



میزگرد «بندر و دریا» در مورد بازگشت لاینرها به بنادر کشورمان

## سوت پایان تحریم در بزرگترین لنگرگاه ایران



ماه گذشته لغو تحریم بندر شهیدرجایی نقل محافل خبری شد، به طوری که بر اساس این خبر، در آخرین روز تیرماه نخستین کشتی لاینر خارجی متعلق به خط کشتیرانی تایوانی SENILIAHNAW وارد لنگرگاه بندر شهید رجایی شد و صبح فردای همان روز پهلودهی و تخلیه بارگیری این کشتی صورت گرفت. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که پیش از این اعمال تحریم‌ها موجب کاهش استقبال خطوط کشتیرانی خارجی و پایین آمدن بهره‌وری بنادر کشور شده بود اما هم اکنون با شکسته شدن خط تحریم‌ها این شرکت تایوانی اولین خط کشتیرانی لاینر خارجی است که در این بندر تخلیه - بارگیری می‌شود و می‌توان این اتفاق میمون را نقطه عطفی برای ارتباط تجاری ایران با جوامع بین‌المللی دانست. خصوصا آن که این روزها اشتیاق زیادی از سوی شرکت‌های خارجی برای ورود به آب‌های ایران و تجارت با ما وجود دارد. علاوه بر این، با از سرگیری تردد مستقیم خطوط معتبر کشتیرانی جهان به بندر شهیدرجایی، فاصله زمانی دستیابی به کالاها به میزان هفت روز کاهش می‌یابد و این امر تا حدود زیادی در کوتاه کردن دست بنادر واسطه خارجی در بازار تجارت بین‌المللی ایران موثر خواهد بود. اهمیت این امر زمانی صد چندان می‌شود که بدانیم با رفع تحریم‌های بندری و دریانوردی، کالاها از طریق خطوط لاینر به صورت مستقیم وارد بندر شهید رجایی به عنوان مهم‌ترین بندر کانتینری کشور می‌شوند، در حالی که پیش از این کالاها نخست به طور عمده در بنادر کشورهای امارات، ترکیه و عمان منتقل و از آنجا با یک کشتی دیگر به ایران حمل می‌شد. این تبادل مستقیم محموله‌ها هزینه تمام شده کالاها را برای مصرف کننده نهایی بین ۴۰ تا ۱۰۰ دلار در هر تن کاهش می‌دهد. حال به نظر می‌رسد ورود این کشتی تایوانی آغاز سریالی دنباله‌دار برای بازگشت خطوط کشتیرانی معتبر جهان به بندر شهید رجایی باشد. از سوی دیگر، خطوط کشتیرانی اورینت اورسیز کانتینر، کاسکو و ... نیز طی چند ماه گذشته با برگزاری جلسات متعدد با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام آمادگی کرده‌اند تا فعالیت خود را در این بندر از سر گیرند. مسلماً این خبر و اتفاق موجب تقویت روابط بین‌المللی ایران با کشورهای می‌شود که تحریم موجب گسستگی ارتباط با آنها شده بود اما...

اما در این بین بعضی از مسئولان شرکت‌ها و فعالان بندری و دریایی کشورمان از برخی گلایه‌ها حکایت می‌کنند! حکایاتی که در آن بیشتر نگاه شرکتی و کوتاه مدت حاکم بوده و منافع ملی و بلندمدت کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد و شیرینی این مهم را کمی به تلخی تبدیل می‌کند. در همین خصوص ماهنامه بندر و دریا حسب رسالت رسانه‌ای خود در قالب میزگردی تخصصی، گفتگویی را با تنی چند از متخصصان و صاحبه‌نظران بخش دریایی و بندری کشور به منظور بررسی کم و کیف بازگشت لاینرها به بنادر ایران ترتیب داده است. آقای یونس غربالی مقدم به عنوان سردبیر ماهنامه در این میزگرد حضور داشتند.

شرکت کنندگان میزگرد:

دکتر خسرو سرانی

مدیر کل محترم ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی

آقای امید ملک

مدیرعامل محترم شرکت بر و بحر ایران

مهندس علیرضا چشم جهان

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

مهندس جلیل اسلامی

مدیرکل محترم امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

بندر و دریا: در پی کاهش تحریم‌ها و مذاکراتی که فی مابین ایران و گروه ۵+۱ در جریان بوده، خطوط کشتیرانی معتبر جهان برای بازگشت اعلام آمادگی کرده‌اند. در همین خصوص مسئولان این خطوط با برگزاری جلسات متعدد با مقامات ایرانی و مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام نموده‌اند تا فعالیت خود را در بندر شهید رجایی از سرگیرند. این موضوع به جهت اهمیت بالای آن در محافل رسانه‌ای کشور تبدیل به سوژه‌ای جذاب شد و بازتاب‌های بسیار مختلف و متعددی به همراه داشت به طوری که رسانه‌های بین‌المللی هم در رابطه با این خبر واکنش داشته و آن را بازتاب داده‌اند. در بخش رسانه‌های کشور ما نیز اگرچه از این خبر استقبال گردید اما بازتاب رسانه‌ای که شایسته و در خور آن بود صورت نگرفت و شاید این امر باعث شد تا واکنش‌های متفاوتی در رابطه با این موضوع صورت بگیرد. لذا ماهنامه بندر و دریا به منظور ارزیابی این سوژه خبری میزگردی تخصصی را ترتیب داد و چهار پرسش کلی را مطرح کرد تا مورد بررسی قرار گیرد.

اولین سؤال ما این است که نقش و اهمیت حضور لاینرها در تبدیل بندر شهید رجایی به هاب منطقه خلیج فارس چیست؟

### شرط لازم هاب شدن

حضور قدرتمند خطوط کشتیرانی و بنادر فرعی و پیرامونی است

#### امید ملک:

اعلام کردید بازتاب رسانه‌ای این اتفاق آن چنان که شایسته و در خور آن بوده، نیست. اجازه می‌خواهم صمیمانه عرض کنم که اصولاً جامعه خبری ما سطح سوادش از حمل و نقل دریایی بسیار بسیار پایین‌تر است و انشالله سازمان بنادر و مجله بندر و دریا بتواند خبرنگاران حرفه‌ای را انتخاب و تربیت کند که بدانند چه سؤالی از مسئولین بپرسند و چه اخباری را که به نفع اقتصاد ملی باشد، اطلاع‌رسانی کنند، معتقدم برای هاب شدن نقش بندر سرپل است. باید تمام خطوط کشتیرانی که در یک حوزه جغرافیایی فعال هستند به یک بندر خاص رفت و آمد منظم و مداوم داشته باشند تا این بندر با توجه به موقعیت جغرافیایی اش در واقع نقش هاب را ایفا کند. الحمدلله بندر شهید رجایی این موقعیت خدادادی را دارد و در دهانه خلیج فارس بندر بزرگی محسوب شده و در کشور بزرگی واقع است. حجم عملیات کشتی‌ها در این بندر بالاست. پیرامون خلیج فارس هم بنداری همچون دوحه، دمام، منامه، الشویخ کویت، الشعیب، ام‌القصر وجود دارند. در خود ایران هم بنادر بوشهر، خرمشهر، چابهار، کیش، قشم را داریم که این امر را عملیاتی می‌کنند. طبیعتاً شما نمی‌توانید انتظار داشته باشید که یک کشتی اقیانوس پیما در جزیره کیش پهلو بگیرد لذا این‌ها باید ترانشیپ شوند و بهترین مرکز آن هم بندر شهید رجایی است. ما تجربه ترانشیپ را داریم و برای اولین بار در بندر شهید رجایی با موفقیت اجرا شده است. بنابراین شرط لازم هاب شدن یک بندر، حضور قدرتمند خطوط کشتیرانی و بنادر فرعی و پیرامونی در آن منطقه جغرافیایی است.

### بندر شهید رجایی

پتانسیل هاب شدن دارد

#### جلیل اسلامی:

در خصوص سؤالی که شما مطرح کردید باید بگویم که قرار گرفتن سه کلمه لاینر، هاب و بندر شهید رجایی در کنار هم کار آسانی نیست. اگر این موضوع را

تصور یک مطرح می‌کردید، مطلب آسان‌تر می‌شد. در یک بندر کانونی یا هاب با توجه به کاراکتری که دارد حضور پارامترهایی همچون پس‌کرانه، پیش‌کرانه و طبیعتاً لاینرها، جزء لاینفک آن به شمار می‌آیند. فکر می‌کنم که ما باید این تفکیک را قائل شویم و ببینیم حضور لاینرها در بندر شهید رجایی چه پارامترهایی را درگیر می‌کند، چه در بخشی که قبلاً بوده و چه آن بخشی که در یکی دو سال اخیر به علت تحریم تأخیری در ورود لاینرها در این بندر و موضوع و به تبع بندر شهید رجایی ایجاد کرده است. بنابراین اگر این تفکیک اتفاق بیافتد فکر می‌کنم بحث از نظر فنی درست‌تر می‌شود.

در کل معتقدم برای هر بندری خارج از ماهیت ذاتی‌اش که به عنوان بندر کانونی یا هاب تلقی شده یا نشده باشد، حضور برندها و لاینرهای مطرح دنیا در خوشنامی و شهرت کسب و کار ضروری است. در واقع بندر شهید رجایی بدون حضور آنها در چرخه کسب و کار دنیا نمی‌تواند حرف زیادی داشته باشد.

