سال سی و نهم • دی ۱۴۰۳ • شماره ۳۲۶

مکران؛ پایتخت ایران؟!

آیا سواحل مکران گزینه مناسبی برای پایتختی ایران است؟ آیا مکران می‌تواند به مرکز سیاسی، اداری و اقتصادی کشور تبدیل شود یا باید فقط از آن انتظار پایتخت اقتصادی بودن را داشت؟ این خاستگاه تمدن دریایی ۵ هزار ساله ایران می‌تواند چون ققنوس دوباره سر بر آورد و اوج بگیرد؟ چقدر فرصت برای تصمیم‌گیری داریم و چه تصمیمی باید بگیریم تا بعد انگشت حسرت به دهان نگزیم؟



پایاترابرسینا
PAYA TARABAR SINA

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 شهید رجایی،
اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی
شرکت تعاونی مبشر نور دریا
تلفن: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۵۷. ۹
فاکس: ۰۷۶. ۳۳۵۱۴۱۶۰
کدپستی: ۷۹۱۷۱. ۸۳۷۹۷
www.mobasherco.com

ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD

ترمینال لجستیک OCD

- تخلیه، بارگیـری و نگهداری کانتینرهای پر وارداتی و صادراتی
- دپو و نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشـتیرانی
- استریپ کانتینرهای وارداتی
- اسـتافینگ انواع کالاهای صادراتی و ترانزیتی
- خدمات لجسـتیک شـامل حمل و نقل، انبارداری، بسته بندی، برچسب زنی و ....
- خدمات بارگیری میعانات نفتی به ایزوتانک و فلکسـی تانک
- مجهز به نرم افزار آنلاین جهت ارایه دسترسـی به شـرکت های کشتیرانی
- ایسـتگاه آتش نشانی مستقر در پایانه
- دارای ۳ عدد هانگار جمعاً به مسـاحت ۱۹۰۰۰ متر مربع



بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، { ترمینال اختصاصی کانتینری کالای خطرناک OCD / ترمینال لجستیک OCD

فکس: +۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۲ ۴۷۸۶

تلفن: +۹۸ (۷۶) ۳۳ ۵۱ ۴۳۰۱-۵

کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۹۸۲

www.ofogh-chakad.com

Info@ofogh-chakad.com

ISO 9001 ISO 14001 ISO 45001









شرکت خدمات دریایی
هدایت کشتی خلیج فارس
(سهامی خاص)

ارائه عملیات و
خدمات تخصصی شامل:

- خدمات راهنمایی
- خدمات یدک‌کشی
- خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی
- خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها
- خدمات Towing
- خدمات طناب‌گیری
- خدمات لنگرگاهی
- 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 ـ خیابان ولیعصر ـ نرسیده به چهارراه پارک‌وی کوچه فخرالدینی (افق) ـ پلاک ٦ ـ طبقه ٢ و ٣
- کدپستی: ١٩٦٦٦١٣٧٥٣
- تلفن: ٢٦٢٩٠٨١٩ ـ ٢٦٢٩٠٨٢٤ ـ ٢٦٢٩١٣٣٦
- فاکس: ٢٦٢٩١٣٠٤
- WWW.PGPILOTCO.IR



شرکت خدمات دریایی و بندری

کیهان شیران زرین

ZMPCO.

KEYHAN SHIRAN ZARIN

بنادر تحت فعالیت

بندر شهید رجایی - بندرعباس

تجهیزات و توانمندی ها :

- اپراتور ترمینال ۲ کانتینری
- ۱۲ دستگاه گنتری کرین سوپر پست پانامکس
- ۲۵ دستگاه ترانستینر
- بیش از ٦٠ هکتار محوطه کانتینری
- دارای اولین گیت هوشمند کانتینری
- بیش از ۵۰۰ پلاگ یخچالی در ترمینال ۲ کانتینری
- بیش از ۱۳۰ تجهیز بندری استراتژیک
- محوطه اختصاصی به مساحت ۱۵ هکتار دارای ۱۲۰ پلاگ یخچالی

بندر شهید بهشتی- چابهار

تجهیزات و توانمندی ها :

- ۱۰ دستگاه انواع جرثقیل ساحلی و محوطه ای
- ۳ دستگاه مکنده با ظرفیت ٦٠٠ تن تخلیه در ساعت
- ۳دستگاه ریچ استاکر
- ٤ دستگاه امپتی استاکر
- ۱۲ دستگاه کِشنده
- ۳ دستگاه لودر
- دارای یک باب انبار ۱۰۰۰۰ متری
- ٥٤٠ پلاگ کانتینر یخچالی
- پذیرش کشتی های با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن با عمق ۱۷ متر

خدمات قابل ارائه

- تخلیه و بارگیری شناور اعم ازکانتینری، فله، کالای عمومی و نفتی
- انبارداری کانتینر و کالا
- خدمات ارزیابی، استریپ کالای وارداتی و استافینگ کالای صادراتی
- خدمات دپوی کانتینر خالی به شرکت های کشتیرانی

دفتر مرکزی: بندرعباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل

تلفن : ۱۷ - ۱۴ ۴۶ ۵۲ ۳۳ ۰۷۶

شعبه چابهار : بندر شهید بهشتی، میدان کنارک، ساختمان ایندیاپورتس IPGCFZ

تلفن : ۰۵۴۳۵۳۲۱۰۸۵ تلفن همراه : ۰۹۱۷ ۷۶۳ ۴۶۴۸

HMCO

شرکت مدیریت بین المللی همراه جـــاده، ریـــل، دریـــا (هیمکـــو)

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 جاده‌ای
- 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 فعالیت‌های 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

۰۲۱ ۸۶۱۲۰۶۳۱ - ۸۶۱۲۲۹۲۷ www.hamrahcompany.com

نمابر: ۰۲۱ ۸۶۱۲۲۶۴۸ info@hamrahcompany.com

شرکت سرمایه گذاری توسعه معادن و فلزات
Mines & Metals Development Investment Company

شرکت نجلی توسعه معادن و فلزات
Tajali mines & metals Development Co.

شرکت گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید
Omid Investment Group

شرکت معدنی و صنعتی چادرملو
Chadormalu Mining & Industrial Co.

شرکت معدنی و صنعتی گل گهر
Golgohar Mining & Industrial Company

شرکت سنگ آهن گهر زمین
Geharzamin Iron Ore Company

مهندسین مشاور فراسازان هنداسه

طراحی، نظارت و مدیریت پروژه

انتخاب هنداسه، انتخاب همراهی مطمئن



فراسازان هنداسه
مهندسین مشاور

تخصص های بندرسازی و سازه های دریایی

سازه و مقاوم سازی ■ معماری ■ ساختمان و صنعتی

پدافند غیرعامل ■ راه سازی

هنداسه؛ تفکر نو، رویکرد متفاوت

WWW.HANDASEH.IR

تلفن: ۷۷ ۱۳ ۷۴۰۰ - ۷۷ ۱۳ ۷۳۰۰-۰۲۱

شرکت گوهر درخشان خلیج فارس





زمینه فعالیت:

- انجام امور صادرت و واردات در بندرعباس شامل تحویل گرفتن کالا، تخلیه ، دپو ، نگهداری ، بارگیری از محل انبار و تحویل کالا در کشتی تحت قرارداد های مختلف و رعایت کلیه شرایط قراردادهای بین المللی و شرایط IMO.
- انجام امور فورواردینگ و تحویل کالا به خریداران کالا در بنادر.
- کنترل کمی و کیفی بیمه ای کالا در انبار تا رساندن به کشتی یا بنادر تخلیه در صورت درخواست خریدار یا فروشنده.
- این شرکت دارای کارت حق العمل‌کاری امور گمرکی بوده و می تواند عملیات گمرکی واردات و صادرات کالا را به نمایندگی از شرکت‌های طرف قرار داد برساند.
- کلیه خدمات انبارداری و نظارت دقیق توسط پرسنل کارآزموده و با تجربه انجام می‌گیرد. همچنین مانیتورینگ کامل انبار، حراست و حفاظت ۲۴ ساعته توسط تیم عملیاتی و نگهبانی همراه با نظارت مستمر مدیریت صورت می‌پذیرد.
- کلیه اطلاعات و آمار این شرکت بصورت سیستم مکانیزه می‌باشد.

تجهیزات:

- ۱۱ دستگاه لودر
- ۳ دستگاه لیفتراک ۲۰ تن
- ۲ دستگاه لیفتراک ۳۰ تن
- ۱ دستگاه لیفتراک ۱۵ تن
- ۱ دستگاه لیفتراک ۸ تن
- ۱ دستگاه ریچ استاکر
- ۳ دستگاه بیل مکانیکی
- ۱۰ دستگاه کشنده (۷ دستگاه کفی، ۳ دستگاه کمپرسی)

کلیه تجهیزات اعلام شده این شرکت دارای گواهی سلامت از شرکت‌های بازرسی معتبر می‌باشند

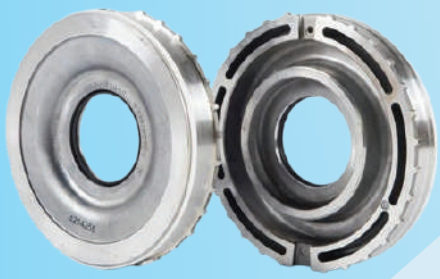
تلفن: ۰۷۶۳۳۵۲۴۶۹۰-۹۱ سایت: Goharderakhshanco.ir

ایمیل: Goharderakhshankf@gmail.com کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۴۱۴۸

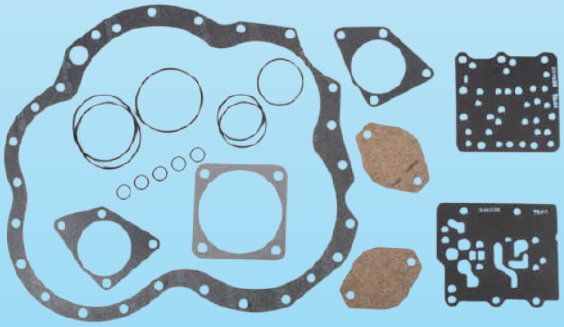
آدرس: بندرعباس، اسکله شهید رجایی اراضی ۲۰۰ هکتاری، محوطه اختصاصی گوهر درخشان

یدک آلیس - ویکی پارتس

فروشنده قطعات یدکی ماشین‌آلات راهسازی ، معدنی و تجهیزات بندری







قطعات یدکی ریچ استاکرهای : KONECRANES , KALMAR , FANTUZZI , CVS FERRARI , FTMH , TEREX , SANY

قطعات یدکی ساید لیفت‌های : KONECRANES , KALMAR , FANTUZZI , CVS FERRARI , FTMH , TEREX , SANY

قطعات یدکی کشنده‌های : TERBERG , KALMAR , MAFI

KONECRANES · Allison Transmission · TERBERG SPECIAL VEHICLES · DANA · ZF · FANTUZZI REGGIANE · KESSLER·CO · CVS · KALMAR

تهران، خیابان قزوین، خیابان مخصوص، پلاک ۲۸

کدپستی : ۱۳۳۳۹۱۵۵۳۱

۰۹۱۲۵۲۴۰۲۲۳

۰۹۱۲۱۰۴۴۲۸۸

۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۶

۰۲۱۵۵۴۳۸۷۱۴

www.wikiparts.ir

www.yadakallis.com

دفتر اسناد رسمی ۶۰۹ تهران

سردفتر: ندا نادری

میدان ونک - ابتدای ملاصدرا - پلاک ۳۱

۰۹۱۲ ۲۲۲۲ ۶۰۹ ۰۲۱۸۸۶۷۹۱۰۸

Info@daftar609.ir

از شمال دریای خزر تا جنوب خلیج فارس ، از غرب اروند رود تا شرق سواحل مکران ، از سرخس تا آبادان ، از گوادر تا بازرگان





عملکرد یک دهه گذشته شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه :

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

زمینه فعالیت های بندری شرکت :



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

مراکز فعالیت شرکت :



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

تلفن : ۳۰۰۰ ۲۸۱۵ ۲۱ (۹۸+)
وبسایت : www.kavehlogistics.com
ایمیل : Info@kavehlogistics.com
آدرس دفتر مرکزی : تهران ، بلوار میرداماد ، پلاک ۱۴۹ ، طبقه اول ، واحد ۵

KMS KAVEH خدمات بندری و دریایی کاوه
Since 1948 تاسیس ۱۳۲۷
Port and Marine Services

شرکت مهندسی پارس تکنو


بندر رجایی


بندر رنگ


بندر شهید بهشتی


بندر زرآباد

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

فعالیت‌ها:
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

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

PTC
شرکت مهندسی پارس تکنو
(سهامی خاص)

شرکت خدمات دریایی و بندری

آریا بنادر ایرانیان

بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی و غلات در کشور

شعبه مرکزی

تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی

۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۸۲-۷

۸۸۱۹۰۶۸۸

۸۸۸۸۳۲۸-۹

شعبه بندرعباس ـ بندر شهید رجایی

بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی، اسکله شهید رجایی ترمینال ۱ کالای عمومی

۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵-۲۶

شعبه بندر انزلی

بندر انزلی، غازیان، خیابان شهید مصطفی خمینی، خیابان رمضانی، پلاک ۱۶۶

کدپستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴

۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۱-۴

شعبه چابهار

بندر چابهار، انتهای خیابان شهید ریگی اداره کل بنادر و دریانوردی

کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

۰۵۴۳۵۳۲۴۷۳۵

شعبه بندر امام خمینی (ره)

بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، ساختمان توحید، پایانه غلات

۰۶۱۵۲۲۸۲۷۷۵-۶-۸



شرکت کشتیرانی دریا آرمان هرمزان

انعقاد هرگونه قرارداد اجاره و استیجاره و راهبری انواع شناورهای دریایی و ماشین‌آلات و تجهیزات بندری با کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از داخل کشور و یا بین‌المللی انجام کلیه امور مربوط به ترخیص انواع کالا و شناور



شماره ثبت ۱۹۹۸

Darya Arman Hormozan Shipping Co.

کشتیرانی دریا آرمان هرمزان



ارائه خدمات کشتیرانی داخلی و خارجی در آب‌های داخلی و خارجی و بین‌المللی و اخذ نمایندگی کشتیرانی از شرکت‌های داخلی و خارجی و انجام کلیه کارهای کانتینری و انواع کالاها در داخل محوطه‌های عمومی و بنادر داخلی و خارجی و شرکت در مناقصه‌ها و مزایده‌های داخلی و خارجی و دریافت تسهیلات از بانک‌ها و موسسات مالی و اعتباری جهت خرید انواع شناور. انعقاد هرگونه قرارداد اجاره و استیجاره و راهبری انواع شناورهای دریایی و ماشین‌آلات و تجهیزات بندری با کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از داخل کشور و یا بین‌المللی انجام کلیه امور مربوط به ترخیص انواع کالا و شناور.

استان هرمزگان، شهرستان بندرعباس، بلوار پاسداران، بعد از پل جهانبار، ایستگاه لنگه، ساختمان کیش، طبقه ۶، واحد ۶

کدپستی: ۷۹۱۸۷۶۰۰۲۲

محمد دادی‌زاده (مدیرعامل): ۰۹۱۷۳۶۱۶۱۷۲

نادیا مطوری (مدیر و مسئول عملیاتی): ۰۹۳۹۷۸۳۲۰۱۲

۰۷۶-۳۳۵۵۳۱۱۱

شرکت خدمات دریایی بندری 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 موردنیاز کشتی های تحت حمایت را در تمامی بنادر جنوبی ایران و سکوهای 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.



خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه، بلوار آزاد
نبش شاهین ۳، مجتمع بابک، طبقه ۲، واحد ۱

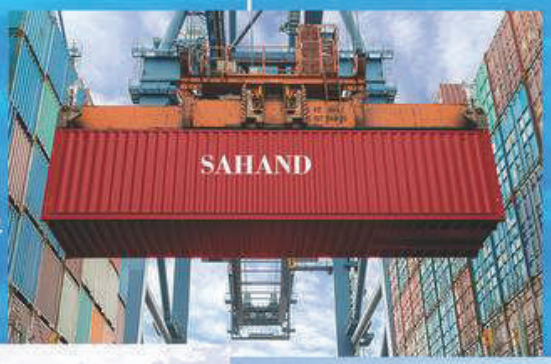
کدپستی: ۶۳۵۶۱۶۶۰۱۹ تلفن: ۲۲۲۴۶۷۰ -۰۶۱۵ ۰۹۱۶۰۴۱۲۰۲۲ دورنگار: ۰۹۸۶۱۵۲۲۲۴۶۷۰+

www.babakshipchandler.com
www.leadenstar.ir

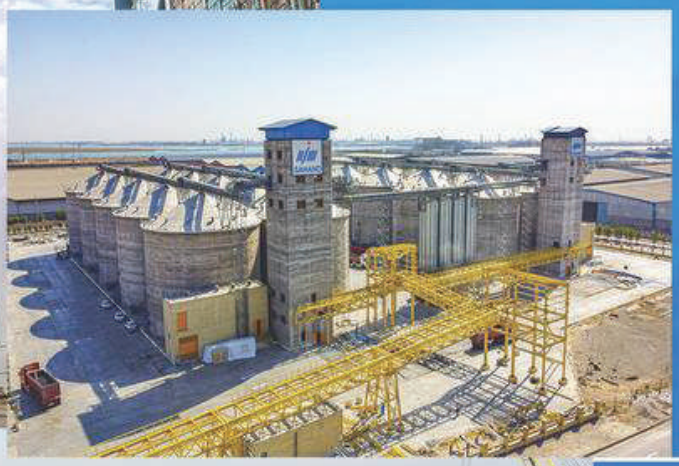
supply@babakteam.net operation@babakteam.net operation@plstar.co

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند
Nazm Afarinan Sanat Sahand Co.
NASSCO
خدمات بندری و لجستیک کالا و کانتینر

پورت اپراتور نمونه بندری ایران در سال ۱۳۹۸
مجری اولین ترمینال مکانیزه غلات ایران









دفتر مرکزی
تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند پلاک ۷۲، طبقه چهارم غربی
کد پستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۶
تلفن: ۸۳-۰۲۱۸۸۶۴۳۴۷۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۴۸۵

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

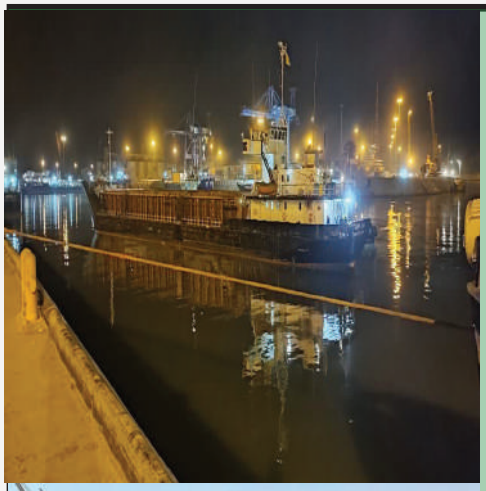
دفتر هرمزگان
بندر عباس، مجتمع بندری شهید رجایی
کد پستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۸۲
تلفن: ۸-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۶ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۵

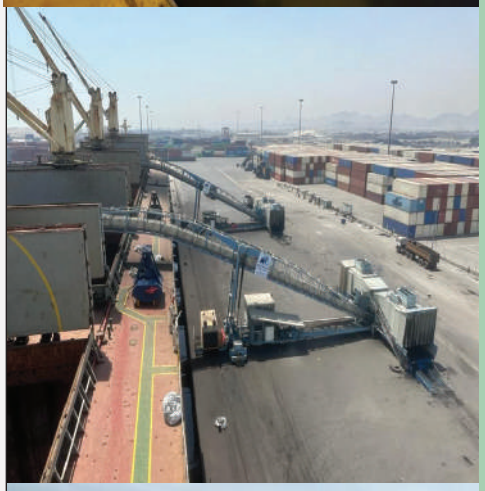
CSQ CSQ CSQ
eco H&S
ISO 9001 ISO14001 OHSAS18001
www.nassco.ir
info@nassco.ir

بندر شهید رجایی
مدیریت و بهره‌برداری ترمینال کانتینری شماره ۱
نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی- وارداتی
نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کانتینری
استریپ و استافینگ کالا
سرمایه‌گذار ترمینال اختصاصی کالا و کانتینر به مساحت ۲۴ هکتار در بندر شهید رجایی

بندر امام خمینی (ره)
مدیریت و بهره‌برداری از ترمینال شماره۴ غلات بندر امام خمینی(ره)
احداث اولین سیلوی ۱۷۰ هزار تنی غلات تمام مکانیزه

تجهیزات و امکانات
انبار اختصاصی لجستیکی در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی(ره)
مجهز به نرم‌افزارهای تخصصی حوزه بندری و دریایی
مجهز به ماشین‌آلات تخصصی بندری و تخلیه کالا و کانتینر







نگین سبز خاورمیانه

Negin Sabz

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 هدایت، پهلودهی و جداسازی کشتی در بنادر حوزه شمال کشور

- خدمات آب‌نگاری ـ تعمیرات اساسی و زیرآبی شناورها و تجهیزات دریایی
- تعمیر و نگهداری تجهیزات دریایی ـ راهبری، تعمیر و نگهداری شناورها
- خدمات سالویج ـ خدمات عمرانی در بنادر ـ سرمایه‌گذاری ـ صادرات و واردات

۱- لایروبی، راهبری، نگهداری و تعمیر لایروب‌ها و تجهیزات مربوطه درحوزه جنوب شرق (استان‌های هرمزگان و سیستان بلوچستان)
۲- اجرای عملیات لایروبی حوضچه بندرتجاری دیر
۳- اجرای عملیات لایروبی کانال دسترسی و پای اسکله بندر بوشهر
۴- لایروبی اسکله‌های بندرامام خمینی (ره) (حوضچه سرسره، اسکله‌ها، دهانه‌های خورموسی و خوردورق)
۵- لایروبی اسکله‌ها و کانال دسترسی بندرشهید رجایی و شهید باهنر
۶- لایروبی اسکله‌های بنادر آبادان، چوئبده و اروندکنار
۷- لایروبی کانال و دهانه ورودی بندرتجاری فریدون‌کنار
۸- لایروبی اسکله سوختی مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل
۹- لایروبی بندرجوادالائمه
۱۰- لایروبی بندرحسینه
۱۱- لایروبی حوضچه بندرنکاء
۱۲- لایروبی بندرصیادی بندرعباس
۱۳- لایروبی بندرصیادی جلالی
۱۴- لایروبی کانال صدرا به قشم
۱۵- لایروبی بندر صادراتی ماهشهر
۱۶- لایروبی بندرکوهستک
۱۷- لایروبی بندر زرآباد
۱۸- لایروبی بندر هرمز
۱۹- لایروبی بندرخلیج فارس
۲۰- آب‌نگاری بنادر هرمز، تیاب، خورموسی، کلانتری و...

۲۶۲۹۰۷۸۱
۲۶۲۹۰۷۸۶
۲۶۲۹۰۷۹۲
۲۶۲۱۰۶۹۳
کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱
info@nsKhco.ir
www.NSkhco.ir
تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارک وی
خیابان افق، پلاک ٦، طبقه اول



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 Hydroghraphic 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



خلیج پژم
خدمات بازرگانی و بندری

ارائه خدمات بندری







پایانه اختصاصی کانتینری (مساحت ۵ و ۱۸ هکتار)

* ارائه خدمات ترمینالی (انبارداری، فرایندهای اسنادی و حقوقی و ...)
* خدمات جابجائی در محوطه بندری و تخلیه و بارگیری
* استریپ و استافینگ
* انبارداری و نگهداری
* بازرسی
* تعمیر و شستشو
* سایر خدمات ارزش افزوده کانتینری

اولین

پایانه طبقاتی خودرو

" در خاورمیانه "



مساحت کل : ٤ هکتار
مساحت مفید چینش خودرو : ۵ هکتار
مساحت چینش خودرو سنگین : ۲/۵ هکتار
ظرفیت :
خودرو سبک : ۲۵۰۰ دستگاه
خودرو سنگین: ۷۰۰ دستگاه







تخلیه و بارگیری شناورها(خنکاری)

* ناوگان کامل تجهیزات بندری شامل انواع کشنده و تریلر لیفتراک، جرثقیل و...
* سامانه های نظارت و پایش تیم عملیاتی مجرب
* پوشش بیمه ای گسترده

www.pejamgulf.com
info@pejamgulf.com



مهندسین مشاور سازه پردازی ایران

SAZEH PARDAZI IRAN
Consulting Eng.Co.

بنیانی نو مبتنی بر قدمت
چابک، کارآمد و دقیق
سازگار با شرایط نوین طرحهای مهندسی کشور
متکی بر تجربیات و توان مدیریتی
مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران

مهندسین مشاور
دریا پژوه سازه‌پردازی

تهران، بزرگراه کردستان، بلوار شهید ابطحی (خیابان بیستم)، شماره ۶
صندوق پستی: ۱۴۳۹۵/۱۳۱۳ تلفن: ۸۸۶۳۵۸۵۰ دورنگار: ۸۸۶۳۲۱۹۰

www.DaryaPajouh.com



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 صحار (عمان) و جبل‌علی (امارات)

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

تلفن: ۵۱-۳۳۳۸۶۴۵۰ / ۲۶-۳۳۳۸۶۴۲۵۲۵-۰۷۶ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

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

تلفن: ۲۲۲۵۳۵۷۸ / ۲۲۲۵۳۵۷۷ ۰۲۱

ceo@shakhessd.com

www.petrobar.ir

پتروبار جنوب (سهامی خاص)
خدمات بندری و دریایی













شرکت پتروبار جنوب

شرکت پتروبار جنوب در سال ۱۳۸۶ با هدف ارائه خدمات لجستیکی تاسیس گردید و در حال حاضر با بیش از ۱۵ سال سابقه در بنادر کشور آماده ارائه خدمات ذیل می باشد:

۱. حمل و نقل جاده ای به منظور ارائه خدمات به صنایع و کارخانجات پتروشیمی، فولادی و ...

۲. عملیات تخلیه، بارگیری و انبارداری در بنادر کشور

۳. راهبری ترمینال شماره۲ (جنرال کارگو) بندر امام خمینی (ره)

۴. مالکیت بیش از ۲۵۰ دستگاه تجهیزات بندری به منظور حمل و نقل، تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا، در بندر امام خمینی (ره)

۵. نمایندگی کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی

۶. سرمایه گذاری و ساخت انبار سرپوشیده به مساحت ۲۴۰۰۰ مترمربع به منظور نگهداری کالاهای فله، پتروشیمی و...

۷. سرمایه گذاری و بهره برداری از ساخت پمپ خانه و خطوط لوله انتقال روغن فرآوری، به طول ۳ کیلومتر به صورت قرارداد بلندمدت *BOT* از اسکله به مخازن روغن در مجتمع بندری امام خمینی (ره)

۸. انجام صادرات و واردات و ارائه خدمات امور گمرکی (ترخیص کالا)

a.nasehi56@gmail.com

دفتر تهران: شهرک غرب - بلوار دریا - بعد از پاک نژاد - پلاک ۲۰۳ - واحد ۷

تلفن: ۸۸۶۹۱۵۸۹

دفتر خوزستان: بندر امام خمینی (ره) - ساختمان توحید - طبقه دوم - واحد ۲۱۰

تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۲۹۲۰ فکس: ۰۶۱۵۲۲۸۵۷۱۶

ماهنامه بندر و دریا

دی ۱۴۰۳
سال سی و نهم
شماره ۳۲۶
۱۴۸ صفحه
قیمت: ۱۵۰ هزار تومان

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: حسین خوشبخت

سردبیر: دانش پورشفیعی

شورای سردبیری: علی‌اکبر مرزبان، رضا ایلاتی
حسین صاحبی، مهدی قائم‌مقامی، محمدرضا قادری
یحیی ضیایی مهرجردی، سعید جعفری
الهمراد عفیفی‌پور، سیاوش رضوانی

اعضای تحریریه: مهدی صادقی، علی دولتی، اسدالله خسروی
رامین جهان‌پور، محسن حیدری

طراح گرافیک: حمیدرضا یزدان‌فرجی | **طراح جلد:** سعید خیراله

عکاس: امیررضا آهنگر

مدیر بازرگانی: نسرین غلامی | **بازاریاب:** مه‌آرا رجبی

امور اداری و مالی: سمانه رفیعی، سجاد رفیعی

bandarvadaryaa
bandarvadaryaa

Bandarvadarya.ir

دفتر مرکزی: تهران، بلوار نلسون ماندلا، خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه اول شرقی

کدپستی: ۱۴۱۱۱ ۱۵۱۸۸ صندوق پستی: ۳۷۱۳ ۱۵۸۷۵

تلفکس: ۲- ۸۸۱۹۰۶۳۰، ۴۰- ۸۸۱۹۰۶۳۹

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: ایران چاپ

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.

مشارکت‌کنندگان



[علی عسکری]

- مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر



[کامبیز مالکی‌زاده]

- مدیر بندر و دریانوردی آبادان



[راحله پورمحمد]

- رئیس اداره بندر و دریانوردی کنگان
- رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی دیر



[عبدالمحمد نادری]

- رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه
- رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی کنگان



[عقیل حیاتی]

- معاون فنی و مهندسی
  اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر



[سیاوش رضوانی]

- مدیرعامل شرکت مهندسی و خدمات دریایی
  نگین سبز خاورمیانه



[احمد مرادی]

- نماینده مردم بندرعباس، قشم، بندر خمیر، حاجی‌آباد و بوموسی (استان هرمزگان) در مجلس شورای اسلامی
- عضو کمیسیون انرژی مجلس



[سیدجعفر حسینی]

- رئیس امور آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه کشور



[فرشاد حائری]

- مدیرعامل مؤسسه راهبر دانش دریا
- استاد دانشگاه



[رضا ایلاتی]

- مدیرعامل هلدینگ پایا ترابر سینا



[بهروز آقایی]

- مدیرکل اسبق بنادر و دریانوردی استان‌های خوزستان و سیستان و بلوچستان (چابهار)

فهرست

پرونده ویژه یک: مکران

تشکیل ستاد مشترک در حوزه حمل‌ونقل ۳۰
تغییر پایتخت و الزامات توسعه دریامحور ۳۱
پایتختی برای رفع ناترازی‌ها ۳۲ – ۳۶
سواحل مکران جذابیت‌های فراوان، بدون زیرساخت ۳۷
مکران، آخرین فرصت توسعه منطقه‌ای در ایران ۳۸ – ۴۳
مجلس ناظر و حامی مجریان توسعه دریامحور است ۴۴ – ۴۸
عقبگرد جدی در تجارت ساحلی و دریامحور ۴۹ – ۵۵
مکران؛ ظرفیتی برای پایتخت اقتصادی کشور ۵۶ – ۵۷

پرونده ویژه دو: بنادر

از خرمشهر تا دیر ۵۸ – ۵۹
خیز خرمشهر ۶۰ – ۷۰
بندر خرمشهر بازگشت به دوران اوج ۷۱ – ۷۳
ساخت بندر نسل جدید در تانک فارم آبادان ۷۴ – ۷۹
کنگان؛ مادر بنادر جنوبی بوشهر است ۸۰ – ۸۴
قطری‌ها مشتاق کار کردن با بخش خصوصی ایران هستند ۸۵ – ۹۵
برمودای ایران ایمن شد ۹۶ – ۹۷

کسب‌وکار

نسل ما اساتید در حال از بین رفتن است ۹۸ – ۱۰۶
تربیت راهنمایان با به روزترین استانداردهای آموزشی ۱۰۷ – ۱۱۰
بنیاد مستضعفان هماهنگ‌کننده حمل‌ونقل کشور شود ۱۱۱ – ۱۱۵

تاریخ

هخامنشیان و عصر فانوس‌های دریایی ۱۱۶ – ۱۲۱

پایتخت اقتصادی، پایتخت سیاسی



[حسین خوشبخت]
مدیرمسئول

تأثیر تغییر پایتخت‌های سیاسی کشورها بر برون‌رفت از مشکلات، یک بازاندیشی راهبردی در تاریخ معاصر است. تغییر پایتخت‌های سیاسی کشورها همواره به عنوان تصمیمی جسورانه، پیچیده و پرهزینه شناخته شده است اما این تصمیم، به‌ویژه در جوامع در حال توسعه یا کشورهایی که با چالش‌های ساختاری مواجهند، گاه نه‌تنها یک الزام، بلکه نقطه عطفی برای بازسازی هویت ملی و برون‌رفت از مشکلات بنیادی به شمار می‌رود. این اقدام، به نوعی بازآفرینی و بازتعریف ساختارهای سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشور است.

تغییر پایتخت به عنوان راهکاری برای تمرکززدایی: تمرکز بیش از حد ساختارهای قدرت در پایتخت‌های تاریخی بسیاری از کشورها، اغلب به شکاف‌های منطقه‌ای و نابرابری‌های اجتماعی منجر شده است. این تمرکز، نه‌تنها توسعه متوازن کشور را مختل می‌کند، بلکه سبب می‌شود بحران‌ها و چالش‌ها در یک منطقه خاص، تمام سیستم سیاسی و اجتماعی کشور را تحت تأثیر قرار دهد. انتقال پایتخت سیاسی می‌تواند به توزیع عادلانه‌تر منابع، کاهش فشار بر مناطق پرجمعیت و تمرکززدایی از زیرساخت‌ها کمک کند. چنین تغییراتی به بازتعریف نقشه توسعه ملی منجر شده و زمینه را برای همگرایی اجتماعی و اقتصادی فراهم می‌کند.

امنیت ملی و استراتژی جغرافیایی: پایتخت‌های قدیمی بسیاری از کشورها در طول زمان به دلایل تاریخی یا تجاری در مناطقی توسعه یافته‌اند که در معرض تهدیدات داخلی و خارجی قرار دارند. تغییر پایتخت به مناطقی استراتژیک‌تر که از لحاظ جغرافیایی قابل دفاع‌تر باشند، می‌تواند امنیت ملی را بهبود بخشد. نمونه بارز این استراتژی، انتقال پایتخت پاکستان از کراچی به اسلام‌آباد است که نه‌تنها تمرکززدایی را تقویت کرد، بلکه موقعیت جغرافیایی امن‌تری را برای مدیریت کشور فراهم آورد.

توسعه اقتصادی و ایجاد زیرساخت‌های جدید: یکی از بزرگ‌ترین مزایای تغییر پایتخت، تسریع در توسعه اقتصادی و ایجاد زیرساخت‌های مدرن است. این تغییر، مانند ایجاد یک مرکز اقتصادی و اداری جدید می‌تواند محرک رشد صنایع مختلف، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و خلق فرصت‌های شغلی گسترده باشد.

ابزار بازسازی هویت ملی: رهبران بزرگ دنیا می‌دانند که تغییر پایتخت تنها اقدامی فیزیکی نیست، بلکه اقدامی نمادین و فرهنگی است که می‌تواند هویت ملی را بازتعریف کند. پایتخت جدید به عنوان ویترین ارزش‌ها و ایده‌آل‌های یک کشور، می‌تواند پیامی از تحول، استقلال و نوآوری به دنیا ارسال کند.

مدیریت چالش‌های جمعیتی و زیست‌محیطی: پایتخت‌های پرجمعیت و پرترافیک، اغلب با بحران‌هایی مانند آلودگی هوا، تراکم بیش از حد جمعیت و فرسودگی زیرساخت‌ها مواجهند. جابه‌جایی پایتخت به منطقه‌ای کم‌تراکم‌تر و برنامه‌ریزی‌شده‌تر، می‌تواند بسیاری از این مشکلات را کاهش دهد و حتی الگوی جدیدی از زندگی شهری ارائه دهد. نمونه بارز این رویکرد، انتقال پایتخت اندونزی از جاکارتا به منطقه‌ای جدید است. جاکارتا به دلیل مشکلات زیست‌محیطی شدید و تراکم جمعیتی، دیگر ظرفیت مدیریت کشور را نداشت و این تغییر، گامی در جهت حفظ تعادل و پایداری زیست‌محیطی کشور بود.

پیامدهای سیاسی و اجتماعی: تغییر پایتخت می‌تواند به کاهش تنش‌های قومی، زبانی و منطقه‌ای کمک کند. انتخاب یک منطقه خنثی به عنوان پایتخت جدید می‌تواند اتحاد ملی را تقویت کند و اختلافات محلی را کاهش دهد.

چالش‌های پیش‌روی تغییر پایتخت: با وجود تمام مزایای بیان شده، این تصمیم با چالش‌هایی نیز همراه است. هزینه‌های هنگفت، مقاومت‌های سیاسی و اجتماعی، همچنین ریسک‌های مرتبط با موفق نبودن پروژه، از جمله موانع مهم است. با این حال، رهبران دوراندیش می‌دانند که سرمایه‌گذاری‌های کلان در چنین پروژه‌هایی، در بلندمدت سودآور خواهد بود و آینده کشور را تضمین خواهد کرد.

کشورهایی که از چندین پایتخت استفاده کرده‌اند

رهبران بزرگ دنیا این اقدام را نه به عنوان یک هزینه، بلکه به عنوان سرمایه‌گذاری برای نسل‌های آینده می‌بینند؛ تصمیمی که اگر با دقت و آینده‌نگری همراه باشد، می‌تواند کشورها را از بحران‌ها و چالش‌های عمیق عبور داده و آنها را به سمت یک آینده روشن هدایت کند. چندین کشور در جهان، سیاست استفاده از چندین پایتخت یا تقسیم نقش‌های پایتختی را اجرا کرده‌اند. این کشورها با هدف توزیع قدرت، توسعه متوازن یا تمرکززدایی، شهرهای مختلفی را برای نقش‌های سیاسی، اقتصادی، گردشگری یا فرهنگی و انرژی تعیین کرده‌اند. این رویکرد باعث شده است مسئولیت‌های سیاسی، اداری، اقتصادی، فرهنگی و قضایی به طور متوازن توزیع شود. در ادامه نمونه‌هایی از این کشورها و دلایل انتخاب چنین رویکردی بررسی می‌شود.

امارات متحده عربی: با تمرکززدایی در حوزه‌های مختلف، توانسته است نقش‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و انرژی را به شهرهای مختلف اختصاص دهد.

- پایتخت سیاسی: ابوظبی
- پایتخت اقتصادی و تجاری: دبی
- پایتخت فرهنگی و گردشگری: شارجه که به عنوان مرکز فرهنگی شناخته می‌شود.

چین: با استفاده از این استراتژی، شهرهای مختلف را به مراکز صنعتی، تجاری، فرهنگی و گردشگری تبدیل کرده است.

- پایتخت سیاسی: پکن
- پایتخت اقتصادی و مالی: شانگهای
- پایتخت فناوری: شنژن
- پایتخت گردشگری و تاریخی: شی‌آن و هانگژو

آفریقای جنوبی: برای جلوگیری از تمرکز قدرت و ایجاد توازن میان مناطق مختلف کشور، ۳ شهر را برای ۳ وظیفه متفاوت پایتختی انتخاب کرد. این تصمیم پس از جنگ بوئرها و در دوران اتحاد آفریقای جنوبی گرفته شد تا تنش‌های منطقه‌ای و قومی کاهش یابد. با توجه به گستردگی کشور و تنوع قومی و زبانی، این تقسیم‌بندی تضمین می‌کرد که هیچ منطقه‌ای احساس نکند از توسعه ملی حذف شده است. همچنین این مدل به مدیریت بهتر منابع و قدرت سیاسی کمک کرد.

- پایتخت اجرایی (سیاسی): پرتوریا
- پایتخت قضایی: بلومفونتین
- پایتخت قانون‌گذاری: کیپ‌تاون

هند: با توجه به تنوع فرهنگی و اقتصادی، شهرهای مختلف را برای نقش‌های خاص برگزیده است. دهلی‌نو به عنوان مرکز سیاسی هند انتخاب شد اما بمبئی، به دلیل فعالیت‌های اقتصادی، بندری و تجاری، به پایتخت تجاری کشور تبدیل شد. در دوران استعمار بریتانیا، دهلی به دلیل موقعیت جغرافیایی مرکزی و نمادین به عنوان پایتخت انتخاب شد. در مقابل، بمبئی به دلیل موقعیت بندری و نزدیکی به مسیرهای تجاری بین‌المللی، به مرکز اقتصادی هند تبدیل شد.

- پایتخت سیاسی: دهلی‌نو
- پایتخت مالی و اقتصادی: بمبئی
- پایتخت فناوری: بنگلور
- پایتخت فرهنگی و گردشگری: جیپور و واراناسی

برزیل: برای تمرکززدایی، برازیلیا را به عنوان پایتخت سیاسی در مناطق داخلی کشور توسعه داد، در حالی که نقش‌های اقتصادی و فرهنگی به دیگر شهرها اختصاص یافت. برازیلیا به عنوان شهری مدرن با زیرساخت‌های پیشرفته، الگویی از آینده‌نگری ملی شد.

- پایتخت سیاسی: برازیلیا
- پایتخت اقتصادی: سائوپائولو
- پایتخت گردشگری و فرهنگی: ریودوژانیرو

نیجریه: لاگوس، پایتخت قدیمی نیجریه، به دلیل تراکم جمعیت و مشکلات زیربنایی نمی‌توانست نیازهای یک پایتخت سیاسی را برآورده کند. آبوجا به عنوان شهری جدید و برنامه‌ریزی‌شده، به منظور تمرکززدایی و کاهش تنش‌های قومی و منطقه‌ای و دسترسی آسان برای تمام مناطق کشور جایگزین لاگوس به عنوان پایتخت سیاسی شد اما لاگوس همچنان مرکز اقتصادی کشور باقی مانده است.

- پایتخت سیاسی: آبوجا
- پایتخت اقتصادی: لاگوس

مالزی: کوالالامپور به دلیل رشد سریع جمعیت و تراکم فعالیت‌های تجاری با مشکلات ازدحام و آلودگی مواجه شد. برای رفع این مشکلات و کاهش بار اداری این شهر، دولت مالزی با ساخت پوتراجایا به عنوان مرکز اداری و قضایی، بخشی از تمرکززدایی را در کشور اجرایی کرد. دولت مالزی یک شهر مدرن و پیشرفته به نام پوتراجایا را با زیرساخت‌های مناسب برای ادارات و نهادهای دولتی طراحی کرد. این تغییر به توسعه مناطق اطراف و کاهش تمرکز فعالیت‌ها در کوالالامپور کمک کرد.

- پایتخت رسمی و سیاسی: کوالالامپور
- پایتخت اداری و قضایی: پوتراجایا
- پایتخت تجاری: جورج‌تاون (پنانگ)

استرالیا: در ابتدای قرن بیستم رقابت شدیدی بین ۲ شهر بزرگ استرالیا، یعنی سیدنی و ملبورن، برای تبدیل شدن به پایتخت وجود داشت. برای حل این اختلاف، کانبرا به عنوان پایتخت جدید در نقطه‌ای میان این دو شهر انتخاب شد. دولت استرالیا برای جلوگیری از تمرکز قدرت در یکی از ۲ شهر بزرگ و کاهش تنش‌های سیاسی، کانبرا را به عنوان شهری خنثی بنا کرد. این شهر از ابتدا به طور هدفمند طراحی و ساخته شد تا به عنوان پایتخت عمل کند.

- پایتخت سیاسی: کانبرا
- پایتخت اقتصادی: سیدنی
- پایتخت فرهنگی: ملبورن

قزاقستان: آستانه را به عنوان پایتخت جدید معرفی کرد، در حالی که آلماتی همچنان مرکز اقتصادی کشور است.

- پایتخت سیاسی: آستانه (نورسلطان)
- پایتخت اقتصادی و تجاری: آلماتی

هلند: آمستردام به عنوان مرکز تاریخی و فرهنگی هلند، پایتخت رسمی باقی ماند اما لاهه به دلیل نقش تاریخی در سیاست و دیپلماسی، مرکز اداری و محل استقرار دولت شد. این مدل که ریشه در سنت تاریخی دارد، به توزیع وظایف و کاهش بار اداری و سیاسی آمستردام کمک کرد. لاهه به عنوان شهری آرام‌تر و کم‌تراکم‌تر برای فعالیت‌های دولتی مناسب‌تر شناخته شد.

- پایتخت رسمی: آمستردام
- پایتخت اداری و سیاسی: لاهه

تانزانیا: دولت تانزانیا در دهه ۱۹۷۰ تصمیم گرفت پایتخت خود را از دارالسلام که در ساحل شرقی کشور قرار دارد، به دودوما در مرکز کشور منتقل کند. هدف این تصمیم، تمرکززدایی و تقویت توسعه مناطق مرکزی بود. دودوما به عنوان منطقه‌ای کم‌تراکم و مرکزی انتخاب شد تا دسترسی آسان‌تری برای تمام مناطق کشور فراهم کند. این انتقال، به توسعه زیرساخت‌های مناطق داخلی کمک کرد.

- پایتخت رسمی: دودوما
- پایتخت اقتصادی: دارالسلام

شیلی: سانتیاگو به دلیل موقعیت جغرافیایی و امکانات گسترده، به عنوان مرکز سیاسی و اقتصادی انتخاب شد اما والپارایسو به عنوان مرکز قانون‌گذاری، نقش مهمی در توازن منطقه‌ای ایفا می‌کند. والپارایسو به عنوان یکی از شهرهای تاریخی و بندری، توانست نقش مکمل سانتیاگو را ایفا و از تمرکز بیش از حد قدرت جلوگیری کند.

- پایتخت سیاسی و تجاری: سانتیاگو
- مرکز قانون‌گذاری: والپارایسو

بولیوی: این تقسیم‌بندی در بولیوی از اختلافات سیاسی و جغرافیایی میان مناطق مختلف این کشور ناشی شد. لاپاز به عنوان مرکز اقتصادی و سیاسی انتخاب شد اما سوکره به دلیل نقش تاریخی خود، پایتخت قضایی باقی ماند. این مدل، تعادل نسبی میان مناطق مختلف بولیوی را ایجاد و از تمرکز بیش از حد قدرت در یک منطقه جلوگیری کرد.

- پایتخت اداری: لاپاز
- پایتخت قضایی: سوکره

تغییر پایتخت یا استفاده از چندین پایتخت، اقدامی استراتژیک و روشی مؤثر برای مدیریت بهتر قدرت، تمرکززدایی و توسعه متوازن و چشم‌انداز بلندمدت کشورهاست. هر کشور، با توجه به شرایط جغرافیایی، تاریخی و اجتماعی خاص خود، دلایلی منحصربه‌فردی برای اتخاذ این تصمیم داشته است. چنین تصمیماتی، هرچند پیچیده و پرهزینه، می‌تواند به تقویت انسجام ملی و ارتقای توسعه پایدار منجر شود.

مکران ایران



[دانش پورشفیعی]
سردبیر

باور اینکه قرار است پایتخت ایران در سواحل مکران ساخته شود، حتی اگر این عبارت معروف را هم در نظر بگیریم که «هر چیزی امکان‌پذیر است» یا «هر غیرممکنی ممکن است»، باز هم سخت است.

بیان این موضوع از سوی مدیران ارشد دولتی بیشتر از آنکه تحقق واقعی جابه‌جایی پایتخت باشد، در درون خود چند نکته مهم را پنهان دارد؛ نخست اینکه عمر کلانشهر تهران برای پایتخت بودن به پایان رسیده و باید این بار سنگین را از دوشش برداشت. دوم اینکه چنانچه قرار بر تغییر و جابه‌جایی پایتخت باشد، باید آن را در نزدیکی منابع آبی فراوان جانمایی کرد و بنا نهاد، چرا که ناترازی آب در کشور ایران سال‌هاست از مرز هشدار نیز گذشته است. و نکته سوم، یادآوری اهمیت و جایگاه سواحل مکران و نقش آن در آینده اقتصاد کشور است.

به‌راستی با راه‌اندازی چه موج خبری بهتر از موضوع انتقال پایتخت می‌شد نام سواحل مکران را بیش از پیش پررنگ کرد؟ اکنون همگان این پرسش را مطرح می کنند که آیا پایتخت کشور در پهنه مکران برپا می‌شود؟

در پاسخ می‌توان گفت آری! اما چه پایتختی؟

عمر ورود واژه مکران به سپهر رسانه‌ای کشور کمتر از ۲ دهه است و در این سال‌ها مقام معظم رهبری در مناسبت‌های مختلف اهمیت این منطقه و سواحل آن را به دولت‌ها، فعالان اقتصادی و نیروهای نظامی به‌خصوص نیروی دریایی از ابعاد مختلف گوشزد کرده‌اند. در این مدت دولت‌ها نیز تلاش کرده‌اند از توانمندی‌ها و قابلیت‌های این گستره بهره برده و برای آن طرح و پروژه‌هایی نیز طراحی و پیشنهاد کرده‌اند اما این تلاش‌ها و برنامه‌ها پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری و به دنبال آن تدوین برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و تعیین تکالیف قانونی هر یک از دستگاه‌های مسئول، رنگ و بوی جدی‌تری به خود گرفت و در برنامه هفتم پیشرفت، فصل ۱۲ گذر (ترانزیت) و اقتصاد دریامحور تبدیل به قانون شد.

اکنون مکرانِ ایران را همه می‌شناسند، چون شنیده‌اند قرار است مرکز کشورشان شود. بنابراین باید از این فرصت به‌خوبی بهره برد و تصمیم درستی برای آبادانی تنها فرصت توسعه منطقه‌ای کشور گرفت. مکران بکر است و می‌شود چونان لوح سفیدی هر نقشی را بر آن حک کرد و چه نقشی بهتر و مهم‌تر از آینده ایران؟! آینده فرزندان ایران‌زمین و حفظ و پاسداشت ۵ هزار سال تاریخ دریانوردی ایران.

نباید ترسید و باید به دریا بازگشت. ایرانِ بحری، چندین قرن بود که فرصت‌های دریایی‌اش را از دست داده بود و در بر و خشکی به دنبال چیزهایی بود که نبود.

مکران، فرصت تاریخی بازگشت ایران به دریاست. آن را حیف نکنیم، چرا که زمان بی‌بازگشت، فرصت حسرت خوردن و افسوس را هم گرفته است.

اینجا مکران است؛ مکرانِ ایران و قرار است ایران جهش عظیمی را به یکباره تجربه کند.

تشکیل ستاد مشترک در حوزه حمل‌ونقل



[سعید رسولی]
○ معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی
و سرپرست سازمان بنادر و دریانوردی

اقتصاد دریامحور موضوع بسیار مهمی است که سالیان سال، از این موهبت الهی که به کشور ارزانی شده به اندازه کافی استفاده نکرده‌ایم و خدا را شکر در این دوره دستورکار اول نظام است و از سوی مقام معظم رهبری به صورت ویژه مدنظر قرار گرفته و دولت چهاردهم نیز با عزم راسخ در مسیر رونق‌بخشی به این حوزه از اقتصاد حرکت می‌کند چرا که اقتصاد دریامحور، مزیت رقابتی ما در منطقه و دنیا است. بنابراین باید به یکدیگر در مسیر حمل‌ونقل دریایی کشور کمک کنیم و امیدوارم به گونه‌ای عمل کنیم که شرمنده زحمات عزیزان طی سالیان گذشته در سازمان بنادر و دریانوردی، نباشیم.

به طور قطع در سازمان بنادر و دریانوردی با قدرت، فعالیت‌ها را بر اساس اولویت، پیش خواهیم برد و اجازه غفلت نداریم و نباید فرصت را از دست دهیم؛ ما امانتدار هستیم و باید به این امانت توجه کنیم و نباید لحظه‌ای را از دست دهیم.

خوشبختانه شتاب کارهای انجام شده بسیار خوب است و باید حفظ شود و توسعه یابد و حتما این روند، پایدار بماند. انشاءالله نخواهیم گذاشت که فرصتی در حوزه دریایی و بندری از دست برود و باید با قدرت، فعالیت‌ها مطابق برنامه انجام شود و هیچگونه غفلتی پذیرفتنی نیست.

امروزه مقوله تولید از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است؛ در اقتصاد و تولید، حمل‌ونقل و لجستیک، پیشران است و باید شرایط برای تسهیل فعالیت‌های اقتصادی در بنادر فراهم شود و چرخ کارخانجات به خوبی بچرخد تا اینگونه بتوانیم به افزایش درآمدهای کشور، کمک کنیم. در این میان آمار سرمایه‌گذاری‌ها نشان می‌دهد مسیر خوبی در سازمان بنادر و دریانوردی طی شده است اما باید حمایت از بخش خصوصی به عنوان یک بهبود مستمر و به عنوان یک هدف کلی مدنظر قرار گیرد. واگذاری فعالیت‌ها اقدام بسیار مهمی است و خوشبختانه روند رو به رشد داشته و باید با شفاف‌سازی این مسیر ادامه یابد.

در حوزه حمل‌ونقل باید همگی دست به دست هم دهیم و شاهد تعامل و هم‌افزایی هرچه بیشتر دستگاه‌های مختلف از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، راه آهن و... باشیم. در این زمینه باید ستاد مشترک در حوزه حمل‌ونقل تشکیل شود تا با همکاری مضاعف و تعامل چند جانبه بتوانیم امور مختلف در حوزه حمل‌ونقلی کشور را پیش ببریم.

تغییر پایتخت و الزامات توسعه دریامحور



[حسن بیک‌محمدلو]
○ استاد دانشگاه

موضوع اول درباره تغییر پایتخت و توسعه دریامحـــور، طراحی و جانمایی درســـت و دقیق و کارشناسی‌شـــده با هـــدف ایجاد ارزش افزوده اقتصادی در ســـواحل است. ایجاد ارزش افزوده اقتصادی در سواحل موضوعی است که باعث گسیل و استقرار جمعیت می‌شـــود. در کشـــورهای مختلف جهـــان نیز دیده می‌شود که ۶۰ درصد جمعیت در کنار آب‌ها و سواحل ساکن هستند. تجربه نشان داده مهم‌ترین امر برای استقرار جمعیت نیز ایجاد بنگاه‌های اقتصادی و مراکز شغلی متناسب با محیط زیست ساحلی و دریایی در چنین جغرافیایی است. بنابراین تا وقتی بنگاه‌های اقتصادی در نوار ساحلی مستقر نشوند، ایجاد اشـــتغال و کارآفرینی نکنند و کارکنان خود را به نوار ساحلی نبرند، صحبت از توسعه اشتباه است.

این نکته هم اهمیـــت دارد که تا زمانی کـــه منطقه مورد نظر به استقلال اقتصادی نرسیده باشد، استقبال جمعیت از اسکان در آن منطقه زیاد و فراگیر نخواهد بود.

نکته دوم در بحث انتقال پایتخت و استقرار آن در سواحل نیز این اســـت که چون محوریت ابلاغیه سیاســـت‌های کلی توسعه دریامحور از ســـوی مقام معظم رهبری و پیشانی کار با موضوع‌های اقتصادی است، باید یک منطقه جغرافیایی به عنوان پیشران اقتصاد انتخاب شود.

بدیهی است با توجه به موضوع آمایش سرزمینی و مطالعات انجام شـــده در خصوص ویژگی‌های خـــاص و ظرفیت‌های اقتصادی سواحل کشور در شـــمال و جنوب، منطقه مکران مناسب‌ترین منطقه‌ای اســـت که می‌تواند به پیشران اقتصاد دریامحور تبدیل شـــود. یعنی اگر بخواهیم جایی را به عنوان جغرافیای پیشـــرفت اقتصادی و تبدیل آن به پیشران اقتصاد دریامحور در نظر بگیریم، ســـواحل و پســـکرانه‌های مکران مناسب‌ترین منطقه برای این موضوع است. بدیهی است ایده تمرکز بر کار اقتصادی در یـــک منطقه با لحاظ ظرفیت‌های دریایی می‌تواند در بخشی از سواحل مکران (مکوران) اجرایی شود.

چنین مفهومی می‌تواند نزدیک به موضوع تغییر پایتخت اقتصادی باشـــد اما الزاماً مترادف پایتخـــت اقتصادی جدید هم نیســـت و دقیق‌تر آن است که بگوییم یک طرح پیشرفت جهش‌گونه در یک جغرافیای خاص رخ خواهد داد.

موضـــوع تغییر پایتخـــت، موضوعـــی کلان و چندوجهی اســـت که در حال حاضر مؤلفه‌های مختلف آن فراهم نیست و ظرفیت‌های آن ایجاد نشـــده است، لذا رونق‌بخشی سواحل مکران در شرایط فعلی باید در قالب یک طرح روشن و برنامه اقدام جهش‌گونه و همه‌جانبه مبتنی بر ظرفیت‌های دریایی قرار گیـــرد. در مراحل بعدی و در صـــورت تحقق برنامه‌های توسعه‌ای و استقرار جمعیت در سواحل مکران، می‌توان برای تبدیل این منطقه به پایتخت نیز با برنامه‌ریزی مناسب اقدام کرد.

«بندر و دریا» تاریخچه تغییرات پایتخت ایران را در دوره‌های مختلف بررسی می‌کند

پایتختی برای رفع ناترازی‌ها

انتخاب پایتخت، تصمیمی راهبردی و مهم در تاریخ هر کشوری است که همواره تحت تأثیر عوامل گوناگونی قرار داشته اســت. قرن‌ها پیش، حکومت‌های باستانی مختلف شــهرهای نزدیک به دریاها و رودهای بزرگ یا شهرهایی را که در حصار کوهستان‌ها پیچیده شده بودند به عنوان مرکز سیاسی و اقتصادی خود برمی‌گزیدند. به طور کلی ۲ اصل «امنیــت» و «اقتصاد» در طول تاریخ معیاری مهم در تعیین پایتخت کشورها بود.

پایتخت تمدن‌هــای بین‌النهرین و مصر باســتان بر کران رودهای بزرگی چون دجلــه و فرات و نیل بنا شــده بود تا رونق اقتصادی از طریق رودخانه‌ها و دریا حاصل شــود. شــهرهایی چون بابل، قاهره و بغداد در خاورمیانه همواره در عصر باســتان جزو مراکز بزرگ اقتصادی جهان بودنــد. «کارتاژ» پایتخت فنیقی‌ها در سواحل مدیترانه در تونس امروزی بنا شده بود و یکی از پررونق‌ترین شهرهای جهان در عصر خویش بود. در اروپا هم رم، پایتخت باســتانی روم باستان و شهرهایی چون قسطنطنیه در ترکیه امروزی در مجاورت دریای مدیترانه بنا شــده بودند. پکن هم در چین ۳ هزار سال قبل در منطقه‌ای کوهســتانی بنا شــد و امپراتورهای سلســله «هان» امید داشــتند انتخاب پکن به عنوان پایتخت، مرکز قدرت‌شان را از حمله دشمنان خارجی و قبایل وحشــی حفظ کند. اگرچه این شهر بعدها در حمله مغول در سال ۱۲۱۳ میلادی ویران شد.

> پایتخت تمدن‌های بین‌النهرین و مصر باستان بر کران رودهای بزرگی چون دجله و فرات و نیل بنا شده بود تا رونق اقتصادی از طریق رودخانه‌ها و دریا حاصل شود. شهرهایی چون بابل، قاهره و بغداد در خاورمیانه همواره در عصر باستان جزو مراکز بزرگ اقتصادی جهان بودند

ایران نیز با تاریخ پرفراز و نشیب خود، شاهد تغییرات زیادی در پایتخت‌هایش بوده اســت. از دوران باستان تا امروز، شهرهای مختلفی به عنوان مرکز سیاسی و اداری ایران برگزیده شده‌اند. در این مقال به بررسی تاریخچه این تغییرات، عوامل انتخاب تهران به عنوان پایتخت در دوره قاجار و پس از انقلاب اسلامی، نیز بحث‌های اخیر پیرامون انتقال پایتخت از تهران پرداخته می‌شود.

تاریخچه تغییر پایتخت در ایران

در طول تاریخ ایران، پایتخت‌های متعددی برگزیده شــده‌اند که هر کدام در دوران خــود، نقش مهمی در شکل‌گیری ساختار سیاسی، فرهنگی و اجتماعی کشور داشــته‌اند. در اینجا به برخی از مهم‌ترین پایتخت‌های تاریخی ایران اشاره می‌شود.

هگمتانه (اکباتان): پایتخت مادها و یکی از قدیمی‌ترین پایتخت‌های ایران بود که در همدان امروزی واقع شده بود.

تخت جمشید یا پرسه‌پولیس: پایتخت باشکوه هخامنشیان که به عنوان مرکز تشریفاتی و آیینی استفاده می‌شد.

شوش: یکی دیگر از پایتخت‌های مهم هخامنشیان که بیشتر به عنوان مرکز اداری و تجاری مورد استفاده قرار می‌گرفت.

تیسفون: پایتخت ساسانیان بود که در کرانه شرقی دجله و در نزدیکی بغداد امروزی قرار داشت و از مراکز مهم تمدنی آن دوره به شمار می‌رفت.

مرو: پایتخت امپراتوری سلجوقی در دوران اوج قدرت‌شان بود. شهری که امروز در خاک ترکمنستان و در انتهای جنوبی بیابان قره‌قوم واقع شده و در اوایل حکومت عباسیان به‌ویژه مأمون‌الرشید عباسی نیز پایتخت و یکی از شهرهای مهم جهان اسلام به شمار می‌رفت. با تضعیف سلجوقیان و قدرت گرفتن اتابکان در گوشه و کنار سرزمین کنونی ایران، هر یک از اتابکان آذربایجان، فارس و لرهای بزرگ و کوچک، شهرهایی چون تبریز، شیراز، ایذه و خرم‌آباد را پایتخت خود قرار دادند.

قزوین و الموت: پایتخت‌های فرقه اسماعیلیه بودند.

اصفهان: پایتخت باشکوه صفویان که به دلیل معماری بی‌نظیر و رونق اقتصادی و فرهنگی، از مهم‌ترین پایتخت‌های تاریخ ایران محسوب می‌شود. اردبیل، تبریز و قزوین نیز از دیگر شهرهایی بودند که در عصر صفویه در دوره‌هایی به عنوان پایتخت برگزیده شده بودند.

مشهد: در عصر پادشاهی افشاریه، این شهر مرکز امپراتوری افشاریه محسوب می‌شد.

شیراز: با انقراض افشاریه و قدرت رسیدن کریم‌خان، سلسله زندیه شیراز و در دوره‌ای کرمان و بم را به عنوان پایتخت برگزید.

تهران پایتخت قاجاریان



تهران پیش از انتخاب به عنوان پایتخت، روستایی کوچک در نزدیکی شهر باستانی ری بود اما با استقرار سلسله قاجار، به دلایل مختلفی مورد توجه قرار گرفت و به‌تدریج به مرکز سیاسی ایران تبدیل شد. مهم‌ترین عوامل انتخاب تهران به عنوان پایتخت به شرح زیر است:

۱- موقعیت جغرافیایی: تهران در مرکز ایران قرار داشت و دسترسی به مناطق مختلف کشور را آسان می‌کرد. همچنین نزدیکی به راه‌های تجاری و کوه‌های البرز که امکان دفاع از شهر را فراهم می‌کرد، از مزایای مهم این شهر بود.

۲- اقلیم معتدل: آب و هوای به نسبت معتدل تهران در مقایسه با دیگر شهرهای بزرگ ایران، برای سکونت و فعالیت‌های حکومتی مناسب‌تر بود.

۳- پایگاه قدرت قاجار: خاندان قاجار که از منطقه شمال غرب ایران برخاسته بودند، به دنبال مکانی نزدیک به پایگاه قدرت خود بودند و تهران با نزدیکی به مناطق شمالی و شمال غربی، این امکان را فراهم می‌کرد.

۴- اهمیت نظامی: با توجه به تهدیدات خارجی و جنگ‌های مرزی، موقعیت تهران به عنوان یک مرکز نظامی استراتژیک و راهبردی، اهمیت بیشتری یافت.

پس از پایان جنگ تحمیلی و در دولت سازندگی، نخستین‌بار به صورت رسمی، آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی، رئیس جمهور وقت موضوع ضرورت تغییر پایتخت سیاسی را با هدف خروج از تمرکزگرایی و توسعه دیگر شهرهای کشور مطرح کرد. و برای این انتقال، شهرهایی چون سمنان و هشتگرد نامزد پایتخت جدید سیاسی کشور شدند

پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توجه به دریا و پسکرانه‌ها به عنوان پیشران توسعه اقتصادی و تجارت و تولید در سطح کارشناسان و رسانه‌ها افزایش یافت و پس از انتخاب پزشکیان به ریاست جمهوری، وی در پی ناترازی‌ها موضوع تغییر پایتخت و انتقال آن به دیگر مناطق مطرح کرد

تلاش‌ها برای انتقال پایتخت از تهران

با وجود تداوم پایتختی تهران در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی، بحث‌ها و پیشنهاداتی مبنی بر انتقال پایتخت به شهری دیگر همواره مطرح بوده است. به طور مشخص سال ۱۳۶۴ در مراسم «دویستمین سال انتخاب تهران به عنوان پایتخت» و در اوج جنگ شهرها که شهرهای ایران در معرض موشک‌باران و بمباران دشمن بعثی بود، نخستین‌بار پیشنهاد شد پایتخت سیاسی و مراکز حساس آن از جمله بیت امام خمینی(ره)، دفتر نخست‌وزیری و مجلس شورای اسلامی به طور موقت به یکی از شهرهای شرقی مثل شاهرود و مشهد که دور از دسترس موشک‌های صدام بود منتقل شود.

پس از پایان جنگ تحمیلی و در دولت سازندگی، نخستین‌بار به صورت رسمی، آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی، رئیس جمهور وقت موضوع ضرورت تغییر پایتخت سیاسی را با هدف خروج از تمرکزگرایی و توسعه دیگر شهرهای کشور مطرح کرد. همان زمان مطرح شد که پایتخت سیاسی به شهری دیگر منتقل شود و برای این انتقال، شهرهایی چون سمنان و هشتگرد نامزد پایتخت جدید سیاسی کشور شدند. در دولت‌های بعد نیز چندین‌بار این ایده به‌خصوص با توجه به تجربیات موفق برخی کشورهای دنیا از سوی مقامات سیاسی و اقتصادی و کارشناسان مطرح شد اما هر بار به دلایلی از جمله سنگینی هزینه‌های جابه‌جایی یا امکان مخالفت بدنه کارکنان دولت و... همچنین پایان عمر دولت‌ها به نتیجه نرسید.

در دولت‌های نهم و دهم نیز تلاش‌ها از ایده به اجرا درآمد و از جمله تلاش شد برخی دستگاه‌های اجرایی همچون بنگاه‌های اقتصادی و تعدادی از فدراسیون‌ها و باشگاه‌های ورزشی به استان‌ها و شهرهای دیگر منتقل شوند اما بی‌توجهی مسئولان وقت به لزوم ایجاد زیرساخت‌های لازم و اقناع افکار عمومی به‌خصوص بدنه کارکنان دستگاه‌های انتقال‌یابنده و خانواده‌های آنها درباره ضرورت این تحول اداری، موجب مقاومت بدنه اجرایی و شکست این ایده در همان بدو اجرا شد.

ششم اردیبهشت ۱۳۹۴ قانون «امکان‌سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور و ساماندهی و تمرکززدایی از تهران» پس از سال‌ها به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و همان ماه برای اجرا به دولت ابلاغ شد اما این قانون هم که به وزارتخانه‌های کشور و راه و شهرسازی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی وقت (سازمان برنامه و بودجه کنونی) برای اجرا ابلاغ شده بود، هیچ‌گاه اجرایی نشد.

در سال‌های اخیر به‌خصوص پس از ابلاغ سیاست‌های کلان توسعه دریامحور توسط رهبر معظم انقلاب اسلامی در آبان ۱۴۰۲ و تأکید معظم‌له بر بهره‌برداری از ظرفیت‌های سواحل، این ایده در میان دولتمردان و کارشناسان و فعالان محیط زیست شهری، جان تازه‌ای گرفت و به یک بحث جدی در محافل سیاسی، اقتصادی و اجتماعی کشور تبدیل شد.

تداوم پایتختی تهران پس از پیروزی انقلاب اسلامی

با وجود تغییرات سیاسی و اجتماعی گسترده پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷، تهران همچنان به عنوان پایتخت ایران باقی ماند. دلایل این تداوم را می‌توان به شرح زیر خلاصه کرد:

۱- زیرساخت‌های موجود: تهران به عنوان پایتخت قبل از انقلاب اسلامی، دارای زیرساخت‌های گسترده اداری، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بود که انتقال پایتخت به شهر دیگر را با چالش‌های فراوانی روبه‌رو می‌کرد.

۲- تمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی: تمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در تهران باعث شده بود این شهر به مرکز ثقل فعالیت‌های اقتصادی کشور تبدیل شود و انتقال پایتخت به معنای ایجاد اختلال در این ساختار بود.

۳- اهمیت نمادین: تهران به عنوان پایتخت، به یک نماد ملی تبدیل شده بود و تغییر آن می‌توانست به ایجاد ابهام و چالش‌های هویتی منجر شود.

