



کشتریانی وان‌های، فعالیت خود را در بندر شهید رجایی از سر گرفت

اختلافات منطقه‌ای در سایه همگرایی اقتصادی رنگ می‌بازد

شرکت کشتی رانی "وان‌های" پس از وقفه‌ای به نسبت طولانی دوباره فعالیت خود را در بندر شهید رجایی از مردادماه سال جاری آغاز کرد. حضور این خط کشتی رانی خارجی چشم‌انداز ورود سایر خطوط کشتیرانی به کشور را تا حدودی روشن کرده است. حال آن که امکانات کنونی مجتمع بندر شهیدرجایی در شرایط کنونی نیازمند توسعه است. ماهنامه‌ی صنعت حمل و نقل در گفت و گو با امید ملک مدیرعامل شرکت برحسب برنامه‌های شرکت وان‌های، چشم‌انداز توسعه بندر ایران را به بحث گذاشته است. آقای ملک بر همگرایی منطقه‌ای و ایجاد فرصت‌های اقتصادی تأکید دارد که می‌تواند بسیاری از تنش‌ها و اختلافات قومی در کشورهای همسایه را به نفع منافع اقتصادی کشورهای منطقه برطرف کند.

تحلیل شما از وضعیت کنونی حمل‌ونقل دریایی ایران چیست؟ آیا در یک سال اخیر تحولی در شرایط مدیریتی حمل‌ونقل دریایی پیش بینی می‌کنید؟

در زمینه‌ی حمل و نقل دریایی به لحاظ غفلت هشت ساله‌ی دولت نهم و دهم نتوانستیم در زمینه‌ی توسعه‌ی زیرساختی قدم مثبتی برداریم. از این‌رو امروزه، اگر قرار بر این است تا، شرایط سیاسی- اقتصادی، مساعد شود و برنامه‌های توسعه‌ای رو به سوی رشد و پیشرفت باشند، نارسایی‌های کنونی، نبود امکانات و تجهیزات کافی است و بنابراین نیاز به بهسازی به شدت احساس خواهد شد. نباید از نظر دور داشت که وضعیت کنونی صنعت حمل و نقل دریایی، نسبت به سال گذشته رو به بهبود است. در عرصه‌ی تجارت، حمل و نقل دریایی سال گذشته مشکلات فراوانی وجود داشت. در کل باید گفت، حرکت

این پرچه از صنعت حمل و نقل، به نسبت سال گذشته بسیار روان‌تر و آرام‌تر است.

چنانچه کشتی‌ها به طور مستقیم در بندر شهیدرجایی پهلو بگیرند، هم در زمان صرفه‌جویی می‌شود و هم به لحاظ اقتصادی سودمندتر خواهد بود. لذا خط می‌تواند هزینه‌ها را به نفع واردکننده و داخل‌کننده‌ی ایرانی کاهش بدهد. اما در هر صورت در این زمینه از حمل و نقل ضعف داریم. حال اگر فرض بر این باشد، که بعد از ۲۴ نوامبر - زمان نهایی مذاکرات هسته‌ای ایران و گروه پنج به اضافه یک - به سمت عادی سازی و رفع شرایط محدودکننده پیش برویم، در صورتی که تجهیزات بندری و امکانات زیرساختی تقویت نشوند، مشکلات زیادی خواهیم داشت. برای مثال در بندرعباس یا صف و گره ترافیکی رو به رو می‌شویم. فضای کافی برای

تمام کشتی‌هایی که به بندر مراجعه می‌کنند وجود نخواهد داشت. مقدار زیادی همچنان باید ترانшип شوند تا زمانی که سازمان پال شرقی یا غربی را آماده‌ی بهره برداری کند. زیرساخت آن‌ها کاملاً آماده است و تنها تجهیزات پشتیبانی برای محوطه‌ی نگهداری کانتینرها باقی مانده است، که با برنامه ریزی صحیح کمتر از دو سال می‌تواند فرآیند خریداری، نصب و بهره برداری این ملزومات را پایان رساند و خوشبختانه سازمان بندر و دریانوردی در حال پیگیری است.

