

ثبات مدیریتی در سایه اقتصاد مقاومتی

نگاهی به فعالیت های شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
که قدم های سازنده ای در بنادر شمال و جنوب کشور برداشته است



داستان جلد ۱۲

داستان «شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا» را می توان در دو دوره تاریخی متفاوت تعریف کرد. جایی که این شرکت در سال های نخست فعالیتش در اواخر دهه شصت با نام «بنیاد بارانداز» آغاز به کار کرد و پس از چند سال، به ورشکستگی رسید. یا از بخش دوم که با ورود مدیر و متخصصان جدید توانست قامت راست کند و در بنادر شمالی و جنوبی کشور ثمربخش شود. در این شماره نگاهی به تاریخچه این شرکت مهم دریایی و بندری داشته ایم.

به همت انجمن کشتیرانی و با حضور
اعضای اتاق تهران

آیین درختکاری در بوستان
پردیسان برگزار شد

درخواست عجیب نتانیاهو از نیروی
دریایی ارتش رژیم صهیونیستی
جلوی صادرات نفت ایران
را بگیرد



محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی

با بهره‌برداری از ۳ پست اسکله، تعداد اسکله‌های بندرانزلی به ۱۳ اسکله می‌رسد و ظرفیت این بندر را به ۱۳/۵ میلیون تن در سال افزایش می‌دهد.



به همت انجمن کشتیرانی و با حضور اعضای اتاق تهران آیین درختکاری در بوستان پردیسان بر گزار شد

طبیعت و غرس ۱۰۰ اصله نهال و با حضور ده‌ها علاقه‌مند به محیط زیست در بوستان پردیسان برگزار شد. پدram سلطانی، نایب رئیس اول اتاق بازرگانی ایران در این مراسم، ضمن قدردانی از امید ملک به واسطه برگزاری همه ساله این آیین نیکو، درخت را میراث واقعی و محافظ زمین خواند و احیای طبیعت را وظیفه همه انسان‌ها دانست. او مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های اجتماعی و فرهنگی را لازمه پویایی یک جامعه عنوان کرد و آنها را پیشروان محافظت از منابع طبیعی و توسعه دهندگان فضای سبز خواند.

همزمان با هفته منابع طبیعی و روز درختکاری، آیین درختکاری به همت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و مشارکت اتاق‌های مشترک بازرگانی ایران و بلژیک و لوگزامبورگ، اتاق مشترک بازرگانی ایران و اتریش و با حضور اعضای اتاق بازرگانی تهران، اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، شرکت بر و بحر ایران و خانواده بزرگ کشتیرانی و خدمات بندری در بوستان پردیسان تهران برگزار شد. این مراسم به دعوت امید ملک، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی به منظور ترویج فرهنگ دوستی با



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

فشار خودتحریمی بیشتر از تحریم‌های بین‌المللی است



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رابطه با مسئله تحریم‌ها و تأثیر آن بر عملکرد صنایع دریایی گفت: به‌طور قطع تحریم‌ها بر صنعت دریانوردی ما تأثیر خواهد داشت. چراکه از یک‌طرف عملکرد بندر ما معطوف به محدوده سرزمینی خودمان می‌شود و از طرف دیگر بخشی هم در ارتباط با فضای کسب و کار و محیط تجاری بین‌المللی است که طرف مراودات تجاری ما هستند.

مسعود پل‌مه افزود: دولت آمریکا با اعمال تحریم‌های ظالمانه یک رفتار سیاسی غلط را از خود به‌جای گذاشته و این کنش بر نوع روابط شرکت‌های بین‌المللی با ما تأثیر خواهد داشت. اما فارغ از این مساله، آنچه مهم است نوع تعامل و رفتاری است که یک شرکت در تجارت با شرکت‌های ایرانی خواهد داشت. ما از پس آمریکا برمی‌آییم، اما از پس تحریم‌هایی که سازمان‌ها، ادارات و در مجموع بدنه دولت برای ما به وجود می‌آورند متأسفانه نتوانسته‌ایم برپاییم و اعتقاد داریم که اگر اقتصاد کشور زمین‌بخورد حاصل رفتارهای خود دولت است، نه هجمه خارجی.

این کارشناس حمل و نقل دریایی درباره جزئیات خودتحریمی‌ها گفت: سنجه‌های بسیاری را برای این مورد می‌توان مطرح کرد. خوشبختانه قوانین ما قوانین مترقی هستند اما وقتی به مرحله اجرا می‌رسند، بدنه دولت بر اساس آنچه استنتاجات عقلی خودشان است آن قانون را اجرا می‌کند و رفتارهای سلبی از آنها سر می‌زند. ما با تفسیر به رأی بدنه دولت از قوانین مواجه می‌شویم. چراکه به دلیل ناکارآمدی و ناشایستگی که در این مجموعه‌ها وجود دارد، با این عنوان که ما حاکمیت هستیم هر گونه که تمایل دارند عمل می‌کنند و در مقام پاسخگویی نیز سلب مسئولیت می‌کنند.