۴- تحولات سیاسی و نظامی در سال‌های پس از انقلاب اسلامی: پس از پیروزی انقلاب اسلامی، با توجه به بروز جنبش‌های جدایی‌طلبانه و تجزیه‌طلبانه در برخی استان‌ها و نواحی مرزی، تمرکز حکومت مرکزی بر مقابله با تحرکات مرزی جلب شد. سال‌های بعد و پس از حمله رژیم بعث حاکم بر عراق، چنین موضوعی هیچگاه فرصت نیافت که خود را به عنوان یک اولویت در دستور کار مسئولان قرار دهد.



انتخاب پایتخت و تغییر آن همیشه و برای هر کشوری موضوعی پیچیده و چندبعدی بوده که تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله شرایط جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی قرار داشته است. مشکلات عدیده‌ای که تهران با آن روبه‌رو است، باعث شده بحث‌های مربوط به انتقال پایتخت همواره مطرح باشد

انتقال پایتخت در دوران پس از جنگ تحمیلی

مسئولان اجرایی و سیاستگذاران کشور بارها درباره انتقال پایتخت از تهران موضع‌گیری و دلایل مختلفی را برای این کار مطرح کرده‌اند.

دولت‌های پنجم و ششم (اکبر هاشمی رفسنجانی)

در دوران ریاست جمهوری هاشمی‌رفسنجانی، بحث‌هایی در مورد تمرکززدایی از تهران مطرح شد و اقداماتی هم در این زمینه انجام شد اما طرح جدی برای انتقال پایتخت مطرح نشد.

دولت‌های هفتم و هشتم (سیدمحمد خاتمی)

در دوران ریاست جمهوری خاتمی، بیشتر بر موضوع توسعه متوازن و توزیع عادلانه‌تر امکانات در سراسر کشور تأکید شد. در این دوره بحث انتقال پایتخت به طور جدی مطرح و پیگیری نشد و اولویت، طرح‌های توسعه‌ای در مناطق مختلف کشور دنبال شد.

دولت‌های یازدهم و دوازدهم (حسن روحانی)

در دوران ریاست جمهوری روحانی نیز بار دیگر بحث انتقال پایتخت یا تمرکززدایی تا حدودی کمرنگ شد و بیشتر بر حل مشکلات تهران و بهبود زیرساخت‌ها تمرکز شد. البته طرح‌هایی برای انتقال برخی مراکز دولتی به شهرهای دیگر هم پیگیری شد. اگرچه در این دولت قانون «امکان‌سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور» در مجلس شورای اسلامی تصویب و ابلاغ شد اما دولت وقت به دلایلی که پیشتر گفته شد، از جمله با استدلال هزینه بالای تغییر پایتخت، با آن مخالفت کرد. از این رو این قانون هیچگاه به مرحله اجرایی نرسید. تمرکز دولت بر موضوعاتی چون برجام و سیاست خارجی، همچنین همه‌گیری بیماری کووید-۱۹ (کرونا) نیز در عمل مجالی به مسئولان برای پیگیری این موضوع نداد.

دولت سیزدهم (سیدابراهیم رئیسی)

در دوران ریاست جمهوری رئیسی نیز بحث انتقال پایتخت به صورت جدی مطرح نشد. دولت سیزدهم بیشتر بر توسعه متوازن و عدالت اجتماعی تأکید داشت و در اظهارات مسئولان دولتی موضوع انتقال پایتخت کمرنگ بود. احمد وحیدی، وزیر کشور دولت سیزدهم اردیبهشت ۱۴۰۳ در جلسه شورای اداری استان، هزینه انتقال پایتخت را یکصد میلیارد دلار ارزیابی کرد و برای افزایش رفاه ساکنان استان تهران، بر تقسیم تهران به ۲ استان تأکید داشت.

دولت‌های نهم و دهم (محمود احمدی‌نژاد)

در دوران ریاست جمهوری احمدی‌نژاد، بحث انتقال پایتخت با توجه به تشدید تحریم‌های ظالمانه علیه کشورمان که منجر به کاهش کیفیت سوخت در شهرهای بزرگ از جمله تهران شد، به صورت جدی‌تری مطرح شد. رئیس جمهور وقت به دلیل مشکلات آلودگی هوا و ترافیک تهران، از انتقال پایتخت به شهر جدیدی در نزدیکی تهران حمایت می‌کرد. حتی پیشنهاداتی برای انتقال برخی وزارتخانه‌ها به شهرهای دیگر مطرح شد و اقداماتی برای تغییر مکانی چند دستگاه اجرایی از جمله یکی از معاونت‌های سازمان میراث فرهنگی، چند تیم باشگاهی دولتی و چند فدراسیون ورزشی انجام شد که به دلایلی چون اقناع نکردن بدنه کارکنان دستگاه‌های اجرایی و نبود زیرساخت‌های مناسب در شهرهای محل انتقال این اقدامات با شکست روبه‌رو شد.

این دولت همچنین در واپسین ماه‌های فعالیت خود، شهر جدید پرند در نزدیکی تهران را به عنوان محلی مناسب برای استقرار دستگاه‌های دولتی و وزارتخانه‌ها اعلام کرد و مرتضی تمدن، استاندار وقت تهران نیز در این باره گفت: «با جانمایی انجام شده در شهر جدید پرند، تعدادی از وزارتخانه‌ها به این شهر منتقل می‌شوند و هم‌اکنون مکان‌یابی جهت انتقال وزارتخانه‌ها به شهر جدید پرند انجام شده و ۴۰۰ هکتار زمین در پرند نیز برای انتقال و ایجاد پایتخت اداری دیده شده است». در این دوره عمده فعالیت‌ها به جای تغییر، بر تمرکززدایی از پایتخت متمرکز بود.

دولت چهاردهم (مسعود پزشکیان)

یکی از مسائلی که در چند ماه نخست ریاست جمهوری پزشکیان مطرح شد، مستند به تجربیات طولانی رئیس جمهور در قانونگذاری و اجرا، موضوع تغییر پایتخت بود. پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی رهبر معظم انقلاب اسلامی در ۱۶ آبان ۱۴۰۲ توجه به دریا و پسکرانه‌ها به عنوان پیشران توسعه اقتصادی و تجارت و تولید در سطح کارشناسان و رسانه‌ها افزایش یافته بود و پس از انتخاب پزشکیان به ریاست جمهوری، رئیس دولت چهاردهم از چندی قبل به‌خصوص در پی ناترازی‌ها در موضوع آب، گاز و برق و از سویی افزایش آلاینده‌های هوا موضوع تغییر پایتخت و انتقال آن به دیگر مناطق را مطرح کرد.

همچنین معاون اول و سخنگوی دولت هم در مصاحبه‌هایی بر تلاش دولت برای تحقق این وعده قدیمی و انتقال پایتخت به شهرهای نوار مرزی تأکید کردند و حتی از سواحل منطقه مکران به عنوان جدی‌ترین گزینه جابه‌جایی پایتخت نام بردند.

استدلال موافقان جابه‌جایی و تغییر پایتخت

- **کاهش تراکم جمعیت در تهران:** انتقال پایتخت می‌تواند به کاهش تراکم جمعیت و توزیع عادلانه‌تر جمعیت در سراسر کشور کمک کند.
- **توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته:** انتقال پایتخت می‌تواند به توسعه مناطق کمتر توسعه‌یافته و ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در این مناطق منجر شود.
- **ایجاد یک مرکز اداری جدید:** ایجاد یک مرکز اداری جدید در یک شهر دیگر می‌تواند به بهبود کارایی سیستم اداری و کاهش فساد کمک کند.
- **تراکم جمعیت و آلودگی هوا در تهران:** تهران با تراکم بالای جمعیت و آلودگی هوا، به یکی از شهرهای پرچالش جهان تبدیل شده است و ادامه پایتختی آن می‌تواند مشکلات بیشتری را ایجاد کند.
- **ترافیک و زیرساخت‌های ناکارآمد حمل‌ونقل شهری:** ترافیک سنگین و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ناکافی، از دیگر مشکلات تهران است که انتقال پایتخت می‌تواند راه‌حلی برای آنها باشد.
- **آسیب‌پذیری در برابر زلزله:** تهران در منطقه‌ای زلزله‌خیز واقع شده و آسیب‌پذیری بالای آن در برابر زلزله، یکی از دلایل اصلی برای انتقال پایتخت است.

استدلال مخالفان جابه‌جایی و تغییر پایتخت

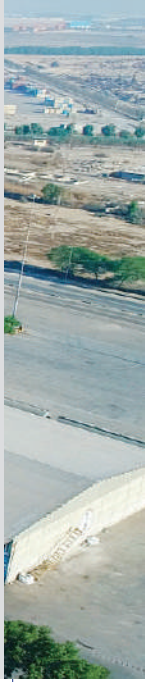
- هزینه جابه‌جایی پایتخت بسیار بالاست و در عمل منجر به کاهش قابل توجه جمعیت تهران نخواهد شد. جمعیت کارکنان دستگاه‌های دولتی و خانواده‌های آنها حداکثر یک میلیون نفر برآورد می‌شود و کاهش یک میلیون نفر از جمعیت ۱۱ میلیونی شهر تهران نقش اندکی در حل مشکلات این شهر خواهد داشت.
- به جای تغییر پایتخت می‌توان در توسعه سامانه‌های حمل‌ونقل شهری به‌خصوص خطوط مترو و توسعه انرژی‌های پاک از جمله برق خورشیدی، همچنین افزایش کیفیت خودروها و برقی شدن آنها سرمایه‌گذاری کرد.
- تغییر پایتخت در عمل علاوه بر ساخت بناهای مورد نیاز دستگاه‌های دولتی و زیرساخت‌های دیگر، نیازمند ساخت حدود ۶۰۰ هزار واحد مسکونی است، ضمن اینکه ساکنان این واحدها نیازمند تأسیسات زیربنایی مثل آب، برق، گاز، مخابرات و دیگر امکانات آموزشی، بهداشتی و تفریحی هستند.
- انتقال پایتخت سیاسی یا اقتصادی به نزدیک مرزهای آبی با احتمال کاهش ضریب ایمنی و امنیت دستگاه‌های دولتی و مسئولان روبه‌رو است و در عمل پایتخت جدید از لحاظ پدافندی در مقایسه با پایتخت فعلی، با ضعف بیشتری روبه‌رو خواهد بود.
- با احیای بافت‌های فرسوده می‌توان ضمن ایمن‌سازی سکونتگاه‌ها در تهران، ارزش افزوده زیادی در این بخش ایجاد کرد.

سخن پایانی

انتخاب پایتخت و تغییر آن همیشه و برای هر کشوری موضوعی پیچیده و چندبعدی بوده که تحت تأثیر عوامل مختلفی از جمله شرایط جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی قرار داشته است. مشکلات عدیده‌ای که تهران با آن روبه‌رو است، باعث شده بحث‌های مربوط به انتقال پایتخت همواره مطرح باشد.

انتقال پایتخت می‌تواند مزایای زیادی برای ساکنان تهران و اهالی بومی پایتخت جدید داشته باشد اما اجرای آن مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و در نظر گرفتن همه جوانب موضوع است. در نهایت، تصمیم در مورد انتقال پایتخت، تصمیمی ملی است که باید با در نظر گرفتن منافع کشور و مردم و با عنایت به نظرات کارشناسان موافق و مخالف و پیش‌بینی ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و... گرفته شود.





سواحل مکران
جذابیت‌های فراوان، بدون زیرساخت



[ولی‌الله بیاتی]
○ سخنگوی کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس

بحث انتقال پایتخت به شـــهر یـــا منطقه‌ای دیگر به دلیل اینکه زندگی در کلانشهر تهران بسیار سخت شده است، همیشـــه و در اغلب دولت‌ها مطرح بوده و در دولت پزشکیان نیز چنین ایده‌ای پیشـــنهاد شده است که مثلاً پایتخت به سواحل مکران منتقل شـــود. نکته قابل توجه این است که چنین اقدامی ابتـــدا باید به صورت لایحه‌ای از ســـوی دولت به مجلس ارائه شـــود تا در مورد آن تصمیم‌گیری شود؛ مسئله‌ای که باعث شـــد کمیســـیونی راجع به این موضوع مهم در دولت تشکیل شود که هم‌اکنون نیز ۲ نفر از اعضای کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس در این کمیسیون عضو هستند.

هر چند بیش از ۱۰ ســـال اســـت جلساتی از ســـوی دولت‌ها در خصوص انتقال پایتخت بـــه منطقه‌ای دیگر برگزار می‌شـــود ولی تاکنون هیچ‌کدام از این جلســـات خروجی نداشـــته است. در دولت روحانـــی این موضوع مطرح و به آن پرداخته شـــد ولی نتیجه‌ای در برنداشت. در دولت رئیسی هم جلســـه‌ای در این زمینه برگزار نشد ولی در دولت چهاردهم تاکنون ۲ جلسه برای انتقال پایتخت برگزار و پیشـــنهاد شده است پایتخت به سواحل مکران به دلیل جاذبه‌ها و قابلیت‌هایی که این منطقه دارد منتقل شـــود؛ جلساتی که در حد بررسی موضوع و به صورت خام برگزار شده است. به هر شکل تا تمام جوانب کار در نظر گرفته نشود و قطعی نباشد، نمی‌توان گفت حتماً گزینه مدنظر برای انتقال پایتخت، سواحل مکران است.

نکتـــه قابل توجه این اســـت که در صورت انتقـــال پایتخت، چه بخش‌ها یا حوزه‌هایی قرار است منتقل شود؟ آیا کل پایتخت یعنی بدنه دولت باید به ســـواحل مکران انتقال یابـــد یا اینکه فقط برخی بخش‌ها مثلاً اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و...؟

به این دلیل است که تأکید شده روی این مسئله باید کار، بررسی و موشکافی شود، چرا که انتقال پایتخت به منطقه‌ای دیگر کار آسانی نیســـت. به عنوان نمونه منطقه‌ای که بـــرای پایتخت جدید در نظر گرفته می‌شـــود باید علاوه بر برخورداری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های لازم، دارای زیرساخت‌های قوی و گسترده نیز باشد. بحث مرکزیت بودن، چگونگی دسترسی به راه‌ها و... باید لحاظ شود. از این رو انتقال پایتخت به سواحل مکران در حد یک پیشنهاد خام مطرح شده است. هر چند این منطقه دارای جذابیت‌ها و قابلیت‌های فراوانی است ولی برای پایتخت شدن هنوز جای کار دارد. به عنوان نمونه مردم چابهار هنوز مشکل تأمین آب آشامیدنی دارند و زیرساختی در این منطقه آنگونه که باید باشـــد وجود ندارد؛ با این شرایط چگونه می‌توان کل پایتخت را به چنین منطقه‌ای که زیرساخت لازم را ندارد برد؟!

انتقال پایتخت نیازمند کار کارشناســـی دقیق و اصولی است اما همان‌طور که گفته شـــد می‌تـــوان روی این موضوع کار و بررســـی کرد که بخش یا قســـمتی از پایتخت را به مناطق پرجاذبه و دارای موقعیت خـــاص برد و روی ایـــن موضوع تمرکز شـــود که مکران، پایتخت اقتصادی یا گردشگری کشور شود؛ منطقه‌ای پر از شگفتی و جاذبه‌هـــای طبیعی و خدادادی، با موقعیـــت خاص جغرافیایی به دلیل قرار گرفتن در کنار دریای عمان و دسترســـی به آب‌های آزاد، همچنین دارای ظرفیت بســـیار بالا در جذب گردشگران خارجی و داخلی. از طرفـــی به دلیل اهمیت دریا و ســـاحل در بحث ترانزیت کالا و مســـائل تجاری و اقتصادی، چنین منطقـــه‌ای می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. به نظر من ســـواحل بکـــر و پرجاذبه مکران نعمت بزرگی برای کشور است که با ایجاد زیرســـاخت‌ها و توسعه ناوگان حمل‌ونقل ریلی، هوایی و جاده‌ای، همچنین ترغیب سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری، این منطقه می‌تواند به قطب گردشگری کشور تبدیل شود.

به هر حال موضوع انتقال پایتخت که به‌تازگی از ســـوی دولت به آن پرداخته شده، در حد یک ایده است و دولت به تنهایی قادر نیست درباره چنین مســـئله مهمی تصمیم‌گیری کند. درباره این مسئله باید در ســـطح کلان تصمیم‌گیری شـــود و مورد بررسی دقیق قرار گیـــرد و موضوعاتی که طی چند مدت اخیر راجع به انتقال پایتخت به‌خصوص انتقال آن به ســـواحل مکران مطرح می‌شـــود، فقط یک اظهارنظر یا پیشنهاد اســـت که برخی‌ها به آن دامن زده‌اند. بنابراین در مورد اینکه پایتخت به کجا منتقل شود هنوز تصمیم‌گیری جدی نشـــده و در این خصوص به جمع‌بندی نرســـیده‌ایم که بتوانیم به صورت قطعی بگوییم پایتخت به کجا منتقل می‌شود.

رئیس امور آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه از تنها گزینه توسعه‌ای کشور می‌گوید

مکران، آخرین فرصت توسعه منطقه‌ای در ایران



ایران یکی از متنوع‌ترین اقلیم‌ها را در میان کشورهای جهان دارد و همزمان دارای تنوع جغرافیایی زیاد و منابع زیرزمینی و معادن گوناگون و ارزشمند است. داشتن سواحل طولانی و مرزهای دریایی با ۱۰ کشور جهان، یکی از مزیت‌های نسبی کشورمان در منطقه و جهان است که در صورت برنامه‌ریزی درست و اجرای صحیح این برنامه‌های توسعه‌ای، می‌تواند خاستگاه و پیشران جدیدی در اقتصاد ایران باشد. در این میان سازمان برنامه و بودجه به عنوان متولی برنامه‌ریزی توسعه اقتصادی، با اجرای طرح‌های آمایشی، به شناخت مناسبی از ظرفیت‌ها، توانمندی‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات توسعه در هر منطقه از کشور دست یافته است.

ماهنامه «بندر و دریا» با توجه به اهمیت توسعه در سواحل مکران و جایگاه این منطقه در اجرای سیاست‌های توسعه دریامحور با سیدجعفر حسینی، رئیس امور آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه کشور به گفت‌وگو نشست.

چشم‌انداز توسعه دریامحور در ایران چیست؟

ممنونم که به این موضوع مهم و حیاتی در کشور توجه دارید و پیگیر آن هستید. مستحضرید که توسعه در ایران بعد از فراز و فرودهایی که در ابتدای سده گذشته وجود داشت و دولت مدرن به مفهوم امروزی در ایران استقرار یافت یا به طور دقیق‌تر بعد از اتفاقات انقلاب مشروطه، با اکتشاف نفت پیوند خورد و نفت محور بسیاری از اتفاقات تاریخی و اقتصادی کشور شد، یعنی به واسطه نقشی که انرژی به طور عام و انرژی فسیلی به طور خاص در توسعه سرمایه‌داری صنعتی در دنیای مدرن داشت، نفت نقش بی‌بدیلی در جهان و در کشور ما یافت. نفت باعث شد کشورهایی که دارنده این منابع عظیم بودند از یک موقعیت بی‌بدیل و کم‌نظیر در عرصه بین‌المللی برخوردار شوند. به این معنا که به یک باره، درآمد قابل توجهی را به دست آوردند که شاید در هیچ محصول دیگری نمی‌توانستند مشابه چنین درآمد سرشاری را کسب کنند و کشور ما هم از این قاعده مستثنا نبود. در بین کشورهای منطقه که موسوم به خاورمیانه یا غرب آسیاست، کشورمان جزو یکی از ۵ کشور اصلی دارنده ذخایر نفتی است و این باعث شد از مواهب طبیعی که کشورهای دیگر نفتی برخوردار بودند، برخوردار شود. البته این موضوع که پیدایش نفت یک اقتصاد سیاسی خاصی را چه در حوزه بین‌الملل و چه در حوزه داخلی به کشور تحمیل کرد، موضوع بحث ما نیست اما به هر حال مواهب قابل توجهی را در ۵۰ یا ۶۰ سال اخیر برای اقتصاد کشور به ارمغان آورد که این مواهب و درآمدها باعث شد توسعه کشور در واقع رنگ و بوی نفتی بگیرد یا به اصطلاح معروف، اقتصاد ما اقتصاد نفت‌محور شود.

در گذر زمان، بنا به دلایل مختلفی که الآن موضوع بحث ما نیست، به‌تدریج و اندک اندک متوجه شدیم نفت دیگر نمی‌تواند پیشران یا محور توسعه در کشور باشد، یعنی دیگر با اتکا به درآمدهای نفتی نمی‌توانیم توسعه کشور را پیش ببریم، چرا که یک زمانی اینقدر مازاد درآمد نفتی داشتیم که این درآمد مازاد به انباشت سرمایه و سرمایه‌گذاری‌های مختلف در کشور کمک می‌کرد اما امروزه درآمدهای نفتی تقریباً صرف تأمین نیازهای اساسی از جمله واردات کالاهای اساسی مانند غذا و دارو می‌شود و خیلی با درآمدهای مازاد نفتی نمی‌توانیم روی سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت حساب کنیم، چون این درآمدها روز به روز کمتر می‌شود.

اینجاست که کشور نیازمند یک تغییر رویکرد برای ایجاد جهش جدیدی در الگوی توسعه خود است که به نظر می‌رسد با ریل‌گذاری‌ای که مقام معظم رهبری در سال‌های اخیر انجام دادند، یکی از مهم‌ترین تغییرات و تحولات در الگوی توسعه کشور، حوزه دریا و توسعه دریامحور است.

اهمیت این موضوع از آن جهت است که برخلاف تمدن‌های غربی، توسعه ۱۰۰ ساله اخیر کشور ما توسعه نفتی و توسعه برّی بوده، یعنی خشکی‌محور بوده است. این امر حتی ریشه‌های تاریخی هم داشته که اگر شما نگاه کنید، اصل تمدن و شهرهای مهم ما در فلات مرکزی کشور ایجاد شده و توسعه یافته و در طول تاریخ تقریباً از دریاها و سواحل فاصله داشته‌ایم که این موضوع، برخلاف تمدن غربی بوده که در کنار دریاها توسعه یافته و اگر اشتباه نکنم نزدیک به ۷۰ درصد جمعیت دنیا در فاصله ۲۰۰ کیلومتری سواحل اسکان یافته‌اند، در حالی که توزیع جمعیتی ما برعکس بوده و تقریباً ۵۰ درصد جمعیت کشور در فلات مرکزی استقرار یافته‌اند. یعنی اگر مشهد در شرق، کرج و تهران در مرکز و شیراز در جنوب کشور را ۳ ضلع یک مثلث در نظر بگیریم، تقریباً ۵ یا ۶ کلانشهر اصلی کشور در این فلات مرکزی و مثلث واقع شده و کنار دریاهای ما (جز سواحل شمالی که موضوعش متفاوت است) کم‌جمعیت است و این نشان می‌دهد توزیع جمعیت و توسعه کشور به انگاره و پارادایم جدیدی نیازمند است که دریامحوری گزینه مناسبی برای آن است. بنابراین نگاه کشور به توسعه دریامحور، صرفاً بحثی در عرض بقیه بحث‌ها نیست، بلکه یک الگو و انگاره جدید توسعه‌ای است.

سواحل مکران یا به تعبیر مردم بومی منطقه مکوران چه نقشی در این زمینه و انگاره یا به تعبیر شما الگوی جدید توسعه کشور ایفا می‌کند؟

اگر بخواهیم همه دریاها و سواحل جنوبی و شمالی را به ۳ بخش کلی تقسیم کنیم، سواحل خزر در شمال یکسری بحث‌های خاص خود را دارد. در سواحل جنوبی هم از غرب بندرعباس به سمت خوزستان، یک ویژگی‌ها و مسائلی دارد و از شرق بندرعباس تا چابهار و پسابندر که به سواحل مکران موسوم است، مسائل دیگری دارد. فرصتی که در خط ساحلی شرق بندرعباس تا پسابندر که اصطلاحاً منطقه مکران یا به تعبیر مردم محلی مکوران نامیده می‌شود وجود دارد، فرصتی بی‌بدیل و خاص برای سرمایه‌گذاری و توسعه است که جای بحث زیادی دارد.

برخلاف تمدن‌های غربی، توسعه ۱۰۰ ساله اخیر کشور ما توسعه نفتی و توسعه برّی بوده، یعنی خشکی‌محور بوده است. این امر حتی ریشه‌های تاریخی هم داشته که اگر شما نگاه کنید، اصل تمدن و شهرهای مهم ما در فلات مرکزی کشور ایجاد شده و توسعه یافته است

در سواحل جنوبی از شرق بندرعباس تا چابهار و پسابندر به سواحل مکران موسوم است. فرصتی که در خط ساحلی شرق بندرعباس تا پسابندر که اصطلاحاً منطقه مکران یا به تعبیر مردم محلی مکوران نامیده می‌شود، فرصتی بی‌بدیل و خاص برای سرمایه‌گذاری و توسعه است که جای بحث زیادی دارد

اشـــاره داشـــتید به موقعیت راهبردی و اهمیت سواحل مکران در توسعه آینده کشور، منتها موضوع مهم این است که زیرساخت‌های آن منطقه به واسطه کم‌توجهی‌ها خیلی توسعه نیافته است؛ چه برنامه‌هایی برای توسعه زیرساخت‌ها و رفع محرومیت از این منطقه وجود دارد؟

به جهت همین کم‌توجهی‌ای که شـــما اشاره کردید، در کل توســـعه مناطق مکران کـــه ۸۰۰ کیلومتر امتداد سواحل دریاســـت، مغفول مانده است. توسعه در سواحل غربی بندرعباس به جهت مزیتـــی که در میادین نفت و گاز منطقه از جمله خوزستان و بوشهر وجود دارد بیشتر بوده که البته همین میزان توســـعه هم نسبت به توسعه فلات مرکزی ایران کمتر است. در واقع توسعه در سواحل جنوب غربی هم اتفـــاق نیفتاده و زیرســـاخت‌ها هم به تناسب آن رشد نکرده اســـت. در مکران که دیگر نفت و گاز هم نیست، در نتیجه اصلاً توسعه اتفاق نیفتاده و وقتی توسعه اتفاق نیفتاده، زیرســـاخت هم ایجاد نشده است. حالا در ســـنوات اخیر بعد از اینکـــه بالاخره این موضوع توســـعه دریامحور و توســـعه مکران بـــرای دولت جدی شـــد، اهتمام جدید و جدی‌ای برای توسعه این منطقه و پسکرانه آن شکل گرفته اســـت. این را هم بگویم که در دنیا اگر «اقتصاد دریا» به مثابه یک مفهوم مشخص باشد، یک مفهوم مشخص و مرتبط دیگر یعنی «اقتصاد ساحل» هم قرینه آن اســـت، به این معنا که شما زمانی به دنبال کسب درآمد و خلق ارزش یا ارزش افزوده از دریا از جمله شیلات یا کشتیرانی یا خدمات گردشگری دریایی و مانند آن هستید ولی یک زمان، سواحل برای شما بستری برای استقرار فعالیت و جمعیت اســـت که فعالیت اقتصادی و جمعیت لزوماً در ارتباط مســـتقیم با دریا نیست، یعنی ممکن اســـت کارخانه فولاد یا پتروشیمی و دیگر صنایع را کنار دریا مستقر کنید که این واحدهای اقتصادی قرار نیست از دریا پول دربیاورند و فقط به واسطه مزیت‌های مستقیمی که دریا و دسترسی به آب از جمله تسریع در حمل‌ونقل و صـــادرات ایجاد می‌کند، به کنار دریا منتقل شـــده‌اند. اینها مواردی اســـت که اقتصاد ســـاحل به آن می‌پردازد و ارتباط مستقیمی با اقتصاد دریا دارد.

بخش مهمی از موضوع اســـتقرار جمعیـــت که در اول عرایضم به آن اشـــاره کردم، به جهت این بخش از اقتصاد است، یعنی حجم زیادی از اقتصاد دریا در دنیا برمی‌گردد به اتفاقاتی که در ساحل می‌افتد و لزوماً به کسب و کارهایی که پول‌شان را به طور مســـتقیم از دریا تحصیل می‌کنند مربوط نمی‌شود. در موضوع سیاست‌های دریامحور منظور ما تجمیع این دو اقتصاد، یعنی اقتصاد دریا و اقتصاد ساحل با همدیگر است و در چنین موردی پسکرانه هم بسیار مهم و حیاتی است. بنابراین اهمیت زیرساخت‌ها اینجا خود را نشان می‌دهد که این منطقه را به دیگر مناطق کشور متصل می‌کند. به عنوان نمونه اهمیت راه‌آهن در این منطقه این اســـت که تولیدات و محصولات کارخانجات و واحدهای صنعتی و معادن شـــما را به بخش‌های دیگر می‌رساند یا به اصطلاح دقیقتر، به بخش‌های دیگر توســـعه می‌دوزد و بدون آن زیرساخت‌ها توسعه ابتر می‌ماند. به تعبیر دیگر، توسعه زمانی واقعاً اتفاق می‌افتد که زیرساخت‌ها شما را از سواحل به فلات مرکزی بدوزد و وصل کند.

لجستیک و زیرســـاخت‌های مختلف چه نقشی در توســـعه هر منطقه از جمله مکران دارد و سازمان برنامه و بودجه و دولت چـــه برنامه‌هایی برای تقویت زیرساخت‌های مکران به‌خصوص در بخش لجستیک دارند؟

در توســـعه دریامحور، زیرساخت اهمیت جدی دارد. شـــاید مهم‌ترین زیرساختی که در این مدت در موردش بحث شـــده، بحث لجســـتیک یا حمل‌ونقل است، چون نقشی که زیرساخت‌های لجســـتیک و حمل‌ونقل دارد، متفاوت‌تر از دیگر نیازها مثل نیازهای آموزشی، بهداشتی و حتی آب و برق است و به تعبیری، راه، پیشقراول توسعه در هر منطقه محسوب می‌شود.

در موضوع حمل‌ونقل اعم از دریا و بنادر تا راه زمینی، جاده، راه‌آهن و فرودگاه، ســـازمان برنامـــه و بودجه در سنوات اخیر سعی کرده برنامه ویژه‌ای برای این موضوع داشته باشـــد. در دولت چهاردهم هم سیاست سازمان برنامه این اســـت که با توجه به تأکیدات و تدابیر رئیس ســـازمان برنامه و بودجه، بخشـــی از زیرســـاخت‌های پایه که وظیفه توســـعه آن با دولت و به طور مشـــخص سازمان برنامه و بودجه است به‌خصوص طرح‌های حوزه لجستیک را با همکاری مجموعه وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی به پیش ببرد و در این بخش هم توافقات خوبی با وزارت راه و شهرسازی شده و دولت مقید است در مدت ۴ ساله عمر خود تغییراتی جدی در حوزه‌های لجستیک منطقه مکران به‌ویژه در حوزه‌هایی مثل راه و راه‌آهن آن منطقه ایجاد کند.

همچنین در حوزه‌هایی مثل ساخت بنادر و فرودگاه‌ها هم کـــه دولت به طور معمول مســـتقیم ورود نمی‌کند،



در موضوع سیاست‌های دریامحور منظور ما تجمیع این دو اقتصاد، یعنی اقتصاد دریا و اقتصاد ساحل با همدیگر است و در چنین موردی پسکرانه هم بسیار مهم و حیاتی است. بنابراین اهمیت زیرساخت‌ها اینجا خود را نشان می‌دهد که این منطقه را به دیگر مناطق کشور متصل می‌کند



در توسعه دریامحور، زیرساخت اهمیت جدی دارد. شاید مهم‌ترین زیرساختی که در موردش بحث شده، بحث لجستیک یا حمل‌ونقل است، چون نقشی که زیرساخت‌های لجستیک و حمل‌ونقل دارد، متفاوت‌تر از دیگر نیازها مثل نیازهای آموزشی، بهداشتی و حتی آب و برق است و به تعبیری، راه، پیشقراول توسعه در هر منطقه محسوب می‌شود

در نظر اســت ســاخت این تأسیســات از طریق جذب سرمایه‌گذاری مســتقیم خارجی یا در قالب فاینانس با همکاری شــرکت‌های دولتی انجام شــود. علاوه بر این برنامه دولت این اســت که زیرســاخت‌های اساسی از جمله کریدور ســاحلی یا بزرگراه ساحلی جنوب کشور را که از پسابندر چابهار آغاز می‌شود و تا بندرعباس و از آن سو تا خرمشــهر امتداد می‌یابد، همچنین خط ریلی با محوریت راه‌آهن چابهــار- زاهدان و فرودگاه چابهار و فرودگاه جاســک را هم در قالب پروژه‌های کوتاه‌مدت و زودبازده تکمیل کرده و ارتقا دهد تا تغییر و تحولی جدی در ساختار و فضای آن منطقه ایجاد کند.

چه برنامه‌هایی برای توســعه دیگر زیرساخت‌ها از جمله آب، برق، آموزش و بهداشــت منطقه مکران دارید؟

وقتی استقرار فعالیت‌های اقتصادی در منطقه اتفاق بیفتد، یکــی از اصلی‌ترین نیازها برق اســت. بعد از راه دسترســی، برای فعالیت صنعتی، برق مهم‌ترین عامل است، چون همه صنایع به برق نیاز دارند. مهم‌ترین نکته تأمین برق منطقه، پســت‌ها و خطوط انتقال برق است که نقطه ضعف اصلی منطقه محسوب می‌شود. در بخش آب با توجه به موضوع تغییر اقلیم، این منطقه مشــکل جدی در خصوص در اختیار داشتن آب مورد نیاز ندارد، چون در سنوات اخیر بارش‌ها رشد خوبی داشته است اما مدل بارش‌ها در این منطقه، متفاوت‌تر از مدل بارش در مناطق دیگر از جمله مناطق شمالی کشور است. حجم بارش در منطقه مکران ممکن اســت در برخی سال‌ها با مناطق پرآب کشور برابری داشته باشد اما مدل بارش‌ها کاملاً متفاوت است. مدل بارش‌ها در این منطقه معمولاً به این شکل اســت که در یک دوره کوتاهی تحت تأثیر پدیده‌هــای آب و هوایی از جمله مونســون، باران‌هایی شــبیه باران‌های موســمی می‌بارد و حجــم آب قابل توجهی در یک بازه زمانی بســیار محــدود در اختیار ما قرار می‌گیرد که هم‌اکنون به جهت ضعف زیرساخت‌های بخش آبی در این منطقه، بخش بزرگی از این آب، خاک حاصلخیز منطقه را شسته و وارد دریا می‌شود. بنابراین تسریع اجرای مســتحدثات و زیرساخت‌های حوزه آبی منطقه اعم از ســدها، هوتک‌ها، مخازن ساحلی یا دیگر ترتیبات تکنولوژیکی کــه می‌تواند آب ورودی به دریا را ذخیره‌ســازی کند، جزو سیاست‌ها و برنامه‌های دولت و سازمان برنامه و بودجه است.



در بخش کشــاورزی و آب مورد نیاز این بخش هم با توجه به حاصلخیزی بخش‌هایی از منطقه، باید از طریق مشارکت عمومی با بخش خصوصی اقدام شود. برای این اقدام، نخســتین‌بار در کشور با هماهنگی وزارت نیرو در چندیــن نقطه مکران به ســرمایه‌گذار بخش خصوصی مجوز داده شــده تا اقدام به سدســازی و جمع‌آوری و اســتحصال آب‌ها کند. یعنی از مدل ســنتی سدسازی که با پول دولتی ســد ساخته شــود برای نخستین‌بار خارج شــده و با توجه به محدودیت منابع دولتی، بخش خصوصی وارد فرآیند سدسازی شــده است و بر اساس ســرمایه‌گذاری انجام شده و نوع مشــارکت، در توسعه کشاورزی منطقه مزایای ســرمایه‌گذاری خود را کسب می‌کند. یک ویژگی دیگر هم کــه بخش آب در منطقه مکران دارد، این است که با توجه به جمعیت اندک ساکن در این منطقه، برخلاف بیشتر نقاط کشور همیشه مازاد آب شرب دارد و به‌راحتی به بخش کشاورزی تخصیص می‌یابــد و به‌راحتی می‌شــود در مقیاس‌های چند هزار هکتاری در آن منطقه آب به بخش کشاورزی تخصیص داده شود، لذا انگیزه برای ســرمایه‌گذاری در بخش آب منطقه مکران وجود دارد.

در حوزه بهداشــت و درمان و آموزش به جهت نقشــی که این دو حــوزه در ارتقای وضعیــت جامعه محلی دارد، بیش از اینکه مستقیم با سرمایه‌گذار به‌ویژه سرمایه‌گذاری بزرگ‌مقیاس بیــرون از منطقه پیوند بخــورد، موضوع با ارتقای معیشت و زیســت و پیوند جامعه محلی با توسعه ارتباط دارد. یعنی شــما اگر در حوزه بهداشت و درمان یا آموزش در منطقه‌ای که شاخص‌های مناسبی ندارد تغییر ایجاد نکنید، پس از توســعه مجبور هستید که نیروی کار

تحریم‌ها به صورت خاص محدودیت‌هایی را بر ما تحمیل می‌کند و مهم‌ترین مسئله‌اش هم این است که ما در جذب سرمایه مستقیم خارجی دچار محدودیت می‌شویم. شما ببینید! مثلاً کشورهای جنوب خلیج‌فارس چه سرمایه‌های خارجی جذب می‌کنند اما ما در شمال خلیج‌فارس به این راحتی نمی‌توانیم جذب سرمایه داشته باشیم

پروازی بیاورید و این موردی بود که سال‌های قبل در منطقه عسلویه اتفاق افتاد و به تعبیر یکی از اساتید برای اینکه این منطقه به جای زیستگاه، به خوابگاه تبدیل نشود، باید در حوزه آموزش اقدامات مناسبی انجام گیرد و به عنوان نمونه هنرستان‌های فنی‌وحرفه‌ای در منطقه توسعه یابد تا نیروی کار محلی ارتقا یابد و با توسعه همگام باشد و مجبور نباشید از دیگر نقاط کشور نیروی انسانی را به آن منطقه بیاورید. به تعبیر دیگر باید به فکر رشد و ارتقای نیروی کار بومی باشیم و تا جای ممکن، مردم محلی به‌خصوص مردم عزیز بلوچ باید زودتر و بیشتر از مزایای توسعه برخوردار شوند و احساس کنند توسعه مکران بیش از همه به آنها کمک می‌کند.

مهم‌ترین چالش‌هایی که برای توسعه دریامحور با آن روبه‌رو هستیم چیست؟

اگر بخواهم از نازل‌ترین چالش شروع کنم، نخستین چالش، موضوع تأمین مالی برای این توسعه است. در همه حوزه‌های دیگر کشور وقتی صحبت می‌کنیم، اولین چالش، چالش تأمین مالی است. الآن شما درباره هر حوزه‌ای بخواهید صحبت کنید؛ چه دریامحور، چه توسعه شهری، چه توسعه روستایی، هر توسعه‌ای را در موردش صحبت کنید، اول می‌گویند آقا پولش را چه کسی می‌دهد؟ از کجا پول تأمین می‌شود؟ ابتدای عرایضم گفتم یک زمان کشور با مازاد عظیم درآمدهای نفتی مواجه بود و می‌توانست هر پروژه توسعه بزرگ‌مقیاس را کلید بزند اما الآن کشور با محدودیت‌های بودجه‌ای روبه‌رو است.

نکته و چالش دوم مسئله تحریم‌هاست؛ خود تحریم‌ها به صورت خاص محدودیت‌هایی را بر ما تحمیل می‌کند و مهم‌ترین مسئله‌اش هم این است که ما در جذب سرمایه مستقیم خارجی دچار محدودیت می‌شویم. شما ببینید! مثلاً کشورهای جنوب خلیج‌فارس چه سرمایه‌های خارجی جذب می‌کنند اما ما در شمال خلیج‌فارس به این راحتی نمی‌توانیم جذب سرمایه داشته باشیم، حالا به هر دلیلی که این تحریم‌ها بر کشور تحمیل شده باشد.

چالش و نکته سوم موضوع روابط خارجی است. روابط خارجی فراتر از تحریم‌هاست. موضوع روابط خارجی این است که بتوان با تدبیری فشار تحریم‌ها را بر کشور تعدیل و کمتر کرد تا بتوانیم منطقه مکران را توسعه دهیم. اگر بخواهیم دریامحوری را الگوی جدید توسعه کشور قرار دهیم، باید در عرصه بین‌المللی هم با دیگر کشورها تعامل داشته باشیم. وقتی نفت پیشانی توسعه کشور ما بود، بسیاری از مذاکرات بین‌المللی، روابط خارجی، فروش نفت و خرید محصولات از دیگر کشورها شکل‌دهنده چارچوب روابط خارجی ما بود. در آن دوره حدود ۵۰ سال پیش تأمین‌کننده انرژی بلوک غرب بودیم و می‌دیدیم که روابط سیاسی ما با آنها مهم است و پیشانی توسعه ما در تعامل با جهان بود. این موضوع خودش را در توسعه دریامحور هم نشان می‌دهد و باید بتوانیم تغییری در مدل روابط خارجی خود ایجاد کنیم، به نحوی که نیازهای ما در حوزه توسعه دریامحور به محور مذاکرات بین‌المللی و نوع سیاستگذاری‌های ما تبدیل شود. مثلاً ممکن است در توسعه دریامحور نوع تعامل با کشورهای حاشیه خلیج‌فارس به کانون سیاست خارجی ما تبدیل شود.

چالش بعدی توسعه دریامحور هم چالش حکمرانی است. به طور خاص منظور من ساختارهای تصمیم‌گیری متعدد و متکثر در کشور است. در تصمیمات مهم، تکثر نهادی داریم و هماهنگی در این بخش بسیار مهم است. دولت چهاردهم سعی کرده از ابتدای امر این موضوع را مقداری تعدیل کند و به نظر می‌رسد تا حدی از تفرق نهادی که در گذشته بود جلوگیری شده است. شاید آخرین مورد آن همین مصوبه هیأت وزیران باشد که ستاد توسعه سواحل مکران را با توسعه دریامحور ادغام کرد و رئیس‌جمهور هم برای این حوزه یک نماینده ویژه گذاشت که مسئول هماهنگی این موضوعات باشد و این تفرق نهادی را کم کند. خوشبختانه خود رئیس‌جمهور هم اهتمام ویژه دارد که تقریباً هر هفته جلسه شورای توسعه دریامحور داشته باشد و اختلافات احتمالی یا هماهنگی‌های لازم بین بخش‌های لشکری و کشوری را مدیریت کند. این یک چالش مهم است که در هر پروژه توسعه‌ای وحدت فرماندهی وجود داشته باشد. در پروژه توسعه‌ای نمی‌شود با چندصدایی جلو رفت.

اگر نکته‌ای باقی مانده می‌شنویم.

نکته آخر اینکه مکران، ویژگی بکری دارد و آن این است که ما در هر نقطه دیگر کشور بخواهیم توسعه دهیم لاجرم، مجبور به جایگزینی و انتخاب هستیم، یعنی چون در آن منطقه اشباع اتفاق افتاده، اگر بخواهیم طرحی را توسعه دهیم، باید طرح دیگری را تعطیل کنیم اما تنها نقطه‌ای که هر توسعه‌ای در آن جای هیچ توسعه دیگری را نمی‌گیرد، منطقه مکران است و این ویژگی خاص این منطقه در ایران است. بسیاری هم اعتقاد دارند در ایران هیچ منطقه بکر دیگری جز مکران نداریم.

> روابط خارجی فراتر از تحریم‌هاست. موضوع روابط خارجی این است که بتوان با تدبیری فشار تحریم‌ها را بر کشور تعدیل و کمتر کرد تا بتوانیم منطقه مکران را توسعه دهیم. اگر بخواهیم دریامحوری را الگوی جدید توسعه کشور قرار دهیم، باید در عرصه بین‌المللی هم با دیگر کشورها تعامل داشته باشیم

> مکران، ویژگی بکری دارد و آن این است که ما در هر نقطه دیگر کشور بخواهیم توسعه دهیم لاجرم، مجبور به جایگزینی و انتخاب هستیم. اما تنها نقطه‌ای که هر توسعه‌ای در آن جای هیچ توسعه دیگری را نمی‌گیرد، منطقه مکران است و این ویژگی خاص این منطقه در ایران است

تغییر پایتخت
شمشیر دولبه توسعه

[سیدجعفر حسینی]

موضوع تغییر پایتخت که از دهه‌ها قبل در سپهر سیاسی و اقتصادی ایران مطرح شده، در کنار موضوع توسعه دریامحور، می‌تواند ۲ وجه کاملاً مختلف و متفاوت داشته باشد و تجربیات جهانی هم در این باره نشان می‌دهد اگر به ابعاد مختلف این موضوع راهبردی توجه کافی نشود، ممکن است چنین طرح بزرگ توسعه‌ای با ناکامی روبه‌رو شود. همچنین در موارد اینچنینی، باید هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی مختلف از یک ناحیه انجام شود و همه دستگاه‌های حاکمیتی و اجرایی و بخش‌های مختلف اقتصادی خود را مکلف به حمایت از سیاست‌ها و پیروی از دستورالعمل‌های صادرشده بدانند و از خودمحوری و بخشی‌نگری به‌شدت پرهیز کنند تا در هماهنگی کامل با دیگر دستگاه‌ها این سیاست‌ها به ثمر بنشیند. در واقع وحدت فرماندهی، اصلی‌ترین لازمه هر طرح و پروژه اقتصادی است و تغییر پایتخت هم که می‌تواند پیشران اقتصادی جدیدی باشد، از این قاعده مستثنا نیست.

مطالعات نتایج اقدامات کشورهای مختلف در موضوع تغییر پایتخت نشان می‌دهد این اتفاق همان قدر که می‌تواند موفق باشد و به پیشران و محرک اقتصادی جدید کشورها بدل شود، در صورت رعایت نکردن الزامات و مقدمات آن و بی‌توجهی به توسعه زیرساختهای مختلف مورد نیاز، می‌تواند با شکست و ناکامی روبه‌رو شود و الزاماً موضوع تغییر پایتخت، جواب مثبت و واحدی برای کشورهای مختلف نداشته و نخواهد داشت.

در واقع زمانی که قرار است پایتخت اقتصادی یا سیاسی یک کشور تغییر کند، موفقیت یا عدم موفقیت آن بستگی زیادی به شرایط کشور و ابعاد مختلف اجرای طرح دارد، چرا که تغییر پایتخت، خود یک پیشران توسعه خواهد بود.

از سوی دیگر در تمام موضوعات توسعه که مبنای آمایشی دارد، چیستی توسعه و مبدأ آن اهمیت خاصی دارد. به عنوان نمونه گاهی یک سازه صنعتی مانند یک کارخانه یا پالایشگاه می‌تواند پیشران توسعه یک منطقه یا شهر باشد که در کشور ما شهر آبادان چنین ویژگی‌ای دارد و پالایشگاه نفت آبادان، روستا را به یک شهر توسعه‌یافته در زمان خود تبدیل کرد. یا پیشران توسعه می‌تواند نهاد علم و دانشگاه باشد که تجربه توسعه دانشگاه آزاد اسلامی در کشور ما که منجر به توسعه مناطق مختلف شد، از این دست به شمار می‌رود و به واسطه حضور این دانشگاه، حلقه‌های پسین و پیشین بعد از آن تشکیل و به توسعه شهرهای کوچک (در مقیاس خود) منجر شد. یا مثال دیگر که می‌توان به آن اشاره کرد، شهر جاسک در استان سیستان و بلوچستان است که به واسطه حضور نظامی‌ها توسعه یافت و به شهر تبدیل شد و در واقع، حضور نظامی‌ها در یک منطقه، خود پیشران توسعه آن منطقه بود.

در موضوع تغییر پایتخت هم که این روزها نقل محافل شده، فعلاً تصمیم دولت این است که این موضوع را یک گروه مجرب از کارشناسان و مشاوران داخلی و خارجی ارزیابی و ابعاد مختلف آن به‌خصوص زیرساخت‌ها، نیازها و نقاط ضعف و قوت موضوع را بررسی و تدوین کنند تا در این خصوص تصمیم نهایی با تجمیع نظرات کارشناسان گرفته شود.



نماینده مردم بندرعباس، قشم، بندر خمیر، حاجی آباد و بوموسی در خانه ملت:

مجلس ناظر و حامی مجریان توسعه دریامحور است



تولید ناخالص داخلی اقتصاد ایران طبق نظر کارشناسان، در ارزیابی‌های مختلف بین ۲ تا ۸ درصد به صنایع دریایی وابسته است. این درحالی است که ایران با داشتن سه دریا در شمال و جنوب، ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و بیش از ۲۵۰۰ کیلومتر مرز دریایی، با ۱۰ کشور دیگر از طریق دریا همسایه است. ماهنامه «بندر و دریا» با هدف پیگیری راهبردها، سیاست‌های کلان و اقدامات اجرایی بخش دریایی در وزارت راه و شهرسازی که نقشی راهبردی در تحقق این امر دارد با احمد مرادی، نماینده مردم بندرعباس، قشم، بندر خمیر، حاجی‌آباد و بوموسی (استان هرمزگان) در مجلس شورای اسلامی به گفت‌وگو نشست. مرادی، عضو کمیسیون انرژی مجلس بوده و در دوره‌های دهم و یازدهم نیز نماینده مردم استان هرمزگان در مجلس بوده است. فرمانداری بندرعباس و معاونت و مدیرکلی استانداری هرمزگان از جمله سوابق او است.

با عنایت به اینکه برداشت‌ها و روایت‌های مختلفی از عنوان «توسعه دریامحور» بین کارشناسان و مسئولان امر وجود دارد، دیدگاه و نگاه شما به این مقوله چیست؟ و چقدر تحقق توسعه دریامحور می‌تواند موجب رشد و شکوفایی اقتصاد کشور ما بشود؟

ابتدا از نشـــریه وزین بندر و دریا قدردانی می‌کنم که همواره پیگیر موضوع مهم و راهبردی توسعه دریامحور بوده و در هر شماره از ماهنامه بخش‌ها و ابعاد مختلف آن را بررسی می‌کند. در نگاه کلی، می‌توان توسعه دریامحور یا اقتصـــاد دریامحور را فرآیند اســـتفاده و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ســـاحلی برای رشد اقتصادی، بهبود کیفیت زندگی و حفظ محیط زیســـت دانســـت. این مفهوم شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و راهبردها در زمینه‌های مختلف اســـت که در ارتباط با دریا و سواحل قرار دارد. ایـــن فرآیند اهدافی را دنبـــال می‌کند که از جمله مهمترین این اهداف می‌توان به موارد زیر اشـــاره کرد؛ بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی یعنی اســـتفاده از منابع طبیعی دریایی به گونه‌ای که به زیست‌بوم‌های دریایی و ساحلی آسیب نرساند، تقویت اقتصاد محلی و ایجاد فرصت‌های شـــغلی و اقتصادی در جوامع ساحلی از طریق صنایع دریایی مانند ماهیگیری، گردشگری و تجارت دریایی، حفظ زیســـت‌بوم‌های دریایی از طریق توجه بـــه نیازهای زیســـت‌محیطی و تلاش برای حفظ تنوع زیســـتی، کاهش آلودگی و مدیریت پایدار منابع و همچنین توسعه زیرســـاخت‌های دریایی برای بهبود و توسعه زیرساخت‌های ارتباطی، حمل‌ونقل و فناوری در جهت تسهیل فعالیت‌های دریایی.

توسعه دریامحور چه حوزه‌هایی را در بر می‌گیرد؟ و برای توسعه دریامحور چه دستگاه‌ها و بخش‌هایی باید پای کار باشند و فعالیت کنند؟

توسعه دریامحور مقوله‌ای کلان و چند وجهی است و تحقق آن نیازمند همکاری و هماهنگی دســـتگاه‌های مختلف اســـت اما بطور کلی حوزه‌های اصلی توســـعه دریایی را می‌توان به این بخش‌ها تقسیم کرد:

- ماهیگیری و پرورش ماهی و بهبود روش‌های پایدار در صنعت ماهیگیری و همچنین ایجاد مزارع پرورش ماهی
- گردشـــگری دریایی از طریق توســـعه زیرساخت‌ها و خدمات گردشگری در ســـواحل و مناطق دریایی، به طوری که همراه با حفاظت از محیط زیست باشد.
- انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی و استفاده از انرژی‌های دریایی، ماننـــد انرژی باد دریایی و انرژی جزر و مد برای تولید برق
- حمل‌ونقـــل دریایی با بهبود و تســـهیل مســـیرهای حمل‌ونقـــل دریایی و تجارت، از جملـــه ایجاد بندرها و تأسیسات دریایی
- تحقیقات و نوآوری و تشویق به پژوهش در زمینه‌های مرتبط با دریـــا، مانند علوم دریایی، فنـــاوری دریایی و توسعه پایدار

بنابراین می‌توان گفت برای تحقق این سیاست‌ها همه دستگاه‌های اجرایی و اقتصادی از جمله وزارتخانه‌های راه و شهرســـازی، جهاد کشـــاورزی، میـــراث فرهنگی و گردشـــگری، نفت، نیـــرو، آموزش و پـــرورش، علوم، تحقیقـــات و فناوری، صمت، ســـازمان حفاظت محیط زیست و همچنین دستگاه‌ها و مجموعه نیروهای مسلح و نیروهای نظامی و انتظامی مخاطب مقام معظم رهبری در ابلاغیه سیاست‌های کلی توسعه دریامحور هستند و همه باید پای کار باشند تا این سیاست‌ها به مرحله اجرا در بیاید. البته همه این دســـتگاه‌ها به شرطی می‌توانند در فعالیت‌های خود موفق باشـــند که مـــردم و بخش خصوصی و به خصوص ســـرمایه‌گذاران و جوامع محلی هم پای کار باشند و برای توسعه ایران عزیز همراه شوند.

شانزدهم آبان ماه سال گذشته، رهبر معظم انقلاب اسلامی سیاست‌های کلی توســـعه دریامحور را ابلاغ کردند که موجب ایجاد جنب و جوش در دستگاه‌های اجرایی، در رسانه‌ها و دیگر بخش‌ها شد. بفرمایید این ابلاغیه چه نقشی در تحرک بخش‌های قانونگذاری و اجرایی کشور داشت؟

اعتقاد داریم لبیک حقیقی به ندای رهبری، پیگیری این سیاســـت‌ها و تســـهیل فعالیت‌های همه بخش‌ها و دســـتگاه‌ها و ارگان‌های دریایی اســـت. سیاست‌های کلی ابلاغی رهبری معظم انقلاب اســـلامی ۹ بند دارد که دســـتگاه‌های اجرایی زیادی مخاطب آن هستند و مجلس هم وظیفه دارد بر حسن اجرای این سیاست‌ها نظارت کند.

به طور مشـــخص ایـــن سیاســـت‌های کلی چه دستگاه‌هایی را مخاطب خود قرار داده است؟

پس از تصویب سیاســـت‌های کلی توسعه دریامحور از ســـوی مقام معظم رهبری و ابـــلاغ آن، دولت مأمور

در نگاه کلی، می‌توان توسعه دریامحور یا اقتصاد دریامحور را فرآیند استفاده و بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ساحلی برای رشد اقتصادی، بهبود کیفیت زندگی و حفظ محیط زیست دانست. این مفهوم شامل مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و راهبردها در زمینه‌های مختلف است که در ارتباط با دریا و سواحل قرار دارد

اعتقاد داریم لبیک حقیقی به ندای رهبری، پیگیری این سیاست‌ها و تسهیل فعالیت‌های همه بخش‌ها و دستگاه‌ها و ارگان‌های دریایی است. سیاست‌های کلی ابلاغی رهبری معظم انقلاب اسلامی ۹ بند دارد که دستگاه‌های اجرایی زیادی مخاطب آن هستند و مجلس هم وظیفه دارد بر حسن اجرای این سیاست‌ها نظارت کند.

شـد با همکاری مجلس شورای اسـلامی، قوه قضائیه و دسـتگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، برنامـه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسـعه دریامحور، شامل متن لوایح مورد نیاز، مقررات ضروری و اقدامات اجرایی متناسـب را تدویـن و ارائه کند که در این جهـت، هیأت وزیران در جلسـه ۱۲ اردیبهشـت ۱۴۰۳ خود، برنامه جامع تحقق سیاست‌های یادشده را تصویب کرد و این مصوبه ۱۹ اردیبهشت از سـوی معاون اول رئیس جمهور وقت ابلاغ شـد. بر اسـاس برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، دسـتگاه‌های اجرایی مشمول، شامل همه دسـتگاه‌های موضوع ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری مصوب ۱۳۸۶ از جمله شرکت‌هایی که شـمول قوانین و مقررات عمومی بر آنها مستلزم ذکر یا تصریح نام است به خصوص سازمان بنادر و دریانوردی، شـرکت ملی نفت ایران، سازمان گسـترش و نوسازی صنایع ایـران، بانک مرکزی جمهوری اسـلامی ایران، بانک‌ها و بیمه‌های دولتی، سـازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی، شرکت ملی صنایع پتروشیمی، سازمان صدا و سـیمای جمهوری اسلامی ایران و دیگر شرکت‌های تابعه آنها مخاطب این برنامه جامع هستند.

بر اسـاس این ابلاغ، برنامه ها و وظایف هر دسـتگاه احصا شـده و به عنوان نمونه، حسب این برنامه جامع، وظایف سازمان بنادر و دریانوردی که یکی از مخاطبان اصلی و مجریان محوری این سیاست‌هاست به این شرح تشریح و تصریح شده و از جمله در ماده ۱۱ آن، به منظور توسعه صنایع کشتی‌سازی و تعمیرات و اوراق شناورها، تامین نیاز داخل و درآمدزایی از محل صادرات خدمات و فناوری‌های دریایی، بانک مرکزی جمهوری اسـلامی ایران موظف اسـت با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و دیگر دسـتگاه‌های اجرایـی ذی‌ربط، برنامه اعطای تسهیلات ارزان‌قیمت و طولانی‌مدت به مالکان شناورهای فرسوده، برای تعویض و نوسازی شناورهای فرسـوده موجود در ازای توثیق سند کشتی را به هیات وزیران ارائه دهد و در تبصره ۱ تاکید شده شاخص‌های فرسودگی شناورها به پیشنهاد مشترک سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت صنعت، معدن و تجارت به تصویب هیأت وزیران برسد. همچنین طبق ماده ۳۳ این برنامه، سـازمان بنادر و دریانوردی موظف اسـت نسـبت به برقراری خطوط منظم کشـتیرانی در مسیرهایی که به پیشنهاد نمایندگان بخش خصوصی، تاثیر قابل توجهی در افزایش مبادلات تجاری بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای هدف دارد، اقدام کند.

در ماده ۳۴ هم تاکید شـده: با رعایت سیاست‌های کلی اصـل ۴۴ قانون اساسـی و به منظور گسـترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شـود با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ با اصلاحات بعدی آن نسـبت به مشـارکت با شـرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سـرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنـادر اصلی با کارکـرد بین‌المللی و فرودگاهی به اسـتثنای خدمات کمک ناوبری و نشسـت و برخاست هواپیما اقدام کنند که سـهم شـرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و سـازمان بنادر و دریانوردی و بخـش خصوصی داخلی حداقل ۵۱ درصد خواهد بود.

در ادامه بنـد ۳۴ این برنامه هم به سـازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده شده با حفظ وظایف حاکمیتی از طریق ارائه حمایت و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشـخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیـر دولتی با رعایت قوانین و مقررات مربوط و اصول رقابتی اقدام کند و در ماده ۳۵ نیز تاکید شده: سازمان بنادر و دریانوردی موظف است با همکاری شـرکت‌های دانش‌بنیان، ظرف یک سال از تاریخ ابلاغ این برنامه، نسـبت تکمیل و به‌روز رسانی شبکه کنترل ترافیک دریایی و پوشش کامل آب‌های شمالی و جنوبی کشور با بهره‌گیری از سـامانه‌های رادیویی و ناوبری و فاصله‌یابی صوتی (سـونار) با هدف کمک به ناوبری ایمن دریایی اقدام کند.

به وظایف سـازمان بنادر و دریانوردی در برنامه جامع تحقق سیاست‌های توسـعه دریامحور اشاره کردید که یکی از اسـناد بالادستی کشور محسوب می‌شود. یکی دیگر از اسـناد بالادستی دستگاه‌های اجرایی، برنامه‌های توسعه کشور است. در برنامه هفتم چه تکالیف و وظایفی به طور خاص برعهده سـازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شده است؟

همین طور که اشـاره کردیـد، در برنامه هفتم هم تکالیف مختلفـی در بخش دریا و سـواحل برعهده

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران موظف است با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت و دیگر دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، برنامه اعطای تسهیلات ارزان‌قیمت و طولانی‌مدت به مالکان شناورهای فرسوده، برای تعویض و نوسازی شناورهای فرسوده موجود در ازای توثیق سند کشتی را به هیات وزیران ارائه دهد

سازمان بنادر و دریانوردی موظف است با همکاری شرکت‌های دانش‌بنیان، ظرف یک سال از تاریخ ابلاغ این برنامه، نسبت تکمیل و به‌روز رسانی شبکه کنترل ترافیک دریایی و پوشش کامل آب‌های شمالی و جنوبی کشور با بهره‌گیری از سامانه‌های رادیویی و ناوبری و فاصله‌یابی صوتی (سونار) با هدف کمک به ناوبری ایمن دریایی اقدام کند



سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شده از جمله اینکه با همکاری راه آهن، حداقل ۲۵ درصد کالاهای داخل بنادر باید با قطار جابه‌جا شود که این امر مستلزم توسعه خطوط ریلی و امتداد آنها تا بنادر است. همچنین حداقل سه بندر کشور باید به بنادر نسل سوم یا بالاتر مطابق تعریف‌های اسناد بین‌المللی ارتقا یابند. طبق بند ت ماده ۵۸ قانون برنامه هفتم هم، به سازمان بنادر و دریانوردی، اجازه داده شده با رعایت سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکتی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی اقدام کند و سهم سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل ۵۱ درصد خواهد بود.

در ماده ۶۲ برنامه هفتم پیشرفت هم در خصوص افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت‌رسانی سالانه حداقل پنج میلیون تن به همراه خدمات جانبی به وزارت نفت ماموریت‌هایی سپرده شده که به طور قطع اهداف برنامه هفتم با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی محقق خواهد شد. در ماده ۸۳ برنامه هم، با هدف توسعه گردشگری دریایی و ساحلی به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ماموریت داده شده با همکاری دستگاه‌های دیگر از جمله سازمان بنادر و دریانوردی با تشکیل شورایی در استان‌های ساحلی به ریاست نماینده وزیر کشور و عضویت مدیرکل یا نماینده سازمان بنادر و دریانوردی، مجوزهای فعالیت متقاضیان را صادر و بر فعالیت‌های آنها در بخش گردشگری نظارت کند.

در بحث دیپلماسی اقتصادی و در ماده ۱۰۱ برنامه هفتم نیز، توسعه سواحل مکران با اولویت تکمیل بندر چابهار، تکمیل و متصل کردن تمام بنادر گذری (ترانزیتی) سواحل شمالی و جنوبی کشور بر منطقه آزاد اروند و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد، تاکید شده است. این اقدامات در سطح دولت، وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر و دریانوردی به مرحله اجرا گذاشته شده و مجلس هم بر حسن اجرای این سیاست‌ها نظارت دارد.

در بحث دیپلماسی اقتصادی و در ماده ۱۰۱ برنامه هفتم نیز، توسعه سواحل مکران با اولویت تکمیل بندر چابهار، تکمیل و متصل کردن تمام بنادر گذری (ترانزیتی) سواحل شمالی و جنوبی کشور بر منطقه آزاد اروند و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد، تاکید شده است

از نظر شما به عنوان نماینده مجلس شورای اسلامی که از نزدیک با مسائل دریا و بنادر آشنا هستید، مهمترین چالش‌های پیش روی توسعه دریامحور در بخش بندری چه هستند و چه راهکارهایی برای غلبه بر این چالش‌ها وجود دارد؟

یکی از مهمترین چالش‌هایی که فعالیت‌های بندری برای توسعه با آن روبه‌رو هستند موضوع ضعف در اتصال بنادر کشور به خطوط کشتیرانی منظم و بین‌المللی است که عامل آن هم تحریم‌هاست. تحریم‌هایی که بر کشور تحمیل شده عملا بنادر را از خطوط کشتیرانی منظم دنیا دور کرده و به نظر می‌رسد راه‌حل آن تقویت مناسبات دو یا چند جانبه با کشورهای همسو است. یکی دیگر از این چالش‌ها که علت این امر بازهم تحریم‌های صنعت دریایی است، نامتناسب بودن حجم سرمایه‌گذاری در رقابت با کشورهای منطقه است که راهکار آن اجرای راهکارهای خاص تامین مالی در شرایط تحریم مانند تهاتر با نفت است.

سومین چالش مهم در این عرصه سرمایه‌گذاری پایین بخش خصوصی در بنادر کشور است که آن هم عوامل مختلفی دارد که می‌توان به نبود راهبرد مشخص در جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در کشور، مایل نبودن سرمایه‌گذاران خارجی برای سرمایه‌گذاری در ایران به دلیل تحریم‌ها، نبود محرک‌ها و مشوق‌های لازم، مشکلات ساختاری نظام پولی و مالی، توجیه‌ناپذیری و توازن نداشتن هزینه‌ها با درآمدهای سرمایه‌گذاری در بخش دریایی اشاره کرد.

بدیهی است برای این امر هم راهکارهایی وجود دارد که البته بخشی از آن در گرو همکاری دیگر دستگاه‌هاست و به طور کلی، این راهکارها عبارتند از ایجاد نظام سرمایه‌گذاری مطلوب با محوریت جذب سرمایه، انعقاد قراردادهای ارزی و ریالی و ارائه تضامین اصل سرمایه از طریق صندوق توسعه ملی برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاران، ارائه تضامین ارزی در مقابل دارایی ریالی توسط صندوق توسعه ملی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و همچنین اصلاح نظام درآمد هزینه‌ای در بخش بنادر و منطقی‌سازی و واقعی‌سازی تعرفه‌ها. چالش آخر این بخش نیز ارتقا نیافتن نسل بنادر ایران است که مهمترین علت آن قوانین و مقررات ناکارآمد مناطق ویژه اقتصادی است و راهکار آن هم اصلاح قوانین با رویکرد حذف رویه‌های گمرکی زائد و ارائه مشوق‌های قانونی و جذب سرمایه‌گذاری و همچنین تلاش برای ارتقای بنادر اصلی به خصوص بنادر شهید رجایی و چابهار به بنادر نسل چهارم است.

> تحریم‌هایی که بر کشور تحمیل شده عملا بنادر را از خطوط کشتیرانی منظم دنیا دور کرده و به نظر می‌رسد راه‌حل آن تقویت مناسبات دو یا چند جانبه با کشورهای همسو است. یکی دیگر از این چالش‌ها که علت این امر بازهم تحریم‌های صنعت دریایی است، نامتناسب بودن حجم سرمایه‌گذاری در رقابت با کشورهای منطقه است

> مکران در همه حوزه‌ها و از جمله حوزه دریایی، پیشران خوبی است. باید از ظرفیت‌های مردم محلی منطقه هم استفاده کنیم. ساحل‌نشینان تجربه خوبی در تجارت با کشورهای همسایه در دریاهای شمال و جنوب دارند و اقتصاد محلی و تجارت‌های خرد با همسایگان در این مناطق توسعه یافته است

توقع شما به عنوان نماینده یکی از استان‌های ساحلی از بخش اجرایی کشور چیست؟

اگر ما بتوانیم از این ظرفیت‌های کم‌نظیری که در استان‌های دریایی داریم استفاده کنیم موفقیت کارمان را تضمین کرده‌ایم. توقع و انتظار ما این است که دولت از حرکت‌های منسجم و باانگیزه فعالان اقتصادی و بخش خصوصی حمایت بیشتری داشته باشد. مکران در همه حوزه‌ها و از جمله حوزه دریایی، پیشران خوبی است. باید از ظرفیت‌های مردم محلی منطقه هم استفاده کنیم. ساحل‌نشینان تجربه خوبی در تجارت با کشورهای همسایه در دریاهای شمال و جنوب دارند و اقتصاد محلی و تجارت‌های خرد با همسایگان در این مناطق توسعه یافته است. بنابراین دولت می‌تواند از این ظرفیت هم استفاده کند تا توسعه دریامحور را در محور توانمندسازی جوامع محلی توسعه دهد. بخش‌هایی از جمله تجارت، گردشگری دریایی، صیادی و شیلات و حتی خدمات دریایی، حوزه‌هایی هستند که دولت باید حتما از آنها استفاده و فعالیت‌های آنها را توسعه داده و مورد حمایت قرار دهد. تاکید مجلس این است که در استان‌های ساحلی در حوزه‌هایی مثل ساخت‌وساز و تجارت، دولت با فعالیت‌های تخصصی از مرزنشینان حمایت بیشتری کند و محیط زیست سالمی در استان‌های ساحلی ایجاد، حفظ و نگهداری شود و در اختیار نسل‌های آینده و همچنین مردم دنیا قرار گیرد تا از زیبایی‌های سواحل ایران بهره‌مند شوند.

