



شماره

۲۸

نیمه اول

خرداد ۱۳۹۹

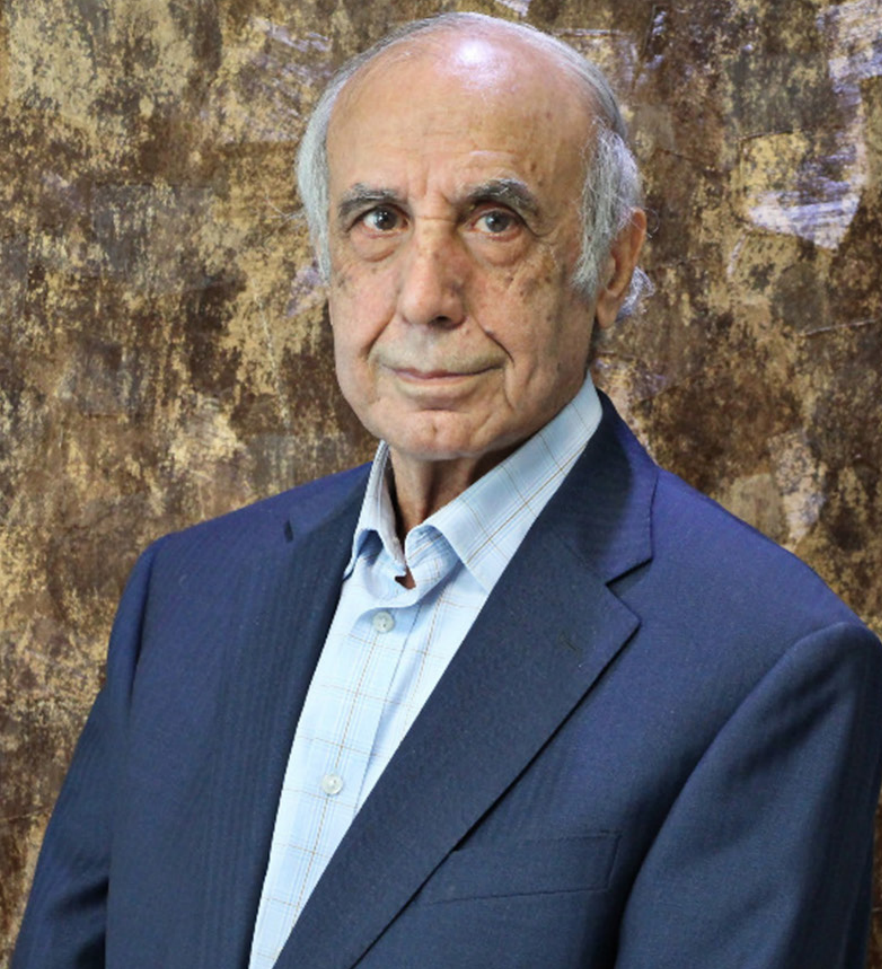


داریوش باقر جوان:  
اعطای وام  
به راننده‌ها  
و شرکت‌های  
حمل و نقل  
مسافری

# بایندر

## علاوه بر تحریم‌های خارجی دچار خودتحریمی هستیم

گفت و گو با بیژن صانعی، مدیر عامل شرکت کشتیرانی آتشیپا



آلفالاینر از وضعیت صنعت حمل و نقل  
کانتینری گزارش می‌دهد

تعداد کانتینرهای جهان به مرز  
۲۸ میلیون و ۸۰۰ هزار TEU رسید

قابل توجه شرکت‌های عضو  
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛

اطلاعیه فعالیت شورای  
حل اختلاف دریایی و بندری

داستان جلد ۱۲

چهره‌های ماندگار هر صنعت در این مرز و بوم - چه آنان که شناخته شده‌اند و چه آنان که در پس پرده گمنامی مشغول خدمت‌اند، راهی طولانی را به درازای یک عمر برای آبادانی مملکت پیموده‌اند. سرمایه‌های عظیمی که بی وجود آنها، رسیدن به رونق و پیشرفت کشور بعید به نظر می‌رسید. «بیژن صانعی»، مدیر عامل شرکت کشتیرانی «آتشیپا» یکی از همین بزرگان و چهره‌های ماندگار در صنعت حمل و نقل دریایی کشور است که عمرش را به امانت روزگار گذارده و عزت را برای میهنش خریده است.



**داریوش بافر جوان | مدیر کل دفتر حمل و نقل مسافر سازمان راهداری**

در حال رایزنی برای ارائه تسهیلات به شرکت های حمل و نقل مسافری زیران دیده از کرونا هستیم. غیر از ۲ وام ۱۰ میلیون ریالی، پرداخت وام ۶۰ میلیون ریالی به راننده های ناوگان مسافری آغاز می شود.



اعلام کالاهایی که نباید روسوی  
اطلاق شوند

**تشریح چالش های ترخیص کالا از بنادر**



مسلم بیات، معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد ایران در ارتباط با اینکه چه کالاهایی را نباید رسوب شده لحاظ کنیم، عنوان کرد: در ابتدای امر باید تعریف درستی از رسوب کالا داشته باشیم، اساساً در مورد برخی از کالاها در بنادر و گمرکات کشور که در محل انبارهای عمومی وجود دارد نمی توانیم عنوان رسوب کالا را به کار ببریم.

وی ادامه داد: به عنوان مثال ممکن است مدارک و مستندات برخی از کالاها آماده نباشد که بتوان کالا را اظهار کرد. معاون ارزیابی کیفیت سازمان ملی استاندارد ایران با اشاره به اینکه نمونه دیگر مربوط به کالاهایی که در مورد آنها تشریفات گمرکی انجام می شود، گفت: روزانه ممکن است میلیون ها تن کالا به بنادر یا گمرکات کشور وارد و یا از آنها صادر شود، بنابراین یک رویه متداول است که این کالاها در مرحله تشریفات گمرکی باشند و نمی توانیم برای چنین کالاهایی نیز لفظ رسوب شده به کار ببریم. بیات به مورد مربوط به کالاهای شرکت های دولتی در انبارهای عمومی چه در بنادر و چه در گمرکات اشاره و اظهار داشت: این شرکت های دولتی جایی برای انبارش ندارند و در نهایت محموله خود را در این انبارها ذخیره می کنند که نباید به این دست از کالاها نیز رسوب شده بگوییم.

