



سازمان بنادر و دریانوردی

دومین شماره نشریه الکترونیکی
سازمان بنادر و دریانوردی

اسفند ۱۳۹۷

مسیر بنادر در سال ۱۳۹۸

روزنامه

به همراه گفتاری از:

محمد علی حسن زاده / هادی حق شناس

منصور آرامی / محمد رضا اله یار

اله مراد عقیقی پور / عادل درسی / بهروز آقایی

سیاوش ارجمندزاده / محمد تقی انزان پور

سیاوش رضوانی / نور الله اسعدی / رضا سفاری

حمید رضا محمد حسینی

اعلام اولویت های سازمان بنادر در سال ۹۸

در این سال همچنین با دور اندیشی در سرمایه گذاری های بندری و پسکرانه ای، تجهیز فنی بنادر با جدیت دنبال شد که آخرین آنها تجهیز اسکله های بندرچابهار و بندر شهید رجایی و افزایش ظرفیت های کانیتتری این دو بندر بود. سازمان بنادر و دریانوردی، در صدد است در سال جدید، با کمک همه همکاران پر تلاش در راستای اجرای سیاست های برنامه توسعه ششم گام بردارد و هوشمند سازی بنادر، ایفای مسئولیت های اجتماعی سازمان برای ارتقای آسایش و رفاه بندر نشینان، کاهش زمان رسوب کالا، بهره برداری از ظرفیت های خالی موجود در بنادر شمالی و جنوبی، ایجاد مراکز تولید، واگذاری بنادر کوچک به بخش خصوصی، یکپارچگی سامانه های عملیاتی و حذف فرآیندهای غیر ضروری، موازی یا هزینه زا، رشد حداکثری گردشگری دریایی، ارتقای ناوگان مقابله با حریق، اجرای لایروبی های انباشته در بنادر، تغییر ناوگان سنتی به مدرن، توسعه ناوگان مسافری دریایی و تعیین تکلیف ناوگان فرسوده را با جدیت دنبال نماید که قطعا تحقق این برنامه ها بدون همکاری صمیمانه و هوشمندانه آحاد جامعه دریایی و بندری میسر نخواهد شد. بار دیگر حلول سال نو و بهار پرتراوت را به تمامی همکاران گرامی و خانواده معظم دریایی و بندری کشور، همچنین همکاران عزیز رسانه ای که تلاش وافر و موثری در اطلاع رسانی به منظور توسعه فرهنگ دریامحور در جامعه داشتند، تبریک و شاد باش گفته و سالی سرشار از برکت و معنویت از خداوند بهارآفرین مسئلت می نمایم. امیدوارم در آغاز سالی که پیش روی ماست و در سایه همیشه گسترده آفریدگار مهربان، با دستان توانمند شما عزیزان، در راهی که در عرصه دریایی و بندری کشور در پیش گرفته ایم سرفراز تر از گذشته گام برداریم.



محمد راستاد

معاون وزیر راه و شهرسازی
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

به نام خداوند بخشنده مهربان
زکوی یار می آید نسیم باد نوروزی
از این باد ار مدد خواهی چراغ دل برافروزی
حمد و سپاس سزاوار آفریدگار یکتاست که بار دیگر با شروع بهاری نو، برگ دیگری از نعمات بی کرانش را به روی ما گشود و لباس سبز سرشار از تازگی و طراوت را بر تن جهان پوشاند.
سال جدید فرصتی نو برای تازه شدن و باز نگرستن بر چگونه زیستن است. بهار نماد جلوه گاه الهی در باز آفرینش طبیعت است و نوروز طلیعه این دگرگونی شگرف و پیامی است به آدمی برای از خود رستن و به او پیوستن. نوروز را که جشن نکوداشت همه نو شدن ها و نیکوکاری هاست و امسال نیز مقرون و متبرک به میلاد خجسته امیرمومنان حضرت علی(ع) گشته است، به محضر تک تک شما همکاران محترم و اعضای خانواده جامعه دریایی و بندری از کرانه های نیلگون جنوب تا سواحل پرخروش خزر تبریک می گویم و آرزو دارم، سال ۱۳۹۸ سالی پر خیر و برکت و سرشار از موفقیت و شادکامی برای همه همکاران و هموطنان عزیزمان باشد.

شرح دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی در سالی که گذشت را به آینده وا می نهیم، اما تقویم سال ۹۷ را درحالی به پایان می رسانیم که به رغم همه چالش ها و موانع اقتصادی ناشی از تحریم های غیر منطقی و غیر عقلانی آمریکا، این سازمان موفق شد در سایه همت و تلاش همه متخصصان و کارشناسان در جامعه دریایی و بندری کشور، دستاوردهای بسیار بزرگی را رقم بزند که از آن جمله می توان به احیای کريدور چابهار و توجه فعالان و بازرگانان اقتصاد دریایی جهان به ترازیت از بندر اقیانوسی چابهار، اشاره کرد.



● به مهمترین رویدادها و دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه بندری طی سال ۹۷ اشاره کنید.

چند فعالیت بسیار مهم در سال ۹۷ انجام شد که در حقیقت ادامه کارهای قبلی بود؛ یکی از این اتفاقات جابجایی ترمینال ۱ کانتینری بندر شهیدرجایی به محل ترمینال شماره ۲ بود. با توجه به رویکرد بندر که عموماً ترمینال شماره ۱ به شناورهای فیدری اختصاص یافته و ترمینال شماره ۲ نیز به محلی برای شناورهای لاینری بزرگتر تبدیل شده بود، این جابه جایی موجب شد تا شاهد تغییر چیدمان در ترمینالهای بندر شهیدرجایی باشیم که از نظر بنده شبیه به جابجایی پروازهای خارجی از فرودگاه مهرآباد به فرودگاه امام خمینی (ره) بود و خوشبختانه همزمان با مونتاژ ۱۲ دستگاه گنتری کرین تمامی عملیات در ترمینال شماره ۲ انجام می‌شود و جابجایی مازاد بین ترمینالی تقریباً حذف و ترافیک تعدیل شد که اتفاق بسیار مهمی برای بندر بود.

اتفاق دیگر که اهمیت بسیار بالایی داشت، مربوط به بندر شهیدبهشتی چابهار بود که پس از مدت‌ها کار کارشناسی و تخصصی با یک اپراتور هندی که دارای شریک ایرانی است به توافق رسیدیم تا آن‌ها فعالیت خود را در این بندر آغاز کنند و در حال حاضر بخش قابل توجهی از کالاها در بندر در حال تخلیه و بارگیری بوده و اولین مرتبه‌ای است که عملکرد بندر شهیدبهشتی در سال جاری طی ۱۱ ماه با رشدی ۵۰ درصدی به ۲ میلیون تن رسیده است، هرچند که این رقم کماکان نسبت به سال گذشته رشد قابل توجهی دارد اما قابل توجه نیست و بر اساس چشم انداز پیش بینی شده برای بندر این بندر با توجه به وجود تجهیزات، اپراتور و مشوق‌های در نظر گرفته شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی طی سال‌های آتی می‌توانیم شاهد افزایش نقش و جایگاه آن در حوزه حمل و نقل دریایی باشیم. نکته بسیار مهم دیگر اینکه برای اولین بار توزیع کالاهای اساسی بین بنادر طبق پس کرانه‌ها در دستور کار قرار گرفت. پیش از این، بار عمده فله خوراکی کشور همانند گندم، جو، ذره و سایر غلات به بندر امام خمینی (ره) می‌رفت و از آنجا در سطح کشور توزیع می‌شد، به همین دلیل نیز بروز هرگونه مشکلی در بخش عملیاتی و یا ترخیص و حمل درون سرزمینی، عملاً ارائه خدمات و توزیع کالا به سایر نقاط کشور دچار اختلال می‌شد.

بنابراین بر اساس هماهنگی‌های صورت گرفته با نهادهای ذیربط نظیر شرکت بازرگانی دولتی و شرکت پشتیبانی امور دام داشتیم برای اولین بار بر اساس پسکرانه بنادر توزیع کالا در بنادر شهیدبهشتی و شهیدرجایی صورت گرفت و با توجه به برنامه‌های توسعه ای جزیره نگین و امکان پذیرش شناورهای ۳۰ هزار تنی، انتظار داریم بارهای متعلق به استان‌های بوشهر و فارس حداقل از طریق این بندر تخلیه و بارگیری شوند.

هماهنگی‌های صورت گرفته از طریق اداره کل امور لجستیک و حمل و نقل چندوجهی با راه آهن و پایانه‌ها موضوع مهم دیگری بود که باید به آن اشاره کرد



در گفت و گو با معاون بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی تشریح شد؛

آنچه بر بنادر جنوبی و شمالی ایران در سال ۹۷ گذشت

سال آینده فرآیند جذب سرمایه در بنادر اصلاح می‌شود

اعمال سیاست‌های متعدد تجاری و تغییرات نرخ ارز از جمله مسائلی بودند که روند عادی عملیات بندری و اجرای طرح‌های توسعه ای در بنادر را طی سال ۹۷ تحت الشعاع قرار دادند، هرچند سازمان بنادر و دریانوردی با تسهیل روند جذب سرمایه، در نظر گرفتن مشوق‌های تعرفه ای و تدوین بسته‌های ضد تحریم توانست به بهترین شکل ممکن مانع از هرگونه اختلال در مسیر توسعه ای بنادر کشور شود. محمدعلی حسن زاده؛ عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی در گفت‌وگوی پایان سال خود به تشریح عملکردها و دستاوردهای حوزه بندری اشاره کرد و از اهداف و برنامه‌های تدوین شده زیر مجموعه اش برای سال آتی گفت.





و امیدواریم هستیم با ابلاغ مصوبه آن به بندر ظرف مدت کوتاهی شاهد انعقاد قرارداد و شروع فعالیت ساخت و ساز آن باشیم.

اتفاق بسیار خوشایند دیگری که می‌توان به آن توجه کرد در حوزه روابط بین الملل بود و با توجه به جایگاه سازمان بندر و دریانوردی، در طول سال ۹۷ شاهد برگزاری ۱۹ رویداد بین المللی بودیم که جایگاه سازمان بندر و دریانوردی را در سطح منطقه و بین الملل ارتقا داده است. به طور مثال یکی از آن‌ها شورای سیاست‌گذاری توافقنامه چابهار بود که در سطح معاونان وزرای سه کشور ایران، هند و افغانستان برگزار شد و دیگری همایش بین المللی توسعه بندر چابهار بود که با حضور نمایندگان ۱۸ کشور و نمایندگان بخش خصوصی کشورهای مختلف برگزار شد. علاوه بر این همایش دیگری تحت عنوان همایش بین‌المللی توسعه صادرات از مسیر دریای خزر را داشتیم که برگزاری چنین همایشی باعث شد تا در حال حاضر شاهد افزایش سهم صادرات از بندر امیر آباد برای بندر شمالی باشیم. تسهیل شرایط عملیاتی توسط اپراتورهای بندری در سال جاری در دستور کار قرار گرفت و با توجه به چالش‌های پیش آمده، نسبت به بازنگری بسیاری از قراردادهای اقدام شد. همچنین با توجه به تغییرات پیش آمده طی یک سال اخیر از

که بر این اساس ظرفیت بارگیری در بنادر متصل به ریل افزایش یافت. همان‌طور که می‌دانید اگر قرار بر این است که کالایی ترانزیت یا در حجم بالا جابجا شود مسیر مقرون به صرفه این است که از طریق ریل جابجایی صورت پذیرد. بندر خرمشهر چند سالی بود به رغم مزیت ریلی اما بلا استفاده مانده بود و با پیگیری‌های انجام شده این موضوع عملیاتی شد و بندر به چرخه فعالیت ریلی بازگشت و در بندر امام خمینی (ره) نیز توانستیم ظرفیت بارگیری واگن‌ها را ارتقا دهیم و رکورد ورود و خروج ۲۵۳ واگن در روز را به ثبت برسانیم، درحالی که سال گذشته بیشترین تعداد واگنی که به بندر وارد یا از آن خارج می‌شد کمتر از ۶۰ مورد بود.

