

وقتی دریا جنگید...

روایت حماسه سازمان بنادر و دریانوردی
در جنگ تحمیلی سوم



وزارت بازرگانی و صنایع



سازمان بنادر و دریانوردی



وقتی دریا جنگید

روایت حماسه سازمان بنادر و دریانوردی در جنگ تحمیلی سوم

عنوان و نام پدیدآور: وقتی دریا جنگید (روایت حماسه سازمان بنادر و دریانوردی در جنگ تحمیلی سوم)

مشخصات نشر: تهران؛ انتشارات ؟؟؟ ۱۴۰۵.

مشخصات ظاهری: ۲۰۰ص؛ ۲۹،۵*۲۱،۵

شابک: ؟؟؟؟؟

وضعیت فهرست‌نویسی: فیپا

عنوان اصلی: وقتی دریا جنگید

موضوع: جنگ تحمیلی سوم، دفاع مقدس ۴۰ روزه

موضوع: جنگ / تداوم کسب و کار / بنادر / دریانوردی

رده‌بندی کنگره: ؟؟؟

رده‌بندی دیویی: ؟؟؟

شماره کتابشناسی ملی: ؟؟؟

اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیپا



سازمان بنادر و دریانوردی

روایت‌هایی از جنگ تحمیلی سوم

نویسنده: دانش پور شفیعی

شورای سیاست‌گذاری: محمد شکیبی نسب، مجید فدایی، سامان مرادحسینی، سید محمد قاسمیان

ویراستار: حسین رستمی

گرافیک و طراحی: ابوالفضل جهان‌مهرین

چاپ اول: تابستان ۱۴۰۵

تیراژ: ؟؟؟

انتشارات: ؟؟؟

صحافی: ؟؟؟

فهرست

پیشگفتار	۷-۹
پیام وزیر راه و شهرسازی	۱۰
پیام معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی	۱۱
فصل اول: جنگ تحمیلی اول (دفاع مقدس ۸ ساله)	۱۳-۲۸
فصل دوم: جنگ تحمیلی دوم (دفاع مقدس ۱۲ روزه)	۳۱-۴۱
فصل سوم: جنگ تحمیلی سوم (دفاع مقدس ۴۰ روزه)	۴۳-۱۰۸
فصل چهارم: قاب‌های ماندگار	۱۱۱-۱۹۹

پیشگفتار

تاریخ ۵ هزار ساله دریانوردی ایرانیان؛ از پی بردن به چگونگی فعالیت بادهای موسمی، اختراع فانوس دریایی و ساخت بادبان‌های سه‌گوش، تا حکمرانی بر دریاها، نقل امروز و دیروز نیست که این شمولیت به هزاران سال پیش بازمی‌گردد؛ آن زمان که دریانوردان ایرانی به برکت مجاورت با آب‌های خلیج فارس، دریای عمان و دریای کاسپین، در برخی دوره‌های تاریخی، این قلمرو را تا دریاهاى حاشیه اقیانوس اطلس یعنی دریای مدیترانه و کرانه‌های دریای سیاه، کرانه‌های اقیانوس هند در مصب رودخانه ایندوس و تا دریای سرخ و باب‌المندب نیز گسترش دادند.

تاریخ کهن دریایی، سواحل بکر، زیبا و پر نعمت، بنادر کوچک و بزرگ، جزایر سحرانگیز، مردمان خونگرم و خستگی‌ناپذیر، بازارهای جذاب منطقه‌ای و بین‌المللی، دریانوردانی در تراز جهانی، دسترسی و تسلط به آب‌های آزاد، منابع عظیم غذایی و سوخت‌های فسیلی، زیستگاه‌های منحصربه‌فرد آبزیان، صنعت شیلات و... گویای این حقیقت است که به‌راستی ایران از دریا و ملحقاتش، همه را یکجا دارد.

اسناد تاریخی و به‌طور مشخص سکه‌های کشف‌شده از دوره هخامنشیان نشان می‌دهد در این دوره از تاریخ، ایرانیان به دریانوردی و کشتیرانی توجه ویژه‌ای داشتند. سکه‌های صیدا از جمله آثار و گنجینه‌های فرهنگی بالارزش به دست آمده از این دوره است که گویای اهمیت دریانوردی در ایران باستان است. در یک طرف این سکه‌های نقره، نقش کشتی جنگی و در طرف دیگر نقش اردشیر دوم هخامنشی، سوار بر ارابه‌ای بسیار زیبا دیده می‌شود. همچنین بر سکه نقره دیگری، نقش ایستاده اردشیر دوم، کمان به دست و پشت آن نقش کشتی جنگی با بادبان نقره حک شده است. همان‌طور که گفته شد، وجود این سکه‌ها گویای اهمیت دریانوردی در ایران دوره هخامنشی و وضع کشتی‌های جنگی است.

تاریخ دریایی ایرانیان در طول هزاره‌ها و سده‌های پر فراز و نشیبش، دلاورمردی دریانوردان و دریادلانی را به یادگار دارد که شجاعانه از کیان ایران و دریاهایش دفاع کرده و اجازه نداده‌اند خلیج فارس نام دیگری به خود گیرد و تنگه هرمز از سیطره و قیمومتش خارج شود.

صفحات تاریخ خلیج فارس و تنگه هرمز را که ورق می‌زنی، از نبرد امام‌قلی خان تا غلامعلی بایندر، از دلیران تنگستان تا جنگ نفتکش‌ها، از دفاع مقدس ۸ ساله تا دفاع مقدس ۱۲ روزه و ۴۰ روزه، در برگ برگ آن، روایت تجاوز دشمنانی را می‌خوانی که به خیال خام خود می‌خواستند دست ایران و ایرانی را از دریا کوتاه کنند اما هر بار با مقاومت و دفاعی جانانه‌تر از قبل روبه‌رو شدند و به چشم خویش دیدند ایران، سرزمین زنان و مردان نیک‌سیرت و غیرتمندی است که خاک‌شان، ناموس‌شان است و در دفاع از ناموس خویش، جان بر کفند.

در فاصله بین جنگ تحمیلی اول تا جنگ تحمیلی سوم؛ یعنی نزدیک ۳۸ سال، بنادر و جزایر ایران تغییر و تحولات زیادی را به خود دیده‌اند. بندر امام خمینی (ره) به تدریج جایگزین بندر خرمشهر و هاب واردات کالاهای اساسی، نهادهای دام و طیور و غلات کشور شد، بندر شهید رجایی تأسیس و راه‌اندازی و به هاب کالاهای کانتینری کشور تبدیل شد، بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور در جنوب شرقی ایران سر بر آورد و اهمیت خود را بیش از پیش نمایان کرد و به همراه بنادر شهید کلاتری و شهید بهشتی، ابتدا در جنگ تحمیلی دوم و سپس در جنگ تحمیلی سوم، پس از آغاز محاصره دریایی دشمن آمریکایی، توانمندی‌های خود را برای پذیرش کشتی‌های حامل کالاهای اساسی و حمل‌ونقل و ترانزیت آن به اقصی نقاط کشور به رخ کشید.

اهمیت‌بخشی به بنادر کوچک در استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های آنها اگرچه آنگونه که باید و شاید به مرحله اجرا و عمل نرسید اما این واقعیت را آشکار کرد که این بنادر می‌توانند چه در شرایط بحرانی و چه در شرایط عادی، متناسب با میزان حضور سرمایه‌گذاران و فعالان بخش خصوصی و ایجاد زیرساخت‌ها، نقش پررنگی در پذیرش کشتی‌های با اندازه‌های مختلف، تخلیه و بارگیری انواع کالا، فعالیت‌های صیادی و شیلاتی، تجاری و گردشگری، نفتی و... ایفا کنند، طوری که این مهم در جنگ ۴۰ روزه به‌خوبی نمایان شد.

آغاز جنگ دریایی از ۹ اسفند ۱۴۰۴ و تجاوز همه‌جانبه دشمن آمریکایی - صهیونیستی به کشور، بسته شدن تنگه هرمز در روز آغازین جنگ و شروع محاصره دریایی ایران از ۲۴ فروردین ۱۴۰۵ که به طور مستقیم بنادر کشور را با این مهم درگیر کرده بود، بار دیگر اهمیت تاریخی گذرگاه‌ها و آبراه‌های دریایی حیاتی ایران را به همه دنیا یادآور شد.

دفاع نظامی از کشور در دریا و جلوگیری از کم‌رونی شدن اقتصاد کشور با امن نگه داشتن دریا، حاصل زحمات همه ایرانیانی است که چه پیش از جنگ و چه در تمام شب‌ها و روزهای جنگ ۴۰ روزه و پس از آن، بدون کمترین واهمه‌ای ایستادند و بنادر را زندگی کردند. در آن لحظاتی که آتش و بمب از آسمان بر سر بنادر کشور می‌بارید، اسکله‌ها خالی از کشتی نشد، بارها در کشتی نماند، انبارها بارها پر و خالی شد و واگن‌ها و کامیون‌ها ۲۴ ساعت شبانه‌روز کالاهای اساسی و غیر اساسی را از بندر به مقاصدشان در سرزمین اصلی بردند.

به طور قطع نوشتن و بیان همه آن جانبازی‌ها، کار آسانی نیست و نمی‌توان شرح جزئیات را به قلم آورد اما تلاش شده کتاب حاضر روایتی بی‌واسطه از آن روزهای جنگ، از زبان روایان خط مقدم اقتصاد کشور، به مخاطبان عرضه کند و به کمک متن و تصویر، تکه‌ای از تاریخ پرافتخار بنادر و دریانوردی ایران را نگاشته و حفظ کند.

کتاب «وقتی دریا جنگید»، روایت حماسه سازمان بنادر و دریانوردی در جنگ تحمیلی سوم که به ابتکار و حمایت سازمان بنادر و دریانوردی ایران به رشته تحریر درآمده، مشتمل بر ۴ فصل است.

فصل اول به جنگ تحمیلی اول (دفاع مقدس ۸ ساله)، موضوع زنجیره تأمین و جایگاه بندر خرمشهر در زنجیره حمل‌ونقل و تجارت دریایی کشور پیش از جنگ و تأثیر جنگ بر اقتصاد بنادر ایران پرداخته است.

فصل دوم به جنگ تحمیلی دوم (دفاع مقدس ۱۲ روزه) و اقدامات انجام شده در آن روزها به‌ویژه در حوزه تأمین کالاهای اساسی اختصاص دارد.

فصل سوم به جنگ تحمیلی سوم (دفاع مقدس ۴۰ روزه) می‌پردازد؛ جنگی که موضوع اصلی نگارش کتاب است. این فصل از کتاب روایت دست اولی است از کسانی که به طور مستقیم در آن دوره در مقام تصمیم‌گیری و اجرا بودند. فصل چهارم که «قاب‌های ماندگار» نام گرفته، تصاویر زیبایی از صداقت، جانفشانی، ایثار، دریادلی، بی‌باکی و وطن‌دوستی دریاتباران را پیش چشم خواننده قرار داده است.

در تهیه و نگارش این کتاب، عزیزان زیادی، چه در روزهای اوج جنگ و چه در روزهای پس از جنگ زحمت کشیده و همراهی و همکاری کرده‌اند که به دلیل فراوانی نام‌ها، امکان بیان یکان یکان آنها نیست. بنابراین ضمن قدردانی از ذره ذره تلاش‌های یکایک آن گرامیان، بابت این موضوع پوزش می‌طلبم.

جا دارد از لطف ویژه سرکار خانم فرزانه صادق‌مالواجرد، وزیر راه و شهرسازی و حمایت و پیگیری‌های مؤثر و مداوم جناب آقای محمد شکیبی‌نسب، معاون وزیر و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تقدیر و تشکر کنم.

از آقای مجید فدایی، مدیر ارتباطات و بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی که هماهنگی‌های لازم را در این راه انجام دادند و از مدیران روابط عمومی ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌های ساحلی به‌ویژه آقای ادهم رضوانی مدیر روابط عمومی بندر شهید رجایی، سرکارخانم نسرین شلمزاری مدیر روابط عمومی بندر امام خمینی (ره)، آقای عبدالله قطارانی‌نژاد مدیر روابط عمومی بندر لنگه و بنادر غرب هرمزگان، آقای هیثم عامریان مدیر روابط عمومی بندر خرمشهر و آقای امید حسین‌پور مدیر روابط عمومی بندر انزلی که میزبان گروه ساخت مستند «جنگ بنادر» بودند، صمیمانه سپاسگزاری می‌کنم.

بدیهی است این کتاب نمی‌تواند روایتگر همه آنچه باشد که در آن روزها و شب‌ها بر خط مقدم بنادر کشور گذشت اما تلاش شده سندی به تاریخ مکتوب ایران تقدیم شود؛ باشد که تصویر بهتر و دقیق‌تری از مقاومت دریاییان ایران پیش چشم مخاطب قرار گیرد.

دانش پورشفیعی

بهار ۱۴۰۵

دریا هرگز تسلیم نمی‌شود

هموطنان عزیز؛

جنگ رمضان نشان داد که دشمن، این بار نقطه ضعف ما را نه در خطوط مقدم، که در زنجیره تأمین غذا جستجو می‌کند. تصور او این بود که با بستن دریا، می‌تواند سفره ایرانیان را خالی کند. اما او نمی‌دانست که مردان و زنان سازمان بنادر و دریانوردی، از جنس همان دریا هستند؛ موج، نرم‌شکن، اما هرگز شکست‌پذیر. در سخت‌ترین روزهای اسفند ۱۴۰۴، وقتی آتش از آسمان می‌بارید و آب‌های نیلگون خلیج فارس ناامن بود، جرثقیل‌های بنادر ما خاموش نشدند. کشتی‌ها پهلو گرفتند، کامیون‌ها بار زدند، قطارها حرکت کردند. هیچ‌کس نپرسید «شرایط جنگی است، چرا باید کار کنیم؟» همه پرسیدند «کالا کجاست؟ بگذارید برسانیم.»

من به عنوان خدمتگزار کوچکی در این عرصه، سر تعظیم فرود می‌آورم در برابر ایثار همکاران بندری و دریایی، از رئیس بندر تا لودرچی، از ناخدا تا کارگر ساده. شما ثابت کردید که امنیت غذایی ایران، با غیرت مردان و زنان این سرزمین گره خورده است، نه با تهدیدهای دشمن.

این کتاب، فقط یک گزارش نیست. یک سند افتخار است. باشد که نسل‌های آینده بدانند در روزهای سخت جنگ تحمیلی سوم، دریا به دستان پر مهر شما، همچنان راه گشا بود.

فرزانه صادق مالواجرد

وزیر راه و شهرسازی

بهار ۱۴۰۵

ما فرزندان طوفان هستیم

همکاران عزیزم در بنادر سراسر کشور؛

وقتی در نخستین ساعات جنگ تحمیلی سوم، دستور تخلیه اضطراری صادر شد، دلم لرزید. اما نه از ترس، از افتخار. چرا که دیدم هیچ کس کیفش را برنداشت و به خانه نرفت. دیدم مدیران بنادر در کنار جرثقیل‌ها ایستادند، دیدم رانندگان کامیون در صف‌های طولانی پشت دروازه‌ها نخواستند، دیدم تکنسین‌های فنی در دل شب، زیر ترکش، خط اینترنت را وصل کردند. شما به من آموختید که «تداوم کسب و کار» یک واژه اداری نیست. تداوم کسب و کار یعنی نانی که سر وقت به دست مردم می‌رسد، حتی اگر آژیر خطر به صدا درآمده باشد.

آمارها را دیدید: ۱.۵ میلیون تن کالای اساسی تخلیه، ۱.۵۴ میلیون تن به مراکز مصرف رسید. ۲۰۲ هزار مسافر دریایی جابه‌جا شدند. ۶۷۱ شناور در ۲۱ روز تردد کردند. و در یک روز، ۹۷ هزار تن کالای اساسی از بنادر خارج شد، رکوردی که تاریخ این سرزمین به خود ندیده است.

اما من از شما یک چیز دیگر آموختم؛ فروتنی.

هیچ کس نگفت «من کردم». همه گفتند «ما با هم کردیم». از همکار ناجی غریق که در بندر جاسک شناور خود را از دست داد اما ۲۸ سرنشین را نجات داد، تا آن کارگر ساده در بندر امام خمینی (ره) که کیسه‌های ذرت را زیر آتش می‌دوخت. جنگ تحمیلی شوم هنوز تمام نشده است. اما من با اطمینان کامل می‌گویم: تا آخرین روز، در کنار شما خواهم بود. نه به عنوان مدیرعامل، بلکه به عنوان یک همکار که می‌داند سکان این کشتی بزرگ، به دستان پر مهر شما سپرده شده است. درود بر روان پاک شهدای دریادل. درود بر شما که زنده‌اید و حماسه می‌آفرینید.

محمد شکویی نسب

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

بهار ۱۴۰۵





فصل اول

جنگ تحمیلی اول

(دفاع مقدس ۸ ساله)

بندر، اقتصاد و جنگ

بندرها با توجه به زیرساخت‌ها، تأسیسات و تجهیزات‌شان، در وهله اول خاستگاهی اقتصادی و تجاری دارند. بنابراین نظام بندرها تحت تأثیر کنش‌های اقتصادی، زیرساخت‌ها، تأسیسات و تجهیزات، عوامل تسهیل‌گر و فرهنگ سیاسی حاکم است و وقوع بحران‌هایی همچون جنگ یا هر حادثه غیرمنتظره، با تأثیر بر هر یک از عوامل فوق، بازار اقتصاد ملی و جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

حمل‌ونقل تجاری دریایی، در همه اعصار یکی از محورهای عمده سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و امنیتی کشورها بوده است. وقوع بحران در بنادر می‌تواند زمینه‌ساز بروز بحران منطقه‌ای شود و اگر بحران بر کالاهای حساس یا بنگاه‌های اقتصادی جهانی اثر داشته باشد، به احتمال قوی، بحران منطقه‌ای تبدیل به بحران بین‌المللی خواهد شد. پس، نظام یک بندر نه تنها با اقتصاد ملی، بلکه با دیگر نظام‌های منطقه‌ای و جهانی نیز پیوند تنگاتنگ دارد.

کنش‌های اقتصادی بندرها شامل نیروی کار، دانش و تجربه مرتبط با نوع فعالیت بندر (حمل‌ونقل و تجارت کالاهای فله‌ای، کانتینری، مواد نفتی و مشتقات، LNG، کالاهای صنعتی، ماشین‌آلات و...)، سرمایه، فن و فناوری است. زیرساخت‌ها، تأسیسات و تجهیزات، بازوی بندرها در تحقق ایده‌های عملیاتی‌اند و بر اساس نوع فعالیت بنادر، انتخاب، تهیه و به کار گرفته می‌شوند. از سویی، نیروی انسانی، رفتار سازمانی، قوانین و مقررات، تعرفه‌ها، ضوابط ایمنی و استانداردها، فضاهای کار، سازه‌ها و فرهنگ سازمانی، عناصر تسهیل‌گر تلقی می‌شوند. فرهنگ سیاسی حاکم، برآیند آرایش سیاسی طرف‌های تجاری کشور و گروه‌های همکار را می‌گویند.



لنگرگاه بندر لنگه سال ۱۹۰۶ میلادی

زنجیره تأمین، بندر، اقتصاد و توسعه

زنجیره تأمین به تمام فعالیت‌های هماهنگ‌شده‌ای اطلاق می‌شود که به منظور بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و تقاضاهای اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین‌آلات و ابزار، تأسیسات و قطعات از هر نوع و تحقق امور مربوط به تهیه، تولید، نگهداری و ذخیره‌سازی کالاهای مصرفی، واسطه‌ای و سرمایه‌ای، حمل‌ونقل، توزیع و دستورالعمل‌های اجرایی همچون روش‌های انجام کار، طراحی سیستم و چگونگی نظارت بر موارد فوق انجام می‌شود. مفهوم زنجیره تأمین از سال ۱۹۸۰ میلادی به عنوان یک مفهوم مستقل و فرآیندگرا وارد ادبیات بندری شد. اگرچه تا پیش از آن، این رشته از فعالیت‌ها به عنوان وظایف ذاتی بنادر، بخشی از نظام حمل‌ونقل دریایی (لجستیک دریایی) و وظایف عمومی بنادر را تشکیل می‌داد اما بار معنایی برآمده در سال ۱۹۸۰ را در بر نداشت.

اقتصاد بندرها کارکردی اجتماعی نیز دارد. توسعه راه‌های تجاری، فقط توسعه راه‌های جاده‌ای و ریلی نیست، بلکه شامل توسعه و بهره‌برداری از دریا و هوا نیز می‌شود. بندرها، فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن (باری و مسافری) و پایانه‌های توزیع کالای تجاری مستقر در خشکی، برای تحویل ارزان کالا به مصرف‌کننده نهایی هستند. سرمایه‌گذاری دولت‌ها در امر توسعه شبکه راه‌ها (خشکی، دریایی و هوایی)، نوعی سرمایه‌گذاری تولیدی (تولید خدمت) است. «زنجیره تأمین» گوهر اصلی مفهوم اقتصاد بندر و نظام حمل‌ونقل دریایی است.



دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس با کشتی‌های ساخته‌شده با بادبان‌های سه گوش

مهم‌ترین دلایل تجارت جهانی و جابه‌جایی کالا از طریق دریا که «تجارت دریابُرد» نامیده می‌شود، عبارت از

۱. پراکندگی منابع تأمین و بازار مصرف مواد خام مورد نیاز صنایع
۲. پردازش و تولید محصولات نهایی در گستره‌ای از کشورهای مختلف
۳. جدا بودن قاره‌ها از یکدیگر به واسطه اقیانوس‌ها و دریاها

دوسوم سطح کره زمین را آب تشکیل می‌دهد. اگر حمل‌ونقل دریایی، به یاری زنجیره تأمین نمی‌آمد، جابه‌جایی کالا از طریق خشکی، هزینه‌های بسیار سنگینی را بر مصرف‌کنندگان نهایی تحمیل می‌کرد. بار هزار دستگاه کامیون ۲۸ تنی را می‌توان با یک کشتی میان‌وزن حمل کرد. مقایسه ساده هزینه نیروی انسانی و استهلاک ناشی از ۲ الگوی حمل‌ونقل دریایی و زمینی، به‌خوبی برتری حمل‌ونقل دریایی را نشان می‌دهد. الگوی حمل‌ونقل دریایی، به دلیل کاهش هزینه، قیمت تمام‌شده را برای مصرف‌کننده نهایی مطلوب‌تر می‌کند. حمل‌ونقل ریلی نیز نسبت به جاده‌ای و هوایی از مزیت بیشتری برخوردار است. از این رو، توسعه حمل‌ونقل چندوجهی همواره یکی از دغدغه‌های صاحبان کشتی‌ها بوده است.

حمل و نقل، ابزار قدرتمندی در توسعه متوازن اقتصادی و منطقه‌ای تلقی می‌شود و در یکپارچگی ملی و بازار اقتصاد جهانی تأثیر بسزایی دارد. حجم عظیمی از جابه‌جایی بار جهان به دلیل هزینه پایین و کارآمدی حمل و نقل دریایی، از طریق دریا انجام می‌شود. مصرف انرژی در حمل و نقل دریایی ۲ برابر کمتر از حمل و نقل ریلی و ۱۰ برابر کمتر از حمل و نقل جاده‌ای است.

بنادر اهمیت دارند، چون پسرانه‌های کشور را به خارج از کشور متصل می‌کنند. شبکه‌های داخلی کشور مانند فرودگاه‌ها و خطوط راه‌آهن از عوامل حیاتی مؤثر بر بنادر هستند. بنادر از عوامل مؤثر بر تسریع فرآیند توسعه اقتصاد جهانی و از حلقه‌های اصلی حمل و نقل دریایی به شمار می‌روند و حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند. بالغ بر ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود، زیرا دارای مزایای بسیاری مانند قیمت ارزان، امکان انتقال حجم انبوه کالا، جابه‌جایی سریع و بی‌خطر کالا و ویژگی‌های فیزیکی آب مانند نیروی رانش و اصطکاک ناچیز است.

بندرهای موتور توسعه اقتصاد منطقه‌ای‌اند، زیرا موجب افزایش میزان اشتغال و درآمد، خلق ارزش اقتصادی، دریافت‌های بازرگانی و مالیات‌های منطقه‌ای می‌شوند. به عنوان نمونه در مدت زمان ساخت بندر، از پیمانکاران، کارگران ساختمانی، مواد و مصالح ساختمانی تولیدی منطقه استفاده می‌شود. به علاوه، در زمان فعالیت بندر، مشاغل مانند تصدی‌گری بندر، کاربری بندر (فرستندگان کالا و متصدیان حمل و نقل کالا در آب‌های اقیانوسی و آب‌های داخلی) پدید آمده و ارائه خدماتی همچون نمایندگی کشتی، تعمیر کشتی، صادرات دوباره، بیمه دریایی، هدایت کشتی و خدمات یدک‌کشی شکل می‌گیرد.



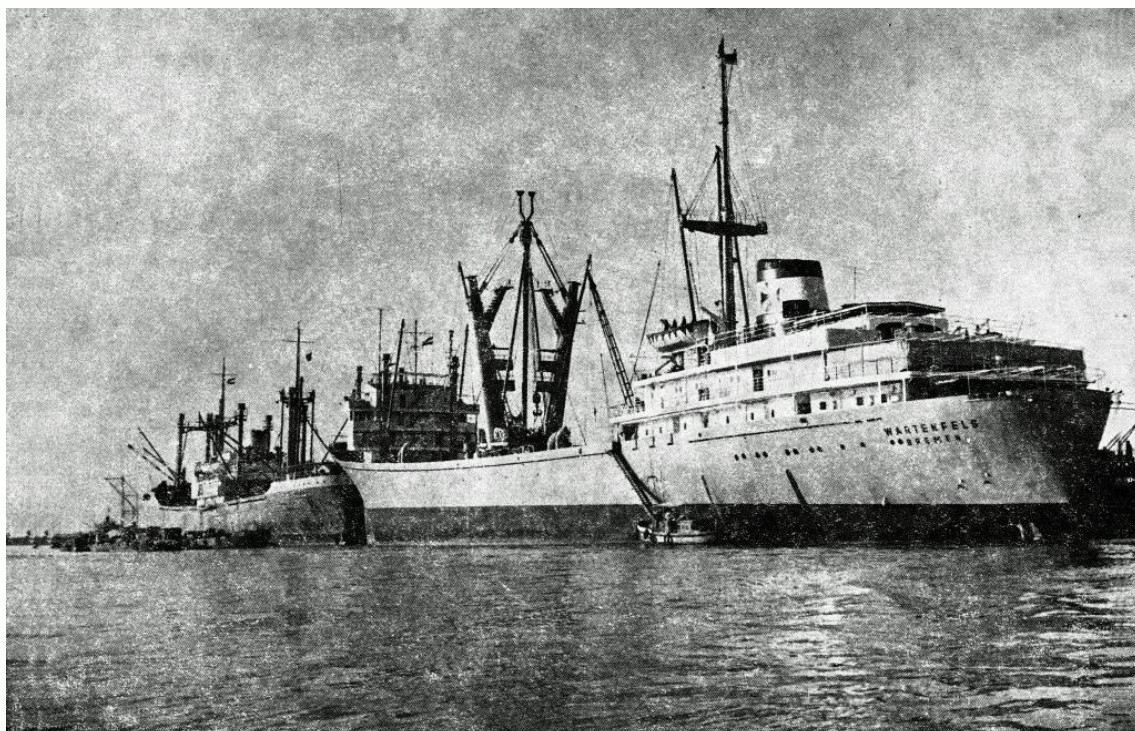
عملیات یدک‌کشی و راهنمایی کشتی در بندر خرمشهر قبل از جنگ تحمیلی اول

همچنین، درآمدهای نیروی انسانی، درآمدهای بازرگانی و درآمدهای مالیاتی حاصل از ساخت و فعالیت بندر، منافع منطقه‌ای را افزایش می‌دهد.

به عنوان نمونه، وجود بنگاه‌های حق‌العمل‌کاری در بنادر-شهرها، درآمد شهروندان را بالا می‌برد و بر گردش حجم پول می‌افزاید که برای تمام اقشار اجتماع منفعت‌آفرین است. وقتی درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی، در قالب هزینه رستوران‌ها، مراکز تفریحی و خدمات تخصصی، در منطقه هزینه می‌شود، دوباره موجب افزایش درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی در منطقه می‌شود. در پایان تکرار این فرایندها (در یک زمان فرضی)، کل درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی منطقه نسبت به مقادیر اولیه خود افزایش می‌یابد.

به‌علاوه، وجود یک بندر منطقه‌ای ممکن است موجب اصلاحات زیرساختی و ارتقای کیفیت خدمات برگرفته از سامانه حمل‌ونقل منطقه‌ای شود. به عنوان نمونه، توسعه بزرگراه‌ها و افزایش وسایل جاده‌ای یا ریلی موجب کاهش مدت زمان ترانزیت بار در منطقه، افزایش تعداد بارگیری‌ها و تحویل بار و افزایش امکان دسترسی شرکت‌های کشتیرانی به بازارهای منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی خواهد شد. به طور طبیعی، گسترش فعالیت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و حتی ریلی می‌تواند باعث تراکم و ازدحام شود اما با تکیه بر جنبه‌های مثبت آن، می‌توان پیوسته بر زمینه‌های توسعه راه‌ها و امکانات حمل‌ونقلی افزود و به این واسطه جریان اشتغال و درآمدهای پایدار را زنده و پویا نگه داشت.

از طرفی، بندری که در یک منطقه واقع شده می‌تواند روی مناطق دیگر اثر جانبی، مستقیم، مشارکتی یا بهره‌ور داشته باشد. به عنوان نمونه، تا پیش از جنگ تحمیلی اول، بندر خرمشهر، بر بندر آبادان اثر جانبی، بر بندر شاهپور (امام خمینی) اثر مستقیم و بر بندر بصره متعلق به کشور عراق اثر بهره‌ور داشت. به‌علاوه، بندر خرمشهر، اثر مثبت (مستقیم) بر تمام بنادر که مبدأ کشتی‌های وارده به بندر خرمشهر بودند، داشت.



بارگیری و باراندازی کشتی‌های اقیانوس‌پیما در اسکله‌های بندر خرمشهر قبل از جنگ تحمیلی اول

اثر عوامل محیطی بر اقتصاد بنادر ایران در جنگ تحمیلی

نوسان اقتصادی به کاهش افزایش دوره‌ای سطح تولید کالاها و خدمات در اقتصاد هر کشور اطلاق می‌شود. اقتصاد کشورهای مختلف، تغییرات متوالی رونق و رکود را در سطح تولید کالاها و خدمات (تولید ناخالص ملی) تجربه می‌کند. رکود نشان‌دهنده دوره‌ای است که در آن فعالیت‌های اقتصادی پایین‌تر از حد معمول است و رونق نمایانگر دوره‌ای که در آن، فعالیت‌های اقتصادی رشد فزاینده‌ای می‌یابد. نوسان‌های اقتصادی علاوه بر عوامل اقتصادی، به عوامل سیاسی و وقوع تکانه‌های مختلف داخلی و خارجی مانند جنگ، بحران، تحریم و... بستگی دارد. درباره ایران، دوران جنگ تحمیلی اول (۱۳۶۷-۱۳۵۹) می‌تواند در وضعیت‌های واقعی مختلف تبیین شود.

وضعیت اول: رکود اقتصادی (۱۳۶۰-۱۳۵۹)

رکود اقتصادی که از نیمه سال ۱۳۵۶ شروع شده بود، با پیروزی انقلاب و ادامه مشکلات داخلی و آغاز جنگ، تا سال ۱۳۶۰ ادامه یافت. با شروع جنگ و حمله ناگهانی عراق، مراکز صنعتی و تجاری در جنوب غربی کشور به شدت آسیب دید یا در معرض آسیب و تهدید جدی قرار گرفت. در این دوره با وجود بالا بودن قیمت نفت در بازارهای جهانی، درآمدهای نفتی ایران به دلیل کاسته شدن از میزان صادرات نفت، کاهش یافت. وضعیت نامطلوب شاخص‌های کلان اقتصادی، تولید و صادرات پایین و کمتر از ظرفیت کشور به رغم بالا بودن قیمت نفت، فشارهای سیاسی بین‌المللی و شدت نبردهای زمینی، از جمله خصوصیات این دوره رکود اقتصادی بود.

استان خوزستان به دلیل وجود تأسیسات نفتی و صنعتی، نیز داشتن بنادر مهم به عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا، همواره مورد توجه بوده است. ۲ بندر مهم خرمشهر و امام خمینی (ره) از بنادر فعال و بزرگ کشور بودند که با اشغال خرمشهر و تخریب آن، این بندر مهم عملاً از چرخه اقتصاد خارج شد و بندر امام خمینی (ره) نیز به دلیل نزدیکی به نقاط درگیری، مورد تهدید جدی قرار گرفت. در ۲ سال ابتدایی جنگ، ۸ فروند کشتی تجاری و نفتکش ایران مورد اصابت قرار گرفت. مراکز و تأسیسات نفتی مانند پالایشگاه‌ها، خطوط انتقال نفت و چاه‌های نفت در خطر اشغال متجاوزان و در تیرس آنها قرار داشت. پالایشگاه آبادان با ظرفیت بالای تولید ۶۲۰ هزار بشکه نفت در روز که ظرفیتی نزدیک به مجموع ظرفیت دیگر پالایشگاه‌های ایران بود، با آغاز هجوم ارتش عراق از فعالیت باز ایستاد و تا پایان جنگ مورد استفاده قرار نگرفت. در واقع در این دوره، بخشی از مراکز مهم اقتصادی و صنعتی کشور تخریب شد یا در معرض تهدید قرار گرفت.

