

در مصاحبه با مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و بندری سینا مطرح شد:

شرکت سینا هر جایی که بخش خصوصی امکان حضور نداشته باشد ورود می نماید / هیچ شرکتی توان نزدیک شدن به رقمهای سرمایه گذاریهای شرکت سینا را ندارد

این مصاحبه را در صفحه ۱۰ بخوانید



کارشناسان صنعت خودروسازی می‌گویند اعتصاب کامیون داران و مسدود شدن گذرگاه های مرزی بین کانادا و آمریکا موجب خواهد شد که کارگران صنعت خودروسازی در ایالت میشیگان فقط طی هفته جاری ۵۱ میلیون دلار حقوق کمتری را دریافت کنند.

Drewry

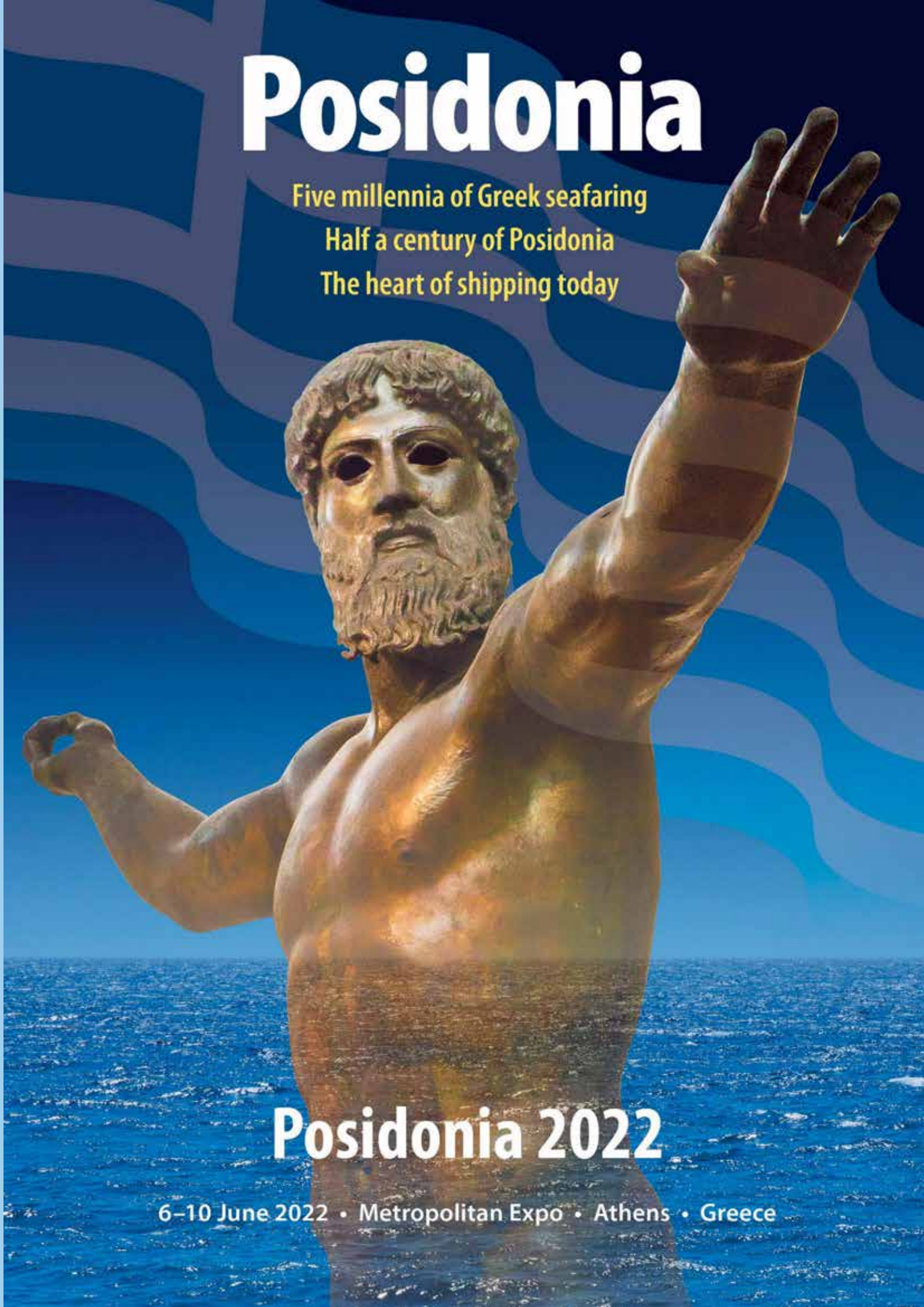
کاهش توان عملیاتی بنادر جهان ادامه دار شده است

در پی گزارش های درباره احتمال آسیب به محیط زیست

دانشمندان کانادایی: گسترش ترمینال کانتینری ونکوور را متوقف کنید

Posidonia

Five millennia of Greek seafaring
Half a century of Posidonia
The heart of shipping today



Posidonia 2022

6–10 June 2022 • Metropolitan Expo • Athens • Greece



استارت آپ سونپسی THE JET ZeroEmission اعلام کرد که با همکاری دو شرکت اماراتی قراردادی برای تولید و راه اندازی اولین قایق پرنده جهان با انرژی پاک و هیدروژنی امضا کرده است. این وسیله می تواند تا ۱۲ مسافر را حمل و با سرعت ۴۰۰ گره دریایی حرکت کند.

:Drewry

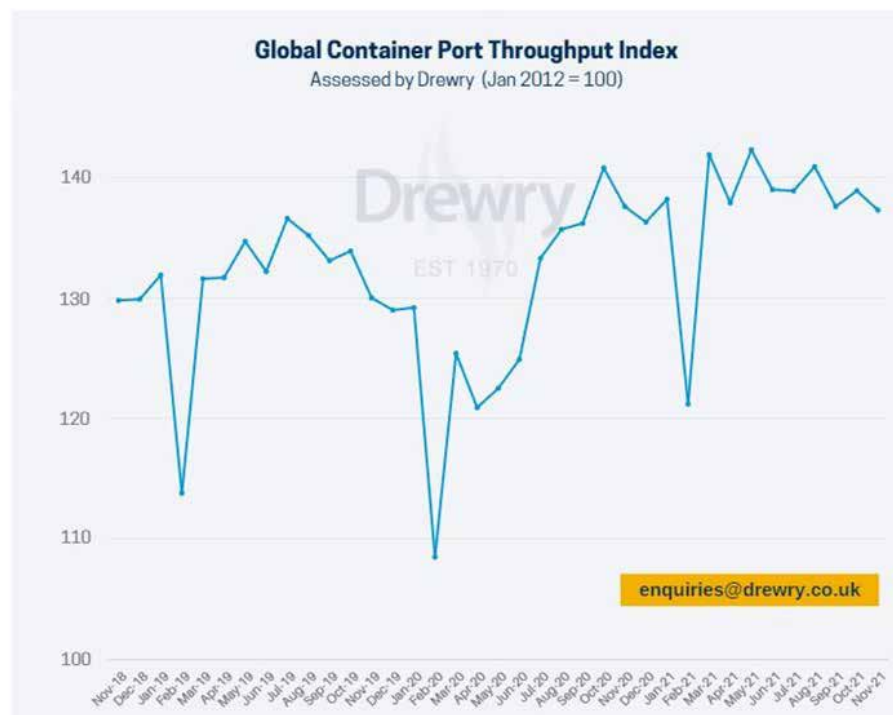
کاهش توان عملیاتی بنادر جهان ادامه دار شده است

Index	Nov-19	Nov-20	Oct-21	Nov-21#	Monthly change (%)	Annual change (%)	2-year change (%)
Global	130.0	137.6	138.9	137.3	-1.2%	-0.2%	5.6%
China	137.6	147.8	149.0	147.0	-1.3%	-0.4%	6.8%
Asia (excl. China)	131.6	131.4	130.7	130.9	0.2%	-0.4%	-0.6%
Middle East & South Asia	122.4	129.8	133.8	133.2	-0.4%	2.7%	8.8%
Europe	117.1	122.0	122.6	121.8	-0.6%	-0.1%	4.1%
North America	134.4	155.2	162.7	154.3	-5.2%	-0.6%	14.8%
Latin America	115.8	129.4	130.6	124.6	-4.6%	-3.7%	7.6%
Africa*	103.2	104.5	101.5	106.1	4.6%	1.5%	2.7%
Oceania	138.4	142.9	133.7	140.3	7.2%	0.3%	3.5%

بنادر کانتنری جهان قرار گرفته و در نتیجه با ورود به سال ۲۰۲۲، برخی مشکلات این بنادر با این رشد کاهش پیدا می کند. لازم به ذکر است که دو منطقه آمریکا ضعیف ترین نتایج در نوامبر ۲۰۲۱ را داشته اند به شکلی که آمار ۸ نمره یعنی ۵،۲ درصد در معیار ماه به ماه کاهش داشته و این معیار برای آمریکای شمالی ۱ نمره برای معیار سال به سال و ۶ نمره برای ماه به ماه و همچنین ۵ نمره برای بنادر آمریکای لاتین کاهش داشته است. البته نمرات بنادر این مناطق به نسبت نوامبر ۲۰۱۹ رشد داشته است. لازم به ذکر است مسیرهای اصلی ورودی مثل لس آنجلس و نیویورک شاهد مشکلات بسیاری در ۲۰۲۱ بوده اند که در نتیجه افزایش حجم ورودی به این بنادر بوده است.

در مقابل مناطق کوچکتری همچون آفریقا و اقیانوسیه شاهد رشد ۴،۶ درصدی و ۷،۲ درصد در نوامبر ۲۰۲۱ بوده اند. با وجود اینکه رشد این بنادر خوب بوده است اما بدلیل کوچکتر بودن بازار این بنادر به نسبت جهانی تاثیر آنچنانی نداشته است.

به گزارش بایندر شاخص های توان عملیاتی بنادر کانتنری Drewry، شاخص های رشد و کاهش توان عملیاتی (Throughput) تعداد ۲۳۵ بندر نمونه در جهان هستند که نشان از ۷۵ درصد آمار کل جهانی است. معیار توان عملیاتی هر بندر در این شاخص ۱۰۰ است.



شرکت کشتی سازی هندی بزرگترین کلاهبرداری بانکی تاریخ هند را مرتکب شده است

پلیس هند بنیانگذاران شرکت کشتی سازی ABG Shipyard را بخاطر آسیب هایی که معادل ۲۲۸ میلیارد روپیه (۳ میلیارد دلار) به بانک هایی همچون بانک ملی هند و برخی بانک های خصوصی وارد کرده اند بازداشت کرد.

این اتفاق در حالی شکل گرفته است که پیش از این بزرگترین تقلب صورت گرفته در هند متعلق به نیرو مودی با ۲ میلیارد دلار بوده که چهار سال پیش کشف شده است. همین اتفاق باعث شده است که اکنون نخست وزیر هند در نگاه افکار عمومی با عدم بازنگری در قوانین بانکی به کمک به اینگونه کلاهبرداری ها متهم شده است.

این شرکت کشتی سازی هند از کنسرسیومی شامل ۲۸ بانک قرض گرفته است که این دریافت مالی به شکل غیر قانونی صورت پذیرفته است.

پلیس هند اعلام کرد بعد از بررسی ها مشخص شده است که شروع این ماجرا به سال ۲۰۱۳ برمیگردد که بعد از سقوط بازار، این شرکت وام های بدون بهره ای را دریافت کرده است و پس از آن بوده که این شرکت از اطمینان بانک ها به آنها سوءاستفاده کرده تا اینکه در گزارش سال ۲۰۱۹ یکی از مجموعه های تحقیقاتی هند این کلاهبرداری کشف می گردد.