دیگر فعالیت مهم انجام شده علیرغم تمامی تحریم‌ها و فشارهای اعمال شده و نیز تغییرات ارزی توانستیم نسبت به برنامه در حوزه سرمایه‌گذاری رشد حدود ۳۰ درصدی جذب سرمایه را نسبت به برنامه تدوین شده داشته باشیم.

قراردادی را نیز داریم که بزرگترین سرمایه‌گذاری بخش خصوصی کشور در بندر شهیدرجایی است قرار است ترمینال مواد معدنی در این منطقه ایجاد شود که رقم قابل توجهی است و تمامی کارهای کارشناسی مربوط به آن انجام شده است

جمله افزایش نرخ ارز، به گونه ای عمل شد که بتوان شرایط را برای سرمایه گذاران بخش خصوصی در بنادر تسهیل کرد.

● مهمترین اقدام صورت گرفته در بنادر شمالی کدام است؟

در مورد بنادر شمالی کشور نیز باید خاطر نشان کرد که تا کنون جابجایی روغن خوراکی در این بنادر صورت نمی گرفت و خوشبختانه در سال ۹۷ شش یا هفت کشتی روغن بین بنادر شمالی تردد و تخلیه بار کرده اند که از نظر لجستیک ملی مسئله بسیار مهمی است. با توجه به اینکه کارخانه های تصفیه روغن عمدتاً در شمال ایران فعالیت می کنند از لحاظ اقتصادی بسیار به صرفه است پس از تخلیه روغن خوراکی در بنادر شمالی، بار مربوطه به کارخانه ها منتقل و پس از تصفیه و بسته بندی در سطح کشور توزیع شود، متأسفانه تا پیش از این روغن خوراکی از طریق بنادر جنوبی به کشور وارد می شد و طول کشور را طی می کرد تا به کارخانه های موجود در نیمه شمالی کشور برسد و پس از آن در بخش های مرکزی و جنوبی کشور توزیع شود.

● مهمترین چالش ها و مشکلات پیش آمده در

حوزه بندری طی یک سال اخیر چه بود.

با توجه به حجم کالایی که در بنادر ایران تخلیه، بارگیری و نگهداری می شود و باید اعلام کرد که ۹۰ درصد تجارت کشور را در بر می گیرد، بنابراین بازیگران متعددی در این حوزه درگیر هستند و صرفاً یک ناهماهنگی می تواند صف ارائه خدمت را طولانی کند. آنچه که می توان به عنوان یک چالش در سال ۹۷ به آن اشاره کرد که مستقیماً به سازمان بنادر و دریانوردی نیز مربوط نبود اما گاهاً باید پاسخگویی این سازمان را به سایر مراجع بیرونی موجب می شد حضور شناورهای بود که در انتظار خدمات اسنادی یا تبادلات مالی در لنگرگاه بنادر بودند علی رغم آمادگی اسکله ها برای پذیرش اما کشتی آماده پهلو دهی و ترخیص نبود.

موضوع دیگری که می توان به آن اشاره کرد ایجاد اشکال در سامانه های دستگاه هایی نظیر گمرک و وزارت صنعت معدن و تجارت بود که با بروز هرگونه مشکل و قطعی حتی

کوتاه مدت ارائه خدمت بندری با مشکل مواجه می شود. تصور کنید در بندری نظیر شهیدرجایی و بندر امام خمینی (ره) که در طول روز حدود ۴۰۰۰ کامیون ورودی و خروجی دارند یک ساعت قطع شدن سامانه چه صفی در داخل یا بیرون بندر می تواند به وجود آورد. این موارد از جمله مسائلی است که به سازمان بنادر و دریانوردی مرتبط نمی شود اما تبعات آن فعالیت و خدمت رسانی سازمان را تحت الشعاع قرار می دهد و امیدوار هستیم در سال ۹۸ با هماهنگی های صورت گرفته با سازمان های نظیر گمرک بتوانیم چنین چالش هایی را برطرف کنیم و

شاهد اتفاقات مشابه در سال آتی نباشیم.

● مهمترین برنامه ها و اهداف معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی

در سال آینده چیست؟

جذب هرچه بیشتر سرمایه توسط بخش خصوصی داخلی و خارجی کماکان به عنوان یکی از اهداف و اولویت های اصلی سازمان بنادر و دریانوردی در دستور کار قرار دارد و برنامه بعدی رتبه بندی شرکت های کارگزار خدمات بندری است که در این خصوص در حال مذاکره با مرکز ملی رتبه بندی هستیم.

موضوع واگذاری بنادر کوچک مورد دیگری است که به عنوان یکی از اهداف سازمان بنادر و دریانوردی تعریف شده است و افزایش سهم ریل در مذاکره با راه آهن به طور جدی و مشخص در بندر شهیدرجایی در حال پیگیری است و امیدوار هستیم در سال آتی این هدف عملیاتی تر از سال های گذشته محقق شود. در خصوص موضوعات لجستیکی و پروژه های حمل و نقل چند وجهی نیز مذاکره با سایر نهادها در دستور کار قرار گرفته و استفاده از ظرفیت سایر مناطق ویژه اقتصادی کشور به عنوان یک مجموعه مکمل تعریف شده است.

همچنین مصوبه شورای عالی لجستیک برای استقرار صنایع در بنادر امام خمینی (ره)، شهیدرجایی و شهیدبهبشتی با هدف ارتقاء سطح شهرهای لجستیکی به طور جدی دنبال می شود تا بتوانیم جایگاه بنادر خود را در بین مناطق منطقه بهبود بخشیم. موضوع بازنگری در تعرفه ها نیز با توجه به تغییرات به وجود آمده در نرخ ارز و تحریم های اعمال شده، به منظور کمک به فعالان اقتصادی در بنادر در دستور کار قرار گرفته است و استفاده از ظرفیت های تبادل الکترونیکی اطلاعات و هوشمندسازی و یکپارچگی سامانه های بندری و دریایی یکی دیگر از اولویت های سازمان بنادر و دریانوردی است.

● به طور مشخص سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه

جذب حداکثری سرمایه در بنادر چه برنامه ای دارد؟

بازنگری کلی در سیاست ها و فرآیند سرمایه گذاری در بنادر را در دستور کار داریم تا متقاضیان در اجرا کمتر با چالش در این راستا مواجه شوند. باید از تجربه ای که طی ۱۰ سال گذشته به دست آورده ایم به نحو مطلوب استفاده کنیم و پس از تصویب آن به طور حتم چالش های موجود در حوزه سرمایه گذاری کاهش خواهد یافت چراکه چالش های بسیاری برای سرمایه گذاران در طول سال ۹۷ به وجود آمد اما خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه سرمایه پذیری و جذب سرمایه بخش غیردولتی توانست بسیار موفق عمل کند.

جذب هرچه بیشتر سرمایه

توسط بخش خصوصی داخلی

و خارجی کماکان به عنوان

یکی از اهداف و اولویت های

اصلی سازمان بنادر و

دریانوردی در دستور کار

قرار دارد و برنامه بعدی

رتبه بندی شرکت های

کارگزار خدمات بندری است

که در این خصوص در حال

مذاکره با مرکز ملی رتبه

بندی هستیم.

موضوع واگذاری بنادر

کوچک مورد دیگری است

که به عنوان یکی از اهداف

سازمان بنادر و دریانوردی

تعریف شده است



● مهم‌ترین اتفاقات و دستاوردهای مربوط به معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی در طول سال ۹۷ را بیان کنید.

اواخر سال ۱۳۹۶ بود که شروع عملیات اجرایی پروژه فاز ۳ بندر شهیدرجایی کلید خورد و فعالیت‌های اجرایی آن به سال ۹۷ موکول شد و کار خود را به صورت جدی آغاز کرد. این پروژه یکی از پروژه‌های بسیار مهم توسعه ای بنادر کشور است که پیشرفت بسیار خوبی در مورد آن حاصل شده است و علیرغم مشکلات عدیده ای که در زمینه تغییر نرخ ارز و قیمت‌ها به وجود آمد اما با عظم و اراده مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی و پیمانکار پیشرفت بسیار خوبی را در مورد آن شاهد هستیم. موضوع دیگر مربوط به تجهیزات بود، برخی تجهیزات حوزه مهندسی که طی چند سال اخیر مشکلات و موانعی جهت نهایی شدن آن‌ها وجود داشت با کمک‌هایی که از سوی سازمان بنادر در این رابطه در دستور کار قرار گرفت، مشکلاتشان به نحو مطلوب حل شد که به طور مثال می‌توان به شناورهای جمع‌آوری آلودگی اشاره کرد و امیدواریم طی ۲ الی سه ماه آینده به بهره‌بردار در بندر بوشهر تحویل داده شود.

همچنین در سال ۹۷ اقدام مطلوب دیگری توسط سازندگان تجهیزات مدنظر قرار گرفت. در بحث مربوط به ۱۵ دستگاه ترانس تینر در بندر شهید رجایی اقدامات قابل اشاره ای انجام شد. امیدواریم در این مسیر تجهیزات ۱۲ دستگاه ترانس تینر دیگر در سال آینده تامین شود.

یکی دیگر از اتفاقات خوب حوزه مهندسی در سال ۹۷ حضور چشمگیر متخصصان و دانش‌پژوهان داخلی و بین‌المللی در همایش سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی بود که سیزدهمین دوره آن در آذرماه سال ۹۷ برگزار شد و مورد استقبال قرار گرفت.

یکی دیگر از اتفاقات خوشایند حوزه مهندسی در سال ۹۷ که می‌توان به آن اشاره کرد فرآیندی بود که در سازمان بنادر و دریانوردی و به ویژه معاونت مهندسی با مجوز هیئت عامل انجام شد تا شاهد استقرار نظام مدیریت پروژه باشیم. طبق برنامه ریزی زمان بندی شده از ۱۰ حوزه دانشی، ۳ حوزه دانشی نهایی شد و سامانه جامع مدیریت پروژه شکل گرفت که بر اساس آن صورت وضعیت‌های الکترونیکی از طریق این صاد شد.

این اتفاق دو ویژگی مثبت را با خود به همراه داشت تا علاوه بر شفافیت شاهد تسریع امور بین پیمانکاران، مشاوران و مجموعه دستگاه نظارتی و سازمان بنادر و دریانوردی باشیم و به طور مثال در خصوص پروژه ای که



معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد:

بسته جامع تامین تجهیزات بنادر در سال ۹۸ اجرایی می‌شود

نزدیک شدن به استانداردهای روز دنیا در حوزه زیرساخت بنادر کشور دستور کار جدی سازمان بنادر است

نزدیک شدن زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر کشور به استانداردهای بین‌المللی روز دنیا طبق شرایط ویژه هر بندر یکی از مهم‌ترین اهدافی است که توسط سازمان بنادر و دریانوردی در سال آینده مدنظر قرار خواهد گرفت. علاوه بر این بسته جامعی به منظور تامین تجهیزات بنادر کشور تعریف شده است تا از ظرفیت مجموعه‌های توانمند داخلی به نحو مطلوب استفاده کرد و متناسب با منابع مالی تامین شده بتوان پروژه‌ها را پیش برد، اتفاقی که به عنوان یک جهش بسیار بزرگ در حوزه تجهیز بنادر تلقی می‌شود. به سراغ محمد رضا اله یار؛ عضو هیات عامل و معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی رفتیم تا به عنوان متولی اصلی توسعه و ایجاد زیربنای بنادر کشور از مهم‌ترین اقدامات و دستاوردهای این حوزه مطلع شویم و از اولویت‌های این بخش در سال آینده بپرسیم. در ادامه مشروح کامل این گفت و گو آورده شده که شما را به خواندن آن دعوت می‌کنیم.