در بندر شهید رجایی پیش از اعمال تحریم‌ها، بیش از بیست خط فعالیت داشتند که این امر در یک دوره هفت یا هشت ساله انجام شده بود که ناشی از توازن تجاری بود که در کشور ما و در حضور کشتیرانی ملی و ظرفیت‌های ایجاد شده و ناوگان خارجی یا لاینرها اتفاق افتاده بود. این موضوع یک نسبت ۷۰ به ۳۰ لاینر به فیدر را در حدود سال ۱۳۸۲ و در حدود سال ۱۳۹۰ نسبت ۳۰ به ۷۰ از حضور لاینرها رسانده بود. این امر فی‌الذمه نشان می‌دهد که بندر شهید رجایی ظرفیت‌های پذیرش، حمل و نقل و ارائه سرویس و خدمات را برای این سیستم دارا است. این بندر با توجه به قابلیت‌ها، طرح‌های توسعه و پتانسیل موجود امکان تبدیل شدن یا حداقل افزایش قابل توجه سهم خودش را از بازار منطقه دارا است. بنابراین بعد از این دوره و رکودی که به واسطه تحریم‌ها تحمیل شد باید همه در حوزه دریا و بندر و کشور تلاش کنیم تا سهم خود را در حوزه عملیات بندری و جذب بازار، بیشتر و بیشتر کنیم چراکه مزیت و ارزش افزوده اصلی در این موضوع است و از این منظر فکر می‌کنم که این امیدواری در حال حاضر با توجه به مجموعه اتفاقاتی که افتاده ایجاد شده است. بنابراین امیدوارم این رخوت خیلی سریع اصلاح شود تا برگرديم به شرایطی که در واقع شرایط خوبی بود و انشالله که بهتر از آن هم بشود تا به آرزوها و افق‌نگاهی که در برنامه‌ریزی مطرح شده برسیم.

### وقت رخوت تمام شده

در مقطع ری ست شدن تاریخ قرار داریم

#### علیرضا چشم جهان:

بخش دریایی و بندر کشور خیلی در بحث رسانه‌ای مهجور است. اگر برنامه حرکت یک هواپیما یا قطاری دستخوش تأخیری بشود، همه رسانه‌ها و اخبار صدا و سیما روی این موضوع خبرسازی می‌کنند، ولی اگر در یک بندر تجاری کشور پیشرفتی حاصل شود یا خدایی نکرده مشکلی پیش بیاید، تقریباً اهمیت این موضوع درک نمی‌شود یا اصلاً توجهی به آن نمی‌شود. بنابراین نقش نشریه شما و همه خبرگزاری‌ها و سایت‌هایی که می‌توانند در این رابطه کار کنند، بسیار تأثیرگذار بوده و کمک می‌کند وضعیت حمل و نقل دریایی کشور بهبود پیدا کند.

همان‌طور که جناب آقایان ملک و اسلامی فرمودند، ما الان در مقطع شروع مجدد یا همان ری ست تاریخ قرار داریم. سال ۱۳۷۸ که اولین کشتی لاینر به بندر شهید رجایی آمد، دو برهان و دلیل برای تشویق شدن خطوط لاینر برای تردد کردن به بندرعباس وجود داشت. یکی بحث مستقیم شدن ارتباط ما با بنادر اصلی سایر کشورها و دیگری کاهش مدت ترانزیت تأییم حمل محمولات وارداتی و صادراتی و تسهیل شدن ترانزیت محمولات سایر کشورها از

اهدافی که از ابتدا برای برقراری سرویس های لاینر در سال ۷۸ مطرح شده بود و ادامه پیدا کرد باید مجددا مورد توجه قرار گیرند.

## شهید رجایی در شبکه های لاینری

### خسرو سرائی:

در مورد این که چه چیزی باعث می شود که بندر شهید رجایی هاب شود و یا به هاب شدن آن سرعت ببخشد، صحبت زیاد شده است. به اعتقاد بنده در این خصوص به دو نکته باید توجه شود.

یکی بحث economy of scale کشتی و دیگری economy of scale بندر یا همان موضوع بزرگ شدن سائز کشتی ها و پاسخ مناسب بندر به این اتفاق است. یعنی تعداد کانتینرهایی که کشتی می تواند جا به جا کند و پاسخی که بندر به این نیاز جدید کشتی می دهد. هر چند مسابقه استفاده اقتصادی از ظرفیت کشتی (economy of scale)، به دلیل محدودیت های هزینه های عملیاتی کشتی از جمله هزینه سوخت و محدودیت های فنی ساخت کشتی و محدودیت های ساخت کشتی در عبور و مرور کشتی از تنگه ها و کانال های استراتژیک و تدارک آبخور مناسب در بندر برای پذیرش کشتی های بزرگتر، این افزایش سائز را در مقطعی به تاخیر می اندازد اما پس از وقفه های نه چندان طولانی مجددا این روند ادامه پیدا می کند. در نتیجه بندر خودش را منطبق کرده و دوباره این حرکت ادامه پیدا می کند. چه چیزی بر چه چیزی منطبق می شود؟ در واقع این Economy of scale بندر است که بر کشتی منطبق می شود. این بهترین حالت برای کشتی و بندر است که هر دو به صورت اقتصادی کار کنند و بدون این که هزینه های اقتصادی اضافی را به هم تحمیل کنند، در بهترین نحو با یکدیگر حرکت سریع بار را انجام بدهند. هر گاه بندر از کشتی عقب بماند، این کشتی است که هزینه تجهیزات اضافه تر و بهره وری بالاتر را به بندر تحمیل می کند. اگر بندر عقب بماند هزینه ها را به کشتی تحمیل می کنیم و در واقع نتوانستیم خودمان را با کشتی مطابقت دهیم و در این صورت سرویس هم نمی توانیم بدهیم و هزینه ها بالا می رود. نکته دوم که از اهمیت بسیار بیشتری نسبت به اولی برخوردار است توانایی یک بندر در مدیریت زمان ارائه خدمات به کشتی می باشد که شامل مدیریت زمان پذیرش کشتی و ورود به بندر، مدیریت پهلوگیری،

مدیریت زمان های عملیاتی و خدمات مورد نیاز کشتی از جمله آبرسانی، تدارکات، سوخت، خدمات به کروز و ... مدیریت زمان جداسازی و مدیریت خروج کشتی از بندر را شامل می شود. با کمی دقت درمی یابیم که ارائه دهندگان خدمات دریایی و خدمات خشکی به کشتی تنها مسئولین بنادر نیستند، هر چند اگر در نهایت این خدمات با کیفیت نازلی ارائه شود همه انگشت ها به سمت مسئولین بنادر نشانه می روند اما واقعیت امر این است که پیش نیاز ارائه کیفی هر یک از خدمات دریایی و خشکی به کشتی آن است که تمامی کسانی که ارتباط مستقیم با کشتی و بندر دارند کار خود را کاملا به موقع و بدون نقص انجام دهند. برای مثال هنگامی را در نظر بگیرید که کشتی به بندر وارد می شود و هنوز اشکالات اسنادی و یا مشکلات دیگری دارد و یا هنگام خروج و جداسازی از اسکله هنوز اسناد مالی خود را تنظیم



دکتر خسرو سرائی

طریق جمهوری اسلامی ایران بود. این فاکتورها به تدریج باعث شد سازمان بنادر و دریانوردی پورت پراتوروش را در جهتی قرار دهد تا همگی تلاش خود را در مسیری بگذارد که کشتی های لاینر جایگاه خودشان را در بندر شهید رجایی پیدا کنند. این رویه تا سال ۸۸ ادامه پیدا کرد تا مقطعی که ما حدود ۲۰ خط لاینر ورودی به بندر شهید رجایی داشتیم. بنابراین دیدیم که این جایگاه وجود دارد که بتوانیم بندر عباس را به سمت هاب شدن حرکت دهیم. بعد هم سرویس های فیدر تقویت شد و زمینه توزیع کانتینر در

منطقه از طریق بندر شهید رجایی فراهم شد و با مشارکت ناوگان ملی و همین طور سایر خطوط کشتیرانی خارجی فعال در بندر عباس، در سال ۸۸ به عدد سیصد هزار ترانشیپ در بندر شهید رجایی رسیدیم که رکورد بسیار خوبی بود. متأسفانه این آهنگ رو به رشد به علت اعمال فشارهای خارجی بر علیه کشورمان متوقف شد و همان طور که جناب آقای اسلامی فرمودند، یک رخوتی بر بندر ما در حوزه ارتباطات و حمل و نقل بین المللی حاکم شد که بخشی به علت کاسته شدن حجم تجارت بود و بخشی هم به دلیل کم شدن توقعاتی بود که قبلا و در زمان تردد خطوط لاینر وجود داشت. اکنون حضور کشتیرانی Wan Hai که دوباره سرویس لاینرش را به بندر عباس شروع کرده، زنگ بیداری را به صدا در آورد که آن رخوت دیگر وقتش تمام شده است. بنابراین برای این که سرویس مناسب بدهیم باید مجددا بیابیم سرخط و شروع کنیم. می خواهم برگردم به همان دلایلی که سال ۱۳۷۸ داشتیم، در آن سال صحبت از این بود که اولاً ما باید ارتباط مستقیم با بنادر عمده تجاری دنیا داشته باشیم، ثانیاً سرعت حمل و نقل و ترانزیت تایم از طریق بندر ما در جهت کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل کالاها بهبود پیدا کند و صادرات کشور از طریق اتصال به شبکه های حمل و نقل بین المللی مستقیم تقویت شود.

به هر حال همان طور که می دانید کشور ما در معرض تقاضاهای متعددی از سوی کشورهای همسایه که محصور در خشکی اند قرار دارد. در واقع ۲۰۰ - ۳۰۰ میلیون نفر جمعیت در همسایگی کشورمان چشم به راه عبور کالاهایشان از طریق قلمرو جمهوری اسلامی ایران هستند. اگر یک کشوری همچون ایران با بنداری که در اختیار دارد، ضعیف عمل کند؛ مسیرهای جایگزین می توانند خودنمایی کنند. لذا کشتی های لاینر، چه لاینرهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و چه

خطوط لاینر خارجی باید فعالیت کنند. یعنی این که بندر ما باید آزاد باشند و هم ناوگان ملی و هم سایر ناوگان ها فعالیت خود را داشته باشند تا شبکه مناسب و کاملی تشکیل شود.

