



تبدیل نظام
حمل و نقل از
مدیریت حادی به
لجستیک تاب آور

وزیر راه و شهرسازی
در گفت و گو با «ایران»
با اشاره به پایداری
حمل و نقل در دو
جنگ اعلام کرد



هوانوردی
زمین گیر
نشد

جزئیات آسیب های
وارد شده به فرودگاه ها
و تجهیزات ناوبری
در گفت و گو با رئیس
سازمان هواپیمایی

ویژه
هفته دولت

شریان های ایران زندگی در حرکت

را بررسی می کنیم که پایداری شبکه حمل و نقل محصول کدام عوامل است؟ فرماندهی متمرکز و یکپارچه، اولویت بندی تأمین کالاهای اساسی، بازسازی زیرساخت ها، بهره گیری از تجربه اندوخته شده از بحران های پیشین در کشور ظرفیت مهندسی و صنعتی داخلی تنها بخشی از عوامل تأثیرگذار بر پایداری شبکه حمل و نقل در یک سال اخیر و پشت سرگذاشتن دو جنگ است

جنگ ۴۰ روزه پس از تجربه جنگ ۱۲ روزه نشان داد شبکه حمل و نقل ایران تا چه اندازه برای مواجهه با بحران های گسترده آماده شده است. از جابه جایی ۳۳ میلیون تن کالا در ۴۰ روز و ثبت رکورد ۱۳۴ هزار تن بارگیری ریلی در یک روز تا استفاده از سامانه های اضطراری در فرودگاه ها و تعریف ۹۸ پروژه بازسازی جاده ای، مجموعه ای از اقدامات، تداوم شریان های حیاتی کشور را در شرایط جنگی تضمین کرد. در این پرونده این موضوع

روایت دو جنگ و شبکه ای که با تغییر مسیر به کار ادامه داد

تاب آوری یعنی؛ سرعت، مقاومت و فرماندهی یکپارچه

از آسیب به برج مراقبت تبریز، سامانه سیار برج مراقبت وارد عمل شد. در حوزه هوانوردی، مسیرهای جدید و موزی طراحی شد و حتی در شرایط آسیب به برخی تجهیزات ناوبری، از روبه های جایگزین برای ادامه حداقلی عملیات استفاده شد.

در بخش های دیگر نیز همین منطق دیده شد؛ از پراکنده سازی واگن ها برای کاهش آسیب پذیری تا استفاده از تجهیزات موجود یک بندر برای تقویت بندر دیگر. اینها نشان می دهد که تاب آوری الزام به معنای داشتن تجهیزات بیشتر نیست؛ گاهی به معنای استفاده هوشمندانه تر از همان منابع موجود است.

دو جنگ، یک تجربه انباشته

شاید مهم ترین تفاوت جنگ دوم و سوم در این باشد که تجربه اول به سرمایه سازی تبدیل شد. بسیاری از اقداماتی که در جنگ دوم برای نخستین بار آزموده شدند، در جنگ سوم از قبل آماده بودند. از شناسایی مسیرهای جایگزین گرفته تا پراکنده سازی دارایی ها و سازماندهی نیروهای عملیاتی، بخشی از تجربه بحران قبلی به رویه عملیاتی تبدیل شده بود.

به همین دلیل می توان گفت تاب آوری شبکه حمل و نقل ایران در جنگ اخیر فقط محصول امکانات موجود نبود؛ محصول یادگیری نیز بود. شبکه ای که از بحران قبلی درس می گیرد، در بحران بعدی الزاماً آسیب کمتری نمی بیند، اما می تواند آسیب را سریع تر جذب کند و زودتر به فعالیت بازگردد.

از «مقاومت» به «بازگشت»

در نهایت، تجربه دو جنگ اخیر تعریف دقیق تری از پایداری شبکه حمل و نقل به دست می دهد. پایداری به این معنا نیست که هیچ جاده، پل، فرودگاه، بندر یا خط ریلی آسیب نبیند. در جنگ ۴۰ روزه، ۲۵ استان کشور تحت تأثیر خسارات قرار گرفتند و حتی در بخش هوایی، رادارها در هشت فرودگاه و سامانه های ناوبری در پنج فرودگاه آسیب دیدند. در بخش دریایی نیز بیش از ۲۵ شناور غرق و ۱۴ سامانه VTS آسیب دیدند.

با وجود این، شبکه از کار نیفتاد. دلیل اصلی را می توان در چند ویژگی خلاصه کرد: چندلایه بودن شبکه، امکان استفاده از مسیرهای جایگزین، سرعت تصمیم گیری، اختیار عمل در میدان، استفاده از ظرفیت بخش خصوصی، ابتکار در شرایط کمبود منابع و مهم تر از همه، بازسازی همزمان با ادامه بحران.

به همین دلیل، شاید دقیق ترین توصیف از عملکرد شبکه حمل و نقل ایران در دو جنگ اخیر این نباشد که «زیرساخت ها آسیب ندیدند»؛ بلکه این است که آسیب به زیرساخت ها نتوانست به توقف شبکه تبدیل شود. ثبت ۲۳ میلیون تن جابه جایی کالا در ۴۰ روز و رکورد ۱۳۴ هزار تن بارگیری ریلی در یک روز، در کنار بازسازی ۹۸ پروژه جاده ای و شش پل ریلی، نشان می دهد که تاب آوری حمل و نقل بیش از آنکه به مصونیت وابسته باشد، به توانایی یک شبکه برای جذب شوک، تغییر مسیر و بازگشت سریع به خدمت وابسته است.

احتمال توقف کامل شبکه کمتر می شود. اهمیت جابهار در این میان قابل توجه است. در شرایطی که مسیرهای جنوبی با محدودیت روبه رو شدند، ظرفیت این بندر افزایش یافت؛ حدود ۲۰۰ کامیون برای آن جذب شد و بخشی از تجهیزات تخلیه از بندر شهید رجایی به جابهار منتقل شد. همزمان، اهمیت مسیر ریلی جابهار-رااهدان نیز بیش از گذشته آشکار شد. بنابراین یکی از مهم ترین درس های بحران اخیر این است که سرمایه گذاری در مسیر جایگزین، در واقع سرمایه گذاری روی امنیت زنجیره تأمین است. ممکن است یک مسیر در شرایط عادی اقتصادی ترین گزینه نباشد، اما در زمان بحران، همان مسیر می تواند تفاوت میان «اختلال» و «توقف» باشد.

سرعت تصمیم گیری

عامل دیگری که کمتر در محاسبات سنتی حمل و نقل دیده می شود، سرعت تصمیم گیری است. زیرساخت فیزیکی اگر با سازوکار تصمیم گیری کند همراه باشد، در بحران کارایی خود را از دست می دهد.

در جنگ ۴۰ روزه، نخستین جلسه ستاد مدیریت بحران وزارت راه کمتر از پنج ساعت پس از آغاز حملات تشکیل شد و در طول ۳۹ روز جنگ، ۲۵ جلسه رسمی برگزار شد. شش کمیته تخصصی نیز به صورت روزانه و گاه چند بار در روز فعالیت داشتند. مهم تر از تعداد جلسات، تفویض اختیار به معاونت های تخصصی بود؛ یعنی برای هر تصمیم عملیاتی، لزوماً نیاز به انتظار برای تأیید مرکز وجود نداشت. این تجربه نشان می دهد که در روزهای جنگ، تأخیر در تصمیم گیری به اندازه آسیب یک مسیر اهمیت داشت؛ برای همین، وزارت راه تلاش کرد تصمیم های عملیاتی را بدون رفت و برگشت های اداری و در کوتاه ترین زمان بگیرد. بنابراین تاب آوری شبکه فقط با ساخت پل مقاوم یا خرید تجهیزات جدید افزایش پیدا نمی کند؛ ساختار مدیریتی سریع و غیرمتمرکز نیز بخشی از ظرفیت تاب آوری است. یکی از مهم ترین نشانه های بلوغ مدیریت بحران در این دوره، همزمانی «ادامه خدمت» با «بازسازی» بود. در حالی که در بسیاری از بحران ها بازسازی به بعد از پایان حادثه موکول می شود، در این تجربه، به محض کاهش شدت درگیری و فراهم شدن شرایط ایمنی، عملیات ترمیم آغاز شد.

نتیجه این رویکرد، تعریف ۹۸ پروژه بازسازی جاده ای و بازسازی همزمان شش پل ریلی بود. در بخش ریلی، ارزش بازسازی خسارات بیش از ۴۰۳ هزار میلیارد تومان برآورد شده و عدم النفع ناشی از توقف خدمات نیز حدود ۱۰۶ هزار میلیارد تومان اعلام شده است. این اعداد یک نکته مهم را روشن می کنند: هزینه واقعی جنگ برای حمل و نقل فقط هزینه تعمیر یک پل یا فرودگاه نیست؛ هزینه فرصت از دست رفتن خدمات نیز اهمیت دارد. بنابراین هر روزی که بازگشت یک زیرساخت به مدار عملیات جلو بيفتد، از خسارت اقتصادی بزرگ تری جلوگیری می شود.

تاب آوری فقط تجهیزات نیست؛ ابتکار هم هست

یکی از جالب ترین یافته های این تجربه، نقش راه حل های است که الزاماً نیازمند سرمایه گذاری عظیم نیستند. پس

گزارش

گروه اقتصادی

دو جنگ اخیر، شبکه حمل و نقل را نه فقط از منظر میزان خسارت، بلکه از نظر توان ادامه فعالیت در شرایط بحران به آزمون گذاشت. در جنگ ۴۰ روزه، دامنه آسیب ها به ۲۵ استان از مجموع ۳۱ استان کشور رسید؛ یعنی تقریباً بخش عمده جغرافیای حمل و نقل ایران به طور مستقیم یا غیرمستقیم در معرض بحران قرار گرفت. اما با وجود گستردگی حملات، هدف دشمن برای ایجاد اختلال سراسری در شبکه حمل و نقل محقق نشد. جریان کالا، مسافر و خدمات ادامه پیدا کرد و حتی در برخی بخش ها رکورد های جدیدی به ثبت رسید.

این واقعیت، یک پرسش مهم را مطرح می کند: چه چیزی باعث شد آسیب به تعداد زیادی از زیرساخت ها به اختلال سراسری در حمل و نقل تبدیل نشود؟ پاسخ را باید فراتر از تعداد پل ها، جاده ها، فرودگاه ها یا تجهیزات سالم جست و جو کرد. تجربه دو جنگ نشان داد که تاب آوری واقعی یک شبکه، بیشتر از آنکه به «میزان مقاومت فیزیکی» وابسته باشد، به توانایی آن برای تغییر آرایش، جایگزین کردن مسیرها، تقسیم بار بحران و بازگشت سریع به خدمت وابسته است.

حمل و نقل، شبکه در هم تنیده

مهم ترین مزیت حمل و نقل ایران در این دو جنگ، ماهیت شبکه ای آن بود. جاده، ریل، بندر و فرودگاه اگرچه هر کدام زیرساختی مستقل محسوب می شوند، اما در شرایط بحران می توانند بخشی از بار یکدیگر را جذب کنند. بر اساس گزارش عملکرد وزارت راه و شهرسازی، در جنگ ۱۲ روزه، عملکرد حمل و نقل جاده ای بیش از ۵۰ درصد افزایش یافت، عملکرد ریلی ۱۵ درصد رشد کرد و تخلیه کالای اساسی در بنادر نزدیک به ۶۰ درصد افزایش یافت. این اعداد را نباید صرفاً به عنوان افزایش عملکرد دستگاه های مختلف دید؛ آنها نشان می دهند که وقتی یک بخش با محدودیت مواجه می شود، سایر اجزای شبکه می توانند ظرفیت خود را افزایش دهند. همین قابلیت در جنگ ۴۰ روزه نیز خود را نشان داد. در این دوره، ۳۳ میلیون تن کالا جابه جا شد و شبکه ریلی در یک روز به رکورد ۱۳۴ هزار تن بارگیری رسید. این ارقام نشان می دهد که شبکه حمل و نقل در شرایط بحران صرفاً در وضعیت «حفظ حداقل خدمات» قرار نداشت، بلکه در بخش هایی توانست ظرفیت عملیاتی خود را نیز افزایش دهد.