پیام تبریک به مناسبت انتخاب کاندیداهای لیست ائتلاف برای فردا

پرونده نهمین دوره انتخابات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران با ۳۴۱۷ رأی بسته شد و کاندیداهای لیست ائتلاف برای فردا توانستند رأی اعتماد کسب کنند. مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی به نمایندگی از سوی فعالان دریایی و بندری پیام تبریکی را صادر کرد. در بخشی از این پیام آمده: «امیدوارم تحولی نو و حرکتی تازه را در عرصه فعالیت‌های پر مسئولیت اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران و ایران شاهد باشیم که به سرفرازی ایران اسلامی، شکوفایی صنعت کشور و ارتقای روزافزون جایگاه بخش خصوصی بیانجامد.»



تجلیل از بانوان برگزیده فعال در صنعت حمل و نقل دریایی

همزمان با میلاد حضرت فاطمه زهرا (س) و هفته بزرگداشت مقام زن، مراسم تجلیل از ۳۵ بانوی برگزیده فعال در صنعت حمل و نقل دریایی به میزبانی انجمن کشتیرانی وابسته برگزار شد. پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی ضمن قدردانی از زحمات بانوان فعال در صنعت حمل و نقل دریایی، پویایی این صنعت را به مشارکت سازنده زنان در کنار مردان دانست و ضمن حمایت از فعالیت‌های متنوع آنها در این حوزه تخصصی گفت: «انجمن کشتیرانی این آمادگی را دارد تا از آثار تالیفی، ترجمه و پژوهشی در حوزه حمل و نقل دریایی که توسط بانوان ارائه شده باشد، حمایت کند.»





محمد خلیفه

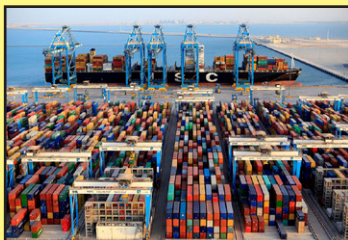
مدیرعامل شرکت دریانوردی سپیل قطر

ما توانسته ایم در بخش حمل و نقل فله و خشک در قطر بیشتر باشیم و جایایی ذرت، سویا، زغال سنگ و سیمان را به عهده بگیریم.

خبر ویژه

در دیدار بن سلمان و هان ژنگ تاکید شد:

توسعه روابط دریایی چین و عربستان در حوزه های تجاری و مسافری



ولیعهد عربستان در سفر خود به چین با معاون رئیس جمهور این کشور دیدار کرد و موافقتنامه ای را برای توسعه روابط دریایی و بندری به امضا رساند. این سومین دیدار محمد بن سلمان در سفرش به چین با یکی از مقامات بلندپایه این کشور است. در این دیدار، یادداشت تفاهمی به منظور همکاری در توسعه روابط دریایی و بندری میان عربستان و چین به امضای بن سلمان و هان ژنگ رسید. هان ژنگ در خصوص این دیدار گفت: «چین و عربستان سعودی باید در خصوص طرح ابتکاری کمر بند و جاده ابریشم همکاری های خود را تقویت کنند. ضمن اینکه زمینه های همکاری در حوزه های انرژی، توسعه زیرساخت ها، سرمایه گذاری و فناوری های پیشرفته نیز وجود دارد. در این دیدار توافقاتی در حوزه صنعت حمل و نقل دریایی صورت گرفت که شامل بخش های سیاست گذاری و سرمایه گذاری در این بخش است.»

محمد بن سلمان نیز با تاکید بر توسعه روابط عربستان با چین اظهار کرد: «ما خود را ملزم به حفظ روابط کنونی و تقویت همکاری ها به منظور احیای جاده ابریشم و کمر بند حمل و نقل دریایی هستیم که از سوی چین طرح ریزی شده است.» در توافقتنامه ای که به امضای عربستان و چین رسید، طرفین بر توسعه همکاری ها در حوزه دریایی و بندری، حمل و نقل تجاری و مسافری دریایی تاکید کردند. این توافقتنامه باعث ایجاد مکانیزم پایدار و چهار چوب قانونی برای ارتقای روابط تجاری و اقتصادی میان دو کشور خواهد بود. کمیته همکاری های مشترک میان عربستان و چین از سال ۲۰۱۶ میلادی آغاز به کار کرد و هم اکنون، حضور ولیعهد عربستان در چین به عنوان سومین دیدار در سطوح بالای این کمیته به شمار می رود.

