

انزلی بندر نیلوفری

انزلی، بندری که حدود دو سده است آغوش خود را به روی کشتی‌های کوچک و بزرگ گشوده است. دوشنبه هفتم اردیبهشت ماه برای تهیه گزارشی از این بندر، راهی انزلی شدیم. در این سفر چهار روزه، از فرآیند ورود و خروج کالا، عملیات بندری، بخش‌های مختلف اسکله، کشتی‌های تجاری، نفتکش، یدک‌کش، شناور پایلوت، لایروب، برج VTS، پاتوق بازنشسته‌های سازمان، مرداب انزلی، پل غازیان، بلوار انزلی و... دیار کردیم که حاصل آن گزارشی است که در ادامه آمده است.

میزبان اصلی ما اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان بود که قبل از هر چیز لازم است از اقدامات و هماهنگی‌های صورت گرفته توسط آقای سیدعلی نعیمی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان سپاسگذاری کنیم. بنا بر روال ماهنامه بنا را بر این داشتیم که همه هماهنگی‌ها از طریق اداره کل روابط عمومی صورت گیرد اما گویا به دلیل وجود گرفتاری‌های خاص رئیس روابط عمومی بندر در زمان حضور ما، این امکان فراهم نشد و در نتیجه تصمیم گرفتیم که برای یافتن اطلاعات مورد نظرمان به واحدهای دیگر سازمان مراجعه کنیم. در این جستجو برخی از واحدهای سازمان همکاری قابل تقدیری داشتند. آقایان حسین چراغی معاون دریایی و بندری، حسین صبحی رئیس اداره امور بندری، محمد صادق بلند کیش، فرزند مرحوم فرخ بلند کیش مسئول روابط عمومی اداره کل بنادر انزلی در دهه ۵۰، محمدرضا رحیم‌زاده، واحد فنی و مهندسی اداره مهندسی عمران و شیرین زبان افرادی بودند که اطلاعات و راهنمایی‌شان برای تهیه گزارش و برخی تصاویر قدیمی که در این گزارش می‌بینید، کارساز بود.



سید کمال هاشمی:

بندر انزلی حرف اول رامی زد

سید کمال هاشمی یکی از مدیران کل بندر انزلی است که با پیشنهاد سعیدی کیا در فاصله سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۳ مدیریت این بندر را بر عهده داشت. اما این نخستین تجربه هاشمی برای حضور در انزلی نبود؛ او در سال ۱۳۶۱ نیز معاون فرماندار انزلی بود. او که حالا مشاور مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری امین در امور سرمایه‌گذاری است و خطرات پرفراز و نشیبی از آن دوران به یاد دارد.

به باور هاشمی، سابقه تاریخی انزلی یکی از نقاط قوت این بندر است که سبب شده هنوز هم مشتریان زیادی این بندر را برای صادرات و واردات کالای خود برگزینند: «انزلی یکی از بنادر قدیمی ما است که بیشتر از ۲۰۰ سال قدمت دارد. این بندر در گذشته به عنوان دریاچه اروپا شناخته می‌شد چرا که بسیاری از کسانی که می‌خواستند به خارج از کشور و اروپا بروند، راه دریا از طریق بندر انزلی را انتخاب می‌کردند.» او با تاکید بر اینکه کشورهای شمالی دریای خزر از دیرباز مراودات بسیاری با این بندر داشتند، می‌گوید: «به خاطر همین سابقه تاریخی، بندر انزلی هنوز هم یکی از بنادر مهم حوزه دریای خزر است. هر چند که پس از انقلاب سازمان، بندر دیگری احداث و تاسیس کرد، اما هیچکدام هنوز نتوانسته‌اند با بندر انزلی رقابت کنند.»

یکی دیگر از دلایل توفیق این بندر در مقایسه با بنادر شمالی دیگر، موقعیت جغرافیایی آن است که هاشمی درباره آن توضیح می‌دهد: «بندر انزلی به شاهراه‌های خوبی برای ارتباط با مرکز کشور و شهرهای بزرگ و مهم دسترسی دارد. از سوی دیگر تجربه و تخصص پرسنل بندر انزلی، گمرک و حتی شرکت‌های کارگزاری سبب شده است که در اکثر مواقع صاحب کالای بندر انزلی را برای تخلیه یا صادرات بار به بندر دیگر ترجیح دهد.»

یکی از دغدغه‌های اصلی هاشمی در دوران مدیریت کلی اش، رسیدگی و مدیریت وضعیت پیشروی آب دریا به ساحل بود: «پیشروی آب در آن سال‌ها بسیار سخت و نگران‌کننده بود. خانه‌های حاشیه‌ای دریای خزر در جنوب آماج امواج سهمگین دریا شده بود. پیشروی آب دریا خیلی از واحدهای مسکونی را تخریب کرده بود. نیروی دریایی آسیب بسیار فراوانی دید. موج‌شکن‌هایی که ۸۰ سال قدمت داشتند، در معرض تخریب قرار گرفت. اسکله‌های ما دقیقاً لب به لب با آب بود و امکان تخلیه و بارگیری کشتی وجود نداشت.»

با این حال او تاکید می‌کند: «تخلیه و بارگیری در این اسکله‌ها خطرات بسیار بسیار زیادی داشت اما همکاران مادر بندر انزلی تمام سعی و تلاش‌شان این بود که نگذارند وقفه‌ای در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها ایجاد شود. همکاران مادر انزلی پتانسیل خوبی داشتند و واقعا در آن دوره، بندر انزلی در مقایسه با سایر بنادر دریای خزر مثل نوشهر، حرف اول را می‌زد.»