شاهد اشتغالزایی کامل هستیم که این اتفاق خبر بسیار خوبی برای ما به حساب می آید.

موضوع دیگری که باید به آن به عنوان یک دستاورد در حوزه حوزه مهندسی و توسعه امور زیربنایی به آن اشاره کرد انتقال ۱۲ دستگاه جرثقیل گنتری کرین بود که ظرفیت بندر شهیدرجایی را از ۳,۵ میلیون TEU به ۵,۷ میلیون TEU ارتقا داد تا بندر شهیدرجایی با وجود تجهیزات مدرن تری عملیات های بندری خود را پیش ببرد.

علاوه بر این جرثقیل های قبلی به یال شرقی بندر منتقل شد، طرحی شش ماهه که کار کارشناسی و مهندسی دقیقی بر روی آن صورت گرفت و قبل از اینکه این انتقال انجام شود چه در ستاد و چه در بندر زمان دقیق اجرا متناسب با سرعت باد، جزر و مد و شرایط خاص شبانه روزی جهت انجام پروژه بررسی شد و نتیجه آن انتقال بدون ریسک و حادثه

تعهد ۵۶ روز داشت صرفاً ظرف مدت تنها یک هفته نهایی کمک کرد تا علاوه بر شفافیت پروژه ها، مواردی که نیازمند سرعت عمل بیشتری بودند در اسرع وقت منابع مورد نیاز آنها تزریق شود.

همچنین سامانه تصمیم یار شناورها اواخر سال گذشته رونمایی و در سال جاری به صورت آزمایشی در بندر بوشهر پیاده سازی شد که از نتیجه خوبی برخوردار بود و امیدوار هستیم این سامانه در سایر بنادر نیز اجرایی شود و به بهبود روند فعالیت ها در بنادر کشور کمک کند.

در حوزه زیرساخت های مسافری دریایی نیز در سال گذشته در استان های جنوبی کشور به ویژه استان هرمزگان اقدامات بسیار مهمی انجام شد و در حال حاضر شاهد رونق این منطقه در بخش مسافری دریایی هستیم. به طور مثال می توان به یکی از روستاهایی که در حاشیه ساحل قرار داشت اشاره کنیم که با ایجاد اسکله گردشگری در این نقطه بنا بر گفته مسئولان



جرثقیل‌های عظیم الجثه ای بود که اسما ۱۷۰۰ تن و رسماً نزدیک به ۲۰۰۰ تن وزن داشتند تا به عنوان یک ابر سازه و بدون هیچگونه مشکلی با کمک مجموعه سازنده جابه‌جا شوند.

● **بزرگترین مشکلات و چالش‌های حوزه مهندسی و توسعه امور زیربنایی نیز که در سال ۹۷ با آن دست به گریبان بودید کدام است؟**
یکی از مشکلات جدی ما در سال ۹۷ بحث نوسان قیمت‌ها بود که شرایط

سختی را برای مجموعه پیمانکاران، مشاوران، تامین کنندگان و سازندگان تجهیزات به وجود آورد. آنها تعهداتی داشتند که باید در زمان مشخص به سازمان بنادر و دریانوردی تحویل داده می شد اما خوشبختانه با توجه به شناخت سازمان از مسائل اقتصادی، نگاه تعامل آمیزی شکل گرفت و شرایط پیمانکاران به خوبی درک شد. هر چند ما نسبت به تبعات مسئله واقف بودیم اما در عمل ایثار پیمانکاران، مشاوران و تامین کنندگان و سازندگان تجهیزات را که به صورت شبانه روزی برای تحویل پروژه‌ها در تلاش بودند و تمام تلاش خود را به کار می گرفتند تا تغییر قیمت‌ها در زمان تحویل پروژه اثر نگذارد، شاهد بودیم. به همین منظور سازمان بنادر و دریانوردی پا به پا و در کنار مجموعه طرف قرارداد خود سعی کرد به نحوی مطلوب مشکلات و موانع پیش آمده در مسیر را حل کند. علاوه براین با توجه به اینکه برخی قراردادهای مشمول تعدیل قیمت می شدند و نیازمند تعیین تکلیف در سازمان برنامه بودجه بودند به دلیل تاخیر زمانی به وجود آمده در سازمان برنامه و بودجه، فشار بسیاری به پیمانکاران مهندسان و تامین کنندگان و سازندگان

تجهیزات وارد می شد که به عنوان یکی از موارد مشکل آفرین می توان به آن اشاره کرد چراکه با توجه به تعهدات انجام شده، پروژه‌ها باید در زمان مشخص تحویل داده می شد.

● **و اما مهمترین برنامه‌های حوزه مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی نیز در سال ۹۸ چیست؟**
چند اولویت مشخص در این حوزه طی سال آینده تعریف شده

است، یکی از موارد به موضوع نظام مدیریت پروژه مربوط می شود که پیاده سازی دو تا سه حوزه دانشی جدید در سال ۹۸ در دستور کار قرار گرفته است تا بتوانیم طبق برنامه ریزی در طول چهار سال، تمامی حوزه‌های دانشی را در سازمان بنادر و دریانوردی پیاده‌سازی کنیم.

برنامه تعریف شده دیگر این است که با وجود دارایی‌های فعلی در بخش زیرساخت‌ها و تجهیزات با برنامه ریزی مشخص و بر اساس استانداردهای بین‌المللی روز دنیا وضعیت خود را پیش ببریم و برای هر بندر نسخه مربوط به آن را طراحی کنیم تا بتوانیم طی یک بازه زمانی مشخص به نقطه ای مطلوب برسیم و دارایی‌های موجود در حوزه تجهیزات را با نگاهی یکپارچه به سمت استانداردهای بین‌المللی سوق دهیم.

بحث مربوط به طرح توسعه فاز ۳ بندر شهیدرجایی موضوع دیگری است که امیدواریم تا پایان سال آینده و بر اساس برنامه زمان بندی شده، ۲ پست اسکله اولیه آن را تحویل بگیریم و علاوه بر این مطالعات فاز ۲ طرح توسعه بندر شهیدرجایی را در دستور کار قرار دهیم و به شرط تامین منابع مالی فعالیت خود را پیش ببریم.

در حوزه تجهیزات نیز بسته بسیار جامع و بزرگی تعریف و در راستای طرح تحول صنعت دریایی تفاهمنامه ای بین وزارت راه و شهرسازی و وزارت دفاع منعقد و کمیته راهبری آن تعیین شده است تا از ظرفیت‌های مجموعه‌های توانمند داخلی به نحو مطلوب استفاده کنیم و متناسب با منابع مالی تامین شده بتوانیم پروژه‌ها را پیش ببریم که این اتفاق جهش بسیار بزرگی در حوزه تجهیز بنادر در حوزه دریایی است.

و در نهایت باید به موضوع مربوط به توسعه نرم افزار شبیه ساز تصمیم یار ورود شناورها اشاره کنیم که فعالیت این سامانه در سایر بنادر نیز در دستور کار قرار گرفته است و می‌تواند به نوبه خود عاملی برای استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بندری و دریایی کشور باشد.

یکی از مشکلات جدی ما
در سال ۹۷ بحث نوسان
قیمت‌ها بود که شرایط
سختی را برای مجموعه
پیمانکاران، مشاوران، تامین
کنندگان و سازندگان
تجهیزات به وجود آورد.
انها تعهداتی داشتند که
باید در زمان مشخص به
سازمان بنادر و دریانوردی
تحویل داده می شد اما
خوشبختانه با توجه به
شناخت سازمان از مسائل
اقتصادی، نگاه تعامل آمیزی
شکل گرفت و شرایط
پیمانکاران به خوبی درک
شد



● **مهمترین دستاوردها و اقدامات حوزه دریایی در سال ۹۷ چه بود.**

به دلیل گستردگی حوزه دریایی در شمال و جنوب کشور، برشمردن دستاوردها در این بخش بسیار سخت است، اما به بیان چند اتفاق مهم اکتفا می‌کنم. از جمله مهمترین دستاوردهای این حوزه در طول سال ۹۷ برگزاری مراسم روز جهانی دریانوردی با حضور دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی در تهران بود که در نوع خود طی سال‌های گذشته اتفاقی بی‌سابقه به شمار آمد و بازتاب‌های گسترده‌ای در داخل کشور و نیز سازمان بین‌المللی دریانوردی داشت.

از سوی دیگر بخشی از قوانین و مقررات به واسطه حضور هیئت‌های ایرانی در سازمان بین‌المللی دریانوردی مصوب یا فرآیند استصوابی آن در مجلس شورای اسلامی طی شد که در داخل کشور به مرحله اجرایی رسید و طبیعتاً این اتفاق برای بخش دریایی کشور از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بود.

متأسفانه در طول سال ۹۷ به دلیل اعمال تحریم‌های غیرقانونی و ظالمانه آمریکا شاهد برخی مداخله جویی‌ها از سوی طرف آمریکایی بودیم. آمریکایی‌ها مرتباً مدعی می‌شدند که کشتی‌های ایرانی از ایمنی لازم برخوردار نیستند، اما با حضور هیأت ایرانی در سازمان بین‌المللی دریانوردی به این ادعا از منظر دریانوردی اعتراض شد و ما بر اساس کنوانسیون ایجادکننده سازمان جهانی دریانوردی بیانیه مفصلی را با حضور سفیر خود در انگلیس در صحن IMO قرائت کردیم که مورد توجه قرار گرفت و کشورهای اصلی عضو شورا نیز از این بیانیه و اعتراض ایران حمایت کردند که در تاریخ سازمان جهانی دریانوردی کم سابقه بود.

علاوه بر این پس از خروج آمریکا از برجام، توجه جدی به ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دستور کار قرار گرفت تا دچار هیچ گونه مشکل و اختلال در پیشبرد امور خود نشویم. در همین راستا از ظرفیت‌های موجود استفاده کردیم که این مسئله موجب شد ناوگان ما به تجارت عادی خود ادامه دهند؛ به عبارت دیگر اجازه ندادیم تحریم‌ها در بخش دریایی مشکلی برای ناوگان دریایی کشور به وجود آورد.

علاوه بر موارد اشاره شده به عنوان دستاوردهای حوزه دریایی در سال ۹۷ می‌توان به افتتاح بندر چابهار و استفاده از مسیر ترانزیتی چابهار-افغانستان و کشورهای آسیای میانه اشاره کرد. اگر در بخش دریایی بستر لازم فراهم نمی‌شد که کشتی‌ها بتوانند در بندر چابهار و چه در سایر بنادر ایران تردد مناسبی داشته باشند، طبیعتاً ترانزی، صادرات و واردات به شکل عادی انجام نمی‌شد. خوشبختانه در بخش ایمنی تردد و لایروبی کانال‌ها و پای اسکله‌ها نیز اقدامات خوبی انجام شد و فعالیت‌های دریایی طبق روال همیشگی و بر اساس برنامه تدوین شده پیشرفت داشت.

