

«سرآمد» تحلیل می‌کند؛

سکوتی که در حمل و نقل بحران می‌سازد

«چرا مهم‌ترین ریسک صنعت حمل و نقل»

گاهی گزارش نمی‌شود

سکوت **گره حمل و نقل** – **پدرام علی‌زاده**– در ۲۶ مارس ۱۹۸۹، نشتش Exxon Valdez در آب های آلاسکا به گل نشست و بیش از ۱۰ میلیون گالن نفت خام وارد محیط زیست شد؛ حادثه‌ای که هنوز از آن به عنوان یکی از بزرگترین فجایع زیست محیطی دریانوردی یاد می‌شود. بررسی‌های بعدی نشان داد که این رویداد، نتیجه یک اشتباه ناگهانی یا یک تصمیم منفرد نبود، بلکه حاصل زنجیره‌ای از ضعف‌های مدیریتی، خستگی نیروی انسانی، کاستی‌های نظارتی و شکست در انتقال و مدیریت اطلاعات بود.

پدرام علی‌زاده، وکیل پایه یک دادگستری، مشاور حقوق گمرک و لجستیک دریایی با بررسی خطاهای پر هزینه مدیران که نسبت به آن تردید دارند، به سرآمد نوشت: از آن زمان تاکنون، دهها گزارش رسمی درباره سوانح دریایی، هوایی و ریلی به یک نتیجه مشترک را نشان می‌دهند: بحران‌های بزرگ، معمولاً پیش از وقوع، نشانه‌هایی از خود بروز می‌دهند. تفاوت میان سازمان‌های موفق و سازمان‌هایی که گرفتار بحران می‌شوند، اغلب در این نیست که چه کسی اطلاعات بیشتری را اختیار دارد، بلکه در این است که چه کسی هشدارها را زودتر می‌شنود و جدی‌تر می‌گیرد. در صنعت حمل و نقل، این موضوع اهمیت دوچندان دارد. تصمیم‌های روزمره یک افسر عرشه، اپراتور جرثقیل بندری، پرنام‌ریزی ناوگان، کارشناسان گمرک یا مسئول ایمنی، هر یک می‌تواند بر زنجیره‌ای از عملیات اثر بگذارد که ارزش اقتصادی آن گاه به میلیون‌دلار می‌رسد. با این حال اگر این افراد احساس کنند بیان یک نگرانی، گزارش یک خطا یا مخالفت با یک تصمیم مدیریتی ممکن است برای موقعیت شغلی یا اعتبار حرفه‌ای آنان هزینه‌ساز باشد، احتمال دارد مهم‌ترین اطلاعات هرگز به سطح تصمیم‌گیری نرسد. در نگاه نخست، چنین وضعیتی شاید صرفاً یک مشکل ارتباطی به نظر برسد؛ اما ادبیات نوین مدیریت، تصویری متفاوت ارائه می‌دهد. پژوهش‌های معتبر رفتار سازمانی نشان می‌دهد که کیفیت تصمیم‌های مدیریتی، بیش از آن‌که به حجم داده‌های موجود وابسته باشد، به کیفیت جریان اطلاعات درون سازمان وابسته است. هنگامی که جریان اطلاعات به دلیل ترس، سلسله‌مراتب خشک یا فرهنگ سرزنش متخل می‌شود، سازمان‌یک‌پارچه‌ترین ابزارهای شناسایی ریسک را از دست می‌دهد. در دو دهه گذشته، مفاهیمی مانند ایمنی روان شناختی (Psychological Safety) و سکوت سازمانی (Organization Silence) به یکی از محورهای اصلی پژوهش‌های مدیریت تبدیل شده‌اند. این مطالعات نشان می‌دهند که بسیاری از خطاهای پر هزینه، نه به دلیل فقدان دانش یا فناوری، بلکه به این علت رخ می‌دهند که افراد، آن‌چه را می‌نمایند یا نسبت به آن تردید دارند، بیان نمی‌کنند. این مقاله از یک گزاره بنیادین دفاع می‌کند: بزرگ‌ترین بحران‌های صنعت حمل و نقل، معمولاً از کمبود اطلاعات آغاز نمی‌شوند؛ بلکه از ترسیدن اطلاعات به مدیران آغاز می‌شوند.برای تبیین این گزاره، ابتدا مفهوم ایمنی روان شناختی بر پایه پژوهش‌های Amy Edmondson و James Reason بررسی می‌شود، سپس با بهره‌گیری از مطالعات James Reason درباره خطای انسانی و ایمنی سازمانی، نشان داده خواهد شد که چگونه سکوت می‌تواند یکی از پر هزینه‌ترین ریسک‌های پنهان در سازمان‌های حمل و نقل باشد.