وی افزود: دسته دیگر کالاهای وارداتی هستند که تشریفات گمرکی آنها نیز انجام شده است، اما مقوله پرداخت ارز و اسناد کالا که باید وصول شود، صورت نگرفته و تا زمانی که این اتفاق رخ ندهد امکان ترخیص کالا وجود ندارد، بعضاً هم اتفاق افتاده که فعالیت های مربوط به استاندارد یک کالا انجام شده اما بحث کارمزد خدماتی از سوی ارباب رجوع پرداخت نمی شود.



قابل توجه شرکت های عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛

## اطلاعیه فعالیت شورای حل اختلاف دریایی و بندری

بازاریان، لیزینگ) به شرح آدرس خیابان شریعتی، بعد از سه راه طالقانی، نبش فرهاد ۲، طبقه ۳ دفتر کل دایر و فعالیت می نماید.

به همین منظور سرکار خانم فسنقری، مسئول دفتر شعبه ۲۶۰۸ انجمن کشتیرانی جهت پاسخگویی به سوالات و هماهنگی ارائه خدمات در همین زمینه معرفی می شود.

در صورت تمایل و کسب اطلاعات بیشتر خواهشمند است با شماره های انجمن ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ داخلی ۶ تماس حاصل فرمایید.

احتراماً بدینوسیله به اطلاع کلیه شرکت های عضو می رساند؛

با عنایت به فعالیت شعبه اختصاصی شورای حل اختلاف (ویژه اختلافات بندری و دریایی) انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در طی ایام اداری در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، این شعبه نیز به منظور ارائه خدمات و تشکیل پرونده های قضایی در خصوص (چک، سفته، تامین دلیل ..... ) جهت اعضای محترم انجمن، چهارشنبه هر هفته از ساعت ۱۲ الی ۱۶ در محل شورای حل اختلاف مجتمع ۲۷ و ویژه (اصناف، بازرگانان،



### بندر آستارا برای ورود کشتی های بزرگ لایروبی می شود

فرهاد منتصر، معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: مناقصه لایروبی بندر آستارا برگزار و شرکتی برنده شده است و با لایه برداری و افزایش عمق کانال ورودی بندر گاه به پنج متر، کشتی های دریای خزر با هر اندازه و وزن در آن پهلو خواهند گرفت. شرکت سرمایه گذار در بندر آستارا، اقدامات اساسی در تامین زیرساخت ها انجام داده و بندر به مدرن ترین تجهیزات بندری و دریایی، سیلوهای غلات، جرثقیل ۱۰۰ تنی و مکنده غلات مجهز شده است.



### تامین سوخت کم سولفور برای کشتی های ایرانی

مدیر کل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از تطبیق ناوگان تجاری دریایی جمهوری اسلامی ایران با الزامات بین المللی مصرف سوخت کم گوگرد و تولید این سوخت در پالایشگاه های کشور خبر داد و گفت: پیگیری سازمان بنادر و دریانوردی و با تلاش و همت همکاران شرکت ملی نفت و پالایش، سوخت سبک و سنگین کم گوگرد برای مصرف ناوگان دریایی در پالایشگاه های کشور، تولید و از طریق بورس به صورت آزاد در اختیار شرکت های کشتیرانی قرار گرفته است.





## خبرخار ناسا | وزیر امور خارجه ونزوئلا

«دو کشور ونزوئلا و ایران همواره در دشواری ها باور و دوست همدیگر بوده اند. امروز نخستین کشتی حامل بنزین برای رفع نیاز شهروندان ونزوئلا وارد آب های این کشور شد.»



بررسی بازار نسبت به دوره های گذشته نشان می دهد

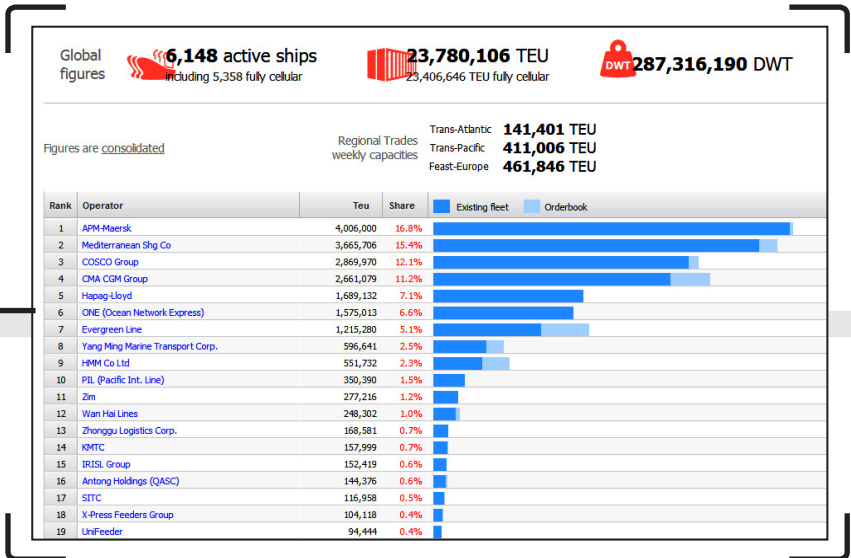
## کاهش مجدد شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری

New ConTex*		340	
		6 mos	12 mos
Geared	14.05.20		
	1100 TEU	\$5.620	n.a.
	1700 TEU	\$6.620	
Gearless	2500 TEU		\$7.792
	2700 TEU	n.a.	\$8.101
	3500 TEU		\$8.461
	4250 TEU		\$9.159

شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری در روزهای پایانی ماه می نیز به کاهش خود ادامه داد. در حال حاضر شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری روی امتیاز ۳۴۰ باقی مانده، در حالی که این شاخص در ماه گذشته میلادی عدد ۳۵۵ را نشان می داد. بررسی شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری نسبت به مدت مشابه در سال گذشته نیز افت شدیدی را نشان می دهد. این شاخص در سال ۲۰۱۹ در ماه می ۴۰۲ امتیاز بود که هم اکنون به ۳۵۵ امتیاز سقوط کرده که افت ۶۲ امتیازی را نشان می دهد.

