام مأموریت خود نمره صد گرفته است. رئیس سازمان عقیدتی سیاسی ارتش با بیان این‌که «تاریخ هرگز حماسه آفرینی ناوگروه ۸۶ را فراموش نخواهد کرد»، اذعان کرد: موفقیت در این سفر تاریخی نشان دهنده آن است که مدیریت و عوامل اجرایی این مأموریت، مسئولیت‌هایی را که بر عهده آنها گذاشته بوده را به درستی انجام داده‌اند.

محمد حسینی اشاره به این‌که «کارکنان این ناوگروه چگونه در طول سفر طولانی و پر مشقت خود تاب آورده‌اند»، گفت: هشت ماه دوری از خانواده، نزدیکی و دوستان، نزدیکی به خطرها و تحمل استرس‌ها و فشارهای روحی فراوان، نیازمند یک روحیه تاب‌آوری بسیار بالایی است.



ضرورت سازگاری اسکله‌های بندری ایران با محموله‌های ریلی

میعاد صالحی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نیز در این همایش با اشاره به عبور از ۳۲ میلیون مسافر ریلی تا پایان سال ۱۴۰۲، بیان کرد: اولویت بخش ریلی، حمل بارهای بین‌المللی است. امکان تخلیه و بارگیری از لحاظ لجستیکی در بنادر ایران نیاز به تقویت دارد تا رشد حمل‌ونقل ریل پایه را شاهد باشیم. انتظار داریم اسکله‌های بندری ایران سازگاری بیشتری با محموله‌های ترانزیتی ریلی پیدا کنند و در این زمینه آماده سرمایه‌گذاری و همکاری با سازمان بنادر و دریانوردی هستیم.

وی با بیان این‌که کریدور شمال-جنوب ۶ محور ریلی دارد، گفت: دو کریدور در شرق، دو کریدور در غرب و دو کریدور به واسطه دریای خزر به ریل متصل هستند که دو کریدور ریلی واقع در شرق دریای خزر، هم‌اکنون عملیاتی هستند و بارهای حوزه خلیج فارس از بندرعباس به سرخس و اینچ‌برون به‌صورت ریلی حمل می‌شوند. در غرب دریای خزر نیز، بندر امیرآباد به ریل متصل است و بندر کاسپین در آینده نزدیک به ریل متصل می‌شود.



اصلاح ساختارها برای بهره‌مندی از ظرفیت‌های کریدور شمال-جنوب

مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به‌عنوان نخستین سخنران این همایش بر ضرورت پررنگ شدن نقش دریا در اقتصاد کشور تأکید کرد و افزود: با هم‌اندیشی بین بخش دولتی و بخش خصوصی ظرفیت‌های دریایی و بندری ایران به‌ویژه با حضور قدرتمند بخش خصوصی فعال خواهد شد و دریا جایگاه واقعی خود را در اقتصاد کشور بازیابی خواهد کرد.

وی این همایش را فرصتی برای برشمردن تهدیدها و فرصت‌های اقتصاد دریامحور با نگاه به کریدور شمال-جنوب دانست و تصریح کرد: بیش از ۲۲ سال از طرح ایده کریدور شمال-جنوب می‌گذرد، امروز اعتقاد داریم هنوز نتوانسته‌ایم ظرفیت و تسهیلات لازم برای بهره‌مندی کشورهای عضو کریدور شمال-جنوب و کشورهای ذی‌نفع در منافع اقتصادی کریدور را تأمین کنیم.

پل‌مه افزود: یک بخش از نقیصه‌ها و نقاط قوت بهره‌برداری ناقص کریدور شمال-جنوب به مجموعه اقتصادی دولتی و بخش خصوصی جمهوری اسلامی ایران برمی‌گردد که با اراده ریاست جمهوری، اصلاح ساختارهای حاکمیتی برای تسریع در حوزه ترانزیت که از محوری‌ترین موضوعات کریدور شمال-جنوب است، در دستور کار قرار گرفته است.



همایش اقتصاد دریامحور ایران
کریدور شمال-جنوب ۲۰۲۳-۲۰۲۴
IRAN MARITIME ECONOMY FORUM
NORTH-SOUTH CORRIDOR 17-18 Feb. 2024

حجت‌الله عبدالملکی دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری صنعتی و ویژه اقتصادی، امیر دریادار حبیب‌الله سیاری ریاست ستاد و معاونت هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران، علی‌آقامحمدی عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام، مسعود پل‌مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، سیدمیعاد صالحی مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، محمد مهدی سالاری دبیر شورای عالی صنایع دریایی کشور، امین ترفیع مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های وزارت راه و شهرسازی، مجید ورشو ساز رئیس هیئت‌مدیره انجمن، خسرو سرابی مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافق‌نامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی، محمد سیاوشی مدیرعامل هلدینگ توسعه لجستیک آداک، علیرضا چشم‌جهان کارشناس لجستیک دریایی و بندری، بهمن عشقی دبیرکل اتاق بازرگانی تهران، آنوش رحام دستیار رئیس‌کل سازمان توسعه تجارت در امر احیا کریدورها و تحلیلگر ارشد لجستیکی و تجارت خارجی و سبحان نظری رئیس هیئت‌مدیره انجمن حمل‌ونقل ریلی و خدمات وابسته اشاره کرد.

همایش اقتصاد دریامحور با سخنرانی مسعود پل‌مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران آغاز به کار کرد.

پیرو ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور توسط مقام معظم رهبری و اجرا آن به‌ویژه بندهای ۲، ۳، ۷ و ۸ و همچنین تبیین راهبردهای لازم برای افزایش تعاملات اقتصادی بین‌المللی و منطقه‌ای و بهره‌گیری از ظرفیت‌های ارتباطی دریایی و زمینی کشور، همایش "اقتصاد دریامحور ایران با محوریت کریدور شمال-جنوب" ۲۳ و ۲۴ بهمن‌ماه ۱۴۰۲ برگزار شد.

این همایش توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با همکاری سازمان‌های بنادر و دریانوردی، توسعه تجارت ایران و اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران برگزار شد.

تشکل ملی کشتیرانی بر اساس وظایف حرفه‌ای و با هدف جامعیت بخشی به توسعه دریا محور، همایش اقتصاد دریامحور را از سال ۱۳۹۴ به‌صورت دوسالانه با موضوعات کاربردی و بین‌المللی برگزار کرده است.

این همایش متشکل از پنل‌های مختلف آموزشی، سخنرانی، نمایشگاه، تقدیر از شرکت‌های برتر در زمینه حمل‌ونقل دریایی و... بود که در ذیل این گزارش به اختصار به آنها می‌پردازیم.

سخنرانان این همایش از افراد لشکری، کشوری، مسئولان و صاحب‌نظران به نام حوزه لجستیک بودند که از جمله می‌توان به حضور علی‌اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی،

با توجه به نقش تاریخی جغرافیای ایران در تبادلات اقتصادی، تجاری، فرهنگی و تمدنی شمال-جنوب و شرق-غرب، ضرورت تقویت همگرایی با کشورهای منطقه آسیا و اروپا اهمیتی کلیدی دارد.

بی‌تردید توسعه آشکار در ترانزیت و نقش آفرینی در زنجیره تولید ارزش بین‌المللی، بدون مواجهه هوشمندانه و اتخاذ تدابیری برای کاهش ریسک‌های مالی و تجاری در سطح منطقه در کنار توسعه زیرساخت‌های اتصال پایدار حمل‌ونقلی با کشورهای همسایه بر مبنای سیاست راهبردی اتصال و دیپلماسی راه و اصلاح و یکپارچگی زنجیره فرایندهای لجستیکی و کنترل برای عبور و تردد بدون توقف از قلمرو ایران رخ نخواهد داد.

لذا دستیابی به هدف توسعه پایدار راهگذر شمال-جنوب و راهگذر شرق به غرب از مسیر ایران مستلزم الزاماتی به شرح ذیل است:

- ۱- ایجاد دبیرخانه راهگذر شمال-جنوب با هدف رصد، پایش و مطالبه‌گری نیازهای توسعه پایدار این راهگذر توسط بخش خصوصی.
- ۲- توجه به ضرورت بهبود رتبه کشور در زمینه شاخص‌های مهم لجستیکی و کشتیرانی در عرصه رقابت‌های بین‌المللی.
- ۳- ایجاد و التزام عملی به مدیریت واحد ترانزیت کشور.
- ۴- کاهش تصدی‌گری دولتی با رویکرد بکارگیری حداکثری ظرفیت‌های تشکیلی وفق قانون به‌ویژه در حوزه اجرایی و مسئولیتی معاونت‌های وزارت راه و شهرسازی.
- ۵- ایجاد زمینه مشارکت بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌های تجاری توسط دولت.
- ۶- اتخاذ استراتژی‌های بازاریابی و بازاریابی برای جذب محمولات ترانزیتی به مسیر ایران با نقش آفرینی و مشارکت ذی‌نفعان بین‌المللی.
- ۷- توسعه و توانمندسازی سرمایه انسانی متخصص حوزه لجستیک با مشارکت‌های بین‌المللی.
- ۸- احیا و تجهیز صندوق توسعه حمل‌ونقل کشور، صندوق توسعه صنایع دریایی و وجوه اداره شده با هدف توسعه ناوگان و تأمین تجهیزات لجستیکی بخش خصوصی.
- ۹- استقرار مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی.
- ۱۰- استفاده از استعداد و ظرفیت‌های ناوگان ملی برای توسعه شبکه ترانزیت کالا از مسیر ایران.
- ۱۱- ایجاد قطارهای برنامه‌ای با ورود و تأمین ناوگان جدید ریلی با مشارکت بخش غیردولتی و کشورهای منطقه.
- ۱۲- ایجاد صندوق مشترک سرمایه‌گذاری بین‌المللی در راستای توسعه لجستیک کشور.
- ۱۳- تنظیم روابط تعرفه‌ای و حذف موانع اجرایی و قانونی راهگذر شمال-جنوب خصوصاً با کشورهای همسایه و ذی‌نفعان منطقه‌ای.
- ۱۴- تبادل الکترونیک اسناد و اطلاعات تجاری و لجستیکی میان کشورهای مسیر راهگذر شمال-جنوب.



فرصت راهبردی ایران با مجاورت به دریاهای آزاد

امیر دریادار حبیب‌الله سیاری، معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری

اسلامی ایران گفت: تجربه نشان داده دریا منبع ثروت است و هر کشوری که به دریا دسترسی داشته باشد و توان بهره‌وری از آن را داشته باشد، ثروتمند است.

وی با اشاره به فرمایشات رهبر معظم انقلاب، افزود: همان‌طور که همه ما می‌دانیم، دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است. فواید بزرگ و کلان است.

معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران ۶ عامل مؤثر در تبدیل شدن یک کشور به قدرت دریایی و بهره‌مندی از دریا را موقعیت جغرافیایی، طول ساحل و وسعت قلمرو، ویژگی‌های طبیعی، جمعیت، خصوصیات ملی و خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی دانست.

امیر سیاری با بیان این‌که در بسیاری از نظریه‌های ژئوپولیتیکی به ایران به عنوان بازیگر کلیدی توجه شده است، افزود: مجاورت ایران با دریاهای آزاد به‌ویژه اقیانوس هند فرصت‌های راهبردی ایجاد کرده است.

وی دلایل اصلی عدم توجه به ظرفیت‌های غنی دریایی را تلاش بیگانگان و استعمار به‌منظور عدم دسترسی و دور نگه داشتن مردم از دریا و بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و منابع غنی دریایی، عدم شناخت و آگاهی کافی از ظرفیت‌های منابع غنی دریا، کم‌توجهی به توسعه فرهنگ دریایی و کم‌توجهی مسئولان کشوری به توسعه طرح‌های دریا محور اعلام کرد.

معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران فراهم‌سازی بسترها و الزامات تربیت، جذب و بکارگیری نیروی انسانی متخصص، توسعه کمی و کیفی زیست‌بوم‌های فناوری‌های نو و افزایش نقش شرکت‌های دانش‌بنیان و واحدهای فناوری در حل مسائل اقتصاد دریامحور دانست.

در مراسم اختتامیه این همایش، از تندیس بهره‌وری بایندر که به یاد دریادار بایندر نام‌گذاری شده است، رونمایی شد.

در انتهای این همایش بیانیه‌ای از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران صادر شد که متن آن به شرح زیر است:



توسعه ایران از مسیر دریا محقق می‌شود

علی آقامحمدی عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام گفت: در

کشورهای دارای دریا و سواحل گسترده بخش بزرگی از اقتصاد به دریا و بندر اختصاص دارد.

وی تأکید کرد: در بخش اول دسترسی‌های ما، در ارتباط با دریای مدیترانه کشورهای عراق و سوریه نقش دارد، در بخش دوم دسترسی به دریای سیاه است که موجب ارتباط ما با روسیه و گرجستان می‌شود. برای دریای عمان روابط ما با عمان و یمن کلیدی است.

وی گفت: علت جنگ‌افروزی‌ها که غرب در این منطقه راه انداخته این است که «ایران» منبع رشد و توسعه است. سیاست‌های دولت برای توسعه روابط با همسایگان نیز حائز اهمیت است و اقتصاد دریا محور قطعاً باید در این حول حرکت کند و لازمه رشد و توسعه، توسعه اقتصادی دریامحور است.



بخش خصوصی باید میدان‌دار توسعه دریایی باشد

علی‌اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این

همایش گفت: جریان حمل‌ونقل دریایی قطعاً در آینده با توجه به قوانین سازمان دریایی در مورد سوخت کشتی‌ها دشوار خواهد بود و باید بتوانیم این فضا را در داخل کشور مدیریت کنیم. تعیین کرایه بر اساس عرضه و تقاضا است، اما با توجه به اتفاقات سیاسی که اخیراً روی داده می‌تواند چنین مواردی قطعاً می‌توانند تأثیر بسیار زیادی در بازار کرایه، حمل‌ونقل دریایی داشته باشند. وی تصریح کرد: ۵۰ هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بنادر کشور و زیرساخت‌های آن در حال اجراست که قراردادهای آن هم به امضا رسیده است.

صفایی تصریح کرد: هر تحولی که در بنادر شاهد باشیم باید به رونق کسب‌وکار بخش خصوصی دریایی کشور بینجامد و با معوریت بخش خصوصی انجام شود.



به وجود می‌آورد که گروهی از جزایر منطقه را در برمی‌گیرد.

فکر تیمورتاش و پیگیری آن از سوی ناخدا بایندر

در سند سفارت انگلیس آمده، عبدالحسین تیمورتاش که سیاستمداری پخته و مجرب بود، از سال ۱۳۰۸ ه. ش / ۱۹۲۹ میلادی دنبال این طرح بود، اما صرف‌نظر از تیمورتاش که دیگر از میان رفته بود و عده‌ای از کارشناسان دارای احساس مسئولیت وزارت امور خارجه ایران، سرانگشتان ورزیده ناخدا بایندر در این تصمیم که به صورت قانون درآمد دیده می‌شد. بایندر با آگاهی و تسلط کامل روی قوانین دریایی بین‌المللی این طرح را به جایی رساند که به صورت قانون درآمد.

او علاوه بر سال‌ها تحصیل و نیز مطالعه کتب دریایی و قوانین بین‌المللی دریایی، در طول دوران خدمت در جنوب یادداشت‌های مفیدی تهیه کرد که در سال ۱۳۱۷ ه. ش به صورت کتابی علمی و سنجیده به چاپ رسید.

او به مساحت شگرف ایران، وجود سه دریا در شمال و جنوب آن، رود اروندرود / شط‌العرب، این‌که ایران پهناوری برابر شش کشور اروپایی فرانسه، آلمان، اسپانیا، انگلیس، بلژیک و هلند دارد، می‌باید و از همان زمان تصدی فرماندهی طرح گسترش نیروی دریایی با ابعاد یک کشور متوسط اروپایی را به تدریج تدوین کرد و در سال ۱۳۱۷ ه. ش به تهران فرستاد.

آنچه در این مصوبه تعیین حدود آب‌های ساحلی و مناطق نظارت و به دنبال آن نظامنامه شرایط عبور و توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌ها و بنادر ایران به صورت مواد منسجم و منطبق با قواعد بین‌المللی آورده شده، گرچه به احتمال قوی ترجمه متونی از قوانین بین‌المللی است، اما تلاشی محترمانه و معقول برای اثبات حق حاکمیت ایران بر آب‌های ساحلی و جلوگیری از کردار توهین‌آمیز کشورهای استعماری اروپایی است که ناوگان آنها برای ورود به آب‌های ساحلی ایران و لنگر انداختن در آن هیچ حد و مرزی را نمی‌شناختند و هیچ قاعده‌ای را رعایت نمی‌کردند.

تأکید بر ادای مراسم احترامات، شلیک توپ و نیز سلسله مراتب فرماندهان نظامی ایران، گامی بلند در راه شناسایی استقلال ایران و وادار کردن فرماندهان کشتی‌های خارجی (اغلب انگلیسی) به قبول این واقعیت است که ایران در زمره کشورهای مستملکه و مستعمره بریتانیا نیست و فرماندهان کشتی‌های جنگی بیگانه هنگام ورود به آب‌های ساحلی ایران و بنادر باید

در دریای خزر (کاسپین)، ایران بر سر مرزهای آبی مشکلی با دولت اتحاد جماهیر شوروی نداشت و یک خط فرضی به طول ۷۰۰ کیلومتر از آستارا تا خلیج حسینقلی حدود مرزی ایران بود. ظاهراً آب‌های ایران نسبت به آب‌های دریای خزر که در قلمرو اتحاد جماهیر شوروی بودند حدود یک ششم دریا را تشکیل می‌دادند، ولی با توجه به مساحت ۴۲۰ هزار کیلومتری دریای خزر به نظر می‌رسد آب‌های ایران کمتر از یک ششم مساحت دریای خزر را تشکیل بدهند. اما در مورد شط‌العرب یا اروندرود، اختلافات و فاصله فاحشی بین نظرات دولت عراق (دولت دست نشانده انگلستان) و دولت ایران وجود داشت.

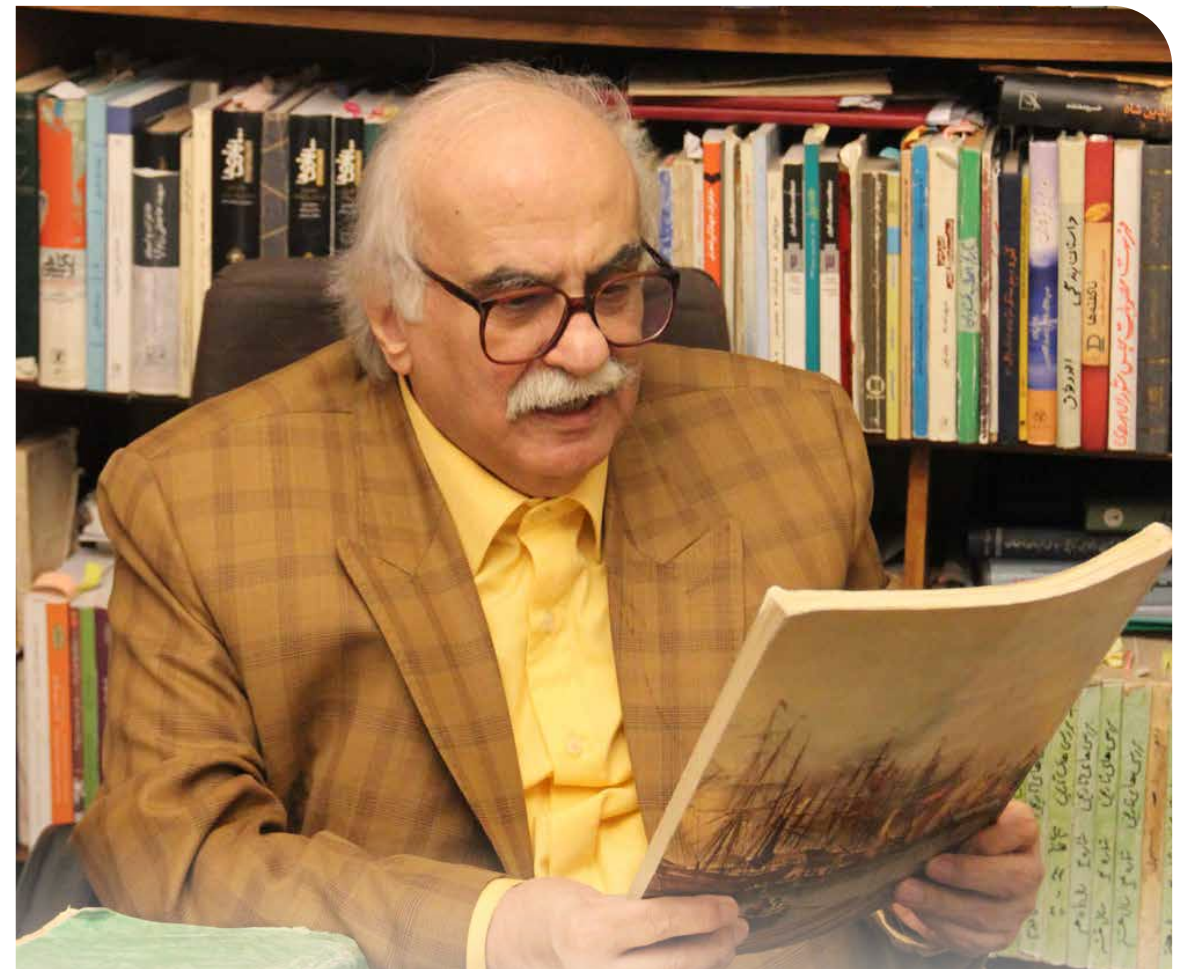
دولت عراق تمام شط‌العرب / اروندرود را جزو خاک خود می‌دانست و مرز ایران را درست لب ساحل ایران به شمار می‌آورد که متأسفانه در آخر در سال ۱۳۱۴ ه. ش علی‌رغم نظرات «کنت آویزی» حکم جامعه اتفاق ملل و در نتیجه فشار دولت انگلیس به رضاشاه به این موقعیت دست یافت و در طول دهه‌های بعد و تغییر رژیم سلطنتی به جمهوری، اختلافات شدت یافت و حوادثی روی داد که در فصول بعدی به آن اشاره خواهد شد. اما در سال ۱۳۱۳ (ه.ش) اولین گام مثبتی که در مورد آب‌های ساحلی ایران در خلیج فارس برداشته شد، در یادداشت‌های سیاسی بریتانیا آمده است.

قانون مصوبه مجلس

در یادداشت‌های سیاسی بریتانیا آمده است:

مجلس [شورای ملی ایران] در ماه ژوئن ۱۹۳۴ قانونی را تصویب کرد که در آن آب‌های سرزمینی مورد ادعای ایران تعریف شده بود. این قانون مبتنی بر طرحی بود که تیمورتاش در سال ۱۹۲۹ م / ۱۳۰۸ ه.ش به سر آرتور کلایو [وزیرمختار انگلیس] نشان داده بود. در آن زمان کلایو موفق شد تیمورتاش را وادار کند تا این طرح را از دستور خارج کند. تفاوت‌های جزئی بین دو طرح وجود دارد، در قانون جدید «آب‌های سرزمینی تا فاصله ۶ مایلی خط ساحلی را در برمی‌گیرد و ۶ مایل بعد از آن آب‌های ماوراء آب‌های سرزمینی نیز جزو قلمرو تحت کنترل نیروی دریایی محسوب می‌شود».

علی‌رغم اعتراض‌های سفارت بریتانیا، وزیر خارجه ایران [کاظمی] پا فشرد که تعیین این محدوده ۱۲ مایلی برای کنترل قاچاق است. انگلیسی‌ها متوجه شدند تعریفی که دولت ایران از آب‌های سرزمینی ارائه می‌دهد کمربندی را در خلیج فارس



قوانین دریانوردی ایران

تعیین حدود آب‌های ساحلی و تشریفات ورود و عبور از آب‌های کرانه‌ای ایران

خود در سالنامه دنیا نوشته که این نوشته را در فصول قبل نقل کردیم، دولت وقت ایران اطلاعاتی در این مورد نداشت و در کنفرانسی که در دهه ۱۳۰۰-۱۳۱۰ (ه.ش) در سویس برگزار شد به نمایندگان ایران ابلاغ شد از نظرات دول بزرگ متابعت کنند. در حالیکه نظرات دول بزرگ ضد منافع ایران بود. زمانی آب‌های دریای هر کشور به اندازه تیررس گلوله توپ‌های دریایی قدیم یعنی سه میل و نیم بود و بعدها تا شش میل افزایش یافت و زمانی به دوازده مایل افزایش پیدا کرد، اما سال‌هاست دول بزرگ آب‌های ساحلی خود را تا دویست میل می‌دانند و تیررس گلوله توپ در قرون نوزدهم و پیش از آن مطرح نیست.

خسرو معتضد

مورخ، پژوهشگر و استاد برنامه‌های تاریخ معاصر



یکی از خدمات بزرگ ناخدا «بایندر» موضوع آب‌های قلمرو دریایی ایران و تصویب قانون مربوط به ورود و عبور کشتی‌های جنگی و تجاری بیگانه به این قلمرو بود که در سال ۱۳۱۳ ه. ش / ۱۹۳۴ میلادی به صورت قانون درآمد و نظامنامه آن ابلاغ شد. این قانون به ورود و خروج مهارگسیخته کشتی‌های خارجی به‌ویژه کشتی‌های انگلیسی خاتمه داد. انوشیروان سپهبدی در خاطرات

همان تشریفاتی را اجرا کنند که به هنگام ورود به بنادر و سواحل و آب‌های کرانه‌های کشورهای اروپایی و آمریکایی و آسیایی مانند ژاپن ناچار به انجام آن هستند.

بنا به دلایل مختلف، بنادر و سواحل جنوب ایران و جزایر کشور در خلیج فارس طی سال‌های پس از پایان دوران صدارت امیرکبیر که مردی آگاه و دیپلمات بوده و به این مسائل توجه نشان می‌داد، وضعیت مشخصی نداشت و عده زیادی از اعراب به بنادر و جزایر کرانه‌های شمالی خلیج فارس مهاجرت کرده و در آنجا رحل اقامت افکنده بودند و به علت نسبت‌های قبیله‌ای و خانواده‌ای با اعراب ساکن کرانه‌های جنوبی، وضعیت تملیک و حاکمیت کشور ایران بر این مناطق به صورت مغشوشی در آمده بود.

تصمیم به طرح لوایحی در مورد حدود آب‌های ساحلی و بلافاصله اتخاذ مقرراتی برای ورود کشتی‌های جنگی خارجی به آب‌های ساحلی و بنادر ایران از کارهای سنجیده‌ای بود که پس از استقرار ناوگان کوچک ولی تعلیم دیده نیروی دریایی ایران در بنادر جنوب و گشت زدن‌های این ناوگان در آب‌های خلیج فارس و دریای مکران (عمان) جامه عمل پوشید.

تعیین حدود آب‌های ساحلی کشور

۲۴ تیر ۱۳۱۳ (۵ ش) حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها طی مصوبه‌ای با شماره ۲۷۵۳ مورخ ۳/۵/۱۳۱۳ به دولت ابلاغ شد، تعیین و از تصویب مجلس شورای ملی گذشت. این قانون شامل دو فصل و هشت ماده به شرح زیر بود:

فصل ۱ - حد آب‌های ساحلی و منطقه نظارت

ماده ۱- قسمتی از دریا که به فاصله شش میل بحری از سواحل ایران از حد پست‌ترین جزرو موازی با آن در طول سواحل ممتد است، آب ساحلی ایران محسوب [می‌شود] و در این منطقه قسمت‌های واقعه در زیر کف دریا و سطح و بالای آن متعلق به مملکت ایران است.

به علاوه از لحاظ اجرا برخی قوانین و قراردادهای مربوطه به امنیت و دفاع و منافع مملکت یا تأمین عبور و مرور بحری، منطقه دیگری که منطقه نظارت بحری نامیده می‌شود و نسبت به آن دولت شاهنشاهی دارای حق نظارت است تا مسافت دوازده میل بحری از حد پست‌ترین جزر و موازی با ساحل امتداد می‌یابد.

تبصره: میل بحری مساوی با ۱۸۵۲ متر است.

ماده ۲- راجع به خورها [خلیج‌های کوچک] حد آب ساحلی از خط مستقیمی شروع می‌شود که از منتهای نقطه یک طرف دهانه آن به منتهای نقطه طرف دیگر دهانه خلیج ممتد می‌شود و چنانچه عرض دهانه خلیج از ۱۰ مایل بحری متجاوز باشد خط آب‌های ساحلی در نزدیکترین قسمت اتصال خلیج به دریا که عرض آن از ده میل بحری تجاوز نماید واقع خواهد بود.

در مورد بنادر، حد آب‌های ساحلی از خطی شروع می‌شود که بین جلوترین ساختمان‌های ثابت بندر در دریا واقع شده باشد.

ماده ۳- هر جزیره متعلق به ایران دارای آب‌های ساحلی مخصوص به خود خواهد بود که حدود آن مطابق ترتیب مذکور در ماده (۱) فصل اول تعیین می‌شود. در مورد مجمع‌الجزایر، جزایری که آن را تشکیل می‌دهند در حکم جزیره واحد محسوب می‌شود و مساحت آب‌های ساحلی مجمع‌الجزایر از جزایری محسوب شده که از همه دورتر از مرکز مجمع‌الجزایر واقع باشند. فصل دوم - شرایط دخول و توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌های ایران و ترتیبی که برای آنها مقرر است.

ماده ۴ - کشتی‌های جنگی خارجی و تحت‌البحری‌ها [زیردریایی‌ها] به شرط آنکه در سطح دریا سیر کنند، حق عبور بی‌ضرر از آب‌های ساحلی ایران را دارند، مگر این‌که کشتی‌های مزبور متعلق به دول متحارب باشد. در این صورت مقررات مملکتی و بین‌المللی که برای ایام جنگ و احترام بی‌طرفی منظور است به موقع اجرا گذاشته می‌شود.

شرایط عبور کشتی‌های جنگی که منظور قسمت اول این ماده است مخصوصاً از لحاظ تعیین عده آنها به وسیله نظامنامه مخصوص معین خواهد شد.

ماده ۵ - شرایط توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌های ساحلی ایران نیز به وسیله نظامنامه مخصوصی معین خواهد شد. کشتی‌های مزبور باید در آب‌هایی که منظور این قانون است قوانین و نظامات ایران را رعایت کنند.

ماده ۶ - دولت می‌تواند عبور یا توقف کشتی‌های جنگی را بنا به مصالح دفاع مملکت یا علل مهمه دیگر در بعضی از بنادر یا قسمت‌هایی از آب‌های ساحلی ممنوع بدارد. بنادر و قسمت‌های مزبور به اسم مناطق ممنوعه نامیده می‌شود.

ماده ۷ - کشتی‌های جنگی خارجی [به] شرط معامله متقابله از معاینه گمرکی معاف بوده و فقط برای مال‌التجاره‌هایی که از کشتی‌های مزبور برای مصرف به ساحل وارد می‌شود، حقوق

گمرکی دریافت خواهد شد. کشتی‌های مزبور به شرط معامله متقابله از عوارض بندری و عوارض نظیر آن معافیت دارند.

ماده ۸ - رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در کشتی‌های جنگی خارجی واقع می‌شود از صلاحیت مقامات ایرانی خارج است. حکم اعدام اشخاصی که به وسیله مقامات خارجی صادر شده باشد نمی‌تواند در آب‌های ساحلی و منطقه نظارت بحری ایران به موقع اجرا گذاشته شود.

نظامنامه‌ای که در فصل دوم از قانون تعیین حدود دریایی کشور برای دخول و توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌های ایران بدان اشاره شده بود، حدود یک ماه بعد در هفتم شهریور ۱۳۱۳ ه. ش از تصویب مجلس گذشت و سروسامانی به آمد و رفت کشتی‌های جنگی خارجی که تقریباً بیشتر انگلیسی بودند و بنادر ایران را مانند بنادر سواحل جنوبی شیخ نشین‌های خلیج فارس و دریای عمان ملک طلق خود می‌دانستند، داد.

نظامنامه

یکی از نظامنامه‌های سودمندی که حدود دو سال پس از استقرار ناوگان ایران در بنادر جنوب وضع و به وزارتخانه‌های جنگ - داخله، مالیه و امور خارجه ابلاغ شد، نظامنامه شرایط عبور و توقف کشتی‌های جنگی خارجی در آب‌ها و بنادر ایران بود که در هفتم شهریور ۱۳۱۳ ه. ش به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

این نظامنامه شامل ۲۶ ماده و یک ضمیمه

به شرح زیر بود:

ماده ۱- نام کشتی جنگی اطلاق می‌شود به تمام کشتی‌های مسلح و غیرمسلحی که دارای بیرق جنگی بوده و خدمت دولتی را انجام می‌دهند.

ماده ۲- در زمان صلح، کشتی‌های جنگی خارجی می‌توانند از آب‌های ساحلی ایران گذشته یا به بنادر آن وارد شوند به شرط این‌که تعداد کشتی‌هایی که با هم هستند از دو فرزند تجاوز نکنند. در هر حال برای این عبور یا توقف باید لااقل ۸ [هشت] روز قبل به‌وسیله مقامات سیاسی مربوطه به اولیای دولت ایران اطلاع داده و معلوم دارند که در کدام بندر از بنادر متوقف [شده] و از چه نقاطی از آب‌های ساحلی ایران عبور خواهند کرد و مقامات صالحه مملکتی در صورت لزوم شرایط این عبور و توقف را به آنها اعلام خواهند کرد.