پایداری یعنی وابسته نبودن به یک نقطه

یکی از آسیب پذیرترین حالت ها برای هر شبکه حمل و نقلی، وابستگی شدید به یک مسیر یا یک گلوگاه است. اگر یک بندر، پل، فرودگاه یا خط ریلی تنها مسیر موجود باشد، آسیب به آن می تواند کل زنجیره را متوقف کند. تجربه دو جنگ نشان داد که هرچه امکان انتخاب مسیر بیشتر باشد،

وزیر راه و شهرسازی در گفت وگو با «ایران» با اشاره به پایداری حمل و نقل در دو جنگ اعلام کرد

تبدیل نظام حمل و نقل از مدیریت عادی به لجستیک تاب‌آور



عکس: رضا مختاریان / ایران

گفت وگو.

سهیلا یادگاری
گروه اقتصادی

دو جنگ ۱۲ روزه و ۴۰ روزه، شبکه حمل و نقل ایران را در برابر یکی از سخت‌ترین آزمون‌های سال‌های اخیر قرار داد؛ آزمونی که با وجود آسیب به بخشی از زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی، به توقف جریان کالا و خدمات منجر نشد. ثبت رکورد‌های جابه جایی، فعال سازی مسیرهای جایگزین و آغاز همزمان عملیات بازسازی، از مهم‌ترین نشانه‌های تاب‌آوری این شبکه در یک سال گذشته بود. فرزانه صادقی، وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «ایران» اقداماتی که منجر به پایداری و تاب‌آوری و حمل و نقل در یک سال اخیر شده است را شرح می‌دهد.

بخش حمل و نقل از ارکان مهم پایداری و مدیریت کشور به‌ویژه در دو جنگ اخیر بوده است. **تداوم حمل و نقل، جابه‌جایی کالا و حفظ زنجیره تأمین در زمان جنگ و در یک سال اخیر** با چه برنامه‌ای پیش رفته است؟ در جنگ ۱۲ روزه، رویکرد وزارت راه و شهرسازی بر حفظ جریان حمل و نقل و جلوگیری از تبدیل اختلال در یک بخش به اختلال در کل زنجیره تأمین استوار بود. به همین منظور، ظرفیت بخش‌های مختلف حمل و نقل به‌صورت همزمان فعال و بار بیشتری از بنادر به سمت مراکز مصرف منتقل شد. در جریان جنگ ۱۲ روزه، تبادل و جابه‌جایی کالا در بخش جاده‌ای بیش از ۵۰ درصد افزایش یافت، عملکرد ریلی در ظرفیت موجود، توان عملیاتی حدود ۲۰ درصد افزایش داشت. این ارقام نشان می‌دهد شبکه حمل و نقل در شرایط بحرانی نه‌تنها متوقف نشد، بلکه با استفاده از ظرفیت موجود، توان عملیاتی خود را افزایش داد. در بخش جاده‌ای، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای با اتکا به ناوگان موجود و فعالیت رانندگان، نقش اصلی را در تخلیه سریع کالا از بنادر برعهده داشت. در آن دوره، حمل کالا از بنادر با افزایش دوبرابری مواجه و این ظرفیت مانع از ایجاد اختلال جدی در تأمین کالاهای اساسی شد.

در بخش ریلی نیز افزایش ۱۵ درصدی عملکرد نشان داد که راه‌آهن به‌عنوان ظرفیت پشتیبان حمل جاده‌ای وارد عمل شده است. اهمیت این موضوع از آن جهت است که در شرایط بحران، اتکا به یک شیوه حمل، آسیب‌پذیری شبکه را افزایش می‌دهد و ترکیب جاده و ریل امکان توزیع ریسک و افزایش انعطاف‌پذیری را فراهم می‌کند. در بخش بندری نیز سازمان بنادر و دریانوردی با استمرار عملیات تخلیه و بارگیری، به‌ویژه برای کالاهای اساسی، اجازه نداد اختلالات امنیتی به توقف عملیات بندری بخصوص جریان تخلیه کالاهای اساسی و استراتژیک منجر شود. بنابراین اقدام کلیدی وزارت راه در این دوره، ایجاد یک زنجیره حمل و نقل چندوجهی و منعطف بود، به این معنا که بنادر، راه‌آهن و جاده‌ها به‌صورت جداگانه عمل نکردند، بلکه ظرفیت هر بخش برای جریان فشار وارده شده بر بخش دیگری به کار گرفته شد. در راستای رفع محدودیت‌های ناشی از معاصره دریایی، جست‌های تخصصی و منظم در قالب شورای تسهیل و تسریع در ترخیص کالا، ستاد ملی گذر

۶۰ درصد

در دوره جنگ ۱۲ روزه تخلیه کالاهای اساسی در بنادر ۶۰ درصد رشد کرد.

+

پیش ساخته، دال پشته ساخته یا دهانه ۴ متر و آماده‌سازی پل‌های خرابایی سریع‌المنصب صورت گرفت. در حمل و نقل ریلی نیز اقدامات اجرایی برای بازگشایی مسیرها با تشکیل و سازماندهی تیم‌های تخصصی عملیاتی و اجرایی و پیش‌بینی استقرار ماشین‌آلات مکانیزه و تجهیزات تخصصی در مراکز نقل شبکه بلافاصله پس از وقوع رخداد صورت گرفت و با استفاده از باکس‌های بتنی کشور حفظ شد. در شرایط تداوم محدودیت دریایی، این تجربه باید از یک اقدام واکنشی به یک سامانه

از اقدامات سریع در زمان جنگ جایگزینی گردیدورها و اجرای برنامه‌هایی مانند دادن اختیارات به استان‌ها، توسعه پایانه‌های مرزی، استفاده از ظرفیت بنادر شمالی بود، این برنامه‌ها در حال حاضر چگونه پیش می‌رود؟ چه چارچوبی برای حفظ و تداوم برنامه در نظر گرفته شده است؟

در مرحله اول، ظرفیت موجود را فعال کردیم؛ یعنی قبل از ایجاد مسیر جدید، از ظرفیت‌های بلااستفاده موجود استفاده شد. تخلیه بنادر افزایش یافت، ظرفیت حمل ریلی و جاده‌ای تقویت شد و بنادر شمالی به‌عنوان یکی از گزینه‌های پشتیبان مورد استفاده قرار گرفتند. تجربه جنگ به ما نشان داد که باید برای هر کریدور اصلی، یک مسیر پشتیبان مشخص با ظرفیت حمل، ناوگان، بندر و پایانه مرزی معین داشته باشیم؛ این موضوع اکنون باید به یک برنامه دائمی تاب‌آوری شبکه حمل و نقل تبدیل شود. بنابراین در مرحله اول، رویکرد وزارت راه و شهرسازی استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود بود، نه اینکه منتظر ایجاد زیرساخت‌های جدید بماند. در جریان بحران، بنادر به فعالیت ادامه دادند، ظرفیت تخلیه کالا افزایش یافت و ناوگان جاده‌ای و ریلی برای انتقال سریع‌تر کالا از بنادر فعال شد. که آمار رشد بیش از ۵۰ درصدی حمل جاده‌ای، ۱۵ درصدی عملکرد ریلی و حدود ۶۰ درصدی تخلیه کالای اساسی در بنادر، مؤید همین بسیج ظرفیت موجود است. اما درس مهم جنگ برای ما ضرورت ایجاد کریدورهای پشتیبان بود. در این چارچوب، بنادر شمالی نظیر ارمیراد، انزلی، نوشهر و فریدونکنار و... به عنوان بخشی اساسی از شبکه ملی تأمین کالا محسوب شد.

نقش وزارت راه و شهرسازی در زنجیره حمل و نقل و تجارت چگونه تعریف می‌شود؟ برای شرایط بحرانی مانند جنگ این نقش چگونه بازتعریف شده است؟ در شرایط عادی، وزارت راه و شهرسازی عمدتاً متولی سیاست‌گذاری، تأمین زیرساخت و تنظیم شبکه حمل و نقل است؛ اما در شرایط جنگی، نقش آن به مدیریت تداوم جریان حمل و نقل ارتقا پیدا می‌کند. در واقع، وزارت راه باید اطمینان حاصل کند که کالا از کشتی تا بندر، از بندر تا پایانه، از پایانه تا شبکه جاده‌ای یا ریلی و نهایتاً تا مراکز مصرف بدون ایجاد گلوگاه حرکت کند. تجربه جنگ ۱۲ روزه نشان داد که این نقش در عمل قابل تحقق است. در آن دوره عملکرد جاده‌ای بیش از ۵۰ درصد، عملکرد ریلی ۱۵ درصد و تخلیه کالاهای اساسی در بنادر نزدیک به ۶۰ درصد افزایش یافت. در این زنجیره، وظایف دستگاه‌های تابعه وزارتخانه نیز قابل تفکیک است: سازمان بنادر و دریانوردی؛ حفظ عملیات بندری، تخلیه و بارگیری و جلوگیری از انباشت کشتی و کالا؛ سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای؛ تأمین و سازماندهی ناوگان، مدیریت پایانه‌ها و حفظ جریان انتقال کالا در شبکه جاده‌ای؛ شرکت راه‌آهن؛ افزایش سهم ریل در حمل کالا و استفاده از ریل برای کاهش فشار روی جاده. شرکت فرودگاه‌ها و سازمان هواپیمایی کشوری؛ حفظ ظرفیت حمل و نقل هوایی و استمرار شبکه پروازی در شرایط اضطراری. بنابراین، نقش وزارتخانه را باید فرماندهی لجستیک شبکه حمل و نقل غیرنظامی کشور؛ در شرایط بحران دانست؛ یعنی مدیریت همزمان ظرفیت‌ها، اولویت‌بندی کالاها و هدایت جریان بار به مسیرهایی که کمترین آسیب‌پذیری را دارند. این موضوع در

بحران‌های بعدی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا تجربه آسیب به زیرساخت‌های همزمان نیز نشان داد که سازمان راهداری برای جلوگیری از قطع جریان تردد، از ماشین‌آلات سنگین و نیروهای تخصصی برای ایجاد کنارگذر و مسیرهای موقت استفاده کرده است، زیرا در بحران، وزارت راه باید جریان کالا را مدیریت کند، نه فقط زیرساخت را. در جنگ، با فعال کردن ستاد مدیریت بحران و هماهنگی سازمان بنادر، راه‌آهن و راهداری، تلاش کردیم زنجیره کشتی به بندر، جاده/ریل و مرکز مصرف بدون وقفه ادامه پیدا کند.