نقش رسانه‌ها در تحقق این سیاست‌ها را چطور ارزیابی می‌کنید؟ رسانه‌ها چقدر می‌توانند در تحقق توسعه دریامحور کمک‌کار مسئولان در بخش‌های نظارت و اجرا باشند؟

رسانه‌ها نقش مهمی در پیگیری موضوعات مهم کشور از جمله توسعه دریامحور دارند. سوال از مسئولان اجرایی و نمایندگان، می‌تواند جریان اجرا و نظارت بر حسن اجرای امور را تقویت و تشویق کند. نقش رسانه‌ها و به خصوص نشریات تخصصی مانند «بندر و دریا» که همواره این مسایل را به صورت کارشناسانه مورد بررسی قرار می‌دهند و نظرات کارشناسان، مدیران، فعالان دریایی و مردم را منعکس می‌سازند قابل قدردانی است.

مولدسازی سواحل و جزایر در اقتصاد کشور تا چه اندازه اهمیت دارد؟

عقبگرد جدی
در تجارت ساحلی و دریامحور



مولدســـازی سواحل از طریق ارتقای زیرســـاخت‌های حمل‌ونقل، صادرات، واردات و ترانزیت کالا می‌تواند به عنوان یک راهکار استراتژیک برای توسعه اقتصاد دریاپایه عمل کند. بهروز آقایی، مدیرکل اســـبق بنادر و دریانوردی اســـتان‌های خوزستان و سیستان‌وبلوچستان (چابهار) با بررسی این مهم در مقاله‌ای که نسخه‌ای از آن را برای انتشار در اختیار ماهنامه «بندر و دریا» قرار داده، تأکید می‌کند زنجیره لجستیکی هر کشور به مثابه ستون فقرات تجارت دریایی، توانایی کشورها را در تسریع جریان کالا و مســـافر و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و خدمات بهینه بهبود می‌بخشد به طوری که آمارها در کشـــورهای موفق در زمینه تجارت دریایی نشان از اتخاذ مدل‌های تلفیقی برای توسعه زیرساخت‌ها و تســـهیل جریان بار، کالا و مسافر دارد که در عمل بهبود عملکرد بنادر و کاهش هزینه‌ها را در بر داشته است.

مقدمه

در عصر حاضر، بهره‌برداری هدفمند از منابع طبیعی به‌ویژه منابع دریایی و مواهب حاصل از قرار گرفتن در مجاورت نوار ساحلی به رکن اساسی توسعه اقتصادی کشورها تبدیل شده است. قرار گرفتن در مجاورت دریاها و دسترسی به شاهراه‌های حیاتی تجارت جهانی با امکان قابلیت ارائه خدمات مرتبط با این بخش و از همه مهم‌تر ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از منابع اصلی و استراتژیک برای رشد اقتصادی محسوب می‌شود. اقتصاد دریاپایه شامل بخش‌هایی همچون کشتیرانی، حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی، صنعت شیلات و آبزی‌پروری، استخراج منابع انرژی و انرژی‌های تجدیدپذیر، گردشگری دریایی، ورزش‌های آبی-ساحلی و بنادر است که این، ظرفیتی بی‌بدیل برای افزایش تولید ناخالص داخلی و تقویت جایگاه کشورها در نظام اقتصاد جهانی محسوب می‌شود.

ایران با بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی در جنوب و شمال کشور و برخورداری از موقعیت استراتژیک در خلیج‌فارس، دریای عمان و دریای خزر، دارای فرصت‌های منحصربه‌فردی در این حوزه‌هاست. اما نکته قابل تأمل، سهم بسیار اندک صنایع و خدمات دریایی کشور در تولید ناخالص ملی و عدم تمرکز صنایع در سواحل، از شاخصه‌های عدم بهره‌مندی و عملکرد ناموفق در بهره‌گیری از مواهب دریاست، لذا دستیابی به این فرصت‌ها نیازمند رویکرد جامع و سیاست‌گذاری مدون است که باید توسعه زیرساخت‌ها و بهره‌وری در استفاده از منابع و حفظ محیط زیست را همزمان مدنظر قرار دهد. در این راستا، مولدسازی سواحل، به معنای بهره‌گیری هوشمندانه و پایدار از منابع ساحلی و دریایی، می‌تواند به عنوان راهبردی کلیدی در تبدیل این ظرفیت‌ها به پیشران اصلی در رشد اقتصادی ایفای نقش کند.

نکته حائز اهمیت آن است که مولدسازی سواحل مستلزم اقداماتی از جمله آمایش سرزمینی با هدف شناسایی ظرفیت‌های مناطق ساحلی و جانمایی دقیق برای انجام اقدامات توسعه‌ای، تدوین قوانین و ایجاد تسهیلات متناسب با پتانسیل‌های هر منطقه برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. مطمئناً تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با ترتیبی که بیان شد، به گونه‌ای که بر پهنه‌بندی دقیق دریا، کرانه و پسکرانه مبتنی بر ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی اصلی استوار باشد، می‌تواند بهره‌برداری بهینه از منابع دریایی و پرورش و توانمندی نیروی انسانی متخصص را به همراه داشته باشد. تأکید می‌شود برای دستیابی به توسعه پایدار و اثربخش، حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و داخلی و تقویت همکاری‌های اقتصادی مشترک بین‌المللی در پروژه‌های بزرگ‌مقیاس و دانش‌بنیان برای گسترش مشارکت‌های داخلی و خارجی از ضروریات راهبردی است.

این مقاله با هدف بررسی جنبه‌ها و ارائه راهکارهای علمی و عملی برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی ایران تدوین شده است.

لزوم آمایش سرزمینی سواحل و جزایر

آمایش سرزمینی سواحل و جزایر با هدف شناسایی فرصت‌ها و جانمایی دقیق برای انجام فعالیت‌های توسعه‌ای که به صورت مستقیم با مدیریت هوشمندانه فضاهای دریایی و ساحلی گره خورده، اساس توسعه پایدار اقتصاد دریاپایه را تشکیل می‌دهد. این فرآیند با تحلیل جامع عواملی از جمله عمق آب، تناسب بستر دریا، مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی و شرایط زیست‌محیطی، صنایع و جمعیت پسکرانه و مسیرهای دسترسی، امکان مکان‌یابی بهینه برای تأسیس زیرساخت‌های دریایی و بندری، فعالیت‌های صنعتی، تجاری و توسعه مناطق گردشگری را فراهم می‌آورد. جانمایی دقیق، نه‌تنها بهره‌وری اقتصادی را ارتقا می‌دهد، بلکه موجب حفظ تعادل حساس بین توسعه، رقابت‌پذیری و حفاظت از محیط زیست شده و برگشت سرمایه، افزایش بهره‌وری و ارتقای شاخص‌های اقتصادی از محل اجرای پروژه‌های سرمایه‌ای و سرمایه‌گذاری را در پی خواهد داشت.

مطالعات میدانی حاکی از این است که انتخاب نادرست مکان‌ها در بهره‌گیری از سواحل ضمن فرصت‌سوزی موقعیت‌های جغرافیایی، موجبات اتلاف منابع برای عقبگرد به مسیر درست با هزینه هنگفت و شاید هم غیر قابل جبران را ایجاد کند.

عامیانه‌ترین جمله‌ای که در این مبحث می‌توان گفت این است: «کار نکردن بهتر از کار کردن بدون آمایش سرزمینی در این حوزه است».

کشورهای موفق در حوزه اقتصاد دریایی از جمله امارات متحده عربی، عربستان سعودی، استرالیا و

> اقتصاد دریاپایه شامل بخش‌هایی همچون کشتیرانی، حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی، صنعت شیلات و آبزی‌پروری، استخراج منابع انرژی و انرژی‌های تجدیدپذیر، گردشگری دریایی، ورزش‌های آبی-ساحلی و بنادر است که این، ظرفیتی بی‌بدیل برای افزایش تولید ناخالص داخلی و تقویت جایگاه کشورها در نظام اقتصاد جهانی محسوب می‌شود

> نکته حائز اهمیت آن است که مولدسازی سواحل مستلزم اقداماتی از جمله آمایش سرزمینی با هدف شناسایی ظرفیت‌های مناطق ساحلی و جانمایی دقیق برای انجام اقدامات توسعه‌ای، تدوین قوانین و ایجاد تسهیلات متناسب با پتانسیل‌های هر منطقه برای جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است



چین با پهنه‌بندی هوشـــمندانه و طراحی اســـتراتژیک پسکرانه‌های بنادر، توانســـته‌اند از موقعیت جغرافیایی خود بهره‌برداری کرده و ایـــن فرصت‌ها را به قطب‌های اقتصادی و تجاری بین‌المللـــی تبدیل کنند. بنابراین با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین مکان‌یابی یکپارچه کل جزایر و سواحل کشور و مطابقت با پیشرفت‌های دریایی، می‌تـــوان ظرفیت‌های گســـترده ســـواحل را به عنوان پیشران‌های توسعه‌ای که برگرفته از موقعیت جغرافیایی بی‌بدیل بوده، به ابزاری مؤثر برای رشد اقتصادی تبدیل کرد. در نهایت، تدوین راهبردهـــای یکپارچه، جامع با همپوشانی فرصت‌ها، محیط زیست و اقتصاد منطقه‌ای، ایران را قادر می‌کند از ظرفیت‌های ارزشـــمند سواحل خود در خلیج‌فـــارس، دریای عمان و دریـــای خزر، در جهت ارتقای جایگاه خود در اقتصاد جهانی بهره‌برداری کند.

تدوین قوانین یکپارچه تسهیلگر، محرک اصلی توسعه متوازن

بعد از شناســـایی فرصت‌ها و جانمایی مکان‌ها برای فعالیت‌های توســـعه‌ای مبتنی بر خروجی‌های آمایش سرزمینی و با رویکرد مدیریت یکپارچه ساحلی، تدوین قوانین جامع و ارائه تســـهیلات متناسب با ویژگی‌ها و ظرفیت‌های منحصربه‌فرد هر منطقه ســـاحلی، یکی از ارکان اصلی در تسریع جذب ســـرمایه‌گذاری و تحقق توســـعه پایدار در اقتصاد دریاپایه اســـت. در این راستا، ایجـــاد مناطق آزاد یـــا مناطق ویژه اقتصـــادی با هدف تسهیل قوانین سرزمین اصلی، ارائه مشوق‌های مالیاتی، تسهیل فرآیندهای اداری و فراهم‌سازی زیرساخت‌های پیشرفته، بســـتری قدرتمند برای جذب تجار، خطوط کشتیرانی و ســـرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و انتقال صنایع سنگین خواهد شد. این سیاست‌ها در بسیاری از کشورهای پیشرفته، به عنوان الگویی موفق در مدیریت منابع ساحلی و دریایی، به طور مؤثری در حال اجراست و باعث توسعه آن مناطق شده است.

به عنوان نمونه چین با ایجاد مناطق آزاد اقتصادی در سواحل خود، از جمله شانگهای و شنزن، تحولی شگرف در جذب سرمایه‌های بین‌المللی رقم زده، به طوری که این مناطق، با ارائه تسهیلات حمایتی و قوانین جذاب، اکنون بـــه قطب‌های تجاری و تولیـــدی جهانی تبدیل شده‌اند. همچنین سنگاپور با اتخاذ سیاست‌های نوآورانه اقتصادی و ارائه تسهیلات قانونی خاص، توانسته جایگاه خود را به عنوان یکی از مراکز برجسته تجارت دریایی، پشـــتیبانی دریایی و پرترافیک‌ترین بنادر جهان تثبیت کند. این موفقیت‌ها نشان می‌دهد سیاست‌های حمایتی یکپارچه می‌توانـــد تحول عظیمی در توســـعه متوازن مناطق ساحلی کشـــور ایجاد کند، مشـــروط به حذف رقابت دولت با بخش‌های خصوصی بـــا در نظر گرفتن طراحی و اجرای راهبرد نیازهای منطقه‌ای و جهانی.

بهره‌گیری از تجربیات این کشورها الگوی ارزشمندی در راستای بالفعل کردن ظرفیت‌های گسترده سواحل کشـــور بوده به نحوی که با تکیه بر موقعیت جغرافیایی راهبردی و پتانسیل‌های دریایی منحصربه‌فرد می‌تواند مناطق ســـاحلی خود را به موتور محرک اقتصاد ملی و قطب‌های تجاری و اقتصادی منطقه‌ای تبدیل کند.

مطالعات میدانی حاکی از این است که انتخاب نادرست مکان‌ها در بهره‌گیری از سواحل ضمن فرصت‌سوزی موقعیت‌های جغرافیایی، موجبات اتلاف منابع برای عقبگرد به مسیر درست با هزینه هنگفت و شاید هم غیر قابل جبران را ایجاد کند. عامیانه‌ترین جمله‌ای که در این مبحث می‌توان گفت این است: «کار نکردن بهتر از کار کردن بدون آمایش سرزمینی در این حوزه است»

کشور دریایی ایران با برخورداری از سواحل گسترده با کاربری‌های متنوع و پتانسیل‌های اقتصادی در صورت سیاستگذاری قوانین یکپارچه و تقسیم کار ملی در مدیریت امور سواحل و دریاها، قابلیت شکوفایی و توسعه متوازن در این بخش را دارا بوده به نحوی که برنامه جامع باید بر اساس مطالعات دقیق برگرفته از آمایش سرزمینی و شناخت سازمان‌ها و ارگان‌های ذی‌مدخل باشد. مطمئناً اتخاذ چنین رویکردی می‌تواند زمینه‌ساز تحولی بنیادین در توسعه متوازن سواحل، جزایر و مناطق دریایی با قابلیت رقابت‌پذیری در مولدسازی شود.

ایجاد زیرساخت‌های اصلی در سواحل

مطالعات و آمارهای اخیر حاکی از آن است که موقعیت بین‌المللی سواحل، بنادر و جزایر ایران دریایی به واسطه عدم اتخاذ رویکرد راهبردی همسان‌سازی و تکمیل و توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و غیر فیزیکی متناسب با شبکه تجارت جهانی، باعث از دست رفتن جایگاه کریدورهای لجستیکی و خدماتی کشور در مقابل کریدورهای جدیدالاحداث در خلیج‌فارس، دریای عمان، دریای سرخ و کشورهای شمال ایران شده به طوری که با توسعه و تکمیل پروژه‌های طراحی‌شده در شبکه لجستیک بین‌المللی، در آینده کریدورهای کشور در مقایسه با کریدورهای احداث‌شده کشورهای منطقه و آسیا (در شرق، غرب، شمال و جنوب کشورمان)، غیررقابتی شده و چسبندگی آنها در شبکه جهانی کمرنگ‌تر خواهد شد.

برای رویارویی با این چالش‌ها و رفع آنها، تدوین سیاست‌های جامع و یکپارچه برای بازتعریف نقش بنادر و سواحل ایران در زنجیره تأمین بین‌المللی بر مبنای همسان‌سازی و تقویت زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی، مدرن‌سازی تجهیزات و فرآیندها، توسعه شبکه‌های لجستیکی پسکرانه با اولویت جذب مشارکت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، امری اجتناب‌ناپذیر است. به عنوان نمونه افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا به طور مستقیم با توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و چندوجهی با اتصال به بنادر و کریدورها در ارتباط است، بنابراین سواحل و جزایر به عنوان شریان‌های حیاتی اقتصاد دریاپایه، نقشی کلیدی و پیشران در اتصال به شبکه تجارت جهانی و زنجیره تأمین دارند به طوری که ترانزیت سریع، کم‌هزینه و خدمات بهینه از طریق بنادر و کریدورهای داخلی با اتصال و همخوان کردن با کریدورهای بین‌المللی می‌تواند به اقتصادی پویا و بالفعل کردن تمام ظرفیت‌های سواحل در تجارت دریایی منجر شود.

> بعد از شناسایی فرصت‌ها و جانمایی مکان‌ها برای فعالیت‌های توسعه‌ای مبتنی بر خروجی‌های آمایش سرزمینی و با رویکرد مدیریت یکپارچه ساحلی، تدوین قوانین جامع و ارائه تسهیلات متناسب با ویژگی‌ها و ظرفیت‌های منحصربه‌فرد هر منطقه ساحلی، یکی از ارکان اصلی در تسریع جذب سرمایه‌گذاری و تحقق توسعه پایدار در اقتصاد دریاپایه است

> مطالعات و آمارهای اخیر حاکی از آن است که با توسعه و تکمیل پروژه‌های طراحی‌شده در شبکه لجستیک بین‌المللی، در آینده کریدورهای کشور در مقایسه با کریدورهای احداث‌شده کشورهای منطقه و آسیا (در شرق، غرب، شمال و جنوب کشورمان)، غیررقابتی شده و چسبندگی آنها در شبکه جهانی کمرنگ‌تر خواهد شد

طبق گزارش‌های آنکتاد در سال ۲۰۲۳ میلادی، کشورهای پیشرفته به‌ویژه در منطقه آسیا با سرمایه‌گذاری‌های کلان در زیرساخت‌های دریایی، ترانزیت کالا و اتصال مؤثر به بازارهای جهانی، رشد اقتصادی خود را شتاب داده‌اند به طوری که در آینده رقابت با این مسیرها بدون در نظرگرفتن سرعت، هزینه و کیفیت غیرممکن خواهد بود. در همین راستا امروز یکی از چالش‌های اصلی برای کشورهای در حال توسعه از جمله ایران دریایی، عدم همسان‌سازی و بهبود فرآیندهای غیرفیزیکی است که از طریق اصلاح سیستم‌ها و فرآیندهای منطبق بر سامانه‌های شبکه تجارت جهانی ایجاد خواهد شد.

به عنوان نمونه مطالعات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۲۲ طولانی بودن فرآیندهای ترخیص کالا و هزینه‌های غیررقابتی را موجب عدم جذب کالا و سرمایه‌گذاری‌های خارجی و در نهایت کاهش بهره‌وری، ترافیک بنادر و کاهش توان رقابتی با از دست رفتن جایگاه کشور در برابر رقبای منطقه‌ای عنوان کرد. به این ترتیب، مولدسازی سواحل از طریق ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل، صادرات، واردات و ترانزیت کالا می‌تواند به عنوان یک راهکار استراتژیک برای توسعه اقتصاد دریاپایه عمل کند. زنجیره لجستیکی هر کشور به مثابه ستون فقرات تجارت دریایی، توانایی کشورها را در تسریع جریان کالا و مسافر و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و خدمات بهینه بهبود می‌بخشد به طوری که آمارها در کشورهای موفق در زمینه تجارت دریایی نشان از اتخاذ مدل‌های تلفیقی برای توسعه زیرساخت‌ها و تسهیل جریان بار، کالا و مسافر دارد که در عمل بهبود عملکرد بنادر و کاهش هزینه‌ها را در بر داشته است. مطمئناً توسعه بهنگام طرح‌های مکران، شمال و شمال غرب خلیج‌فارس و دریای خزر قبل از ایجاد چسبندگی تجار و بازرگانان و صاحبان سرمایه به بنادر رقیب این امکان را فراهم می‌کند که از موقعیت ژئوپولیتیک کشور برای تبدیل بنادر، سواحل و جزایر به هاب‌های تجاری و ترانزیتی در منطقه بهره برد و عملاً با توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و غیر فیزیکی و توسعه ناوگان‌های جاده‌ای و ریلی مدرن

به طور قابل توجهی به رشد و شکوفایی اقتصاد دریاپایه کمک کرد به طوری که تاب‌آوری کشور را در برابر تهدیدهای اقتصادی و تحریم‌های جهانی ارتقا بخشد.

احیای جایگاه کریدورهای لجستیک دریایی و زمینی ایران در منطقه و دنیا صرفاً با اولویت‌بندی توسعه فیزیکی زیرساخت‌های اساسی و لحاظ مدل‌های اقتصادی بر پایه شاخص‌های هزینه-زمان و خدمات بهینه قابل جبران خواهد بود.

تسهیل سرمایه‌گذاری در اقتصاد دریامحور برای رقابت‌پذیری در تجارت جهانی

توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های مناسب، از ارکان اساسی برای تحقق توسعه پایدار اقتصاد دریامحور است اما به رغم ظرفیت‌های عظیم سواحل و بنادر ایران، چالش‌هایی از جمله طولانی بودن فرآیندهای اداری، عدم تدوین مدل‌های اقتصادی جذاب، عدم اکران فرصت‌های سرمایه‌گذاری و ناکارآمدی مدیریتی، نه تنها سرمایه‌گذاران را برای ورود به این حوزه ترغیب نکرده، بلکه باعث تشویق سرمایه‌گذاری در بنادر رقبای منطقه‌ای شده، به طوری که تاب‌آوری ناوگان‌های دریایی، دسترسی به شبکه جهانی، همچنین کاهش سهم ایران را از تجارت دریایی منطقه‌ای و جهانی در پی داشته است. برای رفع این چالش‌ها، اصلاحات ساختاری در نظام مدیریتی و فرآیندهای سرمایه‌پذیری منطبق بر اصل شفافیت در قوانین و قطعیت در تصمیم‌گیری‌های بهنگام، همراه با ارائه مدل‌های اقتصادی نوین که توازن درآمد و هزینه سرمایه‌گذاران را تضمین کرده و بهره‌گیری به‌موقع و رقابتی را برای جذب سرمایه‌گذاری‌های کلان تدوین و اجرایی کند، ضروری است.

مطالعات منطقه‌ای حاکی از آن است که کشورهای همسایه مانند امارات متحده عربی، عمان و عراق با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌های پیشران و جذب بخش خصوصی و بازاریابی حرفه‌ای منطبق بر توسعه بازار همه‌جانبه، به‌سرعت در حال تبدیل شدن به قطب‌های تجارت جهانی هستند به طوری که بیش از ۱۲۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شامل ایجاد ترمینال‌های مدرن، توسعه شبکه‌های لجستیکی و ارائه تسهیلات پیشرفته برای خطوط کشتیرانی و شرکت‌های حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری در بنادر حاشیه خلیج‌فارس و دریای عمان در حال انجام است. در مقابل، عدم به‌روزرسانی و تکمیل زیرساخت‌های منتهی به سواحل و بنادر ایران دریایی توسط منابع دولتی و عدم جذب سرمایه‌گذار داخلی و خارجی، همچنین فقدان برنامه راهبردی یکپارچه با تقسیم کار ملی، کشور را با عقب‌گردی جدی در تجارت ساحلی و دریامحور مواجه کرده است.

ایجاد محیط رقابتی برای جذب سرمایه‌گذاران و خطوط کشتیرانی و همگام کردن بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های بندری، لجستیکی و کریدوری فقط با طراحی مشوق‌های اقتصادی هدفمند بدون تنگ‌نظری سازمان‌های دولتی امکانپذیر است، بنابراین اتخاذ این رویکردها می‌تواند جایگاه ایران را در تجارت دریایی منطقه‌ای و جهانی بازتعریف و آینده‌ای امیدوارکننده را برای اقتصادی پویا مبتنی بر تجارت دریاپایه رقم بزند.

طبق گزارش‌های آنکتاد در سال ۲۰۲۳ میلادی، کشورهای پیشرفته به‌ویژه در منطقه آسیا با سرمایه‌گذاری‌های کلان در زیرساخت‌های دریایی، ترانزیت کالا و اتصال مؤثر به بازارهای جهانی، رشد اقتصادی خود را شتاب داده‌اند به طوری که در آینده رقابت با این مسیرها بدون در نظرگرفتن سرعت، هزینه و کیفیت غیرممکن خواهد بود

مطالعات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۲۲ طولانی بودن فرآیندهای ترخیص کالا و هزینه‌های غیررقابتی را موجب عدم جذب کالا و سرمایه‌گذاری‌های خارجی و در نهایت کاهش بهره‌وری، ترافیک بنادر و کاهش توان رقابتی با از دست رفتن جایگاه کشور در برابر رقبای منطقه‌ای عنوان کرد

سیاست‌گذاری برای پرورش نیروی انسانی ماهر

توسعه و بهره‌وری پایدار در اقتصاد دریاپایه به طور مستقیم به تأمین نیروی انسانی ماهر مطابق کسب و کارهای حوزه دریایی، کشتیرانی و بندری بستگی دارد. کمبود نیروی متخصص در این بخش‌ها همچنان یکی از چالش‌های اساسی کشور و حتی کسب و کارهای دریایی دنیا به شمار رفته و توان رقابتی ایران را در سرانه بازار جهانی کار و اشتغال کاهش داده و مانع حفظ توان رقابتی ناوگان لجستیکی، تجاری و مشاغل دریایی ایران در شبکه تجارت بین‌المللی شده است. یکی از راهکارهای مؤثر برای پرورش نیروی متخصص، ابتدا تدوین شرح مشاغل مرتبط با حوزه دریا و ایجاد ارتباط میان دانشگاه‌های دریایی و مؤسسات آموزشی کشور است، همان‌گونه که کشورهای پیشرو مانند هلند، نروژ، هند و چین با همکاری نزدیک میان دانشگاه‌ها و صنعت، موفق به ایجاد مدل‌های آموزشی استانداردی شده‌اند که نیروی انسانی آنها به عنوان کاربران برتر کسب و کارهای دریایی و بندری در سطح جهانی شناخته می‌شوند.

به عنوان نمونه کشور هند با اجرای برنامه‌های آموزش فنی-حرفه‌ای گسترده توانسته حدود ۲۰ درصد از نیروی انسانی راهبری مشاغل و کسب و کارهای ناوگان‌های لجستیکی بنادر و سواحل منطقه آسیا را تأمین کند. در همین راستا، بهره‌برداری از



ظرفیت‌های دانشگاه‌های داخلی و خارجی و بازنگری در برنامه‌های آموزشی مرتبط با علوم دریایی و بندری، گامی اساسی برای تقویت زنجیره کسب و کارهای اقتصاد دریاپایه است. این گام می‌تواند با استفاده از تجربیات موفق جهانی، نیروی انسانی متخصص و توانمندی را پرورش دهد که در آینده به عنوان سکانداران مشاغل دریایی، لجستیکی و خدمات بنادر و کشتیرانی کشور ایفای نقش کنند. ضرورت صدور دانش کسب و کارهای دریایی به‌ویژه پراتورهای دریایی و بندری و نیروی انسانی ماهر در این حوزه به کشورهای در حال توسعه به عنوان یک سیاست راهبردی می‌تواند ضمن بسط و گسترش تجارت دریایی، موجبات دسترسی به شبکه تجارت دریایی را تقویت و محدودیت‌های پذیرش کشتی‌های ایرانی در بنادر خارجی را رفع و تسهیل کند.

در حال حاضر، کشورهای اروپایی، آمریکایی و آسیایی، مانند امارات متحده عربی و تایوان، سهم عمده‌ای در صدور دانش دریایی و بندری و اپراتورهای بین‌المللی دارند و حتی پا را فراتر گذاشته و به طراحی ائتلاف‌های بین‌المللی در این مشاغل استراتژیک رو آورده‌اند که این موضوع در ارتقای جایگاه اقتصاد دریاپایه آنها در قالب سرمایه‌گذاری‌های صنعتی مؤثرتر بوده است. برای تحقق این اهداف، تدوین مشاغل و کسب و کارهای مرتبط با حوزه اقتصاد دریاپایه با اجرای سیاست‌های حمایتی و مشوق‌های مالی برای جذب دانشجویان به رشته‌های مرتبط با این حوزه و تقویت همکاری‌های بین‌المللی در حوزه آموزش دریایی امری ضروری است.

مطمئناً توسعه بهنگام طرح‌های مکران، شمال و شمال غرب خلیج‌فارس و دریای خزر قبل از ایجاد چسبندگی تجار و بازرگانان و صاحبان سرمایه به بنادر رقیب این امکان را فراهم می‌کند که از موقعیت ژئوپولیتیک کشور برای تبدیل بنادر، سواحل و جزایر به هاب‌های تجاری و ترانزیتی در منطقه بهره برد

پیوند منطقه‌ای و جهانی منطبق بر طرح‌های دریامحور

اقتصاد دریاپایه به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار، فرصت‌های منحصربه‌فردی را برای گسترش همکاری‌های تجاری و سرمایه‌گذاری در حوزه‌های مختلف با کشورها فراهم می‌آورد که این موضوع کمک شایانی در پیوندهای سیاسی و اجتماعی دارد. پروژه‌های چندملیتی از جمله «یک کمربند، یک راه»، «کریدور راه توسعه»، «کریدور میانی»، «کریدور زنگزور» و «کریدور ترانس خزر» نمونه‌های بارزی از این پیوند جهانی در حوزه پیوندهای لجستیکی و دریایی است که به افزایش کارایی و رقابت‌پذیری در تجارت دریایی کشورها منجر شده است.

ایران دریایی با موقعیت جغرافیایی استراتژیک خود و دسترسی به آب‌های آزاد، پتانسیل بالایی برای ایفای نقش پیوند جهانی و منطقه‌ای و توسعه روابط سیاسی، اجتماعی و اقتصادی با کشورهای صاحب دریاها و محصور در خشکی را دارد. همان‌گونه که تجربه موفق بندر چابهار در توافقنامه ایران، هند و افغانستان و ایفای عملکرد مطلوب در چارچوب توافقنامه یادشده، موجب مولدسازی کریدور دریایی و زمینی این ۳ کشور و غالب کردن پیوند اقتصادی بر تحریم‌های اعمال‌شده جهانی شد.

مولدسازی سواحل، در اصل توسعه بازارهای محلی، منطقه‌ای و جهانی را در بر داشته که نقشی محوری در شکوفایی اقتصاد دریاپایه کشورها ایفا می‌کند. ظرفیت‌های گسترده سواحل ایران دریایی، از منابع غنی

دریایی تا موقعیت استراتژیک بنادر، زمینه‌ساز ایجاد و گسترش بازارهای تخصصی در حوزه‌های شیلاتی، گردشگری دریایی، حمل‌ونقل بین‌المللی و صنایع ساحلی و فراساحلی بوده به طوری که این فرآیند نه تنها به جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی کمک می‌کند، بلکه زمینه‌ساز افزایش صادرات، رشد اقتصادی پایدار و تقویت جایگاه ایران در زنجیره تأمین جهانی می‌شود. در حالت کلی به غیر از موارد مطرح شده در این بخش، پیوند منطقه‌ای و جهانی را می‌توان به عنوان یکی از ابزارهای اصلی در توسعه بازار هم تلقی کرد.

حکمرانی توسعه‌ای با حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی

مهیا کردن اذهان بومیان، ساحل‌نشینان و ساکنان جزایر و همگام شدن آنان با توسعه یکی از عوامل اصلی در پیشبرد و اجرای بهنگام طرح‌های توسعه‌ای در مناطق ساحلی است که با ارائه منافع توسعه و ایجاد اقتصادی پویا با پیشرفت‌های جهانی همراه است.

در اغلب استان‌های ساحلی کشور مردم به زندگی سنتی وابسته‌اند و معمولاً توسعه را عامل تخریب فرهنگ، سنت و مخل آرامش می‌دانند که در صورت عدم شناخت از فواید توسعه در عمل به‌سختی با فرآیندهای توسعه همگام خواهند شد. تجربه توسعه بدون در نظر گرفتن ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی، اجتماعی، خدماتی، آموزشی، مبلمان شهری و بهداشتی کنش‌های محلی را به دنبال خواهد داشت. همان‌گونه که امروز این موضوع در نقاط مختلف کشور مشهود بوده و مطالعات در مناطق توسعه‌یافته دنیا حاکی از این اصل است که حکمرانی محلی، اقتصاد و امنیت ۳ فاکتور اصلی در توسعه هستند که نقص در هر کدام، پیشبرد توسعه را با هزینه‌های هنگفت و فرسایشی کردن پروژه‌ها و تبعات کارگری همراه خواهد کرد.

در صورت رعایت ۳ اصل فوق به‌ویژه حکمرانی محلی با توجه به موقعیت سواحل، جزایر، بنادر و ساکنان این مناطق که برگرفته از تنوع فرهنگی، قومیتی و مذهبی یکسان با کشورهای همسایه و قابلیت‌های ویژه مراودات تجارت دریایی است، با تشریح منافع توسعه و ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی، اجتماعی، خدماتی، آموزشی، شهری و بهداشتی، همزمان یا قبل از اجرای پروژه، مطمئناً ضمن ارتقای امنیت این مناطق، موجبات کسب و کارهای محلی و مشارکت در طرح‌های سرمایه‌گذاری را رقم خواهد زد.

در همین راستا توانمندسازی بخش‌های خصوصی محلی و بومی و حمایت از این سرمایه‌گذاران در طرح‌های توسعه‌ای حوزه دریاپایه به عنوان نیاز اساسی برای رونق اقتصادی و توسعه پایدار در حمل‌ونقل دریایی، شیلات و گردشگری ساحلی، می‌تواند موجب تسریع در فرآیندهای توسعه‌ای، کاهش هزینه‌ها و رشد بیشتر اقتصاد دریاپایه کشور شود.

نتیجه‌گیری

با توجه به آنچه گفته شد، مولدسازی سواحل با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیایی استراتژیک ایران دریایی و اهمیت آن در افزایش تولید ناخالص داخلی در حوزه اقتصاد دریامحور نیازمند تدوین سیاست‌های یکپارچه همراه با تقسیم کار ملی است تا همه ظرفیت‌های سازمان‌ها و ارگان‌های مرتبط در حوزه سواحل، جزایر و دریاها به طور هماهنگ به کار گرفته شود. در این راستا، آمایش سرزمینی سواحل و جزایر به عنوان پیش‌نیاز اصلی هرگونه توسعه‌ای در این مناطق باید مورد توجه جدی قرار گیرد، زیرا مکان‌یابی نامناسب می‌تواند ظرفیت‌های آینده کشور را غیرمولد کند.

از سوی دیگر تدوین قوانین تسهیلگر برای تمام سواحل و جزایر، همراه با ایجاد زیرساخت‌های اولیه، از جمله اتصال سواحل به کریدورهای دریایی و زمینی و تسهیل سرمایه‌گذاری با شاخص‌های رقابت‌پذیری، بیش از هر زمان دیگری در توسعه سواحل، بنادر و جزایر ضروری است. این موضوع، همراه با پراکندگی و توزیع متناسب امکانات، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. نیروی انسانی، به عنوان بزرگ‌ترین سرمایه هر کشور و سازمان، می‌تواند نقشی کلیدی در توسعه ایفا کند اما تاکنون راهبردی یکپارچه برای بهره‌گیری مؤثر و پایدار از ظرفیت‌های اقتصاد دریامحور تدوین و اجرایی نشده است. حتی در مواردی چنین راهبردهایی وجود داشته اما به دلیل عدم پایش مستمر و به‌روزرسانی با توسعه‌های جهانی مختلف اثربخش نبوده است.

گفتنی است جهت تکمیل چرخه بهره‌گیری از اقتصاد دریامحور، پیوندهای منطقه‌ای و حکمرانی محلی باید بر اساس سیاست‌های یکپارچه و در چارچوب منافع ملی و مردمی تدوین شود به طوری که این سیاست‌ها فارغ از هرگونه عوامل غالب بر اقتصاد و امنیت ملی، زمینه توسعه پایدار و بهره‌برداری مؤثر از ظرفیت‌های سواحل و دریاها را فراهم آورد.

مطالعات منطقه‌ای حاکی از آن است که کشورهای همسایه مانند امارات متحده عربی، عمان و عراق با سرمایه‌گذاری‌های عظیم در زیرساخت‌های پیشران و جذب بخش خصوصی و بازاریابی حرفه‌ای منطبق بر توسعه بازار همه‌جانبه، به‌سرعت در حال تبدیل شدن به قطب‌های تجارت جهانی هستند

در حال حاضر، کشورهای اروپایی، آمریکایی و آسیایی، مانند امارات متحده عربی و تایوان، سهم عمده‌ای در صدور دانش دریایی و بندری و اپراتورهای بین‌المللی دارند و حتی پا را فراتر گذاشته و به طراحی ائتلاف‌های بین‌المللی در این مشاغل استراتژیک رو آورده‌اند

مکران؛ ظرفیتی برای پایتخت اقتصادی کشور



[مجتبی یوسفی]
○ عضو هیئت رئیسه مجلس شورای اسلامی
و نماینده مردم اهواز در خانه ملت

فارغ از ایده‌های مطرح شده و جنجال‌های رسانه‌ای اخیر برای انتقال پایتخت به سواحل مکران، این منطقه بکر، استراتژیک و راهبردی به دلیل موقعیت مناسب ژئوپلیتیک -قرار گرفتن در کنار دریای عمان و دسترسی به آب‌های آزاد- از قابلیت بسیار بالایی برای توسعه کلی اقتصاد کشور برخوردار است؛ منطقه‌ای که می‌توان گفت بهشت گمشده ایران است و به همین دلیل مقام معظم رهبری نیز هوشمندانه بر پیشرفت این منطقه تأکید دارند و در برنامه هفتم پیشرفت هم سواحل مکران مورد توجه قرار گرفته است.

بیشتر کشورهای برخوردار از نعمت دریا و ساحل، با بهره‌برداری حداکثری از چنین مزیتی توانسته‌اند به‌خوبی اقتصاد خود را پویا کنند به طوری که برخلاف ایران، بیشترین جمعیت این کشورها، یعنی بیش از ۵۰ درصد، در سواحل و بنادر نزدیک دریا متمرکز شده‌اند و از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های فراوان این مناطق استفاده می‌کنند. متأسفانه در ایران اینگونه نیست و در حالی که توجه به اقتصاد دریامحور به‌خصوص استفاده از ظرفیت پسکرانه‌ها می‌تواند زمینه‌ساز پیشرفت کلی اقتصاد شود ولی این مسئله مورد غفلت قرار گرفته است.

با توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کریدورها هزینه‌ها به‌شدت کاهش می‌یابد و از طرفی با ورود صنایع کوچک و بزرگ و گسیل سرمایه‌ها به این مناطق، می‌توان از خام‌فروشی پرهیز و مواد خام را تبدیل به کالای نهایی با ارزش افزوده کرد تا آنجا که محصولات تولیدی را با بیش از ۲۰ برابر قیمت تمام‌شده صادر کرد.

اینکه صحبت از انتقال پایتخت به سواحل مکران می‌شود، هر چند موضوعی قابل بحث و بررسی عمیق است ولی همین که ایده‌پردازان و موافقان انتقال پایتخت به این منطقه، به آن می‌پردازند، به دلیل قابلیت بالقوه این منطقه با توجه به قرار گرفتن در کنار دریا و دسترسی به آب‌های آزاد است.

توجه به اقتصاد دریامحور به گونه‌ای است که رئیس جمهور تأکید دارد مراکز اقتصادی و برخی صنایع باید به شهرهای جنوبی و شمالی کشور که دارای سواحل و بنادر هستند منتقل شود یا در این مناطق سرمایه‌گذاری لازم برای تولید با ایجاد ارزش افزوده انجام شود. این رویکرد می‌تواند صادرات را پررونق کرده و مانع هدررفت منابع در تولید شود و از طرفی نیز کالاهای صادراتی، با ارزش افزوده



بالا صادر خواهند شد.

به نظر می‌رسد توجه به اقتصاد دریامحور که بی‌تردید نقشه راه پیشرفت کشور است، نیازمند مدیریت واحد است تا تصمیم‌گیری‌ها و برنامه‌ریزی‌ها از انسجام خاصی برخوردار باشد ولی اکنون ۱۷ دستگاه، نهاد و وزارتخانه برای تصمیم‌گیری در این عرصه به صورت جزیره‌ای نقش دارند و با چنین رویکردی، اهداف مورد نظر توسعه آنگونه که مدنظر است محقق نمی‌شود.

تأکید این است که امروز وقت تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی کاربردی برای اجرای طرح‌ها و برنامه‌هاست، زیرا با توسعه سواحل مکران، علاوه بر پیشرفت کلی اقتصاد کشور، همچنین گریز از تمرکززدایی جمعیت، مسیر عدالت‌محوری برای ساکنان این منطقه محروم نیز در پیش گرفته می‌شود. این موضوع سبب خواهد شد بالغ بر ۵۰ درصد جمعیت در این منطقه ساکن شوند، در حالی که اکنون کمتر از ۹ درصد جمعیت در آن زندگی می‌کنند و با وجود این همه قابلیت و مزایا، منطقه همچنان محروم محسوب می‌شود.

یکی از موضوعات مهم برای تحقق اهداف برنامه اقتصاد دریامحور، ایجاد زیرساخت‌ها و ارائه امتیازات به سرمایه‌گذاران خرد و کلان است، از جمله معافیت‌های مالیاتی، تسهیل امتیازات کسب و کار و در اختیار قرار دادن خدمات لازم به صورت رایگان به فعالان اقتصادی که می‌خواهند در این منطقه سرمایه‌گذاری کنند. پرداخت تسهیلات کم‌بهره و بلندمدت و ایجاد زیرساخت‌های لازم در این مناطق به‌خصوص در سواحل مکران بی‌تردید موجب می‌شود انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این منطقه افزایش یابد.

قرارگرفتن مکران در مجاورت اقیانوس هند، دسترسی به آب‌های آزاد، موقعیت استراتژیک مناسب، همچنین قرارگیری در مسیرهای ترانزیتی و دسترسی به بازارهای آسیای مرکزی و برخورداری از منابع خدادادی و طبیعی گردشگری و... ظرفیت‌های ناب و گسترده‌ای را در اختیار این بخش از جغرافیای کشور قرار داده که در صورت توجه جدی به آن در مسیر توسعه اقتصاد دریامحور می‌توان اقتصاد کشور را متحول کرد.

در چنین شرایطی باید نگاه‌ها به ظرفیت‌های موجود دریا و بنادر عوض شود، چرا که ایران دارای مزایا و قابلیت‌های فراوان در این بخش است و می‌توان امیدوار بود اقتصاد کشور با توسعه بخش دریا متحول شود. از این رو توجه به ورود بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران به حوزه‌های مختلفی چون حمل‌ونقل دریایی، صنایع و گردشگری ضروری است، زیرا این بخش خصوصی واقعی است که می‌تواند در تمام حوزه‌ها به‌ویژه حمل‌ونقل دریایی حداکثر بهره‌وری را به عمل بیاورد. از طرفی دولت‌ها به جای تصدی‌گری در این حوزه باید تسهیل‌گری کنند تا بخش خصوصی واقعی وارد عرصه توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی شود.

پرونده ویژه

از خرمشهر تا دیر

گروه رسانه‌ای «بندر و دریا» در روزهای میانی آبان ۱۴۰۳ در ۲ سفر برنامه‌ریزی شده به استان‌های خوزستان و بوشهر رفت. در سفر نخست از اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان بازدید شد و با مدیرکل و معاونان آن به گفت‌وگو نشستیم که متن آن در شماره ۳۲۵ ماهنامه «بندر و دریا» به چاپ رسید. در ادامه هم از محوطه بندری و اداره تعمیرات و نگهداری تجهیزات دریایی دیدار کردیم. این سفر در روز بعد و پس از دیدار و گفت‌وگو با مدیران بنادر خرمشهر و آبادان به پایان رسید که متن مصاحبه با کامبیز مالکی‌زاده و علی عسکری در این شماره به چاپ رسیده است.

در سفر به استان بوشهر نیز نخستین مقصد، بندر دیر بود و در ادامه بازدید از بندر کنگان انجام شد. گفت‌وگو با راحله پورمحمد و عبدالمحمد نادری در این شماره به چاپ رسیده است، اگرچه پورمحمد چندی پس از این مصاحبه از دیر سفر کرد و رئیس اداره بندر و دریانوردی کنگان شد و نادری نیز از بندر کنگان خداحافظی کرد و به عنوان رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه منصوب شد.

همچنین در این سفر با محمد شکیبی‌نسب، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و معاونان وی دیدار و گفت‌وگو شد که متن این مصاحبه‌ها در شماره ۳۲۵ ماهنامه منتشر شد.

آگاهی از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بنادر استان خوزستان و استان بوشهر در حوزه‌های مختلف تجاری، واردات، صادرات و ترانزیت کالاهای اساسی، مواد و فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی، مواد معدنی و... و قابلیت‌های گردشگری و فرصت‌های سرمایه‌گذاری از جمله ساخت کارخانجات تولیدی مختلف و صنایع آب‌بر در نزدیک دریا این مهم را بیش از پیش آشکار کرد که میزان بهره‌گیری کشور از اقتصاد دریا ناچیز است.

گفته شد از زمانی که سرمایه‌گذاری در بندر امام خمینی(ره) آغاز شده تا امروز، در مجموع بیش از ۷۰ هزار میلیارد تومان در پروژه‌های مختلف سرمایه‌گذاری شده است اما وسعت این بندر و فرصت‌های موجود در آن گویای این واقعیت است که این عدد چندان قابل توجه نیست، چرا که استان خوزستان بالغ بر ۱۱۸۶ کیلومتر ساحل دارد. از آن سو استان بوشهر با ۹۶۷ کیلومتر مرز ساحلی، طولانی‌ترین مرز مشترک را با خلیج‌فارس در میان استان‌های جنوبی کشور دارد و بیش از ۸۰ بندر - ۳۲ بندر صیادی و ۳۷ بندر حاکمیتی و اختصاصی - در آن جا خوش کرده‌اند.

به‌راستی نباید این همه ظرفیت و توانمندی را نادیده گرفت که ریشه در تاریخ چند هزار ساله زیست دریایی و دریانوردی ایرانیان دارد. با این همه باید گفت شکوفایی اقتصادی هر منطقه به‌ویژه بنادر ایران مستلزم ورود و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است. بخش خصوصی به طور قطع در هر نقطه‌ای که امکان بازگشت سرمایه وجود داشته باشد، سرمایه‌گذاری خواهد کرد اما باید فضا را امن کرد و به او امیدواری داد.













مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر در گفت‌وگویی تفصیلی از آینده روشن این شهر بندری گفت

خیز خرمشهر



گفت‌وگوی ماهنامه «بندر و دریا» با علی عسکری، مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با حضور او و معاونانش انجام شد؛ گفت‌وگویی که بیش از ۲ ساعت طول کشید و از دوران اوج بندر خرمشهر در دهه‌های قبل از انقلاب تا تلاش شبانه‌روزی برای بازگشت شکوه دوباره به این بندر در دوران پس از دفاع مقدس و فرصت‌های بکر برای سرمایه‌گذاری در هزاره جدید. عسکری از روزگای گفت که بندر خرمشهر یکه‌تاز تجارت دریایی ایران بود و اگرچه جنگ همه چیزش را نابود کرد اما توانســـت بازسازی شود و اکنون به عنوان یک بندر چندمنظوره فعالیت می‌کند. نام خرمشهر با اروندرود گره خورده و به گفته مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر، لایروبی این آبراه و بیرون کشیدن مغروقه‌های آن می‌تواند جهشی تاریخی در توسعه این بندر ایجاد کند.

نام بندر خرمشهر به جنگ تحمیلی و دفاع مقدس گره خورده است؛ خرمشهر، خونین‌شهر، شهر خون و قیام! این بندر قبل از انقلاب از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بود. کمی از پیشینه آن بگویید.

بندر خرمشهر یک بندر تاریخی با سابقه‌ای بسیار طولانی در امر تجارت دریایی است. قبل از انقلاب، این بندر یکی از بنادر مهم کشور بود و بیشترین حجم عملیات تخلیه و بارگیری در آن انجام می‌شد. در آن زمان، بندر خرمشهر با ۲۰ پست اسکله فعالیت می‌کرد و تمرکز اصلی تجارت دریایی کشور بر این بندر بود. حتی بندر امام خمینی(ره) هم در آن دوران چندان مورد توجه نبود اما پس از جنگ تحمیلی و مشکلات ناشی از آن، بندر خرمشهر عملاً تعطیل شد. این بندر برای سال‌های زیادی در اختیار نیروهای عراقی قرار داشت و تسخیر شده بود. در این مدت، بنادر دیگری مثل بندر امام خمینی(ره) و بندر شهید رجایی توسعه یافتند و فعالیت‌های تجارت دریایی به این بنادر منتقل شد. همچنین تغییرات در صنعت حمل‌ونقل دریایی، مانند ورود کشتی‌های اندازه بزرگ، به‌تدریج باعث شد نقش بندر خرمشهر کمرنگ شود.

پس از پایان جنگ، خرمشهر به طور کامل از بین رفته بود و سازمان بنادر و دریانوردی و دولت‌های مختلف تلاش‌هایی را برای بازسازی بندر خرمشهر آغاز کردند. با وجود مشکلات فراوان ناشی از جنگ، به‌ویژه در شهرهای آبادان و خرمشهر، خوشبختانه اقدامات قابل توجهی توسط سازمان بنادر و دریانوردی در بازسازی و توسعه بندر خرمشهر انجام شد. امروز بندر خرمشهر به عنوان یک بندر چندمنظوره کامل شناخته می‌شود که در حوزه‌های مختلفی از جمله مسافری، کانتینری، کالاهای عمومی و فله خشک فعالیت دارد.

در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸، به واسطه تسهیلات ارائه‌شده، بندر خرمشهر به دومین بندر کانتینری کشور تبدیل شد. این موفقیت حاصل ایجاد زیرساخت‌ها و روساخت‌های مناسب در این بندر بود. با این حال، چالش‌هایی مانند تغییرات در تجارت دریایی و حرکت به سمت استفاده از شناورهای بزرگ باعث شد بندر خرمشهر نتواند رونق دوران قبل از انقلاب را باز یابد.

به چالش‌ها اشاره کردید؛ با توجه به آن سابقه درخشان چه موانعی باعث شده بندر خرمشهر هنوز نتواند به شکوه گذشته بازگردد؟

یکی از موانع اصلی رونق دوباره بندر خرمشهر، مشکلات مربوط به زمان جنگ و تغییرات در دهانه اروندرود بود که به دلیل رسوب‌گذاری و عدم لایروبی، امکان ورود شناورهای با آبخور بالای چهار و نیم متر را محدود کرده بود. همچنین وجود مغروقه‌ها و موانع دیگر در این مسیر، باعث کاهش کارایی بندر شده بود. این عوامل در کنار دیگر محدودیت‌ها باعث شد بندر خرمشهر از رقابت با دیگر بنادر بزرگ کشور عقب بماند. با این حال، اقدامات زیرساختی مناسبی شده است. به عنوان نمونه، در حوزه مسافری، یک ترمینال بین‌المللی دریایی بسیار مجهز تحت عنوان «خلیج‌فارس» در این بندر ایجاد شده است که به ارتقای جایگاه بندر خرمشهر کمک می‌کند.

جابه‌جایی مسافر به کجا؟

این ترمینال مسافری با مساحتی حدود ۶۰۰۰ مترمربع در حال حاضر به صورت هفتگی ۲ سفر دریایی رفت و ۲ سفر دریایی برگشت به کویت انجام می‌دهد. این سفرها در کنار بندر شویخ کویت انجام می‌شود. طی چند سال گذشته، تلاش‌های بسیاری برای احیای قرارداد ۱۹۷۵ انجام شده است. وزارت امور خارجه، دولت و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی این امر اقدامات متعددی را پیگیری کرده‌اند اما متأسفانه هنوز برخی مسائل و مشکلات به طور کامل حل نشده است. با وجود این، نشست‌های متعددی با طرف عراقی برگزار شده است. سال گذشته ۳ جلسه مهم با مسئولان عراقی در بندر بصره داشتیم که منجر به بازدیدهای متقابل و برگزاری مذاکرات شد. نتیجه این تلاش‌ها، راه‌اندازی خط مسافری خرمشهر به بندر بصره بود. این مسیر دریایی که حدود ۱۷ مایل دریایی از بندر خرمشهر تا اسکله بصره فاصله دارد، به‌ویژه در روزهای اربعین حسینی مورد استقبال قرار گرفت و تعداد زیادی از زوار از این مسیر جابه‌جا شدند.

با این حال، این خط به دلایل مختلفی از جمله مشکلات تأمین سوخت متوقف شده است. بخش خصوصی با سرمایه‌گذاری حدود ۲ میلیون دلار، شناوری را برای این مسیر تهیه کرد اما هزینه بالای تأمین سوخت به قیمت آزاد مشکلاتی ایجاد کرد. به دلیل عدم تخصیص سوخت یارانه‌ای توسط وزارت نفت و مطابق مصوبات، قیمت تمام‌شده بلیت بالا رفت

بندر خرمشهر یک بندر تاریخی با سابقه‌ای بسیار طولانی در امر تجارت دریایی است. قبل از انقلاب، این بندر یکی از بنادر مهم کشور بود و بیشترین حجم عملیات تخلیه و بارگیری در آن انجام می‌شد. در آن زمان، بندر خرمشهر با ۲۰ پست اسکله فعالیت می‌کرد و تمرکز اصلی تجارت دریایی کشور بر این بندر بود

در سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۳۹۸، به واسطه تسهیلات ارائه‌شده، بندر خرمشهر به دومین بندر کانتینری کشور تبدیل شد. این موفقیت حاصل ایجاد زیرساخت‌ها و روساخت‌های مناسب در این بندر بود. با این حال، چالش‌هایی مانند تغییرات در تجارت دریایی و حرکت به سمت استفاده از شناورهای بزرگ باعث شد بندر خرمشهر نتواند رونق دوران قبل از انقلاب را باز یابد

و استفاده از مرزهای زمینی که هزینه کمتری دارد برای مسافران جذاب‌تر شد.

در کنار ایـــن موارد، ســـرمایه‌گذاران نیـــز به دلیل هزینه‌های بالای خرید شـــناور و عدم سوددهی کافی، از ادامه فعالیت دلســـرد شدند. این مسائل باعث کاهش شـــتاب توسعه گردشـــگری دریایی در این منطقه شد. هم‌اکنون تلاش‌هایی از سوی مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی در جریان است تا مشکلات مرتبط با سوخت و دیگر موانع رفع شود.

توســـعه گردشـــگری دریایـــی، چه داخلـــی و چه بین‌المللی، نیازمند ایجاد جذابیت‌هایی است که یکی از مهم‌ترین آنها تأمین سوخت یارانه‌ای برای شناورهاست. با توجه به سیاســـت‌های کلی توســـعه دریـــا و اقتصاد دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری به دولت ابلاغ شده است، انتظار می‌رود اقدامات اساسی برای رونق این بخش انجام شـــود که یکی از آنها همین بحث سوخت اســـت. با توجه به ظرفیت‌های قابل توجه بنادر آبادان و خرمشهر، ایجاد مشوق‌های مناسب می‌تواند ارتباطات دریایی را بهبود بخشیده و به توسعه گردشگری دریایی کمک شـــایانی کند. در حال حاضر افراد زیادی از کشور عراق به صورت دائم در شهرهای خرمشهر و آبادان تردد دارند. با توجه به شرایط فعلی و افزایش ارزش پول عراق، آنها به‌راحتـــی خریدهای خود را در این شـــهرها انجام می‌دهند. در حـــوزه درمان نیز بحث توریســـم درمانی بسیار مورد توجه قرار گرفته و بسیاری از معالجات خود را در سطح شهرهای استان خوزستان انجام می‌دهند.

با توجه به این شـــرایط، ضروری اســـت مســـیرهای خشـــکی و دریایی برای توســـعه بیشـــتر تقویت شود. همچنین با توجه به رســـالتی که در حوزه گردشگری دریایی داریم، لازم است مشکلات موجود در این زمینه برطرف شود.

در حال حاضر برنامه‌هایی بـــرای این موضوع تدوین شـــده اســـت. طبق پیگیری‌های انجام‌شـــده از سوی سازمان، قرار شـــده است تسهیلاتی برای دریافت وجوه اداره‌شـــده و وام‌های مناســـب جهت تهیه شناورهای مسافری کوچک ارائه شود. با توجه به مسافت کوتاه بین خرمشهر و بصره، استفاده از شناورهای مسافری کوچک می‌تواند اقتصادی‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر باشد.

فعالیت‌های بندر در حوزه صادرات چگونه است؟ حجم تخلیه و بارگیری چه میزان بوده است؟

بندر خرمشهر سال گذشـــته به عنوان سومین بندر صادرات غیرنفتی کشـــور، پس از بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی(ره) شـــناخته شد. عمده صادرات این بنـــدر به عراق و شـــامل کالاهای فله خشـــک از جمله کلینکر است که توســـط بارج‌های ۷ تا ۱۰ هزار تنی به بندر ابوفلوس عراق منتقل می‌شود. مراودات اصلی دیگر بندر خرمشهر با کشور کویت است و کالاهایی از جمله مصالح ساختمانی به این کشور صادر می‌شود.

سال گذشته، بندر خرمشهر حدود ۲ میلیون و ۸۰۰ هزار تن عملیات تخلیه و بارگیری انجام داد اما در ۷ ماه نخست امسال، به دلیل کاهش صادرات کلینکر به عراق به دلیـــل قوانین جدید عراقی‌ها و مشـــکلاتی در تولید کارخانه‌ها از جمله کمبود برق، این میزان به حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن رسیده که کاهش ۳۵ درصدی را نشـــان می‌دهد. با این حال، خوشبختانه در ۶ ماه دوم امسال شرایط صادرات به عراق، به‌ویژه در حوزه کالای فله خشک، بهبود یافته است. در حوزه کانتینر نیز بندر خرمشهر رشـــد ۲۵ درصدی داشته و تعداد کانتینرها از ۱۲,۹۵۷ واحد در ســـال گذشـــته به ۱۶,۲۳۱ واحد در امسال رسیده است.

یکی از اقدامات مثبت این بندر که ســـال گذشـــته شروع کردیم، آغاز صادرات مواد نفتی برای اولین‌بار بود. با احیای تأسیســـات ترانزیتی و لوله‌کشی به اسکله‌ها، صـــادرات مواد نفتی از بندر خرمشـــهر کلید خورد و در ۷ ماه نخســـت ۱۴۰۳ رشد ۱۰۰ درصدی داشته است و عدد ۲۵ هزار و ۲۰۹ تن صادرات مواد نفتی ثبت شـــده است. این صادرات به طور عمده به امارات انجام می‌شود.

سال گذشـــته اســـتقبال خوبی از مواد نفتی توسط صادرکنندگان شـــد کـــه یک دلیـــل آن وجـــود ۵۰ مینی‌پالایشگاه در کشور بود که تولیدات آنها محدود بود و خیلی نمی‌توانســـتند در بحث تولید و صادرات رقابت کنند اما از وقتی که بندر خرمشـــهر راه افتاد، برای آنها راحت بود که در همکاری با هم یک شـــناور ۳ هزار تنی را اجاره کرده و صادرات خود را رونق بخشند. امسال در ۶ ماه اول مشکلاتی ایجاد شـــد و افت صادرات داشتیم اما الان گفته شـــده در ۶ ماه دوم اوضاع بهتر شده است. جالب اســـت که در امارات هم از شـــناورهای کوچک استقبال می‌شـــود و آنها را بدون نوبت تخلیه می‌کنند. این شـــد که صادرات کالای نفتی بندر خرمشهر خیلی رونق گرفت.

در زمینـــه واردات نیز بندر خرمشـــهر رشـــد قابل

> یکی از موانع اصلی رونق دوباره بندر خرمشهر، مشکلات مربوط به زمان جنگ و تغییرات در دهانه اروندرود بود که به دلیل رسوب‌گذاری و عدم لایروبی، امکان ورود شناورهای با آبخور بالای چهار و نیم متر را محدود کرده بود. همچنین وجود مغروقه‌ها و موانع دیگر در این مسیر، باعث کاهش کارایی بندر شده بود

> توسعه گردشگری دریایی، چه داخلی و چه بین‌المللی، نیازمند ایجاد جذابیت‌هایی است که یکی از مهم‌ترین آنها تأمین سوخت یارانه‌ای برای شناورهاست. با توجه به سیاست‌های کلی توسعه دریا و اقتصاد دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری به دولت ابلاغ شده است، انتظار می‌رود اقدامات اساسی برای رونق این بخش انجام شود

توجهی داشـــته و در ۷ ماه نخست سال میزان واردات آن ۳۱ درصد افزایش یافته اســـت. با وجود کاهش در برخی حوزه‌های صادرات، روند رشد در زمینه واردات، رشـــد ۲۵ درصدی کانتینر و ۱۰۰ درصدی مواد نفتی نشان‌دهنده بهبود شرایط کلی بندر خرمشهر است. در زمینه فعالیت‌های مسافری، رشد چشمگیری مشاهده شـــده اســـت. با توجه به تعاملات با عراق، همچنین کویت، شاهد افزایش حدود ۴۵ درصدی در این بخش بوده‌ایم.

ـــ شـــناورهایی که در اینجا ترخیص می‌کنید، از چه نوعی هستند؟

درباره شـــناورها باید توضیح بدهم که در حال حاضر عمده شـــناورهایی که در بندر خرمشهر تردد می‌کنند، شناورهای بومی و سنتی فلزی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن هســـتند و شـــناورهای چوبی در این منطقه وجود ندارنـــد. در ۷ ماه اول ســـال جاری بالغ بـــر ۹۳۷ تردد شناور در بندر خرمشهر ثبت شده که این ترددها عمدتاً توسط شـــناورهایی با ظرفیت زیر ۵۰۰ تن انجام شده و به شناورهای ســـنتی تعلق ندارد. علت تردد شناورهای ســـنتی نیز مربوط به محدودیت‌های طبیعی در دهانه ورودی اروند است که بر نوع شناورها تأثیر می‌گذارد.

با این حال، وجود کشتی‌ســـازی‌های فعال در استان خوزستان، به‌ویژه در اروند و کارون، اهمیت این منطقه را دوچندان کرده اســـت. این کشتی‌ســـازی‌ها علاوه بر پاســـخگویی به نیازهای داخلی، فرصت‌های بیشـــتری برای توسعه دریانوردی ایجاد می‌کنند. تعداد ترددهای ســـالانه در آبراه اروند حدود ۲۵ هزار مورد برآورد شده اســـت و ما نسبت به خورموســـی یا حتی بوشهر تقریباً ۱۰ برابر تردد شناور داریم. این ترددها شامل شناورهای صیادی، تجاری، نظامی و شـــناورهایی است که مبدأ یا مقصدشـــان ایران یا بنادر عراقی در انتهای اروند است. مدیریت ایمنی این حجم از تردد، با وجود محدودیت‌ها و دشواری‌های طبیعی در اروند، یکی از وظایف حساس ماست. بیش از ۹۰ درصد شناورهایی که در اروند تردد می‌کنند، ایرانی هستند.

ـــ با توجه به اینکه بیشترین تعداد دریانوردان مربوط به استان خوزستان است و بنادر این استان بیشترین ســـهم را در ترددهای دریایی دارند، بحث آموزش در اینجا بسیار پررنگ می‌شـــود. لطفا توضیح دهید در حوزه آموزشی و پزشـــکی چه اقداماتی انجام شده است.



اداره کل اســـتاندارها و آزمون دریانوردان را در مراکز اســـتان‌ها داریم که این اداره در بندر امام خمینی(ره) مستقر است که اصطلاحاً اداره مربوط به اداره دریانوردان اســـت. ما در اســـتان خوزستان اداره ثبت شـــناورها را هم داریم که موضـــوع ثبت شـــناور را دنبال می‌کند و در خرمشهر اســـت. یک اداره مربوط به دریانوردان هم داریم که در بندر امام خمینی(ره) اســـت. در تمام بنادر پزشـــک معتمد داریم و درخصوص دوره‌های آموزشی نیـــز کارگاه‌ها در خرمشـــهر و آبادان برگزار می‌شـــود. درخواست ما این اســـت که با توجه به اینکه بسیاری از این دریانوردان مســـتقر در بندر خرمشهر هستند، یک شعبه از آن اداره هم در بندر خرمشهر ایجاد شود.

از ۳ سال پیش پیشنهادی به دانشگاه آزاد واحد آبادان ارائه شد که دوره کاردانی و کارشناسی رشته دریانوردی در این منطقه راه‌اندازی شود که این موضوع نیاز به مجوز سازمان بنادر و دریانوردی داشت. این طرح در همکاری ســـازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه آزاد پیگیری شد و از سال گذشـــته دوره کاردانی ناوبری در این دانشگاه آغاز شده است. بر اســـاس وعده‌های داده‌شده، از بهمن ۱۴۰۳ دوره لیســـانس دریانوردی نیز آغاز خواهد شد. هدف این است که این رشته به صورت بین‌المللی توسعه یابد و امکان پذیرش دانشجویان عراقی نیز فراهم شود. این اقدامات در راســـتای ارتقای سطح علمی و مهارتی منطقه، همچنین توســـعه ظرفیت‌های بین‌المللی بندر خرمشهر انجام شده است که می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر آینده دریانوردی و اقتصاد منطقه داشته باشد.

بندر خرمشهر سال گذشته به عنوان سومین بندر صادرات غیرنفتی کشور، پس از بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی(ره) شناخته شد. عمده صادرات این بندر به عراق و شامل کالاهای فله خشک از جمله کلینکر است که توسط بارج‌های ۷ تا ۱۰ هزار تنی به بندر ابوفلوس عراق منتقل می‌شود



دانشگاه علوم دریایی خرمشهر چه رشته‌هایی دارد؟

دانشگاه علوم دریایی خرمشهر، دانشگاه ملی است و زیر نظر وزارت علوم فعالیت می‌کند. این دانشگاه مجموعه گسترده‌ای از رشته‌های علوم دریایی را ارائه می‌دهد، نه فقط در حوزه دریانوردی. دانشگاه آزاد اسلامی واحد آبادان تنها دانشگاهی است که رشته دریانوردی را در حال راه‌اندازی دارد و به‌زودی در دوره کارشناسی این رشته را نیز ارائه خواهد کرد. دانشگاه علوم دریایی خرمشهر در حوزه علوم دریایی فعال است. این دانشگاه رشته‌های مختلفی از جمله علوم پایه، محیط زیست دریایی و آلودگی‌های محیط زیستی را تدریس می‌کند اما در دانشگاه علوم و فنون دریایی، تمرکز اصلی بر مسائل محیط زیستی دریایی، فیزیک دریا و محیط زیست دریاست. همچنین در دوره فوق لیسانس، رشته حمل‌ونقل دریایی که بازرگانی مرتبط با دریا را در بر می‌گیرد، تدریس می‌شود. رشته‌های خاص دریانوردی که نیاز به مجوزهای سازمان بنادر و دریانوردی دارد، در حال حاضر تنها در دانشگاه‌های چابهار و دانشگاه خارگ تدریس می‌شود. همچنین در دانشگاه نوشهر بخش نظامی در حال تدریس است. امیدواریم از بهمن امسال دانشگاه آزاد واحد آبادان نیز با تکمیل فرآیندهای مربوطه، اولین دوره دریانوردی را شروع کند.

این تدریس چه نفعی برای سازمان بنادر و دریانوردی و به طور ویژه بندر خرمشهر دارد؟

این اقدام به‌ویژه در زمینه پرورش نیروی انسانی متخصص در حوزه دریانوردی، می‌تواند ابزار مناسبی برای سازمان بنادر و دریانوردی باشد. تمام افرادی که قصد دارند در سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌های مختلف دریانوردی، کشتیرانی یا عملیات کشتی‌ها فعالیت کنند، نیاز به مدرک تخصصی دریانوردی دارند. به طور خاص، برای افراد فعال در کنترل ترافیک دریایی، ثبت شناورها، بازرسی و دیگر بخش‌های مرتبط، این رشته ضروری است. در حال حاضر کشور با کمبود نیروی دریانوردی مواجه است و در حدود ۴۰۰۰ نیروی دریانورد نیاز داریم. یکی از اهداف ما این است که این رشته را به‌ویژه به مردم بومی خرمشهر، آبادان و خوزستان شناسانده و آنها را تشویق کنیم که از این فرصت‌ها استفاده کنند تا در آینده بتوانیم فارغ‌التحصیلان این رشته‌ها را به سازمان بنادر و دریانوردی یا خطوط کشتیرانی معرفی کنیم.

> یکی از اقدامات مثبت این بندر که سال گذشته شروع کردیم، آغاز صادرات مواد نفتی برای اولین‌بار بود. با احیای تأسیسات ترانزیتی و لوله‌کشی به اسکله‌ها، صادرات مواد نفتی از بندر خرمشهر کلید خورد و در ۷ ماه نخست ۱۴۰۳ رشد ۱۰۰ درصدی داشته است

در زمینه آموزشی چالشی مربوط به بورسیه وجود دارد و متأسفانه از دهه ۹۰ در هیچ‌یک از دانشگاه‌های چابهار یا خارگ بحث بورسیه را نداشته‌ایم که دوره کارورزی دانشجویان را با مشکل مواجه کرده است. در این راستا، مسائل سازمانی و مشکلات ناشی از پاندمی کرونا نیز باعث ایجاد چالش‌هایی در حوزه آموزش شده است؛ شما فکری برای این چالش در دانشگاه آزاد کرده‌اید؟

یکی از الزاماتی که برای گرفتن مجوز دانشگاه‌ها برای آموزش رشته دریانوردی وجود دارد، عقد قرارداد با شرکت‌های کشتیرانی برای دوره‌های کارورزی است. دانشگاه آزاد واحد آبادان طبق اظهارات خود، با شرکت‌های کشتیرانی قراردادهایی منعقد کرده است تا در صورت رسیدن دانشجویان به مراحل لازم، این شرکت‌ها برای انجام دوره‌های کارورزی اقدام کنند.