یادمان نرود که الان بزرگ ترین کشتی های کانتینری دنیا با ظرفیت ۱۶ الی ۱۸ هزار TEU در حال فعالیت و تردد به بنادر منطقه هستند و ضرورت دارد بندر ما هم کم کم خود را برای این قبیل کشتی ها آماده کنند. بنابراین ما ورود مجدد کشتی های لاینر را به فال نیک می گیریم. هر چند که ممکن است بعضی از دوستان به علت رخوت یا منافع مقطعی که در سالیان تحریم بر این حوزه حاکم شده، موضع منفی به خود بگیرند اما در مجموع بازگشت لاینرها به بندر کشورمان به خصوص بندر شهید رجایی یک اتفاق بزرگ است و



### علیرضا چشم جهان:

یک کشوری همچون ایران با بنداری که در اختیار دارد، ضعیف عمل کند مسیرهای جایگزین می توانند خودنمایی کنند. لذا کشتی های لاینر باید فعالیت کنند. یعنی این که بندر ما باید آزاد باشند و هم ناوگان ملی و هم سایر ناوگان ها فعالیت خود را داشته باشند تا شبکه مناسب و کاملی تشکیل شود.

نکرده است، این شرایط سبب می‌شود مسئولین بندر با مشکلات جدی در ارائه خدمات به کشتی مواجه شوند و برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای ارائه خدمت به دیگر شناورها نیز مختل می‌شود و البته نهایتاً این بندر است که مسئول کاستی‌ها شناخته می‌شود چرا؟

نباید این اشتباه را کرد که چون این خدمت در بندر انجام می‌شود، پس تمام مسئولیت‌ها را بندر باید بپذیرد. این ارائه خدمتی که بندر می‌دهد حاصل همکاری همه دست‌اندرکارانی (بندری یا غیر بندری) است که خدمات پیشین

را بدون وقفه آماده کرده و ارائه می‌کنند. این همیشه بندر نیست که به عنوان مسئول و مقصر در ارائه خدمت با کیفیت پایین شناخته شود و اگر اشتباهی پیش آمد نباید همواره به مسئولین بندر برگردد. کل حلقه‌های زنجیره خدمات بندری و دریایی (اسنادی و عملیاتی) باید در کنار هم درست کار کنند تا کیفیت بسته خدماتی ارتقاء یابد.

بحث دیگر انطباق پورت نت به لاین نت است. شبکه‌های بندری با شبکه‌های لاینری باید منطبق باشند تا هزینه‌های اقتصادی را پایین آورند. وقتی بندر داخل شبکه بندری برای خود جایگاهی را دست و پا کند، فقط به عنوان پذیرنده خط لاینر مطرح نیست پس مهم‌تر از این سؤال که شهید رجایی آمادگی این را دارد که لاینرها برگردند یا خیر؟ این سؤال است که آیا شهید رجایی می‌تواند جایگاهی در بین خطوط کشتیرانی پیدا کند و به عنوان یک گره تأثیرگذار در شبکه‌های لاینر در نظر گرفته شده و بندر شهید رجایی مکانی می‌شود برای تلافی خطوط کشتیرانی؟ اگر بندر جایگاه مناسبی را در این شبکه بندری پیدا کند مسلماً هزینه‌ها در دریا و بندر بسیار پایین می‌آید. اتفاقی که می‌افتد، این است که اگر net port با line net منطبق شود، یعنی لاینرهایی که برای خود برنامه سفر می‌چینند که چه بندری را call کنند، حتماً بندر شهید رجایی را در بین بندری که به آنها سفر می‌کنند قرار می‌دهند. به این ترتیب بندر شهید رجایی در شبکه‌های بندری قرار می‌گیرد که لاینرهای شبکه حتماً به آن سفر می‌کنند این موضوع و اتفاق سبب کاهش یافتن هزینه‌ها می‌شود.

■ به نظر شما رویکرد مدیریت بندر ایران در بازگشت لاینرها باید چگونه باشد؟ آیا با بازگشت لاینرها به بندر ایرانی، ظرفیت‌های فعلی پاسخگو هستند؟ و بندر ایرانی خود را برای چه ظرفیتی باید آماده کند؟

## کشتی‌های بزرگ می‌توانند بندر شهید رجایی را رنگین کمان کنند

امید ملک:

رویکرد بسیار مهم همین بوده که حداقل در بندر شهید رجایی عامل تحریم را برطرف کرده‌اند و انتظار می‌رود که در دو بندر خرمشهر و امام خمینی (ره) نیز این اتفاق بیافتد. این دو بندر از لحاظ تردد خطوط همچنان دچار این چالش هستند که سرویس‌هایشان را به این حوزه راه‌اندازی نکرده‌اند در حالی که قبل از



مهندس جلیل اسلامی

شروع تحریم‌ها خطوط به این بندر تردد داشته‌اند. به نظر می‌رسد عاملی که مسبب این اتفاقات بوده هنوز در این دو بندر پابرجاست که انشالله آن هم با تدبیر مسئولین عالی رتبه سازمان بندر و دریانوردی حل خواهد شد.

بحث اصلی ما این است که زیرساخت‌ها آماده شوند. در حال حاضر متوسط سرویس‌هایی که به خلیج فارس می‌آیند ۸۰۰۰ TEU است. یعنی کشتی ۱۴۰۰ و ۱۲۰۰۰ و ۱۰۰۰۰ TEU آنقدر زیاد است که متوسط سرویس را به ۸۰۰۰ TEU می‌کشاند. شاید مهم‌ترین بندر ما

واقعاً آمادگی پذیرش خیلی از این کشتی‌ها را نداشته باشد. ممکن است ما یک سرویس دهی و پذیرشی انجام دهیم اما در واقع انتظارات کشتی چیز دیگری باشد. قبلاً هم کشتی TEU ۱۴۰۰ MSC به بندر ما آمد و بالاخره سرویس گرفت. مهم این است که ما روال عادی کار خودمان را داشته باشیم و کشتی هم به روال عادی خودش بیاید آن هم نه یک سفر بلکه هر هفته بندر شهید رجایی در دستور کارش باشد و بیاید عملیاتش را به راحتی انجام داده و برود. لذا ما باید باین درجه از توانمندی بندر خود را تجهیز کنیم. به خصوص این که در حال حاضر زیرساخت‌ها تا حد زیادی آماده شده است که این که اکنون ما مال شرقی و غربی را داریم که خود این‌ها کاملاً سه اسکله در هر طرف دارند و فقط منتظر تجهیزات بوده و آخور هم به اندازه کافی داشته است. کشتی‌های بزرگی همچون Mearsk RS, MSC, CMA-CGM, CHINA Shipping و حتی APL که خوشبختانه سرویس خود را به بوشهر قطع کرده‌اند، می‌توانند بیایند و بندر شهید رجایی را رنگین کمان کنند. رنگین کمانی از طرح‌ها و سرویس‌های متنوع به نفع تراز بازرگانی خارجی کشور در حوزه‌های واردات، صادرات و ترانزیت که عامل مهمی در امنیت ملی کشور و چسبندگی کشورهای پیرامونی چه از لحاظ اقتصادی و چه از لحاظ فرهنگی و سیاسی به حساب می‌آیند.

## کمبودهای پذیرش کشتی‌های بزرگ جبران می‌شود

جلیل اسلامی:

نکته‌ای که عرض می‌کنم صرفاً دیدگاه کارشناسی بوده و بحث صنفی، سازمانی و بخشی مطرح نیست. معتقدم که به رویکرد مدیریت بندر آن هم با یک ویژن خاص در بحث لاینرها، نباید از دیدگاه تاکتیک نگاه شود. اعتقاد این است که سیاست‌های کلان که حتماً رویکرد ملی دارد در ارتباط با مباحث دریایی و بندری باید آن قدر وسیع و کلان باشد که اتفاق‌های کوتاه مدت نتواند آن را خدشه دار کند. بنابراین اگر ما می‌گوییم اقتصاد دریاپایه یا کشوری که باید توسعه‌اش دریا محور باشد و به قول بیانات مقام معظم رهبری که می‌فرمایند دریا باید نقطه شروع توسعه کشور باشد، باید در مقام عمل مردان اجرایی در دولت و در بخش خصوصی این‌ها را عملی کنند و به اعتقاد بنده این رویکرد باید بسیار عمیق و جامع باشد. اگر برش قبل از تحریم و شرایط جدید را نگاه کنید، همه اذعان می‌کنند که ما می‌توانستیم سهم بازار بسیار بیشتری را از آن چیزی که بودیم



خسرو سرائی: آیا شهید رجایی می‌تواند

جایگاهی در بین خطوط کشتیرانی پیدا کند و به عنوان یک گره تأثیرگذار در شبکه‌های لاینر در نظر گرفته شده و بندر شهید رجایی مکانی می‌شود برای تلافی خطوط کشتیرانی؟

امید ملک: کشتی‌های بزرگی همچون Mearsk RS, MSC, CMA-CGM, CHINA Shipping و حتی APL که خوشبختانه سرویس خود را به بوشهر قطع کرده‌اند می‌توانند بیایند و بندر شهید رجایی را رنگین کمان کنند.

زمینه‌سازی پذیرش کشتی‌های بزرگ هست انشالله جبران شود تا بتوانیم پاسخگویی مناسب را برای یک سرویس شایسته در بندر داشته باشیم.