تحریم اقتصادی کشور توسط آمریکا و متحدان غربی آن، از جمله بلوکه کردن ذخایر ارزی کشور در بانک‌های آمریکایی به دنبال تسخیر سفارت آمریکا در تهران، همچنین جنگ تحمیلی که از عوامل اصلی به وجود آمدن این رکود اقتصادی بود و تا سال ۱۳۶۰ ادامه داشت، فعالیت‌های اقتصادی به‌ویژه بخش صنعت را به طور مؤثر تحت تأثیر قرار داد. سطح فعالیت‌های صنعتی به دلایلی از جمله کمبود مواد اولیه و مواد خام وارداتی و گران بودن آن در بازارهای جهانی، کمبود و عدم دسترسی به قطعات و لوازم یدکی مورد نیاز ماشین‌آلات، مشکلات مالی و کمبود نیروی انسانی، بسیار کاهش یافت.

در واقع توقف فعالیت بندر خرمشهر، آبادان و کشتیرانی در اروند، طی بازه زمانی ۱۳۶۰ - ۱۳۵۹، اقتصاد تجاری کشور را با شوک و بحران جدی روبه‌رو کرد. در این شرایط بود که سازمان بنادر و دریانوردی اقداماتی انجام داد که در اقتصاد کشور و پشتیبانی از جریان زنجیره تأمین نقش بسزایی داشت؛ اقدام‌هایی مانند سپردن نقش بندر



استفاده از ناوگان ریلی برای جابه‌جایی و انتقال کالا از بندر خرمشهر قبل از جنگ تحمیلی اول

خرمشهر در ابتدا به بندر امام خمینی (ره)، تسهیم آن نقش با بندر شهید رجایی از سال ۱۳۶۴، آماده‌سازی اسکله نصب سریع و راه‌اندازی بنادر شهید کلانتری و شهید بهشتی و فعال کردن بنادر کوچک از جمله بندر کنارک در چابهار به عنوان شرقی‌ترین نقطه ترانزیتی کشور.

مدیران سازمان بنادر و دریانوردی در بازه زمانی ۱۳۵۹ تا ۱۳۶۰ از طریق بنادر و به کمک کارکنان صديق و فداکار خود و تسهیل‌گران حمل‌ونقل مانند مالکان کشتی‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و حوزه‌های خدماتی جاده‌ای و ریلی، ضمن انجام وظایف قانونی خود مانند جلوگیری از پیدایش خلل در رسیدن کالاهای اساسی به جامعه و کالاهای سرمایه‌ای به بخش‌های صنعتی و تولیدی، بر حسب شرایط اقتضایی جنگ و با درک مسؤولیت‌های مدیریتی، اقدام‌هایی انجام دادند که زمینه‌ساز خروج کشور از رکود اقتصادی شد.

وضعیت دوم: رونق اقتصادی (۱۳۶۴-۱۳۶۱)

در پی اقدامات نیروهای نظامی ایران با هدف بازپس‌گیری مناطق اشغال‌شده و اجرای عملیات‌های بزرگ و موفقی چون بیت‌المقدس که به آزادی خرمشهر و مناطق وسیعی از سرزمین‌های اشغال‌شده ایران در خرداد ۱۳۶۱ انجامید، بخش مهمی از مراکز اقتصادی کشور، از تیررس دشمن و تهدید رهایی یافت. با رونق صادرات نفتی، درآمدهای حاصل از آن نیز افزایش یافت. صعود نرخ برخی شاخص‌های اقتصادی نشانگر بهبود اوضاع اقتصادی در سال ۱۳۶۱ نسبت به ۲ سال قبل از آن بود. در واقع پس از آزادی خرمشهر، اعتبار ایران به عنوان کشوری با ثبات و شکست‌ناپذیر در مقابل تهاجم بیگانه، مورد پذیرش بخش اعظم جامعه بین‌المللی قرار گرفت و موقعیت اقتصادی و اجتماعی کشور تثبیت شد. با این وجود، اجرای پروژه‌هایی که با همکاری برخی کشورهای خارجی در ایران آغاز شده بود، یا ناتمام مانده بود یا به دلیل وقوع جنگ و بحران ناشی از آن و به بهانه امنیت نداشتن اتباع خارجی متوقف شده بود، همچنان معلق باقی ماند. در برخی موارد نیز ادامه کار پروژه منوط به افزایش مبلغ قراردادها شده بود.



تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر قبل از جنگ تحمیلی اول

رونق اقتصادی، وضعیت مطلوب شاخص‌های کلان اقتصادی، بالا رفتن قیمت نفت در بازارهای جهانی، افزایش تولید و صادرات نفت ایران نسبت به سال‌های اولیه جنگ، فشار سیاسی نه چندان زیاد و برقراری آرامش نسبی در نبردهای زمینی، حملات ایران به مراکز نظامی و اقتصادی عراق در جهت پاسخگویی متقابل، دیپلماسی فعال ایران برای فشار بر عراق و البته دوره جدیدی از حملات عراق به تأسیسات نفتی و نفتکش‌های حامل نفت ایران با هدف قطع صادرات نفت ایران به خارج، از خصوصیات این دوره بود.

در واقع در دوره زمانی فتح خرمشهر تا فتح فاو (۱۳۶۴ - ۱۳۶۱) که مبنای ادامه جنگ، اعمال سیاست تنبیه متجاوز بود، اوضاع اقتصادی ایران به دلیل درآمدهای حاصل از نفت و استفاده از ظرفیت‌های داخلی کشور، همچنین ثبات سیاسی و اقتصادی همراه با استقرار مدیریت باثبات اقتصادی و انسجام بیشتر و خودباوری نیروهای مسلح، رو به بهبود گذاشت. به هر ترتیب اقتصاد ایران در این سال‌ها یک دوره رونق را تجربه کرد که تقریباً تا روزهای پایانی سال ۱۳۶۴ ادامه داشت. بنابراین تا پایان سال ۱۳۶۴، تصویری به نسبت موفق از اقتصاد ایران وجود دارد و شاخص‌های اقتصادی تا این سال در مقایسه با شاخص‌های بعد از جنگ بهتر است.

دشمن بعثی تصور می‌کرد با اشغال بندر خرمشهر به عنوان مهم‌ترین بندر کشور در نخستین روزهای جنگ، قادر خواهد بود طومار جنگ را در کمتر از یک ماه در هم پیچد، چرا که بخش مهمی از کالاهای صادراتی و وارداتی کشور، در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شد. تصور قطع سریع این شاه‌رگ حیاتی که نقش غیر قابل انکاری در زنجیره تأمین مایحتاج ضروری و تجارت کشور داشت، همزمان با محاصره آبادان که بزرگ‌ترین پالایشگاه کشور در آنجا فعالیت می‌کرد و هجوم زمینی به اهواز در جبهه جنوب، همزمان با پیشروی در دیگر جبهه‌ها، تصویری شفاف از موفقیت عراقی‌ها را برای شان ترسیم کرده بود.

آنچه در صحنه عمل اتفاق افتاد اما کاملاً مغایر با تصورات عراقی‌ها بود. با بمباران نیروگاه، پمپ‌بنزین‌ها، مخابرات و دیگر زیرساخت‌های شهر، بندر خرمشهر اولین نقش‌های اقتصادی خود را در کمک به مدافعان شهر و رزمندگان ایفا کرد. ارائه خدمات مخابراتی، سوخت، برق، خودرو و دیگر مایحتاج مورد نیاز باعث شد دلیرمردان ایرانی در ارتش و نیروهای مردمی بتوانند ارتش رژیم بعث عراق را در بخش‌هایی از شهر خرمشهر به عنوان نزدیک‌ترین نقطه مرزی، ۳۴ روز زمینگیر کنند. این زمان از نظر راهبردی آنقدر مهم بود که در دومین هفته جنگ، خبرگزاری «یونایتدپرس» گزارش داد: «جنگ خلیج فارس که بیش از ۱۲ روز از آن می‌گذرد، جمهوری اسلامی ایران را به جای آنکه تضعیف کند، تحکیم بخشیده است». همزمان با دفاع و مقاومت در خرمشهر، با هدف کمک به تداوم جریان تجارت و جلوگیری از قطع زنجیره حمل‌ونقل، سازمان بنادر و کشتیرانی وقت به عنوان متولی امور بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی کشور، با تشکیل ستاد عملیاتی و در تعامل بسیار نزدیک با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، اقدامات گسترده‌ای را برای مدیریت بحران ناشی از خارج شدن بندر خرمشهر از چرخه فعالیت‌های تجاری و حمل‌ونقل آغاز کرد.

تغییر جریان حمل‌ونقل دریایی از غرب به شرق کشور، یکی از راهبردهای مهمی بود که با فعالیت بیشتر بندر امام خمینی (ره) در روزهای نخست جنگ، جابه‌جایی شناورهای تجاری به بندر بوشهر و بندرعباس در ماه‌های آتی و ساخت بندر شهید رجایی و احداث اسکله‌های نصب سریع در بندر شهید بهشتی چابهار در سال‌های بعد پیگیری شد. در حالی که بنادر کشور به‌ویژه بندر امام خمینی (ره) جزئی از منطقه نبرد و زیر بار حملات مداوم جنگنده‌های عراقی بودند، پایداری در ارائه خدمات حمل‌ونقل دریایی به رغم شهادت و جانبازی تعدادی از همکاران، هرگز مجال تحقق رؤیای قطع زنجیره حمل‌ونقل را به دشمن بعثی نداد.

زنجیره تأمین که مفهومی وسیع‌تر از لجستیک است و مفاهیم دیگری در دنیای بازرگانی را در بر می‌گیرد، در نتیجه تنگنای مفاهیم پیشین به وجود آمد و در امتداد آنها و برای تکامل آنها ایجاد شد. هدف نهایی زنجیره تأمین، برآوردن خواسته مشتریان به گونه‌ای اثربخش است. به زبان ساده می‌توان آن را چنین تعریف کرد: برای واحدهای تولیدی یعنی

ساختن کالای درست، برای مشتری درست و به مقدار درست و تحویل در زمان و مکان درست. این تعریف ریشه در ماهیت یک مکتب اقتصادی دارد.

لجستیک در شرکت‌ها همانند سیلوی عملیاتی است که مفاهیمی چون مدیریت مواد و جریان اطلاعات در طول زنجیره عرضه را در بر می‌گیرد. لجستیک، بخشی از زنجیره عرضه معرفی شده که مثل یک چسب اجزای زنجیره عرضه را به هم متصل می‌کند و از این رو اثربخشی کل زنجیره عرضه را در گرو کارکرد صحیح آن دانسته‌اند. لجستیک یک کارکرد است و وظایف عملیاتی مشخصی دارد. لجستیک از نظر برنامه‌ریزی در رده عملیاتی قرار گرفته و در سطح مدیریت میانی مطرح است. زنجیره عرضه بیش از آنکه یک کارکرد باشد، یک فلسفه برنامه‌ریزی بوده و در سطح استراتژیک مطرح است و به عنوان وظیفه مدیریت ارشد شناسایی می‌شود.



تخلیه و بارگیری کالا در بندر خرمشهر قبل از جنگ تحمیلی اول



جابه‌جایی مسافران و مردم با قایق‌های سنتی روی رود کارون

جایگاه خرمشهر در زنجیره حمل و نقل دریایی و تجارت کشور

طبیعی است که نقش ملی سازمان بنادر و دریانوردی از طریق بنادر محقق می‌شود. بنابراین بررسی بندر خرمشهر به عنوان نخستین بندری که در جنگ تحمیلی اول مورد تهاجم دشمن قرار گرفت و از سوی دیگر، مهم‌ترین بندری بود که نقشی اساسی در تأمین مایحتاج مردم داشت، اهمیت بالایی دارد.

از خرمشهر (محمره) در عهد اسکندر مقدونی با نام «خاراکس» و از قرن چهارم هجری به بعد، با نام «بیان»، برگرفته از نهر بیان که آبرسانی باغات به واسطه آن انجام می‌شد، یاد شده است. به نظر می‌رسد شهر محمره در نزدیکی «بیان»، بنا به موقعیت مناسب‌تر به لحاظ دسترسی به رودخانه‌های کارون و اروند، طی یک جریان تاریخی، ساکنان آنجا را جذب کرده و جانشین «بیان» شده است. بندر محمره در سال‌های ۱۸۱۲ - ۱۸۱۰ میلادی برابر با ۱۱۹۱ - ۱۱۸۹ شمسی توسط حاج‌یوسف و به دستور شیخ جابر خان کعبی - رئیس عشیره کعب - بنا شد. در ژانویه ۱۸۴۸ میلادی، هنگام سفر هنری راولستون - شرق‌شناس بریتانیایی - به این بندر، بالغ بر ۲۵ کشتی اقیانوس‌پیما در این بندر لنگر انداختند. حال آنکه در همان زمان، در بندر بصره فقط ۶ کشتی حضور داشت.

خرمشهر در ساحل رود کارون در جایی که کارون به اروند می‌پیوندد واقع شده است. فاصله آن تا بصره ۲۴ کیلومتر، تا آبادان ۱۰ کیلومتر، تا اهواز ۱۲۰ کیلومتر و تا ساحل خلیج فارس ۹۶ کیلومتر است. نژاد مردم خرمشهر، آریایی و سامی و مذهب آنان شیعه اثنی‌عشری است و به زبان فارسی و عربی سخن می‌گویند. نام محمره در سال ۱۳۱۴ شمسی به «خرمشهر» تغییر یافت. حومه خرمشهر پوشیده از نخلستان‌های انبوه است که به واسطه آب کارون و اروند آبیاری می‌شود. آب آشامیدنی، از رود کارون تأمین و پس از تصفیه، برای مصرف عمومی آماده می‌شود. برق خرمشهر مانند بیشتر نقاط خوزستان از شبکه برق سراسری و از سد دز تأمین می‌شود. شهرستان خرمشهر به تفکیک بخش و دهستان در سال ۱۳۵۹ شامل بخش مرکزی (شهر خرمشهر)، دهستان‌های رویس (برزین)، نهر یوسف، محرزی و بخش مینو (دهستان جزیره مینو) و دهستان خرمان (خین) است.

بندر خرمشهر به دلیل موقعیت ممتاز جغرافیایی و ارتباط با دریای آزاد، سرمایه بزرگی برای کشور محسوب می‌شود. پیش از جنگ ۸ ساله، حضور شرکت‌های بزرگ کشتیرانی داخلی و خارجی در خرمشهر به آن چهره‌ای بین‌المللی داده بود. سال ۱۳۱۸ شمسی در این بندر اولین اسکله تجاری بزرگ برای پهلو گرفتن یک فروند کشتی اقیانوس‌پیما مورد بهره‌برداری قرار گرفت. در زمان جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵-۱۹۳۹ میلادی) در این بندر ۶ اسکله دیگر ساخته شد. پس از جنگ دوم جهانی نیز یک اسکله بتونی به طول ۳۶۰ متر و عرض ۳۲٫۸ متر بنا شد. احداث ساختمان بندر در سال ۱۳۳۴ شمسی آغاز



کشتیرانی در سواحل بندر خرمشهر در دهه ۵۰ شمسی

شد و در سال ۱۳۴۰ شمسی، با افزایش اعتبار طرح توسعه بندر، تعداد ایستگاه‌های پهلوگیری به ۹ اسکله افزایش یافت. مجموع طول اسکله‌ها در این زمان به ۱۳۵۰ متر می‌رسید. از سال ۱۳۴۰ شمسی فعالیت این بندر روز به روز گسترش یافت. سابقه بهره‌برداری از موقعیت بندر خرمشهر به قرن‌ها قبل از استقرار شهر محمره (۱۱۹۱ شمسی) بازمی‌گردد؛ زمانی که کشتی‌های بادی، مسیر رود کارون را از شوشتر به اهواز و از اهواز به محمره (خرمشهر) طی می‌کردند؛ عصری که با ورود کشتی‌های بخار، محمره به عنوان موقعیت شهری - بندری جدید، از یک اسکله چوبی مناسب برخوردار شد. در جنگ دوم جهانی از این بندر بهره‌برداری نظامی می‌شد. بندر خرمشهر به دلیل ارتباط با راه‌آهن سراسری خرمشهر - تهران، زنجیره کاملی از حمل‌ونقل چندوجهی را فراهم می‌کرد.

قرار داشتن بندر خرمشهر در زنجیره حمل‌ونقل ترکیبی زمینی، ریلی و هوایی، موقعیت منحصر به فردی به این بندر داده بود. تردد مستمر و روزافزون کشتی‌ها و گسترش فعالیت‌های دریایی و بندری، وجود شرکت‌های عمده بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی، مؤسسه‌های بازرگانی و حق‌العمل‌کاری تجاری و نمایندگی‌های سیاسی و اقتصادی کشورهای اروپایی و آسیایی، زیرساخت‌های بنیادی لازم را برای پایداری این بندر تضمین کرده بود.



کشتیرانی در سواحل بندر خرمشهر در دهه ۵۰ شمسی

نمایندگی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی فعال در بندر خرمشهر در آن زمان شامل شرکت سهامی خطوط کشتیرانی ملی آریا، شرکت کشتیرانی آمریکا و شرق، شرکت سهامی بار و کشتیرانی، شرکت سهامی بابکو، شرکت سهامی بر و بحر (سی‌لند)، شرکت باسکو، شرکت سهامی ترانس مارین، شرکت سهامی پرس اکسپرس، شرکت سهامی دلتا، شرکت کشتیرانی گری‌مکنزی، شرکت کشتیرانی گلف اجنسی (ایران)، شرکت کارون با مسئولیت محدود، شرکت سهامی لوانت اکسپرس ترانسپورت (ایران)، بازرگانی متفق، شرکت کشتیرانی نهایی و برادران، شرکت کشتیرانی هانزالاین، شرکت کشتیرانی کاراپتیان و شرکا، شرکت سهامی ایران کارگو، شرکت هیرام سیروال، شرکت کامبیز و بازرگانی و حمل‌ونقل دریایی احمدزاده بود.

در دهه ۵۰ شمسی بنادر خرمشهر و شاهپور (بندر امام خمینی(ره)) محور فعالیت‌های دریایی و بندری کشور بودند. خرمشهر با داشتن سهم بیش از ۵۵ درصد از کل حمل‌ونقل دریایی، داشتن ۲۰ اسکله، ۲۱ باب انبار استاندارد سرپوشیده و روباز با مساحت ۲۰۹ هزار مترمربع، تجهیزات پیشرفته و مدرن تخلیه و بارگیری خشکی و دریایی از جمله ۱۱۵ دستگاه جرثقیل مدرن و پیشرفته، ۵۶ دستگاه انواع لیفتراک، لودر و تراکتور، ۳۸۵ دستگاه تریلر حمل بار، ۴ دستگاه شناور لایروب، ۳ فروند یدک‌کش با قوه ۶۵۰ و ۱۰۰۰ اسب بخار، ۴ عدد بارج، ۱۰ فروند قایق پیشرفته و مهم‌تر از همه، اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن کشور که به ایستگاه خرمشهر منتهی می‌شد، جایگاه نخست را در بین بنادر کشور داشت و به کانون فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی در میان کشورهای منطقه تبدیل شده بود.

بندر خرمشهر علاوه بر داشتن لنگرگاه و باراندازهای دویه و پهلوگیری‌های عمیق، دارای باراندازهای ساحلی برای پهلوگیری ۹ فروند کشتی اقیانوس‌پیما با ظرفیت هر فروند ۸۰۰۰ و ۱۰ هزار تن در اسکله‌ای به طول ۱۳۶۰ متر و حداکثر عمق ۸٫۲ متر در هنگام مدّ کامل بود. هر ماه تعداد ۱۰ فروند کشتی تابع پرچم ایران و کشتی چارتر ایرانی و ۶۰ تا ۷۰ فروند کشتی خارجی به این بندر وارد می‌شدند. اشتغال حداقل ۳۰۰۰ نیروی انسانی کارآمد در بندر خرمشهر نشانگر حجم گسترده عملیات بندری و دریایی در این بندر و ثبت ۷۷۴ شناور در قبل از انقلاب، نشانگر فعالیت چشمگیر واحد دریایی در آن بود، طوری که حجم فعالیت بندر خرمشهر در سال ۱۳۵۵ شمسی به ۴ میلیون و ۸۹۱ هزار تن رسید.

بندر خرمشهر مرز مشترک با کشور عراق دارد و از زیرساخت‌های مناسب بازرگانی برای مبادلات کالا و تردد مسافر به کشورهای عراق، امارات متحده عربی، کویت و بحرین برخوردار است. پیش از انقلاب در سال ۱۳۵۷ شمسی، کنسولگری هندوستان و آمریکا در خرمشهر دایر بود و کشورهای انگلیس، دانمارک، هلند، ایتالیا، نروژ و سوئد نیز در آنجا کنسولگری افتتاحی داشتند.

کشتی‌های وارده به بندر از فروردین تا پایان شهریور ۱۳۵۹ شمسی بالغ بر ۱۸۲ فروند بود. کالاهای موجود در بندر خرمشهر نیز در این سال شامل انواع ورق و آهن‌آلات، مصالح ساختمانی، الیاف پشم و کنف، پنبه نسوز، آلومینیوم، انواع لاستیک، تایر و تیوب، انواع چوب و تخته، چای، چرم، انواع چینی‌آلات، مواد شیمیایی، ماشین‌آلات، روغن خوراکی، شیشه، کاغذ و مقوا، سنگ‌های معدنی، سیم و کابل، کالای متفرقه، انواع خودرو شامل اتومبیل سواری و موتورسیکلت، تجهیزات نظامی، قطعات هواپیمای نظامی اف ۱۴، لوازم خانگی، لباس و پوشاک، میوه، محصولات سوپرمارکتی و انواع ماشین‌آلات صنعتی بود.



فصل دوم

جنگ تحمیلی دوم

(دفاع مقدس ۱۲ روزه)



جمعه خونین خرداد

سحرگاه جمعه ۲۳ خرداد ۱۴۰۴ ساعت ۳:۱۵، درست زمانی که کسی انتظارش را نداشت، دشمن آمریکایی - صهیونی تجاوز خود علیه ایران را با به شهادت رساندن سرداران نظامی کشور آغاز کرد. اگرچه تا پیش از این تهدیدات کلامی و گاهی خط و نشان‌ها، این احتمال را به ذهن مدیران ارشد کشور متبادر کرده بود که جنگی در پیش خواهد بود اما وقوع آن، آن هم در میانه مذاکرات میان ایران و آمریکا که هیأت‌های مذاکره‌کننده در حال دیدارهای غیرمستقیم و تبادل پیام‌های دیپلماتیک در عمان بودند، با هیچ‌یک از سازوکارهای دیپلماسی بین‌المللی همخوانی نداشت.

در پی این تهاجم و قرار گرفتن کشور در شرایط جنگی، اهمیت تخلیه و خروج کالاهای اساسی از بنادر کشور بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت و بر این اساس فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر لزوم تسریع و تخلیه کالاهای موجود در بنادر به‌ویژه کالاهای اساسی، دستور تشکیل جلسه‌ای را در همین خصوص صادر کرد.

سازمان بنادر و دریانوردی پیرو دستور مقام عالی وزارت راه و شهرسازی در تاریخ ۲۳ خرداد ۱۴۰۴، جلسه‌ای را در محل سازمان بنادر و دریانوردی با دعوت از تمام دستگاه‌ها، شرکت‌ها و اشخاص حقوقی و حقیقی ذی‌ربط اعم از دولتی و غیردولتی که در تأمین کالای اساسی کشور نقش دارند، تشکیل داد.

در این جلسه و طی چند ساعت بحث و گفت‌وگو، جزئیات مسائل و چالش‌های تأخیر در تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی از بنادر مورد آسیب‌شناسی قرار گرفت و با عنایت به شرایط خاص جنگی و اراده دولت مبنی بر انتقال هرچه سریع‌تر کالاهای اساسی به مراکز درون کشور، تصمیمات مهمی با همکاری دستگاه‌های متولی گرفته شد. این تصمیمات در همان جلسه به امضای تمام شرکت‌کنندگان رسید و مسئولیت هر یک از دستگاه‌ها در حوزه مأموریتی خود تعیین شد.

این جلسه با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، قائم‌مقام شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، رئیس کل گمرک ایران، معاونت حمل‌ونقل و اجاء، اعضای هیأت عامل، مدیران و مشاوران سازمان بنادر و دریانوردی، مدیرعامل شرکت پشتیبانی امور دام کشور، مدیران بانک مرکزی، شرکت بازرگانی دولتی ایران، واردکنندگان و تأمین‌کنندگان کالاهای اساسی کشور، فعالان اقتصادی بخش خصوصی، انجمن غلات ایران و دبیر اتحادیه واردکنندگان نهاده‌های دام و طیور ایران برگزار شد.

در این جلسه تصمیم گرفته شد مصوبات آن طی نامه‌ای از سوی وزیر راه و شهرسازی به معاون اول رئیس جمهور جهت استحضار و صدور دستورات مقتضی ارسال شود. همچنین مصوبات یادشده به منظور تسریع در تخلیه کالاهای اساسی از بنادر کشور در شورای امنیت کشور طرح شود که این اقدام منجر به تصویب و ابلاغ مصوبات جلسه ۲۳ خرداد به تمام دستگاه‌های ذی‌ربط حاضر در این جلسه از سوی شورای امنیت کشور شد.

علاوه بر این، به جهت سرعت‌بخشی به تخلیه و خروج کالاهای اساسی از بنادر، قرارگاه عملیاتی تخلیه کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره) به عنوان هاب غلات و کالاهای اساسی کشور با حضور مدیران ارشد ستادی و استانی سازمان بنادر و دریانوردی و با مدیریت مستقیم مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تشکیل شد و فعالیت خود را به صورت شبانه‌روزی تا پایان جنگ ۱۲ روزه ادامه داد و حتی پس از آن نیز تا تبدیل شدن جریان تخلیه و خروج کالاها به حالتی پایدار و دائمی، نظارت خود را استمرار بخشید.



سازمان بنادر و دریانوردی ایران

مصوبات کارگروه تأمین کالاهای اساسی

برگزاری جلسه ۲۳ خرداد ۱۴۰۴ به دستور وزیر راه و شهرسازی و با حضور تمام دستگاه‌های تصمیم‌گیر و ذی‌ربط، منتج به تصمیمات اجرایی شد که نه تنها فرآیند تخلیه، بارگیری و خروج کالاهای اساسی را از بنادر کشور به سرزمین اصلی، بنادر خشک و انبارهای پیش‌بینی‌شده در آن روزهای جنگ سرعت بخشید، بلکه اجرای این مصوبات نشان داد می‌تواند به یک رویه دائمی و قانونی در این زمینه تبدیل شده و قوانین و دستورالعمل‌های دست‌وپا گیر را حذف کند.

از آنجا که مسأله ترخیص سریع و کاهش ماندگاری کالا در بنادر از چالش‌های مهم و مزمن در زنجیره تأمین کالاهای کشور از جمله کالاهای اساسی بوده و هست و همواره جزو دغدغه‌های مسؤولان و دولت‌ها به شمار می‌آید، تدابیر دولت چهاردهم و راهبری و پیگیری‌های مؤثر مقام عالی وزارت راه و شهرسازی، اجرای مصوبات کارگروه به پیوست آسیب‌شناسی عملیاتی و میدانی و توجه به تمام دغدغه‌ها و مسائل پیش روی صاحبان و تأمین‌کنندگان کالا و همراهی و همکاری دستگاه‌های متولی ذی‌ربط در صدور مجوزهای ترخیص در طول جنگ تحمیلی دوم، موجب رشد ۵۰ درصدی خروج کالاهای اساسی از بنادر کشور به‌رغم وجود شرایط خاص و دشوار جنگی در مدت‌زمان کوتاه شد.



پهلوگیری کشتی‌ها در بندر امام خمینی(ره)

- مصوبات کارگروه که توانست دستاوردهای قابل توجهی را در این باره نصیب کشور کند به شرح زیر است:
- همه مجوزهای قانونی از جمله استاندارد، غذا و دارو، دامپزشکی، قرنطینه دامی و نباتی حداکثر ظرف ۳ روز صادر یا به صورت موقت یا با تعهد عدم مصرف به گمرک صادر و کالا از گمرکات کشور ترخیص شود.
 - ضرورت تأمین کامیون روزانه به تعداد ۲۵۰۰ دستگاه از طریق سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای برای تسریع در بارگیری کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره)، همچنین تخصیص ۱۵ هزار تن بار در بخش حمل ریلی
 - وزارت جهاد کشاورزی تخصیص سهمیه نهاده دام و طیور را با هدف جذب حداکثری از بازارگاه و امکان فروش کالا و بارگیری از بنادر به مقاصد مصرف، متناسب با موجودی بنادر تسریع کند.
 - سازمان بنادر و دریانوردی از تمام ظرفیت‌های بنادر کشور برای تخلیه کالاهای اساسی و ضروری مورد نیاز کشور متناسب با معیار حداکثری استفاده کند.
 - در خصوص تأمین کالای اساسی، ضمن بررسی شرایط ثبت سفارش‌های در صف تخصیص، بانک مرکزی مبلغ ۵۰۰ میلیون دلار از ثبت سفارش‌های در صف را در روز ۱۴۰۴/۰۳/۲۳ تخصیص دهد. همچنین قرار شد ضمن هماهنگی با بانک‌های عامل جهت تکمیل فرآیند خرید ارز در روز آتی، در ۲ روز پس از آن نیز اقدامات لازم جهت تخصیص ۵۰۰ میلیون دلار دیگر انجام شود. نظر به باقیمانده ثبت سفارش‌های در صف تخصیص ارز با ارزش حدود ۲٫۵ میلیارد دلار تا پایان سال ۱۴۰۳، قرار شد بانک مرکزی نسبت به تسریع در تخصیص ارز جهت حفظ جریان تأمین کالا، اقدامات لازم را مبذول کند. در ضمن با تأمین یک میلیارد دلار یادشده، واردکنندگان کالاهای اساسی و ضروری حاضر در جلسه متعهد شدند روند و فرآیند تأمین کالاهای اساسی مورد نیاز کشور را تضمین کنند.
 - به منظور ترخیص کالاهای موجود در بندر امام خمینی (ره) متعلق به بخش خصوصی، با توجه به مطالبات معوق صاحبان کالا و تأکید بر لزوم پیوستگی ثبت سفارش و خرید کالای اساسی توسط ایشان، از حدود ۲٫۵ میلیارد دلار ارز باقیمانده در صف تخصیص تا پایان سال ۱۴۰۳، به میزان ۱٫۵ میلیارد دلار (جز یک میلیارد دلار تعهد تأمین قبلی) مساعدت و در پرداخت آن تسریع شود.
 - صاحبان بار نسبت به پرداخت کرایه بار رانندگان کامیون در مقصد پس از تخلیه حداکثر ظرف ۴۸ ساعت اقدام کنند.
 - در خصوص کالاهایی مانند روغن و دانه‌های روغنی که امکان نمونه‌گیری و کنترل بهداشتی آن در محل انبارها و مخازن داخل کشور وجود دارد، مجوزهای استاندارد و بهداشت (دامپزشکی) در مقاصد داخلی صادر شود تا در خروج کالا از بنادر تسریع شود. در ضمن تمام دستگاه‌های ذی‌ربط در امر ترخیص کالا از جمله سازمان ملی استاندارد، غذا و دارو، قرنطینه دامی و نباتی و سازمان دامپزشکی به صورت شبانه‌روزی همه اقدامات لازم از جمله نمونه‌برداری تا صدور مجوز و انجام آزمایش‌های لازم را انجام دهند.
 - در کالاهای فله دیگر مانند ذرت، جو، شکر و... مستند به تأییدیه‌های بهداشتی بین‌المللی صادره فروشنده، سازمان‌های مجوزدهنده باید زمان مجاز پاسخ را از ۷ روز به ۳ روز کاهش دهند. در صورت عدم ارائه پاسخ ظرف ۳ روز، گمرک مجاز است نسبت به ترخیص و بارگیری و حمل با تعهد عدم مصرف اقدام کند.
 - صاحبان بار با ارائه تعهد عدم مصرف کالا (تا اعلام نتیجه) با هماهنگی گمرک جمهوری اسلامی ایران فرآیند را سرعت بخشیده و نسبت به صدور مجوز بارگیری جهت حمل بار توسط ناوگان جاده‌ای و ریلی به مقاصد داخل کشور اقدام کنند.
 - راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران مکلف است به منظور تأمین انبار مورد نیاز بخشی از کالای موجود در بنادر در پایانه‌های لجستیکی و بنادر خشک خود واقع در نقاط مختلف کشور، حداقل به میزان ۳۰۰ هزار تن ظرفیت در اختیار صاحبان کالا قرار دهد.
 - مراکز تخلیه بار نزدیک به بندر امام خمینی (ره) جهت تخلیه فوری کالاهای اساسی از سوی صاحبان کالا به راه‌آهن اعلام و نسبت به تخلیه به‌موقع به صورت ۲۴ ساعته در مراکز تخلیه اعلام‌شده اقدام کنند.



تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی(ره)

نسبت به تعیین تکلیف قراردادهای شرکت‌های حمل و نقل ریلی و در خصوص بارگیری فوری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی(ره) با واکنش‌های اعزامی اقدام لازم انجام شود.