این شرکت در آن زمان خود را یک شرکت غیرانتفاعی معرفی کرده تا وام های بدون سود یا با کمترین سود ممکن را از بانک ها دریافت کند. کاری که توسط این شرکت در طول ۵ سال و علیه ۲۸ بانک مختلف انجام داده است.

شرکت کشتی سازی ABG Shipyard یکی از بازیگران بزرگ صنعت کشتی سازی هند است که چندین سال پیش پس از دریافت مبالغ هنگفتی از صندوق ذخیره ملی هند از خطر ورشکستگی فرار کرده است.

دانشمندان کانادایی: گسترش ترمینال کانتینری ونکوور را متوقف کنید

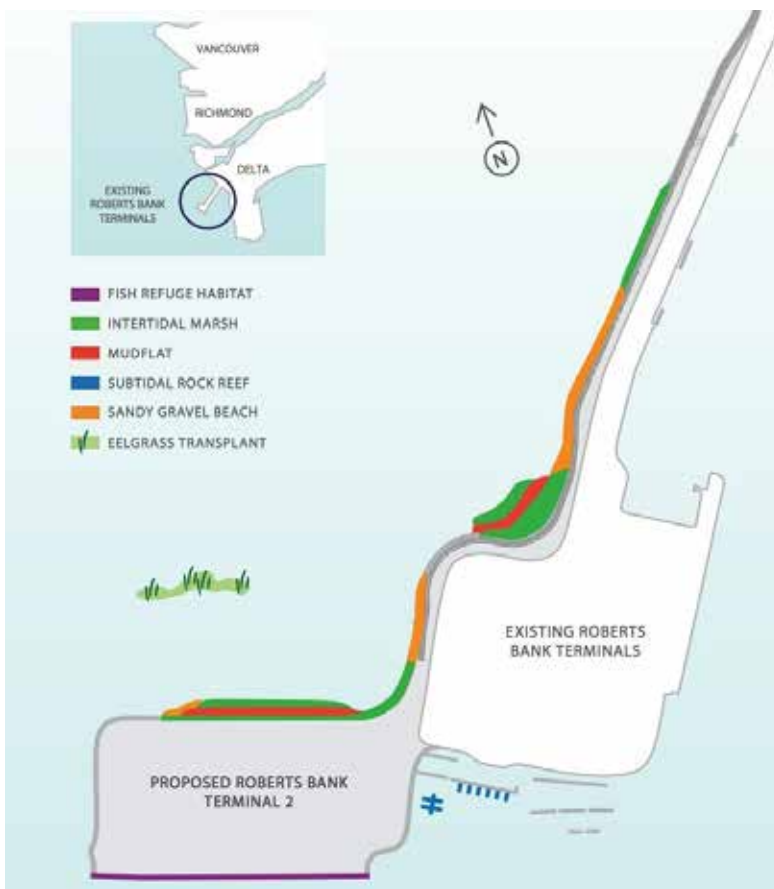
۱۲ دانشمند کانادایی از دولت فدرال کانادا خواسته اند که نقشه گسترش ترمینال Roberts bank در بندر ونکوور را بدلیل آنکه تحقیقات مشخص کرده است گسترش این ترمینال و افزایش تجهیزات موجود باعث آسیب به ماهی‌های سالمون و وال‌های قاتل خواهد شد، متوقف کند. در اوایل سال ۲۰۲۰ و در یک گزارش اعلام شد که گسترش ترمینال شماره ۲ در این بندر، تاثیر بسیار گسترده‌ای بر جمعیت ماهی‌های سالمون این منطقه می‌گذارد چرا که مسیر خروج مهاجرت اینگونه ماهی‌ها را مختل می‌کند.

این منطقه محل اصلی تغذیه و مسیر مهاجرت یکی از بزرگترین دسته‌های ماهی سالمون در کانادا است. همچنین در این گزارش اعلام شده است که افزایش فعالیت‌های کشتیرانی از و به این ترمینال شرایط را برای گونه‌های زیستی در این منطقه بدتر خواهد کرد و صدهای ایجاد شده توسط این کشتی‌های گونه در خطر انقراض وال‌های قاتل را در معرض نابودی قرار می‌دهد.

عملیات گسترش این بندر عرض این بندر را به اندازه زیادی افزایش خواهد داد که مسیر مهاجرت گونه موجود ماهی‌های سالمون این منطقه را بسیار محدود خواهد کرد و همچنین گسترش این بندر به معنی رشد ۲۵ درصدی حضور کشتی‌های در این منطقه خواهد بود. این ۱۲ دانشمند در بیانیه خود آورده اند: اگر بازسازی حیات وحش ویژه و در معرض خطر کانادا برای دولت کانادا اهمیت دارد پس دولت باید گسترش این بندر را رد کند. ما از دولت می‌خواهیم که گسترش این بندر را متوقف کند.

اداره بندر ونکوور پیش از این اعلام کرده بود ترمینال شماره دو این بندر ارزش ویژه ای برای تجارت کانادا دارد و آنها بدنال آن هستند که با بررسی بیشتر کمترین آسیب به حیات وحش این منطقه وارد شود.

لازم به ذکر است که اکنون گسترش این بندر متوقف شده است تا اینکه مسئولان بندری ونکوور میزان تاثیرات گسترش این بندر به محیط زیست را بعد از بررسی‌های دقیق تر به دولت فدرال کانادا اعلام کنند.



ضرر میلیون دلاری کارگران در آمریکا به دلیل اعتصاب کامیون داران در کانادا

راشاتودی اخیرا در گزارشی آورده است که کارشناسان صنعت خودروسازی موسسه اندرسون اکونومیک می‌گویند اعتصاب کامیون داران و مسدود شدن گذرگاه‌های مرزی بین کانادا و آمریکا موجب خواهد شد که کارگران صنعت خودروسازی در ایالت میشیگان فقط طی هفته جاری ۵۱ میلیون دلار حقوق کمتری را دریافت کنند.

کامیون داران کانادایی در راستای اعتراض به سیاست‌های دولت این کشور در قبال شیوع ویروس کرونا اصلی ترین گذرگاه‌های مرزی بین کانادا و آمریکا را که از جمله آنها می‌توان به دو گذرگاه بلو واتر و پل آمباسادور اشاره کرد را با کامیون‌های خود بسته اند.

روزانه بیش از ۳۰۰ میلیون دلار کالا از این گذرگاه‌های مرزی عبور کرده و به گزارش نیویورک تایمز یک سوم این کالاها مربوط به شرکت‌های

خودروسازی در ایالت میشیگان است. میشیگان ۱۹ درصد کل تولید خودرو در آمریکا را در اختیار داشته و در واقع بزرگترین ایالت خودروساز در این کشور به شمار می‌رود.

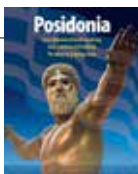
کانادا صنعت خودروسازی بومی ندارد اما برخی شرکت‌های آمریکایی نظیر جنرال موتورز و فورد و استلانتیس تعدادی کارخانه قطعه سازی در این کشور احداث کرده‌اند و این قطعات پس از تولید برای استفاده در کارخانه‌های خودروسازی آمریکا از کانادا به این کشور منتقل می‌شود.

اعتصاب کامیون داران کانادایی باعث شده تا شرکت‌های خودروساز آمریکایی از جمله جنرال موتورز مجبور شوند تولید خود را کم کنند. استلانتیس، تویوتا، و فورد هم رویکرد مشابهی را در پیش گرفته‌اند.

پاتریک اندرسون مدیرعامل اندرسون اکونومیک می‌گوید این یک اختلال جدی است که تبعات انسانی قابل توجهی را به همراه دارد چرا که کارخانه‌ها با کمبود قطعات مواجه شده و تداوم این اوضاع بسیار پرهزینه خواهد بود. اندرسون تاکید کرد در صورتی

که طی روزهای آینده مسدود بودن گذرگاه‌های مرزی بین کانادا و آمریکا رفع و رجوع نشود خسارت وارده به درآمد کارگران به صورت تصاعدی افزایش خواهد یافت.





نمایشگاه Posidonia ۲۰۲۲ از تاریخ ۶ تا ۱۰ ژوئن در مرکز نمایشگاه متروپولیتین در یونان با حضور شرکت‌های بزرگ کشتیرانی برگزار می‌شود

اولین کشتی کانتینری اتوماتیک جهان در ژاپن تست شد

دیگر اطلاعات همچون وضعیت دیگر کشتی‌های اطراف و محدوده توسط این سیستم و از طریق سیستم‌های ماهواره‌ای جمع‌آوری می‌شود که شامل جایگاه قرارگیری، سرعت، نوع کشتی‌های اطراف و دیگر مسائل مرتبط است.

این کشتی در این مرحله تست با استفاده از سنسورهای خود عملیات اتصال و جداسازی به بندر را با موفقیت انجام داده که نیازمند محاسبات دقیقی بوده است. این محاسبات توسط رادارهای موجود در کشتی، دوربین‌ها، سنسورها و اطلاعات ماهواره ای بوده است.

تست بعدی این سیستم برای ماه آینده بین بندار Tomakomai تا Oarai برنامه ریزی شده است.

شرکت کشتیرانی ژاپنی MOL اعلام کرده است که آنها به شکل آزمایشی در حال تست اولین کشتیرانی کانتینری بدون سرنشین و اتوماتیک جهان است

این تست بر روی کشتی کانتینری M/V Mikage در حال انجام است که در سال ۲۰۱۵ ساخته شده است. این کشتی در مسیر از قبل تعیین شده در ۲۴ ژانویه از بندر Tsuruga ژاپن خارج شده و در ۲۵ ژانویه خود را به بندر Sakai رسانده است.

این کشتی از سیستم کنترل عملیات کشتی اتوماتیکی استفاده می‌کند که توسط شرکت کشتی سازی Mitsui E&S در حال توسعه است. این سیستم میتواند متغیرهایی همچون محل قرارگیری، باد، امواج و مسیر و دیگر مسائل مرتبط را کنترل کند.



ژاپن آماده ارسال گاز به اروپا در صورت جنگ بین اوکراین و روسیه است

▲ اسپوتنیک در گزارشی آورده است که منابع آگاه اعلام کردند که دولت ژاپن برای صادرات گاز به اروپا در صورت بروز درگیری نظامی روسیه با اوکراین و توقف صادرات گاز مسکو به بروکسل، اعلام آمادگی کرده است. روزنامه کیودو ژاپن گفته که احتمالاً تا ساعتی دیگر دولت ژاپن در این زمینه بیانیه رسمی صادر خواهد کرد.

یک منبع آگاه گفته که دولت ژاپن البته میخواهد نخست به اندازه کافی برای خود گاز ذخیره کند و سپس به فکر صادرات انرژی به اروپا بیفتد. هنوز مشخص نیست که چه زمانی و با چه حجمی ژاپن می‌خواهد گاز به اروپا ارسال کند.

هفته گذشته وزیر اقتصاد ژاپن با اشاره به گفتگوها بین آمریکا، اروپا و کشورهای آسیایی درباره افزایش صادرات گاز به اروپا گفت در صورت بالا گرفتن تنش بین اوکراین و روسیه توکیو گزینه‌های موجود برای کمک به اروپایی‌ها که البته تاثیر منفی بر زندگی مردم ژاپن نداشته باشد را بررسی خواهد کرد.