قوانین بالادستی در حوزه حمل و نقل پایانه‌های مرزی و پشتیبانی لجستیک در دولت چهاردهم و با توجه به شرایط جنگی، برای تسهیل حمل کالا و جابه‌جایی مسافر به تغییرات در رویه‌ها و اجرا نیاز دارد؟

تجربه جنگ ۱۲ روزه نشان داده است که قوانین بالادستی حوزه حمل و نقل و ترانزیت در اصل ظرفیت لازم را دارند، اما رویه‌های اجرایی و نحوه هماهنگی دستگاه‌ها نیازمند بازمهندسی است. مهم‌ترین مستند بالادستی، قانون برنامه هفتم پیشرفت، بویژه ماده ۵۷ است که دولت را مکلف به تدوین برنامه ملی ترانزیت، اصلاح فرآیندها و رویه‌های ترانزیت و لجستیک، حذف مجوزهای غیرضروری، محدودکردن زمان پاسخگویی دستگاه‌ها و هماهنگی دستگاه‌های مستقر در پایانه‌های مرزی کرده است. همچنین آیین‌نامه اجرایی بند «پ» ماده ۵۸، حمل یکسره را به رسمیت شناخته است. در کنار آن، قانون حمل و نقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴ همچنان چارچوب اصلی ترانزیت است، اما با توجه به تحولات لجستیک دیجیتال، حمل چندوجهی و شرایط جنگی، برخی رویه‌های آن نیازمند بازنگری است. تحلیل اصلی این است که دولت چهاردهم در گام اول نباید به دنبال تصویب قوانین متعدد جدید باشد، بلکه باید از ظرفیت همین قوانین برای ایجاد رویه اضطراری حمل و نقل و لجستیک استفاده کند؛ مدیریت یکپارچه پایانه‌های مرزی، حمل یکسره و بدون توقف، حذف کنترل‌های تکراری، مسیر سبزی برای کانتینرهای اساسی، اولویت‌بندی مسافر و کالا در شرایط بحران، فعال‌سازی سریع کریدورهای جایگزین و تعیین زمان حداکثری توقف در بنادر و مرزها. در مواردی که قوانین موجود مانع این اصلاحات هستند، تجربه جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان باید بهانه‌ای برای تبدیل نظام حمل و نقل کشور از مدیریت عادی به یک نظام لجستیک تاب‌آور و دارای پروتکل عملیاتی بحران باشد.

در دوره اخیر تمرکز ما بر افزایش عبور کالا و جلوگیری از توقف ناوگان در مرزها بود. ظرفیت ناوگان جاده‌ای افزایش یافت، هماهنگی با کشورهای همسایه برای تأمین ناوگان و تداوم عبور کالا انجام شد و انتقال کالاهای اساسی در اولویت قرار گرفت. تجربه این دوره نشان داد که پایانه‌های مرزی باید در شرایط بحران با ظرفیت اضطراری، فعالیت مستمر و مسیر عبور سریع برای کالاهای حیاتی کار کنند. همچنین بخشی از خدمات لجستیک و انبارش را باید به مراکز پیرامون پایانه‌ها منتقل کنیم تا مرز محل عبور باشد، نه محل توقف کامیون و کالا. بطور کلی مهم‌ترین دستاورد وزارت راه در جنگ ۱۲ روزه جنگ رمضان این بود که با فعال سازی همزمان جاده، ریل و بنادر، اجازه ندادیم اختلال در مسیرهای دریایی به اختلال در زنجیره تأمین کشور تبدیل شود؛ و اکنون در حال تبدیل این تجربه به یک شبکه حمل و نقل چندمسیره و تاب‌آور هستیم.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در گفت‌وگو با «ایران»:

زیرساخت‌ها به سرعت بازسازی می‌شود

گفت وگو.

جنگ آمریکا و اسرائیل با ایران به‌ویژه جنگ ۴۰ روزه، زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور را در معرض گسترده‌ترین آسیب تاریخ این بخش قرار داد. حملات به پل‌ها، راه‌آهن و جاده‌ها و در بازه‌ای کوتاه هر چهار شیوه اصلی جابه جایی: هوایی، ریلی، جاده‌ای و دریایی، همزمان هدف قرار گرفتند؛ با این حال، در دل این ویرانی، هم گزارش‌های رسمی داخلی و هم مشاهدات ناظران خارجی از سرعت غیرمعمول بازگشت زیرساخت‌های حمل و نقل به فعالیت خبری می‌دهند؛ روندی که هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل آن را تشریح و نحوه بازسازی‌ها در کمترین زمان را توضیح می‌دهد.



ارزیابی شما از هدف دشمن در حمله به زیرساخت‌های حمل و نقل چیست؟

در جنگ‌ها معمولاً زیرساخت‌های حمل و نقلی به دلیل فشار اقتصادی و روانی و حتی معیشتی و رفاهی به مردم مورد حمله قرار می‌گیرد. در جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان نیز همین موضوع اتفاق افتاد. تونل‌ها و پل‌هایی که برای ترانزیت کالا و خدمات و چرخیدن چرخ اقتصاد و رفاه کشور و مردم مورد استفاده قرار می‌گرفتند و همین‌طور بعد از محاصره دریایی نیز آب‌نیه و محورهایی که می‌توانستند تاب‌آوری در برابر محاصره را افزایش دهند، مورد حمله قرار گرفتند. دشمن در حملات بعد از آتش‌بس، همان‌گونه که وزیر راه و شهرسازی نیز در ملاقات با رئیس جمهوری عنوان کرد، پل‌ها و تونل‌هایی که تخریب آنها جنبه قطع ارتباط مرکز کشور با استان هرمزگان را داشت، مورد حمله قرار گرفت که به نظر می‌رسد شاید قصد شوم دیگری داشتند که اولاً با هوشیاری و پاسخ دردمند نیروهای توانمند نظامی و ثانیاً با فعالیت شبانه روزی وزارت راه و شهرسازی و احداث راه‌آهای جایگزین، ناکام ماند.

به زیرساخت‌هایی که در دو جنگ اخیر و همچنین در حملات دشمن، مورد تهاجم قرار گرفتند اشاره کنید و با مثال بفرمایید چگونه برخی مراکز ارتباطی در کمترین زمان به عملیات بازگشت؟ از پروژه‌های ریلی در دست ساخت این شرکت می‌توان به ابنه پروژه راه‌آهن درود-خرم‌آباد، بروجرد و راه آهن کرمانشاه-خسروی و ابنه پروژه‌های بزرگراهی در دست ساخت این شرکت نیز می‌توان به محورها و آب‌نیه در استان‌های آذربایجان شرقی (کلاله – جلفا)، همدان (نهاوند – کنگاور)، ایلام (راه ایلام – مهران) و فارس (تونل وحدت) و... اشاره کرد که در بعضی از این پروژه‌ها حتی ماشین‌آلات و تأسیسات پیمانکاران نیز مورد صدمات شدید قرار گرفت. لکن با روحیه وطن‌پرستی که در ملت ایران و همین‌طور در پیمانکاران ما وجود داشت، به رغم صدمات وارد شده و حتی در جاهایی با وجود خطرات جانی نه تنها موارد آسیب دیده در کمترین زمان ممکن ترمیم گردید. بلکه در مواردی به کمک نیروهای نظامی نیز شتافتند که منجر به شهادت نفراتی از پیمانکاران نیز گردید.

از پروژه‌های آزادراهی در دست بهره‌برداری توسط سرمایه‌گذاران نیز می‌توان از تونل و پل‌های واقع آزادراه‌های کنارگذر کرمانشاه، کنارگذر اصفهان، بروجرد – خرم‌آباد، خرم‌آباد – پل زال و... نام برد که در اسرع وقت با زحمات سرمایه‌گذاران ترمیم و مجدداً عملیاتی گردید. اما شاخص‌ترین پل آزادراه در دست اجرا، پل بی‌ا کنار گذر شمالی کرج است که همه مردم از آن باخبرند که احداث آن جزو افتخارات صنعت مهندسی کشور است و متأسفانه حمله و تخریب آن نیز در کلام رئیس جمهوری آمریکا جزو افتخارات دشمن محسوب گردید. در این زمینه نیز با دستور اکید مقام عالی وزارت در اسرع وقت مطالعات ترمیم و تکمیل آن آماده شد و در حال حاضر مراحل قانونی انتخاب پیمانکار را طی می‌کند و در اولین فرصت شروع به اقدام خواهد شد.

نقش شرکت ساخت و توانمندی فنی کشور، در پایداری حمل و نقل و بازسازی و تعمیر راه‌آهای مورد حمله قرار گرفته را تشریح کنید؟

با توجه به اینکه شرکت ساخت به عنوان متولی ساخت و توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل کشور مطرح است، در زمان بحران به‌ویژه در جنگ‌های گذشته و موقعیت فعلی نه جنگ و نه صلح به عنوان بازوی فنی و مهندسی وزارت راه و شهرسازی از طریق پیمانکاران و مشاوران، به‌صورت نیروی واکنش سریع اقدامات بسزایی برای بازسازی مسیرهای مسدود شده یا تخریب بر اثر حملات دشمن صهیونی – آمریکایی و حتی مساعدت‌های جدی و خطیر به نیروهای نظامی انجام داده و خواهد داد.

زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور بعد از جنگ در چه وضعیتی قرار دارد؟

در حال حاضر تمامی پیمانکاران مربوط به زیرساخت‌های در دست احداث، به رغم محدودیت شدید اعتبار حاصل از جنگ، به عملیات اجرایی مشغول و کارگاه‌ها فعال هستند و امید داریم برای جلوگیری از تعطیلی کارگاه‌ها سامان برنامه و وزارت اقتصاد در اسرع وقت مساعدت در زمینه تخصیص اعتبار انجام دهند. در زمینه زیرساخت‌های در دست بهره‌برداری نیز با توجه به مسئولیت بهره‌برداران مشکل خاصی گزارش نشده است. در زمینه زیرساخت‌های آسیب دیده نیز وزارت راه و شهرسازی با تمام توان و بضاعت اولاً به عملیاتی ماندن و ارتقای راه‌آهای جایگزین فعلی و ثانیاً به ترمیم و بازسازی نقاط آسیب‌دیده مبادرت دارد.

درخصوص فعالیت کریدورها و همچنین تسریع در ساخت یا تکمیل کریدورها و شرایط اصلی برای انتقال کالا، چه برنامه‌ای در دستور کار است؟

با توجه به تأکیدات ریاست محترم جمهوری و مصوبات نهادهای بالادستی تسریع در احداث و تکمیل کریدورهای حمل و نقلی از اولویت وظایف این شرکت است که به آن اشتغال دارد و در این جنگ نیز اهمیت آن در تاب‌آوری اقتصادی و به تبع اجتماعی بر همگان ثابت گردید.

با توجه به اهمیت پایداری حمل و نقل در زمان بحران، برای این موضوع آیا برنامه‌ای خاص یا ویژه مورد نظر دولت است؟ مهم‌ترین موارد در این زمینه در احداث کریدورها به‌ویژه در ۴ کریدور موازی مرزهای شمالی، جنوبی، شرقی و غربی کشور و از مهم‌تر حداقل ۲۴ محور منشعب از این کریدورها که به مرزهای کشور منتهی می‌شود، دیده شده است که به پیشنهاد این شرکت جزو مصوبات نهادهای بالادستی نظام قرار گرفته و مشغول کار هستیم که با ساخت آنها تا اندازه‌ای پدافند غیرعامل مسیرهای ترانزیت فعلی نیز شکل خواهد گرفت و میزان تاب‌آوری اقتصادی ناشی از ترانزیت کالا افزایش خواهد یافت.

* شامل اطلاعات فرودگاه‌ها تحت مالکیت شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) می‌باشد.