هاشمی با یادآوری دوران مدیریت کلی اش در انزلی، می‌گوید: «هر کس که بخواهد خدمت کند، هر روزش خاطره است. از جدا شدن کشتی و تصادف با تنها پیل انزلی بگویم؟ از آب گرفتگی اسکله‌ها؟ از تخریب موج‌شکن‌ها بگویم؟ آنچه برایم خیلی خیلی شیرین است، زمانی بود که اختلافی بین بندر و سازمان درباره طرح ترفیع اسکله‌های پیش آمده بود.»

او می‌گوید همه چیز برای ترفیع اسکله‌ها آماده بود اما سازمان بندر اصرار داشت که کار را به زمان دیگری، یعنی یک زمان مناسب موکول کنند: «مهندسان مشاور و کارشناسان جایکا تشخیص دادند که اگر امروز اسکله‌های بندر انزلی ترفیع نشوند، فردا دیر خواهد بود. اعتبار این کار هم پایدار شده بود. خیلی تلاش شد که تمام گرفتاری‌هایی که در راستای جلوگیری از ترفیع اسکله‌ها وجود داشت، برداشته شود و در نهایت ترفیع اسکله‌ها را بدون هماهنگی با سازمان آغاز کردیم. البته این طرح قبلاً به تصویب رسیده بود، اما زمان اجرا تعیین نشده بود.»

هاشمی در ادامه می‌گوید: «فرصت را مغتنم شمردیم. خاطر هست که اولین شمع را در روز شهادت حضرت زهرا (س) کوبیدیم، خیلی‌ها اعتراض کردند که آیا نمی‌توانستید یک روز دیگر صبر کنید و بعد از شهادت شروع کنید؟ من توضیح دادم که برای عمران و آبادانی حتی یک روز تاخیر هم مجاز نیست. مادر کشور اسلامی کار می‌کنیم و آبادی مملکت هیچ ربطی به بی‌حرمتی به این روز نخواهد داشت.» و خلاصه حدود چهار سال بعد یعنی در سال ۱۳۷۶ این تلاش به ثمر نشست: «در شرایط بسیار بسیار بدی آغاز ترفیع اسکله‌ها شروع شده بود و اما چند سال بعد یعنی در سال ۱۳۷۶ افتتاح آن با ولادت یکی از ائمه مصادف شد. با اجرای این طرح به خودم و همکارانم افتخار کردم. حالا هم هنوز پایه طرحی را که مادر بندر مصوب کردیم، روی میز مدیران کل بندر انزلی است و آن را دنبال می‌کنند.»



حسن نجفی:

خصوصی‌سازی بندر ایران از انزلی آغاز شد

حسن نجفی از سال ۱۳۷۴ تا سال ۱۳۷۹ سکان اداره کل بندر و دریانوردی استان گیلان را به دست گرفته بود. او که پیش از انزلی، مدیر کل بندر امام خمینی (ره) بود، بعد از انزلی برای ادامه تحصیل در رشته مدیریت بندری به سوئد رفت و دوباره به ایران بازگشت.

نجفی که حالا در بخش خصوصی فعالیت می‌کند، درباره مزیت‌های بندر انزلی می‌گوید: «نخستین مزیت بندر انزلی نزدیکی به شهر است. این بندر امکانات خوب رفاهی برای کسانی دارد که کالای خود را وارد یا صادر می‌کنند. از سوی دیگر کامیون‌داران و تمامی مراجعان بندر از امکانات رفاهی بهتری نسبت به بنادر دیگر دارند که همین ویژگی انزلی را از سایر بنادر مثل امیرآباد متمایز کرده است.» به گفته او ویژگی بعدی بندر انزلی موقعیت جغرافیایی این بندر است: «نزدیکی بندر انزلی به مرکز کشور، موقعیت ویژه‌ای است. این بندر به مراکز مصرف به ویژه به تهران ارتباط دارد و از قزوین با شمال غرب کشور در ارتباط است.»

او با توجه به ویژگی‌های اجتماعی بندر انزلی، اعتقاد دارد که همه این عوامل در موفقیت بندر انزلی سهم دارند: «انزلی یکی از شهرهایی است که بیشترین جمعیت با سواد و کمترین جمعیت بی‌سواد را در شهرهای کشور دارد که سبب شده است که کیفیت بدنه کار و نیروی انسانی در داخل بندر و نیروهای مرتبط در سرویس‌های مختلف بندر بالا باشد.»

مدیر کل سابق بندر انزلی با یادآوری اینکه خصوصی‌سازی کامل عملیات بندری برای نخستین بار در این بندر شکل گرفت، می‌گوید: «حدود سال ۱۳۷۵ بود که پایه‌گذاری خصوصی‌سازی در بندر کشور به شکل واگذاری ترمینال کانتینری برای نخستین بار در بندر انزلی، در دوران خود من اتفاق افتاد.»

نجفی در ادامه توضیح می‌دهد: «ما در بندر انزلی ترمینال بندر را به شکل کلی یعنی [کل عملیات تخلیه و بارگیری] را به بخش خصوصی واگذار کردیم. در آن زمان، تایید و اثر توانمندی این کار را داشت البته هر چند که تایید و اثر در بندر جنوب کار می‌کرد یا در بندر شمال در حد هدایت کشتی‌ها فعالیت داشت اما شاید این نحوه واگذاری برای خود تایید و اثر هم اولین تجربه بود.»