### کشتیرانی مجبور است

### به سوی استفاده حداکثری از اقتصاد مقیاس برود

#### امید ملک:

اگر بندر شهید رجایی شرایط چهار سال قبل را داشته باشد، امروز به اندازه‌ای که چهار سال پیش می‌توانست به صنعت کشتیرانی سرویس بدهد، نمی‌تواند. یعنی شرایط بیرونی تفاوت کرده و ما هم‌زمان آن تفاوت را یا نتوانستیم رصد کنیم و یا به دلیل عوامل دیگری قادر نبودیم خودمان را با آن تغییرات تطبیق دهیم. بنده تازه‌اخباری را خوانده‌ام مبنی بر این که دو کشتی ساز بزرگ مدل های ۲۴ هزار TEU را عرضه کرده‌اند. بنابراین تمام این‌ها به نفع مصرف کننده خواهد بود. استفاده از اقتصاد مقیاس یعنی پایین آوردن هزینه و پایین آوردن هزینه یعنی این که به نفع مصرف کننده نهایی عمل کرده ایم. لذا صنعت کشتیرانی مجبور است به سمت استفاده حداکثری از اقتصاد مقیاس برود. البته جناب اسلامی اشاره کردند که معلوم نیست که اول باید صنعت کشتیرانی دنبال صنعت بندری برود یا بندر دنبال آن برود. در هر صورت این فشار تقاضای بازار است که صنعت کشتیرانی را به سمت و سوی سرمایه‌گذاری‌های بسیار سنگین تر می‌برد و به تبع بنادر هم دنبال آن کشیده می‌شوند. چهار سال پیش شما به راحتی داشتید در منطقه خلیج فارس به اکثر خطوط کشتیرانی خارجی بزرگ سرویس می‌دادید ولی الان نمی‌توانید زیرا کشتی‌های آنها بزرگ تر شده است. بنابر این ما باید حواسمان به این داستان باشد و همگام با تحولات در صنعت کشتیرانی انشالله ما هم بتوانیم فضا و ظرفیت‌های مناسب را فراهم کنیم.

### بنادر ما

### قابلیت پاسخگویی تقاضاهای قبل را هم ندارد!

#### علیرضا چشم جهان:

در سال‌های اخیر و بعد از وضع تحریم‌ها به هر حال اتفاقاتی به وقوع پیوست و از همین رو تلاش‌هایی توسط بخش خصوصی و دولتی انجام شد تا آثار و زیان‌های این وقایع تا حد امکان کنترل و مدیریت شود ولی باید بگویم که هم‌اکنون یک تقاضای انباشته در بازار وجود دارد. این تقاضا از این جهت است که مردم امروز شرایط ما را با وضعیتی که در چهار سال پیش و قبل از تشدید تحریم‌ها

داشتند، مقایسه می‌کنند. شرایط به این صورت بود که ۲۰ انتخاب به عنوان خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی وجود داشت و هر کدام از آنها می‌توانستند بار صاحبان کالا را حمل کنند. همچنین ترانزیت تایم‌های کوتاه ۱۹ و ۲۲ روزه به بنادر مهم دنیا وجود داشت و علاوه بر این، سرعت عملی خوبی هم برای تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندر شهیدرجایی فراهم شده بود. این‌ها در حالی است که هم‌اکنون این تقاضاها به نوعی سرکوب شده‌اند چراکه امکان ارتباط مستقیم با بنادر دیگر با آن حجم و ظرفیت قبلی وجود ندارد و برای خیلی از مسی‌رها، صاحبان کالا در بخش واردات یا صادرات باید بروند در بنادر کشورهای اطراف ایران کراس استافینگ کنند یا بارشان ترانشیپ شود. لذا این تقاضای سرکوب شده به محض اینکه کوچکترین روزه و منفذی باز

به دست بیاوریم. همان‌طوری که جناب آقای چشم جهان اشاره کردند با یک حرکت تقریبی و نسبی به حوزه‌های وارد شده بودند که سخت‌ترین بخش کار است و گرنه Captive Traffic یا کالایی که مصرفی داخل کشور است، در شرایط تحریم یا جنگ و شرایط بدتر از آن هم به داخل کشور خواهد آمد. بنابراین باید ببینیم در حوزه‌هایی که روابط منطقه‌ای وجود دارد و باید برنامه اجرایی منطقه‌ای و بین‌المللی انجام داد، ما چه حرکت‌هایی می‌توانیم داشته باشیم. لذا آن برش نشان می‌دهد که این ظرفیت توسعه وجود دارد، ظرفیت گرفتن سهم مطلوبی از حرکت منطقه‌ای که عدد آن هم فکر می‌کنم ۵ درصد کانتینر دنیا در حوزه خلیج فارس باشد و هندل شود. از آن ۵ درصد اگر اشتباه نکنم ۱۰ الی ۱۵ درصد سهم ایران را داریم. عدد بسیار ناچیزی که به هر حال جای کار روی خودش را نشان می‌دهد. لذا این ظرفیت‌سازی در همه حوزه‌های مدیریت، زیرساخت، پیش‌کرانه و خود پورت و هر ۳ تا بخش، یعنی پیش‌کرانه، حوزه دریا و کانال‌ها باید وجود داشته باشد. این موضوع نشان می‌دهد همین توقیفی که در چند سال گذشته داشتیم چقدر ما را عقب انداخته است. در همین چند سال پیش تقریباً میانگین آپتیمم سایز ورودی در منطقه خلیج فارس پنج و نیم تا شش هزار TEU بود در حالی که اکنون جناب آقای ملک می‌فرمایند به حدود هشت هزار TEU رسیده است. در واقع این بحث تئوریک که به صورت دانشگاهی مطرح می‌شود که آیا کشتیرانی‌ها باید به دنبال بندر بروند؟ یا بنادر باید خودشان را با شرایط کشتی‌ها تطبیق دهند. در هر صورت این نشان می‌دهد که اگر شما زیرساخت‌های لازم را برای پذیرش این نوع کشتی‌ها نداشته باشید طبیعتاً از ورود آنها محروم خواهید شد و در نتیجه به بندر درجه دو یا سه تبدیل خواهید شد. بنابراین پیش‌کرانه ما که بحث دریا است نیازمند کانال‌های مطمئن و توسعه یافته‌ای هستند که کشتی‌ها بتوانند از آن ورود کنند. در این بین بندر سخت‌ترین و پرهزینه‌ترین بخش کار است چراکه زیرساخت‌هایی مثل اسکله و تأسیسات باید فراهم شود که معمولاً هم بسیار سرمایه‌بردار است و هم ایجاد آن به نسبت سایر سرمایه‌گذاری‌ها بسیار زمان‌بر و طولانی مدت بوده و عموماً برگشت سرمایه آن در مدل‌های اقتصادی خیلی زود اتفاق نمی‌افتد. لازم می‌دانم به بحث ظرفیت‌های مدیریتی غیر زیرساختی نیز اشاره کنم. تدوین مدل مدیریت بنادر که ترکیبی از ظرفیت‌های دولتی و بخش خصوصی برای ایجاد و تکمیل این زیرساخت‌ها است، بخش سخت ماجراست که این مدل بالاخره باید با یک همگرایی ملی تدوین و تبیین

شود تا پایدار بماند و الا با نگاه صنفی یا صرف دولتی شاید واقعاً نشود به این سرعت این کار را انجام داد. وقتی شما می‌خواهید یک بندر بزرگ بسازید، اگر کانال، اسکله، تجهیزات و نرم‌های خوبی هم داشته باشید ولی جاده دسترسی و ریل مناسب ایجاد نشود قطعاً به مشکل برخورد خواهید خورد. در این بین حتی بحث‌های نرم‌افزاری و استفاده از فناوری اطلاعات لازمه این صنعت و بخش است. بنابراین بنده به عنوان یک عضو کوچک از مجموعه سازمان بنادر و دربانوردی معتقدم در حال حاضر اراده و دغدغه انجام این کارها در سازمان بنادر خوشبختانه وجود دارد و در واقع تلاش می‌کنیم که خیلی زود جبران مافات کرده و کمبودهایی را که به هردلیلی ایجاد شده جبران کنیم و این عقب‌افتادگی را که از نظر

#### جلیل اسلامی:

وقتی شما می‌خواهید یک بندر بزرگ بسازید، اگر کانال، اسکله، تجهیزات و نرم‌های خوبی هم داشته باشید ولی جاده دسترسی و ریل مناسب ایجاد نشود قطعاً به مشکل برخورد خواهید خورد. در این بین حتی بحث‌های نرم‌افزاری و استفاده از فناوری اطلاعات لازمه این صنعت و بخش است.

می‌شود، به همان سمت هدایت می‌شوند.

اما نکته‌ای که جناب ملک فرمودند و بنده هم می‌خواهم دو مرتبه تأکید کنم، این است که اگر فرض کنیم همین امروز دوباره برگردیم به همان وضعیتی که بیست خط لاینر با آن حجم فعالیت داشتند، بندر شهید رجایی قابلیت پاسخگویی را ندارد و این یک واقعیت بی‌تعارف است که باید به آن توجه داشته باشیم. یکسری اتفاقات ناشی از تحریم‌ها رخ داد و خوب سازمان بنادر برای خروج از وضعیت تحریم ناچار بود یک تغییراتی را در نحوه اپراتوری پایانه‌های کانتینری خود اعمال کند. همین تغییر یک الزام سامان دهی مجدد را در ترمینال‌هایمان ایجاد کرده که این دگردیسی، خودش تبعات زیادی داشت. به اعتقاد بنده این تبعات باید به سرعت مدیریت شوند تا دوباره بتوانیم برگردیم به آن حجم ترافیکی که در سال ۸۸ تا ۹۰ داشتیم و بعد از آن زمینه بهبود حرکت را فراهم کنیم. یک روز توقف بیشتر یک کشتی کانتینری در هر بندری هزینه‌های سنگینی به خط کشتیرانی مربوطه تحمیل می‌کند و مسلماً خط کشتیرانی این هزینه را از جیب خودش پرداخت نخواهد کرد و اثر آنرا روی کرایه حمل یا وضع سورشارژ اعمال می‌کند چرا که عاشق چشم و ابروی کشور ما نیست! در حقیقت این هزینه اضافی می‌آید و سرشکن می‌شود روی کانتینرهایی که این کشتی‌ها به کشور ما حمل می‌کنند و در نتیجه به قیمت تمام شده کالا افزوده می‌شود و نهایتاً صرفه اقتصادی که در محصولات صادراتی و یا محمولات وارداتی و ترانزیتی هست از بین می‌رود. برای عبور از این چالش، مدل تجاری بنادر ما باید با دو رویکرد ملی و تجاری تدوین شود.