ضمن تأمین ۲۴ ساعته پذیرش بار جهت تخلیه در مقصد، حداکثر استفاده از ظرفیت حمل ریلی به عمل آید. مالیات بر ارزش افزوده کالاهای اساسی موضوع بند «خ» تبصره ۲ قانون بودجه ۱۴۰۴ که فهرست آنها را سازمان برنامه و بودجه در اجرای بند «ض» تبصره ۱ به گمرک اعلام کرده است، به میزان یک درصد تعیین می‌شود. (جهت طرح در سران قوا)

با عنایت به اینکه موجودی تخلیه‌شده در بنادر امکان بارگیری بدون تعارضات بین‌المللی را داشته باشد، بانک مرکزی و وزارت جهاد کشاورزی مکلفند تمام بدهی ارزی (ترجیعی و توافقی) کالاهای اساسی و ضروری را در اختیار دستگاه گذاشته و نسبت به تخصیص و فروش ارز اقدام کنند تا بخش خصوصی بتواند اسناد تجاری را دریافت و کالا را اظهار و ترخیص کند. تمام محموله‌های خریداری شده توسط تجار ایرانی که بارگیری و در مبدأ روی آب، اسکله، لنگرگاه و حتی بندر فجیره هستند، نظر دستگاه هالک و - تی بی آی- آن زده شده و نسبت به تأمین ارز آن اقدام شود.

معاونت بازرگانی وزارت جهاد کشاورزی با همکاری بانک مرکزی و شرکت نیکو موضوع بار و محموله‌های شرکت‌های تهاتری (فعال کردن تیک ثبت سفارش) را بررسی کرده و در اسرع وقت به نتیجه برساند.

عملکرد بارگیری و حمل کالاهای اساسی از بنادر به درون سرزمین اصلی

اجرای تصمیمات و مصوبات کارگروه، همراه با هماهنگی‌های بین‌دستگاهی سبب شد بارگیری حداکثری کامیون‌ها و واگن‌های باری ورودی به بنادر با همکاری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران انجام شود و عملکرد خود را در بارگیری و خروج یک میلیون تن کالاهای اساسی از بنادر جنوبی و شمالی کشور به مراکز مصرف به شرح زیر نشان دهد:

- افزایش ۵۰ درصدی بارگیری کالای اساسی به میزان یک میلیون تن با میانگین روزانه ۸۵ هزار تن طی ۱۲ روز
- افزایش ۵۰ درصدی بارگیری کامیون‌ها با میانگین روزانه ۲۴۰۰ کامیون
- افزایش ۲۱۷ درصدی بارگیری واگن‌ها با میانگین روزانه ۱۰۰ واگن

عملکرد تخلیه شناورهای حاوی کالاهای اساسی در دوره جنگ تحمیلی دوم

نوع شناور	تعداد (فروند)	تناژ
شناورهای بزرگ	۲۴	۷۵۰,۰۰۰
شناورهای کوچک	۲۸	۴۰,۰۰۰
جمع کل	۵۲	۷۹۰,۰۰۰



تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی(ره)

عملکرد حوزه مسافری

وقوع جنگ تحمیلی دوم و تداوم حملات هوایی آمریکا و رژیم صهیونی باعث شد تمام پروازهای داخلی و بین‌المللی لغو شود. این اقدام که در راستای امنیت حریم هوایی کشور و حفظ جان مسافران و شهروندان ایرانی و غیرایرانی انجام شد، مشکلاتی را برای تردد و جابه‌جایی اغلب مسافران به‌ویژه کسانی که قصد سفر به کشورهای حوزه خلیج فارس را داشتند، پیش آورد. بنابراین برای تسهیل بخشی به این امر و به منظور ارائه خدمات به‌موقع و مناسب وزارت راه و شهرسازی به مسافران هوایی، کارها در ۲ دسته‌بندی انجام شد.

الف) ظرفیت‌سازی و جابه‌جایی مسافران کشورهای حوزه خلیج فارس در مبادی و مقاصد زیر:

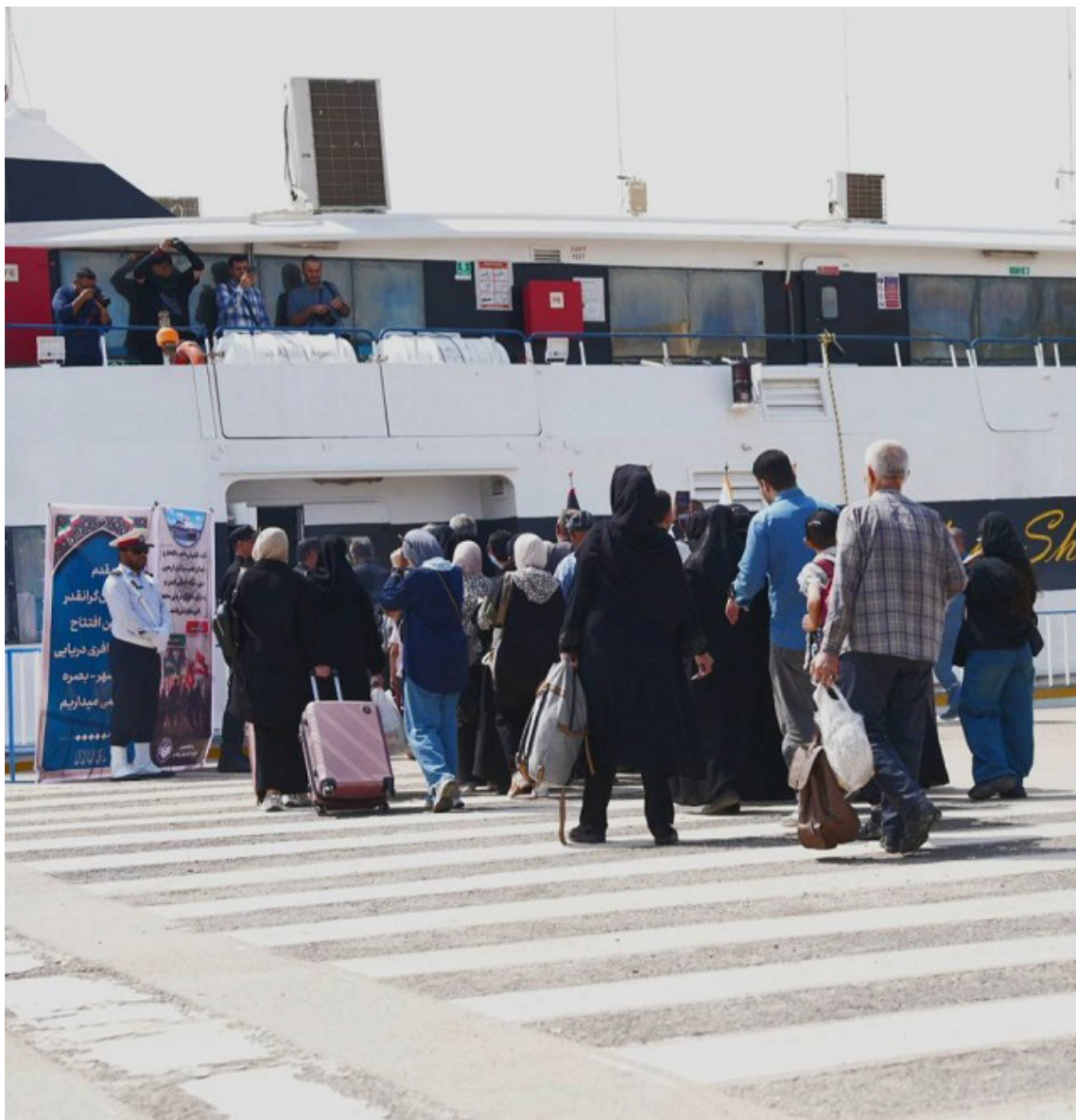
- ۱- بندر شهید باهنر به بندر شارجه امارات به ظرفیت ۸۳۰۰ نفر رفت و برگشت
- ۲- بندر لنگه به بندر شارجه امارات به ظرفیت ۲۵۰۰ نفر رفت و برگشت
- ۳- بندر خرمشهر به کویت به ظرفیت ۷۵۰ نفر رفت و برگشت

ب) اعلام آمادگی و ظرفیت‌سازی برای جابه‌جایی حجاج در مبادی و مقاصد زیر:

- ۱- بندر چابهار به بندر صحرار عمان به ظرفیت ۱۵۰۰ نفر رفت و برگشت روزانه
- ۲- بندر سیریک به بندر صحرار عمان به ظرفیت ۴۰۰ نفر رفت و برگشت روزانه



جابه‌جایی مسافران و شهروندان از پایانه مسافری دریایی بندر شهید حقانی



جابه‌جایی مسافران و شهروندان با ناوگان مسافری کشتیرانی والفجر

تخلیه و بارگیری مواد سوختی و مشتقات نفتی

با شروع جنگ تحمیلی و احتمال هدف قرار گرفتن بنادر تجاری، اقدامات لازم برای کاهش حجم ورودی کالاهای نفتی به بنادر و خروج کالای موجود از مخازن، ساماندهی تانکرهای متردد به بنادر و تأمین سوخت مورد نیاز کشور با رعایت اقدامات ایمنی مانند حضور نیروهای آتش‌نشانی و شناوران آتشخوار و سرعت در تخلیه و بارگیری محموله‌های نفتی در دستور کار بنادر کشور قرار گرفت و طی کمتر از یک هفته بالغ بر ۷۸,۰۰۰ تن از این محموله‌ها برابر با ۲۳ درصد کل موجودی از بنادر خارج شد که رقم قابل توجهی است.



پایانه نفتی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

اقدامات پدافندی و فنی

با توجه به تهدیدهای جدی در بنادر و حضور ریزپرنده‌ها بر فراز بنادر، اقدامات پدافندی مؤثر و مهمی به شرح زیر انجام شد:

- ۱- تشکیل کمیته پدافند غیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از ساعات اولیه
- ۲- صدور و ابلاغ دستورالعمل‌های عملیاتی متناسب با شرایط خاص، به همراه بازرسی‌های میدانی و انجام تکالیف فنی از جمله مدیریت پراکندگی و جابه‌جایی کشتی‌ها و اجرای برنامه حالت فوق‌العاده برای تخلیه و بارگیری شناورها
- ۳- تنظیم برنامه‌های دقیق جهت حضور مدیران و کارشناسان کلیدی و استمرار عملیات به منظور پیشگیری از توقف عملیات بندری و دریایی به‌رغم چالش عدم حضور حداکثری نیروهای بخش خصوصی
- ۴- فعال‌سازی ظرفیت بنادر شمال کشور به عنوان پشتیبان در شرایط بحران
- ۵- ایجاد پایگاه‌های داده‌ای پشتیبان غیرمتمرکز از اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی
- ۶- انجام مانور عملیات طرح استمرار کسب‌وکار به صورت پایلوت در بوشهر



فصل سوم

جنگ تحمیلی سوم

(دفاع مقدس ۴۰ روزه)

داغ بزرگ

ساعت ۹:۳۰ صبح شنبه ۹ اسفند ۱۴۰۴ در حالی که مردم ایران در شهرهای مختلف در انتظار رسیدن پایان سال، روزشماری می کردند تا به استقبال سال نو خورشیدی و تعطیلات نوروز بروند، صدای چند انفجار مهیب آرامش پایتخت را بر هم زد. آنها که صدای انفجار را زودتر شنیده بودند و حتی پیش از آن صدای جنگنده ها را در آسمان تهران دنبال کرده بودند، در تلاش بودند ببینند کدام نقطه از شهر مورد تهاجم قرار گرفته است.

ساکنان طبقات بالای ساختمان های مسکونی، اداری و تجاری، حجم دود عظیمی را که از مرکز شهر تهران به هوا برخاسته بود، می دیدند و کمی بعد این جمله زیر لب، دهان به دهان، در تماس های تلفنی، پیامک ها و شبکه های اجتماعی به سرعت چرخید: «بیت رهبری را زدند!» پیام کوتاه بود اما مردم ایران و مسلمانان جهان را در حیرت و اندوه فرو برد. کسی نمی خواست چنین خبر تلخی را باور کند تا اینکه گوینده شبکه خبر در بخش خبری ساعت ۵ صبح یکشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۵ خبر شهادت رهبر عظیم الشان انقلاب اسلامی حضرت آیت الله سیدعلی حسینی خامنه ای را به همراه تعدادی از اعضای خانواده شان اعلام کرد.



حمله جنگنده های آمریکایی به دبستان شجره طیبه میناب



حمله جنگنده‌های آمریکایی به دبستان شجره طیبه میناب

دشمن صهیونی - آمریکایی در آن شنبه دهشتناک، دبستان ابتدایی پسرانه / دخترانه شجره طیبه میناب را نیز ۲ بار با موشک‌های کروز تاماهاوک بمباران کرد و در اقدامی جنایتکارانه و ددمنشانه ۱۵۵ نفر شامل ۷۳ دانش‌آموز پسر، ۴۷ دانش‌آموز دختر، ۲۶ نفر از کادر آموزشی مدرسه، ۷ نفر از والدین دانش‌آموزان و ۲ نفر از شهروندان مینابی را در نهایت قساوت به خاک و خون کشید. آن شنبه اما با همین ۲ واقعه تلخ به پایان نرسید، بلکه جلسه شورای دفاع نیز مورد حمله دشمن صهیونی - آمریکایی قرار گرفت و طی آن سردار «سیدعبدالرحیم موسوی» رئیس ستادکل نیروهای مسلح، سردار «محمد پاکپور» فرمانده کل سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، سردار «عزیز نصیرزاده» وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و سردار «محمد شیرازی» رئیس دفتر نظامی رهبر شهید انقلاب به شهادت رسیدند.

جنگ تحمیلی سوم آغاز شده بود!

حضور ناوهای آمریکایی از جمله ناو هواپیمابر «جرالد آر. فورد» در اقیانوس هند گواه این بود که نوع و ترکیب جنگ پیش رو نسبت به جنگ تحمیلی دوم متفاوت است. پیش‌بینی‌ها خبر از جنگی دریایی می‌داد که جولانگاهش خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بود و بنادر، سنگر و سپر اولیه. در امتداد خط ساحلی خلیج فارس و دریای عمان از اروندرود تا گواتر به طول ۲۹۰۰ کیلومتر، بنادر خرمشهر، آبادان، امام خمینی (ره)، دیلم، گناوه، بوشهر، دیر، کنگان، لنگه، خمیر، شهید رجایی، شهید باهنر، سیریک، جاسک، کنارک، چابهار و ده‌ها جزیره و بندر کوچک و بزرگ دیگر هر یک خط مقدم دفاع مقدس ۴۰ روزه شدند.

محمد شکویی‌نسب، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران، ابتدا از جنگ ۱۲ روزه می‌گوید؛ اینکه اگرچه در آن جنگ، حمله مستقیمی به بنادر نشد ولی تهدید برای بنادر کشور وجود داشت. بنابراین تجربه‌ای

برای سازمان بنادر و دریانوردی بود تا برنامه‌ریزی کاملاً منسجمی در حوزه‌های مختلف از جنبه ارائه خدمات به مشتریان در شرایطی که احتمال از دسترس خارج شدن سامانه‌ها، زیرساخت‌های بندر، تجهیزات استراتژیک و دیگر امکانات به دلیل حمله وجود داشت، داشته باشد. از آنجا که بندر به عنوان بخش اصلی لجستیک کشور نقش آفرینی می‌کند؛ با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت کشور از طریق دریا انجام می‌شود، حساسیت‌ها نسبت به برنامه‌ریزی و اقدامات پیشگیرانه و مدیریتی برای اینکه آسیب‌ها به حداقل ممکن برسد، افزایش یافت.

روایت او درباره جنگ تحمیلی سوم اما اینگونه است: «حدود ساعت ۹:۴۰ دقیقه صبح شنبه ۹ اسفند ۱۴۰۴ در دفتر معاونت امور بندری و اقتصادی جلسه داشتیم. در آن زمان، من معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بودم. جلسه‌ای در خصوص قراردادهای سرمایه‌گذاری و تعیین تکلیف آنها داشتیم. پنجره اتاق باز بود که به یکباره صدای جگنده و لحظاتی بعد صدای انفجار را شنیدیم. بعد از این حادثه، تماس‌هایی با بنادر گرفته شد تا هم آمادگی و هم آرامش از طرف ستاد حفظ شود.

در همان روز آغاز جنگ، محدوده‌های پیرامون بندر شهید رجایی مورد حمله قرار گرفت و در روزهای یکشنبه و دوشنبه (۱۰ و ۱۱ اسفند) با کاهش شدید حضور نیروها در بندر روبه‌رو شدیم. این موضوع به انفجار ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴ و تجربه و ذهنیتی که فعالان بندر شهید رجایی از آن حادثه داشتند، بازمی‌گشت. عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید رجایی دچار وقفه شد، البته این شوک به کل بنادر کشور وارد شد ولی در بندر شهید رجایی شدت آن بیشتر بود.

بنادر نقش بسیار کلیدی، به‌خصوص در بحث تأمین کالای اساسی کشور دارند. مأموریت تأمین کالاهای اساسی و دیگر مواد اولیه مورد نیاز شرکت‌های تولیدی بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است. از این رو، تلاش همه همکاران در بنادر بسیار تأثیرگذار بود و به جرأت می‌توانم بگویم بخش عمده‌ای از آرامشی که اکنون در جامعه و در بازار وجود دارد و در زمان جنگ برقرار شد، به دلیل استمرار و مداومت در حمل جاده‌ای و ریلی کالاها از بنادر بود که همگی مرهون حضور همکاران ما و بخش خصوصی فعال در حوزه بنادر است.



حضور وزیر راه و شهرسازی در جلسه هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی

خوشبختانه با آمادگی قبلی و اجرای طرح BCP (تداوم کسب و کار)، بنادر را برای هر شرایطی آماده کرده بودیم. در برنامه‌ریزی‌های مختلف پیش‌بینی شده بود اگر به عنوان نمونه کل شبکه برق و سامانه‌ها از دسترس خارج شود، چه اتفاقی می‌افتد. برای هر کدام از این اتفاقات، متناسب با شرایط و وضعیتی که احتمال می‌دادیم رخ دهد، برنامه مرتبط را آماده کرده بودیم. همکاران سازمان بنادر در ستاد و در ادارات کل بنادر و تمام بنادر کشور با ذهنیت کاملاً آماده برای برخورد با بدترین شرایط ممکن وارد عمل شدند. آخرین برنامه ما بسیار بدبینانه بود و پیش‌بینی کرده بودیم چنانچه تمام امکانات از دسترس خارج شود، در آن روز یا لحظه چه تصمیمی بگیریم و چگونه خدمات ارائه دهیم که مراکز مصرف در تأمین کالا به‌ویژه کالاهای اساسی دچار مشکل نشوند؟ واقعاً شرایط سختی بود! واقعاً سخت بود!

قرارگاه تسریع ترخیص کالا با حضور معاونان وزارت راه و شهرسازی در تهران و بنادر با حضور مجموعه استانداری و مدیرکل بنادر و دریانوردی در استان خوزستان و هرمزگان تشکیل شد. تمام فرآیندها و مشکلات مرتبط با ترخیص کالا را با حضور بخش خصوصی مطرح کردیم. تصمیمات خوبی گرفته شد. جا دارد از آقای سعید رسولی، مدیرعامل وقت سازمان بنادر و دریانوردی یاد کنم که تا ۱۷ اسفندماه در سازمان حضور داشتند و زحمات بسیاری کشیدند. این جلسات قرارگاه ترخیص هم در خوزستان و هم در هرمزگان با تیم‌های عملیاتی تشکیل شد.



حضور وزیر راه و شهرسازی در جلسه هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی

اتاقی که در آن نشسته بودیم، اتاق جنگ بود. ۲ دستگاه بی‌سیم در اختیار ما بود که مرتب صحبت‌هایی را که درباره بنادر می‌شد، پوشش می‌داد. مدیران کل بنادر که حقاً و انصافاً جا دارد خدقوت به همه آنها گفته شود، برخی از شب‌ها تا ساعت ۴ بامداد پشت بی‌سیم با همکاران در ارتباط بودند.



حضور وزیر راه و شهرسازی در جلسه هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی

در آن روزها اتفاقات تلخ و شیرینی را پشت سر گذاشتیم. از جمله فکر کنم شامگاه ۲۷ اسفند ۱۴۰۴ بود که به بندر انزلی حمله شد و ناوشکن دیلمان که در لنگرگاه بود مورد اصابت قرار گرفت. ۸ نفر از پرسنل ناو در همان ثانیه‌های اولیه داخل آب پریدند. بنابراین بحث جست‌وجو و نجات نفرات مطرح بود. مدیرکل بندر انزلی با من تماس گرفت که «آقا! اینها پریده‌اند توی آب و شرایط سخت است». بندر انزلی در شرایط بسیار بحرانی قرار داشت. اینجا واقعاً جا دارد از شجاعت همکاران عزیزمان در بخش جست‌وجو و نجات، فرماندهان شناور ناجی ۱۴ و شناور ناجی ۵۵ و پرسنل آنها تشکر کنم. این ۲ فروند شناور عازم لنگرگاه شدند و کار بسیار شجاعانه و پرریسکی انجام دادند که آن ۸ نفر را نجات دادند.



تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از سامان زرین‌دیا، فرمانده ناچی ۱۴ در بندر انزلی



تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از هومن پورعلی، فرمانده ناچی ۵۵ در بندر انزلی

همچنین حمله‌ای که به محل نگهداری کانتینرها در کنار اسکله بندر شهید رجایی شد؛ ساعت یک و ۱۵ دقیقه بامداد روز شنبه ۱۵ فروردین ۱۴۰۵. بخشی از کانتینرها حاوی کالای خطرناک بودند و هر لحظه احتمال انفجار وجود داشت. تیم آتش‌نشانی اعزام شد. کانتینرها مورد اصابت قرار گرفته بود و این ذهنیت وجود داشت که انفجار اردیبهشت ماه دوباره تکرار شود. در آن لحظه دستور دادم تیم آتش‌نشانی فعلاً نزدیک نروند و متوقف شوند، هم به خاطر احتمال حمله دوباره دشمن و هم خطر انفجار! اما نیروهای آتش‌نشانی و ایمنی گفتند اگر در همان لحظه کار را شروع کنیم، احتمال مهار آتش بسیار زیاد است و اجازه بدهید وارد شویم. واقعاً انتخاب بین تصمیم همکاران فنی و نجات اموال صاحبان کالا سخت بود، در حالی که جان خودشان صد درصد در خطر بود.

یگان حفاظت، نوار خطر را کشید و تردد افراد را ممنوع کرد. کار بسیار سخت و پرریسکی بود. در آن عملیات که ساعت ۴:۳۰ بامداد به پایان رسید، کانتینرها را جابه‌جا کردند. خوشبختانه آن شب عملیات با حداقل خسارت انجام شد و کار بزرگ دیگر، خروج کانتینرهای خطرناک در همان لحظات اولیه بود. محیط کاملاً پاکسازی شد و صبح که صاحبان کالا و نیروها آمدند، اثری از اصابت و تخریب نبود. در شرایطی که هم پهباد و هم جنگنده بر فراز بندر در پرواز بود، آتش‌سوزی رخ داده بود و ۲ کانتینر به طور کامل از بین رفته بود، کار اتفای بقیه کانتینرها در همان حریق اولیه انجام شد و نیروهای آتش‌نشانی اجازه ندادند حریق به مابقی کانتینرها سرایت کند.



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس از بندر لنگه

در آن شرایط، تصمیم به بازدید از بنادر شمال و جنوب کشور گرفتیم تا از نزدیک خدا قوتی به همه همکارانم بگوییم. پشت بی‌سیم شنیدن صدای همکاران که آمیخته با دلهره و نگرانی بود، همچنین حضور میدانی‌شان برایم بسیار ارزشمند بود، بنابراین شخصاً در شرایط جنگی به بنادر رفتم تا هم دست‌مریزاد بگویم و هم خدا قوت. بخش خصوصی واقعاً پای کار بود. زیر آتش و حملات، عملیات تخلیه کشتی و بارگیری کالاهای اساسی ادامه داشت. اگرچه در روزهای دهم و یازدهم اسفند ۱۴۰۴ یک شوک به کل بنادر به‌ویژه بندر شهید رجایی وارد شد ولی از روز دوازدهم اسفند عملیات تقریباً به شرایط عادی بازگشت.

بازدیدها را از بندر امام خمینی(ره) شروع کردم. به لحاظ حساسیت و اهمیت، آنجا بازدید کاملی از انبارها، اماکن و اسکله‌ها داشتم. از فعالان بخش خصوصی و همکارانم تشکر کردم. بعد از بندر امام خمینی(ره)، از بندر بوشهر بازدید داشتم که در پی حملات، کشتی‌سازی‌های پیرامون بندر و یکی از شناورهای کنار اسکله تجاری مورد اصابت قرار گرفته بود. جزیره خارک هم چندین بار مورد حمله قرار گرفت. چندین فروند کشتی را در آن مقطع از جزیره خارک بارگیری کردیم. بعد از آن عازم بندر لنگه شدم. ساختمان عملیات دریایی و بندری و برج کنترل بندر لنگه بامداد روز یکشنبه دوم فروردین ۱۴۰۵ دو بار با موشک مورد اصابت قرار گرفته و ساختمان به طور کامل از چرخه استفاده خارج شده بود. با این حال هیچ وقفه‌ای در عملیات و خدمات ایجاد نشد و نیروها در محل دیگری خدمات را ارائه می‌کردند. همچنین روز جمعه ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ تعداد ۱۹ فروند موتورلنج سنتی تجاری مورد اصابت قرار گرفت که در حوضچه غرق شدند. عملیات بندر کاملاً تعطیل و شرایط باورنکردنی‌ای حاکم بود.

۶-۷ دستگاه خودروی ترانزیتی هم بر اثر اصابت ترکش دچار خسارت شده بودند. در مدت حضورم در بندر لنگه، فوراً ساختمانی را اجاره کردیم و کل خدمات بندری، تشریفات ترخیص و دستگاه‌های مرتبط در آنجا مستقر شدند. محوطه بندر، پاکسازی شد و شناورهای غرق‌شده در حوضچه جابه‌جا شدند تا امکان ورود شناور برقرار شود و عملیات تخلیه و بارگیری به شرایط عادی بازگردد.



خودروهای وارداتی آسیب‌دیده از حملات آمریکایی - صهیونی در بندر لنگه



تخریب ساختمان عملیات دریایی و بندری و برج کنترل بندر لنگه بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی



تخریب ساختمان عملیات دریایی و بندری و برج کنترل بندر لنگه بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر شهید رجایی



حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جلسه شورای معاونان بندر شهید رجایی و مدیران بنادر تابعه

سپس به بندر شهید رجایی رفتیم؛ به رغم حملات پی‌درپی دشمن به سوله‌های نظامی، کسب و کار و فعالیت برقرار بود. همکاران در تمام بخش‌ها فعال بودند. ساختمان مرجع دریایی بندر در روز چهارشنبه ۲۷ اسفند ۱۴۰۴ مورد حمله دشمن قرار گرفته بود و البته در یک اقدامی پیشگیرانه ساختمان از مدتی قبل تخلیه شده بود؛ نزدیک ۱۴۰ نفر از کارکنان بخش‌های مختلف در آن کار می‌کردند.

بعد از آن، از بنادر شمالی؛ امیرآباد، انزلی و نوشهر بازدید کردم. به دلیل شرایط خلیج فارس، پیش‌بینی کردیم واردات و تأمین بخش عمده کالاهای اساسی از طریق بنادر دریای خزر انجام شود. زیرساخت‌های بنادر به‌ویژه در حوزه سوله و انبار برای نگهداری کالاهای اساسی بررسی شد. در بندر نوشهر، شرایط خاصی به لحاظ تأمین سوخت داشتیم. به طور مرتب کشتی‌های حامل سوخت در بندر حضور داشتند. در آن شرایط، حضور یک کشتی حامل بنزین با ظرفیت ۴۵۰۰ تن در کنار اسکله در حوضچه بندر، یعنی عملاً یک بمب شناور که ممکن بود مورد اصابت قرار گیرد. راهنمایان کشتی، این شناور را از لنگرگاه تا پای اسکله هدایت می‌کردند تا عملیات تخلیه به پایان برسد. به جرأت می‌گویم در دوران جنگ ۴۰ روزه، روزی نبود که کشتی حامل سوخت کنار اسکله نداشته باشیم. جا دارد به شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران بابت تأمین سوخت هموطنان به‌ویژه با توجه به گسیل جمعیت به استان‌های شمالی کشور، خدا قوت بگویم.

به این نکته هم باید اشاره کنم که در بخش بارگیری کالاهای اساسی با ۲ چالش روبه‌رو بودیم؛ از یک سو کاهش نیروهای انسانی برای حفظ جان آنها و دیگری افزایش تعداد کامیون‌ها در بنادر برای تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری که بیشتر از روزهای عادی بود. بر این اساس ساعت تعطیلی شیفت بین‌وقت را حذف کردیم تا انتظار کامیون‌ها به حداقل برسد. با تلاش، جانفشانی و ایثار همه فعالان حوزه دریایی و بندری از ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۸ اردیبهشت ۱۴۰۵ بیش از ۱۲ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر انجام شد که از این ۱۲ میلیون تن، نزدیک ۴ میلیون و ۲۰۰ هزار تن آن کالای اساسی بود.»



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر امیرآباد



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید رجایی

آمادگی پیش از توفان

تجربه جنگ تحمیلی دوم، این آمادگی را در سازمان بنادر و دریانوردی ایجاد کرده بود تا در صورت بروز جنگی جدید، کارها بر اساس اولویت‌های برنامه‌ریزی شده انجام شود. سازمان بنادر و دریانوردی طی ماه‌های پس از جنگ تحمیلی دوم و پیش از جنگ تحمیلی سوم و در چارچوب سیاست‌های کلی وزارت راه و شهرسازی، با توجه به اهمیت راهبردی بنادر، جلسات مستمر و فشرده‌ای را با معاونان و مدیران ستادی سازمان، همچنین مدیران بنادر کشور برگزار کرد.

اهداف و دستور کار این جلسات ارتقای پدافند غیرعامل، بررسی آخرین وضعیت هماهنگی‌های بین‌بخشی، بررسی وضعیت آمادگی تجهیزات، نیروی انسانی و زیرساخت‌های بنادر برای رویارویی با هرگونه شرایط اضطراری و بحرانی، تمرکز بر اولویت‌بندی پهلوهی و تخلیه سریع کشتی‌ها و اتخاذ تمهیدات لازم برای جلوگیری از هرگونه اختلال در روند تخلیه و خروج کالا، برنامه‌ریزی و اجرای بازدیدهای میدانی مستمر توسط معاونان سازمان و مدیران ستادی از بنادر مهم و راهبردی کشور با هدف پایش میدانی روند آماده‌سازی زیرساخت‌ها، ارزیابی میدانی سطح آمادگی نیروهای انسانی و تجهیزات، همچنین ایجاد هماهنگی نزدیک‌تر با مدیران بنادر و فعالان بخش خصوصی و بازدیدهای دوره‌ای و برنامه‌ریزی شده از بنادر جنوبی و شمالی کشور بود.

در همین راستا دستورالعمل‌های پدافندی و مدیریت بحران، همچنین دستورالعمل‌های مرتبط با تداوم کسب و کار (BCP) مرتبط با حوزه‌های بندری، دریایی و مالی ابلاغ شد. علاوه بر این در راستای بهبود عملکرد پدافند غیرعامل بنادر و ارتقای آمادگی عملیاتی بندری و دریایی، مانورهای متعددی در بنادر راهبردی کشور در دستور کار مدیران سازمان قرار گرفت. این مانورها که طی ماه‌های منتهی به جنگ تحمیلی سوم به منظور افزایش هماهنگی‌های بخشی بین بنادر و دستگاه‌های امدادی در شرایط اضطراری و بحران طراحی و شروع شده بود،

خوشبختانه تدبیری برای انجام اثربخش عملیات در شرایط واقعی جنگ بود. بر این اساس در لحظات ابتدایی جنگ، برابر با ساعت ۹:۴۵ روز ۹ اسفند ۱۴۰۴، دستور تخلیه اضطراری کالا صادر و هشدار خطر ساختمان‌ها به صدا درآمد و تمام همکاران مستقر در ساختمان‌های ستادی و بنادر سازمان، ضمن تخلیه و انتقال به محل‌های امن از پیش تعیین‌شده، به حالت آماده‌باش کامل درآمدند. خوشبختانه اقلام مورد نیاز امدادی و ضروری از پیش برای همکاران تأمین و در مسیرهای تردد و امکان استقرار موقت قرار گرفت. با توجه به ابلاغیه صادرشده و آمادگی‌های پیش‌بینی‌شده متأثر از جنگ تحمیلی دوم، مانورهای عملیاتی انجام‌شده و پدافند غیرعامل و لزوم ایجاد هماهنگی درون‌بخشی میان بنادر و ستاد و هماهنگی بین سازمانی، اقدامات مهم و قابل توجهی در سریع‌ترین زمان ممکن و بدون فوت وقت در بخش‌های مختلف مدیریتی، عملیاتی، ایمنی و حفاظت و پشتیبانی و مدیریت نیروی انسانی پس از آغاز جنگ و در مدت زمان ۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۲۲ فروردین ۱۴۰۵ در دستور کار قرار گرفت و به اجرا درآمد.

همزمان با انجام اقدامات یادشده، جلسات مهم و راهبردی نیز با مقامات عالی کشور از جمله جلسه‌ای با حضور رئیس جمهور، جلسه‌ای با معاون اول رئیس جمهور، همچنین جلسه شورای معاونان، اعضای هیأت عامل و مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی با هدف بررسی آخرین وضعیت عملیات بندری، طرح‌های توسعه‌ای و برنامه‌های راهبردی این حوزه با حضور وزیر راه و شهرسازی برگزار شد. علاوه بر این با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در استان هرمزگان و بازدید از بنادر این استان، نشست با مدیرکل و معاونان بندر شهید رجایی به همراه مدیران بنادر تابعه استان هرمزگان، با حضور ویدئوکنفرانسی وزیر راه و شهرسازی برگزار شد و وضعیت حمل‌ونقل و فعالیت آن بنادر به‌ویژه بندر شهید رجایی مورد بحث و بررسی قرار گرفت.