این افت در تمام واحدهای حمل کانتینری نسبت به ماه و همچنین سال گذشته نیز قابل مشاهده است. به عنوان مثال، شاخص اجاره کشتی های کانتینری در سال گذشته میلادی در واحد ۱۱۰۰ teu کانتینر ۶۴۲۳ دلار بود که این مبلغ به ۵۶۲۰ دلار کاهش یافته و افت ۸۰۳ دلاری را تنها در یک سال و برای مدت اجاره ۶ ماهه نشان می دهد.

واحد ۲۵۰۰ teu کانتینر نیز شرایط مشابهی دارد. شاخص این واحد در مدت مشابه سال گذشته میلادی ۹۰۶۲ دلار بوده که اکنون به ۷۷۹۲ دلار سقوط کرده و افت ۱۲۷۰ دلاری را نشان می دهد. این شاخص حتی نسبت به ماه گذشته نیز افت محسوسی داشته و از ۸۷۴۰ دلار به ۷۷۹۲ دلار رسیده است. در مدت اجاره ۲۴ ماهه واحد ۴۲۵۰ teu کانتینر نیز مجدداً این افت به وضوح دیده می شود. اگرچه این واحد نسبت به دیگر واحدها حداقل افت را داشته است. شاخص اجاره بهادر مدت سال گذشته میلادی تنها ۹۷ دلار کاهش داشته که چیزی بیش از یک درصد آن به شمار می رود.



آلفالاینر از وضعیت صنعت حمل و نقل کانتینری گزارش می دهد

## تعداد کانتینرهای جهان به مرز ۲۸ میلیون و ۸۰۰ هزار TEU رسید

کانتینری قرار گرفته است. IRISL در ماه های قبل حتی تا رتبه سیزدهم این رده بندی نیز صعود کرد، اما با رشد رقبا و کاهش حجم کانتینری جایگاه پیشین خود را از دست داد. مجموع کانتینرهای جهان نیز رشد قابل ملاحظه ای را نشان می دهد. این آمار هم اکنون به بیش از ۲۳ میلیون و ۷۸۰ هزار تی.ای.یو کانتینر رسیده است. تعداد کشتی های فعال کانتینری نیز ۶۱۴۸ فروند گزارش شده است. در گزارش اخیر آلفالاینر DWT نیز به بیش از ۲۸۷ میلیون تن رسیده که در این بخش نیز رشد دیده می شود.

سایت معتبر آلفالاینر در گزارش اخیر خود اعلام کرد شرکت ای.پی.ام.مرسک همچنان با در اختیار داشتن ۱۶.۸ درصد مجموع حمل و نقل کانتینری جهان در رتبه نخست این رده بندی قرار دارد. شرکت های کشتیرانی مدیرانه ای با ۱۵.۴ درصد سهم حمل و نقل کانتینری، کاسکو با ۱۲.۱، سی.ام.ای.سی.جی.ام با ۱۱.۲ و هاپاگ-لویید با ۷.۱ درصد جابجایی کانتینری در سطح جهان رتبه های دوم تا پنجم را به خود اختصاص داده اند. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران همچون ماه گذشته میلادی در رده پانزدهم برترین شرکت های



## آغاز تجارت پاکستان با افغانستان از بندر گوادر

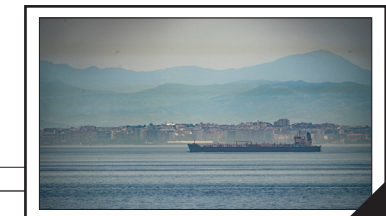
عبدالرزاق داوود، مشاور امور بازرگانی عمران خان، نخست وزیر پاکستان از آغاز تجارت ترانزیتی با افغانستان از بندر گوادر پاکستان خبر داد.

وی در این خصوص گفت: برای اولین بار به جای بنادر خارجی حمل و نقل به صورت محلی انجام می شود و کالا از گوادر با کامیون ها به افغانستان حمل و ارسال می شود. این امر علاوه بر توسعه تجارت، باعث ایجاد فرصت های جدید شغلی برای افراد بومی خواهد شد.



## نخستین نفتکش حامل بنزین ایران به بنادر ونزوئلا رسید

اولین کشتی از مجموع ۵ فروند نفتکش ایرانی حامل بنزین به ونزوئلا رسید. اگرچه ارسال بنزین به ونزوئلا بر خلاف خواسته دونالد ترامپ، رئیس جمهور آمریکا و تحریم های وضع شده علیه این کشور صورت گرفت، اما به نظر می رسد با ورود این نفتکش ها، تا حدی بحران سوخت در ونزوئلا کاهش یابد. نفتکش «فور چون» با عبور از آب های کارائیب و بدون دخالت نیروهای نظامی آمریکا به بنادر ونزوئلا رسیده و مورد استقبال مسئولان و مقامات ونزوئلایی قرار گرفته است.



آن دوره فقط ۶ نفر از ایران برای پذیرش دانشگاه های خارجی قبول می پذیرفتند. ما هم جزو شاگردهای ممتاز بودیم و برترین ها به کشورهای ایتالیا، فرانسه و انگلیس اعزام می شدند. من بعد از قبولی رفتم ایتالیا و آنجا تحصیلات دریایی را آغاز کردم.