کشتی‌های مزبور باید اطلاعات مذکوره در ورقه نمونه ضمیمه نمره یک را کتباً بدهند. این کشتی‌ها نباید بیش از ۷ روز در بنادر و آب‌های ساحلی ایران توقف کنند و هرگاه عزیمت آنها از طرف اولیای محلی تقاضا شود هرچند که مهلت ۷ روزه تمام نشده باشد پس از ۶ ساعت از این اعلام باید لنگر کشیده از آب‌های ساحلی دور شوند. اگر یک قسمت بحریه نظامی خارجی که عده [تعداد] آنها بیش از دو کشتی باشد بخواهند از آب‌های ساحلی عبور کرده یا در یکی از بنادر ایران متوقف شوند، لازم است قبلاً از مجرای سیاسی از دولت ایران اجازه بگیرند.

ماده ۳- مقررات مذکوره فوق شامل کشتی‌های زیر نمی‌شود:

۱- کشتی‌های جنگی که با آن رؤسای ممالک خارجه یا اعضای خانواده و ملتزمین آنها یا نمایندگان سیاسی مأمور دربار ایران مسافرت می‌کنند.

۲- کشتی‌های جنگی که به علت خطر یا حوادث اجباری مجبور به توقف باشند.

۳- کشتی‌های جنگی که دارای اجازه مخصوص از طرف دولت ایران باشند.

ماده ۴- در موقع ورود کشتی جنگی خارجی به یکی از بنادر یا پیش بندرهای ایران، محل توقف کشتی مزبور از طرف اولیای بحری تعیین می‌گردد. صاحب‌منصب مربوطه بحری یا بندری به اجرای مراسم و تفتیشات صحی مبادرت [کرده] و به فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی نسخه‌ای از این نظامنامه و قانونی که این نظامنامه مربوط به آن است تبلیغ و یک ورقه از ضمیمه نمره ۱ [را] به او خواهد داد که پرکرده و پس از امضا مسترد دارد. فرمانده مزبور می‌تواند با رعایت احتیاطات لازمه که مرسوم محل است، طبیب کشتی یا نماینده خود را به دفتر صحی محلی برای دادن اطلاعات لازمه به مأمورین صحی (بهداری) و کسب اطلاع از مراسم متداول که باید معمول گردد به ساحل اعزام دارد.

ماده ۵- در موقع نزدیک شدن به یک بندر نظامی و در حدود وسایل دفاعی آن یا هنگام عزیمت از لنگرگاه کشتی جنگی خارجی، در صورتی که از طرف اولیای نظامی بحری تقاضا شود، بایستی صاحب‌منصب یا نماینده‌ای را که جهت راهنمایی مخصوص از طرف اولیای مزبور فرستاده می‌شود به کشتی پذیرفته و آنچه صاحب‌منصب مزبور راجع به راهی که کشتی برای ورود یا خروج باید اختیار کند، معین می‌کند؛ لازم الاجرا خواهد بود. این راهنمایی مجانی بوده و موجب هیچگونه



مسئولیتی برای دولت شاهنشاهی و مأموران آن نیست. به‌علاوه این راهنمایی مخصوص با خدمت راهنمایی عادی که ممکن است از طرف کشتی‌ها به‌وسیله علائم معموله درخواست شود و با راهنمایی‌های بندری که خدمت خود را عرضه می‌دارند یا قانون بندری آن را اجباری نموده باشد، به کلی متفاوت است. **ماده ۶-** کشتی‌های جنگی خارجی مجبور به مبادله احترامات به‌وسیله شلیک توپ و اجرا دید و بازدید در ورود به لنگرگاه بنادر ایران که به موجب تصمیم وزارتی، مخصوصاً برای این مقصود تعیین شده باشد؛ خواهند بود. به علاوه هرگاه کشتی جنگی خارجی وارد بندری از بنادر ایران شود که در آن یک یا چند کشتی جنگی شاهنشاهی که بتوانند جواب احترامات را بدهند حاضر باشند، مبادله احترامات به وسیله شلیک توپ اجباری خواهد بود.

ماده ۷- وجود مناطق بسته و کیفیت بسته بودن دائم یا موقتی آنها از مجرای سیاسی یا به‌وسیله نشریات دائرةالمیاه [دایره آب‌های ساحلی] به اطلاع دریانوردان خواهد رسید و کشتی‌های جنگی شاهنشاهی که در نزدیک مناطق مزبور باشند، بایستی توسط علائم بین‌المللی این خبر را به کشتی‌های جنگی خارجی که از آن حوالی عبور می‌نمایند، بدهند.

ماده ۸- کشتی‌های جنگی که در بنادر و آب‌های ایران توقف داشته باشند باید قوانین و نظامات صحتی و قوانین و نظامات بندری و مالیاتی را رعایت کنند. از لحاظ رعایت نزاکت بین‌المللی، کشتی‌های مزبوره از معاینه گمرکی معاف [بوده] و فقط نسبت به مال التجاره‌هایی که برای مصرف به ساحل وارد می‌شود حقوق گمرکی دریافت خواهد شد. کشتی‌های مزبور از عوارض بندری و عوارض ظرفیت و عوارض نظیر آن به شرط معامله متقابله معافیت دارند.

کشتی‌های جنگی خارجی در تمام مدت توقف در بنادر و عبور از آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران، حق ندارند مبادرت به عملیات نقشه‌برداری و عمق‌یابی کرده یا بدون تحصیل اجازه مشق‌های مختلفه، عملیات پیاده کردن، تیرانداز، تریب‌اندازی و مین‌گذاری کنند. هیچ نوع عملیات زیرآبی را نمی‌توانند اجرا کنند مگر اینکه قبلاً موافقت مقامات بحری محلی را جلب کرده باشند.

قدغن‌های مزبور شامل زورق‌های تابعه کشتی‌های جنگی و اعضای مسافران آنها نیز خواهد بود. برای همه طیاراتی که روی کشتی‌های جنگی خارجی بوده یا با آنها همراه بوده

یا به‌وسیله آنها رمگ (ramarque) شده باشند، پرواز بدون تحصیل اجازه مخصوص از اولیای نظامی بحری قدغن است. تحت البحری‌های [زیردریایی‌های] خارجی که وارد آب‌های ساحلی ایران و بنادر ایران می‌شوند و قصد خروج دارند، باید در تمام مدت روی آب بوده و برای آنها فرو رفتن در آب بدون اجازه قبلی اولیای مربوطه دولت شاهنشاهی قدغن است. کشتی‌های جنگی خارجی حق ندارند از اعضای خود یا اشخاص دیگری که روی کشتی آنها باشند، افراد مسلحی به ساحل بفرستند، مگر این‌که قبلاً از اولیای نظامی محلی و در نبودن آنها از اولیای بندری تحصیل اجازه گرفته باشند. صاحب‌منصبان و وکلا [منظور درجه‌داران] می‌توانند با

شمشیر که جزو اونیفورم آنها باشد به زمین پیاده شوند. عده ملاحان کشتی‌های جنگی که مجاز به پیاده شدن هستند و همچنین ساعات پیاده شدن و مراجعتشان به کشتی، باید با موافقت نظر فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی و اولیای نظامی یا کشوری محلی تعیین شود. قایق‌های [متعلق به] کشتی‌های جنگی که در بنادر و آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران سیر می‌کنند، نمی‌توانند مسلح باشند.

ماده ۹- نظارت در اجرای مقررات مذکوره فوق به عهده مقامات نظامی بحری محل و در غیبت آن به عهده مقامات بندری و الا مقامات نظامی بری [زمینی] است. وظیفه مأموران این است که به کشتی‌های جنگی در صورتیکه مخالف مقررات مزبور رفتار

کنند مراتب را تذکر داده و در صورتیکه کشتی خارجی ابرام در عدم رعایت این مقررات کند، اولیای محلی مزبور پس از اینکه کتباً یادداشت اعتراضیه در خصوص عدم رعایت مقررات منظور به فرمانده کشتی مزبور دادند، ضمن [مخابره] تلگراف فوری، مراتب را به اطلاع فرمانده نظامی ایالتی که کشتی جنگی در بندر مربوطه به آن لنگر انداخته رسانیده و نیز راپورت تلگرافی به ارکان حرب کل قشون ارسال دارند.

ماده ۱۰- شلیک احترام مذکور در ماده ۶ که از طرف کشتی به زمین و بالعکس انجام می‌گیرد، هریک (۲۴) تیر توپ خواهد بود. در صورتی که ورود به بندری از طرف کشتی واحدی به دفعات تکرار شود، این احترام نیز تجدید خواهد شد، ولی هرگاه فاصله

زمان بین دو ورود از ۳ [سه] ماه تجاوز نکند با موافقت اولیای محلی ممکن است از ادای شلیک احترامی ثانی صرفنظر شود. **ماده ۱۱-** هرگاه در زمان ورود کشتی خارجی به بندری، مرکب اعلیحضرت همایون شاهنشاهی در آنجا نزول اجلال کند و بیرق سلطنتی در بندر مزبور برافراشته شده باشد، ۲۱ تیر توپ شلیک احترامی که از طرف کشتی وارد اجرا می‌شود [نشانه] احترام به مقام سلطنت محسوب شده و از زمین به آن جوابی داده نخواهد شد. ولی وقتی از طرف کشتی مزبور، بعد از ۲۱ توپ اولیه ۱۲ تیر دیگر شلیک شود از زمین جواب شلیک احترامی مزبور مطابق ماده ۱۰ داده خواهد شد.

ماده ۱۲- هرگاه در بندری که از طرف زمین جواب شلیک احترام به مملکت داده می‌شود، کشتی‌های جنگی شاهنشاهی یا کشتی‌های جنگی دول دیگر متوقف باشند، مبادله شلیک احترامی به مملکت به عمل خواهد آمد.

ماده ۱۳- هرگاه در موقع ورود کشتی‌های جنگی خارجی به بندری، کشتی‌های جنگی شاهنشاهی در آن حاضر باشند، مبادله شلیک احترامی نسبت به مقامات مختلفه فرماندهی بحریه مطابق شرح زیر به عمل خواهد آمد:

الف: عده [تعداد] تیرهای شلیک احترام به امیرالبحر فرمانده کل قوای بحری ۱۹ تیر

ب: امیرالبحر اول - ۱۷ تیر

ج: امیرالبحر دوم - ۱۵ تیر

د: معین البحر - ۱۲ تیر

ه. سرهنگ فرمانده دویویزیون بحری - ۱۱ تیر

در صورتیکه درجه فرماندهان کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی بالاتر از درجه فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی ایران باشد، از طرف فرمانده کشتی و دسته کشتی‌های شاهنشاهی ابتدا مبادرت به آن خواهد شد.

ماده ۱۴- مبادله شلیک‌های احترامی مذکور در ماده فوق در دریا نیز هنگام تلاقی با کشتی‌های جنگی خارجی که در آنها صاحب منصبان مذکور باشند، عملی خواهد شد.

ماده ۱۵- از ادای شلیک احترامی در موارد ذیل ممکن است صرف نظر شود.

۱- در ساعاتی که بیرق جنگی افراشته نشده و نیز موقعی که افراد کشتی صرف غذا می‌کنند.

۲- در موقعی که نظامات محلی آن را قدغن کنند.

۳- در مواردی که به جهتی از جهات اجرای شلیک مزبور عملاً

ممکن نباشد.

در صورتی که بنابه یکی از علل فوق از طرف کشتی یا کشتی‌های جنگی شاهنشاهی شلیک احترامی نتواند اجرا شود، فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی شاهنشاهی باید فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی را قبلاً مستحضر دارند.

ماده ۱۶- آهنگ اجرا شدید احترامی (فاصله بین هر تیر از هر تیر) پنج ثانیه است.

ماده ۱۷- کشتی‌های جنگی شاهنشاهی که لااقل دارای چهار توپ باشند، شلیک احترامی را انجام خواهند داد و در غیر این صورت از مبادله شلیک معاف هستند.

ماده ۱۸- هر وقت از طرف کشتی جنگی خارجی به یکی از کشتی‌های جنگی شاهنشاهی به وسیله شلیک ادای احترام شود، بلافاصله باید به تعداد تیرهای آن جواب شلیک احترامی داده شود و بیرق آن مملکت را روی همان دکلی از کشتی که بیرق ایران روی آن در کشتی خارجی افراشته شده بود بالا ببرند. اگر روی دکل علامت دیگری افراشته شده است، روی دکل دیگری بیرق مزبور افراشته خواهد شد.

این جواب شلیک در موارد ذیل داده می‌شود:

الف- وقتی که به مناسبت شرکت در یکی از جشن‌های ایران اجرا شود.

ب- وقتی که ادای احترام به اعلیحضرت شاهنشاهی باشد.

ج- وقتی که صاحب‌منصب یا مأمور رسمی ایران روی کشتی خارجی دیدن رسمی کند.

ماده ۱۹- هرگاه از طرف کشتی تجارتي خارجی به کشتی جنگی شاهنشاهی، به وسیله شلیک ادای احترام شود، با شلیکی که تعداد تیرهای آن دو تیر کمتر از عده [تعداد] تیرهای کشتی تجارتي مزبور باشد، جواب احترام داده خواهد شد.

ماده ۲۰- هرگاه کشتی جنگی خارجی که در آب‌های داخلی یا یکی از بنادر ایران متوقف می‌باشد بخواهد عید مملکتی خود را به وسیله اجرای شلیک و غیره بگیرد، قبلاً اولیای محلی را از نیت خود مستحضر خواهد ساخت. کشتی‌های جنگی شاهنشاهی که حاضر در بندر مزبور هستند در صورتی که مانعی نداشته باشند و رسماً نیز از اجرای جشن مزبور مطلع شوند در آن شرکت خواهند کرد و الاً فرمانده آنها از شرکت در آن رسماً معذرت خواهد خواست.

ماده ۲۱- فرمانده کشتی جنگی خارجی در صورتی که ورود آن کشتی جنبه رسمی نداشته باشد، پس از لنگراندازی در طرف ۲۴

ساعت از حکومت محل و فرمانده بحریه نظامی دیدن خواهد کرد.

در صورتی که درجه فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی بیش از مقام اولیای محلی مذکور باشد، این دیدن ابتدا از طرف اولیای مزبور به عمل خواهد آمد. در هر صورت به محض اینکه کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی وارد بندری گردیدند، از طرف فرمانده بحریه نظامی فوراً صاحب منصب نزد فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی مزبور فرستاده می‌شود که تبریک ورود و ادای احترام نماید و پس از آن دید و بازدید اجرا می‌گردد.

ماده ۲۲- در صورتی که هنگام ورود کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی به بندری، کشتی‌های شاهنشاهی نیز در آنجا حاضر باشند، از طرف ارشد فرماندهان کشتی‌های شاهنشاهی مراسم دید و بازدید به عمل آمده و در این مورد معمولاً این دید و بازدید که از طرف فرمانده بحریه نظامی اجرا می‌شود یک جا صورت خواهد گرفت.

ماده ۲۳- اصلی که در اجرا دید و بازدیدها بین اولیای نظامی بحری شاهنشاهی و فرمانده کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی رعایت خواهد شد، آن است که ابتدا دیدن از طرف شخصی به عمل می‌آید که درجه‌اش پایین‌تر بوده یا در صورت تساوی درجه، تازه‌واردتر است.

ماده ۲۴- اجرای دید و بازدیدها در موقعی که کشتی یا کشتی‌های جنگی خارجی رسماً وارد بنادر ایران می‌گردند، مطابق پروگرام مخصوصی که به موقع خود تدوین و بوسیله مأموران سیاسی دولتی که کشتی جنگی خارجی به آن تعلق دارد به اطلاع فرمانده کشتی یا کشتی‌های مزبور می‌رسد، صورت خواهد گرفت.

ماده ۲۵- کشتی‌های جنگی خارجی و کشتی‌های هوایی که با آنها همراه هستند، در زمان توقف در یکی از مبنای (تکیه‌گاه‌های بحری) یا آب‌های مجاور قلاع نظامی بحری برای اینکه دستگاه تلگراف یا تلفن بی سیم را به کار ببرند، لازم است نوع دستگاه و طول موجی را که به کار خواهند برد و نیز ساعت مخابره را به فرمانده مبنای بحری اطلاع داده سپس تحصیل اجازه برای مخابرات کنند.

ماده ۲۶- در صورتی که کشتی‌های جنگی خارجی و کشتی‌های هوایی که همراه آنها می‌باشند در بندری غیر از بنادر مذکور فوق بوده و مجاور آنها نیز نباشند، با رعایت مراتب ذیل، مخابره با دستگاه تلگرافی و تلفنی بی سیم خود مجاز هستند:

الف- مخابره با طول موج ۶۰۰ متر قدغن بوده و فقط برای علایم استمدادی یا جواب آن علایم به کار می‌رود.

ب- بایستی از اختلاط موج (interference) با علایم دستگاه‌های بی‌سیم مملکتی اعم از ثابت و متحرک خودداری کنند.

ج- به محض این‌که در ضمن مخابره تساوی موج (internation) از طرف یکی از مقامات بحری یا بندری یا دستگاه‌های بی‌سیم مملکتی پیدا کردند، باید مخابرات را قطع کنند... اگر در این بنادر از کشتی‌های جنگی شاهنشاهی حاضر باشند لازم است قبلاً به فرمانده آن مراجعه و کسب اجازه نمود.

ضمیمه نمره ۱ بحریه شاهنشاهی

از فرمانده کشتی جنگی یا کشتی‌های جنگی تازه‌وارد خواهش می‌شود اطلاعات مربوطه را در خصوص کشتی یا کشتی‌های تابعه خود در مقابل هر یک از سؤالات ذیل نوشته و پس از امضا تسلیم کنند:

۱- ملیت کشتی

۲- اسم و نوع کشتی

۳- توپخانه (تعداد و تعیین کالیبر)

۴- سلاح تحت البحری (تعداد و خصلت)

۵- طیارات (تعداد و خصلت)

۶- اسم و درجه فرمانده

۷- عده اعضای کشتی

۸- عده مسافرین

۹- وضعیت صحتی

۱۰- از کجا می‌آید؟

۱۱- به کجا می‌رود؟

۱۲- مدت تقریبی توقف

۱۳- علت توقف در بندر

۱۴- نوع محمولات (در صورتی که داشته باشد)

۱۵- محل و تاریخ

📌 دشواری‌های انجام این مقررات / واکنش‌های بریتانیا

دولت ایران علاوه بر بازدیدهای گاه و بیگاه ناوگان بریتانیا در خلیج فارس، با مشکل بازدیدهای سرزده کشتی‌های جنگی اسکادران کشتی چهارم در هند شرقی نیز مواجه بود. یکی از این کشتی‌ها، ناو جنگی اینترپرایز بود که انگلیسی‌ها بالاخره ایرانی‌ها را قانع کردند عزیمت یک فروند شناور نیروی دریایی بریتانیا در هند شرقی به خلیج فارس در هر سال عادی است و

به او تعلق دارد.

او همچنین اظهار تعجب کرد که نمی‌دانسته ورود به این جزیره نیازمند اطلاع دادن به شیخ است. روز بعد مشخص شد ناو پلنگ یک شناور متعلق به دومی را در تنب کوچک متوقف کرده و آن را برای بازرسی به تنب بزرگ برده است. روز بعد کشتی جنگی شاهرخ به جزیره تنب آمد. او از این‌که به بایندر گفته شده برای ورود ناوگان ایرانی باید از شیخ رأس‌الخیمه اجازه گرفته شود بی‌خبر است. بعداً معلوم شد او با بایندر دیدار داشته و وقتی ناوچه شاهرخ به جزیره آمد، عده‌ای از افراد از این کشتی پیاده شده و در مورد نشانی اداره گمرک پرسش‌هایی کرده‌اند.

در رابطه با رویدادهای فوق به ناوگان بریتانیا در منطقه دستور داده شد در مورد نزدیک شدن ناوها و ناوچه‌های توپدار نیروی دریایی ایران واکنش‌هایی نشان دهند و مخصوصاً اگر افرادی از ناوها پیاده شدند خواهان خروج آنها شوند و در صورتیکه تمام اقدامات به نتیجه نرسید، به زور متوسل شوند.

کار به مذاکرات در تهران و لندن رسید، اما ناگهان واقعه غیرمنتظره‌ای روی داد. شیخ رأس‌الخیمه ناگهان بیرق خود را از تنب برداشت، البته دیگر ناوهای ایرانی نیز به تنب نیامدند. انگلیسی‌ها حدس زدند شیخ رأس‌الخیمه محرمانه با ایرانی‌ها تماس گرفته و عقب‌نشینی کرده است.

دولت ایران پیشنهاد جدیدی برای سفارت ارسال کرد که به موجب آن ناوگان دولت بریتانیا حق داشتند کشتی‌های دارای پرچم ایران با حجم زیر ۵۰۰ تن را بازرسی کنند مشروط بر این‌که این حق متقابلاً به ناوگان ایرانی داده شود.

کشتی‌های زیر پرچم کشور ثالث یا کشتی که هیچ پرچمی روی آنها نصب نشده بود در شمول این بازرسی قرار می‌گرفتند. دولت انگلستان با این پیشنهاد به شدت مخالفت کرد. جالب این‌که مجلس سنای آمریکا کنوانسیون ۱۹۲۵ مبارزه با قاچاق تسلیحات را تصویب کرد و به دولت ایران حق داد حق حاکمیت خود را در خلیج فارس اعمال کند.

در گزارش آمده یکی از افسران نیروی دریایی ایران موسوم به دارابی‌زاده پرچم ناوگان تجاری بریتانیا موسوم به گرمسیر متعلق به شرکت بین‌النهرین-ایران را هنگام ورود کشتی انگلیسی دان به بوشهر پایین کشید. علت پایین کشیدن پرچم، ورود آن به آب‌های سرزمین ایران بوده در حالی که مقامات انگلیسی معتقد بودند کشتی در خارج از آب‌های ایران بوده است.

ارسال شود، ایجاد کردند.

حوادثی در جزیره هنگام مانند مژروب کردن چند ایرانی از جمله دو پلیس و نیز اصرار دولت ایران برای ثبت لنج‌ها و قایق‌های کوچک متعلق به شرکت رویال ایندیان پیش می‌آمد که به مذاکره می‌انجامید.

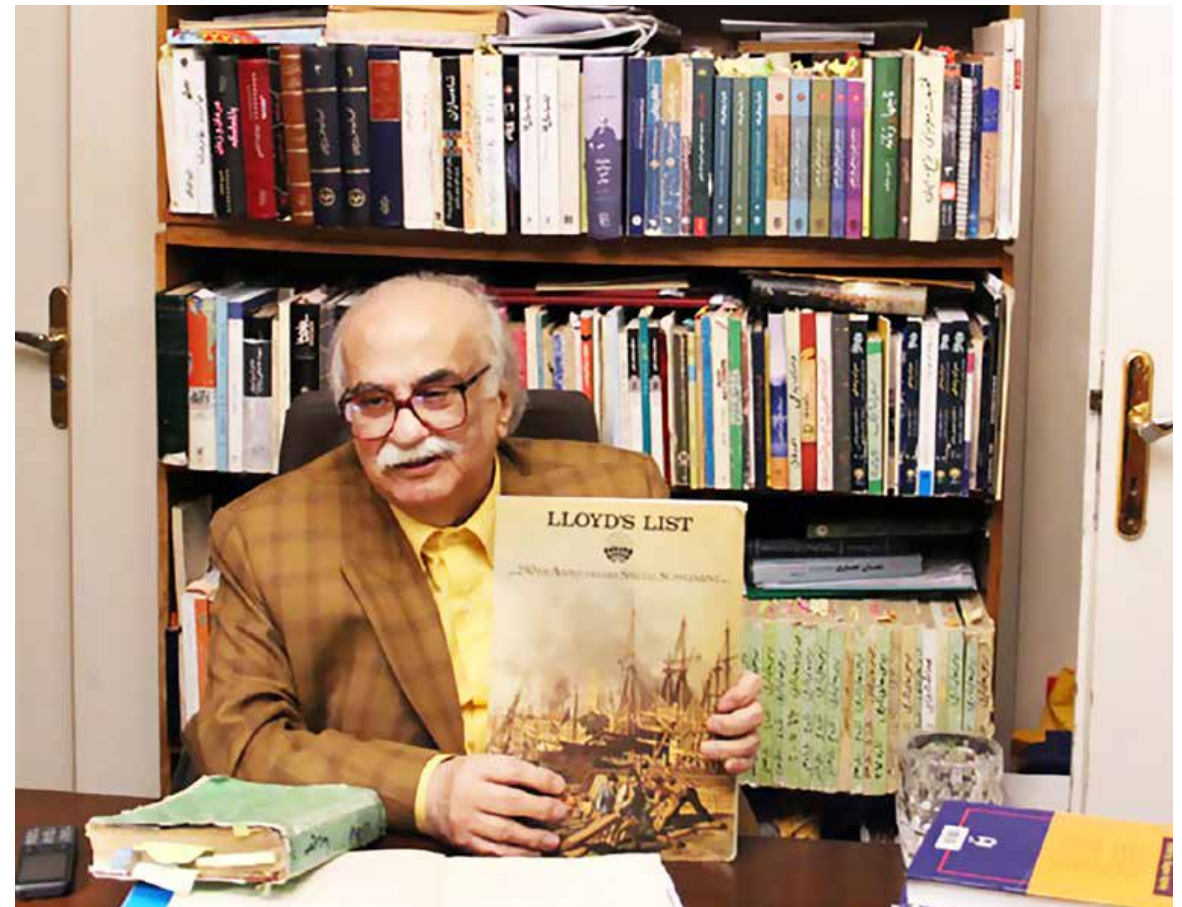
دولت ایران و نیروی دریایی اصرار برای تعبیه بویه‌ها و فانوس‌های دریایی و هدایت کشتی‌ها داشتند، اما انگلیسی‌ها علاقه‌ای به واگذاری بویه‌های شناور که یکی از آنها در نزدیک جزیره کیش مستقر بودند به ایران را نداشتند.

بازرسی دقیق کشتی‌های متعلق به شیخ‌نشین‌ها از سوی نیروی دریایی ایران ادامه داشت. در سال ۱۹۳۴ میلادی دو ناو ببر و پلنگ برای تعمیرات راهی بمبئی (مومبای) شدند و در بین راه توقفی کوتاه در کراچی داشتند. بررسی وضعیت کشتی‌های ایرانی در تعمیرگاه بمبئی حکایت از آن می‌کرد که آنها در وضعیت بدی به سر می‌برند و نگهداری‌های لازم از آنها صورت نگرفته است. تمام توپ‌های این دو کشتی غیرقابل تعمیر بودند و تنها تجهیزات بی‌سیم آنها به خوبی کار می‌کرد.

در گزارش سالانه سفارت آورده شده کشتی‌های ایرانی بعد از تعمیراتی که روی آنها صورت گرفت به سوی بندر کلمبو در سیلان عزیمت کردند. فرمانده کشتی انگلیسی دریادار هاوکینز (فرمانده اسکادران هند شرقی) منتظر ناوگان ایرانی بود و از سرهنگ بایندر و همسر انگلیسی او استقبال کرد و آنها در حضور همسر انگلیسی مذاکره کردند.

فرمانده انگلیسی پرونده پایین کشیدن پرچم انگلیس در باسعیدو را خاتمه‌یافته تلقی کرد و خواهان نظرات کلنل بایندر شد. بایندر آن کار را تخلف بی‌اطلاع یک افسر جزء دانسته و اظهار تأسف کرد. بایندر افزود او نمی‌تواند مقررات بندر بصره را به رسمیت بشناسد، ولی کوشیده که هیچ برخوردی روی ندهد. روابط نیروی دریایی ایران و نیروی دریایی بریتانیا پس از این دیدار بهبود یافت.

چندی بعد یک لنج متعلق به گمرکات ایران در تنب پهلو گرفت و گروهی از افراد از آن پیاده شدند. کشتی‌های ایرانی بار دیگر به تنب آمدند. کشتی‌های انگلیسی بایرفورده و شورهام در ماه اوت ۱۹۳۴/ تاستان ۱۳۱۳ هـ. ش، کشتی ایرانی پلنگ را در نزدیک تنب مشاهده کردند. کلنل بایندر گفت کشتی ایرانی قصد دارد برای گذراندن شب در ساحل تنب لنگر بیندازد. او تعجب کرد وقتی شنید شیخ رأس‌الخیمه مدعی است جزیره



سفارت در گزارش سالانه خود به قوانین و مقررات محدود کننده آب‌های سرزمینی و ورود کشتی‌های جنگی خارجی به آب‌های ایران که از سوی دولت ایران وضع شده بود اشاره کرده است. دولت ایران می‌خواسته تمام امور مربوط به هدایت کشتی‌ها در آب‌های سرزمین ایران از جمله بویه گذاری به مقامات ایرانی واگذار شود.

دولت ایران علاقه‌ای برای به رسمیت شناختن شیوخ ساحل جنوبی خلیج فارس نداشت، حتی علی‌رغم معاهداتی که انگلستان در طول زمان با این شیوخ بسته بود.

دولت ایران همچنان ادعای مالکیت خود بر بحرین را تکرار کرده، نامه‌ای به تمام اعضای جامعه ملل ارسال داشت. گذشته از آن به گذرنامه‌هایی که عنوان حکومت بحرین و حتی کویت را داشتند، از سوی دولت ایران روادید داده نمی‌شد. مقامات گمرکی ایران مشکلاتی برای وارد کردن کالاهایی که قرار بود برای پادگان نیروی انگلیسی در هنگام

بالاخره آن ناو موفق شد از بنادر ایران دیدن کند.

چون دولت انگلستان خود را مالک پالایشگاه و تأسیسات نفتی خوزستان می‌دانست، تعدادی از ناوهای جنگی انگلیسی برای سوخت‌گیری به بندر آبادان مراجعه می‌کردند. بایندر کوشید این آمد و رفت‌ها را تحت نظام سنجیده‌ای قرار دهد و ناوهای انگلیسی با رعایت تمام قوانین و مقررات وارد آب‌های ساحلی ایران شوند.

از محتوای گزارش سالانه سال ۱۹۳۴ سفارت بریتانیا از نامه سر هیو ناچینبول هیوگسن وزیرمختار در تهران خطاب به سر جان سیمون وزیر خارجه بریتانیا مستفاد می‌شود، در سال مزبور ناوهای جنگی ایران دو بار به جزیره تنب سفر کرده بودند. فروغی وزیر خارجه به وزیرمختار گفت خوب بود دولت بریتانیا آن چنانکه تیمورتاش پیشنهاد کرده بود، جزایر ابوموسی و تنب را به ایران واگذار می‌کرد تا یک معاهده کلی رفع اختلافات با انگلستان بسته می‌شد.

حمل و نقل دریایی از سقوط آزاد نرخ‌ها تا اوج‌گیری کرایه حمل و اجاره کشتی



مهدی رستگاری کارشناس و پژوهشگر حوزه بنادر و دریانوردی

در باره نرخ‌های حمل و نقل دریایی در دوران کرونا، توضیح داد: در ابتدای پاندمی با توقف تقریبی چرخه‌های تولید و توقف اقتصادی و برخورداری از مازاد ظرفیت، قیمت‌های کرایه باربری دریایی (Freight Rate) و اجاره کشتی (Charter Rate) به‌طور همزمان سقوط آزاد داشتند. این موضوع به‌خوبی در نمودار شاخص‌هایی چون SCFI، BDI، Clarksea، Con Tex و Freightos و مانند آنها در زیربخش‌های مختلف صنعت کشتیرانی تجاری قابل مشاهده است. اما از نیمه دوم سال ۲۰۲۰ با مهار موج اول کووید-۱۹ و بازگشت قدرت‌های جهانی به عرصه تولید اقتصادی و شروع حمایت‌های اقتصادی دولت‌ها از خانوارها و بنگاه‌ها، فرایند ذوب انجماد حاکم بر تجارت دریابرد شروع شده و به اوج‌گیری‌های شگفت‌آور کرایه حمل و اجاره کشتی در سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ راه برد.