ردیف	شاخص	واحد	شهریور ۱۴۰۳	الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه)
۱۰	زیرسازی خطوط ریلی	کیلومتر	۱۴۷	
۱۱	روسازی خطوط ریلی	کیلومتر	۱۱۱	
۱۲	ساخت ایستگاه راه آهن	مترمربع	۹۹۳۶	
۱۳	جابه‌جایی مسافر ریلی	میلیون نفر	۲۵	
۱۴	نفر کیلومتر مسافر جابجا شده	میلیون نفر کیلومتر	۱۲۸۰۴	
۱۵	جابه‌جایی بار (ار کل)	میلیون تن	۳۹	
۱۶	تن کیلومتر بار حمل شده	میلیون تن کیلومتر	۲۶۹۳۶	
۱۷	ترانزیت ریلی	میلیون تن	۲/۴	

ردیف	شاخص	واحد	شهریور ۱۴۰۳	الی تیرماه ۱۴۰۴ (۱۱ ماهه)
۱۸	افزودن هواپیمای مسافربری	فروند	۲۲	
۱۹	افزودن بالگرد	فروند	۸	
۲۰	تعداد نشست و برخاست در پروازهای داخلی	هزار فروند	۲۳۶	
۲۱	تعداد نشست و برخاست در پروازهای بین‌المللی	هزار فروند	۶۸	
۲۲	اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای داخلی	هزار نفر	۲۶،۵۷۱	
۲۳	اعزام و پذیرش مسافر در پروازهای بین‌المللی	هزار نفر	۹،۳۸۰	

جزئیات آسیب‌های وارده‌شده به فرودگاه‌ها و تجهیزات ناوبری در گفت‌وگو با رئیس سازمان هواپیمایی

هوانوردی زمین‌گیر نشد



• گفت‌وگو •

صنعت هوانوردی کشور در کمتر از یک‌سال، دو جنگ متوالی را پشت سر گذاشت؛ جنگ ۱۲‌روزه و جنگ ۴۰‌روزه موسوم به «جنگ رمضان». در این مدت، فرودگاه‌ها، رادارها، تجهیزات ناوبری و حتی هواپیماهای مسافربری هدف قرار گرفتند و بخشی از زیرساخت‌های غیرنظامی آسیب دید. با این حال، همین صنعت آسیب‌دیده توانست در فاصله‌ای کوتاه دوباره به چرخه فعالیت بازگردد و میزبان جابه‌جایی صدها هزار زائر در مراسم تشییع پیکره‌رهر شهید، سفرهای حج و عملیات اربعین باشد. ابودر شيرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، در گفت‌وگوی پیش‌رو از جزئیات مدیریت صنعت حمل‌ونقل هوایی در شرایط جنگی، نحوه برانگنده‌سازی هواپیماها، آسیب‌های وارده‌شده به فرودگاه‌ها و تجهیزات ناوبری، برنامه‌های سازمان برای افزایش تاب‌آوری، وضعیت شرکت‌های هواپیمایی، قیمت بلیت و چشم‌انداز آینده این صنعت می‌گوید. به گفته او، صنعت هوایی کشور با وجود دهه‌ها تحریم و دو جنگ در یک‌سال، نه‌تنها از کار نیفتاد، بلکه توانست مأموریت‌های مهمی مانند حج، اربعین و جابه‌جایی مسافران مراسم تشییع را نیز به‌انجام برساند.

با توجه به تجربه دو جنگ در کمتر از یک‌سال، ابتدا تصویری کلی از آنچه بر صنعت هوانوردی کشور گذشت، ارائه دهید. در روزهای آغاز جنگ ۱۲‌روزه، مهم‌ترین تهدیدها چه بود و چه تصمیم‌هایی برای حفظ ایمنی پروازها و هواپیماها گرفته شد؟

در جنگ اول که به جنگ ۱۲‌روزه معروف شد، ما به صورت مشخص با یک دشمن مواجه بودیم. البته آمریکایی‌ها، اروپایی‌ها و برخی کشورهای منطقه نیز در حوزه‌های مختلف، بویژه در زمینه پدافند و اطلاعات، به رژیم صهیونیستی کمک می‌کردند، اما در حوزه آفندی، تقریباً می‌توان گفت که ما فقط با رژیم صهیونیستی مواجه بودیم. بنابراین، تهدیدهایی که مطرح می‌شد، نشان می‌داد حملات احتمالا از سمت غرب کشور انجام خواهد شد. رژیم صهیونیستی از نظر جغرافیایی به غرب ایران نزدیک‌تر است و طبیعی بود که احتمال حمله از آن منطقه بیشتر باشد. در نهایت نیز حملات عمدتاً از سمت غرب کشور صورت گرفت. عزم و اراده رژیم صهیونیستی در آن مقطع، ترور برخی مقامات و سران کشور، بویژه فرماندهان نظامی و همچنین هدف قرار دادن مجموعه‌ای از اهداف نظامی بود. رادارها، مناطق نظامی و شهرهای موشکی، بخشی از این اهداف بودند. در کنار آن، زیرساخت‌های کشور نیز در معرض تهدید قرار داشتند و فرودگاه‌ها و هواپیماها هم بخشی از زیرساخت‌های حیاتی محسوب می‌شوند. به همین دلیل، تصمیم درستی گرفته شد مبنی بر اینکه نیمه غربی کشور منطقه قرمز اعلام شود. از همان ابتدا دستور داده شد هواپیماها از مناطق غربی به سمت شرق کشور منتقل و پراکنده شوند؛ به‌خصوص هواپیماهایی که در فرودگاه‌های غربی مستقر بودند. این کار انجام شد و هواپیماها به

فرودگاه‌های شرق کشور منتقل شدند؛ فرودگاه‌هایی که در آن مقطع از نظر ایمنی و امنیت شرایط مناسبی داشتند. در نتیجه، به‌جز یک مورد در فرودگاه مشهد که یک هواپیما ارتش مورد اصابت قرار گرفت، در جنگ ۱۲‌روزه آسیب جدی به زیرساخت‌های فرودگاهی و هواپیماهای مسافربری وارد نشد.



صنعت هوایی با وجود آسیب رادارها، فرودگاه‌ها و هواپیماها ۳۳۱ هزار نفر را در ایام اربعین جابه‌جا کرد



در مسیر عملیات با اطمینان وجود ممکن است خدای ناکرده یک هواپیما غیرنظامی درگیر شود یا مورد اصابت قرار گیرد یا اینکه دشمن ممکن است بدون توجه به جان انسان‌ها حمله کند، اما ما چنین نگاهی نداریم. برای ما جان مسافران و خدمه پرواز اهمیت دارد و باید مطمئن شویم هیچ هواپیمای غیرنظامی در مسیر عملیات یا در محدوده درگیری قرار ندارد. پس از آنکه سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرد فضای هوایی کشور بسته شده و آسمان کلیز است، هواپیماهایی که در نقاط مختلف قرار داشتند، به نزدیک‌ترین و مناسب‌ترین فرودگاه‌ها هدایت شدند. هدف این بود که هواپیماها در نقاطی قرار بگیرند که هم از نظر ایمنی شرایط بهتری داشته باشند و هم امکان مراقبت و پشتیبانی از آنها فراهم باشد. اما در همین مرحله، اتفاقی رخ داد که برای ما بسیار مهم و نگران‌کننده بود. آمریکایی‌ها نشان دادند که میان هدف قرار دادن اهداف نظامی و زیرساخت‌های غیرنظامی تفاوت چندانی قائل نیستند. برای مثال، یک هواپیمای ایران‌ایر که بر فراز بوشهر در حال پرواز بود، پس از آنکه به فرودگاه بوشهر هدایت شد و در آنجا فرود آمد، روز بعد مورد اصابت قرار گرفت. این اتفاق نشان داد که حتی فرودگاه و هواپیمای مسافربری نیز از نگاه دشمن در امان نیست و نمی‌توان صرفاً با انتقال هواپیماها به فرودگاه‌های مشخص، ایمنی آنها را تضمین کرد.

وقتی مشخص شد فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری نیز هدف قرار می‌گیرند، آیا همچنان امکان پراکنده‌سازی هواپیماها وجود داشت؟

اساساً در جنگ ۴۰‌روزه، فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری به‌طور مستقیم هدف قرار گرفتند. فرودگاه مهرآباد در طول این جنگ ۳۵ بار مورد حمله قرار گرفت و هواپیماهای مسافربری مستقر در این فرودگاه نیز آسیب دیدند. در شیراز، یک هواپیمای مسافربری آسمان مورد اصابت قرار گرفت. در بوشهر، یک هواپیمای ایران‌ایر و در مشهد نیز یک هواپیمای ماهانه هدف قرار گرفتند. این حملات نشان داد که هدف قرار دادن فرودگاه‌ها و زیرساخت‌های غیرنظامی دیگر برای دشمن خط قرمز محسوب نمی‌شود. در نتیجه، موضوع پراکنده‌سازی که در جنگ ۱۲‌روزه بیشتر با انتقال هواپیماها از غرب به شرق انجام شده بود، در جنگ ۴۰‌روزه معنای متفاوتی پیدا کرد. این بار نمی‌توانستیم فقط به پراکنده‌سازی در داخل کشور اکتفا کنیم، زیرا تقریباً همه فرودگاه‌ها، البته با درجه‌ات مختلف، در معرض تهدید بودند. با این حال، پس از دریافت مجوز از مرکز پدافند، به شرکت‌های هواپیمایی اعلام کردیم هواپیماها خود را به هر مقصدی که برایشان مناسب‌تر و ایمن‌تر است منتقل کنند. در نتیجه، تعداد زیادی مجوز صادر شد. بخشی از هواپیماها در داخل کشور جابه‌جا شدند و تعدادی نیز برای افزایش ایمنی و کاهش ریسک، به خارج از کشور منتقل شدند. در چنین شرایطی، تصمیم گرفته شد که برای هر هواپیمای که فرودگاه، یک نسخه ثابت داشت، باید بر اساس نوع هواپیما، مقصد، وضعیت فرودگاه، تجهیزات ناوبری و سطح تهدید تصمیم گرفت.

در جریان این دو جنگ، چه میزان از زیرساخت‌های فرودگاهی و تجهیزات ناوبری کشور آسیب دید؟ در مجموع، حدود ۲۵ فرودگاه که زیرمجموعه شرکت فرودگاه‌ها بودند، آسیب دیدند. در تعدادی از این فرودگاه‌ها، برج مراقبت هدف حمله موشکی قرار گرفت و تعدادی از رادارها نیز از بین رفتند یا آسیب دیدند. در عسویه و برخی فرودگاه‌هایی که زیرمجموعه شرکت فرودگاه‌ها نبودند، بویژه در جنوب کشور، آسیب‌هایی وارد شد. در جنگ ۱۲‌روزه، تمرکز حملات بیشتر بر هواپیماهای جنگنده، رادارها و اهداف نظامی بود. اما در جنگ ۴۰‌روزه، هواپیماهای مسافربری، فرودگاه‌ها و زیرساخت‌های غیرنظامی نیز مستقیماً هدف قرار گرفتند. در این میان، باید تأکید کنم که هدف قرار دادن زیرساخت‌های غیرنظامی، از جمله فرودگاه‌ها و هواپیماهای مسافربری، براساس همه قواعد و مقررات بین‌المللی، مصداق بارز جنایت جنگی است. فرودگاه و هواپیمای مسافربری، حتی در شرایط جنگی، هدف نظامی محسوب نمی‌شوند. اما دشمن اساساً به این قواعد اعتنا نمی‌کند و همان‌طور که دیدیم، این تأسیسات را نیز هدف قرار داد.

با وجود این آسیب‌ها، آیا می‌توان گفت اکنون پروازهای فضای هوایی کشور به شرایط عادی بازگشته‌اند؟ صنعت هوایی پس از جنگ توانست مأموریت‌های مهم خود را ادامه دهد؟ پس از پایان جنگ ۴۰‌روزه، تأکید ما این بود که آسمان کشور در اولین فرصت ممکن

دوباره باز شود و شرکت‌های هواپیمایی بتوانند به چرخه فعالیت بازگردند. این موضوع هم از نظر خدمات‌رسانی به مردم اهمیت داشت و هم از نظر اقتصادی. هر روز توقف فعالیت شرکت‌ها، خسارت بیشتری به آنها و کل صنعت وارد می‌کرد. با هماهنگی مجموعه پدافند و نیروهای نظامی، تلاش کردیم بازگشایی آسمان در اولین فرصت انجام شود. این بار، بازگشایی بسیار سریع‌تر صورت گرفت. به‌تدریج فرودگاه‌ها به چرخه عملیاتی بازگشتند و هواپیماهای شرکت‌ها نیز دوباره فعالیت خود را آغاز کردند. شاید در روزهای جنگ، کمتر کسی تصور می‌کرد که صنعت هوایی بتواند با این سرعت به عملیات بازگردد. اما در همان ایام، پروازهای عملیاتی حج را داشتیم و تعداد زیادی از مسافران برای زیارت عتبات و انجام مناسک حج جابه‌جا شدند و به کشور بازگشتند. در کنار آن، مراسم تشییع پیکره‌رهر شهید برگزار شد. در این مراسم، نزدیک به ۳۵۰ هزار نفر تنها از طریق سه فرودگاه جابه‌جا شدند. این اتفاق نشان داد اگرچه این صنعت هوایی آسیب دیده بود، اما آسیب‌ها به اندازه‌ای نبود که آن را از کار بیندازد. این صنعت توانست خود را سرپا نگه دارد و مأموریت‌های مهم ملی و مذهبی را انجام دهد.