جلسه ستاد مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی با حضور محمدرضا عارف، معاون اول رئیس جمهور، وزیر و معاونان وزیر راه و شهرسازی



بازدید رئیس جمهور از وزارت راه و شهرسازی و دیدار با وزیر و معاونان وزیر راه و شهرسازی



ارائه گزارش اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار مدیرعامل سازمان با رئیس جمهور

اقدامات مدیریتی

- ۱- تشکیل قرارگاه عملیاتی تخلیه کالاهای اساسی در ستاد سازمان بنادر و دریانوردی در ساعت‌های اولیه
- ۲- تشکیل قرارگاه تسهیل و تسریع خروج کالاهای اساسی در بنادر با حضور استانداری، گمرک جمهوری اسلامی ایران، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی، سازمان ملی استاندارد، سازمان دامپزشکی، شرکت بازرگانی دولتی ایران، شرکت پشتیبانی امور دام کشور و صاحبان کالای بخش خصوصی (در مرکز با مدیریت وزارت راه و شهرسازی و دبیری سازمان بنادر و دریانوردی و در دیگر استان‌های ساحلی با ریاست استانداری و دبیری ادارات کل بنادر و دریانوردی)
- ۳- تسریع در انتقال کالاهای اساسی از بنادر به پسرانه‌ها حسب مصوبات ستاد بحران وزارت راه و شهرسازی
- ۴- آماده‌سازی بنادر کشور جهت تخلیه کالاهای اساسی به میزان ۱۷ میلیون تن
- ۵- اعزام هیأت عامل، معاونان و مدیران سازمان به بنادر کشور؛ به دستور وزیر راه و شهرسازی و هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی، هیأت عامل و معاونان سازمان با حضور در بنادر جنوبی و شمالی کشور، ضمن ارزیابی میدانی وضعیت، نسبت به هماهنگی و تسریع فرآیندهای عملیاتی اقدام کردند. خوشبختانه با حضور مستمر هیأت عامل و معاونان در بنادر و نظارت میدانی بر فرآیندها، عملیات تخلیه و بارگیری در تمام بنادر کشور بدون توقف ادامه یافت و تیم‌های عملیاتی با روحیه بالا به خدمات‌رسانی مشغول بودند.



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر امیرآباد

- ۶- برنامه‌ریزی جهت اولویت‌دهی به شناورهای حامل کالاهای اساسی در بنادر
- ۷- هماهنگی با صاحبان کالا و مراجع کشوری، استانی و گمرکات اجرایی استان‌های شمالی جهت خروج کالاهای اساسی از بنادر شمالی با کمترین اسناد و مجوز
- ۸- برگزاری جلسات و هماهنگی‌های مستمر با بنادر مبنی بر حفظ آمادگی برای ارائه خدمات به کشتی و کالا در شرایط جنگی
- ۹- مدیریت تردد شناورها در حوضچه‌ها و کانال‌های ورودی و استفاده از مراکز کنترل ترافیک دریایی سیار در برخی بنادر
- ۱۰- هماهنگی لازم با شرکت پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی جهت تأمین سوخت مرتبط با شناورها و تجهیزات استراتژیک بندری
- ۱۱- اجرای مدیریت حفظ نیروی انسانی، پراکندگی و دورکاری در بنادر و ستاد مرکزی (۵۰ درصد نیروها)
- ۱۲- نوبت‌بندی تردد شناورهای مسافری در مسیر بندرعباس - قشم؛ برقراری سرویس‌ها از ساعت ۷ صبح تا ۱۴ در ۳ نوبت و در صورت لزوم برقراری سرویس فوق‌العاده
- ۱۳- بهره‌مندی از ظرفیت پسرانه‌های خارج از بندر و هماهنگی با مدیریت منطقه ویژه اقتصادی سیرجان مبنی بر انتقال بخشی از کانتینرهای موجود در بندر شهید رجایی به این منطقه از طریق راه‌آهن



منطقه ویژه اقتصادی سیرجان

- ۱۴- تشکیل کمیته اضطرار ساماندهی امور بندری و اقتصادی جهت تسهیل و تسریع در امور فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران در بنادر و رفع آنی مسائل احتمالی مربوط
- ۱۵- برنامه‌ریزی در جهت تدوین بسته‌های حمایتی و مشوق‌ها برای ذی‌نفعان بندری و دریایی به منظور جلوگیری از بروز تبعات اجتماعی و تعدیل نیروی انسانی
- ۱۶- افزایش ظرفیت انباشت کالا در بنادر و صدور مجوز بهره‌برداری از پروژه سرمایه‌گذاری در زمینه پایانه مکانیزه غلات با ظرفیت سالانه نزدیک ۵ میلیون تن در سال در بندر امام خمینی(ره) و بهره‌برداری کامل از مخازن نگهداری روغن خوراکی در بندر امیرآباد و خطوط لوله انتقال فرآورده نفتی در بندر انزلی از طریق بخش خصوصی



پایانه مکانیزه غلات در بندر امام خمینی(ره)

- ۱۷- تفویض اختیار به بنادر جهت تمدید قراردادهای سرمایه‌گذاری و اپراتوری خاتمه‌یافته با بخش خصوصی به مدت محدود به منظور استمرار بهره‌برداری بهینه (۹ فقره قرارداد)
- ۱۸- تمدید مجوزهای مناطق ویژه و آزاد بندری و واحد کار و خدمات اشتغال منقضی‌شده، بدون انجام هرگونه تشریفات اداری جهت فعالان اقتصادی در مناطق بندری
- ۱۹- صدور مجوز بهره‌برداری از ظرفیت‌های ایجادشده از طریق بخش غیردولتی در زمینه مراکز تولیدی و تبدیلی در بندر امیرآباد با رعایت اصول بهداشتی و ایمنی جهت نگهداری کالاهای اساسی با هدف افزایش تاب‌آوری

- ۲۰- گرفتن مجوز ترانزیت سوخت به صورت حمل یکسره از طریق بنادر جنوبی با هماهنگی مراجع ذیصلاح
- ۲۱- افزایش تجهیزات بندری بنادر چابهار با انتقال تجهیزات مورد نیاز از بندر شهید رجایی به این بنادر جهت تسریع در تخلیه کالاهای اساسی
- ۲۲- اصلاح و ابلاغ تعرفه‌ها به منظور تسریع در تخلیه کالاهای اساسی از بنادر و تاب‌آوری شرکت‌های خصوصی
- ۲۳- امکان فعالیت شرکت‌های بندری و دریایی بالاخص خطوط کشتیرانی در بنادر چابهار و صدور مجوز و ایجاد دسترسی به این شرکت‌ها در سامانه‌های عملیاتی سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک جهت تسهیل و تسریع در فرآیند ورود و خروج کالا از بنادر چابهار و صدور پروانه ورود موقت برای کانتینرهای وارده به این بنادر با هدف مدیریت استمرار جریان ورود کالا به کشور
- ۲۴- تمدید خودکار مجوز فعالیت منقضی شده تعداد ۸۲ شرکت دریایی و بندری بدون انجام هرگونه تشریفات اداری جهت جلوگیری از هرگونه وقفه در فعالیت شرکت‌ها در شرایط اضطرار
- ۲۵- حمایت از کسب و کارهای بندری و دریایی با تسهیل فرآیند و کاهش زمان صدور مجوزهای تخصصی از جمله بازرسی کشتی و تأسیسات فراساحل و کشتیرانی جهت استمرار خدمات‌رسانی به ذی‌نفعان در بنادر کشور و افزایش سقف اعتبار مالی و بدهی آنها
- ۲۶- برگزاری تمام دوره‌های آموزشی لجستیک بندری در مراکز آموزشی کشور به صورت غیرحضوری
- ۲۷- بهره‌گیری از ظرفیت پسرانه و بنادر خشک و تهیه پیش‌نویس مربوطه جهت طی مراحل استصوابی



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر چابهار

وضعیت موجودی، تخلیه و خروج کالا از بندار از ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ تا ۱۴۰۴/۱۲/۲۹ واحد تن									
کل تخلیه و بارگیری کالای اساسی و غیر اساسی	تخلیه و بارگیری کالای غیر اساسی	تخلیه کالای اساسی از شناور	خروج کالای اساسی از بندار	جمع موجودی کالای اساسی در بندار	موجودی کالای اساسی در شناورهای مستقر در لنگرگاه	موجودی کالای اساسی در شناورهای کنار اسکله	موجودی کالای اساسی در انبارهای بندار	تاریخ	
۱,۱۰۱,۹۹۰	۶۱۸,۹۹۰	۴۸۳,۰۰۰	۴۱۲,۰۰۰	۶۰,۴۰۰,۸۸۰	۱,۵۰۶,۳۳۹	۳۸۴,۱۸۹	۴,۱۴۹,۵۶۰	هفته اول جنگ	
۲,۵۸۱,۰۰۰	۱,۶۲۰,۰۰۰	۹۶۱,۰۰۰	۹۹۹,۰۰۰	۵,۷۸۰,۸۸۰	۱,۲۵۹,۹۳۱	۳۱۸,۴۳۷	۴,۲۰۲,۵۱۲	تا پایان هفته دوم جنگ	
۱,۷۹,۰۰۰	۱۰۷,۰۰۰	۷۳,۰۰۰	۷۳,۰۰۰	۵,۷۳۵,۹۷۹	۱,۰۶۵,۰۹۶	۴۵۲,۶۹۱	۴,۲۱۸,۱۹۲	۱۴۰۴/۱۲/۲۳	
۲۸۱,۰۰۰	۱۸۰,۰۰۰	۱۰۱,۰۰۰	۸۳,۰۰۰	۵,۶۷۳,۳۶۰	۱,۰۷۳,۱۲۵	۴۰۶,۲۳۳	۴,۱۹۳,۹۸۲	۱۴۰۴/۱۲/۲۴	
۲۱۳,۰۰۰	۱۳۳,۰۰۰	۹۰,۰۰۰	۹۱,۰۰۰	۵,۶۰۲,۱۲۵	۱,۰۶۸,۸۵۰	۳۵۵,۰۲۱	۴,۱۷۸,۲۵۴	۱۴۰۴/۱۲/۲۵	
۱۷۰,۰۰۰	۱۱۵,۰۰۰	۵۵,۰۰۰	۹۱,۰۰۰	۵,۵۶۴,۱۴۹	۱,۰۲۹,۱۶۳	۴۰۳,۵۴۲	۴,۱۳۱,۴۴۴	۱۴۰۴/۱۲/۲۶	
۱۹۴,۰۰۰	۱۱۴,۰۰۰	۸۰,۰۰۰	۹۷,۰۰۰	۵,۵۱۱,۹۰۸	۱,۰۲۲,۵۶۳	۳۶۲,۵۲۱	۴,۱۲۶,۸۲۵	۱۴۰۴/۱۲/۲۷	
۳۹۸,۰۰۰	۳۰۲,۰۰۰	۹۶,۰۰۰	۷۳,۰۰۰	۵,۴۶۸,۳۶۰	۸۰۳,۴۳۷	۵۲۸,۴۵۰	۴,۱۲۶,۴۷۳	۱۴۰۴/۱۲/۲۸	
۱۶۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰	۶۰,۰۰۰	۳۸,۰۰۰	۵,۴۴۸,۹۴۰	۷۳۳,۱۴۰	۵۶۵,۷۷۸	۴,۱۵۰,۰۲۲	۱۴۰۴/۱۲/۲۹	
۵,۱۷۷,۹۹۰	۳,۱۷۹,۹۹۰	۱,۹۹۸,۰۰۰	۱,۹۵۷,۰۰۰			جمع کل			

* جمع کل تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی و غیر اساسی بالغ بر ۴,۰۷۶,۰۰۰ تن بوده است.

اقدامات عملیاتی

- تخلیه و بارگیری بالغ بر ۸,۸۳۵,۰۰۰ تن انواع کالا در بنادر تجاری کشور
- تخلیه کالاهای اساسی به میزان ۳,۰۷۵,۰۰۰ تن در راستای تأمین امنیت غذایی کشور
- بارگیری و خروج بالغ بر ۲,۶۳۲,۰۰۰ تن کالاهای اساسی از بنادر تجاری کشور به مراکز مصرف با میانگین روزانه حدود ۷۳ هزار تن با ۱۰۴,۴۰۶ دستگاه کامیون و ۳,۱۹۱ دستگاه واگن
- ترانزیت داخلی بالغ بر ۲,۵۰۰ کانتینر حامل برنج از بندر شهید رجایی به بندر خشک آپرین به میزان ۳۰,۰۰۰ تن
- هماهنگی با گمرک جهت ترانزیت داخلی ۱,۵۰۰ دستگاه خودرو از بندر لنگه به انبارهای تحت کلید گمرک در خارج از بندر
- خروج و ترخیص ۳,۱۰۰ دستگاه خودرو از بندر خرمشهر حسب هماهنگی با دستگاههای اجرایی استان خوزستان
- جابه‌جایی بیش از ۲۴۶,۰۱۵ مسافر دریایی از بنادر و جزیره‌های خلیج فارس در ۴۲ روز اول جنگ تحمیلی سوم
- تردد ۱,۱۵۶ شناور بزرگ و کوچک تجاری در ۴۲ روز اول جنگ تحمیلی سوم

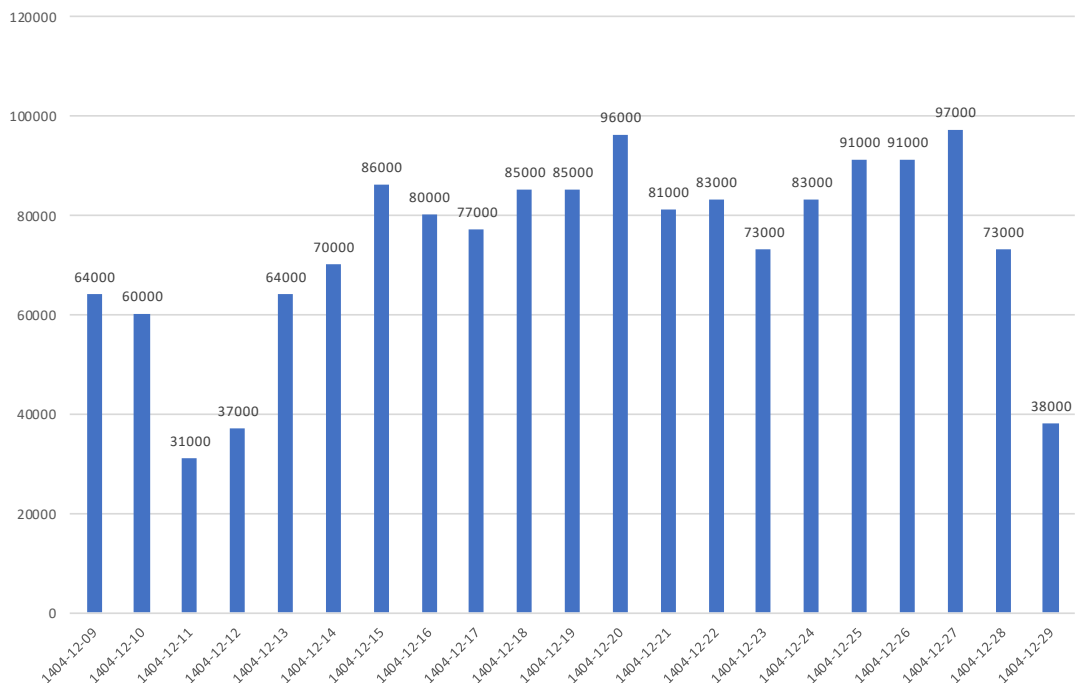
میزان تخلیه کالاهای اساسی در بنادر کشور

نوع کالا	تناژ
گندم	۱۵,۶۳۷
ذرت	۱,۰۶۶,۸۷۷
جو	۱۹۳,۲۸۶
سویا	۱۳۸,۴۰۹
برنج	۳۲,۹۸۳
شکر	۴۸,۲۵۷
روغن خوراکی	۱۹,۵۵۱
جمع	۱,۵۱۵,۰۰۰



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر انزلی

نمودار خروج کالاهای اساسی از بنادر کشور به مراکز مصرف از ۱۴۰۴/۱۲/۹ تا ۱۴۰۴/۱۲/۲۹



* در فاصله روزهای ۹ تا ۲۹ اسفند ۱۴۰۴ حدود ۱,۵۴۵,۰۰۰ تن کالاهای اساسی ترخیص و از بنادر به مراکز مصرف ارسال شده است.
در نمودار بالا میزان خروج کالاهای اساسی از بنادر بر حسب تن در هر روز نشان داده شده است.

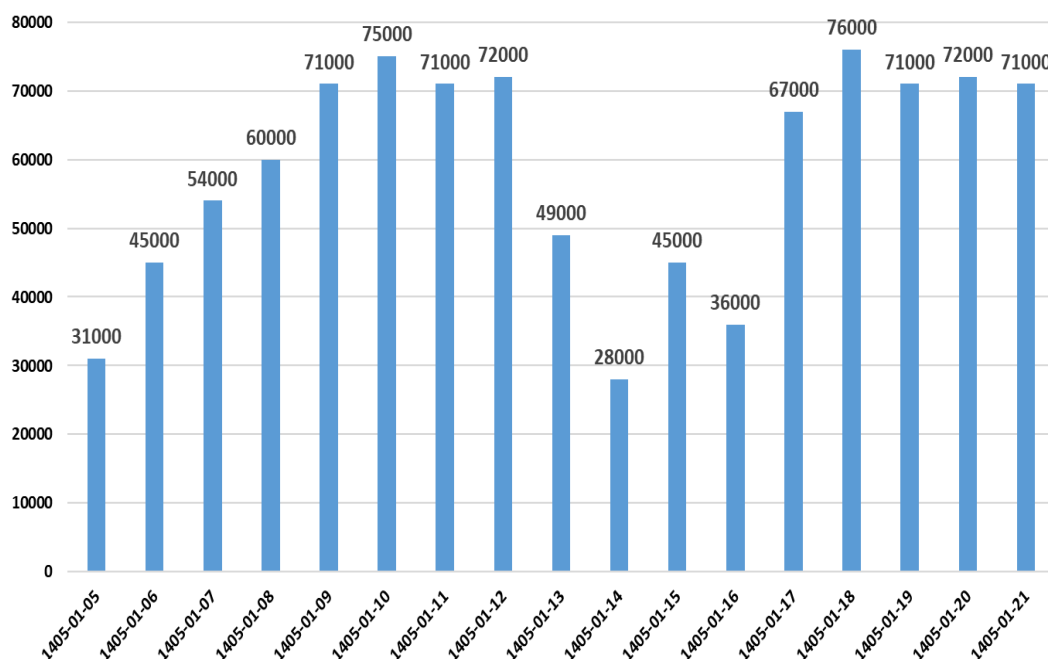
وضعیت موجودی کالای اساسی در روز ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

موجودی کالای اساسی در انبارهای بنادر (تن)	تعداد شناورهای کنار اسکله	موجودی کالای اساسی در شناورهای کنار اسکله (تن)	تعداد شناورهای موجود در لنگرگاه	موجودی کالای اساسی در شناورهای مستقر در لنگرگاه (تن)	جمع موجودی کالای اساسی در بنادر (تن)
۴,۱۵۰,۰۲۲	۳۲	۵۶۵,۷۷۸	۳۸	۷۳۳,۱۴۰	۵,۴۴۸,۹۴۰

میزان تخلیه کالای اساسی در بنادر تجاری کشور از ۱۴۰۴/۱۲/۹ تا ۱۴۰۵/۱/۲۱

نام بندر	تناژ
امام خمینی (ره)	۲,۲۲۲,۵۹۵
امیرآباد	۳۲۷,۶۳۴
انزلی	۱۲۵,۶۸۶
بوشهر	۱۰,۴۸۹
چابهار	۲۱۴,۱۹۹
فریدونکنار	۳۵,۱۵۰
نوشهر	۱۳۳,۲۱۱
شهید رجایی	۶,۰۳۶
جمع (تن)	۲,۰۷۵,۰۰۰

نمودار خروج کالاهای اساسی از بنادر کشور به مراکز مصرف از ۱۴۰۵/۰۱/۰۵ تا ۱۴۰۵/۰۱/۲۱



* در نمودار بالا میزان خروج کالاهای اساسی از بنادر بر حسب تن در هر روز نشان داده شده است.

موجودی کالاهای اساسی در بنادر کشور در تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۹ (ابتدای جنگ) و ۱۴۰۵/۰۱/۲۱؛ واحد تن

تاریخ	موجودی کالای اساسی در انبارهای بنادر	موجودی کالای اساسی در شناورهای کنار اسکله	موجودی کالای اساسی در شناورهای مستقر در لنگرگاه	جمع موجودی کالای اساسی در انبارها، اسکله‌ها و لنگرگاه‌های بنادر
۱۴۰۴/۱۲/۹	۴,۲۱۸,۱۹۲	۴۵۲,۶۹۱	۱,۰۶۵,۰۹۶	۵,۷۳۵,۹۷۹
۱۴۰۵/۰۱/۲۱	۴,۵۹۱,۰۷۴	۳۱۵,۰۱۸	۵۶۵,۹۹۰	۵,۴۷۱,۹۹۲
تغییرات (درصد)	+ ۹	- ۳۰	- ۴۷	- ۵

اقدامات ایمنی و حفاظت

- تشکیل کمیته‌های مرتبط با طرح تداوم کسب و کار بر اساس دستورالعمل‌های ابلاغ‌شده در حوزه پدافند غیرعامل و مدیریت بحران
- خروج بخشی از مواد نفتی موجود در مخازن نفتی از بنادر کشور در راستای مدیریت ریسک و ارتقای ایمنی در بنادر
- پراکنده کردن و جابه‌جایی کانتینرهای حاوی کالای خطرناک از محوطه‌های اصلی به اراضی پشتیبانی و برنامه‌ریزی جهت خروج آنها از بنادر با هدف افزایش ضریب ایمنی و امنیتی بنادر کشور
- پراکنده‌سازی تجهیزات دریایی و بندری در بنادر در راستای پدافند غیرعامل
- عدم پذیرش کالای خطرناک در بندر انزلی تا اطلاع ثانوی به دلیل پر بودن محوطه نگهداری کالای خطرناک
- جابه‌جایی و انتقال مراکز جست‌وجو و نجات دریایی و فعال‌سازی سیستم مخابراتی VHF و تلفن اضطرار ۱۵۵۰ در مراکز جدید
- اجرای تفرق شناورها و جابه‌جایی مستمر تجهیزات و نیروی انسانی به منظور حفظ سلامت منابع و امکانات

پشتیبانی و مدیریت نیروی انسانی و منابع سازمان

- همکاری و تعامل با ذی‌نفعان بنادر در خصوص نحوه وصول درآمدهای مرتبط با تمام عملیات دریایی و بندری و انجام تسهیلات لازم در امر صدور مجوز مالی به منظور تسریع ویژه در فرآیند تخلیه و بارگیری و خروج کالا با اولویت خاص برای کالاهای اساسی
- پایداری سیستم‌های مالی و پشتیبانی نیروی انسانی؛ با استفاده از حداکثر ظرفیت‌های قانونی، از اختلال در دریافت و پرداخت‌ها جلوگیری و پشتیبانی ویژه برای پرسنل شاغل، بازنشسته و پیمانکاران تأمین شد.
- آماده‌باش شبانه‌روزی گروه‌های پشتیبانی؛ گروه‌های منتخب بودجه‌ای، مالی و پشتیبانی در بنادر و ستاد به صورت شبانه‌روزی فعال و آماده ارائه خدمات برای تأمین کالا و تجهیزات مورد نیاز بودند.
- واریز بخشی از حقوق و مزایای پرسنل اعم از رسمی، شرکتی و قراردادی و مشاوره‌ای به منظور تقویت بنیه مالی همکاران و خانواده‌های ایشان در روزهای جنگ
- اسکان همکاران سازمان ساکن در محله‌های پرخطر شهر تهران در مکان‌های امن و مناسب
- انجام کامل امور دبیرخانه و مکاتبات اداری به صورت مستمر و شبانه‌روزی



پایانه مسافری دریایی شهید حاجانی
SHAHID HACHANI MARINE PASSENGER TERMINAL

بنادر ایران



استان هرمزگان

جنگ دریایی

روز شنبه ۹ اسفند ۱۴۰۴ جلسه شورای معاونان اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در حال برگزاری بود و علاوه بر معاونان، مدیران بنادر شرق و غرب هرمزگان نیز حضور داشتند.

حسین عباس‌نژاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی آن روز را اینگونه روایت می‌کند: «۹ اسفند، همزمان با آغاز جنگ تحمیلی سوم، ما جلسه شورای معاونان داشتیم. اواخر جلسه بود که به من گفتند: «این تهدیدها را ببین. به نظر می‌رسد جنگ شروع شود».

من گفتم: اینها تهدیدات سیاسی است. به نظر من جنگ خیلی منطقه را فرامی‌گیرد، بنابراین بعید می‌دانم چنین ذهنیتی برای ترامپ باشد که بخواهد این کار اشتباه را انجام دهد. همین را که گفتم، گفتند تهران را زده‌اند. فاصله صحبت من تا خبری که دادند، کمتر از یک دقیقه شد.

فهمیدیم این دفعه با جنگ ۱۲ روزه تفاوت دارد. به هر حال، نیروی دریایی آمریکا آمده بود و به همین دلیل می‌دانستیم جنبه دریایی این جنگ می‌تواند بیشتر از جنگ ۱۲ روزه باشد. بلافاصله کمیته اضطرار را تشکیل دادیم و اعلام کردیم اقدامات امنیتی و پدافندی از جمله آمادگی برای کاهش نیروی انسانی در صورت لزوم، همچنین آمادگی تجهیزات برای کنترل در صورت بروز حادثه باید انجام شود. بحث‌های آتش‌نشانی و آمادگی نیروها، همچنین هماهنگی‌های شرق و غرب استان را هم پیگیری کردیم.

ما ۲ مسأله اساسی داشتیم؛ یکی اینکه طول سواحل استان هرمزگان بسیار زیاد است و بنادر مختلف با کارایی‌های گوناگون در این استان وجود دارند؛ از زراباد (سیریک) تا مرز بوشهر؛ بنادر صیادی، بنادر تجاری کوچک، بنادر مردمی و... تا بندر



پراکندگی جغرافیایی بنادر و جزایر استان هرمزگان در خلیج فارس

بزرگی مثل بندر شهید رجایی که نبض اقتصاد کشور است. نکته بعدی که برای ما مهم بود، وجود ۱۴ جزیره در این منطقه بود. می‌دانستیم جزایری مثل بوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک و لارک بسیار حساسند و ممکن است هدف قرار بگیرند. استانداری هرمزگان نیز بلافاصله تماس گرفت و مدیریت بحران آنها برای همکاری و آماده‌باش اعلام آمادگی کرد. در شرایط جنگی، طبق دستورالعمل‌های سازمان پدافند غیرعامل، وظایفی تعیین شده که بلافاصله آنها را ابلاغ و شروع به کار کردیم. متأسفانه خیلی زود، اهداف استان هرمزگان در نیروی دریایی سپاه و ارتش که در ۲ طرف بندر شهید باهنر مستقرند، مورد حمله قرار گرفت. شدت حملات به حدی بود که مجبور شدیم بلافاصله بندر باهنر را تخلیه کنیم. با مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر هماهنگ کردیم. ساختمان‌ها نیز تا حدی آسیب دیده بود و نگرانی و ترس زیادی بین کارکنان وجود داشت. در زمان حمله، بندر مشغول کار بود؛ کارگران و نیروی انسانی سازمانی حضور داشتند. بلافاصله تخلیه را انجام دادیم. بندر شهید رجایی به عنوان کانون اقتصادی، نگرانی بیشتری ایجاد می‌کرد. ما از ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴ یعنی از زمان انفجار و شرایطی که پیش آمد، در یک شرایط خاص پدافندی و بحرانی قرار داشتیم. باید تبعات آن حادثه را مدیریت می‌کردیم؛ ساختمان‌ها از بین رفته بود. ترس و دلهره‌ای بین پرسنل بندر، به‌ویژه کارگرانی که داخل کار می‌کردند، وجود داشت. درست است که در همان نیم‌ساعت یا ۲، ۳ ساعت نخست، پس از اطمینان از ایمنی تجهیزات، کار را شروع کردیم اما برگرداندن پرسنل چند روز طول کشید تا بندر به حالت عادی‌تری بازگردد، زیرا بخش‌هایی از بندر به دلیل عملیات نجات بسته بود. از آن تجربه (انفجار اردیبهشت بندر شهید رجایی) آموختیم که باید نیروی انسانی را در محوطه‌های عملیاتی به حداقل برسانیم و شرکت‌ها، نیروی انسانی بندر و گمرک را تا حد امکان از منطقه عملیاتی خارج کنیم. این کار از ششم اردیبهشت سال گذشته شروع شده بود.



حادثه انفجار در محوطه کانتینری بندر شهید رجایی، ۶ اردیبهشت ۱۴۰۴

۴۸ روز بعد از آن حادثه، جنگ ۱۲ روزه با حمله به تهران آغاز شد. ما آمادگی کامل داشتیم؛ آمادگی‌ای که از قبل شروع شده بود و بیشتر هم شد. وضعیت قرمز بود و باید در بحث کاهش نیروی انسانی و اقدامات پدافندی عمل می‌کردیم. حملات از سمت دریا نبود و بیشتر از خشکی و با وزن هوایی اتفاق می‌افتاد. پس از پایان جنگ ۱۲ روزه، وضعیت تا حدی به حالت عادی بازگشت اما نه عادی کامل. از آن موقع به بعد، وضعیت ما بین نارنجی و زرد در نوسان بود و هیچ‌وقت شرایط سفید را نداشتیم. تا پیش از جنگ رمضان، یا قرمز بودیم یا نارنجی یا زرد؛ بسته به شرایط، تمهیدات لازم را به کار می‌گرفتیم. اقداماتی که از اردیبهشت ۱۴۰۴ انجام شده بود تا حدی نگرانی ما را کاهش داده بود. برنامه‌های کاهش نیروی انسانی در منطقه عملیاتی، خیال ما را راحت‌تر کرده بود تا بتوانیم مدیریت بهتری داشته باشیم. این روند در جنگ تحمیلی سوم نیز ادامه داشت. شرکت‌ها را موظف کردیم نیروهای خود را خارج کنند و فقط نیروهای عملیاتی باقی بمانند. برنامه‌هایی داشتیم که ساختمان‌های اداری و خدماتی را خارج بندر مستقر کنیم. ساختمان خدمات شماره ۲ حدود ۳ ماه قبل از جنگ رمضان آماده و نیروها در آنجا مستقر شدند.

خوشبختانه جز شناورها که متأسفانه ناجوانمردانه مورد هدف قرار می‌گرفتند، در بخش بندری، کمترین میزان آسیب‌دیدگی و آسیب به نیروی انسانی را داشتیم. در بندر شهید باهنر یک شهید دادیم که بر اثر اصابت پرتابه و موج انفجار بود. در بندر شهید رجایی نیز یک نفر از نیروها به شهادت رسید.

شناورهای تجاری و صیادی نیز هدف حملات سنگینی قرار گرفتند. در بندر جاسک، تعدادی موتورجت مورد هدف قرار گرفت. به بندر شیوه که یک بندر صیادی و قایقی در شهر قشم است ۲ تا ۳ بار حمله شد. این حملات باعث شد از شناورهای مسافری و خدماتی گرفته تا لندینگ کرافت‌های مختلف در حوضچه، لنگرگاه یا در جین سفر مورد هدف قرار گیرند. در نتیجه، از میان دریانوردان، شهدا و جانبازانی داشتیم.»



حمله آمریکایی - صهیونی به ۱۹ موتورلنج تجاری در بندر لنگه، شامگاه ۲۹ اسفند ۱۴۰۴

بازگشت بی سیم به چرخه ارتباطات

«یکی از وظایف مهم ما به عنوان سازمانی که باید ایمنی را تأمین کند، علاوه بر مدیریت بنادر و مدیریت ورود و خروج کالا، مدیریت نجات و ایمنی دریایی بود. متأسفانه تمام سایت‌ها و رادارهای VTS و سایت‌های AIS را زدند. عملاً تجهیزات نظارت و کنترل الکترونیکی روی آب‌ها را از دست دادیم. این تجهیزات مطابق مقررات بین‌المللی، تضمین‌کننده ایمنی ناوبری هستند. نبود آنها باعث شد نتوانیم در فواصل تحت کنترل، آنطور که باید عمل کنیم اما خوشبختانه سیستم‌هایی که بین خودمان و نیروهای عملیاتی ایجاد کرده بودیم، امکان اطلاع‌رسانی از طرق مختلف را فراهم می‌کرد.

شرایط خاص بود. در برخی جزایر، سیستم‌های مخابراتی به کلی از کار افتاده بود و گاهی نیمروز کامل، حتی تلفن ثابت و موبایل قابل تماس نبود. مشکل مهم دیگر، نجات شناورهایی بود که مورد اصابت قرار می‌گرفتند و باید خدمه را نجات می‌دادیم.