وی با بیان اینکه پاندمی جهانی کووید-۱۹ تنها عامل تعیین‌کننده در دینامیک بازار نبوده است، افزود: در ابتدای ۲۰۲۲ شاهد آغاز درگیری نظامی روسیه و اوکراین بودیم که در دو سال اخیر یک ابرپدیده تعیین‌کننده در اقتصاد، تجارت و مسیردهی به سیستم حمل و نقل دریایی بوده است. در همین سال‌ها شاهد شروع التزام اجرایی به چند کنوانسیون دریایی با مقاصد زیست‌محیطی بودیم که هریک محرک هزینه و محدودیت در صنعت کشتیرانی تجاری بوده‌اند. تفکیک آثار مستقل این پدیده‌ها بر سیستم حمل و نقل و موضوعات کسب‌وکاری مانند قیمت‌گذاری چندان موجه نیست. معمولاً آثار این پدیده‌ها باید به صورت «ترکیبی» در بازار بررسی شود. این پژوهشگر حوزه دریانوردی ادامه داد: امروز شاهدیم که با عبور از دوره پاندمی و اوج‌گیری تاریخی قیمت‌ها در برخی از

زیربخش‌های حمل و نقل دریایی، قیمت در بسیاری از زیربخش‌ها (به‌ویژه در کشتیرانی کانتینربر که کمتر از درگیری‌های نظامی اوراسیا تأثیر پذیرفته) در حال بازگشت به دوره پیشاکرونا هستند. اما در مقابل در بخش فله مایع، با افزایش فعالیت‌های انرژی‌بر (مانند حمل و نقل و سفر) در دوره پساکرونا و تغییر جغرافیای تامین انرژی در اثر درگیری‌های نظامی روسیه و اوکراین شاهد اوج‌گیری تقاضا و قیمت‌ها در سطح جهانی هستیم. همچنین اخیراً با هدف قرار گرفتن چند کشتی حمل‌کننده محموله‌های متعلق به رژیم اشغالگر قدس در دریای سرخ شاهد تحرک جدیدی در سطوح قیمتی کشتیرانی کانتینربر هستیم.

رونق بی‌سابقه کسب‌وکارها صنعت دریایی پس از یک دهه رکود

رستگاری درباره وضعیت سرمایه‌گذاری حوزه حمل و نقل دریایی در دوران کرونا توضیح داد: در دوره پاندمی پس از یک دهه رکود و سقوط بازار در نیمه اول سال ۲۰۲۰ در بسیاری از زیربخش‌های بازار کشتیرانی تجاری شاهد شکوفایی و رونق‌یابی بی‌سابقه کسب‌وکارهای این صنعت بودیم. این موضوع بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی را به سفارش و ساخت کشتی‌های جدید در سال‌های ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ تشویق کرد. البته در این میان نمی‌توان تأثیر الزامات جدید زیست‌محیطی این صنعت و روندهای تعیین‌کننده دیگر مانند بالا رفتن عمومی سن کشتی‌های جهان و رشد ابعاد کشتی‌ها در زیربخش کشتیرانی کانتینربر را نادیده گرفت. این موضوع باعث شده که چرخه کسب‌وکار کشتیرانی تجاری در ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی وارد فاز «مازاد عرضه» شود.

وی ادامه داد: اما در همین دوره و تحت تأثیر روندهای کرونایی، بخش بنادر دچار فشار و تنش به‌مراتب بیشتری شد و این موضوع انگیزه سرمایه‌گذاری را در بنادر جهان به‌سطوح بسیار بالاتری برد. این موضوع به‌خوبی نشان‌دهنده ناهمگامی ظرفیت بنادر با تقاضای حمل و نقلی موجود در بازار بود. به‌عنوان مثال گروه مشاوران Drewry در یکی از تحلیل‌های خود در اواخر سال ۲۰۲۱ بر اساس پیش‌بینی رشد سالانه ۵ درصدی حجم عملیات بنادر

خاطر نشان کرد که «ضریب بهره‌برداری» بنادر از سطح متوسط ۶۷ درصد به ۷۵ درصد افزایش خواهد یافت. این‌گونه تحلیل‌ها نشان‌دهنده ضرورت اقدام بنادر در زمینه توسعه ظرفیت و توانایی‌هایشان بود.

این کارشناس بنادر دریانوردی خاطر نشان کرد: در عین حال باید به این موضوع توجه کنیم که در مواجهه نظام اقتصادی بسیاری از کشورها با پاندمی کووید-۱۹ اولویت با فعالیت‌های جاری (به‌ویژه بهداشت و درمان و حمایت اقتصادی از خانوارها و بنگاه‌های اقتصادی) بود و فعالیت‌های عمرانی و توسعه زیرساخت در اولویت‌های بعدی قرار می‌گرفت. از این رو در بسیاری از کشورهای جهان پاندمی کووید-۱۹ موجب کاهش سرمایه‌گذاری در توسعه ظرفیت و قابلیت بنادر شد. اما پاندمی همچنین محرک روندهای دیگری در سرمایه‌گذاری‌های سیستم حمل و نقل دریایی جهان نیز شد که نمی‌توان در این بستر از آنها صرف‌نظر کرد.

رستگاری ادامه داد: یکی از این روندها گرایش بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته (به‌ویژه در بلوک غرب) به منطقه‌ای‌سازی تولید اقتصادی و تجارت بین‌المللی (در مقابل جهانی‌سازی آنها) بود. این موضوع به‌ویژه در کشورهایی که در آنها اقبال به جریان‌های سیاسی محافظه‌کار و تندرو حاکم بوده و خواهان «حفاظت منافع ملی (Protectionism)» خود در مقابل پدیده «اقتصاد جهانی» هستند، جلوه پیدا کرد. گسست‌های لجستیکی در سیستم حمل و نقل دریایی و اختلال‌های متعدد در فرایند کالارسانی زنجیره‌های تامین در دوره پاندمی کووید-۱۹ دستاویز بسیاری از این جریان‌های سیاسی شد که مروج بازگشت مراکز تولید و شکل‌گیری مراکز توزیع در سطح ملی یا منطقه‌ای در کشورهای خود (یا در سرزمین‌های همجوار آن) بودند. این پدیده نیز آثار قابل توجهی بر توسعه تقاضای حمل و نقلی، ترکیب ناوگان کشتیرانی تجاری، و پیکربندی سیستم بندرو پایانه دارد.

پیشبرد روندهای فناورانه در فعالیت‌های صنعت کشتیرانی

وی با بیان اینکه پروتکل‌های رفتاری کووید-۱۹، به‌شدت موجب پیشبرد روندهای فناورانه کاهش‌دهنده دخالت نیروی انسانی در فعالیت‌های صنعت کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه‌داری شدند، گفت: روندهایی مانند دیجیتال‌سازی، اتوماسیون صنعتی، تبادل اطلاعات کسب‌وکاری که اغلب در این صنایع با بی‌اعتمادی یا مقاومت‌های جدی از سوی نیروی کار و تشکل‌های اجتماعی آن، بنگاه‌های اقتصادی (مانند خطوط کشتیرانی)، و نهادهای اداره‌کننده جامعه مواجه می‌شدند، در شرایط پاندمی با حداقل مقاومت از سوی این طرف‌ها مواجه شده و پیشرفت غیرمنتظره‌ای داشتند. این پژوهشگر بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: پاندمی کووید-۱۹ در سیستم حمل و نقل دریایی جهان موجب توجه ویژه بر آن دسته از فرایندهای مدیریتی شد که موجب صیانت از کل کسب‌وکار و منابع آن می‌شوند. فرایندهایی مانند مدیریت ایمنی-بهداشت-محیط زیست (HSE)، مدیریت تداوم کسب‌وکار (BCM)، پدافند غیرعامل و مدیریت امنیت اطلاعات از جمله فرایندهای بودند که اهمیت مغفول آنها در این سال‌ها مورد توجه ویژه فعالان این سیستم قرار گرفته‌اند. رستگاری گفت: مواجهه ابرپایانه‌داران بنادر با پدیده پاندمی کووید-۱۹ موجب شد که بسیاری از آنها اقدام به تغییر مدیریت و مشی تجاری خود در سطح جهان کنند. به عنوان نمونه شرکتی مانند DP World ماموریت خود را از سطح «پورت اپراتور» به سطح «تامین‌کننده خدمات لجستیکی» تغییر داده و وارد عرصه‌های متنوع دیگر (مانند تامین مالی، کشتیرانی، توزیع و...) شد که سابق بر این خارج از ماموریت آنها به عنوان «پورت اپراتور» قرار داشت. به باور بسیاری، این ابتکار عمل تقویت‌کننده انعطاف عمل و تاب‌آوری این شرکت در مقابل پدیده‌هایی چون پاندمی کووید-۱۹ شد.

درس‌هایی از زیرساخت‌های حمل‌ونقل امارات و هنگ‌کنگ برای ایران

امارات متحده عربی دارای پیشرفته‌ترین و توسعه‌یافته‌ترین زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خصوصاً دریایی و هوایی در منطقه است. این کشور به واسطه بهره‌مندی از بنادر پیشرفته، فرودگاه‌های تراز اول و برخورداری از تمام زیرساخت‌های مورد نیاز برای ارتباطات راه دور، طی سال‌های اخیر تبدیل به هاب تجاری منطقه شده و از این طریق منابع مالی و اقتصادی سرشاری را به سمت مرزهای خود روانه کرده است. بنابر عقیده رئیس راه‌وتراپی دویی (RTA)، اگر خواهان اقتصادی قوی هستید، باید زیرساخت‌های قوی داشته باشید. بر اساس مطالعات مختلف اقتصادی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و اقتصاد یکدیگر تأثیرات شگرفی دارند. در صورتی‌که رشد اقتصادی پدیدار شود، لزوم سرمایه‌گذاری در بنادر و سایر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی افزایش می‌یابد. از سوی دیگر توسعه و بهبود وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل باعث ارتقا کیفیت خدمات شده و از این طریق زمینه‌ساز افزایش تقاضا برای دریافت خدمات خواهد شد. این مهم در نهایت باعث رونق اقتصادی شده و این چرخه در گذر زمان ادامه پیدا می‌کند. طبق آمار بانک جهانی کشور امارات از لحاظ کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی رتبه هفت جهان را به خود اختصاص داده که در نوع خود بی‌نظیر است.



حمل‌ونقل دریایی امارات

امارات متحده عربی دارای بنادر متعددی است که در هفت شیخ نشین این کشور واقع شده‌اند. این بنادر عبارتند از: بندر عجمان، بندر فجیره، جزیره داس، بندر خلیفه مینا زاید و مینا جبل الظنه در ابوظبی. خورفکان، مینا الحمیریه و مینا خالد در شارجه. مینا جبل علی و بندر رشید در دبئی. مینا صقر در راس الخیمه و بندر ام‌القیوین.

قبل از آن‌که به زیرساخت‌های بندری کشور امارات متحده عربی پرداخته شود، با تعمق بر منطقه حساس خاورمیانه می‌توان دریافت که طی سال‌های گذشته بنادر مختلفی در

کشور	قبل از سال ۱۹۷۰	بین سال‌های ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰	بین سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۹۰	بین سال‌های ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۰	بعد از سال ۲۰۰۰
ایران	بندرعباس	-	بندر امام خمینی (ره)	چابهار-بوشهر	-
امارات	جبل علی	ابوظبی، شارجه، خورفکان و دبئی	رویس-فجیره	عجمان، راس الخیمه	-
قطر	مسعید، دوحه	-	-	-	-
عمان	صور-الدقم	-	میناقابوس	صحار	سلاله
یمن	عدن	امکلا	الحدیده	-	-
عربستان	دمام	جیل، جدّه، یانبو	-	-	-
عراق	-	-	-	بصره، ام‌القصر	الشویخ، شعبیا

زیرساخت بندری

این شاخص توسط بانک جهانی معرفی شده که طبق نظر مدیران کسب‌وکار از زیرساخت بنادر هر کشور اندازه‌گیری می‌شود. در این شاخص کمترین امتیاز یک است. به این معنی است آن کشور دارای زیرساخت ابتدایی بوده و نمره هفت بیانگر زیرساخت پیشرفته با بهره‌وری بالا و مطابق استانداردهای جهانی است. براساس آمار بانک جهانی به‌طور کلی کیفیت زیرساخت بنادر امارات متحده عربی نسبت به کشورهای منطقه در بالاترین سطح خود قرار داشته است.

عملکرد بنادر

طی ۲۰ سال اخیر رشد چشمگیر در تعداد بنادر خاورمیانه و به ویژه امارات متحده عربی اتفاق افتاده است. با بررسی موضوع، ادامه برخی دلایل این امر اشاره شده است. به‌عنوان مثال رشد اقتصادی امارات جمعیت رو به رشد آن، افزایش تولید ناخالص داخلی افزایش مصرف داخلی تنوع صنعتی و توسعه مراکز توزیع منطقه‌ای و مراکز لجستیکی. بر اساس شورای جهانی کشتیرانی، جبل علی در جایگاه ۱۰ بندر کانتینری مهم دنیا قرار گرفته که روند رشد حجم بار بنادر منطقه به شرح جدول زیر است:

بندر	رتبه جهانی
جبل علی	۱۰
جدّه	۳۶
سلاله	۴۶
بندر شهید رجایی	-



ترکیه

ترکیه کشوری با درآمد بالاتر از متوسط با جمعیت ۸۲ میلیون نفر در سال ۲۰۲۱ میلادی و اقتصاد متنوع است. این کشور هفتمین کشور دنیا از نظر اقتصاد (ششمین کشور در اروپا) و بیست و دومین کشور صادرکننده بر اساس ارزش صادرات است.

اقتصاد این کشور با نرخ رشد متوسط سالانه واقعی تولید ناخالص ملی پنج درصد بین سال‌های ۲۰۰۲ و ۲۰۱۳ میلادی رشد کرد. طبق اعلام سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (OECD) طی ۵ سال اخیر، این کشور بالاترین رشد واقعی تولید ناخالص ملی را در کشورهای عضو OECD داشته و برنامه‌ریزی کرده تا موقعیتش را با نرخ رشد سالانه ۴/۳ درصد تا سال ۲۰۳۰ میلادی حفظ کند. ترکیه به دلیل موقعیتش در راه تجاری تاریخی و سنتی بین آسیا و اروپا یک هاب قابل توجه در تجارت بین‌المللی است. پیشرفت‌های اخیر اقتصادی و سیاسی در سراسر مناطق مجاور (بالکان، دریای سیاه، حوضه مدیترانه‌ای، قفقاز، آسیای مرکزی و خاورمیانه) به اهمیت ترکیه به عنوان یک هاب بین‌المللی کمک کرده است. صادرات ترکیه از سال ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۷ میلادی حدود پنج درصد رشد کرده در حالی که برآورد می‌شود رشد واردات در مدت مشابه به بیش از ۹/۵ درصد رسیده باشد.

هنگ‌کنگ

هنگ‌کنگ با داشتن حدود ۷٫۵ میلیون نفر جمعیت (سال ۲۰۱۹ میلادی) بیشترین تراکم جمعیت را بین کشورهای جهان دارد. هنگ‌کنگ در حال حاضر از مهم‌ترین بازارهای مالی و تجاری آسیا و جهان به شمار می‌رود. این سرزمین به یکی از مهم‌ترین مراکز مالی و بنادر تجاری جهان تبدیل شده است.

هنگ‌کنگ دهمین صادرکننده بزرگ و نهمین واردکننده بزرگ جهان است. هنگ‌کنگ دارای یک اقتصاد بزرگ خدمات سرمایه‌داری است که با مالیات کم و تجارت آزاد شناخته می‌شود. واحد پولی این کشور دلار هنگ‌کنگ هشتمین ارز معامله شده در جهان است. هنگ‌کنگ یک قلمرو بسیار توسعه یافته و از نظر شاخص توسعه انسانی سازمان ملل در رتبه چهارم قرار دارد فضای متراکم همچنین منجر به ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل توسعه یافته با نرخ حمل و نقل عمومی بیش از ۹۰ درصد شد. هنگ‌کنگ در فهرست ششم مرکز جهانی مالی قرار دارد و به خاطر بندرگاه طبیعی عمیق خود که پذیرای کشتی‌های بزرگ باربری بین



جبل‌علی و مرحله سه از موسفاح به "روویس" و مرحله چهار از روویس به "قویفات" امتداد خواهد داشت.

مراحل پنج و شش بخشی از فاز دو خواهد بود. مرحله پنج از جبل‌علی به بندر "سکر" در رأس الخیمه، دومی از تقاطع قبل از طریق فجیره به خورفکان در ساحل شرقی امتداد خواهد یافت این پروژه مراکز عمده مسکونی و صنعتی امارات متحده عربی را طبق برنامه حمل‌ونقل عمومی سراسری و با همکاری با دوایر دولتی مربوطه متصل خواهد کرد تا بدین ترتیب همکاری بین وسایط حمل‌ونقلی مختلف افزایش یابد.

انتظار می‌رود شبکه ریلی موجب رونق سرمایه‌گذاری در زمینه‌های حمل‌ولجستیک شود. عملیات ساخت تا سال ۲۰۲۶ میلادی یعنی دو سال دیگر ادامه خواهد یافت و شامل قطارهای باری، مسافری و مترو خواهد بود. این شبکه سرانجام به شبکه راه‌آهن طویل GCC به طول ۱۰۰۰ کیلومتر که شروع کار ساخت آن برای سال ۲۰۱۰ میلادی برنامه‌ریزی شده متصل می‌شود.

برنامه احداث یک سیستم ریلی دیگر در شارجه در دست بررسی است این کشور ساخت شبکه راه‌آهن سریع‌السیر مسافری و باری به طول ۱۵۰۰ کیلومتر را که همه هفت شیخ‌نشین امارات را به یکدیگر متصل کند. امارات با هزینه ای حدود ۴۰ میلیارد درهم برنامه‌ریزی کرده راه‌آهن خود را به جدیدترین فناوری‌های ریلی دنیا تجهیز نماید کند. هدف این پروژه اتصال رأس الخیمه و فجیره به قویفات از طریق شارجه دبی و ابوظبی است. این پروژه طی چند سال به صورت مرحله‌ای اجرا خواهد شد. در پایان این راه‌آهن امارات را به عربستان سعودی از طریق شهر قویفات در غرب و به عمان از طریق العین در شرق متصل خواهد کرد.

فاز یک میدان گازی شاه با امکانات نفت و گاز در حبشان را به یکدیگر متصل کرده است و ظرفیت حمل روزانه ۲۲ هزار تن سولفور دانه دانه را خواهد داشت. انتظار می‌رود که فاز ۲ شامل ساخت قطار شاتل باشد که در شش مرحله پیشنهاد شده است. مرحله یک از "موسفاح" به "تاویلاه" و مرحله دو از تاویلاه به

زیرساخت حمل‌ونقل جاده‌ای

امارات متحده عربی دارای یک شبکه جاده‌ای گسترده و کاملاً توسعه یافته است که در مناطق ساحلی شمالی به عنوان مراکز جمعیتی این کشور، متمرکز است. بسیاری از جاده‌ها بهبود یافته و به آزادراه‌های چند باندهی دو طرفه تبدیل شده‌اند که می‌توانند از عهده پاسخگویی به حجم عظیم تقاضا برای حمل‌ونقل جاده‌ای برآیند.

حمل‌ونقل ریلی

امارات از جمله کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس است که طی سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های عظیمی را در حوزه صنعت ریلی انجام داده است. راه‌آهن اتحاد در سال ۲۰۰۹ میلادی برای کمک به حمل‌ونقل بار و مسافر در داخل کشور امارات و در کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس راه‌اندازی شد. فاز اول این سیستم مرحله آزمایش را پشت سر گذاشته و هم‌اکنون خدمات حمل بار را به طور محدود آغاز کرده است. علاوه بر این،

می‌گیرد. این ارزیابی براساس شش زیرشاخص انجام می‌شود که عبارتند از:

- ۱- کارایی فرایندهای ترخیص کالا (سرعت سادگی و قابل پیش‌بینی بودن تشریفات اداری مثل فرایندهای گمرکی)
- ۲- کیفیت زیرساخت‌های تجاری و جابجایی (مثل مبادی ورودی راه‌آهن، جاده‌ها، فناوری اطلاعات)
- ۳- سهولت دسترسی به کالاهای مختلف با قیمت رقابتی.
- ۴- شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی متصدیان حمل‌ونقل کارگزاران با واسطه‌های گمرک.
- ۵- توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی.
- ۶- مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد انتظار.

البته باید توجه داشت هیچ‌یک از این شش حوزه نمی‌تواند به تنهایی بیانگر عملکرد لجستیکی یک کشور باشد، بلکه به صورت توأم و در کنار یکدیگر عملکرد لجستیکی کشورها را نشان می‌دهند.

وضعیت هنگ‌کنگ در شاخص عملکرد لجستیک

شاخص عملکرد لجستیک LPI یک شاخص چند بعدی است که عملکرد لجستیک تجاری یک کشور را ارزیابی می‌کند. این شاخص از سال ۲۰۰۷ میلادی به صورت دوسالانه توسط بانک جهانی اندازه‌گیری و پایش می‌شود.

براساس تعریف بانک جهانی لجستیک تجاری دامنه‌ای از فعالیت‌های ضروری تجاری همچون حمل‌ونقل، انبارداری، یکپارچه‌سازی بارهای تجاری، امور گمرکی و تبادلات مرزی تا سیستم‌های توزیع بین‌المللی و درون‌کشوری را شامل می‌شود.

از میان کشورهای با درآمد سرانه هم سطح آن کشورهایی که عملکرد لجستیکی بهتری داشته‌اند شاهد یک درصد رشد بیشتر در تولید ناخالص داخلی (GDP) و دو درصد رشد بیشتر در تجارت بوده‌اند. شاخص عملکرد لجستیک معتبرترین شاخص بین‌المللی مرتبط با لجستیک تجاری است که در آن وضعیت لجستیک داخلی کشورها و نیز لجستیک کشورها در عرصه بین‌الملل مورد ارزیابی قرار

دیده می‌شود. این جزیره توانسته نرخ بیکاری خود را نیز کاهش دهد و وضعیت ۳۶ برای آن لحاظ شده است. وضعیت سرمایه‌آزاد و روان در هنگ‌کنگ می‌تواند شاخص‌های روتینی را در پیش بگیرد و رشد اقتصادی نیز به نفع سرمایه‌گذاران باشد.

بررسی جایگاه لجستیکی هنگ‌کنگ

طی سه دهه اخیر هنگ‌کنگ را به‌عنوان یک شهر و کشور کاملاً لجستیکی می‌شناسند. این کشور در سال ۲۰۱۲ میلادی دومین کشور لجستیکی دنیا پس از سنگاپور و بالاتر از آلمان و هلند بود. هنگ‌کنگ در سال ۲۰۱۸ میلادی رتبه ۱۲ را در بین کشورهای دنیا کسب کرده بود. مهم‌ترین و کاراترین بندر جهان متعلق به هنگ‌کنگ است. بزرگ‌ترین فرودگاه دنیا به لحاظ حمل‌بار متعلق به هنگ‌کنگ است. شرکت Kerry Logistics به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های Third-party logistics provider (TPL) دنیا، متعلق به هنگ‌کنگ است.

المللی است، شهرت دارد. هنگ‌کنگ ۲۷۵۵ کیلومتر مربع مساحت دارد و از آنجا که بیشتر سطح آن شامل کوه و تپه است ساخت و ساز تنها در ۲۵ درصد از سطح هنگ‌کنگ انجام شده و حدود ۴۰ درصد سطح منطقه نیز شامل پارک و ذخیره‌گاه‌های طبیعی است. هنگ‌کنگ سی و پنجمین اقتصاد بزرگ جهان است. اگرچه اقتصاد هنگ‌کنگ از سال ۱۹۹۵ میلادی در صدر شاخص آزادی اقتصادی بنیاد میراث قرار گرفته است این قلمرو از نابرابری درآمد نسبتاً بالایی برخوردار است. بورس اوراق بهادار هنگ‌کنگ هفتمین کشور بزرگ جهان است و از دسامبر سال ۲۰۱۸ سرمایه‌ای معادل ۳۰/۴ تریلیون دلار دارد.

هنگ‌کنگ دهمین شرکت بزرگ تجاری در زمینه صادرات و واردات است و کالاهای بیشتری را با ارزش نسبت به تولید ناخالص داخلی خود تجارت می‌کند. بیش از نیمی از توان محموله آن شامل حمل‌ونقل کالاهایی است که از هنگ‌کنگ عبور می‌کند.

این کشور دارای زمین زراعی محدود و منابع طبیعی کمی است و بیشتر مواد غذایی و مواد اولیه خود را وارد می‌کند. بیش از ۹۰ درصد مواد غذایی هنگ‌کنگ از جمله تقریباً تمام گوشت و برنج آن وارد می‌شود. کشاورزی یک درصد، صنعت ۹ درصد، خدمات ۹۰/۹ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد و شامل انواع مواد غذایی با کیفیت و گل‌های مختلف است.

وضعیت تولید ناخالصی داخلی در سال ۲۰۱۹ میلادی براساس نرخ تبادلات رسمی نیز ۳۶۶/۰۳ میلیارد دلار تخمین زده شده است. ارزیابی‌ها نشان می‌دهد رتبه‌های جهانی هنگ‌کنگ در سال‌های اخیر پیشرفت خوبی داشته است. نرخ رشد واقعی براساس تولید ناخالص داخلی در حدود ۱/۳۲ درصد دیده می‌شود و به‌طور کلی سیستم اقتصادی خوبی در این کشور حاکم شده است.

درآمد ۸۳ میلیارد دلاری هنگ‌کنگ از لجستیک

سهم درآمد لجستیک تجاری از GDP هنگ‌کنگ حدود ۳۲ درصد است؛ یعنی کشوری به وسعت تهران سالانه بالغ بر ۸۳ میلیارد دلار درآمد از محل فعالیت‌های لجستیکی دارد.

بیشترین شرکای تجاری با این جزیره چین، آمریکا و ژاپن هستند و صنعت نساجی، ساعت و اسباب‌بازی در هنگ‌کنگ بسیار رشد داشته است. وضعیت رشد اقتصادی هنگ‌کنگ نیز ۶۰/۸ درصد ارزیابی شده است. اقتصاد این منطقه در صنعت ۷/۲ درصد بوده، اما در بخش خدمات از بیش از ۹۲/۸ درصد ظاهر شده و مشخص است که وضعیت درست سرمایه‌های اقتصادی در هنگ‌کنگ در این لاین



جایگاه و نقش اصلی بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری

نکته حائز اهمیت‌یکه که با بررسی عملکرد و کارکرد سال‌های اخیر بندر هنگ‌کنگ به چشم می‌خورد نقش دو گانه بخش خصوصی در رشد و افول این بندر است. ایفای نقش ۱۰۰ درصدی بخش خصوصی در اداره و مدیریت بندر هنگ‌کنگ باعث چنین عملکرد خیره‌کننده‌ای اما مالکیت کاملاً خصوصی زیرساخت‌های بندری هنگ‌کنگ به اذعان متخصصان و اساتید لجستیک افول سال‌های اخیر بندر هنگ‌کنگ و جایگزینی بندر شنژن و شانگهای را به همراه داشته است.

لازم و ملزوم بودن لجستیک داخلی

ولجستیک بین‌المللی

رفاه بالا و دسترسی کامل شهروندان هنگ‌کنگ به جدیدترین محصولات تولیدی و تازه‌ترین محصولات کشاورزی بدون شک به دلیل توسعه فوق‌العاده هم سیستم لجستیک داخلی و هم سیستم لجستیک بین‌الملل هنگ‌کنگ است. به بیانی دیگر، لجستیک داخلی و لجستیک بین‌الملل هرکشوری کاملاً به یکدیگر وابسته بوده و توسعه یکجانبه یکی از آنها منجر به افزایش رفاه و سطح دسترسی شهروندان نخواهد شد.

نقش آفرینی بندر در زنجیره‌های تأمین جهانی

روند تجارت جهانی در دو دهه اخیر نشان می‌دهد که همواره تجارت جهانی محصولات میانی و نیمه‌ساخته به‌طور قابل ملاحظه‌ای بیشتر از محصولات نهایی، مواد خام و کالاهای سرمایه‌ای بوده است. حدود ۶۰ درصد از کل تجارت جهانی که مویید توسعه زنجیره‌های تأمین جهانی است، در حالی که در اوایل دهه ۱۹۹۰ بیش از نیمی از تجارت محصولات میانی بین کشورهای توسعه‌یافته و تنها ۱۰ درصد بین کشورهای در حال توسعه بود.

اواخر دهه ۲۰۰۰ میلادی کشورهای در حال توسعه در بیش از ۶۰ درصد از تجارت محصولات میانی که نشانگر حضور در زنجیره‌های تأمین جهانی است ایفای نقش کرده‌اند در سطح منطقه‌ای مناطق شرق و جنوب شرقی آسیا تقریباً دوسوم صادرات کالاهای واسطه‌ای کشورهای در حال توسعه را در دست دارند. امروزه چنان اقتصاد جهانی در هم تنیده شده و تولیدات مشترک بین‌المللی گسترش یافته است که عملاً هر کالای صنعتی که در بازارها یافت می‌شود در بیش از یک کشور ساخته شده به تعبیری محصولات امروز دنیا ساخت جهان هستند و نه ساخت یک کشور واحد.

ضرورت حضور بازیگران بین‌المللی لجستیک

و تجارت در بنادر کشور

امروزه تجارت در قالب زنجیره‌های تأمین جهانی که به وسیله شرکت‌های چندملیتی انجام می‌گیرد، ۸۰ درصد از کل تجارت جهانی را در بر می‌گیرد هم پیوندی با کشورهای مختلف و اقتصاد جهانی علاوه بر رشد تجارت و اقتصاد کشور همچنین باعث دشوار شدن مسیر تحریم و انزوای کشور از سوی دیگران خواهد شد زندگی و حیات جزیره‌ای باعث شده تا از مناسبات و قواعد بازی‌های بین‌المللی ناآگاه باشیم و همین یکی از موانع حضور و عوامل شکست فعالان اقتصادی کشورمان در بازارهای جهانی شده است با این توضیحات چنانچه بخواهیم شاهد رشد و رونق بندر کشورمان و حضور فعالانه آنها در تجارت جهانی باشیم چاره‌ای نداریم جز این‌که بازیگران و اپراتورهای بندری بزرگ دنیا را در بندر ایران فعال کنیم.

حضور این اپراتورهای بندری بزرگ دنیا حجم قابل توجهی از تجارت دنیا را به سمت بندر کشورمان سوق خواهد داد و بندر ایران را به بندر دیگر مهم دنیا متصل می‌کند. در این‌صورت هزینه‌های حمل دریایی به

بندار و همچنین جاده‌ای از بندر ایران کاهش قابل توجهی می‌یابد، چراکه در شرایط فعلی ناوگان زمینی و دریایی که به بندر ایران می‌آیند غالباً یکسر خالی هستند.

با مقایسه نسبی عملکرد بندر هنگ‌کنگ به این نتیجه قطعی می‌رسیم که بیش از آن‌که زیرساخت‌های سخت باعث رشد و عملکرد بالای بندر هنگ‌کنگ باشد، این زیرساخت‌های نرم هستند که باعث آن عملکرد بالا و حفظ آن در بالاترین سطح طی چندین دهه شده‌اند.

منظور از زیرساخت‌های نرم عبارت است از:

* شیوه مدیریت و اداره بندر

* دل تجاری (Business Model) بندر؛ به عبارتی مدل مالی اقتصادی

* تکنولوژی‌های مورد استفاده

* همکاری‌های شبکه‌ای در ساختار تجارت جهانی

* رقابت بالا در ارائه خدمات بندری

* هماهنگی بالا با سایر بخش‌های

اقتصادی و تجاری

* یکپارچگی و پیوستگی

در ارائه خدمات با

کیفیت بالا

* ارائه خدمات نسل سوم و چهارم بندری نکته حائز اهمیت‌یکه که با مقایسه عملکرد سال‌های اخیر فرودگاه هنگ‌کنگ و بندر هنگ‌کنگ به چشم می‌خورد تأثیر مالکیت زیرساخت‌های لجستیک در عملکرد مدهای لجستیک است. هرچند مدیریت و محوریت اپراتورهای بندری و فرودگاهی هنگ‌کنگ هر دو متعلق به بخش خصوصی است؛ اما مالکیت زیرساخت‌های بندری هنگ‌کنگ کاملاً خصوصی و مالکیت زیرساخت‌های فرودگاهی هنگ‌کنگ کاملاً دولتی است. به اذعان متخصصان و اساتید لجستیک، افول سال‌های اخیر بندر هنگ‌کنگ و در نقطه مقابل درخشش فرودگاه هنگ‌کنگ به همین دلیل بوده است.

با توجه به این‌که قرار است ایران به قدرت اول اقتصادی و تجاری منطقه در افق ۱۴۰۴ تبدیل شود شایسته است رقیبان اصلی کشورمان در منطقه شناسایی شود و برنامه‌ریزی یکپارچه و هدفمندی برای فائق آمدن بر کشورهای رقیب منطقه صورت گیرد. بدون شک ترکیه و امارات را باید رقیبان اصلی ایران برای تبدیل به قدرت اول اقتصادی و تجاری منطقه هستند. این کشورها در رویکرد کاملاً متفاوت برای ایفای نقش در تجارت بین‌الملل و تجارت منطقه را اتخاذ کرده‌اند.