سازمان بندر و دریانوردی هم اکنون متوجه این موضوع هست، که حتماً باید یک "پال" را آماده بهره برداری کند در غیراین صورت فرآیند بهسازی و نوسازی برای بهره برداری از بندر شهید رجایی برای پاسخگویی به حجم انبوه از تقاضا بسیار طولانی

خواهد بود.

پیش بینی می شود اگر سه اسکله ی بزرگ در سیال شرقی یا غربی به بهره برداری برسد دستکم ۹ خط کشتیرانی بزرگ که فعالیت های زیادی در ایران دارند، بتوانند از این امکانات بهره مند شده و کشتی های با ظرفیت ۱۲ هزار تنی ای یو در بندر شهید رجایی پهلو گیرند و مطابق برنامه زمانی خود پیش بروند.

در مردادماه سال جاری، شرکت «وان های» به عنوان اولین خط کشتیرانی خارجی بعد از رفع تحریم بندر شهید رجایی، وارد شد، این مجموعه چه جایگاهی را در طبقه بندی بین المللی به خود اختصاص داده و چه پیشینه ای در بازار ایران داشته است؟

شرکت Wan Hai در سال ۲۰۱۵، پنجاه ساله می شود. از سال تاسیس حرکتی آرام و پیوسته به سوی پیشرفت داشته است. در ابتدا به صورت یک شرکت تجاری خانوادگی فعالیت خود را آغاز کرد. حالا جایگاه بیست و یکم از طبقه بندی بین المللی را به خود اختصاص داده است. تقریباً حدود ۸۶ کشتی و حدود ۲۴۰ هزار تنی ای یو کانتینر در اختیار دارد. بیشتر تمرکز این شرکت روی شبکه تجاری و خطوط فعال در داخل قاره آسیا متمرکز است. حدود ۵ سال هم رتبه ی اول را در این بازار به خود اختصاص داده بود "یعنی رتبه ی برتر بین شرکت های حمل باری که بیشترین جا به جایی را در داخل قاره آسیا داشته اند." داشتن تراز مالی مثبت نسبت به سایر خطوط کشتیرانی از افتخارات آن است. این مقوله به دیدگاه مدیریتی مناسب در طی سال های متصادم "وان های" کم ترین خسارت مالی یا به عبارتی دیگر بیشترین سود را نسبت به سایر رقبای خود داشته است. یکی دیگر از دلایل موفقیت آن، این است که مانند سایر حمل کننده ها همه نوع بار را جا به جایی نمی کند. کانتینر را خالی بر می گرداند ولی هر نوع باری را جا به جایی نمی کند.

کانتینرها در نوع خود درجه بندی دارند. کانتینرها زمانی که از کارخانه



ملک: منطقه ی خلیج فارس از لحاظ تجارت یک منطقه ی نامتعادل است. تمام کشتی هایی که در خلیج فارس می گردند حامل کالاها و محصولات وارداتی هستند، اما در راه برگشت اکثر کانتینر ها بدون بار راهی می شوند. حمل کانتینر خالی برای خط درآمدی ندارد

بیرون می آیند، درجه ی A دارند. خلیجی از کالاها در دنیا از طریق کانتینر با شرایط فابریک و درجه یک حمل می شوند. برای مثال مواد غذایی، مانند چایی که نیاز به فضای خشک دارد، حمل مواد غذایی ظرافت خاصی داد و ممکن است آلودگی و مشکلاتی از این دست برای آن ها به وجود بیاید مثلاً در حمل مواد غذایی نباید در کانتینر مواد معدنی دیده شود، چون هم خط و هم صاحب کالا متضرر خواهد بود. بنابراین تفکیک کانتینر و بار یک مقوله ی مهم است، که "وان های" به آن توجه می کند. برای مثال پوشاک های برند، از داخل کارخانه و اتوکشیده وارد کانتینر می شود و مستقیم به پوتیک های