ماه گذشته میلادی رسانه‌ها گزارش کردند که واشنگتن در حال مذاکره برای یافتن منابع گازی جدید به جای گاز روسیه برای اروپا است تا در صورتی که صادرات گاز روسیه به اروپا از خاک اوکراین متوقف شود شرایط برای تامین گاز اروپا مهیا باشد.

روزنامه وال استریت ژورنال نیز گزارش داده که آمریکا ۲۰ تانکر گاز را برای پیدا کردن گاز جایگزین روسیه برای اتحادیه اروپا به سمت قاره سبز گسیل کرده است.

آمریکا به دنبال راضی کردن مشتریان گازی در آسیا به خصوص کره ای‌ها و ژاپنی‌ها است تا محموله‌های خود را به سمت اروپا بفرستند.



از محصولی بوده است که برای حوزه علمی استفاده می‌شده است. یکی از مسئولان نظامی ناوگان پنجم آمریکا در گفتگویی که اخیراً با یک رسانه انجام داده است گفته که ما نتایج را تایید کرده ایم و به دنبال گسترش مدام عملیات خود هستیم.

لازم به ذکر است اینگونه شناورها به گونه ای طراحی شده اند که به شکل مداوم توان عملیاتی فعالیت ۱۲ ماهه دارند و به سنسورهای ویژه تشخیصی ویژه ای مسلح شده اند و از طریق امواج دریا و پل‌های خورشیدی انرژی خود را تامین می‌کنند.

ناوگان پنجم آمریکا شناوری بدون سرنشین را در خلیج فارس تست کرد

نیروهای نظامی آمریکا اخیراً یک نمونه قایق بدون سرنشین مخصوص گشت زنی در در خلیج فارس تست کرده است. این نمونه نسخه نظامی قایق بدون سرنشین بدون نیاز به سوخت است که به شکل خودکار در دریا به گشت زنی می‌پردازد که پیش



امضا قرارداد ساخت شناور کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با یک مجموعه داخلی

«محمدرضا مدرس خیابانی» که در مراسم امضای قرارداد ساخت شناور چند منظوره بین کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و کشتی سازی صدرا نکا سخن می گفت، با بیان اینکه دریای خزر برای کشور بسیار مهم و استراتژیک به شمار می رود، به برنامه کشتیرانی دریای خزر برای توسعه خطوط حمل و نقل دریایی در دریای خزر طی برنامه ای میان مدت اشاره و خاطر نشان کرد: برنامه ما در کشتیرانی دریای خزر توسعه و افزایش ظرفیت ناوگان است.

وی ادامه داد: در همین راستا قصد ما در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، استفاده از ظرفیت های موجود ساخت داخل است که همت مجموعه کشتی سازی صدرا سبب شد، قرارداد اولین کشتی که قرار است به مجموعه کشتیرانی دریای خزر افزوده شود، با مجموعه کشتی سازی صدرا نکا منعقد شود.



مدرس خیابانی یکی از مهم ترین اولویت های گروه کشتیرانی را ساخت کشتی های رو- رو و کانتینری در جهت توسعه ناوگان کشتیرانی دریای خزر دانست و افزود: امیدواریم همراه ساخت اولین کشتی در صدرا نکا، ساخت این نوع از کشتی ها را نیز اجرایی کنیم.

وی با اشاره مجدد به قرارداد ساخت شناور چند منظوره با شرکت کشتی سازی صدرا نکا، خاطر نشان کرد: داشتن کنترل پروژه قوی در صدرا و گروه کشتیرانی در به سرانجام رسیدن به موقع ساخت این کشتی بسیار حائز اهمیت است.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه ذهنیت عدم امکان ساخت کشتی در داخل در مجموعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران وجود ندارد؛ گفت: به همت بخش فنی گروه کشتیرانی، اولویت در کلیه قراردادهای ساخت و توسعه ناوگان با صنعت ساخت کشتی در داخل است.

مدرس خیابانی در ارتباط با ساخت شناور از سوی صنایع کشتی سازی داخلی در جنوب کشور نیز، تصریح کرد: با توجه به وجود کشتی سازی های صدرا و ایزوایکو، مذاکراتی برای ساخت شناور با این شرکت ها انجام گرفته است که امیدواریم بتوانیم قرارداد ساخت کشتی های بیشتری را با همکاری و همراهی شرکت هایی که از توان بالقوه ساخت این نوع شناورها برخوردار هستند منعقد سازیم.

وی اظهار امیدواری کرد: شرکت های کشتی سازی داخلی با افزایش توان مهندسی و کنترل پروژه بتوانند به موقع به اهداف پروژه دست یابند.

شده در این زمینه تا به امروز ندارد و برای ارمنستان غیرقابل قبول است.

الهام علی اف (۴ آبان): کریدور زنگزور را در خاک آذربایجان خواهیم ساخت

این اظهارات جدید الهام علی اف در حالی بیان می شود که وی پیش از این در روز سه شنبه ۴ آبان امسال و همزمان با سفر رجب طیب اردوغان رئیس جمهور ترکیه به مناطق آزاد شده آذربایجان و برگزاری نشست خبری مشترک با رئیس جمهور آذربایجان، بر احداث کریدور زنگزور در حاشیه شمالی رود ارس تأکید کرده بود.

علی اف در آن تاریخ گفته بود: در جریان توافق آتش بس و طبق مفاد آن، بر سر یک مسیر زمینی برای اتصال جمهوری خودمختار نخجوان به جمهوری آذربایجان توافق شده است.

با وجود این ادعای رئیس جمهور آذربایجان، گفته می شود در هیچیک از بندهای توافقنامه ۹ بندی آتش بس در نوامبر ۲۰۲۰، چنین الزامی مشخصا نیامده است.

مدیرکل حمل و نقل بین الملل سازمان راهداری: در حال بررسی فنی پیشنهاد باکو برای انتقال بخشی از کریدور زنگزور به خاک ایران هستیم

جواد هدایتی مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای در خصوص ایده جدید رئیس جمهوری آذربایجان مبنی بر مشارکت ایران در کریدور شرقی - غربی زنگزور در جنوب جمهوری آذربایجان به خبرنگار مهر اظهار کرد: تأسیس کریدور زنگزور بخشی از توافقی است که میان آذربایجان و ارمنستان پس از آتش بس ۲۰۲۰ با محوریت روسیه به دست آمد.

وی تصریح کرد: در مذاکرات چند جانبه با محوریت مسکو که در حال انجام است آذربایجان تا حدودی توافق کرده تا از مناطق آزاد شده جنوب ارمنستان به جمهوری خودمختار نخجوان متصل شود.

هدایتی تأکید کرد: آذربایجانی ها این پیشنهاد را داده اند تا منطقه ای که کریدور زنگزور در آن نقطه میان ایران، آذربایجان و ارمنستان اتصال برقرار می شود با احداث پل مرزی بر روی رودخانه ارس در منطقه «آق بند» در حاشیه جنوبی ارس به طول ۵۵ کیلومتر وارد خاک ایران شده و از آنجا وارد منتهی علیه شرقی نخجوان با نام «اردوباد» شود و سپس از آنجا به سمت نخجوان ادامه مسیر داده شود.

مدیرکل دفتر ترانزیت و حمل و نقل بین الملل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای خاطر نشان کرد: این پیشنهاد از طرف ایران قابل بررسی است تا به لحاظ کلیت اجرایی آن در صورت مناسب بودن مورد موافقت قرار گیرد اما نیاز به انجام مذاکرات فنی بیشتری برای قطعی شدن موافقت ایران وجود دارد.

منبع: مهر



ماجرای عقب نشینی باکو از ساخت یک کریدور

الهام علی اف رئیس جمهور آذربایجان اخیراً از طرح جدید خود برای انتقال بخشی از کریدور زنگزور به حاشیه جنوبی ارس در خاک ایران و سپس انتقال به نخجوان و نهایتاً اتصال به ترکیه پرده برداشته است. رئیس جمهور آذربایجان (۲۲ بهمن): به دنبال مشارکت دادن ایران، ترکیه و ارمنستان در کریدور زنگزور هستیم

علی اف جمعه ۲۲ بهمن به یک خبرگزاری ارمنی گفت: «ما با هر چهار کشور همسایه ارتباط انرژی داریم و اکنون روی پروژه جدیدی کار می کنیم و در حال برنامه ریزی برای ایجاد یک خط جدید از طریق کریدور زنگزور از آذربایجان به جمهوری خودمختار نخجوان و از آنجا به ترکیه و ایران هستیم.»

الهام علی اف گفت: «همانطور که قبلاً گفته ام کریدور زنگزور فقط مختص راه آهن، جاده و حمل و نقل هوایی نیست؛ کریدور زنگزور در صادرات منابع انرژی نقش خواهد داشت. ما یک خط جدید برای تأمین برق جمهوری خودمختار نخجوان که بخشی جدایی ناپذیر از آذربایجان است و از آنجا به بازارهای خارجی و بعد از ترکیه به اروپا خواهیم داشت. یک خط نیز از گرجستان و ترکیه می گذرد. افزایش صادرات اهمیت راهبردی ما را افزایش می دهد و ارزش بیشتری برای ما به ارمنان می آورد.»

نخست وزیر ارمنستان: مخالفیم

این اظهارات علی اف در حالی است که نیکول پاشینیان نخست وزیر ارمنستان با این طرح ابراز مخالفت کرده است.

پاشینیان نخست وزیر ارمنستان گفته است: تلاش رئیس جمهور آذربایجان برای وجه تشابه بین افتتاح مسیرهای حمل و نقل منطقه ای و کریدور لاجین هیچ ارتباطی با مذاکرات انجام شده و بیانیه های امضا

گمرک چین: مبادلات تجاری ایران و چین در سال ۲۰۲۱ به ۱۴,۸ میلیارد دلار رسید

گمرک چین در گزارشی اعلام کرده است که مبادلات ایران و چین در ماه های ژانویه تا دسامبر ۲۰۲۱ با افت کمتر از یک درصدی نسبت به سال قبل از آن مواجه شده است. مبادلات دو کشور در ماه های ژانویه تا دسامبر سال ۲۰۲۰ بالغ بر ۱۴,۹ میلیارد دلار اعلام شده بود.

واردات چین از ایران در سال ۲۰۲۱ رشد بیش از ۱ درصدی نسبت به سال قبل از آن داشته و به ۶,۵ میلیارد دلار رسیده است. چین در سال ۲۰۲۰ بالغ بر ۶,۴ میلیارد دلار کالا از ایران وارد کرده بود.

اما صادرات چین به ایران در ماه های ژانویه تا دسامبر ۲۰۲۱ کاهش حدود ۲ درصدی داشته و به ۸,۳ میلیارد دلار رسیده است. چین در سال قبل ۸,۵ میلیارد دلار کالا به ایران صادر کرده بود.

راه اندازی خط کشتیرانی بین بندر صحر عمان و بنادر هند

در مراسمی که به مناسبت ورود بزرگترین کشتی کانتینری با ۱۷ هزار TEU به بندر صحر عمان برگزار شد، مدیر عامل این بندر گفت با راه اندازی این خط جدید بندر صحر به بنادر هند متصل شد. «Anacin Kum» مدیرعامل Hutchison Ports Sohar در این مراسم گفت: برای اولین بار کشتی کانتینری متعلق به خط کشتیرانی CMA CGM فرانسه به طول ۳۹۸ متر با ظرفیت ۱۷ هزار TEU در این بندر پهلو گرفت که این رویداد نقطه عطفی در فعالیتهای این بندر به شمار می رود.

وی افزود: با توجه به طرحهای توسعه ای که از سال ۲۰۲۰ شروع شده فعالیت این بندر رشد ۲۰۰ درصدی را در تخلیه و بارگیری به ثبت رسانده است.