رویکرد تجاری این است که ما رویکرد تجاری خودمان را با خطوط کشتیرانی اعم از ناوگان ملی و خطوط خارجی تنظیم کنیم. مشخص کنیم که ما چه توقعاتی از آنها داریم و می‌خواهیم آنها چه سرویسی به ما بدهند و در قبالش چه امتیازاتی برایشان قائل می‌شویم؟ آیا کشتی آنها را به موقع می‌بندیم؟ معطلی آنها در لنگرگاه‌ها کاهش می‌دهیم؟ به آنها در THC و در هزینه‌های بندری و پهلو دهی تخفیف می‌دهیم و یا هزینه معطلی اضافه آنها در لنگرگاه یا کنار اسکله جبران می‌کنیم یا نه؟ این یعنی این که مدل تعامل خودمان را با مشتریان تعریف کنیم. این مشتری از خطوط کشتیرانی شروع می‌شود تا صاحبان کالا. البته نظام تعرفه و استفاده بهینه از فناوری اطلاعات هم بسیار حائز اهمیت است و هماهنگی با سایر سازمان‌ها نیز از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. ما اگر به عنوان کشوری که بحث ترانزیت و ترانشیپ را در بنادرمان برای هاب شدن جلو می‌بریم، نمی‌توانیم فقط از سازمان بنادرو دریانوردی انتظار داشته باشیم که در ایجاد و حفظ و بهبود این رویه فعالیت کند بلکه سازمان‌هایی هستند که عملکرد و تصمیمات آنها بر عملکرد بنادر ما تأثیر دارد و باید به طور هماهنگ و موثر در کنار سازمان بنادر و دریانوردی ایفای نقش کنند. به عنوان نمونه یکی از بحث‌هایی که در کشورمان داریم، تعطیلی‌ها و ساعت کار کم سازمان‌های دولتی است که باید در کنار سازمان

بنادر و دریانوردی به ارائه خدمات در حوزه مبادلات تجاری داخلی و بین‌المللی بپردازند. متأسفانه این مسئله همچنان لاینحل مانده است. ما به عنوان کشوری که محل عبور کالاهای ترانزیتی هستیم باید گمرکمان دوشادوش سازمان بنادر کار کند یا در حوزه فیدرینگ کانتینر در حوزه خلیج فارس و دریای عمان با همچنان ساعت کاری و توان و ظرفیت شرکت ملی نفت برای دریافت سفارشات و توزیع و تحویل سوخت مورد نیاز شناورها کفایت کار

را نمی‌کند. این‌ها نکاتی است که بایستی حل شوند تا ما بتوانیم به یک جایگاهی که شایسته است برسیم. خداوند متعال جایگاه استراتژیکی را به کشور ما داده منتهی ما هنوز با آن شکل مطلوبی که باید به آن برسیم، فاصله داریم.

## تعداد لاین مهم نیست

### اینکه لاین چه بنادری را پوشش می‌دهد برای بندر مهم است

#### خسرو سرایی:

این سؤال که آیا بندر شهید رجایی در حال حاضر ظرفیت دارد یا ندارد، به نظر بنده طرح سؤال به این شکل خیلی توجیه پذیر نیست. ما اعتقاد داریم که ظرفیت دارد. و در پاسخ به این سؤال که این آمادگی را دارد یا ندارد، باید بگویم که به نظر می‌رسد که این آمادگی را می‌تواند داشته باشد. حتی اگر تا چند وقت پیش این آمادگی را نداشته، با توجه به این که این نرم در همین چند هفته اخیر رشد پیدا کرده می‌تواند این آمادگی به بندر برگردد و به آن دوران طلایی برسد و یا حتی از آن عبور کرده و رکوردهای جدید را هم ثبت کند. اما چیزی که مهم است این است که اگر این لاینرها آمدند آیا ما می‌توانیم آنها را نگه داریم؟ در واقع ماندن در بازار یک بحث اساسی است که باید ببینیم چگونه عملی می‌شود.

یک بحث دیگر این است که فکر ما به این موضوع منحرف نشود که چه تعداد لاینر به بندر آورده‌ایم. مهم این است که لاینرهایی که به بندر می‌آیند، بنادر پیش و پس بیشتری را پوشش بدهند. فرض کنید که پنج لاینر داریم و همه این‌ها بنادر مشترکی را call کنند مثلاً ۴ بندر مشترک دیگر، در این حالت بندر شهید رجایی تنها با ۴ بندر اتصال دارد از دیدگاه بنده همه این خطوط یک لاین است نه پنج لاین اما با فرکانس کشتیرانی بالاتر. باید توجه داشت که این ضریب connectivity بندر است که اهمیت دارد، یعنی ضریب اتصال یک بندر با بنادر دیگر. حالاً فرض کنید این ۵ لاین علاوه بر شهید رجایی حداقل ۳ بندر متفاوت را call کنند این به معنای آن است که بندر شهید رجایی از طریق این ۵ لاین حداقل به ۱۵ بندر دیگر متصل شده است و این ضریب connectivity است که برای بندر و البته تاجر و صاحب کالا ارزش دارد.

فرض کنید بندر شهید رجایی ما با امارات، چین و چند کشور دیگر توسط خطوط کشتیرانی ارتباط داشته باشد. خوب لاین داریم و ارتباط خود را هم با این چند بندر محدود داریم آیا این ارتباط می‌تواند باعث رشد بندر شود؟ این در حالی است که اگر بندر جدیدی در غرب و شرق توسط لاین‌های جدید تعریف شوند مسلماً جایگاه بندر ما در بین بنادر دیگر دنیا بسیار بالاتر خواهد رفت. بنابراین ارزش هر لاین بسته به این است که چه بنادری را پوشش می‌دهد.

#### ■ گرفتن سهم از دست رفته و بازگرداندن ۲۰ خط کشتیرانی به

بندر شهید رجایی یک بحث جدی است. همچنین تحولات منطقه‌ای که در این بازه زمانی اتفاق افتاده هم یک بحث مهم در این ارتباط خواهد بود. بالاخره بنادر منطقه هم ساکت ننشسته‌اند و طرح‌های توسعه خودشان را در زمان رکود اقتصادی طبق توصیه " IAPH " انجام داده‌اند. به نظر می‌رسد می‌خواهند زمانی که رونق اقتصادی رخ داد، سریع لاینرها را جذب کنند و این اتفاق هم اکنون در حال رخ دادن است. بندر جبل علی ۱۸ هزار TEU را به راحتی سرویس می‌دهد و برای ۲۲ و ۲۴

#### خسرو سرایی: فکر ما به این

موضوع منحرف نشود که چه تعداد لاینر به بندر آورده‌ایم. مهم این است که لاینرهایی که به بندر می‌آیند، بنادر پیش و پس بیشتری را پوشش بدهند. این ضریب connectivity است که برای بندر و البته تاجر و صاحب کالا ارزش دارد.

هزار TEU نیز برنامه‌ریزی کرده است و یا بندر صحران که با مشارکت ۵۰ درصدی بندر تردام در عرض کمتر از یک دهه خود را برای رقابت با بندر خلیج فارس آماده کرده است و همینطور بندر خورفکان یا سلاله و .... با این حال آیا تحولات منطقه‌ای به همین سادگی اجازه خواهد داد که بایسیم لاینهایی را که از دست رفته برگردانیم یا خیر؟ چگونه می‌خواهیم بار بازار را به سمت خود جذب کرده و سهمی که از ما گرفته اند را دوباره پس بگیریم؟



آقای امید ملک

### تحولات منطقه‌ای

### موجب افزایش سائز کشتی‌ها شده

امید ملک:

تحولات منطقه‌ای در این حوزه موجب افزایش سائز کشتی‌ها شده و این کشتی‌ها با توجه به عقب ماندگی‌هایی که داشتیم، جذب ما نمی‌شوند یا دست دوم جذب می‌شوند. این یعنی اینکه این کشتی‌های ۱۶، ۱۴ و ۱۸ هزار TEU که الان دارند به منطقه می‌آیند و کانتینر هستند، چه برای ما باشند و چه برای ترانزیت کشورهای پیرامونی، فیدر می‌شوند و به سمت بندر ما می‌آیند، فی الواقع کانتینر می‌آید اما دست اول نیامده و در حقیقت دست دوم آمده است. بنابراین آنها به راحتی و به سهولت سهم بازارشان را از دست نخواهند داد. حال اگر بخواهیم فرض کنیم ما در دو سه سال آینده بندرمان را تجهیز کرده ایم و می‌توانیم آن کشتی را هم جذب کنیم، مسلماً نگرانی برای آنها وجود نخواهد داشت. یعنی در دو سه سال آینده با رشدی که بازار منطقه خواهد داشت آن را جایگزین می‌کند و ما سهم خودمان را بازیابی می‌کنیم. بنابراین عقب نخواهیم افتاد. به اعتقاد بنده خیلی تحت تأثیر قرار نخواهند گرفت که کشور همسایه و رغیب کلی از این کالا را به سمت خودش کشیده و حالا با سیاست‌های تعرفه‌ای یا اقتصادی بخواهند کارهایی را بکنند که مثلاً بازار را از دست ما در آورند. بنده فکر می‌کنم وقتی کالا به سمت بندر ایران بیاید رشد منطقه منطقی خواهد بود و آنها با آن رشد منطقه‌ای خودشان جبران خواهند کرد.