254 Views

5 Shares



Netanyahu: Israeli Navy Could "Block" Iranian Oil Shipping



Iranian-owned tanker (NITC)

درخواست عجیب نتانیاهو از نیروی دریایی ارتش رژیم صهیونیستی

جلوی صادرات نفت ایران را بگیرد

و تحریم ها را دور بزند. اگر این اقدامات گسترش یابد، شاید به نیروی دریایی دستور بدهم که جلوی صادرات نفت ایران را بگیرند. همچنین از جامعه بین المللی نیز می خواهم که جلوی اقدامات ایران در جهت دور زدن تحریم ها از طریق دریا واکنش نشان بدهند.» نتانیاهو در این سخنرانی در خصوص شیوه اجرایی جلوگیری از صادرات نفت ایران توسط نیروی دریایی ارتش رژیم صهیونیستی توضیحاتی نداد، اما هشدار داد که ایران از راه های مختلف و توسط قوای کشتیرانی خود این تحریم ها را دور می زند.

بنیامین نتانیاهو، نخست وزیر رژیم اشغالگر صهیونیستی، نسبت به صادرات نفت ایران هشدار داده و از نیروی دریایی این کشور خواسته تا جلوی صادرات ایران را بگیرد. نخست وزیر اسرائیل احتمال داده که اگر نسبت به صادرات نفت ایران اقدام جدی صورت نگیرد، ممکن است از نیروی دریایی ارتش رژیم صهیونیستی بخواهد تا جلوی صادرات نفت ایران را بگیرد.

او در مراسم فارغ التحصیلی دانشجویان افسری نیروی دریایی اسرائیل اعلام کرد: «ایران سعی می کند که به صورت مخفیانه نفت را توسط کشتی های نفتی صادر کند



راه اندازی خط کشتیرانی افغانستان در بندر چابهار

امام محمد ورمیاج، معاون وزیر حمل و نقل افغانستان صادرات اولین محموله با سیستم T.I.R از طریق بندر چابهار به هندوستان را نشانگر عزم اسلام آباد در استفاده از این بندر دانست و افزود: بیشترین حجم تجارت افغانستان با هندوستان از طریق کریدورهای هوایی است.

وزارت حمل و نقل افغانستان در صدد این است که با ایجاد سهولت و هماهنگی با بخش خصوصی در ایجاد خط کشتیرانی در بندر چابهار، حجم داد و ستد با هندوستان را افزایش دهد.



بهبود نسبی وضعیت بازار حمل و نقل کانتینری

با فاصله گرفتن از ابتدای سال نو میلادی و همین طور سال جدید چینی ها، وضعیت بازار حمل و نقل کانتینری تا حدی بهتر شد.

به طوری که شاخص، با رشد یک امتیازی نشان از آغاز ثبات در وضعیت شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری داشت.

در آخرین گزارش فوناسبا، شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری رشد یک امتیازی داشت و انتظار می رود این رشد در هفته های آتی نیز مشاهده شود. البته این ثبات بیشتر در کشتی های کمتر از 2700 teu رویت خواهد شد.

New ConTex*		388	
		07.03.19	12 mos
Geared	1100 TEU	\$6.442	
	1700 TEU	\$7.489	n.a.
	2500 TEU	\$9.138	\$9.968
	2700 TEU	\$8.743	\$9.757
	3500 TEU	\$8.738	\$9.771
	4250 TEU	\$8.760	\$9.721
Gearless			

تاریخچه تاسیس شرکت سینا

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا ابتدا در سال ۱۳۶۶ تحت عنوان شرکت «بنیاد بارانداز» تاسیس شد. بنیاد بارانداز از مجموعه شرکت های تابعه بنیاد بود و برای تکمیل زنجیره حمل و نقل بنیاد و حلقه اتصال خشکی و دریا تاسیس شد. این شرکت تا سال ۱۳۷۰ به فعالیت خود ادامه می دهد، اما بنا به مشکلات متعدد، ورشکست و به مدت ۳ سال تعطیل می شود



گفت و گو با مجتبی دلگشایی، مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

سازمان بنادر تعیین تعرفه را به بخش خصوصی واگذار کند

ثمربخش شود. حالا اما شرایط این شرکت کاملاً متفاوت شده و ثبات مدیریتی در طول این سال ها به عاملی برای بالندگی شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا تبدیل شده است. برای واکاوی تاریخچه سینا و البته وضعیت کنونی حمل و نقل دریایی کشور، سراغ مجتبی دلگشایی، مدیرعامل این شرکت رفته ایم تا شرایط امروز این صنعت را از زبان وی جویا شویم.