نکته دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد آغاز صدور کارت هوشمند در بخش



گفت‌وگوی تفصیلی با هادی حق‌شناس؛

معاون امور دریایی سازمان بنادر از تلخ و شیرین‌های ۹۷ گفت

اجازه ندادیم تحریم‌ها مشکلی برای ناوگان دریایی کشور به وجود آورد

مصاف سینه به سینه و پنجه در پنجه با شیطنت بدخواهان هرچند سخت و طاقت‌فرسا است، اما به طور حتم دور زدن رقیب و چیره شدن بر تمامی تنگناهای اقتصادی می‌تواند مهم‌ترین دستاوردی باشد که به گفته معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، توسط ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران توانسته در سال ۹۷ به دست آمده است. هادی حق‌شناس؛ عضو هیئت عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگویی که به منظور بیان دستاوردها، اقدامات و چالش‌های حوزه دریایی در سال ۹۷ انجام شد از توجه ویژه به توسعه گردشگری دریایی از آغاز این سال گفت. وی در ادامه صحبت‌هایش به لزوم توسعه کشتیرانی داخلی، توجه به مقوله اینترنت اشیا و هوشمندسازی بنادر، جذب نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی به عنوان مهم‌ترین اولویت‌های این بخش اشاره و به صراحت اعلام کرد که کمبود تجهیزات به ویژه در بخش یدک‌کش‌ها و لایروب‌ها سازمان بنادر و دریانوردی را با محدودیت‌های مختلفی روبرو کرده است. در ادامه مشروح کامل گفت‌وگو با هادی حق‌شناس؛ معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی آمده است:





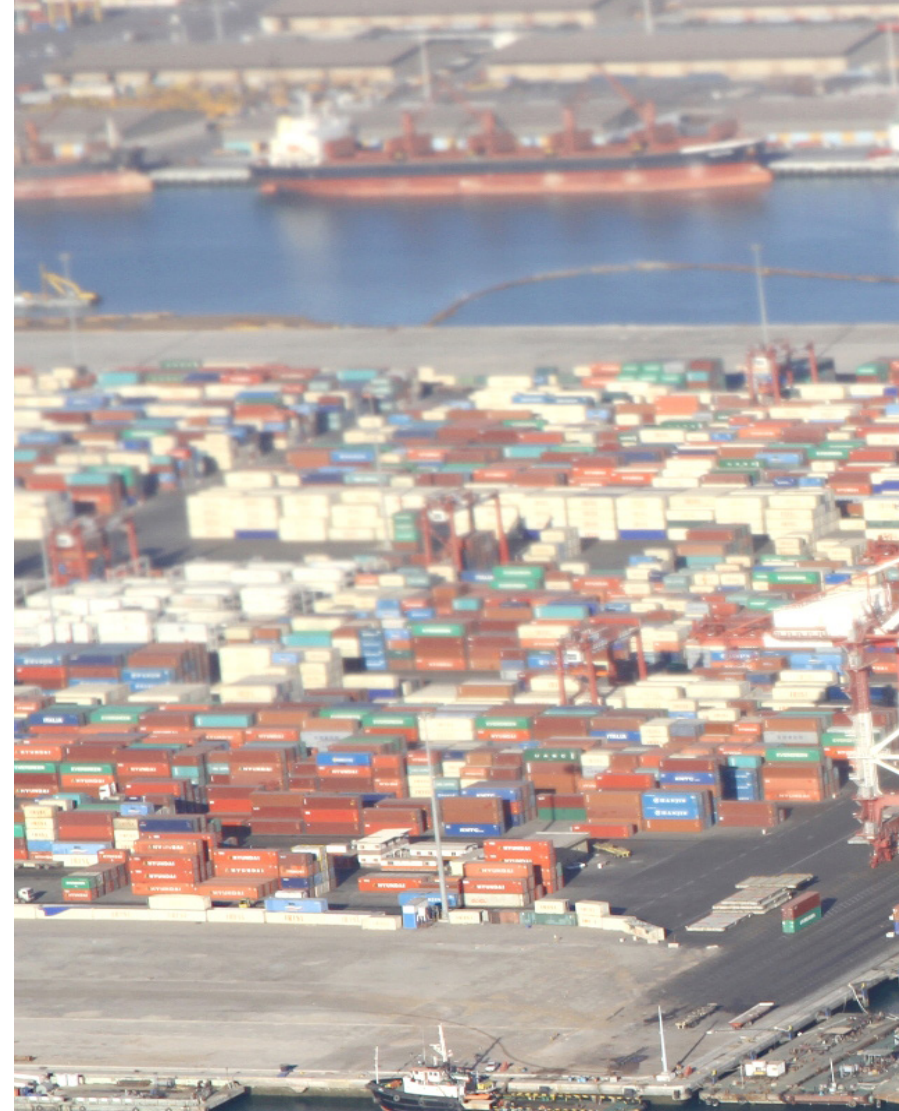
دریایی است و از سال آینده در دسترس دریانوردان ایرانی قرار می‌گیرد. از جمله نکات بسیار مهم دیگری که می‌توان به آن اشاره کرد توجه ویژه به توسعه گردشگری دریایی از آغاز سال ۹۷ بود. جالب است بدانید در تعطیلات چهار الی پنج روزه ۱۸ تا ۲۲ بهمن ماه نزدیک به ۸۵۰ هزار نفر از بنادر سرزمین اصلی بازدید کردند که در نوع خود رقم قابل توجهی است. اقدام دیگری که مدنظر قرار گرفت استقرار اسکله‌های نصب سریع در بنادر بود تا بتوانیم برای ایام نوروز از آن بهره‌مند شویم و افرادی که قصد دارند از شناورها به عنوان وسیله سفر استفاده کنند دچار مشکل نشوند. همچنین یک کشتی سانی در بندرعباس مدنظر قرار گرفته است که می‌تواند بیش از ۱۰۰ مسافر را جابه‌جا کند و ظرفیت آن را نیز دارد که شب هم در دریا بماند.

● به بیان چالش‌ها و مشکلات پیش روی حوزه دریایی کشور پردازید. به طور حتم در حال حاضر مسئله و مشکلی که با آن در حوزه دریایی مواجه

هستیم کمبود تجهیزات به ویژه در بخش یدک‌کش‌ها و لایروپ‌هاست و سازمان بنادر و دریانوردی در این حوزه با محدودیت‌های مختلفی روبروست. متأسفانه لایروپ‌های اصلی که در اختیار پیمانکاران قرار دارد مربوط به قبل از انقلاب است و بیش از چهل سال از عمر آن‌ها می‌گذرد، مسئله‌ای که در مورد یدک‌کش‌ها نیز به همین منوال است، هر چند اقدامات متفاوتی برای خرید یدک‌کش و لایروپ انجام شده است اما با توجه به چالش‌های ارزی، بانکی و اعمال تحریم‌ها کماکان نتوانسته‌ایم تجهیزات لازم را در این بخش برای کشور خریداری کنیم، موضوعی که بزرگترین چالش برای بخش دریایی به شمار می‌آید.

نکته دیگری که باید نگاه خود را به آن معطوف کنیم جذب نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی است، بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده باید در بازه زمانی ۱۰ ساله حداقل ۲۰۰ نیروی متخصص دریایی توسط سازمان بنادر و





مورد بعدی مقوله اینترنت اشیا است که در حال حاضر کشورهای دنیا به سمت آن حرکت کرده‌اند تا صنعت دریایی خود را متحول کنند. در این زمینه بنادر دنیا به منظور استفاده حداکثری از اینترنت و در راستای هوشمندسازی بنادر گام برداشته‌اند و سازمان بنادر و دریانوردی نیز این آمادگی را دارد که از چنین ظرفیتی استفاده و در همین مسیر حرکت کند.

همین موضوع برای تجهیزات مخابراتی نیز حکم فرماست و باید در جهت پوشش کامل برای تردد ایمن شناورها در طول سواحل و بنادر گام برداشت، موضوعی که به عنوان یکی از اولویت‌های حوزه دریایی قلمداد می‌شود. در عین حال باید نیم نگاهی به توسعه کشتیرانی داخلی کشور داشته باشیم و بدانیم که کشتی‌ها هر ساله نسبت به سالیان قبل از نظر طول، عرض و آبخور بزرگتر می‌شوند و طبیعتاً باید شرایط لازم برای بخش داخلی کشور جهت ساخت و ساز فراهم شود تا با برنامه‌ای بلندمدت در راستای ساخت کشتی‌هایی اقدام کنیم که از چنین ویژگی‌هایی برخوردارند، چراکه بنادری نظیر شهید بهشتی چابهار و شهید رجایی با چنین رویکردی در حال توسعه هستند و ظرفیت‌های آنها ارتقا یافته است. بنابراین باید در حوزه

کشتی سازی نیز چنین اراده‌ای حاکم شود و بتوانیم کشتی‌هایی را بسازیم که از طول، عرض و آب خور بیشتری برخوردارند.

● تلخ ترین اتفاق حوزه دریایی در سال ۹۷ چه بود؟

همچنان سانحه سانچی تلخ ترین اتفاقی است که ما در طول یکسال اخیر تجربه کردیم و این حادثه کام مردم را تلخ کرد. نکته‌ای که باید در این رابطه به آن اشاره و تاسف آور قلمداد کرد، انتشار برخی اخبار در رسانه‌ها مبنی بر زنده بودن پرسنل سانچی بود، موضوعی که خانواده شهدای سانچی را امیدوار کرد، در حالی که چنین خبری واقعیت نداشت.

● و اما شیرین ترین اتفاق...

شیرین ترین اتفاق در سال ۹۷ پذیرش کشتی‌های ترانزیتی چابهار و تردد آنها به سمت افغانستان بود زمینه ساز انتقال کالا از افغانستان به هند شد، بنابراین فعال شدن بندر چابهار از بهترین خاطرات ما در سال ۹۷ بود.

مهمترین اولویت حوزه

دریایی کشور در سال ۹۸

استفاده از سوخت کم سولفور

است، که از ۸ ماه دیگر

شناورها ملزم استفاده از

آن هستند و باید از سوخت

سنگین نیم درصد استفاده

کنند. در این رابطه موارد

مختلف به شرکت ملی نفت

اعلام و اهمیت موضوع برای

دست اندرکاران این حوزه

تبیین شد. ما در هشت ماه

آینده درگیر تحقق این

دستورالعمل هستیم

دریانوردی جذب شود تا در بخش راهنمای کشتی‌ها و سایر بخش‌های مرتبط با حوزه دریایی بتوان از ظرفیت و دانش این نیروها استفاده کرد و در جهت تقویت حوزه دریایی بیش از پیش گام برداشت.

● مهمترین برنامه‌های معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۹۸ را اعلام کنید.

مهمترین اولویت حوزه دریایی کشور در سال ۹۸ استفاده از سوخت کم سولفور است، که از ۸ ماه دیگر شناورها ملزم استفاده از آن هستند و باید از سوخت سنگین نیم درصد استفاده کنند. در این رابطه موارد مختلف به شرکت ملی نفت اعلام و اهمیت موضوع برای دست اندرکاران این حوزه تبیین شد. ما در هشت ماه آینده درگیر تحقق این دستورالعمل هستیم و مهمترین برنامه هشت ماه آینده بنادر ایران به طور حتم تامین سوخت سنگین کم سولفور است.



● بهترین اتفاق حوزه معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان در سال ۹۷ چه بود؟

بهترین اتفاق در سال ۹۷ در حوزه معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی جذب ۲۰۰ نیروی جدید برای سازمان بود که پس از سال‌ها عملی شد و توانستیم نیروهای متخصصی را به ویژه در بنادر جنوبی نظیر چابهار، شهیدرجایی و امام خمینی (ره) جذب کنیم. اتفاق خوبی که با دریافت مجوز، انجام آزمون‌های گزینشی و سایر موارد قانونی محقق شد و بر اساس سهمیه بندی صورت گرفته در سازمان و بنادر نیروهای مربوطه توزیع شدند، نیروهایی که در بخش‌های مختلف اعم از دریایی، بندری، اداری، مالی، حقوقی و... تخصص داشتند.

● در مورد تلخ ترین اتفاق در سال ۹۷ نیز بگویید؟

تلخ ترین اتفاق برای ما در سال ۱۳۹۷ از دست دادن دو همکار نازنین در حوزه مالی و ورزشی بود، متأسفانه ما در این سال آقایان تقوی و کاشی‌ها را از دست دادیم و این حادثه ناگوار و غیرمنتظره همه ما را شوکه و کام مان را تلخ کرد.

