

کیکی برای نسل سومی دنیا

- نسل سومی شدن بندر، تفکر لجستیکی می خواهد
- مجتمع بندری شهید رجایی گسترش می یابد
- پایانه داران بندری:
- سرمایه ما را تضمین کنید
- راه آهن ۹ شرکت را واگذار کرد



چالش‌های پایانه‌داری بندری در نشست کارشناسی ماهنامه بررسی شد.

چالش‌های بندری



مجمع بندری شهید رجایی شاهد سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در اراضی پشتیبانی و محوطه‌های بندری است. پرسش این است که برنامه‌های توسعه‌ای این مجتمع که الحاق بیشتر اراضی را در دستور کار دارد با چه چالش‌هایی روبروست؟ بی‌تردید حجم سرمایه‌گذاری تنها برای پاسخ‌گویی به نیاز داخلی نیست و عملیات ترانشیپمنت، ترانزیت نیز بخش عمده‌ای از توش و توان کارگزاران بخش خصوصی را به خود معطوف خواهد داشت که توفیق آن به تخصص کافی بخش خصوصی در عملیات لجستیک و فعالیت‌های حرفه‌ای به غیر از انبارداری بستگی دارد و مهم‌تر از برخی هماهنگی‌های فراسازمانی که جای خالی آن احساس می‌شود. در نشست که به همین منظور در تحریریه ماهنامه صنعت حمل و نقل برگزار شد تلاش بر این بود تا ترکیبی از نمایندگان مختلف بخش خصوصی و دولتی گرد هم آیند تا مباحث عمیق‌تری از چالش‌ها مطرح شود که امکان بررسی راهکارها بهتر فراهم آید. مطالبی که در این نشست کارشناسی مطرح شد به زعم ما بسیار روشن‌گرانه بود و تأکید بر این نکته داشت که سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به سبب برخی نارسایی‌های اقتصادی و نبود درک کافی در معرض خطر قرار دارد.

هرچند دیدگاه‌های نماینده سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از نکات مهم و واقع‌بینانه‌ای بود اما حکایت از آن داشت که سیاست‌های درست سازمان بنادر و دریانوردی نیز ممکن است در معرض برخی اعمال نظره‌ای غیر تخصصی فراسازمانی قرار بگیرد و اهداف توسعه‌ای را تحت تأثیر نامطلوب قرار دهد.

در این نشست آقایان حمیدرضا آبابی، مدیرکل امور مناطق، سرمایه‌گذاری و بازاریابی سازمان بنادر و دریانوردی؛ حسن یگانه نایب رئیس انجمن پایانه‌داران بندری ایران، مهرشاد معین انصاری نایب‌رئیس هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، امید ملک عضو هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، علی رضا چشم جهان مدیر امور کانتر و لجستیک شرکت تایدواتر، هامیون ذرقانی سردبیر، مسعود مهاجر روزنامه‌نگار و محمدرضا روشندلی کارشناس حمل و نقل دریایی ماهنامه شرکت داشتند. هدایت این میزگرد را دکتر فریبرز رئیس‌دانا دبیر هیأت کارشناسی ماهنامه عهده‌دار بود.

جریان همگرا و واگرایی کالا و مسافر است.

هیچ شکی نیست که سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک جمهوری اسلامی ایران و سایر نهادهای مرتبط با حمل و نقل اجرا و رعایت قوانین و مقررات جاری کشور را بدون استئنا قابل شدن سرلوحه کار خود قرار داده اند. اما سؤال اینجا است که چرا میزان موفقیت سامانه حمل و نقل دریایی کشور در مقایسه با بنادر مینارانش، جبل علی و حتی سالاده در زمینه حمل مجدد کالا و ترانزیت و به تبع آن مدیریت پایانه ها کم تر بوده است. حمل و نقل کشور پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پدیدار شدن پس کرانه وسیع برای بنادر شمال و جنوب کشور در زمینه ترانزیت کالای کشورهای محصور در خشکی معطل و درگیر عدم وجود قانون مدون ترانزیت کالا از طریق مبادی ورودی کشور بود. معطلی که نه از سوی دولت وقت بلکه از طرف چند نماینده مجلس در قالب ارائه طرحی به صحن مجلس شورای اسلامی خلاصه را پایان یافت و دست اندرکاران حمل و نقل در مورد نتایج حاصله در این مورد مسبوق به سابقه هستند. بخش عمده ظرفیت اسمی بنادر کشور به واردات و صادرات کالای کشور معطوف است اما هنوز ظرفیت اسمی مناسبی در بنادر برای انجام فعالیت‌های حمل مجدد کالا، ترانزیت و ارائه خدمات به خوشه های صنعتی در قالب ارائه خدمات مناسب، کارآمد، سریع، ایمن و اقتصادی وجود دارد که یکی از مشکلات عمده عدم تصویب قوانین بویا و یا وجود قوانین قدیمی و شاید طرز

تلقی بخش خصوصی و بخش دولتی از قوانین موجود در زمینه فعالیت‌ها در محدوده بنادر کشور است. به هر حال تبدیل شدن بنادر کشور به بنادر کانونی یا بنادر کانونی منطقه ای و تیلور خدمات پایانه ها، نیازمند بازنگری قوانین و مقررات گمرکی در زمینه حمل مجدد کالا، انجام فرایندها روی مواد خام و تولیدات نیمه ساخته و تبدیل آن به مصنوعات گوناگون و همچنین نگاهی به قانون دریایی کشور و روش اخذ حقوق و عوارض مترتب بر کشتی‌های در بنادر کشور است.

ملک: همچنان که مدل فهم فلسفی بشریت نسبت به فهم علمی آن در ۱۰۰ سال گذشته به مراتب عقب تر مانده است مدل فهم قانونی بدنه دولت که به طور سنتی حاکم پالمانز اقتصاد خرد و کلان بوده همپای مدل قانون‌های موجود رشد نیافته است.

همان‌طور که آقای روشندلی اعلام کردند به جای اینکه اصول را بفهمیم هر کجا که با مشکل بیکاری مواجه شدیم بر اساس مصلحت‌سنجی روزگار تصمیم‌های گوناگونی و دیگران را به اشتغال و کارآفرینی فراخواندیم. علی‌رغم اینکه در دین مبین اسلام مالکیت خصوصی تأکید شده است اما به لحاظ فرهنگی هنوز فاصله داریم و سرمایه‌گذار در این ملکات باز منفی دارد.

آقایان (سرمایه‌گذاران) هم خود را در جایگاهی می‌بینند که ایثار کرده‌اند و به واقع هم همین بوده و عشق به مین در میان سرمایه‌گذاران بوده است و با پس نمی‌کشند. همه آقایان

درست می‌گویند. مهندسی اجتماعی نابه‌جایی در ۳۰ سال گذشته اتفاق افتاده است. سازمان بنادر می‌گوید از سهم درآمدی خود در ترانزیت تخفیف می‌دهد که این رقم برای سازمان بنادر و

دریانوردی یارانه هنگفتی است اما برای کلیت ترانزیت بسیار ناچیز است. مشکل ما در جاهای دیگری است به جای این که فرمان تیرایی حمل و نقل را از دست خودمالک دریانوردی و به دست شرکت‌های حمل نقل بسپاریم با مصلحت‌اندیشی وام می‌دهند تا خودمالکی رونق بگیرد و هیچ شرکتی سبب قوانین کهنه و سستی وزارت اقتصاد و دارایی تمایلی به ورود در این بخش را ندارد.

اصول را اگر زیربنایی ببینیم بی‌تردید هم چالش‌ها کم می‌شود و هم سینرژی ایجاد می‌شود. سازمان بنادر و دریانوردی به مصلحت، تابلواتر را زیر چتر خود می‌گیرد که بشود حیات خلوت سازمان بنادر. هنگام واگذاری نیز هزاران اما و اگر وجود داشت که همه در جریان بودیم.

در کشورمان قانون کار به هیچ وجه با کارآفرینی همسو نیست. در چند سال گذشته که بار در بندرشهد رجایی کم شد برخی پایانه‌داران مجبور به کم کردن نیروی کار شدند که با واکنش مقامات استانداری روبرو شد اما حالا که دارد ضرر می‌دهند آیا کسی هست تا به فریاد آنها برسد. بحث ما خلا قانونی است و بدون پایبندی به اصول می‌خواهیم امروزمان گذران شود.

من چندان معتقد نیستم که یارانه‌های آن چنانی می‌دهیم. اما حتما دستوراد داشتیم سازمان بنادر و تابلواتر سال گذشته برای اولین ترانزیشنم را در بندر فعال کردند و این آرزوی دیرینه من بود اما در این محفل خودمانی تأکید می‌کنم برای اینکه ترانزیشنم را حفظ کنیم سینه خیز می‌رویم. حفظ ترانزیشنم در کشور به هیچ وجه به نفع منافع شرکتی نیست و اگر بخواهیم منافع شرکتی را ببینیم همین حالا باید کار تعطیل بشود. حفظ ترانزیشنم تنها به سبب منافع ملی است. بنابراین با آن عشق عذابی زحمت می‌کنند و هنوز بسترها را فراهم نکرده‌ایم. توجه سایر نهادهای مسئول را به این نکته جلب می‌کنم که بسترسازی قانونی در کشور بشود. هنوز هم اقتصاد کشور دولتی است و مدیران در دولت با این بحث توانسته‌اند هماهنگ بشوند. بنابراین دستان در سلاج کلان مشکلی ندارند و هنگام اجرا با مشکلات متعدد روبرو می‌شوند.

چشم‌جهان: تصور می‌کنم که اگر ببینیم ریشه اختلافات



استفاده کند.

وقتی وزارت کار یک طرفه حقوق را با اضافه می کند چه شرایطی بر فضای کسب و کار حاکم می شود، ببینید به عنوان مثال مجموعه پایانه‌داران بندری - به غیر از تاپدوتر- حدود ۴ هزار اشتغال را در بندر شهیدرجایی با بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری مشغول فعالیت نگه داشته است.

تنها در شرکت خود من حدود ۴۰۰ نفر مستقیم و غیرمستقیم کار می کنند و رقم بسیار بالایی ماهیانه پرداخت حقوق و هزینه داریم از طرفی سرمایه‌گذار جرات کرده تا مخاطرات سرمایه‌گذاری را بپذیرد و به این حوزه وارد شود. آیا اگر من رقمی بالغ بر ۴۰۰ میلیارد تومان با قرض و وام سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال کردم، گناه کردم؟

در کنار تمامی مشکلات یک سویه ای که به سرمایه گذاران تحمیل می شود، به ما اجازه افزایش تفرقه نمی دهند اما از آن سو یک طرفه حقوق ها، اجاره ها و سایر هزینه ها و معافیت ها را افزایش می دهند، این افزایش ها که بار مالی سنگین بر بدنه بخش خصوصی وارد می کند از چه ناحیه ای باید جبران شود؟

بگذارم در اسلام سرمایه‌گذاری حرمت دارد. البته با بخشی از صحبت‌های آقای رئیس دانا مخالف، باید بپذیریم تمام حرکات اقتصادی این دولت منفی نبوده و این که دولت جرات کرد اصل ۴۴ را به عنوان یکی از مطالبات رهبری و جامعه اجرا کند کار بسیار بزرگی انجام داده است.

شما مالزی را ببینید که به توسعه رسید، این توسعه به واسطه این بود که جرات کرد خلافت‌ها را بروز دهد، به نظم اجرای صحیح اصل ۴۴ نیازمند به خلافت و شجاعت و در عین حال برنامه ریزی و نظارت است.

بگذارید مثال دیگری بزنم، آماده‌سازی هر هکتار زمین در بندر شهید رجایی برای ما سرمایه‌گذاران، حدود ۲ میلیارد تومان هزینه در بر داشته و از طرفی خود می‌دانید هر دستگاه ترانس که کانتینر جابجا می‌کند بیش از ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار یورو قیمت دارد و قیمت دیگر تجهیزات بندری نیز بسیار گران است، با این شرایط دولت می‌آید و صادرات را تا سی روز و واردات را تا ۱۰ روز از هزینه معاف می‌کند اما چرا من سرمایه‌گذار به تنهایی و بدون کوچک‌ترین حمایت، باید تاوان این تصمیم در این حوزه را بدهم، بدانید بدون کوچک‌ترین حمایت و جبرانی، فشارها را بخش خصوصی تحمل می‌کند.

یک رک سالم در قلب هیچ یک از ما مدیران پایانه‌دار نیست، تا زمانی که سرمایه‌گذاری ضد

ارزش است نباید انتظار داشته باشیم تا تولید اشتغال در کشورمان رشد کند.

در مورد قانون بی او تی پرسیدید، این قانون می‌گوید سرمایه‌گذاری خارجی باید تضمین شود. وزارت اقتصاد و بانک مرکزی قانون دارد که سرمایه‌گذاری خارجی باید تضمین شود. این یک عمل اصولی برای تشویق سرمایه‌گذاری است. سؤال من این است که چرا سرمایه‌گذار داخلی دارد ورشکست می‌شود؟ چرا سرمایه‌ما تضمین نمی‌شود؟ اگر همین پول را، زمین در خیابان میرداماد می‌خریدیم آسوده‌تر نبودیم؟

جراحی اعمال شده به هر سرمایه‌گذار در همین بندر شهید رجایی، بالای چند میلیارد تومان است که نه وجه شرعی و نه وجه قانونی دارد. خواست من از سازمان بنادر و دریانوردی این است که اگر هزینه‌ها را تقسیم می‌کنی پس سود را هم تقسیم کن و از طرفی دیگر یکی نیست پاسخ نمی‌شود؟ اگر بدهد که این چه منطق است که این نهاد دولتی، درصدی تخفیف و یا یارانه داده تا ترانشیپ در این مملکت راه بیافتد و توسعه بیابد تا بر مبنای آن بتوان سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در بندر شهید رجایی را به جایی رساند، باید برود و به سازمان حساسی پاسخ گو باشد.

اگر می‌خواهیم کار خصوصی انجام بدهیم و اصل ۴۴ را اجرا کنیم باید مقدرات آن را بپذیریم و سرمایه‌گذار را فراری ندهیم، روزی که می‌خواستیم سرمایه‌ام را در این مملکت صرف توسعه و پیشرفت بندر شهید رجایی کنیم دو انگیزه دارم و آن این که بندرعباس شهر من است و ایران وطنم.

آقای رئیس دانا گفت که چرا بی‌اوتی امضا کردید. در پاسخ من می‌گویم که ما قراردادی امضا کردیم تا با بازاریابی و جذب مشتری، کالای کانتینری آن را به پایانه خود بیاوریم تا از این محل بتوانیم ضمن رونق این بندر، سرمایه‌گذاری خودمان را در بازگشت سرمایه به نحوی ساماندهی کنیم.

بند ۵ قرارداد داریم که در سال ۳۰ هزار کانتینر بر مبنای همین معادله به محموله کانتینری خود بیاوریم حال آن که در عمل با تفکر بسته ای روزی می‌شویم که با ایجاد سامانه سهمیه‌ای و گونی حتی یک بنجیم این میزان نیز به ما تعلق نمی‌گیرد.

هم اکنون شرایط به گونه‌ای به ما سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فشار آورده است که ناچاریم کل این سرمایه‌گذاری را واگذار کنیم و برویم.

رئیس دانا: ببینید آقای یگانه این جا بحث کارشناسی می‌کنیم. به دولتی اشاره دارید که



ملک: برای اینکه ترانشیپمنت

را حفظ کنیم سینه خیز

می‌رویم. حفظ ترانشیپمنت

در کشور به هیچ وجه به

نفع منافع شرکتی نیست و

اگر بخواهیم منافع شرکتی

را ببینیم همین حالا باید

کار تعطیل بشود. حفظ

ترانشیپمنت تنها به سبب

منافع ملی است



مورد مطالبه مردم و رهبری، بخش خصوصی را رقیب خود می‌دانند و تلاش می‌کنند به نحوی در این معادله دو سویه طرف خصوصی را متهم جلوه دهند، شریا بر مدار فعلی به رغم بسیاری از تلاش‌ها باقی می‌ماند، توسعه سرمایه‌گذاری یعنی رشد اقتصاد و مهار بیکاری که همه شما عزیزان به نوعی در تأیید آن سخن گفتید.

به نظر می‌آید تلاش کنیم و شما هم اجازه دهید تا سرمایه‌گذار با اشتیاق به میان بیاید و با حفظ امنیت سرمایه‌گذاری، اشتغال و تولید را در کشور رونق ببخشد و اجازه ندهیم برخی تفکرات غلط پیموده شده، عرصه را بر این حوزه تنگ کند و سرمایه‌های سرگردان را جای دیگری سوق دهد.

مهاجر: از نگاه روزنامه‌نگار و به عنوان شخصی که در کنار شما هستم وقتی مجلس لایحه‌ای را بررسی می‌کند و بخشی از بودجه را می‌زند ایراد را به وزارت راه و ترابری می‌گیرم که توانسته است نمایندگان مجلس را به درستی توجیه کند. برخی از نمایندگان تصوری از دریا و مناسبات تخصصی دریانوردی و حمل و نقل دریایی ندارند. عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر نمی‌دانند. به فرض بسیاری از مردم و نمایندگان مجلس تصویری از عملکرد تایدوایر ۴۰ سال سابقه ندارند. تایدوایر امروزه آن قدر نگران تمدید قراردادها نیست که نمی‌داند اگر این قراردادها تمدید نشود چه کار کند. مشکل به تمامی این نیست که دولت با بخش خصوصی چطور رفتار می‌کند. سازمان بنادر و دریانوردی هم از نهادهای پیش‌قراولی است که به سمت خصوصی‌سازی رفته است. سازمان بنادر تصدی‌های خود را به بخش خصوصی داد. همین تصدی‌گری‌ها که نمی‌تواند دنبال بخش دولتی راه بیافتد من مخالف این هستم که می‌گویند نهادهای دولتی باید خودکفا باشند. یعنی چه؟ چرا در همایش‌های ما به موضوع حمل و نقل دریایی که برخی از آنها جنس را برپا و مطالب می‌نمایند این مباحث را مطرح نمی‌کنید؟ پیگیری می‌بینیم بحث‌هایی که در این نشست کارشناسی مطرح شد از مطالب این همایش‌ها به مراتب کارآمدتر خواهد بود. باید نمایندگان مجلس را با این مباحث آشنا کرد تا بتوان تصمیم درست بگیرند. بنابراین لازم است با حروف درشت مسائل را مطرح کنیم و می‌دانم که سازمان بنادر و دریانوردی مدافع شمامست.

روشندلی: طبیعت شرکت‌های کشتیرانی و تمایل صاحبان کشتی متکی بر تحصیل سود ناشی از عملیات حمل و نقل دریایی است. شرکت‌های کشتیرانی که کشتی‌های آن‌ها به بنادر ایران تردد

می‌کنند حتماً قایده و منفعتی در این بین تحصیل می‌کنند و یا این که تردد آن‌ها محض رعایت سیاست حضور یا انحصار تدریجی بازار حمل و نقل دریایی منطقه است. در این بین تایدوایر موفق به جلب ترافیک کالا و کشتی می‌شوند که امکان ارائه تمام نیازهای صاحبان کشتی‌های تجاری را داشته باشند.

برای صاحبان کشتی‌های تجاری با توجه به نوسان بازار کرایه حمل، قیمت سوخت و سایر عوامل هزینه بر، مقرون به‌صرفه‌ترین روش، برآورد احتیاجات کشتی از قبیل تدارک سوخت، آب، ملزومات، خورد و خوراک کارکنان، انجام تعمیرات سفری و جایگزینی کارکنان در کنار بازرگانی و تخلیه و بارکردن است. خدمات مورد نیاز کشتی‌های تجاری در بنادر ایران در زمینه‌های فوق‌الذکر نه به‌صورت کامل اما در برخی موارد به‌صورت مختصر قابل ارائه است که این خود یک عامل بازدارنده برای صاحبان کشتی جهت انتخاب بنادر ایران بعنوان بندر کارکنی است. در اینجا حضور بخش خصوصی و شرکت در جمع ارائه‌کنندگان خدمات مورد نیاز کشتی‌های تجاری که در بنادر کشور تردد می‌نمایند نیازمند شفافیت قوانین و مقررات جاری و مرتبط است و گزینه هرگونه سرمایه‌گذاری برای ارائه خدمات مناسب، کارآمد، سریع، ایمن و اقتصادی به نمر انتخاب نیست. در مورد پایانه‌های حمل و نقل و تداوم و روش نحوه نظارت و همکاری بخش دولتی با آنها می‌بایست در وهله اول نوع مدیریت بنادر حسب تقسیم‌بندی‌های موجود مشخص گردد و به تبع نوع مدیریت بنادر کشور حدود و دامنه اختیارات بخش خصوصی در مدیریت فعالیت‌های بندری تعیین شود.

برای مثال در بنادر صاحبخانه در مقایسه با بنادر ابزاری و در مقایسه با بنادر کاملاً خصوصی نحوه تعامل و تقسیم وظایف، صرف‌مخرج و کسب درآمد بین مقامات بندری و بخش خصوصی کاملاً متفاوت است. درحالی که قوانین جاری در کشور حقت اخذ حقوق دولت را از کشتی‌های تجاری بدلیل تردد در بنداری که دولت در احداث آن‌ها سرمایه‌گذاری ننموده محفوظ می‌دارد. غیرمعمول محترم شمردن حق دخالت دولت در تصمیم‌گیری‌های کلان کشور مسائل بندری، بسیاری در صنعت بندر کشور هنوز آنچنان با نظر بخش خصوصی که تمایل به سرمایه‌گذاری هنگفت در بنادر دارند، سازگار نیست.

چشم‌جهان: در رابطه با اینکه گفته شد تایدوایر کردن کلفت است، می‌خواهم بگویم این گردن کلفتی خیلی هم بد نیست، اگر پایانه کانتینر

بندر شهید رجایی می‌خواهد در رقابت بین المللی و پاسخ‌گویی به تقاضاهای داخلی خوب و موفق عمل کند، باید به هم قدرت‌مند و هم گردن کلفت باشد. اما این تصور که هر مجموعه قدرتمندی که در کشور با سرمایه‌های ملی ایجاد شده و شکل گرفته باید تخریب شود تا بخش خصوصی رشد کند هم ایده درستی نیست. این کار به مصلحت هیچ کس نیست چون ۴۰ سال سرمایه مملکت برای ایجاد چنین مجموعه‌ای صرف شده و حالا باید به آن برای آوردن سهم بیشتر از بازارهای بین المللی به کشور جهت بهیم و از این موضوع حمایت کنیم. ترکیب همه شرکت‌ها در مجموعه بندر شهید رجایی مانند تیم فوتبال است که هر یک از ما باید جایگاه مشخصی در این پیدا کنیم تا با تجمیع این توانایی‌ها یک فضای بزرگتری برای فعالیت‌های اقتصادی در بنادر کشور فراهم شود. به همان نسبت که تایدوایر خوب عمل کند شرکت‌های خصوصی در اراضی پستی‌تینی هم می‌توانند خوب عمل کنند. به این ترتیب نوعی هم‌افزایی بین تریمال اپراتور بندر و مجموعه پایانه‌داران شکل می‌گیرد. البته حلقه‌ای مفقوده متعددی وجود دارند که باید با کمک سازمان بنادر آنها را حل کنیم. محل تامین بودجه برای کارهای توسعه‌ای بندر باید پیدا شود تا فشار آن روی بخش خصوصی نماند. نگاه به شرکت تایدوایر به وجه در تعارض با سایر بخش‌های خصوصی همکار نیست اما تعاریفی در این رابطه شکل گرفته که نیازمند اصلاح است.

ملک: تصور می‌کنم سودی را که تایدوایر در ۱۰ سال گذشته تقسیم کرد و یا نکرد اگر جمع بزنیم به عدد بسیار بزرگی می‌رسیم. آن چه که نمی‌تواند این سود بزرگ را تقسیم بکند تاش را می‌گذارم سو مدیریت. ما به تعامل و روحیه دسته‌جمعی این سومندیریت حل می‌شود. عرض می‌کنم اپراتورهای گنتری کرین‌ها در بندر هامبورگ کیم هستند اما هیچ کاشمان به اندازه اپراتورهای تایدوایر حقوق نمی‌گیرند. در حالی که سطح زندگی در آلمان بسیار بالاتر از بندرعباس است اما در اینجا به نقل از آقای ملاجرزاده مدیرعامل قبلی تایدوایر حقوق اپراتورها از مدیرعامل آن بالاتر است. این سومندیریت‌هاست که این مشکلات را ایجاد کرده است زیرا بندرعباس از ظرفیت‌های بسیار بالایی برای کار برخوردار است.

رفیس فالتا: از سوی خود، همکارانم در ماهنامه از حضور شما بسیارگزارش، نظرهای پدید متعجب شوند. در آینده به بندر خواهیم رفت و وضع را با هم از نزدیک مشاهده و بحث و گفتگو می‌کنیم.