حقیقتی که گفته نمی‌شود

در ادبیات مدیریت، بسیاری از شکست‌های سازمانی با یک فرض نادرست آغاز می‌شوند، این‌که مدیران همواره از آن‌چه در سازمان می‌گذرد، آگاه هستند. این فرض، اگر چه در ظاهر منطقی به نظر می‌رسد، اما پژوهش‌های رفتار سازمانی طی دو دهه گذشته نشان داده‌اند که فاصله قابل توجهی میان ((دانسته‌های سازمان)) و ((دانسته‌های مدیران)) وجود دارد. در بسیاری از سازمان‌ها، کارکنان مسائل را نمی‌بینند، ریسک‌ها را احساس می‌کنند و حتی رامحل‌هایی برای آن‌ها در ذهن دارند، اما این اطلاعات هرگز به سطح تصمیم‌گیری منتقل نمی‌شود. همین شکاف اطلاعاتی، نقطه آغاز بسیاری از بحران‌های مدیریتی است.

ایمنی روان شناختی؛ چرا برخی سازمان‌ها زودتر از وقوع بحران آگاه می‌شوند؟

در سال ۱۹۹۹، Amy Edmondson در مقاله‌ای که بعدها به یکی از پراجراح‌ترین آثار حوزه رفتار سازمانی تبدیل شد، مفهوم

Psychological Safety را به صورت نظام مند تبیین کرد. او ایمنی روان شناختی را چنین تعریف می‌کند: باور مشترک اعضای یک تیم مبنی بر این‌که محیط کار، برای پذیرش ریسک‌های بین فردی امن است؛ یعنی افراد می‌توانند بدون ترس از تحقیر، تنبیه یا آسیب به موقعیت شغلی خود، سوال پرسند، اشتباهات را گزارش کنند، نگرانی‌هایشان را بیان کنند یا حتی با نظر مدیر مخالفت کنند.در این تعریف، یک نکته ظریف اما بسیار مهم وجود دارد. ادموندسون هرگز ادعا نمی‌کند که ایمنی روان شناسختی بسه معنای کاهش استانداردهای عملکرد، چشم پوشی از خطا یا ایجاد محیطی بدون نقد است. برعکس، استدلال او این است که سازمان‌های با عملکرد بالا، دقیقاً به این دلیل موفق‌تر هستند که کارکنان آن‌ها پیش از تبدیل شدن خطا به بحران، درباره آن صحبت می‌کنند، به بیان دیگر، ایمنی روان شناختی نه فرهنگ مدارا یا اشتباه، بلکه فرهنگ آشکارسازی سریع اشتباه است. نتایج، پژوهش‌های ادموندسون نیز همین موضوع را تأیید می‌کند. تیم‌هایی که سطح بالاتری از ایمنی روان‌شناختی داشتند، خطاهای بیشتری را گزارش می‌کردند، نه به این دلیل که بیشتر اشتباه می‌کردند، بلکه زیرا کارکنان آن‌ها از بیان واقعیت هراس نداشتند. این یافته، یکی از مهم‌ترین سوءبرداشت‌های مدیریتی را اصلاح می‌کند. گزارش بیشتر خطا، الزاماً نشانه عملکرد ضعیف‌تر نیست؛ بلکه می‌تواند نشانه بلوغ بیشتر سیستم یادگیری سازمان باشد.

این یافته برای صنعت حمل و نقل چه معنایی دارد؟

حال این یافته را در فضای عملیات حمل و نقل تصور کنیم. افسر دوم یک کشتی، در هنگام ورود به بندر، متوجه اختلاف جزئی میان اطلاعات سامانه ناوبری و وضعیت واقعی مسیر می‌شود. کارشناس برنامه‌ریزی ناوگان، از روی داده‌های عملیاتی احتمال می‌دهد برنامه زمان‌بندی فعلی در روزهای آینده با اختلال مواجه شود، یا کارشناس گمرکی، هنگام بررسی اسناد یک محموله، به مغایرتی بر می‌خورد که هنوز تخلف محسوب نمی‌شود اما می‌تواند در ادامه فرآیند، منشا اختلاف حقوقی یا تأخیر در ترخیص کالا شود. از منظر حقوقی، همین تأخیر در گزارش می‌تواند بعدها به عنوان تقصیر در نظارت تفسیر شود، نکته‌ای که در دعاوی گمرکی و حمل دریایی کم نیست. در تمام این مثال‌ها، مسئله اصلی این نیست که آیا اطلاعات وجود دارد یا خیر؛ مسئله این است که آیا ساختار سازمان، این اطلاعات را به تصمیم‌مدیریتی تبدیل می‌کند یا خیر.