● مهمترین برنامه‌های شما در سال ۹۸ در حوزه معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع کدام است؟

در سال آینده دو کار ویژه برای معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع انسانی سازمان بنادر و دریانوردی تعریف شده است. مورد اول در ارتباط با اصلاح ساختار بنادر است تا بعد از ۱۹ سال این ساختار اصلاح شود. مقدمات این موضوع در سازمان فراهم و پیشنهاد مربوطه به سازمان امور استخدامی ارسال شده است. باید راینی‌های مختلف در این رابطه انجام تا این پیشنهاد به تصویب برسد و پس از آن ابلاغ شود تا شاهد بهبود وضعیت و رونق بنادر باشیم. باید خاطر نشان کرد که ساختار سازمانی با هدف تسریع ارائه خدمات به سرمایه گذاران و بخش‌های مختلف تغییر و اصلاح می‌شود و ما را به اهداف توسعه ای بنادر نزدیک می‌کند، بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی درصدد تسهیل شرایط برای حضور بخش خصوصی در بنادر و فعالیت‌های بندری کشور است. عملکرد فعلی سازمان بنادر و دریانوردی با توجه به قوانین و مقررات گذشته است، بدین جهت با تغییر ساختار، دستورالعمل‌ها و مجوزها تغییر خواهد کرد و به طور قطع در ساختار جدید، برون سپاری فعالیت‌ها و توجه به بخش خصوصی مدنظر قرار می‌گیرد.

● و اما دومین کار ویژه؟

دومین هدف معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع انسانی در سال ۹۸ خروج این سازمان بنادر و دریانوردی از شمولیت قانون مدیریت خدمات کشوری است و این امر موجب تقویت بنیه نیروی انسانی، توسعه بنادر، سواحل و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بندری و دریایی کشور می‌شود. سازمان بنادر و دریانوردی یک دستگاه کاملاً تخصصی با قوانین خاص خود



معاون برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی مطرح کرد:

دو ماموریت ویژه حوزه برنامه ریزی سازمان در سال ۹۸

ضرورت اصلاح ساختار بنادر و خروج از شمولیت قانون مدیریت خدمات کشوری

مقدمات اصلاح ساختار بنادر پس از ۱۹ سال در سازمان بنادر و دریانوردی فراهم و پیشنهاد مربوطه به سازمان امور استخدامی ارسال نیز ارسال شده است. بدین جهت تقویت بنیه نیروی انسانی، توسعه بنادر، سواحل و استفاده حداکثری از ظرفیت‌های بندری و دریایی کشور نیز در صورت خروج این سازمان از شمولیت قانون مدیریت خدمات کشوری کلید خواهد خورد. به بهانه بررسی فعالیت‌های صورت گرفته در حوزه برنامه ریزی و توسعه منابع طی سال ۹۷ و نیز مهم‌ترین اهداف تعریف شده برای این بخش در سال آینده به سراغ منصور آرامی؛ عضو هیات عامل و معاون برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان بنادر و دریانوردی رفتیم. در ادامه مشروح کامل این گفت‌وگو آمده است.



است که در گذشته بر اساس آیین نامه مالی و معاملاتی خود فعالیت می کرده اما در گذر زمان مشمول قانون مدیریت خدمات کشوری شده است که این اتفاق، چالش ها و مشکلات زیادی را نه تنها برای سازمان بندار و دریانوردی بلکه برای سایر سازمان های توسعه ای، حاکمیتی و تخصصی ایجاد کرده است.

این سازمان باید به منظور فعالیت هرچه بهتر و اثرگذارتر بر اساس قوانین خاص و درآمدهای اکتسابی خود عمل کند، مسئله ای که موجب خواهد شد تا بتوان با ظرفیت سازی هرچه بیشتر، فعالیت های توسعه ای و اقتصادی را به نحوی مطلوب انجام داد و با امکان اعزام نیروهای سازمان بندار و دریانوردی به خارج از کشور به منظور کسب آموزش های لازم در جهت ارتقای سیستمی موجب عمران و آبادانی در یک منطقه

شد. در حال حاضر نیز به دنبال پیگیری های صورت گرفته این مسئله مجدداً در دستور کار مجلس شورای اسلامی قرار گرفته است و امیدوار هستیم سازمان بندار و دریانوردی در سال ۹۸ مشمول ماده ۵۳ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور شود.

● در مجموع فعالیت زیر مجموعه خود را در سال ۹۷ چگونه ارزیابی می کنید؟

در مجموع سال ۹۷ برای معاونت برنامه ریزی و توسعه منابع سازمان بندار و دریانوردی و سال خوبی بود و توجه به مسائل بازنشستگان، مقوله بیمه تکمیلی پرسنل، بخش رفاه و خدمات ارائه شده به کارکنان در مهمانسراها و توجه به امور ورزشی

از جمله مواردی است که می توان به عنوان اهم فعالیت های معاونت برنامه ریزی به آن اشاره کرد. خوشبختانه ما توانستیم با اقدامات صورت گرفته نگرانی های موجود در حوزه بیمه ای را برای پرسنل سازمان تا حدود زیادی برطرف کنیم و در حوزه زیرساخت های ورزشی در بندار نیز که منجر به گسترش ورزش همگانی می شود عملکرد مطلوبی داشتیم. موضوع مهم دیگر کسب جایزه برتر بهره وری بین سازمان های بهره ور توسط سازمان بندار و دریانوردی بود که از طرف سازمان ملی بهره وری اهدا شد و به عنوان یکی از دستاوردهای مهم باید به آن اشاره کرد. علاوه بر این در حوزه مالی نیز اتفاقات بسیار خوبی انجام شد و تمرکز ما به شفافیت مالی و کم کردن بندهای حسابرسی سازمان معطوف

شد تا بتوانیم ساختار مالی موجود را اصلاح کنیم. خوشبختانه تعداد مواردی که سازمان حسابرسی به ما ارائه کرد بسیار کم بود و این مسئله نشان داد که در رعایت قوانین عملکرد مطلوبی داشته ایم و در سال ۱۳۹۸ نیز همین هدف در دستور کار ما قرار دارد و باید بتوانیم روند خود را حفظ کنیم.

در حوزه برنامه ریزی نیز تمرکز عمده ما بر هدف محور کردن سازمان بندار و دریانوردی قرار دارد و از همه کارشناسان، مدیران و معاونان سازمان درخواست می کنیم که فعالیت های مربوطه را در دل اهداف تدوین شده پیش ببرند. به طور حتم توجه به اهداف تدوین شده و حرکت در مسیر پیشروی سازمان که در ریل مشخصی قرار دارد مهمترین دغدغه کلان سازمان بندار و دریانوردی است و



باید تمامی ارکان سازمان در هر سطحی به این مسئله توجه ویژه داشته باشند، چرا که هرگونه کوتاهی در این راستا باعث ناهماهنگی بین بخشی می شود و روند توسعه ای را در جهت دستیابی به اهداف کند می کند.

موضوع دیگری که می توان به آن اشاره کرد رسیدگی هرچه بهتر به امور بانوان در سال ۱۳۹۷ بود و سعی کردیم قوانین و مقررات در خصوص بانوان با ارتقاء جایگاه آنها همراه باشد. مورد قابل اشاره دیگر رسیدگی به امور ایثارگران در طول سال جاری بود و تا جایی که امکان داشت توانستیم در بخش های رفاهی وضعیت را بهبود بخشیم و گفتنی است که از ۲۰۰ نفر پرسنل جذب شده ۲۵ نفر آنها ایثارگر بودند.





هوشمند سازی؛ اولویت بندر امام خمینی (ره)

عادل دریس

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان



در داخل بندر از اسکله به انبارهای اراضی پشتیبانی با تخصیص کامیون‌ها به کشتی‌های مشخص و صاحب کالاها، شرکت‌های تخلیه و بارگیری و شرکت حمل و نقل از دیگر اقدامات بندر امام خمینی (ره) در سال ۹۷ بوده است. اراضی پسکرانه بندر به سیستم جی کام (مربوط به پردازش کالاهای عمومی است) مجهز شده اند. پروژه پایانه نفتی بندر امام به مرحله نهایی خود در سال ۹۷ رسیده و کاملاً عملیاتی و آماده بهره‌برداری است. در سال ۹۸ هم برنامه‌های بندر امام خمینی استفاده از سیستم‌های آی تی و زیرساخت‌های موجود در راستای هوشمند سازی عملیات تخلیه و بارگیری خواهد بود.

مهمترین اتفاق در سال ۹۷ برگزاری مزایده ترمینال کانتینری بندر امام خمینی (ره) بود که به سرانجام رسید. موضوع دیگر ساماندهی پروژه‌های نیمه تمام در سال ۹۶ و به اتمام رساندن عمده پروژه‌های نیمه تمام بوده است. علیرغم مشکلات موجود بر سر راه اتمام این پروژه‌ها توانستیم فرآیند نهایی سازی را انجام داده و پروژه‌ها را به ثمر برسانیم. بحث دیگر افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی با افزایش سکوها، بارگیری ریلی و رساندن تعداد آنها به ۱۱ سکو بوده است. خوشبختانه این امر باعث شد که در حال حاضر ظرفیت کافی برای بارگیری ریلی در بندر وجود داشته باشد. مکانیزه کردن حمل و نقل کامیون‌ها



تحقق اهداف بندر شهید رجایی در سال ۹۷

اله مراد عقیقی پور

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان



سال ۹۷ در حوزه زیرساخت‌های بندری پروژه‌های بسیار خوبی را معرفی کرده و به مرحله اجرا رسانده ایم و خوشبختانه پیشرفت‌های خوبی نیز حاصل شده است. به رغم اینکه در اجرای پروژه‌ها محدودیت‌های متعددی در زمینه تامین قطعات و خریدهای خارجی داشته‌ایم، شاهد جذب و اجرای قابل توجهی در پروژه‌های زیرساختی بوده ایم. این پروژه‌ها شامل ایجاد تقاطع غیرهمسطح، ساخت اسکله نفتی، ساخت فاز ۳ بندر شهید رجایی، نصب و راه اندازی جرثقیل‌های گنتری کرین در ترمینال‌های کانتینری و تجهیز یال شرقی ترمینال دو و اصلاح معابر و تعمیرات اساسی به منظور اصلاح و کاهش ترافیک داخل بندر بوده است. در حوزه دریایی و با توجه به ظرفیت‌های بالا در حوزه گردشگری استان هرمزگان و استقبال روزافزون مردم از این ظرفیت‌ها، تکمیل پروژه‌های پیشین در این حوزه در دستور کار قرار داشته است و به مرحله بهره‌برداری رسیده اند که شامل اسکله‌های شناور خدمات رفاهی و گردشگری و استانداردسازی شناورهای تفریحی بوده اند. برای سال آینده در نظر داریم با توجه به شرایط موجود، تکمیل پروژه‌های در دست اجرا و افزایش استانداردهای حمل و نقل مسافر در حوزه آب‌های داخلی را پیگیری کنیم موارد عنوان شده از مهم‌ترین اهداف این بندر در سال ۹۸ است. موضوع مهم دیگر هوشمند سازی فعالیت‌ها جهت تردد شناورها بوده که در این زمینه نیز اقداماتی در نظر گرفته شده است. سال ۹۷ سالی با بیشترین حجم تحریم‌ها در صنعت حمل و نقل دریایی بوده است، با این حال ارزیابی ما نشان دهنده تحقق اهداف این بندر در سال ۹۷ بوده و امیدوار هستیم سال ۹۸ نیز سال خوبی برای به ثمر رسیدن اهداف این بندر باشد.





بندر چابهار در مسیر شکوفایی

بهروز آقایی

مدیرکل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان

از اقدامات صورت گرفته در زمینه ارتقاء شاخص‌های ترافیک بار و کالا می‌توان به مواردی نظیر رشد ۸۳ درصدی تخلیه و بارگیری کالای نفتی، رشد ۳۹ درصدی تخلیه و بارگیری کالای غیر نفتی، ایجاد شاخص انتقال کالا به صورت مستقیم از بنادر مبدأ با بیش از ۵۲ درصد، ثبت رکورد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر چابهار با ارتقاء رشد ۵۰ درصدی و به عنوان چهارمین بندر کانتینری کشور اشاره کرد.