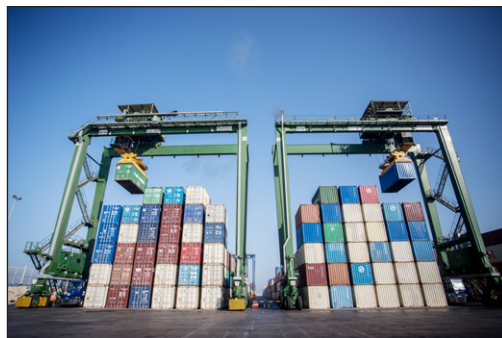
داستان «شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا» را می توان در دو دوره تاریخی متفاوت تعریف کرد. جایی که این شرکت در سال های نخست فعالیتش در اواخر دهه شصت با نام «بنیاد بارانداز» تاسیس شد و پس از چند سال به دلایلی به ورشکستگی رسید. یا از بخش دوم که با ورود مدیرعامل و متخصصان جدید توانست قامت راست کند و در بنادر شمالی و جنوبی کشور



گفت و گو

سرعت بخشی با استفاده از فناوری اطلاعات

با ورود فناوری اطلاعات و استفاده از آن در ارائه خدمات ترینال های کانتینری و بهره گیری از تجهیزات استراتژیک در بخش های کانتینری و فله، سرعت تخلیه و بارگیری بالا رفت. دیگر کشتی ها در لنگرگاه منتظر نوبت نمی ماندند و فوری وارد حوضچه می شدند و عملیات تخلیه و بارگیری منظم انجام می شد.



بندر بوشهر

داشت، به طوری که حتی عملیات بنادر شامل تخلیه و بارگیری، حمل کالا و انبارداری نیز توسط کارکنان سازمان بنادر انجام می شد! فعالیت بخش خصوصی در تخلیه کالا از کشتی و یا فعالیت محدود در پسرانه ها خلاصه می شد. شرایط مثل امروز نبود که ترینال های بندر توسط بخش خصوصی اداره و یا تجهیز بشود. اوایل دهه ۸۰ بود که سازمان بنادر اولین قدم ها را در جهت خصوصی سازی و واگذاری بنادر به بخش خصوصی برداشت.



استراتژی شرکت، همکاری با بخش خصوصی و ارائه خدمات به مشتریان بود، به گونه ای که مشتری در دریافت خدمات، متوجه این نشود که با یک نهاد زیر مجموعه بنیاد در ارتباط است. ما برای رقابت سالم در این بخش به این استراتژی پایبند بودیم تا رضایت خاطر مشتریان تامین شود

پس آن اوایل که وارد شرکت شده بودید و می خواستید یک مجموعه ورشکسته را تحویل بگیرید با چه سختی هایی مواجه شدید؟

خاطر هست که سال ۷۴ با یک هیئت عالی تر به بنیاد مراجعه کردیم به بندر امام خمینی (ره) تا مراسم معارفه بنده به عنوان مدیر عامل جدید برگزار شود. آنقدر سابقه ناخوشایندی از فعالیت های قبلی در اذهان مدیران وجود داشت که ما به سختی وارد بندر شدیم. زمان گذشت تا ما توانستیم خودمان را اثبات کنیم و در همین دوره سختی های عجیبی به جان خریدیم.

پس ساختار خشک آن دوره باعث شد تا شرایط سخت به وجود بیاید؟

در واقع این موضوع ارتباطی به سازمان بنادر یا کارفرما نداشت و بیشتر مشکلات، درون سازمانی بود و به شرکت بنیاد بارانداز برمی گشت. یعنی طرف های تجاری شرکت دیدگاه منفی نسبت به آن پیدا کرده بودند و این موضوع به خاطر مسائلی همچون بدعهدی، عدم ارائه خدمات مطلوب، وارد کردن خسارت به تجهیزات کارفرما و صاحبان کالا و مواردی از این قبیل بود. خیلی تلاش کردیم تا ذهنیت کارفرما و دیگر شرکت های همکار را نسبت به بنیاد بارانداز تغییر بدهیم و در نهایت توانستیم قراردادهای بلندمدت منعقد کنیم و آن دوره را به فراموشی بسپاریم.

پس وضعیت بهره وری آن دوران نسبت به امروز چگونه بود؟ آیا می توان یک قیاس میان آن دوره و شرایط کنونی داشته باشیم؟

ابتدا باید بینیم بهره وری در بنادر نسبت به یکی - دو دهه گذشته چه تفاوتی داشته است. در زمانی که رونق اقتصادی وجود داشت و خبری از تحریم های ظالمانه نبود، در دوره هایی ما با توقف شناورها به دلیل عدم پاسخگویی به ظرفیت تخلیه و بارگیری کشتی ها مواجه بودیم و کشتی ها بعضاً به دمو را می خوردند. گاهی اوقات بنادر لبریز از کالا و کانتینر

پس شرکت توسعه دریایی و بندری سینا در چه سالی و به چه منظور تاسیس شد؟

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا ابتدا در سال ۱۳۶۶ تحت عنوان شرکت «بنیاد بارانداز» تاسیس شد. بنیاد بارانداز از مجموعه شرکت های تابعه بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی بود و برای تکمیل زنجیره حمل و نقل بنیاد و حلقه اتصال خشکی و دریا تاسیس شد. این شرکت تا سال ۱۳۷۰ به فعالیت خود ادامه می دهد، اما بنا به مشکلات متعدد، ورشکست و به مدت ۳ سال تعطیل می شود. مسئولان وقت بنیاد مجدداً در سال ۱۳۷۳ تصمیم می گیرند به جای آنکه بنیاد بارانداز را منحل کنند، آن را مجدداً احیا کنند. سال ۱۳۷۴ بنده به همراه همکارانم توفیق حضور در این شرکت را یافتیم و خوشبختانه پس از فراز و نشیب های فراوان توانستیم این مجموعه را به یک شرکت پویا تبدیل کنیم. شرکتی با حضور ۲۸۰۰ نیروی انسانی شاغل که در ۴ بندر از ۶ بندر اصلی کشور در بخش عملیاتی و سرمایه گذاری فعال است.