در این میان بی سیم یکی از ابزارهای بسیار مهم است. متأسفانه از سال ۱۴۰۳ اتکا به تلفن همراه آنقدر زیاد شد که بی سیم فراموش شد اما شورای معاونان و بخشی از شورای اداری و افراد مهم را الزام کردیم که باید بی سیم داشته باشند. ارزش بی سیم خود را در ششم اردیبهشت ۱۴۰۴ نشان داد. حادثه که اتفاق افتاد، تمام سیستم‌های ارتباطی مخابراتی در بندر شهید رجایی قطع شد. من در تهران بودم، بلافاصله بی سیم را روشن و از آنجا با بندر ارتباط برقرار کردم. آن روز تازه همه فهمیدند بی سیم چقدر می‌تواند کمک کند. بی سیم در جنگ ۱۲ روزه خیلی کمک کرد. در روزهای جنگ تحمیلی سوم نیز کار به جایی رسید که ستاد تهران و ستاد وزارت راه همگی سراغ همان نوع بی سیمی آمدند که ما داشتیم».

علی اصغر طبری، مسؤول فناوری اطلاعات و ارتباطات بندر شهید رجایی نیز درباره وضعیت ارتباطات و اتصال به اینترنت بندر می‌گوید: «در پی حادثه انفجار بندر شهید رجایی، کل بندر مختل شد ولی ظرف یکی دو روز به حالت عملیاتی برگشتیم. جنگ ۱۲ روزه هم باعث شد یک تعداد پیش‌بینی‌ها و اقدامات را انجام بدهیم اما در جنگ تحمیلی سوم قضیه فرق می‌کرد؛ این بار وسط جنگ بودیم.

سناریوهای مختلف را چیده بودیم که اگر جنگ شد، دیتاسنتر قطع شد، اینترنت رفت و شبکه داخلی از کار افتاد، چه کنیم. البته هیچ کدام از سناریوهای بد اتفاق نیفتاد اما آماده بودیم. حتی اگر تمام خدمات آی تی به خاطر قطع برق از کار می‌افتاد، تمرین کرده بودیم. تا جایی که اگر همه چیز از کار می‌افتاد، کار را به شکل کاغذی و دستی ادامه می‌دادیم.

شرکت‌های بخش خصوصی مرتب همکاری می‌کردند و واقعاً پای کار بودند. قطعی اینترنت نداشتیم و تجهیزات مورد نیاز را در کمترین زمان ممکن تهیه می‌کردند. با این همیاری و همفکری توانستیم در آن ۴۰ روز خدمات را ادامه دهیم».

نجات جان‌ها

با آغاز جنگ تحمیلی یکی از مهم‌ترین موضوعات درباره جزایری که مورد هدف قرار گرفتند از جمله بوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک، قشم و کیش، تخلیه خانواده‌ها و افراد غیرنظامی بود.

حسین عباس‌نژاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی این فرآیند را اینگونه روایت می‌کند: «فقط در یک روز و نیم، بالغ بر ۲۰ هزار نفر را از بوموسی و تنب‌ها به بندر لنگه آوردیم، آن هم در شرایطی که هم شناورهای عملیاتی و هم شناورهای مسافری در خطر و هدف بودند.

در کیش برای نخستین بار حدود ۶۰ تا ۷۰ هزار نفر را به همراه تعداد زیادی خودرو تخلیه و به بندرعباس منتقل کردیم. در

قسم نیز وضع مشابهی داشتیم؛ تعدادی از مردم می‌خواستند با خودروهای‌شان به سرزمین اصلی بیایند. هم بندر پل و هم بندر لافت مورد اصابت قرار گرفته بود و ما در یک حالت آتش و عملیات بودیم.

در کنار این کارهای نجات که انجام می‌دادیم، پشتیبانی از جزایر هم بود. اینطور نبود که جزایر را رها کرده باشیم. پشتیبانی از جزایر با هماهنگی استانداری انجام می‌شد. در بحث پشتیبانی از جزایر از نظر خدمات، آذوقه، خودرو، تجهیزات عمرانی، تجهیزات مورد نیاز برای ساخت‌وساز و تعمیرات، آواربرداری و نجات افرادی که زیر آوار مانده بودند، کمک می‌کردیم. از شناورها کمک می‌گرفتیم و جابه‌جایی‌ها را انجام می‌دادیم. در کنار آن، بحث سوخت‌رسانی به جزایر هم بود.

موضوع دیگر، تأمین امنیت مسیر بود، به‌خصوص شناورهایی که از مسیر بوموسی، تنب بزرگ، تنب کوچک و لارک می‌آمدند. در نقاطی مثل بندر چارک، بندر لنگه، بندر آفتاب و بندر حقانی که درگیر بودند، تمهیداتی داشتیم برای وقتی که افراد پیاده می‌شدند تا بتوانیم مدیریت کنیم.

هر سال نزدیک عید نوروز، قیمت بلیت شناورها را به خاطر بحث سوخت و تعمیرات افزایش می‌دادیم اما به دلیل وقوع جنگ، این افزایش قیمت اتفاق نیفتاد و شناورداران باید بخش ضرر را هم مدیریت می‌کردند. با این حال بخش خصوصی پای کار آمد، کمک کرد و جابه‌جایی‌ها انجام شد.

دشمن حتی به مراکز گردشگری هم رحم نکرد و جزیره هنگام، کندالو و شیب دراز مورد اصابت قرار گرفت و چند نفر از جمله یک خانم گردشگر شهید شدند».



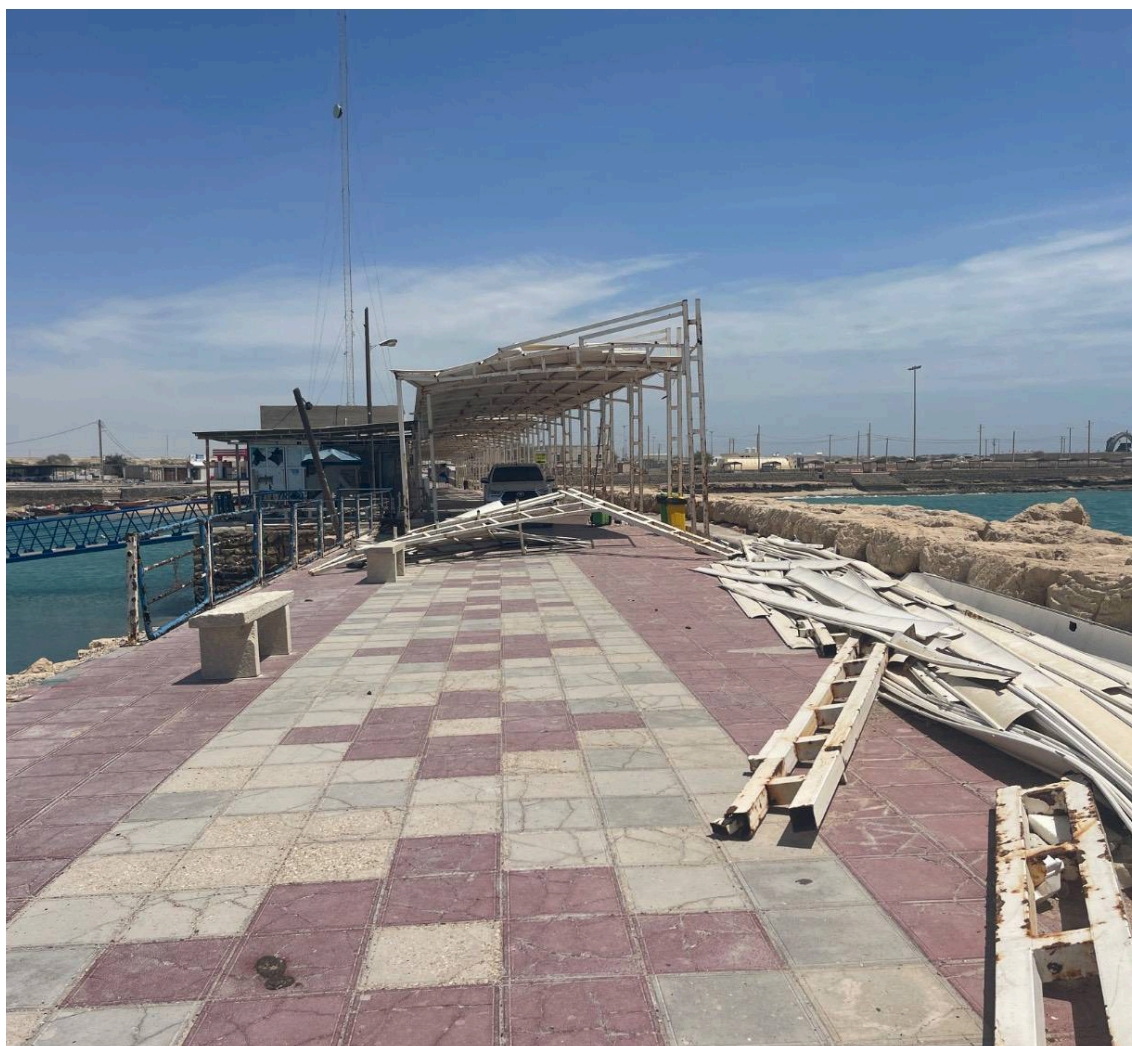
جابه‌جایی مسافران و شهروندان در بندر لنگه



حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله گردشگری شیب دراز در قشم



حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله گردشگری شیب دراز در قشم



حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله گردشگری کندالو در قشم

آمار حوزه مسافری، تفریحی، گردشگری از ۱۴۰۴/۱۲/۹ تا ۱۴۰۵/۱/۱۴						
مسافر (نفر)		خودرو (دستگاه)		شناور (تردد-جابه‌جایی)		
ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	مبدأ
۳۳,۶۸۱	۹,۱۷۴	۳,۲۹۶	۱,۲۹۹	۳۶۳	۳۶۹	چارک
۴۰,۰۱۱	۲,۱۶۴	۸,۱۰۱	۸۳۴	۱۹۷	۱۹۱	آفتاب
۲۸۱	۸۳۳	۰	۰	۱۷	۱۶	سیری
۲,۱۰۰	۰	۰	۰	۵	۴	لنگه
۰	۲,۱۰۰	۰	۰	۵	۵	ابوموسی
۳,۰۴۰	۴,۰۳۳	۰	۰	۴۳	۴۳	لاوان
۷۹,۱۱۳	۱۸,۳۰۴	۱۱,۳۹۷	۲,۱۳۳	۶۳۰	۶۲۸	جمع

حمیدرضا محمدحسینی تختی، مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان هم با توضیح اینکه بندر شهید باهنر مجموعه‌ای از بنادر کوچک تجاری و مسافری است که از مرکز استان آغاز می‌شود و تا شرق هرمزگان، در منطقه مکران و بندر جاسک امتداد دارد، درباره حمل‌ونقل مسافری در بنادر تحت مدیریت خود توضیح می‌دهد: «هم سفرهای داخلی به جزایر و هم سفرهای بین‌المللی از مبدأ شهید باهنر انجام می‌شود. در مدت زمان جنگ تحمیلی سوم، بندر شهید حقانی که بندر اصلی مسافری و پشتیبانی است به طور کامل تعطیل نشد. هر چند میزان تردد مسافران کاهش یافت اما روند خدمات‌رسانی مسافری در تمام ساعات روشنایی روز ارائه می‌شد.

با وجود تهدیدهای دشمن مبنی بر هدف قرار دادن بنادر و اعلام اینکه مردم از بنادر فاصله بگیرند، با رعایت کامل اصول ایمنی، همکاران خود را در نقاط مختلف بندر و در شرایط بسیار سخت، حتی در چادرهای موقت، مستقر کرده بودیم تا خدمات‌رسانی متوقف نشود. خدمات مسافری از طریق اسکله‌ها و مسیرهای ارتباطی با جزایر همواره ادامه داشت و در برخی بخش‌ها میزان جابه‌جایی‌ها نیز افزایش یافت.

در دفاع مقدس ۱۲ روزه، دستورالعمل‌های ارتباطی بین بنادر با جنگ تحمیلی سوم تفاوت داشت. در آن دوره، سطح حوادث به گونه‌ای نبود که مجبور شویم ساختمان‌ها و تأسیسات را تخلیه یا از ظرفیت دیگر بنادر استفاده کنیم. با وجود آماده‌باش کامل، ظرفیت بندر و ناوگان دریایی به طور کامل فعال بود.

پس از آنکه فرودگاه‌های کشور دچار آسیب شد، حجم زیادی از مردم به دلیل فعال بودن مرزهای دریایی به سمت بنادر جنوبی هدایت شدند. بر اساس آخرین آمار، در طول آن ۱۲ روز حدود ۸ هزار و ۸۰۰ مسافر از این مسیرها تردد کردند. به طور کلی حدود ۶۵ درصد تردها مربوط به ورود و حدود ۳۵ درصد مربوط به خروج از کشور بود. گروه‌های مختلفی از مردم با شرایط متفاوت برای خروج مراجعه می‌کردند؛ از دانشجویان گرفته تا افرادی که تحت درمان بودند و به دلیل محدودیت‌های ایجادشده اصرار به سفر داشتند. در اولویت نخست خانواده‌ها و به‌ویژه بانوانی قرار داشتند که احتمال داشت در شرایط دشوار گرفتار شوند. پس از آن نیز آقایان در اولویت‌های بعدی قرار می‌گرفتند.



جابه‌جایی مسافران و شهروندان از پایانه مسافری دریایی بندر شهید حقانی

من شهادت می‌دهم یکی از پاک‌ترین و خدمتگزارانه‌ترین عملکردهایی که در جنگ تحمیلی دوم شاهد آن بودم، مربوط به همکاران ما بود. واقعاً منصفانه و بدون هیچ‌گونه چشم‌داشتی در کنار یکدیگر کار کردند. شرایطی فراهم بود که امکان بروز سوءاستفاده‌های مختلف وجود داشت اما آنها صادقانه و پاک‌دستانه وظایف خود را انجام دادند. در آن شرایط سخت و دشوار که ظرفیت اسمی برخی شناورهای مسافری حدود ۳۳۰ نفر بود، با مسئولیت خودمان گاهی بین ۵۰۰ تا ۶۰۰ نفر مسافر را جابه‌جا می‌کردیم تا بتوانیم خدمات لازم را ارائه دهیم و امکان انتقال مسافران فراهم شود.

اگرچه در جنگ تحمیلی دوم همچنان امکان مدیریت امور از داخل دفاتر و بنادر وجود داشت و فعالیت‌ها تا حد زیادی قابل کنترل بود ولی در جنگ تحمیلی سوم، کانون اصلی درگیری‌ها در جنوب کشور قرار داشت و محدودیت‌های اصلی نیز در همین منطقه ایجاد شد.

امین صادقی، مدیر بنادر و دریانوردی لنگه و غرب استان هرمزگان نیز درباره جابه‌جایی ساکنان جزایر می‌گوید: «در جزیره بوموسی نزدیک ۲۰۰۰ نفر از خانواده‌ها و ساکنان جزیره به سرزمین اصلی منتقل شدند. در جزیره سیری نیز بالغ بر یک‌هزار نفر و در جزیره لاوان نزدیک به ۲۰۰۰ نفر تخلیه شدند. این جابه‌جایی‌ها به رغم شرایط ناایمن و پرواز پهپادها و جنگنده‌ها بر سر شناورها و خدمه انجام شد. شناورداران بخش خصوصی از جان و دل مایه گذاشتند و در آن شرایط سخت، هیچ هزینه اضافی نگرفتند. بدون چشم‌داشت و با غیرت ایرانی، جانشان را در معرض خطر قرار دادند تا مشکل مردم حل شود». علی‌اشتری، مدیر بنادر و دریانوردی قشم هم از روز نخست جنگ می‌گوید: اینکه در آن روز، نخستین بندری که پیش از ساعت ۱۰ صبح مورد حمله واقع شد، بندر بهمن قشم بود: «به دنبال این حمله، تقاضای عمومی برای خروج از جزیره بالا



حمله آمریکایی - صهیونی به پایانه مسافری دریایی شهید حقانی

گرفت و مسافران به سرعت به سمت بندر شهید ذاکری گسیل شدند تا به بندرعباس بروند. جزیره قشم از مقاصد اصلی سفر است و مسافران زیادی در جزیره بودند. بنابراین از ساعت ۱۰ صبح ورودی شناورها را تعطیل و با بندر حقانی هماهنگ کردیم تا شناورهای خروجی و خالی به سمت قشم بازگردند تا بتوانیم تخلیه را انجام دهیم.

هفته اول، هفته خیلی سختی بود. صفاها طولانی بود؛ هم مسافران دریایی و هم خودروها. در ۲ هفته اول نزدیک ۹۰ هزار نفر از جزیره خارج شدند که تقریباً همگی غیر بومی بودند. این آمار تا ۲۹ فروردین ۱۴۰۵ به ۲۰۰ هزار نفر خروجی و نزدیک ۱۶۰ هزار نفر ورودی رسید. علاوه بر این نزدیک ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو نیز جابه‌جا شد.

اگرچه بنادر و جزایر استان هرمزگان درگیر جنگ بودند اما خدمات‌رسانی به مردم در بخش سفرهای نوروزی قطع نشد و در آن روزها حدود ۲۹۶ هزار نفر/سفر مسافر با ۵۸۰۰ شناور مسافری و لندینگ کرافت بین بنادر حقانی، هرمز، پل، لافت، آفتاب، چارک و کیش و حدود ۷۲ هزار دستگاه خودروی مسافری بین بنادر پل، لافت، چارک، کیش، آفتاب و کیش جابه‌جا شدند.



حمله آمریکایی - صهیونی به اداره بندر و دریانوردی قشم



حمله آمریکایی - صهیونی به ساختمان بندر بهمن

آمار حوزه مسافری، تفریحی، گردشگری از ۱۴۰۵/۱/۱۵ تا ۱۴۰۵/۱/۲۱						
مسافر (نفر)		خودرو (دستگاه)		شناور (تردد-جابه‌جایی)		
ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	مبدأ
۶۶۵	۱,۰۲۴	۰	۰	۱۶	۱۹	چارک
۲,۲۸۷	۲,۶۹۶	۵۷۴	۶۲۹	۲۴	۲۵	آفتاب
۱۰۴	۹۱	۰	۰	۲	۲	سیری
۰	۰	۰	۰	۰	۰	لنگه
۰	۰	۰	۰	۰	۰	ابوموسی
۳۷۸	۴۲۱	۰	۰	۹	۱۰	لاوان
۳,۴۳۴	۴,۲۳۲	۵۷۴	۶۲۹	۵۱	۵۶	جمع

آمار حوزه مسافری، تفریحی، گردشگری از ۱۴۰۴/۱۲/۹ تا ۱۴۰۵/۱/۲۱						
مسافر (نفر)		خودرو (دستگاه)		شناور (تردد-جابه‌جایی)		
ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	ورودی	خروجی	جمع کل
۸۲,۵۴۷	۲۲,۵۳۶	۱۱,۹۷۱	۲,۷۶۲	۶۸۱	۶۸۴	

تنگه هرمز

روز ۹ اسفند ۱۴۰۴ در پی تجاوز آمریکایی - صهیونی به ایران و آغاز جنگ تحمیلی سوم، تنگه هرمز از سوی ایران بسته شد و امنیت و نظارت بر آن به طور کامل در اختیار سپاه پاسداران انقلاب اسلامی قرار گرفت. به دنبال بسته شدن تنگه هرمز که یک آبراه مشترک بین کشورهای ایران و عمان است، ایجاد مسیر جدید امن برای عبور انواع شناورهای تجاری و نفتکش از سوی ایران در دستور کار قرار گرفت و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع دریایی کشور، متولی این امر شد. بر این اساس، اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان که تنگه هرمز در محدوده جغرافیایی این استان قرار دارد، به طور رسمی مأموریت یافت مختصات این مسیر امن را تهیه و تنظیم کند و پس از اطمینان از قابلیت اجرایی شدن، آن را برای استفاده در اختیار نهادهای امنیتی و نظارتی قرار دهد تا به شرکت‌های کشتیرانی و شناورهای که قصد تردد از تنگه را دارند، ارائه شود.

حسین عباس‌نژاد، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان درباره بسته شدن تنگه هرمز اینگونه روایت می‌کند: «از وقتی تصمیم بر این شد تنگه هرمز به عنوان یکی از ابزارهای راهبردی کشور توسط دولت و نظام مدیریت شود و در اختیار کشور باشد، یعنی تصمیم‌گیرنده و مدیر آن نیروهای نظامی باشند، ما با چند نکته روبه‌رو شدیم؛ اول قوانین بین‌المللی، دوم مسائل امنیتی و صلاحیتهای نظامی به عنوان یک ابزار مقاومت و دفاع و سوم بحث ایمنی به‌ویژه ایمنی تردد. کار را شروع کردیم و سازوکار آن کم‌کم در استان هرمزگان شکل گرفت. ابتدا یک مرکز ایجاد و برای آن تلفن و اینترنت فراهم کردیم. نیروهای عملیاتی پای کار آمدند؛ مشخصات اولیه را می‌دادند، ما مشخصات را می‌گرفتیم و هماهنگ می‌کردیم. نخستین مسیری که برای عبور شناورها تعیین شد، ابتدا به صورت نانوخته اتفاق افتاد. آن زمان با یک ابرنفتکش VLCC با ۲۰ متر خط آب‌خور روبه‌رو شدیم. این تانکر از هر جایی نمی‌توانست برود. عمق مناسب و جریان آب مناسب می‌خواست. می‌دانستیم تنگه هرمز از بالای جزیره لارک یک فاصله محدودی دارد که به توافق رسیدیم از آن مسیر برود.



نقشه هوایی تنگه هرمز



عبور نخستین ابرنفتکش VLCC از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز

شرایط خیلی سختی داشتیم اما همکاران دریایی ایثار کردند. در آن شرایطی که درگیری بود، نیروی پایلوت روی کشتی رفت و یدک کش هم آمد کنارش. شب بود و اگر نفتکش کوچک‌ترین انحرافی می‌داشت، به گل می‌نشست. نخستین تانکر که رفت، قلق دست‌مان آمد و در ادامه دومی، سومی، چهارمی و... هم رفتند. بدین ترتیب مسیر جدید نهایی و سپس در شورای عالی امنیت ملی تأیید شد. برای آن «اخطار دریایی» و «سیستم هشدار دریایی» هم صادر و به همه کشتی‌ها اعلام شد. برای کشتی‌های خارجی و کشتی‌هایی که به مقصد بنادر ایران می‌آمدند، مرکز هماهنگی ایجاد شد. اطلاعات در اختیارشان گذاشته می‌شد و ورود و خروج‌شان را کنترل می‌کردیم».



عبور دومین ابرنفتکش VLCC از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز

اسماعیل مکی‌زاده، معاون امور دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان که تمام امور مربوط به تنگه هرمز در حوزه معاونت او انجام می‌شود هم درباره وضعیت تنگه پس از بسته شدن و ایجاد مسیر جدید برای عبور شناورهای کوچک و بزرگ می‌گوید: «زمانی که نیروهای نظامی شامل نیروی دریایی سپاه و نیروی دریایی ارتش، تصمیم گرفتند تنگه بسته شود، کار ما بسیار سنگین‌تر شد. بندر شهید رجایی به‌ویژه امور دریایی این بندر به‌شدت درگیر موضوع شدند. لازم بود با دستگاه‌ها و سازمان‌های بیرونی مشارکت و هماهنگی داشته باشیم. هم باید با تهران هماهنگی انجام می‌دادیم، هم اداره کل استان هرمزگان و هم نهادهای بیرونی. تاکنون چنین تجربه‌ای نداشتیم که تنگه بسته شود و لازم باشد اقدامات خاصی انجام دهیم، به همین دلیل بلافاصله اتاق فکر تشکیل دادیم و در آن، هر روز تا پاسی از شب مشغول بررسی موضوعات بودیم.

می‌توانم بگویم در روزهای نخست، ۴۸ ساعت نخواستیم. مدام فکر می‌کردیم، کار می‌کردیم، طرح ارائه می‌دادیم و با همکاران گفت‌وگو می‌کردیم تا به راه‌حلی برسیم که بتوانیم ترافیک مورد نظر را در تنگه هرمز مدیریت کنیم. شناورها تجاری بودند و این شناورها مرجع دریایی را به‌خوبی می‌شناختند. به همین دلیل، طرحی را تدوین کردیم. این طرح را برای ستاد (سازمان بنادر و دریانوردی) همچنین برای دیگر دستگاه‌های مسؤول ارسال کردیم تا نظر بدهند. بالاخره شرایط، شرایط جنگی بود و این یک طرح جنگی محسوب می‌شد.

در موضوع تنگه هرمز، با توجه به رژیم حقوقی حاکم بر آن، دست‌کم ۵۰ درصد هماهنگی‌های مربوط به عملیات تنگه، با کمک معاونت امور دریایی بندر شهید رجایی انجام شد. سالانه حدود ۱۲۰ هزار تردد شناور از تنگه هرمز انجام می‌شود - البته آمارها ممکن است اندکی متفاوت باشند - اگر این عدد را بر ۳۶۵ روز سال تقسیم کنید، به میانگین حدود ۳۳۰ تردد در شبانه‌روز، شامل ورود و خروج از تنگه می‌رسید. حالا تصور کنید تنگه هرمز یا مسیر TSS (Traffic Separation Scheme) به هر دلیلی با چالش روبه‌رو شود. دغدغه اصلی من به عنوان مسؤول امور دریایی، ایمنی تردد دریایی است، در واقع ماهیت وظیفه ما همین است.



عبور سوپرتانکرهای نفتکش از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز

بنابراین برای نخستین بار یک مرکز مستقل از مرکز کنترل ترافیک دریایی ایجاد کردیم. مرکز کنترل ترافیک دریایی وظایف معمول خود را انجام می داد اما یک مرکز مجزا نیز برای مدیریت ورود و خروج شناورها در مسیر TSS (Traffic Separation Scheme) و مسیر جدیدی که تعریف کرده بودیم، ایجاد کردیم. این کار، یک اقدام بسیار بزرگ بود. برای انجام آن باید نیروی انسانی آموزش می دید، تجهیزات مورد نیاز، شناسایی و تأمین و زیرساخت های لازم برای مدیریت این حجم از تردد فراهم می شد. در موضوع تردد شناورها میان بندرعباس و جزیره لارک نیز پس از تعریف مسیر جدید، از تجربه ۸ سال دفاع مقدس استفاده کردیم. مدلی را طراحی کردیم که در آن یک یدک کش در نقش راهنما حرکت می کرد و مسیر مشخصی یا همان «Course» را طی می کرد. شناورهای دیگر نیز دقیقاً همان مسیر را دنبال می کردند. در واقع، یدک کش در جلو حرکت می کرد و از طریق ارتباطی که با شناورهای پشت سر داشت، آنها را هدایت می کرد و می گفت «همین مسیر را ادامه دهید». در واقع راهنمایان دریایی، حکم بلد محلی را دارند و تجربه آنها حاصل یکی دو روز نیست، بلکه نتیجه سال ها فعالیت و تجربه عملی است. این سرمایه انسانی باید حفظ می شد.

مسیر جایگزین تعریف شد، ریسک ها مورد تحلیل قرار گرفت، خطرات احصا شد و در نهایت، با توجه به اینکه بحث ایمنی اهمیت بالایی داشت و از سوی دیگر موضوع صادرات نیز مد نظر بود، بنابراین مسیر جدیدی را برای نخستین بار تعریف کردیم و با یک سبک و سیاق مشخص که برای آن تدوین شده بود، قرار شد از این مسیر استفاده شود. عملیات جدید یدک کشی را اجرا کردیم و عملیات جدید راهنمایی شناورها نیز انجام شد. خطرات را مورد تحلیل قرار دادیم و برای کاهش این ریسک ها، اقدامات هوشمندانه ای در حوزه مدیریت ریسک انجام دادیم.

در این بین کشتی هایی با آبخور ۲۰ و ۲۱ متر را مدیریت کردیم و این شناورها از مسیر جدید تردد کردند. همچنین در حوزه



شناور راهنمای عبور نفتکش ها از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز

شناورهای سنتی، روش جدیدی را برای صدور مجوزهای خاص این نوع شناورها ابداع کردیم تا بتوانیم کالاهای اساسی را وارد کشور کنیم. برای برخی شناورها به منظور اینکه فعالیت‌های تجاری آنها دچار مشکل نشود، مجوزهای ویژه‌ای صادر کردیم تا سفرهای دریایی انجام شود و برخی کالاهای خاص وارد کشور شوند. هدف این بود که هم پاسخگوی نیاز ذی‌نفعان در حوزه تردهای دریایی باشیم و هم بتوانیم کالاهای اساسی را وارد کشور کنیم. در این مدت، حدود ۵ هزار و ۱۴۰ فروند شناور زیر هزار تن و حدود ۳۰۰ فروند شناور بالای هزار تن وارد بنادر استان هرمزگان شدند و اجازه ندادیم عملیات دریایی متوقف شود. حدود ۶۰۰ عملیات راهنمایی و یدک‌کشی در بنادر استان انجام شد که همه توسط همکاران دریایی بود.

در این جنگ به من ثابت شد دریایی‌ها واقعاً مردان خطر هستند؛ واقعاً دل دریایی دارند، از خطر نمی‌ترسند و این موضوع را در عمل نشان دادند. هم نیروهای مستقر در خشکی و هم نیروهای عملیاتی دریایی واقعاً تلاش کردند و این آمارها نیز مؤید همین موضوع است. واقعاً روحیه عجیبی بود. انگار جنگ رمضان، یک نیروی عجیب و یک انگیزه خاص در دل مردم ایران ایجاد کرده بود؛ حداقل در میان دریایی‌هایی که من از نزدیک شاهدشان بودم. اصلاً ترسی نداشتند. می‌گفتند ما جان‌مان را برای این کشور می‌دهیم. با افراد زیادی صحبت کردم و هیچ‌کدام کوچک‌ترین نشانی از ترس نداشتند.

ما در همین جنگ بالغ بر ۳۰ عملیات مربوط به سوپرتانکرها را در مسیرهایی که پس از بسته شدن تنگه هرمز تعریف شده بود، انجام دادیم. همچنین ۶۲ عملیات امداد و نجات انجام شد که از این تعداد، ۲۳ عملیات مربوط به اصابت موشک به شناورها بود. در این عملیات‌ها برای انتقال مجروحان و شهدا اقدام کردیم؛ در حالی که این خطر همواره وجود داشت که همکاران ما نیز دچار آسیب شوند اما عملیات‌ها بدون وقفه انجام می‌شد. در مجموع ۱۸۷ نفر در سطح استان نجات یافتند. این افراد شامل خدمه شناورهای تجاری، همچنین عزیزان نیروهای نظامی بودند که برای امدادرسانی به آنها اقدام و جابه‌جایی‌شان کردیم.

بالغ بر ۱۱ عملیات اطفای حریق با یدک‌کش‌ها انجام شد. شاید باورتان نشود، در چندین عملیات، این عزیزان برای اطفای حریق وارد شناورهایی شدند که روی آنها موشک وجود داشت و هر لحظه احتمال انفجار بود. بچه‌ها بدون هیچ تردیدی وارد عملیات می‌شدند تا جایی که حتی نیروهای نظامی هم از این روحیه تعجب می‌کردند. واقعاً حس عجیبی بر همه حاکم بود، به‌ویژه از زمانی که جنگ، کاملاً دریایی شد. نیروهای امداد و نجات می‌گفتند «ما دریایی‌ها باید ثابت کنیم دل دریایی داریم. باید ثابت کنیم روحیه دریایی داریم».

در طول دوران جنگ حدود ۱۰۰۰ فروند شناور اعم از شناورهای سنتی و غیرسنتی از شرق تا غرب در لنگرگاه‌های استان هرمزگان حضور داشتند. مدیریت این تعداد شناور، خودبه‌خود اتفاق نمی‌افتد؛ باید پراکنش شناورها به گونه‌ای انجام می‌شد که اگر حمله‌ای رخ می‌داد، کمترین آسیب ممکن وارد شود.

بخش عمده‌ای از عملیات‌هایی که در حوزه راهنمایی شناورها، یدک‌کشی، امداد و نجات، لایروبی، مقابله با آلودگی، راهبری مراکز کنترل ترافیک دریایی و حتی مراکز آموزشی انجام شد، توسط بخش خصوصی بود. واقعاً باید از «شرکت خدمات دریایی هدایت کشتی خلیج فارس» که عملیات راهنمایی شناورها را انجام می‌داد، «شرکت محرک صنعت جنوب» که راهبری مراکز کنترل ترافیک دریایی را بر عهده داشت، «شرکت تعاونی دریانوردان بحر خزر» که مسؤول امداد و نجات بود، شرکت فن‌آور افق پارتاک که عملیات پاکسازی و مقابله با آلودگی را مدیریت می‌کرد و «شرکت پترو ساحل توسعه خلیج فارس» که در عملیات‌های مختلف حضور مؤثر داشت، قدردانی کنم.

الله‌مراد عفیفی‌پور، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درباره نقش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع حاکمیتی دریایی کشور در حوزه اقتصادی درباره امور مربوط به تنگه هرمز می‌گوید: «نظام حقوقی بین‌المللی و ضوابط ملی، حاکم بر آبراه‌ها و گذرگاه‌هایی است که در آب‌های داخلی، سرزمینی یا منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای مختلف وجود دارند اما حق حاکمیت کشور بر آبراه‌هایی که در آب‌های سرزمینی ما وجود دارند و در همسایگی ما هستند، برای حفظ امنیت، حفظ ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی، جزو وظایف ذاتی و الزاماتی است که در ضوابط و مقررات ملی هم نوشته شده است.