رشد ۵۷٫۲ درصدی تخلیه و بارگیری کالای نفتی و غیر نفتی، بیشترین عملکرد تخلیه و بارگیری در آمار ثبت شده تاریخ بندر و همچنین شروع صادرات کالای‌های افغانستان از طریق بندر چابهار خصوصاً کالاهای یخچالی با کمترین هزینه و کوتاه‌ترین زمان از دیگر اقدامات بندر چابهار در این حوزه بوده است. در زمینه اقدامات صورت گرفته برای ارتقاء شاخص‌های دریایی می‌توان به مواردی نظیر ایجاد خط کشتیرانی لاینر بین بنادر بمبئی - موندرا - کاندلا و چابهار، سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در خرید شناور مسافر دریایی، افزایش توان عملیات مقابله با آلودگی نفتی و مدیریت بحران، برگزاری مانور استانی اطفاء حریق، جستجو و نجات و مقابله با آلودگی دریایی و ورود بیش از ۵۰ درصد کشتی‌ها به صورت مستقیم به بندر چابهار اشاره کرد.



برنامه‌های مازندران برای رونق گردشگری دریایی

محمد تقی انزان پور

مدیرکل بنادر و دریانوردی مازندران

که موفق شدیم با مذاکرات انجام گرفته با سرمایه‌گذاران طرح بهره‌برداری از آن را نهایی کنیم امیدواریم با بهره‌برداری از این سایت فرصت ایجاد اماکن اقامتی و مراکز تفریحات آبی در این منطقه فراهم شود. با توجه به مقدار کم اراضی باقیمانده در بندر نوشهر برای واگذاری تجاری مذاکراتی نیز برای تخصیص قطعات باقیمانده صورت گرفته که یک قطعه با انعقاد قرارداد جهت احداث کارخانه چوب خشک کنی با سرمایه‌گذاری ۴۲ میلیارد ریال در مراحل نهایی قرار داشته که با اخذ مجوز لازم شاهد شروع عملیاتی آن در سال ۹۸ خواهیم بود.

یکی از مهمترین اقداماتی که در بندر بوشهر در سال ۹۶ در دستور کار قرار داشته و طرح آن طی سال‌های گذشته مورد مطالعه بوده، ایجاد ترمینال مسافری برای فعالیت کشتی‌های دارای قابلیت حمل و نقل مسافر بوده است. خوشبختانه بعد از ۱۵ سال تعطیلی ترمینال مسافری نوشهر با اقدامات انجام گرفته و حضور سرمایه‌گذار در منطقه؛ طرح در مرحله صدور مجوز ماده ۳۱ در معاونت امور بندری بوده و امیدوار هستیم با سرعت نهایی شود. همچنین یک سایت ۱۵ هکتاری با کاربری گردشگری در فریدونکنار از ابتدای تأسیس بندر فریدونکنار در حالت تعلیق قرار داشته





۹۷ حدود ۹۱۱ فروند کشتی در بندر امیرآباد وارد شدند. یک شاخص قابل توجه دیگر در اقدامات سال ۹۷ این بندر جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی بوده است به طوری که این بخش به میزان ۱۴۷ میلیارد تومان در بندر امیرآباد سرمایه گذاری کرده است. تمام پروژه‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به مرحله انعقاد قرارداد رسیده‌اند که شامل ۵ قرارداد به ارزش‌های ۹۲ میلیارد تومان، ۱۴ میلیارد تومان، ۷ میلیارد تومان و ۳۰ میلیارد تومان در اراضی پسرانه بندر بوده‌اند و از دستاوردهای خوب سال ۹۷ محسوب می‌شوند. از طرفی برای آماده سازی اسکله رورو ریلی با پیگیری‌ها و برگزاری جلسات، اطلاعات لازم را از مشاوران اروپایی در این زمینه کسب کرده ایم و اصلاحاتی را در طرح اسکله رورو ریلی ایجاد کرده ایم. درآمد بندر امیرآباد نسبت به سال ۹۶ در حدود ۶۱ درصد رشد داشته است. سال گذشته درآمد این بندر ۶۱ میلیارد تومان بوده است در حالی که درآمد سال ۹۷ به ۹۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان افزایش داشته. مهمترین برنامه‌های این بندر برای سال ۹۸ افزایش سهم ریل در بندر امیرآباد است. در سال ۹۷ نسبت به سال‌های گذشته رشد ۴۰ درصدی چه از نظر تعداد واگن و چه از نظر تناژ داشته ایم. سال دیگر به امید خدا با راه‌اندازی اسکله رورو ریلی در آبان‌ماه سهم ترانزیت ریلی را از ۳ درصد به ۳۵ تا ۴۰ درصد خواهیم رساند. توسعه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر امیرآباد، افزایش صادرات و سهم ترانزیت بندر و توسعه سایت گردشگری از دیگر موارد برنامه سال ۹۸ بندر امیرآباد است.



جهش بندر امیرآباد در سالی که گذشت

سیاوش رضوانی

مدیر بندر و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد

در سال ۹۷ از حیث درآمد تعداد کشتی و متوسط تخلیه و بارگیری کالا رکورد تمام سال‌ها را شکستیم برای مثال سال ۹۶ که سال خوبی نسبت به سال‌های قبل بود، حدود سه میلیون و پانصد و بیست هزار تن تخلیه کالا در بندر امیرآباد ثبت شد و در سال ۹۷ با وجود تحریم‌ها ۳ میلیون و ۷۰۰ هزار تن کالا در این بندر تخلیه شد. در سال ۹۷ رکورد تعداد کشتی را نیز به ثبت رسانده ایم. سال ۹۶ حضور ۸۱۰ فروند کشتی را در این بندر داشتیم اما سال



بندر آبادان در یک قدمی ایجاد اسکله بتنی

رضا سفاری

مدیر اداره بندر و دریانوردی آبادان

از مهمترین اقداماتی که در سال‌های گذشته پیگیری تحقق آن بوده ایم ساخت یک اسکله بتنی در بندر اروند کنار بوده است که از مهم‌ترین اقدامات سال ۹۷ نیز محسوب می‌شود. اروندکنار در استان خوزستان تنها بندری است که دارای اسکله بتنی نبوده در حالی که قدمت بالاتری نسبت به دیگر بندر کوچک استان خوزستان دارد. با پیگیری‌های انجام شده و مساعدت مدیرکل سازمان بندر و دریانوردی، سال ۹۷ مطالعات لازم را انجام داده ایم تا سال آینده شاهد کلنگ‌زنی و آغاز پروژه باشیم با توجه به مطالبات مردمی در منطقه امیدوار هستیم که در سال آینده این پروژه به بهره‌برداری نهایی برسد. از موضوعات مهم دیگر لایروبی اسکله‌های آبادان، اروندکنار و چوئبده بوده است. از آنجا که این بنا در بندر رودخانه‌ی کشور هستند در معرض رسوبات بالای قرار دارند. خوشبختانه در سال ۹۷ موفق شدیم عمق پای اسکله‌ها را به اندازه ای برسانیم که مشکلی برای پهلو گرفتن شناورها در این بندر وجود نداشته باشد. اقدامات و پروژه‌های دیگری نیز در دستور کار بندر آبادان قرار دارد که از سال آینده اجرایی خواهد شد. در بندر آبادان با توجه به موقعیت آن در محدوده شهری، فضایی برای توسعه وجود ندارد از همین جهت بهترین اقدام ممکن استحصال محوطه رودخانه ای با پیشروی در آب بوده است که به افزایش ظرفیت محوطه بارانداز در این بندر کمک خواهد کرد. مطالعات این طرح نیز انجام شده است و سال ۹۸ اقدامات لازم صورت خواهد گرفت. ساخت ۳ باب انبار در بندر آبادان، اروندکنار و چوئبده نیز در دستور کار بندر آبادان برای سال ۹۸ قرار دارد.



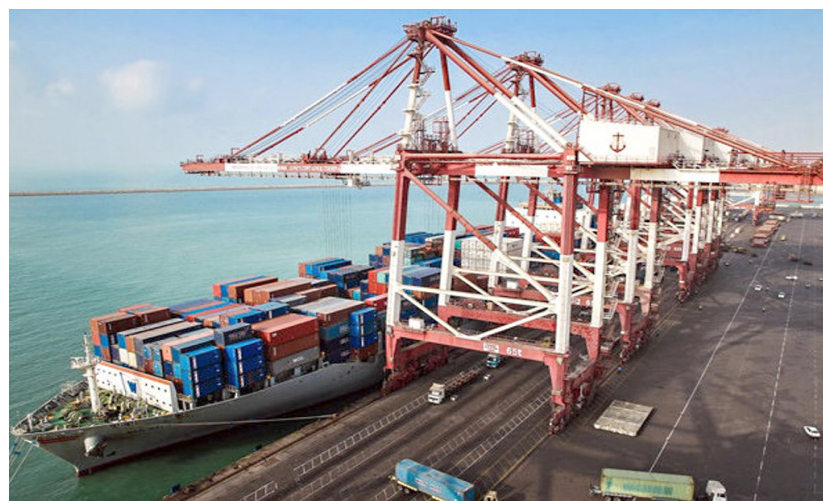
گردشگری دریایی از بندر شهید باهنر

حمید رضا محمد حسینی

مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر

برای مسافری دریایی آماده شده است. برنامه افتتاح ۲ فروند شناور با ظرفیت ۱۷۰ نفر نیز در ایام نوروز ۹۸ در دستور کار قرار دارد. در مورد سفرهای بین‌المللی با حضور شناور سانی شاهد افزایش ۱۰۰ درصدی گردشگر خارجی بوده ایم. در حال حاضر در طول هفته ۴ سفر به شارجه داریم. سانی با ظرفیت ۱۵۰ اتاق و ۲۸۰ تخت، خدمات بسیار خوبی را ارائه می‌دهد. در بندر باهنر و در شرق استان هفتم فروردین ماه برنامه کلنگ‌زنی بندر سیریک در دستور کار قرار دارد. از اقدامات شاخص در حوزه شرق می‌توان به تعمیرات اساسی بندر جاسک ایجاد و ساخت ساختمان مرجع دریایی جاسک اشاره کرد که برنامه بهره‌برداری کامل از آنها در سال ۹۸ خواهد بود.

پروژه‌های سال جدید بر مبنای بندر مسافری و افزایش ظرفیت‌ها در اولویت بوده در همین راستا پروژه‌های تامین زیرساخت مسافری در دستور کار قرار گرفته اند. در ادامه چندین پروژه گردشگری و همچنین افتتاح ساختمان گارد، برج کنترل بندر شهید حقانی، ساختمان واکنش سریع برای خدمات مسافری و سامانه فروش بلیت اینترنتی و توسعه دستگاه‌های الکترونیکی فروش بلیت به مرحله نهایی خواهد رسید. متعاقباً در بندر هرمز، قشم و لارک نیز پروژه‌هایی در راستای تامین زیرساخت و توسعه حمل و نقل مسافری به مرحله اجرا خواهد رسید. در حوزه مسافربری در حال حاضر ۴۲ فروند شناور آماده به خدمت در اختیار داریم و تقریباً ۲۳۰۰ صندلی





بندر بوشهر در سال ۹۸

سیاوش ارجمندزاده
مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر



افتتاح شد. یک پروژه دیگر هم که سال ۹۷ در بندر بوشهر کلید خورد جاده دسترسی مجتمع بندری نگین به طول ۱۰ کیلومتر طی دو سال خواهد بود. با این طرح دسترسی مناسب به جزیره نگین به عنوان بزرگترین طرح توسعه بندر بوشهر فراهم خواهد شد. در سال آینده تا جای ممکن اهداف خود را در راستای ایجاد دسترسی بهتر به کانال دسترسی بندر بوشهر تعیین خواهیم کرد و امیدوار هستیم که بتوانیم عمق کانال را به ۱۲۸ متر رسانده تا کانال آمده پذیرش کشتی‌های ۵۰ هزار تن شود این پروژه از مهمترین اقدامات بندر بوشهر در سال ۹۸ خواهد بود.