پس سابقه تاسیس شرکت سینا به سال ۱۳۷۴ برمی گردد؟

نه. بنیاد بارانداز از سال ۱۳۶۶ تا سال ۱۳۹۱ به همین نام به فعالیت خود ادامه داد. اما در این سال، شرکت از سهامی خاص به سهامی عام تبدیل و وارد بورس شد و پس از آن، از بنیاد بارانداز به شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا تغییر نام پیدا کرد. استراتژی شرکت، همکاری با بخش خصوصی و ارائه خدمات به مشتریان بود، به گونه ای که مشتری در دریافت خدمات، حس همکاری با بخش خصوصی را نداشته باشد. ما برای رقابت سالم در این بخش به این استراتژی پایبند بودیم تا رضایت خاطر مشتریان تامین شود.

پس سال ۱۳۷۴ که کار را شروع کردید، دوران اوج سازندگی در کشور بود. شرایط بنادر مادر آن دوره را چگونه ارزیابی می کنید، چقدر شرایط بنادر نسبت به امروز متفاوت بود؟

در آن دوران، با توجه به اینکه کشور به تازگی از یک جنگ طاقت فرسا رها شده و وارد سازندگی شده بود هنوز شرایط امروزی را نیافته بود و تفاوت های زیادی وجود داشت. این تفاوت ها را می شود از نظر پیشرفت تجهیزاتی و نرم افزاری مقایسه کرد. در آن دهه، ما برنامه های نرم افزاری عملیاتی امروزی را در اختیار نداشتیم و بیشتر کارهایی که صورت می گرفت به صورت فیزیکی انجام می شد. فناوری اطلاعات که نقش بسزایی در تسریع امور عملیاتی دارد، وجود نداشت. از طرفی تعداد بنادرمان هم اندک بود و بخش خصوصی نیز حضوری کم رنگ

ترانزیت کالا، در آمدی برابر صادرات نفت

در بخش ترانزیت، کاملاً این ظرفیت دیده می‌شود. یعنی اگر موانع متعددی بر سر این صنعت نبود، می‌توانستیم در آمدی نزدیک به در آمد صادرات نفت برای کشور تصور کنیم. اما موانع متعدد درون سازمانی، سیاسی و ارتباطات بین‌المللی باعث شده که ترانزیت جایگاه واقعی خودش را در کشور نداشته باشد



جزیره نگین



بندر امام خمینی (ره)

در یک بندر عمومی و یک ترمینال اختصاصی محصولات نفتی ایجاد شد که همه زیرساخت‌های آن مجموعه توسط شرکت سینا انجام شد. ما تا آن زمان اسکله خصوصی در بندر عمومی نداشتیم. همچنین در بندر بوشهر یک پروژه‌ای را در سال ۹۰ به بهره‌برداری رساندیم که ورود تجهیزات استراتژیک به صورت ملکی توسط شرکت سینا انجام شد. هیچ شرکتی غیر از سازمان بنادر تجهیزات استراتژیک به صورت ملکی ندارد. با این سرمایه گذاری، بندر بوشهر تبدیل به دومین بندر بزرگ کانانتیری کشور شد. الان هم یک پروژه دیگر در جزیره نگین بوشهر داریم که ساخت یک ترمینال کانانتیری کامل و ساخت اسکله است. تاکنون ۳۰۰ متر اسکله ساخته ایم که در حال بهره‌برداری است و در حال ساخت محوطه و انبارها هستیم.

پس در بندر شهید رجایی چه اقداماتی از سوی شرکت سینا صورت گرفته است؟

در این بندر طی سال‌های بخش کانانتیری توسط یک شرکت و به صورت انحصاری مورد بهره‌برداری قرار می‌گرفت. سازمان بنادر در سال ۹۲ بنا به ملاحظات، بخش کانانتیری این بندر را به دو بخش تقسیم کرد. اپراتوری ترمینال یک را در اختیار همکاران قرار داد و ترمینال دو را که مهم‌ترین ترمینال بندر شهید رجایی است به ما سپرد. این ترمینال با مشارکت یک شریک آلمانی به شرکت سینا واگذار شد تا سرمایه‌گذاری تکمیلی را انجام بدهیم.