آیا می‌تواند دوره‌های کارورزی دانشجویانی را که در شهرهای بندری هستند، در استان خودشان برگزار کند؟

آموزش دریانوردی در ایران طبق استانداردهای بین‌المللی مثل STCW و کنوانسیون مانیل ۲۰۱۰ انجام می‌شود و کشورهایی که عضو این معاهده هستند، نمی‌توانند تغییرات بومی‌سازی در این استانداردها ایجاد کنند. بنابراین هیچ‌گونه تغییر در این دوره‌های آموزشی

امکان‌پذیر نیست و دوره‌ها باید طبق استانداردهای بین‌المللی برگزار شود، لذا نمی‌توان بحث دریانوردی را به یک استان محدود کرد. در خصوص دوره‌های کارورزی، شناورها و شرکت‌های کشتیرانی باید استانداردهای بین‌المللی را رعایت کنند. بنابراین اگر این دوره‌ها صرفاً محدود به استان خوزستان یا خلیج‌فارس باشد، دانشجویان قادر نخواهند بود مدرک بین‌المللی خود را دریافت کنند. ما در تلاشیم نیروی انسانی متخصص بومی در این حوزه را به طور بین‌المللی تربیت کنیم.

چالش دیگر دانشجویان مربوط به سطح علمی اساتید در دانشگاه آزاد است؛ نظر شما در این مورد چیست؟

در خصوص دانشگاه آزاد و فرآیندهای آن، دانشگاه باید از فیلترهای سازمان بنادر و دریانوردی عبور کرده و پارامترهای لازم را رعایت کند. یکی از الزامات، وجود دپارتمان دریایی و کادر آموزشی با گواهینامه‌های معتبر آنلیمیت است که بتوانند استانداردهای لازم را به دانشجویان آموزش دهند. سازمان بنادر و دریانوردی نظارت عالی بر روند آموزش‌ها خواهد داشت و در نهایت، خودش آزمون‌هایی از دانشجویان می‌گیرد تا پس از تأیید، مدارک بین‌المللی صادر شود.

دانشگاه آزاد آبادان چالش کارورزی را به شکل دیگری حل کرده است. این دانشگاه با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرارداد بسته و تعدادی از دانشجویان را به عنوان کدت ملوان به شرکت‌ها معرفی می‌کند تا این مشکل حل شود. در حقیقت، دوستانی که باقی مانده بودند، عمدتاً به این دلیل غیررسمی ماندند ولی کسانی که خواستند این مرحله را پشت سر بگذارند، در نهایت توانستند موفق شوند.

بنده به دانشگاه خارگ، چابهار و نوشهر رفته‌ام و خدا را شکر نوشهر مشکل استاد و دوره کارورزی ندارد اما دانشگاه چابهار مشکل استاد دارد و دانشجویانش هم با مشکل مواجه شده‌اند. این دانشگاه به عنوان دانشگاهی تخصصی در زمینه دریا شناخته می‌شود اما متأسفانه با کمبود استاد روبه‌رو است. حتی استادانی که در گذشته در این دانشگاه مشغول تدریس بودند، بسیاری از آنها یا به دلیل مشکلات دستمزد یا به دلیل نداشتن قراردادهای مشخص دیگر در آنجا تدریس

در ۷ ماه اول سال جاری بالغ بر ۹۳۷ تردد شناور در بندر خرمشهر ثبت شده که این ترددها عمدتاً توسط شناورهایی با ظرفیت زیر ۵۰۰ تن انجام شده و به شناورهای سنتی تعلق ندارد. علت تردد شناورهای سنتی نیز مربوط به محدودیت‌های طبیعی در دهانه ورودی اروند است که بر نوع شناورها تأثیر می‌گذارد.

دانشگاه علوم دریایی خرمشهر، دانشگاه ملی است و زیر نظر وزارت علوم فعالیت می‌کند. این دانشگاه مجموعه گسترده‌ای از رشته‌های علوم دریایی را ارائه می‌دهد، نه فقط در حوزه دریانوردی. دانشگاه آزاد اسلامی واحد آبادان تنها دانشگاهی است که رشته دریانوردی را در حال راه‌اندازی دارد

نمی‌کنند. این مشکل ممکن است در دانشگاه‌های آبادان و خرمشهر نیز ایجاد شود؟ آیا نظارتی در این خصوص وجود دارد؟

در مورد دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، ما یک تفاهم‌نامه نوشته‌ایم و یکسری مراودات و همکاری‌ها را داریم اما در بحث نظارت خیر! چرا که نظارت بر آنها توسط خود وزارت علوم انجام می‌شود اما همکاری‌ها و مراودات را از سال‌ها پیش حتی در بحث اساتید داشته‌ایم.

در زمینه نیروی انسانی، به‌ویژه در بخش خصوصی، دانشگاه‌ها همکاری نزدیکی دارند و برخی از شرکت‌ها نیروی انسانی خود را از طریق همین دانشگاه‌ها و از مسیر آزمون استخدامی جذب می‌کنند. این مسئله در مورد دانشگاه‌های علوم دریایی که دوره‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت برگزار می‌کنند، صدق می‌کند. برای مشکلات موجود، دانشگاه‌ها و وزارت علوم از طریق تفاهم‌نامه‌هایی با شرکت‌ها و مؤسسات مختلف در تلاشند این چالش‌ها را برطرف کنند. نظارت‌ها بر عهده وزارت علوم است و ما فقط اخذ مدرک را انجام می‌دهیم.

در مورد دانشگاه آزاد هم باید بگویم که برای اینکه بتوانند یک استاد متخصص را به طور رسمی جذب کنند، مشکلات قانونی و حقوقی زیادی وجود دارد، زیرا حقوق اساتید در مؤسسات دولتی با آنچه در سطح جهانی برای این رشته‌ها تعیین شده، همخوانی ندارد. در نهایت، ما مطمئن خواهیم شد که تمام استانداردهای لازم برای دوره‌های آموزشی رعایت خواهد شد که این بر عهده ماست. نظارت بر نحوه اجرای این استانداردها بر عهده وزارت علوم خواهد بود. سازمان بنادر و دریانوردی در خروجی می‌ایستد و پس از اتمام دوره‌ها، ما از دانشجویان آزمون خواهیم گرفت و گواهینامه‌های لازم را صادر خواهیم کرد.

شما از سازمان بنادر و دریانوردی در اداره کل امور دریانوردان نمایندگی دارید؟

هر بندری این تولیت را دارد.

آیا سازمان بنادر و دریانوردی درخواستی از شما برای نظارت بر مراکز آموزشی داشته است؟

خیر! این نظارت توسط خود سازمان بنادر و دریانوردی یا توسط اداره کل مربوطه به نیابت از سازمان بنادر و دریانوردی انجام خواهد شد.

درباره هنرستان‌های دریایی در بندر خرمشهر نیز تفاهم‌نامه‌هایی با آموزش و پرورش منعقد شده و این هنرستان‌ها در حال دریافت حمایت‌های آموزشی و تجهیزاتی هستند. دانش‌آموزان زیادی هم اکنون در این هنرستان تحصیل می‌کنند. از طرفی هم برای ترویج فرهنگ دریا و دریانوردی در این تفاهم‌نامه آورده‌ایم که اساتید ما در مدارس و هنرستان‌ها حضور یابند. اساتید ما برای این نفرات، دریانوردی را تدریس می‌کنند. در مرحله دوم دانش‌آموزان علاقه‌مند را همراه خانواده‌های‌شان به بندر می‌آوریم تا فعالیت را تشریح کنیم. در پایان نیز افراد شایسته را به یک اردوی دریانوردی می‌بریم تا بعد از آن بتوانیم حداقل ۳۰ نفر داوطلب ورود به رشته‌های دریانوردی را داشته باشیم.

البته مشکلی که هنوز وجود دارد، کمبود گواهینامه‌های مربوط به دوره‌های ملوانی است که باید از سوی آموزش و پرورش تأمین شود اما ما در حد توان خود تجهیزاتی را فراهم کرده‌ایم و امیدواریم در آینده این هنرستان‌ها بتوانند برای دانش‌آموزان خود گواهینامه‌های لازم را صادر کنند. برای اولین‌بار، یکی از بارج‌های‌مان را در رودخانه کارون به نمایش گذاشتیم و در واقع یک نمایشگاه دریایی در مجموعه شهری راه‌اندازی کردیم که استقبال بسیار خوبی از آن شد.

— لطفاً در مورد اقدامات لایروبی بندر خرمشهر و لایروبی آبراه صحبت کنید. این دو موضوع در حال حاضر با چالش‌هایی مواجه شده‌اند؛ یکی از دلایل آن تمایل نداشتن عراق به همکاری است. این موضوع به مسائل سیاسی پیچیده‌ای برمی‌گردد که حل آن به یک لایحه مدون نیاز دارد، به‌ویژه در پای اسکله‌ها برای حفظ عملیات لایروبی که در حال حاضر به طور ماهانه یا سالانه چند میلیون مترمکعب انجام می‌شود.

ابتدا اشاره‌ای کنم که یکی از چالش‌های اصلی بندر خرمشهر، مسئله عدم لایروبی دهانه ورودی اروند است. این مشکل به دلیل مسائلی که در قرارداد ۱۹۷۵ به وجود آمده، همچنان وجود دارد. بر اساس این قرارداد، مسیر آبراه تا ۴ مایل پیشروی به سمت عراق داشت ولی مسیر فعلی تغییر کرده است و این جابه‌جایی باعث شده عراق هیچ‌گونه مذاکره‌ای را در این زمینه آغاز نکند. یکی از مشکلات اساسی این است که قرارداد ۱۹۷۵ به مرور زمان دچار فرسایش شده و اکنون مسیر جدیدی برای تردد شناورهای عراقی و ایرانی در نظر گرفته شده است. وزارت امور خارجه ایران تلاش دارد این مشکل را حل کند اما شواهد نشان می‌دهد حل این چالش به‌راحتی امکان‌پذیر نیست. عراق به‌ویژه به دلیل توسعه بندر فاو و جذابیت‌های آن در سمت خود، تمایلی به لایروبی در این قسمت ندارد.

در حال حاضر، شناورها با آب‌خور کمتری وارد می‌شوند که باعث افزایش هزینه‌ها و کاهش صرفه اقتصادی می‌شود اما اگر لایروبی درست انجام شود، این مشکل حل خواهد شد. در این راستا، ما ۲ مطالعه مهم را آغاز کرده‌ایم؛ یکی از این مطالعات، پیشنهاد استفاده از آبراه بهمن‌شیر به موازات آبراه اروند است. این مطالعه به این نتیجه رسیده است که می‌توان با ایجاد یک کانال، ۲ آبراه را به هم متصل کرد و از این طریق شناورهای با آب‌خور بالاتر را وارد بندر کنیم. این اقدام می‌تواند علاوه بر بهبود وضعیت بندر خرمشهر، برای بندر آبادان، پالایشگاه، اروندکنار و دیگر پروژه‌های مرتبط نیز سودمند باشد.

همچنین در پروژه‌ای دیگر، به دنبال استفاده از کشتی‌های باکس شیپ یا کشتی‌های پهن پیکر هستیم. این پروژه نیز به طور مطالعاتی پیش می‌رود و در مرحله نهایی است و قرار است از وجوه اداره‌شده سازمان بنادر و دریانوردی در اختیار بخش خصوصی قرار دهیم و بتوانیم این مشکل را با کشتی‌های پهن‌پیکر و در همین اعماق حل کنیم. هدف این است که کشتی‌های ۱۵ یا ۲۰ هزار تنی بتوانند به آبراه وارد شوند. این کار می‌تواند به توسعه اقتصادی بندر کمک کند و در نهایت، شناورها قادر خواهند بود به طور منظم وارد بندر شوند.

در بخش دیگر، لایروبی پای اسکله‌ها نیز به طور منظم و بر اساس نیاز انجام می‌شود. سال گذشته حدود ۱۷۰ هزار مترمربع لایروبی در خرمشهر انجام شد و پیش‌بینی می‌شود برای هر اسکله، لایروبی به صورت دوره‌ای انجام شود تا مشکلات عمق برطرف شود. همچنین تیم هیدروگرافی ما در بندر مستقر است و هم‌اکنون مشغول اندازه‌گیری رسوبات و پیش‌بینی نیازهای لایروبی است. ما لایروبی را به صورت سالانه انجام نمی‌دهیم، چرا که برداشت با بیل و بار است. هرگاه عمق اسکله‌ای از بندر خرمشهر از ۶ و نیم متری که تعیین کرده‌ایم کاهش می‌یابد، لایروبی انجام می‌شود و عمق را در ۶ و نیم متر نگه می‌داریم. خوشبختانه هیچ مشکلی در بحث لایروبی نداریم.

در حال حاضر کشور با کمبود نیروی دریانوردی مواجه است و در حدود ۴۰۰۰ نیروی دریانورد نیاز داریم. یکی از اهداف ما این است که این رشته را به‌ویژه به مردم بومی خرمشهر، آبادان و خوزستان شناسانده و آنها را تشویق کنیم که از این فرصت‌ها استفاده کنند

در زمینه نیروی انسانی، به‌ویژه در بخش خصوصی، دانشگاه‌ها همکاری نزدیکی دارند و برخی از شرکت‌ها نیروی انسانی خود را از طریق همین دانشگاه‌ها و از مسیر آزمون استخدامی جذب می‌کنند. این مسئله در مورد دانشگاه‌های علوم دریایی که دوره‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت برگزار می‌کنند، صدق می‌کند

در نهایت، یکی از مشـــکلات جدی ما شـــناورهای مغروق در آبراه اروند اســـت. در این ســـال‌ها شناورهای مغروق زیادی خارج شـــدند و در حال حاضر ۲۷ شناور مغروق در این آبراه وجود دارد که ۱۴ مورد در ســـمت آب‌های ما و ۱۳ مورد ســـمت آب‌های عراق است و نیاز است خارج شـــود. ریسک بالای این مســـیر مربوط به شناوری به نام خانیان اســـت که در عرض آبراه افتاده و مســـیر ۷۰ متری را مسدود کرده است. این شناور که از پرریسک‌ترین شناورها به شمار می‌آید، مشکلات زیادی برای تردد شـــناورها ایجاد کرده و نیاز به خارج‌ســـازی فوری دارد. خوشـــبختانه فاز اول و دوم مطالعات خارج کردن آن انجام شده و فاز سوم در حال پیشرفت است و ما به‌زودی فرآیند مناقصه را برای حل این مشـــکل آغاز خواهیم کرد. مشاور، هم اسناد مناقصه را آماده می‌کند و هم نظارت بر خارج‌سازی را انجام می‌دهد.

ـــ خارج کردن این شناور چند ماه دیگر اتفاق خواهد افتاد؟

ما این کار را با ســـرعت زیادی در سال گذشته شروع کردیم امـــا اداره کل ایمنی به ما اعـــلام کرد باید مجوز طرف عراقی و مجوز ســـازمان حفاظت محیط زیست را بگیریم و این فرآیند کمی زمانبر شـــد. الان فاز یک و ۲ انجام شده و با اجرای فاز سوم ما برای انتخاب پیمانکار مهیا می‌شویم. مشـــاوری که انتخاب می‌شود این اسناد را آمـــاده می‌کند. در فاز ۳ بحث بازنگری، آماده‌ســـازی اســـناد مناقصه و نظارت بر اجرای کار پیمانکار خواهد بود. ان‌شاءالله بعد از انتخاب مشاور که فرآیند آن بین ۴۵ تا ۵۰ روز طول می‌کشد، مشاور اسناد مناقصه را بررسی خواهد کرد و برای انتخاب پیمانکار خارج‌ســـازی آماده می‌شویم. تا اینجای کار بحث خارج کردن این مغروقه‌ها با واحد فنـــی و از اینجا به بعد با واحـــد دریایی خواهد بـــود و این واحد اعلام می‌کند چـــه زمانی فرآیند انجام خواهد شد. مطمئناً در ۶ ماه نخست سال ۱۴۰۴ بحث خارج‌سازی انجام خواهد شد.

ـــ در راســـتای ایمنی چه اقداماتی انجام شده است؟ اقداماتی که در راستای بحث HSE انجام شده را شرح دهید.

از یک سال و نیم پیش که در بندر خرمشهر مشغول به کار شدم، در بحث بندر سبز گام‌های خوبی برداشتیم و در راستای توســـعه فضای سبز حدود ۱۰۰ اصله نخل



را در ســـطح بندر کاشـــتیم. در ارتباط با بحث HSE، مشـــکلات زیاد بود اما در این زمینه نیز رشد خوبی طی یک ســـال داشتیم. در بحث آتش‌نشـــانی نیز بین بنادر رتبه اول را کسب کردیم. آنچه ما در حوزه کالا و کشتی انجام می‌دهیم، شـــامل یک کمیته اصلی کنترل HSE اســـت که ترکیبی از معاونت دریایـــی، معاونت بندری، معاونت مهندسی عمران و معاونت اداری مالی است که هر معاونت در حوزه خـــودش اقدامات HSE را رعایت می‌کنـــد. در حوزه بندری هـــم فعالیت‌ها به بخش‌های مختلفی تقسیم می‌شود. بخشـــی از عملیات مربوط به ترمینال اپراتورها، بخش دیگری به کشتیرانی‌ها و گروه عملیات تخلیه بارگیری، همچنین شرکت‌های خنکاری و بارشماری اختصاص دارد.

فرآیند کار در بخش‌های مختلف بـــه صورت روزانه کنترل می‌شـــود. در هنگام فعالیت کشـــتی، نظارت‌ها توسط کارشناسان امور بندری و بخش HSE ترمینال اپراتور مـــا و بخش HSE شـــرکت‌های خنکاری انجام می‌شود. حتی در صورتی که کشتی فعال نباشد، باز هم بازدیدهای میدانی و کنترل‌های مرحله‌ای توسط اداره امور بندری و کارشناســـان HSE انجام می‌شود. ایمنی تخلیه در انبارها و مراکز نگهداری کالا نیز به دقت کنترل می‌شـــود. چیدمان کالاها باید مطابق اســـتانداردهای عملیات بندری باشـــد و حداقل ترددها در داخل انبارها رعایت شود.

در طول ۷ ماه نخســـت امســـال، موارد HSE تحت یـــک برنامه مدون به‌خوبی انجام شـــد و خوشـــبختانه شاهد هیچ‌گونه خســـارت جانی نبوده‌ایم، اگرچه برخی جراحت‌های سطحی و جزئی وجود داشته که همکاران

درباره هنرستان‌های دریایی در بندر خرمشهر نیز تفاهم‌نامه‌هایی با آموزش و پرورش منعقد شده و این هنرستان‌ها در حال دریافت حمایت‌های آموزشی و تجهیزاتی هستند. دانش‌آموزان زیادی هم اکنون در این هنرستان تحصیل می‌کنند. از طرفی هم برای ترویج فرهنگ دریا و دریانوردی در این تفاهم‌نامه آورده‌ایم که اساتید ما در مدارس و هنرستان‌ها حضور یابند



اداره بیمه و همکاران HSE همکاری لازم را برای انتقال سریع افراد آسیب‌دیده به نزدیک‌ترین درمانگاه‌ها انجام داده‌انـد. تمام این اقدامات در چارچـوب آیین‌نامه‌ها و مقررات ایمنی بنادر کشور در حوزه کشتی و کالا انجام می‌شود.

به‌تازگی سـامانه‌ای در بندر خرمشهر پیاده‌سازی شده که یکی از ماژول‌های این سـامانه، کنتـرل فرآیندهای HSE (حفاظت، بهداشت و محیط زیست) است. پیش از شروع هرگونه عملیات، این ماژول HSE توسط کارشناس HSE ترمینـال، کارشـناس HSE شـرکت خنکاری و کارشناس HSE امور بندری بررسی و تأیید می‌شود. این فرآیند شامل کنترل ابزارآلات، وسایل، شیگل‌ها، هوک‌ها، تسمه‌ها و دیگر تجهیزات مرتبط با انواع کالاهاست. پس از تأیید و آماده‌سـازی این تجهیزات، ماژول HSE تیک آن را می‌زند و اطلاعات به سامانه منتقل می‌شود تا مرکز آتش‌نشـانی نیز فرآیند را کنترل کند. پس از این مرحله، عملیات تخلیه و بارگیری آغاز می‌شود.

تمام مسـتندات مربوط بـه HSE همچنین کنترل همه مستندات کشتی و کالا در نرم‌افزار ویژه‌ای طراحی شده که فاز آزمایشی آن آغاز شده است. پس از اتمام فاز آزمایشـی، تلاش داریم تمام فرآیندهای کنترل هم در زمینه مسـتندات و هم در عملیات، از طریق این سامانه انجام شـود تا همکاران ما به‌راحتـی از آن بهره‌برداری کنند. این اقدام گامـی در جهت بهبود عملیات بندری و استفاده از سامانه‌های HSE است.

وضعیت افزایش یا کاهش شـاخص‌های HSE در بندر خرمشهر چگونه بوده است؟

یکی از اقدامات برجسته‌ای که از آغاز حضور بنده در این مجموعه انجام شد، اخذ ۲۹۰ مصوبه برای ساماندهی و زیباسازی فضای سبز بندر خرمشهر بود و خوشبختانه تمام این ۲۹۰ مصوبه در طول یک سال گذشته اجرایی شده است. فضای بندر اکنون به یک محیط زیبا و سرسبز تبدیل شده است

در راسـتای کاهش حوادث، کمیته اصلی HSE هر ۶ ماه یک بار تشکیل می‌شـود و وضعیت حوادث مورد ارزیابی قرار می‌گیـرد. همچنین کمیته‌های فرعی برای بررسی حوادث ویژه نیز با حضور معاونان و رؤسای ادارات برگزار می‌شود. در این کمیته‌ها، پس از بررسی هر حادثه به صورت جداگانه، دستورالعمل‌های ویژه برای جلوگیری از تکرار آن تدوین می‌شـود. آمار حاکی از این است که تعداد حوادث به‌شـدت کاهش یافته است. ما همچنین به مسـئولیت‌های اجتماعی خود در دیگر بخش‌ها نیز توجه داریم. به عنوان نمونه بـرای حمایت از اداره برق، موتور برق‌هایی جهت شست‌وشوی تجهیزات در مناطق مختلف ارسـال کردیم و در حادثه‌ای در جزیره مینو، به مدت ۸ سـاعت در کنار نیروهای محلی تلاش کردیم تا مشـکل را رفع کنیم. این اقدامات نشان‌دهنده همکاری مؤثر با جامعه و در راستای کاهش حوادث است.

شما از چه شاخص‌هایی برای بهبود وضعیت HSE بندر استفاده کردید؟

به منظور بهبـود وضعیت و پیشـگیری از حوادث، جلسات دوره‌ای برگزار می‌شـود تا مدیران و همکاران از نوع حوادث و راهکارهـای لازم برای کاهش آنها آگاه شـوند. در هر صورت هر مجموعه‌ای برای اینکه بتواند به‌درسـتی کار کند، به نیـروی انسـانی متخصص و تجهیزات مناسب نیاز دارد که ما نیز در بحث HSE این دو مورد را به کار گرفتیم.

تنها در سـال گذشـته نزدیک یک میلیارد و ۸۰۰ میلیـون تومان بـرای خریـد تجهیزات ویـژه جدا از خریدهای معمول هزینه کردیم. این تجهیزات و امکانات به‌ویژه برای حمایت از بندر و شهر به کار گرفته می‌شود. این اقدامـات در کنار افزایش آمادگـی و آموزش‌های ویژه به کارکنـان، موجب بهبود قابل توجهی در کاهش حوادث و ارتقای ایمنی در بندر و شـهر شـده است. در بحث آتش‌نشـانی ما الان در بنـادر از ارزیابی عملکرد، مدیریت، کسـب بودجه، خرید تجهیزات و... رتبه اول را در ۱۴ بندری که پایش شده است، داریم.

ما اولین بندری هسـتیم که توانسـته‌ایم در زمینه تغییرات مثبت جهت کاهش حـوادث به موفقیت‌های چشـمگیری دسـت یابیم. این به این معنی نیست که تعداد حوادث در بندر ما کم است، بلکه منظور این است که به طور مثبت در تغییرات ساختاری و مدیریتی برای کاهش حوادث حساسیت ویژه‌ای به خرج داده‌ایم. ما در

حوزه حمل کالا، کشـــتی و انبارها، به وضعیت فیزیکی انبارها، ایمنی آنها و سیســـتم‌های آتش‌نشـــانی بسیار حساس هستیم. اقدامات ما در بخش حمل‌ونقل، به‌ویژه در کامیون‌های تجاری، چه وارد شـــدن و چه خروجی از بندر، نیز شـــامل برنامه‌هایی است که در سطح کالا و کشتی انجام می‌شود.

تاکنون چه سرمایه‌گذاری‌هایی برای توسعه بندر خرمشهر انجام شده است؟

بندر خرمشـــهر بالغ بر ۲۳۰ هکتـــار اراضی دارد که از ایـــن میزان، ۴۰ هکتار برای ســـرمایه‌گذاری در نظر گرفته شـــده اســـت و بخش خصوصی می‌تواند در این اراضی ســـرمایه‌گذاری کند اما تاکنون سرمایه‌گذاری چشـــمگیری در این بندر نشده اســـت. جز تأسیسات دریایی مربوط به وزارت نفت که در ســـال‌های ابتدایی پس از جنگ ۲ قطعه ۱۵ هکتاری از اراضی بندر را اجاره کردند و در آنجا ساخت سکوهای نفتی و پوشش‌دهی لوله‌های دریایی را آغاز کردند، دیگر سرمایه‌گذاری‌های مهمی در بندر خرمشـــهر انجام نشـــده اســـت. البته ترمینال کانتینری هم با قرارداد ۱۵ ساله وجود داشته اما به طور کلی، ســـرمایه‌گذاری قابل توجهی در سطح بندر نشده است.

ایـــن ۴۰ هکتـــار اراضـــی در حال حاضـــر یکی از فرصت‌های بالقوه برای جذب ســـرمایه‌گذاری است. یکی از دلایل عدم جذب ســـرمایه‌گذار تاکنون، وجود ۲ شـــهرک صنعتی در نزدیکی بندر است که شرایط آســـانی برای تأمین زمین برای سرمایه‌گذاران فراهم می‌کند. به همین دلیل، بسیاری از سرمایه‌گذاران به این شهرک‌ها رجوع می‌کنند و در آنجا سرمایه‌گذاری خـــود را انجام می‌دهند. از ســـویی، تغییرات اخیر در سطح سازمان بنادر و دریانوردی و محدودیت‌هایی که در زمینه‌های محیط زیست و پدافند غیرعامل ایجاد شـــده، جذب ســـرمایه‌گذار در بندر را سخت‌تر کرده است. به‌ویژه اینکه بندر خرمشهر در نزدیکی مناطق شـــهری قرار دارد و این امر محدودیت‌هایی به وجود می‌آورد. با وجود این موانع، در یک سال و نیم گذشته، برنامه‌ریزی‌هـــای زیادی برای ایـــن ۴۰ هکتار اراضی انجام داده‌ایم و خوشـــبختانه استقبال خوبی از سوی سرمایه‌گذاران به‌ویژه در زمینه ایجاد مخازن نفتی به عمل آمده اســـت. هم‌اکنون چندین درخواست برای سرمایه‌گذاری در این زمینه داریم و این درخواست‌ها در حال بررسی است.

> در بندر خرمشهر، به دلیل محدودیت‌های فیزیکی، جذب تعداد زیادی سرمایه‌گذار نفتی دشوارتر است. بنابراین کریدوری که ایجاد می‌شود، به طور خاص برای یک سرمایه‌گذار اولیه خواهد بود اما در آینده، این کریدور می‌تواند به کریدور مشترک تبدیل شود و دیگر سرمایه‌گذاران نیز از آن استفاده کنند

> هم‌اکنون برای احداث پالایشگاه کوچک که در یکی از زون‌های نفتی بندر خرمشهر واقع خواهد شد، حدود ۴ هکتار از اراضی اختصاص داده شده و هزینه سرمایه‌گذاری اولیه حدود ۱۰۸ میلیارد دلار برآورد شده است. به دلیل نزدیکی به مرز و حساسیت‌های پدافندی و محیط زیستی، مجوزهای خاصی برای این پروژه لازم است

یکـــی از مهم‌تریـــن پروژه‌ها، ایجاد پالایشـــگاهی با ظرفیـــت ۲۰ هزار بشـــکه در روز برای تولید ســـوخت کم‌ســـولفور اســـت. این پروژه تقریباً در مراحل نهایی خود قرار دارد و پیش‌بینی می‌شـــود تفاهم‌نامه‌ای برای آن در مـــاه آینده امضا شـــود. در این پروژه، ۲ شـــرط مهم برای ســـرمایه‌گذار تعیین کرده‌ایـــم؛ یکی مربوط به مســـائل محیط زیســـتی و دیگری پدافند غیرعامل است. اگر ســـرمایه‌گذار موفق به دریافت مجوزهای لازم از ســـازمان‌های مربوطه شـــود، زمین مـــورد نظر را در اختیارش قرار خواهیم داد. به محض امضای تفاهم‌نامه، پیگیری‌های بعدی از ســـوی ما و مسئولان استانی آغاز خواهد شد تا بتوانیم این سرمایه‌گذاری را عملیاتی کنیم. در این مدت، ما مذاکرات و تبلیغات زیادی در این زمینه انجام داده‌ایم و خوشـــبختانه تعدادی از سرمایه‌گذاران وارد میدان شده‌اند.

هم‌اکنـــون برای احداث پالایشـــگاه کوچک که در یکی از زون‌های نفتی بندر خرمشهر واقع خواهد شد، حدود ۴ هکتار از اراضی اختصاص داده شده و هزینه ســـرمایه‌گذاری اولیه حدود ۱۰۸ میلیارد دلار برآورد شده اســـت. به دلیل نزدیکی به مرز و حساسیت‌های پدافندی و محیط زیســـتی، مجوزهـــای خاصی برای این پروژه لازم اســـت. در این راستا، کمیته راهبردی ســـرمایه‌گذاری ما، بـــا تصویب شناســـنامه پروژه‌ها، زمینه‌های لازم را برای تأســـیس پالایشـــگاه و دیگر صنایع فراهم کرده است. همچنین ۳ درخواست دیگر برای احداث مخازن نفتی در بندر خرمشـــهر داریم و برنامه‌هایی برای توســـعه ۱۵ هکتار از اراضی منطقه آزاد به عنوان بخشی از طرح مطالعات کالبدی منطقه آزاد در نظر گرفته شـــده اســـت. این طرح در راستای تأمین نیازهای ســـرمایه‌گذاران و کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری از طریق توسعه زیرساخت‌ها به‌ویژه در نزدیکی اسکله‌هاست.

در بحث اراضی ســـرمایه‌گذاری، با توجه به شـــرایط خاص بندر خرمشـــهر و محدودیت‌هـــای موجود، دوره بازگشت سرمایه برای پروژه‌ها با کشتی‌های ۳ هزار تنی زمانبر است.

در بحـــث کریدورها، شـــرایط بندر خرمشـــهر کمی متفـــاوت از بندر امـــام خمینـــی(ره) اســـت. در بندر امام خمینـــی(ره)، به دلیـــل مقیاس بزرگ‌تـــر، تعداد سرمایه‌گذاران بیشـــتری در ترمینال‌های نفتی فعالیت

دارند؛ حدود ۸ تا ۹ سرمایه‌گذار نفتی در آنجا فعالیت می‌کنند. در اینجا با توجه به اسلکه محدود و تعداد زیاد سرمایه‌گذار، سرمایه‌گذاران برای استفاده از این ظرفیت، یک کریدور مشترک ایجاد می‌کنند. این کریدور به گونه‌ای طراحی شده که ۷ یا ۸ ترمینال نفتی بتوانند از آن برای انتقال نفت از مخازن به اسکله استفاده کنند. به این ترتیب، یک سرمایه‌گذار برای ایجاد این کریدور اقدام می‌کند و دیگر سرمایه‌گذاران از آن بهره‌برداری می‌کنند. در بندر خرمشهر، به دلیل محدودیت‌های فیزیکی، جذب تعداد زیادی سرمایه‌گذار نفتی دشوارتر است. بنابراین کریدوری که ایجاد می‌شود، به طور خاص برای یک سرمایه‌گذار اولیه خواهد بود اما در آینده، این کریدور می‌تواند به کریدور مشترک تبدیل شود و دیگر سرمایه‌گذاران نیز از آن استفاده کنند.

چه اقدامات مهمی در بخش پروژه‌های عمرانی انجام شده است؟

یکی از پروژه‌های مهم عمرانی که در حال حاضر در حال اجراست و پیمانکار آن هم انتخاب شده، احداث اسکله رو-رو در بندر خرمشهر است. با اینکه ماهیت فعالیت بندر عمدتاً فله خشک است، وجود اسکله رو-رو در این بندر ضروری به نظر می‌رسید. خوشبختانه پس از تلاش‌های فراوان، این پروژه به طرح جامع بندر اضافه و اعتبار آن تأمین شد. علاوه بر این پروژه، ۲ پروژه مهم دیگر نیز در مراحل نهایی قرار دارند. اولین پروژه، احداث سالن ورزشی چندمنظوره است که برای استفاده کارکنان و مردم شهر طراحی شده است. پروژه دوم، احداث یک مجتمع مهمان‌سرای ۳ طبقه است. پروژه دیگری که در دستور کار داریم، خارج‌سازی مغروقه «خانیان» است. این پروژه با مبلغ ۲۰۰ میلیارد تومان در حال برنامه‌ریزی است و ان‌شاءالله به‌زودی اجرا خواهد شد.

یکی از اقدامات برجسته‌ای که از آغاز حضور بنده در این مجموعه انجام شد، اخذ ۲۹۰ مصوبه برای ساماندهی و زیباسازی فضای سبز بندر خرمشهر بود و خوشبختانه تمام این ۲۹۰ مصوبه در طول یک سال گذشته اجرایی شده است. فضای بندر اکنون با گذشته تفاوت چشمگیری دارد و به یک محیط زیبا و سرسبز تبدیل شده است.

از دیگر اقدامات شاخص، آغاز عملیات اجرایی صادرات مواد نفتی برای اولین‌بار از بندر خرمشهر بود که این روند همچنان ادامه دارد. همچنین مقدمات ترانزیت مواد نفتی عراق از طریق بندر خرمشهر فراهم شده است. در حوزه گردشگری دریایی، توسعه داخلی و بین‌المللی آن در دستور کار قرار گرفته است. همچنین پروژه بانکرینگ در خلیج‌فارس دنبال می‌شود. مجموعه‌هایی از بخش خصوصی آمادگی خود را برای سرمایه‌گذاری در این زمینه اعلام کرده‌اند و مجوز سوخت‌رسانی به شناورها از سازمان بنادر و دریانوردی گرفته شده است. اکنون در حال رایزنی با وزارت نفت برای دریافت مجوزهای تکمیلی هستند. هدف از این پروژه، سوخت‌رسانی به شناورها با استفاده از سوخت کم‌سولفور است که در صورت اجرا، اقدام بزرگی در راستای توسعه بانکرینگ در منطقه خلیج‌فارس خواهد بود.

یکی از اقدامات بسیار قابل توجه که می‌توان آن را گامی در جهت تبدیل بندر خرمشهر به بنادر نسل سوم دانست، اجاره بخشی از یک انبار به یک سرمایه‌گذار است. به دلیل محدودیت‌ها و ابهاماتی که در زمینه سرمایه‌گذاری در بندر خرمشهر وجود داشت، این فرصت به سرمایه‌گذار داده شد تا بخشی از انبار را برای تولید باتری موتورسیکلت تجهیز کند. این سرمایه‌گذار با وارد کردن مواد اولیه از چین و راه‌اندازی خط تولید با حضور کارشناسان چینی در همین قسمتی که به او واگذار شده، توانسته تولید باتری‌ها را آغاز کند. خوشبختانه این باتری‌ها نه تنها در داخل تولید و استفاده می‌شود، بلکه برنامه صادرات آنها نیز به کشورهای عراق، افغانستان و برخی کشورهای آفریقایی تدوین شده است. اگر فرصتی فراهم شود، بازدید از این خط تولید می‌تواند جالب و آموزنده باشد.

یکی دیگر از اقدامات مهم که مورد تقدیر آقای صفایی، مدیرعامل وقت سازمان بنادر و دریانوردی نیز قرار گرفت، ایجاد ایستگاه‌های استراحتی برای کارگران در بندر خرمشهر است.

در حوزه توسعه ورزش و سلامت نیز اقدامات چشمگیری شده است. یکی از این اقدامات، راه‌اندازی مرکز پایش سلامت و تندرستی برای کارکنان و خانواده‌های آنهاست. علاوه بر این، برای ارتقای روحیه کارکنان و خانواده‌ها همچنین توسعه فضای سبز بندر، یک گلخانه استاندارد در بندر خرمشهر راه‌اندازی شده است. مجموعه این اقدامات گام‌هایی مؤثر در جهت ارتقای کیفیت زندگی کارکنان، توسعه پایدار بندر و حرکت به سوی بندری سبز و مدرن است.

> بندر خرمشهر بالغ بر ۲۳۰ هکتار اراضی دارد که از این میزان، ۴۰ هکتار برای سرمایه‌گذاری در نظر گرفته شده است و بخش خصوصی می‌تواند در این اراضی سرمایه‌گذاری کند اما تاکنون سرمایه‌گذاری چشمگیری در این بندر نشده است

> یکی از اقدامات بسیار قابل توجه که می‌توان آن را گامی در جهت تبدیل بندر خرمشهر به بنادر نسل سوم دانست، اجاره بخشی از یک انبار به یک سرمایه‌گذار است. به دلیل محدودیت‌ها و ابهاماتی که در زمینه سرمایه‌گذاری در بندر خرمشهر وجود داشت، این فرصت به سرمایه‌گذار داده شد تا بخشی از انبار را برای تولید باتری موتورسیکلت تجهیز کند

از افزایش توان عملیاتی بندر تا نوسازی منازل کوی بندر

بندر خرمشهر بازگشت به دوران اوج



[عقیل حیاتی]
معاون فنی و مهندسی
اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر

بندر خرمشهر واقع در منطقه آزاد اروند، یکی از بنادر استراتژیک و مهم جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی به لحاظ نزدیکی با کشـور عراق است و استفاده از این موقعیت می تواند در راستای گردشگری، تجاری و... تاثیر بسـزایی بر اهداف کلان سـازمانی داشته باشد که برای رسـیدن به این مقصود باید برنامه ای جامع داشـت. بی‌شک از مهمترین ارکان رسیدن به اهداف این چنینی توسعه زیرسـاخت ها، نگهداری آنها، رضایت مشـتریان و تلاش برای رسیدن به توسعه های آتی است.

افزایش توان عملیاتی بندر

احداث اسـکله رو ـ رو به همراه یک عدد دلفین مهاری که از پروژه های منطبق با طرح جامع اسـت بـا اعتباری بالغ بر ۲۵۰ میلیارد تومان به منظور ایجاد فضای مناسب و ایمن برای تخلیه ماشین‌آلات سنگین و سرعت بخشیدن به امور تخلیه و بارگیری، در سال ۱۴۰۳ اجرایی شد. با ساخت این اسکله، بندر خرمشهر می تواند به عنوان مرکز حمل و نقل ترکیبی (دریایی ـ جاده ای) عمل کند و ظرفیت های لجستیکی خود را برای کالاهای حجیم و سنگین بهبود ببخشد. این پروژه امکان پهلوگیری هم‌زمان دو شـناور به ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن در هر دو حالت جزر و مد را دارا است. همچنین پسکرانه این اسکله نیز با مساحت ۱,۳ هکتار در حال اجرا است.

پروژه مهم دیگری که می توان با اجرای آن توان عملیاتی بندر را افزایش داد و باعث سرعت بخشیدن به امور تخلیه و بارگیری شـد، تعمیرات اساسی اسکله‌های بندر اسـت که در آن اسکله شماره یک علاوه بر بازسـازی کامل هم زمان تغییر ظرفیت نیز خواهد داد و در اسکله های شـماره ۱۰ و مسافری نیز تعمیرات اساسـی انجام می پذیـرد. در این پروژه، فندرهـا و بولاردهای آسیب دیده همه اسکله ها نیز تعمیرات اساسی خواهند شد. این پروژه هم اکنون با اعتباری بالغ بر ۷۰۰ میلیارد تومان در آستانه برگزاری مناقصه است.

تعمیرات اساسی و حفظ دارایی های فیزیکی

اهمیت تعمیرات و حفظ دارایی های فیزیکی سازمان ها برای هر سازمانی اولویت های فکری، سیسـتمی و مدیریتی است و زمانی که از چرخه عمر یک دارایی صحبت می کنیم بهره برداری از آن دارایی و نگهداشـت آن در طول عمـر بهره برداری به یک میـزان اهمیت دارند، بنابراین ضرورت انجـام به موقع آنها جزء لاینفک وظایف سازمان ها است. در این خصوص می توان اذعان داشت در بندر خرمشـهر تعمیرات مورد نیاز با یک برنامه‌ریزی دقیق آغاز شده و با پروژه های مثال زدنی در حال انجام و برخی به پایان رسـیده اسـت که می توان به تعمیرات اساسـی همه خرابی‌های معابر مجتمع بندری و روکش آسـفالت آنها به طول ۵ کیلومتر بـه همراه ۱۱ کیلومتر جداکننده های نیوجرسـی، ۳۳۰۰۰ مترمربع کفپوش و المان های ترافیکی با اعتباری بالغ بر ۳۳۰ میلیارد تومان در سال جاری جهت روانی تردد و برطرف کردن گره های ترافیکی اشاره کرد.

همچنین در حال حاضر پروژه تعمیرات اساسی تابلوهای برق

مجتمع بندری و کوی کارکنان نیز در راســـتای بهینه سازی مصرف انـــرژی و حفظ دارایی های فیزیکی با اعتبـــاری بالغ بر ۲۰۰ میلیارد تومان در آستانه برگزاری مناقصه است.

از جمله پروژه های مهم و شـــاخص انجام شده در راستای ارتقای امنیت و جلوگیری از هرگونه فســـاد و قاچاق کالا، تعمیرات اساسی دیوار پیرامونی و کانال‌های بتنی با اعتباری بالغ بر ۷۷ میلیارد تومان اســـت که در حال حاضر به بهره برداری رسیده است. پروژه ارزشمند دیگری که در همین راســـتا با هزینه ای بالغ بر ۳۰ میلیارد تومان در سال ۱۴۰۲به بهره برداری رسیده، تعمیرات اساسی درب‌های ورود و خروج بندر شامل ســـردرب ورودی سنتاپ به‌عنوان درب اصلی ورود و خروج بندر خرمشهر و ســـردرب ورودی فردوسی به‌عنوان ورودی ماشین‌آلات سبک، درگاه تردد و پرسنل اداری است.

بندر خرمشهر به واسطه نزدیکی به کشورهای حاشیه خلیج فارس و به منظور استفاده از پتانســـیل موجود برای سفرهای دریایی دارای اسکله مسافری است و تردد به کشورهای کویت و عراق در حال حاضر انجام می شود. با توجه به وظیفه حاکمیتی و در راستای جلب رضایت مشـــتری، پروژه تعمیرات اساسی سقف ترمینال مسافری و پارتیشن بندی آن در دستور کار قرار گرفت که هم اکنون با هزینه ای بالغ بر ۴۴ میلیارد تومان در مراحل پایانی است.

از جمله پروژه های تعمیرات اساســـی که در حال حاضر به مرحله بهره برداری رسیده می توان به تعمیرات اساسی مهمانسراهای بندر واقع در اهـــواز، کوی کارکنان و مجتمع بندری اشـــاره کرد که مبلغ هزینه شده در این خصوص حدود ۱۷ میلیارد تومان است.

در راســـتای بهینه ســـازی مصرف انرژی کارهای شاخص و قابل توجهی صورت گرفته که می توان به کاهش ۵۰ درصدی آب مصرفی و صرفه جویی ۲ میلیارد تومان در ماه اشـــاره کرد. مطالعات تعمیرات اساسی ساختمان های فاوا و آتش نشانی نیز از جمله پروژه های آماده اجرا در سال آتی با اعتبار حدودی ۵۰ میلیارد تومان است.

پروژه‌های تعامل شهر و بندر

در راســـتای مسئولیت های اجتماعی و تعامل شـــهر و بندر و هم زمان با سفر هیات عامل ســـازمان بنادر و دریانوردی پروژه هایی بالغ بر ۳۰۰ میلیارد تومان برای شـــهر خرمشـــهر تعریف شد که به لطف خداوند تمامی آنها در مرحله انجام و یا رو به پایان هســـتند از جمله این پروژه ها می توان به بهســـازی و تعمیرات اســـکله‌های تفریحی مســـیر جاده ســـاحلی، تعمیرات جزئی ورزشگاه شـــهید جهان‌آرا و بهسازی شـــبکه الکتریکی و روشنایی آن و بازسازی جاده مسیر درب ســـنتاپ تا پلیس‌راه به‌همراه تعمیرات روشنایی، جداول، زیباسازی و محوطه‌سازی پارک‌های موجود در مسیر اشاره کرد که پروژه بازسازی جاده در آستانه اتمام مطالعات و شروع عملیات اجرایی و مابقی پروژه ها نیز در حال اتمام هســـتند. همچنین پروژه هشت پست اسکله در چهـــار نقطه در رودخانه کارون با اعتباری بالـــغ بر ۲۴ میلیارد تومان و تهیه و نصب چمن مصنوعی زمین ورزشـــی شهید منیعات نیز هم اکنون در حال بهره برداری هستند.

پروژه‌های توسعه دریامحور

پس از موافقت هیأت عامل ســـازمان بنـــادر و دریانوردی با مرمت و بازســـازی ســـاختمان قدیم بندر و تبدیل آن به موزه دفاع مقدس، مکاتبات لازم با اداره میراث فرهنگی خرمشهر صورت گرفت و بازدید میدانی با کارشناسان آن اداره به‌منظور اقدامات بعدی انجام شد.

احداث ساختمان چند منظوره (ورزشی، اقامتی و پایش سلامت) جهت خدمت رســـانی به جامعه بندری و دریایـــی در کوی کارکنان به وســـعت تقریبـــی ۷۰۰۰ مترمربع با اعتباری بالغ بـــر ۷۰ میلیارد تومان آماده بهره برداری اســـت. در همین راســـتا جهت برق رسانی به ساختمان یادشـــده و همچنین قابلیت اطمینان شبکه کوی بندر، احداث پست برق ۶۳۰ کیلوولت آمپر در حال انجام است.

از جمله پروژه های حاکمیتی ایـــن اداره کل که به منظور ارتقای ایمنی تردد شـــناورها در آبراه اروند و کارون با اعتبـــاری بالغ بر ۹۰ میلیارد تومان و پیشـــرفت فیزیکی ۶۳ درصد در حال انجام است می توان به احداث ساختمان مرجع دریایی خرمشهر اشاره کرد. این پروژه مشـــتمل بر احداث برج کنترل به ارتفاع ۳۳ متر و ســـاختمان اداری جهت ساماندهی پرســـنل مرتبط در ســـه طبقه با مساحت تقریبی ۲۵۰۰ مترمربع در امتداد خط ساحل اروندرود در حال انجام است.

آماده به کاری تجهیزات استراتژیک

تعمیر موتوری و داکینگ شناور ناجی ۴ در قالب پروژه جست‌وجو و نجات دریایی با اعتبـــاری بالغ بر ۴ میلیارد تومان اجرا شـــده و در حال بهره برداری است. از مزایای اجرای پروژه یادشده، آماده به‌کاری صددرصدی شناور ناجی ۴ برای انجام عملیات جست‌وجو و نجات در آبراه اروند است.

همچنین پروژه داکینگ شناور ناصر۳ در قالب قرارداد شناورهای ملکی این اداره کل، بـــا اعتباری بالغ بر ۱۲۰۰ میلیارد تومان به پایان رسیده اســـت. از مزایای اجرای این پروژه، آماده به‌کاری صد درصدی شناور ناصر۳ برای انجام عملیات مقابله با آلودگی در آبراه اروند است.

از ســـوی دیگر و به منظور توزین بار واگن قطار برای حمل بارهای کانتینری و فله، افزایش ســـرعت نمونه‌برداری در توزین، استفاده از نســـل جدید پردازش‌گرها جهـــت افزایش دقت توزیـــن(FPGA)، حذف سوئیچ‌های مکانیکی در شـــمارش واگن، توزین محوربه‌محور





و بوژی‌به‌بوژی، پروژه بهسازی باسکول ریلی با اعتباری بالغ بر ۱,۵ میلیارد تومان در مرحله تامین اعتبار است.

همچنین به منظور افزایش سرعت عمل در به‌کارگیری تجهیزات رادیویی، کاهش استهلاک و خرابی قطعات مکانیکی، ایجاد بستر ایمن برای عبور امن شناورهای در حال تردد در آبراه اروند و استفاده از تکنولوژی به‌روز، طرح پروژه ICS در بندر خرمشهر با اعتبار ۴,۷ میلیارد تومان کلید خورد و هم اکنون در حال بهره برداری است.

در راستای ایجاد تسهیل در رفت و آمد و کنترل مکانیزه مجتمع بندری و مناطق توسعه‌یافته و هم‌چنین افزایش ضریب امنیتی در سطح مجتمع بندری، اجرای پروژه اکسس کنترل با اعتباری بالغ بر ۲۷ میلیارد تومان با پیشرفت فیزیکی ۴۱ درصد در حال اجرا است که شامل خرید، نصب و راه‌اندازی گیت‌کنترل تردد، راهبند بازویی به همراه دوربین های سالنی، نظارتی و پلاک خوان و متعلقات مربوطه است.

پروژه بویه‌های مجازی: این پروژه با اعتباری بالغ بر ۱,۲ میلیارد تومان با پیشرفت فیزیکی ۲۰ درصد در مرحله خرید تجهیزات است. اجرای پروژه یادشده در راستای رسیدن به اهداف پدافند غیرعامل با توجه به مشکلات موجود در بحث بویه‌گذاری و بویه‌برداری جهت تردد ایمن شناورهای متردد در آبراه اروند و همچنین وجود مغروقه‌های باقیمانده از زمان جنگ تحمیلی بسیار حائز اهمیت است. از سوی دیگر و به منظور ایجاد بستر ایمن برای پایش تردد ایمن شناورها در آبراه بین المللی اروندرود، دنبال کردن شناورها و اشراف بر تردد شناورها در شرایط نامساعد جوی از جمله مه و گرد و خاک، پروژه خرید و نصب رادار آرپا با مبلغ تخمینی ۲ میلیارد تومان در انتظار دریافت مجوز است. اجرای فیبر نوری از مجتمع بندری تا کوی کارکنان و تعمیرات اساسی و تغییر کاربری یک دستگاه کامیون جرثقیل‌دار به بالابر هم از جمله پروژه های انجام شده در بخش تجهیزات هستند.

پروژه های آتی و طرح توسعه

نوسازی و بهسازی مهدکودک و مرکز فرهنگی کوی بندر: این ساختمان با هدف ساخت مهدکودک، کتابخانه، مرکز فرهنگی و سالن آمفی تئاتر در مجتمع کوی کارکنان برای رفاه جامعه بندری با پیش بینی اعتبار ۱۰۰ میلیارد تومان در مرحله بررسی نقشه‌های مطالعات پایه قرار دارد. ازجمله پروژهای مهمی که در کمیته پیدایش تصویب شده و با توجه به محرومیت ها و کمبود فضاهای درمانی کمک شایانی به مجموعه پرسنل بندر و شهر می‌کند، احداث درمانگاه شبانه‌روزی کوی کارکنان است که مقدمات انجام مطالعات آن در دست پیگیری است و پیش بینی می شود به اعتباری بالغ بر ۸۰ میلیارد تومان نیاز داشته باشد.

از دیگر پروژه هایی که ضرورت دارد برای ایجاد انگیزه پرسنل در مناطق محروم و کمتر توسعه یافته انجام شود و هم اکنون نیز مقدمات آن به انجام رسیده، تعمیرات اساسی و نوسازی منازل کوی بندر با قدمت بیش از ۶۰ سال و اعتبار اولیه ۲۵۰ میلیارد تومان است.

ساحل سازی بندر خرمشهر نیز یکی از پروژه هایی است که مطالعات آن در سال های گذشته به پایان رسیده و جهت جلوگیری از فرسایش ساحل و ایجاد فضای مناسب برای توقف و پهلوگیری شناورها طراحی شده است. در این طرح، دیواره ریپ‌رپ، دیواره شیت‌پایل فلزی و افزایش طول اسکله مسافری در نظر گرفته شده و اعتبار مورد نیاز کل طرح در حدود یکهزار میلیارد تومان است.

در نهایت احداث پسکرانه اسکله یک به منظور ایجاد فضای پشتیبانی در پسکرانه و افزایش سطح باراندازهای انعطاف‌پذیر با زیرسازی بتنی و رویه بلوک فرش ترافیکی در سطحی حدود یک هکتار و با اعتباری در حدود ۱۲۰ میلیارد تومان، پیش‌بینی شده است.

مدیر بندر و دریانوردی آبادان از حل مشکل زمین برای توسعه این بندر می گوید

ساخت بندر نسل جدید در تانک فارم آبادان



کامبیز مالکی‌زاده فعالیت خود را در حوزه بندری از سال ۱۳۷۰ با مدیریت بندر خرمشـــهر آغاز کرد. او که فرزند شهید اســـت، خاطرات زیادی از بازســـازی بندر خرمشهر دارد و بازگرداندن این بندر به ریل توسعه را از افتخارات دوران خدمت خود می‌داند. مالکی‌زاده از ۳۳ سال سابقه کاری خود حدود ۱۱ ســـال را در بندر آبادان بوده اســـت. گفت‌وگوی ماهنامه «بنـــدر و دریا» با کامبیز مالکی‌زاده، مدیر بنـــدر و دریانوردی آبادان در دفتر وی در بندر آبادان انجام شد. شاید بتوان مهم‌ترین دغدغه او را ایجاد بندر جدید در منطقه ۳۰۰ هکتاری «تانک فارم» دانست که علاوه بر حل مشکل زمین، باعث خواهد شد دسترسی به جاده‌های کمربندی تسهیل شود و این بندر با ســـرعت بیشتری مسیر توســـعه و پیشرفت را طی کند و به اهداف مورد نظر دست یابد.

کشـــور ما با ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی، موقعیت منحصربه‌فردی دارد و در این میان بندر آبادان یکی از بنادر قدیمی کشور است که در شمال خلیج‌فارس قرار گرفته؛ وضعیت بندر در حال حاضر چگونه است؟

شـــروع خدمتم با بازســـازی بندر خرمشهر مصادف شـــد. این بندر که از زمان جنگ آسیب دیده بود، در آن زمان در وضعیت بحرانی قرار داشت. بنابراین با همکاری همکارانم در ستاد بازســـازی، فعالیت‌های گسترده‌ای بـــرای احیا و بازســـازی بنـــدر انجام دادیـــم. خاطرات بسیاری از آن دوران دارم که آنها را سرمایه‌ای ارزشمند می‌دانم؛ از جمع‌آوری اجساد سربازان عراقی و سنگرها تا پاکســـازی مواد منفجره و حذف مین‌های و تله‌های انفجاری کار گذاشته شده در اطراف اسکله‌ها بخشی از این خاطرات است.

امروز خوشـــبختانه بندر خرمشهر به عنوان یک بندر استراتژیک در منطقه اروند مشغول به فعالیت است. بندر آبادان نیز از گذشته نقش پشتیبانی برای بندر خرمشهر ایفا می‌کرد اما پس از جنگ این فرصت ایجاد شـــد که بندر آبادان به عنـــوان یک بندر مســـتقل بهره‌برداری شـــود. در این مدت، افتخار داشـــتم حدود ۱۱ سال در بندر آبادان خدمت کنم. یـــادم می‌آید این بندر در ابتدا بسیار کوچک و در حاشیه رودخانه اروند قرار داشت. در زمان مدیریت همکاران ســـابق، از جمله آقای مهدوی، توانستیم با پالایشگاه آبادان وارد مذاکره شویم و بخشی از زمین‌های پالایشگاه را به صورت قراردادهای بلندمدت (نزدیک به ۹۹ سال) در اختیار بندر قرار دهیم.

به‌رغم امکانـــات محدود، تلاش کردیـــم بندر آبادان را توســـعه دهیم. امـــروز آنچه از بندر آبادان مشـــاهده می‌کنید، نتیجه پیگیری‌ها و اقداماتی اســـت که در آن دوران انجام شد. ســـازمان بنادر و دریانوردی نیز موفق شد ساختار و جایگاه کنونی بندر آبادان را تثبیت کند و به وضعیت امروزی برساند.

برای توسعه بندر چه اقداماتی انجام شده است؟

باید بگویم یکـــی از معضلاتی که در بندر آبادان با آن روبه‌رو هســـتیم، موقعیت جغرافیایی خاص بندر است. بندر آبادان کاملاً در داخل شـــهر قرار دارد و شهر آن را احاطه کرده است. به نظرم این وضعیت ما را شبیه بندر لنگه کرده است. نزدیکی بیش از حد بندر به شهر باعث ایجاد مشکلاتی می‌شـــود؛ گاهی ترافیک بندر، شهر را دچار مشکل می‌کند و گاهی ترافیک شهر، بندر را.

یکی از درخواست‌هایی که از گذشته، حدود ۱۰ سال پیش، مطرح کرده بودم، مربوط به منطقه‌ای به نام تانک فارم آبادان اســـت. این منطقه پس از جنگ تخلیه شد و اکنون به یک محوطه ۳۰۰ هکتاری تبدیل شده که هیچ سازه‌ای در آن وجود ندارد. متأسفانه این محوطه امروز به محلی برای تخلیه نخاله‌های ساختمانی شهر آبادان تبدیل شـــده است. این در حالی اســـت که این زمین با فاصله‌ای ۶۰۰ تا ۷۰۰ متری از بندر قرار دارد و ظرفیت تبدیل شدن به یک بندر نسل جدید و پیشرفته را دارد. ما در حال پیگیری این موضوع هســـتیم و انتظار داریم مدیران شـــهری نیز کمک کنند تا بندر آبـــادان از این محدودیت خارج شود.

برای لایروبی اروند چه کرده‌اید؟

یکـــی از تهدیدهایی که با آن روبه‌رو هســـتیم، عدم لایروبی رودخانه اروند اســـت. با اینکه در برنامه ششـــم توســـعه، به صراحت در ماده ۱۱۲ تأکید شده بود دولت مکلف اســـت به منظور محرومیت‌زدایی منطقه جنگی، به‌ویژه اروندرود، ســـالانه به میـــزان ۲۵ درصد لایروبی انجام دهد که این موضوع در قالـــب قرارداد ۱۹۷۵ هم تعریف شده بود اما متأسفانه این اقدام انجام نشد. ترک فعل در این موضـــوع همچنان باقی مانده و دوســـتان مسئول باید پاسخگو باشـــند که چرا این تکلیف عملی نشد؟ البته شـــخصاً پیگیری‌های زیادی انجام دادم و از طریق نمایندگان شهرســـتان آبادان در مجلس شورای اسلامی، این موضوع را دنبال کردم. حتی چندین‌بار به مجلس شورای اسلامی رفتم و در کمیسیون نظارت این مسئله را مطرح کردم. خوشبختانه نتیجه پیگیری‌ها این بود که در برنامه هفتم پیشـــرفت، بار دیگر این موضوع دیده شد. هرچند هنوز به اجرا نرســـیده اما حداقل اثر پیگیری‌ها این بود که در برنامه جدید نیز به آن پرداخته شود.

مشـــکل دیگری که داریم این اســـت که عراق علاقه چندانی به لایروبی اروند نشـــان نمی‌دهـــد. با توجه به مفاد قـــرارداد ۱۹۷۵، نیازمند پیگیری‌های بیشـــتری هستیم تا بتوانیم اروندرود را به شرایط قبلی بازگردانیم. در حـــال حاضر، عمـــق ورودی کانال اونـــد کمتر از ۴ متر و ۸۰ ســـانتیمتر اســـت که این موضوع استفاده از شـــناورهای بزرگ را بسیار دشـــوار کرده است. البته ما نیز بیکار ننشســـته‌ایم و همچنان در حال انجام وظایف و پیگیری‌های خود هســـتیم. ان‌شـــاءالله این تلاش‌ها

امروز خوشبختانه بندر خرمشهر به عنوان یک بندر استراتژیک در منطقه اروند مشغول به فعالیت است. بندر آبادان نیز از گذشته نقش پشتیبانی برای بندر خرمشهر ایفا می‌کرد اما پس از جنگ این فرصت ایجاد شد که بندر آبادان به عنوان یک بندر مستقل بهره‌برداری شود

به‌رغم امکانات محدود، تلاش کردیم بندر آبادان را توسعه دهیم. امروز آنچه از بندر آبادان مشاهده می‌کنید، نتیجه پیگیری‌ها و اقداماتی است که در آن دوران انجام شد. سازمان بنادر و دریانوردی نیز موفق شد ساختار و جایگاه کنونی بندر آبادان را تثبیت کند و به وضعیت امروزی برساند

به نتیجه برسد و بتوانیم از اروندرود به شکل مطلوب استفاده کنیم.

ما توانستیم در ۷ ماه نخست ۱۴۰۳ حدود ۸۰ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته افزایش در تخلیه و بارگیری داشته باشیم. این موفقیت، یکی از دستاوردهای مهم ما بوده است. در حوزه عملیات دریایی نیز شاهد تردد حدود ۴۶۵ شناور بودیم که این رقم نسبت به سال گذشته حدود ۱۹ تا ۲۰ درصد افزایش یافته است.

در زمینه اقدامات شاخص حوزه توسعه دریامحور، تأسیس یک پست اسکله در مجموعه والفجر ۸ از جمله دستاوردهای ما بوده است که تأثیر بسزایی در مباحث کشتیرانی نو و گردشگری دریایی خواهد داشت. همچنین در خصوص درآمد، خوشبختانه توانستیم در ۶ ماه نخست امسال، بیش از ۷۵ درصد پیش‌بینی سالانه خود را محقق کنیم. این رقم به نوعی حدود ۴۰۰ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد. در حال حاضر ۹ پروژه تجهیزاتی، عمرانی و مطالعاتی در دست اجرا داریم که مجموع اعتبار این پروژه‌ها به حدود ۴۵۰ میلیارد تومان می‌رسد. ان‌شاءالله این پروژه‌ها را تا پایان سال به بهره‌برداری می‌رسانیم و به مردم آبادان تقدیم می‌کنیم.

نقش بندر در توسعه شهر آبادان چیست؟

فعالیت بندر آبادان، مشابه دیگر بنادر کشور، بیشتر در حوزه تجارت است اما در کنار این فعالیت‌ها، در قالب فعالیتی که اصطلاحاً به آن ته‌لنجی گفته می‌شود، نقشی نیز در رونق اقتصادی بازار آبادان ایفا می‌کند. همان‌طور که خودتان مشاهده کرده‌اید، بندر و گمرک آبادان به یکی از جاذبه‌های این شهر تبدیل شده‌اند، به‌ویژه در عصرهای چهارشنبه و پنجشنبه، مسافران زیادی از استان خوزستان و گاهی استان‌های مجاور به آبادان می‌آیند که این خود نشانه اهمیت اقتصادی بندر است. ظرفیت اسمی ۳ بندر ما بیش از ۳ میلیون تن است اما همان‌طور که اشاره کردم، محدودیت‌هایی در تردد وجود دارد و شناورهای بزرگ امکان پهلوگیری در این بندر را ندارند. این مسئله باعث شده نتوانیم از تمام ظرفیت منطقه بهره‌برداری کنیم ولی تلاش می‌کنیم به این هدف دست یابیم.

در حوزه شناورهای مسافری چه کرده‌اید؟

در حوزه شناورهای مسافری نیز اقداماتی داشته‌ایم. ترمینال مسافری ما برای مسیر کویت و عراق آماده است و رایزنی‌هایی انجام داده‌ایم تا حتی در روزهای اربعین، زوار را جابه‌جا کنیم. یکی از اهداف ما بازگشایی مسیر بندر سیبه بصره عراق است که فقط حدود ۷ دقیقه دریانوردی با ما فاصله دارد اما متأسفانه این مسیر به دلیل عدم صدور مجوز بندر از سوی دولت عراق، تاکنون عملیاتی نشده است. در این زمینه، چندین‌بار با هیأت‌های مختلف شامل فرماندار، نمایندگان آبادان و مدیر منطقه آزاد، از این بندر بازدید کرده‌ایم و همه شرایط فراهم است و اکنون تنها منتظر صدور مجوز از سوی دولت عراق هستیم.

در خصوص مسیر کویت نیز چالش‌هایی وجود دارد. با توسعه مسیر زمینی عراق به کویت، بسیاری از مسافرانی که پیش‌تر از راه دریایی به ایران می‌آمدند، اکنون مسیر زمینی را انتخاب می‌کنند. این مسیر زمینی از کویت به بصره و سپس به شلمچه می‌رسد و حدود ۳ ساعت طول می‌کشد، در حالی که مسیر دریایی حدود ۵ ساعت زمان نیاز دارد. برای رفع این مشکل، ما طرحی جایگزین پیشنهاد داده‌ایم. بر اساس این طرح، به جای طی کردن ۱۲۵ مایل دریایی، مسافران تنها ۶۰ مایل مسیر دریایی طی کرده و از امکانات ما در اروند استفاده خواهند کرد.

هم‌اکنون در حال آماده‌سازی یک سوله برای ترمینال مسافری هستیم تا این مسیر کوتاه‌تر شود و جنبه‌های اقتصادی و جذابیت آن افزایش یابد. کشتی‌های کاتاماران با ظرفیت بیش از ۲۵۰ نفر کاملاً آماده هستند و از نظر امکانات بندری نیز مشکلی وجود ندارد. همچنین افراد می‌توانند خودرو نیز بیاورند و هیچ مشکلی از نظر امکانات بندری در این زمینه نداریم.

در میان ۳ بندری که داریم، بندر اروندکنار از نظر وسعت، بزرگ‌ترین بندر ما است و حدود ۲۴ هکتار مساحت دارد. بندر چوئبده تنها ۱۴ هکتار و بندر آبادان که محوریت منطقه را بر عهده دارد، کمتر از ۵ هکتار وسعت دارد. این محدودیت‌ها چالش‌هایی ایجاد کرده اما طبق تجربه و ظرفیت‌های موجود، می‌توانیم در آینده این محدودیت‌ها را کاهش داده و فعالیت‌های بیشتری انجام دهیم.

در زمینه محرومیت‌زدایی، اقداماتی که در خصوص بنادر انجام شده، قابل توجه است. لطفاً این اقدامات را توضیح دهید.

بدون شک، بنادر به عنوان مراکز مولد در جامعه‌های

یکی از معضلاتی که در بندر آبادان با آن روبه‌رو هستیم، موقعیت جغرافیایی خاص بندر است. بندر آبادان کاملاً در داخل شهر قرار دارد و شهر آن را احاطه کرده است. به نظرم این وضعیت ما را شبیه بندر لنگه کرده است. نزدیکی بیش از حد بندر به شهر باعث ایجاد مشکلاتی می‌شود

یکی از درخواست‌هایی که از گذشته، حدود ۱۰ سال پیش، مطرح کرده بودم، مربوط به منطقه‌ای به نام تانک فارم آبادان است. این منطقه پس از جنگ تخلیه شد و اکنون به یک محوطه ۳۰۰ هکتاری تبدیل شده که هیچ سازه‌ای در آن وجود ندارد

محلی نقش چشمگیری ایفا می‌کنند، به‌ویژه در محدوده اروندکنار، بنادر توانسته‌اند نقشی مؤثر و مولد داشته باشند. هرچند نمی‌توان گفت فقط سازمان بنادر و دریانوردی در توسعه نقشه داشـــته، چرا که مجموعه شیلات نیز بخش عمده‌ای از اشتغال مردم اروندکنار را پوشش می‌دهد.

به طور مشخص، ســـازمان بنادر و دریانوردی طی چند ســـال اخیر بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان در پروژه‌های بندر اروندکنار سرمایه‌گذاری کرده است. از جمله این اقدامات می‌توان به تأسیس یک اسکله هزار تنی اشاره کرد که سال گذشته به بهره‌برداری رســـید و به مردم اروندکنار تقدیم شد. همچنین ســـاخت یک انبار ۲ هزار متری، ساختمان آتش‌نشـــانی، پروژه ســـاختمان اداری و آسفالت‌ســـازی محوطه‌هـــا از دیگـــر پروژه‌هایی هســـتند کـــه در قالب مسئولیت‌های اجتماعی اجرا شده‌اند. در سطح شهرستان اروندکنار نیز چندین کیلومتر روکش آسفالت انجام شده است. این اقدامات نشان‌دهنده نقش فعال سازمان بنادر و دریانوردی در ارتقای زیرساخت‌های منطقه است.

در آبادان چه کرده‌اید؟

در آبادان نیز پروژه‌های متعددی در قالب مسئولیت اجتماعی انجام شده است. به عنوان نمونه خارج کردن ۳۰ فروند لنج فرسوده از اروند که نمایی نامطلوب ایجاد کرده بود، باعث بهبود منظر شـــهر و رودخانه اروند شده است.