مهمترین اقدامی که در سال ۹۷ در بندر بوشهر به انجام رسید برنامه لایروبی اساسی کانال دسترسی بود که عملیات آن در سال ۹۷ آغاز شد و طبق برنامه در نیمه سال ۹۸ به اتمام خواهد رسید. با اتمام این عملیات عمق کانال دسترسی بندر بوشهر به ۱۰۸ متر خواهد رسید. این عملیات تأثیر بسزایی در پذیرش کشتی‌هایی با سایز بزرگ در این بندر خواهد داشت. مورد دیگر به بهره‌برداری رساندن اسکله کانتینری ۵۰ هزار تنی جزیره نگین بود که در واقع اولین پروژه جزیره نگین به عنوان مجتمع بندری جدید است. این پروژه با حضور وزیر راه و شهرسازی در هفته آخر اسفندماه



حرکت بندر خرمشهر به سمت ظرفیت‌های جدید

نورالله اسعدی
مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر



از مهمترین اقداماتی که در حوزه بندری در بندر خرمشهر رقم خورده ایجاد یک پایانه کانتینری با ظرفیت ۲۵۰ هزار کانتینر در سال در زمینی به مساحت ۱۶ هکتار بوده که از محل سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی با هزینه ۱۷۵ میلیارد تومان تحقق یافته است. البته بخشی از این پروژه در راستای تأمین تجهیزات تخلیه و بارگیری در این بندر بوده است که با وجود تحریم‌های غیرقانونی موجود، سرمایه‌گذار موفق شد تا تأمین تجهیزات بندر خرمشهر را به اتمام برساند. بدین جهت سوم خرداد سال ۹۸ برای آغاز بهره‌برداری از این پروژه در نظر گرفته شده است. مورد دیگر ایجاد ۸ پست اسکله گردشگری بوده که شش اسکله در رود کارون و دو اسکله دیگر در اروند صغیر و جزیره مینو قرار خواهد داشت. بدین ترتیب یک ارتباط آبی بین اروند صغیر و کارون ایجاد خواهد شد که در حوزه گردشگری و حمل و نقل مسافر در منطقه اتفاق جدید و خوبی تلقی می‌شود. در سال آینده یکی از مهمترین اقدامات ما خارج سازی کشتی اولجانبیک، بزرگترین مغروقه زمان جنگ است. علی‌رغم تلاش‌های زیادی صورت گرفته تا به حال اقدامی در این در این راستا انجام نشده است. اما با مذاکرات و برگزاری مناقصه‌ها از طریق سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات لازم جهت خارج سازی با همکاری شرکت‌های خارجی صورت خواهد پذیرفت. مورد دیگر در نهایت بحث لایروبی منطقه و برطرف کردن موانع ورود کشتی‌های با ظرفیت بالا به بندر است که در راستای افزایش ظرفیت عملیاتی بندر خرمشهر صورت خواهد گرفت.





کُنگ تا لنگه؛ از رقص رنگ‌ها تا سفر آبی خودروها

از دحام، ترافیک و آلودگی و روزمرگی دور شده بودم و به جزیره ای آرام پا گذاشته بودم. چه اثر زیبایی بود پهلو گرفتن قایق‌های زرد و سبز و آبی و قرمز رنگی که معیشت خانوارهای زیادی در این بندر را تامین می‌کرد.

کُنگ بندری آراسته و خوش آب و رنگ بود که نسیم خنکش پس از نوازش سطح دریا خود را به اعماق وجود آدمی می‌رساند و لذت حضور را در زمان و مکان حاضر دوجندان می‌کرد. صورت‌های سخت و چین و چروک خورده پیرمردانی سفید پوش که با آرامشی حیرت آور دور یکدیگر جمع شده بودند مرا به خود جذب می‌کرد، مردانی که با کوهی از تجربه در دل دریا، با کلامی پرمغز و چشمانی سرشار از مهر همانند پدری نازنین، کلیدواژه‌های سالیان سال زندگی را در هم نشینی چند ساعته به تو می‌آموختند.

● موزه دریانوردی و ثبت خاطرات خاص

از جذاب ترین اماکن بندر کُنگ اما موزه مردم شناسی و دریانوردی بود که با همت خیرین، ناخداها و جاشوهای این بندر تاسیس شده بود و از آثار قدیمی دریانوردی نظیر فرمان لنج، قطب نما، تصاویری از انواع ماهی، لنگر کشتی، بادگیر، صنایع دستی از محصولات دریایی، ماکت کشتی‌های کوچک و بزرگ، نقشه و... که ناخداها و جاشوها در زمان دریانوردی از آنها استفاده می‌کردند به معرض نمایش در آمده است. از سوی دیگر به گفته بومیان این منطقه، یکی از جذاب ترین اتفاقات نوروزی بندر کُنگ برگزاری مراسم سنتی رزیف است، مراسمی که در گذشته و در جنوب ایران پس از آنکه دریانوردان پس از روزها کار و تلاش روی دریا، زمانی

همواره برایم سرزمین‌های نادیده و ناشناخته بسیار جذاب تر از نقاطی بود که همگان به آن سفر کرده اند، موضوعی که باعث شد به جای کیش و قشم و همه مناطقی که اسمشان از سر زبان‌ها نمی‌افتد به بندر لنگه و کُنگ سفر کنم، بندری که برای رسیدن به آن‌ها باید از مسیر بندرعباس می‌گذشتم، بندری که هر گوشه اش برایم آیینه تمام نمای زندگی مردمان جنوب سرزمینم، ایران است.

● بندر کُنگ؛ سرزمین رنگ‌ها، شادی و آرامش

باید به صورت زمینی از بندرعباس به کُنگ می‌رفتم، مسیری که حدود ۲ ساعت و ۱۵ دقیقه به طول انجامید. از همان ابتدای ورود به بندر کُنگ، رنگین کمان نقش بسته در آب‌های نیلگون خلیج فارس که حاصل ترکیب رنگارنگ قایق‌های صیادی مردمان این آب و خاک بود، شادمانی و شمع را به اعماق وجود منتقل کرد و لبخندی ناخودآگاه را بر لبانم نشاناند، گویی به معنای واقعی فرسنگ‌ها از پایتخت



بندر لنگه

لذت سفر به دبی روی آب در ۶ ساعت

از لنگه تا کُنگ فاصله ای نیست و برای دیدن این بندر که از بندرعباس تا کُنگ آمده اید کافی است فقط ۱۰ دقیقه دیگر صبوری کنید. یکی از نکات جالب در مورد این بندر مزیت سفر از مسیر دریایی و با استفاده از شناور مسافری است. از لنگه تا دبی حدود ۶,۵ ساعت فاصله دریایی است و هزینه بلیت رفت و برگشت شناور ۹۶۷ هزار تومان تمام می‌شود. یک روز در میان سفر از لنگه تا دبی انجام می‌شود و مبلغ ویزا یک میلیون و ۱۸۰ هزار تومان است و عوارض خروجی ۲۲۰ هزار تومانی دارد. شناور در نظر گرفته شده برای این مسیر حدود ۲۳۵ نفر ظرفیت مسافری دارد و از امکانات لازم جهت یک سفر آرام و ایمنی برخوردار است. علاوه بر این به صورت روزانه از لنگه به جزیره کیش امکان سفر دریایی فراهم است و مسافران می‌توانند با صرف مدت زمانی حدود ۲,۵ ساعته سفر خود را انجام دهند. گفتنی است هزینه عوارض و ورود خودروی مسافران از لنگه به کیش نیز حدود ۳۵۰ هزار تومان است و مسافران می‌توانند خودروهای خود را از این طریق منتقل کنند. یکی دیگر از نکات جالب در مورد لنگه مشاهده خودروهای آخرین مدل است که از بندر لنگه به کشورهای همسایه ترانزیت می‌شود. بندر لنگه به دلیل موقعیت مخصوص جغرافیایی، از گذشته‌های دور به عنوان یک ایستگاه ترانزیتی بار و مسافر فعالیت کرده و بهترین پایانه لجستیکی برای جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و جزیره فارسی به شمار می‌آید و دارای حداقل فاصله با شیخ نشین‌های متفاوت امارات متحده عربی از جمله دبی و ابوظبی و شارجه است.



که به ساحل نزدیک می‌شدند، جهت شادی و رفع خستگی، اجرا می‌کردند، اما امروزه این مراسم، در شادی‌ها و عروسی‌ها و مراسم نوروز به نمایش در می‌آید. این مراسم (رزیف) با استناد به صحبت‌های ساکنانش رقص شمشیر بوده و به ضرورت تحولات تمدنی اکنون رقص خیزران است و با خواندن اشعاری برای ترغیب مردم به دفاع و جنگیدن از خاک سرزمین همراه بوده است.

امروزه اما رزیف به منظور ابراز شادی و نشاط در عروسی‌ها و اعیاد بندرکُنگ و قشم برگزار می‌شود. این مراسم در میدانی نزدیک منزلی که در آن عروسی است و یا در اعیاد و ایام نوروز در خیابان‌ها برگزار می‌شود. در میدان، دو گروه که تعداد هریک بین هشت تا ۲۰ نفر متغیر است، درمقابل هم قرار می‌گیرند و هریک از نفرات خیزرانی در درست دارد که از آن برای اجرا استفاده می‌کنند. همچنین در اجرای این مراسم هریک از افراد گروه در هر ردیف دست چپ خود را دور کمر نفر بعد حلقه می‌کند و با دست راست که خیزرانی در آن قرار دارد به اجرای حرکات و فرم‌های خاصی می‌پردازد.

نوازندگان این گروه که کار اصلی را برعهده دارند در وسط میدان قرار می‌گیرند و دو گروه در دو طرف این نوازندگان قرار دارند. افراد نوازنده شامل سه نفر نوازنده دُهل، دو نفر نوازنده دایره و یک یا دو نفر شِلنج هستند و با قرار گرفتن هریک از اعضا در جای خود و کوک سازها، نوازندگان شروع به نواختن می‌کنند و خواننده که معمولاً فردی باتجربه است و در گذشته این نقش را بر عهده ناخداهای مسن و با تجربه می‌گذاشتند، آغاز به خواندن می‌کند.



مسافران گلستان

- بندر گز و ترکمن:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۵۳ نفر
هزینه بلیت: حدود ۶۰ هزار تومان

مسافران مازندران

- امیرآباد - نوشهر و رامسر:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۱۲۰۰ قایق تفریحی به بالا
هزینه بلیت: توافقی

مسافران گیلان

- آستارا و انزلی:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۱۰۰۰ قایق تفریحی به بالا
هزینه بلیت: توافقی

مسافران خوزستان

- آبادان - امام خمینی (ره) - خرمشهر:
کویت و جزیره مینو:
تعدادی شناور لندی کرافت و تعدادی کشتی مسافری
هزینه بلیت: ۴۰ هزار تومان به بالا

مسافران سیستان و بلوچستان

- چابهار:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی:
۱۰۰۰ قایق تفریحی به بالا
هزینه بلیت: توافقی

مسیرهای گردشگری دریایی را بشناسیم



از سال گذشته گردشگری دریایی جای خود را بین خانواده های ایرانی باز کرده است. کسانی که این نوع گردشگری را تجربه کردند می دانند که چه لذتی انتظارشان را می کشد. درست است که گردشگری دریایی ایران جوان است و راه طولانی برای رسیدن به کشورهای دارد که از سال های گذشته به این نوع گردشگری توجه کردند. اما با برنامه ریزی، فرهنگ سازی و ایجاد تنوع می توان از خیلی از کشورها پیشی گرفت چرا که ایران در این حوزه پتانسیل های دارد که کشورهای همسایه از آن برخوردار نیستند. حال به مسافران نروزی جنوب و شمال کشور توصیه می کنیم با مسیرهای گردشگری ایران آشنا شوند و فرصت یک گشت دریایی را از دست ندهند.