پس از این اتفاقات، چه تفاوتی در اداره بندر رخ داد؟

تمام خطوط شرکت‌های کشتیرانی خارجی که بندر شهید رجایی را به دلیل تحریم شرکت قبلی ترک کرده بودند دوباره بازگشتند. حدود ۴ سال با ۱۸ خط کشتیرانی خارجی کار کردیم تا این اواخر که بحث تحریم‌ها دوباره مطرح شد و اکنون تنها چند خط فعال در حال تردد هستند. همچنین در بخش توسعه خدمات نرم‌افزاری نیز برای اداره بهتر ترمینال، با یک شرکت کره‌ای قرارداد منعقد کردیم. نرم‌افزار جدید در ۴۰ بندر فعال دنیا مورد استفاده قرار گرفته است. مراحل آموزش کارکنان و آنالیز این نرم‌افزار با وضعیت موجود ما انجام شده و کار تا نصب روی سرور پیش رفته است.

بهره‌مندی از این نرم‌افزار چقدر در وضعیت ترمینال‌ها تغییر ایجاد می‌کند؟

نرم‌افزارها باعث می‌شوند تا نقش انسان در اداره ترمینال‌ها به حداقل برسد. تمام برنامه‌ریزی تخلیه از کشتی و انتقال آن به یارد و اینکه کدام یارد شرایط بهتری دارد و برنامه‌ریزی برای گیت و خروج کانانتیر، همگی



ساخت پایانه نفتی در بندر امام (ره) با دو پست اسکله اختصاصی برای خدمات به کشتی‌ها تا ظرفیت ۵۰ هزار تن که قرارداد آن در سال ۸۸ منعقد شد. سال ۹۲ اولین فاز آن به اتمام رسید و در سال ۹۶ نیز هر دو فاز آن مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این پروژه توسط بخش خصوصی برای اولین بار در یک بندر عمومی و یک ترمینال اختصاصی محصولات نفتی ایجاد شد

می‌شد. در اوایل دهه هشتاد تقریباً این شرایط وجود داشت. اما کم‌کم با توسعه‌ای که با ورود فناوری اطلاعات و استفاده از آن در ارائه خدمات ترمینال‌های کانانتیری و بهره‌گیری از تجهیزات استراتژیک در بخش‌های کانانتیری و فله، سرعت تخلیه و بارگیری بالا رفت. این بدان مفهوم بود که دیگر کشتی‌ها در لنگرگاه منتظر نوبت نمی‌ماندند و فوری وارد حوضچه می‌شدند و عملیات تخلیه و بارگیری منظم انجام می‌شد. پس تفاوت عمده آن دوره با شرایط کنونی، افزایش بهره‌وری به دلیل استفاده از فناوری اطلاعات است. حالا به ندرت شاهد کشتی منتظر در لنگرگاه‌ها هستیم، اما قبلاً این انتظار مرسوم بود و رقم بالایی برای دموارژ پرداخت می‌شد.

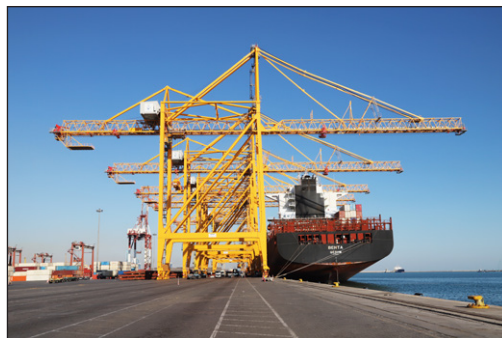
پس موقعیت استراتژیک کشورمان، ظرفیت‌های بی‌نظیری را در حوزه دریایی و بندری ایجاد کرده است. شرکت سینا در این زمینه چقدر توانسته از این ظرفیت‌ها بهره‌برداری کند؟