اگر کارکنان اطمینان داشته باشند که بیان یک نگرانی حرفه‌ای، به عنوان مسئولیت‌پذیری تلقی می‌شود، سازمان فرصت اصلاح مسیر را پیش از وقوع بحران خواهد داشت. اما اگر تجربه سازمان به آنان آموخته باشد که «سکوت»، کم‌هزینه‌تر از هشدار دادن است» همان اطلاعات ارزشمند در پایین‌ترین لایه‌های سازمان باقی می‌ماند، تا زمانی که حادثه رخ دهد و همان‌واقعیت‌های ناگفته، در گزارش کمیته بررسی سانحه ظاهر شوند.در چنین شرایطی، بحران از یک نود فناوری، نه از کمبود دستورالعمل و نه از فقدان تخصص آغاز شده است؛ بلکه از شکست سازمان در شنیدن حقیقت آغاز شده است.

هیچ بحرانی ناگهانی نیست

در سال ۱۹۹۰، James Reason روان‌شناس برجسته بریتانیایی، در کتاب Human Error چارچوبی را معرفی کرد که بعدها با عنوان مدل پنیر سوئیسی (Swiss Cheese Model) به یکی از شناخته شده‌ترین مدل‌های تحلیل حوادث جهان تبدیل شد. بر خلاف نگاه سنتی که وقوع یک سانحه را نتیجه «(اشتباه یک فرد)» می‌دانست، ریزون استدلال کرد که حوادث بزرگ معمولاً محصول هم راستا شدن مجموعه‌ای از ضعف‌های کوچک در لایه‌های مختلف سازمان هستند.

در این مدل، هر لایه دفاعی سازمان –از آموزش کارکنان و دستورالعمل‌های عملیاتی گرفته تا نظارت مدیریتی، فرهنگ سازمانی و کنترل‌های فنی –مانند برشی از پنیر سوئیسی در نظر گرفته می‌شود که دارای حفره‌هایی است. این حفره‌ها به تنهایی الزاماً خطر آفرین نیستند، اما اگر در یک زمان و یک مسیر بر هم منطبق شوند، خطا از همه لایه‌ها عبور کرده و به یک حادثه بزرگ تبدیل می‌شود.

نکته مهم آن است که بسیاری از این حفره‌ها ماهیت فنی ندارند؛ بلکه ریشه در ارتباطات انسانی و تصمیم‌گیری مدیریتی دارند. به بیان



دیگر، گاه آنچه یک سازمان را آسیب‌پذیر می‌کند، نقص یک تجهیز یا اشتباه یک اپراتور نیست، بلکه این است که هشدار یک کارشناس، هرگز به مدیر عملیات نرسیده است.

مطالعه موردی؛ درس‌های سانحه Costa Concordia

در شامگاه ۱۳ ژانویه ۲۰۱۲، کشتی مسافربری Costa Concordia در نزدیکی جزیره جیلیو ایتالیا با صخره برخورد کرد. این حادثه به جان باختن ۳۲ نفر انجامید و به یکی از مهم‌ترین سوانح دریایی قرن بیست و یکم تبدیل شد.