## گفت و گو با بیژن صانعی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی آتشیآ علاوه بر تحریم های خارجی دچار خودتحریمی هستیم

چهره های ماندگار هر صنعت در این مرز و بوم - چه آنان که شناخته شده اند و چه آنان که در پس پرده گمنامی مشغول خدمت اند، راهی طولانی را به درازای یک عمر برای آبادانی مملکت پیموده اند. سرمایه های عظیمی که بی وجود آنها، رسیدن به رونق و پیشرفت کشور بعید به نظر می رسید. «بیژن صانعی»، مدیرعامل شرکت کشتیرانی «آتشیآ» یکی از همین بزرگان و چهره های ماندگار در صنعت حمل و نقل دریایی کشور است که عمرش را به امانت روزگار گذارده و عزت را برای میهنش خریده است. گفت و گو با او را می توان مروری بر صنعت حمل و نقل دریایی کشور طی نیم قرن گذشته به حساب بیاوریم و با اشتیاق بخوانیم.

اعضای هیات مدیره کنونی و دبیر محترم این دوره در سال های اخیر تلاش های بسیار اثربخشی برای رفع مشکلات و موانع کسب و کار کرده اند. گاهی وقت ها بنده هم همراه ایشان در جلسات با مسئولان دولتی و یا اتاق بازرگانی رفته ام و از نزدیک شاهد این تلاش ها بوده ام.



### پیش از آن اولین باری که به صورت جدی وارد عرصه دریایی شدید چه سالی بود؟

ورود من به عرصه دریایی تا حد زیادی اتفاقی شد. سال ۱۳۳۸ رفتم ایتالیا و تا سال ۱۳۴۲ تحصیلاتم را در رشته دریایی در دانشگاه لیورنو دنبال کردم. بعد از آن هم دوره های تکمیلی را در دانشگاه های آمریکا، انگلیس و آفریقای جنوبی گذراندم و مدرک فوق لیسانس گرفتم.

### پیش از آن سال که همه می خواستند دکتر یا مهندس شوند، ورود به رشته علوم دریایی کمی عجیب نبود؟ اصلاً چطور به انتخاب این رشته رسیدید؟

حقیقت اینکه من هم می خواستم بروم آمریکا و رشته مهندسی بخوانم. آن سال ها کنکور پذیرش برای نیروی دریایی ایران برگزار شد. دبیرستان تعطیل شده بود و من هم کنکور داده بودم. اما آمدم و در این کنکور هم شرکت کردم. آن دوره فقط ۶ نفر از ایران برای پذیرش دانشگاه های خارجی قبول می پذیرفتند. ما هم جزو شاگردهای ممتاز بودیم و برترین ها به کشورهای ایتالیا، فرانسه و انگلیس اعزام می شدند. من بعد از قبولی رفتم ایتالیا و آنجا تحصیلات دریایی را آغاز کردم. البته قبلاً هم دوستان رفته بودند و از این رشته تعریف می کردند.

### پیش از آن خطر تان هست اولین دوره ای که جذب دانشجو داشتید چه زمانی بود؟

پذیرش دانشجوی رشته های علوم دریایی از ۱۳۶۰ آغاز شد. با همکاری وزارت علوم از طریق کنکور سراسری اقدام به جذب دانشجو کردیم. برای سال تحصیلی ۱۳۶۱ در رشته های دریانوردی تجاری، رشته های مهندسی کشتی، برق کشتی، تدارکات و ... دانشجو گرفتیم و سریع کارها روی روال افتاد. یک کاپیتان هندی هم بود که به عنوان سرپرست دانشکده کارش را شروع کرد. پس از راه اندازی دانشکده دریایی به اصرار مدیرعامل شرکت کشتیرانی به آنجا منتقل شدم. یعنی از سال ۱۳۶۳ از نیروی دریایی ارتش جدا و به عنوان مدیر آموزش وارد شرکت کشتیرانی شدم. در همان سال هزار دانشجو را برای تحصیل در داخل و خارج کشور انتخاب کردیم که حالا اکثرشان مدیران ارشد دریایی کشور هستند. در همان دوره، شرکت کشتیرانی هم با خرید کشتی های مدرن و جدید وارد دوره ای جدید شده بود و بدون اینکه از پرسنل خارجی استفاده کند، فعالیت هایش را انجام می داد.

### پیش از آن دوره زیرساخت های بنادر کشور چطور بود؟

قبل از انقلاب فعالیت های زیادی برای ساخت بنادر و توسعه آنها شروع شده بود. پروژه بندر شهید رجایی را ایتالیایی ها شروع کرده بودند. اما این پروژه، بعد از انقلاب متوقف شد و اصلاً کسی جرات نمی کرد که برای راه اندازی مجدد آن اقدامی بکند. پروژه خیلی عظیمی بود و مدارک زیادی داشت که عمدتاً هم به زبان ایتالیایی بود. آن زمان هم چون من با سازمان بنادر در ارتباط بودم متوجه شدم که دنبال کسی می گردند که فارغ التحصیل علوم دریایی بوده و به زبان ایتالیایی هم مسلط باشد. آمدم و پروژه را دوباره شروع کردیم. یک تعداد مهندس ایتالیایی هم

دستگاه عربض و طولی نداشت. من چون تحصیلات و مدارک علمی دریایی داشتم از طرف وزارت علوم معرفی شدم برای ارزیابی مدارک خارجی. پس از وقوع انقلاب چون دیگر اعزام دانشجو به خارج از کشور هم قطع شد، می خواستند تا دوره های تحصیلی دریایی را در کشور خودمان تأسیس کنند. به درخواست مدیرعامل شرکت کشتیرانی وقت، بنده را مأمور کردند برای تشکیل دانشگاه دریایی. من با همکاری سه تا از دانشگاه ها یک تیم تشکیل دادیم در وزارت علوم و ساختمان جدا گرفتیم و برنامه ریزی تحصیلی را آغاز کردیم. کارمان تهیه کتاب ها و نگارش آنها بود. آن زمان کار گروه دریایی برای اولین بار در وزارت علوم شکل گرفت. چون می خواستیم همه چیز را از ابتدا پایه ریزی کنیم کارمان خیلی سخت بود. ناگفته نماند که قبل از انقلاب، دوره های کوتاه مدت دریایی در انزلی برگزار می شد، اما رشته تحصیلی دانشگاهی که مدرک علمی هم بدهد نداشتیم. برای همین آمدم و اولین دانشگاه دریایی را پس از پیروزی انقلاب در دانشگاه نوشهر تأسیس کردیم که همچنان هم فعال است.