در بخش ترانزیت، کاملاً این ظرفیت دیده می‌شود. یعنی اگر موانع متعددی بر سر این صنعت نبود، می‌توانستیم در آمدی نزدیک به در آمد صادرات نفت برای کشور تصور کنیم. اما موانع متعدد درون سازمانی، سیاسی و ارتباطات بین‌المللی باعث شده که ترانزیت جایگاه واقعی خودش را در کشور نداشته باشد و بخش عمده‌ای از آن به جزیره‌ای عمل کردن سازمان‌های مرتبط بازمی‌گردد. شاید بتوان گفت که بالای ۱۵ سازمان در این بخش ذی‌مدخل هستند همچنین مسائل بین‌المللی نیز در این زمینه اثرگذار بوده است. استفاده از موقعیت خاص و استراتژیک کشور از جمله موارد مهمی است که همواره در همایش ارگان‌های دریایی مورد اشاره متخصصان و فعالان این صنف بوده، اینگونه نیست که مسئولان ما از این ظرفیت بی‌خبر باشند. اما مسائل و مجموعه موانعی باعث می‌شود که این ظرفیت به طور کامل احصا نشود. با این حال، شرکت سینا در یک دهه گذشته تلاش کرده تا از حداکثر توان خود برای بهره‌مندی از این ظرفیت‌ها استفاده کند. سینا علاوه بر اینکه در بنادر مختلف و ارائه سرویس‌های متنوع، از غلات گرفته تا کانانتیر و جنرال کارگو شناخته شده، زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را نیز فراهم کرده است. ما در تمام بنداری که حضور عملیاتی داشتیم حتماً یک پروژه سرمایه‌گذاری را با توجه به نیازسنجی و بررسی‌های همه جانبه اقتصادی انجام داده‌ایم. تعدادی از پروژه‌ها برای اولین بار است که توسط بخش غیردولتی و خصوصی در بنادر انجام شده است. مثلاً ساخت پایانه نفتی در بندر امام (ره) با دو پست اسکله اختصاصی برای خدمات به کشتی‌ها تا ظرفیت ۵۰ هزار تن که قرارداد آن در سال ۸۸ منعقد شد. سال ۹۲ اولین فاز آن به اتمام رسید و در سال ۹۶ نیز هر دو فاز آن مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این پروژه توسط بخش خصوصی برای اولین بار



امضای تفاهم نامه با دانشگاه مالوم سوئد

چند سال قبل ما توافقنامه ای را با دانشگاه «مالوم» سوئد امضا کردیم تا بتوانیم دانشجویان را برای ارتقای علمی به آنجا اعزام کنیم. اما برای اینکه این کار بهتر و اصولی تر انجام شود، تفاهم نامه ای را با دانشکده اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف امضا کردیم تا این امر توسط دو دانشگاه نهایی شود. نتیجه این توافقنامه، برپایی دوره تخصصی M.B.A خدمات بندری بود.



بندر عباس

بندر امام خمینی (ره)

به وسیله نرم افزار انجام می شود و این به افزایش سرعت و دقت عملیات کمک شایانی می کند. لازم است اشاره ای هم به سرمایه گذاری در بندر شهید رجایی داشته باشیم که با یک پروژه، سرریز کانتینر ترمینال های اصلی به آنجا منتقل می شود.



ما حدود ۱۹ سال است که در بندر نوشهر حضور داریم و تمام خدمات این بندر توسط شرکت سینا انجام می شود. اگر چه مشکلات باعث شده تا در بخش صادرات و واردات سرمایه گذاری های تکمیلی صورت گرفته که شامل احداث ۲۴ هزار متر مربع انبار سر پوشیده به منظور پذیرش محموله ها، به ویژه محموله غلات و بار فله از کشورهای آسیای میانه است.

بندر در بنادر شمالی کشور چه اقداماتی توسط شرکت سینا صورت گرفته است؟

ما حدود ۱۹ سال است که در بندر نوشهر حضور داریم و تمام خدمات این بندر توسط شرکت سینا انجام می شود. اگر چه مشکلات باعث شده تا در بخش صادرات و واردات شاهد کاهش فعالیت ها باشیم اما در این بندر سرمایه گذاری های تکمیلی صورت گرفته که شامل احداث ۲۴ هزار متر مربع انبار سر پوشیده به منظور پذیرش محموله ها، به ویژه محموله غلات و بار فله از کشورهای آسیای میانه است.

بندر تعامل شما با شرکت های خصوصی فعال در حوزه دریایی و بندری چگونه تعریف می شود؟

در این بخش ما دو نوع همکاری داریم. اول همکاری و هماهنگی با رقبا است و دیگری، همکاری با بخش خصوصی. شاید حدود ۵۰ درصد مجموعه خدمات شرکت سینا به صورت برون سپاری به شرکت های خصوصی واگذار شده است. به صورتی که ما استانداردها و وظایف را مشخص کرده ایم و آن شرکت ها امور را به نیابت از طرف ما انجام می دهند و وظیفه نظارت بر عهده ماست. ولی فاصله ای بین خودمان و همکاران مان نداریم و همه تحت یک یا دو انجمن قرار داریم و در جهت حفظ منافع با هم تبادل نظر می کنیم. گر چه گاهی اوقات به دلیل منافع، لازم است که با هم رقابت نیز داشته باشیم که یک امر پذیرفته شده است. اعتماد به بخش خصوصی باعث شده تا آنها خودشان را با استانداردها و خواسته های کارفرما مطابقت بدهند و سطح کیفی خود را ارتقا بدهند. آنها قدم به قدم وسیع تر و توانمندتر شده اند و اکنون این ظرفیت را دارند تا خدمات شان را فراتر از مرزهای جغرافیایی کشورمان ارائه بدهند.