وی افزود: با توجه به اجرای این طرحهای توسعه دو سرویس مستقیم جدید از بندر صحر به بنادر هند راه اندازی شد.

وی در پایان گفت: با اجرای طرحهای جدید توسعه، این بندر در آینده شاهد پهلوگیری غول پیکرترین کشتیهای کانتینری خواهد بود.



وسعت بخشیدن به همکاریهای حمل و نقلی افغانستان با استفاده از زیرساختهای ایران

رئیس دفتر سازمان ملل در امور افغانستان (یوناما)، بر لزوم وسعت بخشیدن به همکاریهای حمل و نقلی افغانستان با استفاده از زیرساختهای مناسب دریایی، بندری، ریلی و حمل و نقل جاده ای ایران تاکید کرد.

«هیدئو ایکه» در دیدار با مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی ابراز امیدواری کرد تا با انجام حمایتهای دیپلماتیک و پیگیریهای یوناما از مراجع ذیصلاح بین المللی و همچنین مراجع داخلی افغانستان، موضوعات مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت کالا به یا از طریق افغانستان بهینه شود.

وی، بندر چابهار را یکی از اماکن بندری مهم برای افغانستان برشمرد و گفت: با رفع موانع و مشکلات موجود در افغانستان و با کمکهای ارائه شده از طرف ایران، موضوعات مرتبط با حمل و نقل و ترانزیت کالای افغانستان بهبود پیدا کرده است.

«علی اکبر صفایی»، مدیر عامل سازمان بندر و دریانوردی نیز در این دیدار گفت: بندر چابهار نه فقط برای توسعه محور شرق ایران دارای جایگاه با ارزشی است، بلکه سایر کشورهای همسایه همچون افغانستان و کشورهای حوزه CIS می توانند از همه ظرفیتهای و امکانات ایجاد شده در بندر چابهار به نفع کشورهای خود استفاده کنند. صفایی، با اشاره به ظرفیتهای عملیاتی و امکانات و توانمندیهای تجهیزاتی بندر چابهار، از آمادگی کامل سازمان بندر و دریانوردی برای ارائه خدمات به طرف افغان و نیز سایر کشورها خبر داد و خاطرنشان کرد: در این خصوص و در صورت انجام مذاکرات لازم با بخش های خصوصی آماده ایم تخفیف های قابل ملاحظه ای نیز در تعرفه های مترتب بر خدمات بندری ارائه شده به کالا اعطا کنیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی ایران بر پیگیری تداوم حضور و مشارکت دولت افغانستان برای عملیاتی شدن توافقنامه سه جانبه ترانزیتی میان ایران، هند و افغانستان (موسوم به موافقتنامه چابهار) و استفاده اختصاصی بندر چابهار توسط بخش خصوصی توانمند افغانستان به منظور انجام سرمایه گذاری و ایجاد محوطه لجستیکی تاکید کرد.

آغاز پروازهای مسافری به جزیره استراتژیک ایران در خلیج فارس

محمد محمدی بخش رییس سازمان هواپیمایی کشوری گفت: افتخار داریم گواهینامه عملیاتی فرودگاه تنب بزرگ را در قالب سازمان هواپیمایی کشوری تقدیم کنیم و با افتخار اعلام کنیم که فرودگاه تنب بزرگ قابلیت نشست و برخاست هواپیماهای مسافری را دارد و دارای گواهینامه معتبر از سازمان هواپیمایی کشوری است.

وی ابراز امیدواری کرد با توان بالای عملیاتی که در همه مجموعه های دست اندرکار وجود دارد، ضمن رفع کاستی های موجود، پروازهای فرودگاه شبانه روزی انجام شده و برای آسایش و رفاه مردم خدمت رسانی صورت گیرد.

فرودگاه تنب بزرگ متعلق به نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بوده و با طول باند ۲۱۵۰ متر آماده پذیرش هواپیماهای تا رده امبرایر ۱۴۵ است.

مجوز استفاده هواپیماهای غیرنظامی از این فرودگاه پس از انجام ممیزی های مربوطه و احصا استانداردها توسط ریاست سازمان صادر و مورد بهره برداری رسمی قرار گرفت.

قابل ذکر است، این فرودگاه در فاصله ۸۰ مایلی از فرودگاه بندرعباس در دهانه تنگه هرمز قرار دارد و مجوز پرواز هواپیماهای غیرنظامی از فرودگاه تنب بزرگ در راستای خدمات رسانی به خانواده های مستقر در این جزیره صادر شده است.

با تایید رسانه گمرک:

رشد ۷۳ درصدی صادرات کالاهای ایرانی به عمان

روابط تجاری کشورمان با کشور عمان در سالهای اخیر همواره رو به بهبود بوده است و خوشبختانه در سال جاری و روی کار آمدن دولت سیزدهم این روابط در همه زمینه ها شرایط بهتری پیدا کرده است.

در همین رابطه سید روح اله لطیفی، سخنگوی گمرک، اظهار داشت: کل تجارت ۱۰ ماهه جمهوری اسلامی ایران با کشور عمان دو میلیون و ۶۰۷ هزار و ۶۱۴ تن به ارزش یک میلیارد و ۱۶ میلیون و ۱۹۶ هزار و ۳۲۶ دلار بوده است که از لحاظ ارزش کالاهای تبادل شده در این مدت نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۴۳ درصد رشد داشته است.

سخنگوی گمرک در ادامه در خصوص واردات از عمان توضیح داد: بیش از ۸۵۶ هزار و ۸۹۸ تن کالا به ارزش ۴۵۲ میلیون و ۵۲۶ هزار و ۳۸۸ دلار از ابتدای سال تا ابتدای بهمن ماه از کشور عمان واردات داشتیم که از لحاظ ارزش ۱۸ درصد افزایش داشته است.

۶۱۸ هزار و ۸۰۱ تن از کالاهای وارداتی از عمان به ارزش ۲۴۵ میلیون و ۴۵۳ هزار و ۶۶۳ دلار، محصولات کشاورزی و غذایی هستند که ۷۲ درصد وزن و ۵۴ درصد ارزش کالاهای وارداتی از این کشور را به خود اختصاص داده است.

کشور عمان در ۱۰ ماهه امسال با رشد دو پله ای، در رتبه دهم مقاصد صادراتی ایران، بعد از چین، عراق، ترکیه، امارات، افغانستان، هند، پاکستان، اندونزی و تایلند قرار گرفته است.

راه آهن حلقه مفقوده زنجیره تامین و ترانزیت کالا در منطقه



اخیرا اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران شامل روزبه مختاری رئیس هیات مدیره، مسعود پل مه دبیر کل و مجید ورشوساز عضو هیات مدیره انجمن سفری را به منطقه آزاد انزلی برای بررسی وضعیت موجود داشته اند.

در بخشی از این سفر اعضای هیات مدیره انجمن به همراه هادی کریمی مدیرعامل شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه، علیرضا چشم جهان مدیر ارشد اجرایی شرکت کاوه در بندر آستارا با اکبری مقدم رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی دیدار در خصوص توسعه همکاری‌های دو جانبه گفت‌وگو کردند.



رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی در این دیدار با تشریح موقعیت ممتاز این منطقه و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای تجاری اظهار کرد: منطقه آزاد انزلی از دو بندر بزرگ و تاریخی کاسپین و انزلی برخوردار بوده که هر دو با ظرفیت‌های بالای خود سهم زیادی در تجارت با کشورهای حاشیه خزر را به خود اختصاص داده اند.

علی اوسط اکبری مقدم با اشاره به تکمیل کریدور شمال جنوب اتصال راه آهن به مجتمع بندری کاسپین گفت: با توجه به طرح توسعه مجتمع بندری کاسپین و لزوم تقویت فعالیت در کریدورهای تجاری از جمله چین، قزاقستان، ایران با محوریت بندر کاسپین و کریدور شمال جنوب این مجتمع بندری به مهمترین بندر در شمال کشور و منطقه آزاد انزلی به داد و ستد کالاهای تجاری تبدیل خواهد شد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی فعالیت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را در حوزه تجارت و جذب کالا بسیار حائز اهمیت دانست و افزود: منطقه آزاد انزلی و بندر کاسپین بستر رشد و توسعه فعالیت‌های این انجمن در سطح ملی و بین المللی خواهد بود و آمادگی لازم به منظور انعقاد تفاهم نامه همکاری فراهم است.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در این دیدار اظهار کرد: در بندر کاسپین چشم اندازی از یک فعالیت بسیار مهم در حوزه خدمات بندری وجود دارد و ظرفیت‌ها و زیر ساخت‌های موجود و تجهیزاتی که در آینده به آن اضافه می‌شود نویدبخش وجود یک بندر نسل سوم با ظرفیت‌های ویژه در گیلان است.

به گفته پل مه، با توجه به فعالیت‌های بازرگانی کشور، یکی از اهداف توسعه لجستیکی این بندر، توسعه ترانزیت در خصوص کالاهایی است که می‌توان به عراق و ترکیه انتقال داد.

وی با اشاره به ضرورت راه اندازی کریدور شمال -

جنوب با توجه به مزیت‌های قابل توجه آن برای اقتصاد کشور و نقش بندر کاسپین در رونق این کریدور تصریح کرد: بندر کاسپین به دلیل امتیازات ویژه در خصوص ترخیص کالا و تعرفه‌ها می‌تواند در بخش توسعه‌ای برای دست یافتن به حداقل‌های ممکن در تسهیل روابط تجاری کریدور شمال جنوب خدمات قابل توجهی را به اقتصاد داخلی ارائه کند.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه رویکرد اصلی کریدور شمال- جنوب بر اساس ترانزیت کالا است، گفت: می‌توان در کنار آن به واردات و صادرات کالای کشور در بندر کاسپین منطقه آزاد انزلی توجه کرد.

پل مه، راه آهن را حلقه‌های مفقوده زنجیره تامین کالا



**مدیرعامل سازمان منطقه آزاد
انزلی: منطقه آزاد و بندر کاسپین
بستر رشد و توسعه فعالیت‌های
انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران در سطح ملی و بین
المللی خواهد بود**



و توسعه اقتصادی منطقه بر شمرد و بیان کرد: با توجه به وضعیت نامطلوب جاده‌های کشور و همچنین هزینه بالای حمل کالا در حمل و نقل جاده ای، در صورت توسعه حمل و نقل ریلی، می‌توان شاهد فعالیت نوین لجستیکی در گلوگاه‌های اقتصادی بود. به گفته وی، در صورت اتصال بندر کاسپین به راه آهن سراسری، علاوه بر ایجاد ارزش افزوده برای اقتصاد منطقه، این بندر می‌تواند به عنوان یک بندر نسل سوم در کریدور شمال جنوب نقش آفرینی کند.

با حضور جمعی از اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد:

نشست مشترک مدیرعامل سازمان اموال تملیکی در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



شب شنبه ۱۶ بهمن نشست مشترک عبدالمجید اجتهادی مدیرعامل سازمان اموال تملیکی و یکی از معاونین ایشان با اعضای هیات مدیره انجمن در محل ساختمان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.



مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رابطه با موضوعات مطرح شده در این نشست گفت: در این جلسه موضوعات و مشکلات اعضای تشکل ملی کشتیرانی در غالب شرکت‌های کشتیرانی، نماینده کشتیرانی، محوطه‌داران و سایر زیرمجموعه‌های حوزه کسب و کار مرتبط با ماموریت‌های سازمان اموال تملیکی وجود داشت مطرح شد.