### اگر کشتی‌های ورودی بزرگتر شوند مشکلات اتوماتیک حل می‌شوند

جلیل اسلامی:

قبل از اینکه به سؤال جدید شما پاسخ دهم اجازه می‌خواهم اشاره دیگری به سؤال قبلی داشته باشم. در صحبت‌هایی که مطرح شد که ما یک شرایط قبلی داشته و الان هم با یک شرایط جدیدی روبرو هستیم که باید آماده پاسخگویی باشیم. درست است که ما در چند سال اخیر دچار یک شرایط خاصی بودیم ولی به هر تقدیر بنده معتقدم که شرایط تحریمی کشور ما باعث اقدامات سازمان بندر جهت تغییر سیستم اپراتوری شد. البته این هم کار بسیار مشکلی بود و هم هزینه زیادی

به همراه داشت و هم طبیعتاً زحمت زیادی دربر داشت. البته چه بسا این یک فرصتی بود که در این شرایط بتوان این کار را با هزینه‌های کمتری انجام داد و الا در شرایط رونق و ترافیک بالا چنین تصمیمات و چنین کارهایی شاید هزینه‌های تحمیلی بیشتری را به کشور وارد می‌کرد.

در خلال صحبت‌ها اشاره شد که اگر شرایط قبلی مجدداً تکرار بشود آیا ما پاسخگو هستیم یا نه. این بحث را بنده کمی بیشتر می‌خواهم بررسی کنم. تعداد کشتی‌های ورودی به وسیله کوچک شدن سائز کشتی‌ها

که یک شرایط تحمیلی بوده بیش از دوبرابر شده، یعنی یک رشد ورود کشتی نزدیک به ۲۰۰ درصدی داشتیم. این برای port operation بدین معناست که یک زحمت مضاعف در کار بوده و یک هزینه بسیار سنگین برای سرویس دهی مشابه به آن چیزی که قبلاً بوده وجود خواهد داشت. در واقع این‌ها disadvantage و امتیاز منفی شرایط حاکم است. همین موضوع طبیعتاً در شاخص‌های بندری، در نرم‌ها و در سایر پارامترها تأثیر خودش را گذاشته است. در نتیجه به اعتقاد بنده اگر واقع بینانه نگاه کنیم در صورتی که کشتی‌های ورودی بزرگتر شوند، به صورت اتوماتیک بخشی از این مشکلات حل شده و به صورت مداوم بار روی دوش مدیریت ترمینال یک و دو شرکت خاص نخواهد آمد. یک ساختار تقریباً بیست ساله‌ای که اکنون با یک تغییر مدیریتی مواجه شده، مسلماً طبیعی است که دچار چالش شود. این چالش به سرعت حل خواهد شد، کما اینکه اگر شما طی روزهای اخیر بررسی کرده باشید، این تغییرات را مشاهده کرده‌اید که در واقع تطبیق شرایط مناسب در آمار و ارقام ترمینال‌های نرمال کاملاً مشهود است.

حالا بر می‌گردیم به سؤال اخیر شما. بنده معتقدم که در شرایط جدید ملاک و مبنا، تعداد کانتینری است که هندل می‌شود. درست است که از نظر هزینه‌ای، مدیریت، استهلاک و همه‌ی فاکتورهای صنعت بندر و دریا، وجود و عدم وجود یک لاینر در یک بندر بسیار حائز اهمیت است ولی ما طی چهار ماه اخیر در بخش تناژ ورود و خروج کشور حداقل ده پانزده درصد رشد داشته‌ایم. علاوه بر این در سال گذشته که حتی نقطه اوج این تحریم‌ها بوده، از نظر تناژ خیلی کاهش قابل توجهی را مشاهده نمی‌کنیم. این یعنی این که این کالاها با توجه به اینکه عموماً مصرف داخلی داشته و در واقع کالای داخلی تلقی می‌شوند بالاخره به طرق مختلف وارد کشور شده‌اند، هر چند با صرف هزینه بیشتر و با

تقریباً دو برابر تعداد کشتی‌های بیشتر. به هر حال این چیزی نیست که ما به آن بگوییم، مارکت و یا سهم بازار. بنابراین بنده اعتقاد این است که در بازگشت لاینرها با مدل قبل از تحریم، هیچ اتفاق بدی نخواهد افتاد و سیستم بالاخره سریع خودش را می‌تواند به روز کرده و پاسخ لازم را بدهد.

اما این که آیا مثلاً مارکت و سهم بیشتری از بازار در کار باشد باید بگوییم که خیر، چرا که این برمی‌گردد به همان شرایط قبلی که بوده‌ایم. به هر حال افق نگاه توسعه منطقه‌ای حداقل سال ۲۰۳۰ است و در واقع ظرفیت‌هایی که از پیش برای خیلی از این ترافیک‌ها ساخته می‌شوند بنده مطمئن هستم که قطعیت ندارند مثلاً بندر جبل علی همین امروز ۳/۵ میلیون



### جلیل اسلامی: تعداد

کشتی‌های ورودی به وسیله کوچک شدن سائز کشتی‌ها که یک شرایط تحمیلی بوده بیش از دوبرابر شده، این برای port operation بدین معناست که یک زحمت مضاعف در کار بوده و یک هزینه بسیار سنگین برای سرویس دهی مشابه به آن چیزی که قبلاً بوده وجود خواهد داشت.



مهندس علیرضا چشم جهان

بماند و آنها بتوانند بخشی از سهم کنونی ما را تصاحب کنند. در واقع آنها اولویت های جغرافیایی ما را این گونه دور می زنند و امروز این یک آزمون برای بنادر کشور ما است که بازاری که از دست داده ایم، هم از لحاظ حجمی و هم از لحاظ درآمدی به کشور برگردانیم. این یک هدف گذاری و سیاست کار آمد می خواهد که بایستی با درایت سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری خوب بخش خصوصی به نتیجه برسند. صریح تر بگویم، در بعضی کارها هنوز تکلیف روشن نیست. آیا قرار است بندر

شهید رجایی واقعا در جهت هاب شدن حرکت کند یا فقط برای خالی نبودن عریضه از هاب شدن بندر عباس صحبت می شود؟ هنوز که هنوز است خیلی ها در سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک و حتی در بخش خصوصی معتقدند اگر بنادر پاسخ ترافیک واردات و صادرات کشورمان را بدهند، کافی است. نمونه بارز آن خوابیدن دو هفته ای ترانزیت در همین مملکت است که اخیرا رخ داد و با پیگیری انجمن های صنفی ذیربط حل و فصل شد. ترانشیپ خارجی هم وقتی از بنادر ایران رخت برست، خیلی ها گفتند ترانشیپ دیگر چه صیغه ای است، همه اش در دسر بود و خوب شد که دیگر نیست! این در حالی است که عبور این بارهای بین المللی امنیت و اقتصاد سایر کشورها را به ما گره می زند و به ثبات منطقه ای و حتی به بهبود روابط دیپلماتیک با کشورهای همسایه می انجامد. لذا به اعتقاد بنده اگر این مسائل تعیین و تبیین شوند و عملکرد موثر در بحث خدمات مشتریان، تعرفه گذاری و سایر خدمات شکل پذیرد، ما در موقعیت بهتری قرار خواهیم گرفت.

### نباید

### محصور در مرزهایمان می مانیم

### خسرو سرایبی:

آمار سهم بازار market share دبی، ایران و تمام کشورهای که در خلیج فارس هستند از بازار حمل کانتینری بسیار جالب است. در سال ۲۰۰۵ امارات ۱۸ و ایران ۵ درصد سهم market share داشته و در سال ۲۰۱۲ سهم امارات ۳۳ و ایران ۷ درصد بوده است. با نگاهی به ارتباط معنادار رشد ترافیک کانتینری و نرخ GDP موضوع واضح تر می شود. در کشورهای صنعتی این نسبت ۱ به ۲ است. به این معنا که هر چقدر GDP "تولید ناخالص داخلی" شما رشد داشته باشد تا دو برابر آن رشد ترافیک کانتینر شما است و در کشورهای در حال توسعه این رشد در بحث کانتینر کمی پایین تر می آید. مثلا اگر آن جا دو برابر می شود در کشورهای در حال توسعه حدود ۱/۴ تا ۱/۵ برابر GDP رشد ترافیکی خواهیم داشت. منطقه خلیج فارس تا سال ۲۰۱۷ در ترافیک چیزی حدود ۵ تا ۶ درصد رشد خواهد داشت و متوسط GDP منطقه هم ۲ تا ۳ درصد خواهد بود. خب این راه آینده را به ما نشان می دهد. در واقع بندر به تنهایی نمی تواند برای این سهم سرمایه گذاری کند. مسلما هر چقدر

TEU ظرفیت مازاد برای جذب آن چیزی دارد که می خواهد اتفاق بیفتد. در نتیجه ما الان دیگر خیلی سخت به ترافیک موجود جواب می دهیم یعنی مشخص است که نمی توانیم برای مارکت منطقه ای خیلی چشم داشته باشیم مگر این که زیر ساخت های آن را فراهم کرده و در همه حوزه های مربوطه به آن کار کنیم. در همین خصوص می توانم اشاره کنم به فرمایشات جناب چشم جهان. با توجه به پوزیشن و لوکیشن که داریم و با عنایت به موضوعاتی که همه از آنها اطلاع داریم و همچنین بحث های خطوط

ترانزیتی شمال - جنوب، شرق - غرب و به طور کلی تمام تغییرات منطقه ای، آن موقع می توانیم ادعا کنیم که به راحتی می توانیم سهمی را از این بازار جذب کنیم.