وضعیت تعامل شما با دستگاه‌های همکار از جمله گمرک چگونه است؟

در زمینه تعاملات با دســـتگاه‌های اجرایی مرتبط با خدمات دریایی و بندری نیز خوشبختانه همکاری خوبی با مجموعه گمـــرک آبادان و منطقه آزاد وجود دارد. این تعامـــلات همواره با همفکری و همدلی ادامه داشـــته و خدمات مطلوبی ارائه شده است.

یکـــی از چالش‌های اساســـی مـــا در بنـــدر آبادان، محل اســـتقرار کنونی بندر در داخل شـــهر اســـت که محدودیت‌هایی ایجاد کرده اســـت. از طرف دیگر، یکی از بزرگ‌ترین مشـــکلات قانونـــی، بلاتکلیفی وضعیت منطقه آزاد است. ورودی‌های امنیتی منطقه آزاد هنوز در موقعیت جغرافیایی مناسب خود مستقر نشده‌اند. به عنوان نمونـــه، ورودی گمرک که باید در ۱۵ کیلومتری آبادان قرار گیرد، همچنان در داخل شهر مستقر است. این مسئله باعث شـــده شـــهر آبادان به طور عملی در



محدوده منطقه آزاد قـــرار نگیرد، هرچند که روی کاغذ جزئی از آن محسوب می‌شود.

این بلاتکلیفـــی قانونی، چالش‌هـــای متعددی را در مسیر تجارت آبادان ایجاد کرده است. البته این موضوع در حوزه وزارت راه و شهرســـازی نیست و تصمیم‌گیری درباره آن بر عهده وزارت اقتصاد اســـت. در ســـال‌های گذشـــته وزرای مختلف قول‌هایی برای حل این مشکل داده‌اند اما متأسفانه هنوز این وعده‌ها عملی نشده است. انتظار مردم آبادان این اســـت که ورودی منطقه آزاد به ۱۵ کیلومتری منتقل شود. این اقدام می‌تواند بسیاری از تشریفات دست‌وپاگیر را از مسیر تجار بردارد و رونق بیشتری به تجارت منطقه ببخشد.

درحال حاضر سوله ترمینال مسافری ما آماده است و در باب گردشگری مشـــکلی نداریم اما با توجه به مرزی بودن اروند و مشکلاتی که در خط تالوگ داریم، مسائلی از سمت دیگر نهادها وجود دارد که موجب شده نتوانیم گردشگری را در قالب جت‌اسکی، قایقرانی، شاتل و... در اینجا ببینیم. ما به محض اینکه از یک محدوده خاصی عبور کنیم، وارد حریم آبی عراق شده‌ایم. البته می‌توانیم این اقدامات را در کارون و بهمن‌شیر انجام دهیم و توقع ما از وزارت گردشـــگری این است که این مهم را ببینند. ســـازمان بنادر و دریانوردی بنا بر وظیفه خود در بحث زیرساخت اقداماتی را انجام داده و ۳ نقطه در بهمن‌شیر برای تبدیل شدن به اسکله گردشگری دیده شده است.

در خرمشهر ۸ نقطه وجود دارد اما زمانی که ما اینها را تأسیس می‌کنیم، خودمان از آن نگهداری نمی‌کنیم و این وظیفه با شهرداری‌هاســـت که متأسفانه آنها نیز اقدامی انجام نمی‌دهند و اینگونه هزینه‌ای که شده هدر

عراق علاقه چندانی به لایروبی اروند نشان نمی‌دهد. با توجه به مفاد قرارداد ۱۹۷۵، نیازمند پیگیری‌های بیشتری هستیم تا بتوانیم اروندرود را به شرایط قبلی بازگردانیم. در حال حاضر، عمق ورودی کانال اروند کمتر از ۴ متر و ۸۰ سانتیمتر است که این موضوع استفاده از شناورهای بزرگ را بسیار دشوار کرده است





می‌رود. ما در سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌توانیم در خصوص این بنادر با بخش خصوصی وارد تعامل شویم و باید به شهرداری و شورای شهر تحویل دهیم. این وظیفه آنهاست که برای توسعه اسکله‌های گردشگری با بخش خصوصی وارد مذاکره شوند.

— در خصوص تعامل با کشور عراق برای بهره‌برداری از فضای رودخانه و توسعه گردشگری، لازم است اشاره کنم که برخی کشورها، مانند کشورهای اروپایی، در این زمینه پیشرو بوده‌اند. اگر دقت کرده باشید در کشورهای اروپایی مانند آلمان و بلژیک، مسیرها و نقاط گردشگری به صورت دایره‌وار و منظم طراحی شده‌اند؛ آیا چنین تعاملاتی در حوزه گردشگری میان ایران و عراق شکل گرفته است؟

به شکلی که شما اشاره کردید، خیر! اما در شکل دیگری، عراقی‌ها بارها به آبادان آمده‌اند. به‌تازگی حدود ۲۰ روز تا یک ماه پیش، هیأتی از عراق اینجا بودند و تمایل زیادی برای توسعه مسیر بصره به آبادان داشتند. دلیل این امر، وجود امکانات شهری، پزشکی و گردشگری بهتر در آبادان نسبت به خرمشهر است. علاوه بر این، موقعیت ترمینال مسافری آبادان به گونه‌ای است که مسافران بلافاصله پس از خروج از آن به خیابان اصلی و بازارها، هتل‌ها، پاساژها، درمانگاه‌ها و مراکز پزشکی دسترسی دارند. این امر باعث می‌شود عراقی‌ها، چه برای امور پزشکی و چه برای گردشگری، ترجیح دهند به آبادان سفر کنند.

در همین راستا، دوستان عراقی ما در بصره علاقه زیادی به توسعه این مسیر دارند. حتی در چند ماه گذشته و در روزهای اربعین، یک سفر دریایی از خرمشهر به بصره انجام شد. فاصله خرمشهر تا بصره حدود ۱۹ یا ۲۰ مایل دریایی است و اگر این مسیر تا آبادان اضافه شود، در مجموع حدود ۳۰ مایل دریایی در رودخانه خواهد بود.

> فعالیت بندر آبادان، مشابه دیگر بنادر کشور، بیشتر در حوزه تجارت است اما در کنار این فعالیت‌ها، بندر و گمرک آبادان به یکی از جاذبه‌های این شهر تبدیل شده‌اند، به‌ویژه در عصرهای چهارشنبه و پنجشنبه، مسافران زیادی از استان خوزستان و گاهی استان‌های مجاور به آبادان می‌آیند که این خود نشانه اهمیت اقتصادی بندر است

— با توجه به ابلاغیه مقام معظم رهبری و سیاست‌های کلی نه‌گانه‌ای که اعلام کردند، یکی از بندهای مهم این سیاست‌ها بند ۶ یعنی توسعه منابع انسانی است؛ در راستای اقتصاد دریامحور، چه اقداماتی برای توسعه نیروی انسانی انجام داده‌اید؟

ابتدا باید توضیح دهم که بندر آبادان زیرمجموعه استان خوزستان است و مباحث آموزشی در این زمینه از سمت استان ابلاغ می‌شود. در آبادان بیش از ۵ مؤسسه آموزشی دریایی وجود دارد که دوره‌های مختلفی از جمله ملوانی (سطوح مختلف از ۵۰۰ تن، بالای ۵۰۰ تن و تا ۳ هزار تنی) را برگزار می‌کنند. با این حال، از نظر حاکمیت، ما بر این مراکز نظارت مستقیم نداریم و مسئولیت اصلی بر عهده بندر امام خمینی(ره) است. در حوزه ثبت شناورها نیز این فرآیند به طور متمرکز در بندر خرمشهر انجام می‌شود که نظارت بر خود شناورها را بر عهده دارد. در خصوص عملکرد بندر آبادان باید بگویم که ما نقش فعالی در این حوزه نداریم اما استان خوزستان قطعاً نقش مهمی ایفا می‌کند. در مورد شناورها نیز طبق آماری که داریم، در ۷ ماه اخیر ۴۶۵ فروند شناور تردد داشته‌اند که این رقم نسبت به سال گذشته ۱۹ درصد افزایش داشته است.

یکی از کارهای مؤثری که در سال‌های اخیر انجام شده و قابل توجه است، فعالیت شبانه‌روزی بندر آبادان است. پس از پایان جنگ تحمیلی و شروع فعالیت‌های این بندر، هیچ‌گاه سابقه نداشته بندر به صورت ۲۴ ساعته فعالیت کند. خوشبختانه از تاریخ اول تیر امسال، با هماهنگی‌های انجام شده با نهادهای مختلف از جمله گمرک، این بندر به

شکل شبانه‌روزی فعال شده است. این اقدام تأثیر زیادی بر افزایش بهره‌وری کاری ما داشته است. یکی از دلایل این تصمیم، شرایط آب‌وهوایی منطقه است. با توجه به گرمای شدید در فصل تابستان، ما بخشی از فعالیت‌هایمان را به شب منتقل کرده‌ایم تا بتوانیم مدیریت بهتری بر گرما داشته باشیم. این تجربه به ما کمک کرد که در شرایط مشابه در سال‌های آتی نیز از آن بهره ببریم.

در زمینه هماهنگی با گمرک نیز تلاش کردیم تشریفات اداری را به گونه‌ای تنظیم کنیم که با فرآیندهای کاری گمرک تعارضی ایجاد نشود. به همین دلیل، ترافیک کاری بندر نیز به‌خوبی مدیریت شده است.

در خصوص ایجاد راه و دسترسی به بندر آبادان چه اتفاقاتی رقم خورده است؟

در مورد راه‌های دسترسی به بندر آبادان، هماهنگی‌هایی از سوی استان و مسئولان استانی انجام شده است. برای توسعه راه ارتباطی بندر آبادان نیز برنامه‌هایی در نظر داریم که امیدواریم با پیگیری‌های لازم عملیاتی شود.

ما در بندر اروندکنار با یکی از معضلات بزرگ منطقه مواجه هستیم. این مسئله که شاید بتوان آن را هم خوشبختی و هم بدبختی دانست، مربوط به وجود مجموعه‌ای از انهار است. در محدوده آبادان تا دهانه اروند بیش از ۹۰۰ کیلومتر نهر وجود دارد؛ یعنی اگر این انهار را پشت سر هم قرار دهیم، طول آنها به فاصله آبادان تا تهران می‌رسد. این انهار از دیرباز در منطقه وجود داشته و وظیفه آبیاری نخیلات را به عهده دارند. در گذشته در محدوده اروند تا انتهای آن بیش از ۵ میلیون اصله نخل وجود داشت اما متأسفانه به واسطه جنگ، شوری آب و تغییرات محیطی، تعداد این نخل‌ها به کمتر از ۲ میلیون اصله کاهش یافته است که خود یکی از معضلات زیست‌محیطی منطقه است. نکته مهم این است که نخیلات منطقه بدون استفاده از پمپ‌های آب و به کمک جزر و مد طبیعی رودخانه اروند آبیاری می‌شوند. از هزاران سال پیش، این نخیلات به شکلی طراحی شده‌اند که در زمان مد، آب رودخانه با فشار به داخل انهار می‌رود و زمین‌های کشاورزی را سیراب می‌کند. این تدبیر قدیمی باعث شده اراضی اطراف اروند هرگز خشک نشوند. به همین دلیل، درختان خرمای این منطقه همواره از بهترین کیفیت برخوردارند، زیرا همیشه پای این نخل‌ها آب جریان داشته است. بر خلاف تصور عمومی که نخلستان‌ها در اقلیم‌های خشک رشد می‌کنند، در اروندکنار و آبادان، این نخلستان‌ها به طور طبیعی آبیاری می‌شوند.

اما همین نهرها که نعمتی بزرگ برای منطقه هستند، اکنون به یکی از معضلات ما در اروندکنار تبدیل شده‌اند. به عنوان نمونه جاده دسترسی به بندر اروندکنار باید از ۳ نهر عبور کند تا به مسیر اصلی برسد. از طرفی، جاده دسترسی بندر از کنار خانه‌های مردم می‌گذرد و در برخی موارد، حتی آسفالت جاده از در حیاط منازل شروع می‌شود. این امر موجب مشکلات جدی برای تردد کامیون‌ها و ساکنان منطقه شده است.

یکی از چالش‌های دیگر، طراحی نامناسب پل‌های روی این نهرها است. زاویه و ساختار این پل‌ها مشکلاتی را برای عبور کامیون‌ها و تریلی‌ها ایجاد کرده است. به طور خاص، در بحث صادرات کلینکر که در اروندکنار رشد خوبی داشته، صادرکنندگان به دلیل دشواری تردد وسایل نقلیه سنگین با مشکلات جدی مواجه شده‌اند.

در بندر چوئبده، یکی دیگر از چالش‌ها مربوط به پل روی رودخانه بهمن‌شیر است که از معضلات بزرگ منطقه محسوب می‌شود. این پل نقش مهمی در آزادسازی و شکست محاصره آبادان در زمان جنگ تحمیلی داشت. اگر این پل وجود نداشت، به طور قطع آبادان سقوط می‌کرد. نقشی که لنج‌ها در تدارکات آن روزها ایفا کردند نیز بسیار حائز اهمیت است و حیف است که این نقش قهرمانانه را فراموش کنیم.

در خصوص بندر آبادان، به دلیل قرارگیری آن درون شهر، جاده‌های دسترسی استاندارد برای خودروهای سنگین وجود ندارد. پیشنهاد ما این است که بندر به منطقه «تانک فارم» ۳۰۰ هکتاری منتقل شود تا دسترسی به جاده‌های کمربندی بهبود یابد.

در نهایت، باید به اهمیت استراتژیک و قداست اراضی این منطقه اشاره کنم. هر نقطه‌ای از آبادان و خرمشهر که قدم بگذارید، یادآور خون‌هایی است که برای حفظ این سرزمین ریخته شده است. ما علاوه بر انجام وظایف اداری، به عنوان سربازان این نظام، از مرزها نیز دفاع می‌کنیم و این افتخار بزرگی برای ماست.

لازم می‌دانم این نکته را هم اشاره کنم که ما در پایین‌ترین نقطه اروند قرار داریم؛ جایی که رودهای اروند، دجله، فرات و کارون لایه‌های رسوبی خود را به دریا می‌ریزند. قدرت دریا موجب می‌شود این رسوبات به آرامش برسند و در منطقه ما تجمع کنند که خود چالشی برای مدیریت بندر و انهار ایجاد کرده است.

ترمینال مسافری ما برای مسیر کویت و عراق آماده است و رایزنی‌هایی انجام داده‌ایم تا حتی در روزهای اربعین، زوار را جابه‌جا کنیم. یکی از اهداف ما بازگشایی مسیر بندر سیبه بصره عراق است که فقط حدود ۷ دقیقه دریانوردی با ما فاصله دارد

هم‌اکنون در حال آماده‌سازی یک سوله برای ترمینال مسافری هستیم تا این مسیر کوتاه‌تر شود و جنبه‌های اقتصادی و جذابیت آن افزایش یابد. کشتی‌های کاتاماران با ظرفیت بیش از ۲۵۰ نفر کاملاً آماده هستند و از نظر امکانات بندری نیز مشکلی وجود ندارد

رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی کنگان:

کنگان
مادر بنادر جنوبی بوشهر است



مدت زمان مدیریت عبدالمحمد نادری در اداره بندر و دریانوردی کنگان به ۳ سال می‌رسد. نادری در رشته حمل‌ونقل دریایی تحصیل کرده و با ۴۴ سال سن، بالغ بر ۲۳ سال سابقه کار در این حوزه را دارد. او ۷ سالی را نیز در بندر گناوه کار کرده است. رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی کنگان بر قدمت و سابقه تاریخی این بندر تأکید دارد و بر این باور است کنگان نسبت به بنادر همجوار خود از پیشرفت خوبی در حوزه شهری و بندری برخوردار است و علاوه بر این اجرای طرح توسعه نیز کمک خواهد کرد این بندر بیش از پیش بتواند از ظرفیت و توانمندی‌هایش بهره ببرد و سرمایه‌گذاران و شناورهای بیشتری را جذب کند.

درباره موقعیت جغرافیایی بندر کنگان و سابقه فعالیت آن بفرمایید.

بندر کنگان یکی از بنادر سنتی و قدیمی جنوب استان بوشهر است که حدود ۲۰۵ کیلومتر با مرکز استان فاصله دارد. این بندر را می‌توان مادر بنادر جنوبی استان نامید، چرا که قدمت تاریخی آن نسبت به دیگر بنادر بسیار بالاست. با گذر زمان و انجام تقسیمات کشوری، منطقه جنوبی استان بوشهر به شهرستان‌های مختلفی تقسیم شده و فعالیت‌های تجاری گسترده‌ای دارد. عمده فعالیت‌های بندر کنگان در حوزه کالای ملوانی است. در حال حاضر، این بندر با ۱۲۰ فروند موتورلنج سفاری و ۳۰ فروند موتورلنج صیادی فعالیت دارد. این ۱۲۰ فروند به طور عمده در مسیرهای تجارت دریایی با امارات متحده عربی، به‌ویژه دوبی فعالیت می‌کنند و گاهی به‌ندرت سفرهایی به کویت نیز انجام می‌دهند. این شناورها کالاهای ضروری و رایج در بازار را حمل می‌کنند که بیشتر در قالب ته‌لنجی یا ملوانی است.

در حوزه تجارت ـ واردات و صادرات ـ بندر کنگان چگونه فعالیت می‌کند؟

بندر کنگان یکی از معدود بنادر و گمرکاتی است که تمام رویه‌های صادرات و واردات را تحت پوشش قرار می‌دهد و اجرایی می‌کند؛ این رویه‌ها شامل ترانزیت، کابوتاژ و دیگر موارد مرتبط است. به عنوان نمونه در دوره‌هایی که صادرات از بندر دیر با مشکلاتی روبه‌رو بود، ما توانستیم صادرات به کشور قطر را از این بندر انجام دهیم. در حوزه واردات نیز حجم بالایی از کالاهای وارداتی ما کالای ملوانی و ته‌لنجی است، هر چند بخشی از کالاها نیز تجاری است. کالاهای ملوانی به طور عمده شامل کالاهای عمومی و مصرفی است که در شهرستان و استان مورد استفاده قرار می‌گیرد. کالاهای تجاری هم بیشتر لاستیک و پارچه است که بندر کنگان را به تنها بندر جنوبی واردکننده این اقلام تبدیل کرده است. در بحث لاستیک، حجم خیلی خوبی از واردات را داریم. امسال توانستیم ۷۰ درصد رشد را در واردات کالاهای تجاری نسبت به سال گذشته داشته باشیم. اگرچه به دلیل کوچک بودن بندر و ظرفیت انبارها و شناورها همچنان از نظر حجم تناژی محدودیت‌هایی وجود دارد اما از نظر درصدی، این رشد بسیار چشمگیر است. این پیشرفت با جذب تجار و بازرگانان و افزایش فعالیت‌های تجاری محقق شده است.

در حوزه حمل‌ونقل، ما به شاهراه اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای متصل هستیم. این شاهراه از بوشهر شروع شده و مستقیم به عسلویه، سپس به لنگه و بندرعباس متصل می‌شود. بندر کنگان به طور دقیق در مسیر این شاهراه قرار دارد که موقعیت و فرصت خوبی برای اقتصاد این بندر به وجود آورده است. نزدیک‌ترین فرودگاه به بندر کنگان، فرودگاه عسلویه است که حدود ۶۰ کیلومتر با آن فاصله دارد. این موقعیت، پتانسیل‌های خوبی برای بندر کنگان ایجاد کرده که می‌تواند در آینده به رونق تجارت و ورود کالا به این منطقه کمک کند.

آیا طرح توسعه بندر کنگان در دستور کار است؟

بله! بحث اصلی که توسط سازمان بنادر و دریانوردی در بندر کنگان در حال پیگیری است، طرح توسعه بندر است. این طرح شامل احداث اسکله‌های موج‌شکن اصلی و فرعی در قالب ۳ فاز می‌شود که در حال انجام است. در آن زمان پروژه‌ای برای توسعه تمام بنادر کشور با پیش‌بینی زمانی ۱۵ ساله مطرح بود که بندر کنگان نیز جزو این پروژه به حساب می‌آمد. در همین راستا، فاز اول توسعه بندر کنگان از سال ۱۳۹۸ شروع شد. موج‌شکن بندر کنگان شامل ۲ بازوی سنگی اصلی و فرعی از نوع دایک سنگی است که بازوی اصلی ۱۳۲۵ مترمربع و بازوی فرعی ۴۵۰ مترمربع طول دارد. این موج‌شکن به رغم مشکلاتی مانند پاندومی کرونا در طول ۳ سال ساخته شد و در دولت قبل به بهره‌برداری رسید و مردم کنگان از مزایای آن بهره‌مند شدند.

با اجرای طرح توسعه، مساحت حوضچه بندر کنگان از ۷ هکتار به ۳۶ هکتار افزایش یافت و عمق حوضچه از ۴ متر به ۶٫۵ تا ۷ متر ارتقا یافت. تا پیش از این، فقط شناورهایی با تناژ ۵۰۰ تن قادر به وارد شدن به بندر کنگان بودند اما اکنون شناورهای فلزی با تناژ تا ۲۵۰۰ تن نیز می‌توانند وارد بندر شوند و در تجارت فعال باشند.

نخستین و مهم‌ترین مزیت این طرح، افزایش ایمنی تردد شناورهاست. قبل از اجرای طرح، با توجه به حجم کم ۷ هکتاری حوضچه و تردد ۱۲۰ شناور، ایمنی شناورها با مشکلات زیادی روبه‌رو بود و حوادثی چون آتش‌سوزی و آب‌گرفتگی در حوضچه به وقوع می‌پیوست. با اجرای این طرح که با رضایت و خوشحالی مردم همراه است، ایمنی تردد شناورها به حدی افزایش یافته که می‌توان گفت به طور تقریبی تا ۹۹ درصد

بندر کنگان یکی از بنادر سنتی و قدیمی جنوب استان بوشهر است که حدود ۲۰۵ کیلومتر با مرکز استان فاصله دارد. این بندر را می‌توان مادر بنادر جنوبی استان نامید، چرا که قدمت تاریخی آن نسبت به دیگر بنادر بسیار بالاست

در حوزه حمل‌ونقل، کنگان به شاهراه اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای متصل هست. این شاهراه از بوشهر شروع شده و مستقیم به عسلویه، سپس به لنگه و بندرعباس متصل می‌شود. بندر کنگان به طور دقیق در مسیر این شاهراه قرار دارد که موقعیت و فرصت خوبی برای اقتصاد این بندر به وجود آورده است

ایمن‌سازی شده است. همچنین به علت افزایش ظرفیت و تسهیل شـــرایط تردد، اکنون می‌توانیم روابط تجاری بیشتری با کشـــورهای همســـایه برقرار کنیم. پیش از این، شناورهایی با تناژ ۵۰۰ تن پهلو می‌گرفتند اما حالا شـــناورهای فلزی تا ۲۵۰۰ تن نیز می‌توانند وارد بندر کنگان شوند. از سوی دیگر، با اجرای این طرح، ظرفیت اســـمی تخلیه و بارگیری بندر کنگان از ۵۰ هزار تن در ســـال به ۲۵۰ هزار تن افزایش یافته که نشان‌دهنده ۵ برابر شدن ظرفیت این بندر اســـت. این تغییرات باعث توســـعه تجارت و افزایش پتانســـیل‌های تجاری بندر کنگان خواهد شد.

افق توســـعه و افزایش تجارت در بندر کنگان را چگونه می‌بینید؟

افق توســـعه بندر کنگان به بحث جذب بار و فعالیت شـــناورهای فلـــزی مرتبط اســـت. در ایـــن زمینه، با فرمانداری‌ها، تجار و بازرگانانـــی که در منطقه فعالیت دارند، رایزنی‌هایی شـــده اســـت. تا قبل از این، اقدامات به طور جدی پیگیری نمی‌شـــد، زیرا منتظر پایان طرح توسعه بودیم. حالا که این طرح به پایان رسیده، کارهای خوبی در حال انجام است. در رابطه با شناورهای فلزی، ۴ یا ۵ شناور درخواست داده‌اند به کنگان بیایند و فعالیت کنند. ان‌شـــاءالله به‌زودی عملیات اجرایی این موضوع آغاز خواهد شد.

در خصوص فازهای مختلف طرح توسعه، فاز اول آن که شامل احداث اسکله‌ها بود، به پایان رسیده است. فاز دوم شامل احداث انبارها و سردر ورودی بندر است که به لطف خدا، انبار اول با متراژ ۲ هزار مترمربع تکمیل شده و احداث انبار دوم با همان متراژ نیز در حال انجام است. این پروژه بـــه کمیته پیدایش ارجاع داده شـــده و تمام مراحل آن در حال طی شدن است. طبق برنامه‌ریزی‌ها، کلنگ آغاز به کار انبار دوم و محوطه‌ســـازی به مساحت ۱۰ هزار مترمربع تا پایان امســـال زده خواهد شد. این پروژه شامل ساخت راه و خیابان‌های دسترسی و انبارها خواهد بود. فاز سوم این طرح مربوط به احداث و توسعه اسکله‌هاســـت که ظرفیـــت تخلیه و بارگیـــری بندر را افزایش می‌دهد. اکنون ۴ شناور قادرند به طور همزمان در بندر کنگان پهلوگیری کنند ولی با اجرای فاز ســـوم، این ظرفیت به ۸ تا ۹ شـــناور افزایش خواهد یافت. این اقدام باعث خواهد شد شناورهایی با تناژ بالاتر نیز بتوانند به بندر کنگان وارد شوند.

> با اجرای طرح توسعه، مساحت حوضچه بندر کنگان از ۷ هکتار به ۳۶ هکتار افزایش یافت و عمق حوضچه از ۴ متر به ۶٫۵ تا ۷ متر ارتقا یافت. تا پیش از این، فقط شناورهایی با تناژ ۵۰۰ تن قادر به وارد شدن به بندر کنگان بودند اما اکنون شناورهای فلزی با تناژ تا ۲۵۰۰ تن نیز می‌توانند وارد بندر شوند

> در حال حاضر، ما می‌توانیم حداقل ۱۰ شناور فلزی جدید با ظرفیت ۲۵۰۰ تن را پذیرش کنیم. همچنین با توجه به ۳ رمپ پهلوگیری با ظرفیت ۲۵۰۰ تن که برای شناورهای فلزی در طرح توسعه بندر ایجاد شده و افزایش مساحت حوضچه که به ۳۶ هکتار رسیده است، حداقل ۳ شناور می‌توانند کنار اسکله پهلو بگیرند

همزمان بـــا اجرای طرح توســـعه، نیاز اســـت شناورهای بیشتری از این ظرفیت استفاده کنند؛ آیا برنامه‌ریزی‌های لازم برای ایجـــاد جذابیت به منظور جذب سرمایه‌گذاری بیشـــتر به‌ویژه از سمت بخش خصوصی انجام شده است؟

یکـــی از نیازهای اصلی ما بـــرای بهره‌برداری هر چه بهتر از این ظرفیت‌ها، جذب شـــناورهای بیشتر است. بـــرای این منظور، ما زیرســـاخت‌هایی را آماده کرده‌ایم که می‌تواند جذابیت‌های بیشتری برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصـــی ایجاد کند. ایـــن جذابیت‌ها به جذب شناورهای بیشـــتر و فعال شدن بخش خصوصی کمک خواهد کرد تا بتوانند شناورهای جدیدی وارد بندر کنند. یکی از مشکلات اصلی در بنادر سنتی، ظرفیت پذیرش شـــناورهای جدید اســـت. در اغلب این بنادر، ظرفیت حوضچه‌ها تکمیل شـــده و امکان پذیرش شـــناورهای جدید وجـــود ندارد امـــا کنگان تنها بندری اســـت که می‌تواند شـــناورهای جدید را پذیرش کند و به فعالیت ادامه دهد. به همین دلیـــل، در تصمیمات کلانی که در استان گرفته می‌شود، توجه ویژه‌ای به جذب شناورهای مسافری و تجاری شده است. با توجه به طرح توسعه‌ای که اجرا شـــده و افزایش عمق آبی که ۶٫۵ تا ۷ متر برای بنادر تابعه فراهم شده اســـت، این تغییر خود به عنوان یک پتانسیل مهم در جذب سرمایه‌گذاران عمل می‌کند. زمانی که سرمایه‌گذار متوجه می‌شود شناورهای موجود باید مدت‌ها به عنوان نمونه ۲ یا ۳ هفته در نوبت تخلیه و بارگیری در دیگر بنادر بمانند، در حالی که این ظرفیت جدیـــد در بندر کنگان به وجود آمده اســـت، تشـــویق می‌شود شناورش را به این بندر منتقل کند. این ظرفیت شـــامل افزایش پهلوگیری، انبارها و فضای بارانداز است که باعث جذب بیشتر سرمایه‌گذاری و انتقال بار از بنادر دیگر به کنگان می‌شود.

در حـــال حاضـــر، اگر همه شـــرایط مهیا باشـــد، ما می‌توانیم حداقل ۱۰ شـــناور فلزی جدیـــد با ظرفیت ۲۵۰۰ تن را پذیرش کنیم. همچنین با توجه به ۳ رمپ پهلوگیری بـــا ظرفیت ۲۵۰۰ تن که برای شـــناورهای فلزی در طرح توسعه بندر ایجاد شده و افزایش مساحت حوضچه که به ۳۶ هکتار رسیده است، حداقل ۳ شناور می‌توانند کنار اســـکله پهلو بگیرند و تا ۷ شناور دیگر در حوضچه لنگر بیندازند و منتظر نوبت تخلیه و بارگیری باشند. در خصوص شناورهای سنتی، ما در حال حاضر حداقل ۱۲۰ شـــناور داریم که به‌راحتی می‌توانیم تا ۳۰

شـــناور دیگر را پذیرش کنیم و هیچ مشـــکلی از لحاظ ایمنی تردد وجود ندارد.

از میزان سرمایه‌گذاری راضی هستید؟ برای جذب سرمایه‌گذاری بیشتر در بندر کنگان، چه اقداماتی باید از سوی دستگاه‌های حاکمیتی انجام گیرد؟

به طور کلی تا امروز در بندر کنگان ســـرمایه‌گذاری به صورت گســـترده انجام نشده اســـت، چرا که سازمان بنادر و دریانوردی ابتدا باید زیرساخت‌ها را آماده کند و سپس امکان بهره‌برداری و واگذاری به بخش خصوصی فراهم شـــود. تأمین مالی برخی از اقدامات برای بخش خصوصی امکان‌پذیر نیســـت. به عنـــوان نمونه احداث انبار به ســـرمایه‌ای حدود ۲۰۰ میلیارد تومان نیاز دارد کـــه تأمین آن بـــرای ســـرمایه‌گذاران بخش خصوصی دشوار اســـت. در حال حاضر، بخش حاکمیتی ابتدا کار خود را انجام می‌دهد و بعد از آماده‌سازی زیرساخت‌ها، مسئولیت بهره‌برداری و اپراتوری را به بخش خصوصی واگذار می‌کند. در استان بوشهر ۴ اپراتور فعالیت دارند که در بنادر مختلف مشـــغول به کارند و درخواست‌های جدی‌ای برای این نوع فعالیت‌ها نداشته‌ایم.

در حوزه ترانزیت هم فعال هستید؟

نه! فعالیتی نداریم. البته مجوزهایـــش را داریم اما تا امروز درخواستی در این حوزه نداشته‌ایم.

شـــرایط اســـکله‌های بخش خصوصی در کنگان چگونه اســـت؟ چه نظارتی از نظـــر حاکمیتی در این اسکله‌ها وجود دارد؟

در بندر عســـلویه چندین اسکله با مالکیت خصوصی فعال هســـتند که به لحاظ حاکمیـــت دریایی روی آنها نظارت وجود دارد. یعنی غیر از بندر کنگان، در اســـکله ساروج، اســـکله LNG، اســـکله فاز ۱۲ و اسکله SPM سیراف، شـــناورهایی با ظرفیت بالای ۵۰ هزار تن پهلو می‌گیرند. هر چقدر که به ســـمت جنوب استان بوشهر و بنادر عباس و شـــهید رجایی پیش می‌رویم، عمق آب به طور طبیعی افزایش می‌یابد و نیاز به لایروبی ندارد و اسکله‌های خصوصی هم عموماً به سمت پتروشیمی‌ها و LNG رفته‌اند. اینهـــا همه در بحث‌های دریایی زیرنظر بندر عسلویه متمرکز شده‌اند.

در بحث ایمنی چه اقدامات و تدابیر خاصی در بندر کنگان انجام شده است؟



در بندر کنگان، علاوه بر فعالیت‌های بندری ســـنتی، توســـعه زیرســـاخت‌های دریایی و ایمنی نیز در دستور کار قرار گرفته اســـت. شـــبکه هیدرانت آتش‌نشانی به طـــور کامل در فاز اول طرح توســـعه، ۷ هکتار از بندر را پوشـــش داده و در حال گســـترش به ۳۶ هکتار است. همچنین پمپ‌خانه‌های آتش‌نشـــانی و ۵ تاور کرین در محل نصب شـــده‌اند که اطفای حریق انجام می‌دهند و ایمنی اســـکله‌ها را تأمین می‌کنند. برای تسهیل ورود شـــناورها نیز یک بیکن جدید نصب شـــده و بویه‌های ایمن در محدوده ۲ مایلی بندر به دریا انداخته شده‌اند تا ورود ایمن شناورها تضمین شود. در مجموع، تجهیزات دریایی در کنگان به طور مرتب در حال به‌روزرســـانی و توسعه است تا ایمنی و بهره‌برداری بهینه از بندر فراهم شود. یک شناور آتش‌خوار هم داریم که در بحث اطفای حریق مشغول است.

در بندر کنگان، علاوه بر فعالیت‌های بندری سنتی، توسعه زیرساخت‌های دریایی و ایمنی نیز در دستور کار قرار گرفته است. شبکه هیدرانت آتش‌نشانی به طور کامل در فاز اول طرح توسعه، ۷ هکتار از بندر را پوشش داده و در حال گسترش به ۳۶ هکتار است

تعامل شـــما با سازمان‌ها و نهادهای همکار چگونه است؟

بسیار عالی است. نخستین و تخصصی‌ترین سازمان، گمرک است. دومین ســـازمانی که با آن ارتباط نزدیکی داریم، دریابانی است که در زمینه ورود شناورها و مسائل مربوط به جســـت‌وجو و نجات با ما همـــکاری می‌کند. اداره اســـتاندارد در زمینه‌های اســـتاندارد، قرنطینه و شبکه بهداشـــت نیز همکاری کاملاً تخصصی با ما دارد و هرگاه که کالاها نیاز به بررســـی بهداشتی داشته باشد یا استانداردها باید تأیید شود، ورود می‌کند. خوشبختانه در بندر کنگان نمایندگی استاندارد، نمایندگی قرنطینه، شـــبکه بهداشـــت و گمرک همگی مســـتقرند. نیروی





انتظامی، به‌ویژه در بخش گذرنامه نیز حضور دارد. یکی دیگر از نهادهای جدید، در ارتباط با ریاست جمهوری است و در کنار پلیس امنیت اقتصادی به طور مشترک با ما همکاری و امنیت و کنترل ورود و خروج شناورها را مدیریت می‌کنند. ما تعامل بسیار خوبی با این دستگاه‌ها داریم و سعی کرده‌ایم این همکاری را حفظ و تقویت کنیم.

در گذشته، برخی از این سازمان‌ها به صورت فیزیکی در بندر حضور نداشتند. به عنوان نمونه برای دریافت مجوز بهداشت یا قرنطینه، باید به شهر می‌رفتیم و با کارشناسان مرتبط تماس می‌گرفتیم. اما به‌تازگی تلاش کرده‌ایم مشکلات را حل کنیم و این سازمان‌ها و دستگاه‌ها را در بندر مستقر کنیم تا زمان مورد نیاز برای ترخیص کالا کاهش یابد. در حال حاضر، کارشناسان بهداشت، استاندارد، قرنطینه و گمرک در بندر مستقر شده‌اند و این امر موجب تسریع فرآیندها و رضایت بیشتر ارباب رجوع شده است. از زمانی که این دفاتر در بندر مستقر شده‌اند، رضایت مشتریان به‌شدت افزایش یافته و تأثیرات مثبتی بر رونق تجارت داشته است. پیش از این، تجار برای دریافت گواهی استاندارد مجبور بودند به اداره استاندارد در شهر مراجعه کنند و این فرآیند ممکن بود تا ۵ ساعت زمان ببرد اما اکنون با حضور نمایندگان استاندارد، قرنطینه و بهداشت در بندر، این زمان به کمتر از ۳۰ دقیقه کاهش یافته است.

رسوب کالا هم داشته‌اید؟

در خصوص رسوب کالا، ما در سال ۱۴۰۲ توانستیم این مشکل را که از سنوات قبل وجود داشت، به طور کامل حل کنیم و به صفر برسانیم. با همکاری آقای شهبازی، مدیر کل بازرسی استان بوشهر و پیگیری‌های آقای شکیبی‌نسب، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان، آقای عباسی معاون امور بندری و همچنین بازدید دادستان، مدیرکل بازرسی استان و مدیرکل گمرک از بنادر استان بوشهر، دستورهای قاطعی در خصوص رسوب کالا صادر شد. این اقدامات باعث شد تمام کالاهای سنواتی که از ۱۰ سال قبل رسوب کرده بودند، از بندر خارج شوند. بسیاری از این کالاها مربوط به پرونده‌های قدیمی بودند که در اختیار گمرک قرار گرفتند و پس از نامه‌نگاری‌ها با سازمان جمع‌آوری و فروش اموال تملیکی، جمع‌آوری و از بندر خارج شدند. با خارج کردن کالاهای رسوبی، فضای بسیار خوبی در انبار بندر به وجود آمد. این کالاها به طور تقریبی ۴۰ درصد از فضای ۲ هزار متری انبار را اشغال کرده بودند. با آزاد شدن این فضا، توانستیم تعداد زیادی از شناورها را تخلیه و رضایت ارباب رجوع را جلب کنیم. از آن تاریخ به بعد، کارها به طور روزانه انجام شد و به مسیر درستی افتاد. سعی کردیم کالاها را تنها برای مدت زمانی که قانون اجازه می‌دهد در بندر نگه داریم و بیش از این موعد، طبق دستورالعمل‌ها و قوانین گمرکی، به گمرک و سازمان فروش اموال تملیکی اعلام می‌کنیم تا کالاها را خارج کنند. این روند به طور کلی به شکل خوبی پیش رفته و در ۲ سال گذشته کارهای بزرگی در این زمینه انجام شده است.

> در بندر کنگان نمایندگی استاندارد، نمایندگی قرنطینه، شبکه بهداشت و گمرک همگی مستقرند. نیروی انتظامی، به‌ویژه در بخش گذرنامه نیز حضور دارد. یکی دیگر از نهادهای جدید، در ارتباط با ریاست جمهوری است و در کنار پلیس امنیت اقتصادی به طور مشترک با ما همکاری و امنیت و کنترل ورود و خروج شناورها را مدیریت می‌کنند

رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی دیر:

قطری‌ها مشتاق کار کردن با بخش خصوصی ایران هستند



راحله پورمحمد سال ۱۳۷۷ با مدرک دیپلم کار خود را به عنوان اپراتور بندر در استان بوشهر آغاز کرد. سپس ادامه تحصیل داد و از دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم دریایی خارگ مدرک کارشناسی ارشد رشته حمل‌ونقل دریایی را دریافت کرد. او نخستین زنی است که اداره یک بندر به او واگذار شده است.

پورمحمد مرداد ۱۴۰۱ به عنوان رئیس سابق اداره بندر و دریانوردی دیر منصوب شد. او در گفت‌وگوی تفصیلی با ماهنامه «بندر و دریا» از ظرفیت‌های صادراتی و گردشگری بندر دیر گفت و اینکه می‌توان با فراهم‌سازی زیرساخت‌های مناسب، این بندر را به مقصدی جذاب برای تجار، بازرگانان و گردشگران کشورهای حاشیه خلیج‌فارس به‌خصوص قطر تبدیل کرد.

از چه سالی مسئولیت بندر دیر به شما واگذار شد و در این مدت چه برنامه‌های توسعه‌ای را عملیاتی کرده یا در دست اجرا دارید؟

از مرداد ۱۴۰۱ به عنوان رئیس اداره بندر و دریانوردی بندر دیر مشغول فعالیتم. شروع کار من در بندر دیر همزمان شد با هفته دولت. در آن زمان آقای صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این بندر حضور پیدا کردند و با توجه به مراوداتی که کشور قطر با بندر دیر و استان بوشهر داشت، نگاه ویژه‌ای به توسعه آن داشتند، چرا که فاصله کمی با قطر داریم؛ موضوعی که باعث شده قطری‌ها نیز نگاه خاصی به ما داشته باشند. به همین دلیل و با توجه به تقاضای کشور قطر نیاز داشتیم چند پُست اسکله رمپ جدید در بندر داشته باشیم. در آن سال ۲۰ لندینگ‌کرافت در بندر دیر فعالیت داشت و متأسفانه امکانات پهلوگیری خیلی کم بود. بنابراین در همان زمان پروژه کلنگ‌زنی ۴ پست اسکله رمپ با هزینه ۱۰۰۰ میلیارد ریال کلید خورد و این نویدبخش رونق اقتصادی بندر دیر بود. زمانی که مدیران بندر الرویس و شرکت المعانی از بندر بازدید کردند، از رقم خوردن این اتفاق رضایت داشتند. امروز تقریباً به پایان پروژه رسیده‌ایم و امیدوارم ۲۲ بهمن سال جاری این پروژه به شکل کامل تحویل شود. البته یک رمپ ۵۰۰ تنی را در بهمن ۱۴۰۲ افتتاح کردیم و در حال حاضر عملیاتی است. فرآیند ساخت ۳ پست اسکله دیگر نیز در حال انجام است و تقریباً ۹۰ درصد از کار تمام شده و اکنون عملیات لایروبی نهایی در دست انجام است که این کار ظرفیت اسکله بندر دیر را افزایش خواهد داد. اکنون ظرفیت رمپ‌های بندر ۵۰۰، ۱۰۰۰، ۱۵۰۰ و ۲۰۰۰ تن است، هر چند می‌توانیم فرآیند پهلوگیری شناورهای با تناژهای بیشتر را هم انجام دهیم.

مشخصاً چه میزان؟

بالای ۳۰۰۰ تن! البته وقتی تعداد رمپ‌ها بیشتر شود، این ظرفیت نیز افزایش می‌یابد.

پس از افزایش تعداد رمپ‌ها ظرفیت پهلوگیری بندر چقدر خواهد شد؟

ما امیدواریم بتوانیم تا ۵۰۰۰ تن را پهلو دهیم. البته طرح توسعه بندر دیر توسط قطری‌ها را داریم و بر اساس همین تفاهمنامه‌ای که اخیراً امضا شده، قطری‌ها به دنبال سرمایه‌گذاری برای توسعه بندر دیر و اسکله‌های ۱۰ هزار تنی هستند، چرا که بندر دیر شرایط خاصی دارد و اطراف آن مملو از معادن مصالح ساختمانی است که قطر به‌شدت به این مصالح نیاز دارد.

به نوعی بیشترین کالایی که در حال حاضر به کشور قطر صادر می‌کنیم، همین مصالح ساختمانی است.

بله! تا قبل از ساخت رمپ‌های جدید شرایط این کار را نداشتیم، چون امکان پهلوگیری شناور با تناژ بالا در بندر دیر وجود نداشت اما با ساخت رمپ‌ها و بهره‌برداری از این پروژه‌ها، این امکان به‌زودی در بندر دیر فراهم می‌شود که شناورهای با تناژ بالاتر نیز به‌راحتی پهلو بگیرند. ناگفته نماند یکی از پیش‌شرط‌های قطری‌ها برای سرمایه‌گذاری در بندر، استقرار دستگاه ایکس‌ری بود که به دلیل مصادف شدن با بازی‌های جام‌جهانی و لزوم تأمین نیازهای بازار خود، روی آن تأکید داشتند که این مهم را انجام دادیم.

آیا نبود دستگاه ایکس‌ری یکی از موانع صادراتی بندر دیر بود؟

بله! مهر ۱۴۰۱ که همزمان شد با برگزاری بازی‌های جام‌جهانی، بندر دیر به هاب انتقال خودرو و کالاهای مورد نیاز بازار قطر تبدیل شد. همه خودروهایی که قرار بود در بحث جابه‌جایی تماشاچی‌ها در قطر فعالیت داشته باشند، از بندر دیر به این کشور منتقل شدند و تمام مصالحی را که برای ساخت ورزشگاه‌ها نیاز داشتند نیز به صورت شبانه‌روزی به وسیله ۲۰ لندینگ‌کرافت از همین بندر به قطر صادر می‌کردیم و در آن برهه زمانی در بندر دیر جای سوزن انداختن نبود و این جلوه مطلوبی به بندر داده بود و هر روز شاهد تکاپو در این منطقه بودیم. این کالاهای صادراتی محدود به ایران نبود و از کشورهای مختلف همچون ترکیه، ارمنستان و روسیه وارد بندر دیر می‌شد و به دلیل مسافت کم و شرایط مناسبی که در بندر ایجاد کرده بودیم، از این محل به قطر صادر می‌شد.

با بندر الرویس چقدر فاصله دارید؟

۱۲۰ مایل دریایی؛ در واقع می‌توان گفت بندر دیر نزدیک‌ترین بندر به الرویس است. اگر شناور بارگیری شده‌ای با سرعت ۸ گره دریایی را در نظر بگیریم، طی ۱۲ ساعت از بندر دیر به الرویس می‌رسد و بعد از تخلیه، ۸ ساعته به بندر دیر بازمی‌گردد، به عبارتی، شناور در طول نصف روز یک بار سفر به بندر الرویس داشته و برگشته است. به طور تقریبی هر یک از شناورهای بندر دیر در ماه ۱۷ تا ۱۸ بار سفر می‌کنند که این آمار خوبی است.

> طرح توسعه بندر دیر توسط قطری‌ها را داریم و بر اساس همین تفاهمنامه‌ای که اخیراً امضا شده، قطری‌ها به دنبال سرمایه‌گذاری برای توسعه بندر دیر و اسکله‌های ۱۰ هزار تنی هستند، چرا که بندر دیر شرایط خاصی دارد و اطراف آن مملو از معادن مصالح ساختمانی است که قطر به‌شدت به این مصالح نیاز دارد

> بندر دیر نزدیک‌ترین بندر به الرویس است. اگر شناور بارگیری شده‌ای با سرعت ۸ گره دریایی را در نظر بگیریم، طی ۱۲ ساعت از بندر دیر به الرویس می‌رسد و بعد از تخلیه، ۸ ساعته به بندر دیر بازمی‌گردد، به عبارتی، شناور در طول نصف روز یک بار سفر به بندر الرویس داشته و برگشته است

البته با ورود به فصل سرد سال، با توجه به اینکه در بندر دیر رأس‌المطاف (برمودای ایران ـ برمودای جنوب کشور) را داریم، به دلیل بادهای لحظه‌ای که می‌وزد، متأسفانه شاهد تأثیر منفی روی صادرات به قطر خواهیم بود و رأس‌المطاف در بازه مهر تا فروردین باعث می‌شود تعطیلی موقت بنادر را داشته باشیم.

ـ با این حال، ۶ ماه نخست سال بندر دیر بسیار پررونق است؟

بله! ۶ ماه اول سال، بازار صادراتی بندر دیر بسیار پررونق است. عمده صادرات ما به قطر، محصولات کشاورزی است که این محصولات از اردیبهشت تا مهر به دست می‌آید و وقتی به فصل سرد سال نزدیک می‌شویم، محصولات کشاورزی ایران نیز به طور تقریبی رو به پایان است اما باید توجه داشت که اقلیم کشور قطر مشابه جنوب ایران است.

ـ البته در فصل پاییز سیب، پرتقال و نارنگی را داریم و می‌توان این محصولات را هم صادر کرد.

در این فصل تقاضا برای محصولات ترهبار کاهش می‌یابد و با توجه به اینکه اقلیم قطر مشابه جنوب ایران است، در فصل پاییز کشاورزی انجام می‌دهند و به تبع آن تقاضای محصولات کشاورزی از بازار ایران کم می‌شود. با این حال در ۶ ماه ابتدایی سال این تقاضا افزایشی و بستر برای رشد صادرات فراهم است که با اجرایی شدن طرح توسعه بندر دیر شرایط به مراتب بهتر هم می‌شود.

ـ به نظر شما انجام سرمایه‌گذاری از سوی قطری‌ها قطعی است؟

به طور قطع بله! به دلیل اینکه شرایط برای جذب آنها فراهم است و علاوه بر آن، نگاه ویژه‌ای به بندر دیر دارند. طبق مذاکراتی که با قطری‌ها داشتیم، معتقدند در شرایط بحرانی‌ای که کشور قطر به دلیل تحریم‌ها تنها مانده بود و هیچ کشوری حاضر به صادرات کالا به بازار آن نبود، ایران نیازهای قطر را تأمین کرده و حالا وقت جبران است.

ـ البته خیلی خوب هم از این شرایط استفاده نکردیم! نظر شما چیست؟

به نظر بنده توانستیم تا حدی نیاز بازار قطر را تأمین کنیم و این تجربه خوبی بود که ما بازار یک کشور عربی را در دست بگیریم. به هر حال وقتی برای نفوذ به یک بازار اقداماتی می‌شود باید به مثابه آزمون و خطا به آن نگاه و تلاش کرد بخش زیادی از نیاز آن بازار را تأمین کرد که ما توانستیم این کار را انجام دهیم. البته پاکستان و هند نیز در بازار صادراتی قطر حرفی برای گفتن دارند و این فضای رقابتی در بازارهای قطر وجود دارد.

ـ آیا در زمینه تأمین نیاز بازار قطر، ترکیه موفق‌تر از ایران عمل کرده است؟

طبق بررسی‌هایی که انجام شده، ترکیه در صنعت چوب، مصالح ساختمانی، کالاهای هتلی و کارگاهی موفق عمل کرده و در بحث میوه و ترهبار نیز پاکستان در قطر موفق بوده است. به هر حال فضای بازار و تجارت رقابتی است و نمی‌توان گفت ۱۰۰ درصد می‌شود یک بازار را تأمین و حفظ کرد اما تلاش می‌کنیم سهم بیشتری در این بازار داشته باشیم.

ـ بحث ما نگاه ۱۰۰ درصدی نیست، موضوع ماندگاری و حفظ آن بازار است؛ اینکه وقتی در یک حوزه صادراتی یا سرمایه‌گذاری جای پا باز می‌کنیم، بتوانیم آن دوام و قوام را ایجاد کنیم و زمان طولانی‌تری در آن بازار فعالیت داشته باشیم.

ذائقه کشورهای عربی خیلی به ایران نزدیک است و این یک امتیاز ویژه برای ماست که سعی داریم از آن استفاده کنیم. نوع محصولی که در ایران تولید می‌کنیم، برای قطری‌ها جاذبه بیشتری دارد و این به تقاضا و ذائقه آنها برمی‌گردد. وقتی با مدیران بندر الرویس صحبت می‌کردم، تأکید داشتند ما نماینده شیخ قطر هستیم و با توجه به اینکه در شرایط بحران از کشورمان حمایت کردید، باید در مقابل، اقدام مثبتی در بندر دیر انجام دهیم. این نشان می‌دهد نمی‌خواهند این ارتباط قطع شود و به دنبال تداوم آن هستند.

ـ با توجه به صحبت‌های شما و مراوداتی که اکنون با قطر داریم، چرا این سطح از مراودات را با کشور عمان که فاصله نزدیک‌تری با ایران دارد، نداریم و عمانی‌ها این نگاه را نسبت به بازار ما ندارند با اینکه این امتیاز ویژه‌ای است که می‌توان از آن استفاده کرد؟

عمان چون ارتباط‌های خوبی با کشورهای اطراف و اروپایی دارد، نیاز خود را از طریق بازارهای دیگر تأمین می‌کند اما قطر به دلیل اینکه ارتباط محدودی با کشورهای دیگر داشت و اینکه ما توانستیم از شرایط بحرانی آن استفاده مطلوبی داشته باشیم، این فرصت را

به هر حال وقتی برای نفوذ به یک بازار اقداماتی می‌شود باید به مثابه آزمون و خطا به آن نگاه و تلاش کرد بخش زیادی از نیاز آن بازار را تأمین کرد که ما توانستیم این کار را انجام دهیم. البته پاکستان و هند نیز در بازار صادراتی قطر حرفی برای گفتن دارند

قطر به دلیل اینکه ارتباط محدودی با کشورهای دیگر داشت و اینکه ما توانستیم از شرایط بحرانی آن استفاده مطلوبی داشته باشیم، این فرصت را در اختیار ما قرار داد که بخشی از بازار این کشور را تأمین کنیم که زمینه سرمایه‌گذاری قطری‌ها را در بندر دیر فراهم کرد

در اختیار ما قرار داد که بخشی از بازار این کشور را تأمین کنیم که زمینه سرمایه‌گذاری قطری‌ها را در بندر دیر فراهم کرد.

البته قطر را نمی‌توانیم به عنوان یک بازار صادراتی خیلی بزرگ در نظر بگیریم و به نظر می‌رسد نگاه عمده ما به قطر باید جذب سرمایه‌گذار باشد؛ موافقید؟ در این زمینه چه اتفاقاتی افتاده و آیا توانسته‌ایم موفق عمل کنیم؟ یکی از نکات دیگر هم اینکه قطری‌ها تمایل به حضور در ایران به عنوان گردشگر دارند و می‌خواهند زمینه‌ای فراهم شود که با خودروی شخصی خودشان وارد خاک ایران شوند؛ در این زمینه چه اقدامی شده است؟

قطری‌ها در فصل گرم سال حتی شترهایی را که برای مسابقه تربیت می‌کنند با همین لندینگ‌کرافت‌ها وارد بندر دیر می‌کنند و به سمت اطراف استان فارس می‌برند و تا زمانی که هوا خنک شود در آنجا مستقر می‌شوند و سپس از طریق همین بندر از کشور خارج می‌شوند که نشان می‌دهد آنها به هر نحوی خواهان حفظ ارتباط با ایران و انجام این مراودات هستند. در هر زمینه‌ای ما حرفی برای گفتن داریم اما گاهی شرایط باعث می‌شود سرمایه‌گذاران عقب‌نشینی کنند. به هر حال هر سرمایه‌گذاری به دنبال کسب سود و گسترش سرمایه خود است و بروز این اتفاقات تأثیر منفی روی روند همکاری‌ها می‌گذارد. شاید شرایط امروز ما باعث شود عقب‌نشینی‌هایی را شاهد باشیم که این طبیعی است اما با این حال بازار را خوب حفظ کرده‌ایم.

در جلساتی که با شناوردارها داریم این مسئله مطرح شد که برخی شناورداران از شرکت‌های قطری سهام خریداری کردند و این سهیم شدن در سهم شرکت‌های صادرات و واردات به نوعی ثبات بازار ما را تضمین کرده و زمینه‌ای فراهم شده تا در هر شرایطی با توجه به سهیم بودن ایرانی‌ها در این مجموعه‌ها، بخشی از نیاز بازار را از بندر دیر و دیگر بنادر ایران تأمین کنند.

مشابه این اتفاق در عمان هم افتاده و به واسطه تاجرانی که در این کشور سرمایه‌گذاری کرده‌اند، این مراودات تا حدی برقرار است.

شرایط عمان متفاوت است و رابطه خود را با همه کشورها حفظ کرده و کشوری بی‌طرف است و به نظر نمی‌رسد بحران‌هایی که ایران یا کشورهای حوزه خلیج‌فارس را دستخوش تغییرات کرده، تجربه کرده باشند. در بحث حفظ مراودات با قطر، ما از فرصت مناسک حج هم استفاده می‌کنیم و در این بازه زمانی شرایط خوبی از نظر صادرات داریم، چون تقاضای بازار عربستان از کشورهای اطراف آن بیشتر می‌شود و دیگر کشورها تقاضای بازار قطر را تأمین نمی‌کنند که به نفع ما بوده و از آن برای تأمین بازار قطر استفاده کردیم. در این زمان حتی برخی کشورها از طریق قطر، نیاز بازار عربستان را تأمین می‌کنند و این باعث رونق صادراتی بندر دیر می‌شود.

با توجه به حجم بالای این تقاضا از سوی قطر، آیا می‌توانید پاسخگوی نیازشان باشید؟

ما فقط در فصل سرد سال اندکی در تأمین این نیاز به مشکل می‌خوریم، در غیر این صورت به طور کلی مانعی در پاسخگویی به نیاز بازار قطر نداریم. مگر اینکه به دلیل شرایط آب و هوایی و تعطیلی بندر، کالاها ۸-۷ روز در بندر انبار شوند. البته افرادی که در قطر سرمایه‌گذاری کردند این مسئله را روشن‌سازی کردند که اگر به دلیل شرایط نامناسب جوی، کالا چند روز با تأخیر صادر شد، دست از همکاری با بندر نکشند و صبوری کنند و به این همکاری ادامه دهند. با این حال در صورت نیاز از ظرفیت بندر لنگه هم استفاده می‌کنیم و اگر قرار باشد کالایی ۴-۳ روز در بندر انبار شود، از طریق بندر لنگه این محصولات و کالاها را به قطر صادر خواهیم کرد.

در صحبت‌های‌تان بیان کردید بیشتر محصولاتی که صادر می‌شود از جنس محصولات کشاورزی و کالاهای یخچالی است؛ آیا تدابیری برای جلوگیری از فساد کالاهای حمل یکسره در بندر دیر اندیشیده شده است؟ ضمناً ظرفیت اسمی بندر و حداکثر عمق آب چقدر است؟

برای انتقال اجناسی که فاسدشدنی است از تریلرهای یخچال‌دار استفاده می‌کنیم. در حال حاضر نیز حداکثر عمق آب بندر دیر ۵٫۵ متر است و لایروب در حال فعالیت است تا عمق را به ۷ متر برسانیم. همچنین این امکان را داریم که اگر شناوری با عمق بیش از ۷ متر به بندر آمد، اقدام به سبک‌سازی و پهلوگیری آن کنیم.

بالاترین عمق شناوری که پهلوگیری کردید چقدر بوده است؟

به‌تازگی شناور هنتل را با آبخور ۱۳ متر در بندر دیر پهلو دادیم که ابتدا در لنگرگاه اقدام به سبک‌سازی آن کردیم و وقتی به شرایط مناسب رسید، در اسکله پهلو

قطری‌ها در فصل گرم سال حتی شترهایی را که برای مسابقه تربیت می‌کنند با همین لندینگ‌کرافت‌ها وارد بندر دیر می‌کنند و به سمت اطراف استان فارس می‌برند و تا زمانی که هوا خنک شود در آنجا مستقر می‌شوند و سپس از طریق همین بندر از کشور خارج می‌شوند

برای انتقال اجناسی که فاسدشدنی است از تریلرهای یخچال‌دار استفاده می‌کنیم. در حال حاضر نیز عمق آب درافت بندر دیر ۵٫۵ متر است و لایروب در حال فعالیت است تا عمق را به ۷ متر برسانیم. همچنین این امکان را داریم که اگر شناوری با عمق بیش از ۷ متر به بندر آمد، اقدام به سبک‌سازی و پهلوگیری آن کنیم

گرفت. این شناور محموله شـــرکت متانول کاوه را حمل می‌کرد و بـــا اینکه محموله‌هایی بزرگ و حجیم برای خط تولید این شرکت جابه‌جا می‌کرد، فرآیند سبک‌سازی آن به‌خوبی انجام شـــد، چرا که در حال حاضر ظرفیت رمپ و اسکله‌های بندر از ۵۰۰ تا ۳۰۰۰ تن است.

فرمودید فرآیند لایروبی در دست انجام است؛ هدف از این کار چیست؟

ما ۴ پست اســـکله رمپ را در بندر احداث کردیم که ظرفیـــت را افزایش دهیم. رمپ‌های بنـــدر تا قبل از این خاکی بودند و شرایط استانداردی نداشتند که ممکن بود شناور به گل بنشـــیند اما الان با لایروبی که انجام دادیم عمق را به ۷ متر رســـاندیم و شناور در هر شرایطی حتی جزر می‌تواند در هر ســـاعتی از شـــبانه‌روز و بدون هیچ معطلی تخلیه و بارگیری داشـــته باشد. در کل، گام‌های خوبی برای بندر دیر برداشته‌ایم، چون این بندر ظرفیت و پتانسیل لازم را دارد و می‌تواند رونق بیشتری پیدا کند. به این منظور حتی چندین حوضچه پرورش میگو ایجاد کردیم و صادرات آبزیان را هم انجام می‌دهیم.

برای اینکه از فاســـد شـــدن کالاهـــا در بندر دیر جلوگیری شود، چه تمهیداتی اندیشیده‌اید؟

در این زمینه روبه‌روی اداره بندر یک سردخانه قدیمی داریم که قبلاً شرکت «لازک» در آن فعالیت داشته و چون قطری‌ها موافق استفاده از این سردخانه برای نگهداری از کالاها در پورت‌کلـــوز بودند، چندین بار با مالک آن تماس گرفتیم و خواســـتار حضور پای میز مذاکره با سرمایه‌گذار قطری بودیم که سردخانه را تحویل بگیریم و برای استفاده آن را بازســـازی و مناسب‌سازی کنیم اما تاکنون نتیجه‌ای نداشته اســـت. تریلرها برای نگهداری از کالاها به سوخت نیاز دارنـــد و زمانی که در بندر پورت‌کلـــوز داریم، تأمین سوخت آنها دشوار است و بهتر بود سردخانه داشته باشیم اما هنوز موفق به این کار نشده‌ایم.

یعنـــی قطری‌ها حاضـــر بودند برای ســـردخانه سرمایه‌گذاری کنند؟

بله! چون برای جلوگیری از فاسد شدن کالاها در زمان پورت‌کلوز دنبال سردخانه بودند و با توجه به اینکه در بندر فضای محدودی داریم و در منطقه نظامی هســـتیم، این امکان را نداریم در محوطه بندر پس‌کرانه داشـــته باشیم



و پیشـــروی کنیم. بنابراین با توجه به حوضچه مشـــترک بنـــدر با منطقه نظامی و شـــیلات، بهترین فضـــا برای ما اســـتفاده از همین ســـردخانه قدیمی بود کـــه مذاکرات قطری‌ها با مالک شـــرکت به جایی نرسید و فعلاً تمرکز را روی تأمین تجهیزات داخلی بندر گذاشـــتند و در مرحله بعد قرار است به مسئله ســـردخانه رسیدگی کنند. حتی در ۲ ســـال گذشته، ســـرمایه‌گذار بندر دیر بالغ بر ۳ هزار مترمربع محوطه‌سازی برای پارکینگ تریلرهای یخچال‌دار انجام داد، در حالی که قبلاً این فضا را نداشتیم. ایجاد این فضا باعث شد یک قدم دیگر به حضور سرمایه‌گذار قطری در بندر نزدیک شویم. هر چقدر امکانات بندر بیشتر شود، قطری‌ها بیشـــتر راغب به همکاری با ما می‌شوند. بالاخره باید زیرســـاخت را فراهم کنیم تا طـــرف مقابل ترغیب به سرمایه‌گذاری شود.

ارتباط و تعامل شـــما با ســـازمان‌ها و دستگاه‌های مختلف برای بهبود وضعیت به عنوان مدیر بندر چگونه است؟

فروردین امســـال ســـاختمان عملیات بندری دیر کلنگ‌زنـــی شـــد و پیشـــرفت خیلی خوبی داشـــته و امیدواریم تا بهمن‌ماه آماده تحویل شـــود و قرار اســـت نمایندگان ســـازمان‌هایی که به نوعی در ارتباط با ما و تجار هستند، همچون اســـتاندارد، بهداشت، قرنطینه، دفتر گذرنامه، اتاق بازرگانی، پلیس امنیت اقتصادی و شعبه بانکی در این ســـاختمان مستقر شوند تا مسئله بُعد مسافتی ما با این مراکز حل شود. این موضوع باعث رغبت بیشتر تجار و بازرگانان به استفاده از ظرفیت بندر دیر شده و فعالیت‌شان ســـهل‌تر می‌شود. هر چقدر ما

فروردین امسال ساختمان عملیات بندری دیر کلنگ‌زنی شد و امیدواریم تا بهمن‌ماه آماده تحویل شود. قرار است نمایندگان سازمان‌هایی که به نوعی در ارتباط با ما و تجار هستند، همچون استاندارد، بهداشت، قرنطینه، دفتر گذرنامه، اتاق بازرگانی، پلیس امنیت اقتصادی و شعبه بانکی در این ساختمان مستقر شوند تا مسئله بُعد مسافتی ما با این مراکز حل شود



تسهیلات بیشـــتری به تجار و بازرگانان بدهیم، حضور بیشـــتری در بندر خواهند داشـــت و این به نفع ۲ طرف خواهد بود. همه این موارد موجب شـــده به سمت جلو حرکت کنیم و به‌تازگی نیز طی جلســـه‌ای که با گمرک داشتیم، واردات خودرو از امارات و ترانزیت به کشور عراق در بندر دیر کلید خورد و آماده انجام این نوع همکاری‌ها نیز هستیم.

شما می‌خواهید خودرو وارد کنید؟

واردات خودرو از امارات به صورت ترانزیتی اســـت و به کشور عراق صادر می‌شود و طبق جلسه‌ای که با گمرک داشتیم و پس از بازدیدی که از بندر دیر و زیرساخت‌های آن داشـــتند، قرار شـــد این مهم نیز در بندر انجام گیرد. تا قبل از این بندر دیر واردات نداشـــت امـــا از زمانی که اسکله‌ها ساخته شـــدند این امکان فراهم شده و به‌زودی از این ظرفیت بهره می‌بریم و درآمدزایی خوبی خواهیم داشت.

در بحث تریلرهای یخچال‌دار جوابی نگرفتم! پرسش این است که چه تدابیری برای آن اندیشیدید، چون بیشتر صادرکننده‌ها طی تماس‌هایی که با ماهنامه «بندر و دریا» داشته‌اند تأکید دارند به دلیل تأخیرهایی که برای صادرات در بنادر رخ می‌دهد، با توجه به اینکه کالاها فســـادپذیر هســـتند، به مشـــکل برمی‌خورند و وقتی کالا وارد بازار کشور مقصد می‌شود متأســـفانه به دلیل آسیب‌دیدگی، برگشت می‌خورد؛ بنابراین بفرمایید چه اقداماتی در این باره انجام داده‌اید؟ برای سردخانه‌ای که گفتید چه کاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده است؟

برای رسیدن به دیر باید از ۲ شهرستان عبور کنید، به نوعی این منطقه در عمق قرار دارد و در مسیر اصلی اتوبان نبوده که شرایط را سخت کرده است. همچنین هتل‌های چندستاره، مجتمع‌های تجاری، مراکز خرید و... در این شهر وجود ندارد، در حالی که تجار دنبال امکانات هستند و مدام به کنگان رفت‌وآمد کنند

در فصل گرم امســـال (۱۴۰۳) ۲ مرتبه این اتفاق افتاد که کالاها آســـیب دیدند و از کشور قطر مرجوع شدند که موضوع به دفتر ریاســـت قوه قضائیه و دفتـــر مدیرعامل ســـازمان بنادر و دریانوردی هم کشـــیده شـــد، مبنی بر اینکه کالاها در بندر دیر انبار و به دلیل آســـیب‌دیدگی از کشور قطر مرجوع شده است. بنده شخصاً هم به سازمان بنادر و دریانوردی رفتم و هم بـــا بندر لنگه تماس گرفتم و درخواســـت لندینگ‌کرافت کردم. واقعیت این اســـت که وقتی ۴ روز شرایط جوی مناســـب نباشد، کالاها وارد بندر و انبار می‌شـــوند؛ ما در بندر تعدادی لندینگ‌کرافت داریم که پاســـخگوی نیازها نیســـت و طبق رایزنی‌هایی که انجام دادیم ۳ دســـتگاه لندینگ‌کرافـــت از بندر لنگه اضافه کردیم تا سرعت ارســـال کالاها بالاتر برود. ظرفیت لندینگ‌کرافت‌های ما طبق تناژهایی کـــه دارند از ۱۵ تا ۲۵ تن است.

حجم صادراتی بندر دیر قابل مقایســـه با بنادر دیگر نیست و حدود ۸۰ درصد صادرات دیر به مقاصد صادراتی کشـــورهای مختلف اســـت و ۷۵ درصد صادرات استان بوشهر به قطر از همین بندر انجام می‌شود و به طور قطع به امکانات و لندینگ‌کرافت‌های بیشتری نیاز دارید و به نظر این مسئله باید در دستور مدیر ارشد اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر هم قرار بگیرد. وقتی یک بندر بیشترین میزان صادرات بوشهر به قطر را انجام می‌دهد، نمی‌شود دستش را خالی گذاشت.

همانطور که عرض کردم، بندر دیر تا سال ۱۴۰۱ که بنده فعالیتم را آغاز کردم، شرایط خوبی نداشت و با سختی‌هایی که پشت سر گذاشتیم، الان اوضاع بهتر شده است.