در این موضوع خاص، درباره استفاده از حق مشروع ایران برای کنترل تنگه هرمز، به منظور حفظ امنیت، حفظ ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی کشور، حاکمیت تصمیم درستی گرفت. حتی آنهایی که با ما دشمنی می‌کنند هم اذعان کردند ایران در تمام آن روزهایی که دچار تحریم‌های شدید دشمنان بود، درباره حق خود در تنگه هرمز خویشتن‌داری کرد. شرایط و ماهیت انسان‌دوستانه و بشردوستانه و اولویت‌ها و شاکله و سیاست کلی کشور در خصوص همسایه‌ها و تعامل با دنیا، ما را به آن خویشتن‌داری ملی و خویشتن‌داری دینی واداشت که تنگه هرمز را به روی همه باز نگه داریم و امنیتش را حفظ کنیم. در ۸ سال دفاع مقدس و در جنگ ۱۲ روزه، اولویت بشردوستانه، اولویت تعامل با دنیا و اولویت صلح‌طلبی که مردم و نظام ما دارند، باعث می‌شد خویشتن‌داری کنیم و از این حق مسلم خود استفاده نکنیم تا همه به صورت مسالمت‌آمیز از تنگه استفاده کنند.

در جنگ ۴۰ روزه اما از حق طبیعی خود برای حراست از آب‌های داخلی‌مان، آب‌های سرزمینی‌مان، امنیت کشورمان، ایمنی مردم و ایمنی دریانوردی‌مان استفاده کردیم و اقدامی که شد، اقدام درستی بود. در حوزه وظایف ایمنی دریانوردی، هماهنگی لازم را با دستگاه‌های مرتبط انجام دادیم و همان روزهای نخست، اعلامیه ایمنی دریانوردی صادر شد و به دریانوردانی که می‌خواستند از تنگه هرمز عبور کنند، اعلام کردیم. مسیر ایمن جدید را بر اساس ملاحظات که وجود داشت معرفی کردیم که می‌توانند از این مسیر ایمن تردد کنند.

حتی در تدوین رژیم حقوقی جدید تنگه هرمز، متناسب با ضوابط بین‌المللی و ملی که این حقوق را برای کشورهای ساحلی مشروع می‌داند، همکاری‌های لازم را با دستگاه‌های مرتبط انجام می‌دهیم. ان‌شاءالله این رژیم، منشأی برای تأمین امنیت در منطقه ما که مسئولیت تأمین امنیت و حفظ صلحش با کشورهای منطقه است، خواهد شد.



نقشه مسیر جدید عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز



حمله آمریکایی - صهیونی به ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی



حمله آمریکایی - صهیونی به ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی

بخش خصوصی سنگ تمام گذاشت

روح‌الله شاعلیا، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اتفاقات جنگ تحمیلی سوم در بندر شهید رجایی را اینگونه روایت می‌کند: «بر اساس تجربیاتی که از جنگ ۱۲ روزه داشتیم، همچنین با توجه به کشتی‌هایی که در کنار اسکله‌ها پهلو گرفته بودند، تصمیم گرفتیم بخش پیشانی، یعنی همان اسکله‌ها را در مرحله اول به حالت عادی بازگردانیم. تجربه جنگ تحمیلی دوم به ما نشان داد اگر اپراتورهای بندری (Port operator) فعال شوند، نیروهایی که در اراضی پشتیبانی کار می‌کنند با آرامش خاطر بیشتری به محل کار بازمی‌گردند و کار را شروع می‌کنند. با آغاز جنگ حدود ۸۰ درصد نیروها با توجه به اضطراب و نگرانی شکل گرفته، بندر را ترک کرده بودند و تقریباً ۲۰ درصد نیروها حضور داشتند. به مدیران شرکت‌های اپراتوری فراخوان داده و جلسه‌ای را برگزار کردیم. تصمیم گرفتیم به همراه آنها به محل تخلیه و بارگیری کشتی‌ها برویم. در آن زمان آقای فؤاد جلیلیان، مدیرعامل شرکت بتا و آقای مسعود فرید، قائم مقام شرکت کیهان شیران زرین، پشت «گنتری کرین» (جرثقیل دروازه‌ای) رفتند و عملیات تخلیه کالا از کشتی‌ها را آغاز کردند. نیروها با دیدن این صحنه، کار را شروع کردند و به تدریج کار تخلیه کشتی‌ها در شیفت بعدازظهر در قسمت پورت اپراتوری شروع شد. انتشار خبر این اقدام موجب شد از روز بعد، نیروهای شرکت‌های حاضر در اراضی پشتیبانی به کار بازگردند. ابتدا به صورت محدود اما در شیفت بعدازظهر روز یکشنبه ۱۰ اسفند ۱۴۰۴ تعداد قابل قبولی به کار برگشتند و عملیات بارگیری و تخلیه کشتی‌ها را آغاز کردیم.

موضوع نگران کننده دیگر در بندر، ترمینال کالای خطرناک بود که بر اساس هشدارهای ارسالی از سوی دستگاه‌های نظارتی، به‌ویژه پدافند غیرعامل، فرآیند ترخیص آن در حال انجام بود. در روز دوم جنگ، فراخوانی خطاب به شرکت‌ها صادر و در این باره جلسه‌ای برگزار کردیم. مکان‌ها را در اختیارشان گذاشتیم و کمتر از ۴۸ ساعت بعد، بر اساس تقسیم‌بندی انجام شده، کالاهای خطرناک جابه‌جا شد و سطح ایمنی آنجا به حد قابل قبولی رسید. موضوع دیگری که در روز چهارم یا پنجم جنگ با آن روبه‌رو شدیم، ورود حجم زیادی کانتینر خالی به بندر بود. به تدریج کانتینرهایی که کالاهای‌شان در مقصد تخلیه شده بود، به بندر باز می‌گشتند تا دوباره در فرآیند صادرات قرار گیرند. مدیران شرکت‌ها و انبارها گفتند فضایی برای قرار دادن کانتینرهای خالی نداریم، حجم



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید رجایی

کانتینرها بسیار بالا رفته و احتمالاً دچار مشکل می‌شویم.

کانتینرهای خالی را رانندگان از اقصای نقاط کشور به بندر منتقل می‌کردند؛ روزانه تعداد زیادی وارد بندر می‌شد. اگر وقفه‌ای در این کار رخ می‌داد، افزون بر ایجاد نارضایتی بسیار شدید نزد رانندگان، باعث توقف و ترافیک طولانی در سطح بندر می‌شد. آن وضعیت، چه از نظر امنیتی و چه عملیاتی، به طور قطع بندر را متأثر می‌کرد. موضوع را با آقای عباس‌نژاد، مدیرکل در میان گذاشتیم تا برای واگذاری زمین به شرکت‌ها چاره‌ای اندیشیده شود. واگذاری زمین، یک فرآیند مدون است؛ یعنی شرکت باید درخواست بدهد، مراحل اداری‌اش طی شود، در ادامه کارشناسی خبره انجام و نرخ آن تعیین شود و سپس قطعه زمین در اختیار شرکت قرار گیرد اما در آن شرایط خاص که کامیون‌های زیادی با کانتینرهای خالی وارد بندر می‌شدند و فضایی هم برای تخلیه و جاگذاری آنها نبود و نمی‌خواستیم در این باره هم وقفه‌ای ایجاد یا سوءاستفاده‌ای شود، تصمیم بر آن شد همزمان با انجام تشریفات اداری، زمین‌ها در اختیار شرکت‌ها قرار گیرد تا آنها آماده‌سازی را انجام دهند و کانتینرهای خالی را در زمین‌های جدید تخلیه کنند تا رانندگان معطل نشوند و عملیات بندر دچار وقفه نشود.

هماهنگی‌های لازم را انجام دادیم و بلافاصله زمین‌ها در اختیار شرکت‌ها قرار گرفت. شرکت‌ها همزمان با آماده‌سازی اراضی، کار تخلیه را نیز انجام می‌دادند، طوری که بلافاصله پس از آماده‌سازی زمین، کانتینرها تخلیه و چیده می‌شد.

به طور متوسط حجم کانتینرهای خالی موجود در بندر چیزی بین ۳۰ تا ۴۰ هزار باکس است اما در آن روزهای جنگ، حجم کانتینرهای خالی به ۷۰ هزار باکس رسیده بود. در شرایط عادی فرآیند واگذاری زمین از زمان درخواست شرکت تا دریافت موافقت‌ها، گرفتن مجوزها، انجام کارشناسی خبره و سپس تحویل زمین، آماده‌سازی و تجهیز محوطه حدود ۲ ماه زمان می‌برد اما آن کار با هماهنگی همه بخش‌ها در کمتر از ۲۴ ساعت انجام شد و شرکت‌ها بدون آنکه وقفه‌ای ایجاد شود یا رانندگان و ارباب‌رجوع متوجه مشکلی شوند، کانتینرهای خالی را تخلیه و جاگذاری کردند.

موضوع دیگری که باید به سرعت به آن رسیدگی می‌شد و از سوی دستگاه‌های نظارتی به‌ویژه استانداری مورد تأکید بود، کاهش موجودی کالاها در بندر و ترخیص و انتقال آنها به سرزمین اصلی بود. استانداری هرمزگان به طور مرتب و روزانه، حتی در شرایط حاد جنگی، جلسات هماهنگی را برگزار می‌کرد، گزارش‌ها را می‌گرفت و با دستگاه‌های مختلف هماهنگ می‌کرد. این همراهی و هماهنگی باعث شد موجودی بندر در طول یک ماه بالغ بر ۶۰ درصد کاهش یابد. در انجام این کار، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی هرمزگان، وزارت صمت، گمرک و راه‌آهن از روز اول در کنار ما بودند و کمک کردند. حتی چند کشتی حاوی مواد اولیه کارخانجات داشتیم که راه‌آهن اعلام آمادگی و همه آن مواد را جابه‌جا کرد. کاهش موجودی کالا در بندر در شرایطی اتفاق افتاد که همزمان نیز کشتی‌های جدید در حال پهلوگیری و انجام تخلیه و بارگیری بودند.

تا پیش از جنگ ۴۰ روزه، حدود ۱۳۹ هزار کانتینر پر در بندر داشتیم و حدود ۲۵ هزار کانتینر هم در طول جنگ از کشتی‌ها تخلیه کردیم، با این حال موجودی بندر یک ماه پس از آغاز جنگ به حدود ۷۰ هزار کانتینر رسید. در طول جنگ در بخش نفت و در بخش کانتینری و غیرکانتینری، اسکله خالی نداشتیم و عملیات بندر با ظرفیت کامل انجام می‌شد. در بخش کانتینری و غیرکانتینری، شیفت‌ها به گونه‌ای تنظیم شده بود که هیچ وقفه‌ای در کار رخ نداد.

تجربیات جنگ تحمیلی دوم و سوم نشان داد مشارکت دادن بخش خصوصی در تصمیم‌گیری بسیار مهم و کارساز است. در جنگ تحمیلی سوم تصمیمات در میدان گرفته می‌شد؛ یعنی جلسات را به جای اینکه در دفتر برگزار کنیم، با حضور بخش خصوصی و طی بازدیدهایی که به صورت تیمی از محوطه‌ها انجام می‌شد، تشکیل می‌دادیم، درباره موضوع‌ها صحبت می‌کردیم و تصمیمات هماهنگ در همان‌جا گرفته می‌شد. وقتی در کنار خودشان و با حضور خودشان تصمیم می‌گرفتیم،

کار بسیار عملیاتی‌تر بود. قطعاً از این به بعد و با بازگشت شرایط به حالت عادی، تصمیم‌گیری‌های مان حتماً باید با حضور بخش خصوصی باشد. کسانی که کار عملیاتی را انجام می‌دهند، بهتر می‌توانند در تصمیم‌گیری‌ها به ما کمک کنند و راهکارهایی بدهند که عملیاتی است و دیگر موضوع آزمون و خطا نیست.

در خصوص تخلیه و جاگذاری کانتینرهای خالی، جابه‌جایی کالاهای خطرناک و جابه‌جایی خودروهای سواری که تعداد زیادی از آنها را در روزهای اول جنگ در بندر داشتیم، بر اساس راهکارهایی که از شرکت‌های بخش خصوصی؛ چه ترمینال‌های نگهداری‌کننده و چه صاحبان کالا گرفتیم، توانستیم خودروها را جابه‌جا و به مکان‌های ایمن منتقل کنیم. سرمایه‌گذاران بخش خصوصی زمین‌هایی را در اطراف بندر به ما معرفی کردند که این زمین‌ها هست، اجازه دهید خودروها را به آنجا منتقل کنیم. ما هماهنگی‌های لازم را با گمرک، استانداری و دستگاه‌های امنیتی انجام دادیم و این انتقال رخ داد. خدا را شکر، آسیبی هم به خودروهای وارداتی نرسید. روز نهم جنگ بالغ بر ۱۵ هزار و ۶۰۰ دستگاه خودروی سواری وارداتی در بندر داشتیم که بیش از دوسوم آن از بندر خارج شد. واقعاً ما از بخش خصوصی ممنونیم که در این مدت با ما همکاری کرد و توانستیم این شرایط را پشت سر بگذاریم.

یادم است در روز دوم یا سوم جنگ، شرکت فولاد زرند ایرانیان مراجعه کرد و گفت مواد اولیه شرکت در کشتی روی آب است. اگر مواد اولیه به‌موقع نرسد، کوره‌های‌شان خاموش می‌شود و برگرداندن آنها به حالت اولیه، چرخه‌ای زمانبر و پرهزینه است. آنها گفتند ما نمی‌توانیم کامیون برای مقصد فولاد زرند جذب کنیم؛ تعداد کامیون‌ها کم است. بلافاصله هماهنگی لازم انجام شد. آقای علیرضا نصیری‌برازنده، مدیرکل راه‌آهن هرزگان آمد و اعلام کرد ما این کار را انجام می‌دهیم. شما اصلاً نگران بحث کامیون نباشید. کشتی را پهلوی بدهید، حمل با ما. بلافاصله هماهنگی را انجام دادند، واگن‌ها وارد و عملیات انجام شد. آمار روزانه کامیون‌هایی که بارگیری می‌کردند و از بندر خارج می‌شد در روز دوم جنگ بالغ بر ۳۰۰ دستگاه کامیون بود اما به‌تدریج به روزی ۲۸۰۰ دستگاه کامیون رسید. در روزهای عادی نیز بین ۲۸۰۰ تا ۳ هزار دستگاه کامیون خروجی از بندر داشتیم.



تخلیه مواد اولیه و انتقال آن با راه‌آهن به کارخانجات فولادی

استان خوزستان

آرامش در خور موسی

بندر امام خمینی(ره) و منطقه ویژه اقتصادی این بندر به عنوان هاب واردات کالاهای اساسی کشور از جایگاه مهمی در تجارت و اقتصاد کشور برخوردار است. نقش این بندر در دوران دفاع مقدس ۸ ساله و به دنبال خارج شدن بندر خرمشهر از چرخه تجاری و اقتصادی کشور به تدریج پررنگ و در ادامه نیز به مهم‌ترین بندر کشور در زمینه ورود انواع کالاهای اساسی چه در حوزه خوراک انسانی و چه در بخش کشاورزی و نهاده‌های دام و طیور تبدیل شد. در دوران جنگ ۱۲ روزه هم این مهم به طور آشکار خود را نشان داد و آمارها بیانگر نقش این بندر در تأمین نیازمندی‌های کشور در حوزه کالاهای اساسی است؛ موضوعی که در جنگ رمضان هم نمایان بود.



نقشه پراکندگی جغرافیایی بنادر و جزایر استان خوزستان در خلیج فارس

ابوطالب گرایلو، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) جنگ ۴۰ روزه را اینگونه روایت می‌کند: «روز ۹ اسفند ۱۴۰۴، تعدادی از همکاران اداره کل برای شرکت در یک جلسه مهم در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در رابطه با تصویب طرح‌های کالبدی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) به تهران رفته بودند و ما هم منتظر بودیم اگر نیاز باشد، از طریق ویدئوکنفرانس در جلسه شرکت کنیم. در همین هنگام رئیس اداره حراست تماس گرفت و اعلام کرد به کشور حمله شده است. وضعیت در حالت قرمز قرار گرفت. دستورالعمل‌های مدیریت بحران و پدافند غیرعامل ابلاغی سازمان پدافند غیرعامل کشور را می‌دانستیم، علاوه بر اینکه تجربه جنگ ۱۲ روزه را نیز در خردادماه پشت سر گذاشته بودیم. بلافاصله ساختمان مرکزی و دیگر ساختمان‌های اداری به طور کامل تخلیه شد.

طبق پیش‌بینی‌های انجام‌شده برای تداوم کسب و کار، نیروها چه در حوزه مدیریت و چه در معاونت امور بندری و اقتصادی، معاونت امور دریایی، معاونت فنی و نگهداری و معاونت مهندسی عمران، در محل‌های جایگزین برای انجام کارها مستقر شدند. نگرانی ما این بود که ممکن است حملات سایبری نیز رخ دهد و سامانه‌های فاوا دچار اختلال شود. به همین دلیل، یک تیم بسیار مجرب و آزموده در حوزه فاوا تشکیل داده بودیم تا به محض وقوع هرگونه حادثه، بتوانیم شبکه را پایدار نگه داریم. از جمله اقدامات بسیار خوب این بود که سایت پشتیبان خود را در مکانی خارج از محیط اداری فعال کرده بودیم و اطمینان داشتیم اگر اتفاقی رخ دهد، سایت دوم وارد مدار خواهد شد. تیم فاوا در کمترین زمان ممکن، ارتباط را با شبکه بندر و پس از آن با شبکه سازمان برقرار کرد تا هیچ‌گونه خللی در ارائه خدمات ایجاد نشود.

در ادامه ساختمان برج کنترل را تخلیه کردیم و نیروهای این بخش در محل جدید مستقر شدند و هیچ وقفه‌ای در ارائه خدمات VTS و کنترل ایجاد نشد تا زمانی که در نهایت ۳ سکوی VTS مورد حمله قرار گرفت و از دسترس خارج شد اما



بازدید سیدمحمدرضا موالی‌زاده، استاندار خوزستان و محمدجواد عسکری، رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس از بندر امام خمینی(ره)



حمله آمریکایی - صهیونی به برج‌های VTS بندر امام خمینی (ره)

این موضوع هم به معنای توقف فعالیت‌ها نبود، چرا که همکاران ما در بخش دریایی، عملیات راهنمایی و یدک‌کشی، از طریق سامانه‌های رادیویی تلاش کردند تا از کار افتادن شبکه VTS موجب وقفه در فعالیت‌ها نشود که این از جمله اقدامات بسیار شاخص و برجسته بود. آنها در کانال خورموسی حضور یافتند و هدایت کشتی‌ها به سمت بندر و ورود و خروج ایمن آنها را انجام می‌دادند، در نتیجه عملیات تخلیه و بارگیری بدون هرگونه مشکلی انجام می‌شد.

بندر امام خمینی (ره) از دیرباز به عنوان بندر کانونی تأمین کالاهای اساسی کشور شناخته می‌شود و حدود ۷۰ درصد فعالیت‌های مرتبط با کالاهای اساسی مورد نیاز کشور در این بندر متمرکز است. نگرانی‌ها این بود که مبادا در ترخیص و خروج کالاهای اساسی وقفه‌ای ایجاد شود.

ما پراکندگی تجهیزات دریایی و خشکی، همچنین نیروی انسانی را از قبل انجام داده بودیم اما در حوزه انبارهای سرپوشیده، این پراکندگی در عمل امکان‌پذیر نبود. حدود ۱۴۰ باب انبار سرپوشیده در بخش‌های مختلف بندر وجود دارد و این، دغدغه و نگرانی برای مجموعه و حتی برای کل کشور وجود داشته و دارد.

بر اساس ابلاغ قبلی دولت، تأکید شده بود ستادی برای تسهیل ترخیص کالاهای اساسی، به‌ویژه در استان خوزستان و بندر امام خمینی (ره) تشکیل شود که ریاست آن بر عهده استاندار بود. حدود ۹ جلسه ستاد برگزار شد. در ۲ جلسه هم تعدادی از اعضای کمیسیون کشاورزی مجلس شورای اسلامی شرکت کردند. موضوعاتی که در این جلسات با حضور نمایندگان گمرک و صاحبان کالا مطرح می‌شد، مورد توجه قرار می‌گرفت و برای آنها تصمیم‌گیری می‌شد. تلاش بر این بود فرآیند ترخیص و خروج کالاهای اساسی با سرعت بیشتری انجام شود و هیچ وقفه‌ای در این زمینه به وجود نیاید.

هماهنگی کامل میان مجموعه بندر و اداره کل گمرک بندر امام خمینی (ره) از همان روز آغاز جنگ تحمیلی سوم برقرار شد تا خدمات به صورت ۲۴ ساعته و بدون وقفه ادامه یابد. در شبکه حمل‌ونقل نیز نیروهای راهداری در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای و کامیونی همکاری خوبی داشتند. همچنین شبکه ریلی کشور از همان روزهای نخست جنگ پای کار آمد. ما تجربه دفاع مقدس ۱۲ روزه را داشتیم اما این بار تمام ظرفیت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران به بندر امام خمینی (ره) گسیل شد و این

موضوع کمک کرد سرعت خروج کالاهای اساسی را در تمام طول جنگ حفظ کنیم. به طور معمول در تعطیلات نوروز چند ساعت تعطیلی وجود داشت اما امسال حتی چنین تعطیلی‌ای هم نداشتیم و خدمات بدون وقفه ارائه شد.

فقط در یکی از روزهای جنگ با اختلالی مواجه شدیم و آن هم زمانی بود که منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی مورد حمله قرار گرفت. شیشه‌های ساختمان گمرک و بخشی از ساختمان‌های بندر آسیب دید و این اتفاق بر روحیه کارکنان و کارگران شاغل نیز تأثیر گذاشت اما این شرایط بیش از چند ساعت ادامه نیافت و فعالیت‌ها دوباره از سر گرفته شد.

حفظ نیروهای عملیاتی در حوزه آتش‌نشانی و یگان حفاظت از جمله موضوعات پیچیده‌ای بود که باید مورد توجه قرار می‌گرفت. تجهیزات آتش‌نشانی را در نقاط مختلف پراکنده کرده بودیم اما این پراکندگی محدود به یک مکان خاص نبود، به گونه‌ای که گاهی به صورت روزانه محل استقرار تجهیزات را تغییر می‌دادیم. حتی محل استقرار نیروها نیز مرتب جابه‌جا می‌شد. برای حفظ امنیت مجموعه اطلاعاتی را از طریق دوربین‌های مدار بسته در اختیار داشتیم که ابزار مهمی برای کنترل محسوب می‌شد اما این نگرانی نیز وجود داشت که مبادا از این تصاویر سوءاستفاده شود. به همین دلیل، در حوزه حراست، یگان حفاظت و فاوا تمهیداتی اندیشیده شد تا به هیچ عنوان امکان بهره‌برداری غیرمجاز از این تصاویر وجود نداشته باشد.

در بندر امام خمینی (ره) فعالیت‌ها از پراکندگی گسترده‌ای برخوردار است. در اراضی پشتیبانی حدود ۱۴۰ باب انبار وجود دارد که متعلق به بخش خصوصی است و در قالب سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده اداره می‌شوند. مدیریت این مجموعه‌ها بر عهده سرمایه‌گذاران و بهره‌برداران است. بخشی از امور نیز توسط عوامل وابسته به صاحبان کالا، شرکت‌های حمل‌ونقل، اپراتورها و بارشمارها انجام می‌شود. هماهنگی میان این تعداد عوامل و حلقه‌های مختلف خدماتی کار ساده‌ای نبود، از این رو باید از تمام افرادی که در بندر و منطقه فعالیت می‌کردند، به‌ویژه بخش خصوصی که با وجود همه تهدیدها و شرایط دشوار، پای کار ایستادند و مسئولیت‌های خود را انجام دادند، قدردانی کرد.



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر امام خمینی (ره)



حمله آمریکایی - صهیونی به منطقه ویژه پتروشیمی ماهشهر



تداوم کسب و کار و حضور نیروهای عملیاتی و کارگران در بندر امام خمینی(ره)

یکی از دغدغه‌های جدی در دوران دفاع مقدس ۴۰ روزه این بود که یکی از دروازه‌های خروجی بندر مورد حمله قرار گیرد. بندر امام خمینی(ره) در گذشته دروازه‌ای تحت عنوان «دروازه نفتی» داشت که زیرساخت‌های آن ایجاد شده بود اما به دلیل برخی مسائل، مجوز نهایی آن صادر نشده و پروژه متوقف مانده بود. آماده‌سازی این دروازه در مدت زمان ۴۸ ساعت انجام شد؛ کاری که به اعتقاد برخی همکاران، در شرایط عادی حداقل ۳ تا ۴ ماه زمان نیاز داشت. مجموعه مهندسی عمران، معاونت فنی و نگهداری و معاونت برنامه‌ریزی پای کار آمدند و دروازه آماده بهره‌برداری شد. این تجربه نشان داد اگر اراده لازم وجود داشته باشد و فرایندها و مقررات دست‌وپاگیر مانع اجرا نشود، بسیاری از اقدامات که معمولاً زمانبر تلقی می‌شوند، در کوتاه‌ترین زمان ممکن قابل انجام خواهند بود.

در زمان آغاز جنگ، بیش از ۲۰ فروند کشتی در لنگرگاه داشتیم. این کشتی‌ها به تدریج وارد بندر شدند و عملیات تخلیه آنها انجام شد. علاوه بر این، در طول مدت جنگ حداقل ۱۲ تا ۱۳ فروند کشتی حامل کالاهای اساسی نیز وارد بندر شدند و عملیات مربوط به آنها نیز بدون مشکل انجام شد. در دیگر بخش‌ها از جمله کالاهای کانتینری، جنرال کارگو و حتی محموله‌های نفتی نیز عملیات به طور مستمر ادامه داشت. اگرچه نگرانی‌هایی وجود داشت اما برنامه‌ریزی‌ها به گونه‌ای بود که عملیات تخلیه و بارگیری در کوتاه‌ترین زمان ممکن اجرا شود. همچنین شرایط به طور کامل رصد می‌شد تا در صورت انجام پروازهای شناسایی یا بروز تهدید احتمالی، بتوانیم در کوتاه‌ترین زمان ممکن شناورها را از اسکله جدا کنیم. طرح‌های تداوم کسب و کار (BCP) در بنادر کوچک استان نیز اجرا شد. در بندر سجافی که یکی از مهم‌ترین مراکز تخلیه و جابه‌جایی کالای ملوانی است، همچنین بندر شادگان و بندر آبادان، تلاش شد هر کالایی که وارد این بنادر می‌شود، در سریع‌ترین زمان ممکن تخلیه و از محوطه بندری خارج شود تا در صورت وقوع حملات احتمالی، کالاهای دچار آسیب نشود. طبیعتاً مدیریت همزمان این تعداد بندر و فعالیت‌های متنوع آنها پیچیدگی‌های خاص خود را داشت.



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر امام خمینی(ره)

همواره این پرسش مطرح است که چرا باید برخی فرآیندها زمانبر باشد؟ زمان خود یک هزینه است و تأخیر در تصمیم‌گیری و اجراء هزینه‌های زیادی را به مجموعه تحمیل می‌کند. گاهی حتی ممکن است فرصتی را برای همیشه از دست بدهیم. ممکن است کاری که در شرایط عادی قابلیت انجام دارد، در شرایط اضطراری دیگر امکان‌پذیر نباشد، بنابراین باید از قبل آمادگی لازم را ایجاد کنیم. به همین دلیل معتقدم باید ضوابط و فرآیندها تا حد امکان تسهیل شود و برای شرایط اضطراری، طرح‌های مشخص و از پیش آماده وجود داشته باشد. همچنین لازم است اقلام و تجهیزات ضروری و راهبردی در انبارها ذخیره شود و صرفاً برای شرایط اضطراری مورد استفاده قرار گیرد.

یکی دیگر از موضوعات مهم، بحث کالاهای خاص و خطرناک است که شرایط ویژه خود را دارند، چون در این باره باید بر پیشگیری، مدیریت ریسک و خروج سریع اینگونه کالاها تمرکز کرد. در طول جنگ رمضان یکی از دغدغه‌های اصلی این بود که آیا کالای خطرناک در بندر وجود دارد یا خیر و در صورت وجود، چه اقداماتی باید درباره آن انجام شود؟ بنابراین کالاها را شناسایی کردیم و تلاش جدی شد در حد امکان در محوطه‌های عملیاتی ما باقی نمانند و به انبارهای مخصوص کالاهای خطرناک منتقل شوند. حتی در مواردی که در این انبارها نیز نگهداری می‌شدند، هماهنگ شد تا در سریع‌ترین زمان ممکن از محدوده بندر خارج شوند.

در حوزه مخازن نفتی نیز شرایط خاصی وجود داشت؛ بندر امام خمینی (ره) یکی از مهم‌ترین بنادر کشور در زمینه ترانزیت محموله‌های نفتی است و حجم قابل توجهی از این محموله‌ها از طریق این بندر جابه‌جا می‌شود. با این حال تلاش کردیم میزان ذخیره موجود در مخازن را تا حد امکان کاهش دهیم. همچنین اگر قرار بود محموله‌های نفتی وارد اراضی بندر شده و



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر امام خمینی (ره)

در مخازن تخلیه شود تا بعداً بارگیری شود، تلاش می‌کردیم حتماً کشتی در کنار اسکله آماده بارگیری باشد تا هیچ وقفه‌ای در فرآیند ایجاد نشود. هدف این بود اگر دشمن اقدام به شناسایی مخازن نفتی کرد، با حجم بالایی از مواد قابل اشتعال در مخازن مواجه نباشیم و احتمال بروز حریق گسترده به حداقل برسد. خوشبختانه این اقدامات به گونه‌ای مدیریت شد که نه در منطقه نفتی بندر اختلالی ایجاد شد و نه حادثه خاصی از جنبه ایمنی رخ داد، البته جمع کردن منافع بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران فعال در بندر، الزامات حاکمیتی، ملاحظات بندری، دستورالعمل‌های پدافندی و مسائل ایمنی در کنار یکدیگر کار ساده‌ای نیست و واقعاً پیچیدگی‌های فراوانی دارد. باید توجه داشت در همین مجموعه نزدیک به ۱۵ هزار نفر مشغول به کارند. اگر فعالیت‌های بندری متوقف شود و درآمدی ایجاد نشود، طبیعتاً وضعیت معیشتی این حجم از نیروی انسانی نیز تحت تأثیر قرار خواهد گرفت. به همین دلیل تلاش کردیم به گونه‌ای عمل کنیم که فعالیت بندر ادامه پیدا کند اما در عین حال ریسک‌ها و تهدیدهای احتمالی نیز تا حد امکان کاهش یابد. خوشبختانه در طول مدت جنگ حتی یک مورد حادثه کاری، امنیتی و حراستی نداشتیم».

داوود چگنی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان درباره اقدامات انجام‌شده برای تسهیل در عملیات تخلیه و بارگیری می‌گوید: «بندر امام خمینی (ره) سهم ۷۰ درصدی در تأمین کالای اساسی کشور دارد و این موضوع اهمیت خود را در همه چرخه‌های صنعتی، اقتصادی و اجتماعی کشور به‌خوبی نشان می‌دهد. هرگونه توقف در این زنجیره باعث می‌شود زنجیره‌های دیگر تحت تأثیر قرار گیرد. با توجه به نقش مهم این بندر در تأمین امنیت غذایی کشور، همیشه تأکید ویژه‌ای بر تخلیه، نگهداری و بارگیری کالاهای اساسی به مقاصد مصرف داخل کشور در کمترین زمان می‌شود.

با وقوع جنگ تحمیلی سوم، به رغم ایجاد توقف کوتاه‌مدت عملیات، با توجه به برنامه‌هایی که از پیش در قالب پدافند غیر عامل پیش‌بینی کرده بودیم، توانستیم با همکاری و هم‌افزایی دیگر حلقه‌های زنجیره تأمین کالا به خصوص سازمان راهداری، راه‌آهن، گمرک، استاندارد، وزارت جهاد کشاورزی و سازمان‌هایی که در بحث صدور مجوزها در زنجیره تأمین کالا اثرگذارند، در کوتاه‌ترین زمان ممکن عملیات را به حالت عادی برگردانیم و فرآیند تخلیه و بارگیری را به صورت ۲۴ ساعته انجام دهیم. تأکید اصلی در بندر، تخلیه سریع کشتی‌هایی بود که در لنگرگاه بودند، همچنین انتقال سریع بخش زیادی از بارهایی که در بندر امام خمینی (ره) مانده بودند. در آن زمان نزدیک ۳ میلیون تن کالا در بندر داشتیم که با هماهنگی انجام‌شده، در اسرع وقت توانستیم بارها را تخلیه کنیم، طوری که به رکورد تخلیه ۱۰۰ هزار تن غلات در روز رسیدیم و روزانه به صورت میانگین بالای ۲ هزار کامیون را بارگیری می‌کردیم.

برگزاری جلسات مستمر ستاد تسهیل ترخیص کالاهای اساسی در سطح استان با حضور دستگاه‌های اجرایی مرتبط با زنجیره تأمین کالا سبب شد گلوگاه‌ها و شرایطی را که به هر دلیل تخلیه و بارگیری را با مشکل مواجه می‌کرد، شناسایی کنیم و برای رفع آن راهکار بیابیم.

کار اصلی را بخش خصوصی، آن هم خیلی جهادی و انقلابی انجام می‌داد. بخش خصوصی در سخت‌ترین شرایط ممکن عملیات تخلیه و بارگیری را انجام داد و یک لحظه عملیات را در شرایط سخت متوقف نکرد؛ بدون هیچ‌گونه چشم‌داشتی و توقعی. همه نیروهای‌شان پای کار بودند و همه رکوردهای ثبت‌شده در عملیات تخلیه کشتی و بارگیری از بندر، حاصل حضور فعالان این بخش است.