### پیش از آن چه کسانی برای تأسیس این دانشگاه و تدوین دوره های تحصیلی و کتاب ها کمک تان کردند؟

چند نفر از دوستان که آنها همگی مهندس علوم دریایی بودند. قبل از انقلاب هم انگلیسی ها آمده بودند چابهار تا یک دانشگاه برای آموزش پرسنل کشتیرانی تجاری راه اندازی کنند. اما کارشان نیمه تمام باقی ماند. ما رفتیم و همان جا را خیلی سریع فعال کردیم و به همین شکل، دانشگاه دریایی چابهار هم تأسیس شد. حالا با همان دوستان تبدیل به اساتید پروازی شده بودیم که می رفتیم چابهار برای تدریس و برمی گشتیم. زمان جنگ بود و هم کار علمی می کردیم و هم در جبهه ها حضور داشتیم.

### پیش از آن دولت آن زمان برای جذب دانشجو رشته علوم دریایی سیاست خاصی داشت؟

بله، بعد از جنگ جهانی دوم بین گروه ما و گروه دانشجویان قبلی که برای تحصیل در این رشته به خارج از کشور اعزام شده بودند فاصله زمانی زیادی افتاده بود. ما بعد از ۱۵ سال داشتیم اعزام می شدیم. آن زمان هم ایران تصمیم گرفت که ناوگان دریایی اش را در دو حوزه نظامی و تجاری مجهز و مدرن سازی کند. در اوایل دهه سی در حوزه دریایی تقریباً صفر بودیم و به همین جهت، اعزام دانشجویان برای تحصیل در علوم دریایی دوباره جان گرفت. همزمان با اعزام دانشجویان، دولت فرایند خرید کشتی های جدید را نیز آغاز کرد. آن زمان برای دانشجویان نیروی دریایی یک دوره تخصصی هم در نظر می گرفتند که از ۶ ماه تا دو سال به طول می انجامید. مثلاً کار با دستگاه های مدرن کشتی، کنترل موشک و ... برای همین پس از اتمام تحصیلات هم دوباره ما را به دیگر کشورها اعزام می کردند تا دوره های تکمیلی را بگذرانیم.

### پیش از آن و در نهایت برگشتید ایران.

بله. مملکت در حال بازسازی بود و تقریباً چیزی هم در عرصه دریایی نداشتیم. اول که آمدم وارد نیروی دریایی شدم. انقلاب که شد تعداد کمی از ما باقی مانده بودیم. آن زمان ۴۱ سالم بود. خیلی ها یا رفتند و یا استعفا دادند. بعد، جنگ تحمیلی شروع شد و به عنوان فرمانده نیروهای رزمی در جبهه بودم. کارمان این بود که کشتی های تجاری و نفتکش را تا بندر امام (ره) اسکورت کنیم. فاصله نیروهای درگیر کم بود و خیلی پیش می آمد که کشتی های ما را با موشک بزنند. بعدها، وارد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی شدم. قبل از انقلاب اکثر مدیران عامل از امرای نیروی دریایی ارتش بودند و سازمان بنادر را هم بچه های نظامی اداره می کردند. البته همانطور که گفتم چون

من از ابتدا هیچ شریکی برای تاسیس شرکت آتشپا انتخاب نکردم و خودم همه کارها را پیش بردم. البته به این شکل کار کردن خیلی سخت بود. فعالیت مان را با استخدام ۱۰ نفر آغاز کردیم و خودم آموزش پرسنل را عهده دار شدم.



دوباره برای کار دعوت شدند و عملاً پروژه ساخت بندر شهید رجایی استارت خورد. اما شرایط جنگ کار ما را در حوزه دریا خیلی سخت تر می کرد. یک کشتی که می خواست از بندرعباس تا بندر امام (ره) برود ریسک زیادی داشت. کشتی های بزرگ روزانه حدود ۶۰ هزار دلار هزینه دربرداشتند. و فضای خلیج فارس هم خطرناک تر از هر زمان دیگری شده بود. قبل از انقلاب می خواستند یک بندر اقیانوسی در چابهار بسازند که اصطلاحاً مثل بندر جبل علی به هاب منطقه تبدیل بشود. آنجا به آب های آزاد راه داشت و شرایط برای کشتیرانی مهیاتر بود. اما وقوع جنگ و تجهیز رژیم بعث به هواپیماها و هلی کوپترها باعث شد تا تردد کشتی های ما در خلیج فارس سخت شود. بندر امام (ره) و خارک اصلاً امن نبود. یک کشتی مادر را در بندرعباس گذاشته بودند که کشتی های دیگر را اسکورت کند. خود عراق نیروی دریایی نداشت و آن چیزی هم که بود همان اوایل جنگ از بین برده بودیم. اما کشورهای دیگر به آنها کمک می کردند و همیشه تهدیدهایی علیه بندر و کشتی های ما در جنوب وجود داشت.