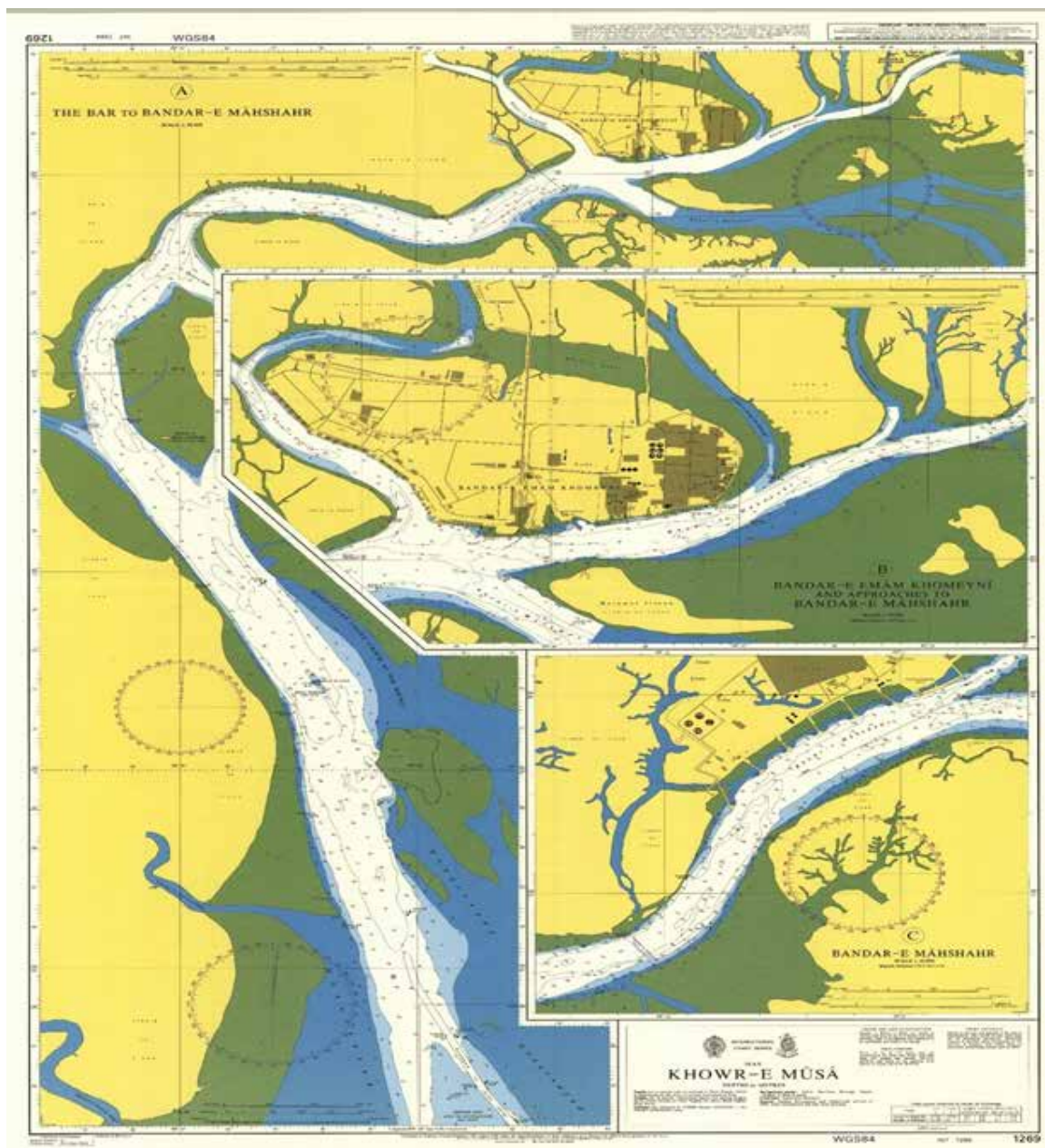
در حالی توجه اصلی تجاری امارات بر مبنای تبدیل شدن به هاب تجاری منطقه است؛ ترکیه به دنبال توسعه ظرفیت‌های ترانزیتی و جابجایی خود است. از همین رو وقتی به برنامه‌های توسعه این دو کشور مذاقه می‌شود، مشاهده می‌گردد امارات به دنبال توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز هاب تجاری مانند فرودگاه، بندر، شهر لجستیک و... است، حال آن‌که ترکیه توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز ترانزیت مانند جاده، ریل، بندر، ناوگان حمل و نقل و را دنبال کرده است.

اما کشور ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی گسترده مساحت کشور دسترسی به آبهای آزاد واقع شدن در مسیر کریدورهای ترانزیتی بزرگ و پتانسیل‌های بالقوه خود قادر است هر دو نقش هم (گذرگاه ترانزیتی و هم هاب) تجاری را در تجارت بین‌الملل و منطقه ایفا کند. از همین روست که بررسی همزمان کشورهای امارات و ترکیه به عنوان رقیبان تجاری ایران در منطقه ضروری است.



امکان سنجی هدایت شناور از ساحل در کانال خور موسی بندر امام خمینی (ره)

دکتر همایون یوسفی - دانشیار دانشگاه علوم و فنون خرمشهر
مصطفی جالی دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی



▲ شکل ۱: نقشه کانال خور موسی

جدول ۱: شاخص ریسک

سطح ریسک	شاخص ریسک
اندک	۱۹-۱
محتمل	۳۹-۲۰
مهم	۵۹-۴۰
بالا	۷۹-۶۰
خیلی بالا	۱۰۰-۸۰

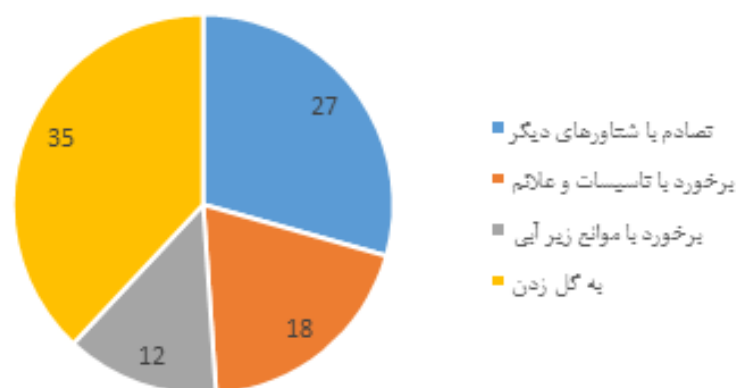
مقدمه

کشتیرانی به عنوان یک صنعت عظیم نقش مهمی در زمینه اقتصاد جهانی داشته و در حال حاضر نیز فعالیت‌های دریانوردی منبع مهم درآمد بسیاری از کشورهای در حال توسعه است. با توجه به روند رو به رشد فناوری در صنعت کشتیرانی و دریانوردی، استفاده از فناوری‌های جدید و به روز تا حد زیادی می‌تواند موجب تسهیل در فرایند ورود و خروج شناورها شود. یکی از تجهیزات نوینی که در زمینه هدایت شناورها مورد استفاده قرار می‌گیرد مرکز کنترل ترافیک دریایی (VTS) است که می‌تواند از آن در فرایند هدایت شناورهایی که در کانال، آبراه یا رودخانه تردد می‌کنند، استفاده کرد. عملیات راهنمایی و هدایت شناورها از ساحل روش جدید و نوینی از راهنمایی شناورهایست که در آن سیستم کنترل ترافیک دریایی به عنوان سامانه نرم‌افزاری هدایتی با استفاده از داده‌های سنسورهای مختلف نصب شده روی سکوها مرکز کنترل ترافیک دریایی و وسایل کمک ناوبری شناور به شناسایی موقعیت شناور پرداخته و راهنمای مستقر در آن مرکز با اعلام فرمان‌های هدایتی و ناوبری مناسب به شناور آنرا به سوی مسیر صحیح با سرعت مطمئنه هدایت می‌کند. همانطور که در شکل یک مشاهده می‌شود بندر امام خمینی (ره) توسط کانال خور موسی به خلیج فارس متصل می‌شود. خدمات راهنمایی در بندر امام به صورت ۲۴ ساعته به شناورها ارائه می‌شود. نظر به حساسیت کار، وضعیت خاص جغرافیای بندر امام خمینی

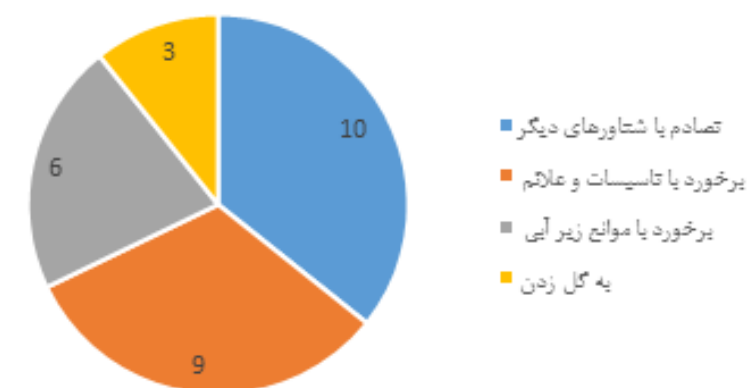
و کانال دسترسی طولانی و استقرار طولانی مدت راهنما روی کشتی و خستگی شدید و تردد کشتی‌های Panamax, Post Panamax, Cape Size، تانکرهای گازی و نفتی وارد به تاسیسات صنایع پتروشیمی و ترمینال صادراتی ماهشهر، عملیات راهنمایی در بندر امام خمینی شامل دو قسمت جداگانه است: الف) هدایت در کانال: محدوده این عملیات از بویه‌های ۷ و ۱۲ تا بیکن ۴۴ (حداصل بار داخلی تا لنگرگاه داخلی) امتداد می‌یابد. ب) عملیات سرراهنمایی: این عملیات که محدوده آن از بیکن ۴۴ تا اسکله‌های مجتمع بندری امام خمینی و تاسیسات همجوار (باستثنای پایانه صادراتی ماهشهر) امتداد پیدا می‌کند شامل پهلودهی، جداسازی، جابجایی، Cold, Double Banking, Move، مانورهای خاص و مانور در اسکله‌های خاص است. با توجه به استقرار VTS در بندر امام خمینی می‌توان به شناورهای دارای شرایط لازم در مناطق خاصی از کانال خور موسی خدمات راهنمایی از خشکی را ارائه کرد. در همین راستا تحقیقی جهت امکان سنجی دو سناریوی مختلف در دو منطقه متفاوت کانال انجام شد.

۱- سناریوی اول راهنمایی از خشکی بین بویه ۷ تا ۲۷
۲- سناریوی دوم راهنمایی از خشکی بین بویه ۷ تا ۴۶
در گام اول با روش SPE فاکتورهای ریسک در دو منطقه از بویه ۷ تا ۲۷ و بویه ۲۷ تا ۴۶ برای شناورهایی با سه اندازه مختلف مورد بررسی قرار گرفت و شاخص ریسک آنها طبق جدول ۱ مشخص شده است.

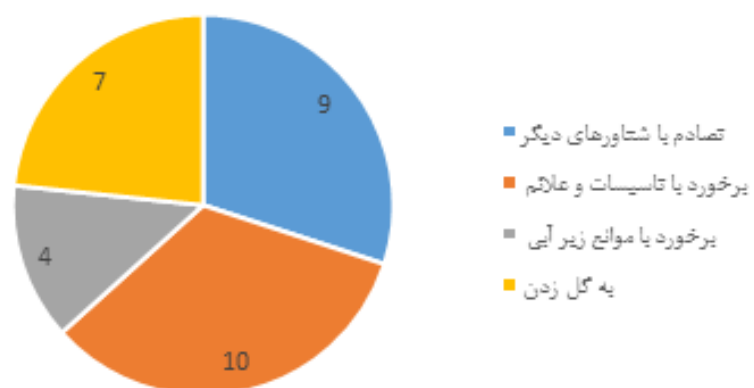
شکل ۴: شاخص ریسک بین بویه‌های ۷ تا ۲۷ برای طول بیشتر از ۱۷۰ متر و آبخور بالای ۹ متر



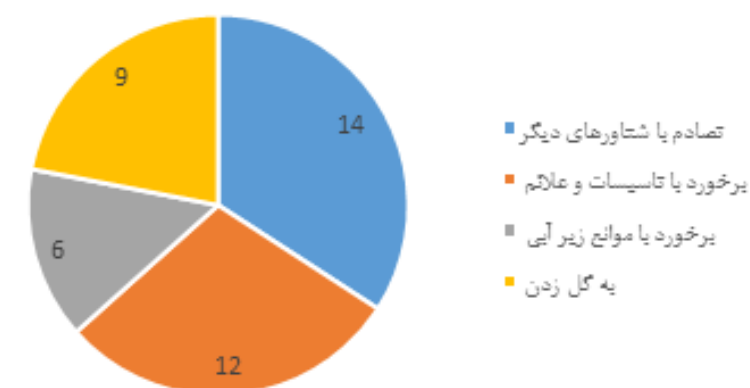
شکل ۲: شاخص ریسک بین بویه‌های ۷ تا ۲۷ برای شناورهای با طول کمتر از ۱۲۰ متر و با آبخور کمتر از ۶ متر



شکل ۵: شاخص ریسک بین بویه‌های ۲۷ تا ۴۶ شناورهای با طول کمتر از ۱۲۰ متر و آبخور کمتر از ۶ متر

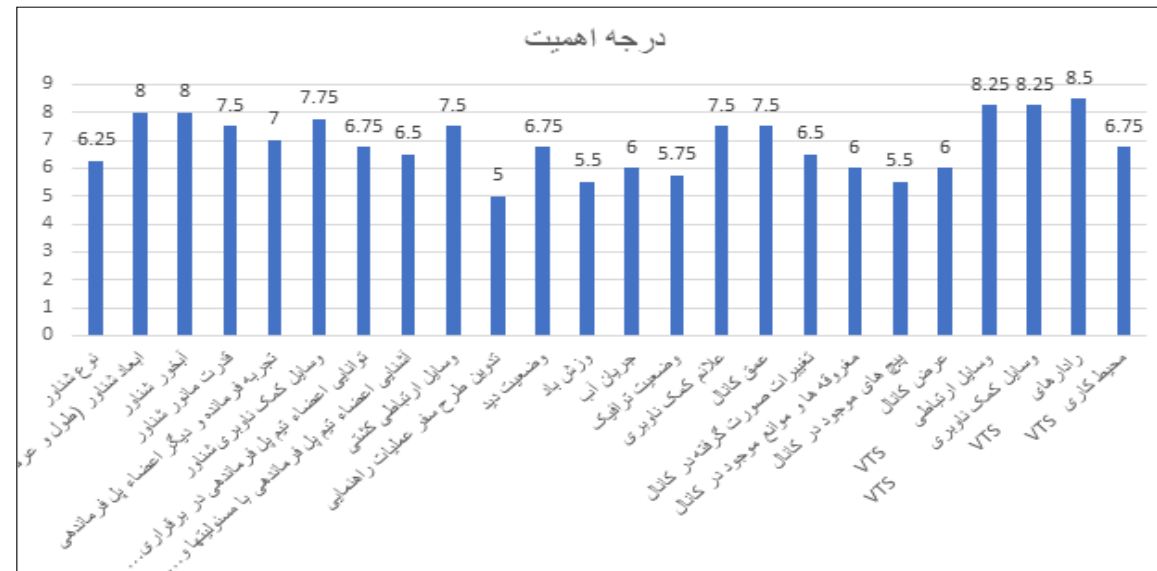


شکل ۳: شاخص ریسک بین بویه‌های ۷ تا ۲۷ برای شناورهای با طول کمتر از ۱۷۰ متر و با آبخور کمتر از ۹ متر

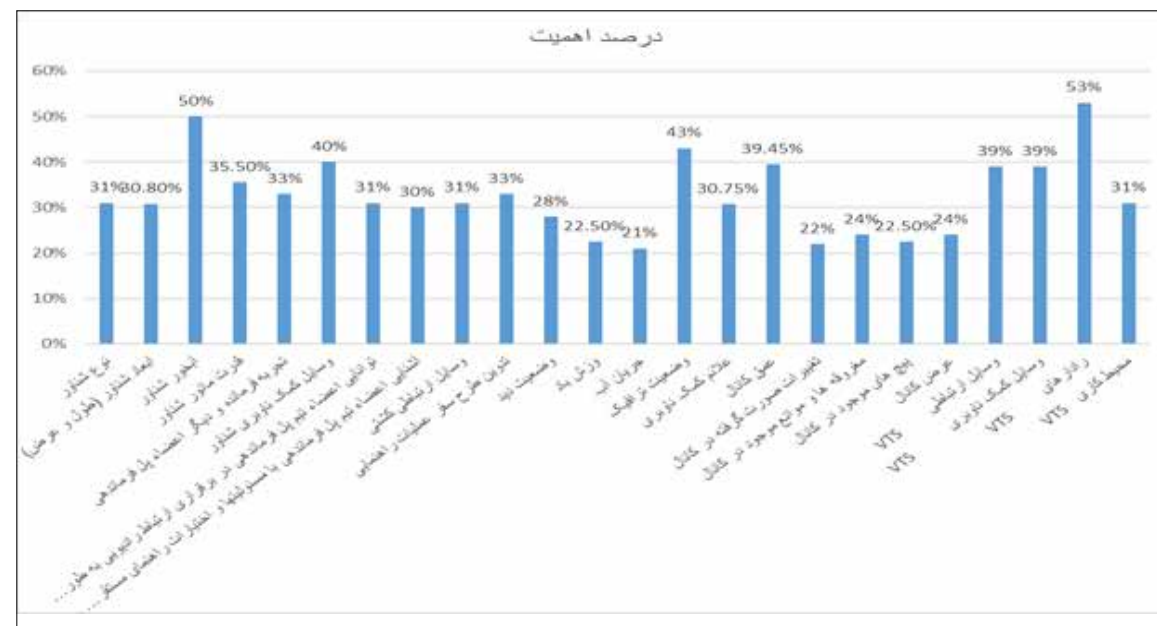


نتایج ارزیابی ریسک نشان می‌دهد تردد شناورهای با طول کمتر از ۱۷۰ متر و آبخور کمتر از ۹ متر در منطقه بین بویه ۷ الی بویه ۲۷ دارای سطح ریسک اندک هستند. بنابراین در گام دوم امکان تردد شناورهای با طول کمتر از ۱۷۰ متر و آبخور زیر ۹ متر در منطقه بین بویه ۷ تا ۲۷ با استفاده از خدمات راهنمایی از خشکی مورد بررسی قرار گرفت.

در این راستا با نظرسنجی از راهنمایان بندر امام خمینی (ره) عوامل تاثیر گذار بر عملیات راهنمایی از خشکی در کانال خورموسی استخراج شد و سپس در قالب فرم نظرسنجی جهت تعیین سطح درجه اهمیت عوامل مذکور در اختیار راهنمایان بندر امام خمینی (ره) قرار گرفت. پس از تعیین سطح درجه اهمیت، با استفاده از روش دلفی درجه اهمیت و درصد اهمیت پاسخ‌های اخذ شده به ترتیب طبق شکل شماره ۸ و ۹ محاسبه شد.

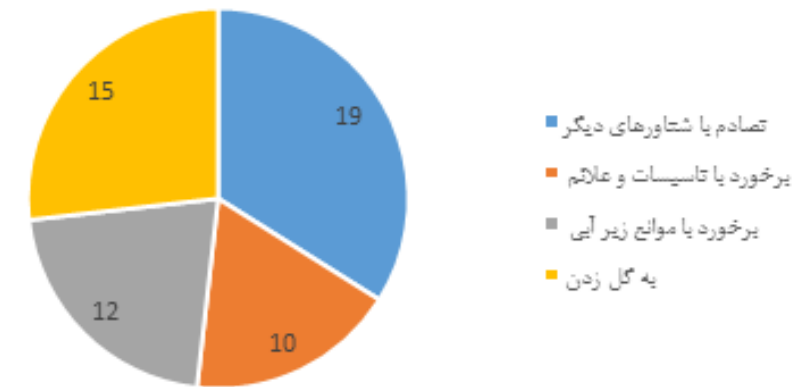


▲ شکل ۸: درجه اهمیت عوامل تاثیر گذار

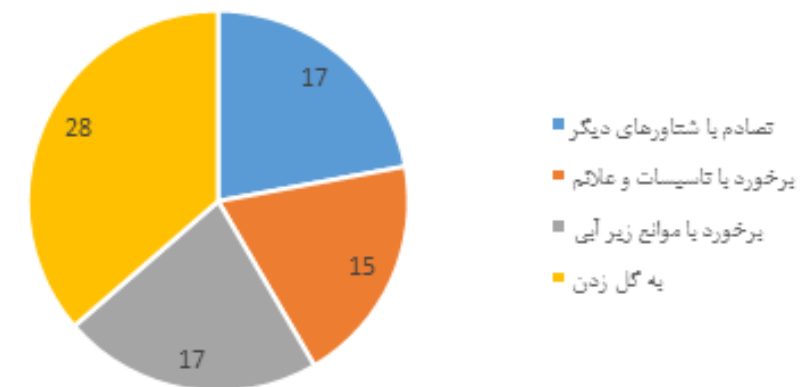


▲ شکل ۹: درصد اهمیت عوامل تاثیر گذار

شکل ۶: شاخص ریسک بین بویه‌های ۲۷ تا ۴۶ شناورهای با طول بیشتر از ۱۲۰ متر و کمتر از ۱۷۰ متر و با آبخور کمتر از ۹ متر



شکل ۷: شاخص ریسک بین بویه‌های ۲۷ تا ۴۶ شناورهای با طول بیشتر از ۱۷۰ متر و آبخور بیشتر از ۹ متر





نتیجه‌گیری

نهایتاً با توجه به درصد و ضریب اهمیت عوامل تاثیر گذار بر عملیات راهنمایی از خشکی در آبراه خور موسی و بررسی‌های صورت گرفته پیشنهاد می‌شود تحت شرایط زیر عملیات مذکور بین بویه های ۷ تا ۲۷ صورت گیرد.

رادارها VTS:

در صورتی که رادارهای VTS کاملاً عملیاتی باشند می‌توان این عملیات را انجام داد.

آب‌خور شناور

خدمات راهنمایی از خشکی به شناورهای با آب‌خور زیر ۶ متر ارائه می‌شود.

وضعیت ترافیک

در زمان عملیات راهنمایی از خشکی بار داخلی باید خالی از شناور باشد.

وسایل کمک ناوبری شناور

شناور متقاضی خدمات مذکور باید مجهز به وسایل کمک ناوبری

بر اساس الزامات کنوانسیون SOLAS باشد.

وسایل ارتباطی VTS

در صورتی که وسایل ارتباطی VTS کاملاً عملیاتی باشند می‌توان این عملیات را انجام داد. (حداقل ۲ عدد VHF)

وسایل کمک ناوبری VTS

در صورتیکه وسایل کمک ناوبری VTS کاملاً عملیاتی باشند می‌توان این عملیات را انجام داد.

قدرت مانور شناور

خدمات مذکور به شناورهای با قدرت مانور محدود، شناورهای دارای مشکلاتی در سیستم رانش و هدایت COLD MOVE ارائه نمی‌شود.

تجربه فرمانده و دیگر اعضای پل فرماندهی

خدمات مذکور به شناورهایی که فرمانده آنها دارای حوادث دریایی از قبیل به گل نشستن، تصادم و... بوده ارائه نمی‌شود.

طرح سفر عملیات راهنمایی از خشکی

شناورهای متقاضی این خدمات باید قبل از شروع عملیات طرح سفر مناسب را تدوین نمایند، همچنین اداره امور دریایی طرح سفر پیشنهادی و اطلاعات مربوطه را به شناورها ارائه دهد.

محیط کاری VTS

جهت انجام عملیات مذکور باید WORKSTATION جداگانه مجهز به وسایل ارتباطی و کمک ناوبری مربوطه در نظر گرفته شود.

توانایی اعضای تیم پل فرماندهی در برقراری

ارتباط رادیویی

این خدمات به شناورهای دارای تیم پل فرماندهی مسلط به زبان انگلیسی، فارسی یا عربی ارائه می‌شود.

نوع شناور

شناورهای حامل کالای خطرناک به صورت فله نمی‌توانند از

خدمات مذکور بهره‌مند شوند.

وسایل ارتباطی شناور

شناورهای متقاضی خدمات مذکور باید مجهز به وسایل ارتباطی بر اساس الزامات کنوانسیون SOLAS فصل چهارم باشند.

ابعاد شناور

خدمات مذکور به شناورهای با طول کمتر از ۱۷۰ متر ارائه می‌شود.

علائم کمک ناوبری

در صورتیکه علائم کمک‌ناوبری بار داخلی و کانال دسترسی مفقود یا خاموش باشند عملیات مذکور انجام نمی‌شود.

آشنایی اعضای تیم پل فرماندهی با مسئولیت‌ها

و اختیارات راهنمای مستقر در مرکز

اداره امور دریایی با تدوین دستورالعمل عملیات راهنمایی از خشکی و ارائه به شناورهای متقاضی آنها را با مسئولیت‌ها و اختیارات راهنمای مستقر در مرکز VTS آشنا کند.

وضعیت دید

زمانی که دید کمتر از ۵ مایل دریایی باشد عملیات مذکور انجام نمی‌شود.

مغروقه‌ها و موانع موجود در کانال

در صورتیکه مغروقه یا مانع جدیدی در کانال ایجاد شود، خدمات مذکور ارائه نمی‌شود.

وزش باد: در صورت وزش بادهای شدید به‌طوریکه قدرت مانور شناور را تحت تاثیر قرار دهد عملیات مذکور صورت نمی‌گیرد.

تغییرات صورت گرفته در کانال

اگر تغییرات جدیدی در آبراه صورت گیرد، به‌طوریکه ممکن است قدرت مانور شناورها را تحت تاثیر قرار دهد خدمات مذکور ارائه نمی‌شود.



آیین‌نامه تردد وسایط نقلیه موتوری

فصل پایانی

بازرسی بنادر و نیز حفظ نظم و انضباط در تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری در بنادر کشور به تصویب رسیده است. در بخش اول به اهداف، محدوده‌ها و دامنه کاربرد آیین‌نامه مذکور، تعریف واژه‌ها، ساختار مدیریتی ترافیک بنادر کشور و... پرداخته شد. در این بخش نیز مسائل مربوط به مجوزهای وسایط نقلیه، اشخاص، مقررات تردد وسایط نقلیه در بنادر و... تشریح می‌شود.

فصل دوم: مجوزهای ورود خشکی

ماده ۵ - مرجع صدور تایید مجوز در بندر، پس از صحت‌گذاری مدارک مندرج در این فصل مجوز ورود اشخاص و وسایط نقلیه را صادر می‌کند. وسایط نقلیه جاده‌ای پیش از عزیمت به بندر باید در سامانه صدور مجوز تردد (تحت مدیریت واحد صدور مجوز تردد سازمان بنادر و دریانوردی) احراز هویت شده و طبق زمان اعلام شده در سامانه به بندر مراجعه کنند. تبصره: در صورت جعل مجوز یا استفاده از مجوز مجعول، مطابق جرایم تخلفات پیوست این آیین‌نامه اقدام خواهد شد.

آیین‌نامه تردد وسایط نقلیه موتوری در راستای اجرا بندهای سوم و پنجم وظایف سازمان بنادر و دریانوردی مندرج در ماده سوم آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی و کشتیرانی مصوب سال ۱۳۴۸ تحت عناوین تهیه، تنظیم و اجرا مقررات بندری و دریایی کشتیرانی بازرگانی به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور رسید. همچنین این آیین‌نامه مطابق با قوانین مربوطه، اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل‌ونقل کالا در محوطه بنادر و به‌منظور اصلاح، تقویت نظام نظارتی و



ماده ۱۰- وسایط نقلیه غیرباری جاده‌ای برای ورود به محوطه بندر باید در سامانه صدور مجوز تردد ثبت نام کرده و مجوز معتبر روزانه، هفتگی ماهانه یا حداکثر یک ساله دریافت کنند.

ماده ۱۱- در صورت وقوع حادثه در بندر و فراخوان نیروهای امدادی اعم از آمبولانس و آتش نشانی، ورود وسایط نقلیه ذی‌ربط با انجام هماهنگی اولیه با واحد صدور مجوز، مجاز است.

ماده ۱۲- ورود انواع مختلف موتورسیکلت (گازی برقی، بنزینی و سوخت فسیلی) دوچرخه (ساده و موتوردار) چرخ دستی و اسکوتر به محدوده بندر ممنوع است.

تبصره: ورود و تردد موتورسیکلت‌های خدماتی امدادی و انتظامی در محوطه بنادر با هماهنگی واحد صدور مجوز مجاز است.

ماده ۱۳- وسایط نقلیه باری جاده‌ای برای ورود به بندر باید متناسب با رویه ورود، از سازمان متولی مربوطه اقدام به دریافت مجوز کنند. انواع این مجوز عبارتند از:

الف- مجوز حمل بین‌شهری: مجوزی است که توسط سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای برای وسایط نقلیه جاده‌ای رویه‌های مختلف جهت بارگیری یا تخلیه بار به بندر مراجعه دارند، صادر می‌شود که عبارتند از:

۱- واردات حواله یا معرفی‌نامه بارگیری

۲- صادرات: بارنامه جاده‌ای (به مقصد بندر)

۳- ترانزیت داخلی/ خارجی حامل بار: راه‌نامه/ بارنامه جاده‌ای (به مقصد بنادر)

۴- ترانزیت داخلی/ خارجی جهت بارگیری مجوز بارگیری (از مبدا بنادر)

ب- مجوز حمل شهری: مجوزی است که توسط مراجع ذی‌صلاح برای وسایط نقلیه جاده‌ای که جهت بارگیری و تخلیه محموله و انتقال آن به/از انبارهای درون‌شهری به بندر وارد می‌شوند، صادر می‌شود.

ماده ۱۴- راننده وسایط نقلیه جاده‌ای، صاحب کالا یا نماینده وی برای ورود به پایانه‌ها و اماکن بندری باید اسناد هویتی (موضوع ماده ۶) و اسناد مرتبط با بار (موضوع ماده ۱۳) را به همراه داشته و در صورت لزوم ارائه کند.

ماده ۱۵- هنگام ورود وسایط نقلیه باری جاده‌ای به پایانه‌ها و اماکن بندری باید پلاک وسایل نقلیه با شماره پلاک مندرج در



موظفند قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی مرتبط با موضوع‌های مختلف از قبیل ایمنی و بهداشت، الزامات تخلیه و بارگیری، حمل بار، تردد در محوطه بندر و مجموعه مقررات و دستورالعمل‌های مناطق بندری را رعایت کنند.

ماده ۹- انواع وسایط نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری در هنگام ورود به بندر باید دارای پلاک مجاز مطابق با استانداردهای تعیین شده از جانب مراجع قانونی ذی‌ربط نظیر پلیس راهنمایی و رانندگی باشند. ورود و تردد هرگونه وسایط نقلیه جاده‌ای فاقد پلاک یا دارای پلاک، غیر مجاز مخدوش و ناخوانا به محدوده بندر ممنوع است.

ت) سایرین: کارت تردد صادره توسط واحد صدور مجوز تردد.

تبصره: در این ماده منظور از سایرین اشخاصی از قبیل صاحبان کالا، نمایندگان قانونی صاحب کالا، نمایندگان شرکت‌های حمل‌ونقل کارکنان دولتی (غیر سازمانی) و غیر دولتی فعال در بندر، بازرسان و ارزیابان گمرکی و کارگران داخل بندر است.

بخش دوم: وسایط نقلیه

ماده ۷- انواع وسایط نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری برای ورود به بندر باید دارای بیمه نامه شخص ثالث و معاینه فنی معتبر باشند.

ماده ۸- تمام وسایط نقلیه (ریلی و جاده‌ای) اعم از باری و غیرباری

بخش اول: اشخاص

ماده ۶- ورود اشخاص به بندر مستلزم همراه داشتن اسناد و مدارک معتبر هویتی است. برای هر دسته از اشخاص مدارک ویژه‌ای درخواست می‌شود.

الف) راننده: گواهینامه، کارت ملی یا گذرنامه معتبر کارت هوشمند رانندگی و مجوز صادر شده توسط واحد صدور مجوز تردد.

ب) کمک راننده: کارت ملی و کارت هوشمند رانندگی یا گذرنامه معتبر و مجوز صادر شده توسط واحد صدور مجوز تردد.

پ) کارکنان بنادر: کارت تردد معتبر صادره شده توسط اداره حراست بنادر.



اسناد مرتبط با بار (موضوع ماده ۱۳) مطابقت داشته باشد. تبصره: مطابقت شماله پلاک وسایط نقلیه جاده‌ای با شماره پلاک مندرج در اسناد مرتبط با بار به فراخور تجهیزات موجود می‌تواند به صورت سامانه‌ای، نیمه سامانه‌ای یا دستی توسط یگان حفاظت انجام شود.

فصل چهارم ثبت خروج

بخش اول: اشخاص

ماده ۱۶ - تمامی اشخاصی که مجوز ورود به محوطه بندار را دریافت کرده‌اند، لازم است خروج خود را ثبت کنند. تبصره ۱: در صورت خروج اشخاص از بندر بدون ثبت خروج یا در صورتی که پس از ثبت خروج وسایط نقلیه باری جاده‌ای راننده یا همراهان وی از بندر خارج نشده باشند مطابق جرایم تخلفات پیوست این آیین نامه اقدام خواهد شد. تبصره ۲: ثبت اطلاعات در هنگام خروج به فراخور تجهیزات موجود در هر بندر می‌تواند به صورت سامانه‌ای نیمه سامانه‌ای یا دستی انجام شود.

بخش دوم وسایط نقلیه

ماده ۱۷- انواع وسایط نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری هنگام خروج از بندر باید خروج خود را ثبت کنند. تبصره: ثبت خروج متناسب با تجهیزات موجود در هر بندر به صورت سامانه‌ای، نیمه سامانه‌ای یا دستی انجام خواهد شد.

ماده ۱۸- خروج تمام وسایط نقلیه ریلی و جاده‌ای دارای بار تجاری که فاقد بیجک یا فاقد پروانه گمرکی هستند از درب بندر ممنوع است.

ماده ۱۹- وسایط نقلیه باری جاده‌ای در صورتی اجازه خروج از درب بندر را خواهند داشت که اطلاعات تعداد و اسناد هویتی سرنشینان آن در هنگام ورود با هنگام خروج مطابقت داشته باشد.

ماده ۲۰- راننده تجهیزات و وسایط نقلیه جاده‌ای دارای پلاک

منطقه ویژه مستقر در بندر به استثنای ماشین‌های آتش نشانی و آمبولانس در حال اضطرار جهت خروج از بندر ضروری است، مجوز لازم را از مراجع ذی‌ربط اخذ و به یگان حفاظت مستقر قبل از درب خروج ارائه دهند.

فصل پنجم مقررات تردد در بندار

بخش اول: ورود

ماده ۲۱- وسایط نقلیه باری جاده‌ای باید تا زمان اتمام بررسی ماموران یگان حفاظت در محدوده درب ورود بندر منتظر مانده و از ورود به بندر خودداری کنند.

ماده ۲۲- انواع وسایط نقلیه جاده‌ای اعم از باری و غیرباری برای ورود به محوطه بندری باید در مسیرهای تعیین شده تردد کنند.

ماده ۲۳- ورود یا خروج بار تجاری به یا از محوطه بندر توسط وسایط نقلیه غیرباری ممنوع است.

ماده ۲۴- راننده و کمک وی نمی‌توانند اموری مانند تعمیرات خودرویی و شست‌وشوی وسیله حمل را به صورت شخصی در داخل محوطه توقفگاه انجام دهند.

ماده ۲۵- ورود هرگونه شی اضافی از قبیل سنگ، تاپر فرسوده، منبع آب پرو... همراه وسایط نقلیه به بندر و تخلیه آن در محیط بندر که سبب نمایش غیرواقعی وزن و خروج آن از حالت متعارف شود، ممنوع است.

بخش دوم تردد در محوطه های بندری

ماده ۲۶- در مسیرها و معابر داخلی بندر، رانندگان

انواع وسایط نقلیه اعم از باری و

غیرباری موظف به رعایت

تمام قوانین و



مقررات راهنمایی و رانندگی و پیروی از علائم نصب شده هستند. تبصره: در صورت تخطی رانندگان وسایط نقلیه از قوانین راهنمایی و رانندگی علاوه بر جرایم مشخص شده در قوانین، مطابق جرایم تخلفات پیوست این آیین نامه اقدام خواهد شد. ماده ۲۷- راننده وسایط نقلیه باری جاده‌ای باید بلافاصله بعد از ورود به بندر به محل تعیین شده برای بارگیری یا تخلیه مراجعه و پس از انجام تخلیه یا بارگیری بی‌درنگ به درب خروج مراجعه کنند.

تبصره: راننده موظف است در تمامی مراحل ورود انجام عملیات و خروج نوبت را رعایت کرده و از ایجاد هرگونه بی‌نظمی، اختلال و درگیری اکیدا خودداری کنند.

ماده ۲۸- راننده وسایط نقلیه باری

جاده‌ای غیر از مکان‌های تعیین شده

و مجاز برای توقف به هیچ عنوان

حق توقف در مسیر تردد از

درب بندر تا امکان بندری و

بالعکس را ندارد.

تبصره ۱: توقف وسایط

نقلیه باری جاده‌ای در

هر نقطه از محوطه‌های

داخلی بندر جهت

انجام اموری همچون

استراحت یا تعمیرات

غیراساسی و نیز هرگونه

توقف اضطراری بدون

اطلاع‌رسانی به یگان

حفاظت مصداق توقف

غیرمجاز است.

تبصره ۳: در صورت ضرورت

توقف اضطراری وسایط نقلیه

جاده‌ای ناشی از نقص فنی بروز

حادثه و غیره راننده باید بلافاصله و

حتی‌المقدور در خارج از مسیر تردد متوقف و از

روش‌های ارتباطی تعیین شده توسط کمیته ترافیک

بندری با یگان حفاظت بندر تماس گرفته و منتظر دستور

یگان حفاظتی باشد.

ماده ۲۹- رانندگان وسایط نقلیه باری جاده‌ای موظفند از مسیر



یا مسیرهای تعیین شده در راهنمای تردد یا مشخص شده توسط علائم و تابلوهای راهنما تردد کرده و از خروج از مسیر تعیین شده به هر علت خودداری کنند.

ماده ۳۰- استفاده از تجهیزات بندری و وسایط نقلیه خدماتی (امدادی و انتظامی) برای اموری غیر از مأموریت تعریف شده یا خارج از زمان و محوطه تعیین شده ممنوع است.

ماده ۳۱- راننده وسایط نقلیه باری جاده‌ای موظف است از ضوابط تردد محوطه‌های اختصاصی ترمینال‌ها و اسکله‌ها که به تصویب کمیته ترافیک بندری رسیده، پیروی کند.

ماده ۳۲- سرعت مجاز در معابر با رعایت قوانین و مقررات مربوطه توسط کمیته ترافیک بندری تعیین می‌شود.

تبصره: سرعت مجاز تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری برای تردد در بنادر نمی‌تواند بالاتر از سرعت متعارف راه‌های کشور مصرح در ماده ۱۲۶ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی باشد.

ماده ۳۳- تردد در محدوده‌های دارای تابلوی ورود ممنوع برای عموم مانند حریم اسکله‌ها تنها برای اشخاص و وسایط نقلیه مجاز، بلامانع است.

تبصره: اشخاص و وسایط نقلیه مجاز برای تردد در محوطه‌های موضوع این ماده توسط کمیته ترافیک بندری تعیین می‌شود.

ماده ۳۴- تردد وسایط نقلیه باری حامل کالای خطرناک تابع کنوانسیون‌های ذی‌ربط ریلی و جاده‌ای قوانین و مقررات حاکم در بنادر کشور از جمله دستورالعمل اجرایی جابجایی و نگهداری کالای خطرناک در بنادر کشور مصوب هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی است.

ماده ۳۵- رعایت اولویت و دسترسی‌ها و کارکردهای حمل‌ونقلی معابر در محوطه، بندر که توسط تابلوهای اطلاع‌رسانی مشخص شده اند برای وسایط نقلیه الزامی است.

ماده ۳۶- نحوه رسیدگی به حوادث ترافیکی در بندر مطابق قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی بوده و راننده - در صورت بروز حادثه - باید بلافاصله یگان حفاظت را مطلع و از دستورهای آنان پیروی کند.

بخش سوم خروج

ماده ۳۷- راننده و کمک وی در معابر و محوطه‌های بندری مجاز به ترک وسایط نقلیه خود نبوده و به بلافاصله از تخلیه یا بارگیری نیز باید نسبت به خروج از اماکن بندری اقدام کنند.

ماده ۳۸- راننده موظف است به همراه وسایط نقلیه در بازه زمانی

تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری از بندر خارج شود.

ماده ۳۹- یگان حفاظت می‌تواند در مواقع لازم بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه بازرسی‌های تخصصی را از تمامی وسایط نقلیه ریلی و جاده‌ای موجود در بندر به عمل آورد.

تبصره: در صورت تشخیص یگان حفاظت راننده باید پیش از اقدام به خروج برای بازرسی وسایط نقلیه با مأموران یگان حفاظت همکاری لازم را به عمل آورد.

ماده ۴۰- در صورت اختصاصی شدن درب‌های بندر برای صرفاً ورود یا صرفاً خروج یا اختصاص داده شدن یک درب برای رویه یا بسته‌بندی خاص وسایط نقلیه باید از درب تعیین شده به آن منظور تردد کنند.

ماده ۴۱- وسایط نقلیه‌ای که با حکم قضایی در داخل بندر توقیف شده‌اند تنها با ارائه حکم قضایی مبنی بر رفع توقیف مجاز به خروج از بندر هستند.

بخش اول وسایط نقلیه حمل بار ترافیکی

ماده ۴۲- در صورت وجود درب‌ها و مسیرهای ویژه برای وسایط نقلیه جاده‌ای حامل بار ترافیکی این گونه وسایط نقلیه باید از درب‌های اختصاصی ورود و خروج کنند. در غیراینصورت تردد این وسایط نقلیه باید با هماهنگی یگان حفاظت صورت گیرد.

ماده ۴۳- نحوه حمل بارهای ترافیکی شامل چگونگی تردد در محوطه بندر و به‌کارگیری علائم هشداردهنده باید مطابق با ضوابط اعلامی از سوی کمیته ترافیک بندری و نیز دستورالعمل جابجایی محموله‌های ترافیکی در راه‌های کشور باشد.

ماده ۴۴- وسایط نقلیه جاده‌ای حامل محموله‌های ترافیکی صرفاً مجاز به توقف در محل تعیین شده از سوی کمیته ترافیک بندری هستند.

بخش دوم: حمل نخاله و مصالح ساختمانی

ماده ۴۵- درخواست صدور مجوز حمل نخاله و مصالح ساختمانی از معاونت فنی و مهندسی بندر به عمل می‌آید. این معاونت با هماهنگی معاونت امور بندری و اقتصادی حسب مورد نسبت به صدور مجوز اقدام می‌کند.

ماده ۴۶- وسایط نقلیه جاده‌ای حامل نخاله و مصالح ساختمانی باید اصول بارگیری و حمل مطابق با ضوابط تدوین شده توسط کمیته ترافیک بندری را رعایت کنند.

تبصره: در صورت ریزش نخاله و مصالح ساختمانی بارگیری شده

و ایجاد مانع یا آلوده شدن محیط بندر مطابق جرایم تخلفات پیوست این آیین‌نامه اقدام خواهد شد.

بخش سوم وسایط نقلیه ریلی

ماده ۴۷- برنامه عملیاتی یا محدوده زمانی مجاز برای ورود خروج، تخلیه، بارگیری و تردد وسایط نقلیه ریلی درون محوطه‌های بندری باید مطابق با مصوبات مربوط کمیته ترافیک بندری باشد و تردد وسایط نقلیه ریلی تنها در بازه زمانی تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری مجاز است.

ماده ۴۸- در صورت اختلال در ترافیک بندر به علت از کار افتادن وسایط نقلیه ریلی در هنگام ورود، خروج یا تردد در درون محوطه‌های بندری یگان حفاظت اقدامات مقتضی را برای روان‌سازی ترافیک به عمل خواهد آورد و راننده وسیله نقلیه ریلی باید از دستورات ایشان پیروی کند.

ماده ۴۹- در صورت بروز حوادث ترافیکی برای وسایط نقلیه ریلی در محوطه‌های بندری قوانین و مقررات مربوطه از جمله آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی موضوع تصویب نامه هیئت وزیران به شماره ۸۷۳۳/ت ۲۰/۲۹۱۶۹ هـ مورخ ۱۳۸۴/۰۴/۰۸ با اصلاحات بعدی و آیین‌نامه اجرایی کمیسیون‌های جلوگیری از سوانح راه‌آهن (موضوع تصویب نامه هیئت وزیران به شماره ۸۷۱۳۵/ت ۳۵۲۲۰ هـ مورخ ۱۳۸۶/۰۵/۳۱) لازم الاجراست.

ماده ۵۰- نحوه تردد وسایط نقلیه موتوری غیرریلی در محدوده عملیات ریلی توسط کمیته ترافیک بندری تعیین می‌شود. تبصره: توقف وسایط نقلیه موتوری غیرریلی در فضای عملیاتی ریل یا روی آن مطلقاً ممنوع است.

بخش چهارم تجهیزات و ماشین‌آلات

اسکله‌ها

ماده ۵۱- جابجایی و انتقال تجهیزات و ماشین‌آلات در مسیرهای دسترسی بین پایانه‌ها و اماکن بندری و باید طی هماهنگی قبلی دستگاه نظارت مربوطه بایگان حفاظت صورت پذیرد.

تبصره: جابجایی و انتقال تجهیزات و ماشین‌آلات در مسیرها و معابر درون بندری که محل تردد سایر انواع وسایط نقلیه به ویژه وسایط نقلیه باری است فقط در بازه زمانی تعیین شده توسط کمیته ترافیک بندری مجاز خواهد بود.

ماده ۵۲- مشخصات تمامی تجهیزات و ماشین‌آلات باید در سامانه صدور مجوز تردد ثبت شده و شناسه یکتا دریا کنند.

بخش پنجم: ضمانت اجرا

ماده ۵۳- معاونت امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع هماهنگی و مدیریت ترافیک در سازمان موظف است جهت اجرایی‌سازی این آیین‌نامه در بنادر کشور دستورالعمل اجرایی مربوط را حداکثر ۶ ماه پس از تصویب آیین‌نامه در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور تدوین کرده و به تصویب شورای هماهنگی ترابری کشور برساند.

ماده ۵۴- تخلفات مربوط به تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری در بنادر کشور به شرح مذکور در پیوست این آیین‌نامه است و در صورت ارتکاب این تخلفات در محوطه‌ها و اماکن بندری توسط اشخاص حقیقی و حقوقی متردد به بنادر کشور علاوه بر جرایم احتمالی متناظر در سایر قوانین کشور یا قراردادهای مربوطه فرد متخلف مشمول جرایم تعیین شده در لیست پیوست این آیین‌نامه می‌شود.

تبصره ۱- محدودیت‌های مقرر در پیوست این آیین‌نامه در خصوص ممنوعیت ورود به بنادر کشور ناشی از ارتکاب تخلفات، مرتب بر اشخاص حقیقی و حقوقی بوده و مشمول وسایط نقلیه نمی‌شود.

تبصره ۲- سازوکار لازم به‌منظور مستندسازی تخلفات و جرایم و نیز حفظ سوابق تخلفات اشخاص حقیقی و حقوقی در دستورالعمل اجرایی این آیین‌نامه معین می‌شود.

ماده ۵۵- در صورت تخلف اشخاص متردد به بنادر کشور از مفاد این آیین‌نامه یگان حفاظت بنا به تشخیص و متناسب با تخلفات صورت گرفته می‌تواند اقدامات مقتضی از جمله صدور

دستور توقف، صدور دستور خروج از بندر، اخذ تعهد مبنی بر رعایت مقررات مربوطه توسط ایشان و در صورت لزوم ارائه گزارش موضوع به مراجع قانونی از جمله پلیس راهور ناجا و مراجع قضایی را انجام دهد و اشخاص و رانندگان وسایط نقلیه باید از دستورات پیروی کرده و همکاری لازم را به عمل آورند.

ماده ۵۶- اجرا این آیین‌نامه و دستورالعمل اجرایی مربوطه منافاتی با وظایف ذاتی سایر بخش‌های اداری مرتبط در سازمان بنادر و دریانوردی ندارد.

این آیین‌نامه در ۵۶ ماده، ۱۹ تبصره و یک پیوست تدوین شده و در تاریخ ۱۴۰۳/۰۴/۱۴ طی جلسه شماره ۲۲۲ به تصویب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور رسیده و هرگونه بازنگری و اصلاح آن در صلاحیت مرجع اخیرالذکر است.



رابطه زندگی بهتر و آسایش خاطر دریانوردان با سلامت جسمانی و بیمه

نیره شمسی‌زاده

کارشناس بیمه

داروهای ضد تهوع و سردرد مناسبی تجویز شود. میزان خواب در سلامت و روان فرد بسیار موثر است تا بدن به حالت نرمال برگردد، وگرنه خستگی بیش از اندازه باعث بدتر شدن حال افراد می‌شود. ساعاتی را روی عرشه برای قدم زدن، تنفس هوای تازه و تماشای افق بگذرانید تا باعث ایجاد تعادل در بدن و ذهن شما شود. از خوردن غذاهای چرب، اسیدی و خیلی تند و پُرادویه پرهیز کنید. این غذاها دیرتر هضم می‌شوند و با ایجاد اختلال در گوارش قطعاً حال شما را بدتر می‌کنند. مطالعه کتاب یا صفحه نمایش موبایل چون ثابت هستند ولی شما در حال حرکت هستید، گوش میانی شما دچار اشتباه کرده و تعادل شما را بیشتر به هم می‌زند و دچار تهوع

یکی از آرمان‌های هر سازمان به خصوص سازمان کشتیرانی، بهره‌مندی از نیروی انسانی سالم، توانمند و کارآمد با آمادگی جسمانی و روانی مطلوب در اجرا مأموریت‌های محوله دریایی و سفرهای طولانی است. در این خصوص به نکات طلایی و مهم سلامت و بهداشت فردی در سفر دریانوردان به شرح ذیل می‌پردازیم. هر دریانورد برای این‌که سفری راحت و توأم با آرامش داشته باشد، موظف است قبل از سفر هر دریانوری به دکتر خود مراجعه کند تا اگر سابقه بیماری یا دریازدگی دارد برای او

و سرگیجه می‌شوید.

استفاده از طب سنتی و مصرف گیاهان معجزه‌آسا مانند زنجبیل و نعناع در رفع برخی بیماری‌ها مانند دریازدگی بسیار موثر هستند. شما می‌توانید در طول سفر خود از زنجبیل طبیعی یا قرص‌هایی با عصاره زنجبیل و آب نبات نعناع استفاده کنید تا از عوارض بد دریازدگی دور شود. اصلی‌ترین عامل بیماری در طول سفر ورود باکتری‌ها و میکروب‌هایی هستند که مشکلات زیادی را برای بدن ایجاد می‌کنند. زمانیکه در کشتی هستید، احتیاجی به نگرانی در این زمینه نیست. اما در بندرگاه و مکان‌هایی که از میزان بهداشت و سلامت خوراکی‌ها و نوشیدنی‌های آن‌ها اطمینان ندارید، حتماً از بطری‌های آب معدنی و نوشیدنی‌های پلمب استفاده کنید تا دچار بیماری نشوید.

از نوشیدنی الکل و نوشیدنی‌های گازدار اجتناب کنید، چراکه طبق مطالعات انجام شده حالات دریازدگی را تشدید می‌کند.

فعالیت روزانه ورزشی مانند کراس فیت، پیلاتس، TRX و... که در فضای کوچک با قابلیت جابجایی مکان تمرین‌ها و متناسب نوع و ماهیت مأموریت بسیار در سلامت روان دریانوردان اثرگذار است.

کسب مهارت و توانمندی در وضعیت‌های اورژانسی مانند نجات غریق، احیای قلبی ریوی و کمک‌های اولیه، سیستم‌های مخابراتی، بهداشت، جغرافیا، نگهداری عمومی و مکانیک مهارت و توانمندی لازم را داشته باشد.

کسب مهارت و توانمندی در اخلاق کاری، وقت‌شناسی، ارتباطات موثر مردمی، پشتکار و کارروی کشتی بیاموزد و همین‌طور گرفتن روی دریا و قطع ارتباط با دنیای خانه و خانواده برای مدت زیادی، آنها را اذیت می‌کند.

بیمه‌های مورد نیاز در کشتی

هر کشتی نیاز به بیمه‌های مختلفی دارد که شامل پوشش سالانه خطر جنگ به اضافه یک مبلغ اضافی هنگام ورود به مناطق دارای ریسک بالا می‌شود. این مبالغ اضافی بر اساس ارزش کشتی محاسبه می‌شود. در مجموع بیمه‌های دریایی، رشته بیمه‌های کشتی (بیمه‌های شناور) وجود دارد که با اقتباس از مجموعه قوانین دریایی بین‌المللی، تجارب دریانوردی، کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و اصول بیمه پوشش‌های مربوط به کشتی (شناور) ارائه می‌شود.

الف) بیمه زمانی کشتی: Time Insurance در این حالت کشتی برای مدتی معین مثلاً یکسال از نیمه شب روزی که تعهد بیمه‌گر آغاز می‌شود تا روز انقضا بیمه‌نامه تحت پوشش قرار می‌گیرد. ب) بیمه سفر کشتی: Voyage Insurance در این حالت کشتی برای یک سفر معین از یک بندر تا بندر نهایی (مقصد) تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد.

ج) بیمه مسئولیت مالکان کشتی در برابر اشخاص ثالث: علاوه بر خطراتی که بدنه و ماشین‌آلات شناورها را تهدید می‌کند، صاحبان شناورها به واسطه نوع فعالیت خویش مسئول حفظ سلامت کارکنان و وسایل آنها و محمولات مورد حمل نیز هستند. همچنان‌که در موارد وقوع تصادم (collision) مسئول هرگونه آسیب احتمالی به سایر شناورها یا اسکله و سکوها مستقر در دریا یا آلودگی آنها (pollution) هستند. در این رابطه مالکان شناورها می‌توانند پوشش‌های "بیمه مسئولیت دریایی" را طبق کلوژ ۳۴۴ انستیتو بیمه‌گران لندن به منظور تامین خسارت‌های مالی و جانی و مسئولیت بیمه‌گذار (مالک شناور) را در برابر کارکنان، خدمه و مسافران شناور را در طول عملیات دریایی و در مقابل حوادث و مسئولیت‌های ناشی از فوت، نقص عضو و هزینه‌های پزشکی را جبران می‌کند.

در این مقاله ابتدا به طور اجمالی به بیمه‌هایی که اهم برای مسئولان و خدمه کشتی نیازمند هستند می‌پردازیم.

۱- مسئولیت کارفرما در قبال خدمه (Crew Liability): این بیمه نامه شامل پوشش حوادث جانی (شامل خدمه و افراد شخص ثالث) که می‌تواند جبران زیان‌های وارد به افراد که منجر به فوت و صدمات جانی می‌شود را تحت پوشش قرار دهد. معمولاً افرادی که در این بخش تحت پوشش قرار می‌گیرند شامل خدمه کشتی و افراد خارج از کشتی هستند که به واسطه حوادث دریایی کشتی مورد بیمه، منجر به صدمه جانی می‌شوند.

۲- بیمه عمر و آتیه Life insurance: اگر از آن دسته افرادی هستید که برنامه‌ای برای زندگی خود در آینده دارید، بعید است که به بیمه عمر و سرمایه‌گذاری فکر نکرده باشید. بسیاری از متقاضیان این بیمه نامه برای استفاده از سرمایه اندوخته بیمه عمر در آینده برنامه‌ریزی می‌کنند، به این فکر می‌کنند که به چه مبلغی و در چه زمانی نیاز خواهند داشت.

جذاب‌ترین مزیت بیمه عمر و آتیه: امکان گرفتن وام می‌تواند یکی از آنها باشد. از سال دوم بیمه‌ای، بیمه‌گذار می‌تواند تا

حقوق دریایی برپایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی

رامین جهان‌پور

کتاب حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی توسط دکتر مرتضی نجفی اسفاد در ۳۷۲ صفحه نوشته شده و انتشارات سمت نیز آن را چاپ کرده است. این کتاب را می‌توان نتیجه تجربه تدریس وی در دو مقطع کارشناسی و کارشناسی‌ارشد دانشکده‌های حقوق دانست. به نظر می‌رسد نجفی اسفاد سعی کرده هر آنچه را لازم می‌داند به صورت جامع فراهم آورد و کتابی با مبحث حقوق دریایی و بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی بنویسد. این کتاب در هشت فصل تهیه شده است که عبارتند از: فصل اول: کلیات، فصل دوم: کشتی، فصل سوم: حقوق ممتاز دریایی، فصل چهارم: رهن دریایی، فصل پنجم: حمل‌ونقل دریایی، فصل ششم: اجاره کشتی، فصل هفتم: کمک و نجات در دریا و فصل هشتم: خسارات مشترک.

او در این کتاب پس از بحث در کلیات به بحث کشتی وارد می‌شود و پس از آن وارد موضوعات اصلی می‌شود و موضوعاتی مانند حقوق ممتاز دریایی، رهن دریایی، حمل‌ونقل دریایی، اجاره کشتی، کمک و نجات دریایی و خسارات مشترک را بررسی می‌کند. ضمایم کتاب نیز قابل توجه است و سه استفتاء از مراجع تقلید را هم شامل می‌شود. با توجه به نارسایی‌های متعدد قانون دریایی، این نویسنده در تمام کتاب به مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و قوانین دریایی برخی کشورهای مطرح در این زمینه اشاره کرده است. به این ترتیب خواننده با ضعف‌های موجود در مقررات دریایی نیز آشنا می‌شود و تا اندازه‌ای راه حل برطرف کردن آن‌ها را هم می‌آموزد.

سقف نود درصد (۹۰٪) از سپرده اندوخته خود را وام دریافت کند.

قابلیت تعیین روش‌های پرداخت: بیمه‌گذار در زمان خرید بیمه عمر می‌تواند روش پرداخت حق بیمه را به صورت پرداخت یکجا - پرداخت سه‌ماهه - پرداخت ۶ ماهه - پرداخت سالانه انتخاب کند.

امکان تعیین ذی‌نفع بیمه عمر توسط بیمه‌گذار: متأسفانه نمی‌توان از واقعیتی به نام مرگ فرار کرد، بنابراین در این شرایط بهترین راهکار، انتخاب ذی‌نفع برای پوشش‌های بیمه عمر و آتی است که می‌تواند یکی از افراد که عنوان شده را انتخاب کرد؛ ۱- اعضای خانواده ۲- آشنایان ۳- بستگان ۴- سازمان‌های خیریه.

دریافت سود مشارکت: شرکت‌های بیمه‌گر سالانه مبلغی را به عنوان سود مشارکت تعیین و به بیمه‌گذارها پرداخت می‌کنند. سود مشارکت در واقع همان ۸۵ درصد تا ۹۰ درصد سود سرمایه‌گذاری بیمه عمر است که به بیمه‌گذار پرداخت می‌شود.

دریافت سود تضمینی: یکی از دغدغه‌های بیمه‌گذارها در زمان

خرید بیمه عمر، عدم اعتماد به فعالیت مستمر شرکت‌های بیمه‌گر در آینده است. بیمه مرکزی ایران علاوه بر تضمین سرمایه اصلی بیمه‌گذار، دریافت سود بیمه عمر را هم تضمین می‌کند. نرخ سود بیمه عمر طبق آئین‌نامه و دستورالعمل بیمه مرکزی در دو سال اول ۱۶ درصد، دو سال دوم ۱۳ درصد و در سال‌های بعد ۱۰ درصد خواهد بود که در صورت ورشستگی شرکت بیمه‌گر توسط بیمه مرکزی پرداخت می‌شود.

معافیت مالیاتی بیمه عمر: در دسته‌بندی مزایا و معایب بیمه عمر باید گفت که معافیت از مالیات، شیرین‌ترین مزیت است. طبق ماده ۱۳۶ قانون مالیات مستقیم، بیمه عمر معاف از مالیات است. در صورت فوت بیمه‌گذار، مبلغ اندوخته به اضافه سود آن حتی بدون نیاز به انحصار وراثت نیز به ذی‌نفعان پرداخت می‌شود.

سن بیمه‌گذار: سن مهم‌ترین عامل در تعیین حق بیمه و صدور بیمه عمر است. با توجه به این‌که افراد در سنین مختلف ریسک‌های متفاوتی را تجربه می‌کنند، شرکت‌های بیمه‌گر حداقل و حداکثر سن بیمه‌گذار را به ترتیب از بدو تولد تا ۶۰ سالگی تعیین کرده‌اند.



نحوه اجرا مدیریت آب توازن؛ سازمان بین‌المللی دریانوردی

رامین جهان‌پور

«کتاب نحوه اجرای مدیریت آب توازن؛ سازمان بین‌المللی دریانوردی» توسط دکتر رویا عمیدی ترجمه شده است. این کتاب در ۲۷۶ صفحه از سوی انتشارات اسرار دانش در پاییز ۱۴۰۲ به چاپ رسیده است.

این کتاب در ۷ بخش تهیه و تنظیم شده که عبارت است از: بخش اول: حقوق و تعهدات. بخش دوم: تحقق تعهدات. بخش سوم: جنبه‌های قانونی. بخش چهارم: اجرای الزامات. بخش پنجم: اجرای بخش‌ت (استانداردهای مدیریت آب توازن). بخش ششم: جنبه‌های فنی روند اجرا. بخش هفتم: سازماندهی.

مترجم در بخش مقدمه آورده است:

بحث مدیریت آب توازن کشتی‌ها بعد از چهلیمین جلسه کمیته حفاظت محیط‌زیست دریایی به صورت جدی مطرح شد. مشاهده گونه‌های متعدد دریایی خارج از زیستگاه اصلی آنها باعث افزایش حساسیت دانشمندان و توجه بیشتر مجامع بین‌المللی در ابتدای دهه ۱۹۸۰ شد و آغاز یک اقدام جدید جهانی برای وضع قوانین و مقررات لازم به منظور کاهش و کنترل جابجایی گونه‌های دریایی در سال ۲۰۰۱ را به دنبال داشت.

در سال ۱۹۹۱ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی، کار تدوین و تصویب دستورالعمل‌های داوطلبانه‌ای با عنوان «دستورالعمل‌های جلوگیری از معرفی گونه‌های ناخواسته دریایی و عوامل بیماری‌زا از طریق تخلیه آب توازن و رسوبات کشتی‌ها» را به پایان رسانده بود و بلافاصله پس از صدور اعلامیه کنفرانس ریو در سال ۱۹۹۲ میلادی و متعاقباً در سال

۱۹۹۷ میلادی ضمن اصلاح دستورالعمل‌های یاد شده، اقدامات لازم برای تهیه و تصویب سند حقوقی لازم‌الاجرای بین‌المللی در قالب کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی با سرعت بیشتری دنبال شد. پس از برگزاری جلسات متعدد و بحث و کارشناسی طولانی، سند مذکور در ۱۳ فوریه سال ۲۰۰۴ پس از برگزاری کنفرانس دیپلماتیک به تصویب دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید.

دولت جمهوری اسلامی ایران، بیست و هشتمین کشوری است که در تاریخ ۱۳۸۹/۲/۲۸ سند الحاق به کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها مصوب ۲۰۰۴ را در مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۴ آوریل ۲۰۱۱ میلادی (۱۳۹۰/۱/۱۷) این سند نزد دبیرکل آیمو امضا و به آن ملحق شد.

سرانجام با الحاق کشور فنلاند، در میانه سال ۲۰۱۶ تناژ کشورهای متعاقد به کنوانسیون به رقم ۳۵/۱۴۴ درصد با ۵۲ کشور متعاقد رسید که بدین ترتیب کنوانسیون آب توازن در تاریخ ۸ سپتامبر ۲۰۱۷ (۱۸ شهریور ۱۳۹۶) با تصمیم سازمان بین‌المللی دریانوردی لازم‌الاجرا شد.

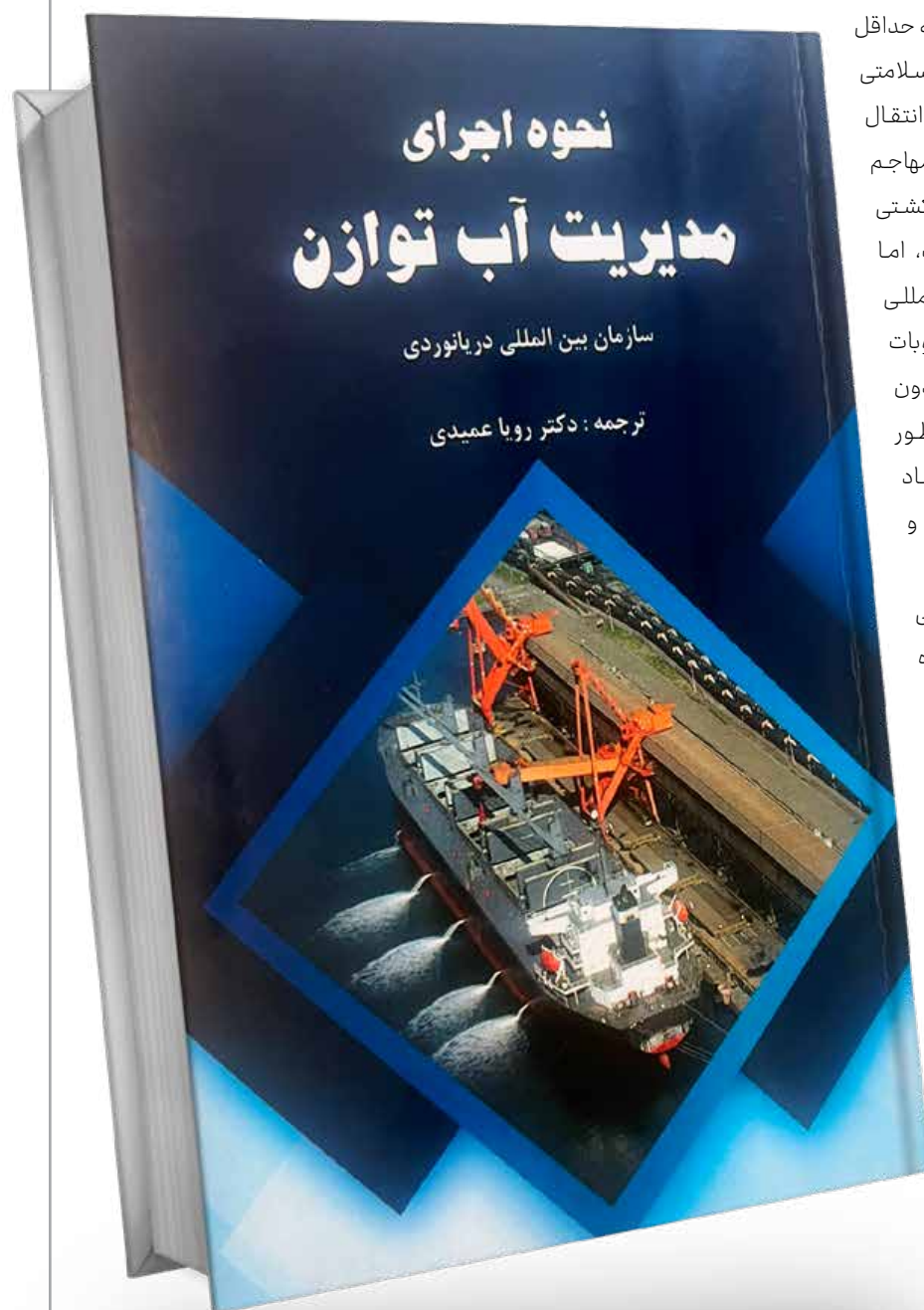
به‌طور خلاصه این کنوانسیون شامل مقدمه، ۲۲ ماده، یک ضمیمه و ۲ پیوست است. ضمیمه کنوانسیون یک سند پویاست که با لازم‌الاجرا شدن کنوانسیون، با گذشت زمان در حال توسعه است. این کنوانسیون از کشورهای عضو می‌خواهد تا کشتی‌های مشمول کنوانسیون و کشتی‌هایی که محق به برافراشتن پرچم آنها هستند را به تطبیق با مفاد و الزامات درج شده در آن موظف کند.