در عملیات اربعین سال گذشته، با تمام ظرفیتی که در اختیار داشتیم، حدود ۳۳۰ هزار نفر را جابه‌جا کردیم. امسال نیز ۳۳۱ هزار نفر جابه‌جا شدند. این در حالی بود که تأسیسات آسیب‌دیده، رادارها دچار مشکل شده و برخی فرودگاه‌ها نیز خسارت دیده بودند. با وجود این، توانستیم ظرفیت جابه‌جایی را تقریباً در همان سطح سال گذشته حفظ کنیم. اختلاف امسال با سال گذشته کمتر از ۱۰ هزار نفر بود. این موضوع برای صنعت هوایی کشور مایه افتخار است و نشان می‌دهد این صنعت با وجود تمام آسیب‌ها توانسته عملیات خود را ادامه دهد. امیدواریم این روند و این اتفاقات خوب در آینده نیز ادامه پیدا کند.

آیا پس از برقراری آتش‌بس، آسیب دیدن زیرساخت‌های هوایی متوقف شد یا همچنان با خسارت‌هایی مواجه بودیم؟

خیر، حتی پس از آتش‌بس و در همین مردادماه نیز در مناطق فرودگاهی با آسیب‌های مواجه بودیم. بخش قابل توجهی از دستگاه‌های ناوبری و کمک‌ناوبری ما آسیب دیدند. این تجهیزات برای انجام پروازها، بویژه در شرایط دید کم یا بنابرین، بازگشت پروازها به آسمان به این معنا نبود که همه مشکلات به پایان رسیده است. بسیاری از همکاران ما هرزمان با انجام عملیات پروازی، در حال بررسی، تعمیر یا جایگزینی تجهیزات آسیب‌دیده بودند. گاهی یک فرودگاه دوباره فعال می‌شد، اما همچنان بخشی از تجهیزات آن نیاز به بازسازی یا تقویت داشت. این روند نشان می‌دهد بازسازی صنعت هوایی پس از جنگ، فقط به تعمیر باند یا بازگشت هواپیماها محدود نمی‌شود. رادار، سامانه‌های ناوبری، برج مراقبت، تجهیزات ارتباطی، ساختمان‌های عملیاتی و سامانه‌های پشتیبان، همگی باید بررسی و در صورت نیاز بازسازی شوند.

پس از پشت سر گذاشتن یک سال بحران، جنگ و تحریم، تاب‌آوری صنعت هوایی کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در بحث پایداری حمل‌ونقل، تاب‌آوری موضوع بسیار مهمی است. صنعت هوایی کشور سال‌هاست با تحریم مواجه است و تأمین قطعات نیز به‌شدت تحت تأثیر تحریم قرار دارد. این مشکلات طبیعتاً بر توان صنعت برای مقابله با بحران اثر می‌گذارد. مسأله مهم این است که از این پس چه اقداماتی باید انجام دهیم تا وابستگی کاهش پیدا کند و صنعت بتواند

پس از هر بحران، سریع‌تر به شرایط عادی بازگردد. من بارها گفته‌ام که همکاران ما صنعت هوایی، از بعد از جنگ ۱۲‌روزه تا امروز، حتی یک روز عادی و معمولی نداشتند.

ابتدا جنگ ۱۲‌روزه را داشتیم، پس از آن با التهاب‌ها و مشکلات مربوط به فضای کشور مواجه بودیم، سپس جنگ ۴۰‌روزه اتفاق افتاد و بعد از آن نیز چند عملیات مهم هوایی، از جمله حج، اربعین و مراسم تشییع، انجام شد. اگر اعداد و عملکرد صنعت را بررسی کنیم، می‌بینیم با وجود همه این اتفاقات، فاصله زیادی با شرایط پیش از جنگ نداریم و صنعت هوانوردی همچنان به فعالیت خود ادامه داده است. اگر بخواهیم ارزیابی شفافی به مردم ارائه دهیم تا نگرانی نداشته باشند، باید بگوییم صنعت هوایی کشور از تاب‌آوری برخوردار است. البته ما نقاط ضعف خود را نیز شناسایی کرده‌ایم و محدودیت‌های

جدی داریم. بخشی از این محدودیت‌ها به تحریم‌ها مربوط است که از ابتدا وجود داشته و موضوع تازه‌ای نیست. دو جنگ اخیر نیز محدودیت‌های جدیدی به‌ما تحمیل کرد؛ هم در حوزه زیرساخت‌های غیرنظامی و هم در حوزه هواپیماها و تجهیزات مرتبط با صنعت هوایی. این محدودیت‌ها به مشکلات قبلی اضافه

شده‌اند، اما هیچ برآوردی نداریم که صنعت هوایی کشور زمین‌گیر شود. نگاه ما دقیقاً برعکس است. معتقدیم در حوزه تعداد صندلی، تعداد هواپیما و زیرساخت‌های هوایی غیرنظامی، در شش ماه آینده وضعیت بهتری نسبت به امروز خواهیم داشت و سال آینده نیز شرایط بهتر از امسال خواهد بود. اگر برنامه‌ها به‌نتیجه برسد و تحریم‌ها برداشته شود، طبیعتاً شرایط بسیار مطلوب‌تر خواهد شد؛ اما ما برنامه‌ریزی را بر مبنای ادامه تحریم‌ها انجام داده‌ایم. حتی با همین برآورد و در شرایط فعلی، معتقدیم وضعیت صنعت بهبود پیدا خواهد کرد.

در کنار تجربه عملی دو جنگ، چه تمهیداتی برای پدافند غیرعامل و مدیریت سطوح مختلف تهدید در نظر گرفته شده است؟

پدافند غیرعامل تعریف شده و در وزارت راه و شهرسازی نیز، علاوه بر دستورالعمل‌ها، برای هر سطح تهدید آمادگی لازم وجود دارد. شاید همه این موارد قابل طرح عمومی نباشد، اما واقعیت این است که آنچه تاکنون رخ داده، هنوز به سطح نهایی تهدیدهایی که برای آن برنامه‌ریزی کرده بودیم، نرسیده است. در مجموعه وزارت راه، برای هر سطح و مرحله تهدید، تمهیدات لازم اندیشیده شده و پاسخ‌ها نیز مشخص است. در سازمان هواپیمایی کشوری و مجموعه‌های هوایی نیز این موارد به همکاران اعلام شده است. همه همکاران می‌دانند در زمان بروز تهدید چه وظایفی دارند و باید چه اقداماتی انجام دهند. این آمادگی فقط به زمان وقوع حمله محدود نمی‌شود. پیش‌بینی مسیرهای جایگزین، انتقال هواپیماها، استفاده از فرودگاه‌های پشتیبان، حفظ ارتباط میان مراکز عملیاتی و بازگرداندن سریع تجهیزات به مدار، همگی بخشی از برنامه پدافند غیرعامل هستند.

برای شرایط بحران، چه فرودگاه‌هایی به‌عنوان فرودگاه پشتیبان یا آلترناتیو در نظر گرفته شده‌اند؟ فرودگاه‌های مختلفی به‌عنوان فرودگاه پشتیبان در نظر گرفته شده‌اند. در همین جنگ نیز تعداد زیادی از فرودگاه‌ها برای این منظور آماده بودند و این گونه نبود که فقط فرودگاه مشهد مورد استفاده قرار گیرد.

• برش •



برآورد اولیه از خسارت‌های وارده‌شده به صنعت هوایی و فرودگاه‌ها چقدر است؟

در حال حاضر رقم دقیق و نهایی خسارت‌ها در بخش‌های مختلف صنعت هوایی مشخص نشده است. بررسی‌های کارشناسی همچنان ادامه دارد، زیرا باید خسارت‌ها در بخش‌های مختلف، از تجهیزات فرودگاهی و ناوبری گرفته تا ساختمان‌ها، هواپیماها و هزینه‌های ناشی از توقف عملیات، به‌صورت دقیق احصا شود. ما از مجموعه‌های حقوقی و کارشناسی خواسته‌ایم برآورد کاملی از خسارت‌ها انجام دهند. این گزارش‌ها برای دو هدف اهمیت دارد: اول اینکه بتوانیم برنامه بازسازی و تأمین منابع را دقیق‌تر تنظیم کنیم و دوم اینکه موضوع حمله به زیرساخت‌های غیرنظامی کشور را در مجامع بین‌المللی مطرح کنیم. باید نشان دهیم چه میزان خسارت به فرودگاه‌ها، تجهیزات ناوبری و هواپیماهای غیرنظامی وارد شده است و دولت‌های متخاصم را نسبت به مسئولیت خود و ضرورت جبران خسارت پاسخگو کنیم.

طبیعی است که چنین برآوردی زمان می‌برد. نمی‌توان یک رقم اولیه و غیرکارشناسی اعلام کرد و بعد آن را مبنای تصمیم‌های داخلی یا پیگیری‌های بین‌المللی قرار داد. پس از پایان بررسی‌ها، رقم دقیق‌تر اعلام خواهد شد.

فرودگاه‌های زاهدان، کرمان و بسیاری از فرودگاه‌های شمال کشور، از جمله فرودگاه ساری، در این فهرست قرار داشتند. البته باید توجه کنیم که نوع تهدید در هر مقطع متفاوت است. در جنگ ۱۲‌روزه، نیمه شرقی کشور از نظر تهدید هوایی شرایط ایمن‌تری داشت؛ اما در جنگ ۴۰‌روزه، تقریباً همه فرودگاه‌ها آسیب‌پذیر بودند، البته برخی کمتر و برخی بیشتر. بنابراین، فرودگاه پشتیبان یا آلترناتیو وجود داشت و این موضوع به شرکت‌های هواپیمایی نیز اعلام شد. اما هر فرودگاهی برای پذیرش هر نوع هواپیما مناسب نیست. برخی فرودگاه‌ها تجهیزات ناوبری و کمک‌ناوبری لازم برای فرود هواپیماهای پهن‌پیکر را ندارند. در بعضی موارد نیز طول و اندازه باند، امکانات زمینی یا شرایط عملیاتی اجازه پذیرش هواپیماهای بزرگ را نمی‌دهد.

در نهایت، فرودگاه‌هایی که از نظر تجهیزات ناوبری و کمک‌ناوبری، طول و اندازه باند و دیگر الزامات فنی شرایط لازم را داشتند، به‌عنوان فرودگاه پشتیبان در نظر گرفته شدند. تصمیم‌گیری درباره مقصد هر هواپیما نیز بر اساس همین مجموعه عوامل انجام می‌شود.

در حال حاضر چند فروند هواپیما در چرخه فعال است؟

صنعت هوایی کشور قرار دارند؟ در حال حاضر حدود ۱۴۰ فروند هواپیما فعال هستند. البته «هواپیمای فعال» تعریف مشخصی دارد و نباید تصور کرد همه این هواپیماها همزمان در آسمان در پروازند. ما یک مجموعه هواپیمای عملیاتی داریم که از میان آنها، تعدادی در حال پرواز هستند و تعدادی نیز در مرحله چک و تعمیرات قرار دارند. زمان این چک‌ها نیز متفاوت است؛ یک چک ممکن است ۳۰ روز طول بکشد، چک دیگری بلندمدت‌تر باشد و برخی بررسی‌ها نیز به‌صورت روزانه انجام شوند. به همین دلیل، تعداد هواپیماهای در حال پرواز به‌صورت مستمر تغییر می‌کند. ممکن است یک هواپیما امروز در حال انجام پرواز باشد و فردا برای انجام چک دوباره از چرخه پرواز خارج شود و هواپیمای دیگری جای آن را بگیرد. مهم این است که ظرفیت عملیاتی صنعت را در نظر بگیریم. در حال حاضر تقریباً همان حدود ۱۴۰ فروند هواپیمای فعال را در اختیار داریم و حتی تعداد هواپیمایی که نسبت به پیش از جنگ به چرخه عملیاتی اضافه شده‌اند، افزایش پیدا کرده است.