### پسند بعد از اتمام جنگ فعالیت دریایی را از کجا شروع کردید؟

اواخر دهه شصت من از کشتیرانی به شرکت نفتکش منتقل شدم و تا سال ۱۳۷۰ هم مشاور فنی بودم. آموزش دیگر روزه راه شده بود و مشکلی وجود نداشت. قبلاً سه فروند نفتکش با مشارکت انگلیسی ها داشتیم، بعدها این مشارکت به هم خورد و خودمان اقدام به خرید نفتکش کردیم و در حال حاضر هم یکی از بزرگ ترین ناوگان های حمل نفت در خاور میانه را در شرکت ملی نفتکش در اختیار داریم. سال ۱۳۷۱ خواهش کردم که بعد از ۳۵ سال خدمت، بازنشسته شوم و خودم یک شرکت تاسیس کنم.

### پسند برای تاسیس یک شرکت کشتیرانی مشکلی نداشتید؟

مشکلات که بود. اما چون هم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و هم شرکت ملی نفتکش کار کرده بودم و شناخت خوبی از فعالیت های دریایی در این حوزه داشتیم توانستیم کارمان را جلو ببریم. آن زمان از پروژه های بزرگ کشور مثل مترو، کارخانجات سیمان و آلومینیوم هم شناخت داشتیم و می دانستیم که آنها برای وارد کردن دستگاه ها و تجهیزات شان نیاز به شرکت حمل و نقل دریایی دارند. به هر حال، حمل آن تجهیزات بزرگ نیاز به کشتی های خاصی داشت و از طرفی هم در شرایط تحریم، کار حمل بسیار سخت بود. قرارداد مترو با چینی ها بسته شده بود و ۱۰ سال طول کشید که خطوط یک تا سه تکمیل شود. چینی ها ما را برای انتقال تجهیزات و دستگاه ها انتخاب کردند، بانک هم آمد و بررسی کرد که صلاحیت داشته باشیم.

### پسند یعنی شرکت شما برای انتقال این دستگاه ها در مناقصه شرکت کرده و برنده شده بود؟

معمولاً مناقصه برگزار می شد. اما برای پروژه های حساس و ملی دنبال کسی می گشتند که بتواند از پس کار برآید و شبانه روز پیگیری باشد. شرکت های دیگر هم درگیر

### پسند به نظر شما که طی چند دهه اخیر جزو فعالان اثرگذار حوزه دریایی و بندری بوده اید، کشور ما در این صنعت رشد خوبی داشته است؟

کشور ما خیلی سریع داشت رشد می کرد و اگر همان سرعت را ما حفظ می کردیم از بسیاری از کشورهای منطقه مثل امارات، پاکستان و هند جلوتر بودیم. سیاست های خوبی برای توسعه صنعت دریایی و بندر مطرح ریزی و اجرا شد، ۲۴ ساعته کار می کردند و این رشد کاملاً محسوس بود. اما پس از انقلاب، ارتباطات ما با خارج قطع شد و با شروع جنگ از یک سو و اعمال تحریم های ظالمانه از سوی دیگر، این رشد تا حد زیادی متوقف شد. در آن دوران تحریم، حتی به ما اجازه نمی دادند که کشتی مان را برای تعمیر ببریم به سنگاپور. جلوی فعالیت های ما را به اشکال مختلف می گرفتند. با این حال، ما در زمینه تجارت دریایی رشد قابل ملاحظه ای در این سال ها داشتیم، اما تصور می کنم در زمینه نیروی دریایی و نظامی می توانستیم همین رشد را هم داشته باشیم.

### پسند زمانی که شما شرکت تان را تاسیس کردید چند نفر پرسنل داشتید؟ آن دوره چقدر افراد با تجربه و با تحصیلات در این حوزه حضور داشتند؟

من از ابتدا هیچ شریکی برای تاسیس شرکت انتخاب نکردم و خودم همه کارها را پیش بردم. البته به این شکل کار کردن خیلی سخت بود. فعالیت مان را با استخدام ۱۰ نفر آغاز کردیم و خودم آموزش پرسنل را عهده دار شدم. علاقه مند بودم تا کارکنان شرکت را آنطور که خودم دوست دارم آموزش بدهم و برای این کار هم به دنبال افراد باهوش و بااستعداد علاقه مند این رشته بودم. طی این سال ها از شرکت ما ۵ مدیرعامل بیرون رفته که نشان می دهد ما در زمینه پرورش نیروی انسانی متخصص هم موفق عمل کردیم. در حال حاضر هم حدود ۳۰ نفر در دفتر تهران و دیگر دفاتر ما در بندر فعال هستند.



پروژه حمل تجهیزات شدند، اما عمده حمل دستگاه های مترو به عهده شرکت ما گذاشته شد. وقتی این پروژه را با موفقیت انجام دادیم، چینی ها ما را در پروژه های دیگر هم وارد کردند. مثل پروژه عسلویه و کارخانه های ساخت آلومینیوم.

### پسند شرکت شما در حوزه خاصی فعال بود؟

پروژه های خاص را خودم سرپرستی می کردم. امور روتین کانتینری هم بود که به جاهای مختلف دنیا انجام می شد. ما به واسطه حضور افراد تاثیرگذار در شرکت مان در همه حوزه های کانتینری، نفت، فله و... فعال بودیم. نمایندگی شرکت «هلمن» آلمان را داشتیم که همچنان هم این همکاری ادامه دارد. بزرگ ترین هاب ما هم ایتالیا، آلمان و ترکیه بود و در زمان تحریم، بخش زیادی از بارها از این مناطق جابجا می شد. این روزها به خاطر کرونا، فعالیت همه شرکت ها تحت تاثیر قرار گرفته، اما همچنان به کارمان ادامه می دهیم. شرکت آتشپا گواهینامه های مختلف را از مراجع ذیصلاح دریافت کرده است.

پذیرش دانشجوی رشته های علوم دریایی از ۱۳۶۰ آغاز شد. با همکاری وزارت علوم از طریق کنکور سراسری اقدام به جذب دانشجو کردیم. برای سال تحصیلی ۱۳۶۱ در رشته های دریانوردی تجاری، رشته های مهندسی کشتی، برق کشتی، تدارکات و... دانشجو گرفتیم و سریع کارها روی روال افتاد.