او توضیح می‌دهد: «در بندر شمال کشور، خن کاری بر عکس بندر جنوبی، بر عهده سازمان بندر است چون اکثر کشتی‌هایی که به بندر شمالی می‌آیند، خودشان تجهیزات تخلیه و بارگیری [روی کشتی] ندارند و از جرثقیل‌های ساحلی استفاده می‌کنند. این کار را خود سازمان بندر در بند شمالی انجام می‌داد و ما از همین موضوع استفاده کردیم و کل کار را با همین فرآیند به بخش خصوصی واگذار کردیم.»

نجفی درباره سختی‌هایی این تجربه می‌گوید: «در ابتدا کار سختی بود، اما نتیجه آن موفقیت‌آمیز بود و باعث شد، خصوصی‌سازی آرام‌آرام در بندر ایران شکل بگیرد. ما بهره‌برداران تجهیزات، تعمیر تجهیزات و نیروی انسانی را در قالب یک قرارداد به تایید و اثر واگذار کردیم. سازمان بندر هزینه‌هایش کم شد، درآمد بیشتر شد و هم راندمان کار بالا رفت... از سوی دیگر در بخش خصوصی کسانی که کالا وارد یا خارج می‌کردند، کارشان روان‌تر شد.»



هادی حق شناس:

رشد ترافیک پل غازیان رامهار کردیم

دکتر هادی حق شناس از سال ۱۳۷۹ تا ۱۳۸۲ مدیرکل بندر انزلی بود و در سال ۱۳۸۲ هم به خاطر نمایندگی مجلس استعفا داد و به مجلس رفت. او که حالا معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است، درباره دلیل اقبال و اهمیت بندر انزلی در مقایسه با بنادر شمالی کشور، می گوید: «علت این که انزلی نسبت به بقیه بنادر دریای خزر رونق بیش تری داشته، این است که همه نهادهای مورد نیاز بندر هم چون گمرک، پایانه، جاده، فرودگاه و... را در کنار هم دارد، برای همین هم صاحبان کالا اول می گویند انزلی و بعد اگر ظرفیت بندر تکمیل باشد به سراغ بندر بعدی می روند.» اما این طور که حق شناس می گوید این اتفاق در یک فرآیند طولانی شکل گرفته است و صحبت امروز و دیروز نیست: «تاریخ و قدمتی در سابقه بندر انزلی است. یکی از دلایل اقبال این بندر، قدمت زیاد آن است. کشورهای آسیای میانه به خوبی بندر انزلی را می شناسند. سالیان سال بندر انزلی فعال بوده، یعنی زمانی که بقیه بنادر در دریای خزر نبودند، این بندر شناخته شده بود.»

به گفته او همین قدمت، سبب شده است که نهادهای مورد نیاز مراودات تجاری و بندری در انزلی شکل بگیرد و بستری برای فعالیت های بندری ایجاد شود: «مثلا پایانه انزلی تقریباً جزو ۲۰ پایانه اول کشور است، یعنی صاحبان کالا هیچ وقت برای ترخیص بار در انزلی، با کمبود کامیون مواجه نخواهند شد. صاحب کالا هیچ وقت نگرانی این را ندارد که فرودگاه رشت پرواز نداشته باشد، هیچ وقت جاده رشت، قزوین، تهران یا آزادراهی که درست شده، بسته نیست. این ها آرامش خاطر به صاحبان کالا می دهد. دیگر آن که گمرک انزلی، یکی از قدیمی ترین گمرک های ایران است.» او با یادآوری یکی از اتفاقات تاریخ ساز بندر از سفر پادشاهان برای مان می گوید که بر روی نام این شهر هم بی تاثیر نبوده است: «نخستین بار پادشاهان قاجار از انزلی به اروپا رفتند. این تردد از ایران به اروپا از مسیر انزلی منجر به این شده است که این بندر، اعتبار و تاریخ داشته باشد. شاید شما ندانید که نام دیگر و قدیمی انزلی «انسان شمال» به معنی دروازه اروپا است.»

حق شناس دوران کودکی اش را هم در انزلی سپری کرده است، او بعد از این که به سمت مدیرکل این بندر انتصاب می شود، پیش از هر اقدامی دیگری، به سراغ حل مشکلی می رود که از کودکی شاهد آن بوده: «همیشه از آن زمان که در انزلی دانش آموز و دانشجو بودم، همیشه ماشین هایی را می دیدم که از بندر بیرون می آمدند و از وسط پل قاضیان عبور می کردند. برایم غیر قابل قبول بود که باید پشت تریلی های بندر منتظر بمانیم. آن زمان شاید روزی ۱۰۰ تریلی هم به بندر نمی آمد، اما حالا بعضی از روزها نزدیک به هزار تریلی هم در بندر تردد دارد. پس به فکر چاره افتادم.»

حق شناس برای رفع این مشکل تصمیم به احداث بزرگراهی گرفت که پل غازیان را از چرخ های سنگین تریلی ها راه می برد: «بلوار اطبارا احداث کردیم. این اولین بار بود که سازمان بنادر به بیرون از بندر آمده بود و فعالیت می کرد. ما بیرون بندر انزلی یک اتوبان اختصاصی برای بندر ساختیم تا ماشین های بندر به جای عبور از داخل شهر، یک جاده اختصاصی داشته باشند.» اتفاق افتاد و منجر به این شد نتیجه آن که هم انزلی از بن بست ترافیکی نجات پیدا کرد و هم فرصتی برای ارائه طرح جامع توسعه بندر انزلی پیش آمد. البته این مدیرکل بومی، برای اجرای طرح توسعه بندر هم با مشکلاتی روبه رو بود: «تقریباً همان روزی که حکم انتصاب من در بندر انزلی آمد، به همکاران گفتم که کار طرح توسعه که شامل پنج پست اسکله جدید بندر انزلی بود، باید اجرا شود. اما نیروهای نظامی معتقد بودند، که بخش مورد نظر ما، حريم نظامی است. خلاصه آن که با این نیروها درگیری فیزیکی ایجاد شد و در نهایت منجر به آن شد که اکیبی از تهران بیایند و ما توانستیم آش را با جاش بخریم.»