از میان هواپیماهای فعال، چند فروند در جریان جنگ آسیب دیدند و وضعیت آنها اکنون چگونه است؟

از میان هواپیماهایی که در حال پرواز یا در چرخه فعال بودند، تعداد هواپیماهای آسیب‌دیده کمتر از ۱۵ فروند بود. در برخی موارد، انهدام کامل اتفاق افتاد و هواپیما به‌طور کامل از بین رفت. در موارد دیگر، آسیب‌ها در حد اصابت ترکش یا صدمه به بخش‌هایی از بدنه و تجهیزات بود. این هواپیماها پس از انتقال به مراکز توانستند، بررسی شوند و بخشی از آنها توانستند دوباره فعالیت خود را آغاز کنند. بنابراین، شدت آسیب‌ها به اندازه‌ای نبود که بتوان گفت کل صنعت از کار افتاده یا لاوگان کشور زمین‌گیر شده است. همان‌طور که گفتیم، در حال حاضر تقریباً همان حدود ۱۴۰ فروند هواپیمای فعال را داریم و تعداد هواپیماهای اضافه‌شده به چرخه عملیاتی نیز افزایش یافته است. این هواپیماها نسبت به دوره پیش از جنگ به ناوگان عملیاتی اضافه شده‌اند. طبیعی است که بازگرداندن هواپیماهای آسیب‌دیده به عملیات، به زمان، قطعه و بررسی‌های فنی دقیق نیاز دارد. ایمنی را نمی‌توان فدای سرعت کرد. هر هواپیما پس از انجام تعمیرات و تأیید کارشناسان فنی، اجازه بازگشت به چرخه پروازی را دریافت می‌کند.

آیا شرکت‌های هواپیمایی خارجی برای ازسرگیری پروازهای خود به ایران اعلام آمادگی کرده‌اند؟

در حوزه شرکت‌های خارجی، با چند شرکت مذاکره کرده‌ایم و چند شرکت نیز خودشان برای ازسرگیری پروازها اعلام آمادگی کرده‌اند. صرف‌نظر از مسائل سیاسی، رفت‌وآمد شرکت‌های هواپیمایی برای خود آنها نیز منفعت اقتصادی دارد. بنابراین نمی‌توان گفت شرکت‌ها علاقه‌ای به بازگشت ندارند. در حال حاضر دو یا سه شرکت خارجی برای آغاز دوباره پروازها اعلام آمادگی کرده‌اند. البته اتفاقاتی در منطقه رخ داد که باعث شد این روند کمی طولانی‌تر شود. عهدشکنی‌هایی که آمریکایی‌ها انجام دادند و همچنین برخی حوادثی که در منطقه جنوب رخ داد، موجب شد شرکت‌ها با احتیاط بیشتری تصمیم بگیرند. اگر شرایط در همین وضعیت فعلی و بدون مناقشه ادامه پیدا کند، پیش‌بینی ما این است که در هفته‌های آینده، بویژه طی یک یا دو هفته آینده، برخی شرکت‌های هواپیمایی خارجی پروازهای خود را آغاز کنند. در حال حاضر، تعداد پروازهای عبوری از آسمان ایران نیز بسیار کم شده. بازگشت این پروازها علاوه بر اهمیت اقتصادی، نشان‌دهنده افزایش اعتماد شرکت‌های بین‌المللی به امنیت و پایداری فضای هوایی کشور خواهد بود.

• ادامه در صفحه ۱۳ •

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

رکوردشکنی جابه‌جایی کالا در زمان جنگ



• گفت‌وگو •

با وجود حملات و شرایط جنگی، فعالیت بنادر ایران متوقف نشد و فرآیند تأمین و ترخیص کالا با استفاده از ظرفیت بنادر شمالی، مسیرهای جایگزین و امکانات بخش خصوصی نسب، مدیریتعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از نظروظنی از طریق دریا انجام می‌شود، از ثبت رکورد روزانه خروج ۹۰ تا ۹۵ هزار تن کالا از بنادر در روزهای جنگ و انتقال بخش عمده کالاهای رسوب‌کرده در بنادر کشورهای همسایه خبر می‌دهد و تأکید می‌کند که تجربه جنگ اخیر، ضرورت تقویت مسیرهای جایگزین، توسعه کریدورهای ترانزیتی و افزایش تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل دریایی کشور را بیش از گذشته آشکار کرده است. با وجود حملات و شرایط جنگی، فعالیت بنادر ایران متوقف نشد و فرآیند تأمین و ترخیص کالا با استفاده از ظرفیت بنادر شمالی، مسیرهای جایگزین و امکانات بخش خصوصی ادامه یافت.

شرایط بنادر کشور در روزهای جنگ چگونه بود و برای تداوم فعالیت آنها چه اقداماتی انجام شد؟

کشور ایران با حدود ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، یک فرصت بی‌نظیر از نظر استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در اختیار دارد. در حوزه تجارت خارجی، بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ وزنی و بیش از ۷۵ درصد به لحاظ ارزشی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود. ظرفیت اسمی بنادر ایران نیز نزدیک به ۲۳۲ میلیون تن است که حدود ۳۰ میلیون تن آن در بنادر شمالی و حدود ۲۷۲ میلیون تن در بنادر جنوبی قرار دارد. به هر جهت، ظرفیت بسیار مناسب و مطلوبی در اختیار فعالان حوزه دریایی و بندری است.

در بحث عملکرد و ظرفیتی که در بنادر وجود دارد، از نهم اسفند که جنگ تحمیلی سوم آغاز شد، خوشبختانه با برنامه‌ریزی‌هایی که صورت گرفت و با توجه به اینکه تجربه جنگ دوم تحمیلی را نیز داشتیم، سناریوهای مختلفی را برای تاب‌آوری و پاسخگویی به شرایط مختلف آسیب در نظر گرفته بودیم. از نهم اسفند تا ۱۷ خرداد، میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور معادل ۵۵ میلیون تن بود. از این میزان، حدود ۱۰ میلیون و ۱۵ هزار تن مربوط به تخلیه کالای اساسی و نزدیک به ۹ میلیون و ۳۰۰ هزار تن نیز مربوط به بارگیری و خروج کالای اساسی از بنادر کشور به مقاصد مصرف بود. این اقدام و برنامه‌ریزی که در حوزه تأمین امنیت غذایی و لجستیک آن، در حوزه مسئولیت وزارت راه و شهرسازی انجام شد، بسیار مهم بود. با برنامه‌ریزی بسیار خوب و دقیق، هیچ‌گونه وقفه‌ای در کار تخلیه و توزیع کالا، چه در بحث کالاهای اساسی و ضروری و چه در زمینه مواد اولیه کارخانه‌های تولیدی، به وجود نیامد. این موضوع به لحاظ فعال نگه داشتن کارخانه‌های تولیدی، بسیار تعیین‌کننده و مهم بود.

در این بازه زمانی، عملکرد بنادر کشور از نظر تخلیه، بارگیری، جابه‌جایی مسافر و موجودی کالا چگونه بود؟

اگر بخواهیم به عملکرد بنادر از نهم اسفند تا ۱۷ خرداد اشاره کنیم، تخلیه و بارگیری در کل بنادر کشور تقریباً ۴۷ میلیون تن بود که نسبت به مدت مشابه سال قبل، حدود ۴۱ درصد کاهش داشت. در بحث جابه‌جایی مسافر نیز با جابه‌جایی ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر، در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، نزدیک به ۵۹ درصد کاهش داشتیم.

دلیل اصلی این موضوع نیز درگیری و شرایطی بود که در استان هرمزگان به وجود آمد؛ زیرا بخش عمده جابه‌جایی مسافر و گردشگری دریایی در حوزه استان هرمزگان انجام می‌شود و به دلیل شرایط خاص حاکم براستان و وضعیت جنگی، تردد در حوزه گردشگری و مسافری بشدت کاهش پیدا کرد.

در بحث موجودی کالای اساسی نیز با توجه به اینکه هنگام آغاز جنگ از نهم اسفند، یک‌سری کشتی در لنگرگاه داشتیم و در ادامه نیز تعدادی از کشتی‌هایی که پیش از آن خرید انجام داده بودند، وارد خلیج فارس و لنگرگاه‌های بنادر شدند، در حال حاضر نزدیک به ۴ میلیون و ۶۰۰ هزار تن کالای اساسی موجود داریم.

در ادامه نیز با جایگزینی بنادر شمالی و مسیرهای جایگزینی که تعریف شده و هماهنگی‌هایی که صورت گرفته است، قطعاً در بحث تأمین کالای اساسی و کالاهای ضروری، با برنامه‌ریزی انجام‌شده مشکلی نخواهیم داشت.

در بحث موجودی کل کالاها در بنادر نیز در حال حاضر حدود ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا در بنادر موجود است که نسبت به مدت مشابه سال قبل، نزدیک به ۱۳ درصد رشد نشان می‌دهد. این موضوع واقعاً نوبدبخش شرایط بسیار خوبی است که با برنامه‌ریزی صورت‌گرفته ایجاد شده است.

با توجه به شرایط ایجادشده برای بنادر جنوبی، آیا بنادر شمالی توانستند بخشی از ظرفیت و بار بنادر جنوبی را پوشش دهند؟

یک الگوی مشخص در سال‌های گذشته وجود داشته است. حدود ۸۲ درصد واردات کالای اساسی تا امروز از طریق بنادر جنوبی کشور صورت می‌گرفت و ۱۸ درصد از طریق بنادر شمالی انجام می‌شد.

با توجه به شرایطی که برای بنادر جنوبی به وجود آمد و محاصره‌ای که اتفاق افتاد، بخش عمده‌ای از این ترافیک را به سمت بنادر شمالی منتقل کردیم و از ظرفیت بنادر شمالی به عنوان بخشی از ظرفیت جایگزین عملکرد بنادر جنوبی استفاده کردیم.

با برنامه‌ریزی انجام‌شده، در بحث تخلیه کالای اساسی رشد ۱۱۰ درصدی را در بنادر شمالی داشتیم. در بازه مورد اشاره، تخلیه کالا در بنادر شمالی در مقایسه با مدت مشابه سال قبل رشد قابل توجهی داشت و این بنادر توانستند بخشی از بار مورد نیاز کشور را پوشش دهند. موضوع دیگر، استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه با بنادر همسایه است که در این زمینه نیز برنامه‌ریزی خوبی صورت گرفته است. بخش عمده این موضوع به دیپلماسی اقتصادی برمی‌گردد. با توجه به اینکه مقام عالی‌وزارت در مباحث کمسیون‌های اقتصادی

و دیپلماسی اقتصادی، راینی بسیار خوبی با کشورهای همسایه داشته‌اند، مذاکرات مناسبی با کشورهایی که از نظر استفاده از ظرفیت بنادر، دسترسی جاده‌ای و ریلی و مرزهای خشکی با آنها ارتباط داریم، انجام شده است.

از طریق وزارت امور خارجه نیز اعلام آمادگی‌هایی برای استفاده از ظرفیت این بنادر صورت گرفته است. از جمله کشور ترکیه که بنادر مرسین، پاشا و اسکندرون را در اختیار دارد و می‌توان از ظرفیت آنها استفاده کرد. پاکستان، عراق و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز از دیگر ظرفیت‌هایی هستند که می‌توان برای مسیرهای جایگزین از آنها استفاده کرد.