گزارش‌های رسمی بررسی سانحه نشان دادند که علت حادثه را نمی‌توان به یک عامل واحد تقلیل داد. مجموعه‌ای از تصمیم‌های نادرست، انحراف از رویه‌های استاندارد، ضعف در مدیریت پل فرماندهی (Bridge Resource Management)، ارتباطات ناکافی و تأخیر در تصمیم‌گیری برای تخلیه کشتی، همگی در شکل‌گیری این فاجعه نقش داشتند. از منظر مدیریت، یکی از مهم‌ترین درس‌های این سانحه آن بود که وجود افراد متخصص و تجهیزات پیشرفته، به تنهایی ضامن ایمنی نیست. اگر اطلاعات حیاتی در زمان مناسب میان اعضای تیم فرماندهی تبادل نشود، یا فضای تصمیم‌گیری به گونه‌ای باشد که تردیدها و مخالفت‌های حرفه‌ای به راحتی مطرح نشوند، احتمال شکست سازمانی به طور چشمگیری افزایش می‌یابد. هدف از اشاره به این حادثه، آن نیست که علت آن صرفاً «(سکوت سازمانی)» معرفی شود؛ چنین برداشتی با گزارش‌های رسمی سازگار نیست. بلکه این مطالعه موردی نشان می‌دهد که کیفیت ارتباطات، مدیریت منابع انسانی و انتقال اطلاعات، در کنار عوامل فنی، نقش تعیین‌کننده‌ای در مدیریت بحران دارند. این حال، از منظر حقوقی، پرونده کاستا کنکورדיا بعدها نشان داد که فاصله میان دانستن و گفتن، صرفاً یک ضعف مدیریتی نیست، بلکه می‌تواند مبنای مسئولیت‌گیری فرماندهی و مسئولیت مدنی شرکت کنشیرانی قرار گیرد.موضوعی که چارچوب‌های بین‌المللی ایمنی (ISM Code) نیز دقیقاً برای الزام کردن همین جریان اطلاعاتی – از عرشه تا مدیریت ساحلی – تدوین شده‌اند.

آن‌چه مدیران حمل و نقل باید از این پژوهش‌ها بیاموزند

کنار کم‌فرار دادن پژوهش‌های Reason و Edmondson یک نتیجه مهم برای مدیران صنعت حمل و نقل دارد. ادموندسون توضیح می‌دهد که چرا کارکنان گاهی نگرانی‌های خود را بیان نمی‌کنند. ریزون نشان می‌دهد که اگر این نگرانی‌ها بیان نشوند، چگونه ممکن است در کنار سایر ضعف‌های سازمان، به یک بحران بزرگ منتهی شوند.این دو نظریه، در کنار یکدیگر، تصویری واقع‌بینانه از مدیریت ریسک ارائه می‌کنند: ریسک، تنها از خرابی تجهیزات یا خطای انسانی آغاز نمی‌شود؛ بلکه گاهی از لحظه‌ای آغاز می‌شود که یک سازمان، توان شنیدن نخستین هشدار را از دست می‌دهد.

برای مدیر یک شرکت کنشیرانی، مدیر عملیات بندری، مدیر یک شرکت لجستیک یا حتی مدیر یک مجموعه ترخیص کالا، این نتیجه یک پیام روشن دارد: سرمایه‌گذاری در سامانه‌های هوشمند، تجهیزات جدید و کنترل‌فنی ضروری است؛ اما اگر فرهنگ سازمان به کارکنان اجازه ندهد که واقعیت را بدون واژهه بیان کنند، بخشی از مهم‌ترین اطلاعات هرگز وارد فرآیند تصمیم‌گیری نخواهد شد. در چنین شرایطی، سازمان ممکن است از نظر فناوری پیشرفته باشد، اما از نظر کیفیت تصمیم‌گیری، همچنان آسیب‌پذیر باقی‌ماند.

تحلیل نویسنده: مدیران باید از آن‌که با کمبود

اطلاعات مواجه باشند، با کمبود حقیقت مواجه‌اند

یکی از رایج‌ترین باورهای مدیریت معاصر آن است که کیفیت تصمیم، تابعی از کیفیت داده‌هاست. به همین دلیل، سازمان‌ها میلیاردها دلار برای توسعه سامانه‌های اطلاعاتی، داشبوردهای مدیریتی، هوش مصنوعی، تجلیل‌داده و فناوری‌های پیش‌بینی سرمایه‌گذاری می‌کنند: بری تردید این سرمایه‌گذاری‌ها ضروری است؛ اما یک پرسش بنیادین همچنان باقی می‌ماند: اگر مهم‌ترین اطلاعات، هرگز وارد این سامانه‌ها نشود، آنگاه پیشرفته‌ترین