بازار مصرف وارد می شوند. بنابراین مجموعه ای از کالاها هستند، نیاز دارند به کانتینرهای درجه ۱ و مرغوب که به محصول آسیب نرساند. بنابراین شرکت های حمل و نقل به دنبال این هستند، تا از بهترین کانتینرها و کشتی های حمل و نقلی مناسب برای جا به جایی کالا استفاده کنند. "وان های" در انتخاب کانتینر بسیار جدی بوده است. نگهداری و حفاظت از کانتینرها را بر عهده ی یک تیم کارشناسانه ی مجرب و متخصص قرار داده تا بر نحوه ی کارکرد صحیح آن ها کنترل داشته باشند و عملیات لجستیک کانتینر را در بنادر دنیا از طریق دفتر مرکزی خود انجام می دهد.

سایز شرکت "وان های" به نسبت سایر شرکت های کشتیرانی کانتینری کوچک تر است این مزیتی است برای کنترل و تمرکز بیشتر بر کیفیت و نحوه ی کار. همان طور که گفته شد محدوده ی جغرافیایی کار شرکت بیشتر داخل قاره ی آسیا و سروس های کوچکی نیز در آمریکای جنوبی و شمالی را برعهده دارد.

برای حمل چه کالاهایی بیش تر تمرکز دارید؟

در زمینه ی صادرات کالا، حمل کانتینرهای حاوی مواد پتروشیمی به سوی کشور چین، مواد غذایی مانند ماهی و پای مرغ یخ زده به کشورهای شرق آسیا، پسته به ژاپن، ویتنام و کره، و سایر اقلام از این دست را در فهرست محصولات خود برای حمل و نقل دارد. "وان های" در الگوی واردات کالا،



بیشتر از ۵۰ درصد باری که حمل می کند، بارهای ترانزیتی کشورهای همسایه مانند عراق و افغانستان و ... آسیای میانه است. کانتینر توسط یک فرووار (راهبر) ایرانی تداوم مسیر می دهد و در کشور سوم وارد می شود.

شرایط نامعلوم سیاسی و ناآرامی ها در بازار عراق برای شما چه مساله ای ایجاد می کند؟

در کشورهایی مانند عراق، نگرانی هایی برای شرکت های حمل و نقل و صاحب کالا به وجود می آید، در چنین موقعیتی شرکت های حمل و نقل به عنوان دیده بان عمل می کنند. کانتینرهای حامل کالا از حوزی فعالیت ما عبور می کنند، مسئولیت آنها بر عهده ی شرکت های فعال در این قلمرو است عراق همسایه ی ایران است. بنابراین فهم و درک بهتری از شرایط موجود در کشورهای همسایه داریم. لذا با بررسی وضعیت موجود تعاملات لازم را برای آرام کردن اوضاع و کم کردن نگرانی شرکت کشتیرانی انجام می دهیم. با سطح موقعیت موجود به جا به جایی کالا می پردازیم.

آیا این خط کشتی رانی تنها به بندر شهید رجایی می آید، ورود به سایر بنادر ایران را در دستور کار دارید؟

مقصد "وان های" بیشتر بندر شهید رجایی است ولی به بوشهر هم سرویس دارد. بندر امام خمینی و بندر خرمشهر در حال حاضر تحریم هستند. اگر شرایط تحریم برداشته شود (ناگفته نماند که این شرایط به اپراتور این بنادر مرتبط است)، خطوط کشتیرانی از سایر مرتبط است. خط می کند. منطقه ی خلیج فارس از لحاظ تجارت یک منطقه ی نامتعادل است، تمام کشتی هایی که در خلیج فارس پهلو می گردند حامل کالاها و محصولات وارداتی هستند. اما در راه برگشت اکثر کانتینر ها بدون بار راهی می شوند. حمل کانتینر خالی برای خط درآمدی ندارد.