تغییر مبادی ورودی و خروجی و طولانی‌تر شدن برخی مسیرها، چقدر باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل در زمان جنگ شد؟

گاهی برخی بخش‌های خصوصی، به دلیل افزایش هزینه‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل دریایی به وجود آمده بود، درخواست افزایش هزینه داشتند. اما مدیریت و نظارت عالی سازمان بنادر باعث شد بخش عمده این هزینه‌ها مدیریت شود و اجازه افزایش هزینه‌های غیرمنطقی به بخش‌هایی که قصد افزایش آن را داشتند، داده نشود.

این موضوع نیز یکی از اقدامات در راستای تاب‌آوری و تداوم فعالیت مجموعه حمل‌ونقل دریایی بود. موضوع دیگر، استفاده از پس‌گردانه‌هایی بود که هم‌جوار بنادر قرار داشتند. ظرفیت‌هایی که بخش خصوصی در مجاورت بنادر داشت، از جمله انبار، بارانداز و سایر ظرفیت‌ها، خوشبختانه با برنامه‌ریزی و مذاکراتی که با بخش خصوصی انجام شد،

مشابه سال قبل رشد قابل توجهی داشت و این بنادر توانستند بخشی از بار مورد نیاز کشور را پوشش دهند. موضوع دیگر، استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه با بنادر همسایه است که در این زمینه نیز برنامه‌ریزی خوبی صورت گرفته است. بخش عمده این موضوع به دیپلماسی اقتصادی برمی‌گردد. با توجه به اینکه مقام عالی‌وزارت در مباحث کمسیون‌های اقتصادی

و دیپلماسی اقتصادی، راینی بسیار خوبی با کشورهای همسایه داشته‌اند، مذاکرات مناسبی با کشورهایی که از نظر استفاده از ظرفیت بنادر، دسترسی جاده‌ای و ریلی و مرزهای خشکی با آنها ارتباط داریم، انجام شده است.

از طریق وزارت امور خارجه نیز اعلام آمادگی‌هایی برای استفاده از ظرفیت این بنادر صورت گرفته است. از جمله کشور ترکیه که بنادر مرسین، پاشا و اسکندرون را در اختیار دارد و می‌توان از ظرفیت آنها استفاده کرد. پاکستان، عراق و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز از دیگر ظرفیت‌هایی هستند که می‌توان برای مسیرهای جایگزین از آنها استفاده کرد.

در بازه کالاها و کانتینرهایی که در بنادر کشورهای همسایه رسوب کرده بودند، چه اقداماتی انجام شد؟

یکی از دغدغه‌های جدی تجار و بازرگانان، کالاها و کانتینرهایی بود که در بنادر کشورهای همسایه، از جمله پاکستان، امارات و سایر کشورها، رسوب کرده بودند. خوشبختانه با راینی‌هایی که به مدیریت مقام عالی وزارت انجام شد و اقداماتی که صورت گرفت، بخش عمده این کالاها، یعنی بیش از ۷۵ درصد آنها، منتقل شدند. با اعزام شناورها و همکاری بسیار خوب بخش خصوصی، این کانتینرها

برش •

برای افزایش تاب‌آوری بنادر و تسریع جابه‌جایی کالا در شرایط جنگی، چه اقداماتی انجام شد؟

دغدغه‌ای که وجود داشت، موضوع تاب‌آوری بنادر و تأمین نیازهای کشور بود. بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، بنابراین ضرورت داشت در این حوزه برنامه‌ریزی دقیقی برای افزایش تاب‌آوری داشته باشیم. یکی از موضوعات بسیار مهمی که شکل گرفت، «فرارگاه تسهیل و تسریع ترخیص کالاه بود. این فرارگاه در تهران با مدیریت مقام عالی وزارت و دبیری سازمان بنادر و در استان‌های ساحلی با مدیریت استانداران و دبیری ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌ها تشکیل شد. این فرارگاه به لحاظ هماهنگی بین‌دستگاهی و با توجه به حضور همه دستگاه‌هایی که در امر تشریفات ترخیص کالا دخیل بودند، باعث شد روند ترخیص و خروج کالا از بنادر سرعت بسیار خوبی پیدا کند. در ایام جنگ، در چندین مرحله رکوردنی داشتیم؛ یعنی در شرایط جنگی، در برخی روزها خروج کالا از بنادر بسیار بیشتر از روزهای عادی بود. میانگین خروج کالا در شرایط عادی حدود ۶۰ تا ۹۵ هزار تن در روز است، اما در شرایط جنگی، به دلیل اقداماتی که انجام شد، هماهنگی‌های بین‌دستگاهی و رفع مشکلات مرتبط با تشریفات، در برخی روزها میانگین خروج کالا به حدود ۹۰ تا ۹۵ هزار تن در روز رسید. این اقدام واقعاً بی‌سابقه بود و بسیار کمک کرد؛ هم در آزادسازی فضای بنادر و هم در توزیع کالا میان مراکز مصرف. موضوع دیگر در زمینه تاب‌آوری، فرهنگ‌سازی و آموزش بود که در حوزه بنادر کشور انجام دادیم. با توجه به اینکه بنادر مورد حمله قرار می‌گرفتند و تأسیسات پیرامون بنادر نیز هدف قرار می‌گرفتند، یکی از دغدغه‌های ما این بود که عملیات متوقف نشود و کسب‌وکار و فعالیت‌ها تداوم داشته باشد. آموزش‌هایی که در طول این مدت و پس از تجربه جنگ دوم انجام شده بود، بسیار کمک کرد تا در بحث تاب‌آوری، ارائه خدمات و پیشگیری از توقف عملیات، عملکرد مؤثر و مناسبی داشته باشیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

رکوردشکنی جابه‌جایی کالا در زمان جنگ

و کالاها به داخل منتقل شدند و این اقدام کمک زیادی به ایجاد آرامش در بازار کرد؛ زسرا از نظر تأمین کالاهای مورد نیاز کشور، نگرانی‌هایی وجود داشت.

در جریان جنگ، چه خسارت‌هایی به شناورها و زیرساخت‌های دریایی وارد شد و فعالیت شناورهای سنتی پس از آن چگونه ادامه یافت؟

در خصوص آسیب به شناورها، بیش از ۱۴۰ فروند شناور در ایام جنگ اخیر مورد اصابت قرار گرفتند. متأسفانه برخی از آنها به‌طور کامل از بین رفتند و بخشی نیز امکان تعمیر دارند و می‌توانند مجدداً به چرخه فعالیت برگردند. در بحث شناورهای سنتی و کسب‌وکاری که در شهرهای جنوبی بیشتر حاکم است و بنادر کوچکی که عمده فعالیت و ارتباط مردم آنها از طریق تردد شناورهای سنتی انجام می‌شود، فعالیت‌ها برای مدتی نزدیک به یک ماه متوقف شد. با راینی‌هایی که انجام شد، اعزام تیم از طرف مجموعه بنادر و مذاکرات با مجموعه‌های مختلف، خوشبختانه این فعالیت مجدداً برقرار شد. تردد لنج‌ها و تخلیه کالاها تا حدود زیادی به روال عادی بازگشت و فعالیت شناورهای سنتی با اقداماتی که انجام شد، مجدداً به چرخه فعالیت برگشت.

البته اکنون نیز برخی مشکلات وجود دارد، اما در مجموع روند فعالیت شناورهای سنتی با اقداماتی که صورت گرفت، مجدداً برقرار شد. در بحث آسیب‌هایی که به شناورهای ناچی وارد شد نیز باید اشاره کنم مأموریت این شناورها نجات جان اشخاص و افرادی است که در دریا دچار شرایط اضطراری می‌شوند. مادر همین ایام جنگ، بیش از ۳۰۰ نفر را در دریا نجات دادیم.

حتی در شرایطی که برخی از شناورهای ما مورد اصابت قرار می‌گرفتند، شناورهای جست‌وجو و نجات ما برای نجات افراد وارد عمل می‌شدند. در چارچوب کنوانسیون SOLAS نیز وظیفه این شناورها، دریافت افراد در شرایط اضطرار در دریا و نجات آنهاست. متأسفانه در شرایط جنگ اخیر، چند فروند از این شناورها نیز مورد اصابت قرار گرفتند و به‌طور کامل غرق شدند.

آسیب به برج کنترل ترافیک دریایی چهارچهره تأثیری بر فعالیت‌های دریایی و عملیات امداد و نجات دارد؟

برج کنترل ترافیک دریایی چهارچهره مأموریتی مشابه برج مراقبت فرودگاه دارد و وظیفه آن هدایت و هماهنگی کشتی‌ها برای ورود و خروج به بنادر و همچنین دریافت پیام‌های اضطراری کشتی‌ها در دریا بود.

تمامی شناورها، چه شناورهای عبوری از آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران و چه شناورهای فعال در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، اگر پیام اضطراری ارسال کنند، اولین شناور با مرکزی که این پیام را دریافت می‌کند، ملزم به اعزام شناور برای نجات جان افراد است.

یکی از مأموریت‌هایی که در این برج کنترل انجام می‌شد، علاوه بر هماهنگی ورود و خروج کشتی‌ها، فعالیت مرکز IMRCC، یعنی تأمین پیام‌های اضطراری و پیگیری عملیات نجات جان اشخاص در این برج کنترل نیز آسیب دید. در حال حاضر تأمین اعتبار و انجام مطالعات برای بازسازی آن در دست انجام است.

ان‌شاءالله در کوتاه‌ترین زمان ممکن برج کنترل ترافیک دریایی چهارچهره ساخته شود و در اختیار مکاران قرار گیرد تا بتوانند خدمات لازم را به کشتی‌های عبوری از آب‌های دریای عمان و خلیج‌فارس ارائه کنند.

در خصوص میزان دقیق خسارت نیز به دلیل اینکه برآورد فعلی اولیه است، ترجیح می‌دهیم رقم آن مطرح نشود. کارشناسی لازم در حال انجام است. برای شناورها، با ذکر شماره ثبت هر شناور و در خصوص زیرساخت‌ها نیز کارشناسی و برآورد دقیق میزان خسارت در دست انجام است. بخشی از این موارد بررسی و نهایی و اعلام شده و مابقی نیز در حال بررسی است.

برای افزایش تاب‌آوری و کاهش زمان هزینه فعالیت در بنادر، چه اقدامات دیگری انجام شده است؟

یکی از اقدامات بسیار ارزشمند، همکاری با مجموعه کمکر در زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات بود. این اقدام بسیار مهم است، زیرا هم به افزایش سرعت دریافت اطلاعات کمک می‌کند و هم باعث تسریع خروج کالا از بنادر می‌شود.

این اقدام با کاهش هزینه‌های بندری و کمکر، در نهایت به کاهش هزینه هر واحد کالا نیز کمک خواهد کرد.

موضوع دیگر، بازاریابی تجهیزات بنادر بود. در بنداری که نیاز کمتری وجود داشت تا تردد در آنها کمتر بود، تجهیزات در آن سایر بنادر مورد نیاز بودند، جابه‌جا شدند. این اشتراک‌گذاری تجهیزات موجود در بنادر و استفاده از ظرفیت سایر بنادر برای بنادر فعال، یکی از اقدامات کلیدی و مهم بود.

در این زمینه، بندر چابهار و بنادر شمالی کشور پشتیبانی م‌صدردی داشتند و خوشبختانه این عملیات در شرایط کنونی به‌خوبی در حال انجام است.

با توجه به تجربه جنگ اخیر، آیا مسیرهای جایگزین برای تجارت دریایی کشور در نظر گرفته شده است؟

در حوزه پاکستان، ترکیه و کشورهای حوزه

خلیج فارس، مرادوات وجود داشته و همچنان انجام می‌شود، اما با آهنگ ملایم‌تری نسبت به قبل.