ببینید! وقتی چند نفر در بنادر کوچک فعالیت می‌کنند، حالت محله‌ای به خود می‌گیـــرد و به نوعی خود را قدیمی و بومـــی آن بندر می‌داننـــد و برای اینکـــه لندینگ‌کرافت آنهـــا در بندر دیگری فعالیت کند، یکســـری توقعات دارند که طبیعی اســـت و قبل از اینکه اجازه استفاده از ظرفیت خود را به بندر دیگر بدهند، باید آنها را مطمئن کنیم که تا جای ممکن موانع برای فعالیت‌شان رفع می‌شود و شرایط تسهیل خواهد شد و اینکه از لندینگ‌کرافت استفاده زیادی برای صادرات و حمل کالاها می‌شود و بیکار نمی‌ماند. باید این مســـائل حل شود تا همکاری شـــکل بگیرد و به تعداد لندینگ‌کرافت‌ها اضافه شود که ما در این زمینه تمام تلاش خود را می‌کنیم و زمانی که حجم انبوه کالا در دیر داشتیم، از ظرفیت لندینگ‌کرافت‌های بندر لنگه استفاده کردیم.

یعنی همان زمان کـــه در بندر دیر حجم انبوهی کالا برای صادرات داشتید، در بندر لنگه لندینگ‌کرافت‌هایی وجود داشت که بیکار بودند و باری برای صادرات نداشتند و می‌توانستید از این ظرفیت استفاده کنید؟

بلـــه! اما نه اینکه باری برای صادرات نداشـــته باشـــند. در بنـــدر دیر هـــم در فصل تابســـتان ممکن اســـت ۲۰ لندینگ‌کرافت داشته باشیم و وقتی هوا خنک‌تر می‌شود، این لندینگ‌کرافت‌ها راغب هستند برای جابه‌جایی مسافر و گشت‌های دریایی به کیش و قشم بروند.

در همین زمان هم به دلیـــل پورت‌کلوزها، از حجم صادرات شما کم می‌شود؟

بله! حجم صـــادرات کم می‌شـــود و لندینگ‌کرافت‌ها به این محل‌ها می‌روند. بالاخره بازار و تجارت اســـت و ما نمی‌توانیم مانع رفتن آنها شویم.

مثل پرنده‌ها که کوچ می‌کنند؟!

دقیقا! ما در این فصل همین شرایط را داریم.

اینکه لندینگ‌کرافت‌ها از فضای دیگری در این روزها استفاده می‌کنند که خوب است.

بله! اما ما باید شـــرایط را طوری فراهـــم کنیم که اگر لندینگ‌کرافت به کیش یا قشـــم رفت، اردیبهشت‌ماه به بنـــدر بازگردد و فعالیت خود در ایـــن عرصه را قطع نکند. البته بیشتر آنها برگشته‌اند اما یکی دو مورد لندینگ‌کرافت داشـــتیم که نوع فعالیت خود را تغییـــر دادند. به هر حال تجارت است و احتمال دارد جابه‌جایی در هر حوزه فعالیتی انجام شود.

شما تلاش کردید آن جذابیت را مداوم ایجاد کنید که به بندر دیر برگردند؟

بله! امتیاز خوبی که ما داشـــتیم این بود که ایکس‌ری در بندر دیر نصب شـــد. تا قبل از اســـتقرار این دســـتگاه، محصولات کشـــاورزی حین جابه‌جایی ممکن بود آسیب ببینـــد. از زمانی کـــه آن را نصب کردیـــم هم محصولات آسیب کمتری می‌بینند و هم زمان تخلیه و بارگیری کوتاه شده اســـت. قبلاً در طول روز به دلیل گرمای زیاد و تابش خورشید که باعث آســـیب دیدن این محصولات می‌شد، فعالیتی در این زمینه نداشتیم اما الان به خاطر ایکس‌ری این امـــکان را داریم در طول روز از این ظرفیت اســـتفاده کنیم و سرعت عمل بالا رفته و تجار آسوده‌خاطر شده‌اند. در بندر دیر، حتی ســـکو و ســـایه‌بانی برای مرجوعی‌ها و کالاهای فسادپذیر ایجاد کرده‌ایم که کالاهای آسیب‌دیده را جداســـازی کنند و نگران مرجوع شدن نباشند و این به نفع هر دو طرف است تا دیگر به این دلیل شاهد دپو شدن کالایی نباشیم. ســـود ســـازمان بنادر و دریانوردی، تعلق سازمانی و عرق به شهرســـتان و بندر دیر ما را واداشته که از هیچ تلاشـــی در این زمینه مضایقـــه نکنیم. ما در بندر، نماینده سازمان بنادر و دریانوردی هستیم و باید هر چه در توان داریم در اختیار تجار و بازرگانان بگذاریم تا این بازار و تجارت، رونق داشته باشد.

درخواست صادرات سنگ گچ و زغال‌سنگ هم داریم اما چون هنوز رمپ‌های باقیمانده به بهره‌برداری نرسیده، منتظریم این ظرفیت ایجاد شـــود. البته اینجا اســـکله خصوصی هم وجـــود دارد اما تجار علاقه‌مندند از طریق بندر این کار انجام شـــود و این نوید را به آنها دادیم که فرآیند ساخت رمپ‌های جدید سرعت یافته و به‌زودی زمینه آن فراهم می‌شود تا صادرات این محصولات نیز از بندر انجام شود.

آمار تخلیه و بارگیری را چه میزان بوده است؟

در ۷ ماه نخست امســـال در مجموع تخلیه و بارگیری ۲۴۷ هزار و ۱۵۰ تن برآورد شـــده اســـت. طی این مدت، حجم ترانزیت بندر نیز ۴۱۷۲ هزار تن بوده که در مقایسه با ســـال قبل ۱۶۶ درصد افزایش ترانزیت داشـــتیم یعنی حدود ۱۸ برابر شـــده اســـت. البته ترانزیت از پایان سال ۱۴۰۱ در بنـــدر رقم خورده و قبـــل از آن ترانزیتی در کار نبود. ســـال ۱۴۰۲ هم مجموع عملیات تخلیه و بارگیری بالغ بر ۳۵۹ هزار و ۲۶ تن، ســـال ۱۴۰۱ بیش از ۳۸۸ هزار و ۲۴۹ تن و سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۳۷۱ هزار و ۹۱۷ تن بود.

مبدأ و مقصد ترانزیت کجاست؟

مبدأ ترانزیت به بندر دیر، کشـــورهای مختلف است و در نهایت به کشـــور قطر ارسال می‌شـــود. افغانستان، پاکستان، ارمنستان، ترکیه و روسیه کشورهایی هستند که عمده کالاهای خود را به صـــورت ترانزیت از طریق بندر دیر به کشور قطر صادر می‌کنند. به‌تازگی نیز چند کامیون ترانزیتی وارد بندر شـــد که مبدأشان چچن بود که می‌توان گفت پذیرای کالاهای کشورهای شرق آسیا هم هستیم و زمانی که این کشورها کالاهای خود را رصد می‌کنند، به‌سرعت پاسخگوی آنها خواهیم بود و آخرین

در بحث پذیرش گردشگران قطری هم مسئله در عمق بودن دیر موانعی ایجاد کرده و از سویی سطح زیرساخت‌های شهرستان هم اندک است. ما هر چقدر در بندر امکانات ایجاد کنیم، وقتی شهرستان زیرساخت نداشته باشد، گردشگر قطری رغبت نمی‌کند وارد بندر شود، چون بندر دیر امکانات گردشگری ندارد

بزرگترین ساحل شنی خاورمیانه، کوه نمک، مناطق حفاظت شده، قدیمی‌ترین بندر بوشهر، جزایر بکر، محل تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها، پرنده‌های دریایی و... بخشی از جاذبه‌های بی‌شمار دیر است. مقامات مسئول باید نگاه ویژه‌ای به این ظرفیت‌ها داشته باشند و دنبال ایجاد زمینه برای جذب گردشگر در این شهرستان باشند

وضعیت محمولـــه را اعلام می‌کنیم که رضایت آنها را به دنبال داشته است.

— درآمد بندر دیر از ترانزیت چقدر بوده است؟

ما از ترانزیت، چون حمل یکسره است، درآمد زیادی نداریم و به طور معمول این درآمدهای کلان از لحاظ نوع کالایی که صادر می‌شود به گمرکات تعلق می‌گیرد. در بندر دیر، شرکت تعاونی «آریا ساحل دیر» را داریم که به عنوان اپراتور فعالیت دارد و قراردادی ۱۴ ساله به مبلغ یک میلیارد دلار با آنها امضا کرده‌ایم. این شرکت بومی بندر دیر و مدیرعامل آن از صادرکنندگان برتر کشور است.

— در بحث ترانزیت خودرو از امارات به قطر، برآوردی داشته‌اید که ماهانه چند دستگاه پذیرش داشته باشید؟

در حال حاضر ظرفیت پذیرش بندر ۳ هزار دستگاه است ولی به این شرط که حمل یکسره داشته باشیم این پذیرش انجام می‌شود که تاکنون ۲ مورد تقاضا داشته‌ایم. ما در بحث خط مرزی و نوار مرزی در بندر دیر مشکل داشتیم. به واسطه اینکه امکان صدور گذرنامه در بندر دیر نبود، تجار و بازرگانان برای انجام امور مربوطه باید به کنگان مراجعه می‌کردند، از این رو این امکان را فراهم کردیم که ساختمان عملیات را ایجاد کنیم. با بهره‌برداری از این ساختمان، زمینه برای جذب تجار و بازرگان بیشتری در بندر فراهم می‌شود. هفته دولت امسال هم یک باند جاده دیر-کنگان افتتاح شد که در نتیجه آن فاصله ۴۰ دقیقه‌ای بندر دیر با کنگان به ۵ دقیقه رسیده است. شهرستان کنگان بنا به نوع فعالیتی که داشته و شرکت‌های پتروشیمی و منطقه گازی که در آن وجود دارد، امکانات بیشتری از جمله صرافی و شعبات بانکی نسبت به دیر دارد اما بُعد مسافت با کنگان اجازه نمی‌داد همه از ظرفیت بندر کنگان استفاده کنند که با افتتاح این جاده، مسئله تا حدی حل شده است.

— در بندر کنگان به واسطه فعالیت‌های پتروشیمی و گازی این سرمایه از قبل وجود داشته و پیشرفت کرده است اما شما در بندر دیر سرمایه لازم برای پیشرفت را جذب می‌کنید.

برای رسیدن به دیر باید از ۲ شهرستان عبور کنید، به نوعی این منطقه در عمق قرار دارد و در مسیر اصلی اتوبان نبوده که شرایط را سخت کرده است. همچنین هتل‌های چندستاره، مجتمع‌های تجاری، مراکز خرید و... در این شهر وجود ندارد، در حالی که تجار دنبال امکانات هستند و برای استفاده از این ظرفیت‌ها مجبورند مدام به کنگان رفت‌وآمد کنند. با افتتاح این جاده، دیر شلوغ‌تر و پرجنب‌وجوش‌تر شده و شاهد رونق شهر هستیم. موج‌شکن کنگان نیز افتتاح شده و بندر آن در سطح شهر قرار دارد و تصمیم داریم همکاری‌هایی با این بندر داشته باشیم تا در زمان ترافیک بندر دیر، شناورهای ما در کنگان پهلو بگیرند و بارگیری کنند که توافقاتی در این زمینه داشته‌ایم.

> قطر خواستار همکاری با بخش خصوصی است. وقتی بحث زمین و اراضی پیش می‌آید، سازمان‌های مختلف به موضوع ورود می‌کنند و شخصی که قرار است سرمایه‌گذاری کند، بالاخره باید به مجموعه‌های متعددی برای گرفتن مجوزها مراجعه کند و موافقت بگیرد که طولانی شدن چرخه انجام امور اداری دلسردی سرمایه‌گذار را به دنبال دارد

> بندر دیر پس‌کرانه ندارد و یک سمت آن شیلات و سمت دیگر، نهاد نظامی است. پشت آن نیز یک خیابان اصلی و فضای شهری قرار دارد. در حال حاضر فقط از فضای سردخانه قدیمی می‌توان استفاده کرد که این امکان هم ایجاد نشده است

— برای گردشگری بندر دیر چه اقداماتی انجام داده‌اید؟ آیا این امکان فراهم است که گردشگران قطری با خودروی شخصی وارد بندر شوند و از همین مسیر بازگردند؟

در بحث پذیرش گردشگران قطری هم مسئله در عمق بودن دیر موانعی ایجاد کرده و از سویی سطح زیرساخت‌های شهرستان هم اندک است. ما هر چقدر در بندر امکانات ایجاد کنیم، وقتی شهرستان زیرساخت نداشته باشد، گردشگر قطری رغبت نمی‌کند وارد بندر شود، چون بندر دیر امکانات گردشگری ندارد.

— ممکن است گردشگران قطری قصد توقف در بندر دیر را نداشته باشند و فقط برای ورود از این مسیر استفاده کنند.

بله! اما شاید قصد توقف داشته باشند، به همین دلیل باید زیرساخت‌ها فراهم و جاذبه ایجاد شود.

— شما برای ساخت مهمانسرا یا هتل پیش‌بینی‌هایی کرده‌اید؟ با اینکه جزو وظایف شما نیست اما آیا برای این موضوع هم جذب سرمایه‌گذار داشته‌اید؟

این مسئله، جزو وظایف اداره کل گردشگری است و سازمان مربوطه باید زمینه آن را فراهم کند. ما در جلسات مربوط به گردشگری شرکت می‌کنیم و پتانسیل‌های بندر دیر را برای آنها شرح می‌دهیم و در مقابل پاسخ می‌دهند اگر قرار است هزینه‌ای کنیم و هتل، مجتمع و... بسازیم، شما اسکله مسافری دارید؟ اگر گردشگر بخواهد با خودروی شخصی وارد بندر شود، پاسخگوی نیازش هستید؟

— پاسخ شما چیست؟

ما باید با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

مشـــورت و پیشـــنهادات را مطرح کنیم و گفته شود برای طرح توسعه بندر به چه زیرساخت‌ها و اقداماتی نیاز است.

موضوع این است که هر چقدر در زمینه گردشگری هزینه شود، در کوتاه‌ترین زمان این سرمایه برمی‌گردد.

اگر قرار اســت از گردشــگری برای ورود به بندر دیر دعوت کنیم، آیا زیرســاخت‌های لازم در شهرســتان وجود دارد؟ واقعیت این اســت که شــرایط فعلی کار را سخت کرده است. بارها از فرمانداری درخواست کردیم هتل و مجموعه اقامتی در دیــر ایجاد کنند تا در بحث گردشــگری علاوه بر کشــور قطر در روزهای نوروز از ظرفیت مسافران و گردشگران داخلی هم استفاده شود و درآمدزایی داشته باشیم.

از میزان گردشگری بندر دیر آماری دارید؟

طبق آمار شــناوردارانی که در بندر دیر گشت دریایی داشتند، تعداد مسافران نوروزی امسال حدود یک میلیون و ۲۰۰ نفر بوده امــا در کنگان و گناوه ایــن آمار ۵ برابر و تعداد مســافران ۶-۵ میلیون نفر بوده اســت. علت آن هم وجود بازار، امکانات و دسترســی بهتر به استان‌های مجاور است. متأســفانه دیر در عمق قرار دارد و بسیاری از گردشگران از کنار آن رد می‌شــوند اما با افتتاح جاده کنگان وضعیت بهتر شــده و شاهد ورود مسافر از کنگان به دیر هستیم.

دیر جاذبه طبیعی خاصی دارد؟

بزرگترین ساحل شــنی خاورمیانه، کوه نمک، مناطق حفاظت شده، قدیمی‌ترین بندر بوشهر، جزایر بکر، محل تخم‌گذاری لاک‌پشــت‌ها، پرنده‌های دریایی و... بخشی از جاذبه‌های بی‌شمار دیر اســت. مقامات مسئول باید نگاه ویژه‌ای به این ظرفیت‌ها داشته باشند و دنبال ایجاد زمینه برای جذب گردشگر در این شهرستان باشند. واقعیت این اســت که بندر به تنهایی نمی‌توانــد در این زمینه اقدامی انجام دهد.

شما با شــیلات هم می‌توانید همکاری‌های خوبی داشته باشید، درست است؟

با شــیلات حوضچه مشــترکی داریم و در مباحث امنیت، ایمنــی، امنیت دریایی و در زمــان پورت‌کلوز مراودات خوبی داریم و تعاملات کاری را به‌خوبی حفظ



مهر ۱۴۰۱ که همزمان شد با برگزاری بازی‌های جام‌جهانی، بندر دیر به هاب انتقال خودرو و کالاهای مورد نیاز بازار قطر تبدیل شد. همه خودروهایی که قرار بود در بحث جابه‌جایی تماشاچی‌ها در قطر فعالیت داشته باشند، از بندر دیر به این کشور منتقل شدند

کردیم. در بحث صادرات احشــام و دام زنده که از کشور ارمنستان داشتیم هم با دامپزشــکی ارتباط گرفتیم و بدون تلفات این مهم انجام شــد. صادرات آبزیان را هم به‌خوبی انجام دادیم و هیچ مرجوعی نداشــتیم. در کل می‌توان گفت حال بندر دیر خوب است و امیدواریم بهتر از این هم شود.

نگفتید چه برنامه‌ای برای سردخانه دارید؟

آخرین باری که در این باره با مالک ســردخانه صحبت کردیم، نظر مساعدی نداشت.

متقاضیانــی برای ســرمایه‌گذاری در زمینه ایجاد سردخانه دارید؟

کشــور قطر متقاضی سرمایه‌گذاری در این زمینه است اما قیمت‌هایی که مالک ســردخانه قدیمی پیشنهاد داده، دور از انتظار است.

می‌توانید فضای دیگری برای ســاخت سردخانه در اختیارشان قرار دهید؛ آیا در این زمینه رایزنی کرده‌اید؟

قطر خواســتار همکاری بــا بخش خصوصی اســت. وقتی بحث زمیــن و اراضی پیش می‌آید، ســازمان‌های مختلف به موضوع ورود می‌کنند و شــخصی که قرار است سرمایه‌گذاری کند، بالاخره باید به مجموعه‌های متعددی برای گرفتــن مجوزها مراجعه کنــد و موافقت بگیرد که طولانی شدن چرخه انجام امور اداری موانعی ایجاد می‌کند و دلسردی سرمایه‌گذار را به دنبال دارد.

بندر دیر چند هکتار است؟

مساحت این بندر ۴۰ هکتار برآورد شده است.



آیا در بندر امکان توسعه پس‌کرانه وجود دارد؟

قطری‌ها در بازدیدی که از بندر داشتند، پیشنهاد خوبی ارائه دادند و اعلام کردند پشت دیوار حوضچه مشترک شیلات، فضای مناسبی برای ایجاد سردخانه است و درخواست کردند شیلات اسکله را در اختیار ما قرار دهد و در مقابل اسکله بهتری برای شیلات بسازند اما این چرخه طولانی است چون مربوط به ۲ وزارتخانه می‌شود و رده‌های بالای سازمانی باید در این مورد مذاکره کنند. برای انجام این کار، ابتدا باید اسکله جدید برای شیلات ساخته شود و در اختیار این مجموعه قرار گیرد، بعد انتقال انجام شود، چون شیلات نمی‌تواند یکباره اسکله را تعطیل و تخلیه کند. به هر حال بزرگ‌ترین بندر صیادی جنوب کشور در دیر قرار دارد.

بحث در مورد پس‌کرانه برای ایجاد سردخانه است؛ آیا فضایی دارید که این کار انجام شود؟

خیر! بندر در این منطقه ملکی ندارد.

زمینی اطراف شما وجود ندارد؟ به عنوان نمونه بندر لنگه برای توسعه، زمین‌های نیروی انتظامی را که در جوارش بود، خریداری کرد. آیا شما چنین مناطقی دارید که از طریق مراجع استانی، فرمانداری‌ها و دستگاه‌های مرتبط پیگیری کنید؟

بندر دیر پس‌کرانه ندارد و یک سمت آن شیلات و سمت دیگر، نهاد نظامی است. پشت آن نیز یک خیابان اصلی و فضای شهری قرار دارد. در حال حاضر فقط از فضای سردخانه قدیمی می‌توان استفاده کرد که این امکان هم ایجاد نشده است.

آیا در شهر دیر فضایی برای سردخانه وجود دارد؟

در شهر دیر سردخانه نداریم و نزدیک‌ترین سردخانه به ما، در شهر بردستان قرار دارد که ظرفیت محدودی دارد و به آبزیان و حوضچه پرورش میگو اختصاص یافته است. نبود سردخانه چالش ما بوده و ضروری است این ظرفیت را داشته باشیم.

با توجه به اینکه نبود سردخانه یکی از آسیب‌های وارده به بندر دیر است، چه ظرفیتی برای سردخانه نیاز دارید؟ چند هزار تن؟ و اینکه برنامه‌ای برای آینده آن دارید؟

سردخانه و پایانه کامیونی، از نیازهای اساسی بندر دیر است که ضروری است از سوی بخش خصوصی ایجاد شود.

در این باره چه رایزنی‌هایی کرده‌اید؟

برای ایجاد پایانه، رایزنی‌هایی با شهرداری انجام دادیم که با همکاری پلیس راهور ۲ فضای پارکینگ را در نظر گرفتند و امکانات آن را فراهم کردند، از جمله سامانه نوبت‌دهی کامیونی، استراحتگاه، نگهبانی، سرویس‌های بهداشتی، رادیو، آموزش پرسنل و... که شرایط بندر دیر در این زمینه بهتر شد و از میزان نارضایتی کامیون‌داران کاسته شد. در محوطه بندر هم امکاناتی برای آنان ایجاد کردیم که راننده ترغیب شود در این مسیر تردد داشته باشد اما لازم است این زیرساخت‌ها تقویت شود و به شکل پایانه فعالیت کند. انجام تمام اقدامات یادشده به نوعی باعث کارآفرینی هم شده و علاوه بر آن وضعیت تردد کامیون‌ها و تریلرها ساماندهی شده است. ۲ کشنده برای تریلرها از طرف سرمایه‌گذار و ۲ کشنده از سوی شهرداری هم در محوطه قرار دادیم تا از ترافیک منطقه کم شود و راننده‌ها راحت‌تر تردد کنند.

از زمان حضورتان (مرداد ۱۴۰۱) در بندر دیر مهم‌ترین اقداماتی که انجام داده‌اید که رضایت خودتان را به عنوان مدیر بندر جلب کرده، چه بوده است؟

زمانی که به بندر دیر آمدم، در بحث بندری چالش‌هایی وجود داشت که سعی در حل آنها داشتیم. انباری روباز به مساحت ۸ هزار مترمربع و انباری روبسته به مساحت ۳ هزار متر مربع در بندر داریم که در زمان

با ورود به فصل سرد سال، با توجه به اینکه در بندر دیر رأس‌المطاف (برمودای ایران - برمودای جنوب کشور) را داریم، به دلیل بادهای لحظه‌ای که می‌وزد، متأسفانه شاهد تأثیر منفی روی صادرات به قطر خواهیم بود و رأس‌المطاف در بازه مهر تا فروردین باعث می‌شود پورت‌کلوزهایی (تعطیلی موقت بنادر) را داشته باشیم



ورود بنده، مملـــو از کالاهای متروکه، تاریخ‌گذشـــته و فاسدشـــده بود. با تمهیداتی که اندیشیده شد پاکسازی این ۲ انبار انجام و ۹۸ درصد کالاهای آن طی ۶ ماه خارج و فضا برای کالاهای جدید باز شـــد. البته تا امروز رسوب کالا در بندر دیر نداشته‌ایم و همه کالاها در زمان مشخص تحویل شده است. قصد قضاوت ندارم اما شاید سال‌های گذشته، حساسیت چندانی در این زمینه وجود نداشت اما من از معاونت بندری به اینجا آمدم و حساسیت بیشتری نسبت به این مسائل داشتم و اکنون تمام موارد به شکل منظم‌تر و مرتب‌تر انجام می‌شود. بزرگترین اتفاقی هم که در این مدت رقم خورده، بحث ایجاد رمپ‌های جدید بوده که قبل‌تر رمپ خاکی بود اما در حال حاضر دغدغه‌ای در این زمینه نداریم و وضعیت بهتر شده است. دوران سختی را پشت سر گذاشتیم اما در پایان اتفاقات خوبی افتاده و رونق بندر دیر را شاهد خواهیم بود.

— با توجه به اینکه گفتید در فصل ســـرد سال شاهد وزش بادهای لحظه‌ای هســـتید، چه ظرفیت‌هایی برای ایمنی دریایی در بندر دیر ایجاد شده است؟

شـــناور ناجی بندر دیـــر به صورت شـــبانه‌روزی فعال اســـت و ارتباط ماهواره‌ای که قبـــلاً ۲۳ مایل دریایی بود، با نصب ماهواره ثریا و تخصیص ۳ کانال جدید، به بُردهای بیشتری رســـیده اســـت. وقتی ناجی به فاصله ۲۳ مایلی می‌رسید، ارتباط با آن قطع می‌شد، در حالی که بیشترین عملیات‌های دریا را ناجـــی بندر دیر به دلیل رأس‌المطاف انجام می‌دهد. در فصل سرد سال ۲ ناجی در بندر مستقر می‌شـــوند و یک شـــناور چندمنظوره هم برای شـــرایط اضطراری آتش‌ســـوزی داریـــم. در طول ماه نیـــز ۳ مانور دریایی در بستر دریا برگزار می‌کنیم، چون سال ۱۳۹۶ در بندر آتش‌سوزی رخ داد و از آن زمان از قابلیت‌های بندر و تجهیزات آن در اسکله شیلات استفاده زیادی شده است.

— دکل‌های آتش‌خوار هم در اسکله نصب کرده‌اید؟

۸ دکل آتش‌خـــوار در اســـکله داریم و عـــلاوه بر آن، خودروی آتش‌نشانی، فایرباکس، پمپ‌خانه، مانیتورینگ، ارتباطـــات رادیویی و تمـــام امکانات لازم بـــرای عملیات نجات و جست‌وجو را در بندر مســـتقر کرده‌ایم. ما لحظه لحظه از عملیات ناجی باخبریم و وقتی شناوری مفقود یا دچار شـــرایط اضطرار می‌شود، به‌راحتی آن را شناسایی و امدادرسانی می‌کنیم.

— در بندر دیر، عملیات جست‌وجو و نجات دریایی نیز داشته‌اید؟ آماری در این زمینه دارید؟

عملیات جســـت‌وجو و نجات دریایی زیادی داشته‌ایم. از ابتدای ســـال تاکنون ۲۴ مورد شرایط سخت داشتیم، البته گاهی ناجی برای انجام عملیات اعزام شده اما شناور دیگری زودتر به محل رسیده و عملیات را انجام داده است.

— گفتید در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم دریایی خارگ تحصیل کرده‌اید؛ آیا از تحصیل در این دانشگاه راضی بودید؟

بله! زمانی که در این دانشـــگاه تحصیل می‌کردم مدیر گروه مـــا آقای امرایی بودند و ۲ درس اقتصاد دریا و حقوق دریاها را هم آقای صفایی تدریس می‌کردند که از اساتید سخت‌گیر بودند. همکاران سازمان بنادر و دریانوردی هم در این دانشگاه تدریس می‌کردند و این خیلی خوب بود که علاوه بر دروس تئوری، از تمام تجربیات این افراد استفاده می‌کردیـــم، چون به هر حال این افراد به نوعی صفر تا صد بندر را می‌دانستند و کاملاً به مسائل دریایی و حقوق دریا اشـــراف داشـــتند که این برای ما باعث افتخار بود و دوره خوبی در این دانشگاه گذراندیم.

— پس خیلی وقت است که به این دانشگاه سر نزده‌اید، چون الان به تنها چیزی که شبیه نیست، دانشگاه است.

عجب! چقدر بد. البته که تمام اســـاتید خوب ما از این دانشگاه رفتند. الان بسیاری از افرادی که رئیس اداره بندر هستند یا ســـمتی در بنادر کشور دارند، از دانشگاه خارگ فارغ‌التحصیل شده‌اند.

در فصل پاییز تقاضا برای محصولات تره‌بار کاهش می‌یابد و با توجه به اینکه اقلیم قطر مشابه جنوب ایران است، در فصل پاییز کشاورزی انجام می‌دهند و به تبع آن تقاضای محصولات کشاورزی از بازار ایران کم می‌شود. با این حال در ۶ ماه ابتدایی سال این تقاضا افزایشی و بستر برای رشد صادرات فراهم است

نقطه پایانی بر کابوس‌های شبانه رأس‌المطاف

برمودای ایران ایمن شد



[سیدحسام مزارعی]
○ کارشناس اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

در دل دریـــای جنوب، در فاصله ۱۷ مایلی از بندر صیادی دیر، منطقه‌ای پنهان زیر آب به نـــام «مطاف» قرار دارد؛ جایی که دریانوردان آن را با لقب ترسناک «برمودای ایران» می‌شناسند. مطاف سال‌ها به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و نبود ارتباط رادیویی، به منطقه‌ای خطرناک بدل شده بود. این نقطه مرموز که در مسیر تردد شناورهایی که از شمال بوشهر عزم دبی می‌کنند قرار دارد، طی دهه‌ها شاهد حوادث غم‌انگیزی بوده است اما حالا این کابوس طولانی پایان یافته است.

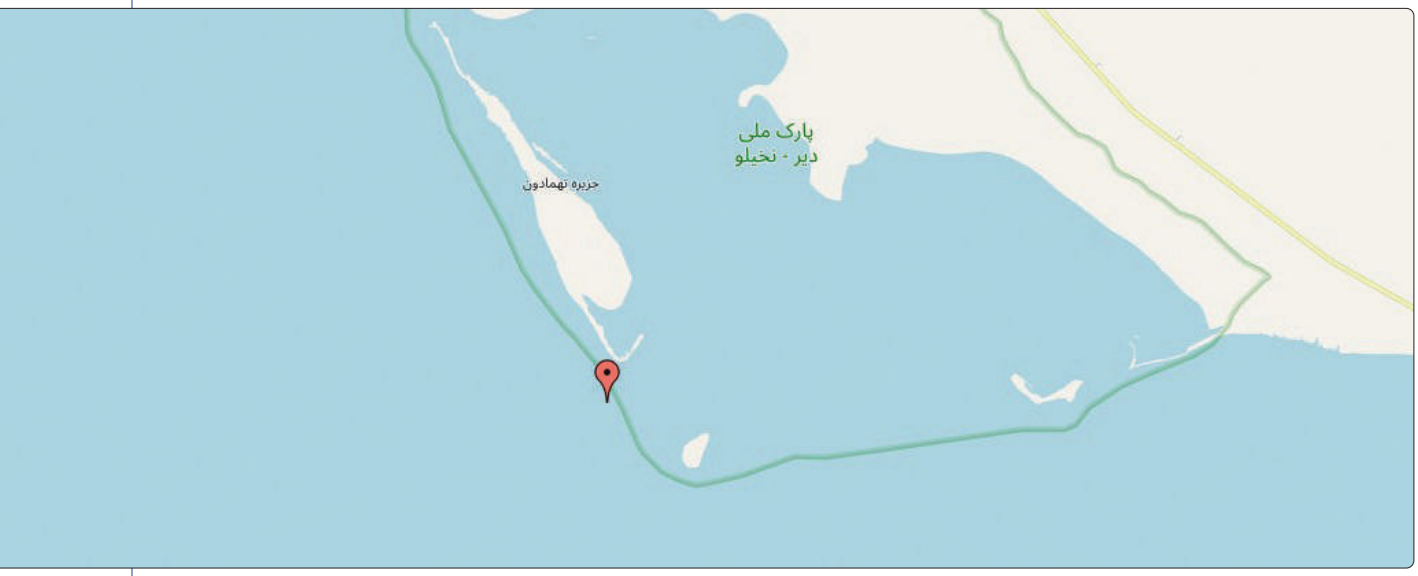
نقطه‌ای کور در دل دریا

تصور کنید شـــناوری در این منطقه دچار حادثه شود. در نبود هیچ ایســـتگاه رادیویی که پیام اضطرار را دریافت کند، تنها امید، عبور تصادفی شـــناور دیگری برای انتقال پیام است. برای بیش از ۴ دهه، دریانوردان چنین شرایطی را تجربه می‌کردند اما امروز با افتخار می‌توان گفت مطاف دیگر نقطه کور رادیویی نیســـت. به همت اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، اکنون تمام شناورها در هر نقطه از شمال تا جنوب استان می‌توانند به‌راحتی با نزدیک‌ترین ایستگاه ارتباط برقرار کنند.

۳ ســـال پیش، امید یزدانی به درخواست سازمان بنادر و دریانوردی به بوشهر منتقل شـــد. او که پیش از سفرش مأموریتی خـــاص دریافت کرده بود، هنـــگام خداحافظی با همکاران با پیامی تکراری روبه‌رو شـــد: «اگر به بوشـــهر می‌روی، فکری به حـــال نقطه کور مطاف کن». این جمله ســـاده، جرقه‌ای بود برای حل مشـــکلی که سال‌ها کسی جرأت نزدیک شـــدن به آن را نداشت. یزدانی که مأموریت جدیدش را با دغدغه‌ای بزرگ آغاز کرده بود، در سال دوم حضورش در بوشهر، به همراه تیمی از متخصصان، راه‌حلی نوآورانـــه ارائه داد: «یافتن یک دکل مناســـب در نزدیکی مطاف برای نصب تجهیزات رادیویی».

> برای بیش از ۴ دهه، دریانوردان چنین شرایطی را تجربه می‌کردند اما امروز با افتخار می‌توان گفت مطاف دیگر نقطه کور رادیویی نیست. به همت اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر، اکنون تمام شناورها در هر نقطه از شمال تا جنوب استان می‌توانند به‌راحتی با نزدیک‌ترین ایستگاه ارتباط برقرار کنند

۶ ماه تلاش خســـتگی‌ناپذیر آغاز شد. هر هفته، ۲ تا ۳ روز در بیابان‌های اطراف رأس‌المطاف، از خورخان تا بنه‌گز، به جست‌وجوی دکل ســـپری می‌شد. با بررسی نقشه‌های گوگل و بازدیدهای میدانی، چندین دکل شناســـایی شد که هر کدام با دقت و جزئیات تحلیل شدند. چالش‌ها یکی پس از دیگری پدیدار می‌شـــد؛ نزدیکی برخی دکل‌ها به محدوده‌های نظامی، کمبـــود فضای کافی برای تجهیزات و نبـــود زیرســـاخت‌هایی مانند برق و امنیت باعث شـــد بسیاری از گزینه‌ها کنار گذاشته شـــود. در نهایت، دکلی در روســـتای کوچک جمال‌آباد که شهرت جهانی خود را مدیون کوچک‌ترین مدرســـه دنیا در کالو است، به عنوان بهترین انتخاب مشخص شـــد. نتایج شبیه‌سازی و تحلیل لینک رادیویی با نرم‌افزارهای تخصصی رادیویی، این دکل ۴۸ متری را که در فاصله‌ای مناسب از مطاف و با امکانات کافی از جمله برق، جاده دسترسی، امنیت فیزیکی و... قرار داشت، به گزینه‌ای ایده‌آل برای پایان دادن به معضل ۴۰ ساله بدل کرده بود.



از ایده تا اجرا؛ همدلی برای نجات دریانوردان

پس از انتخاب دکل، رایزنی با اداره مخابرات استان بوشهر آغاز شد. اهمیت پروژه، خطرات منطقه و نیاز حیاتی دریانوردان به ارتباط رادیویی به طور کامل توضیح داده شد. نتیجه این مذاکرات، توافقی سریع و همکاری بی‌دریغ مخابرات استان بود. حتی کانکسی نیز برای نصب تجهیزات و شبکه‌های پیشرفته مانیتورینگ در اختیار تیم قرار گرفت. در تمام مراحل، مجموعه واحد فنی به‌ویژه کارشناسان و متخصصان اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات، با روحیه‌ای خستگی‌ناپذیر که از آغاز پروژه با آن همراه بودند، با تلاش‌های شبانه‌روزی و برگزاری جلسات فنی و کارشناسی، نقش کلیدی در پیشبرد مراحل پایانی داشتند. خرید تجهیزات، نصب و راه‌اندازی آنتن‌ها و انجام آزمایش‌های اولیه ارتباطی نیز با موفقیت و به شکلی شایسته توسط همکاران اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات به سرانجام رسید. پس از نصب آنتن‌ها و انجام آزمایش‌های موفقیت‌آمیز، شناوری که در مطاف قرار داشت، پیام اضطراری خود را به ایستگاه رادیویی بندر دیر مخابره کرد. این پیام بلافاصله به مرکز جست‌وجو و نجات دریایی بوشهر انتقال یافت. برای نخستین‌بار، پس از ۴۰ سال، صدای یک شناور از مطاف شنیده شد.

سخن پایانی

این پروژه طولانی و پیچیده جز با تلاش و همدلی همه اعضای واحد دریایی و فنی امکان‌پذیر نبود؛ مدیرکل اداره ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی که با حمایت‌های بی‌دریغ خود موجب انگیزه تیم بود، مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر که با تأکید ویژه بر پیشبرد پروژه، یکی از عوامل اصلی موفقیت این طرح بود، رئیس اداره ارتباطات، جست‌وجو و نجات دریایی سازمان بنادر و دریانوردی که با همراهی و پیگیری‌های مستمر خود نقش مهمی در پیشبرد پروژه داشت، معاون امور دریایی بندر بوشهر که با برگزاری جلسات و تلاش‌های شبانه‌روزی خود، نقشی ارزشمند در این مسیر داشت، معاون فنی و مهندسی بندر بوشهر که همیشه پیگیر مراحل اجرای پروژه بود، رئیس اداره ایمنی و حفاظت دریایی که با دانش و همکاری شبانه‌روزی خود، راهنمای تیم در مواقع حساس بود، رئیس اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات که حضورش باعث پیشرفت چشمگیر پروژه شد و بدون شک بدون حضور وی اتمام پروژه با این کیفیت و سرعت دست‌نیافتنی بود، کارشناسان مسئول اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات که همیشه با دقت و وسواس از ابتدا تا آخرین لحظه پیگیر امور اجرایی پروژه بودند و همه کسانی که با تلاش و همکاری خود یک دستاورد ملی برای ایمنی دریایی را ممکن ساختند.

مطاف دیگر نقطه‌ای کور در دل دریا نیست. این موفقیت که نتیجه تلاش تیمی از متخصصان و همراهی نهادهای مختلف است، دستاوردی تاریخی در ایمنی دریایی کشور به شمار می‌رود. جان صدها دریانورد که پیش‌تر در معرض خطرات جدی بودند، اکنون در امنیتی بی‌سابقه قرار دارد. امید است با راه‌اندازی این ایستگاه‌های رادیویی، گامی بزرگ در جهت افزایش ایمنی دریانوردی منطقه سانحه‌خیز رأس‌المطاف برداشته شده باشد.

دکلی در روستای کوچک جمال‌آباد که شهرت جهانی خود را مدیون کوچک‌ترین مدرسه دنیا در کالو است، به عنوان بهترین انتخاب مشخص شد. نتایج شبیه‌سازی و تحلیل لینک رادیویی با نرم‌افزارهای تخصصی رادیویی، این دکل ۴۸ متری را به گزینه‌ای ایده‌آل برای پایان دادن به معضل ۴۰ ساله بدل کرده بود

مدیرعامل مؤسسه راهبر دانش دریا:

نسل ما اساتید در حال از بین رفتن است



گفت‌وگوی تفصیلی ماهنامه «بندر و دریا» با فرشاد حائری، مدیرعامل مؤسسه راهبر دانش دریا از تاریخچه مؤسسه آغاز شد و با بررسی وضعیت دانشگاه‌های دریایی به پایان رسید؛ پایانی که حائری در آن با حسرت و البته نگرانی از آینده نسل اساتیدی مثل خودش و همکارانش سخن گفت. او به راستی نگران آینده آموزش‌های دریایی کشور است و از اینکه قدر و جایگاه اساتید باتجربه و متخصص آنگونه که باید محترم شمرده نمی‌شود، ناراحت است. فرشاد حائری از فرماندهان کشتی‌های اقیانوس‌پیما در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده و نزدیک به ۹ سال در بخش آموزش مؤسسه کشتیرانی نیز فعالیت داشته است. او حدود ۲ سال و نیم است که به مؤسسه راهبر دانش دریا آمده و مدیریت آن را بر عهده دارد و با حرارت و پرانرژی کار می‌کند.

مؤسسه راهبر دانش دریا از چه سالی و با چه هدفی فعالیت خود را آغاز کرد؟

این مؤسسه سال ۱۴۰۰ در زیرمجموعه هلدینگ ادمیرال تأسیس شد و فعالیت خود را در حوزه آموزش‌های دریایی، همچنین بخش‌های مرتبط با خشکی آغاز کرد. سال ۱۴۰۲ موفق شدیم مجوز آموزش دریانوردی را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کنیم. علاوه بر این، مجوز آموزش لجستیک و بندری را نیز در همان سال دریافت کردیم که فعالیت در این دو حوزه همچنان ادامه دارد.

هدف اصلی ما در مؤسسه راهبر دانش دریا، ترویج دانش و مهارت‌های دریایی و بازرگانی است. این مؤسسه همچنین گروهی به نام تحقیق و توسعه دارد که در آن پروژه‌های علمی و بازرگانی انجام می‌شود.

در حوزه آموزش‌های فنی و حرفه‌ای نیز مؤسسه ما فعالیت‌های گسترده‌ای دارد و کلاس برگزار می‌کنیم. به‌تازگی با مدیران سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور جلساتی برگزار کردیم و قرار است استانداردهای جدیدی برای آموزش‌های مرتبط با صنعت دریایی تعریف کنیم که این استانداردها در کلاس‌های آموزشی مورد استفاده قرار بگیرد. این استانداردها تضمین‌کننده کیفیت و اعتبار مدارکی است که به شرکت‌کنندگان دوره‌ها اعطا می‌شود.

در همایش روز جهانی دریانورد، به این نکته اشاره شد که در آینده نزدیک با کمبود نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی روبه‌رو خواهیم شد. از این رو، مؤسسه راهبر دانش دریا در حال همکاری با سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای برای تعریف استانداردهای لازم در این حوزه است. هدف ما آماده‌سازی نیروی انسانی ماهر برای پاسخگویی به نیازهای صنعت دریایی است.

چرا؟

ما بر این باوریم سرمایه‌گذاری در آموزش و توسعه منابع انسانی، پایه‌ای‌ترین گام برای تقویت صنعت دریایی کشور است. امیدواریم مؤسسه راهبر دانش دریا بتواند نقش مؤثری در این مسیر ایفا کند و چشم‌انداز روشن‌تری را برای آینده دریانوردی ایران رقم بزند.

در حال حاضر ما به دنبال تعریف استانداردهای دریایی برای صنعت دریانوردی هستیم. وقتی به موضوع استانداردهای فنی‌وحرفه‌ای می‌پردازیم، باید توجه داشت که این استانداردها به طور معمول با الگوبرداری از سازمان بنادر و دریانوردی و مبتنی بر استانداردهای موجود تعریف می‌شود. روند کار اینگونه است که فنی‌وحرفه‌ای، نیروی متخصص را از طریق آموزشگاه‌ها، از جمله مجموعه ما آموزش داده و به صنعت معرفی می‌کند. این فرآیند مطابق مدل‌های روز دنیا، به‌ویژه استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) طراحی شده است که سازمان بنادر و دریانوردی نیز از همین مدل‌ها بهره می‌برد. ما به دلیل دسترسی به یک پایگاه داده کامل از استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی، در این زمینه به طور کامل و مطمئن عمل می‌کنیم.

به عنوان نمونه، ما در حال اجرای پروژه‌ای در واحد تحقیق و توسعه خود هستیم که توسط سازمان برنامه و بودجه به ما واگذار شده است. این پروژه شامل تدوین کتب دریانوردی برای سازمان بنادر و دریانوردی است به گونه‌ای که به عنوان مرجع آموزشی برای تمام دریانوردان معرفی شود.

یکی از مشکلات پیشین این بود که دانشجویان دریانوردی، به‌ویژه در حوزه فعالیت‌های نزدیک به ساحل، از جزوات پراکنده‌ای استفاده می‌کردند که همپوشانی کامل نداشت و موجب سردرگمی می‌شد. بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم گرفت کتب مرجعی را تهیه کند که مطابق کورس(شرح درس)های سازمان بین‌المللی دریانوردی باشد و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی نیز در آن لحاظ شود. ما این دستورالعمل‌ها را بازبینی کرده و پیشنهادهایی برای بهبود ارائه داده‌ایم. در این پروژه، تیمی متشکل از ۵۰ نفر از اساتید برجسته و متخصصان آموزش دریایی مشارکت دارند. علاوه بر این، تعدادی نیروی جوان نیز به این تیم اضافه شده‌اند تا نسل آینده اساتید و متخصصان این حوزه تربیت شود.

یکی از اقدامات مهم ما در همکاری با سازمان آموزش فنی‌وحرفه‌ای، تعریف استانداردهای آموزشی برای پذیرش انواع کانتینر است. این استانداردها به طور عمده به افرادی که در بخش پشتیبانی فعالیت می‌کنند، کمک می‌کند.

این استانداردها علاوه بر بخش فنی و حرفه‌ای، حوزه لجستیک را نیز شامل می‌شود؟ آیا شما همان استانداردهایی را که سازمان بنادر و دریانوردی از قبل داشته ارتقا می‌دهید یا اینکه قصد تعریف استاندارد دیگری را دارید؟

دریانوردان همچنان باید برای دریافت مدارک تخصصی خود، از طریق سازمان بنادر و دریانوردی اقدام

مؤسسه راهبر دانش دریا سال ۱۴۰۰ در زیرمجموعه هلدینگ ادمیرال تأسیس شد و فعالیت خود را در حوزه آموزش‌های دریایی، همچنین بخش‌های مرتبط با خشکی آغاز کرد. سال ۱۴۰۲ موفق شدیم مجوز آموزش دریانوردی را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کنیم. علاوه بر این، مجوز آموزش لجستیک و بندری را نیز در همان سال دریافت کردیم

در حال حاضر ما به دنبال تعریف استانداردهای دریایی برای صنعت دریانوردی هستیم. وقتی به موضوع استانداردهای فنی‌وحرفه‌ای می‌پردازیم، باید توجه داشت که این استانداردها به طور معمول با الگوبرداری از سازمان بنادر و دریانوردی و مبتنی بر استانداردهای موجود تعریف می‌شود

کنند. بـــه همین دلیل، ما دوره‌هـــای دریانوردی را که به طور مســـتقیم مربوط به فعالیت‌های دریایی است، وارد نظام فنی‌وحرفه‌ای نمی‌کنیم، چرا که مدارک این دوره‌ها باید توســـط ســـازمان بنادر و دریانوردی تأیید شود. در حوزه آموزش دریایی، مـــا دوره‌هایی برای کارکنان بندر، لجستیک، پسکرانه و حتی شرکت‌های بارفرآوری برگزار می‌کنیم. ایـــن آموزش‌ها تحت نظارت ســـازمان بنادر و دریانوردی تعریف شـــده و مجوز مرکز آموزش لجستیک و بندری را دارد.

اما در فنی‌وحرفه‌ای، آموزش‌های مرتبط با حوزه دریایی تنها به صورت عمومی تعریف شده و استاندارد مشخصی ندارد. فنی‌وحرفه‌ای برای تعریف استانداردهای آموزشی، قالب مشخصی دارد که شـــامل روش‌های مختلفی مانند دیکوم، دلفی، شغل و شـــاغل و... است. این قالب‌ها شامل شرایط استاد، مکان برگزاری، کارگاه‌ها و ساعات آموزشی می‌شـــود و اگر قرار باشد اســـتانداردی تعریف شود، باید در این قالب باشد. ســـپس این استانداردها به کمیسیون می‌رود و زمانی که اســـتانداردی توسط کمیسیون تأیید شود، در سطح کشور ابلاغ شـــده و فقط آموزشگاهی که شرایط لازم را داشته باشد می‌تواند مجوز را دریافت کرده و این دوره‌ها را برگزار کند.

با در نظر گرفتـــن این موارد، ما در حـــال حاضر روی استانداردهایی کار می‌کنیم که هم توسط سازمان بنادر و دریانوردی و هم فنی‌وحرفه‌ای پذیرفته شود. هدف نهایی این است که فارغ‌التحصیلان این دوره‌ها بدون هیچ مانعی از سوی ســـازمان بنادر و دریانوردی بتوانند وارد بازار کار شوند. یعنی آموزش آنها را هم فنی‌وحرفه‌ای و هم سازمان بنادر و دریانوردی قبول دارد.

ما ارتباط بسیار حرفه‌ای و سازنده‌ای با سازمان بنادر و دریانوردی داریم که واقعاً ارزشمند است. در حال حاضر، مؤسســـه ما مجوز برگزاری دوره‌های دریانوردی، بندری و لجســـتیک را دارد و همین‌طور مجوز فنی‌وحرفه‌ای نیز دریافت شده است.

یکـــی از اقدامات مهم مـــا این بود که بـــرای برگزاری کلاس‌های دریانوردی، قراردادی با دانشگاه شهید بهشتی واحد شـــهید عباس‌پور منعقد کردیم. مکان و تجهیزات مورد نیـــاز تأمین شـــده و تابلوهای آموزشـــی نیز نصب شده است. این همکاری باعث شـــده دوره‌های آموزشی دریانوردی ما در این دانشـــگاه برگزار شود و سازمان بنادر و دریانوردی نیـــز بازدیدها و آزمون‌های خـــود را در این محـــل انجام خواهد داد. این اقـــدام، گامی مهم برای جدا

> در فنی‌وحرفه‌ای، آموزش‌های مرتبط با حوزه دریایی تنها به صورت عمومی تعریف شده و استاندارد مشخصی ندارد. فنی‌وحرفه‌ای برای تعریف استانداردهای آموزشی، قالب مشخصی دارد. این قالب‌ها شامل شرایط استاد، مکان برگزاری، کارگاه‌ها و ساعات آموزشی می‌شود و اگر قرار باشد استانداردی تعریف شود، باید در این قالب باشد

> برنامه ما این است که دانشجویان را مرحله به مرحله از سطح پایه به سطوح بالاتر برسانیم. تمرکز اصلی ما در ابتدا بر دریانوردانی است که خودمان نیاز داریم، بنابراین شروع ما با آموزش‌های سطح زیر ۳۰۰۰ تن است که به مناطق نزدیک ساحل اختصاص دارد. کتاب‌های مورد نیاز این دوره‌ها نیز توسط تیم ما در حال نگارش است

کردن بخشـــی از فعالیت‌های آموزشـــی دریانوردی ما به صورت مستقل در این دانشـــگاه است. برنامه ما این است که دانشجویان را مرحله به مرحله از سطح پایه به سطوح بالاتر برسانیم. تمرکز اصلی ما در ابتدا بر دریانوردانی است که خودمان نیاز داریم، بنابراین شـــروع ما با آموزش‌های سطح زیر ۳۰۰۰ تن اســـت که به مناطق نزدیک ساحل اختصاص دارد. کتاب‌های مورد نیاز این دوره‌ها نیز توسط تیم ما در حال نگارش اســـت. هدف ما ایجـــاد یک دوره نمونه و استاندارد است که مشـــکلات موجود در آموزش دریانوردان را برطرف کند.

در خصوص تألیف کتاب‌ها و زمانی که آماده می‌شوند نیز توضیحاتی ارائه دهید.

در خصـــوص تألیف کتاب‌ها، پـــروژه‌ای ۳۶ جلدی در دســـت داریم. ابتدا قراردادی برای ۳۳ کتاب امضا شد اما ســـپس طی نامه‌ای به ســـازمان بنادر و دریانوردی اعلام کردیم برای کامل‌تر شدن مجموعه، ۳ کتاب دیگر اضافه شـــود که مورد تأیید قرار گرفت. این کتاب‌ها در آموزش دریانوردی نقش مرجع خواهند داشت و همگی بر اساس استانداردهای ســـازمان بنادر و دریانوردی و شاخص‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی IMO تدوین شده‌اند. طبق برنامه قرار اســـت تا پایان بهمن‌ماه تمام ۳۶ کتاب تکمیل شـــود. البته احتمال دارد یک کتاب مربـــوط به آب‌های قطبی به دلیل عدم نیاز، حذف شـــود. همچنین سازمان بنادر و دریانـــوردی تمایل دارد مراســـمی برای رونمایی از این مجموعه برگـــزار کند. الان این پـــروژه ۷۶ درصد پیشرفت داشته است.

این کتاب‌ها نیاز به تأییدیه وزارت علوم دارد؟

خیر!

آیا در دانشگاه‌ها تدریس می‌شود؟

بله! تدریس خواهد شـــد. از نظر بنده نیازی به تأییدیه وزارت علوم نیست و در زمینه اســـتانداردهای آموزشی، تأکید دارم که ســـطح اســـتانداردهای ســـازمان بنادر و دریانوردی بسیار بالاتر از وزارت علوم است. شاخص‌های آموزشی در این حوزه، از استاد گرفته تا ساعات تدریس و مکان آموزش، همگی مطابق معیارهای بین‌المللی تعیین می‌شـــود که بســـیار بالاتر از وزارت علوم است. به عنوان نمونه در بازدید از مرکز آموزشی خارگ متوجه شدم حتی مؤسسات آموزشی درجه ۲ ما از دانشگاه‌های کشور در این

زمینه بهتر عمل می‌کنند. البته دانشگاه دریایی نوشهر به دلیل وابستگی به ارتش، شرایط خاص خود را دارد و از نظر سطح کاری قابل توجه است اما این دانشگاه نیز در برخی دروس کاربردی، کاستی‌هایی دارد.

سطح کتاب‌ها را چطور می‌بینید و چرا گفتید یک کتاب مربوط به قطب قرار است حذف شود؟

در خصوص کتاب‌های مربوط به قطب، اگرچه مصرف داخلی ندارند اما با توجه به سطح بین‌المللی مطالب، می‌توانند در سطح جهانی مطرح شوند. این کتاب‌ها بیشتر ترجمه و تطبیق با کنوانسیون‌های بین‌المللی هستند و تهیه آنها زمان زیادی نمی‌برد. با این حال، سازمان بنادر و دریانوردی در این مسائل موشکافانه عمل می‌کند و تمام جزئیات را در نظر می‌گیرد تا کیفیت آموزشی حفظ شود. مسئله ما این است که کتابی ندهیم که بگویند فقط می‌خواستند تعداد کتاب‌های‌شان را زیاد کنند.

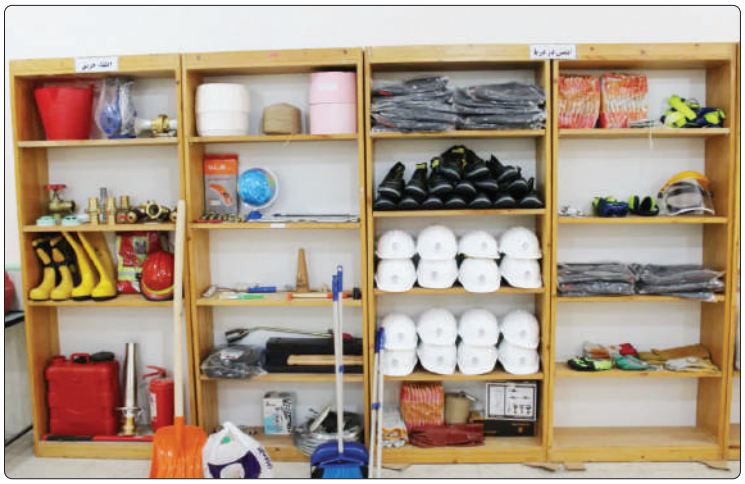
درباره هنرستان‌های دریایی نیز به صورت جامع و کامل توضیح دهید و بگویید تجهیز آنها با چه هدفی انجام می‌شود؟ درباره نیروی انسانی و ارائه مدرک به دانشجویان هنرستان‌های دریایی نیز اگر نکته‌ای هست بفرمایید.

درباره چرایی ورود به این موضوع و برنامه‌های پیش رو باید گفت هنرستان‌های دریایی نیازمند استانداردسازی هستند. گروه ادمیرال، در راستای مسئولیت اجتماعی خود، پروژه‌ای به نام «دریانورد» تعریف کرد. این پروژه ابتدا توسط این گروه آغاز شد و سپس به تیم ما در راهبر دانش دریا سپرده شد، چرا که تجربه کافی در این حوزه داشتیم و با مشکلات هنرستان‌های دریایی آشنا بودیم.

ما جلسات متعددی با آموزش‌وپرورش متوسطه دوم برگزار کردیم. هدف‌مان بازدید و بررسی وضعیت این هنرستان‌ها بود. در این بازدیدها متوجه شدیم در کل کشور فقط ۱۵ هنرستان دریایی وجود دارد که بیشتر آنها رشته‌های دیگری مانند مکانیک خودرو نیز ارائه می‌دهند. از این تعداد، ۱۴ هنرستان دولتی هستند و تنها یکی در آبادان به صورت غیرانتفاعی فعالیت می‌کند.

در کدام استان‌ها؟

استان‌های مختلف سهمی از این هنرستان‌ها دارند؛ هرمزگان ۵ هنرستان، سیستان‌وبلوچستان ۲ هنرستان، بوشهر ۱، خوزستان ۳، گلستان ۲ و گیلان و مازندران



در خصوص تألیف کتاب‌ها، پروژه‌ای ۳۶ جلدی در دست داریم. ابتدا قراردادی برای ۳۳ کتاب امضا شد اما سپس طی نامه‌ای به سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کردیم برای کامل‌تر شدن مجموعه، ۳ کتاب دیگر اضافه شود که مورد تأیید قرار گرفت. این کتاب‌ها در آموزش دریانوردی نقش مرجع خواهند داشت

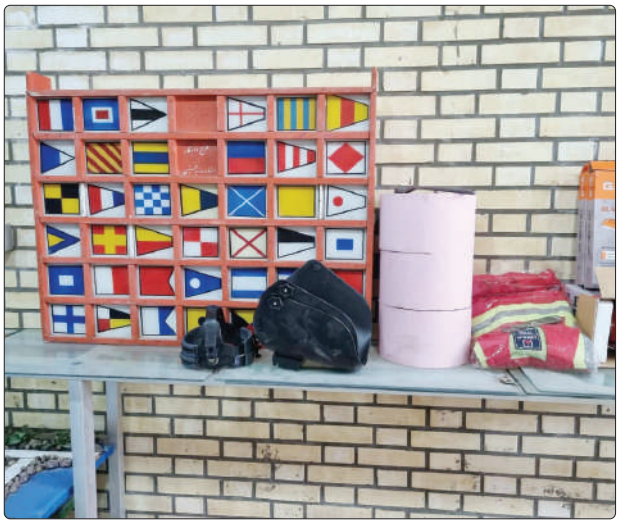
نیز هر کدام ۱ هنرستان دارند. طی بازدیدها وضعیت کتاب‌های آموزشی ۳ ساله این هنرستان‌ها و کارگاه‌های عملی بررسی شد و دیدیم متأسفانه کارگاه‌هایی که در کتاب بیان شده، تجهیز نشده‌اند و استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی نیز رعایت نمی‌شود. برای همین تصمیم گرفتیم در ۳ مرحله این مشکلات را برطرف کنیم.

یکی از مشکلات اساسی این بود که بسیاری از معلمان توانایی تدریس مباحث تخصصی کتاب‌ها را نداشتند. در نتیجه، دوره‌های توانمندسازی برای ارتقای سطح علمی آنها طراحی شد. این دوره‌ها با حضور بهترین اساتید کشور از جمله مؤلفان کتاب‌های درسی برگزار شد. یکی از مهم‌ترین این دوره‌ها، «ترینینگ فور ترینر» (آموزش برای مربی) بود که به تأیید سازمان ملل نیز رسیده و مدرک معتبری برای هنرآموزان محسوب می‌شود. ما ۲ رشته تخصصی در این هنرستان‌ها داریم؛ «ناوبری» و «تعمیر موتور کشتی‌های دریایی».

هدف شما از اجرای این طرح چه بود؟

هدفمان این بود که دانش‌آموزان نه‌تنها آموزش‌های نظری مناسب ببینند، بلکه مهارت‌های عملی لازم را نیز کسب کنند. مسئولیت اجتماعی در این پروژه به معنای فراهم کردن شغلی پایدار برای دانش‌آموزان در همان استان خودشان است. برای ما مهم بود که این دانش‌آموزان توانایی کار در شرایط واقعی را داشته باشند و بتوانند در آینده نه‌تنها برای خودشان، بلکه برای جامعه نیز مفید باشند.

مسئولیت اجتماعی در اینجا فراتر از تبلیغات یا کارهای سطحی است؛ هدف، ایجاد اشتغال پایدار و ارتقای کیفیت






SAFETY SHOES


samwa
YX-360TR
MULTITESTER
15MINS





آموزش برای نسل آینده است. به همین دلیل، این پروژه نه‌تنها توسط ما، بلکه از سوی تمام دست‌اندرکاران مورد استقبال قرار گرفت.

از سوی دیگر، مشکلاتی مانند نبود نقشه‌های آموزشی استاندارد و ضعف در تدریس مهارت‌های عملی در هنرستان‌های دریایی نیز به چالش‌های پیش رو اضافه می‌شود و همین مسئله تدریس و برگزاری آزمون در هنرستان‌ها را زیر سؤال برده بود. برای حل این مسئله، برنامه‌ریزی دقیقی انجام دادیم تا نه‌تنها آموزش‌ها بهبود یابد، بلکه سطح اعتمادبه‌نفس دانش‌آموزان نیز افزایش پیدا کند، چرا که یکی از معضلات اساسی در این حوزه، عدم باور به توانمندی‌های خود در دانش‌آموزان است.

در نهایت، هدف اصلی این پروژه ایجاد بستری است که دانش‌آموزان هنرستان‌های دریایی بتوانند به طور مستقیم وارد بازار کار شوند و به عنوان نیروهای ماهر و متخصص شناخته شوند. اگرچه نتایج این پروژه در کوتاه‌مدت قابل مشاهده نیست اما به طور قطع در آینده نزدیک تأثیرات مثبت آن مشخص خواهد شد.

از حالا تا ۳ سال آینده، برنامه این است که حدود ۲۰ نفر از هنرجویانی که به‌تازگی آموزش می‌بینند، به عنوان بخشی از مسئولیت اجتماعی و با حمایت شرکت‌های خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر سازمان‌های مرتبط، روی کشتی‌ها آموزش ببینند. این کار می‌تواند به بهبود برندینگ این نهادها نیز کمک کند.

ما در بحث هنرستان‌های دریایی، با تمام استان‌هایی که به آنها کمک کرده‌ایم، قراردادهای ۵ ساله برای تربیت نیرو بسته‌ایم که تاکنون فقط قراردادهای استان مازندران و استان سیستان‌وبلوچستان باقی مانده است. بر اساس این قرارداد، ما تجهیزاتی که به این هنرستان‌ها ارائه می‌دهیم فقط یک هدیه نیست، بلکه به صورت امانت در اختیارشان قرار می‌گیرد. این کار برای این است که هنرجویان و مسئولان هنرستان‌ها در نگهداری تجهیزات تلاش بیشتری داشته باشند و از آنها به‌درستی استفاده کنند. در طول ۵ سال آینده، ما در کنار آنها خواهیم بود و برای آموزش هنرآموزان و گرفتن گواهی‌های استاندارد (ایزو) از آنها حمایت خواهیم کرد.

برنامه آموزشی از ابتدای امسال آغاز شده و در ۳ فاز تعریف شده است؛ آقای لشکری، مسئول بخش تحقیق و توسعه مؤسسه جزئیات این ۳ مرحله را توضیح می‌دهد.

هدف اصلی شما این است که زیرساختی پایدار در هنرستان‌های دریایی ایجاد شود. اگرچه کتاب‌ها و منابع آموزشی وجود داشت اما تاکنون تجهیزات کافی برای آموزش عملی وجود نداشت و تدریس بیشتر به صورت تصویرسازی ذهنی انجام می‌شد و کارگاه‌های مجهزی در دسترس نبود. با این تجهیزات جدید، نه‌تنها آموزش‌ها عملی‌تر می‌شود، بلکه فرهنگ تدریس و نحوه آزمون‌گیری نیز تغییر خواهد کرد. سؤال این است که اگر بعد از ۵ سال ادمیرال از این هنرستان‌ها خارج شود، با بنیان‌گذاری این روش، روندی که پایه‌گذاری کردید ادامه خواهد یافت؟

صد درصد! در بلندمدت انتظار می‌رود این زیرساخت‌ها و تجهیزات پایه‌ای که ما ایجاد کرده‌ایم، حتی اگر ما به طور مستقیم درگیر نباشیم، به روش‌هایی که اکنون بنیان‌گذاری شده، ادامه یابد. این موضوع مثل یک ریل‌گذاری است؛ در ابتدا به تلاش و فشار زیادی نیاز دارد اما وقتی راه بیفتد، خودش به حرکت ادامه خواهد داد. ما بیشترین تلاش خود را در سال‌های اول و دوم انجام خواهیم داد و پس از آن نقش ما به نظارت و مانیتورینگ محدود خواهد شد.

فرهنگ‌سازی در این زمینه بسیار دشوار است. در گذشته تصور می‌شد تحصیل در هنرستان‌های دریایی کار آسانی است اما اکنون تلاش داریم حتی افرادی که برای راحتی وارد این حوزه شده‌اند، جذب آموزش‌های کیفی شوند و نتوانند به‌راحتی آن را ترک کنند، به‌ویژه که بازار کار دریایی بسیار پررونق است. یکی از نکات بسیار مهم در آموزش دریایی این است که هرگونه نقص یا کمبود آموزشی می‌تواند خسارات بزرگی به بار بیاورد. به عنوان نمونه شرکت ملی نفتکش ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با یک نیروی آسیب‌دیده، میلیون‌ها دلار ضرر کرده‌اند. اینها نشان می‌دهد آموزش صحیح و اصولی چقدر اهمیت دارد.

دانشگاه‌های دریایی به‌ویژه واحد علوم دریایی خارگ شرایط مناسبی ندارند و شاید فقط بتوان گفت شرایط دانشگاه امام خمینی(ره) نوشهر خوب است؛ سطح دانشگاه‌های دریایی را چطور ارزیابی می‌کنید؟ از نظر شما شرایط آنها به چه شکل است؟

اوضاع دانشگاه‌ها از نظر استاد خوب نیست. دانشگاه چابهار یکی، دو استاد تخصصی دارد. دانشگاه نوشهر را نمی‌توانیم در این تقسیم‌بندی بیاوریم، چرا که مشکل نیروی انسانی صنعت دریایی با ارتش فرق می‌کند،

> هنرستان‌های دریایی نیازمند استانداردسازی هستند. گروه ادمیرال، در راستای مسئولیت اجتماعی خود، پروژه‌ای به نام «دریانورد» تعریف کرد. این پروژه ابتدا توسط این گروه آغاز شد و سپس به تیم ما در راهبر دانش دریا سپرده شد، چرا که تجربه کافی در این حوزه داشتیم و با مشکلات هنرستان‌های دریایی آشنا بودیم

> طی بازدیدها وضعیت کتاب‌های آموزشی ۳ ساله این هنرستان‌ها و کارگاه‌های عملی بررسی شد و دیدیم متأسفانه کارگاه‌هایی که در کتاب بیان شده، تجهیز نشده‌اند و استانداردهای سازمان بنادر و دریانوردی نیز رعایت نمی‌شود. برای همین تصمیم گرفتیم در ۳ مرحله این مشکلات را برطرف کنیم

بنابراین دانشگاه نوشـــهر که نیروی دریایی ارتشی تربیت می‌کند در ناوبری شرایط خوبی دارد و در مسائل مهندسی موتور نیز بسیار مجهز است. دانشگاه خارگ که اصلاً جای صحبت ندارد اما دانشـــگاه چابهار زیرساخت خوبی دارد و روحیه مثبتی در این دانشگاه جاری است. این دانشگاه به صورت محدود و با توجه به امکاناتش دانشـــجو می‌گیرد اما کارگاه ندارد و همان مشکل کارگاه دانشگاه خارگ در چابهار نیز وجود دارد.

آموزش دریایی در ایران ۲ مشکل اساسی دارد؛ مشکل اول این اســـت که مهارت‌ورزی در دوره آموزشـــی انجام نمی‌شود و مشـــکل دوم نیز مربوط به کمبود استاد است که باید در یک هماهنگی میان تمـــام ارگان‌های دریایی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ادمیرال برای آن چاره‌اندیشـــی شـــود. دانشـــگاه خارگ به استاد حق‌التدریس ساعتی ۲۵ هزار تومان پیشنهاد می‌دهد که واقعاً خجالت‌آور است! یعنی ۸ ساعت درس دادن در آنجا به اندازه یک سرویس اسنپ در تهران می‌شود.

و سخن آخر...