## پس از انقلاب، ارتباطات ما با خارج قطع شد و با شروع جنگ از یک سو و اعمال تحریم های ظالمانه از سوی دیگر، این رشد تا حد زیادی متوقف شد. در آن دوران تحریم، حتی به ما اجازه نمی دادند که کشتی مان را برای تعمیر ببریم به سنگاپور

حوزه فعالیت ما، افراد معتقد و سالمی فعالیت می کنند، اما متأسفانه تخصص و تحصیلات مرتبط این حوزه را ندارند. همین موضوع باعث ایجاد یک فاصله میان بخش خصوصی و بدنه سازمان های دولتی می شود که انگار حرف هم را متوجه نمی شوند. معمولاً افرادی که به سمت تاسیس یک شرکت کشتیرانی یا حمل و نقلی می روند دارای هوش بالا و توانمندی های خاص هستند، عمدتاً کارشان را بلدند و می دانند که در بازار کنونی چگونه فعالیت داشته باشند و برای مملکت شان ارزش ایجاد کنند. اما دولت در خیلی از بخش ها به جای حمایت، سنگ اندازی می کند. مثلاً یک زمانی می گفتند که برای فعالیت، باید حتماً نمایندگی کشتیرانی را اخذ کنید. ما رفتیم و گفتیم که شما تا بحال ۳۰۰ گواهینامه کشتیرانی صادر کرده اید، مگر ما ۳۰۰ خط کشتیرانی داریم که این کار صورت گرفته است؟ ضوابط خاص و سختی را در خیلی از مراحل فعالیت بخش خصوصی اعلام و اعمال می کنند که اینها جز فرسایش، چیز دیگری ندارد. وقتی می خواهند گواهینامه اعطا و یا تمدید کنند اصلاً سوابق و تجربیات افراد برایشان مهم نیست و یک سیستم اداری صرف را قرار داده اند.

## فعالیت های انجمن کشتیرانی را چگونه ارزیابی می کنید؟ این انجمن تا چه اندازه توانسته در حوزه کسب و کار دریایی موفق عمل کند؟

اعضای هیات مدیره کنونی و دبیر محترم این دوره در سال های اخیر تلاش های بسیار اثربخشی برای رفع مشکلات و موانع کسب و کار کرده اند. گاهی وقت ها بنده هم همراه ایشان در جلسات با مسئولان دولتی و یا اتاق بازرگانی رفته ام و از نزدیک شاهد این تلاش ها بوده ام. آنجا بیشتر متوجه شدم که ما غیر از تحریم های ظالمانه خارجی، دچار خودتحریمی هم هستیم و باید با آن هم مواجه شویم. با این حال، باید بگویم چون اعضای هیات مدیره و دبیر انجمن خودشان از فعالان موفق این عرصه هستند، به خوبی با موانع، مشکلات و مسائل این حوزه مطلع اند و برای پیگیری امور و تعامل با نهادهای بالادستی و دولتی توانایی دارند. برای همین یک بخش از مشکلات که واقعا فعالیت شرکتها را دچار مشکل می کرد، در این دوره اخیر رفع شده است، اما باید برای رفع مسائل دیگر همچنان این فعالیت و تلاش به صورت مستمر ادامه پیدا کند.

را به شرکت شیلات و تعدادی را هم به بخش خصوصی واگذار کنند. آن دوره کسی بودجه نداشت برود و این کشتی ها را بخرد. از طرفی، در سال های آخر جنگ هم چون کشتی های ماهیگیری هم هدف موشک قرار می گرفت خطرهای آچنانی نیز وجود داشت. بعدها وقتی این پیشنهاد واگذاری با ما دادند، اعلام کردیم که ما در زمینه صیادی تخصصی نداریم. آنها گفتند که ما هر فروند از آنها را ۶ و نیم میلیون دلار خریدیم و حاضریم با دلار ۱۲ تومان و معرفی به بانک برای اخذ وام به شما تحویل بدهیم. فقط حق فروش آنها را به خارج ندارید و باید با آنها صیادی کنید. آمدند و ۲ فروند از مجموع ۶ فروندی که قرار بود به بخش خصوصی واگذار شود را به ما تحویل دادند. ما هم طبق قانون، برای هر کدام از این کشتی ها یک شرکت تاسیس کردیم و کارمان در حوزه شیلات هم اینگونه آغاز شد.

## کار آن شرکت ها به جگرسید؟

این کشتی ها به صورت سی. کی. دی به بوشهر آمده بود. آمدیم و افرادی را استخدام کردیم و طی یک سال کشتی ها را سرهم کردند. این کشتی ها دارای رادار بودند و با هر بار تور انداختن، قابلیت صید ۱۰ تن ماهی را داشتند. ضمن اینکه مجهز به تونل منجمد کننده و انبار با ظرفیت ۳۰ تن بودند. آن زمان به ما اعلام کردند که مرحوم آقای رفسنجانی با وزرا قصد دارند بیابند جنوب برای بازدید از کشتی سازی خلیج فارس. گفتند حاج آقا بیشتر از ۱۰ دقیقه بازدید ندارند. من مطالبی را برای ارائه و شرح فعالیت کشتی ها آماده کرده بودم و می خواستم مسائل و برخی مشکلات کار را هم به ایشان عنوان کنم. اما ایشان که آمدند نزدیک سه ساعت در شناور ما ماندند و بحث صیادی برایشان خیلی جذاب آمد. وقتی تجهیزات را دیدند گفتند که کشور ما به مدرن سازی و امکاناتی نظیر این شناورهای صیادی نیاز دارد. ماهی هایی که صید می شد را خودمان تبدیل به محصول می کردیم و روانه بازار می شد. اما بعد از حدود سه سال، درگیری کارمان خیلی زیاد شد و دیدم نمی توانم همزمان در چند حوزه فعالیت کنم. آن شرکت های صیادی را واگذار کردم و با سرمایه آن، دفتر جدید کارمان را راه انداختیم. پس از آن هم سراغ مان آمدند که بیابید و در بندرعباس پروژه پرورش و صید میگو راه بیاندازید. برای این کار هم در اواخر دهه شصت، وام ۸۰ میلیون تومانی می دادند و زمین برای احداث حوضچه. دولت با این کار می خواست عملاً پروژه صید و پرورش میگو را فعال کند و به دنبال افرادی بود که بتوانند این کار را به سرانجام برسانند. حدود ۷ ماه هم ساخت و تجهیز حوضچه های پرورش میگو طول کشید که آنجا هم جزو اولین مراکز پرورش میگوی کشور شد.