کسی که به عنوان مسئول و مدیر یک بخش اجرایی قرار می‌گیرد، باید یک میزان ریسک را بپذیرد. به عنوان نمونه به علت کندی اینترنت، امکان انجام عملیات بانکی نبود. بنابراین برای جلوگیری از توقف کارها و تداوم خدمات به ذی‌نفعان، با مسئولیت خودمان خدمات را ارائه کردیم تا مراجعان، شرکت‌های ترخیص‌کار و صاحبان کالا بتوانند هزینه‌های عملیات بندری را در روزهای بعد پرداخت کنند. هدف این بود که تخلیه کالا از کشتی‌ها و خروج کالا از بندر به سرعت انجام شود». سجاد سبزی‌وند، معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با تأکید بر اینکه بندر امام خمینی (ره) اساساً کاربری نظامی ندارد و بر اساس اصول حقوق بین‌الملل و قوانین جنگ نباید به عنوان هدف نظامی مورد حمله قرار گیرد،



تداوم کسب و کار و حضور نیروهای جستوجو و نجات، راهنمایان و یدکش‌ها در بندر امام خمینی(ره)

درباره جنگ تحمیلی سوم می‌گوید: «دفاع مقدس ۴۰ روز نشان داد دشمن هیچ‌گونه پایبندی به قواعد و قوانین بین‌المللی ندارد. به همین دلیل، با وجود همه پیش‌بینی‌ها و آمادگی‌های عملیاتی، ابعاد برخی حوادث و شدت تحولات رخ داده فراتر از چیزی بود که بتوان آن را به‌سادگی تصور کرد. با این حال، مجموعه بندر امام خمینی(ره) با اتکا به تجربه، برنامه‌ریزی و آمادگی قبلی توانست فعالیت‌های خود را بدون وقفه ادامه دهد و مأموریت‌های محوله را در شرایط جنگی به انجام برساند. البته با طولانی‌تر شدن جنگ، بندر نیز به‌تدریج تحت تأثیر شرایط قرار گرفت و حجم ترافیک بندری سیری کاهشی یافت. با این حال این کاهش در ماه نخست چندان محسوس و چشمگیر نبود، زیرا آثار اقتصادی و عملیاتی چنین بحران‌هایی معمولاً با فاصله زمانی خود را نشان می‌دهد.

در این میان، همه همکاران با تمام توان در میدان حضور داشتند، چرا که ما از نظر ذهنی و عملیاتی برای شرایط جنگی آماده بودیم. نکته‌ای که بیش از هر چیز برای ما ارزشمند بود، روحیه بالای همکاران بود. صادقانه بگویم، مشاهده این روحیه حتی باعث شد انرژی و انگیزه خود ما نیز چند برابر شود. در آن لحظات به یاد این جمله شهید چمران افتادم که می‌گفت: «وقتی شیپور جنگ نواخته می‌شود، مرد از نامرد شناخته می‌شود».

در آن روزها و شب‌ها، تمام شناورها عملیاتی بودند، کشتی‌ها به تردد خود ادامه می‌دادند و فعالیت‌های بندری بدون وقفه در جریان بود. اگر هم وقفه‌ای در تردها ایجاد می‌شد، مربوط به حوادثی بود که در مناطق دیگر، از جمله محدوده تنگه هرمز رخ می‌داد و ارتباط مستقیمی با عملیات بندر نداشت. هرچند برخی تأسیسات و نقاط مورد نیاز برای هدایت ورود و خروج کشتی‌ها دچار خسارت شد اما از آنجا که این سناریوها را از قبل پیش‌بینی کرده بودیم، گزینه‌های جایگزین آماده بود و بلافاصله فعال شد. بنابراین حتی یک ساعت هم در فرآیندهای عملیاتی بندر اختلال ایجاد نشد. اگر این سطح از آمادگی، برنامه‌ریزی و پیش‌بینی از قبل وجود نداشت، ممکن بود علاوه بر توقف عملیات، با خسارات جانی و حتی شهادت تعدادی از همکاران نیز مواجه شویم.



تداوم کسب و کار و حضور نیروهای اداری در بندر امام خمینی(ره)

در حوزه دریایی، تمام بخش‌های سازمان بنادر و دریانوردی در این دوره پای کار بودند. همه معاونت‌ها، واحدهای عملیاتی، بخش‌های دولتی و خصوصی در کنار یکدیگر فعالیت کردند. واقعیت این است که اگر این همدلی و همراهی وجود نداشت، استمرار فعالیت‌های بندری امکان‌پذیر نبود. از فرآیند ورود و خروج کشتی‌ها گرفته تا عملیات تخلیه و بارگیری کالا، همه بخش‌ها نقش خود را به‌خوبی ایفا کردند. انجمن‌های مرتبط، کارگران تخلیه و بارگیری، اپراتورهای تجهیزات بندری، شرکت‌های حمل‌ونقل و رانندگان کامیون‌ها، همگی با روحیه‌ای جهادی در میدان حضور داشتند.

در شرایطی که هر لحظه احتمال وقوع حادثه یا حمله وجود داشت، هیچ‌یک از این افراد سنگر خدمت را ترک نکردند و یکی از خطاهای محاسباتی دشمن نیز دقیقاً همین موضوع بود. دشمن تصور می‌کرد با ایجاد یک شوک اولیه می‌تواند چرخه اقتصاد، خدمات بندری و فعالیت‌های لجستیکی کشور را مختل کند و ظرف چند روز به اهداف خود برسد اما آنچه در محاسباتش نادیده گرفته بود، روحیه تاب‌آوری، ایثار، مسئولیت‌پذیری، میهن‌دوستی و عرق ملی مردم ایران بود.

یکی از موضوعاتی که فشار روانی زیادی به همکاران وارد می‌کرد و ما نیز به طور مستقیم با آن درگیر بودیم، شرایط ورود و خروج کشتی‌ها بود. در زمان ورود شناورها، راهنمایان کشتی برای هدایت آنها سوار کشتی می‌شدند و در زمان خروج نیز همین مسئولیت را بر عهده داشتند. در بسیاری موارد، راهنمایان کشتی گزارش می‌دادند پهبادهای متخاصم را در بالای سر خود مشاهده می‌کنند. آنها این موضوع را به چشم می‌دیدند و به صورت مستقیم گزارش می‌کردند. طبیعی بود که دریافت چنین گزارش‌هایی، حتی برای ما که در ساحل حضور داشتیم، استرس و نگرانی زیادی ایجاد کند. با این حال، روحیه همکاران ما در بخش خصوصی حقیقتاً مثال‌زدنی بود. این روحیه جهادی و مسئولیت‌پذیری، به نوعی لطف و عنایت الهی بود. بارها پیش آمد که همکاران ما پس از پایان مأموریت روی یک کشتی، در حالی که لحظاتی قبل پهباد متخاصم را در بالای سر خود مشاهده کرده بودند، بدون هیچ تردیدی راهی مأموریت بعدی می‌شدند. حتی در برخی موارد گزارش می‌کردند پهباد برای مدتی آنها را تعقیب و تا بخشی از مسیر همراهی کرده است اما پس از پایان مأموریت، بدون

کوچک‌ترین تزلزل یا نگرانی‌ای، به سمت کشتی بعدی می‌رفتند و وظیفه خود را انجام می‌دادند. با وجود همه این اتفاقات، خوشبختانه هیچ‌یک از این حوادث بر روحیه همکاران تأثیر منفی نگذاشت؛ نه کسی محل خدمت خود را ترک کرد و نه خللی در انجام مأموریت‌ها ایجاد شد.

یکی از اتفاقات ارزشمندی که در روزهای جنگ رمضان شاهد آن بودیم، اعلام آمادگی همکاران بازنشسته برای بازگشت به خدمت بود. تعدادی از همکارانی که سال‌ها قبل بازنشسته شده بودند، تماس گرفتند و گفتند در صورت نیاز، آماده همکاری هستند. بسیاری از آنها در ماهشهر، سربندر و شهرهای اطراف حضور داشتند و در طول جنگ ۴۰ روزه بارها این آمادگی را اعلام کردند و می‌گفتند اگر برای هدایت کشتی‌ها، کنترل ترافیک دریایی یا هر بخش دیگری به نیرو نیاز باشد، با افتخار در خدمت مجموعه خواهند بود. این اتفاق، یکی از جلوه‌های زیبای همبستگی و احساس مسئولیت در میان خانواده بزرگ دریایی کشور بود.

حمیدرضا شکری، رئیس اداره فناوری اطلاعات و ارتباطات بندر امام خمینی (ره) درباره آمادگی تیم فاوا در دوران جنگ تحمیلی سوم می‌گوید: «روزی که جنگ آغاز شد و دستور تخلیه ساختمان را دادند، تیم شبکه و تیم نرم‌افزار همه ایستادیم و همکاران گفتند: «ما تا بک‌آپ‌ها را چک نهایی و خارج نکرده باشیم و اطلاعات را به جاهای امن منتقل نکرده باشیم، از بندر خارج نمی‌شویم». این کار هم را کردند. حتی زمانی که همکاران داشتند تخلیه می‌کردند، شهر سربندر مورد هدف قرار گرفت ولی بچه‌ها پای کار بودند و تا آخرین لحظه که بک‌آپ‌های آفلاین را خارج کردیم، هیچ‌کس از اداره خارج نشد. با اینکه اعلام شده بود ادارات با ۳۰ درصد نیروها فعالیت کنند، نیروهای فاوا به صورت خودجوش صد درصد پای کار بودند. حتی بعضی از خانم‌ها تماس می‌گرفتند که ما آمادگی داریم بیایم و کار کنیم.

یکی از دغدغه‌هایی که در طول جنگ رمضان با آن مواجه بودیم، این بود که برنامه چیست و از کجا می‌خواهد حمله انجام شود؟ به هر صورت، اقتضای کشور در بخش غلات و کالاهای اساسی به بندر امام خمینی (ره) چشم دوخته بود، بنابراین در وهله نخست پراکندگی تجهیزات را به‌خوبی انجام دادیم و تمام تجهیزات شبکه را که مورد نیاز بود و از قبل پیش‌بینی کرده بودیم، در محیط غیرعملیاتی، فعال کردیم؛ بدون هرگونه اتفاق غیرمنتظره که بخواهد دیتا از بین برود یا کارمان تحت تأثیر قرار بگیرد».



بازدید سیدمحمد رضا موالی‌زاده، استاندار خوزستان از بندر و مجتمع بندری امام خمینی (ره)

صادرات در خرمشهر متوقف نشد

علی عسگری، مدیرکل اداره بندر و دریانوردی خرمشهر با یادآوری اتفاقات جنگ تحمیلی سوم، درباره آن روزها و رسیدگی به ۳ موضوع مهم «کالاهای رسوبی»، «کالاهای خطرناک» و «خودروهای وارداتی» می‌گوید: «یکی از موضوعاتی که از ماه‌ها قبل از جنگ تحمیلی سوم برای آن تدابیر ویژه‌ای اندیشیده بودیم، مسئله رسوب کالاها و وجود کالاهای خطرناک متروکه در محوطه‌های بندری بود. با توجه به ملاحظات پدافندی و ضرورت پیشگیری از بروز خسارت‌ها و آسیب‌های احتمالی، برنامه‌ریزی‌های مناسبی در این زمینه انجام شده بود. تمام کالاهای رسوبی در بندر، به‌ویژه کالاهای خطرناک و کالاهایی که از اهمیت بیشتری برخوردار بودند، احصا و شناسایی شده و برای تعیین تکلیف آنها برنامه‌ریزی دقیقی شده بود. در همین راستا، جلسات متعددی با حضور همه دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله اداره کل گمرک، اداره کل اموال تملیکی، ستاد اجرایی فرمان حضرت امام(ره)، اداره استاندارد و دیگر دستگاه‌های دخیل در فرآیند صادرات و واردات در بندر خرمشهر برگزار کردیم. آخرین نشست نیز با حضور دادستان شهرستان خرمشهر برگزار شد تا مصوبات این جلسات از ضمانت اجرایی بیشتری برخوردار باشد.



تداوم کسب و کار در بندر خرمشهر

بخشی از این کالاها به دلیل مشکلات مختلف، طی ۱۴ تا ۱۵ سال گذشته در بندر باقی مانده و رسوب کرده بود. در طول سال ۱۴۰۴ بخشی از این کالاها تعیین تکلیف شده بود اما بخش دیگری همچنان باقی مانده بود که با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط و همکاری دادستان، زمان مشخصی را برای تخلیه و خروج آنها تعیین کرده بودیم که این موضوع همزمان با آغاز جنگ تحمیلی سوم شد. این شرایط باعث شد با جدیت و سرعت بیشتری موضوع را پیگیری کنیم و روند تعیین تکلیف این کالاها را در اولویت قرار دهیم، طوری که در هفته نخست جنگ، با تلاش‌های شبانه‌روزی و جهادی تمام دستگاه‌ها به‌خصوص همکاران اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، بخش قابل توجهی از این کالاها تعیین تکلیف و از بندر خارج شد.

طی سال ۱۴۰۴ بیش از ۱۷ هزار خودروی وارداتی وارد بندر شده بود. بخش زیادی از این خودروها پیش از جنگ از بندر خارج شده بود اما حدود ۴ هزار دستگاه خودرو همچنان در بندر باقی مانده بود. یکی از موضوعات مهم، حجم بالای مراجعه صاحبان این خودروها به بندر بود که قرار بود به‌تدریج ترخیص و خارج شوند. به همین دلیل با حجم قابل توجهی از ارباب‌رجوع و ترافیک مراجعات مواجه بودیم. خوشبختانه توانستیم این تعداد خودرو را ظرف یک تا ۲ هفته نخست جنگ به طور کامل از بندر خارج کنیم، البته در این مسیر مشکلات و موانعی نیز وجود داشت که در شورای تأمین مطرح و با هماهنگی دادستان و دیگر دستگاه‌های ذی‌ربط، مسائل مربوطه تعیین تکلیف و در چارچوب ضوابط و مقررات قانونی، فرایند



تداوم کسب و کار در بندر خرمشهر

خروج خودروها انجام شد. همچنین هماهنگی‌های لازم برای تسریع این روند انجام و تسهیلات مورد نیاز فراهم شد تا عملیات خروج خودروها با کمترین مشکل ممکن به سرانجام برسد.

یکی دیگر از موضوعات مهم، وجود کالاهای خطرناک در بندر بود. به عنوان نمونه حدود ۲۳۴ دستگاه کانتینر حامل کالاهای خطرناک در بندر وجود داشت. بخشی از این کالاها شامل خودروهای هیبریدی بود که به دلیل ماهیت خاص خود، در زمره کالاهای خطرناک طبقه‌بندی می‌شوند. به همین دلیل لازم بود با عزم و جدیت ویژه‌ای نسبت به تعیین تکلیف و خروج آنها اقدام شود. خوشبختانه توانستیم تمام این محموله‌ها را در مدت زمان کوتاهی از بندر خارج کنیم. همچنین تعداد قابل توجهی کالای متروکه در بندر وجود داشت که از سال‌های گذشته باقی مانده بود. از جمله این کالاها می‌توان به محموله‌های کولر اشاره کرد که به دلیل وجود گاز مبرد و برخی قطعات فنی نصب‌شده روی آنها، در دسته کالاهای خطرناک قرار می‌گیرد. این کالاها نیز با هماهنگی مجموعه اموال تملیکی و ستاد اجرایی فرمان حضرت امام (ره) تعیین تکلیف و از بندر خارج شد. مجموع این اقدامات باعث شد در نهایت بتوانیم از منظر کاهش کالاهای رسوبی، وضعیت قابل قبولی را در بندر خرمشهر ایجاد کنیم.



تداوم کسب و کار و انجام عملیات عمرانی در بندر خرمشهر

از سوی دیگر بخش عمده فعالیت‌های وارداتی بندر خرمشهر با کشورهای کویت و امارات متحده عربی انجام می‌شود. با آغاز جنگ، بخشی از شناورها در مسیر حرکت به سمت بندر بودند و بخشی دیگر نیز در بنادر مقصد پهلوی گرفته و عملیات بارگیری خود را انجام داده بودند. برخی شناورها نیز پس از وقوع جنگ، ناچار به بازگشت شده بودند، در نتیجه، با حجم قابل توجهی از شناورهای ورودی مواجه شدیم. با این حال، تمام نیروها در بخش‌های دریایی و بندری با برنامه‌ریزی دقیق و اتخاذ تدابیر مناسب، شرایط را به‌خوبی مدیریت کردند. به این ترتیب تمام شناورها پذیرش شدند و خدمات مورد نیاز آنها ارائه شد.

یکی دیگر از نکات برجسته این دوران، تداوم صادرات در بندر خرمشهر بود. صادرات بندر در طول جنگ ۴۰ روزه حتی برای یک لحظه هم متوقف نشد. با توجه به اینکه بخش عمده صادرات بندر خرمشهر به کشور عراق به‌ویژه بندر ابوفلوس انجام می‌شود، تمام فرآورده‌های صادراتی همانند گذشته ادامه یافت و به صورت مستمر انجام شد. این روند همچنان نیز ادامه دارد و صادرات به کشور عراق به طور منظم در حال انجام است. این موضوع یکی از ویژگی‌های برجسته بندر خرمشهر بود که عملکرد آن را تا حدی از دیگر بنادر متمایز کرد.

نکته قابل توجه دیگر، حضور مستمر و مؤثر بخش خصوصی در تمام این مدت بود. بخش عمده فعالیت‌های بندر؛ چه در بخش کانتینری و چه در حوزه کالاهای عمومی، توسط ترمینال اپراتور انجام می‌شود. خوشبختانه از نخستین روز جنگ تحمیلی سوم تا پایان آن، نیروهای بخش خصوصی به صورت فعال و مستمر در میدان حضور داشتند و وظایف خود را به بهترین شکل انجام دادند. فرآیند ترخیص کالا با هماهنگی گمرک و دیگر دستگاه‌های ذی‌ربط و با حضور مستمر کارکنان بندر، فعالان بخش خصوصی و شرکت ترمینال اپراتوری به صورت شبانه‌روزی انجام شد و توانستیم ترخیص کالاها را به بهترین شکل ممکن مدیریت کنیم. ما برای یک لحظه حتی در روز عید و تحویل سال نیز توقف عملیات نداشتیم، طوری که بنده به همراه معاونان و مدیران بخش‌های مختلف، در کنار کارکنان عملیاتی از جمله نیروهای دریایی، آتش‌نشانی و یگان حفاظت، سال نو را در محل کار تحویل کردیم.

برای ایجاد آرامش بیشتر و تداوم فعالیت‌ها نیز تدابیر ویژه‌ای اندیشیده بودیم. از جمله، دفاتر دوم و سوم را در نقاط مختلف شهر پیش‌بینی و راه‌اندازی کردیم تا در صورت نیاز، همکاران بتوانند در محیطی امن‌تر و با آرامش بیشتر به فعالیت خود ادامه دهند. این اقدام باعث شد کارکنان با اطمینان خاطر بیشتری در محل کار حاضر شوند و روند انجام امور بدون وقفه ادامه یابد. برای بخش‌های عملیاتی نیز با رعایت اصول پدافند غیرعامل، فضاها و دفاتر جایگزین طراحی و آماده شده بود تا همکاران بتوانند وظایف خود را در شرایط ایمن‌تری انجام دهند. بندر خرمشهر، همانند بسیاری از شهرهای کشور، به طور مستمر در معرض حملات دشمن آمریکایی - صهیونیستی قرار داشت و در مجموع حدود ۲۱ مرحله مورد حمله قرار گرفت. در برخی روزها این حملات در قالب ۵ تا ۶ موج متوالی رخ می‌داد و شرایط بسیار خطرناک و حساسی را رقم زده بود. حتی ترمینال مسافری بندر نیز دچار آسیب شد.

بندر انزلی

نجات دریانوردان ناوشکن دیلمان

در جریان جنگ ۴۰ روزه، اسکله بندر انزلی شامگاه چهارشنبه ۲۷ اسفند ۱۴۰۴ مورد حمله جنگنده‌ها و پهپادهای آمریکایی - صهیونی قرار گرفت که در این بین، نجات جان دریانوردان ناوشکن دیلمان در آن شب، سند دیگری از رشادت، ایثار و جوانمردی دریادلان ۲ ناجی ۵۵ و ۱۴ بود. حسین یونسی‌خمس، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان اتفاقات آن شب را اینگونه روایت می‌کند: «شامگاه بیست‌وهفتم اسفند ۱۴۰۴، حوالی ساعت ۱۰ مطلع شدم اسکله‌های یک و ۱۳ بندر انزلی مورد اصابت موشک‌های دشمن آمریکایی - صهیونی قرار گرفته است. بلافاصله از رشت به سمت بندر حرکت کردم. حدود ۵۰۰ نفر داخل بندر مشغول کار بودند و بنا بر تجربه که معمولاً در چنین شرایطی، پس از یک‌بار هدف قرار گرفتن نقطه‌ای، حدود ۳۰ تا ۴۵ دقیقه بعد دوباره همان نقطه مورد حمله قرار می‌گرفت، بی‌درنگ دستور تخلیه کامل بندر را صادر و تأکید کردم هیچ نیروی انسانی در بندر باقی نماند. حتی اعلام شد نیروهای حاضر روی ۱۲ فروند کشتی مستقر در لنگرگاه نیز باید خارج شوند. به نمایندگان خطوط کشتیرانی نیز ابلاغ شد موضوع اسکان این افراد را در دستور کار قرار دهند. در مسیر رشت به بندر انزلی بودم که اطلاع دادند ناوشکن دیلمان هدف قرار گرفته است. این شناور در فاصله ۴ تا ۵ کیلومتری بندر مستقر بود. می‌دانستم روی ناوشکن حدود ۸ نفر مستقر بوده‌اند. باید برای نجات آن افراد اقدام می‌کردیم،



ناوشکن دیلمان مستقر در اسکله بندر انزلی

چرا که ناوشکن هدف قرار گرفته و دچار حریق شده بود. بلافاصله با آقای شکیب‌نسب تماس گرفتیم و اعلام کردیم قصد داریم برای این موضوع اقدام کنیم، زیرا نجات جان انسان‌ها در دریا بر اساس کنوانسیون جست‌وجو و نجات دریایی (SAR) وظیفه ما است.

شرایط بسیار سخت بود و وضعیت عادی یک عملیات امداد دریایی وجود نداشت. در آن لحظه، جنگنده‌ها و پهپادها در آسمان منطقه حضور داشتند و در حال پرواز بودند. با این حال اعلام کردیم راه دیگری نداریم و باید ریسک کنیم. تصمیم بر این شد شناورهای جست‌وجو و نجات (SAR) که آمبولانس دریایی نیز نامیده می‌شوند، برای عملیات اعزام شوند. در مجموع حدود ۱۰ نفر برای انجام این مأموریت به کار گرفته شدند و ۲ فروند شناور ناجی ۱۴ و ناجی ۵۵ در همان لحظات اولیه به سمت ناوشکن اعزام شدند. خدا را شکر، این شناورها توانستند ظرف ۴ تا ۵ دقیقه به محل برسند. در این عملیات، چند نفر که در آب افتاده بودند، همچنین چند نفر از سرنشینان قایق نجات یک کشتی روسی که در کنار ناوشکن حضور داشت، توسط نیروهای ما نجات داده شدند. آن کشتی روسی نیز در همان لحظات اولیه اقدامات مؤثری انجام داده بود. افراد نجات‌یافته به اسکله منتقل و سپس از بندر خارج شدند. در ادامه، همزمان با خروج افراد از بندر، حمله دوم حوالی ساعت ۱۱ شب رخ داد که به مراتب سنگین‌تر از حمله اول بود. در این حمله، متأسفانه موشک‌ها به اسکله‌های نیروی دریایی و... در انزلی اصابت کرد. خوشبختانه در این حادثه هیچ‌گونه تلفات انسانی نداشتیم. قطعاً اگر دستور تخلیه بندر صادر نشده بود، به دلیل حجم ترکش‌های ناشی از اصابت پرتابه‌ها و ادوات تکه‌تکه شده، تلفات بسیار سنگینی به بار می‌آمد.



تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از دریانوردان شناورهای ناجی ۱۴ و ۵۵ بندر انزلی

همزمان که برای نجات دریادلان ناوشکن اقدام شد، کار تخلیه کشتی‌های خارجی را آغاز کردیم. برخی دریانوردان مقاومت می‌کردند و تمایلی به ترک کشتی‌ها نداشتند. آنها معتقد بودند کشتی مانند خانه‌شان است و گفتند بدون دستور رسمی نمی‌توانند آن را ترک کنند. در نهایت، با هر شیوه و تدبیری بود، توانستیم آنها را که حدود ۶۰ دریانورد روس و هندی بودند از کشتی‌ها خارج کنیم و شرایط به گونه‌ای مدیریت شد که این افراد از بندر خارج شدند و به‌خوبی مورد میزبانی قرار گرفتند. در شب حادثه حدود ۱۱ فروند کشتی در اسکله‌ها مستقر بودند که از محدوده اسکله تجاری تا اسکله‌های نفتی را شامل می‌شد. همچنین در لنگرگاه نیز حدود ۷ فروند کشتی وجود داشت. تقریباً نیمی از کشتی‌ها خارجی بودند و به طور عمده کشتی‌های روسی در بندر حضور داشتند. البته تعدادی کشتی قزاقستانی نیز بودند. در آن شب، کشتی‌های ایرانی نیز در بندر حضور داشتند که به محض اعلام دستور، بندر را ترک کردند. علت صدور دستور ترک کشتی‌ها نیز این بود که احتمال می‌دادیم در صورت تداوم حملات، ممکن است خود کشتی‌ها یا اسکله‌ها دوباره هدف قرار گیرند. بنابراین اصل اساسی تصمیم‌گیری ما، اولویت دادن به جان انسان‌ها بود. در همین راستا، از قبل برخی میهمان‌سراها و واحدهای اسکان آماده‌سازی شده بود. این واحدها به صورت پیش‌بینی‌شده خالی نگه داشته شده بودند تا در شرایط اضطراری مورد استفاده قرار گیرند. با همکاری نیروهای مستقر در بندر، تمام دریانوردان اسکان داده شده و مورد پذیرایی قرار گرفتند و صبح روز بعد به کشتی‌های خود منتقل شدند».



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر انزلی



An aerial photograph of a massive crowd of people, densely packed and holding numerous red flags. The crowd is spread across a large area, with some structures and vehicles visible at the edges. A large, semi-circular teal graphic is overlaid on the center of the image, containing the title text.

فصل چهارم

قاب‌های ماندگار

این فصل دریچه‌ای است به تماشای رشادت، تلاش، زحمت، جانفشانی، ایثار، از خودگذشتگی، دریادلی، بی‌باکی، وطن‌پرستی، وطن‌دوستی و پای کار بودن مدیران، کارگران، پیمانکاران، فعالان بخش خصوصی، صاحبان کالا و انبارها، اپراتورهای بندری، رانندگان کامیون، سوزن‌بانان، لکوموتیورانان، کاپیتان‌ها، ملوانان، افسران، فرماندهان، راهنمایان، یدک‌کشان، ناجیان، آتش‌نشانان، کادر درمان و سلامت و همه آنها که در جنگ تحمیلی سوم در طول نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان تا اقیانوس هند برای سرافرازی و سربلندی ایران از جان خود گذشتند و مانند همه روزها و شب‌های قبل از ۹ اسفند ۱۴۰۴ اجازه ندادند چراغ بنادر، اسکله‌ها، لنگرگاه‌ها، پسرانه‌ها و پایانه‌ها خاموش شود.

اقتصاد و معیشت کشور در آن لحظه‌های بارش بمب و راکت و پرواز جنگنده‌ها و پهپادها، با همت زنان و مردانی پویا ماند و رونق گرفت که با وجود همه تهدیدها و نگرانی‌ها، در بنادر ماندند و جان‌شان را کف دست گرفتند. در این فصل تلاش شده از نگاه لنز دوربین عکاسان بنادر جنوبی و شمالی کشور، گوشه‌هایی از آن همه نجابت و فروتنی در قالب‌های زیبای صداقت به تصویر کشیده شود، اگرچه این قالب‌ها به عدد کمیت و قدر کیفیت نمی‌تواند روایتگر تمام و کمال فداکاری و از خودگذشتگی دریاتباران و دریانوردان باشد.



ارائه گزارش اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار مدیرعامل سازمان با رئیس جمهور



بازدید رئیس جمهور از وزارت راه و شهرسازی و دیدار با وزیر و معاونان وزیر راه و شهرسازی



جلسه ستاد مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی با حضور محمدرضا عارف، معاون اول رئیس جمهور، وزیر و معاونان وزیر راه و شهرسازی



جلسه تسهیل در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، نمایندگان دستگاه‌های اجرایی و مدیران تشکلهای بخش خصوصی



جلسه تسهیل در ترخیص کالاهای اساسی از بنادر کشور با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، نمایندگان دستگاه‌های اجرایی و مدیران تشکلهای بخش خصوصی





بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر شهید رجایی



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از محوطه عملیاتی بندر شهید رجایی





حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جلسه شورای معاونان اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان





دیدار و گفت‌وگوی معاونان اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی





پازدید مدیرعامل سازمان پناور و دریاوردی به همراه رئیس کمیسیون عمران مجلس از بندر لنگه



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه رئیس کمیسیون عمران مجلس از بندر لنگه





نارذید مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی از بندر لنگه



بازدید احمد جباری، نماینده مردم غرب هرمزگان در مجلس از بندر لنگه

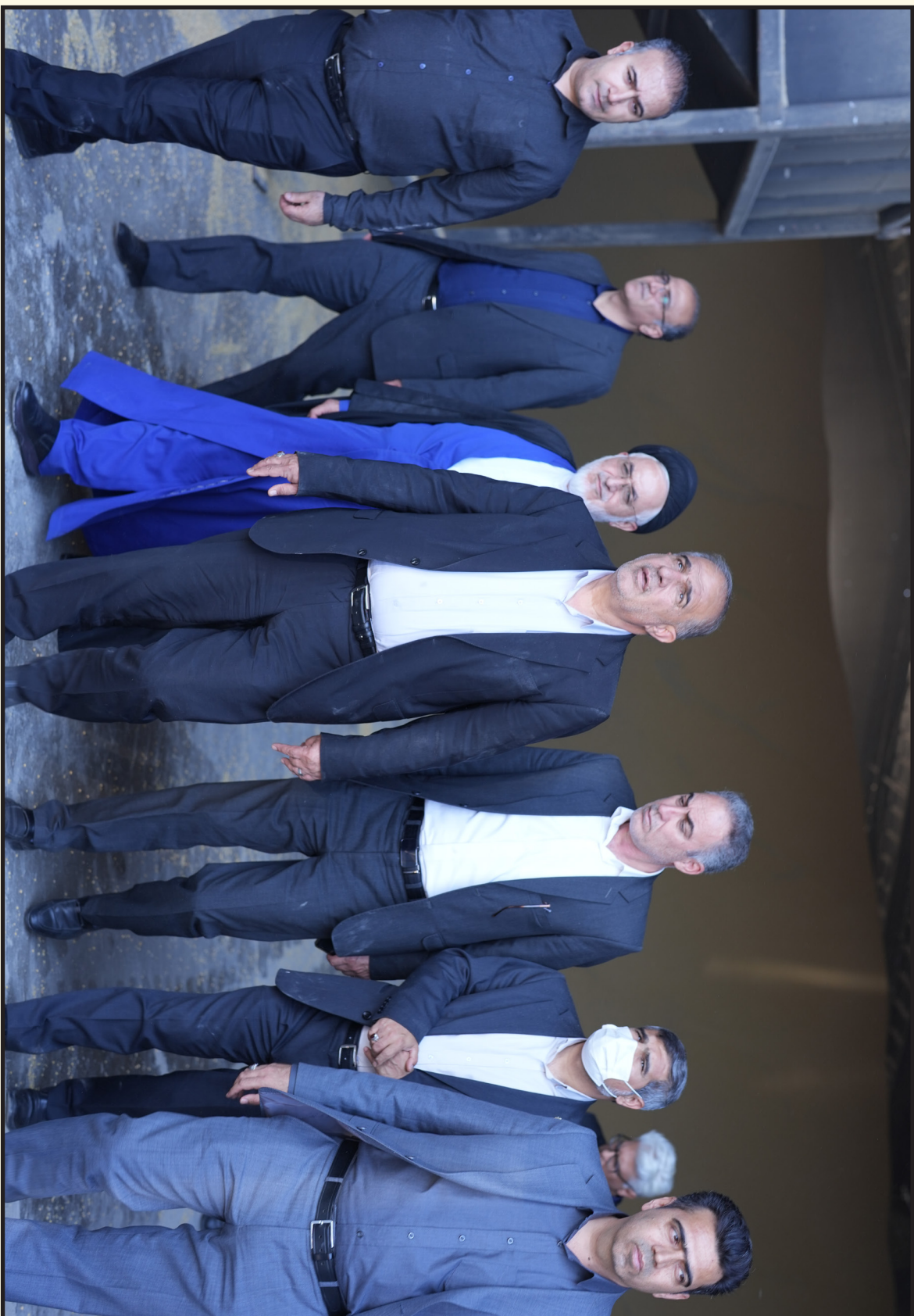


بازدید استاندار خوزستان از بندر و مجتمع بندری امام خمینی (ره)



بازدید استاندار خوزستان و رئیس و اعضای کمیسیون کشاورزی مجلس از بندر و مجتمع بندری امام خمینی(ره)





بازدید رئیس و اعضای کمیسیون کشاورزی مجلس از انبارهای کالاهای اساسی بندر امام خمینی (ره)



بازدید رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس از مجتمع بندری امام خمینی(ره) و گفت‌وگو با فعالان بخش خصوصی