مسافران بوشهر

- بوشهر - خارگ:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۳۰۸ نفر
هزینه بلیت برای بومی های خارگ: ۱۵۰۰۰ تومان
هزینه بلیت برای غیر بومی ها: ۲۶۰۰۰ تومان

- خارگ - گناوه:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۲۷۳ نفر
هزینه بلیت برای بومی های خارگ: ۱۸۰۰۰ تومان
هزینه بلیت برای غیر بومی ها: ۱۸۰۰۰ تومان

- تفریحی و گردشگری با کشتی در بوشهر و گناوه:
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: ۷۱۶ نفر
هزینه بلیت: ۲۵ هزار تومان به بالا

مسافران هرمزگان

- ابوموسی - آفتاب - تیاب:
جاسک - چارک - خمیر - سیری
شارجه - باهنر - حقانی - قشم
(پهل، ذاکری، لافت) - کیش
لارک - لنگه - هرمز
ظرفیت کلی برای گردشگران دریایی: بیش از ۱۰۹ شناور
هزینه بلیت: ۱۸ هزار تومان به بالا





مازندران

امیرآباد-نوشهر
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۴۴۶۲۹۶

گلستان

ترکمن-گز
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۶۸۸۳۴

گیلان

آستارا-انزلی
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۳۶۰۴۳۸

آمار گردشگران دریایی در نوروز ۹۷

جابجایی خودرو

۵۷۹۴۵۴

جابجایی شناور

۳۷۰۵۲۸

جابجایی مسافر

۶۶۲۰۰۱۰

گردشگر تفریحی

۳۱۸۳۷۵۰

مسافر دریایی

۳۴۳۶۲۶۰



هرمزگان

ابوموسی-آفتاب-تیاب-جاسک-چارک-خمیر-سیری-شارجه-
باهنر-حقانی-قشم (پهل، ذاکری، لافت)-کیش-لارک-لنگه-هرمز
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۳۱۸۳۷۵۰

سیستان و بلوچستان

چابهار
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۱۱۸۰۱۴

خوزستان

آبادان-امام خمینی (ره)-خرمشهر-کویت
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۸۹۶۱۲۴

بوشهر

بوشهر-خارگ-عسلویه-گناوه
جمع گردشگران خروجی و ورودی: ۴۶۹۱۲۴



نشریه خبری
سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی



● هرمز؛ با دنیای عادی خداحافظی کنید!

خیلی زود صبح شد و برنامه سفر هیجان انگیزم برای سفر به جزیره هرمز آغاز شد. برای سفر از قشم به هرمز با شناور مسافری حدود ۳۰ دقیقه زمان نیاز بود و در نهایت همان ابتدای صبح بود که روی خاک قرمز جزیره هرمز پا گذاشتم و از نزدیک صحنه ای را دیدم که بارها در موردش شنیده بودم. خاک قرمز جزیره، دره ستارگان، دره مجسمه ها، دره رنگین کمان، الهه نمک، غار نمک و قلعه پرتغالی ها همه و همه تنها بخشی از برنامه سفر هیجان انگیز من به جزیره هرمز بود. درست همان لحظه که بر بلندترین نقطه دره مجسمه ها به چهره زیبای خلیج فارس زل زده بودم، همان زمان که ترکیب رنگ پدید آمده در دره رنگین کمان مرا محو خود کرده بود، غار نمکی که در گرمای ظهر هنگام جزیره دمای بدنم را تا حد ممکن کاهش داد و دره ستارگانی که با حضور در آن فرا رسیدن شب را به انتظار نشسته بودم، همه و همه به وضوح تمام جملاتی را که در خصوص جزیره هرمز اغراق آمیز به نظر می رسید تبدیل به واقعیت کرد.

● هنگام؛ از ناز دلفین ها تا دلبری آهوان

تمام طول روز را در هرمز گذراندم اما هیچ اثری از خستگی در وجودم حس نمی کردم، همانند کودکی ذوق زده در انتظار فردای هیجان انگیز بودم تا این بار هنگام را موشکافانه از نزدیک ببینم و از زیبایی هایش لذت ببرم. به قشم بازگشتم و یک شب دیگر را در انتظار طلوع خورشید سپری و قبل از روشن شدن هوا وسایلم را جمع کردم. برای رفتن به جزیره هنگام باید از راه کناره جنوبی جزیره قشم به سمت روستای شیب دراز می رفتم و از آنجا با قایق دور تا دور جزیره هنگام را گز می کردم. هنگام تا قشم ۴۵ دقیقه فاصله داشت، تا بندرعباس حدود ۴۳ مایل دریایی و تا شهر قشم حدود ۲۹ مایل دریایی مسافت بود. برای رفتن به هنگام باید از اسکله شهید ذاکری سوار ماشین می شدم تا به اسکله کندالو یا شیب دراز برسم و دسترسی به هنگام از این نقاط با قایق برایم فراهم بود.

در نگاه اول بکر بود و دست نخورده، به بهانه دیدن دسته دلفین ها که در سپیده صبح خود را از درون آب به بیرون پرتاب می کردند سوار بر قایق تندرو گرداگرد جزیره

سفر به ماوراء ایران

همواره تصاویر جزایر هرمز و هنگام را در شبکه های اجتماعی و گالری عکس رسانه ها دیده بودم؛ دو جزیره ای که برای سفر به آن ها لحظه شماری می کردم تا خاک سرخ هرمز را در مشت هایم گره بزنم و ساعتی چند با فرار از دغدغه های روزمره زندگی در پایتخت، در کنار امواجی که برای بوسه به ساحل نقره ای جزیره هنگام بی تاب می کردند خلوت کنم.

● بندرعباس؛ پوشیه، منجوق و ادویه

تصمیم قطعی ام را گرفته بودم، بلیت پرواز به بندرعباس را خریدم و کوله ام را بستم و راهی فرودگاه شدم. از تهران تا بندرعباس حدود ۱۵۰۰ کیلومتر راه بود و کمتر از ۲ ساعت خود را در سرزمینی می دیدم که طعم تند فلفل و جامه رنگین مردان و زنانش برایم تجلی گر زندگی در جنوب ایران بود. گرمای شرعی جنوب را همیشه دوست داشتم، به مراتب بیشتر از گرمای خشک تهران، درست در همان نقطه ای بودم که باید سفر هیجان انگیزم را آغاز می کردم، تصمیم گرفتم گشتی در بازار قدیم بندرعباس بزنم و قبل از پایان شب با شناور از مسیر دریا راهی جزیره قشم شوم. بلیت ۱۷۵۰۰ تومانی شناورهای مسافری را خریدم و درحالی که می توانستم تا حدود ساعت ۲۲ در بندرعباس بمانم تصمیم گرفتم ساعت ۱۷ و زمانی که هنوز خورشید در آسمان پاک بندر دلربایی می کند راهی قشم شوم، چرا که ذوق سفر از طریق شناور در مسیر دریا آنقدر برایم دلپذیر بود که نمی توانستم به راحتی از جذابیت های خلیج نیلگون فارس دل بکنم. کمتر از یک ساعت از اسکله شهیدحقانی بندرعباس به اسکله شهیدذاکری قشم رسیدم و به محلی رفتم که پیش از سفر قرار بود در آن جا مستقر شوم.



گرفتند. به خودمان که آمدیم متوجه شدیم کمی کمتر از یک ساعت است که مشغول بازی با ماهی ها شده ایم و گردش عقربه ها از دستان در رفته است. مجدداً قایق را روشن کردیم و درست به همان نقطه ای که صبح مسیر خود را از آن آغاز کرده بودیم بازگشتیم.

تمایلی برای ترک جزیره نداشتیم، اما غروب شده بود و ماجراجویی در جزیره هنگام نیز همانند جزیره هرمز به پایان رسید. در نهایت به قشم بازگشتیم و برای بازگشت به تهران باید تا ظهر روز بعد صبر می کردیم. تصمیم گرفتم صبح روز آخر را نیز به درگهان بروم، از بازار پوشاک درگهان تعریف و تمجید بسیاری شنیده بودم و برای مقایسه با قیمت اجناس در تهران هم که شده دوست داشتم به آن جا بروم. از اسکله ذاکری به مدت ۲۰ دقیقه با سواری هایی که کرایه آن ها حدود پنج هزار تومان بود به درگهان رسیدم، اجناس با کیفیت و قیمت ها مناسب بود و خداراشکر بازار کسبه نیز حسابی رونق داشت. بعد از چند ساعت گشت و گذار درون پاساژهای مختلف و صرف آخرین وعده ماهی و میگوئی که هنوز هم طعمش را زیر دندان هایم حس می کنم راهی قشم شدم تا به فرودگاه بروم و راهی تهران شوم. سفری که هیچگاه دوست نداشتم به پایان برسد اما در نهایت لحظه وداع فرا رسیده بود، هنوز پایم را به فرودگاه نگذاشته بودم که ذهنم درگیر سفر بعدی بود، شانس چابهار و ترکمن و گز از سایر نقاط کشور بیشتر است، باید منتظر بمانم و ببینم در اولین فرصت پیش رو قرعه به نام شمال کشور خواهد افتاد یا جنوب؟

هنگام را با قایقران گشت زدیم. پس از مدتی در ساحل نقره ای پهلوی گرفتیم تا کمی استراحت کنیم. دانه های ریز و درشت نقره فام ساحل حیرت انگیز بود، همان لحظه بود که از خودم پرسیدم علت این همه تنوع و زیبایی طبیعی در جنوبی ترین نقطه کشور چیست؟ مگر همان روز گذشته نبود که پا بر روی خاک سرخ هرمز گذاشته بودم، چگونه است که امروز خاک نقره ای هنگام را از نزدیک نظاره گر بودم!

کمی آن طرف تر از ساحل نقره ای در کنار درختان و بوته های جزیره جنبندگانی را دیدم، نزدیک تر شدم، چشمان درشت آهوان جزیره می درخشید و پرندگان، آسمان را زیر بال هاشان بغل کرده بودند. حس فوق العاده ای که قابل توصیف نبود، تصور کنید همین چند روز قبل بود برای رفتن به سر کار باید مسیری پرترافیک و آلوده را تحمل می کردم، اما گویی در حال حاضر از تونل زمان به جایی دور دست پرتاب شده بودم و خود را در جزیره ای می دیدم که چیزی از بهترین نقاط توریستی دنیا کم نداشت. در مسیر بازگشت بقایای کشتی غرق شده پرتغالی ها قابل مشاهده بود، نیمی از بدنه کشتی در زیر آب به گل نشسته بود و قسمت های مرتفع کشتی نیز قصد تسلیم شدن نداشت.

در گوشه دیگری از جزیره که به سنگ های درشت اندامی پیوند می خورد، قایق را خاموش و سعی کردیم آن را بدون حرکت روی آب نگه داریم. هدفمان دیدن ماهی هایی بود که رنگ پولک های فیروزه ای شان در زیر آب نگاهمان را به زیر آب می دوخت. دسته دسته به سطح آب نزدیک می شدند و دسته دسته از ما فاصله می

■ دومین شماره نشریه الکترونیکی

سازمان بنادر و دریانوردی

■ اسفند ۹۷

■ نشریه خبری سازمان بنادر و دریانوردی

■ صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

■ مدیر مسئول: وحید رحمتی

■ سردبیر: مجید فدایی

■ همکاران: نیما علیپور، بهاره نایب آقایی، نادر الفت

■ عکس: محمد دانشجو

■ نشانی: تهران، میدان ونک، چهارراه جهان کودک،

بزرگراه شهید حقانی، انتهای خیابان دیدار جنوبی

■ تلفن: ۸۴۹۳۲۶۰۱، ۸۴۹۳۲۶۰۵