در منطقه نامتعادل خلیج فارس، حجم واردات و صادرات نسبت مشخصی ندارد. حجم واردات که

وارد منطقه می شود، بسیار بیشتر از صادرات است. زیرا ظاهرًا این منطقه باوجود سهم صادرات نفتی در حد ۴۰ درصد کل تقاضای دنیا سرشار از دلارهائی نفتی است در مقابل بنادر دیگر و مناطق دیگر مانند بندر امام خمینی، علویه صادرات در حجم های انبوه دارند. بنابراین شرکت های حمل و نقل دریایی نگاه ویژه اقتصادی به بندر و میزان جاب به جایی کالا در آن ها خواهند داشت. وقتی شرایط مهیا شود، تمامی خطوط روی مسیر و مقصد خود برنامه ریزی خواهند کرد. اگر نفت برای تردد کشتی ها مهیا شود و کشتی های مادر بتوانند به راحتی در بندر شهید رجایی به فعالیت بپردازند، بر اساس سیاست های سازمان بنادر و دریانوردی مزیت های زیادی شامل حال آن ها خواهد شد.

در چنین شرایطی اپراتور بندر شهید رجایی برای ارائه خدمات به اولین خط منظم خارجی چه عملکردی داشته است؟

به نظرم اپراتور بسیار مردانه پای کار ایستاد و آبروی همه را خرید. مدیران کل، واقف به این قضیه هستند که ترمینال ۱ و ترمینال ۲ مشکلات و نقاط ضعفی دارند، که هرچه سریع تر باید به آنها رسیدگی شود. این ترمینال ها به مراقبت های ویژه وابسته هستند. شاهد بودیم که مدیران شخصا برای رفع مشکلات در بندر حضور داشتند. حمایت مدیر از کشتی ها و کشتی ها نشانه این است که عشق و علاقه ای برای خدمت و مدیریت در بین دست اندرکاران وجود دارد. برای موفقیت

عملیات تخلیه کانتینرها تمام توان خود را صرف این کار می کنند. بنابراین مدیریت صحیح و آگاه به شرایط، تمامی نقاط ضعف را پوشش می دهد و برای حل آن ها در تلاش هستند.

به طور کلی چه تحلیلی از وضعیت حمل بار کشتیرانی در خطوط مختلف در منطقه و جهان می بینید؟ نسبت به سال گذشته بازار با چه نوسان هایی رو به رو بوده است؟

در حال حاضر، عرصه حمل کالا در بر تقاضای آن پستی گرفته است. در سالیان گذشته، به خصوص بعد از بحران جهانی سال ۲۰۰۸، تقاضای حمل کالا دچار رکود می شود. در شرایط حمل و نقل می بینیم که در این عرصه راهکارهایی را در نظر می گیرند، یکی از این روش ها کاهش هزینه هاست. بازار به سمت ظرفیت های گرایش پیدا کرده که اقتصاد مقیاس اجازه می دهد.

شرکت های حمل و نقل بزرگ همگی روند به سوی سفارش کشتی های VLCC - ULCC در صنعت کانتینری از آن ها یاد می شود. سیل تحویل دهی کشتی های بزرگ بازار عرضه را دچار اغتشاش می کند. به همین خاطر بود که کشتیرانی های مانند Maersk از ظرفیت کانتینری کشتی در حال ساخت خود (EMMA MAERSK) که اولین کشتی VLCC دنیا بود هیچ اطلاعاتی به بیرون نرزی داد، برای این که رقبا از ظرفیت آن آگاهی نداشته باشند تا دست بالا را در بازار هر چه بیشتر

حفظ کند. از سوی دیگر به هر نسبتی که کشتی وارد بازاری می شود، از آن سو خارج نمی شود. کشتی که در زمینه ی حمل بار اقتصادی نیست به درد از رده خارج می خورد. زمانی که اقتصاد مقیاس معیار فعالیت شرکت های حمل و نقل می شود. تنوع و رنگارنگی بازیگران و فعالان در عرصه حمل و نقل دریایی را نخواهیم داشت.

