سرآمد اقتصاد
یکشنبه- ۵ مهر ۱۴۰۵- سال دوازدهم- شماره ۲۵۹۴



بنادر

معاون استاندار سیستان و بلوچستان:

## شناور چندمنظوره جست‌وجو به ناوگان بندر چابهار اضافه شد



معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار سیستان و بلوچستان گفت: شناور چندمنظوره جست‌وجو، یاری و نجات دریایی که با توان متخصصان داخلی ساخته شده نیز به ناوگان بندر چابهار اضافه شد و ظرفیت امداد و نجات دریایی را افزایش داد. به گزارش اقتصادسرآمد، عطاالله اکبری چهارم مهر در بازدید از طرح توسعه بندر چابهار با اشاره به ظرفیت‌های اقتصادی این بندر افزود: توسعه بندر، منطقه آزاد و اقتصاد مرزی زمانی اثر گسترده‌تری بر زندگی مردم خواهد داشت که ارتباط آن با بازار کار و ظرفیت نیروی انسانی محلی تقویت شود. این نگاه می‌تواند در سایر مناطق استان نیز مبنای برنامه‌ریزی برای پیوند میان پروژه‌های زیرساختی و اقتصاد محلی قرار گیرد. اکبری همچنین درباره پروژه‌های بندری افتتاح‌شده گفت: این طرح‌ها حوزه‌هایی مانند انتقال و ذخیره‌سازی، انبارش کالا، ارتقای ایمنی و پایش بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری و توسعه خدمات بندری را شامل می‌شود.
معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری سیستان و بلوچستان خاطرنشان کرد: هدف از توسعه زیرساخت در استان، صرفاً افزایش تعداد پروژه‌ها نیست؛ این سرمایه‌گذاری‌ها باید به بهبود دسترسی، کاهش فاصله میان مناطق، تقویت اقتصاد محلی و افزایش کیفیت زندگی مردم منجر شود.

## ثبت تردد ۳۱ هزار مسافر در کیش



طی یک هفته منتهی به ۳ شهریور ۳۱ هزار و ۳۲۹ مسافر از طریق مسیرهای هوایی و دریایی به جزیره کیش تردد داشته‌اند.
به گزارش اقتصادسرآمد، طی مدت ذکر شده ۱۷ هزار و ۹۴۴ مسافر از طریق فرودگاه بین‌المللی کیش و ۱۳ هزار و ۳۸۵ مسافر از مسیر دریایی جابه‌جا شدند.
بر اساس آمار ثبت‌شده، فرودگاه بین‌المللی کیش طی این بازه زمانی میزبان ۱۵۱ پرواز ورودی و خروجی بود که شامل ۷۶ پرواز ورودی و ۷۵ پرواز خروجی می‌شود. با این پروازها، ۸ هزار و ۵۳۰ مسافر وارد جزیره شدند و ۹ هزار و ۴۱۴ مسافر نیز کیش را ترک کردند.
در مسیر دریایی نیز طی این یک هفته ۱۳ هزار و ۳۸۵ مسافر جابجا شدند که از این تعداد، ۸ هزار و ۲۱۱ نفر وارد جزیره و ۵ هزار و ۱۷۴ نفر از کیش خارج شدند.
در بخش شناورهای خودروبر (لندینگ کرافت)، ۹ هزار و ۸۴ مسافر شامل ۵ هزار و ۹۲۵ مسافر ورودی و ۳ هزار و ۱۵۹ مسافر خروجی جابجا شدند. این شناورها در مجموع ۱۶۷ سفر شامل ۸۲ سفر ورودی و ۸۵ سفر خروجی انجام دادند.
همچنین ۳ هزار و ۲۸ دستگاه خودروی سواری از طریق شناورهای خودروبر جابجا شد که از این تعداد هزار و ۹۷۵ دستگاه وارد جزیره و هزار و ۵۳ دستگاه از کیش خارج شد.
شناورهای مسافری تندرو نیز با انجام ۸۸ سفر شامل ۴۴ سفر ورودی و ۴۴ سفر خروجی، در مجموع ۴ هزار و ۳۰۱ مسافر را جابه‌جا کردند. سهم مسافران ورودی این بخش ۲ هزار و ۲۸۶ نفر و مسافران خروجی ۲ هزار و ۱۵ نفر بود.
در فاصله ۲۸ شهریور تا ۳ مهر در مجموع ۱۶ هزار و ۷۴۱ مسافر وارد جزیره کیش و ۱۴ هزار و ۵۸۸ مسافر از جزیره خارج شدند و مجموع جابه‌جایی مسافر از دو مسیر به ۳۱ هزار و ۳۲۹ نفر رسید.

باشماهستیم
باتحلیل‌های اقتصادسرآمد
www.eghtesadsaramad.ir
تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# حکمرانی دریایی کشورمان مطلوب می‌شود؟

## شروط تغییر حکمرانی دریایی ایران چیست



**گروه راهبردی - محمد رحیمی** - برای حکمرانی تعاریف متنوع و متعددی ارائه شده است. بنا به تعریف کمیسیون اقتصادی و اجتماعی ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه (UNESCAP) حکمرانی در مفهوم ساده آن عبارت است از فرآیند تصمیم گیری و فرآیندی که به وسیله آن تصمیمات اجرا می‌شوند (یا اجرا نمی شوند). حکمرانی را می توان در بسترهای متنوعی از قبیل حکمرانی جمعی (شرکتی)، حکمرانی بین المللی، حکمرانی ملی و حکمرانی محلی به کار برد.»
به گزارش اقتصادسرآمد، در گزارش کمیسیون حکمرانی جهانی ۱۸۸۵ میلادی: «حکمرانی مجموعه ای از روش های فردی و نهادی، عمومی و خصوصی است که امور مشترک مردم را اداره می کند. حکمرانی فرآیندی پیوسته است که از طریق آن منافع متضاد یا متنوع را همساز می نماید و اقدام همکاری جویانه اتخاذ می گردد. حکمرانی شامل نهادهای رسمی و نظام هایی است که برای تضمین رعایت قانون قدرت پیدا کرده اند همچنین قرارهای غیر رسمی که مردم و نهادها بر سر آن توافق نموده اند یا درک می کنند که به نفع آن‌هاست.»
بنابراین حکمرانی، دولت را در بر می گیرد اما با درگیر کردن بخش خصوصی و جامعه مدنی، از آن فراتر می‌رود. هر سه آن‌ها برای توسعه انسانی پایدار ضروری هستند. دولت محیط سیاسی و حقوقی بارور، به وجود می آورد. بخش خصوصی اشتغال و درآمد را پدید می آورد و جامعه مدنی تعامل سیاسی و اجتماعی گروه های فعال برای مشارکت در فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی را تسهیل می کند. وظیفه حکمرانی خوب همکاری و هماهنگی هر چه بیشتر این سه بخش با یکدیگر است.
حکمرانی خوب مفهومی است که از اواخر دهه ۱۹۹۰ در ادبیات توسعه به عنوان کلید معمای توسعه مطرح گردید. این مفهوم برگرفته از نظریه نهادگرایی است و محصول مشارکت سه نهاد دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی می‌باشد. بانک جهانی حکمرانی خوب را براساس شش شاخص حق اظهار نظر و پاسخگویی، ثبات سیاسی، کارایی دولت، کیفیت قوانین و مقررات، حاکمیت قانون و کنترل فساد تعریف می کند.

### حکمرانی بر دریاها

اگرچه اصولاً حاکمیت و حکمرانی وابسته بیشتر برای موضوع حکمرانی بر دریاها و اقیانوس‌ها و لحاظ نمودن آن در خط مشی عمومی دولتها، به عنوان بخشی از اقدامات و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت دولت‌ها در سطح ملی و بین المللی محسوب می شود و علاوه بر ارکان حکومت، نفوذ بازیگران غیردولتی و سازمان های مردم نهاد را نیز در بر می گیرد. دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی می‌باشند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرارداشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند.

### غفلت از حکمرانی دریا

متأسفانه در گام اول انقلاب اسلامی حکمرانی دریا در تصمیمات مورد غفلت قرار گرفته است؛ تا جایی که در متن بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی، مقام معظم رهبری یکی از موارد مغفول در چهل سال اول انقلاب را دریا معرفی می کند. این غفلت به گونه‌ای است که در صورت قیاس بهره برداری از پتانسیل های دریا نسبت به دیگر کشورهای دنیا از جمله کشورهای همسایه، تصویری نزدیک به نقاشی لورانزتی را پیش چشم می آورد. ایران دارای ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی است، اما تنها ۵ درصد آن مورد بهره برداری قرار گرفته است.

### وضعیت نامناسب صنعت بانکرینگ

همچنین، در حالی که کشورهای همسایه در کسب درآمد سرشار صنعت بانکرینگ از یکدیگر پیشتازی می کنند، وضعیت نامناسب بانکرینگ کشور، علیرغم برنامه ریزی در برنامه‌های چهارم، پنجم و ششم توسعه کشور به گونه است که نه تنها از میدان رقابت فاصله گرفته‌ایم بلکه مزیت‌های کشور تقدیم رقیبان منطقه شده است و اکنون ایران به پلی برای درآمدزایی کشور امارات تبدیل شده است.
تا پیش از سال ۱۳۸۶ میزان بانکرینگ و عرضه سوخت به کشتی های عبوری خلیج فارس بسیار ناچیز بوده است، اگرچه از سال ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۴ جایگاه ایران در این صنعت در منطقه خلیج فارس اندکی ارتقاء یافته و به سهم بهتری از بازار منطقه رسید، در پایان سال ۱۳۹۵ به دلیل مسائل و مشکلات خاص منطقه خلیج فارس و بی ثباتی قوانین و مقررات داخلی و نیز محدودیت‌های شدید بانکی ناشی از تحریم های بین المللی ایران از سوی دیگر، به شدت این صنعت را تحت تأثیر قرارداد به نحوی که میزان بانکرینگ ایران با رشد منفی ۶۰ درصد به ۱۰ درصد سهم از بازار منطقه تنزل افت و عملاً نهادها و سازمان‌های متولی توسعه و ارتقاء صنعت بانکرینگ کشور قادر به ایجاد سیستمی منظم، باثبات و رو به رشد برای این صنعت نبوده اند. از سال ۱۳۹۵ به بعد علی‌رغم تکالیف قانونگذار به دولت، همچنان روند نزولی مذکور تداوم داشته است.
براساس بررسی عملکرد شرکت های بانکرینگ کشور و آمار غیررسمی در سال ۱۳۹۶ و ۱۳۹۷ ارقام سوخت رسانی شرکت‌های فعال صنعت بانکرینگ ایران در منطقه خلیج فارس و دریای عمان به زیر یک میلیون تن و کمتر از ۲۳ درصد عملکرد سال ۱۳۹۴ تنزل یافته است، و با الزام آور شدن اجرای مقررات سازمان بین المللی دریانوردی مبنی بر ضرورت مصرف سوخت کم سولفور کشتی ها (سولفور نیم درصد) از ژانویه سال ۲۰۲۰ میلادی، این وضعیت برای صنعت بانکرینگ ایران با توجه به عدم تولید نفت کوره با سولفور نیم درصد پالایشگاه های نفت ایران، وخیم تر شده است.
هر چند تولید نفت کوره در پالایشگاه های کشور زیاد است اما عمده نفت کوره ایران به بندر فجیره صادر می شود و در آنجا سولفورزدایی می شود و در آنجا با قیمت ۴۰ تا ۱۰۰ درصد گران تر فروخته می شود و این بندر کشور امارات سهم عمده بانکرینگ منطقه را از آن خود کرده است و ایران علیرغم برنامه ریزی طی برنامه های مختلف توسعه کشور مبنی بر تولید و سوخت رسانی حداقل ۵۰ درصد سوخت کشتی های در حال تردد در آب های خلیج فارس که به معنی تولید ۱۲ تا ۱۵ میلیون تن بود، اما هم اکنون به یک میلیون تن هم نمی رسد و سهم سوخت کم سولفور حتی به ۵۰۰ هزار تن نمی رسد.
این در حالی است که درآمد بندر فجیره سالانه به میلیاردها دلار می رسد و فقط از سولفورزدایی نفت کوره ایران سالانه ۳ میلیارد دلار درآمد کسب می کند و رقیب ایرانی آن بندر در جزیره قشم یعنی بندر سلخ فقط نظاره گر کشتی هایی است که با فاصله از آن می گذرند تا سوخت خود را با تغییر مسیر و رفتن به فجیره دریافت می کنند.

### رقابت در حوزه گردشگری دریایی

کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از رقبای اصلی ایران در امر گردشگری دریایی و ساحلی محسوب می‌شوند. به نظر می‌رسد کشورهای جنوبی خلیج فارس با تعریف مناسب از موقعیت خود و نیز به کارگیری تکنولوژی و تجارت در این امر موفق تر عمل کرده‌اند. امارات متحده عربی با سرمایه گذاری در دوبی توانسته است جذب کننده کشتی های تفریحی و نیز مسافران زیادی باشد که عمدتا در بنادر این امیرنشین پیاده می شوند. امارات مدعی است که دوبی قطب گردشگری دریایی منطقه محسوب می شود و از سوی دیگر بحرین نیز برای جذب گردشگران از خاورمیانه و اروپا در فصل کشتیرانی تلاش فراوان کرده است. این توسعه سرمایه گذاری در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس نشان دهنده میزان درآمدزایی گردشگری دریایی برای این دسته از کشورها است، اما با وجود این فعل و انفعالات و برنامه ریزی ها در کشورهای حوزه خلیج فارس، این صنعت در ایران به دلایل متعدد مورد توجه قرار نگرفته است.
قیاس سایر مؤلفه های اقتصاد دریامحور در مرزهای آبی کشور با سایر کشورهای توسعه یافته و کشورهای جنوب کشور، تفاوت های مشهود را نشان می دهد و مانند قیاس دو کشور کره در تصاویر اپتیکی ماهواره ای که یکی درخشان و پرنور است و دیگری خاموش و تاریک است را می توان در تصاویر شب شهرهای ساحلی کشور و بنادر جنوب خلیج فارس تا حدودی مشاهده کرد که نشان دهنده همان غفلتی است که مقام معظم رهبری در بیانیه گام دوم انقلاب به آن اشاره کرده است.

### شرط تغییر حکمرانی دریا

اما آیا می توان با توجه به عنایت ویژه رهبری به توسعه دریامحور و ابلاغ سیاست های کلی که در بند ۱ و ۲ آن تصریح شده است: «۱- سیاست گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه. ۲- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.» شاهد تغییر حکمرانی دریایی کشور باشیم و یا با توجه به اینکه برخی از مؤلفه های توسعه دریامحور در برنامه های توسعه پیشین کشور هم منظور شده بود، اما توفیقی نداشت، دوباره آب حکمرانی دریایی نامطلوب کشور دوباره از همان مجرا و جوی قبلی گذر می کند؟
آنچه مشخص است که حکمرانی مطلوب نیازمند به کارگیری مجموعه ای از سیاست ها و راهبردهاست تا موجب افزایش کارایی و عملکرد دولت در جلب رضایت مردم و نیز بالارفتن رقابت در حوزه های سیاسی و اقتصادی و همچنین پاسخگویی بیشتر دولت و کارآمدی و روزآمدی حاکمیت شود. حکمرانی معیوب نیز که با فشار به مردم و تحمیل امیال حکمرانان بر اقشار مختلف بوجود می آید، موجب کاهش رضایت ملی و نزول عملکرد دولت در مقایسه با سایر کشورهای رقیب و نیز ناکارآمدی می گردد.
در واقع سؤال پایانی باید این باشد که در حکمرانی دریا براساس سیاست های کلی توسعه دریامحور و احکام مرتبط با اقتصاد دریامحور در برنامه هفتم توسعه کشور، آیا می توان در بازه زمانی این برنامه براساس شش شاخص حق اظهارنظر و پاسخگویی، ثبات سیاسی، کارایی دولت، کیفیت قوانین و مقررات، حاکمیت قانون و کنترل فساد حکمرانی خوب دریایی را در کشور محقق و رصد کرد. به نظر نمی رسد که تاکنون دستگاه های مختلف دارای مسئولیت در حوزه اقتصاد دریا در کشور که بالغ بر ۳۰ نهاد می شود، تاکنون بر مبنای شاخص های ذکر شده، طرح ها و پروژه های خود را تنظیم و روزشمار تحقق آن را فعال کرده باشند.
شاید پاسخ این سؤال و وضعیت حکمرانی دریایی فعلی چیزی باشد که سید رضا فاطمی امین وزیر صمت دولت سیزدهم در همایش حکمرانی شایسته در حمل و نقل و گرامیداشت مرحوم امیر جعفرپور در یکم آذرماه سالجاری با قیاس وضعیت مناسب ساخت و پرتاب موشک های نقطه زن ایران و عدم حل مسأله تورم و نظام بانکی و ... تصریح کرد که ما علم حکمرانی نداریم؛ هرچند علم ساخت بسیاری از تجهیزات و ساختمانها را داریم، اما علم و تخصص حکمرانی را نداریم و ضرورت دارد که این علم در این حوزه کسب شود.

> قیاس سایر مؤلفه های اقتصاد دریامحور در مرزهای آبی کشور با سایر کشورهای توسعه یافته و کشورهای جنوب کشور، تفاوت های مشهود را نشان می دهد و مانند قیاس دو کشور کره در تصاویر اپتیکی ماهواره ای که یکی درخشان و پرنور است و دیگری خاموش و تاریک است را می توان در تصاویر شب شهرهای ساحلی کشور و بنادر جنوب خلیج فارس تا حدودی مشاهده کرد که نشان دهنده همان غفلتی است که مقام معظم رهبری در بیانیه گام دوم انقلاب به آن اشاره کرده است

معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان عنوان کرد:

## شتاب در نوسازی اسکله بارج‌هاربر بندر امام خمینی



عملیات بهسازی و تعمیرات اساسی اسکله بارج‌هاربر در مجتمع بندری امام خمینی (ره) با دستیابی به پیشرفت فیزیکی بیش از ۴۲ درصد و با هدف تقویت زیرساخت‌های پشتیبانی دریایی و افزایش ظرفیت پذیرش بارج‌ها و شناورهای خدماتی در دست اجراست. به گزارش اقتصادسرآمد، صدراله بهرامی با بیان این مطلب گفت: اسکله بارج‌هاربر به عنوان یکی از بخش‌های مهم در پشتیبانی از عملیات دریایی و تخلیه و بارگیری نیازمند نوسازی اساسی بود که این طرح با پیشرفت واقعی ۴۲ درصد در دست پیگیری است و طبق برنامه زمان‌بندی در نیمه اول سال آتی به بهره‌برداری خواهد رسید. بهرامی با تشریح محورهای اصلی این طرح عمرانی بیان داشت: عملیات نوسازی در این بخش شامل تقویت پایه‌های بتنی زیر عرشه با بتن‌های مقاوم در برابر خوردگی، نصب و کوبش پایه‌های بتنی جدید و تجهیز پیشانی اسکله به سامانه‌های ضربه‌گیر لاستیکی استاندارد برای جلوگیری از وارد آمدن آسیب به بدنه شناورها هنگام پهلوگیری است. وی ادامه داد: به منظور استانداردسازی کامل این اسکله، اقداماتی نظیر بازسازی و استحکام‌بخشی دال‌های عرشه، تعویض ضربه‌گیرهای فرسوده، ایجاد لبه‌های بتنی مقاوم در کناره اسکله، احداث مسیرهای دسترسی ایمن برای بازرسی‌های فنی دوره‌ای، نصب نردبان‌های فلزی جدید و اضافه کردن تجهیزات مهاربندی کشتی‌ها (بولاردها) در حال اجراست. همچنین پروژه لایروبی حوضچه اختصاصی این اسکله نیز برای تضمین عمق ایمن شناورها در دستور کار قرار دارد. معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان در خاتمه تأکید کرد: به‌رغم دشواری‌های ناشی از کار در شرایط محیطی خلیج فارس، برنامه نوسازی زیرساخت‌های بندری با نظارت دقیق فنی دنبال می‌شود تا دارایی‌های سرمایه‌ای بندر حفظ شده و بالاترین سطح ایمنی و کارایی در اختیار ناوگان حمل‌ونقل دریایی قرار گیرد.

مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران به سرآمد خبر داد:

## آغاز فصل صید میگوی خلیج فارس در آب‌های هرمزگان



مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، گفت: فصل صید میگو در آب‌های هرمزگان از امروز، شنبه چهارم مهرماه ۱۴۰۵، آغاز می‌شود و حدود ۱۴۰ فروند لنج میگوگیر در صیدگاه‌های تعیین‌شده فعالیت خواهند کرد.
فریبرز رجایی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصاد سرآمد اظهار کرد: فصل صید میگو از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی جوامع صیادی و ساحلی استان هرمزگان است و نقش قابل توجهی در تأمین درآمد صیادان و فعالان زنجیره صید و عرضه آبزیان دارد. مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران، افزود: از این رو، مدیریت مناسب فصل صید و رعایت ضوابط و مقررات از سوی بهره‌برداران اهمیت ویژه‌ای دارد و فعالیت شناورها باید در چارچوب مقررات و دستورالعمل‌های مدیریت صید انجام شود. رجایی در ادامه گفته های خود خاطرنشان ساخت: صیادان ضمن رعایت محدوده و زمان‌بندی تعیین‌شده، باید الزامات مربوط به حفاظت از ذخایر آبزیان را به‌طور کامل رعایت کنند.
مدیر کل دفتر امور صید و صیادی سازمان شیلات ایران با تأکید بر ضرورت نظارت بر فعالیت شناورها و اجرای دقیق مقررات صید گفت: این اقدامات با هدف حفاظت از ذخایر میگو، جلوگیری از بهره‌برداری خارج از ضوابط و فراهم کردن زمینه تداوم بهره‌برداری پایدار از منابع آبزی در طول فصل صید انجام می‌شود.
این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران، بیان کرد: محدوده صید به‌صورت یکپارچه از سیریک تا طولا در جزیره قشم تعیین شده و شناورهای مجاز در شهرستان‌های سیریک، میناب، بندرعباس و قشم فعالیت خواهند کرد.
رجایی خاطرنشان کرد: این شناورها پس از طی مراحل قانونی و در چارچوب ضوابط مدیریت صید، مجاز به آغاز فعالیت در فصل صید میگو هستند