بازدید استاندار خوزستان و رئیس و اعضای کمیسیون کشاورزی مجلس از کشتی حامل کالاهای اساسی



دیدار استاندار خوزستان و رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس با فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل در ترخیص و خروج کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره)





دیدار رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس با فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل در ترخیص و خروج کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره)



نشست فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی با استاندار خوزستان و رئیس کمیسیون کشاورزی مجلس برای تسهیل در ترخیص و خروج کالاهای اساسی از بندر امام خمینی (ره)





حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در شورای معاونان اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان



دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با فرماندهان و نیروهای شناورهای ناچی ۱۴ و ۵۵ در بندر انزلی



تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از دریانوردان شناورهای ناچی ۱۴ و ۵۵ بندر انزلی



تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از دریانوردان شناورهای ناجی ۱۴ و ۵۵ بندر انزلی





تقدیر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از دریانوردان شناورهای ناچی ۱۴ و ۵۵ بندر انزلی





بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از بندر امیرآباد



دیدار استاندار مازندران، رئیس کمیسیون کشاورزی و نمایندگان مردم استان مازندران در مجلس با فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل در ترخیص و خروج کالا از بندر امیرآباد



بازدید استاندار مازندران، رئیس کمیسیون کشاورزی و نمایندگان مردم استان مازندران در مجلس از محوطه بندری بندر امیرآباد



بازدید جبارعلی ذاکری، مدیرعامل راه‌آهن از ناوگان ریلی و محوطه بندری بندر امیرآباد



دیدار مدیرعامل راه‌آهن با فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل در ترخیص و خروج کالا از بندر امیرآباد



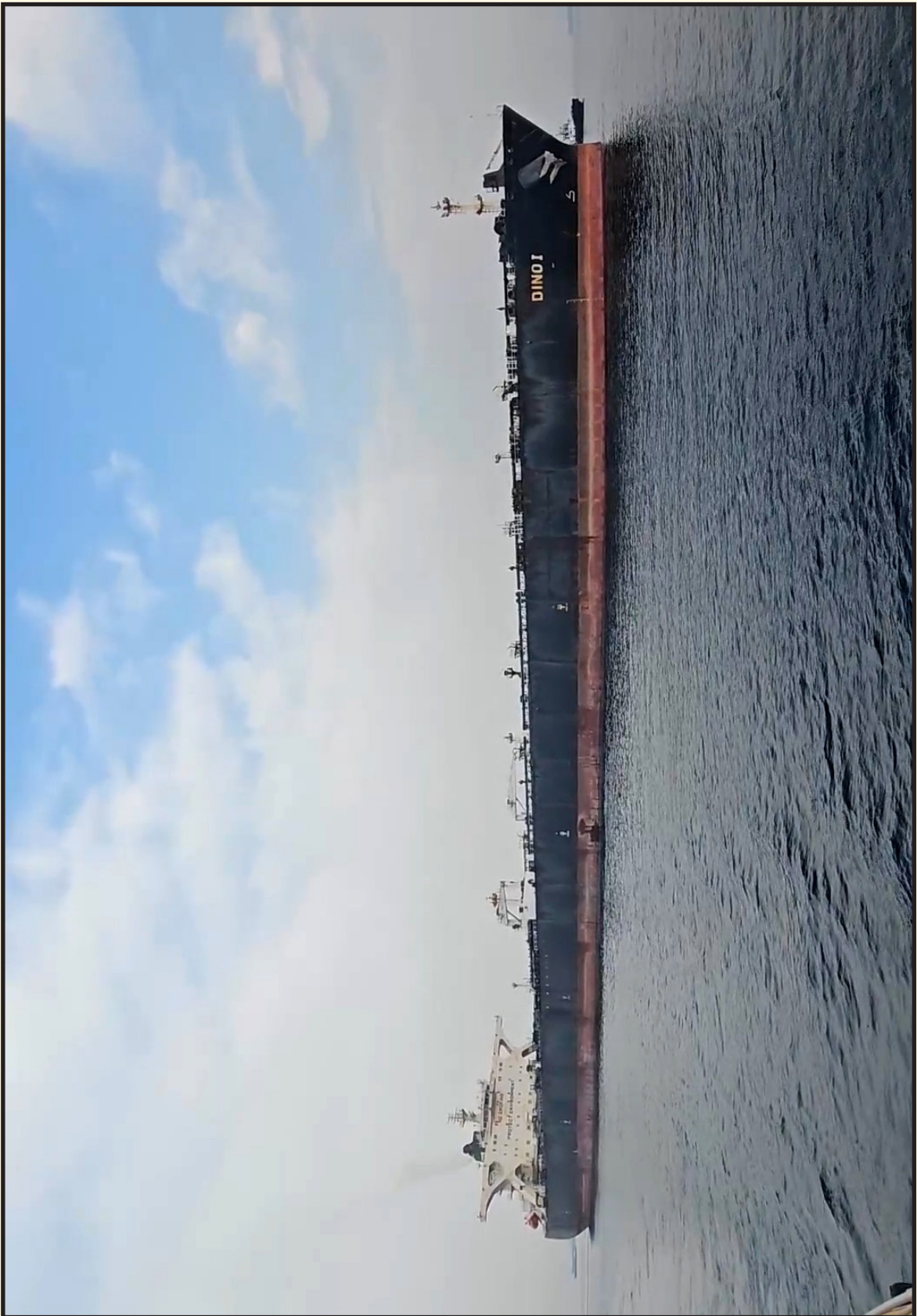
دبیر مدیرکل بنادر و دریانوردی امیرآباد با فعالان بخش خصوصی و نمایندگان دستگاه‌های اجرایی برای تسهیل در ترخیص کالا از بندر



بازدید منصور بیچاره استاندار سیستان و بلوچستان از بندر و محوطه بندری چابهار



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید رجایی



راهنمایی و عبور سوپرنفکش DINO I از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز در جنگ رمضان



عبور سوپر نفتکش DINO I از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز در جنگ رمضان



حسن محمدی، رئیس اداره عملیات دریایی بندر شهید رجایی در عملیات هدایت و عبور نخستین سوپرنفتکش‌ها از تنگه هرمز



محمد کشاورز، سرانهمای کشتی در عملیات هدایت نخستین سوپرنفتکش‌ها از تنگه هرمز



راهنمایی، یدک‌کشی و عبور سوپر نفتکش STREAM از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز در جنگ رمضان



راهنمایی، پدک‌کشی و عبور سوپرنفتکش STREAM از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز در جنگ رمضان



گروه عملیاتی شناور هدایت کننده عبور نخستین سوپر نفتکش ها از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز



نقشه‌خوانی حسن محمدی برای عبور نفتکش‌ها از مسیر جدید ایران در تنگه هرمز



انهدام ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی در حمله جنگنده‌های آمریکایی - صهیونی



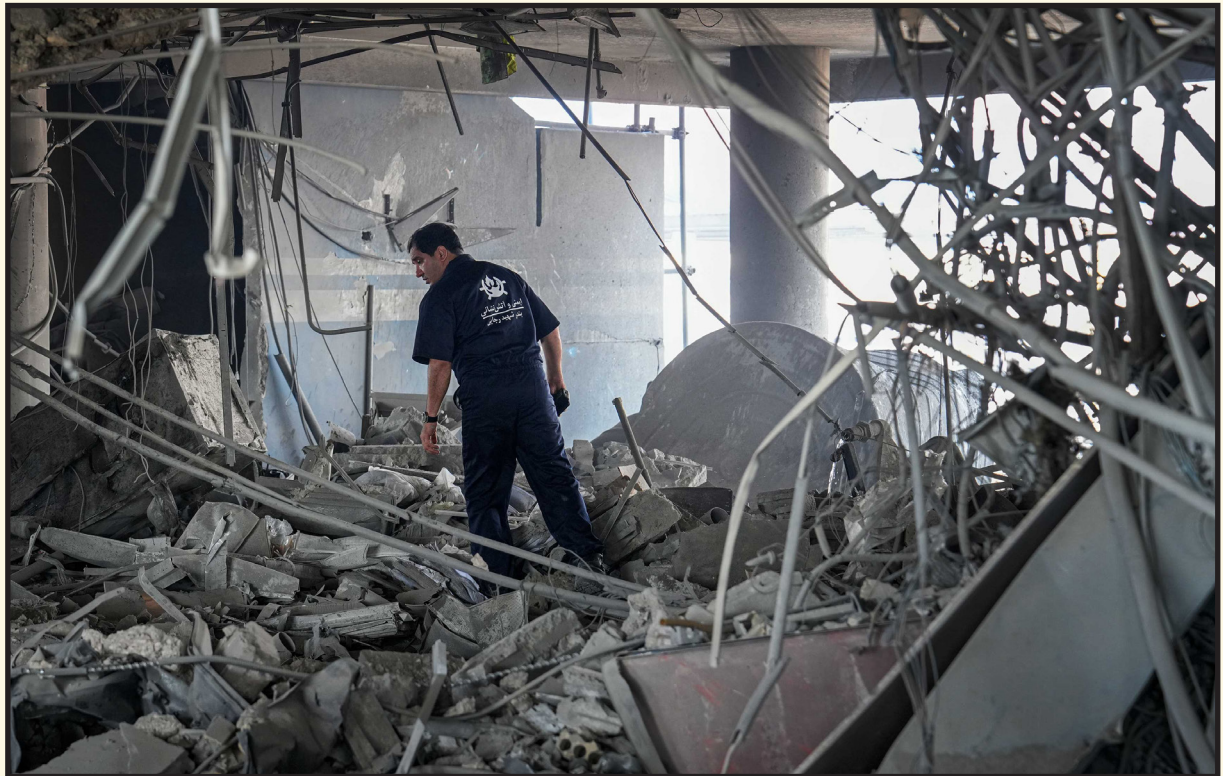
حضور نیروهای هلال احمر در محل انفجار ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی



خسارات ناشی از حمله آمریکایی - صهیونی به ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی



حضور نیروهای آتش‌نشانی بندر شهید رجایی در محل انفجار ساختمان مرجع دریایی



حضور نیروهای آتش‌نشانی بندر شهید رجایی در محل انفجار ساختمان مرجع دریایی



حضور نیروهای هلال احمر در محل انفجار ساختمان مرجع دریایی بندر شهید رجایی



تداوم کسب و کار و خروج خودروهای وارداتی از محوطه بندری شهید باهنر





تداوم کسب و کار و انجام عملیات بارگیری و خروج کالاهای اساسی از انبارهای بندر شهید باهنر



تداوم کسب و کار و خروج خودروهای وارداتی از محوطه بندری شهید باهنر



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بندر شهید باهنر



آسیب دیدن ساختمان‌ها و انبارهای بندر شهید باهنر بر اثر حملات آمریکایی - صهیونی



فعالیت اسکله پایانه مسافری دریایی بندر شهید حقانی در طول جنگ تحمیلی سوم



حمله آمریکایی - صهیونی به بندر شهید حقانی





حمله آمریکایی - صهیونی به زیرساخت‌های بندر شهید حقانی

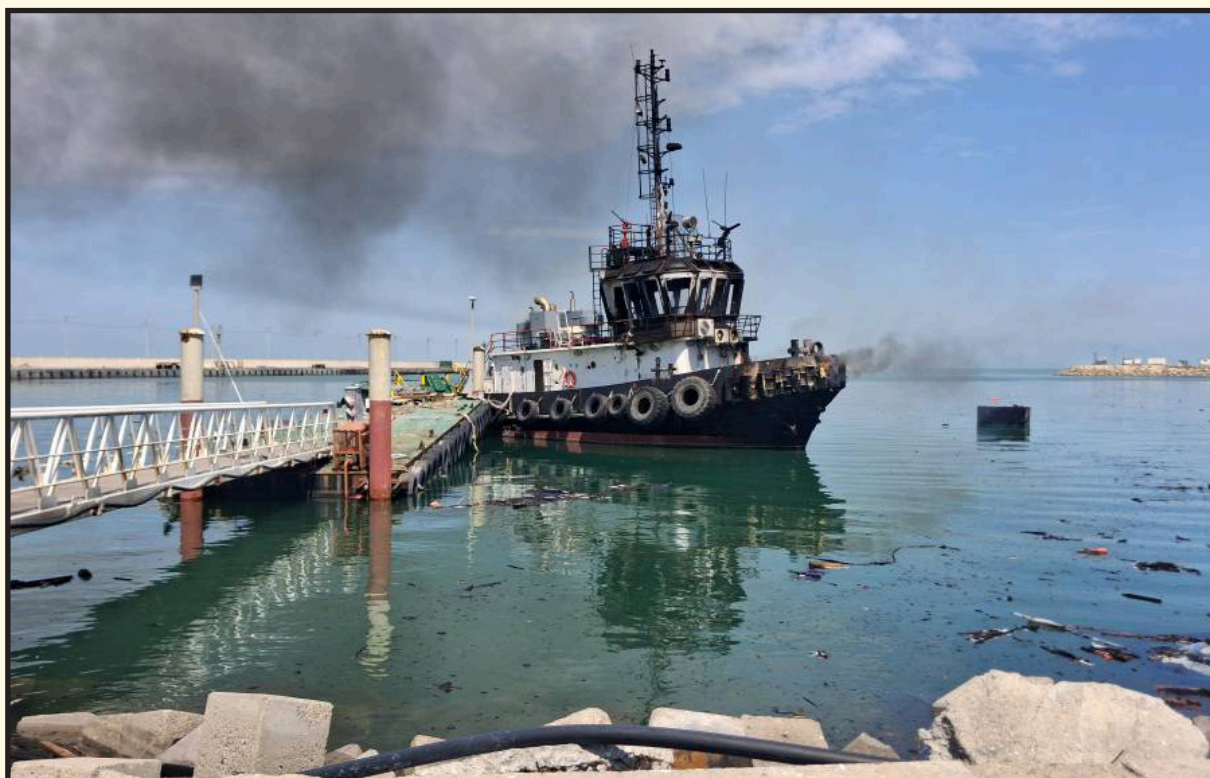




حمله آمریکایی - صهیونی به برج کنترل ترافیک دریایی بندر جاسک



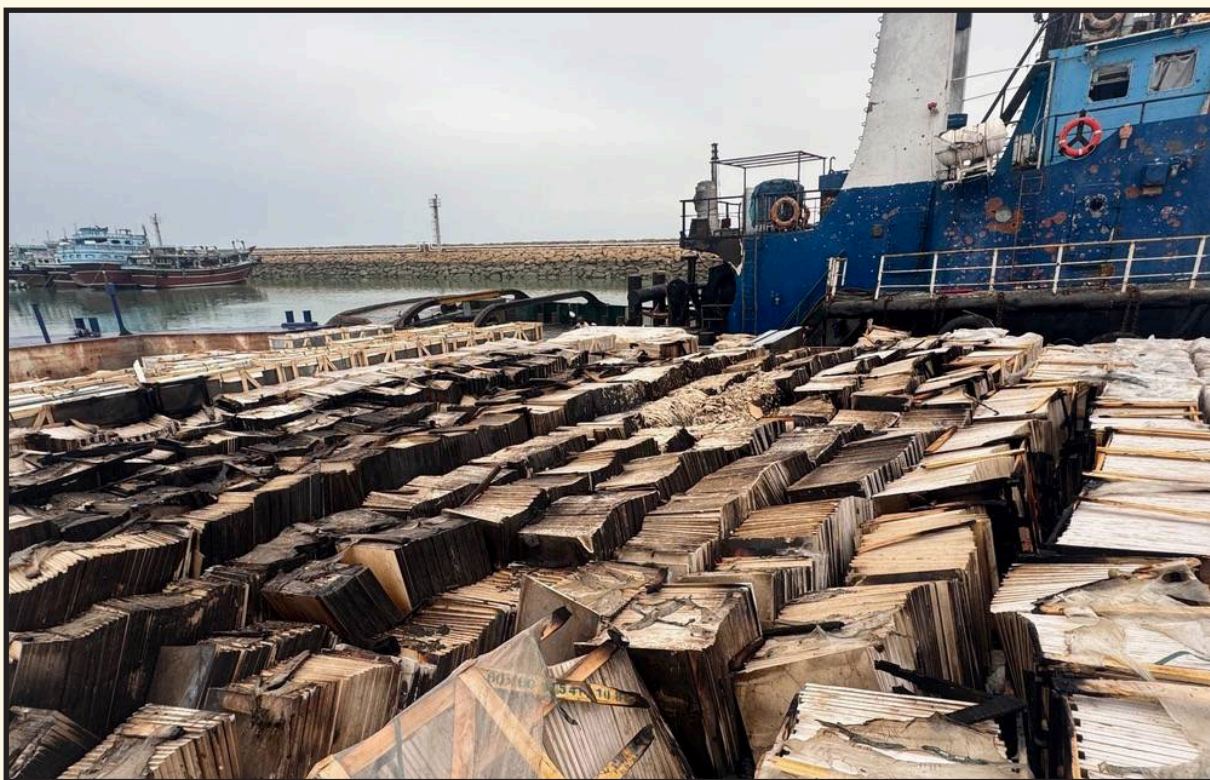
حمله آمریکایی - صهیونی به ساختمان‌ها و زیرساخت‌های بندر جاسک



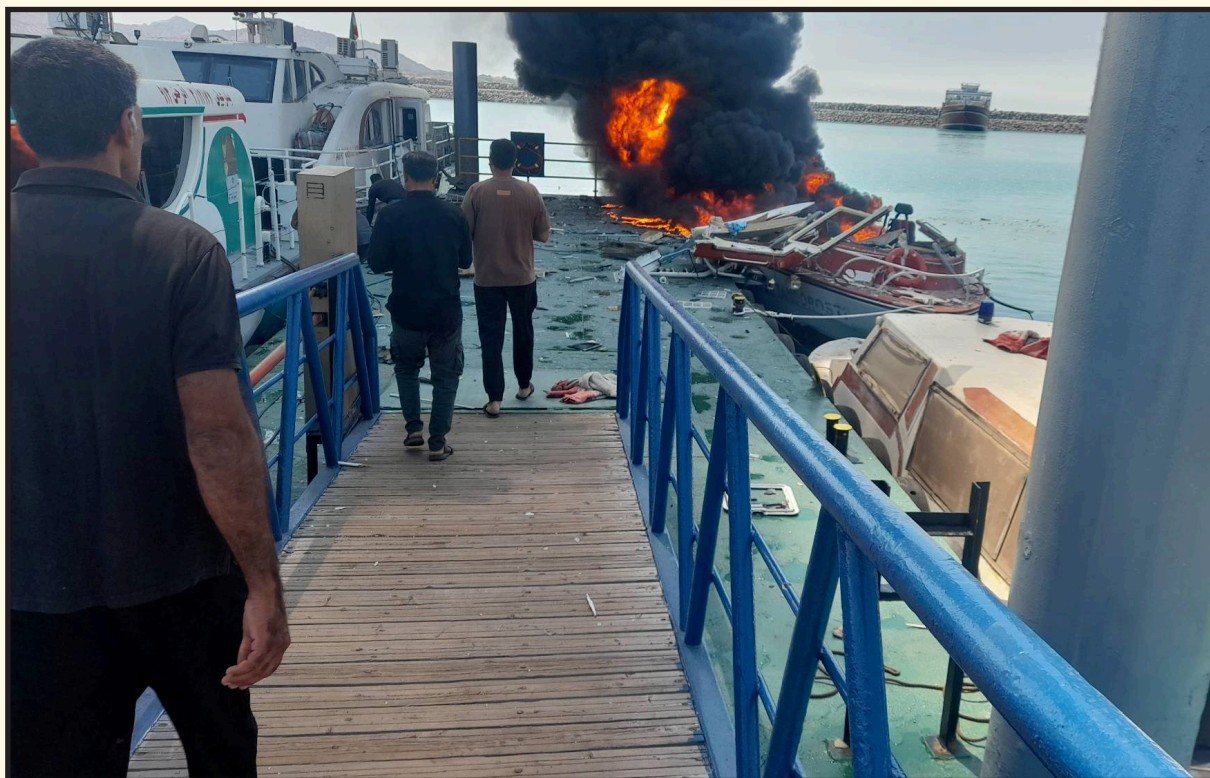
حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله و شناورهای بندر جاسک



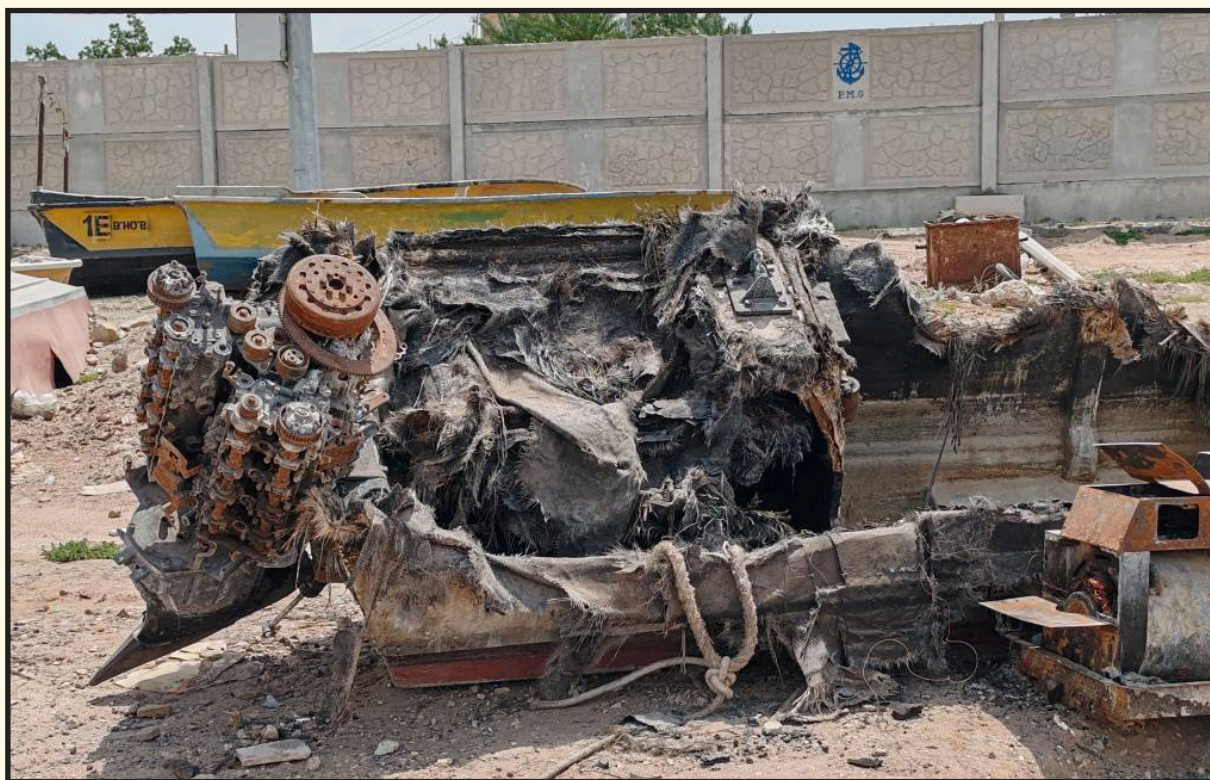
حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله و شناورهای بندر سیریک



حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله و موتورلنچ‌های تجاری بندر سیریک



حمله آمریکایی - صهیونی به اسکله و شناورهای مسافری بندر شهیده فاطمه نیک هرمز



حمله آمریکایی - صهیونی به شناورهای مسافری بندر شهیده فاطمه نیک هرمز



تداوم کسب و کار و بارگیری و خروج خودروهای وارداتی از بندر لنگه



تداوم کسب و کار و حضور نیروهای اداری بندر لنگه برای انجام کارهای مراجعه کنندگان



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر لنگه





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر لنگه



تداوم کسب و کار و پیگیری و انجام امور صاحبان کالا در بندر لنگه



تخریب ساختمان عملیات دریایی و بندری و برج کنترل بندر لنگه بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی



تخریب ساختمان عملیات دریایی و بندری و برج کنترل بندر لنگه بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی





حمله آمریکایی - صهیونی به زیرساخت‌های بندر لنگه



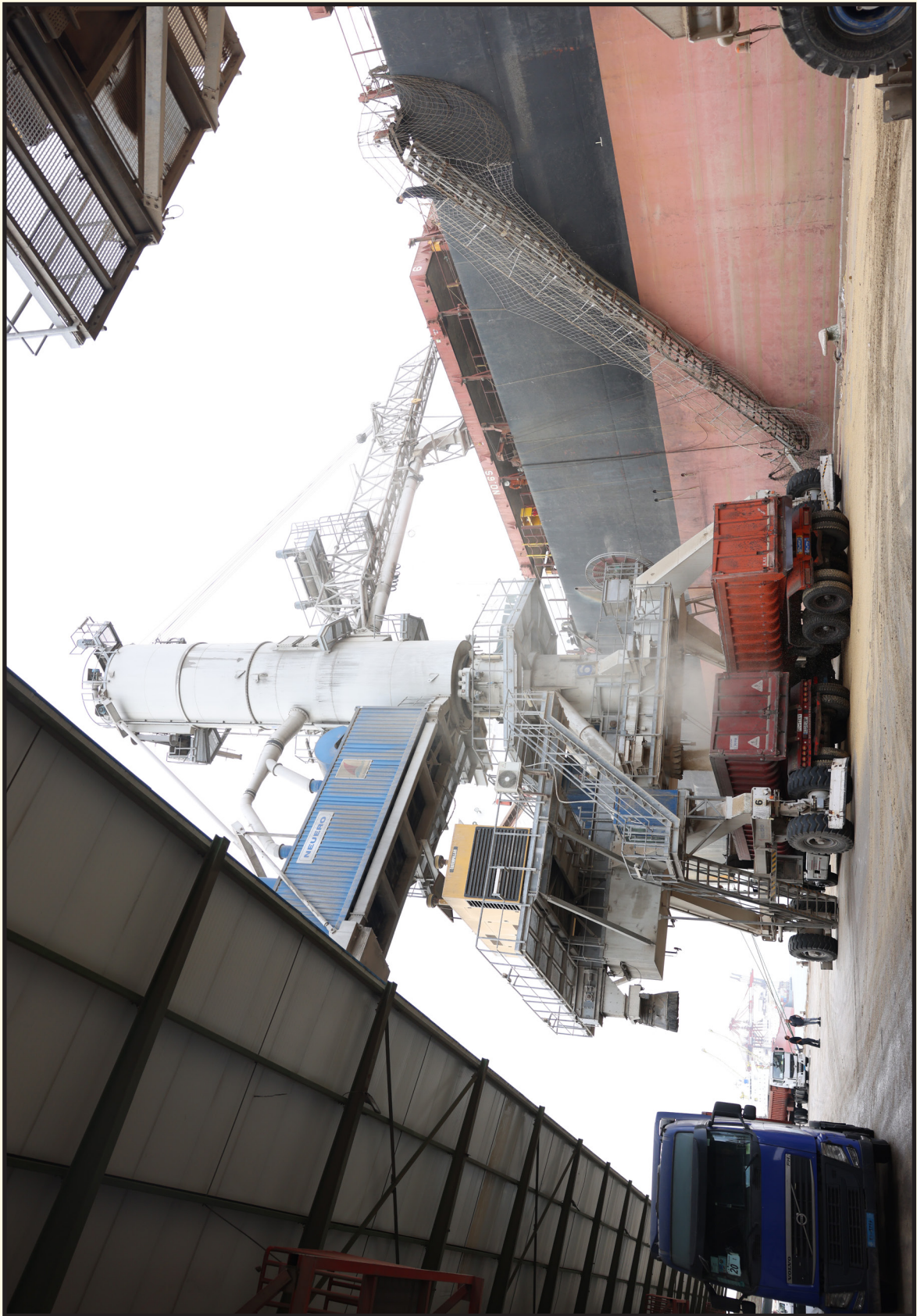
انهدام و غرق شدن ۱۹ موتورلنج تجاری در بندر لنگه بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی





تلاش نیروهای آتش‌نشانی و شناور آتش‌خوار برای خاموش کردن شناورهای تجاری منهدم شده بندر لنگه





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی(ره)



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی(ره)





تداوم کسب و کار و برگزاری جلسه هماهنگی معاونان برای تسریع در انجام کارها



تداوم کسب و کار و رسیدگی به امور صاحبان کالا



تداوم کسب و کار و حضور نیروهای اداری بندر امام خمینی (ره) برای انجام کارهای مراجعه‌کنندگان



تخریب برج‌های VTS بندر امام خمینی (ره) بر اثر حملات آمریکایی - صهیونی



بازدید از پروژه‌های سرمایه‌گذاری بندر امام خمینی (ره) و گفت‌وگو با فعالان بخش خصوصی

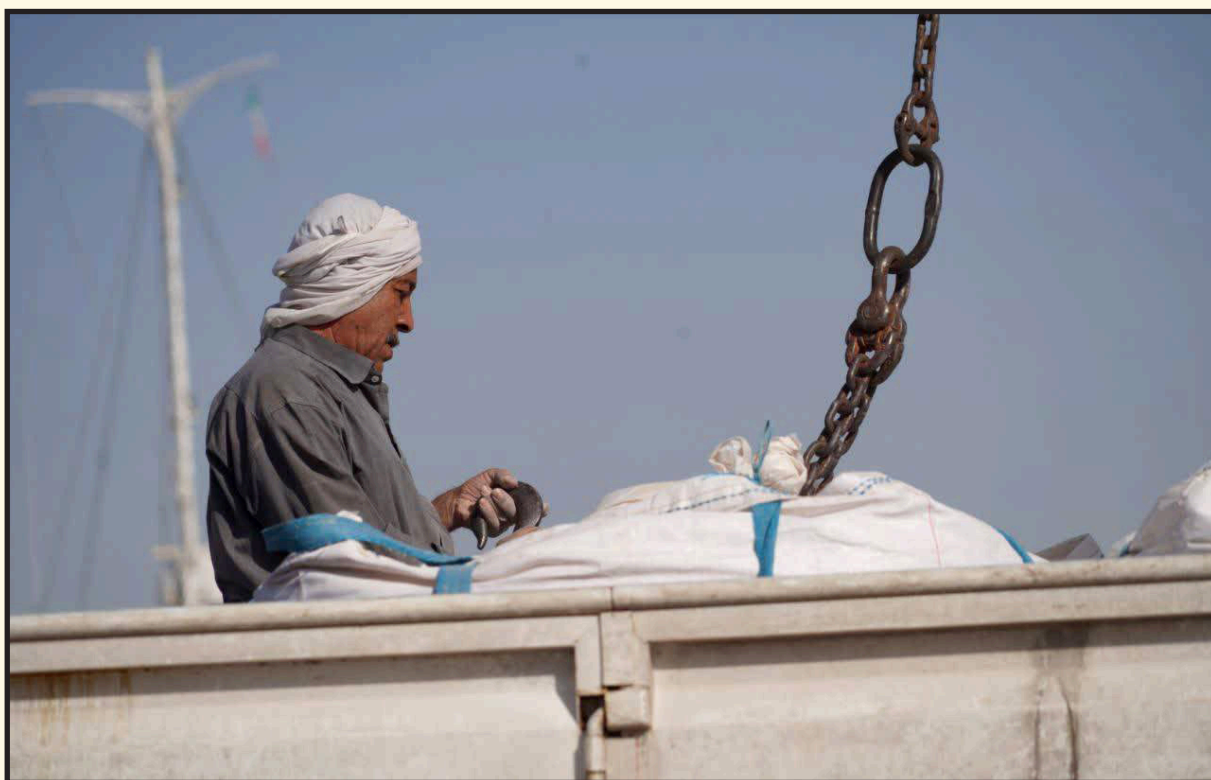


تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امام خمینی (ره)



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر خرمشهر





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر خرمشهر



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر خرمشهر



تداوم کسب و کار و انجام عملیات بارگیری و خروج کالاها از بندر آبادان





تخریب انبارهای بندر چوئیده بر اثر حمله آمریکایی - صهیونی





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری در بندر چابهار



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر چابهار





تداوم کسب و کار و انجام عملیات بارگیری و خروج کالاهای اساسی از بندر چابهار





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر چابهار





حمله آمریکایی - صهیونی به شناورهای جستجو و نجات و یدک کش در بندر چابهار



حمله راکتی آمریکا به برج کنترل ترافیک دریایی بندر چابهار



حمله آمریکایی - صهیونی به تأسیسات و زیرساخت‌های بندر چابهار



تخریب و انهدام برج کنترل ترافیک دریایی بندر چابهار بر اثر حملات نیروهای آمریکایی



تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر انزلی





تداوم کسب و کار و انجام عملیات پهلوگیری کشتی‌ها در بندر انزلی





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر انزلی





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای اساسی در بندر امیرآباد



تداوم کسب و کار و انجام عملیات راهنمایی و پهلوگیری کشتی‌ها در بندر امیرآباد



تداوم کسب و کار و انجام عملیات بارگیری و خروج کالاهای اساسی از بندر امیرآباد





تداوم کسب و کار و انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالاها در بندر امیرآباد





ناوشکن دیپلیمان مستقر در بندر انزلی





ناوشکن دنا





مراسم تشییع جنازه شهدای ناوشکن دنا در تهران





این کتاب روایتگر روزهایی است که دریا، به میدان نبردی خاموش تبدیل شد؛ اما چراغ بندرها خاموش نگردید. در سایه تهدید و آتش، مردانی ایستادند تا جریان زندگی و اقتصاد کشور قطع نشود.

روایت حماسه سازمان بنادر و دریانوردی در جنگ تحمیلی سوم داستان غیرت، تخصص و ایستادگی دریادلان این سرزمین است.