برای مثال در سال ۲۰۰۹ که خط کانتینری MISC مربوط به کشور مالزی که مبلغ خط حلال بود و به کشورهای اسلامی غذای حلال را به وسیله ی خطوط ویژه جا به جا می نمود بعد از سال ها فعالیت، مقهور نظام اقتصاد مقیاس شد و فعالیت آن رنگ باخت. این شکل از اقتصاد مقیاس تنها تعداد محدودی از شرکت ها می توانند سرپا بمانند، و اکثر خطوط کشتیرانی را ادغام شده و هر روز بر تعداد تلفیق شده ها افزوده می شود.

امسال هم شرکت شیلیایی CSAV (Compañía Sur Americana de Vapores) پس از چند سال پیاپی ضرردهی مجبور به ادغام در Hapag Lloyd شد.

جایگاه بنادر ایران در قیاس با سایر بنادر منطقه چه جایگاهی دارد؟ به نظر شما آیا بنادر ما با سایر بنادر بزرگ منطقه در نوع فعالیت هم پوشانی خواهند داشت و می توانند شانه به شانه هم حرکت کنند یا این که همان روشی که تاکنون بوده جریان خواهد داشت؟

بندر شهید رجایی طبیعتاً امکان قیاس با مثلاً جبل علی را نخواهد داشت. نظر به این که جایگاه ژئواستراتژیک بندر شهید رجایی ویژه و باید با مدیریت صحیح بهره برداری کنیم. هرچند اراده و آگاهی تاریخی نسبت به ارتقای شرایط بندر مذکور در تصمیم گیری ها و مدیریت سازمان بنادر مشهود است اما همیشه از روند بازار عقب بوده ایم. در حوزه ای که باید زیرساخت ها آماده شود، وضعیت نا به سامان بندر شهید رجایی فرصت ها را از بین می

برد.

کشتی هایی که به سوی بنادر کشورهای پیروان در حال تردد هستند، آینده خوبی را هم دنبال خواهند داشت. از این رو برای خدمات رسانی مطلوب به آن ها باید برنامه ریزی مناسب صورت بگیرد. حتی برای خدمات رسانی به بندر کوچک تر داخلی نیز باید اقداماتی در دستور کار قرار بگیرد.

هم اکنون منابع عظیم معدنی در افغانستان وجود دارد که بعد از آرام شدن اوضاع سیاسی، بهره برداری از میلیون ها تن کالای معدنی را به تنهایی می تواند تأمین کند. منابعی که دست نخورده باقی مانده اند مانند افغانستان و آفریقا باید مورد استفاده قرار بگیرند.

جابه جایی این حجم کالا از مسیر بندر چابهار و بندر شهید رجایی خواهد گذشت. باید بتاسیسی، بهره برداری را از طریق بنادر ایران منسجم برنامه ریزی کرده تا این امر باعث رونق اقتصادی شود. علاوه بر این سایر کشورهای همسایه مانند چین، کمبودان دارای مواد غنی هستند، که برنامه ریزی در طولانی مدت می تواند به رشد این صنعت کمک کند.

نکته این است که چشم انداز رونق در ثبات اقتصادی می تواند اختلافات قومی و مذهبی را محو کند. نمونه آن اتحاد کشورهای ASEAN در آسیای جنوب شرقی و متشکل از کشورهای خاور دور و جنوب شرق آسیاست. اکثر این کشورها با هم اختلاف ایدئولوژیک، سیاسی، مذهبی و قومیتی دارند. اما تمام تمرکز خود را روی منافع اقتصادی مشترک و رونق آن گذاشته اند.

صدها هزار کیلومتر جاده برای ارتباط با اقلیم یکدیگر ساخته شرکت های کشتیرانی آنها باهم متصل هستند و باهم هماهنگ عمل می کنند. اقتصاد در آنجا نقش بسیار کلیدی دارد. با هدف توسعه ای اقتصاد، که امنیت و ثبات را برای آن منطقه به همراه می آورد متحدانه به فعالیت می پردازند که الگو برداری از آن ها در پیشرفت ما در منطقه حوزوی خواهد بود. نیز ارتگزار خواهد بود.

جدول سودآوری و درآمد ۱۷ شرکت بزرگ کشتیرانی در نیمه اول سال ۲۰۱۴
منبع: خننه بانه ALPHALINER