وی با اشاره به اینکه خوشبختانه در انتقال موضوعات به تفاهم رسیدیم ادامه داد: یکی از موضوعاتی که در این جلسه به توافق رسیدیم تشکیل کمیته مشترک برای رفع و رجوع و تعیین تکلیف کالاهای رسوبی و همچنین احصا مطالبات شرکت‌های عضو تشکل ملی کشتیرانی حاصل از انبارداری، هزینه دیرکرد و سایر سرفصل‌های هزینه‌ای متوجه کالاها و کانتینرهای حاوی کالای متروکه بوده است.

پل مه در پایان گفت: انتقال علم و دانش حوزه کسب و کار بندر و دریا که مورد نیاز دست اندرکاران سازمان اموال تملیکی بوده و احصا کالاهای با ماندگاری بالا که هنوز در زمره کالاهای متروکه شناسایی نشده اند از دیگر موضوعات و توافقات این نشست بوده است.





PORT & MAR

دکتر فرخ‌طراح زادگان، مدیرعامل شرکت خدمات دریایی و بندری سینا در گفت‌وگو با یابندر:

**توسعه مگاپورت اپراتورها رویکرد
برخاسته از اقتصاد مقاومتی در
راهبری بنادر ج.ا.ا / هر جا شرکت‌های
خصوصی امکان حضور داشته باشند
اولویت را به آنها می‌دهیم**



دکتر فرخ طراح زادگان، مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا در گفتگویی که اخیراً با نشریه بایندر انجام داده است معتقد است که شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا میتواند در آینده‌ای چندین دور یکی از پورت اپراتورهای بزرگ منطقه باشد و می‌گوید هرچایی که بخش خصوصی امکان حضور داشته باشد، شرکت سینا اولویت را به آنها می‌دهد و حضور خود را با رعایت آنها برنامه ریزی می‌کند. در ادامه متن کامل مصاحبه بایندر با دکتر فرخ طراح زادگان مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا را مطالعه می‌کنید:

بایندر: با سلام خدمت شما جناب آقای طراح زادگان؛ خیلی ممنون از این فرصتی که در اختیار نشریه الکترونیکی بایندر به عنوان یکی از رسانه های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران قرار دادید. به عنوان سوال اول قصد داریم قدری بیشتر در مورد شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا بدانیم.

طراح زادگان: به نام خدا؛ من هم تشکر می‌کنم از جنابعالی و همکاران تان و همچنین جناب آقای دکتر پل مه دبیرکل محترم انجمن که بسیار فعال و کوشا پیگیر موضوعات مربوط به صنعت کشتیرانی و خدمات وابسته است و برای شما آرزوی موفقیت دارم.

شرکت سینا، شرکتی تأسیسی در سال ۱۳۶۶ است که حدوداً ۳۴ سال از تاسیس آن می‌گذرد و با حضور در ۵ بندر اصلی کشور شامل بندر شهید رجایی، بوشهر، امام ره، نوشهر و چابهار دارای بزرگترین خانواده کارکنان بندری با بیش از ۲۷۰۰ نفر و بیش از ۶۶۰ تجهیز بندری و با ظرفیت اسمی عملیات تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری ۴۰ میلیون تنی در سال می‌باشد که در حال حاضر از نیمی از آن استفاده می‌شود.

این شرکت در اسفند مراسم سالگرد تأسیس خود را برگزار می‌نماید و انشاءالله امسال هم در اسفند این اتفاق می‌افتد. از چند سال ابتدایی تأسیس شرکت در دهه ۶۰ و معرفی آن به صنعت که عبور کنیم، فرازهای اصلی فعالیت این شرکت طی سه دهه گذشته را می‌توانیم به سه دوره تقسیم کنیم:

فراز اول: دهه ۷۰ با ورود به پایانه های کالای عمومی بندر نوشهر و بندر حضرت امام رحمه‌الله‌علیه، فعالیت‌های خود به عنوان یک اپراتور به ثبت و تأیید می‌رساند.

فراز دوم فعالیت‌های شرکت دهه ۸۰ است، که از یک اپراتور صرف به سمت اپراتوری توام با سرمایه‌گذاری حرکت می‌کند و سعی می‌کند درآمدهای خودش را در حوزه سرمایه‌گذاری در بندر اختصاص دهد.

فراز سوم را در دهه ۹۰ شاهد هستیم که به عنوان پرچمدار صنعت بندری خود را معرفی می‌کند و در حال آماده شدن برای فعالیت برون مرزی است و اکنون بزرگترین پورت اپراتور در حوزه کانینتری کشور است.

قرار دارد، حوزه بین‌الملل است. به هر حال نه شرکت سینا بلکه تمامی شرکت‌های پورت‌اپراتوری وقتی که تاریخ گسترش‌شان را بررسی می‌کنید متوجه می‌شوید که در یک مقطع زمانی که در بنادر کشور خودشان به بلوغ کامل رسیدن، وارد بنادر کشورهای خارجی شده اند. اگر ما در این عرصه ورود کنیم خدمت بسیار مناسبی خواهد بود به صادرکننده ها و واردکننده های عزیز وقتی که بدانند در کشورهای طرف تجارت ایران پورت اپراتورهای ایرانی وجود دارند با امنیت و آسایش خاطر کالای خود را به آنها سپرده و این موضوع باعث میشود که ریسک کار آنها کاهش پیدا کرده و هزینه های آنها نیز پایین می‌آید و این یک خدمت ملی است.

حوزه سوم مأموریتی ما ورود به حوزه خدمات دریایی است. ما به دو دلیل باید به این موضوع توجه داشته باشیم اولاً متنوع سازی سبد خدمات شرکت است که اکنون صرفاً در حوزه بندری محدود شده ایم و برخلاف اسم شرکت که حوزه خدمات دریایی را هم دارد ما در آن عرصه حضور نداریم. ما یک سالی است که در این حوزه در حال بررسی و مطالعه دقیق هستیم و انشاءالله سینا در عرصه خدمات دریایی در سال ۱۴۰۱ گام‌های اولیه خودش را برخواهد داشت و به توفیق و مدد الهی به عنوان اولین سوخت‌رسان ملی فعالیت خودش را شروع می‌کند. در این حوزه هم سرمایه‌گذاری‌های بزرگی پیش‌بینی شده و هم بررسی و ارزیابی‌های متنوع انجام شده است.

حوزه چهارم توسعه فعالیت به حوزه لجستیک و ترازیت است هم لجستیک بندری و هم لجستیک ملی. در حوزه لجستیک بندری، مشارکت در طرح های توسعه پسکرانه های بندر نسل سوم که مدتی است سازمان بندر در حال طراحی برای آن است، در دستور کار سینا قرار دارد. نظیر اراضی ۲۴۰۰ هکتاری شهید رجایی و یا اراضی بزرگ بندر امام خمینی (ره)

این شرکت در دهه ۹۰ توانست با رعایت الزامات سازمان بورس، وارد بازار سرمایه شود و حدود ۱۲ هزار سهامدار از سهام این شرکت استفاده می‌کنند و همیشه در بازار سرمایه به عنوان یک شرکت خوش‌نام و پایدار و پیشرو شناخته شده و از نظر شاخص‌های بنیادی تحلیل شرکتی هم شرکت سینا وضعیت بسیار مناسبی را مواجه است. فراز پیش روی شرکت در شروع قرن، توسعه و نفوذ در بازارهای بندری و دریایی خواهد بود.

بایندر: با توجه به نکاتی که فرمودید که عموماً به گذشته شرکت مرتبط بود ما در سالهای آینده احتمالاً شاهد چه اقدامات و برنامه های توسعه ای از سوی شرکت سینا خواهیم بود؟

طراح زادگان: همیشه گذشته چراغ‌راه آینده است. ما مجموعه ای از مطالعات را در حوزه آینده پژوهی و در حوزه عارضه یابی راهبردی و طرح ریزی انجام دادیم که پس از چندین دوره توانستیم نقشه راهبردی شرکت را تا حدود زیادی واضح کنیم تا هم نسبت به آینده و عدم قطعیت های آن تا حدودی مطلع باشیم و هم نسبت به وضعیت خودمان و فرصت ها و تهدیدها شناخت داشته باشیم.

ما در این عرصه به هفت حوزه اصلی توسعه رسیده ایم:

حوزه اول، توسعه فعالیت های بندری است. مفهوم این توسعه به معنای ورود در عرصه های بزرگ سرمایه گذاری و اپراتوری در بندر کشور است که مورد نیاز و تأیید سازمان معظم بندر و دریانوردی باشد. نظیر ورود پایانه های غلات و مواد معدنی و نفتی و توسعه فعالیت های کانینتری که مطالعات آن به پایان رسیده است و پیشنهادات به سازمان معظم بندر و دریانوردی ارائه شده است و برخی در دست اجرا است.

حوزه دوم مأموریتی ما که در رابطه با حوزه اول هم

و همچنین بندر بزرگ شهید بهشتی چابهار.

بندر اشاره نمود.

علاوه بر آن در حوزه ترانزیت نیز اکنون یک بازار بالقوه ۴۰ میلیون تنی در ایران وجود دارد و همه شرکت‌ها می‌توانند برای خودشان یک سهمیه چند میلیون تنی را داشته باشند و در این حوزه ادامه فعالیت دهند و نیاز ملی را برطرف سازند. شرکت سینا با توجه به حضور در بندر اصلی کشور و برخورداری از تجهیزات مازاد حمل و نقل زمینی و همچنین تولیدات بسیار زیاد شرکت‌های متعلق به سهامدار اصلی که نیاز به ترانزیت و صادرات دارند، این پتانسیل قوی را دارد که در عرصه لجستیک و ترانزیت ورود نماید.

حوزه پنجم فعالیت ما ورود در حوزه دیجیتال است. در حوزه بندری شأن کشور جمهوری اسلامی ایران این است که پایانه‌های بندری آن از عرصه فعالیت سایر بندر کشورهای دیگر عقب نباشد. بندر شهید رجایی ما، بندر شهید بهشتی چابهار ما بندر استاندارد و معظم و خوبی است که می‌طلبید ما با آوردن سامانه‌های هوشمند تقریباً فعالیت در این بندر را به سمت بهتری ببریم و آماده باشیم برای انشاءالله دوران رفیع تحریم‌ها که به یکباره میزان ورود کالای ما در یک بازی زمانی کوچک در حوزه کانتینری ممکن است دو تا سه برابر افزایش پیدا کند و دیگر نمی‌شود به روش‌های دستی و روش‌های نیمه هوشمند این کار را کرد. بنابراین «سینا دیجیتال» طرح مهمی است که در شرکت توسعه خدمات دریایی بندر سینا به آن توجه شده و اقداماتی شده که ما بتوانیم سامانه‌های ترمینالی را بومی کرده و این نمونه‌ها را گسترش دهیم.