فناوری‌ها دقیقاً چه چیزی را تحلیل خواهند کرد؟. این پرسش، مرز میان «(مدیریت داده)» و «(مدیریت واقعیت)» را آشکار می‌سازد. واقعیت آن است که بسیاری از اطلاعات حیاتی سازمان، نه در پایگاه‌های داده، بلکه در ذهن افرادی قرار دارد که هر روز در خط مقدم عملیات فعالیت می‌کنند؛ افسر کشتی که تغییر غیرعادی رفتار تجهیزات را زودتر از حسگرها تشخیص می‌دهد، اپراتور بندری که از روی صدای جرثقیل متوجه یک نقص مکانیکی می‌شود، کارشناس گمرکی که از تجربه خود احتمال بروز یک اختلاف تعرفه‌ای را پیش‌بینی می‌کند، یا برنامه‌ریز لجستیک که پیش از آشکار شدن شاخص‌ها، نشانه‌های اختلال در زنجیره تأمین را احساس می‌کند.این اطلاعات، تا زمانی که بیان نشوند، برای سازمان وجود خارجی ندارند. از همین رو، بزرگ‌ترین سرمایه اطلاعاتی یک سازمان، الزاماً سامانه‌های دیجیتال آن نیست، بلکه اعتماد حرفه‌ای میان مدیران و کارکنان است. هر اندازه این اعتماد عمیق‌تر باشد، فاصله میان «(آنچه کارکنان

می‌دانند)» و «(آنچه مدیران می‌دانند)» کمتر خواهد شد. برعکس، هر چه فرهنگ سرزنش، سلسله‌مراتب خشک یا ترس از پیامدهای اظهارنظر در سازمان تقویت شود، این فاصله افزایش می‌یابد و مدیران، ناخواسته تصمیم‌هایی را بر پایه تصویری ناقص از واقعیت اتخاذ می‌کنند. از این منظر، سکوت سازمانی دیگر یک مسئله ارتباطی یا رفتاری نیست، بلکه نوعی شکست در حکمرانی اطلاعات است.از زاویه حقوقی نیز، این شکست حکمرانی اطلاعاتی، عملاً خود را به صورت شکست در ایفای تعهدات قانونی نشان می‌دهد؛ تعهداتی که در قراردادهای حمل دریایی، بیمه‌نامه‌های P&I و مقررات ایمنی بین‌المللی، همگی بر پایه یک فرض مشترک بنا شده‌اند: که اطلاعات مربوط به ریسک، به موقع و بدون واسطه ترس، به تصمیم‌گیرندگان منتقل می‌شود. هر شکافی در این فرض، نه فقط ریسک عملیاتی، بلکه ریسک دعاوی و مسئولیت حرفه‌ای را نیز افزایش می‌دهد.

به اعتقاد نگارنده، در دهه آینده مدیریت رقابتی شرکت‌های حمل و نقل، بیش از آن‌که در مالکیت فناوری‌های پیچیده باشد، در توانایی آنان برای تبدیل دانش پرگرفته کارکنان به آگاهی مدیریتی شکل خواهد گرفت. شرکتی که زودتر از دیگران واقعیت را بشنود، زودتر نیز ریسک را شناسایی می‌کند؛ و سازمانی که زودتر ریسک را بشناسد، تصمیم‌های دقیق‌تر، کم‌هزینه‌تر و پایدارتر خواهد گرفت.

به همین دلیل، می‌توان مهم‌ترین وظیفه مدیران امروز، را پاسخ دادن به این پرسش دانست که: چه حقایقی هنوز به من گفته نشده است؟.

جمع بندی

ادبیات مدیریت، رفتار سازمانی و ایمنی طی سه دهه گذشته، اگر چه از زوایای متفاوت به مسئله تصمیم‌گیری نگریده‌اند، اما در یک نقطه به نتیجه‌ای مشترک رسیده‌اند: سازمان‌ها معمولاً به دلیل کمبود اطلاعات شکست نمی‌خورند؛ بلکه به این دلیل شکست می‌خورند که اطلاعات درست، در زمان مناسب، به تصمیم‌گیرندگان نمی‌رسد.پژوهش‌های ادموندسون نشان می‌دهد که سازمان‌های موفق، محیطی ایجاد می‌کنند که کارکنان بتوانند بدون هراس از سرزنش، خطاها، رگزانی‌ها و دیدگاه‌های متفاوت خود را بیان کنند. در سوی دیگر، مدل ریزون یادآور می‌شود که وقتی همین هشدارهای کوچک نادیده گرفته شوند، می‌توانند در کنار سایر ضعف‌های سازمان، به بحران‌هایی با پیامدهای انسانی، اقتصادی و حقوقی گسترده تبدیل شوند.برای صنعت حمل و نقل، این یافته‌ها صرفاً توصیه‌ای رفتاری نیستند؛ بلکه بخشی از الزامات حکمرانی حرفه‌ای و مدیریت ریسک محسوب می‌شوند. کشتی‌ها، بنادر، شرکت‌های لجستیک و سازمان‌های گمرکی، هر روز هزاران تصمیم عملیاتی اتخاذ می‌کنند که کیفیت آن‌ها به جریان آزاد، دقیق و به موقع اطلاعات وابسته است. در نهایت شاید آینده این صنعت را نه سازمان‌هایی رقم بزنند که بیشترین داده را در اختیار دارند و نه حتی آن‌هایی که پیشرفته‌ترین سامانه‌های هوش مصنوعی را به کار گرفته‌اند؛ بلکه سازمان‌هایی موفق‌تر خواهند بود که فرهنگی بسازند که در آن، حقیقت پیش از آن‌که به بحران تبدیل شود، فرصت شنیده شدن پیدا کند. زیرا در مدیریت، خطر ناک‌ترین اطلاعات، اطلاعات نادرست نیستند؛ خطر ناک‌ترین اطراعات، حقیقت‌هایی هستند که هیچ‌گاه گفته نمی‌شوند.