### عملکرد خوب بنادر

### اقتصاد و امنیت سایر کشورها را به ما گره می زند

### علیرضا چشم جهان:

تا یک اتفاق را درست تحلیل نکنیم قادر به برداشتن قدم های بعدی به طور درست نخواهیم بود. اتفاق این است که یک زمانی در بندر عباس هفتاد درصد ترافیک مربوط به کشتی های لاینر بود و یعنی محمولات کانتینری بدون این که عبور یک بندر واسطه را تجربه کنند، مستقیم در بندر عباس پیاده می شدند. تحریم که شدیم، به غیر از بخشی از باری که کشتیرانی جمهوری اسلامی توانست کمک کند و مستقیم بیورد، مابقی تبدیل به بازاری برای بنادر کشورهای همسایه شد. یعنی بنادر همسایه در منطقه خوشحال شدند که این اتفاق در ایران افتاده و آنها توانستند از بخش عمده ای از آن ۷۰ درصدی که قبلا مستقیم به بندر عباس می آمد، برای خودشان بازاری درست کنند. عمده این بارها هم به بندر جبل علی رفت، هم برای ترانشیپمنت و هم برای کراس استافینگ به طوری که هر کانتینر بین ۱۲۰۰ تا ۲۰۰۰ دلار برای جبل علی درآمد ایجاد کرد. یعنی بازار ما در بخش واردات، صادرات و ترانزیت برای کشورهای دیگر درآمد ایجاد کرد. سؤال این است که چرا امروز که فشار تحریم ها کمتر شده

باز هم مصرف کننده یا صادر کننده ایرانی باید برای بنادر سایر کشورها ایجاد درآمد کند؟! بحث دوم این است که قبل از شدت یافتن تحریم ها، در حدود ۲۵ درصد ترافیک بندر شهید رجایی در بخش کانتینری، به ترانشیپت داخلی، خارجی و ترانزیت خارجی مربوط بوده است که الان دیگر تقریبا خبری از ترانشیپ خارجی در بندر شهید رجایی نیست. سرعت رسیدن محمولات ترانزیتی به بندر عباس هم به خاطر کاهش سرویس های لاینر تقلیل یافته و طبیعی است که اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، کشورهای همسایه هم باید به فکر کریدورهای جایگزین باشند. کریدورهای رقیبی هم که به طور خاص روی بارهایی که از ایران ترانزیت می شود کار می کنند و الان مترصد هستند که وضعیت بندر شهید رجایی در همین شرایطی که هست باقی



علیرضا چشم جهان: عبور این بارهای بین المللی امنیت و اقتصاد سایر کشورها را به ما گره می زند و به ثبات منطقه ای و حتی به بهبود روابط دیپلماتیک با کشورهای همسایه می انجامد. منطقه خلیج فارس تا سال ۲۰۱۷ در ترافیک چیزی حدود ۵ تا ۶ درصد رشد خواهد داشت و متوسط GDP منطقه هم ۲ تا ۳ درصد خواهد بود. خب این راه آینده را به ما نشان می دهد.



کانتینری در بندر شهید رجائی نداریم و با عنایت به این که میهمان دیگر شما کاپیتان کشاورز امکان حضور نداشته‌اند، بنده می‌گویم نه سر پیازم و نه ته آن که در مورد نقش شرکت کشتیرانی دولتی ایران در فعال سازی بنادر و استراتژی انتخابی ایشان اظهار نظر کنم اما آن انتقادات اوج ناراضی‌های این شرکت را از این اتفاق مهم به نمایش گذاشت حالا می‌شود راجع به چرایی آن گفتگو را ادامه داد. چرا شرکتی که از سیاهه‌ای از امتیازها برخوردار است از رقابت به سود تجارت خارجی ایران چنین آشفته می‌شود در حالی که پرسنل خدمتی تمام تلاششان را در آن سازمان می‌کنند. صراحتاً اشاره می‌کنم که از تحریم اخیر روسیه بر علیه غرب در اقدامی تلافی جویانه پس از تحریم‌های اعمالی غرب بر علیه این کشور مبنی بر ممنوعیت واردات میوه و تره بار از اروپای غربی بسیار خوشحال شدم چرا که نشان از توان مقابله داشت و چون شرکت‌های کشتیرانی لاینر نقش اول را در جهانی شدن ایفا نمودند لذا توان تأثیر گذاری دارند خوب حالا ببینم آیا تحریم‌های اعمالی بر شرکت مذکور با توجه به قانون سوم نیوتن که هر عملی را عکس‌العملی است معادل ولی در جهت خلاف، توانست بنادر دیگر را، کشورهای دیگر را تحت تأثیر حذف خودش قرار دهد.

پاسخ منفی است حالا دیگه به نظرم بهتر است با طرح پرسش ذهن خوانندگان فهیم مجله بندر و دربار به تفکر و ادراک، به قول امانوئل کانت متفکر و فیلسوف قرن هجدهم بهره عقل من، چه نظری و چه عملی، در این سه پاسخ ادغام شده است که ۱- چه باید بدانم ۲- چه باید بکنم ۳- چه آمیدی باید داشته باشیم؟ به نظرم نه تنها تصمیم‌گیرندگان شرکت کشتیرانی دولتی ایران بلکه کل صنعت بهتر است پاسخ این سؤالات را بدهد تا در آینده رهگشا باشیم برای کشورمان.

### کشتیرانی ملی با کل ظرفیت خودش هم کار کند مشکلی برای شرکت‌ها ایجاد نمی‌کند

#### جلیل اسلامی:

بنده معتقدم فارغ از این که کشتیرانی ملی ما در حال حاضر کاراکترش چیست و چه عملکردی دارد، چه نوع رفتاری را در فضای کسب و کاری کشور انجام می‌دهد و نگاه دولت یا نظام به این بخش چیست، باید بگویم که در فضای تحریم‌ها و سخت‌گیری‌های بین‌المللی که برای کشور ایجاد شد، کشتیرانی به عنوان یکی از اولین جاهایی بود که در لیست تحریم‌ها قرار گرفت. این خودش یک علامت است که نشان می‌دهد یک ناوگان ملی

چقدر می‌تواند از درجه اهمیت برخوردار باشد که در مبارزه بین‌المللی با یک کشور یکی از هدف‌های اولیه، کشتیرانی جمهوری اسلامی بوده است. خود این موضوع نشانگر آن است که کشتیرانی ملی آن هم در ساختاری همچون کشور ما می‌تواند دارای نقش و اهمیت بسیار جدی باشد. مادر زمان جنگ هم شاهد بودیم وقتی که حمل کالاهای اساسی به کشور دچار مشکل شده بود، همین کشتیرانی ملی بود که تلاش می‌کرد اوراق را وارد کشور کند. این به آن معنی نیست که از طرف کانال‌های دیگر این حمل و نقل امکان پذیر نبود، در حقیقت این کار بسیار گران‌تر، پرهزینه‌تر و پرزحمت بود. به هر حال این مجموعه توانست در آن زمان چنین رکورد خوب و ملی را ثبت کند و این رکورد مورد تأیید همگان نیز قرار گرفته است. هم اکنون نیز علی‌رغم این که این تحریم‌ها اتفاق افتاد و حتی لاینرها هم بنادر

در بندر سرمایه‌بیاورید مشخصاً سهم بازار را بالاتر می‌برد. صاحب کالا سهم بازار را به بندر می‌دهد و مهم‌ترین نقش را دارد. لذا اگر شما بتوانید تولید ارزش افزوده کنید و نهایتاً از طریق آن بندر کالا را منتقل کنید این منجر به سهم می‌شود.

یک زمانی می‌گفتیم سرمایه و سرمایه‌گذاری در بندر زمین گیر است و سرمایه در کشتی می‌تواند اگر این جا کار نکرد در منطقه و جای دیگر دنیا حرکت کند چرا که این نوع سرمایه‌گذاری قابلیت تحرک mobility دارد. اما با حرکتی که امروز شاهد هستیم و رشد "دی پی ورلد" را که می‌بینیم، متوجه می‌شویم که بندر هم دارد حرکت می‌کند. شهید رجایی، دوحه، جبل‌علی حرکت نمی‌کنند ولی مدیریت بندر وقتی از تردام به سلاله می‌آید یعنی اینکه بازاریابی بندر حرکت کرده و با وقتی یک اپراتور شناخته شده بین‌المللی در یک بندر شروع به کار می‌کند هردوی این‌ها برند خود را به بندر منتقل می‌کنند و این است که با ایجاد یکپارچگی اقلی دانش، سرمایه و مدیریت در داخل شبکه بندری به حرکت در می‌آید. حالا از چه طریق؟ در واقع در چند طرف قضیه خود "دی پی ورلد" است. وقتی بندر جبل‌علی چند ترمینال در هند و اروپا دارد، این connectivity را کسی به او هدیه نداد و در واقع خودش آن را ایجاد کرده است. ما یک مشکلی که داریم و شاید از قبل داشتیم و با بخش خصوصی ما باید در مورد آن حرکتی می‌کرده این است که نباید در مرزهایمان محصور می‌ماندیم. فرصت‌های بسیار زیادی را قبلاً داشتیم که می‌توانستیم به سمت بنادر دیگر چه به صورت اجاره و چه تملک حرکت کرده و ارتباط را ایجاد کنیم. حالا اگر همه این‌ها شکل گرفت و تعیین تکلیف کردیم که captive market را می‌خواهیم یا این که می‌خواهیم حرکت کنیم به سمت بیرون، باید چند پیش شرط هم در موضعی که در برخورد با سرمایه‌گذاران خارجی در سطح کلان و رای سازمان بنادر داریم، آماده شود. هنوز در سطح ملی ما آن استقبالی را که باید از سرمایه‌گذار بیرونی شود را نمی‌کنیم یا آن قدر مشکلات برای او پیش می‌آید که نمی‌تواند بماند. بنابراین مسلماً بندر و حمل و نقل دریایی به عنوان یک فعالیت مشتق نمی‌تواند رشد پیدا کند.