نرم‌های تخلیه بارگیری شرکت سینا در پایانه‌های کانتینری و پایانه‌های کالاهای اساسی که ما داریم فعالیت می‌کنیم بالاترین نرم‌ها در سطح بین‌المللی است

حوزه ششم، توجه شرکت سینا به موضوع شراکت راهبردی با تجار و بازاریابی است. البته نه به معنای این‌که شرکت سینا به عنوان یک شرکت بازرگانی ایفای نقش کند اما شما وقتی که با صادرکننده و واردکننده‌های بزرگ صحبت می‌کنید توقع دارند هزینه تجارت آنها کاهش پیدا نماید. به این معنا که سهم هزینه‌های لجستیکی را در قیمت تمام شده کالا کاهش دهند. در حال حاضر از ۲۵ تا ۳۰ درصد بهای تمام شده کالاها مربوط به فعالیت‌های حمل و نقل و تامین و ارزش افزودگی و انبارداری و غیره است که اگر بتوان مسیرهای انتقال کالا را اقتصادی نمود، می‌توان درصد مناسبی از قیمت تمام شده کالا را کاهش و تاجر و تولیدکننده را در تجارت خودشان مساعدت نمود. در این خصوص می‌توان به تنظیم و ابلاغ تخفیفات بندری در هیأت مدیره محترم شرکت سینا علاوه بر تخفیفات مندرج در تعرفه‌های سازمان

کنند و پرداختی آنها را در کمترین حد قرار می‌دهند. سهامدار اکثریت ما سیاستش بر این است که کارگر شما، کارمند شما در میزانی که متناسب با شأن نظام اسلامی است دریافت داشته باشد بعد اگر سودی بود به ما بدهد. خوب این سیاست، سیاست پسندیده‌ای من به همه‌ی شرکت‌ها اعلام می‌کنم برای سرمایه‌انسانی هرچقدر شما سرمایه کنید هزینه تلقی نمی‌شود. سرمایه‌گذاری، وفاداری را بالا می‌برند.

شرکت سینا هر جایی که بخش خصوصی امکان حضور نداشته باشد ورود می‌نماید / هیچ شرکتی توان نزدیک شدن به رقم‌های سرمایه‌گذاری‌های شرکت سینا را ندارد

بایندر: در مورد برخی از بندر هم این انتقاد وجود دارد که شما با ورودتان به بندر در حال تنگ کردن جای دیگر شرکت‌ها هستید

طراح زادگان: ببینید ما هر جایی که بخش خصوصی امکان حضور داشته باشد، شرکت سینا اولویت را به آنها می‌دهد و حضور خود را با رعایت آنها برنامه ریزی می‌کند و شرکت سینا در جاهایی حضور پیدا می‌کند که بتواند توسعه دهد. شرکت سینا تنها شرکتی است که دو دستگاه جرثقیل گنتری کرین ملکی در اختیار دارد و آن را در بندر پوشهر قرار داده است. ارزش روز سرمایه‌گذاری شرکت سینا در بندر پوشهر بیش از ۲۲ میلیون یورو است. خوب کدام بخش خصوصی می‌تواند این سطح از سرمایه‌گذاری را انجام دهد؟ ما الان حاضریم که بخش خصوصی بیاید و بتواند جای ما را بگیرد با او مذاکره کنیم و بگوییم آقا این تجهیزاتی که ما اینجا داریم مال شما، شروع کن به کار کردن، بخش خصوصی چرا وارد نمی‌شود؟ چرا در مواد معدنی بندر حضرت امام کسی وارد نمی‌شود؟ چرا در پایانه‌های کالای عمومی بخش خصوصی میل زیادی به ورود ندارد؟

شرکت سینا هر جایی که بخش خصوصی امکان حضور نداشته باشد ورود می‌نماید. مثال آن پایانه‌های کالای عمومی است. شرکت سینا در مزایده پایانه کالای عمومی بندر امام که از سال ۹۹ تا امسال ادامه یافت، به همین دلیل شرکت نکرد، اما بخش خصوصی هم مشارکت جدی نمود و لذا مزایده آنجا به مرحله سوم رسید، خوب بخش خصوصی که این حرف‌ها را می‌زند کجا است؟ چرا در آنجا شرکت نکرد؟ شما این سوال را از طرف من از ایشان بپرسید.

خب ببینید ما روی پایانه نفتی بندر امام حضور داریم. کدام شرکت حاضر است که دو پست اسکله نفتی با آن تجهیزات گران‌قیمت را سرمایه‌گذاری و احداث کند و عایدی بسیار کمی دریافت کند. شرکت سینا

حوزه هفتم مأموریتی شرکت سینا این است که خود شرکت یک شرکت در تراز شرکت‌های مطرح پورت اپراتور منطقه ای باشد. توجه به حوزه‌ی نیروی انسانی، توجه به موضوعات بهره‌وری، نگهداری و تعمیر تجهیزات، توسعه توان تجهیزاتی و افزایش سطح توانمندی شرکت به حدی که نرم‌های تخلیه و بارگیری، نرم‌های باربری در حوزه‌های مختلف را به سطح بین‌المللی افزایش دهد. من این را همین الان به شما بگویم که به صورت بالفعل نرم‌های تخلیه بارگیری شرکت سینا در پایانه‌های کانتینری و پایانه‌های کالاهای اساسی که ما داریم فعالیت می‌کنیم بالاترین نرم‌ها در سطح بین‌المللی است و من دعوت می‌کنم از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته که بابت این موضوع یک برنامه‌ای را ترتیب دهند و ما بایم نرم‌های شرکت را که تماماً مستند است در بندر شهید رجایی، بندر چابهار و در حوزه نفتی در بندر حضرت امام گزارش نموده و مستند نمایم و این دستاورد را نه به عنوان دستاورد سینا، بلکه به عنوان دستاورد صنعت بندری عرضه کنیم.

در حوزه نیروی انسانی نیز به حمدالله شرکت توانست طی دو سال گذشته با اجرای سیاست‌های سهامدار اصلی ارتقاء بسیار مناسبی در حقوق و مزایای ۲۷۰۰ پرسنل همکار خود انجام دهد. گرچه متأسفانه تورم‌های افسارگسیخته‌ی سال ۹۹ و ۱۴۰۰ بخشی از این تلاش‌هایمان را بی‌اثر کرده و دائماً باید این جریان ادامه پیدا کند ولی یک رضایت نسبی الحمدالله به بیان خود این کارگران عزیز نسبت به کارگران سایر رقبا حاصل شده است.

بایندر: ممنون از توضیحات کامل شما. شما برخی نکاتی را مطرح کردید که من در ادامه در مورد این موضوعات از شما سوال خواهم کرد. اما برخی از مواقع ما بازخوردهایی را از دیگر مجموعه‌ها در مورد سینا دریافت می‌کنیم که در این بین انتقاداتی را نسبت به شرکت سینا در حوزه‌های مختلف دارند. مثلاً برخی معتقد هستند که شرکت سینا در حوزه‌های مختلفی انحصارگرایی دارد یا توجهات اضافه به نیروی انسانی از سمت شرکت سینا آنها دچار چالش کرده است و از آن طرف هم برخی اعتقاد دارند که وجود شرکت‌هایی مثل سینا یکی از عوامل بازدارنده توسعه شرکت‌های خصوصی است.

طراح زادگان: ببینید اگر در حوزه سرمایه‌انسانی بخواهیم مطرح کنیم، این‌که طبق قانون اساسی نیرو، کارگر، کارمند حتی مدیر بایستی سطحی از دریافتی‌ها را داشته باشد که یک زندگی مطابق شأن خودش داشته باشد که این حق طبیعی همه است. ما حق نداریم به عنوان یک شرکت از این موضوع و پرداخت دستمزد نیروی انسانی طفره برویم برای این‌که برای خودمان سود شناسایی کنیم سرمایه‌گذاری کنیم و خود را بزرگ کنیم. متأسفانه در شوقی از در بخش خصوصی این اجحاف در حوزه سرمایه‌انسانی می‌شود یعنی قرارداد را با هر روشی می‌گیرند و با سخت‌گیری در پرداخت به کارکنان، قراردادهای اقتصادی می‌

است ما همین الان هرچی کالای عمومی داریم واگذار می‌کنیم. پایانه‌های کالای عمومی پایانه‌های زیان‌ده است و هرکسی اهل صنعت بندری باشد این را می‌داند. می‌ماند بحث کانتینری. ببینید شرکت سینا برای ورود در عرصه کانتینری حدود ۲۲ میلیون یورو سرمایه‌گذاری تجهیزاتی کرده است. اما در کجا؟ شما می‌دانید در بوشهر، سینا پایانه کانتینری احداث کرده نه آنکه در اختیار بگیرد. محوطه، خرید گنتری کرین‌ها، ریج ساکرها و سایر تجهیزات. از طرف دیگر در نگین اسکله‌ی کانتینری ساخته ایم. در کشور جمهوری اسلامی ایران اگر اپراتوری باشد که از ما بیشتر در حوزه‌ی کانتینری فعالیت کرده باشد بیاید خود را معرفی کند. کسی بیاید و بگوید این شرکت رفته چندین میلیون یورو سرمایه‌گذاری کرده در حوزه‌ی کانتینری و الان حق اش است برود اپراتوری کانتینری هم در سایر بنادر انجام دهد. بررسی ما نشان می‌دهد هیچ شرکتی در حوزه‌ی زیرساخت و سوپراستراکچر وارد نشده است. بنابراین اگر در ترتیب امتیازدهی کیفی شرکت‌ها بخواهیم بررسی کنیم چه شرکتی به غیر از سینا مستحق حضور در حوزه‌ی کانتینری رجایی است؟



عملکرد حدوداً ۵ ساله شرکت را در رجایی بررسی کنیم. بالاترین نرم‌ها، بهترین نرم‌ها، بهترین حوزه‌های نگهداری و تعمیر تجهیزات توسط شرکت سینا انجام شده است. بنابراین ما فکر می‌کنیم این حرف حرفی نیست که قابل طرح باشد وقتی قابل طرح است که یک شرکت که جای بقیه‌ی شرکت‌ها را تنگ کرده که از ۱۳۰ میلیون تن بیش از نیمی از آن را به خودش اختصاص داده باشد. شما تأیید می‌فرمایید؟ یعنی شرکت سینا حداقل نیمی از تناژ تخلیه و بارگیری در بنادر را در سال ۹۹ در انحصار خود قرار داده است؟ مجموعه عملکرد سینا در تمام حوزه‌ها به ۲۰ میلیون تن نمی‌رسد. پس بنابراین فکر می‌کنم این حرف، حرف مستند به اطلاعات آمار نباشد.

به نظر من انجمن کشتیرانی که یکی از کارهایش دفاع از اعضا است با این اطلاعاتی که من امروز دادم و اطلاعات آشکاری هم است همه می‌توانند حساب کتابش را خودشان هم انجام دهند. توقع بنده بر این است و در مرام آقای دکتر پل مه هم می‌بینم که از سینا دفاع نموده و مغرضین را محکوم نمایند.

شرکت توسعه خدمات دریایی بندری سینا، هرجایی نیاز به توسعه در سرمایه‌گذاری بنادر باشد که از عهده بخش خصوصی خارج باشد خودش را معرفی می‌کند و هرجایی که بخش خصوصی بتواند حاضر شود می‌روند در نقش مگاپورت اپراتور ایفای نقش می‌کند. من حالا اگر که این موضوع برای شما جذاب باشد راجع به ایفای نقش مگاپورت اپراتوری برای سینا و شرکت دیگری که در تراز سینا است در جای خودش برای تان صحبت خواهیم کرد.