حقیقتـــاً امیدوارم اتفاقـــات خوبی بیفتد ولـــی باید از بزرگان‌مـــان هم کمک بگیریم. ایـــن را هم باید بگویم که نسل ما در حال از بین رفتن است. دیگر افرادی مانند ... یا فرشاد حائری که به دنبال آموزش و گسترش فرهنگ در این حوزه باشند، به‌ندرت پیدا می‌شود. در واقع نسل جوان کمتر به این مسائل توجه می‌کند و بیشتر به دنبال منافع مالی است.

نکتـــه‌ای که می‌خواهم بگویم این اســـت که آموزش و علاقه باید با هم ترکیب شود یا مبحث مالی تأمین شود. با توجه به درآمدهایی که از دریا می‌توان کسب کرد، اساتید دیگر تمایلی به تدریس ندارند. معلمی و عشق به آن مهم است اما وقتی نان نباشد، عشـــق نمی‌تواند راهگشا باشد. در این شرایط، دغدغه‌های اساسی مثل وضعیت درآمد و شرایط شغلی مطرح می‌شود.

در کشتیرانی جمهوری اســـلامی ایران، یک کاپیتان ممکـــن اســـت ۵۰۰۰ دلار دریافت کنـــد، در حالی که در شـــرکت‌های خصوصی این مبلغ به ۱۴۵۰۰ دلار هم می‌رســـد. این تفاوت‌ها به وضوح نشان می‌دهد وضعیت مالی در این حوزه چقـــدر می‌تواند تأثیرگذار باشـــد. در نتیجه، اگر شرایط تغییر نکند، شاید هیچ‌کسی دیگر به این سمت نیاید. این واقعیتی است که باید به آن توجه کنیم.

هدفمان این بود که دانش‌آموزان نه‌تنها آموزش‌های نظری مناسب ببینند، بلکه مهارت‌های عملی لازم را نیز کسب کنند. مسئولیت اجتماعی در این پروژه به معنای فراهم کردن شغلی پایدار برای دانش‌آموزان در همان استان خودشان است. برای ما مهم بود که این دانش‌آموزان توانایی کار در شرایط واقعی را داشته باشند

از حالا تا ۳ سال آینده، برنامه این است که حدود ۲۰ نفر از هنرجویانی که به‌تازگی آموزش می‌بینند، به عنوان بخشی از مسئولیت اجتماعی و با حمایت شرکت‌های خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی و دیگر سازمان‌های مرتبط، روی کشتی‌ها آموزش ببینند. این کار می‌تواند به بهبود برندینگ این نهادها نیز کمک کند

مصاحبه

تجهیز کامل ۱۵ هنرستان دریانوردی به امکانات آموزشی



ابتدا خودتان را معرفی کنید و ســـپس بفرمایید پروژه دریانورد چیست؟

عماد باشعور لشکری هستم، مسئول بخش تحقیق و توسعه و دوره‌های تخصصی مؤسسه راهبر دانش دریا.

پروژه‌ای که به اینجانب واگذار شـــده و اکنون در حال اجرای آن هســـتیم، پروژه «دریانورد» نـــام دارد که یک برنامه ۵ ســـاله اســـت. هدف این پروژه، علاوه بر شـــروع کار، این اســـت که در ۳ سال اول، نخستین خروجی‌های آموزشی به دست بیاید. دلیل ۵ ساله بودن این پروژه نیز تجربه‌ای اســـت که ادمیرال در هنرستان‌های خوزستان داشته است.

این پروژه در ۳ مرحله تعریف شـــده اســـت. در مرحله اول، تجهیزاتی کـــه مورد نیاز هنرستان‌هاســـت، تأمین می‌شـــود. این تجهیزات بر اســـاس کتاب‌های آموزشی آموزش‌وپرورش و استانداردهای موجود انتخاب شده‌اند. البته این کتاب‌ها که حدود ۵ سال از تدوین آنها گذشته، ممکن است نیاز به به‌روزرسانی داشته باشند.

هدف دیگر ما این اســـت که هنرجویان، حتی پیش از گرفتن دیپلم، آموزش‌های کافی را دیده باشند و بتوانند

زیر نظر سازمان بنادر و دریانوردی فعالیت کنند. این هدف نیاز داشت که بتوانند ایزو را دریافت کنند. بنابراین با توجه به این شرایط، این برنامه به گونه‌ای طراحی شده که هنرجویان در حین گرفتن مدرک دیپلم، یک تعداد دوره‌ها را بگذرانند تا بلافاصله بعد از دریافت مدرک بتوانند وارد بازار کار شوند.

برای اطمینان از اثربخشی این برنامه، دوره‌هایی مانند دوره‌های چهارگانه حریق، کمک‌های اولیه و دیگر آموزش‌های عملی نیز در نظر گرفته شده است. تجهیزات کارگاهی که برای این دوره‌ها مورد نیاز است نیز در فهرست امکانات قرار گرفته است. این مجموعه شامل تجهیزات و امکانات آموزشی جامعی است که اجرای همزمان آن برای ۱۵ هنرستان نیازمند سرمایه‌گذاری کلانی خواهد بود.

ابتدا تصمیم گرفتیم به صورت پایلوت فقط یکی از هنرستان‌ها را پیش ببریم اما متوجه شدیم این رویکرد ممکن است زمان زیادی از ما بگیرد، در حالی که جوانانی که هدف این طرح بودند، در حال از دست دادن فرصت‌های ارزشمند خود بودند. بنابراین تصمیم گرفتیم طرح را گسترش دهیم و آن را به صورت فازبندی‌شده برای هر ۱۵ هنرستان اجرا کنیم.

در همان ۳ فاز که گفته شد؟

بله! در فاز اول، تجهیزاتی که قابل‌دسترس‌تر، کوچک‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر بود، همچنین کاربرد بیشتری داشت، در اولویت قرار گرفت. در فاز دوم، تجهیزاتی از جمله کتب درسی، نقشه‌ها، وسایل کمک‌آموزشی، ابزار اتاق نقشه‌کشی، پروژکتور، کره زمین و دیگر ملزومات آموزشی کلاس درس تهیه شد. فاز سوم شامل تجهیزاتی با هزینه‌های بالاتر یا تجهیزاتی بود که به‌سادگی در بازار موجود نبود. این تجهیزات که نیازمند زیرساخت‌های خاصی برای اجرا بود، شامل شبیه‌ساز پل فرماندهی یا اتاق دود برای آموزش اطفای حریق بود.

در فاز سوم، به دلیل پیچیدگی و هزینه‌های بالا تصمیم گرفتیم این تجهیزات را به صورت متمرکز در برخی استان‌ها مستقر کنیم. این کار برای هر هنرستان به صورت مجزا نه‌تنها غیرعملی، بلکه بسیار پرهزینه و کم‌بازده بود. با توجه به منابع و زیرساخت‌ها، استان‌های هرمزگان، سیستان‌وبلوچستان، گلستان و خوزستان برای استقرار تجهیزات پیشرفته انتخاب شدند. به عنوان نمونه، در هنرستانی در هرمزگان که فضای کارگاهی مناسب‌تری داشت، شبیه‌ساز مستقر شد تا هنرستان‌های مجاور نیز بتوانند از آن بهره‌برداری کنند. همچنین در استان بوشهر، یک شبیه‌ساز از گذشته وجود داشت که به دلیل مشکلات مالی غیرفعال شده بود؛ تصمیم گرفتیم با کمک مالی و فنی، آن را دوباره راه‌اندازی کنیم. علاوه بر این، ۴ شبیه‌ساز جدید خریداری شد و در ۴ استان دیگر مستقر شد.

> اوضاع دانشگاه‌ها از نظر استاد خوب نیست. دانشگاه چابهار یکی، دو استاد تخصصی دارد. دانشگاه نوشهر را نمی‌توانیم در این تقسیم‌بندی بیاوریم، چرا که مشکل نیروی انسانی صنعت دریایی با ارتش فرق می‌کند، بنابراین دانشگاه نوشهر که نیروی دریایی ارتشی تربیت می‌کند در ناوبری خیلی خوب است

> آموزش و علاقه باید با هم ترکیب شود یا مبحث مالی تأمین شود. با توجه به درآمدهایی که از دریا می‌توان کسب کرد، اساتید دیگر تمایلی به تدریس ندارند. معلمی و عشق به آن مهم است اما وقتی نان نباشد، عشق نمی‌تواند راهگشا باشد. در این شرایط، دغدغه‌های اساسی مثل وضعیت درآمد و شرایط شغلی مطرح می‌شود

پیش‌تر گفتید که ابتدا از فضای همه هنرستان‌ها بازدید کردید. آیا دبیرستانی بود که شرایط مناسب برای اجرای پروژه را نداشت؟

بله! در جریان بازدید از هنرستان‌ها، با شرایطی مواجه شدیم که بسیار تأمل‌برانگیز بود. به عنوان نمونه در بندر انزلی هنرستانی وجود داشت که فضای فیزیکی آن به حدی نامناسب بود که والدین حاضر نبودند فرزندان‌شان را در آنجا ثبت‌نام کنند. تنها راه‌حل، انتقال هنرستان به ساختمانی جدید بود که انجام شد. این اتفاق در خوزستان و هرمزگان نیز رخ داد و با جابه‌جایی هنرستان‌ها توانستیم فضای آموزشی بهتری فراهم کنیم. فضای آموزشی بسیار مهم است؛ برای نمونه، در بندر ترکمن، هنرستانی را بازدید کردیم که شرایطش بسیار مطلوب بود و این موضوع برای هنرآموزان آن منطقه بسیار دلگرم‌کننده بود.

در بخش سوم علاوه بر تأمین تجهیزات، متوجه شدیم توانمندسازی و ارتقای سطح علمی دبیران نیز ضرورت دارد. در بسیاری از موارد، دبیران با دروس تخصصی خود آشنایی کافی نداشتند. به عنوان نمونه، فردی که در رشته مکانیک خودرو تخصص داشت، ناچار بود مباحث مربوط به موتور دریایی را تدریس کند. این فرد تنها با مطالعه کتاب‌های درسی و جست‌وجو در اینترنت، اطلاعات اولیه را به دست می‌آورد و تدریس می‌کرد. این مسئله نشان داد آموزش تخصصی برای دبیران، یک نیاز حیاتی است. برای رفع این چالش، با همکاری آموزش‌وپرورش فراخوانی صادر کردیم تا تمام دبیران فعال در این حوزه شناسایی و دعوت شوند. در نهایت ۳ دوره آموزشی برگزار کردیم که هدف اصلی آنها، توانمندسازی دبیران برای تدریس بهتر و آشنایی با استانداردهای آموزشی بود. ۲ دوره از این برنامه‌ها مربوط به آموزش موتور و عرشه بود که با استقبال دبیران همراه شد. علاوه بر این، جلساتی برای بررسی و



بازنگری سرفصل‌های آموزشی و پودمان‌ها برگزار کردیم تا دبیران با چارچوب‌های تدریس استاندارد آشنا شوند.

یکی از نتایج مثبت این دوره‌ها، شکل‌گیری یک شبکه ارتباطی میان دبیران با ما بود که امکان تبادل اطلاعات و تجربیات را برای آنها فراهم کرد. این ارتباط‌ها کمک کرد دبیران بتوانند چالش‌ها و مسائل آموزشی خود را به صورت جمعی حل کنند. ما مشاهده کردیم در برخی استان‌ها و مراکز، تبادل اطلاعات به طور موثری شکل گرفته است و در این راستا ارتباط خوبی با مرکز آموزشی ما برقرار شد. در ابتدا تأکید کردیم با شما در ارتباط خواهیم بود و پس از دوره آموزشی، قرار بر این شد هنرجویان در طول سال تحصیلی با مراجعه به گروه‌های تخصصی، هر گونه سؤال یا مشکلی که در درس‌ها دارند، مطرح کنند تا رفع اشکال شود.

فاز سوم چه زمانی انجام خواهد شد؟

در مرحله سوم باید بگویم که ابتدا باید کارگاه‌های‌مان تکمیل و آماده شروع به کار شود. در حال حاضر، بخش کوچکی از این فاز سوم را آغاز کرده‌ایم و تلاش داریم از منابع داخلی استفاده کنیم، هرچند این منابع در بخش شبیه‌ساز بسیار محدود است. در این راستا توانستیم ارتباطی با یکی از مراکز برقرار و تا حدی پیشرفت کنیم. در حال حاضر، قراردادهایی در حال تنظیم است تا بتوانیم شبیه‌سازها را راه‌اندازی کنیم. وجود شبیه‌سازها به‌ویژه در هنرستان‌ها می‌تواند تأثیر زیادی بر آموزش هنرجویان داشته باشد. شاید در ابتدا به نظر برسد که هنرجویان به این شبیه‌سازها نیازی نداشته باشند اما تجربه نشان داده این تجهیزات می‌توانند انگیزه و علاقه زیادی در آنان ایجاد کنند. دیدن شبیه‌سازها به آنان کمک می‌کند بهتر درک کنند که کشتی‌های بزرگ چه ویژگی‌هایی دارند و چقدر می‌توان این کار را به طور اصولی انجام داد. با این نگرش، سعی کرده‌ایم این پروژه را جلو ببریم و مراحل اولیه آن را طی کرده‌ایم.

هدف ما این است تا پایان سال، حداقل ۲ شبیه‌ساز را نصب و راه‌اندازی کنیم و امیدواریم که تا سال تحصیلی آینده، ۴ شبیه‌ساز راه‌اندازی شده باشد. در این میان، شبیه‌ساز پنجم، موجود در بوشهر نیز در حال رفع ایرادات است. البته در برخی بخش‌ها مانند وسایل و ژنراتورهای بزرگ‌تر، باید تجهیزات از کشتی‌ها منتقل شود که این موارد را در برنامه‌مان قرار داده‌ایم.

در این مسیر، ما از دبیران خواسته‌ایم مشکلات و نیازهای خود را به ما اعلام کنند. به عنوان نمونه یکی از دبیران اعلام کرد دیاگ مخصوص برخی موتورهای خاص را ندارد. به طور مشابه، با توجه به نیازهایی که در طول سال مشخص می‌شود، ما می‌توانیم تخصیص بودجه انجام داده و تجهیزات مورد نیاز را تأمین کنیم.

یکی از نتایج مثبت این دوره‌ها، شکل‌گیری یک شبکه ارتباطی میان دبیران با ما بود که امکان تبادل اطلاعات و تجربیات را برای آنها فراهم کرد. این ارتباط‌ها کمک کرد دبیران بتوانند چالش‌ها و مسائل آموزشی خود را به صورت جمعی حل کنند

گفتید شبیه‌سازهایی که داریم خارجی است، شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی نیز در زمینه ساخت و تولید شبیه‌ساز فعالیت دارند؛ آیا از امکانات این شرکت‌ها نیز استفاده کرده‌اید؟

ما در ابتدا تصمیم گرفتیم از محصولات خارجی استفاده کنیم، زیرا این شرکت‌ها آزمون‌های خود را موفقیت‌آمیز پشت سر گذاشته بودند اما با توجه به فرصت‌هایی که در این زمینه وجود دارد، تصمیم گرفتیم از این فضا بهره‌برداری کنیم و از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی هم استفاده کنیم. این کار نه تنها به پیشرفت این شرکت‌ها کمک می‌کند، بلکه می‌تواند در رشد صنعت داخلی نیز مؤثر باشد. در حال حاضر با ۳ مرکز تماس گرفته‌ایم و با ۲ مرکز وارد مذاکره شده‌ایم و مشخصات فنی مورد نیاز را اعلام کرده‌ایم. ۲ مرکز اول از پیشنهاد پژوهشی ما استقبال کردند و با یکی از آنها وارد بحث‌های جدی‌تری شدیم.

شبیه‌سازها را از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی تهیه می‌کنید؟

بله! کاملاً داخلی هستند.

مدیرعامل شرکت نگین سبز خاورمیانه از توسعه فعالیت‌ها در بنادر شمالی و جنوبی کشور می‌گوید

تربیت راهنمایان با به روزترین استانداردهای آموزشی



پس از آنکه شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه تصمیم گرفت به منظور به‌روزآوری نیروی انسانی خود و بهره‌مندی از دانش روز در حوزه‌های تخصصی، فنی و کاربردی اقدام به برگزاری دوره‌های آموزشی برای شناورها، فرماندهان و... کند، در اقدامی آینده‌نگرانه با شرکت ملی نفتکش ایران تفاهمنامه همکاری‌های آموزشی امضا کرد. به دنبال آن، دوره‌های آموزشی مصوب در مرکز آموزشی محمودآباد شرکت ملی نفتکش ایران آغاز شد. ماهنامه «بندر و دریا» برای بررسی کمیت و کیفیت برگزاری این دوره‌ها و برنامه آینده شرکت نگین سبز در این مسیر با سیاوش رضوانی، مدیرعامل شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه گفت‌وگو کرد.

تفاهمنامه همکاری‌های آموزشی میان شرکت نگین سبز خاورمیانه و شرکت ملی نفتکش ایران در شهریور امسال به امضا رسید. اکنون بیش از ۴ ماه از انعقاد این تفاهمنامه می‌گذرد؛ در این مدت چه مواردی از آن به اجرا در آمده است؟

شرکت نگین سبز بر این باور است که آموزش نقشی اساسی در بهره‌وری پرسنل و به دنبال آن شرکت دارد. همان‌گونه که اشاره کردید، شرکت پس از برنده شدن «قرارداد راهبری شناورها در حوزه شمال»، با توجه به بررسی‌های انجام شده و شناختی که از مراکز آموزشی در بحث دریایی داشت، بهترین مراکز آموزشی کشور را شناسایی کرد و در حال حاضر با یکی از آنها که مرکز آموزشی شرکت ملی نفتکش ایران است، اقدام به عقد تفاهمنامه همکاری آموزشی کرده است.

البته باید اشاره کنم که عقد تفاهمنامه آموزشی با چند مرکز آموزشی دیگر که در رده‌های بالا در کشور هستند نیز در دست بررسی قرار دارد، چرا که اقدامات و دوره‌های آموزشی متعددی باید برای پرسنل در چارچوب الزامات قراردادی و اهداف خصوصی شرکت برگزار شود. با این توضیحات و با توجه به تفاهمنامه امضا شده، اولین فرصتی را که برای مرکز آموزشی برای اجرای دوره درخواستی فراهم بود شرکت انتخاب و تأیید کرد و قرار شد دوره آموزشی راهنمایی برای تعداد ۱۶ نفر از کارآموزان راهنمایی از تاریخ ۱۴۰۳/۹/۱۷ تا ۱۴۰۳/۱۰/۰۳ در محل مرکز آموزشی محمودآباد شرکت ملی نفتکش برگزار شود. در ادامه این روند، پیرو تفاهمنامه موجود ۳ دوره شبیه‌ساز مانور برای راهنمایان نیز در دستور کار تا پایان بهمن ماه قرار داده شده است. علاوه بر این با هماهنگی‌های شکل گرفته و در راستای تفاهمنامه آموزشی، یک دوره رادار برای راهنمایان نیز در سال جاری در دستور کار قرار دارد. البته کار آموزشی پرسنل شرکت فقط به تفاهمنامه آموزشی فوق محدود نشده و بر اساس برنامه‌ریزی منظمی که شده، دوره‌های آموزشی متعددی نیز از طریق مراکز آموزشی مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی از جمله دوره شناور بقا و قایق‌های نجات (یک دوره) برگزار شده است.

بر اساس تفاهمنامه، قرار شد شرکت ملی نفتکش طرح جامع آموزشی برای نگین سبز تهیه کند؛ این طرح شامل چه مواردی است و چگونه قرار است به اجرا درآید؟

شرکت نگین سبز به عنوان شرکتی معتبر با نگرش توسعه فعالیت‌ها بر این باور است که برنامه‌ریزی بلندمدت را در زمینه فعالیت‌های دریایی بندری در دستور کار خود قرار دهد. در این راستا داشتن طرح آموزشی مدون برای پرسنل خشکی و دریایی ضروری است. در این ارتباط با هماهنگی‌هایی که با مرکز آموزش شرکت ملی نفتکش ایران به عمل آمد، ضمن ارائه توضیحات در خصوص نحوه و حوزه فعالیت شرکت نگین سبز خاورمیانه، در قالب کار گروهی، طرح جامع آموزشی توسط این مرکز برای پرسنل شرکت در حوزه‌های فنی، مالی، منابع انسانی و دوره‌های عمومی و سمیناری برنامه‌ریزی شده است که با توجه به اولویت‌هایی که برای پرسنل توسط مدیریت در نظر گرفته شده، به مرور در دستور کار قرار خواهد گرفت.

به تازگی از مرکز آموزشی شرکت ملی نفتکش ایران در محمودآباد بازدید و مشاهده کردیم دوره‌های آموزشی ویژه نیروهای نگین سبز در حال برگزاری است. ابتدا بفرمایید تعداد دوره‌های آموزشی و تنوع و کیفیت برگزاری آنها چگونه است. دیگر اینکه چه کسانی در این دوره‌ها شرکت می‌کنند و قرار است ایشان پس از آموزش در چه سطحی از تخصص و جایگاه شغلی قرار بگیرند؟

مرکز آموزشی محمودآباد یکی از مراکز تکمیل‌شده تخصصی کشور در زمینه آموزش دریایی است. با در نظر گرفتن امکانات موجود در آن مرکز، نیازهای متعدد آموزشی شرکت با توجه به تنوع دوره‌ها از جمله آموزش کارآموزان راهنمایی، دوره‌های شبیه‌ساز، رادار و... قابل اجرا بوده و تلاش مدیریت نگین سبز بر این است که دوره‌های ابتدایی و تکمیلی راهنمایان خود را در این مرکز و مراکز با پتانسیل بالای فنی تخصصی برگزار کند. افرادی که در دوره آذرماه حضور داشته‌اند، پس از موفقیت در گذراندن دوره و آزمون‌های مربوطه موفق به گرفتن گواهینامه راهنمایی درجه ۳ خواهند شد و پس از گرفتن این گواهینامه از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای راهنمایی کشتی‌های متردد به بنادر شمالی به کار گرفته می‌شوند.

افراد منتخب حاضر در دوره آموزشی دارای مدرک کارشناسی مهندسی دریا (دریانوردی) از دانشگاه‌های معتبر داخلی بوده و حتی برخی دارای گواهینامه‌های فرماندهی و افسر اولی نامحدود نیز هستند و سابقه کاری در شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان افسر را دارند، در واقع باور این مدیریت به کارگیری افراد درست و با تخصص در جای درست است.

شرکت نگین سبز به عنوان شرکتی معتبر با نگرش توسعه فعالیت‌ها بر این باور است که برنامه‌ریزی بلندمدت را در زمینه فعالیت‌های دریایی بندری در دستور کار خود قرار دهد. در این راستا داشتن طرح آموزشی مدون برای پرسنل خشکی و دریایی ضروری است

افراد منتخب حاضر در دوره آموزشی دارای مدرک کارشناسی مهندسی دریا (دریانوردی) از دانشگاه‌های معتبر داخلی بوده و حتی برخی دارای گواهینامه‌های فرماندهی و افسر اولی نامحدود نیز هستند و سابقه کاری در شرکت‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان افسر را دارند، در واقع باور این مدیریت به کارگیری افراد درست و با تخصص در جای درست است


مرکز آموزش شرکت ملی نفت ایران - محمودآباد













مدت زمان برگزاری این دوره‌ها چقدر است؟ آیا این دوره‌ها به مرور برگزاری، دارای سطوح سخت‌تر و بالاتر هستند و فراگیران آنها تغییر خواهند کرد؟

مدت زمان برگزاری دوره ابتدایی راهنمایی بر اساس مصوبات سازمان بنادر و دریانوردی ۱۷ روز است. بدیهی است متقاضیان رده‌های بالاتر در سمت راهنمایی یعنی راهنمای درجه ۲، درجه ۱ و ارشد نیز باید دوره‌های تکمیلی‌تری را سپری کنند که به ترتیب ارتقا، این دوره‌ها از سختی‌ها و ریزه‌کاری‌های بیشتری برخوردار خواهند بود. البته مبنای این شرکت برای برگزاری دوره‌های تکمیلی فقط بر اساس دستورالعمل‌های مصوب مرجع ملی است.

میزان رضایتمندی شما از کمیت و کیفیت دوره‌های آموزشی و اساتید چگونه است؟

شرکت ملی نفتکش ایران از شرکت‌های توانمند و صاحب سبک در بحث آموزش در سطح ملی است. در این راستا مرکز آموزش محمودآباد با بهره‌گیری از اساتید مجرب، دوره‌های آموزشی مناسبی را برگزار می‌کند. دوره‌های مد نظر شرکت نگین سبز نیز از این مسئله مستثنا نیست. اساتیدی که در این دوره حضور داشته‌اند علاوه بر تخصص و تجربه کافی، دارای گواهینامه‌های TFT بوده و در فهرست اساتید مورد تأیید مرجع دریایی قرار دارند. کمیت و کیفیت دوره‌ها نیز توسط مرکز و مرجع دریایی همواره مورد پایش قرار داشته است. بنابراین همان‌گونه که می‌بینید این شرکت نهایت دقت و نظارت خود را در انتخاب مرکز و نحوه برگزاری دوره‌ها در جهت بهبود کمی و کیفی دانش پرسنل مد نظر قرار می‌دهد.

> در حال حاضر هرگونه هدایت کشتی‌های متردد به بنادر شمالی توسط راهنمایان شرکت نگین سبز در حال اجراست و یدک‌کشی‌های تحت راهبری شرکت نیز همکاری‌های لازم را دارند. بنابراین موضوع به‌روز نگاه داشتن اطلاعات علمی راهنمایان و پرسنل یدک‌کش در دستور کار قرار داشته است

در مناقصه پایلوتیج بنادر شمالی برنده شده‌اید و این موضوع مبنای ایجاد ضرورت برگزاری دوره‌های آموزشی نیروهای انسانی شرکت شما بوده است؛ درباره این قرارداد مناقصه و ابعاد آن توضیح بفرمایید.

قرارداد «اجاره شناورها به منظور اجرای عملیات هدایت، پهلودهی و جداسازی کشتی‌ها در بنادر حوزه شمال» در تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۲ بین شرکت نگین سبز خاورمیانه و سازمان بنادر و دریانوردی به امضا رسید و از تاریخ ۱۴۰۳/۰۳/۰۱ در بنادر شمالی اجرایی شد. قرارداد یادشده در زمینه انجام عملیات راهنمایی، یدک‌کشی، پهلودهی و جداسازی کشتی‌ها و به طور کلی هدایت و راهبری و عملیات راهنمایی و یدک‌کشی در حوزه بنادر شمالی است. علاوه بر اینکه بحث آبرسانی به کشتی‌ها نیز در برخی بنادر شمالی در قالب همکاری دوجانبه در دستور کار قرار دارد.

در حال حاضر هرگونه هدایت کشتی‌های متردد به بنادر شمالی توسط راهنمایان شرکت نگین سبز در حال اجراست و یدک‌کشی‌های تحت راهبری شرکت نیز همکاری‌های لازم را دارند. بنابراین موضوع به‌روز نگاه داشتن اطلاعات علمی راهنمایان و پرسنل یدک‌کش در دستور کار قرار داشته است. همچنین بحث به‌روز نگاه داشتن یدک‌کش‌ها از طریق سرویس‌های به‌موقع فنی و اعزام یدک‌کش‌ها برای تعمیرات اساسی در حوضچه خشک در کنار کارکرد روزمره نیز باید برنامه‌ریزی و اجرا شود.

ما در این مدت بالغ بر ۴ فروند یدک‌کش را به داک اعزام کرده و تعمیرات اساسی آن را با نظارت کامل مؤسسه رده‌بندی و پرسنل فنی شرکت انجام داده‌ایم که تعمیرات ۲ فروند آن تکمیل و در سرویس قرار داده شده است و تعمیرات اساسی ۲ فروند یدک‌کش دیگر نیز در شیپ یارد انزلی در حال پیگیری است. شرکت نگین سبز بر این باور است که با ارائه کار استاندارد و در چارچوب قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی، با توجه به نیروهای متخصصی که به کار می‌گیرد، توسعه فعالیت‌هایش را در دستور کار قرار دهد. انتظار می‌رود با عملکردی که ارائه می‌شود و پایش بهینه مرجع ملی دریایی از اقدامات انجام شده، مراتب و زمینه توسعه فعالیت‌های شرکت در بنادر شمالی و جنوبی کشور به نحو مطلوبی فراهم شود، چرا که پتانسیل کافی در این زمینه در شرکت نگین سبز خاورمیانه وجود دارد و این شرکت برای توسعه فعالیت آمادگی دارد.

مدیرعامل هلدینگ پایا ترابر سینا پیشنهاد کرد

بنیاد مستضعفان
هماهنگ‌کننده حمل‌ونقل کشور شود



گفت‌وگوی ماهنامه «بندر و دریا» با رضا ایلاتی، مدیرعامل هلدینگ پایا ترابر سینا در حاشیه هشتمین نمایشگاه بین‌المللی حمل‌ونقل، لجستیک و صنایع وابسته و همزمان با روز ملی حمل‌ونقل در غرفه این هلدینگ انجام شد. اگرچه پرسش‌های زیادی را برای مصاحبه با ایلاتی آماده کرده بودیم اما به دلیل حجم بالای رفت و آمدها و بازدید مدیران مختلف از غرفه و دیدار با مدیرعامل، نتوانستیم همه پرسش‌ها را مطرح کنیم ولی به هر شکل این فرصت را غنیمت شمردیم. ایلاتی بر این باور است که حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت کشور نیازمند یک هماهنگی فرابخشی است و پیشنهاد می‌دهد بنیاد مستضعفان به عنوان یک نهاد بالادستی با استفاده از شرکت‌های حمل‌ونقل خود می‌تواند این هماهنگی را بین دستگاه‌های موظف و مسئول این بخش و حوزه ایجاد کند.



اگر بخواهید نگاهی اجمالی به وضعیت صنعت حمل‌ونقل کشور داشته باشید، این نگاه چگونه تعریف می‌شود؟ منظورم به طور مشخص حوزه حمل‌ونقل دریایی است. البته حمل‌ونقل دریایی خود به نوعی به حمل‌ونقل جاده‌ای متصل است، چرا که وقتی کالا به ساحل می‌رسد، انتقال آن از طریق جاده ادامه می‌یابد اما در این زنجیره، بسیاری از مواقع ارتباطات لازم به‌درستی برقرار نمی‌شود و مشکلاتی به وجود می‌آید. با توجه به تجربه و جایگاه شما در هلدینگ و اینکه شرکت‌های فعال در حوزه دریایی نیز زیرمجموعه شما هستند، می‌خواهم نظر شما را در این زمینه بدانم.

اولاً باید گفت جایگاه و جغرافیای کشور ما در منطقه به گونه‌ای است که ما لاجرم با مسائل حمل‌ونقل درگیر هستیم. این موضوع را می‌توان یک موهبت الهی یا هر عنوان دیگری نامید. به هر حال ایران در نقطه‌ای از دنیا قرار گرفته که از شمال به جنوب و از شرق به غرب، مسیرهای عبوری مهمی را در بر می‌گیرد.

این را بارها نیز گفته‌ام که بسیاری از درگیری‌ها و منازعات جهانی، حول محور دسترسی به بازارها و انتقال کالاهاست. حمل‌ونقل از این منظر، هم در معادلات منطقه‌ای و هم بین‌المللی اهمیت ویژه‌ای دارد. برای نمونه، اگر بخواهیم نقش ترکیه را در همین دوران معاصر بررسی کنیم، می‌بینیم این کشور به دنبال آن است که کالاهای تولیدی خود را به بازارهای آسیای میانه برساند. ترکیه که از منابع نفتی بی‌بهره است، برای توسعه اقتصادی خود به تولیدات صنعتی و گردشگری متکی است. این کشور ابتدا با ایجاد یک لایه فرهنگی، تاریخی و ارتباطات نرم در آسیای میانه، سعی در ایجاد پیوند عاطفی کرده است. سپس به دنبال نفوذ در بازارهای این منطقه رفته و تلاش می‌کند کالاهای خود را از طریق مسیرهای حمل‌ونقل مناسب، به فروشگاه‌های این کشورها برساند.

به همین دلیل است که می‌بینیم ترکیه روی مسائل استراتژیک مانند زنگزور، ارتباط با آذربایجان یا استفاده از مسیرهای دریای خزر (با روش‌هایی مانند کشتی‌های رو-رو) تمرکز ویژه‌ای دارد. این کشور در عمل یک مدل مطالعاتی خوب برای ما است تا اهمیت دسترسی به بازارها را درک و از آن بهره‌برداری کنیم. موضوع امروز درباره سوریه نیز در نهایت به اهمیت دسترسی به سواحل دریای مدیترانه و ارتباطات مرتبط با عراق ختم می‌شود.

در هر صورت دسترسی به حمل‌ونقل یکی از موضوعات کلیدی و راهبردی است که نقشی اساسی در تحولات منطقه‌ای دارد. کشور ما نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز خود، از این قاعده مستثنا نیست. ایران در نقطه‌ای قرار گرفته که از نظر دسترسی، شرایط ویژه‌ای دارد.

منظور شما دریا و بنادر کشور در شمال و جنوب است؟

در جنوب کشور دسترسی به آب‌های آزاد یک موهبت طبیعی محسوب می‌شود که امکان ارتباط با دیگر نقاط جهان را فراهم می‌کند. در شمال نیز همسایگی با کشورهای CIS و روسیه، جایگاه راهبردی ایران را دوچندان کرده است. این موقعیت باعث شده کشورمان همواره به عنوان چهارراهی برای تبادلات منطقه‌ای و جهانی مورد توجه قرار گیرد.

با توجه به این مقدمه، ایران باید به ۲ حوزه حمل‌ونقل دریایی و زمینی به طور جدی توجه کند؛ در حمل‌ونقل زمینی، ما ۲ بخش جاده‌ای و ریلی داریم.

در جنوب کشور دسترسی به آب‌های آزاد یک موهبت طبیعی محسوب می‌شود که امکان ارتباط با دیگر نقاط جهان را فراهم می‌کند. در شمال نیز همسایگی با کشورهای CIS و روسیه، جایگاه راهبردی ایران را دوچندان کرده است. این موقعیت باعث شده کشورمان همواره به عنوان چهارراهی برای تبادلات منطقه‌ای و جهانی مورد توجه قرار گیرد



متأسفانه حمل‌ونقل ریلی ما با مشکلات متعددی روبه‌رو است. بسیاری از خطوط ریلی کشور، به‌رغم اهمیت راهبردی‌شان، به همسایگان متصل نشده‌اند. به عنوان نمونه در شلمچه، تنها ۶۰ کیلومتر باقی مانده تا خط ریلی ایران به عراق وصل شود. در مسیر پاکستان و مرز میرجاوه، قسمتی از خط ریلی قطع است. در نزدیکی جمهوری آذربایجان نیز خطوط ریلی ناتمام است. مهم‌ترین مثال، چابهار است که هنوز به ایرانشهر وصل نشده است.

چابهار به عنوان یکی از بنادر استراتژیک، توجه بسیاری از کشورها را به خود جلب کرده است و کشورهای حوزه خلیج‌فارس و البته هند، دغدغه اصلی‌شان این است که این خط ریلی چه زمانی تکمیل خواهد شد. اهمیت این موضوع به حدی است که باید به عنوان یکی از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد. وزارت راه و شهرسازی باید با برنامه‌ریزی دقیق و شناسایی پروژه‌های اولویت‌دار، منابع و انرژی خود را به‌درستی به اجرای پروژه‌ها تخصیص دهد.

در بخش حمل‌ونقل دریایی نیز نوسازی، بهسازی و تنوع ناوگان، مسئله‌ای بسیار مهم است و مشکل اصلی در این حوزه کمبود منابع مالی و تا حدودی تحریم‌ها است. باید با استفاده از مدل‌های موفق جهانی، مانند آنچه در کشورهای ژاپن و یونان انجام شده است، راهکارهایی برای تجهیز منابع و نوسازی ناوگان تدوین کنیم. این مدل‌ها را می‌توان با شرایط کشورمان تطبیق داد و بومی‌سازی کرد. در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای، یکی از اقدامات ضروری، کاهش بار جاده‌ای و انتقال آن به خطوط ریلی است. متأسفانه یارانه گازوئیل باعث شده بارهای حجیم، مانند سنگ‌آهن و مواد معدنی، از جاده منتقل شود، در حالی که در کشورهای پیشرفته، چنین بارهایی به خطوط ریلی منتقل می‌شود. اگر بخواهم ساده‌تر اشاره کنم، در واقع بخش ریلی مزیت‌های قابل توجهی نسبت به حمل جاده‌ای ندارد و این موضوع مهم و قابل تأملی است.

کشورهایی که ما در دهه‌های اخیر در بحث کریدورها روی آنها حساب کرده بودیم، مانند هند تا شرق دور یا از خزر به اروپای غربی، کریدورهای جدیدی تعریف کرده‌اند و کریدورهایی که ما به آنها امید داشتیم، دیگر کاربردی نیستند. تا چه زمان باید منتظر ماند؟ به نظر شما که فعال بخش خصوصی هستید، راهکار خروج از این بن‌بست چیست؟

کریدوری به این شکل که بگویید به آن دل بسته‌ایم وجود ندارد و این گزاره درست نیست اما حرف شما کاملاً درست است و امروز کسی منتظر کسی نمی‌ماند و تحولات نیز سرعت زیادی دارد. تولیدکنندگان هم عجله دارند و هم در تجارت حرص و ولعی وجود دارد که کالا زودتر به مقصد برسد. به رغم اینکه ما تحت شدیدترین تحریم‌ها هستیم و بیشترین فشارهای سیاسی و منطقه‌ای را شاهد هستیم اما بخش خصوصی ما بسیار فعال و پویاست و به رغم همه محدودیت‌ها هیچ‌وقت جریان ورود و خروج کالا به کشور متوقف نشده است. درست است که می‌خواستیم در بحث ترانزیت جایگاه بالاتری داشته باشیم اما به هر حال جریان ورود و خروج قطع نشده که این به خاطر هوش ایرانی است که توانسته این کالا را به هر طریقی به کشور برساند.

امیدواریم در سطوح بالا تصمیم‌گیری شود که تحریم برداشته شده و فشار کمتر شود و اگر این اتفاق بیفتد، شک نکنید جهش عظیمی را به یکباره تجربه خواهیم کرد.

اگر الان کریدورهایی تعریف شده تا به اصطلاح ایران را دور بزنند، در نهایت ایران باز هم مسیر بهتری است و هر

چابهار به عنوان یکی از بنادر استراتژیک، توجه بسیاری از کشورها را به خود جلب کرده است و کشورهای حوزه خلیج‌فارس و البته هند، دغدغه اصلی‌شان این است که این خط ریلی چه زمانی تکمیل خواهد شد. اهمیت این موضوع به حدی است که باید به عنوان یکی از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی قرار گیرد



چند کُند اما تلاش‌هایی در حال انجام است. به عنوان نمونه درباره راه‌آهن چابهار حتماً خبر دارید که اولویت‌بندی‌ها به شکلی است که به نظر من احتمالاً در بازه ۱۲ تا ۱۸ ماه آینده به بهره‌برداری برسد. یعنی با سرعت در تلاشند این پروژه به مرحله اتصال برسد. حتی زیرساخت‌های ایرانشهر هم انجام شده تا این خط به چابهار وصل شود. این اتفاق، یک رویداد بزرگ محسوب می‌شود.

در مورد اتصال ما به عـــراق نیز پیگیری‌ها در جریان اســـت اما ســـرعت کار پایین اســـت. اینطور نیست که راه‌حل‌ها را ندانیم یا صورت مســـئله را رها کرده باشیم، بلکه با ســـرعت کمتری در حال پیشـــرفت است. با این حال، فکر می‌کنم نباید به مســـائل نگاه ناامیدانه داشت. درســـت اســـت که مشـــکلات زیادی داریم اما حرکت همچنان ادامه دارد.

از طرفی، صنعـــت حمل‌ونقل به نظر من یک صنعت بسیار جذاب و پرچالش اســـت. کسانی که در این حوزه کار می‌کنند، گـــذر زمان را حس نمی‌کننـــد، زیرا این صنعت به قدری پیچیده و تخصصی است که مشغولیت ذهنی زیادی ایجاد می‌کند. با وجود همه این مســـائل، ایرانی‌ها توانسته‌اند راه‌حل‌هایی پیدا کنند و کار در حال انجام است.

نکتـــه دیگری که مایلـــم در بحـــث کریدورها به آن اشاره کنم مزیت‌هایی اســـت که باید برای مسیر ایران طراحی و پیاده‌سازی شـــوند. همانطور که گفتم رقبای زیادی در حال سرمایه‌گذاری و ایجاد کریدورهای موازی با ما هســـتند. اگر ما روی مزیت‌های رقابتی کشـــور و کریدورهایمان تمرکز کنیم قطعا تجار و بازرگانان، مسیر ایران را در اولویت خود قرار می‌دهند.

به رغم اینکه ما تحت شدیدترین تحریم‌ها هستیم و بیشترین فشارهای سیاسی و منطقه‌ای را شاهد هستیم اما بخش خصوصی ما بسیار فعال و پویاست و به رغم همه محدودیت‌ها هیچ‌وقت جریان ورود و خروج کالا به کشور متوقف نشده است که این به خاطر هوش ایرانی است که توانسته این کالا را به هر طریقی به کشور برساند

من متوجه دیدگاه شما هستم. شرکت‌های خصوصی که در حوزه‌های مختلف فعالیت می‌کنند، نقش مهمی در توسعه اقتصادی دارند. می‌خواهم به عنوان فعال بخش خصوصی به این موضوع پاسخ دهید، زیرا ما با شرکت‌های مختلف صحبت کرده‌ایم و حتی از مناطق مختلف بازدید داشته‌ایم و شنیدیم که بعضی از آنها واقعاً ابراز رضایت می‌کنند به دلیل اتفاقات مثبتی که رخ داده اســـت اما برخی نیز دغدغه‌هایی دارند. شما به عنوان فعال بخش خصوصی که در حـــوزه خدمات بندری و دریایی فعالیت می‌کنید، مهم‌ترین موانع را چـــه می‌دانید؟ لطفاً راهکار را نیز ارائه بدهید. چـــه موانعی وجود دارد که می‌توان با راهکارهای ساده آنها را برطرف کرد تا مسیر بهتری برای دســـترســـی، حمل‌ونقل کالا، پذیرش و صادرات فراهم شود؟

اگر بخواهم از منظر بنیاد مستضعفان پاسخ دهم، برای توســـعه ترانزیت در ایران، هماهنگی فرابخشی ضروری است. متأســـفانه در حال حاضر دست‌اندرکاران بسیاری در موضوع ترانزیت نقش دارند اما مسئول اصلی مشخص نیست. بخشـــی از این مســـئولیت به گمرک، بخشی به مبـــادی ورود و خروج و بخشـــی بـــه حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای مربوط می‌شـــود. این تعدد مســـئولیت‌ها باعث تضاد منافع می‌شود. به نظر من، نقش بنیاد مستضعفان در اینجـــا می‌توانـــد ایجاد هماهنگی میـــان بخش‌های مختلف باشد. بنیاد می‌تواند به عنوان یک نهاد بالادستی با استفاده از شرکت‌های حمل‌ونقل خود، این هماهنگی را برقرار کند.

به عنوان نمونه ســـازمان بنادر و دریانـــوردی به عنوان یک نهـــاد حاکمیتی وظایفی دارد اما گمـــرک نیز به دنبال حداکثرسازی منافع خود است. این تضادها می‌تواند مانعی برای پیشـــرفت باشد. شـــرکت‌هایی مانند بنیاد که هم در تصمیم‌گیری‌های حاکمیتی نفوذ دارند و هم شـــرکت‌های اقتصادی خوشنامی هستند، می‌توانند نقش رگولاتوری را ایفا کنند. به عنوان نمونه، می‌توان یک ســـاختار ملی مانند فروواردر(بارفرابـــر) ملـــی ایجاد کرد که ایـــن هماهنگی را تســـهیل کند. از منظر بخش خصوصی، یکی از کارهایی که می‌توان انجام داد، همکاری با شرکای خارجی مطمئن است. این همکاری می‌تواند منافع بازیگران توانمند خارجی را به منافع داخلی گره بزند و مســـیرهای جدیدی برای ترانزیت ایجاد کند. برای مثال، کشـــورهای همســـایه علاقه‌مندند کالاهای‌شان از جنوب ایران به شمال منتقل شود و برای این کار، ناچارند با طرف‌های ایرانی مذاکره کنند. حضور شرکای

خارجی می‌تواند بـــه دور زدن تحریم‌ها و یافتن راهکارهای بهتر برای نقل و انتقالات بانکی کمک کند.

در حوزه سرمایه‌گذاری نیز پاسخ شما همین است؟

در حوزه ســـرمایه‌گذاری، واقعیت این اســـت که منابع کشـــور محدود اســـت و اتکا به این منابع کافی نیست. در دنیا بانک‌ها خلاقانه وارد عمل می‌شوند و راه‌حل‌هایی ارائه می‌دهند اما متأســـفانه اینگونه اقدامات در کشور ما کمتر مشاهده می‌شود. بنابراین راهکار می‌تواند این باشد که منافع شرکت‌های خارجی ثروتمند را به منافع داخلی گره بزنیم.

به هر حال دنیا اکنون به ســـمت توســـعه بنادر سبز حرکت کـــرده و فناوری‌های نوین بـــه حوزه حمل‌ونقل دریایـــی وارد شـــده؛ از جمله کشـــتی‌های خودران و سوخت‌های سبز. این موضوع می‌تواند چالش‌هایی جدی ایجاد کند، زیرا بخشی از ناوگان کشتیرانی ممکن است به دلیل ناتوانی در اســـتفاده از سوخت‌های جایگزین یا عقب‌ماندگی فناوری، ناچار بـــه خروج از چرخه فعالیت شود. این وضعیت می‌تواند ضربه‌ای قابل توجه به ناوگان ملی ما وارد کند. حال پرسش این است: برای پیشگیری از عقب‌ماندگی در فناوری‌های نوین و جلوگیری از بازماندن از رقابت با بنادر پیشرو، چه اقداماتی باید انجام دهیم؟

اگر بخواهم جســـورانه به پرسش شـــما پاسخ دهم و محافظه‌کار نباشـــم، باید بگویم بله! محیط زیســـت مهم است و حفاظت از آن برای نســـل‌های آینده نیز اهمیت دارد اما اجـــازه بدهید هزینه آلودگی محیط زیســـت را کسانی بپردازند که سهم بیشتری از اقتصاد جهان دارند. بگذارید ما با تمام سرعت، موتور پیشران اقتصادی‌مان را به حرکت درآوریم.

وقتی ما هنوز به فناوری لازم مجهز نیســـتیم، چطور می‌توانیم این کار را انجام دهیم؟

این موضوع بســـتگی به زاویه دید شـــما دارد. اگر سؤال شما ناظر بر این اســـت که ما برای حفظ محیط زیست چه اقداماتی می‌توانیم انجام دهیم، باید بگویم بخشی از بنادر سبز شامل تلاش برای کاهش آسیب به محیط زیست است اما در عین حال، فکر می‌کنم توســـعه اقتصادی در شرایط کنونـــی و با توجه به تحریم‌های اعمالی بر کشـــور، اولویت بیشـــتری دارد. در واقع باید تصمیم بگیریم؛ یا توسعه پیدا کنیم و هزینه زیســـت‌محیطی آن را بپردازیم، یا دست به هیچ اقدامی نزنیم و از فضای طبیعی و هوای پاک بهره‌مند شویم. البته بهترین راه، یافتن نقطه بهینه‌ای است که بتواند هر دو جنبه را تا حد ممکن متعادل کند. در شـــرایط فعلی اقتصادی کشـــور، به نظر من توسعه بر دیگر مسائل اولویت دارد. البته این به معنای غفلت از محیط زیســـت نیســـت، بلکه باید همزمان دقت کنیم که کمترین آســـیب را به آن وارد کنیم اما در نهایت، ابتدا باید توســـعه یابیم و ســـپس دغدغه‌های زیست‌محیطی را جدی‌تر دنبال کنیم.

در مورد بنادر ســـبز و حمل‌ونقل ســـبز هم باید گفت در ایـــران اقداماتی انجام شـــده اســـت؛ ســـازمان بنادر و دریانوردی نیز طرح‌هایی را دنبال می‌کند، چرا که ما عضو کنوانسیون‌های بین‌المللی هســـتیم و این کنوانسیون‌ها به طور ســـالانه الزامات جدیدی را بـــه ما دیکته می‌کنند. به عنوان نمونه در صنعت دریایی، اســـتفاده از ســـوخت کم‌ســـولفور از سال ۲۰۲۰ الزامی شده اســـت. ایران نیز با زحمت و تلاش توانسته به این الزام پایبند باشد. پالایشگاه شازند اراک بخشی از تولید بنزین را کاهش داد و سوخت کم‌ســـولفور را برای کمک به کشـــتیرانی عرضه کرد. این نشـــان می‌دهد صنعت حمل‌ونقل ایران همگام با قوانین بین‌المللی پیش می‌رود.

اما در ســـطح کلان، اجازه دهید هزینه این تغییرات را کشورهایی بپردازند که ســـهم بیشتری در تولید ناخالص داخلی جهان دارند. اگر مطالعه کنید، می‌بینید بسیاری از این کشورها خود به قوانین زیست‌محیطی پایبند نیستند اما بر کشورهای مثل ما فشار می‌آورند که حتماً این الزامات را رعایت کنیم.

و نکته پایانی...

در پایان، نکته‌ای که به نظرم بســـیار مهم است و نیاز به توجه دارد، مســـئله نیروی انسانی متخصص و کارآمد است. متأسفانه یکی از اتفاقاتی که در حال رخ دادن است، کوچ نیروی متخصص ما به کشـــورهای همسایه، به‌ویژه امارات، به دلیل تفاوت‌های حقوق و دســـتمزد است. این نیروها که از بهترین‌ها در جهان هســـتند و با زحمت در کشورمان تحصیل کرده‌اند، به دلیل حقوق و مزایای پایین به شرکت‌ها و کشـــورهای رقیب مهاجرت می‌کنند. این مسئله تهدیدی برای آینده صنعت حمل‌ونقل کشورمان اســـت. ما باید راهکارهایـــی برای حفظ ایـــن نیروهای ارزشمند پیدا کنیم. رسانه‌ها نیز باید بیشتر به این موضوع بپردازند و ایـــن دغدغه را انعکاس دهنـــد. این نیروهای متخصص خود پاســـخ بسیاری از ســـؤالات مطرح‌شده و حتی مطرح‌نشده را دارند.

> جایگاه و جغرافیای کشور ما در منطقه به گونه‌ای است که ما لاجرم با مسائل حمل‌ونقل درگیر هستیم. این موضوع را می‌توان یک موهبت الهی یا هر عنوان دیگری نامید. به هر حال ایران در نقطه‌ای از دنیا قرار گرفته که از شمال به جنوب و از شرق به غرب، مسیرهای عبوری مهمی را در بر می‌گیرد

> دسترسی به حمل‌ونقل یکی از موضوعات کلیدی و راهبردی است که نقشی اساسی در تحولات منطقه‌ای دارد. کشور ما نیز با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز خود، از این قاعده مستثنا نیست. ایران در نقطه‌ای قرار گرفته که از نظر دسترسی، شرایط ویژه‌ای دارد

نوآوری‌های ایرانیان برای تسهیل دریانوردی و حمل‌ونقل کالا در خلیج‌فارس

هخامنشیان و عصر فانوس‌های دریایی



[مهرداد اربابیان]
کارشناس توسعه فرهنگ دریایی و بندری

داریوش‌شاه گوید: «من پارسی هستم. از پارس مصر را گرفتم. فرمان کندن ایـــن ترعه را دادم، از رودخانه‌ای به نام نیل که در مصر جاری اســـت، تا دریایی که از پارس می‌رود. پس از آن این ترعه کنده شـــد، چنانکـــه فرمان دادم و کشـــتی‌ها از مصر از وسط این ترعه به سوی پارس روانه شدند، چنانکه مرا میل بود».

داریوش هخامنشی درصدد بوده است خلیج‌فارس و بنادر آن را به عنوان محور اصلی تجارت دریایی شـــرق به غرب مورد توجه قـــرار دهد و از خلیج‌فارس به عنوان شـــاهراه ارتباطی برای رونق اقتصاد شاهنشـــاهی خود بهره‌بـــرداری کند. در ایـــن مورد به اطلاعـــات محدود نویســـندگان یونانی باید اکتفا کرد. بـــا این همه برخی آگاهی‌های موجود در این منابع بـــه اندازه کافی گویا و رساست و می‌تواند منعکس‌کننده موقعیت کلی ناوگان دریایی ایران در این دوره باشد.

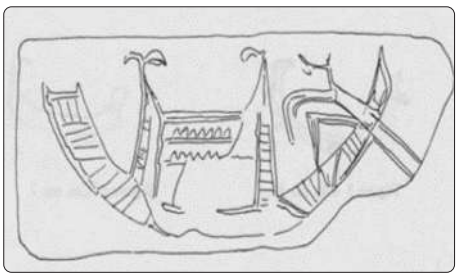
داریوش هخامنشی درصدد بوده است خلیج‌فارس و بنادر آن را به عنوان محور اصلی تجارت دریایی شرق به غرب مورد توجه قرار دهد و از خلیج‌فارس به عنوان شاهراه ارتباطی برای رونق اقتصاد شاهنشاهی خود بهره‌برداری کند. در این مورد به اطلاعات محدود نویسندگان یونانی باید اکتفا کرد

روند رشـــد روزافزون نیـــروی دریایی ایـــران از دوره کوروش تا خشایارشـــا (۵۲۹ تا ۴۶۶ ق.م) را می‌توان از توصیف هرودوت از توان نظامی دریایی ایران در جنگ بـــا یونانی‌ها دریافت؛ هـــرودوت در توصیف میدان نبرد دریایـــی ایرانیان و یونانیان آورده اســـت: «برآورد من از نیروی دریایی ایرانیان به شـــرح زیر اســـت: کشتی‌های آســـیایی ۱۲۰۷ فروند که متعلق به همه اقوام آسیایی بوده‌اند و بر اســـاس هر کشتی ۲۰۰ خدمه، جمعاً تعداد نفرات کشـــتی‌های آســـیایی بالغ بر ۲۴۱۴۰۰ نفر بوده است. در هر کشـــتی علاوه بر ملوانان و پاروزنان، ۳۰ نفر جنگاور پارسی یا مادی یا سکایی نیز حضور داشته‌اند که جمع آنان ۳۶۲۱۰ نفر بوده است. به این عده باید تعداد ۵۰ نفر پاروزن در هر کشتی و دیگر افراد را که من حدود ۳۰ نفر تخمین می‌زنم نیز اضافه کرد».

از طرف دیگـــر باید به ایـــن نکته اشـــاره کرد که منحصر بودن روایـــات یونانی درباره نـــاوگان دریایی ایران به این امر منتج شـــده که بسیاری از محققان از تأثیرگذاری دریانوردی بومیان خلیج‌فارس بر ناوگان دریایی هخامنشیان غافل مانده و نیروی دریایی ایران را به‌شدت تحت تأثیر ســـنت دریایی فنیقی و یونانی قلمـــداد کنند؛ این امر در حالی اســـت که همان‌گونه که پیش از این گفته شـــد، ســـنت دریانوردی و فنون کشتی‌سازی و کشتیرانی در خلیج‌فارس به هزاره سوم پیش از میلاد و دوره ســـومری‌ها برمی‌گردد و شواهد و مدارک بســـیاری در مورد بهره‌گیری حکومت‌های سومری، اکدی، ایلامی و بابلی و آشوری از خلیج‌فارس و بنادر آن برای حمل‌ونقل دریایی در دست است که به برخی موارد آن پیش از این اشاره شد.

از شواهد تاریخی از جمله «ســـفرنامه نئارخوس» می‌توان دریافت در اواخر عصر هخامنشـــیان، به دلیل توسعه فناوری دریانوردی، افرادی با عنوان «راهنمای دریا» در بنادر و جزایر خلیج‌فارس زندگی می‌کرده‌اند که مطمئناً شغل آنان در ارتباط با دریانوردی و همراهی بـــا ناوگان‌های دریایی بوده اســـت. در این ســـفرنامه هیدراکـــس(Hydraces) و مازِنـــس(Mazenes) به عنوان «راهنمـــای دریا» نامیده شـــده‌اند. «مازِنس» حاکـــم ایرانی جزیره قشـــم بوده و اینکـــه یک ایرانی صاحب منصب که دریا را به‌خوبی می‌شـــناخته است، به عنوان حاکم بزرگ‌ترین جزیره خلیج‌فارس منصوب شـــده اســـت، نشـــان از اهمیت دریانوردی در دوره هخامنشیان دارد.

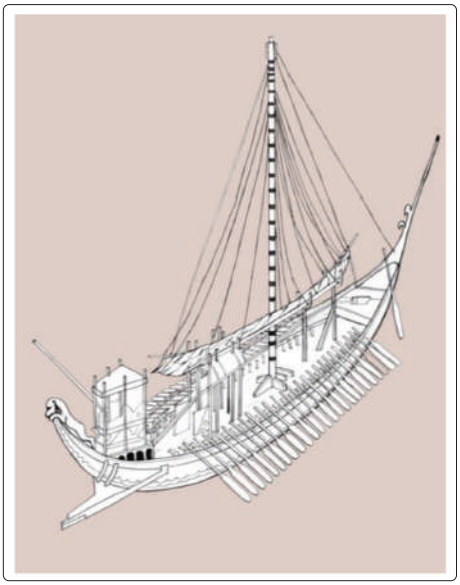
نشانه اقتدار هخامنشیان در دریانوردی، سکه‌هایی است که با نشان کشتی در بنادر دریای مدیترانه ضرب می‌شد و در این تصاویر برخی از آنها متعلق به موزه‌های بانک سپه و ملی ایران آورده می‌شود.



کشتی بر مُهری
متعلق به هزارهٔ سوم پیش از میلاد



سکه دوره هخامنشی (موزه بانک سپه)



نمایی فرضی از کشتی‌های هخامنشی
که با یک ردیف پاروزن به حرکت در می‌آمده است



سکه دوره هخامنشی (موزه بانک ملی ایران)

منحصر بودن روایات یونانی درباره ناوگان دریایی ایران به این امر منتج شده که بسیاری از محققان از تأثیرگذاری دریانوردی بومیان خلیج‌فارس بر ناوگان دریایی هخامنشیان غافل مانده و نیروی دریایی ایران را به‌شدت تحت تأثیر سنت دریایی فنیقی و یونانی قلمداد کنند

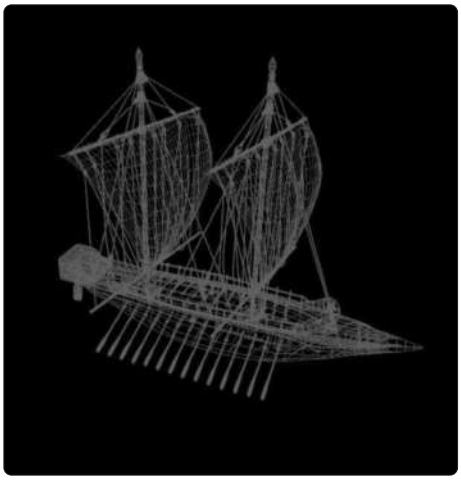
از شواهد تاریخی از جمله «سفرنامه نئارخوس» می‌توان دریافت در اواخر عصر هخامنشیان، به دلیل توسعه فناوری دریانوردی، افرادی با عنوان «راهنمای دریا» در بنادر و جزایر خلیج‌فارس زندگی می‌کرده‌اند که مطمئناً شغل آنان در ارتباط با دریانوردی و همراهی با ناوگان‌های دریایی بوده است.

پایه‌گذاری قدیمی‌ترین فانوس دریایی در خلیج‌فارس

آنچه با عنوان قدیمی‌ترین فانوس دریایی در حافظه تاریخی مسلمانان و اروپاییان وجود دارد، فانوس دریایی مشهور اسکندر در بندر اسکندریه است که از آن به عنوان یکی از عجایب هفتگانه جهان هم نام برده می‌شود اما شواهد تاریخی، از جمله سفرنامه نئارخوس و سفرنامه‌ای چینی و متون تاریخی قرون نخستین اسلامی، نشانه‌هایی از وجود فانوس دریایی در بخش‌های شمالی خلیج‌فارس در نزدیکی بندر آبادان کنونی دارد. «محمدعلی امام‌شوشتری» یکی از محققان مشهور مطالعات خوزستان و خلیج‌فارس برای نخستین‌بار سال ۱۳۴۹ خورشیدی در مقاله‌ای با عنوان «خلیج‌فارس و باستانی‌ترین فانوس‌های جهان»، با تکیه بر متون تاریخی، مسئله فانوس‌های دریایی خلیج‌فارس را به صورت علمی مطالعه و بررسی کرده است.

قدیمی‌ترین متن تاریخی که تلویحاً به این فانوس‌ها یا علائم دریایی اشاره کرده است، سفرنامه نئارخوس، دریانورد یونانی اواخر عصر هخامنشیان است که در سفرنامه خود و در بخش بررسی سواحل شمالی خلیج‌فارس می‌نویسد: «پس از طی مسافت ۵۰۰ استادیا در دهانه دریاچه‌ای با نام کاتادِربیس(Cataderbis) که مملو از ماهی بود، لنگر انداخته و بامدادان از طریق مسیری کم‌عمق، پشت سر ردیفی از کشتی‌ها حرکت کردیم. این مسیر کم‌عمق به وسیله تیرکهای چوبی که در دو سوی آن کاشته شده بود، نشانه‌گذاری شده بود، درست مانند علائمی که در تنگه بین جزیره لئوکاس(Leucas) و آکارنانیا (Acarnania) نصب شده تا بدین وسیله کشتیها در مناطق کم‌عمق به گل ننشینند. اگرچه مناطق کم‌عمق ناحیه لئوکاس ماسه‌ای بوده و اگر کشتی به گِل نشسته باشد، می‌توان به آسانی آن را بیرون کشید اما اینجا در هر دو طرف کانال، زمین گِلابه و عمیق و بسیار سفت است و اگر کشتی در اینجا به گِل بنشیند، نمی‌توان آن را بیرون کشید. از آنجا که چنانچه کشتی به گِل می‌نشست نمی‌توانستیم آن را بیرون بیاوریم، بنابراین خدمه کشتی، آن را به طرف جلو هُل داده، در حالی که در گل و لای فرورفته بودند».

در حقیقت قدیمی‌ترین راه دریایی نشانه‌گذاری



طراحی فرضی از نقش برگرفته از سکه دوره هخامنشی



طراحی فرضی از نقش برگرفته از سکه دوره هخامنشی

آنچه با عنوان قدیمی‌ترین فانوس دریایی در حافظه تاریخی مسلمانان و اروپاییان وجود دارد، فانوس دریایی مشهور اسکندر در بندر اسکندریه است. شواهد تاریخی، از جمله سفرنامه نئارخوس و سفرنامه‌ای چینی و متون تاریخی قرون نخستین اسلامی، نشانه‌هایی از وجود فانوس دریایی در بخش‌های شمالی خلیج‌فارس در نزدیکی بندر آبادان کنونی دارد

در حقیقت قدیمی‌ترین راه دریایی نشانه‌گذاری شده، در خلیج‌فارس است که بر اساس شواهد تاریخی منطبق با ناحیه‌ای در جنوب آبادان کنونی است که در منابع تاریخی اسلامی از آن با عنوان «خَشَبات» یاد شده است. خشبات در متون فارسی و عربی به معنای فانوس دریایی است

شده، در خلیج‌فارس است که بر اساس شواهد تاریخی منطبق با ناحیه‌ای در جنوب آبادان کنونی است که در منابع تاریخی اسلامی از آن با عنوان «خَشَبات» یاد شده است. خشبات در متون فارسی و عربی به معنای فانوس دریایی است و به احتمال از ریشه «خَشَب» به معنای چوب در زبان عربی ساخته شده است؛ چون مسیر خطرناک این بخش از خلیج‌فارس با تیرک‌های چوبی نشانه‌گذاری شده و با ساختن چهارپایه‌ای بزرگ و قرار دادن اتاقکی بر آن عده‌ای را مأمور می‌کرده‌اند تا در شب با برافروختن چراغ، کشتی‌ها را به مسیر اصلی و کم‌خطر راهنمایی کنند.

به نظر می‌رسد این روش از دوره هخامنشیان به بعد به کار گرفته شده است و یکی از قدیمی‌ترین منابع متعلق به قرن دوم هجری، اطلاعات یکی از مشهورترین جغرافی‌نویسان چین در این مورد است؛ جیا دان 贾耽 (۱۱۲ تا ۱۸۹ه.ق/ ۷۳۰ تا ۸۰۵م) جغرافی‌دان و صاحب‌منصب نامدار سلطنت تانگ 唐Tang (۶۱۸ تا ۹۰۷م/قبل از اسلام تا ۲۹۴ه.ق) است. وی تمام عمر خود را وقف نقشه‌برداری کرده و چندین کتاب درباره جغرافیای چین و راه‌های آن نوشته است. کتاب «هوانگ هوا سی دا جی huang hua si da ji 皇华四达记» ـ شرح مسیرهای بین‌المللی چین ـ روی هم رفته ۱۰ جلد است و در حال حاضر فقط بخش «شرح راه‌های بین چین و هند» باقی مانده است. در این کتاب بخشی با عنوان «گوانگ جو تونگ‌های یی دائو guang zhou tong hai yi dao 广州通海夷道» ـ مسیرهای دریایی بین‌المللی خانفو ـ وجود دارد.

قدمت فانوس‌ها بر اساس منبع بیان شده به احتمال، به دوره پیش از اسلام برمی‌گردد و به این ترتیب خبر نئارخوس می‌تواند نشان‌هایی از وجود فانوس‌های دریایی در بخش‌های شمالی خلیج‌فارس باشد. این فانوس‌ها در قرون نخستین اسلامی با نام «خشاب» یا «خشبات» نامیده شده است. قدیمی‌ترین منبع دوره اسلامی که ذکری از آن کرده، کتاب «اخبار الصین و الهند» نوشته سلیمان و ابوزید سیرافی (۸۵۱ م/ ۲۳۷ه.ق) است که از موضعی به نام «خشبات البصره» و مکانی به نام «کنکال» یاد کرده که در آن ستون‌های چوبی راهنمای کشتی‌ها نصب شده است. پس از آن در کتاب‌های «المسالک» ابن خردادبه (وفات ۲۸۰ه.ق) و «المسالک الممالک» استخری (وفات قرن چهارم قمری)، «خشاب» به



بازسازی تصویر «خشبات» بر اساس شرح ناصر خسرو

طراحی از عباس توکلی جلودار، کارشناس مرمت بناهای تاریخی دانشگاه تهران

عنوان یک منطقه در نزدیکی بصره یاد شده است.

«ابوعبدالله مقدسی»، جغرافی‌نویس مسلمان قرن چهارم هجری، نخستین فردی است که توضیح کاملی از کاربرد «خشاب» به دست داده است. او در بخشی از کتاب خود در این باره می‌نویسد: «پس از آن خشبات و منسوب به بصره است، کم گود و بسیار خطرناک است؛ ستون‌های چوبی در آب‌های آن استوار کرده و روی آنها خانه ساخته‌اند. افرادی را در این خانه‌ها گذاشته‌اند تا شب‌ها بر فراز این ستون‌ها آتش روشن نموده تا کشتی‌ها نزدیک نیایند. یکی از شیوخ به من گفت که در آنجا دشواری بسیار دیدم؛ کشتی ما ۱۰ بار به گل نشست. از هر ۴۰ کشتی که از اینجا عبور می‌کنند یکی می‌تواند به سالمت درگذرد».

«مفاتیح العلوم خوارزمی» بین سال‌های (۳۶۵ تا ۳۸۱ه.ق/ ۹۷۶ تا ۹۹۱م) در توضیح خشبات

قدمت فانوس‌ها بر اساس منبع بیان شده به احتمال، به دوره پیش از اسلام برمی‌گردد و به این ترتیب خبر نئارخوس می‌تواند نشان‌هایی از وجود فانوس‌های دریایی در بخش‌های شمالی خلیج‌فارس باشد. این فانوس‌ها در قرون نخستین اسلامی با نام «خشاب» یا «خشبات» نامیده شده است

نوشته است «خشبات ستون‌هایی است که در دریا نصب می‌کنند و شب‌هنگام بر بالای آن برای هدایت کشتی‌ها آتش روشن می‌کنند».