**■ اجازه بدهید سؤال آخر را با جمع بندی دوستان به اتمام برسانیم. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چه نقش و سهمی در فعال سازی بنادر ایران و جذب خطوط باید داشته باشد؟ و چه نوع استراتژی را باید انتخاب کند؟ ضمن این که اگر دوستان مباحث تکمیلی هم دارند بفرمایند.**

### در بندر شهید رجایی انتظار نوبت برای کشتی‌های کانتینری نداریم

#### امید ملک:

خب اگر فکر کنیم که شیطنتی در این سؤال نهفته نیست با توجه به انتقادات تندی که مسئولین عالی رتبه این شرکت از سازمان بنادر و دریانوردی به بهانه ورود کشتی Wan Hai انجام دادند و عمر آن انتقادات حتی به ۲ هفته هم نرسید و اوضاع با مدیریت عالی رتبه سازمان و اداره کل هرمزگان و تلاش اپراتورها به سامان رسید تا جایی که هم اکنون انتظار نوبت در مورد کشتی‌های



**امید ملک:** به قول امانوئل کانت متفکر و فیلسوف قرن هجدهم بهره عقل من، چه نظری و چه عملی، در این سه پاسخ ادغام شده است که ۱- چه باید بدانم ۲- چه باید بکنم ۳- چه آمیدی باید داشته باشیم؟ به نظرم نه تنها تصمیم‌گیرندگان شرکت کشتیرانی دولتی ایران بلکه کل صنعت بهتر است پاسخ این سؤالات را بدهد تا در آینده رهگشا باشیم برای کشورمان.

## نسبت به قبل از سال ۱۳۸۲ شصت و نه درصد در تعرفه های کشتی تخفیف می دهیم

### خسرو سرائی:

کشتیرانی ما در سال ۱۳۴۶ تأسیس شده و از روز اول تأسیس هم، یک شرکت بازرگانی بوده و بنابراین می بایست بر اساس اصول بازرگانی اداره می شده که انصافاً تا به امروز هم شده است. این اصول بازرگانی به ما می گوید که اگر شرکت می خواهد بماند، باید جریان درآمد بر جریان هزینه غالب باشد. بنابراین از سال های بسیار دور کشتیرانی می بایست یاد گرفته باشد بدون این که از جایی حمایت شده باشد، روی پای خودش بایستد و اعتقاد دارم کشتیرانی این توانایی را دارد بدون هیچ گونه حمایتی روی پای خود ایستاده و با خطوط کشتیرانی قدرتمند دنیا رقابت کند. در دوران تحریم نیز کشتیرانی بسیار خوب عمل کرد و حقیقتاً به عنوان ناوگان ملی عمل کرد اما در این سوهم سازمان بنادر سازمانی است که مسئولیت های بسیار سنگینی به عهده دارد و بدون کوچکترین حمایتی می بایست بنادر کشور را پا به پای بنادر پیشرفته توسعه دهد و در عین حال حمایت های تعرفه ای و غیر تعرفه ای زیادی را از کشتیرانی به عمل آورد. سؤال اینجاست که این حمایت ها تا کجا باید ادامه پیدا کند؟ در بحث رقابت، کشتیرانی جمهوری اسلامی با شرکت های خارجی در حال رقابت است، اما واقعا چقدر فقط در داخل ایران رقابت به این حرف و حدیث ها می کشد؟ اگر به چند سال پیش و قبل از تحریم ها برگردیم، می بینیم که کشتیرانی جمهوری اسلامی ۳۵ درصد بار وارد به بنادر ایران را تأمین می کرده است، بقیه ظرفیت خود را در بازارهای بین المللی به کار گرفته این بار هم خارج از ایران بوده است. بنابراین کشتیرانی ملی رقابت خودش را داشته است. لذا به اعتقاد بنده هم اکنون نیز هیچ نوع نگرانی نباید از برگشت لاینرها وجود داشته باشد و این توانایی در کشتیرانی وجود دارد.

در حال حاضر نسبت به سال ۱۳۸۲ داریم ۶۹ درصد در تعرفه های کشتی تخفیف می دهیم. این در حالی است که روی همین ۶۹ درصد باز هم تخفیفاتی را به کشتیرانی ج.ا. می دهیم. باید توجه داشته باشیم که وقتی بحث های الحاق به سازمان تجارت جهانی جدی تر شود یکی از موارد این سازمان این خواهد بود که اصولاً اعمال تبعیض در رفتار ملی و بین المللی پذیرفته شده نیست. بنابراین بهتر است که کشتیرانی خودش را با شرایط جدید وفق داده و به صورت گام به گام برود به سمت این که آمادگی آن شرایط را پیدا کند تا بتواند به راحتی به آن ورود کند.

بسیاری از کشتیرانی های دنیا گام به گام وارد خشکی و ترمینال ها شدند و حتی به این هم بسنده نکرده و به سراغ ریل و حمل جاده ای هم رفتند و مدیریت زنجیره تأمین را به دست گرفتند. البته کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این راستا اقدامات موفقی انجام داده است. کشتیرانی های موفق آنها بی بوده اند که مدیریت زمان بندر را دست خودشان گرفته، در عین حال مدیریت ترمینال و حمل و نقل در خشکی را دارند و در طی این حمل حتی ارزش افزوده کالا هم انجام داده اند. بنابراین به اعتقاد بنده باید کشتیرانی به عنوان ناوگان ملی همواره تمامی تخم مرغ هایش را فقط در سبد حمل و نقل نگذارد. کشتیرانی ما می تواند وارد مباحث دیگری در سطح ملی، منطقه ای و بین المللی هم بشود و به آن جاهایی که بیشتر درآمدزا است توجه ویژه ای داشته باشد تا از خیلی از موضوعات مالی دیگر نیز منتفع شود.

ما را ترک کردند ولی کالاهای وارداتی خیلی هم دستخوش کاهش حجم و تناژ نسبت به شرایط قبل از تحریم نشده و از روش و طرق پرهزینه وارد کشور شدند. بنابراین در حال حاضر شاید نقش آفرینی کشتیرانی ملی با توجه به اتفاقاتی که در دنیا افتاده یک مقدار نسبت به گذشته تفاوت کرده است. به اعتقاد بنده تعریف ما از کشتیرانی ملی یک مقدار باید بسط و گسترش بیشتری پیدا کند. کشتیرانی ملی یعنی ظرفیت ملی برای حمل کالا، حالا چه در بعد داخلی و چه در بعد خارجی و چه در نقش آفرینی بین المللی که جناب آقای ملک هم به آن اشاره کردند. بنابراین این که حتماً یک شرکت این کار را انجام بدهد به نظر بنده جای سؤال دارد. یعنی کسی نمی تواند اثبات یا ادعا کند که تمامی این ظرفیت ها در قالب یک شرکت اتفاق می افتد. در واقع این ظرفیت ملی است و می تواند در قالب شرکت های مختلف مطرح باشد. ما در پدافند غیر عامل و آمایش هم همین تعریف را داریم که این پراکندگی و توزیع باید به نحوی اتفاق بیافتد تا آسیب پذیری سیستم به حد اقل برسد.

بنابراین اگر کشتیرانی ملی با کل ظرفیت خودش هم کار کند بنده فکر نمی کنم مزاحمت، مخالفت و مشکلی را برای حضور سایر شرکت ها ایجاد کند.

### حمایت بی حد و حصر

### لزوماً منجر به بهبود عملکرد نمی شود

### علیرضا چشم جهان:

این که کشتیرانی جمهوری اسلامی و تایدواتر خاورمیانه در طول این سال ها در معرض تحریم قرار گرفتند، نشان می دهد که جهت حرکت تحریم کننده ها این بوده که شرکت هایی که فعالیت آنها برای کشور مفید و موثر است، از صحنه خارج شوند تا یک لطمه اساسی به اقتصاد ایران وارد نیاید. یک اصل کلی وجود دارد و آن این است که ناوگان ملی یک نیروی راهبردی در بحث حمل و نقل است و در عین حال به اعتقاد بنده فضای کافی برای رقابت در اقتصاد حمل و نقل ایران همواره وجود دارد چرا که زمانی که بیست خط لاینر هم به بندر عباس می آمدند، کشتیرانی جمهوری اسلامی سهم خودش را داشت و توانسته بود شبکه اش را به صورت کامل سرپا نگه دارد و در عین حال با سایر خطوط کانتینری خارجی رقابت کند. البته در حال حاضر نیز کشتیرانی جمهوری اسلامی این توان را دارد. یادمان نرفته که وقتی همه لاینرهای خارجی، ایران و بندرعباس را رها کردند، کشتیرانی یک تنه و محکم ایستاد و توانست بخشی از آن بازاری که حمل مستقیم آنها داشت از دست می رفت، احیا کرد. از سوی دیگر ما باید به یک نکته توجه داشته باشیم که تجربه حمایت بی حد و حصر در بخش های مختلفی از صنعت و تجارت کشور وجود دارد که نمونه بارز آن خودرو سازها هستند که بعد از گذشت پنجاه سال از آغاز خودرو سازی هنوز دارند خودروهای خارج از رده تولید می کنند و باز هم دائماً مدعی هستند که باید از آنها حمایت شود تا بتوانند به حیاتشان ادامه دهند. بنابراین در بخش کشتیرانی و حمل و نقل دریایی نباید وارد این فضا شویم، یعنی لزوماً حمایت بی حد و حصر باعث پیشرفت نمی شود. شما می بینید حتی در سطوح خیلی کوچک هم وقتی یک نمونه قابل رقابت به بازار می آید، این نمونه خودش می تواند تبدیل به یک الگوی بزرگ برای رقابت در جهت بهبود کیفیت و کارآمدی بشود. این صحبت ها هیچ کدام به معنای این نیست که جایگاه و نقش ناوگان ملی نادیده گرفته شود. در واقع مراد این است که کسی نباید انتظار داشته باشد تا همه بایستند و فقط فضای حرکت در اختیار او باشد، در دنیای امروز چنین انتظاری قابل قبول نیست. ضمن این که همه ما دلمان برای پرچم ایران می تپد و دوست داریم شرایط کشتیرانی در کشور به وضعیت مطلوبی برسد.