بایندر: حتماً، حتماً به این موضوع برمی‌گردیم ولی یک سوال دیگر دارم. برخی از نکاتی که شما گفتید درست اما از زاویه دیگه ای می‌خواهیم به مزایا و معایب واگذاری اپراتوری بنادر نگاه کنیم منظورم اصل واگذاری‌هایی است که از سوی

ولی من به طور کلی به شما عرض می‌کنم از ۱۳۰ میلیون تن کالا که در سال ۱۳۹۹ در ۲۱ بندر ما تخلیه و بارگیری شده (گزارش سازمان بنادر و دریانوردی) شما وقتی بخواهید آنالیز کنید ۴۵ میلیون تن این مقدار کالای نفتی است یعنی ۳۵ درصد که سینا سهمی در این موضوع ندارد. ۲۳ میلیون تن هم حدوداً کالای اساسی است که ۱۸ درصد می‌شود. شرکت سینا در حوزه کالای اساسی اصولاً به عنوان پورت اپراتور غلات حضور ندارد و به میزان بسیار کمی در پایانه‌های کالای عمومی نوشهر فعالیت داریم. از آن کلی، مواد معدنی ۲۲ میلیون تن است که می‌شود ۱۷٪. شرکت سینا کار مواد معدنی انجام نمی‌دهد در هیچ پایانه‌ای مواد معدنی حضور ندارد. خب من سه نوع پایانه را عرض کردم که جمعاً ۹۰ میلیون تن می‌شود (۷۰٪) که سینا تقریباً هیچ حضوری ندارد. دو پایانه کانتینری و کالای عمومی می‌ماند، کالای عمومی حدود ۲۰ میلیون تن از ۱۳۰ میلیون تن سهم دارد که ۱۵٪ به خودش اختصاص داده، و اینجا من اعلام می‌کنم اگر یک بخش خصوصی بیاید بگوید پایانه‌های کالای عمومی دارای سود سرشار

تنها شرکت پورت اپراتوری است که هم در حوزه زیرساخت و هم روساخت سرمایه‌گذاری‌های بسیار بالایی انجام داده است که هیچ شرکتی توان نزدیک شدن به این رقم از سرمایه‌گذاری‌ها را هم ندارد. هر شرکتی اعلام آمادگی کند که ما می‌توانیم از پس این سرمایه‌گذاری برپایم بیاد با ما مذاکره کند. من الان از اینجا اعلام می‌کنم ما در بندر امام جای هیچ بخش خصوصی را نگرفتیم. در بوشهر همین‌طور هر شرکتی حاضر است کار پایانه کالای عمومی بوشهر را انجام دهد همین ماه آمادگی واگذاری را داریم. مستحضر باشید کالای عمومی بندر بوشهر به نرخ امسال قریب به ۲۵۰ میلیارد ریال زیان دارد، حضور ما در پایانه کالای عمومی بوشهر از باب ایفای وظیفه خدمتگزاری به کشور است و نه انتفاع اقتصادی و هر شرکت بخش خصوصی که آمادگی دارد، ما آماده تقدیم این پایانه به آنها هستیم.

در بخش دیگری از بندر بوشهر، کدام شرکتی می‌تواند در جزیره نگین یک اسکله‌ی کانتینری بسازد و وقتی اتمام اسکله آن با هزینه‌های چند صد میلیارد تومانی به پایان می‌رسد، مواجه با این موضوع می‌شویم که در حال حاضر کانتینری برای تخلیه و بارگیری وجود ندارد. کجای بوشهر مدنظر بخش خصوصی است؟ هرکسی می‌خواهد تشریف بیاورد صحبت کنیم. اینها بهانه است به نظر من.

در بخش دیگری از بندر بوشهر سرمایه‌گذاری بسیار بالایی برای ساخت و توسعه پایانه کانتینری صورت گرفته است که رقم فعلی آن بالای ۱۲ هزار میلیارد ریال است. کدام بخش خصوصی می‌تواند پایانه کانتینری احداث کند که سینا را متهم به تنگ کردن جای آنها می‌کنند. ما آمادگی داریم با بخش خصوصی که ادعا می‌کند سینا در بوشهر جای بقیه را تنگ نموده است مذاکره کنیم و با دریافت مبلغ سرمایه‌گذاری‌های خود، آنها را در این بندر فعال کنیم. هر شرکتی حاضر است اعلام نماید.

توانمندی سینا با حمایت سهامدار و در طی ۳۳ سال به وجود آمده است و شرکت سینا جزء افتخارات صنعت بندری جمهوری اسلامی پس از انقلاب است که تشکیل شده و رشد کرده و تا به اینجا رسیده است

سازمان بنادر صورت می‌گیرد

طراح زادگان: به هر حال این روشن است که بخش خصوصی می‌تواند بخشی از بار دولت‌ها را به عهده بگیرد و این اساساً موضوع ایران نیست. می‌دانید بعد از جنگ جهانی دوم دول پیروز که صدمه زیادی هم دیده بودند و حتی دول مغلوب سعی می‌کنند کشور خود را بازسازی کنند. تقریباً ۲۰ تا ۳۰ سالی هم خود دولت‌ها محوریت توسعه و بازسازی کشورهاشان را به عهده می‌گیرند تا در حدود دهه ۷۰ میلادی به این نتیجه می‌رسند که دولت‌ها به تنهایی قادر به بازسازی توسعه و ایجاد رقابت برای ملل خودشان نیستند لذا مفهومی مطرح شد به نام **Governance** یا حکمرانی یا راهبری که یک شیوه و یک فناوری مدیریتی بود که دولت‌ها به کار می‌بردند. مفهومی این است که دولت‌ها بایستی سطح خودشان را به سطح سیاست‌گذاری و تدوین استراتژی‌ها و همچنین نظارت‌ها بالا ببرند و موضوعات اجرایی، سرمایه‌گذاری، تصدی‌گری را به بخش خصوصی واگذار کنند.

در دهه ۷۰ دو حوزه به کمک دولت‌ها شتافت؛ یک نهادهای عمومی غیردولتی مثل صندوق‌های بازنشستگی و دوم بخش تعاونی و خصوصی، یعنی دولت‌ها فضا را باز کرده و نهادهای بخش خصوصی وارد شدند در ایفای وظایف مثل سرمایه‌گذاری در راه‌ها، سدها، جاده‌ها و غیره. دولت‌ها در جاهایی وارد می‌شوند که ارزش اقتصادی را لازم نداشته باشد که ببینند و ورود کنند. بنابراین بخشی از توسعه کشورها به عهده دولت‌ها ماند و تازه در آن حوزه هم دولت‌ها می‌ایند و در حوزه‌ی زیرساخت‌ها وارد می‌شوند بقیه موضوعات را واگذار می‌کنند.

از نظر بنده سازمان بنادر و دریانوردی به درستی کار حکمرانی خودش را کلید زده و در جایی که مثل زیرساخت‌هایش هزاران هزار میلیارد پول لازم دارد که شما استحصال کنی اسکله سازی پسرانه سازی برای هیچ‌کسی مقرون به صرفه نیست ایفا نقش کرد.

می‌توانیم برویم بنادری که در دوره بعد از انقلاب اسلامی ساخته شده را ببینیم. همین بندر شهید رجایی عمده‌ش بعد از انقلاب اسلامی است. بندر امیرآباد، بندر شهید بهشتی چابهار و بندر بوشهر به بخش توسعه‌ای‌اش نگاه کنید عمدتاً توسط دولت که همان سازمان بنادر انجام شده بعد در اجرا آمده فضا را با واسطه‌ی برقراری سیاست‌ها و تنظیمات و اینها داده به بخش خصوصی و الان پایانه‌های کالاهای اساسی ما کاملاً دست این دو مجموعه است.

به نظر من در اصل موضوع هیچ ضرری وجود ندارد. بله ضرر ممکن است روی بد عملی باشد شما به کار خوبی را تصمیم می‌گیری انجام دهی در اجرا ممکن است با نواقصی مواجه شوید که این اصل کار را نباید زیر سوال برد که خیلی هم مصداق دارد.

اگر بخواهیم معایب این واگذاری‌ها را احصا کنیم. در حوزه‌ی کارایی، ما به عنوان شرکت سینا یک اعتقادی را داریم و کمکی را می‌توانیم به بخش خصوصی کنیم به عنوان شرکتی که سهامدار اکثریتش نهاد عمومی

است و ممکن چند صباحی دیگر عمده سهامدار ما بشوند مردمی که در بورس سهام ما را خریداری کردند و ما از این موضوع خارج شویم اما سینا جایی نمی‌رود و سینا همیشه میماند.

از ۱۳۰ میلیون تن بار که بنار ایران تخلیه و بارگیری میشود بخشی از این بارها به لحاظ تعرفه‌ای و به لحاظ عملیاتی دارای به اصطلاح پایداری و مقاومت اقتصادی است یعنی خودش را می‌تواند اداره کند مثل بخش‌های کانتینری. اما در سایر حوزه‌ها این اتفاق نمی‌افتد.

پیشنهادهای که ما داریم این است که شرکت‌های بزرگ در حوزه‌ی صنعت بندری بیایند به عنوان شرکت مادر یا **Mega Port Operator** این موضوع قرار بگیرند و شرکت‌هایی که از نظر توان اجرایی و سرمایه‌گذاری در سطوح پایین ترین هستند توسط این شرکت‌ها راهبری شوند.



دولت قبل بررسی کرده بود و به این نتیجه رسیده بود که تعداد بی‌شماری شرکت‌های حمل‌ونقلی، جاده‌ای، ریلی، فرورودری و نمایندگی وجود دارد که اینها را باید یک شرکت جامع یا یک پارچه لجستیکی رهبری کنند و اینها را هدایت کنند



یک نهاد عمومی در این کشور مثل شهرداری تهران کلیه کارهای توسعه‌ای‌اش، سرمایه‌گذاری‌اش و اجرایی‌اش در حوزه عمرانی را آمده است داده به یک شرکت مادر و آن شرکت راهبری می‌کند. سایر پیمانکاران فرعی را این پیمانکار می‌آید و مدیریت می‌کند. ما پیشنهاد داریم در ادامه کار مثبت سازمان بنادر بباییم مگاپورت‌اپراتورها را تشکیل دهیم یعنی در هر یک از حوزه‌های اصلی خدمات بندری شامل کانتینری، نفتی، اساسی، عمومی و معدنی یک مگاپورت اپراتور تعیین کنیم و سایر شرکت‌ها را از این طریق راهبری کنیم.

و بعد که آن شرکت انتخاب شد دیگر شرکت‌های موجود را ساماندهی کنند. براساس اطلاعاتی که ما داریم و البته برای دولت قبل است یک آسیب‌شناسی صورت گرفته چرا کار ترانزیت و به اصطلاح لجستیک به خوبی در کشور جمهوری اسلامی ایران که موقعیت جغرافیایی خوبی دارد انجام نمی‌شود؟ آنها به این نتیجه رسیدند که تعداد بی‌شماری شرکت‌های حمل‌ونقلی، جاده‌ای، ریلی، فرورودری و نمایندگی وجود دارد که اینها را باید یک شرکت جامع یا یک پارچه لجستیکی رهبری کنند و اینها را هدایت کنند. لذا در شورای مربوطه آنجا این بحث مطرح شده به عنوان یک پیشنهاد که ما بباییم و شرکت‌های یکپارچه لجستیکی تعریف کنیم و هرکسی در آن قد و قواره بود اختیارات ویژه به آن

بدهیم و آن شرکت جامع بیاید سایر شرکت‌های ریز و درشت در آن صنعت را اداره کند حالا چه فایده‌ای دارد؟

ببینید پایانه‌های کالای عمومی ما همه زیان‌ده است. به دلیل تعرفه‌های ریلی پایین و کاهش توربوپوت. اگر فرض بفرمایید بنادر شمال کشور ما که سه بندر در حوزه‌ی کالای عمومی دارد کار می‌کند همه این را بدهند به یک مگاپورت‌اپراتور و به او بگویند که در هر بندری یکسری تجهیزات وجود دارد در هر بندری یک تعداد نیروی انسانی وجود دارد شما وقتی سه بندر را در اختیار بگیرید می‌توانید از توانمندی‌ها و قابلیت‌های بنادر بین همدیگر استفاده کنید بنابراین نیاز به افزایش سرمایه‌گذاری وجود ندارد اگر در یک بندر کشتی در بندرگاه حضور دارد و در یک بندر دیگری خالی است وقتی یک مگاپورت‌اپراتور وجود داشته باشد می‌تواند با بخش‌های کشتیرانی و صاحبان کالا در دریای خزر هماهنگ کند و تقریباً بحث ورود کشتی به بنادر را لولینگ کند.