اما جزئی‌ترین اطلاعات خشبات در کتاب «سفرنامه ناصرخسرو» (۳۹۴ تا ۴۸۱ ه.ق/ ۱۰۳۳ تا ۱۰۸۸م) آمده و حاصل مشاهدات شخصی او در این ناحیه است. او در این مورد می‌نویسد: «فی‌الجمله منتصف شوال سنه ثلث و اربعین و اربعمائه از بصره بیرون آمدیم و در زورق نشستیم. از نهر ابله تا ۴ فرسنگ می آمدیم و به عبّادان رسیدیم و مردم از کشتی بیرون شدند و عبّادان بر کنار دریا نهاده است، چون جزیره‌ای که شط آنجا دو شاخ شده است؛ چنانکه از هیچ جانب به عبّادان نتوان شد الّا به آب گذر کنند. و جانب جنوبی عبّادان خود دریای محیط است که چون مدّ باشد تا دیوار عبّادان آب بگیرد و چون جزر شود، کمتر از ۲ فرسنگ دور شود. و گروهی از عبّادان حصیر خریدند و گروهی چیزی خوردنی خریدند. دیگر روز صبحگاه کشتی در دریا راندند و بر جانب شمال روانه شدیم و تا ۱۰ فرسنگ بشدند، هنوز آب دریا می‌خوردند و خوش بود و آن آب شط بود که چون زبان‌های در میان دریا در می‌رفت و چون آفتاب برآمد، چیزی چون گنجشک در میان دریا بادید آمد؛ چندان که نزدیک‌تر شدیم، بزرگ‌تر می‌نمود و چون به مقابل او رسیدیم، چنانکه بر دست چپ به یک فرسنگ بماند، باد مخالف شد و لنگر کشتی فرو گذاشتند و بادبان فرو گرفتند. پرسیدم که: آنچه چیزست؟ «گفتند: «خشاب». صفت او چهار چوب است عظیم از ساج، چون هیئت منجنیق نهاده‌اند مربّع، که قاعده آن فراخ باشد و سر آن تنگ و علو آن از روی آب ۴۰ گز باشد. و بر سر آن سفال‌ها و سنگ‌ها نهاده، بعد از آنکه آن را با چوب به هم بسته و بر مثال سقفی کرده و بر سر آن چهار طاقی ساخته که دیدبان بر آنجا شود. این خشاب را بعضی می‌گویند که بازرگانی بزرگ ساخته است و بعضی گفتند که پادشاهی ساخته است و غرض از آن دو چیز بوده است: یکی آنکه در آن حدود که آن است خاکی گیرنده است و دریا تنک؛ چنانکه اگر کشتی بزرگ به آنجا رسد بر زمین نشیند و کس نتواند خالص کردن؛ دوم آنکه جهت عالم بدانند و اگر دزدی باشد ببینند و احتیاط کنند و به شب آنجا چراغ سوزند در آبگینه؛ چنانکه باد بر آن نتواند زد و مردم از دور ببینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا بگردانند و چون از خشاب بگذشتیم، چنانکه ناپدید شد، دیگری بر شکل آن پدید آمد اما بر سر این خانه ۲ گنبدی نبود، همانا تمام نتوانسته‌اند کردن».

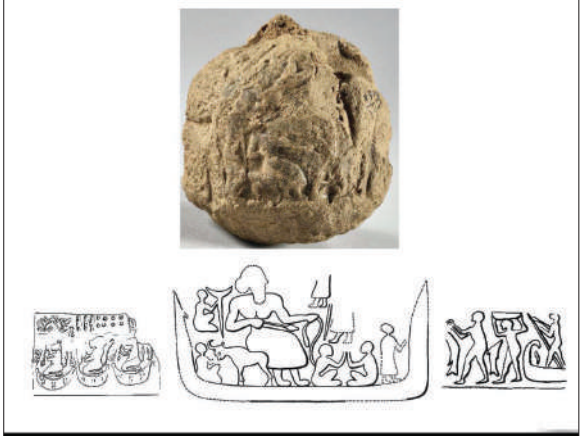
ابوریحان بیرونی در کتاب قانون نوشته (۴۲۷ ه.ق/ ۱۰۳۵م) عبادان را «دهانه خشبات در مصب دجله» دانسته و عرض آن را به‌درستی ۳۰ درجه بیان کرده است.

«ادریسی» از جغرافی‌نویسان مسلمان قرن پنجم و ششم هجری (۴۹۳ تا ۵۶۰ه.ق) در کتاب «نزهه المشتاق فی اختراق آلفاق» در مورد خشبات می‌نویسد: «از بصره تا عبادان دو مرحله است که ۳۶ میل می‌شود و عبادان قلعه‌ای کوچک است و آباد بر ساحل شط‌البحر و همه آب‌های دجله به آنجا می‌رسد؛ رباط و پناهگاهی است برای کسانی که از این دریا می‌گذرند. عبادان در کناره غربی دجله است و دجله در آنجا روی زمین گسترده می‌شود. از عبادان تا خشبات ۶ میل است و این خشبات در جایی هستند که دریای فارس به مصب دجله می‌پیوند؛ این ستون‌ها در عمق دریا محکم شده‌اند و بر بالای آن جایگاهی ساخته‌اند مستحکم که نگهبانان دریا در آنجاها می‌نشینند. آنها زورق‌هایی دارند که به وسیله آنها به خشبات آورده و پس از آن به ساحل برمی‌گردند». «حافظ ابرو» در قرن نهم هجری یکی از آخرین جغرافی‌نویسان اسالمی است که درباره خشبات نوشته و اطلاعات «ناصرخسرو» را عیناً تأیید می‌کند.

در یک جمع‌بندی از این بخش می‌توان گفت که از دوره هخامنشیان تا قرن‌ها بعد، ایرانیان برای تسهیل امور دریانوردی و حمل‌ونقل کالا در خلیج‌فارس ابتکارات و فنونی جدید را به کار گرفته‌اند که برخی از آنها در نوع خود کم‌نظیر است یا برای نخستین‌بار انجام پذیرفته است. فانوس‌های دریایی نصب شده در ورودی بندر آبادان و به کار گماشتن افراد مخصوص که به احتمال فراوان از سوی حکومت‌های مختلف تأمین می‌شده‌اند، برای راهنمایی کشتی‌ها و روشن کردن فانوس‌های دریایی در شب، یکی از این ابتکارات است که در مطالعات و تحقیقات دریایی کمتر به آن پرداخته شده است. با توجه به شواهدی که پیش از این بیان شد، فانوس دریایی خلیج‌فارس را می‌توان یکی از نخستین فانوس‌های دریایی جهان در نوع خود دانست.

فانوس‌های دریایی نصب شده در ورودی بندر آبادان و به کار گماشتن افراد مخصوص که به احتمال فراوان از سوی حکومت‌های مختلف تأمین می‌شده‌اند، برای راهنمایی کشتی‌ها و روشن کردن فانوس‌های دریایی در شب، یکی از این ابتکارات است که در مطالعات و تحقیقات دریایی کمتر به آن پرداخته شده است

باید به این نکته اشاره کرد که منحصر بودن روایات یونانی درباره ناوگان دریایی ایران به این امر منتج شده که بسیاری از محققان از تأثیرگذاری دریانوردی بومیان خلیج‌فارس بر ناوگان دریایی هخامنشیان غافل مانده و نیروی دریایی ایران را به‌شدت تحت تأثیر سنت دریایی فنیقی و یونانی قلمداد کنند



توبک گلی با یک نقش قایق، تپه چغامیش، خوزستان
دورهٔ شوش ۲ متاخر، دورهٔ آغاز نگارش، حدود ۳۱۰۰ – ۳۳۰۰ پیش از میلاد



قایق سفالی، شوش، خوزستان، حدود ۴۲۰۰ پیش از میلاد



اثر مهر گلی، خزانه تخت جمشید، فارس
دورهٔ هخامنشی، ۳۳۰ – ۵۵۰ پیش از میلاد، موزه ملی ایران



سکه سیمین، ملایر همدان، ۴۵۰ تا ۳۳۲ پیش از میلاد
موزه ملی ایران



سکه مربوط به دورهٔ هخامنشی، با نقش کشتی از موزهٔ بانک سپه



صدف با نقش برجسته انگور، ارومیه، آذربایجان غربی
دورهٔ اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی





عکس‌ها: سعید حسن عباسی

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 سربی پارس / آبنوس خارگ/ پارسیان پارت خاورمیانه/ پایانه کانتینری بندرعباس آریا/ خط دریا بندر/ آفاق پرتو دنیز آرام /فرشته دریای آسیا/ ساحل نمایان بندر/ آذرترابر هرمز آویژه دریای آداک/ افراز دریا ساحل کیش/ کشتیبان جنوب بندر/ نیروانا قفنوس پارس/آریا بنادر ایرانیان آداک آرام آریا

مشاوران و پیمانکاران

کولهام/ باهر صنعت پایدار/ پارس تکنو/ رهروان صنعت و انرژی آسیا

آموزش

علوم هادی دریا/ آکادمی سیراف/ خلیج پارس یاسان/ دریاپیما

مدیریت بین المللی

همراه

بازرگانی

آراد عمران کاسپین/ دفتر اسناد رسمی

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/ خلیج پژم/ گوهر درخشان خلیج فارس
پتروبار/ سینا/ ساحل شمال/ سیمین پارس/ کیهان‌شیران‌زرین/ افق/ خلیج فارس خط کیش/ بیمه کار آفرین

ساخت سیلو تامین کننده تجهیزات بندری

مهر صنعت فیدار/مهرسام یدک بندر/ ویکی پارتس

حمل و نقل بین المللی

حمل و نقل بین‌المللی اجاقی/بر و بحر ایران/ ایران ویج کردستان/آتشپا

انجمن

دریانوردان بندر گناوه

کشتی‌سازی

فن‌آوران سیراف

بازرسی و طراحی شناور

بارمان تجارت غرب

تخلیه و بارگیری

صادق اندرزیان

صنعتی و شیمیایی

نگین زره

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 یدک‌کشی/ خدمات لایروبی، علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی
خدمات فنی، نگهداری و تعمیرات شناورها / خدمات Towing / خدمات طناب‌گیری / خدمات لنگرگاهی
عملیات کشتی به کشتی Ship To Ship /خدمات جابجایی دکل‌های حفاری RigMove
عملیات جست‌وجو و نجات / خدمات مقابله با آلودگی / خدمات Salvage

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به چهارراه پارک وی، کوچه فخرالدینی (افق)، پلاک ۶، طبقه ۲ و ۳
کدپستی : ۱۹۶۶۶۱۳۷۵۳

۲۶۲۹۱۳۰۴
۲۶۲۹۰۸۲۴
۲۶۲۹۰۸۱۹
۲۶۲۹۱۳۳۶

WWW.PGPILOTCO.IR

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، دپو و نگهداری، حمل و بارگیری از کشتی
- تجهیزات تخلیه و بارگیری (فله، کارگو) شامل: گراپ، لودر، بیل مکانیکی، کامیون
- رضایت‌مندی کامل کشتیرانی‌ها 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 (W۳۲)
۰۶۱۵۲۲۳۷۳۲۴ ۰۹۱۶۳۵۳۹۳۵۹ ۰۹۱۶۱۵۱۴۵۰۱
Blue-sea-pg@yahoo.com www.Mehrsanatco.com Shahrokh-Bik@yahoo.co

شرکت کشتیرانی محور طلایی
GOLDEN LINE COMPANIES GROUP

- 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

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه طباطبایی جنوبی، خیابان ۳۸ شرقی پلاک ۱۶، طبقه ۱ و ۲
۸۸۵۸۳۲۹۱-۲ ۸۸۶۹۳۰۲۹ ۸۸۵۸۳۲۹۵
www.goldenlineshipping.com

شرکت مهر صنعت فیدار
مهر صنعت MEHR SANAT FIDAR

- نماینده شرکت پتکوس آلمان در ایران موفق به تامین و راه‌اندازی بیش از یک میلیون تن سیلوهای ذخیره‌سازی غلات و ترمینال‌های مکانیزه غلات در بنادر
- نماینده شرکت ویگان بلژیک در ایران موفق به تامین و راه‌اندازی بیش از ۲۰ مکنده استراتژیک غلات در بنادر شمالی و جنوبی
- نماینده شرکت رسمی و انحصاری شرکت WEIHUA ویهوا چین در ایران، با بیش از سه دهه سابقه درخشان در زمینه تامین انواع جرثقیل‌های بندری در دنیا، به عنوان تامین‌کننده قوی و موفق در زمینه‌های تخصصی جهت طراحی، ساخت و سفارشی‌سازی جرثقیل‌های STS و RTG

PETKUS شرکت پتکوس آلمان
VIGAN شرکت ویگان بلژیک
WEIHUA شرکت ویهوا چین

واحد فروش ahashemi@mehrsanatco.com
۰۲۱-۴۰۲۲۳۸۱۳
۰۹۱۲۸۳۵۴۰۷۲

info@mehrsanatco.com www.Mehrsanatco.com

دفتر اسناد رسمی ۶۰۹ تهران

سردفتر: ندا نادری

۰۲۱۸۸۶۷۹۱۰۸

۰۹۱۲ ۲۲۲۲ ۶۰۹

میدان ونک - ابتدای ملاصدرا - پلاک ۳۱

Info@daftar609.ir

شرکت کشتیرانی
لتکا آبی کیش

Blue Lotka Kish
لتکا آبی کیش

تهران، خیابان خالد اسلامبولی (وزرا)
نبش کوچه ششم، پلاک ۲، طبقه ۳ و ۴

۸۸۱۰۰۷۰۱ (داخلی ۱۸۱)

bluelotkakish.com
blue.lotka.kish

شرکت کشتیرانی
دریا سفیر هرمز

- حمل کالای عمومی و فله به حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر جنوبی ایران
- بارج و یدک‌کش ۲۰۰۰ تنی الی ۱۰/۰۰۰ تنی
- کشتی انبار دار ۱۰۰۰ تنی الی ۵۰۰۰ تنی
- سرویس حمل مستقیم به صورت هفتگی توسط لندینگ کرافت خودرو و ماشین‌آلات راهسازی و کالای صنعتی به بنادر عمان و امارات
- مالکیت شناورهای خدماتی و پروژه‌ای و کالابر عمومی

بندرعباس، بلوار طالقانی (ساحلی)، مجتمع سفیر، طبقه پنجم، واحد ۶۰۲

۰۹۱۷۱۵۹۱۳۳۸ ۰۹۰۵۵۷۷۴۱۳۶ ۰۷۶-۳۲۲۱۲۵۸۷

daryasafirshipping@gmail.com

کشتیرانی داتام دریای اروند
(سهامی خاص)

تهران، خیابان شیخ‌بهایی
بلوار برزیل غربی، پلاک ۱۳۴، واحد ۴

۸۸۰۵۷۷۲۱ ۸۸۰۶۹۸۵۵

www.datamsea.com info@datamsea.com

نمایندگی کشتیرانی
هلال دریا ایرانیان

HILLAL DARYA IRANIAN SHIPPING CO

هلال دریا ایرانیان
HILAL DARYA IRANIAN 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

تهران ۰۲۱-۸۳۵۶۰ ۰۲۱-۸۶۰۸۲۰۶۴

بندرعباس ۰۷۶-۳۲۲۴۲۳۱۲ ۰۷۶-۳۲۲۴۰۷۲۱

بوشهر ۰۷۷-۳۳۵۳۵۸۷۳ ۰۷۷-۳۳۵۳۵۹۰۷

info@hilaldarya.com

شرکت ساختمانی کولهام

(سهامی خاص)

کولهام CULHAM

در سال ۱۳۵۴ با هدف اجرای پروژه‌های بزرگ کشور تاسیس گردید و در ۴۸ سال سابقه کاری، موفق به اجرای ۳۵ پروژه در زمینه بندرسازی، سدسازی، خطوط انتقال آب و برق، شبکه آبیاری و زهکشی، راهسازی و ساختمان‌سازی گردیده است و در حال حاضر اجرای پروژه بزرگ فاز سوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی (به صورت 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

۸۸۰۴۶۴۳۶

۸۸۰۳۶۰۱۵

تهران، خیابان ملاصدرا، خیابان شیراز شمالی، انتهای خیابان پردیس، نبش بن بست سوم، پلاک ۲

کدپستی: ۱۹۹۱۸۴۵۴۳۱

WWW.culham-co.com

شرکت مهندسین مشاور

باهر صنعت پایدار

BAHER

مشاوره تخصصی در حوزه صنعت بندر- دریا محور شامل:

ارائه توجیه فنی، اقتصادی در زمینه تامین تجهیزات بندری - دریایی الکترونیک و مخابرات و تجهیزات کمک ناوبری

ارائه مشاوره تخصصی در خصوص تهیه طرح و همچنین نظارت بر پروژه‌های:

صنایع و لجستیک دریایی/ تجهیزات و ماشین‌آلات/ الکترونیک، مخابرات و تجهیزات کمک ناوبری

- برنامه‌ریزی و برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی برای منابع انسانی
- ممیزی و ارزیابی عملکرد، تحلیل خرابی و ارائه راه‌حل های اصلاحی و پیشگیرانه

۰۹۳۳-۳۹۳۷۵۸۴

کدپستی: ۱۴۶۶۵۶۴۹

۰۲۱-۲۲۷۰۴۱۹۰

Baher_Sanat_Paydar

www.Bahersp.com

بویه سبز

شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی
شماره ثبت ۳۸۸٤

GREEN BUOY

شرکت کشتیرانی تخلیه و بارگیری بویه سبز

- حمل کالا به تمامی جزایر ایران و سایر کشورهای حوزه خلیج‌فارس با سرویس منظم جهت حمل خودرو از عمان کویت و امارات به بندرعباس
- دارای محوطه اختصاصی جهت دپو و بارگیری در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی

بندر عباس، تقاطع بلوار طالقانی و صیادان، ساختمان دریایی، طبقه چهارم، واحد ۱۲

صندوق پستی: ۷۹۱۴۵/۳۵۵۶

کدپستی: ۷۹۳۷۷۱۳۴۱۱

۰۷۶-۳۲۲۳۲۹۱۵

۰۷۶-۳۲۲۳۱۱۳۷

www.Greenbuoyshipping.com Greenbuoy1378@yahoo.com

شرکت بازرگانی آراد عمران کاسپین

شرکت آراد عمران کاسپین از شرکت‌های خدماتی فعال در زمینه‌های بازرگانی، واردات و صادرات، ترخیص کالا از گمرکات کشور است که وجود مدیریت و کارشناسان مجرب و باتجربه، این شرکت را به یک مجموعه معتبر و شناخته‌شده در منطقه ویژه اقتصاد بندر امیرآباد تبدیل کرده است

- بهره‌برداری 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 ذخیره‌سازی روغن خوراکی در فاز ۲ پروژه
- مطالعات جهت ایجاد سایت تصفیه و بسته‌بندی روغن خوراکی در فاز ۳ پروژه

تهران، خیابان دکتر بهشتی، خیابان صابونچی (مهناز سابق)، کوچه دهم، پلاک ۵، طبقه ۱

۸۸۵۰۶۳۹۱

۸۸۵۲۸۵۴۲

info@Aradomran.com

WWW.Aradomran.com

شرکت مدیریت بین‌المللی همراه

جاده، ریل، دریا، هیمکو (HIMCO)

Hamrah International Management.co

HMCO
شرکت مدیریت بین المللی همراه
جاده، ریل، دریا (هیمکو)
Hamrah International Management co. (HIMCO)

- سرمایه‌گذاری و ایجاد اسکله و پایانه مکانیزه تخصصی صادرات و واردات مواد معدنی و محصولات فولادی
- انجام حمل و نقل ریلی و توسعه ناوگان ریلی شرکت‌های سهامداری با خرید واگن
- تجهیز و توسعه تاسیسات حمل و نقل ریلی، دریایی، بندری و جاده‌ای
- انجام فعالیت‌های خدماتی بازرگانی، عمرانی، مرتبط با ایجاد اسکله‌های بندری و سازه‌های دریایی
- برنامه‌ریزی، هماهنگی، مدیریت و مشاوره در خصوص کلیه فعالیت‌های حمل و نقل معدنی و فولادی با مزیت ریلی، دریایی، جاده‌ای
- مدیریت تامین و ساخت پروژه‌های بزرگ عمرانی

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هجدهم، پلاک ۴، طبقه ۳

۸۶۱۲۲۶۴۸

۸۶۱۲۲۹۲۷
۸۶۱۲۰۶۳۱

info@hamrahcompany.com

www.hamrahcompany.com

نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

SHAKHES SADAF DARYA
شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی

- صادرات و واردات، ترخیص کالا
- ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، 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

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

۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸

۰۷۶۳۳۳۸۶۴۲۵-۶

INFO@SHAKHESSD.COM

شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر

ارائه دهنده خدمات:

- لایروبی، جستجو و نجات دریایی
- راهبری تجهیزات مقابله با آلودگی
- تعمیر و نگهداری شناورها

دفاتر پروژه:

- استان هرمزگان_ بندر شهید رجایی
- استان بوشهر_ بندر بوشهر
- استان مازندران_ بندر نوشهر

دفتر مرکزی: گیلان، بندر انزلی، خیابان شهید مصطفی خمینی، میدان بندر، ساختمان امیری، واحد ۲

۰۱۳۴۴۹۹۲۷۳۰

۰۱۳۴۴۹۹۲۷۲۸

info@dbkh.ir

www.dbkh.ir

شرکت مبشر نور دریا

MOBASHER NOOR DARYA

شرکت تعاونی مبشر نور دریا
M N D

- 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

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، اراضی پشتیبانی، پایانه اختصاصی شرکت مبشر نور دریا

۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۵۷-۹

۰۷۶-۳۳۵۱۴۱۶۰

کدپستی : ۷۹۱۷۱-۸۳۹۹۳

www.mobasherco.com

شرکت مهندسی و خدمات دریایی نگین سبز خاورمیانه

(سهامی خاص)

Negin Sabz

- با بهره‌مندی از بزرگترین ناوگان لایروب 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:

آب‌نگاری/ تعمیرات اساسی، 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/ ارائه خدمات پایلوتی (راهنمای کشتی)

تهران، خیابان ولیعصر، نرسیده به پارک‌وی، خیابان افق، پلاک ۶، طبقه اول

۲۶۲۱۰۶۹۳
کدپستی: ۱۵۷۳۱۶۶۶۹۱

۲۶۲۹۰۷۹۲
۲۶۲۹۰۷۸۶
۲۶۲۹۰۷۸۱

info@nskhco.ir
www.nskhco.ir

شرکت کشتیرانی افراز دریا ساحل کیش

شرکت افراز دریا ساحل کیش

فعالیت‌های ما در غالب ثبت ورود و خروج کشتی‌ها خدمات‌رسانی به شناورها، لجستیک دریایی، خدمات مسافربری و تفریحی، ایجاد تورهای تفریحی دریایی خدمات چارتری می‌باشند.

جزیره کیش، بندر تجاری، ترمینال مسافربری
طبقه دوم، واحد KT۵۳

۰۷۶_۴۴۴۸۵۰۷۶
۰۹۳۴۷۶۹۵۴۹۶
۲۲۱۳۹۱۵۰
کدپستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳

afraz.daryakish@gmail.com

مرکز آموزش علوم هادی دریا

رویای دریانوردی را با ما تجربه کنید
با ۲۰ سال سابقه درخشان

- مجری آموزش علوم دریانوردی بر اساس کنوانسیون STCW و دستورالعمل‌های سازمان بنادر و دریانوردی
- برگزاری دوره‌های استاندارد و تخصصی تحت نظارت سازمان بنادر و دریانوردی

بندرعباس، بلوار پاسداران، سه راه هتل هما
جنب دبیرستان دخترانه شاهد
سایت شناور بقا، بندر حقانی

۰۷۶۳۳۴۴۶۱۷۱
۰۹۰۲۳۴۴۶۱۷۱
۰۹۰۰۴۴۴۶۱۷۱
۰۹۱۷۹۱۱۶۱۷۱

Info:hadydarya@iran.ir

شرکت کشتیرانی نیروانا ققنوس پارس

نیروانا ققنوس پارس
Nirvana Phoenix Pars

حمل و نقل به کلیه بنادر و اقصی نقاط جهان
(نمایندگی خطوط NVOCC)

تهران، جردن، برج امیرپرویز پلاک ۷۲، طبقه اول، واحد ۱۴
کدپستی: ۱۹۶۹۹۵۵۱۱۹

۰۲۱-۸۸۸۷۰۳۲۶
۰۲۱-۹۱۶۹۰۱۳۷
۰۹۰۰۲۱۹۹۱۰۱

info@npp-co.com
www.npp-co.com

شرکت مهندسی پارس تکنو

PTC
شرکت مهندسی پارس تکنو
(سهامی خاص)

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 نشیب‌های داخلی و خارجی، ضمن کسب رتبه یک در رشته‌های آب و راه و ترابری و رتبه دو در رشته ساختمان موفق به اتمام رساندن و بهره‌برداری از ده‌ها پروژه در زمینه‌های احداث سازه‌های ساحلی شامل بندر و موج‌شکن و حفاظت ساحل، راهسازی، تاسیسات، محوطه‌سازی و ساختمان در نقاط مختلف کشور شده است و با افتخار مورد تشویق و تقدیر تمامی کارفرمایان خود قرار گرفته است.

تهران، خیابان شریعتی، بین پل صدر و خیابان دولت، کوچه ترابی، پلاک ۵، طبقه اول
۲۲۶۴۶۴۱۴ ۲۲۶۳۶۹۴۴
کدپستی: ۱۹۱۴۷۳۴۵۱۱

www.parstechno.ir Info@parstechno.ir

شرکت خط کشتیرانی آبنوس خارگ

شرکت کشتیرانی آبنوس خارگ
ABNOUS KHARG SHIPPING COMPANY

سرویس‌های این شرکت:

کانتینر: ۲۰ فوت، ۴۰ فوت، ۴۰ فوت یخچالی، ۴۰ فوت این تاپ
از بندرعباس و بالعکس / از بندر بوشهر و بالعکس

هند: ناواشوا، موندرا / دوبی: جبل علی / کویت: شویخ / بحرین / عمان: صحار
قطر: حمد / چین: شانگهای، نینگبو، وکینگداو
ویتنام: هایفونگ / مصر: السخنا

دفتر مرکزی:
تهران، شریعتی، سه راه طالقانی، ساختمان گیتی، پلاک ۳، طبقه ۴، واحد ۱۹

+982177523856 +989917512296
+982177524578 +989917512295
+982177522195 +989917512294

Commercial@gmail.com
Sales2@abnouskharg.com
www.abnouskharg.com

شرکت خدمات دریایی بندری بابک توسعه بندر

شرکت کشتیرانی ستاره سربی پارس

دفتر مرکزی: خوزستان، بندر امام خمینی، ۷۰۰ دستگاه بلوار آزاده، نبش شاهین ۳، مجتمع بابک، طبقه دوم، واحد ۱

۰۶۱۵-۲۲۲۴۶۷۰ +۹۸۶۱۵۲۲۲۴۶۷۰
کدپستی: ۶۳۵۶۱۶۶۰۱۹ ۰۹۱۶۰۴۱۲۰۲۲

supply@babakteam.net
operation@babakteam.net
operation@plstar.co
www.babakshipchandler.com
www.leadenstar.ir

شرکت خدمات دریایی بندری

پارسیان تدارکات دریا

پارسیان تدارکات دریا
شرکت خدمات بندری و دریایی

دفتر مرکزی: بندرعباس، گلشهر جنوبی، بلوار ساحلی روبروی استانداری، پلاک ۳۵

(+۹۸۷۶) -۳۳۳۶۴۰-۷ (+۹۸۷۶) -۳۳۳۶۴۸
کدپستی: ۴۳۵۶۵-۷۹۱۶۸

mraeisi.pss.shipping@gmail.com

شرکت رهروان صنعت و انرژی آسیا

RAHROVAN ASIA ENERGY & INDUSTRY CO

رهروان صنعت و انرژی آسیا

مهندسی و طراحی و ساخت تجهیزات اسکله‌ها و ترمینال‌های 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، دو هوکه، سه هوکه و چهار هوکه
- سیستم اطفا حریق هوشمند SMART FIRE FIGHTING SYSTEM
  طراحی و ساخت سیستم اطفا حریق هوشمند، تاور و مانیتورهای آتش نشانی

۰۴۱۳۳۱۰۶۲۰۰

www.asia-ei.com info@asia-ei.com

پایانه کانتینری بندرعباس آریا

مرکز لجستیک و پایانه کانتینری بندرعباس آریا

Bandarabbas Arya Container Terminal

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰/۰۰۰ TEUکانتینر خشک و ۴/۰۰۰ TEU کانتیر یخچالی با میانگین ماندگاری ۳۰ روز در سال
- خدمات کانتینر یخچالی اعم از تعمیر و نگهداری، PTI، استریپ و استافینگ، دارای ۴۲۰ پلاگ برق، همراه با برق اضطراری (دیزل ژنراتور)
- دارای کارگاه تعمیرات تخصصی انواع کانتینر خشک و یخچالی با استاندارد IICL و امکان صدور گواهینامه
- انبار تخصصی لجستیک به مساحت ۱۲/۰۰۰ متر مربع، امکان نگهداری کالاها به صورت Palletize
- خدمات پالتایزر و تسمه‌کشی برای بارهای مختلف به درخواست مشتری و نگهداری آن در شرایط استاندارد
- امکان نگهداری کالا تا ارتفاع ۱۰ متر در انبار قفسه‌بندی شده لجستیکی شرکت
- شرکت منتخب و برتر در حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادر کشور
- استفاده از اولین نرم‌افزار عملیاتی نیمه هوشمند pcts
- تجهیزات ترانستینر، ریچ استاکر، امپتی استاکر، لیفتراک، ریچ تراک، پالتراگ و همچنین لیفتراک‌های برقی و تریلرهای مخصوص حمل کانتینر به تعداد مکفی

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، شرکت پایانه کانتینری بندرعباس آریا ۰۷۶۳۳۵۱۴۱۵۱-۲ ۰۷۶۳۳۵۱۴۰۸۷

انجمن صنفی دریانوردان بندرگناوه

ثبت: ۲۴۹-۶-۳

بندر گناوه، خیابان غدیر، پلاک ۳۴
انجمن صنفی دریانوردان

کد پستی: ۱۳۱۶۸ – ۷۵۳۱۷

۰۷۷۳۳۱۲۹۰۷۷

anjomansenfidaryanavardan@gmail.com

پارسیان پارت خاورمیانه

پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

خاورمیانه پارسیان پارت PARSIAN PART

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال_جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است

فعالیت‌های اصلی:

- ارائه خدمات تخلیه، بارگیری و انبارداری کالای متفرقه و کانتینر صادراتی و ترانزیتی و نگهداری کانتینرهای خالی و تحویل و تحول آنها به پایانه‌های کانتینری بندر شهید رجایی
- 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، جامبوبگ، بشکه، کالای پالتیزه و غیرپالتیزه
- ارائه خدمات لجستیک و فنی کانتینرهای یخچالی خالی و پر صادراتی از جمله PTI، مانیتورینگ، تعمیرات و...
- تعمیرات اولیه و شستشوی کانتینر

بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی ۰۷۶۳۳۵۲۴۸۱۸-۲۰

تهران، میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ ۰۲۱۸۸۷۳۷۷۳۴

حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی و امور گمرکی ایران ویچ کردستان

دفتر مرکزی سنندج: خیابان طالقانی
کوچه مولوی کرد، پلاک ۸

۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۹ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

کد پستی: ۶۶۱۴۶۴۱۵۵۳ ۰۸۷-۳۳۱۷۰۱۰۱

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی
خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

۰۲۱-۸۸۹۱۶۹۲۰ ۰۲۱-۸۸۹۰۶۷۶۹

۸۸۸۹۷۴۹۷

iranvicho@yahoo.com

شرکت حمل و نقل آذر ترابر هرمز

ترخیص و بارگیری/ استریپ/ حمل و نقل داخلی

آذرترابرهرمز شرکت حمل و نقل شماره ثبت ۱۵۶۴۸ AZAR TARABAR HORMOZ Cr

مدیرعامل: حسینعلی کریمی اوریمی

دفتر مرکزی: هرمزگان، بندر عباس، سه راه جهانبار، ساختمان سیستان، طبقه ۴

دفتر عملیات: بندر عباس، شهرک حمل و نقل نگین ترابران، خیابان هنگام، هنگام ۳

۰۹۱۷۷۶۳۱۸۸۵ آذری پور ۰۷۶۳۳۵۵۵۷۶۱

۰۹۱۷۷۶۳۵۰۴۲ آذری پور ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۰۴

۰۹۱۷۹۰۴۱۶۶۲ کریمی اوریمی ۰۷۶۳۳۵۳۲۶۲۰

۰۷۶۳۳۵۳۲۸۴۹

azartarabarhormoz@yahoo.com

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

خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهایی جنوبی، خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰
صندوق پستی: ۱۴۳۰۸۰۰۷۱۳ ۰۲۱۸۷۷۰۰۰۴۷

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

تهران، شهرک غرب، بلوار پاک نژاد، بلوار دریا، پلاک ۲۰۰ ۰۰۹۸۹۱۲۲۰۲۷۷۱۸
عسلویه، بلوار خلیج فارس، کوچه دوم، ساختمان دامون، واحد ۷ ۰۰۹۸۹۱۲۴۱۴۳۷۹۴

ops@calmsealight.net

شرکت خدمات دریایی و بندری ساحل نمایان بندر

با مدیرعاملی دکتر حسین بختیاری

SAHEL NAMAYAN BND

۰۷۶۳۳۴۴۴۱۲۵ ۰۹۱۲۸۲۵۱۳۳۲
۰۷۶۳۳۴۴۴۱۲۳ ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵

زمینه فعالیت: تخلیه، بارگیری، بارشماری، انبارداری، حمل شهری
استافینگ و استریپ کانتینر، ترخیص کالا

دفتر مرکزی: بندرعباس، بندر شهید رجایی، دویست هکتاری، دارای دو محوطه اختصاصی A.B
دفتر شهر: بندرعباس، بلوار پاسداران، روبروی دخانیات، نبش خیابان مالک اشتر ۲۴، ساختمان بختیاری طبقه اول، پلاک ۱۱۴
دفتر تهران: میدان فردوسی، کوچه شاهرود، پلاک ۱۰، طبقه ۴

WWW.SAHELNAMABND.IR Sahelnamayan.bnd@gmail.com

شرکت فرشته دریای آسیا

ASIAN SEA ANGEL
SHIPPING AGENCY SERVICES

میدان ونک، ابتدای برزیل، خیابان لاهیجانی ۰۲۱۸۸۶۷۹۱۰۸
خیابان منش، پلاک ۱۳، واحد ۱۳، طبقه دوم ۰۲۱۸۸۶۷۹۱۰۹
(داخلی ۱۰۰) ۹۱۰۰۲۷۵۰

info@angelshipco.com

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند – خدمات بندری و لجستیک کالا و کانتینر

شرکت نظم آفرینان صنعت سهند
Nazm Afarinan Sanat Sahand Co.
NASSCO

بندر شهید رجایی
۱. مدیریت و بهره‌برداری ترمینال کانتینری شماره ۱
۲. نگهداری ، تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی – وارداتی
۳. نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کانتینری
۴. استریپ و استافینگ کالا

بندر امام خمینی (ره)
۵. احداث و بهره‌برداری از اولین ترمینال تمام مکانیزه غلات ایران به ظرفیت ۱۷۰ هزار تن
۶. بهره‌بردار از ۷ باب سوله جهت نگهداری غلات در بندر امام خمینی (ره)
۷. مالک و بهره‌بردار ۲ باب سوله در بندر امام خمینی (ره) جهت نگهداری از انواع کالا

تجهیزات و امکانات
۸. انبار اختصاصی لجستیکی در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره)
۹. مجهز به نرم‌افزارهای تخصصی حوزه بندری و دریایی
۱۰. مجهز به ماشین‌آلات تخصصی تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر

دفتر مرکزی	دفتر خوزستان	دفتر هرمزگان
۰۲۱۸۸۶۴۳۴۷۱ ۰۲۱۸۸۶۴۳۴۸۳	۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۷ ۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۸	۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۶ ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۸
کدپستی: ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۶	کدپستی: ۶۳۵۶۱۷۸۵۴۴	کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۸۲
۰۲۱۸۸۶۴۳۴۸۵	۰۶۱۵۲۲۸۳۲۱۶	۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۵

www.nassco.ir Info@nassco.ir

خدمات بازرگانی و بندری خلیج پژم

ارائه زنجیره کامل خدمات بندری

خلیج پژم خدمات بازرگانی و بندری

۳۴ سال سابقه حضور در بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر کشور (بندر شهید رجایی) اولین پارکینگ طبقاتی خودرو در خاورمیانه

پایانه اختصاصی خودرو

- ارائه انواع خدمات ترمینالی به خودروهای صادراتی و وارداتی
- خدمات جابه‌جایی، تخلیه و بارگیری
- انبارداری و نگهداری
- سایر خدمات ارزش افزوده

مساحت کل: ۴ هکتار

مساحت مفید چینش خودرو: ۵ هکتار

مساحت چینش خودرو سنگین: ۲/۵ هکتار

خودرو سبک: ۲۵۰۰ دستگاه

خودرو سنگین: ۷۰۰ دستگاه

بندرعباس، اسکله شهید رجایی، منطقه ویژه اقتصادی مجتمع بندری شهید رجایی

۰۷۶۳۳۵۲۴۵۰۲-۳

کدپستی : ۷۹۱۷۱۸۳۷۲۲

Info@pejamgulf.com

www.pejamgulf.com

شرکت گوهر درخشان خلیج فارس

GOHAR DERAKHSHAN KHALIJ FARS

خلیج فارس درخشان گوهر

(ترمینال مواد معدنی)گروهی از بهترین کارشناسان و متخصصین و نیروهای کارآمد در امور صادرات انواع مواد معدنی در سال ۱۳۹۷ به شماره ثبت ۱۵۸۵۸ در بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی فعالیت خود را آغاز نمود.

بندرعباس، اسکله شهید رجایی، اراضی ۲۰۰ هکتاری محوطه گوهر درخشان خلیج فارس کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۴۱۴۸ ۰۷۶۳۳۵۲۴۶۹۰-۱

GOHARDERAKHSHANKF@GMAIL.COM

WWW.GOHARDERAKHSHANCO.IR

شرکت پتروبار

شرکت پتروبار جنوب در سال ۱۳۸۶ با هدف ارائه خدمات لجستیکی تاسیس گردید و در حال حاضر با بیش از ۱۵ سال سابقه در بنادر کشور آماده ارائه خدمات ذیل می‌باشد:

۱. حمل و نقل جاده‌ای به منظور ارائه خدمات به صنایع و کارخانجات پتروشیمی، فولادی و...
۲. عملیات تخلیه، بارگیری و انبارداری در بنادر کشور
۳. راهبری ترمینال شماره ۲ (جنرال کارگو) بندر امام خمینی (ره)
۴. مالکیت بیش از ۲۵۰ دستگاه تجهیزات بندری به منظور حمل و نقل، تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا، در بندر امام خمینی (ره)
۵. نمایندگی کشتیرانی و صدور بارنامه دریایی
۶. سرمایه‌گذاری و ساخت انبار سرپوشیده به مساحت ۲۴۰۰۰ متر مربع به منظور نگهداری کالاهای فله، پتروشیمی و...
۷. سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از ساخت پمپ‌خانه و خطوط لوله انتقال روغن فرآوری، به طول ۳ کیلومتر به صورت قرارداد بلند مدت BOT از اسکله به مخازن روغن در مجتمع بندری امام خمینی (ره)
۸. انجام صادرات و واردات و ارائه خدمات امور گمرکی (ترخیص کالا)

پتروبار جنوب خدمات بندری و دریایی

استان خوزستان، منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) خیابان تاسیسات بندری

دفتر خوزستان: ۰۶۱۵۲۲۸۲۹۲۰

دفتر تهران: ۰۲۱_۸۸۶۹۱۵۸۹

a.nasehi56@gmail.com

www.petrobar.ir

آکادمی دریایی سیراف

با ارائه مدرک معتبر در ۱۲۰ کشور جهان

- برگزارکننده دوره‌های تخصصی بلندمدت DBAMARITIME MANAGEMENT
- برگزارکننده دوره‌های بلندمدت تخصصی EMBASHIPPING و EMBASHIPYARD
- برگزارکننده دوره‌های بیمه‌ای دریایی P&I و H&M
- برگزارکننده دوره حقوق دریایی
- برگزارکننده تنها رویداد فناوری و کارآفرینی دریایی در بخش خصوص کشور
- ایده‌پرداز و برگزارکننده دوره ویژه «طرح فرصت حرفه‌ای دریایی در پرورش منابع انسانی»

SYRAF
Maritime Academy

اولین و تنها آکادمی دریایی در حوزه مدیریت کسب و کار و انتقال تکنولوژی در ایران و خاورمیانه

تهران، ولنجک، میدان شهید شهریاری، دانشگاه شهید بهشتی ساختمان پارک علم و فناوری، طبقه منفی یک
۲۲۴۱۷۶۱۱ ۲۲۴۱۷۵۶۹

WWW.SYRAFMARITIME.ACADEMY SYRAF-MARITIME-ACADEMY Info@syrafmaritime.academy

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری ساحل شمال

- مدیریت و راهبری پایانه کانتینری
- مدیریت و راهبری پایانه کالاهای عمومی و فله خشک

نوشهر، خیابان شهید سلطان محمدی، اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری ساحل شمال
۰۱۱۵۲۳۳۹۰۶۶
۰۱۱۵۲۳۳۹۰۶۶
کدپستی : ۴۶۵۱۷۹۵۳۶۴

sobhanigenaveh@gmail.com

شرکت دریا پیما گناوه

شرکت آموزشی دریا پیما گناوه

فعالیت‌های اصلی شرکت:

- آموزش دوره‌های دریانوردی و لجستیک بندری

خوزستان، بندر امام خمینی، سربندر، فاز ۳، بلوار اندیشه
۰۶۱۵۲۲۳۴۰۹۵

بوشهر، دلوار، خیابان مرکزی، کوچه بغل بانک ملت
۰۷۷۳۵۲۳۲۶۲۷

بوشهر، بندر دیلم، خیابان ساحلی، جنب گمرک
۰۷۷۳۳۲۵۱۹۴۵

بوشهر، بندر گناوه، خیابان آزادگان، پلاک ۴۹
۰۷۷۳۳۱۲۹۱۵۱
۰۹۳۰۰۵۷۸۴۱۰

sobhanigenaveh@gmail.com

شرکت خلیج پارس یاسان

- شرکت آموزش علوم دریانوردی و خدماتی خلیج پارس یاسان
- مجری دوره‌های دریانوردی بر اساس کنوانسیون stcw
- سرویس و شارژ لایف رافت، لایف بوت، کپسول‌های قابل حمل، سیستم‌های اطفای حریق و تست جرثقیل
- کاریابی دریایی و تامین نیروی انسانی شناورها

بندرعباس، امیرآباد ،کوچه عمار ۲، پلاک ۱۵
۰۹۱۷۱۵۹۹۸۱۱
۰۹۱۷۶۳۲۵۳۵۹

Pyg.bandar@yahoo.com

شرکت فنی ـ مهندسی صنعت و دریایی فن‌آوران سیراف

SYRAF
Shipbuilding and
Marine Equipment

- طراحی و ساخت انواع تجهیزات دریایی بر اساس رویکردهای بومی‌سازی و نیازمندی‌های مشتریان و بازار
- دارای یارد مجهز ساخت شناور و کارگاه‌های ساخت تجهیزات دریایی
- طراح و تولیدکننده شناورهای سبک از جنس آلومینیوم و فولاد
- اولین برند تولیدکننده تجهیزات دریایی در ایران
- ارائه محصولات و خدمات با استانداردها و تاییدیه‌های بین‌المللی

سیراف طراح و تولید کننده شناورهای سبک از جنس آلومینیوم و فولاد

۵۶۸۰۷۲۴۸
۵۶۸۰۷۲۱۴

کیلومتر ۴۴ بزرگراه تهران به ساوه، شهرک صنعتی پرند، خیابان گلبهار، بلوار خزر، شماره قطعه ۵۳E

info@syraf.com
WWW.SYRAF.CO

شرکت توسعه بندری و دریایی افق

- سرمایه‌گذاری در ساخت و بهره‌برداری مخازن فرآورده‌های نفتی (T8a) غربی در بندر شهید رجایی در زمینی به مساحت یک هکتار با ظرفیت ۱۹۲۵۰ متر مکعب با پیشرفت فیزیکی صددرصد (از سال ۱۳۹۲)
- سرمایه‌گذاری در ساخت و بهره‌برداری مخازن فرآورده‌های (نفتی T8a) شرقی در بندر شهید رجایی در زمینی به مساحت یک هکتار با ظرفیت ۱۵۰۰۰ متر مکعب با پیشرفت فیزیکی صددرصد (از سال ۱۳۹۶)
- سهامدار عمده در سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری ترمینال اختصاصی ۱۷ هکتاری کالای خطرناک، ترمینال لجستیکی ۱۲ هکتاری و ترمینال‌های کالای متروکه جمعاً حدود ۹ هکتاری در بندر شهید رجایی در قالب شرکت افق چکاد دریا (با پیشرفت فیزیکی صد در صد)
- پروژه راهبری سامانه ccs و خدمات اسنادی بندر شهید رجایی (از سال ۱۳۹۲)

دفتر مرکزی: تهران، خیابان آفریقا، بالاتر از چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه ۳، واحد جنوب غربی
۸۸۱۹۰۹۱۵-۶ کدپستی: ۱۵۱۸۸۱۳۹۳۶ ۸۸۱۹۰۹۱۷

دفتر هرمزگان: بندرعباس، مجتمع بندری شهید رجایی
روبروی ساختمان خدمات بندری
۰۷۶۳۳۵۲۴۵۸۷

www.ofoghpms.ir

شرکت خلیج فارس خط کیش

خدمات شرکت:

- خدمات بندری و دریایی
- خدمات سالویج
- بازیابی و نجات اجسام مغروق
- خارج‌سازی شناورهای مغروق
- خدمات دریایی فراساحلی
- بازرسی فنی زیرآبی، غواصی صنعتی دریایی
- نصب سازه‌های دریایی
- خدمات دریایی ساحلی
- راهبری شناورها
- حمل کالا و مسافر
- خدمات نمایندگی کشتیرانی

دفتر مرکزی: جزیره کیش، فاز ۱ صنعتی، بلوار ایران، روبروی مجتمع آب و برق، ساختمان پارس (قطعه EX۴)،طبقه اول، واحد ۴
۰۹۱۸۷۵۷۸۲۷۲ ۰۲۱۸۶۰۵۳۲۱۲

تهران، خیابان ملاصدرا، خیابان شیخ بهایی جنوبی
خیابان گرمسار غربی، پلاک ۸۰، طبقه اول
۰۹۹۱۲۰۵۶۰۴۱ ۰۲۱۸۶۰۵۳۰۳۷
کدپستی : ۷۹۴۱۶۵۸۴۷۳

office@pgkl.ir

شرکت مهرسام یدک بندر

مدیرعامل: مهرداد پیروزی

- صادرات و واردات کلیه ماشین‌آلات و قطعات یدکی موردنیاز و خدمات مهندسی مرتبط
- تعمیر انواع کشتی و تجهیزات بندری و دریایی
- فروش کلیه قطعات و تجهیزات

استان خوزستان، بندر امام خمینی کدپستی: ۶۳۵۶۱۷۶۲۱۵

۰۹۱۶۱۵۱۵۱۸۹

mehrsam.yadakbandar@gmail.com

انجمن صنفی دریانوردان بندرگناوه

بندر گناوه، خیابان غدیر، پلاک ۳۴
انجمن صنفی دریانوردان

کد پستی: ۱۳۱۶۸ – ۷۵۳۱۷

۰۷۷۳۳۱۲۹۰۷۷

anjomansenfidaryanavardan@gmail.com

شرکت بارمان تجارت غرب

barman tejarat-gharb
www.barman-tejarat.ir

زمینه فعالیت:

- تامین ورق دریایی
- درب‌های ضد حریق
- سیستم اعلام و اطفای حریق
- بازرسی و NDT
- طراحی شناور

نمایندگان:

◄ **بوشهر:**

شرکت پارس مارین-مهندس شعبانی: ۰۹۱۲۹۶۱۵۲۴۰

◄ **بندرعباس:**

شرکت کرانه جوش انامیس-مهندس صادقی: ۰۹۱۷۷۶۸۶۸۳۷

مورد تایید موسسه ردمبندی ایرانیان

۲۶۷۴۱۹۶۳

تهران، سعادت آباد، خیابان علامه شمالی، خیابان ۲۲ غربی، پلاک ۳۵، واحد ۲۲، طبقه ۵

کدپستی: ۱۹۹۷۹۷۹۴۴۹

۹۱۳۲۱۸۱۸

۰۹۱۲۰۴۴۸۰۸۵

www.barman-tejarat.com

شرکت خلیج پارس یاسان

PARS YASAN GULF CO. 8643 SAFETY SERVICES & TRAINING CENTER

- شرکت آموزش علوم دریانوردی و خدماتی خلیج پارس یاسان
- مجری دوره‌های دریانوردی بر اساس کنوانسیون stcw
- سرویس و شارژ لایف رافت، لایف بوت، کپسول‌های قابل حمل، سیستم‌های اطفای حریق و تست جرثقیل
- کاریابی دریایی و تامین نیروی انسانی شناورها

بندرعباس، امیرآباد ،کوچه عمار ۲، پلاک ۱۵

۰۹۱۷۱۵۹۹۸۱۱

۰۹۱۷۶۳۲۵۳۵۹

Pyg.bandar@yahoo.com

حمل و نقل بین‌المللی کشتیرانی و امور گمرکی ایران ویچ کردستان

دفتر مرکزی سنندج: خیابان طالقانی
کوچه مولوی کرد، پلاک ۸

۰۸۷-۳۳۱۷۷۷۷۹ ۰۹۱۸۷۸۷۴۰۹۸

کد پستی: ۶۶۱۴۶۴۱۵۵۳ ۰۸۷-۳۳۱۷۰۱۰۱

دفتر تهران: خیابان سپهبد قرنی
خیابان سوسن، شماره ۴، طبقه ۴

۰۲۱-۸۸۹۱۶۹۲۰ ۰۲۱-۸۸۹۰۶۷۶۹

۸۸۸۹۷۴۹۷

iranvicho@yahoo.com

شرکت کشتیرانی آویژه دریای آداک

- حمل کالا و مسافر
- تحویل زباله از شناورها در لنگرگاه‌ها
- خدمات نمایندگی کشتیرانی
- خدمت‌رسانی به انواع کشتی‌های تانکر نفتی و سایر شناورها

سایت هاي اين شرکت:
بندر بوشهر- بندر گناوه
دفتر مرکزی: بندر خارک

۰۹۱۷۷۷۱۸۶۵۱
۰۹۱۷۷۷۰۶۶۹۲
کدپستی: ۷۵۴۶۱۷۳۹۱۳

بوشهر، جزیره خارك، خیابان طالقانی، ساختمان یاس، طبقه همکف

avizheh.adak@gmail.com

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی آتشپا

ATASHPA
شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی

مدیرعامل بیژن صانعی

شرکت آتشپا به واسطه داشتن نمایندگی مستقیم در امارات متحده عربی و همچنین در کشورهای اروپایی و آسیای میانه قابلیت ارائه انواع سرویس‌های دریایی از طریق بنادر جنوبی و شمالی ایران و همچنین کلیه سرویس‌های زمینی و هوایی را به مشتریان دارا می‌باشد. ضمنا تجربه حمل تعداد زیادی از پروژه‌های عظیم جهت مشتریان داخلی و خارجی از طریق بندر عباس و چابهار به مقاصد داخلی و کشورهای آسیای میانه را دارد که بیشتر آن‌ها شامل نگله‌های سنگین و ترافیکی بوده است.

تهران، بلوار نلسون ماندلا، بعد از چهار راه جهان کودک
کوی کیش، پلاک ٤٨، طبقه اول، واحد یک

۰۲۱۸۸۸۸۱۱۱۸
۰۲۱۸۸۷۹۶۳۲۸
۰۲۱۸۸۷۷۱٤٦۹
۰۲۱۸۸۸۸۱۱۱۸

www.atashpashipping.com
info@atashpa.com

شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea Co.

خدمات کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی

ارایه خدمات هوایی (وارداتی و صادراتی)

ارایه خدمات دریایی واردات/صادرات

ارایه خدمات نمایندگی NVOCC

ارایه خدمات گمرکی

ارایه خدمات لجستیکی

ارایه خدمات ترانزیتی داخلی و خارجی

میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند
پلاک ۷۲، طبقه دوم

۸۸٦٤۳۳۱۰-۲۵

www.ilslogistic.com
info@iranlandsea.com

شرکت صنعتی و شیمیایی نگین زره

NEGIN ZEREH

Industrial, Marine, Water Base, Architectural Paint

تولیدکننده رنگ‌های صنعتی، دریایی، پایه آبی و ساختمانی

دارنده گواهینامه‌های ISO 9001 :2008 , ISO 14001 :2004
و OHSAS 18001 :2007 از TUV NORD آلمان

تهران، شهرک غرب، بلوار فرحزادی، خیابان شهید حافظی
نبش کوچه پرتو، پلاک ۳۱-۲۹، طبقه سوم، واحد ۷

۲۲۱۳۹۱۵۰
۲۲۱۳۹۱۳۰-٤۹

www.neginzereh.com
info@neginzereh.com

شرکت خدمات دریایی و بندری آریا بنادر ایرانیان

شعبه مرکزی
تهران، خیابان نلسون ماندلا، بالاتراز چهارراه جهان کودک
خیابان کیش، پلاک ۴۰، طبقه سوم شرقی
۰۲۱-۸۸۱۹۰۶۸۲-۷
۸۸۸۸۳۲۸-۹
۸۸۱۹۰۶۸۸

شعبه بندر انزلی
بندر انزلی، غازیان، خیابان شهید مصطفی خمینی
خیابان رمضانی، پلاک ۱۶۶
۰۱۳۴۴۴۳۲۱۰۱-۴
کدپستی: ۴۳۱۵۶۷۳۴۴۴

شعبه چابهار
بندر چابهار، انتهای خیابان شهید ریگی
اداره کل بنادر و دریانوردی
۰۵۴۴۵۳۲۴۷۳۵
کدپستی: ۹۹۷۱۶۵۸۷۴۹

شعبه بندرعباس - بندر شهید رجایی
بندرعباس، منطقه ویژه اقتصادی، اسکله شهید رجایی
ترمینال ۱ کالای عمومی
۰۷۶۹۱۰۰۲۵۲۵-۲۶

شعبه بندر امام خمینی (ره)
بندر امام خمینی (ره)، منطقه ویژه اقتصادی بندر
امام خمینی (ره)، ساختمان توحید، پایانه غلات
۰۶۱۵۲۲۸۲۷۷۵-۶-۸

بزرگ‌ترین اپراتور کالای عمومی و غلات در کشور

WWW.ABIPORTS.COM
INFO@ABIPORTS.COM

شرکت بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی اجاقی

رامین اجاقی

شرکت ما با دارا بودن تعداد ۲۰۰ دستگاه واگن روسی و ۵۰ دستگاه تریلر در مسیر cis و ۵۰ دستگاه کانتینر در مسیرهای دریای خزر و همچنین نمایندگی ایرلاین‌ها، عمارات در خلیج فارس و خط مستقیم ترکیه و افغانستان و پاکستان در خدمت تمامی تجار و همکاران گرامی هستیم.

۰۵۱۳۸۱۱۴۹۳۴
۰۲۱۸۸۷۹۶۳۲۸
مشهد، خیابان چمران، چمران ۹، ساختمان نشان، طبقه ۴، واحد ۴۰۳
کدپستی: ۹۱۳۷۶۷۴۷۷۱

Info@ojaghitrade.com

کشتیبان جنوب بندر

- مجهز به تجهیزات به‌روز و مکانیزه جهت تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری مواد معدنی و غلات اعم از شیپ لودر گراپ رادیویی، هاپر
- انبارداری، آرایش و دپوی مواد فله و خشک
- ماشین آلات جهت بارگیری و حمل و نقل شهری، لودر کامیون، لیفتراک، بیل مکانیکی
- تجربه فعال تخلیه و بارگیری بالغ بر ۵/۱ میلیون تن در سال

دفتر عملیات:
مجتمع بندر امام خمینی
سایت اداری انبار T۳۰

۰۹۱۶۱۵۱۵۳۱۳
عبادی: ۰۹۱۶۱۵۱۳۰۲۹
۰۶۵۲۲۵۲۴۷۶۹

Keshtiban_joonoob@yahoo.com

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

- مدیریت و راهبری پایانه کانتینری
- مدیریت و راهبری پایانه فله مایع
- مدیریت و راهبری پایانه کالاهای عمومی و فله خشک
- احداث پایانه‌های بندری اختصاصی و عمومی
- ساخت و ساز اسکله‌های اختصاصی و عمومی

۸۴۳۰۹-۸۴۳۰۸
۸۸۷۷۷۹۲۳

تهران، گاندی جنوبی، خیابان سیزدهم، شماره ۱۸
کدپستی : ۱۵۱۷۷۵۳۵۱۳

WWW.SPMCO.CO.COM
MARKETING@SPMCO.CO

شرکت بیمه کارآفرین با توانگری سطح یک صنعت بیمه (به مدت ۱۲ سال متوالی) و ارکان مدیریتی کارآمد و برخورداری از پرسنل متخصص در رشته‌های بیمه‌ای مختلف بلاخص رشته کشتی هواپیما و باربری و همچنین انرژی، آماده ارائه بهترین پوشش‌های بیمه‌ای صنعت دریانوردی و حمل و نقل کالا می‌باشد. مدیران ارشد این بخش از باسابقه‌ترین و مجرب‌ترین افراد صنعت بیمه بوده و با افتخار خدمتگزار صنایع مختلف، در زمینه بیمه‌ای می‌باشند.

بیمه کارآفرین

۰۲۱-۴۲۵۶۳۲۵۰-۳

۰۲۱-۸۸۷۲۳۷۵۹

میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر، کوچه هفدهم شهید شفق، پلاک ۵

WWW.karafarin-insurance.ir | karafarinins.official | s.rajabian@karafarin-insurance.ir

نمایندگی کشتیرانی
آداک آرام آریا

AAA Shipping Services

- ارائه سرویس Dc/20`، HC/40`، DC/40`، ISO TANK، FLAT RACK، OPEN TOP، REEFER
- حمل ترکیبی کالا به صورت فله، گرو باژ (LCL) و کانتینری (FCL)
- ترانزیت داخلی و خارجی برای کشورهای همسایه و منطقه CIS
- حمل هوایی از کلیه مبادی اروپا، چین و هند به ایران و بالعکس
- حمل یکسره Door to Door کانتینری
- نماینده خطوط کشتیرانی و ارائه‌کننده خدمات دریایی
- دارای دفاتر فعال در دبی، هند و چین
- حمل محمولات سنگین و فوق سنگین
- پلمپ و تهیه مجوزات صدور کالا با نظارت افراد کارآمد

جهت کسب اطلاعات بیشتر
تصویر روبرو را اسکن کنید

https://aaashipping.net | info@aaashipping.net | +982191308187 | +989123576576

شرکت صنعتی و خدمات مهندسی ایران

IESCO.

۱. انجام سرویس، بازرسی، تعمیرات و انجام تست‌های مورد نیاز، صدور گواهینامه بین‌المللی جهت انواع جان‌پناه بادی (لایف رافت).

۲. انجام سرویس، تعمیرات، شارژ انواع کپسول‌ها و تجهیزات پرتابل، ثابت اطفای حریق از جمله **Co2** پودر، فوم، هالون، اسپرینکلر **FM200**، **Mist**.

۳. انجام بازرسی و ضخامت‌سنجی بدنه کشتی‌ها و سازه‌های دریایی و صنعتی و آزمایشات غیرمخرب (**Vac. Test, UT, DPI, MPI**).

۴. انجام بازرسی‌های سالیانه و پنج‌ساله، انواع لایف بوت‌ها و رسکیو بوت و تست وینچ‌ها، داویت، **OLRG** و صدور گواهی‌نامه بین‌المللی.

۵. تامین تجهیزات مبارزه با آلودگی در دریا، نگهداری، خدمات پس از فروش و انجام آموزش‌های تئوری و عملی.

۶. انجام آزمایشات **Proof Load Test** جرثقیل‌ها و تجهیزات جابه‌جایی، **Bollard Pull** یدک‌کش‌ها.

۷. طراحی و نصب، سرویس و تعمیرات سیستم‌های اعلام، اطفای حریق و کشف گاز.

۸. مشاوره در امور ایمنی و آتش‌نشانی و ارائه طرح‌های سامان‌دهی، ایمنی و آتش‌نشانی در تاسیسات و تجهیزات دریایی، صنایع نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی.

۹. انجام ممیزی‌های فنی، ایمنی و آتش‌نشانی در صنایع دریایی، نفت و گاز، نیروگاه‌ها و ترمینال‌های نفتی و بنادر.

۱۰. مشاوره در زمینه استقرار مدیریت **HSE** در صنایع مختلف.

۱۱. تهیه نقشه‌جات و مدارک فنی از جمله **Hazardous Area Plan, PMS, Fire Control & Safety Plan**, ...

۱۲. اجرای آموزش‌های ایمنی دریایی (در چهارچوب مقررات **STCW Code 95**).

۱۳. فروش قایق‌های نجات، جلیقه‌های نجات، حلقه‌های نجات و سایر تجهیزات ایمنی نجات جان و اطفای حریق.

۱۴. تامین، تجهیز، بازرسی، تایید و صدور گواهی‌نامه دستگاه‌های مخابراتی، الکترونیکی، کامپیوتری کمک‌ناوبری و **IT**.

۱۵. طراحی، نصب و خدمات پس از فروش تجهیزات **BWMS** (مدیریت آب توازن) برند "**Headway**"











دفتر مرکزی

تهران: خیابان ۳۵ متری قیطریه، خیابان کتابی، کوچه قاسمی، کوچه پولادوند
پلاک ۱۴، واحد ۱۴، طبقه ۴.
تلفن: ۲۲۲۳۷۱۵۹ ـ ۲۲۲۳۷۹۰۰ ـ ۲۲۶۷۱۸۷۱ ـ ۲۲۲۴۲۵۱۹ ـ ۰۲۱
www.iesco-group.com
info@iesco-group.com





شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر



ارائه‌دهنده خدمات:

لایروبی
جست‌وجو 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: ۴۴۹۹۲۷۳۰ - ۰۱۳ | فکس: ۴۴۹۹۲۷۲۸-۰۱۳
Email : info@dbkh.ir
www.dbkh.ir



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری

ساحل شمال

SAHEL SHOMAL

MARINE & PORT SERVICES CO.

تجهیزات و توانمندیها

- پورت اپراتور اختصاصی بندر نوشهر
- ۲۴۰۰۰ مترمربع سوله اختصاصی
- ۹۲۰۰۰ مترمربع سوله های اپراتوری
- بیش از ۵۰ تجهیز لجستیک

دسترسی آسان به کشورهای آسیای میانه و اروپای شرقی

امکان ذخیره سازی و جابجایی کالاهای تجاری و فله خشک

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

BACT

Bandarabbas Arya Container Terminal

پایانــه کانتینــری بندرعبــاس آریا



مرکز لجستیک و پایانه کانتینری بندرعباس آریا

- ظرفیت نگهداری کانتینر تا ۲۷۰،۰۰۰ TEU کانتینرخشک 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 وامکان 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 قفســه بندی شــده لجستیکی شرکت.
- شرکت منتخب و برتر در حوزه ایمنی، بهداشت و محیط زیست در بنادرکشور.
- استفاده از اولین نرم افزار عملیاتی نیمه هوشمند.(PCTS)
- تجهیزات ترانســتینر،ریچ استاکر،امپتی اســتاکر،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:۲- ۳۳۵۱۴۱۵۱(۰۷۶) نمابر: ۳۳۵۱۴۰۸۷(۰۷۶)

Bandarabbas Arya Container Terminal.Shahid Rajaee Port Complex.BandarAbbas- Iran

Fax:987633514087 TEL:987633514251-2



شرکت خدمات دریایی و بندری

سیمین پارس

SIMIN PARS
MARINE AND PORT
SERVICES CO.

فعالیت شرکت:

- تخلیه و بارگیری انواع شناورها اعم از:
  - کانتینری
  - فله خشک
  - فله نفتی
  - کالای عمومی
- ارائه خدمات انبارداری کالا و کانتینر در انبارهای مسقف و یاردهای کانتینری
- ارائه خدمات جانبی کانتینری اعم از ارزیابی، استریپ، استافینگ کالا و مانیتورینگ کانتینر یخچالی
- ارائه خدمات انبارش فرآورده های نفتی در مخازن سقف ثابت و شناور و انتقال از طریق کریدور نفتی به کشتی
- ارائه خدمات بارگیری مشتقات نفتی بصورت حمل یکسره به شناور

توانمندی و تجهیزات:

- پورت اپراتور اختصاصی پایانه نفتی بندر امام خمینی (ره)
- دو پست اسکله نفتی به ظرفیت DWT ۴۵۰۰۰
- ۲۴ مخزن به ظرفیت ۶۰ هزارمتر مکعب جهت انبارش مشتقات نفتی اعم از سبک و سنگین
- ۲ دستگاه گنتری کرین تملیکی پست پانامکس
- بیش از ۳۶۰ دستگاه تجهیزات استراتژیک و نفتی

“پیشرو و پایدار در حوزه بندری”



راه های ارتباطی

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 بندر امام خمینی (ره): بندر امام خمینی (ره)، مجتمع بندری امام خمینی (ره)، اراضی پشتیبانی، قطعه ۵۷، سایت مخازن نفتی
تلفن: ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۲۱ - ۰۶۱۵۲۲۸۳۷۱۷

شعبه بندرعباس: بندرعباس، بلوار پاسداران، کوچه دلاوران ۳، پلاک ۱۲، ساختمان ساحل، طبقه دوم، واحد ۳
تلفن: ۰۷۶ ۳۳۵۲ ۴۷۰۴



GOLDEN LINE
SHIPPING CO.

شرکت کشتیرانی محورطلایی

- 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 درکشورهای CLS
- سایت‌های تخلیه، بارگیری و انبارداری مواد نفتی و غیرنفتی درامیرآباد، بندرکاسپین (انزلی)، مرزبازرگان، مرزتمرچین، منطقه آزاد اروند، بوشهر و میلک

تهران- سعادت‌آباد- خیابان علامه طباطبایی جنوبی
خیابان ۳۸ شرقی- پلاک ۱۶- طبقات اول و دوم
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۵ ۰۲۱-۸۸۵۸۳۲۹۱-۲
فاکس: ۰۲۱-۸۸۶۹۳۰۲۹





خاورمیانه
پارسیان پارت
PARSIAN PART

پایانه ترانزیت و صادرات کالا و کانتینر

پارسیان پارت خاورمیانه

این پایانه در منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی و در مسیر کریدور ترانزیت شمال – جنوب موسوم به NOSTRAC واقع گردیده است.

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 مداربسته 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: ۱۲۵.۰۰۰ مترمربع
مساحت محوطه کانتینری: ۹۳.۰۰۰ مترمربع
انبار مسقف (هانگار): ۱۳.۵۰۰ مترمربع

۴۰۰ متر خط راه‌آهن اختصاصی متصل به خطوط راه‌آهن 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 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

تهران: میدان آرژانتین، خیابان احمد قصیر (بخارست)، پژوهشگاه ۲، پلاک ۲۲، طبقه ۳، واحد ۱۰ / ۰۲۱–۸۸۷۳۷۷۳۴
بندرعباس: مجتمع بندری شهید رجایی، ضلع شمالی پارکینگ غربی / ۰۷۶–۳۳۵۲۴۸۱۸–۲۰

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا



موضوع فعالیت شرکت

- مدیریت و راهبری پایانه های کانتینری
- مدیریت و راهبری پایانه های فله مایع
- مدیریت و راهبری پایانه کالاهای عمومی و فله خشک
- احداث پایانه های بندری اختصاصی و عمومی
- ساخت و ساز اسکله های اختصاصی و عمومی

آدرس : تهران، گاندی جنوبی، خیابان سیزدهم، شماره ۱۸
تلفن : ۸۴۳۰۹ و ۸۴۳۰۸- ۰۲۱ فکس : ۰۲۱-۸۸۷۷۷۹۲۳
کد پستی : ۱۵۱۷۷۵۳۵۱۳


بریس، دروازه ای رو به اقیانوس
بیمه البرز

BETA

BETA Port and Marine Services Development Company

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری بتاء

بتاء ریشه‌ای کهن



دفتر مرکزی: تهران، میدان آرژانتین، خیابان الوند، روبروی کوچه اسفراین، پلاک ۷۲ طبقه دوم
شماره تماس دفتر تهران: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۶ و ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۵
کدپستی : ۱۵۱۶۸۴۴۷۱۱ فکس: ۰۲۱۸۸۶۴۳۳۴۴
دفتر هرمزگان: مجتمع بندری شهید رجایی، ساختمان بندرعباس آریا، دفتر ناحیه هرمزگان
شماره تماس دفتر بندرعباس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۱-۰۷۶۳۳۵۲۴۷۲۰
کدپستی: ۷۹۱۷۱۸۳۷۹۷ فکس: ۰۷۶۳۳۵۲۴۷۱۸
ایمیل : info@betaco.org وبگاه: www.betaco.org
آدرس اینستاگرام: instagram.com/iranbeta
آدرس تلگرام: t.me/betabnd

CSQ ISO 9001 CSQ ISO 14001 CSQ ISO 45001 IQNet