همچنین لازم است برای دستیابی به اهداف کنوانسیون، دولت‌های متعاقد با توجه به شرایط و توانایی‌های خود، سیاست، راهبرد یا برنامه‌های ملی برای مدیریت آب توازن در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت خود تهیه و اجرا کنند. اگرچه در

مورد لزوم پیشگیری از ایجاد خطرات، به حداقل رساندن و رفع آنها برای محیط زیست، سلامتی انسان و حفظ دارایی‌های ناشی از انتقال آبریزان و همچنین از بین بردن آبریزان مهاجم از طریق کنترل آب توازن و رسوبات کشتی اجماع گسترده‌ای شکل گرفته است. اما متن و مفاد کامل کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی آنقدر پیچیده است که بدون مطالعه گسترده، درک اثرات آن به طور مستقیم یا ارزیابی تأثیرات آن بر اقتصاد دریایی یا فعالیت‌های مرجع دریایی و صنایع دشوار است.

این راهنما توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برای ارائه مشاوره درباره روند تصویب و اجرای کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، منتشر شده است. به‌منظور اطلاع هرچه بیشتر کشورهای در حال توسعه، این راهنما با ادبیاتی ساده در ۷ بخش و ۲۱ فصل به الزامات فرایند تصویب و اجرای کنوانسیون بین‌المللی برای کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی پرداخته است و اطلاعات عملی مفیدی در اختیار دولت‌ها، به ویژه کشورهای در

حال توسعه، مراجع دریایی، مالکان کشتی، بازرسان کنترل و بازرسی، سازمان‌های حفظ محیط زیست و سایر ذی‌نفعان با هدف تشویق بیشتر آنها برای اجرای درست کنوانسیون قرار می‌دهد.





تیانجین

بندری در مسیر هوشمندسازی

فریما صالح

بندر تیانجین که در لیست لویدرز ۲۰۲۳ میلادی رتبه هشتم شلوغ‌ترین بنادر جهان را به خود اختصاص داد، در شمال کشور چین قرار دارد. این بندر که قبلاً به نام «Tanggu» شناخته می‌شد اکنون مرکزی حیاتی برای حمل‌ونقل کشور چین به حساب می‌آید و از سال ۱۸۶۰ به عنوان دروازه پکن فعالیت داشته است. بندر تیانجین اکنون راه‌های زیادی را برای ارتباط با بنادر جهان گشوده است و دائماً در حال توسعه است. ظرفیت پذیرش این بندر در پایان سال ۲۰۲۲ میلادی به ۲۱ میلیون و ۲۱ هزار و ۳۰۰ TEU رسید که نسبت به سال قبل از آن رشد ۳/۷ درصدی را تجربه کرد.

تیانجین بندری مدرن با ۲۱۳ اسکله در انواع مختلف محسوب می‌شود و ۱۳۳ اسکله بالای ۱۰ هزار تن دارد. این بندر با بیش از ۵۰۰ بندر در بیش از ۱۸۰ کشور و منطقه در جهان روابط تجاری دارد و تا به امروز، ۱۴۵ مسیر کانتینری در سراسر جهان باز کرده است. بندر تیانجین بخشی از جاده ابریشم دریایی محسوب می‌شود. این بندر ششمین بندر چینی در لیست لویدرز به حساب می‌آید و پنج بندر دیگر که در صدر آن‌ها بندر شانگهای جای دارد، در رتبه‌های یکم تا ششم قرار گرفته‌اند از این رو به نظر می‌رسد رقابتی نیز در این بنادر برای توسعه هرچه بیشتر در میان باشد.

توسعه بندر توسط گروه بندر تیانجین

بندر تیانجین توسط گروه بندر تیانجین TPC اداره می‌شود که هم اپراتور اصلی بندر و هم مالک زمین بندر به حساب می‌آید و برخی از وظایف نظارتی اداره بندر قدیمی را نیز حفظ کرده است. گروه بندر تیانجین خدمات تخلیه و بارگیری را در ۱۲ دسته عمده از جمله محمولات نفتی، زغال سنگ، خودرو و غلات و ... به مشتریان ارائه می‌دهد. ترمینال بندر تیانجین همچنین فضای وسیعی برای توسعه در آینده نیز در اختیار دارد. به نظر می‌رسد مسئولان بندری برای توسعه اقتصاد کشورشان توجه ویژه‌ای به حمل‌ونقل به‌ویژه به کشتیرانی دارند و به طور مرتب در حال تقویت و توسعه آن هستند. همچنین تلاش آن‌ها برای رسیدن به یک بندر هوشمند در سطح جهانی و تبدیل شدن به یک بندر سبز است. مسئولان این بندر قصد دارند بندرشان را به قطب اصلی لجستیک و حمل‌ونقل شمال چین تبدیل کنند. از اکتبر ۲۰۱۱، بندر تیانجین ۲۱ بندر خشک ایجاد کرده است.

دامنه گسترده‌ای از امکانات در بندر تیانجین

روند توسعه در این بندر نشان می‌دهد چینی‌ها به سرعت کارشان افزوده‌اند. همچنین این بندر در ۳۶۵ روز سال، ۲۴ ساعت شبانه‌روز و در سه شیفت (۰۸:۰۰-۰۰:۰۰، ۰۸:۰۰-۰۸:۰۰ و ۱۶:۰۰-۰۰:۰۰) فعال است. فعالیت اصلی تیانجین جابجایی و پردازش محموله‌هاست و

البته به جز جابجایی انواع محموله‌ها از جمله فله خشک و مایع، محموله‌های عمومی، کانتینرها و وسایل نقلیه، جابجایی مسافران نیز در ترمینال‌های این بندر به خوبی انجام می‌شود. به هر ترتیب این بندر، خدماتی با دامنه‌ای بسیار گسترده ارائه می‌دهد. از جمله باشگاه بین‌المللی دریانوردان تیانجین امکانات بسیار زیادی را برای خدمه کشتی‌ها فراهم کرده است. بندر تیانجین دارای تأسیسات مختلفی برای تعمیر کشتی و کشتی‌سازی است. این کارخانه‌ها تقریباً می‌توانند انواع کشتی‌ها (به جز کشتی‌های بسیار بزرگ) را تعمیر کنند و این دست قابلیت‌ها به سرعت در حال افزایش است. البته این منطقه بندری یکی از اولین مناطق مدرن کشتی‌سازی چین بوده است و کارخانه کشتی‌سازی که از قدیم در آن جا کار می‌کرده نیز امروزه با عنوان کارخانه کشتی‌سازی شهر تیانجین فعالیت می‌کند. این کارخانه کشتی‌سازی در سال ۱۸۸۰ تأسیس شده و قدیمی‌ترین اسکله مدرن در شمال چین محسوب می‌شود.

طرح ساخت بندر سبز بندر تیانجین

امروزه بنادر سبز پرآوازه هستند و با سیاست‌های مبتنی بر کاهش آلودگی‌های محیط زیستی و افزایش بهره‌وری انرژی، مسیر خود را سبز، زیبا و مناسب برای تجارت هموار کرده‌اند. بندر تیانجین نیز از غافله عقب‌نمانده و با رویکردهایی که در پیش گرفته و به آن‌ها پایبند است، استانداردهای بندر سبز را بهبود می‌بخشد و شرایطی را برای توازن بین تأثیرات محیط زیستی و مزایای اقتصادی فراهم می‌کند. این بندر با اقداماتی نظیر به‌کارگیری الزامات ایمنی، تقویت فناوری‌ها، بهینه‌سازی‌ها در به‌کارگیری انرژی، کنترل دقیق آلودگی و کاهش کربن و... در حال اجرای یک مدل توسعه سبز است. بندر مذکور در ژانویه ۲۰۲۴ میلادی جابجایی ۴۱ میلیون تن بار را ثبت

کرد که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲/۶ درصد افزایش داشته است. بندر تیانجین به‌عنوان دروازه دریایی منطقه پکن - تیانجین - هبی به‌طور مداوم پیشرفت‌های جدیدی در توسعه سوخت‌های کم‌کربن و ساخت ترمینال هوشمند داشته است. همچنین اولین سیستم کنترل (نظارت) هوشمند چین برای محیط‌زیست آب دریایی در بنادر را هم راه‌اندازی کرده است.

جاذبه‌های گردشگری

تیانجین جاذبه‌های فراوانی نیز برای گردشگران دارد از جاذبه‌های مدرن تا معبد‌ها و خیابان‌های رنگارنگ کنار ساحل.

برج مخابراتی

برج مخابراتی زیبای تیانجین با ارتفاع حدود ۴۱۵ متر برجی مدرن است که هشتمین برج بلند مستقل در جهان محسوب می‌شود. این برج در سال ۱۹۹۱ میلادی با هزینه ۴۵ میلیون دلار ساخته شد و گردشگران زیادی هر ساله از آن دیدن می‌کنند.

خیابانی به سبک ایتالیایی

آن‌طور که در تاریخچه این شهر آمده است، ایتالیایی‌ها در سال ۱۹۰۱ میلادی حدود ۴۶ هکتار از مرکز تیانجین را به عنوان یک مرکز تجاری در اختیار گرفته بودند که اکنون این منطقه به عنوان خیابان ایتالیایی شناخته می‌شود. شما می‌توانید پیترزا و پاستای محبوب این کشور را بعد از یک پیاده‌روی دلخواه در رستوران‌های این خیابان شگفت‌انگیز نوش‌جان کنید. البته که شب‌ها این خیابان تماشایی‌تر است؛ چراغ‌های رنگی در این خیابان چنان می‌درخشند که انگار سفری در زمان در پیش است و شما را به منطقه‌ی کوچکی در دل ایتالیا می‌برند.





برنامه آموزشی یک‌ساله برای متخصصان

است. این استراتژی توسط کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی در جولای ۲۰۲۳ پذیرفته شد که نشان‌دهنده تعهد مشترک این بخش به اقدامات جهانی آب‌وهوا است و همچنین مسیری را به سمت کشتیرانی صفر خالص تا سال ۲۰۵۰ یا حدود آن ایجاد می‌کند.

برنامه «GHG-SMART» یک برنامه آموزشی سالانه مشترک بین سازمان بین‌المللی دریانوردی و وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی (MOF) در اجرای استراتژی GHG ۲۰۲۳ سازمان بین‌المللی دریانوردی است. این برنامه به‌طور خاص برای کشورهای LDC و SIDS طراحی شده است. برنامه «GHG-SMART» شامل مجموعه‌ای از دوره‌های آموزشی آنلاین و بازدیدهای میدانی در طول سال است.

سازمان بین‌المللی دریانوردی، در جست‌وجوی متخصصان دریایی برای پیوستن به یک برنامه آموزشی یک‌ساله است. در این برنامه قرار است آن‌ها برای طراحی استراتژی‌های ملی مؤثر برای کربن‌زدایی دریانوردی آماده شوند.

به این منظور سازمان بین‌المللی دریانوردی، از دولت‌های کشورهای کمتر توسعه‌یافته (LDCs) و کشورهای در حال توسعه جزیره‌ای کوچک (SIDS) دعوت می‌کند تا شرکت‌کنندگانی را برای شرکت در برنامه آموزشی حمل‌ونقل دریایی پایدار «GHG-SMART» معرفی کنند.

هدف این برنامه که توسط کره جنوبی تامین مالی می‌شود، حمایت از اجرای استراتژی ۲۰۲۳ سازمان بین‌المللی دریانوردی برای کاهش گازهای گلخانه‌ای منتشرشده از بخش کشتیرانی

برای سال ۲۰۲۴ این برنامه آموزشی موارد زیر را پوشش خواهد داد:

در دانشگاه از جمله هزینه‌های دانشگاه، سکونت در اقامتگاه WMU، کمک‌هزینه زندگی ماهانه و بلیت هواپیما خروج برای کشتور خود پس از فارغ‌التحصیلی را پوشش می‌دهد.

همچنین برنامه GHG-SMART شامل تمام افرادی می‌شود که از کشورهای کمتر توسعه‌یافته و کشورهای در حال توسعه جزیره‌ای کوچک-که به‌ویژه تحت تأثیر تغییرات آب‌وهوایی بوده و از نظر اقتصادی به حمل‌ونقل دریایی خود متکی هستند- کاندید شده‌اند.

نکته دیگر این است که شرکت‌کنندگان منتخب باید به زبان انگلیسی مسلط باشند. آنها باید درک خوبی از مسائل دریایی (از جمله گازهای گلخانه‌ای) داشته باشند، در یک زمینه مرتبط در داخل دولت خود کار کنند و ترجیحاً قصد داشته باشند تا در برنامه‌های کربن‌زدایی و انرژی دریایی کشور شرکت کنند.

هر کشور می‌تواند حداکثر دو شرکت‌کننده را نامزد کند. اگر دو نامزد معرفی شوند، یکی از آن دو باید زن باشد تا از برابری جنسیتی نیز به این شکل حمایت شود. کشورهای عضو باید افراد منتخب خود را از طریق ارسال ایمیل به برنامه و رونوشتی به دستیار اداری اصلی معرفی کنند؛ آخرین مهلت در نظر گرفته شده برای این مورد نیز شانزدهم فوریه ۲۰۲۴ است.

چگونه یک برنامه اقدام ملی NAP برای کربن‌زدایی دریایی برای یک SIDS یا LDC ایجاد کنیم؟

نحوه تامین مالی برای پروژه‌های کربن‌زدایی دریایی برای SIDS و LDCs.

نحوه تهیه نقشه راه ملی برای تحول سوخت دریایی، فناوری کشتی و توسعه بندر در راستای اهداف استراتژی IMO GHG.

نحوه شناسایی نیازهای آموزشی خاص مربوط به گزینه‌ها، سیاست‌ها، استراتژی‌ها و راه‌حل‌های کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای مرتبط با حمل‌ونقل بندری و داخلی.

طراحی برنامه آموزشی تمرکز ویژه‌ای بر مشارکت طولانی‌مدت کارآموزان بر اساس اصول توسعه حرفه‌ای مستمر (CPD) دارد.

به دو شرکت‌کننده (یک زن و یک مرد) با عملکرد برتر برنامه GHG-SMART، بورسیه‌های تحصیلی با فاند (بودجه) کامل برای تحصیل در مقطع کارشناسی ارشد در رشته مدیریت انرژی دریایی در دانشگاه جهانی دریایی در مالمو، سوئد ارائه می‌شود.

در نظر داشته باشید این بورسیه‌ها تمام هزینه‌های تحصیل



حمل‌ونقل ایمن گلوله‌های پلاستیکی در کشتی‌ها در دستور کار قرار دارد

بعدي 81 MEPC در مارس ۲۰۲۴ میلادی ارائه خواهد کرد. همچنین پیش‌نویس دستورالعمل‌های پاک‌سازی این گلوله‌ها در ماه اکتبر برای بررسی به MEPC 82 ارسال خواهد شد. از طرفی کمیته فرعی از کشورهای عضو دعوت کرده تا دستورالعمل‌هایی را که در انتظار تصویب رسمی هستند، زودتر اجرایی کنند.

این کمیته فرعی همچنین مذاکرات گسترده‌ای را در مورد اصلاحات احتمالی در اسناد اجباری این سازمان - مربوط به گلوله‌های پلاستیکی - انجام داده که این مذاکرات در جلسات آینده ادامه خواهد یافت.

گلوله‌های پلاستیکی ذرات پلاستیکی کوچکی هستند که به‌طور گسترده به‌عنوان ماده اولیه در تولید محصولات پلاستیکی استفاده می‌شوند. نشت آن‌ها در اقیانوس می‌تواند به حیات دریایی آسیب برساند و بر فعالیت‌های ماهیگیری، آبی‌پرویی و گردشگری تأثیر بگذارد. جدیدترین حادثه در این زمینه در سواحل گالیسیا در اسپانیا رخ داد، زمانی که میلیون‌ها گلوله پلاستیکی پس از رها شدن تصادفی از یک کشتی به طرف ساحل سرازیر شدند. خلاصه کاملی از نتایج به‌دست‌آمده از جلسه PPR11 به‌زودی در دسترس قرار خواهد گرفت.

سازمان بین‌المللی دریانوردی در تلاش است تا از حمل‌ونقل ایمن گلوله‌های پلاستیکی حمل‌شده در کشتی‌ها اطمینان حاصل کند. این توده‌های پلاستیکی در صورت رها شدن در دریا می‌توانند به محیط زیست دریایی آسیب برسانند.

در جلسه‌ای که ۱۹ تا ۲۳ فوریه ۲۰۲۴ در دفتر مرکزی این سازمان در لندن برگزار شد، کمیته فرعی پیشگیری از آلودگی و مقابله سازمان بین‌المللی دریانوردی (PPR11) با پیش‌نویس توصیه‌هایی برای حمل گلوله‌های پلاستیکی از طریق دریا همراه با دستورالعمل‌هایی به‌منظور پاک‌سازی این گلوله‌ها موافقت کرد.

این پیش‌نویس برای حمل گلوله‌های پلاستیکی از طریق دریا شامل این اقدامات است؛

گلوله‌های پلاستیکی باید در بسته‌بندی باکیفیت بسته‌بندی شوند و باید به اندازه کافی محکم باشند تا در برابر ضربه‌ها که معمولاً در طول فرایند حمل‌ونقل با آن مواجه می‌شوند، مقاومت کنند.

فرایند بسته‌بندی این موارد باید به‌گونه‌ای انجام و بسته شود تا از هرگونه از دست دادن محتویات جلوگیری شود. اطلاعات حمل‌ونقل باید به شکلی باشد که بتوانند به‌وضوح کانتینرهای حاوی گلوله‌های پلاستیکی را شناسایی کنند. علاوه بر این، فرستنده باید اطلاعات محموله را با درخواست برای انبار ویژه چنین محمولاتی تکمیل کند. همچنین کانتینرهای حاوی گلوله‌های پلاستیکی باید به‌درستی ذخیره و ایمن شوند تا خطرات محیط زیست دریایی را به حداقل برسانند و این ذخیره‌سازی به گونه‌ای باشد که به ایمنی کشتی و افراد حاضر در آن لطمه‌ای وارد نشود.

به‌طور خاص، چنین محموله‌هایی می‌توانند در قسمت‌هایی از زیر عرشه که به‌طور منطقی امکان‌پذیر باشد، یا در داخل کشتی در مناطق سرپوشیده قرار بگیرند. این موارد با توجه به شرایط به‌روز خواهند شد.

کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی این توصیه‌ها را در جلسه



برنامه‌ای برای کاهش نویز زیر آب

عضو و سازمان‌های بین‌المللی دعوت می‌شود تا درس‌های آموخته‌شده و بهترین شیوه‌هایی را که در اجرای دستورالعمل‌های بازنگری شده پدیدآمده، به اشتراک بگذارند.

افزایش آگاهی عمومی و آموزش دریانوردان. توسعه اهداف و سیاست‌ها برای کاهش نویز زیر آب. توسعه ابزارهایی برای جمع‌آوری داده‌ها و اشتراک‌گذاری اطلاعات.

تشویق به تحقیقات بیشتر در مورد نویز در زیر آب و اثرات آن بر محیط زیست دریایی.

این برنامه عملیاتی با سایر ابتکاراتی که سازمان بین‌المللی دریانوردی در این زمینه انجام می‌دهد، همسو است. امسال، سازمان بین‌المللی دریانوردی و UNDP قصد دارند پروژه مشارکت GloNoise را برای کمک به کشورهای درحال توسعه در چنین مواردی راه‌اندازی کنند.

کمیته فرعی طراحی و ساخت کشتی SDC با یک برنامه عملیاتی به منظور جلوگیری و کاهش نویز زیر آب URN. که به خاطر حرکت کشتی‌ها تولید می‌شود. موافقت کرده است. هدف به حداقل رساندن اثرات نامطلوب نویز زیر آب بر روی محیط دریایی، به‌ویژه بر حیات وحش دریایی و جوامع بومی است.

این کمیته فرعی از ۲۲ تا ۲۶ ژانویه ۲۰۲۴ میلادی در لندن جلسه‌ای تشکیل داد و در آنجا کاررویی URN را نهایی کرد. این برنامه عملیاتی برای تصویب توسط کمیته حفاظت از محیط زیست دریایی در هشتاد و یکمین جلسه آتی که از ۱۸ تا ۲۲ مارس ۲۰۲۴ میلادی برگزار می‌شود، ارائه خواهد شد.

این برنامه عملیاتی، وظایفی را مشخص می‌کند که باید توسط کشورهای عضو - از طریق ارگان‌های مربوطه سازمان بین‌المللی دریانوردی - انجام شود و شامل موارد زیر است: ایجاد یک مرحله تجربه‌سازی «(EBP)» که طی آن از کشورهای





آموزش در مورد ارزیابی‌های امنیتی تاسیسات بندری

انجام می‌دهد. حال این شکاف‌های موجود در چه قسمت‌هایی می‌تواند باشد؟ در بخش‌های امنیت فیزیکی، یکپارچگی ساختاری، سیستم‌های حفاظت از پرسنل، سیاست‌های رویه‌ای، سیستم‌های مخابراتی، زیرساخت‌های مربوطه، تاسیسات و سایر حوزه‌هایی که می‌توانند برای افراد، اموال یا عملیات در تاسیسات بندری خطر ایجاد کنند، شکاف‌هایی می‌تواند موجود باشد.

۳۰ شرکت‌کننده از دفتر نخست‌وزیری، نیروی پلیس موریس / گارد ساحلی ملی، اداره بنادر موریس و بخش کشتیرانی و اپراتورهای خصوصی در این کارگاه شرکت کرده بودند. نکته‌ای که باید در نظر داشت این است که از طریق این پروژه، سازمان بین‌المللی دریانوردی قصد دارد به ۹ کشور شرکت‌کننده به منظور افزایش امنیت و ایمنی دریایی در منطقه - در راستای استراتژی یکپارچه دریایی آفریقا ۲۰۵۰ - کمک کند.

بسیار واضح است که امنیت دریایی از جمله مقوله‌های مهم دریانوردی محسوب می‌شود. به این منظور آخرین کارگاه از مجموعه کارگاه‌های امنیت دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی در بندر لوئیس، موریس از پنجم تا هشتم فوریه ۲۰۲۴ میلادی برگزار شد. این کارگاه زیرمجموعه پروژه‌ای به حساب می‌آید که توسط اتحادیه اروپا در مورد امنیت بندر و ایمنی ناوبری در شرق و جنوب آفریقا و اقیانوس هند اجرا می‌شود.

معمولا در این قبیل کارگاه‌ها بر مواردی تاکید می‌شود که افراد شرکت‌کننده بتوانند به‌طور مفید از آن بهره ببرند. این کارگاه نیز بر ارزیابی‌های امنیتی تسهیلات بندری (PFSA) متمرکز بود. آن‌طور که از روند آن مشخص است، این کارگاه به نمایندگان مرجع تعیین‌شده در نحوه تقسیم بندر به تاسیسات بندری مستقل و انجام ارزیابی امنیت بندر کمک می‌کند و این کار را از طریق شناسایی شکاف‌ها (اختلاف‌ها)



فراهم کردن مقدمات بازنگری استانداردهای آموزش دریانوردان



برای شناسایی شکاف‌ها (فاز ۱) و سپس مرحله بازنگری برای توسعه اصلاحیه‌ها برای رفع این شکاف‌ها (فاز ۲). ایجاد یک کارگروه بین‌جلسه‌ای قبل از جلسه بعدی کمیته فرعی HTW 11 برای پیشبرد کار.

تعیین یک نقشه راه که یک جدول زمانی برای انجام اقدامات از جمله نهایی کردن لیست شکاف‌ها و همچنین هرگونه اصلاحیه و قطعنامه را مشخص می‌کند.

همه موارد فوق برای تصویب به جلسه آتی - یکصد و هشتمین کمیته ایمنی دریایی - MSC 108 ارائه خواهند شد.

از دیگر موضوعات کلیدی مورد بحث می‌توان به تلاش برای مقابله با قلدری، آزار و اذیت در کشتی‌ها اشاره کرد. انتظار می‌رود MSC 108 پیش‌نویس اصلاحیه‌های قانون STCW را برای جلوگیری و مقابله با قلدری، آزار و اذیت از جمله آزارهای جنسی در بخش دریایی تصویب کند.

همچنین این کمیته فرعی مازول جدیدی را در مورد سیستم اطلاعات یکپارچه جهانی حمل‌ونقل GISIS با تمرکز بر STCW راه‌اندازی کرده است. این پلتفرم همچنین ارتباطات و اشتراک‌گذاری اطلاعات را تسهیل خواهد کرد.

کمیته فرعی مواردی را درباره توسعه مقررات آموزشی برای دریانوردان کشتی‌هایی که از سوخت‌های جایگزین استفاده می‌کنند نیز مطرح کرد.

کمیته فرعی عنصر انسانی، آموزش و نگهداری HTW سازمان بین‌المللی دریانوردی، بر روی تعیین نقشه راهی به منظور بررسی جامع کنوانسیون بین‌المللی STCW برای دریانوردان به همراه قانون STCW به توافق رسیده است. کنوانسیون بین‌المللی STCW کنوانسیون مربوط به استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهداری است.

کنوانسیون STCW الزامات اساسی در مورد آموزش، گواهینامه و نگهداری برای دریانوردان در سطح بین‌المللی را تعیین می‌کند. بنابراین چنین بررسی کاملی با هدف تطبیق استانداردهای جهانی موجود برای منعکس کردن گرایش‌ها، پیشرفت‌ها و چالش‌های جدید در بخش دریایی انجام می‌شود.

کمیته فرعی در دهمین جلسه خود که از پنجم تا نهم فوریه ۲۰۲۴ میلادی در دفتر مرکزی سازمان بین‌المللی دریانوردی در لندن برگزار شد، فهرستی از حوزه‌های خاص را برای بازبینی تعیین کرد.

از جمله مواردی که کمیته فرعی در مورد آن‌ها موافقت کرده می‌توان به نمونه زیر اشاره کرد؛

۲۲ حوزه خاص از کنوانسیون و قانون مورد بازنگری، از جمله فناوری‌های نوظهور در کشتی‌ها، گواهی الکترونیکی، سلامت روان و ...

یک روش دو مرحله‌ای، متشکل از بررسی کنوانسیون و قانون



اداره کل بنادر و دریانوردی
هرمزگان



با اقتباس از کتاب
انجام فعالیت‌های اقتصادی
در مناطق آزاد و ویژه بندری



مجوز بهره برداری

مجوز صادره از سوی منطقه که به موجب آن اشخاص حقیقی یا حقوقی می‌توانند اقلام وارده به منطقه (وسایل نقلیه، تجهیزات، ماشین آلات و ...) را مورد بهره برداری قرار دهند.



مجوز فعالیت

مجوز صادره از سوی منطقه برای انجام فعالیت‌های اقتصادی، عمرانی، ساختمانی، فرهنگی، آموزشی و خدماتی.



فینفغ

شخصی که دارنده قبض انبار بوده یا قبض انبار به نام وی صادر یا ظهر نویسی شده است. در مورد حمل یکسره شخصی است که موافقتنامه حمل یکسره به نام وی صادر شده است.



قلمرو منطقه:

محدوده ای که خارج از قلمرو گمرکی بوده، ولی بخشی از سرزمین اصلی است که بنا به پیشنهاد دولت و تصویب مجلس شورای اسلامی تعیین و طبق نقشه ابلاغ خواهد شد.



تحویل گیرنده کالا:

شخصی که به موجب قرارداد، مسئولیت تحویل و نگهداری کالا را می‌پذیرد و یا عملیات بندری را انجام می‌دهد.



(اپراتور ترمینال، شرکت خن کار، شرکت‌های تخلیه و بارگیری، بارشماری و ...)

تحویل دهنده کالا:

شخصی که طبق اسناد حمل و با ارائه مانیفست، کالایی را به منطقه تحویل می‌دهد.



(نماینده شرکت‌ها و مؤسسات حمل، متصدی وسیله حمل، صاحب کالا و ...)

مانیفست:

فهرست کالای وارده از راه دریا یا خشکی که حاوی اطلاعات و مشخصات کلی کالا می‌باشد را مانیفست گویند. این اطلاعات و مشخصات عبارتند از: تعداد، نوع بسته بندی، علامت، وزن و ...



اماکن و انبارهای منطقه

اسکله‌ها، باراندازها، انبارهای منطقه، انبارهای خصوصی، محوطه‌های کانتینری، مخازن و... که توسط منطقه یا سرمایه‌گذار ایجاد و از آن برای نگهداری کالای عموم استفاده می‌شود. (شامل: انبارهای مسقف، هانگار، محوطه‌ها، مخازن و ...)



محوطه و انبار خصوصی

محلی است در محدوده منطقه که به صورت عمومی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد و از آن فقط برای نگهداری کالای مربوط به خود بهره‌بردار استفاده می‌شود. (شامل: انبارهای مسقف، هانگار، محوطه‌ها، مخازن و ...)



قلمرو گمرکی

آن قسمت از قلمرو کشور است که در آن قانون امور گمرکی اعمال می‌شود.



بازرسی کالا

بیجک:

پس از بارگیری کالا بر روی وسیله حمل صاحب کالا یا نماینده قانونی وی برای هر وسیله حمل یک بیجک صادر می شود. پس از انجام عملیات بارشماری، بیجک مجوزی برای خروج وسیله حمل از انبار و منطقه می باشد. به عبارتی صدور بیجک بمنزله اجازه خروج تمام یا بخشی از کالا از انبار یا اماکن منطقه و همچنین خروج وسیله حمل حامل کالا از منطقه می باشد.



کالا:

هر گاه از کالا در مباحث بندری سخن به میان آید، منظور کانتینر اعم از پر یا خالی و یا هر نگله ای که به صورت غیر کانتینری باشد.



خنکاری:

عملیات تخلیه و بارگیری کالا از انبار کشتی یا جابجایی کالا در انبار کشتی را خنکاری گویند.



بارشمار و عملیات بارشماری:

بارشمار شخصی است که عملیات بارشماری به وی محول می گردد. ثبت تعداد و مشخصات ظاهری بسته های تخلیه و یا بارگیری شده را عملیات بارشماری گویند.



قبض - انبار:

به سندی که به استناد مانیفست و بر اساس تالی صادر شده و به عنوان رسید کالای تخلیه شده در منطقه به آورنده کالا تحویل می گردد، قبض انبار گویند. قبض انبار حاوی تعداد و مشخصات، وضعیت ظاهری و محل نگهداری کالا می باشد.



تالی:

برگه بارشماری بوده که تعداد و مشخصات ظاهری بسته ها، هنگام تخلیه یا بارگیری توسط بارشمار روی آن نوشته می شود.



کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی FAL:

(Convention on Facilitation of International maritime Traffic) در ارتباط با حمل و نقل دریایی، فرم بین المللی مانیفست بر اساس فرمت پیشنهادی در کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی FAL و بصورت یک شکل توسط سازمان جهانی دریانوردی تعریف شده است. کنوانسیون FAL به منظور تسهیل حمل و نقل دریایی و به حداقل رساندن مراحل اداری، الزامات اسنادی و فرآیندهای مرتبط ورود، توقف و عزیمت کشتی ها در سفرهای دریایی تصویب و لازم الاجرا شده است. فرمهای کنوانسیون FAL عبارتند از:

۱- اظهارنامه کلی

۲- اظهارنامه کالا

۳- اظهارنامه مواد مصرفی در کشتی

۴- اظهارنامه وسایل خدمه

۵- فهرست خدمه

۶- فهرست مسافران

۷- اظهارنامه کالای خطرناک و دو سند

ضروری مطابق کنوانسیون جهانی پست و مقررات بین المللی بهداشت



اضافه و کسر تخلیه کالا:

هرگاه کالای تخلیه شده در انبارهای منطقه مازاد بر مندرجات مانیفست باشد به آن میزان کالا، اضافه تخلیه گویند و هرگاه کالای تخلیه شده در انبارهای منطقه کمتر از مندرجات مانیفست باشد، به آن میزان کالا، کسر تخلیه گویند. در منطقه برای تمام موارد فوق صورت مجلس صادر می گردد.



نگله:

واحد شمارش برای مجموعه ای از کالاهای غیر کانتینری اعم از صندوق، کارتن، پالت، بندل، رول و ... می باشد، که به صورت جمع بکار برده می شود. مثلاً برای شمارش ۱۰۰ کارتن، ۱۰ صندوق و ۵۰ پالت به صورت جمع می گویند، ۱۶۰ نگله کالای غیر کانتینری.



با اقتباس از کتاب
انجام فعالیت های اقتصادی
در مناطق آزاد و ویژه بندری



اداره کل بندر و دریانوردی
هرمزگان

انواع کانتینرها و ظرفیت آنها



ظرفیت مکعب $67/54 \text{ m}^3$
وزن کانتینر 3781 kg
بارگیری شده 26199 kg



ظرفیت مکعب $33/10 \text{ m}^3$
وزن کانتینر 2199 kg
بارگیری شده 17800 kg



ظرفیت مکعب $15/19 \text{ m}^3$
وزن کانتینر 1302 kg
بارگیری شده 11299 kg

Reefer Container



کانتینرهای یخچال دار

این نوع کانتینرها مخصوص حمل و نقل کالاهای فاسد شدنی که نیاز به کنترل دما در حین حمل و نقل دارند طراحی شده‌اند. دارای تجهیزات خنک کننده هستند که می‌توانند دما را برای مدت زمان طولانی در یک سطح از پیش تعیین شده نگه دارند.

Double Door Container



کانتینرهای دوسر درب

این کانتینرها از هر دو سر دستگاه به بیرون باز می‌شوند، که در مواقعی که نیاز به بارگیری یا تخلیه سریع مواد از هر دو طرف باشد، به کار می‌آیند. همچنین می‌توان در آنها را باز کرده و وسایل نقلیه را به راحتی در داخل آن پارک کرد.

Open-top Container



کانتینرهای روباز

برای حمل اقلامی که نیاز به دسترسی کامل دارند مانند مصالح ساختمانی، میلمان و سایر کالاهای بزرگ ایده آل هستند. همچنین این نوع کانتینرها محدودیت‌های ارتفاعی برای بارگیری و تخلیه را از بین می‌برند و عملیات حمل و نقل را آسان‌تر می‌کنند.

Side Door Container



کانتینرهای درب جانبی

این کانتینرها دارای یک در کشویی هستند که در امتداد سمت طول آن قرار می‌گیرد. در این مدل عملیات بارگیری و تخلیه از یک طرف صورت می‌گیرد و مناسب حمل و نقل مواد حجیم است. همچنین برای محموله‌هایی که بیش از یک اپراتور نیاز دارند، ایده‌آل هستند.

Tank Container



کانتینرهای حمل مخازن

برای حمل مایعات و سایر مواد خطرناک طراحی شده‌اند. دارای پوشش داخلی ویژه‌ای هستند که در برابر خوردگی مقاوم است. از آن برای حمل مواد شیمیایی، سوخت و سایر مواد خطرناک استفاده می‌شود. مجهز به دریچه‌های کاهش فشار برای محافظت در برابر تغییرات ناگهانی دما و فشار هستند.

Pallet Wide Container



کانتینرهای پهن پالت

کانتینرهای بار خشک محبوب‌ترین گزینه در بین باربری‌ها هستند. آنها از فولاد ساخته شده‌اند و دارای چهار پایه گوشه‌ای هستند که دیوارها و سقف آنها را پشتیبانی می‌کند. دیوارهای محکم کانتینرهای پهن پالت این اطمینان را حاصل می‌کنند که وسایل شما در طول حمل و نقل ایمن و باقی می‌مانند.

Side Door Container



کانتینرهای حمل خودرو

برای حمل تخصصی وسایل نقلیه در اندازه‌های مختلف طراحی شده‌اند. با دارا بودن ویژگی‌ها و لوازم جانبی اضافی مانند رمپ، بند و قفسه‌ها که باعث سفرهای سازی فضای حمل و نقل شده‌اند. این نوع کانتینرها بالاترین ضریب اطمینان جهت حمل و نقل ایمن خودروها را حاصل کرده‌اند.

Flat Rack Container



کانتینرهای قفسه‌ای تخت

مانند کانتینرهای روباز با کناره‌های مهار شونده هستند که باعث می‌شوند بارگیری اقلامی مانند ماشین‌آلات سنگین یا وسایل بزرگ مانند قایق با انعطاف‌پذیری بیشتری انجام پذیرد. کانتینرهای قفسه‌ای تخت سقف ندارند و در صورت لزوم عملیات بارگیری و تخلیه کالا یا اقلام بلندتر را آسان‌تر می‌کنند.

Insulated Container



کانتینرهای عایق

مانند کانتینرهای یخچال دار هستند با این تفاوت که عایق‌بندی آن فقط دمای سرد داخل کانتینر و مواد را حفظ می‌کند و دارای تجهیزات خنک‌کننده نیستند. اگر هنگام حمل و نقل، کالاهای بارگیری شده باید بچرخه یا در دمای اتاق باقی بمانند، این کانتینرها یکی از بهترین گزینه‌های انتخابی هستند.



تهیه شده توسط روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

pedrography@gmail.com

واگن‌های باری و ظرفیت آنها

واگن‌های باری انواع مختلفی دارند که بر اساس ساختارشان قابل تخلیه و بارگیری هستند. شناخت واگن‌های باری کمک می‌کند تا صاحبان کالا با توجه به ماهیت کالای خود، بهترین نوع واگن را برای حمل و نقل انتخاب کنند.



واگن فله بر روباز

ظرفیت 71 تن

واگن باری فله بر روباز امکان تخلیه بار از پایین را دارد و برای حمل کالاهایی مانند غلات مناسب است.

- حمل غلات
- کودهای شیمیایی
- مواد معدنی و ذغال سنگ



واگن مخزن دار (تانکری)

ظرفیت $138 \text{ متر مکعب یا } 68 \text{ تن}$

این واگن، تانکری استوانه‌ای شکل دارد که در اندازه‌های ۲ و ۴ محوره تولید می‌شود. جنس بدنه این تانکرها از فولاد است و دارای شیر تخلیه هستند که پس از بارگیری پلمپ شده و از طریق لوله‌های جمع‌آوری گاز تخلیه می‌گردد.

- حمل انواع مایعات



واگن فله بر مسقف

ظرفیت 71 تن

واگن باری فله بر مسقف، امکان تخلیه بار از پایین را دارد و پس از بارگیری درب آن کاملاً بسته و پلمپ می‌شود تا بارهای درون آن از هرگونه آسیبی در امان باشند.

- حمل کندم
- بارهای کیسه‌ای مثل کود شیمیایی
- کالاهای حساس در مقابل نور خورشید



واگن حمل دام زنده

ظرفیت متغیر با توجه به نوع دام

به صورت معمول ویژه حمل دام زنده هستند. این واگن‌ها درون خود نرده‌هایی به صورت صاف و در خطی مستقیم دارند تا دام‌ها کمترین تکان را در حین حمل داشته باشند.

- حمل انواع حیوانات



واگن با دیواره‌های انتهایی

ظرفیت بسته به حجم بار

به شکلی طراحی شده‌اند که دو دیواره در ابتدا و انتهای واگن قرار گرفته تا از بی‌نظم شدن بین بار جلوگیری شود.

- حمل چوب و الوار



واگن باری لبه بلند و کوتاه

ظرفیت حداکثر 56 تن

لبه بلند: معمولاً برای حمل مواد معدنی و محمولات فله مورد استفاده قرار می‌گیرند. ویژگی آنها دارا بودن لبه بلند در طرفین واگن است که به وسیله لولا به کف متصلند و کار تخلیه کالا را آسان می‌کنند.

لبه کوتاه: مخصوص حمل کالاهای فاسد نشدنی، مصالح ساختمانی، ماشین آلات و تولید کارخانه‌های مختلف است.



واگن حمل خودرو

ظرفیت بسته به طول خودروها

دارای دو صفحه مسطح طبقاتی است که عمدتاً برای حمل خودروهای سواری مورد استفاده قرار می‌گیرند.

- حمل انواع خودروهای سواری



واگن باری مسطح

ظرفیت بسته به ظرفیت کانتینر

این واگن‌ها که به آن پلتفرم هم می‌گویند، دارای یک صفحه مسطح هستند که برای حمل چند وجهی و کانتینر به کار می‌رود و کالاهایی با ارتفاع زیاد یا قطعات بزرگ روی سطح آن بارگیری می‌شوند.

- حمل کانتینر
- نگلات ویژه، قطعات بزرگ و وسایل نقلیه
- تیر آهن و انواع ورق‌های فلزی



واگن باری یخچال دار

ظرفیت حداکثر 40 تن

این واگن‌ها در اندازه‌های ۲ و ۴ محوره، دارای سردخانه هستند. عایق‌بندی این واگن‌ها از پشم شیشه، ورق‌های آکوستیک و ورق‌های ضدزنگ فولادی است. کمپرسور خنک‌کننده آن وظیفه خنک‌سازی را بر عهده دارد.

- حمل گوشت و لبنیات
- سبزی‌ها و میوه‌ها



تهیه شده توسط روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

pedrography@gmail.com

شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)



شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس (سهامی خاص)
Persian Gulf PILOT Maritime Services Co.

ارائه عملیات و خدمات تخصصی شامل:

خدمات راهنمایی/ خدمات یدک کشی/ خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ های دریایی
خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها/ خدمات Towing/ خدمات طناب گیری/ خدمات لنگر گاهی
عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship / خدمات جابجایی دکل های حفاری Rig Move
عملیات جست و جو و نجات/ خدمات مقابله با آلودگی/ خدمات Salvage

تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به چهارراه پارکوی - کوچه فخرالدینی (افق) - پلاک ۶ - طبقه ۲ و ۳
کدپستی: ۱۹۶۶۱۳۷۵۳

۲۶۲۹۰۸۱۹
۲۶۲۹۰۸۲۴
۲۶۲۹۱۳۳۶
۲۶۲۹۱۳۰۴

WWW.PGPILOT.CO.IR

شرکت کشتیرانی محور طلایی



- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور

تهران/ سعادت آباد/ خیابان علامه طباطبایی جنوبی
خیابان ۳۸ شرقی/ پلاک ۱۶ طبقه اول و دوم

۸۸۵۸۳۲۹۱ - ۲۰۸۸۵۸۳۲۹۵
فکس: ۸۸۶۹۳۰۲۹

www.goldenlineshipping.com

شرکت دریای آبی خلیج فارس (خدمات بندری، تخلیه و بارگیری کالا)



- عملیات محوطه بندری: (صادرات مواد معدنی، سنگ آهن، کلینگر)
- عملیات تخلیه از کامیون به محوطه، دیو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
- تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
- رضایت مندی کامل کشتیرانی ها و صاحبان کالا
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۲ میلیون تن (بالغ بر ۱۰۰ کشتی در سال)

بندر امام خمینی - سایت اداری اسکله ۳۲ (۷۳۲)

۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱ ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ ۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴۴

Blue_sea_pg@yahoo.com

Shahrokh_Bik@yahoo.co

www.blueSPG.com



شرکت پتکوس آلمان



شرکت ویگان بلژیک



شرکت ویهوا چین

شرکت مهر صنعت فیدار



- نماینده شرکت پتکوس آلمان در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از یک میلیون تن سیلوهای ذخیره سازی غلات و ترمینال های مکانیزه غلات در بندار.
- نماینده شرکت ویگان بلژیک در ایران موفق به تامین و راه اندازی بیش از ۲۰ مکنده استراتژیک غلات در بندار شمالی و جنوبی.
- نماینده شرکت رسمی و انحصاری شرکت WEIHUA و یهوا چین در ایران، با بیش از سه دهه سابقه درخشان در زمینه تامین انواع جرثقیل های بندری در دنیا، به عنوان تامین کننده قوی و موفق در زمینه های تخصصی جهت طراحی، ساخت و سفارشی سازی جرثقیل های RTG و STS.

واحد فروش ۰۲۱-۴۰۲۲۳۸۱۳ ۰۹۱۲۸۳۵۴۰۷۲ ahashemi@mehrsantco.com

www.Mehrsantco.com

info@mehrsantco.com

خدمات دریایی و کشتیرانی

هلال دریا ایرانیان / لتکا آبی کیش / داتام دریای اروند / محور طلایی / دریا سفیر هرمز / بویه سبز / شاخص صدف دریا / مبشر نور دریا / بابک توسعه بندر / ستاره سری پارس / آبتوس خارگ / پارسیان پارت خاورمیانه / پایانه کانتینری بندرعباس آریا / خط دریا بندر / آفاق پرتو / دنیز آرام / فرشته دریای آسیا / ساحل نمایان بندر / آذر ترابرهرمز

خدمات دریایی و بندری

هدایت کشتی خلیج فارس / نگین سبز خاورمیانه / دریانوردان بحر خزر / شعله پوشان / ستاره هورمند / دریای آبی خلیج فارس پارسیان تدارکات دریا / نظم آفرینان صنعت سهند

ساخت سیلو، تامین کننده تجهیزات بندری

مهر صنعت فیدار

حمل و نقل بین المللی

ایران ویج کردستان

انجمن

دریانوردان بندر گناوه

مشاوران و پیمانکاران

کولهام / باهر صنعت پایدار / پارس تکنو رهروان صنعت و انرژی آسیا

آموزش

علوم هادی دریا

مدیریت بین المللی

همراه

بازرگانی

آراد عمران کاسپین

شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمز



- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارچ ویدک کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰ هزار تنی
- کشتی انباردار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم بصورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو
- و ماشین آلات راه سازی و کالای صنعتی به بندار عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه های و کالابر عمومی

نشانی: بندرعباس - بلوار طالقانی (ساحلی) - مجتمع سفیر - طبقه پنجم - واحد ۶۰۲

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۱۲۵۸۷ موبایل: ۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ - ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶

daryasafirshipping@gmail.com

شرکت کشتیرانی لتکا آبی کیش



تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزراء)
نبش کوچه ششم - پلاک ۲ - طبقه ۳ و ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)

blue.lotka.kish

bluelotkakish.com

نمایندگی کشتیرانی هلال دریا ایرانیان



HILLAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO.

SHIPPING AGENCY & INT'L TRANSPORT CO.
نمایندگی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

تهران / میدان آرژانتین - ابتدای خیابان الوند - پلاک ۱۹
ساختمان یونیک - طبقه ۱۰ - تلفن: ۸۳۵۶۰ - فکس: ۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس / تلفن: ۳۲۲۴۲۳۱۲ - فکس: ۰۷۶ - ۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر / تلفن: ۳۳۵۳۵۸۷۳ - فکس: ۰۷۷ - ۳۳۵۳۵۹۰۷

info@hilaldarya.com



کشتیرانی داتام دریای اروند (سهامی خاص)

نشانی: تهران - خیابان شیخ بهایی
بلوار برزیل غربی - پلاک ۱۳۴ - واحد ۴
تلفن: ۸۸۰۶۹۸۵۵ ۸۸۰۵۷۷۲۱



www.datamsea.com
info@datamsea.com

شرکت مدیریت بین المللی همراه جاده، ریل، دریا (هیملکو) (HIMCO) Hamrah International Mangement.co



- سرمایه گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده ای
- انجام فعالیت های خدماتی، بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله های بندری و سازه های دریایی
- برنامه ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه های بزرگ عمرانی

تهران - میدان آرژانتین - خیابان احمدقصر - کوچه هجدهم - پلاک ۴ - طبقه سوم
۸۶۱۲۰۶۳۱ ☎ ۸۶۱۲۲۹۲۷ ☎ ۸۶۱۲۲۶۴۸ ☎

www.hamrahcompany.com

info@hamrahcompany.com

شرکت ساختمانی کولهام (سهامی خاص)



در سال ۱۳۵۴ با هدف اجرای پروژه های بزرگ کشور تاسیس گردید و در ۴۸ سال سابقه کاری، موفق به اجرای ۳۵ پروژه در زمینه بندر سازی، سد سازی، خطوط انتقال آب و برق، شبکه آبیاری و زهکشی، راه سازی و ساختمان سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای **پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (بصورت EPC)** را به اتمام رسانده است.

📍 **گواهینامه صلاحیت پیمانکاری شرکت از سازمان برنامه و بودجه کشور به شرح ذیل می باشد:**
پایه ۱: رشته آب پایه ۱: رشته راه و ترابری پایه ۲: ساختمان ابنیه پایه ۲: تاسیسات و تجهیزات

تهران - خیابان ملاصدرا - خیابان شیراز شمالی - انتهای خیابان پردیس - نیش بن بست سوم - پلاک ۲ - کد پستی ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

۸۸۰۴۶۴۳۶ ☎ فاکس: ۸۸۰۳۶۰۱۵

www.culham-co.com

شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر



ارائه دهنده خدمات:

- لایروبی - جست و جو و نجات دریایی
- راهبری تجهیزات مقابله با آلودگی
- تعمیر و نگهداری شناورها

📍 دفتر مرکزی: گیلان - بندرانزلی
خیابان شهید مصطفی خمینی
میدان بندر ساختمان امیری - واحد ۲

دفاتر پروژه:

- استان هرمزگان، بندر شهید رجایی
- استان بوشهر، بندر بوشهر
- استان مازندران، بندر نوشهر

☎ ۰۱۳-۴۴۹۹۲۷۳۰ فاکس: ۰۱۳-۴۴۹۹۲۷۲۸

www.dbkh.ir info@dbkh.ir

نماینده کشتیرانی و خدمات بازرگانی شاخص صدف دریا



- صادرات و واردات، ترخیص کالا
- ارائه خدمات گمرکی و ترمیالی، کراس استاف در بنادر صحار (عمان) و جبل علی (امارات)
- ارائه سرویس فیدر منظم هفتگی بین بندرعباس و جبل علی
- سرویس کانتینری خشک و یخچالی به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان شبه قاره هند، بنادر جنوب شرق آسیا و بنادر اصلی چین

نشانی: بندرعباس - چهارراه سازمان - خیابان امام موسی صدر شمالی
ساختمان ثریا - طبقه سوم - واحد ۳۱۳
تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۶، ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵، موبایل: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

INFO@SHAKHESD.COM



شرکت مهندسی مشاور باهر صنعت پایدار

مشاوره تخصصی در حوزه صنعت بندر - دریا محور شامل:

ارائه توجیه فنی، اقتصادی در زمینه تأمین تجهیزات بندری - دریایی الکترونیک و مخابرات و تجهیزات کمک ناوبری

ارائه مشاوره تخصصی در خصوص تهیه طرح و همچنین نظارت بر پروژه های:

صنایع و لجستیک دریایی / تجهیزات و ماشین آلات / الکترونیک، مخابرات و تجهیزات کمک ناوبری

- برنامه ریزی و برگزاری دوره های آموزشی تخصصی برای منابع انسانی
- ممیزی و ارزیابی عملکرد، تحلیل خرابی و ارائه راه حل های اصلاحی و پیشگیرانه

www.Bahersp.com



☎ ۰۲۱ - ۲۲۷۰۴۱۹۰

☎ ۰۹۳۳ - ۳۹۳۷۵۸۴

📍 صندوق پستی: ۱۴۶۶۵۶۴۹

Baher_Sanat_Paydar

شرکت مبشر نور دریا

MOBASHER NOOR DARYA



- نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای پرورداتی و صادراتی
- نمایندگی خطوط کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
- حمل کالا از بنادر مختلف جهان به ایران و بالعکس
- دیپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ارائه خدمات مهندسی راه سازی و ساختمان
- استریپ کانتینرهای وارداتی و نگهداری در انبار مسقف و استافینگ کالاهای صادراتی

📍 نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی - پایانه اختصاصی شرکت مبشر نور دریا

کد پستی: ۸۳۹۹۳ - ۷۹۱۷۱

☎ تلفن: ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۱۵۷ - ۹

☎ فاکس: ۰۷۶ - ۳۳۵۱۴۱۶۰

www.mobasherco.com

شرکت بازرگانی آراد عمران کاسپین



شرکت آراد عمران کاسپین از شرکت های خدماتی فعال در زمینه های بازرگانی، واردات و صادرات، ترخیص کالا از گمرکات کشور است که وجود مدیریت و کارشناسان مجرب و با تجربه، این شرکت را به یک مجموعه معتبر و شناخته شده در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تبدیل کرده است.

- بهره برداری پایانه مخازن نگهداری روغن خوراکی به ظرفیت ۲۴۰۰۰ تن در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در فاز نخست
- اقدامات اجرایی جهت احداث مخازن جدید به ظرفیت ۱۶۰۰۰ تن جهت ذخیره سازی روغن خوراکی در فاز ۲ پروژه
- مطالعات جهت ایجاد سایت تصفیه و بسته بندی روغن خوراکی در فاز ۳ پروژه

📍 دفتر مرکزی: تهران - خیابان دکتر بهشتی - خیابان صابونچی (مهناز سابق)

کوچه دهم - پلاک ۵ - طبقه اول ☎ ۸۸۵۰۶۳۹۱ فاکس: ۸۸۵۲۸۵۴۲

WWW.Aradomran.Com

Info@Aradomran.Com



شرکت کشتیرانی تخلیه و بارگیری بویه سبز

- حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس با سرویس منظم جهت حمل خودر از عمان، کویت و امارات به بندرعباس
- دارای محوطه اختصاصی جهت دیپو بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

بندرعباس: تقاطع بلوار طالقانی و صیادان
ساختمان دریایی - طبقه چهارم - واحد ۱۲

کد پستی: ۷۹۳۷۱۳۴۱۱

صندوق پستی: ۷۹۱۴۵ / ۳۵۵۶

تلفن: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۲۹۱۵

فاکس: ۰۷۶ - ۳۲۲۳۱۱۳۷

www.Greenbuoyshipping.com

Greenbuoy1378@yahoo.com



شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه (سهامی خاص)

با بهره مندی از بزرگترین ناوگان لایروپ کشور شامل هاپرساکشن، کاترساکشن، بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی با کادری متخصص و با تجربه نزدیک به دو دهه است که در صنعت دریایی حضور چشمگیر دارد. این شرکت علاوه بر ارائه خدمات لایروبی در بنادر جنوبی و شمالی کشور ارائه دهنده این خدمات نیز است:

آب نگاری | تعمیرات اساسی و زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی | تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی | راهبری تعمیر و نگهداری شناورها | خدمات سالویج | خدمات عمرانی در بنادر سرمایه گذاری | صادرات و واردات | ارائه خدمات پایلوتی (راهنمای کشتی)

تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به پارک وی - خیابان افق - پلاک ۶ - طبقه اول
کد پستی: ۱۵۷۳۱۶۶۹۱
تهران - ۲۶۲۹۰۷۸۱ - ۲۶۲۹۰۷۸۶ - ۲۶۲۹۰۷۹۲ - دورنگار: ۲۶۲۱۰۶۹۳

www.nskhco.ir

info@nskhco.ir

شرکت مهندسی پارس تکنو

در تاریخ ۱۳۶۰/۱۲/۱۵ تحت شماره ۴۳۹۹۷ با هدف ارائه خدمات عمرانی به جامعه ایران و نقاط محروم کشور در اداره ثبت شرکتها و مالکیت صنعتی به ثبت رسید.

این شرکت در طی بیش از چهل سال فعالیت خود با وجود تمامی فراز و نشیب های داخلی و خارجی، ضمن کسب رتبه یک در رشته های آب و راه و ترابری و رتبه دو در رشته ساختمان موفق به اتمام رساندن و بهره برداری از ده ها پروژه در زمینه های احداث سازه های ساحلی شامل بندر و موج شکن و حفاظت ساحل، راه سازی، تأسیسات، محوطه سازی و ساختمان در نقاط مختلف کشور شده است و با افتخار مورد تشویق و تقدیر تمامی کارفرمایان خود قرار گرفته است.



آدرس: تهران - خیابان شریعتی - بین پل صدر و خیابان دولت
کوچه ترابی - پلاک ۵ - طبقه اول - کد پستی ۱۹۱۴۷۳۴۵۱۱
تلفن: ۲۲۶۴۶۴۱۴ | فکس: ۲۲۶۳۶۹۴۴

www.parstechno.ir

info@parstechno.ir



شعله پوشان خلیج فارس Shole Pooshan Khalij Fars

زمینه فعالیت:

بازرگانی / نفت، گاز و پتروشیمی / لجستیک / فعالیت های عمرانی، فنی و ابنیه
تامین نیروی انسانی / ایمنی و HSE / دریایی و بندری

نشانی دفتر مرکزی: بوشهر - خیابان عاشوری - بهارستان ۱۵
دفتر تهران: امیرآباد شمالی - خیابان والفجر ۲

SHOLE.POUSHAN@GMAIL.COM



مرکز آموزش علوم هادی دریا

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید با ۲۰ سال سابقه درخشان

• مجری آموزش علوم دریانوردی براساس کنوانسیون STCW و دستورالعمل های سازمان بنادر و دریانوردی
• برگزاری دوره های استاندارد و تخصصی تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی

بندرعباس - بلوار پاسداران - سه راه هتل
هما - جنب دبیرستان دخترانه شاهد
سایت شناور بقاء بندر حقانی

تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱
تلفن: ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱
تلفن: ۰۹۰۰۴۴۴۶۱۷۱
واتساپ: ۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱



Info:hadyarya@iran.ir

شرکت خط کشتیرانی آبنوس خارگ



سرویس های این شرکت:
کانتینر: ۲۰ فوت - ۳۰ فوت - ۴۰ فوت یخچالی - ۴۰ فوت این تاپ
از بندر عباس و بالعکس / از بندر بوشهر و بالعکس
هند: ناواشو، موندرا / دویی: جبل علی / کویت: شوخ
بحرین / عمان: صحار / قطر: حمد / چین: شانگهای، نینگبو
و کینگداو / ویتنام: هایفونگ / مصر: السخنا
آدرس دفتر مرکزی:
تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی
پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹
+982177522195 +989917512296
+982177524578 +989917512294
+982177523856 +989917512295

Commercial@gmail.com
Sales2@abnouskharg.com
www.abnouskharg.com



شرکت خدمات دریایی بندری بابک توسعه بندر

شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس

آدرس دفتر مرکزی:
خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه،
بلوار آزاده، کوچه شاهین، پلاک ۱۲
کد پستی: ۶۳۵۶۱۶۵۶۸۶
تلفن: ۰۶۱۵ - ۲۲۲۴۶۷۰
دورنگار: ۰۹۸۶۱۵۲۲۲۴۶۷۰

babakzoorgh@yahoo.com
babaktosee@gmail.com
persianleadenstar@gmail.com
www.babakshipchandler.com
www.leadenstar.ir

شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY CO
مهندسی و طراحی و ساخت تجهیزات اسکله ها و ترمینال های نفت و گاز و پتروشیمی

بازوهای بارگیری دریایی MARINE LOADING ARMS
بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)

سیستم مهار و آزادسازی سریع طناب کشی QUICK RELEASE MOORING HOOK
ساخت کوییک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه و دو هوکه و سه هوکه و چهار هوکه

سیستم اطفا حریق هوشمند SMART FIRE FIGHTING SYSTEM
طراحی و ساخت سیستم اطفا حریق هوشمند، تاور و ماتیتورهای آتش نشانی

تلفن: ۰۴۱ ۳۳۱۰۶۲۰۰

www.asia-ei.com

info@asia-ei.com



ستاره هورمند انرژی پارس

زمینه فعالیت:

خدمات دریایی و بندری / خدمات نفت و گاز، پتروشیمی
خدمات لجستیک / توسعه و تامین تجهیزات
تعمیر و نگهداری تأسیسات و تجهیزات / خدمات بازرگانی

بوشهر - بلوار سلمان فارسی - ساختمان نیلوفر آبی

SETARE.HOORMAND@GMAIL.COM



پارسیان تدارکات دریا

شرکت خدمات دریایی بندری پارسیان تدارکات دریا

آدرس دفتر مرکزی:
بندرعباس، گلشهر جنوبی، بلوار ساحلی
روبه روی استانداری، پلاک ۳۵
کد پستی: ۷۹۱۶۸ - ۴۳۵۶۵
تلفن: ۰۷ - ۳۳۳۶۴۰ - (+۹۸۷۶)
دورنگار: ۳۳۳۶۴۸ - (+۹۸۷۶)

mraeisi.pss.shipping@gmail.com

نمایندگی کشتیرانی آفاق پرتو دنیز آرام

Calm Sea Light Horizons
Shipping Agency

نمایندگی کشتیرانی آفاق پرتو دنیز آرام دارای
شعب در تمام بنادر و جزایر شمالی و جنوبی ایران



عسلویه، بلوار خلیج فارس
کوچه دوم، ساختمان
دامون، واحد ۷
تلفن: ۰۰۹۸۹۱۲۴۱۴۳۷۹۴

تهران، شهرک غرب، بلوار پاک نژاد
بلوار دریا، پلاک ۲۰۰
تلفن: ۰۰۹۸۹۱۲۴۰۲۷۷۱۸

ایمیل: ops@calmsealight.net

شرکت خدمات دریایی و کشتیرانی خط دریا بندر



خدمات کشتیرانی Marine Services

خدمات دریایی Marine Services

جستجو و نجات دریایی Marine Search and Rescue

تجهیزات دریایی و بندری Marine and Port Equipment

خدمات لایروبی و هیدروگرافی Dredging and Hydrography Services

آدرس: خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهایی جنوبی، خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰

صندوق پستی: ۱۴۳۰۸۰۰۷۱۳ فکس: ۰۲۱۸۷۷۰۰۰۴۷

پایانه کانتینری بندرعباس آریا

مرکز لجستیک و پایانه کانتینری بندر عباس آریا

Bandarabbas Arya Container Terminal

• ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰,۰۰۰ TEU کانتینر خشک و ۴,۰۰۰ TEU کانتینر یخچالی با میانگین ماندگاری ۳۰ روز در سال.

• خدمات کانتینر یخچالی اعم از تعمیر و نگهداری، PTI، استریپ و استافینگ، دارای ۴۲۰ پلاک برق، همراه با برق اضطراری (دیزل ژنراتور).

• دارای کارگاه تعمیرات تخصصی انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و امکان صدور گواهی نامه.

• انبار تخصصی لجستیک به مساحت ۱۲۰۰۰ متر مربع، امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize، خدمات

پالتایزر و تسمه کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد.

• امکان نگهداری کالا تا ارتفاع ۱۰ متر در انبار قفسه بندی شده لجستیکی شرکت.

• شرکت منتخب و برتر در حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادر کشور.

• استفاده از اولین نرم افزار عملیاتی نیمه هوشمند (PCTS).

• تجهیزات ترانسیتور، ریج استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریج تراک، پالت تراک و همچنین لیفتراک های برقی و تریلر های مخصوص حمل کانتینر به تعداد مکفی.

آدرس: بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا



تلفن:

۰۷۶۳۳۵۱۴۱۵۱

۰۷۶۳۳۵۱۴۱۵۲

نمابر:

۰۷۶۳۳۵۱۴۰۸۷

شرکت فرشته دریای آسیا



آدرس: میدان ونک، ابتدای برزیل،
خیابان لاهیجانی، خیابان منش، پلاک
۱۳، واحد ۱۳، طبقه دوم

تلفن:

۰۲۱-۸۸۶۷۹۱۰۸

۰۲۱-۸۸۶۷۹۱۰۹

(داخلی ۱۰۰) ۹۱۰۰۲۷۵۰

ایمیل: info@angelshipco.com

شرکت خدمات ساحل نمایان بندر

زمینه فعالیت: تخلیه، بارگیری، بارشماری، بارنویسی



تلفن: ۰۷۶۳۳۴۴۱۲۳

فکس: ۰۷۶۳۳۴۴۱۲۵

ایمیل: Sahenamyan.bnd@gmail.com

آدرس: هرمزگان، بندرعباس، بلوار پاسداران، روبه روی دخانیات، نبش

خیابان مالک اشتر ۲۴، ساختمان بختیاری، طبقه اول، واحد ۱۱۴

www.SAHELNAMABND.IR

پارسیان پارت خاورمیانه

پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت
شمال - جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است



فعالیت های اصلی:
• ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و کانتینر
• صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل و تحول
• آنها به پایانه های کانتینری بندر شهید رجایی.