## سال ها در بخش خصوصی و در حوزه های مختلف دریایی فعالیت داشته اید. الان شرایط برای ادامه راه در این بخش را چگونه ارزیابی می کنید؟

ما همواره تلاش کردیم تا مشکلات مان را خودمان حل کنیم و خیلی چشم به دولت نداشته باشیم. حقیقت اینکه در بخش های مختلف دولتی مرتبط با

## شما فقط در بنادر جنوب فعالیت داشتید یا بنادر شمال هم شامل می شد؟

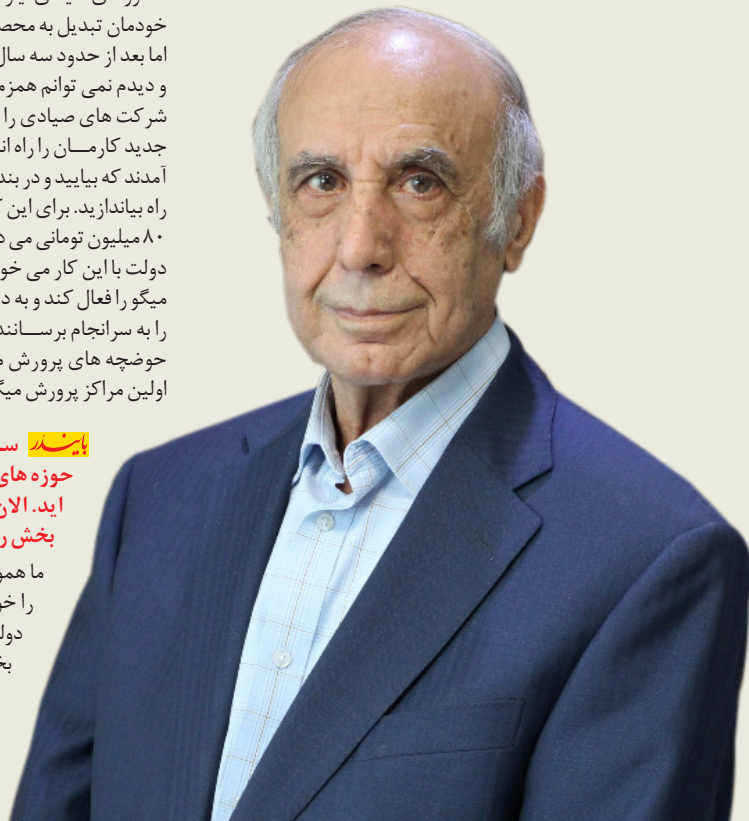
خیر، در شمال هم نمایندگی داریم. در دهه ۸۰ که واردات خودرو آزاد شد برای این کار به ما پیشنهاداتی ارائه شد که جهت واردات خودرو با کشتی اقدام کنیم. در این پروژه هم جزو نخستین شرکت هایی هستیم که اقدام به واردات خودرو از طریق دریا کرده اند.

## با توجه به پشتکار و هوش بالای شما، شاید وارد هر عرصه دیگری هم می شدید همینطور موفق بودید. الان از مسیری که انتخاب و طی کرده اید احساس رضایت دارید؟

بله، من در ابتدای کار هیچ ایده ای نداشتم و در این مسیر هم سختی های زیادی به جان خریدم. اما از عمری که در این راه طی کردم کاملاً راضی ام. یک سری تجربه هایی به دست آوردم که شاید مرور آنها جالب باشد. مثلاً دوران سازندگی و زمان ریاست جمهوری مرحوم هاشمی رفسنجانی از طرف شرکت کشتی سازی خلیج فارس آمدند و گفتند ما یک سری کشتی صید ماهی داریم که از آلمان خریده ایم. اگر علاقه مند هستید بیابید و چند فروند از این کشتی ها را به شما تحویل بدهیم. من آن دوره در شرکت ملی نفتکش بودم و تجربه ای در این حوزه نداشتم. با این حال، چون فعالیت در حوزه دریایی بود تصور کردم که می توانیم خیلی سریع وارد این عرصه شویم و کارها را جلو ببریم.

## شما که کار با شناورهای صیادی را بلد نبودید در واقع ریسک پرخطری را آن زمان پذیرفتید.

آنها در دوره ای این شناورهای مخصوص صید را در شیلات جنوب خریده بودند و روی دست شان مانده بود. بعد از اتمام جنگ می خواستند یک تعداد از اینها



بسمه تعالی

# برادر عزیز و ارجمندم جناب آقای دکتر قالیباف

## رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

### با سلام و احترام

انتخاب شایسته فرمانده و یادگار دوران جهاد و شهادت، از سوی نمایندگان محترم ملت را به عنوان رئیس مجلس شورای اسلامی تبریک و تهنیت عرض می‌نمایم. امیدواریم که با تفکر و عملکرد جهادی و انقلابی و تلاش مضاعف جنابعالی و همکاران ارجمندتان در قوه مقننه، شاهد توسعه و آبادانی هر چه بیشتر ایران عزیز اسلامی باشیم.

توفیقات روزافزونتان در انجام ماموریت محوله و ارتقای جایگاه رفیع مجلس شورای اسلامی را از درگاه خداوند متعال مسئلت دارم.

### والعاقبه للمتقين

### مسعود پل مه

### دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