بایندر: این موضوعی که مطرح میکنید از برخی مشکلات و مسائل موجود جلوگیری میکند و به این معنی هم میتواند باشد که باعث نظم به کار میشود و کار را به حد سودآوری مناسبی برساند.

طراح زادگان: ببینید وقتی که کارهای بندری را شما خرد می‌کنید، واحد واحد یا جزء به جزء این کار ارزش اقتصادی ندارد. عموم مزایده‌ها با این مشکل مواجه هستند یعنی اپراتور با زبان مواجه می‌شود. در صورتی که بخش خصوصی وقتی وارد می‌شود به دنبال یک کسب سود منطقی و مطمئن است. راهکارش این است که شرکت‌هایی وارد شوند که به یک بلوغ و توانمندی عملیاتی و تجهیزاتی بالا دست یافته اند. شرکت سینا ۶۶۰ تجهیز بندری راهبردی عملیاتی دارد، خب کدام شرکت این توانمندی را دارد؟ توانمندی سینا با حمایت سهامدار و در طی ۳۳ سال به وجود آمده است. شرکت سینا جزء اختراعات صنعت بندری جمهوری اسلامی پس از انقلاب است که تشکیل شده و رشد کرده و تا به اینجا رسیده است. شما سیر شرکت را نگاه کنید از سال ۶۶ تا به حال یک جاهایی با زبان هم مواجه شده و سال‌های سال خاک پایانه‌ها را خورده و کم‌کم رشد کرده است. شرکت از محل درآمدهای خودش و سرمایه‌های اصلی و ذره ذره اعتبارات بانکی استفاده کرده و خود را گسترش داده است. اگر ما احترام این‌گونه شرکت‌ها را حفظ نکنیم دیگر هیچ بزرگ‌تری در هیچ صنعتی نمی‌ماند.

من فکر می‌کنم حالا که حداقل دو شرکت در صنعت بندری ما به عنوان شرکت‌های ممتاز پیشرو و دارای توانمندی‌های بالایی وجود دارد. سازمان بنادر میتواند این شرکت‌ها را موظف کند که شما با در اختیار گرفتن مثلاً مجموعه‌ی پایانه‌های کالای عمومی سهم مناسبی را برای پورت‌اپراتورهای با توان پایین‌تر قابل شوم و بعد با مدیریت بین بخشی یا بین بنادر بتواند از هم‌افزایی بین دارایی‌ها استفاده کنند و به اصطلاح کار اقتصادی کنند. الان شما در یک بندر مواجه هستید با انبارهای خالی و در یک بندر مواجه هستید با انبارهای پر، در یک بندر مواجه هستید با سیلوهای خالی در



بوشهر را در شرایط سخت کنونی سرپا نگه داریم، وگرنه هیچکس الان نمی‌تواند در بوشهر در حوزه کانتینری فعالیت کند چون ۴۰ تا ۴۰ هزار کانتینر عددی نیست که شما بخواهی ۲۲ میلیون یورو فقط در حوزه تجهیزات سرمایه‌گذاری کنید. حالا زیرساخت و محوطه سازی و اینها که موضوع دیگری است و به نظرم الان وقت فکر کردن به ایجاد یک تغییر است.

در مورد مذاکرات هم من فکر می‌کنم که از آنجایی که غرب با ذات نظام جمهوری اسلامی تعارض دارد دشمنی دارد و بر نمی‌تابد بنابراین به بهانه‌های دیگر ممکن است همین نتایج مذاکرات را هم بزند یعنی تجربه ۹۷ من فکر می‌کنم تکرار می‌شود و ذات غرب بدعه‌دی است این را ما دیدیم و این غربی هم که ما می‌گوییم فقط منطقه جغرافیایی نیست منظور تمام کسانی است که سال‌های سال قبل از انقلاب اسلامی، ایران را محلی برای کسب درآمدها و بازار خودشان می‌دانستند و بیش از ۴۰ سال است که این بازار را از دست داده اند و تلاش می‌کنند تا این بازار را مجدداً در اختیار خودشان بگیرند.

پایندر: خیلی ممنون از نکاتی که در این مصاحبه مطرح کردید به عنوان سوال آخر اگر نکته ای باقی مانده است در خدمت شما هستیم.

طراح زادگان: در پایان ضمن تشکر از شما، انشاءالله انجمن محترم کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با حمایت بیشتر از شرکت‌های بندری بتواند آن رسالتی که در اسناد بالادستی ش مثل اساسنامه خودش هم است را پررنگ‌تر ایفا کند و باعث همگرایی بیشتر کلیه شرکت‌ها چه در حوزه بندری چه در حوزه خدمات دریایی چه در حوزه کشتیرانی شود.

برداشته شود و ما دوست داریم روابط شکل بگیرد. منتهی نگاه به گذشته هم نگاه خوبی است. مگر سال ۹۴ تمام ارکان نظام برای انجام یک توافق خوب با مذاکره کننده‌ها وارد نشد؟ مگر تلاش گذاشته نشد؟ رئیس جمهور وقت و تیم مربوطه همه همراهی کردند و کار جلو رفت و سال ۹۴ برجام امضا شد. چطور شد که در سال ۹۷ آمریکا از این توافق خارج شد؟

از نظر بنده فرمایش مقام معظم رهبری باید مبنا باشد. ما نباید منتظر شویم تحریم‌ها برداشته خواهد شد یا نه؛ بلکه باید کاری کنیم که تحریم‌ها بی‌اثر شود و تحریم‌ها اصلاً معنا پیدا نکنند. من اصلاً حرفم این است که وقتی که شما با یک شرایط تحریمی مواجه هستیم و میزان بار افت کرده باید یک سیستم دیگری در اداره‌ی همه‌ی بخش‌های مملکت از جمله حوزه بندری را اجرا کرد.

فکر می‌کنم مگاپورت‌پراتورها می‌توانند از ظرفیت‌هایی که خودشان در همین بنادر کسب کرده اند و الان دارای یک تجهیزات زیاد و توانمندی زیادی هستند و استفاده کنند و سایر بنادر و شرکت‌ها را هم راهبری کنند.

من راجع به کانتینر نکته‌ای را عرض کنم، قراردادی که ما در حوزه کانتینری در بندر اصلی بوشهر داریم قراردادی ۲۵ ساله است. در بندر نگین این قرارداد ۳۲ ساله است. میدانید که پایانه نگین کانتینری است و چند سالی است که اساساً کانتینری در آنجا نیست و در قرارداد اصلی هم که قرار بوده حداقل ۱۸۰ هزار کانتینر در سال بیاید که تجهیزات سینا در آنجا دارای ارزش اقتصادی باشد. امسال و سال گذشته ما با ۳۰ تا ۴۰ هزار کانتینر مواجه هستیم. اگر سینا در رجایی که با توجه با توانمندی‌های خودش حضور پیدا کرده نبود، آیا می‌توانست بندر بوشهر را سرپا نگهدارد؟ ما توانستیم به واسطه در اختیار داشتن کانتینری رجایی،

یک بندر با سیلوهای پر، در یک بندر مواجه هستید که در لنگرگاه‌ها که کشتی‌های متعددی معطل عملیات اپراتوری هستند و یک بندر خالی، شما اگر این ظرفیت‌ها را در کنار هم تحویل یک اپراتور به عنوان یک مگاپورت‌پراتور قرار دهید. این مگاپورت‌پراتور میتواند در راهبری کلیه بنادر ایفای نقش کند.

پایندر: یعنی به نظر تان سازمان بنادر خیلی خوب نتوانسته کار خودش را انجام دهد که الان نیاز به مگاپورت‌پراتور داریم؟ چون بالاخره به نظر من سازمان بنادر می‌توانسته یک جورایی نقش این مگاپورت‌پراتورها را بازی کند.

طراح زادگان: این عرض بنده نشان از ضعف سازمان بنادر نیست بلکه این یک دوره‌ی جدیدی از فعالیت‌ها است. من عرض کردم تا امروز سازمان بنادر وظیفه حکمرانی‌اش را خوب انجام داده است و الان زمان این توجه کردن به این پیشنهادات است. البته ما پیشنهادمان را تقدیم به سازمان بنادر کردیم و او باید خود را مهیا کند که اساساً این پیشنهاد چه اشکالاتی دارد چکش‌هایی بخورد و یا ممکن است به طور کلی ایشان این پیشنهاد را رد کند یا نه قبول کند؛ ولی ما آماده‌ایم.

وقتی که شما با یک شرایط تحریمی مواجه هستیم و میزان بار افت کرده باید یک سیستم دیگری در اداره‌ی همه‌ی بخش‌های مملکت از جمله حوزه بندری را اجرا کرد

پایندر: شما در این پیشنهاد احتمالاً یک نگاهی هم به موضوع رفع تحریم داشته اید؟

طراح زادگان: مقام معظم رهبری می‌فرمایند که برای اقتصاد مقاومتی طرح داشته باشید، طرح ما در این حوزه این است که معرفی کردم. این طرح برخاسته از تفکر اقتصاد مقاومتی است. تحریم انشاءالله

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



اقتصاد سرآمد با محوریت پژوهشگران دریایی مطرح می‌کند «دریا، بنادر و مردم ایران»

توسعه دریا محور از مهدهای کودک آغاز می‌شود



«برای اولین بار در ایران، روزنامه اقتصاد سرآمد با همکاری کارشناسان دریایی و بندری کشور در راستای تاکیدات رهبر معظم انقلاب بر اقتصاد دریا محور (منشور اقتصاد گام دوم انقلاب) و جدیت نظام جمهوری اسلامی با هدف توسعه دریا محور طرحی را با عنوان «دریا، بنادر و مردم ایران» تدوین نموده تا از طریق ارتقاءدانی ملی به ویژه مردم ساکن در شهرهای پر جمعیت و غیر ساحلی مثل مشهد، اصفهان، تبریز، یزد شیراز و تهران در گروه‌های سنی کودکان، نوجوانان جوانان و بزرگسالان از ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود در کسب و کارهای دریایی و بندری (سرمایه‌گذاری و اشتغالزایی در فاز اول)، نقشی اساسی را در خصوص توسعه این صنعت ایفا نماید.

«در راستای دستیابی به اهداف این طرح ملی، از تمامی رسانه‌های کشور اعم از مکتوب و دیجیتال فعال در شهرهای ذکر شده دعوت می‌گردد تا آمادگی خود را جهت همکاری در این طرح اعلام تا در قالب نشست حضوری یا مجازی جزئیات بیشتر این طرح ملی اطلاع رسانی شود.

«بر همین اساس تمرکز برنامه‌ها برای مردم ساکن دیگر شهرهای غیر ساحلی کشور نیز در فاز بعدی طرح آورده شده است.





NOVEL STAR

نمایندگی کشتیرانی ستاره اقیانوس بدیع

| *We Are Responsible* |





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴-۹

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

مدیر مسئول: مسعود پل مه

نخبریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

سرمدیپر: محمدحسین پرتویان

صفحه آرای: نیاک گرافیک

گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



مرکز آموزش کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



مرکز آموزش کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



مرکز آموزش کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS