



نیاز به رویکردهای تازه در جهت ارتقاء و ایجاد تحولات لازم در حوزه دریایی

## حمل و نقل دریایی در سپهر سیاسی دولت یازدهم

به دلیل تحریم‌های ناعادلانه‌ای که طی سال‌های اخیر از سوی کشورهای غربی به کشور ما تحمیل شد صنعت دریایی ایران بیش از سایر بخش‌ها در تیررس این تهاجم قرار گرفت و در حوزه شناگان، صنایع دریایی و بیش از همه تجهیزات بندر دچار آسیب شده است. حال با تغییر دولت و به تبع آن تغییر مدیریت در سازمان بندار و دریا نوردی به عنوان نهاد حاکمیتی حوزه دریایی کشور انتظار می‌رود که این سازمان هرچه سریع‌تر نسبت به شناسایی نقاط آسیب‌دیده در این بخش اقدامات عملی صورت دهد و با اتخاذ سیاست‌های کارآمد و راهکارهای مناسب، نارسایی‌های موجود را مرفع سازد. امید ملک عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفت‌وگو با نشریه صنعت حمل و نقل ضمن بیان مشکلات موجود در حوزه دریایی کشور، راهکارهای خود را برای رفع موانع و مشکلات این بخش ارائه کرده است.

با توجه به شرایط موجود و تغییر مدیریت در سطح کلان کشور و همچنین تغییر مدیریت در سازمان بندار و دریانوردی، روند امور مربوط به حوزه دریایی کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ طی دو نشست با مهندس سعیدنژاد یکی در اتاق بازرگانی تهران و دیگری در انجمن کشتیرانی نگاه ایشان را در مجموع مثبت ارزیابی می‌کنیم با مرفع شدن تحریم‌ها، کشتیرانی‌ها با فراغ بال می‌توانند در ایران فعالیت داشته باشند. این موضوع بسیار به نفع تراز بازرگانی کشور خواهد بود به لحاظ این‌که کرایه حمل‌ها به شدت کاهش خواهد یافت. اما این‌که بندر شهید رجایی توانمندی لازم را برای حضور فعال کشتی‌رانی‌ها

داشته باشد در هاله‌ای از ابهام است زیرا بسیاری از تجهیزات مستهلک شده با قطعیات یدکی لازم وجود ندارد و خرید تجهیزات جدید هم فرآیندی است که حداقل دو سال زمان خواهد برد، تازه این بستگی دارد به این‌که پول آن وجود داشته باشد و کسی سفارش دهد. بنابر این در صورت کشایش و رفع تحریم‌ها همچنان بندر شهید رجایی دچار مشکل خواهد بود تا زمانی که بتوانیم تجهیزات جدیدی وارد کنیم و ظرفیت آن را افزایش دهیم. حتی باید تأکید کنم ظرفیت‌های ظریف قبلی هم نیست یعنی به شدت به خاطر استهلاک تجهیزات از ظرفیت‌ها کاسته شده و در سرتاسر بندر هم نمود دارد.

کرده اند که حاکمیت ما در حوزه دریایی به مخاطره افتاده و حتماً به دنبال این هستند تا این حاکمیت را با تدبیر به جایگاه واقعی خود برگردانند.

نقش نهادهای مردمی سا انجمن‌های مردم نهاد به‌ویژه انجمن کشتیرانی را در تصمیم‌سازی با تصمیم‌گیری مدیران بخش چگونه می‌بینید؟ آیا از سوی مدیریت جدید در سازمان بندار و دریانوردی به این نقش بها داده شده است؟

احساس می‌کنم نقش انجمن بیش از گذشته احصاء خواهد شود و در سپهر سیاسی دولت یازدهم به لحاظ این‌که بنیه‌های اقتصادی کشور از دست رفته و کسری بودجه شدید، تورم شدید و رشد منفی وجود دارد. حاکمیت به این نتیجه رسیده که در سطح کلان نظرات بخش خصوصی باید دریافت شود و در امور مشارکت داشته باشد.

از نظر شما مهم‌ترین الویت‌هایی که باید سرلوحه کار مسئولان جدید در حوزه دریایی کشور باشد چیست؟

مهم‌ترین چالش، تغییر نگاه آدم‌هاست. دولت عوض شده و به تبع آن وزرا، معاونان و حتی در این سطح احتمالاً تعداد آن‌ها از صد یا دویست نفر بیشتر بشود تغییر یافته‌اند اما در سازمان بندار و دریانوردی چند هزار نفر نیرو شاغل هستند. باید پرسید آیا نگاه درون سازمان را هم می‌توانیم تغییر بدهیم که تمام بنده کارشناسی آن نیز نگاهش تغییر کند؟ به نظر بنده احتیاج به این تغییر نگاه داریم تا آن کارشناس بتواند سیاست‌های خوبی را دنبال کند و خدا را شکر که جناب آقای دکتر آخوندی وزیر محترم هم در مراسم معارفه جناب آقای مهندس سعید نژاد به تغییر پارادایم اشاره و تأکید فرمودند. مهم این است که آنلا مسئولین عالی‌رتبه دولتی آرمان دارند.

احتیاج داریم حتماً از شرکت‌های دولتی یا شبه دولتی در امور پرهیز کنیم و این بسیار مهم است زیرا ملت ایران بهای گزافی را بابت آن پرداخته است. همچنین علی‌رغم این‌که سال‌هاست از ابله‌غیبه اصل ۴۴ می‌گذرد حدود دوسوم بودجه سال ۹۳ به شرکت‌های دولتی اختصاص یافته است. در جایی که کل بودجه این کشور از شرکتی مانند فیلیپس به مراتب کم‌تر است. واقعاً نامی‌دامت چسرا داریم فکر

آیا طی جلساتی که با مهندس سعیدنژاد مدیر عامل سازمان بندار و دریانوردی برگزار شد و الویت‌هایی که ایشان مطرح کرده‌اند شما هم موافق هستید؟

به نظر بنده بحث ابراتور قبلی بندر شهید رجایی وقت ایشان را از ابتدای کار گرفت و ایشان هم بر این نکته تأکید داشتند. اما لازم است شناخت عمیق‌تری به نسبت صنعت بسیار غریض و طولیل دریایی داشته باشند تا بتوانند تصمیم‌گیری کنند که هنوز این موقعیت حاصل نشده است. تمام این هم‌اندیشی‌ها و جلسات برای این است که ایشان عمق دیدی نسبت به مسائل و مشکلات موجود پیدا کنند تا بتوانند از کین کشور دفاع کنند. اما ایشان تصریح

قسمت می‌کنیم و باید اجازه بدهند شرکت‌ها کار کنند و پول تولید کنند و مردم به تخصص برسند و بتوانند کارشان را به خوبی انجام دهند. اما متأسفانه با این روش که حاکم بوده تمام شرکت‌های شبه دولتی معلوم نیست پول‌ها را چه کار کرده‌اند و ناکارآمدی در تمام زمینه‌ها وجود دارد. چون این‌ها

مدیرانی هستند که خودشان تولید ثروت نکرده‌اند بنابر این همگی به دنبال تأمین منافع شخصی خود بوده‌اند و نه این‌که منابعی برای کشور تأمین کنند. امیدوارم نگاه در بدنه سازمان‌های دولتی متحول شود که این هم منوط به تحول در برخورد مدیران بالایی سازمان‌ها است و حتماً به سطوح پایین‌تر هم تسری پیدا می‌کند و دست‌درست هم می‌توانیم امور را پیش ببریم. کشورهای داریم که در سایه پاندرشان در جهان می‌درخشند که نمونه آن سنگاپور، دوی یا هنگ‌کنگ که این‌ها فقط بنادر هستند و چیز دیگری نبوده‌اند و هنوز هم چیزی پس‌نهند بلکه فقط از طریق ارائه خدمات بندری توانسته‌اند به تمام صنعت کشتی‌رانی و تمام تاجران دنیا، این جایگاه را در کل جهان برای خود کسب کنند.

باید پرسید چرا ما با داشتن این موهبت الهی (چندین هزار کیلومتر مرز آبی و دسترسی به نهای آزاد و جمعیت ۷۵ میلیونی) نمی‌توانیم و مضافاً بهره‌مندی از چند کشور محصور در خشکی در اطراف ما که جمعیتی بالغ بر ۲۰۰ میلیون نفر که در این کشورها هستند و همه آن‌ها نیازمندی‌هایی دارند. مثلاً افغانستان نیاز به صادرات و واردات دارد و میلیون‌ها تن ذخایر معدنی در این چند کشور شناسایی شده و اولین چالش آن صادر شود. یا باید از طریق پاکستان یا از طریق ایران به دریا برسد. هنوز در حوزه ترانزیت یا چالش‌های بسیار بسیار جدی مواجه هستیم و اولین چالش آن این است که تأمین بن ترانزیت از بین رفت. دوم این که هنوز هیچ دستگاهی در نداریم که متولی صنعت ترانزیت در این کشور باشد در حالی که به راحتی صنعت ترانزیت را می‌توانیم جایگزین صنعت نفت کنیم.

صنعت حمل‌ونقل بر خلاف برخی صنایع به شدت پراکنده است و بدون نیاز به سرمایه‌گذاری حتی در نقاط

محروم هم می‌توان ایجاد اشتغال کرد. بنابر این فقط به ثبات و قوانین خوب و آسان و ابزار لازم برای آن احتیاج داریم. فکر می‌کنم با تدابیری که دولت یازدهم می‌اندیشد و با توجه به این‌که واقعاً خزانه خالی است چسب‌های برای برون رفت از این محضه خواهد یافت.

در گفته‌هایمان به قوانین و مقررات اشاره کردید، به نظر شما برای تسهیل امور در حوزه دریایی باید در چه قوانینی بازنگری صورت گیرد تا در روند فعالیت دریایی به سرعت تاثیرگذار باشد؟

یکی از مسائل مهم این است که هنوز گمرک می‌خواهد کشتی‌ها ترخیص شود و پروانه سه‌ماهه داشته باشد. موقتیتی که در حوزه هوانوردی به‌وجود آمده دولت هواپیماساز را معاف کرد پس به همین ترتیب کشتی‌ها هم معاف است. در حالی که هنوز هم عقب‌ماندگی‌هایی که در حوزه دریا داریم به خاطر همین نگاه اشتباهی بوده است که طی ۳۵ سال گذشته وجود داشته است. به کشتی‌های که اصلاً وارد نمی‌شود می‌گویند باید ترخیص شود. در تمام دنیا اگر کشتی‌های که سرمایه‌هایشان را در بخش دریا به کار می‌گیرند حمایت می‌کنند. معلوم است که سرمایه‌گذاری در بازار جهانی به صرفه و ملاح نیست زیرا در بازار رقابت نمی‌تواند رقابت کند. بنابر این این قانون باید حذف شود و کشتی‌های احتیاج به ترخیص نداشته باشند. کشتی‌های بندری به نام HOME PORT دارند یعنی بندری که کشتی در آنجا ثبت شده و خاتمه‌اش محسوب می‌شود پس طبیعی است در این خانه باید تسهیلات و امکانات بسیار گسترده‌تری به نسبت بنادر دیگری که در آن تردد می‌کنند در اختیارشان قرار گیرد. در کشتی‌های ایرانی HOME PORT را احسالی کرده‌اند؟ در حوزه برنامه‌ها هم این مشکل وجود دارد بنابر این این موارد نگاه‌های ضد توسعه دریا محور است. در این‌جا سخت‌گیری‌هایی می‌شود که تعددی هم نیست بلکه قوانین ما با نیازهای جامعه امروز متحول نشده تا بتوانند منجر به تسهیلات شوند. به عنوان مثال برای سوخت‌گیری به شدت ممنوع مواجه هستیم و کنترل‌هایی که صورت می‌گیرد گاهی آدم به خودش شک می‌کند که چه بسیار اهانت‌آمیز است. توجه کنید کشتی چه کار کند و چه کار



یکی از مسائل مهم این است که هنوز گمرک می‌خواهد کشتی‌ها ترخیص شود و پروانه سه‌ماهه داشته باشد

نکند هزینه دارد و برای انتظار سوخت‌گیری هم کسی پول ندهد. به نظر من در حوزه ساعات کاری گمرک به خصوص در حوزه بندر هم باید تجدید نظر کنیم اگر به این می‌اندیشیم که بنادر در گذرگاه کالا است نه اپار کالای پس گمرک هم در این تسهیل و روان‌سازی سهم دارد.

یکی از معضلات مهم در بخش دریایی که مورد منابع بود به بانک‌ها و طرفیه دارند مربوط است. رابطه تسهیلات ارزی قیمت را در اختیار فعالان اقتصادی به‌ویژه در حوزه دریایی قرار دهند اما این‌گونه نیست به نظر شما چه راهکاری می‌توان به اجرا گذاشت؟

تا وقتی بانک‌ها ما روش‌ها و راه‌های کسب درآمد آسان‌تری دارند چرا باید کارشناسی را استخدام کنند تا او و بانک آیین‌نامه‌هایی را تدوین کند و مدیران عالی رتبه بانکی هم متوجه شوند کشتی ارزش زیادی دارد. بانک‌ها می‌توانند در حال حاضر ساختمان‌سازی می‌کنند یا در حوزه اقتصادی سرمایه‌گذاری‌هایی انجام می‌دهند که برای وام تطبیقی تا ۳۰ درصد هم بهره می‌گیرند و با افزایش قیمت ارز هم یک شبه منابع هنگفتی را کسب کرده‌اند بنابر این نیازی نمی‌بینند به دنبال کشتی باشند که آیا می‌توان آن را به عنوان وثیقه استفاده کرد یا نه چون بانک نمی‌داند با ارسال فکس می‌تواند کشتی را در هر کجای دنیا که باشد توقیف کند. بنابر این باید فضایی ایجاد شود که بانک‌ها بتوانند به سمت ساختمان‌سازی بروند.

یکی از موارد مهمی که طی سالیان اخیر در بین فعالان بخش دریایی کشور همواره مطرح بوده اپراتوری بندر به ویژه بندر شهید رجایی بوده است. هم‌چنان بحث اپراتوری این بندر مطرح است. به نظر شما راهکاری که برای اپراتوری بندر شهید رجایی باید لحاظ شود چیست تا ظرفیت این بندر بیش از گذشته ارتقا یابد؟ آیا تشکیل کنسرسیومی از سایر شرکت‌های توانمند در این بخش راهگشا خواهد بود؟

به حرحال کنسرسیوم به مثابه یک شرکت تلقی می‌شود یعنی سهام شرکتی را تعدادی شرکت خریداری می‌کنند و این شرکت هم تابع قانون تجارت خواهد بود. بنده موافق این کنسرسیوم هستم و فکر می‌کنم چون سازمان بندر و دربارتوری نمی‌تواند این امتیاز را خوب فروشد این کنسرسیوم می‌تواند آن را به خارجی‌ها با قیمت آف‌با وگاندر کند. چون در حوزه بندر، فعالیت‌های آلوده‌تری وجود دارد و هنوز هم شهربانی هم تأکید داشت ما احتیاج داریم که تقاضا ایجاد کنیم. بنابر این ایجاد تقاضا یعنی این‌که نیاز است در حوزه بین‌المللی فعال باشیم. به نظر من کنسرسیوم ایرانی می‌تواند شرکت خارجی بیورد. حتی اگر این بندر را به خارجی‌ها واگذار کنیم به دلیل عمده مشکلات فرهنگی مجدداً موفق نخواهیم بود به عنوان نمونه کار خارجی‌ها هم در آن‌جا مستقر شوند قانون تأمین اجتماعی ما را خواهند فهمید اما این شرکت به هیچ‌وجه نمی‌تواند جایگاه دفتر امام جمعه بندر عباس را یا جایگاه عالی تأمین استان را فهم کند. لذا برای این احتیاج داریم یک شرکت وطنی هم که کنار آن شرکت خارجی باشد باشیم. پس فقط شرکت‌های خصوصی هستند که می‌توانند آن را خوب بفروشند و از نفعات ملی بسیار خوب مراقبت کنند. در نهایت حتماً باید از طریق کنسرسیوم اپراتوری بندر شهید رجایی هدایت شود تا موفقیت‌آمیز باشد از سوی دیگر بخش دولتی هم به محسودیت‌ها و معنوریت‌های خودش را دارد چه در خارج و چه در داخل ایران. ولی بخش خصوصی جایگرت می‌تواند در مذاکرات مامور بدهد و منابع ملی را محافظت کند اکنون نیازمند سرمایه‌گذاری‌های کلانی در بندر و حوزه دریایی هستیم که باید

دوباره در این بخش ظرفیت‌سازی و بازسازی صورت گیرد تا بتوانیم سر بلند باشیم.

چشم‌انداز شرکت برویجر در حال حاضر چه فعالیت‌هایی را صورت می‌دهد و چه اهدافی را در این حوزه دنبال می‌کند؟  
به عنوان یک شرکت ایرانی و شرکت کوچکی در صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور به دلیل تحریم فعالیت‌های ما نیز تعطیل شد اما در حد مقدورات خود تصمیم گرفتیم جریان کالا از ایران محدودتر یا متوقف نشود بنابراین این ما هم در این حوزه با خرید و اجاره تعدادی کانتینر به حمل کالا پرداختیم و توانسیم جریان کالا را در حد بضاعت خود نگه داریم. اشکال عمده‌ای که وجود دارد بحث ترانکس‌های مالی است که به عنوان یک شرکت ایرانی در بسیاری از کشورها به نام خودمان نمی‌توانیم حساب بانکی داشته باشیم و در بحث کرایه حمل هم چون به دلار است اشکال ایجاد می‌کند. ولی با همین

ناوگان کوچک چند صد کانتینری کالاها را به نام ایران بیابوریم یا به سایر بنادر خارجی صادر کنیم. فعلا فقط در حوزه خلیج فارس و سنگاپور و مالزی تردد داریم. به نظر من یکی از وجوه تحریم‌ها این بوده که قدر ناوگان دولتی کشور را بناییم. اگر این ناوگان نبود اوضاع مملکت به مراتب بدتر از این بود. واقعا این ناوگان به کمک حوزه واردات و صادرات آمد. کشتی‌هایی که از رده خارج شده بودند و همکاران ایام بسیار سختی را گذراندند تا آن‌ها را ابرازندازی کنند و در نظر بگیرند حتی برای خرید طاب کشتی هم در مصیقه بودند و هنوز هم هستند. بنابر این این ناوگان در این اوضاع ناسامان بسیار کمک بود منتها بخش خصوصی ما هم عقیم‌ماندنگه داشته‌اند. باید که اگر در سال‌های دور گذشته امکاناتی فراهم می‌شد، بخش خصوصی هم مانند ناوگان کشتی‌رانی می‌توانستند کمک‌کار باشند اما این امکان وجود نداشت. به هر حال ایودارم این موارد درس‌های تاریخی باشد تا بتوانیم برای آینده از آن استفاده کنیم. اقتصاد

دولتی، خصوصی و تعاونی که همه این سه بخش باید توانمند باشد تا بتوانیم ملت توانمند است.



## برای تحقق اهداف و حرکت در جهت توسعه، تدوین و ترسیم چشم انداز یک ضرورت است

# تلاش به سوی چشم انداز

قالب طرح های ساخت مخازن نفتی، مخازن روغن خوراکی، انبارهای چند منظوره و محوطه های نگهداری کانتینر و مواد معدنی منعقد شده است.

مورری بر چشم انداز و استراتژی آینده اداره کل بنادر و ترانپورتهای استان خوزستان

دورنما، توصیفی است از شرایط آینده بندر، به عبارتی دیگر نقطه آغازین تعیین اهداف در بندر، ترسیم چشم انداز است که اغلب به صورت اهدافی آرمان گراییه چشم بلند مدت تدوین می شوند. چشم انداز شامل جملات اساسی و مهمی است که در آن ارزش ها، آمال و اهداف اتی سازمان به چشم می خورد. چشم انداز، وضعیت ایده آل یا مطلوب و مجموعه اهداف دراز مدتی است که دستیابی به آن ها در آینده ای نزدیک غیر محتمل است ولی امکان حرکت به سوی آن برای بندر میسر است. این اهداف مانند چراغ روشنی در فاصله ای دور، راهنمایی جهت حرکت بندر است. بدیهی است چنانچه تصویر سازی از آینده ای که می خواهیم بدان دست یابیم به درستی صورت پذیرد موانع تحقق آن روشن شده و بندر به راحتی خواهد توانست بر موانع موجود غلبه کند. بر این اساس پس از انجام مطالعات نظری، هم

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در حوزه بندر و دریا فعالیت های گسترده ای را انجام داده و یازده دست انجام داد. پرشماری و گوناگونی کوشش های این مجموعه در جهت شکوفایی اقتصادی و ارتقاء حمل و نقل. پیاده ای و بندر تاسیسات مدرن کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ابراهیم ایدینی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت و گویی داشته باشیم که مشن آن را در ادامه می خوانید.

۰ سرویس و نگهداری تاسیسات مکانیکی و برقی - گذاری پست های برق و - اشاره کرد. همچنین در بخش تامین و نگهداری تجهیزات استراتژیک بندر، تعمیرات اساسی زیر آبی و روایی لایروب های هویزه و پستان، و نوسازی و تعمیرات اساسی سیستم کنترل ترافیک دریایی، VTS، مانیتورینگ بویه های دریایی، به روز رسانی و تعمیرات اساسی سیستم های کنترل ناوبری شنلورهای توسعه سامانه حفاظتی و امنیتی ترانپوردها و تعمیرات اساسی داک سرباره شنلوردها از جمله برنامه ها و پروژه های این اداره کل در مدت ۹ ماهه گذشته بوده اند.

وضعیت جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در بندر امام خمینی (ره) در خصوص جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی طی ۸ ماهه سال جاری ۱۳ قرارداد سرمایه گذاری به ارزش بیش از ۲۲۴۴ میلیارد ریال در

در حال حاضر ۴۶ پروژه در بخش های مختلف توسعه زیر بنایی به ارزش حدود ۴۰۰/۲ میلیارد ریال یا ۸۷ درصد نگهداری فیزیکی و مالی ۱۱۰ پروژه در بخش تأمین و نگهداری اینیه و تاسیسات به ارزش ۳۹۷ میلیارد ریال یا بیش از ۶۳ درصد پیشرفت فیزیکی و مالی ۲۷۰ پروژه در بخش تأمین و نگهداری تجهیزات استراتژیک بندر به ارزش ریالی ۳۰۴ میلیارد ریال یا ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی و مالی در این اداره کل در حال انجام است که در بخش توسعه زیر بنایی و روبنایی به عنوان مهم ترین پروژه ها می توان افزایش ظرفیت باربری اسکله ها، احداث انبار کالای خطر کلر و احداث معابر و شبکه زهکشی اراضی پشتیبانی را نام برد. اما در بخش تأمین و نگهداری ابنیه و تاسیسات می توان به پروژه هایی از قبیل تعمیر و نگهداری خطوط ریلی، تعمیرات اساسی سازه های ساحلی و فراساحلی، تعریض مسیرهای کامیون رو