فرهاد منتصر کوهساری:

موقعیت استراتژیک و تجهیزات روزآمد در بندر انزلی

فرهاد منتصر کوهساری، از سال ۱۳۸۲ [پس از حق شناس]، تا سال ۱۳۹۳ یعنی یازده سال مدیرکل بنادر و دریانوردی استان گیلان در بندر انزلی بود. او پیش از آن که برای مدیرکلی این بندر انتصاب شود، در پست هایی هم چون رییس اداره تعمیرات دریا و خشکی و معاونت فنی و مهندسی اداره بندر مشغول به کار بود. او حالا به تهران آمده است و مشاور عالی معاونت بندری سازمان بنادر و دریانوردی است.

این طور که منتصر کوهساری می گوید هنگامی که در این سمت منصوب شد، بندر انزلی، بندری سنتی و قدیمی بود اما حالا این بندر به بندری به روز و مدرن تبدیل شده است: «انزلی حالا بندری به روز است که در دریای خزر یکی از توانمندترین و استراتژیک ترین بنادر شمال است. چون در جایگاه ویژه و فوق العاده ای قرار گرفته است که هم به مرکز و پایتخت نزدیک است، به جمعیتی بزرگی دسترسی دارد و از سوی دیگر هم در غرب کشور می تواند خدمات ارائه کند و هم چنین موقعیت خوبی برای دسترسی به کشورهای مثل عراق و ترکیه دارد و می تواند در بحث های ترانزیتی خیلی موفق باشد.»

او با یادآوری بازسازی های انجام شده در این بندر از وضعیت فعلی آن رضایت دارد و می گوید: «بندر انزلی در حال حاضر زیرساخت های بسیار خوبی دارد که می شود از آن در بحث واردات، صادرات و ترانزیت استفاده کرد. بندر انزلی یک بندر سنتی بود. هم در بعد تجهیزاتی و هم در بعد موج شکن، هم ترافیک داخلی بندر با چالش جدی مواجه بود اما الان می شود به درستی از آن استفاده کرد.»

او همچنین توانست طی یک سال ۲۰۲۲ فروند کشتی در بندر انزلی پهلو دهدی و تناژ ۶ میلیون و ۸۰۲ هزار تن تخلیه و بارگیری کالا را در بندر انزلی به ثبت برساند. با همت و تلاش همکاران بندر توانستیم به مدت ۴۰ ماه حدود ۶ کیلومتر موج شکن و ۵۲ هکتار زمین از دریا را استحصال کنیم و همچنین حوضچه بندر از ۴۰ هکتار به ۱۲۰ هکتار و محوطه های بندر از ۳۵ هکتار به ۱۲۰ هکتار در بندر انزلی را افزایش دهیم که در تاریخ بندر انزلی چنین ساخت و سازی اتفاق نیفتاده است.

همچنین موفق شدیم در سال ۱۳۸۲ که تعداد کشتی ۷۰۰ فروند و سرویس تایم ۵/۲ روز بود را در سال ۱۳۸۹ به تعداد کشتی ۲۰۲۲ فروند با سرویس تایم ۱/۲ روز کاهش دهیم که نشان از افزایش کارایی و بهره وری در بندر انزلی بوده است. جای تقدیر و تشکر دارد از همه مدیران قبلی، بندر انزلی و مدیران عامل سازمان و اعضای هیات عامل که برای توسعه این بندر گام برداشته اند که امروز بندر انزلی در ارائه خدمات به کشورمان از لحاظ زیرساختی و روساختی و سیستم های الکترونیکی حرف اول را می زند.

یکی از خاطرات عملیاتی و اجرایی کوهساری در بندر انزلی

مدیرعامل وقت جناب مهندس صدر از من سوال پرسیدند ظرفیت بندر در سال چقدر است و با این امکانات چقدر می توانید تخلیه و بارگیری کنید. به ایشان گفتم اگر پاداش خوب به همکاران بدهید با توجه به اینکه کشتی های زیادی در مسیر هستند می توانیم آن ها را جذب کرده و به صورت عملیاتی توان و ظرفیت واقعی بندر را به دست آوریم و با همین امکانات از هشتصد تا یک میلیون تن در ماه تخلیه و بارگیری داشته باشیم که فراتر از استانداردهای معمول جهانی است. ایشان گفتند اگر شما بتوانید ۸۰۰ هزار تن تخلیه و بارگیری در ماه داشته باشید، من ۸۰ میلیون تومان پاداش به بندر خواهم داد. من با ایجاد یک تیم کاری و به همت و تلاش همکاران توانستیم در طول یک ماه ۲۰۲ فروند کشتی را در بندر پهلو دهی و تناژ ۸۰۶ هزار تن کالا را تخلیه و بارگیری نمایم که کار بزرگ عملیاتی بود و در بنادر کشور ثبت شد. این عملکرد با خلاقیت و نوآوری و با پشتکار اتفاق افتاده بوده و مورد توجه مدیرعامل وقت قرار گرفت و پاداشی که قول داده بود به همکاران پرداخت نمود.

پس نتیجه می گیریم بندر توان آن را دارد طی سال ۹/۶۷ میلیون تن تخلیه و بارگیری نماید.



سید علی نعیمی:

زندگی مردم انزلی با بندر عجین شده است

سید علی نعیمی مدیر کل ۵۳ ساله بندر انزلی است. او که یکی از مدیران پرتوان و فعال استان گیلان محسوب می‌شود، کارشناسی و کارشناسی ارشد خود را در رشته مهندسی عمران به پایان رسانده و حالا دانشجوی دکتری در رشته DBA است. نعیمی کار خود را با اشتغال در اداره کل راه استان مازندران آغاز کرد و در مدت کوتاهی به معاونت راه‌سازی اداره کل راه استان مازندران رسید. در سال ۱۳۸۱ به اداره بندر و دریانوردی استان مازندران و گلستان رفت و حدود هفت سال به عنوان معاون فنی و نگهداری آن اداره کل فعالیت کرد. در سال ۱۳۸۸ به سمت مدیر کل بندر امیرآباد منصوب شد و حدود ۵ سال در آنجا ماند. بعد از آن به بندر انزلی آمد و مسکن هدایت این بندر را به دست گرفت. نعیمی درباره آغاز همکاری با بندر امیرآباد می‌گوید: «بندر امیرآباد در آن زمان حدود ۸۰۰ هزار تن تخلیه و بارگیری داشت که این میزان پنج سال بعد، یعنی زمانی که امیرآباد را ترک می‌کردم به حدود ۴ میلیون تن رسید. همچنین در همین دوران موفق به جذب ۹۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری خصوصی برای این بندر شدیم.»

او که از فعالیت در بندر انزلی رضایت دارد، درباره فرهنگ غالب بر این بندر می‌گوید: «در بندر انزلی همه پرسنل با عشق و توان در حال کار هستند، چون این بندر داخل شهر است و اقتصاد شهر به این بندر متصل شده است. اگر روزی اسکله خالی باشد، مردم از ماسوا می‌کنند که چه شده است که کشتی نیامده و تعصب خاصی روی بندر دارند.»

مدیر کل بندر انزلی خاطره‌ای هم از نخستین روزهای فعالیتش در این بندر دارد: «هفته اولی بود که مدیر کل انزلی شده بودم، هر روز ساعت شش و نیم صبح کارم را شروع می‌کنم. بندر انزلی نمایندگان دارد که با دو چرخه اسکله را بازدید می‌کنند که اکثر آسمن هستند و کارهای مربوط به تعمیر و نگهداری را انجام می‌دهد. یکی از آن‌ها حدود ساعت هفت صبح مرا دید و بعد از سلام و احوال‌پرسی گفت یک خواهش دارم، شما می‌توانید سوت کشتی‌ها را بیشتر کنید؟» نعیمی که از این خواهش متعجب شده بود، توضیح می‌دهد: «گفتم شما که همان حقوق را می‌گیرید چه یک کشتی آمده باشد و چه ده کشتی. گفت حاضر کار بیشتری کنم، حقوق همان باشد اما اقتصاد شهر پیشرفت کند. این نشان می‌دهد اکثر مردم انزلی می‌خواهند به شما کمک کنند و رود و صدور کالا بیشتر شود. همه باید بیش از پیش سوت کشتی‌ها را بیشتر کنیم تا انزلی به جایگاه اصلی خودش برسد.»

او با توضیح اینکه بندر انزلی بیشتر از ۱۱۰ سال به عنوان بندر قدمت دارد، می‌گوید: «این بندر در ابتدا به عنوان پایلوت کریدور شمال-جنوب شناخته می‌شود. با توجه به اینکه اکثر شرکت‌های تاجر حاشیه دریای خزر با این بندر تبادل کالا کرده‌اند، بسیاری از کشورهای حاشیه خزر این بندر را به عنوان بندر شماره یک شمالی کشور ایران می‌شناسند.»

او در ارزیابی شرایط فعلی این بندر می‌گوید: «امروزه این بندر در زمینه تبادل کالاهای وارداتی و صادراتی و سوختی فعالیت می‌کند و برخی هم ترانزیتی است. در حال حاضر کالاهایی مانند تخمه، آهن آلات و غلات و همچنین مقداری از کالاهای صنعتی از طریق این بندر وارد می‌شوند. همچنین به خاطر داشتن اسکله مستعمل سوختی، کالاهای سوختی هم به بندر وارد می‌شود و هم از بندر ترانزیت می‌شوند.»

او با بیان اینکه به کارخانجات و سرمایه‌گذاران یادآوری کردیم که بندر انزلی با تمام توان در کنار آن هاست، می‌گوید: «تجارت سنگ آهن از خلخال و زنجان به ترکمن‌باشی همچنان ادامه دارد. این خط راه افتاده است و به کار خود ادامه می‌دهد. همچنین کالایی که از کشورهای دیگر می‌آید، اگر بخواهد به عراق و ترکیه برسد، باید از مرز مابور کند چرا که ما نزدیکترین بندر به آن‌ها هستیم.» نعیمی درباره پتانسیل‌های این بندر می‌گوید: «بندر انزلی امروزه در اقتصاد استان گیلان نقش بسزایی دارد. ما می‌توانیم بسیاری از کالاها و محصولات که در این استان تولید می‌شوند را صادر کنیم که از آن جمله می‌توان به محصولات کشاورزی، گل و گیاه و مرکبات اشاره کرد. او درباره انتقال مواد معدنی از این بندر توضیح می‌دهد: «حدود دو ماه پیش، سنگ آهن را از معادن زنجان و خلخال وارد بندر کردیم و بعد به بندر ترکمن‌باشی صادر شد. همین‌طور سیمان و مواد غذایی که مختص استان گیلان نبود.»

غلات و خودرو و موارد دیگری هستند که از این بندر ترانزیت می‌شود: «سالین سال است که خودرو از طریق کشورهای حاشیه خزر وارد این بندر می‌شود و از این جا به کشورهای دیگر اعزام می‌شود. جدیداً غلات را بیش از سال‌های قبل ترانزیت می‌کنیم به طوری که در سال ۹۳ نسبت به مدت مشابه سال قبل حدود ۲۱ درصد افزایش داشتیم و به طور خاص در غلات نسبت به سال قبل حدود ۱۵۳ درصد پیشرفت داشت که این معادل ۴۱۰ هزار تن غلات است.»

یکی از مشکلات بندر انزلی، ناکافی بودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است که نعیمی درباره آن می‌گوید: «امیدواریم در سه ماه آینده بتوانیم چهار یا پنج قرارداد سرمایه‌گذاری در بندر انزلی منعقد کنیم. مقدمات این قراردادها انجام شده است و اگر به سرانجام برسد، بندر را متحول خواهد کرد.»

نعیمی با بیان اینکه انزلی، بندر امین هفت استان ایران است، توضیح می‌دهد: «ما به اتاق بازرگانی و استانداری هفت استان البرز، قم، زنجان، قزوین، آذربایجان، اردبیل و تهران نامه نوشتیم، نامه‌نگاری کردیم که ما بندر معین شما هستیم. از آن‌ها خواستیم حداقل سالی یک بار در شورای اداری شرکت کنیم. به زودی به زنجان خواهیم رفت و در شورای اداری و اتاق بازرگانی شرکت خواهیم کرد.»

او می‌گوید که بندر انزلی فقط محدود به استان گیلان نیست و به متقاضیانی از سراسر کشور ایران خدمات خواهد داد: «بندر انزلی را برند می‌کنیم و از آن‌ها می‌پریم که شما چه چیزی از ما می‌خواهد برای اینکه از بندر استفاده کنید. با کارخانه‌ها ارتباط می‌گیریم و بندر را به آن‌ها معرفی می‌کنیم اما ما هم باید سرویس مناسبی بدهیم و تعامل بیشتری داشته باشیم. امیدوارم این تعامل بتواند بیش از پیش در توسعه بندر مفید باشد.»

او درباره توسعه همکاری‌های بندر انزلی با کشورهای CIS معتقد است: «تبادل کالا و بازاریابی دو هدف ما هستند. بنابراین لازم است بازار هدف هم‌دیگر را بشناسیم و جلسات چندگانه و دوگانه داشته باشیم. پتانسیل‌ها و نیازهای هم را بشناسیم و بر اساس آن برنامه‌ریزی کنیم. مطالعات زیادی انجام شده و نشان می‌دهد آن‌ها علاقمند به رشد کار با ایران هستند، کالاهای ایران برای آن‌ها کالاهای خوبی است و قیمت مناسبی دارد. باید برندسازی کنیم. مثلاً مرکبات را بدون برند فرستاد و اگر ایرادی باشد باید از کجا پیگیری کنند.» او می‌افزاید: «یکی از خصوصیات بازرگانی با بندر است. در باکواظهار تمایل کرده‌اند که همکاری مسافری داشته باشیم. الان خط مسافری با کو-آستراخان در جریان است و اعلام کردند که می‌توانند خط مسافری انزلی-باکو را هم راه‌اندازی کنند.» نعیمی می‌گوید که یکی از اولویت‌های او اهمیت دادن به موضوع محیط زیست است: «موضوع دیگر اینکه مادر جایی به نام بندر انزلی و در استانی به نام استان گیلان خدمت می‌کنیم که بسیار زیبا است. مادر شهر انزلی در شهری با تالاب افسونگر و زیبایی انزلی کار می‌کنیم.» او می‌گوید: «ما هم به دستور مهندس سعیدنژاد رعایت اصول زیست محیطی را در سر لوجه کار قرار دادیم. به اعتقاد ما کل بندر باید این اصول را رعایت کنند و احترام به محیط زیست را به عنوان یک اصل بپذیریم.»

او درباره تجهیزات بندر انزلی می‌گوید: «در بندر انزلی مجهزترین ترمینال مسافری حاشیه خزر را داریم، اسکله مسافری خاص داریم که هیچ بندر شمالی دیگری ندارد. سازمان و استان علاقمندند که کارهای تفریحی و مسافری هم در این بندر شروع شود.»

مدیر کل بندر انزلی توضیح می‌دهد: «ما از همین جا اعلام می‌کنیم با توجه به امکانات موجود، هر سرمایه‌گذار بخش خصوصی که شناور مسافری خریداری کند در این پایانه به کار بگیرد، سازمان درصدی از خرید آن شناور را از وجوه اداره شده با کمترین بهره وام خواهد داد.» نعیمی با بیان این مطلب که در فکر راه‌اندازی پایانه محصولات کشاورزی در بندر انزلی هستیم، گفت: «از طریق بخش خصوصی وارد این کار شده‌ایم، مذاکره کرده‌ایم و امیدواریم بندر با ورود بخش خصوصی به این بخش، رشد کند.» مدیر کل بندر انزلی می‌گوید به هیچ وجه قصد رقابت با بندر شمالی ایران را ندارد و برنامه‌اش توسعه فعالیت‌های بندری و افزایش کیفی عملکرد است: «سیاست سازمان بندر و دریانوردی این است که با بندر بیرونی یعنی خارج از کشور رقابت کند اما با بندر شمالی خودمان رقابتی نداریم و مانند نسبت و همکاری فعالیت می‌کنیم. همه سود و درآمد بندر به سازمان می‌رود و سازمان به نسبت تقسیم و برنامه‌ریزی می‌کند. او تاکید می‌کند: «ما با بندر شمال رقابت نخواهیم کرد، بلکه رابطه ما رابطه همکاری است. باید همدیگر را کمک کنیم چون کلاً کشور ما خارج می‌شود و به نام جمهوری اسلامی است نه یک بندر خاص. با این حال ما در انزلی تلاش می‌کنیم سرویس مناسبتر بدهیم.» از سوی دیگر نعیمی معتقد است که می‌توان به ایجاد یا مدیریت بندر تخصصی هم اندیشید: «دوم اینکه می‌توان بندر را به صورت تخصصی هم دید. ما می‌توانیم کالاهای تخصصی داشته باشیم. اگر در بحث صادرات فعال شویم، می‌توانیم تمام محصولات شمال را صادر کنیم. در این شرایط قادریم سرویس مناسبتر بدهیم، تجهیزات مدرن تر داشته باشیم و...»

او در ادامه می‌گوید: «در انزلی حوضچه و موج‌شکن عظیمی ساخته شده است و پنج پست اسکله به آن اضافه خواهد شد. در منطقه نیز بندر آکتاودر قزاقستان، بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان و بندر باکو در آذربایجان بنادر جدیدی هستند که با این ۷ متر ساخته می‌شوند. البته ما این امکان را در نوشهر داریم و در امیرآباد و انزلی هم در حال ساخت و برنامه‌ریزی است.» او این اقدام را به موقع می‌داند و معتقد است که سازمان بندر و دریانوردی تحولات بندر منطقه را زیر نظر دارد: «سازمان بندر به کشورهای خزر توجه خاص دارد و در همین جهت هم برای بندر شمال ایران زیرساخت‌های مناسبی می‌سازد.»

مدیر کل بندر انزلی در پایان این مصاحبه می‌گوید: «به هر کدام از کشورهای حاشیه دریای خزر که بروید، اگر نام بندر انزلی را ببرید، به احترام این بندر می‌ایستند و کلاه از سر بر می‌دارند.»



سال ۱۳۱۸ شمسی

در بندر سه اسکله آهنی گمرک، یک اسکله چوبی کشتیرانی شوروی، یک اسکله چوبی بنگاه نفت، یک اسکله چوبی شیلات و یک اسکله بتونی متعلق به اداره بندر وجود داشت. سه بارانداز و شش انبار، دو جرثقیل موتوری، هشت جرثقیل دستی، چهار جرثقیل متفرقه که متعلق به گمرک بود، موجودی بندر را تشکیل می داد. شوروی سابق هم چند جرثقیل در این بندر داشت. اداره بندر هم یک جرثقیل مواج دریایی سی تنی و یک جرثقیل مواج دستی چوبی به قدرت هفت تن و دو جرثقیل یکی زمینی و دیگری بخاری در بندر مستقر کرده بود.



سال ۱۳۲۲ شمسی

اداره گمرک اقدام به ساخت یک رشته خط آهن کوچک بین گمرک و کشتیرانی کرده که در سال ۱۳۲۳ به بهره برداری رسید.



سال ۱۳۰۶ شمسی

ساختمان اداره بندر و محوطه آن پس از چندین سال تأخیر توسط روسیه به ایران تحویل داده شد. تا قبل از تحویل، اداره بندر و کشتیرانی زیر نظر دولت روسیه اداره می شد و بندر انزلی بیشتر به عنوان یک بندر روسی شناخته می شد تا ایرانی. روس ها با وجود اینکه بر اساس معاهده ای که در سال ۱۲۹۹ شمسی با ایران منعقد کرده بودند باید این بندر و تأسیسات را به ایران تحویل می دادند، به بهانه های مختلف از واگذاری بندرانزلی به ایران طفره می رفتند. بعد از تحویل بندر، نگهداری و بهره برداری از آن به اداره راه واگذار شد.



سال ۱۳۰۸ شمسی

اداره بندر در هنگام تحویل از چندین ساختمان کوچک چوبی تشکیل شده بود و محوطه آن دارای پستی و بلندی های زیاد و درختان مختلف جنگلی بود که ساختمان های جدیدی در آن ساخته شد و به تدریج تأسیسات دیگر در آن به وجود آمد.



سال ۱۲۷۴ شمسی

روس ها قرارداد پاکسازی مرداب و ساختن موج شکن ها را با دولت ایران امضا می کنند. بر اساس این قرارداد اجازه پاک کردن مرداب و گود کردن آن به کمپانی راه شوسه انزلی و قزوین داده شده بود. قرارداد تأسیس بندر و موج شکن ها بین ناصرالدین شاه و روس ها منعقد شد. به این ترتیب کار بنای موج شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر شروع و در سال ۱۲۹۳ شمسی پروژه احداث موج شکن ها پایان یافت.



سال ۱۳۰۱ شمسی

آلمانی ها اولین کشتی را از اروپا به انزلی وارد کردند؛



سال ۱۲۲۰ شمسی

برج ساعت یا مناره بندر انزلی به دستور خسرو خان گرجی حاکم آن زمان گیلان ساخته شده است. هدف از ساخت این برج دیده بانی از دریا بوده و به منزله فانوس دریایی هم از آن استفاده می شده است. این برج ۲۸ متر ارتفاع دارد.



سال ۱۲۵۲ شمسی

کشتی ناصرالدین شاه هنگام بازگشت از سفر اروپا در بندر انزلی گرفتار طوفان و کولاک می شود که یک کرجی با دوازده نفر داوطلب پاروکشان خود را به این کشتی می رسانند تا او را نجات دهند و به خشکی برسانند اما ناصرالدین شاه به خاطر شرایط بد جوی قبول نمی کند سوار کرجی شود.



تردد کشتی ها به انزلی را می توان از زمان صدور ابریشم از رشت به بادکوبه و هشتخان و یا سایر بنادر نزدیک به روسیه در سواحل شمالی دریای خزر دانست که احتمالاً در زمان شاه عباس بوده است.



سال ۱۱۷۹ شمسی

در آغاز قرن نوزدهم، فتحعلی شاه قاجار، انزلی را به صورت بندری به سبک جدید درآورد و نخستین تأسیسات بندری را در انزلی به سبک جدید در کرانه ایرانی دریای خزر پدید آورد.



سال ۱۱۸۴ شمسی

«ژان یونیر»، فرانسوی نویسنده وقایع جنگ های ایران و روس در کتاب خود از وجود راهنمایان کشتی در بندر انزلی خبر می دهد.



سال ۱۳۸۹ شمسی

ظرفیت عملکردی بندر انزلی از ظرفیت اسمی بندر عبور کرده و با توجه به ترافیک کالا و کشتی به میزان بیش از ۸۰۰ هزار تن کالا در ماه تخلیه و بارگیری شده است.



سال ۱۳۷۵ شمسی

بندر انزلی به عنوان منطقه ویژه اقتصادی اعلام شد.



سال ۱۳۵۵ شمسی

انبارهای گذشته تخریب و به جای آنها دو انبار با اصول صحیح احداث شد. یک انبار با وسعت ۱۰ هزار متر مربع و با سه دهانه و انبار دیگری با وسعت ۹۸۳۰ متر مربع ساخته شد. در آن زمان یک انبار صادراتی به وسعت ۲۵۰۰ متر مربع نیز ساخته شد. در آن سالها، دو کشتی لایروب هم در بندر مشغول به فعالیت بودند.



سال ۱۳۴۲ شمسی

موافقت ترانزیتی برای استفاده از راه آبی خزر بالتیک بین دولت ایران و کشور شوروی سابق به امضا رسید. طبق این موافقتنامه مؤسسات بازرگانی ایران می توانستند در مدت کوتاه و با نرخ پایین کالاهای صادراتی خود را به بازارهای بین المللی برسانند و از طرف دیگر کشتی های شوروی هم متقابلاً از حمل و نقل کالاهای ترانزیتی ایران استفاده می کردند.



سال ۱۳۲۳ شمسی

اداره گمرک یک اسکله آهنی به درازای ۷۷ متر که انتهای آن به پل متحرک غازیان متصل می شد، احداث کرد.



سال ۱۳۸۲ شمسی

طرح ایجاد اولین منطقه آزاد تجاری - صنعتی شمال کشور در بندرانزلی به تصویب مجلس شورای اسلامی و شورای نگهبان رسید. منطقه آزاد تجاری - صنعتی در این بندر شامل محدوده وسیعی از شهرستان بندر انزلی به مساحت ۳۲۰۰ هکتار خشکی و ۴۰ کیلومتر مربع آبی بود که منطقه ویژه اقتصادی سابق، شهرک زیبای صنعتی حسن رود و محدوده بندری اداره کل بنادر و کشتیرانی گیلان را نیز دربرمی گرفت.



سال ۱۳۵۵ شمسی

بندر دارای ۵ پست اسکله برای پذیرش کشتی هایی با آبخور ۴/۵ متر بود.



سال ۱۳۴۸ شمسی

پنج جرثقیل بزرگ با بازوان بلند و کاربرد زیاد وارد بندر شد. این جرثقیل ها از دولت شوروی سابق خریداری شد. سال ۱۳۴۸ تا ۱۳۵۱ مونتاز آنها به وسیله متخصصان شوروی انجام گرفت در نتیجه در سال ۱۳۵۰ سه جرثقیل و سال ۱۳۵۱ دو جرثقیل در خط بهره برداری قرار گرفت. این جرثقیل ها از نوع معمولی بودند و روی ریل حرکت می کردند که دو جرثقیل با قدرت بارگیری ۱۶ تن و سه جرثقیل با ظرفیت ۱۰ تن بودند.



سال ۱۳۲۸ شمسی

بنگاه کل بنادر و کشتیرانی در وزارت راه تشکیل شد ولی در آغاز سال ۱۳۳۲ این بنگاه دوباره به اداره کل بنادر تبدیل و اداره امور آن به اداره کل گمرک و راه آهن واگذار شد. این اداره کل در سال ۱۳۳۸ به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل شد و وقتی در سال ۱۳۴۰ وزارت گمرکات منحل شد جزء وزارت بازرگانی درآمد.



سال ۱۳۹۴ شمسی

بهره برداری از موج شکن های جدید بندر انزلی در این سال آغاز می شود.



سال ۱۳۷۳ شمسی

با بالا آمدن آب دریای خزر در این سال، ساخت ۶ اسکله جدید در بندر انزلی آغاز شد.

تصاویر مورد استفاده در این گزارش برگرفته از آرشیو به یادگارمانده از زنده یاد سردار حاج فرخ بلندکیش، رئیس روابط عمومی بندر انزلی است.