قوه قضائیه

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور

حوزه ثبت ملک منطقه دوساری

اداره کل محترم فرهنگ و ارشاد اسلامی استان مازندران

به پوست متن آگهی قانون تعیین تکلیف جهت درج در یکی از روزنامه های محلی و کثیرالانتشار به حضور ارسال می گردد.
آگهی قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی حوزه ثبتی شهرستان سساری برابر رای شماره ۰۱۴۲۳-۰۱۴۵۶۰۰۳۱۰۵۶۰ مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۱۲ که در هیات موضوع قانون تعیین تکلیف وضعیت ثبتی اراضی و ساختمانهای فاقد سند رسمی مستقفر در واحد ثبتی منطقه دوساری تحت تصرفات مالکانه زهره موزون فرزند حسن به شماره ملی ۲۰۸۰۸۶۱۶۳۸ نسبت به ششدانگ یک قطعه زمین زراعی (۲۰۰ متر کاربری مسکونی و ۹۷۱۰۴ متر کاربری زراعی و ۱۵۶ متر مابقی خارج با بلف) پلاک ۱۸۸۹ فرعی قسمتی از پلاک ۵۴۹ فرعی به مساحت ۴۵۲۷۰۴ متر مربع قسمتی از پلاک ۱۰ اصلی واقع در قریه ماهفروز محله بخش ۵ ثبت ۵۲۱

لذا به منظور اطلاع عموم مراتب در دو نوبت به فاصله ۱۵ روز آگهی می شود در صورتی که اشخاص نسبت به صدور سند مالکیت اعتراضی داشته باشند می توانند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را به این اداره تسلیم و پس از اخذ رسید طرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خود را به مرجع قضایی تقدیم نمایند. بدیهی است در صورت انقضای مدت مذکور عدم وصول اعتراض طبق مقررات سند مالکیت صادر خواهد شد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۵/۱۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۵/۲۷

شناسه آگهی ۲۲۴۵۲۴۰

یاسر ملکی-مدیر واحد ثبتی حوزه ثبت ملکه منطقه دوساری



دوشنبه- ۱۲ مرداد ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۵۱

حمل و نقل ۳

بنادر

حاجی دلیگانی: بازسازی بنادر غرب هرمزگان تا حصول نتیجه پیگیری می‌شود



نایب‌رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با قدردانی از تداوم فعالیت شبانه‌روزی کارکنان این بنادر با وجود آسیب‌های وارد شده، تأکید کرد که این کمیسیون در راستای وظایف نظارتی خود، روند جبران خسارات، بازسازی زیرساخت‌ها و رفع چالش‌های موجود را تا حصول نتیجه نهایی با جدیت پیگیری می‌کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسینعلی حاجی‌دلیگانی در جریان بازدید از بنادر آسیب‌دیده غرب هرمزگان افزود: بسا وجود آسیب‌های وارد شده به برخی زیرساخت‌ها، روند فعالیت در بنادر غرب هرمزگان متوقف نشده و کارکنان، مدیران و مجموعه بنادر غرب هرمزگان با تلاش شبانه‌روزی توانسته‌اند خدمات را به نحو مطلوب ادامه دهند.