ظرفیت ها و قابلیت ها:
• ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر
• قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز
• تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینرها تا تعداد ۲۰۰

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصبی (بخارست)
پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ - تلفن: ۰۲۱۸۸۷۳۷۷۳۴

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی - تلفن: ۰۷۶۳۳۵۲۴۸۱۸ - ۲۰

انجمن صنفی دریانوردان بندر گناوه



بندر گناوه، خیابان غدیر، پلاک ۳۴

انجمن صنفی دریانوردان

کد پستی: ۷۵۳۱۷ - ۱۳۱۶۸

تلفن: ۰۷۷۳۳۱۲۹۰۷۷

anjomansanfidaryanavardan@gmail.com

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند - خدمات بندری و لجستیک کالا و کانتینر

Nazm Afarinan Sanat Sahand Co- NASSCO

بندر شهید رجایی:

۱. مدیریت و بهره برداری ترمینال کانتینری شماره ۱

۲. نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی - وارداتی

۳. نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کانتینری

۴. استریپ و استافینگ کالا

بندر امام خمینی (ع):

۵. مدیریت و بهره برداری از ترمینال شماره ۳ غلات بندر امام خمینی (ع)

۶. احداث و بهره برداری از اولین ترمینال تمام مکانیزه غلات ایران به ظرفیت ۱۷۰ هزار تن

تجهیزات و امکانات:

۷. انبار اختصاصی لجستیکی در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ع)

۸. مجهز به نرم افزارهای تخصصی حوزه بندری و دریایی

۹. مجهز به ماشین آلات تخصصی تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر

دفتر هرمزگان:

تلفن:

۰۷۶۳۳۵۲۴۷۳۶

۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۸

کد پستی:

۷۹۱۷۱۸۳۷۸۲

فکس:

۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۵

دفتر خوزستان:

تلفن:

۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۷

۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۸

کد پستی:

۶۳۵۶۱۷۸۵۴۴

فکس:

۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۶

دفتر مرکزی:

تلفن:

۰۲۱۸۸۶۴۳۴۷۱

۰۲۱۸۸۶۴۳۴۸۳

کد پستی:

۱۵۱۶۸۴۴۷۱۶

فکس:

۰۲۱۸۸۶۴۳۴۸۵

وب سایت: www.nassco.ir

ایمیل: info@nassco.ir

شرکت حمل و نقل آذر ترابر هرمز

ترخیص و بارگیری • استریپ • حمل و نقل داخلی

مدیر عامل: حسینعلی کریمی اوریمی

دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه ۴

دفتر عملیات: بندرعباس، شهرک حمل و نقل نگین تربران، خیابان هنگام، هنگام ۳

۰۷۶۳۳۵۵۵۷۶۱

۰۷۶۳۳۵۳۲۶۰۴

۰۷۶۳۳۵۳۲۶۰۰

۰۷۶۳۳۵۳۲۸۴۹



۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵ آذری پور

۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲ آذری پور

۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲ کریمی اوریمی

azartarabarhormoz@yahoo.com

حمل و نقل بین المللی کشتیرانی و امور گمرکی ایران ویج کردستان

دفتر مرکزی سنندج: خیابان طالقانی

کوچه مولوی کرد، پلاک ۸

تلفن: ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸ - ۰۸۷ - ۳۳۱۷۷۷۷۹

فکس: ۰۸۷ - ۳۳۱۷۰۱۰

کد پستی: ۶۶۱۴۶۴۶۵۵۳

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی

خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۰۶۷۶۹

۰۲۱-۸۸۹۱۶۹۲۰

فکس: ۸۸۸۹۷۴۹۷



iranvicho@yahoo.com



شرکت کشتیرانی محور طلایی

- کشتیرانی و قبول نمایندگی (اجنسی)
- حمل کالا به ویژه مواد نفتی و فرآورده‌های آن در دریای خزر و خلیج فارس
- خرید و فروش فرآورده‌های نفتی
- انبارش مواد نفتی و غیرنفتی در مبادی ورودی و خروجی کشور



سایتهای این شرکت:

- شهیدرجایی (بندرعباس)
- بندرامام خمینی (ره)
- ترمینال تخلیه و بارگیری مواد نفتی و غیرنفتی در کشورهای CLS
- سایتهای تخلیه، بارگیری و انبارداری مواد نفتی و غیرنفتی درامیرآباد، بندرکاسپین (انزلی)، مرزبازرگان، مرز ترمچین، منطقه آزاد اروند، بوشهر و میلک

تهران - سعادت آباد - خیابان علامه طباطبایی جنوبی
 خیابان ۳۸ شرقی - پلاک ۱۶ - طبقات اول و دوم
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۵ ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۱-۲
 فاکس: ۰۲۱-۸۸۶۹۳۰۲۹



مهندسين مشاور
 دریا پژوه سازه پردازی

بنیانی نو مبتنی بر قدمت
 چابک، کارآمد و دقیق
 سازگار با شرایط نوین طرحهای مهندسی کشور
 متکی بر تجربیات و توان مدیریتی
 مهندسين مشاور سازه پردازی ایران



تهران، بزرگراه کردستان، بلوار شهید ابطحی (خیابان بیستم)، شماره ۶
 صندوق پستی: ۱۴۳۹۵/۱۳۱۳ تلفن: ۸۸۶۳۵۸۵۰ دورنگار: ۸۸۶۳۲۱۹۰

www.DaryaPajouh.com

شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار

اپراتوری ترمینال شهید کلاتتری چابهار به مدت ۲۰ سال
مدیرعامل: شیرمحمد داورپناه

فعالیت‌ها و توانمندی‌ها:

- تعمیر و نگهداری تجهیزات تخلیه و بارگیری
- بارشماری و انبارداری کالاهای کانتینری
- لنج و فله (کود، سیمان، گوگرد، گندم و ساخت قیف)

سابقه همکاری با:

- سازمان بنادر و دریانوردی
- سازمان منطقه آزاد- تجاری چابهار
- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، کشتیرانی جهان دریا، کشتیرانی پیوند دریا، کشتیرانی سیری
- شرکت‌های غله و بازرگانی
- خدمات حمایتی، کشاورزی
- شرکت سیمان خاش و سیمان سیستان

تجهیزات:

- انواع جرثقیل‌های ساحلی، محوطه‌ای
- تاپ‌لیف
- لیفتراک
- تراکتور
- تسمه نقاله
- ریج‌استاکر
- گراب
- دستگاه‌های کیسه‌گیری و کیسه‌دوزی اتوماتیک



شرکت مسلم چابهار

Moslem_co@yahoo.com
Moslem.chabahar@gmail.com

نشانی:
بندر چابهار، اسکله شهید کلاتتری
ساختمان شرکت‌ها
شرکت تخلیه و بارگیری مسلم چابهار
تلفن: ۰۵۴۳۵۳۲۰۵۱۹
۰۵۴۳۵۳۲۴۸۹۷
موبایل: ۰۹۱۲۲۹۸۶۷۵۹



مرکز آموزش علوم هادی دریا



مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید ✓



شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY Co.

مهندسی، طراحی و ساخت تجهیزات
اسکله‌ها و ترمینال‌های نفت، گاز و پتروشیمی

تبریز، شهرک صنعتی بعثت، خیابان مقیمی شمالی، صنعت ۱
تلفن: ۰۴۱ - ۳۳۱۰۶۲۰۰
ایمیل: info@asia-ei.com
وب سایت: www.asia-ei.com

Info: hadyarya@iran.ir
hadyarya

هرمزگان، بندرعباس، بلوار پاسداران، سه راه هتل هما
جنب دبیرستان دخترانه شاهد، پلاک ۴۳
۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱ ۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱ ۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱

سایت شناور بقا: واقع در بندر مسافری شهید حقانی
حدفاصل اسکله ۵ - ۴
۰۹۰۰۴۴۴۶۱۷۱





بازوهای بارگیری دریایی Marine Loading Arms

بازوهای بارگیری دریایی ثابت و متحرک (موبایل)



سیستم مهار و آزاد سازی سریع طناب کشتی

Quick Release Mooring Hook

ساخت کوئیک ریلیز هوک در تناژهای ۲۵ تن تا ۲۰۰ تن یک هوکه، دو هوکه، سه هوکه و چهار هوکه به همراه سیستم های:

- ERR (Electrical Remote Release System)
- LMS (Load Monitoring System)
- DAS (Docking Aid System)
- EMS (Environmental Monitoring System)
- PPU (Portable Paper Unit)
- CMS (Central Monitoring System)

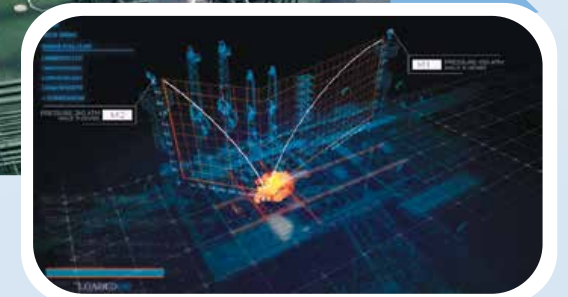
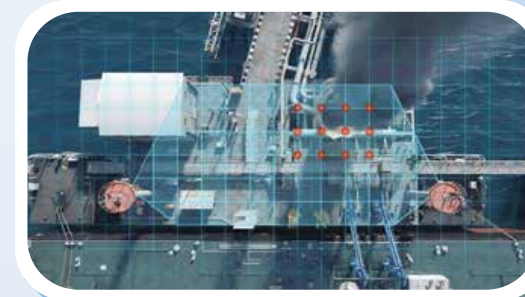




سیستم اطفای حریق هوشمند

Smart Fire Fighting System

طراحی و ساخت تاورها و مانیتورهای آتش نشانی و سیستم هوشمند اطفای حریق



Smart Fire Fighting System



یوشهر

تلفن: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳
نمابر: ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

بندر عباس

تلفن: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۲۲۵
نمابر: ۰۷۶-۳۳۵۴۸۳۲۰

تهران

میدان آرژانتین، ابتدای خیابان الوند، پلاک ۱۹، ساختمان یونیک، طبقه دهم
تلفن: ۰۲۱-۸۳۵۶۰۰۰۰
نمابر: ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۳

info@hilaldarya.com

HILAL DARYA IRANIAN
SHIPPING AGENCY & INT'L. TRANSPORT CO.



PASARGAD LINE

خط کشتیرانی پاسارگاد



در مراسم هفتادمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی ایران
کشتیرانی پاسارگاد بندر گناوه به پاس پشتکار، تلاش و خدمات
 صادقانه و شبانه روزی همکاران خود در دفاتر ستادی و همچنین روی
 کشتی ها در پهله دریاها، از طرف هیئت مدیره انجمن به عنوان یکی از
 ۱۰ شرکت کشتیرانی موفق برگزیده شد و **تندیس طلایی بهره وری بایندر**
 را دریافت کرد.



دفتر گناوه: ۰۷۷ - ۳۳۱۳۰۹۰۰

دفتر دبی: ۰۹۷۱ ۴۴ ۲۲ ۳۳ ۲۹

www.pasargadline.com

دفتر تهران: ۰۲۱ - ۲۲۰۴۱۰۶۴

دفتر بندرعباس: ۰۷۶ - ۳۳۴۵۴۱۹۱

office.thr@pasargadline.ir



نگین سبز خاورمیانه

شرکت مهندسی و خدمات دریایی (سهامی خاص)

شرکت «مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه» با بهره‌مندی از بزرگ‌ترین ناوگان لایروب کشور شامل هاپرساکشن، کاترساکشن، بیل و بارج، گراب، تجهیزات خشکی و کادری متخصص و باتجربه، نزدیک به دو دهه است که در صنعت دریایی حضور چشمگیر دارد. این شرکت علاوه بر ارائه خدمات لایروبی در بنادر جنوبی و شمالی کشور، ارائه‌دهنده این خدمات نیز است:

خدمات آب‌نگاری | تعمیرات اساسی و زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی |
 تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی | راهبری، تعمیر و نگهداری شناورها |
 خدمات سالویج | خدمات عمرانی در بنادر | سرمایه‌گذاری | صادرات و واردات |



اهم پروژه‌های این شرکت:

- ۱ - لایروبی، راهبری، نگهداری و تعمیر لایروب‌ها و تجهیزات مربوطه در حوزه جنوب شرق (استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان)
- ۲ - اجرای عملیات لایروبی حوضچه بندر تجاری دیر
- ۳ - اجرای عملیات لایروبی کانال دسترسی و پای اسکله بندر بوشهر
- ۴ - لایروبی اسکله‌های بندر امام خمینی (ره) (حوضچه سرسره، اسکله‌ها، دهانه‌های خورموسی و خوردورق)
- ۵ - لایروبی اسکله‌های و کانال دسترسی بندر شهیدرجایی و شهیدباهنر
- ۶ - لایروبی اسکله‌های بنادر آبادان، چوئبده و اروندکنار
- ۷ - لایروبی کانال و دهانه ورودی بندر تجاری فریدونکنار
- ۸ - لایروبی اسکله سوختی مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل
- ۹ - لایروبی بندر جوادالائمه
- ۱۰ - لایروبی بندر حسینیه
- ۱۱ - لایروبی حوضچه بندر نكاء
- ۱۲ - لایروبی بندر صیادی بندر عباس
- ۱۳ - لایروبی بندر صیادی جلالی
- ۱۴ - لایروبی کانال صدرا به قشم
- ۱۵ - لایروبی بندر صادراتی ماهشهر
- ۱۶ - لایروبی بندر کوهستک
- ۱۷ - لایروبی بندر زرآباد
- ۱۸ - لایروبی بندر هرمز
- ۱۹ - لایروبی بندر خلیج فارس
- ۲۰ - آب‌نگاری بنادر هرمز، تیاب، خورموسی، کلاتتری و ...

نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارک وی، خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول
 تلفن: ۰۲۶۲۹۰۷۸۱ - ۰۲۶۲۹۰۷۸۶ - ۰۲۶۲۹۰۷۹۲ - دورنگار: ۰۲۶۲۱۰۶۹۳ - کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۹۱
 وبسایت: www.nskhco.ir رایانامه: info@nskco.ir



مجتمع کشت و صنعت و روغن نباتی
ماهیدشت کرمانشاه



شرکت ماهیدشت مدل (کرمانشاه)

به نام یزدان پاک

فرارسیدن سال نو مژده نفس دیگر بار زمین و جاری شدن موج زلال هستی در پهنای طبیعت و ژرفای جای آدمیان است. امید است در سایه امن ایزدی، «بهار»، این فصل گره خورده با باد و باران، موسم اجابت حول حالنای مردم پاک سرشت ایران سرزمین باشد. تبریک و شادباش صمیمانه نوروز باستانی را به پیشگاه یکایک **جهدگران بی ادعای عرصه دریایی و بندری کشور عزیزمان ایران تقدیم می داریم** و در «مجتمع کشت و صنعت شمال و ماهیدشت کرمانشاه» آرزوی آن داریم که به لطف تلاش های بی وقفه فعالان اقتصاد دریایی، سال نو جلوه ای پر بار و پر برکت برای همگان داشته و نویدبخش ورزش باد موافق پر بار و پر برکت صنعت دریامحور باشد و توسعه این صنعت به دستان توانمند ساکنان داران اقتصاد دریا محور کشورمان، با رنگین شدن سفره های این مرزبوم و ثمر بنشیند.

هیئت مدیره و مدیرعامل ماهیدشت مدل



شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران IESCO.

۱. انجام سرویس، بازرسی، تعمیرات و انجام تست های مورد نیاز، صدور گواهی نامه بین المللی جهت انواع جان پناه بادی (لایف رافت).
۲. انجام سرویس، تعمیرات، شارژ انواع کپسول ها و تجهیزات پرتابل، ثابت اطفای حریق از جمله Co2 پودر، فوم، هالون، اسپرینکلر Mist, FM200.
۳. انجام بازرسی و ضخامت سنجی بدنه کشتی ها و سازه های دریایی و صنعتی و آزمایشات غیر مخرب (Vac. Test, UT, DPI, MPI).
۴. انجام بازرسی های سالیانه و پنج ساله، انواع لایف بوت ها و رسکیو بوت و تست وینچ ها، داویت، OLRG و صدور گواهی نامه بین المللی.
۵. تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری، خدمات پس از فروش و انجام آموزش های تئوری و عملی.
۶. انجام آزمایشات Proof Load Test جرثقیل ها و تجهیزات جابه جایی، Bollard Pull یدک کش ها.
۷. طراحی و نصب، سرویس و تعمیرات سیستم های اعلام، اطفای حریق و کشف گاز.
۸. مشاوره در امور ایمنی و آتش نشانی و ارائه طرح های سامان دهی، ایمنی و آتش نشانی در تاسیسات و تجهیزات دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه ها و ترمینال های نفتی.
۹. انجام ممیزی های فنی، ایمنی و آتش نشانی در صنایع دریایی، نفت و گاز، نیروگاه ها و ترمینال های نفتی و بنادر.
۱۰. مشاوره در زمینه استقرار مدیریت HSE در صنایع مختلف.
۱۱. تهیه نقشه جات و مدارک فنی از جمله Hazardous Area Plan, PMS, Fire Control & Safety Plan ...
۱۲. اجرای آموزش های ایمنی دریایی (در چهار چوب مقررات Code 95 STCW).
۱۳. فروش قایق های نجات، جلیقه های نجات، حلقه های نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفای حریق.
۱۴. تامین، تجهیز، بازرسی، تایید و صدور گواهی نامه دستگاه های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری کمک ناوبری و IT.
۱۵. طراحی، نصب و خدمات پس از فروش تجهیزات BWMS (مدیریت آب توازن) برند "Headway"



دفتر مرکزی

تهران: خیابان ۳۵ متری قیصریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادوند
پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴.
تلفن: ۰۲۱ - ۲۲۲۳۷۱۵۹ - ۲۲۲۳۷۹۰۰ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۶۷۱۸۷۱ - ۲۲۲۴۲۵۱۹ - ۰۲۱
www.iesco-group.com
info@iesco-group.com






Blue Lotka Kish

از دریا تا آسمان در خدمت شما

سرویس کانتینری منظم از مبدا ترکیه به پورتهای اروپا و افریقا و کانادا

آدرس: تهران - خیابان خالد اسلامبولی (وزرا) - نبش کوچه ششم - پلاک 2 - طبقه 3 و 4.

 bluelotkakish.com

 [Blue.Lotka.Kish](https://www.instagram.com/Blue.Lotka.Kish)

 ۸۸۱۰۰۷۰۱



شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر



ارائه دهنده خدمات:

لایروبی

جست و جو و نجات دریایی
راهبری تجهیزات مقابله با آلودگی
تعمیر و نگهداری شناورها

دفتر مرکزی:

گیلان، بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی، میدان
بندر، ساختمان امیری، واحد ۲

دفاتر پروژه:

استان هرمزگان، بندر شهید رجایی
استان بوشهر، بندر بوشهر
استان مازندران، بندر نوشهر

تلفن: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۳۰ | فکس: ۰۱۳ - ۴۴۹۹۲۷۲۸

Email: info@dbkh.ir

www.dbkh.ir



راه های ارتباطی

آدرس : نوشهر خیابان شهید سلطان
محمدی اداره کل بنادر و دریانوردی استان
مازندران شرکت توسعه خدمات دریایی و
بندری ساحل شمال
کد پستی : ۴۶۵۱۷۹۵۳۶۴
ایمیل : sahelshomal.co@gmail.com
تلفن و فکس : ۰۱۱۵۲۳۳۹۰۶۶



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری

ساحل شمال



VENTURE AMONGST 57 ISLAMIC COUNTRIES

TO PROVIDE LIABILITY INSURANCE
COVER FOR SHIPOWNERS TRADING
WORLDWIDE



LIMIT OF LIABILITY	USD 1B	USD 500M	USD 100M	USD 50M	USD 25M	BELOW USD 25M AS PER REQUESTS
TYPES OF COVER	P&I	FD&D	CHARTERERS' LIABILITY	WAR RISKS	SPECIAL OPERATIONS	K&R H&M

Organization of Islamic Cooperation (OIC) (formerly Organization of the Islamic Conference) is the second largest inter-governmental organization after the United Nations with the membership of 57 states spread over four continents. In order to coordinate and unify the efforts in realizing the cooperation among the maritime companies within Member States, the Organization of the Islamic Shipowners' Association (OISA) was established as an affiliated institution to the OIC in Jeddah, Kingdom of Saudi Arabia. In 2004, the idea of establishing Islamic P&I Club to provide liability cover for shipowners was proposed and approved by the OISA members and the Club was founded as a non-profit company in Dubai, United Arab Emirates.

OFF: 408, BLOCK B, AL HUDAIBA AWARDS BLDG., JUMEIRAH RD., UNION HOUSE SQ., DUBAI, UAE, P.O. BOX: 181891 | T: +971 4 385 7004 | F: +971 4 385 7011

www.ipandi.club | info@ipandi.club

YOUR SUPPORT IN DIFFICULT TIMES



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سیمین پارس

هدف شرکت برای نیل به مأموریت و رسیدن به چشم انداز خود متناسب با فرهنگ و ارزش های اسلامی-ایرانی، سیاست های کلان جمهوری اسلامی و منویات مقام معظم رهبری (مد ظله العالی) با ضرورت قرار دادن اخلاق محوری، عدالت محوری، نوآوری و بهبود مستمر، به منظور دسترسی به یک سازمان متعالی یادگیرنده و چابک در سطح ملی و بین المللی و با استقرار سیستم مدیریت یکپارچه و تعالی به منظور توسعه ارتباطات و تعاملات سازنده با ذینفعان اصلی شرکت و سهامداران، توسعه روابط با مشتریان و انطباق خدمات شرکت با نیازهای حال و آینده مشتریان به عنوان شرکت خوشنام، پیشرو و پایدار و حضور پایدار و حفظ رهبری بازار و توسعه فرصت های درآمدی شرکت در سه گانه ارائه خدمات بازرگانی، لجستیک، بندری و دریایی می باشد.

دفتری مرکزی: بوشهر، اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، ساختمان خدمات مشتریان، شرکت خدمات دریایی و بندری سیمین پارس
تلفن: ۰۷۷ ۳۳۳۳ ۰۶ ۸۳
فکس: ۰۷۷ ۳۱۶۶ ۱۷ ۰۴

شعبه خوزستان: بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۱۷ - ۰۶۱۵۲۲۸۲۷۲۱



BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانه کانتینری بندرعباس آریا



مرکز لجستیک و پایانه کانتینری بندرعباس آریا

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰،۰۰۰ TEU کانتینر خشک و ۴،۰۰۰ TEU کانتینر یخچالی با میانگین ماندگاری ۳۰ روز در سال.
- خدمات کانتینر یخچالی اعم از تعمیر و نگهداری، PTI، استریپ و استافینگ، دارای ۴۲۰ پلاک برق، همراه با برق اضطراری (دیزل ژنراتور)، دارای کارگاه تعمیرات تخصصی انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و امکان صدور گواهی نامه.
- انبار تخصصی لجستیک به مساحت ۱۲۰۰۰ متر مربع، امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize، خدمات پالتایزر و تسمه کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد.
- امکان نگهداری کالا در ارتفاع ۱۰ متر در انبار قفسه بندی شده لجستیکی شرکت.
- شرکت منتخب و برتر در حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادر کشور.
- استفاده از اولین نرم افزار عملیاتی نیمه هوشمند (PCTS).
- تجهیزات ترانسستینر، ریچ استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریچ تراک، پالت تراک و همچنین لیفتراک های برقی و تریلرهای مخصوص حمل کانتینر به تعداد مکفی

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا
تلفن: ۰۷۶ ۳۳۵۱۴۱۵۱ - ۲
فایبر: ۰۷۶ ۳۳۵۱۴۰۸۷
Bandarabbas Arya Container Terminal, Shabid Rajaee Port Complex, Bandar Abbas - Iran
Fax: 987633514087 TEL: 987633514251-2



پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

پارسیان پارت خاور میانه

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال - جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است.

۴۰۰ متر خط راه آهن اختصاصی متصل به خطوط راه آهن کشوری و

کشورهای مشترک المنافع CIS و روسیه

سکوی تخلیه و بارگیری واگن‌های قطار به طول ۴۰۰ متر و عرض ۱۵ متر

فعالیت‌های اصلی

ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و

کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل و

تحول آنها با پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی

ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها:

- ظرفیت نگهداری همزمان ۲۴۰۰۰ TEU کانتینر

- قابلیت تخلیه و بارگیری کالا از / به واگن به میزان ۳۰۰۰ تن در روز

- تخلیه و بارگیری کالای داخل کانتینرها تا تعداد ۲۰۰ دستگاه در روز

- امکان تخلیه و بارگیری کالای انواع واگن‌ها از جمله: واگن‌های

مسقف، لبه بلند و کوتاه، کفی و انواع تریلرها و کامیون‌ها

- قادر به تخلیه، بارگیری و انبارداری انواع کالا در بسته‌بندی‌های

مختلف از جمله: کالای پتروشیمی، عدل‌های پنبه، جامبو بگ، بشکه،

کالای بالتیزه و غیر پالتیزه

- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر

صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و ...

- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

مشخصات ویژه

این پایانه از پیشرفته‌ترین پایانه‌های جدید ساخته شده در بندر شهید رجایی برای ارائه خدمات به صاحبان کالای صادراتی و ترانزیتی می‌باشد و قابلیت ارائه خدمات تخلیه و بارگیری مستقیم مابین واگن و کانتینر، کامیون و کانتینر و واگن و کامیون را دارد.

ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و استافینگ کالای صادراتی و خدمات ویژه کالاهای صادراتی یخچالی و خدمات کانتینری و سرویس‌های جانبی آن مطابق استانداردهای موسسات رده‌بندی بین‌المللی و مقررات و آئین‌نامه‌های مصوب سازمان بنادر و دریانوردی صورت می‌گیرد.

این پایانه مجهز به شبکه دوربین‌های مدار بسته برای کنترل و نظارت بر عملیات اجرایی و موارد ایمنی، امنیتی و حفاظت محیط زیست می‌باشد.

این پایانه در نزدیک‌ترین فاصله به دروازه خروجی بندر و تجهیزات اسکن (X-Ray) کانتینر قرار دارد.

انجام خدمات ۲۴ ساعته به مشتریان و خطوط کشتیرانی از طریق وب سایت فعال این شرکت قابل ارائه می‌باشد.

مشخصات پایانه

مساحت کل ترمینال: ۱۲۵۰۰۰ متر مربع

مساحت محوطه کانتینری: ۹۳۰۰۰ متر مربع

انبار مسقف (هانگار): ۱۳۰۵۰۰ متر مربع

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصبیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ / ۰۲۱-۸۸۷۳۷۷۳۴

بندر عباس: مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی / ۰۷۶-۳۳۵۲۴۸۱۸-۲۰



شرکت پیدآوران امید ساحل

بزرگ‌ترین پورت ابراتور بنادر شمال کشور

ارائه دهنده خدمات

بندری، لجستیک، کانتینری و پورت‌اپراتوری کالاهای متفرقه و فله



فعالیت‌ها و توانمندی‌ها

- انجام کلیه خدمات بندری کالا شامل تخلیه، بارگیری، بار شماری و انبارداری انواع کالاهای عمومی
- انجام کلیه امور اسنادی کالا شامل مالی، نرم‌افزاری و صدور قبض انبار تا لحظه خروج کالا از محوطه بندری
- انجام خدمات پشتیبانی لجستیک شامل تعمیر و نگهداری تجهیزات بندری و تأمین قطعات
- خدمات HSE: (ایمنی، بهداشت و محیط زیست) به انواع گروه‌های ذینفع و مشتریان و کالا و حفظ سرمایه آن با رعایت امور قانونی
- در اختیار داشتن تجهیزات مدرن و استراتژیک در زمینه تخلیه و بارگیری و ۴۲ هزار متر انبارهای مسقف و ۱۱ هکتار محوطه روبراز
- دارا بودن سیلوی غلات ۴۱،۵۰۰ تنی مکانیزه و اتوماتیک، خدمات خود راجعت انبارش و بارگیری همزمان انواع مختلف غلات ارائه داده و با کنترل دقیق دما، میزان رطوبت و هوادهای از طریق سیستم‌های الکترونیکی و دیجیتال قادر به نگهداری مناسب انواع مختلف غلات تا مدت‌زمان طولانی و ارائه خدمات شایسته به مشتریان خود می‌باشد.
- ارائه فرجه‌های مالی و تخفیفات به مشتریان جهت جلب رضایت صاحبان کالا

تجهیزات

- انواع جرثقیل گنتری گرین
- انواع جرثقیل‌های موبایل ساحلی ۶۵ تن (LHM۲۵۰)
- انواع جرثقیل‌های موبایل ساحلی ۲۵ تن (LHM۱۰۰)
- انواع جرثقیل بوم خشک ۵۰ تن و ۳۵ تن
- انواع کشنده تریلرگ
- انواع کامیون‌های بنز ماینر
- انواع لیفتراک ۳ تن، ۵۰ تن و ۲۰ تن
- انواع انواع جرثقیل تلسکوبی ۶۵ تن و ۴۰ تن و ۳۵ تن

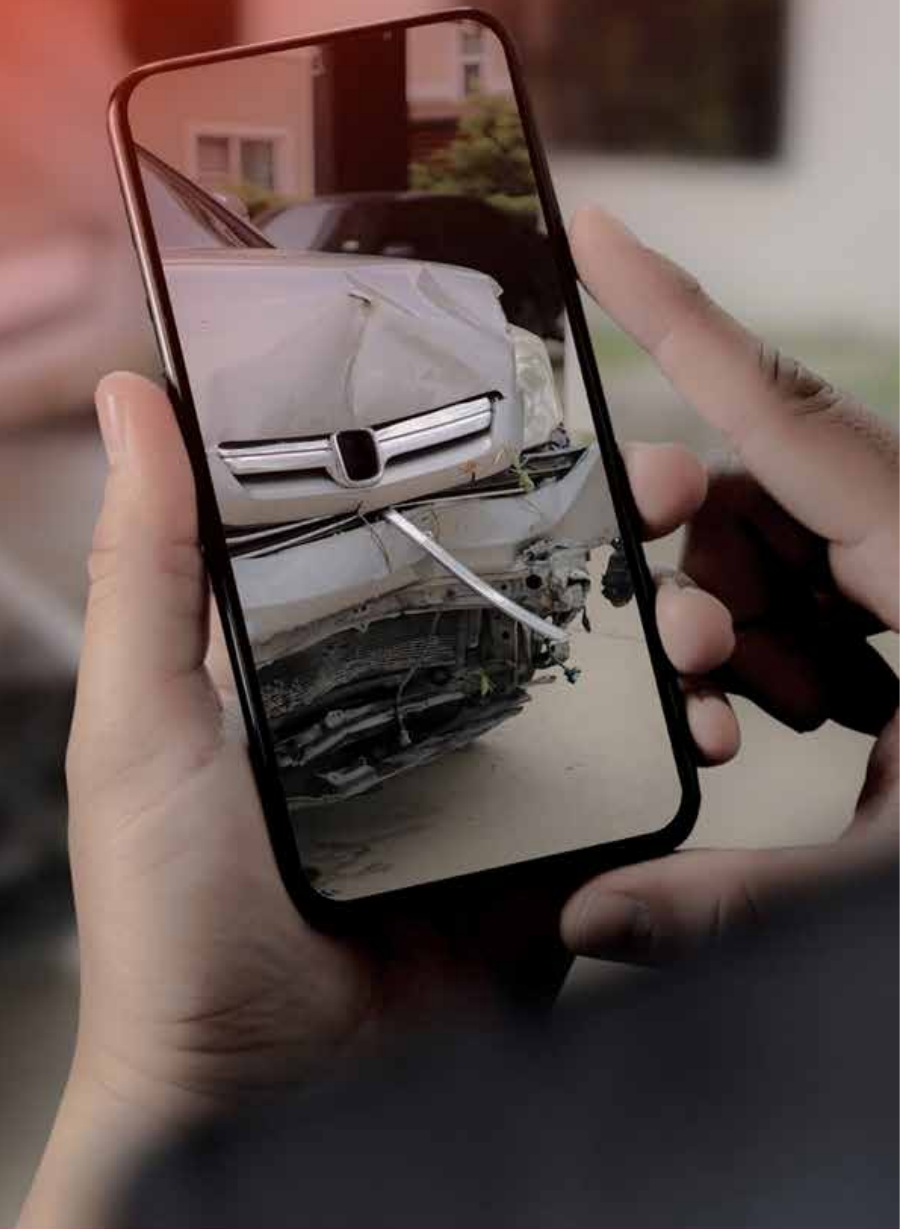
گواهی‌نامه‌ها

- گواهی‌نامه ISO ۹۰۰۱ کنترل کیفیت از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
- گواهی‌نامه ایزو ۱۴۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
- گواهی‌نامه ایزو ۴۵۰۰۱ زیست محیطی از MTIC تحت لیسانس TUV آلمان
- گواهی‌نامه عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- گواهی‌نامه تأییدیه کارگاه CIS

۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۸
۰۱۱۳۴۶۲۳۰۳۷

مازندران، بهشهر، منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد

www.pos.co.ir
info@pos.co.ir



ثبت و پرداخت آنلاین خسارت بدنه خودرو

در اپلیکیشن یا قوت البرز



**شرکت توسعه خدمات
دریایی و بندری سینا**

آدرس: تهران، گاندی جنوبی، خیابان سیزدهم، شماره ۱۸
 تلفن: ۸۴۳۰۹ و ۸۴۳۰۸-۰۲۱ فکس: ۸۸۷۷۷۹۲۳-۰۲۱
 کد پستی: ۱۵۱۷۷۵۳۵۱۳

S P M C O . C O

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری پناه

پناه ریشتر گستر



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراين، پلاک ۷۲ طبقه دوم

شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵

کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱

دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان

شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷

فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸

وبگاه: www.betaco.org ایمیل: info@betaco.org

آدرس اینستاگرام: [instagram.com/iranbeta](https://www.instagram.com/iranbeta)

آدرس تلگرام: t.me/betabnd



ISO 9001



ISO 14001



ISO 45001