در بحث امارات، نیاز به یک مسیر جایگزین وجود دارد و باید برای آن برنامه‌ریزی کنیم. در این زمینه، سرمایه‌گذاری در حوزه بندر بزرگ مکران می‌تواند یک اقدام بسیار کلیدی و تاریخی برای جمهوری اسلامی ایران باشد.

برای بندر بزرگ مکران، نقش یک هاب ترانزیتی در نظر گرفته شده است؛ به‌گونه‌ای که بتواند در آینده جایگزینی برای برخی بنادر بزرگ حوزه خلیج‌فارس باشد. موقعیت خاص این بندر و اقیانوسی بودن آن می‌تواند به یکی از دغدغه‌های

دیرینه جمهوری اسلامی ایران پاسخ دهد. اگر بخواهیم در منطقه در حوزه حمل و نقل دریایی حرفی برای گفتن داشته باشیم، بندر بزرگ مکران می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد. با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام شده و مطالعاتی که در حوزه احداث این بندر صورت گرفته، این بندر به عنوان یک بندر بزرگ برای کشتی‌های نسل جدید می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد

و با رویکرد جایگزینی و ایجاد ظرفیت جدید در حوزه خلیج‌فارس، نقش مهمی ایفا کند. این جنگ برای مجموعه حوزه دریایی و بندری، تجربه‌های بسیار ارزشمندی نیز داشت؛ به‌ویژه در زمینه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای مسیرهای جایگزین و عدم تکیه بر یک مسیر خاص. چندمسیره بودن مسیرهای تجاری می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد و آسیب‌پذیری را به‌شدت کاهش دهد.

شبکه ریلی چه نقشی در پشتیبانی از بنادر و جابه‌جایی کالا، به‌ویژه کالاهای اساسی دارد؟

بندر امام خمینی (ره)، بندر شهید رجایی، بندر امام‌یرآباد و بندر خرمشهر به شبکه ریلی متصل هستند. بندر چابهار نیز در بحث ریل

درون‌بندری قرار دارد که فکر می‌کنم نهایتاً تا دوه‌ماه دیگر پروژه آن به‌طور کامل به اتمام می‌رسد و آماده بهره‌برداری خواهد بود و ان‌شاءالله بندر چابهار نیز به راه‌آهن سراسری متصل خواهد شد.

بخش دیگری از کار، توزیع مویرگی ریل بین مراکز مصرف است که بسیار کمک می‌کند از ظرفیت ریلی استفاده شود. در این زمینه با مجموعه راه‌آهن نیز نشست‌هایی با حضور آقای دکتر ذاکری داشته‌ایم و همکاری بسیار خوبی صورت گرفته است. هدف این است که بیش از پیش از ظرفیت حمل‌ونقل ریلی استفاده کنیم. سازمان بنادر آمادگی کامل دارد که از ظرفیت ریل برای جابه‌جایی کالاهایی که در بنادر تخلیه و وارد کشور می‌شوند، به‌ویژه کالاهای اساسی، استفاده شود. حجم کالاهای اساسی که وارد کشور می‌شود بسیار بالاست و ظرفیت حمل ریلی می‌تواند کمک زیادی به جابه‌جایی این کالاها، به‌خصوص کالاهای مرتبط با سازمان بازرگانی دولتی و امور پشتیبانی دام داشته باشد.

وضعیت پروژه‌های توسعه‌ای بنادر در شرایط جنگی چطور بود؟

در جنگ، پروژه‌های توسعه‌ای ما در هیچ‌یک از بنادر متوقف نشدند و بدون وقفه ادامه پیدا کردند. در روزهای اول جنگ، یک دغدغه برای پیمانکاران وجود داشت که بخشی از آن مربوط به تأمین اعتبار و مشکلات مالی بود. اما با نشست‌هایی که داشتیم، مذاکراتی که با پیمانکاران انجام شد و همچنین پیگیری‌های صورت‌گرفته، خوشبختانه تمام پروژه‌های ما در بنادر عمدتاً فعال هستند و مسیر کاری آنها ادامه دارد.

تلاش تمام ما این است که پروژه‌ها طبق برنامه زمان‌بندی تعریف شده در قرارداد به پایان برسند و زیرساخت‌ها در اختیار فعالان محترم بخش خصوصی قرار گیرد.

با توجه به بحث «جنگ کریدورها»، ایران چگونه می‌تواند از موقعیت خود برای افزایش ترانزیت و رونق اقتصادی استفاده کند؟

بحث جنگ کریدورها و استفاده از کریدورهایی که به نوعی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور می‌کنند، بسیار مهم است و می‌تواند به رونق اقتصاد کشور کمک کند. اقدام بسیار ارزشمندی که اخیراً از توسط مجموعه وزارت راه، به عنوان متولی بحث گذر یا ترانزیت، انجام شد، موضوعی است که در چندین جلسه نیز درباره آن بحث شده و خود خاتم دکتر صادق به عنوان متولی این

موضوع آن را پیگیری کرده‌اند. موضوع اصلی این است که مرز، محل عبور یا «گذر» باشد، نه محل توقف. این اقدام واقعاً بسیار ارزشمند و تحول‌آفرین است و می‌تواند در استفاده از قلمرو جمهوری اسلامی ایران برای فعال شدن کریدورهایی که از مسیر ایران عبور می‌کنند، تأثیر زیادی داشته باشد. کامیون‌ها و کانتینرهایی که می‌خواهند از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور کنند، نباید در مرز توقف داشته باشند. در بحث ترانزیت، دو شاخص بسیار تعیین‌کننده وجود دارد؛ یکی زمان و دیگری هزینه. زمان حتی از هزینه نیز مهم‌تر است.

اگر با اقداماتی که اخیراً انجام شده، کالاها در مرز متوقف نشوند، چه در مرزهای جاده‌ای، چه ریلی و چه دریایی، این موضوع می‌تواند جذابیت استفاده از کریدورهایی را که از قلمرو ایران عبور می‌کنند، افزایش دهد.

به نظر من این اقدام می‌تواند یک اقدام تاریخی باشد؛ به لحاظ تسهیلی که ایجاد خواهد کرد و هماهنگی بین‌دستگاهی که صورت گرفته است. مصوبه‌ای که در این زمینه تهیه شده و ان‌شاءالله ابلاغ خواهد شد، می‌تواند تحول مهمی در بهره‌ور شدن و استفاده بهینه از ظرفیت کریدورها کشور ایجاد کند.

جنگ اخیر چه تأثیری بر کریدورهای رفیق ایران داشت و کدام کشورها بیشتر از این شرایط استفاده کردند؟

حماالتی که به بنادر ایران شد، فرصت‌هایی برای سایر کشورها ایجاد کرد تا کریدورهای خود را توسعه دهند و به جای مسیرهایی که تحت تأثیر جنگ قرار گرفته بودند، از مسیرهای جایگزین استفاده کنند.

یکی از کشورهای که بیش از همه از این فرصت استفاده کرد، امارات بود و پاکستان نیز از این ظرفیت بهره‌برد. این دو کشور نهایت استفاده را از شرایط ایجادشده کردند.

از آنجا که عمان خارج از تنگه هرمز قرار دارد، بخش عمده‌ای از این ترافیک‌ها به سمت این کشورها رفت. به هر جهت، بنادر به عنوان حلقه اصلی زنجیره تأمین و با توجه به اینکه عمده تجارت خارجی کشورها از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، هرچه فعالیت بنادر رونق بیشتری داشته باشد، اقتصاد دریایی و در نتیجه رونق اقتصادی کشورها پیوار خواهد بود.

در ایران نیز ظرفیت‌های بنادر بیش از ۳۰۰ میلیون تن است؛ ظرفیتی واقعاً فوق‌العاده که در حال حاضر شاید حدود ۵۰ تا ۵۵ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین جایی برای افزایش ظرفیت بنادر وجود دارد.

بخشی از این موضوع به قوانین، مقررات و دستورالعمل‌هایی برمی‌گردد که صادر می‌شود. در بحث تشریفات ترخیص و ورود و خروج کالا، بیش از ۲۷ دستگاه درگیر هستند. اگر این فرآیندها مدیریت شوند و دستگاه‌ها که کمک‌کنند تا این فرآیندها روبه‌رو چابک‌تر و سریع‌تر شوند، این موضوع می‌تواند به فعال شدن مسیرها و کریدورهایی که به بنادر ختم می‌شوند یا از بنادر آغاز می‌شوند، کمک زیادی کند.

در نهایت باید بتوانیم جذب کالا را به‌ویژه در حوزه ترانزیت که ایران یک قلمرو عبوری برای آن محسوب می‌شود، افزایش دهیم و بیش از پیش از این ظرفیت استفاده کنیم. در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد مرادوات ما در حوزه بنادر شمالی از طریق بنادر روسیه انجام می‌شود. این حجم از مرادوات با روسیه قطعاً ایجاب می‌کند که یک برنامه مشترک در این حوزه داشته باشیم و همکاری و همراهی لازم صورت گیرد؛ در غیر این صورت، بخشی از بنادر روسیه نیز از نظر میزان مرادواتی که با بنادر شمالی جمهوری اسلامی ایران دارند، متأثر خواهد شد.

در بازه کانتینرهای رسوب کرده و هزینه‌هایی که در جریان جنگ به شرکت‌ها و بخش خصوصی تحمیل شد، چه اقداماتی انجام شده است؟

در خصوص هزینه‌های کانتینرهای موجود در بنادر کشور، باید توجه داشت که این کانتینرها مربوط به سازمان بنادر نیستند و عمدتاً به شرکت‌های کشتیرانی تعلق دارند. مالک کانتینر یا کسی که کانتینر را اجاره داده است، مسئول موضوعاتی مانند دموور است. اما در بحث هزینه‌های بندری، ما تا جایی که امکان داشته، با بخش خصوصی همکاری کرده‌ایم و تخفیف‌ها و حمایت‌هایی در نظر گرفته شده است.

• برش •

سازمان بنادر برای حمایت از فعالان بندری و بخش خصوصی در شرایط جنگی چه اقداماتی انجام داد؟

یکی از دغدغه‌هایی که وجود داشت، بحث شرکت‌های فعال در حوزه بنادر تعریف و بسته حمایتی برای آنان بود. سازمان بنادر بسته حمایتی زادر راستای تاب‌آوری شرکت‌های فعال در حوزه بنادر تهیه کرد؛ مخصوصاً با هدف جلوگیری از تعدیل نیروی انسانی و اینکه شغل اخراج نشود و تبعات اجتماعی برای مجموعه و کشور ایجاد نشود. ما بیش از ۲۶ هزار نفر نیروی انسانی داریم که به شکل مستقیم در بنادر مشغول به کار هستند و بیش از حدود ۱۵۰ هزار نفر نیز به صورت غیرمستقیم در بنادر فعالیت می‌کنند. این حجم از ارتباط مستقیم و غیرمستقیم کاری در بنادر ایجاب می‌کرد که از بخش خصوصی حمایت شود تا از تعدیل نیروی انسانی جلوگیری شود.

خوشبختانه بخش خصوصی نیز همکاری و همراهی بسیار خوبی در این زمینه داشت. ما در همین شرایط جنگی، قرارداد لجستیک برای ایجاد یک مرکز لجستیک در بندر شهید رجایی با کشورهای خارجی داشتیم. یکی از این کشورها، خوشبختانه نزدیک به ۲۵ میلیون دلار در زمینه ایجاد یک مرکز لجستیک در این بندر سرمایه‌گذاری کرد که در راستای فعال کردن کریدور شمال جنوب است. این قرارداد می‌تواند زمینه جذب بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالای ترانزیتی را برای عبور از قلمرو جمهوری اسلامی ایران فراهم کند و از این جهت، اقدام بسیار ارزشمندی برای فعال کردن کریدور شمال جنوب و افزایش ترانزیت کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.