وی ادامه داد: کمیسیون اصل ۹۰ نیز در چارچوب وظایف نظارتی خود، موضوع جبران خسارات، تسریع در بازسازی و رفع مشکلات موجود را تا نتیجه‌گیری نهایی را پیگیری خواهد کرد.

رئیس و اعضای کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی در جریان سفر به هرمزگان به مناطق مختلف استان سفر کردند و در جریان آسیب‌ها و خسارات جنگ تحمیلی اخیر و برنامه‌های بازسازی و جبران خسارت‌ها قرار گرفتند.

سفر به میناب و حضور در گلزار شهدای مدرسه شجره طیبه میناب و دیدار با خانواده شهدای میناب از جمله برنامه‌های سفر اعضای کمیسیون اصل ۹۰ بود. نایب رئیس و برخی دیگر از اعضای این کمیسیون نیز به همراه نماینده مردم غرب هرمزگان در مجلس (بستک، بندرلنگه و کیش) بسا حضور در بندرلنگه از بخش‌های مختلف و نقاط آسیب‌دیده این مجتمع بندری بازدید کردند و از نزدیک در جریان روند خدمات‌رسانی، تخلیه و بارگیری کالا و اقدامات انجام‌شده برای جبران خسارات قرار گرفتند.

به گزارش ایرنا، در حالی که تهران وارد مذاکرات جدی با واشنگتن شده بود، صبح ۹ اسفند گذشته، آمریکا و رژیم صهیونیستی مانند دوره گذشته بدون توجه به مذاکرات، به خاک ایران تجاوز و به چندین نقطه در شهرهای مختلف حمله کردند.

در حالیکه جمهوری اسلامی ایران مذاکرات با آمریکا را گامی برای ایجاد شفافیت درباره صلح آمیز بودن فعالیت‌های هسته ای کشورمان برداشته بود، تجاوز دوباره آمریکا و رژیم صهیونیستی، روندی تکراری و در عین حال قرببنده را در عرصه روابط بین‌الملل به تصویر کشید.

حملات دشمن از شنبه ۹ اسفندماه ۱۴۰۴ در پایتخت و دیگر شهرهای کشور از جمله هرمزگان را دربرگرفت به طوری که استان هرمزگان جزو استان‌هایی بوده که بیشترین آماج حملات دشمنان قرار گرفته است.

تردد بیش از ۱۰ هزار مسافر از طریق مسیرهای دریایی و هوایی کیش

۱۰ هزار و ۱۵۰ مسافر طی هفته گذشته از طریق فرودگاه بین‌المللی کیش و نیز از طریق بندرگاه کیش تردد کردند.

به گزارش اقتصادسرآمد، طی هفته گذشته در مجموع پنج هزار و ۴۴۰ مسافر و سرنشین خودرو از طریق شناورهای مسافری و لندینگ‌کرافت در مسیرهای دریایی جزیره کیش و بنادر چسارک و آفتاب تردد کردند.

بنا به این گزارش، از این تعداد، ۲ هزار و ۳۸۱ نفر مسافر ورودی و سه هزار و ۵۹ نفر مسافر خروجی بودند.سازمان منطقه آزاد کیش همچنین اعلام کرد: در این بازه زمانی، ۱۱۱ سفر توسط شناورهای خودروبر در مسیرهای دریایی کیش انجام و طی آن، ۹۱۸ دستگاه خودروی سواری جابه‌جا شد که از این تعداد، ۳۶۲ دستگاه خودرو وارد جزیره کیش شده و ۵۵۶ دستگاه نیز از جزیره خارج شد.

این سازمان همچنین با اشاره به استمرار خدمات‌رسانی شناورهای مسافری و خودروبر در مسیرهای دریایی منتهی به جزیره کیش گزارش داد: در همین مدت، یک‌هزار و ۸۶ سرنشین خودرو در مسیر ورودی و یک‌هزار و ۶۶۸ سرنشین در مسیر خروجی کیش با این شناورها جابه‌جا شدند.

بنا به اعلام سازمان منطقه آزاد کیش، در بخش شناورهای مسافری تندرو نیز ۹۶ سفر دریایی از طریق بندرگاه جزیره انجام شد که طی آن، ۲ هزار و ۷۸۶ مسافر جابه‌جا شدند که از این تعداد، یک‌هزار و ۲۹۵ نفر مسافر ورودی و یک‌هزار و ۳۹۱ نفر مسافر خروجی بودند.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۵/۱۲
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۵/۲۸

ریس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو قم-عباس پور حسینی