بندر توسعه منابع انسانی در دنیای امروز به یک اصل مهم در عرصه تجارت تبدیل شده است. در این زمینه چه اقداماتی انجام شده است؟

همانطور که می دانید در شرکت های خدماتی، نقش نیروی انسانی بسیار مهم تر از واحدهای تولیدی است. چند سال قبل ما توافقنامه ای را با دانشگاه «مالوم» سوئد امضا کردیم تا بتوانیم دانشجویان را برای ارتقای علمی به آنجا اعزام کنیم. اما برای اینکه این کار بهتر و اصولی تر انجام

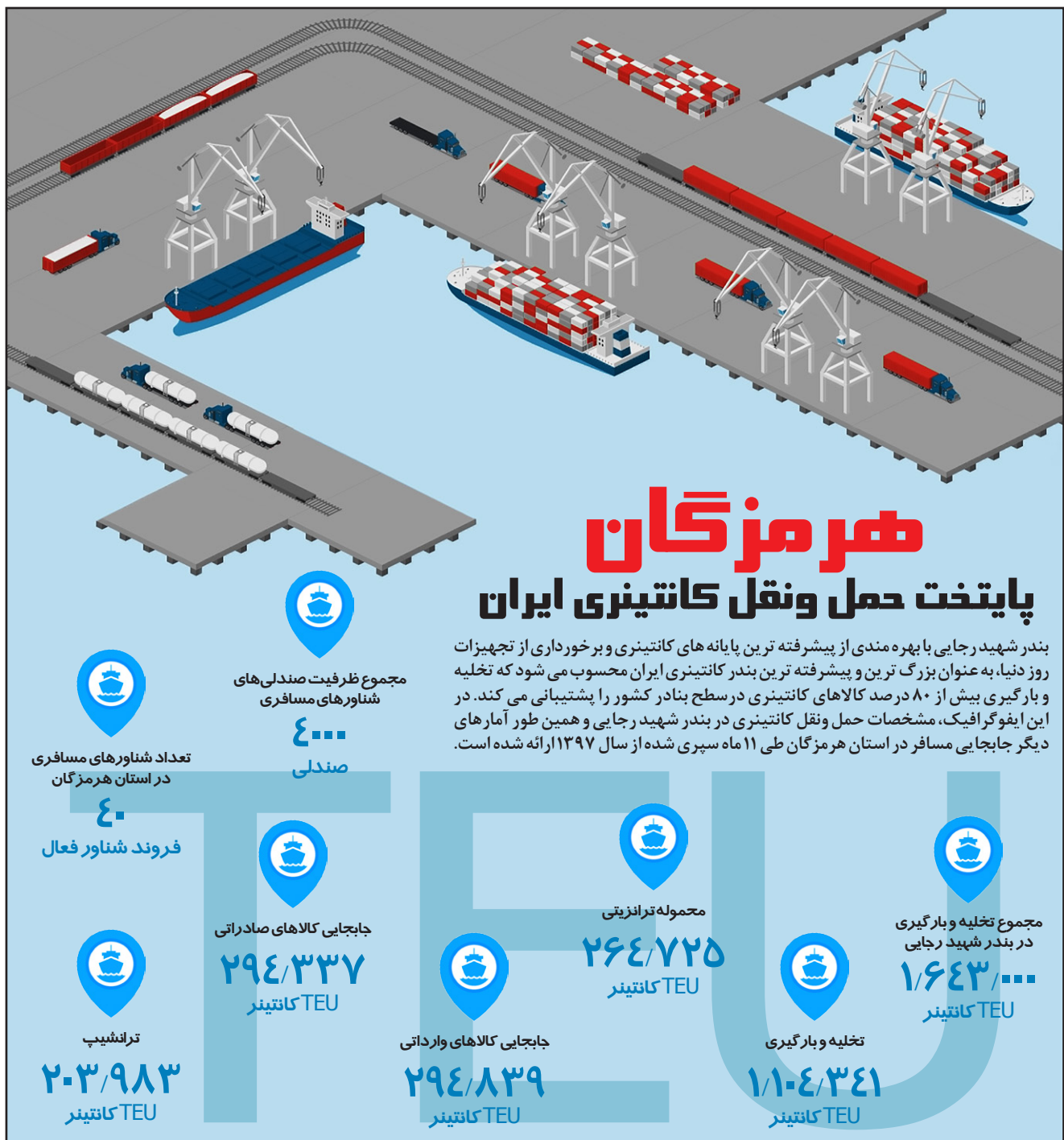
شود، تفاهم نامه ای را با دانشکده اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف امضا کردیم تا این امر توسط دو دانشگاه نهایی شود. نتیجه این توافقنامه، برپایی دوره تخصصی M.B.A خدمات بندری بود. در دور اول که دو سال پیش به اتمام رسید ۳۰ دانشجوی توانستند این دوره را بگذرانند و مدرک کارشناسی ارشد خدمات بندری بگیرند. در حال حاضر نیز دور دوم آن در حال برگزاری است و شش ماه آن نیز سپری شده. ما قبلاً این دوره را در کشور نداشتیم، اما قرار است که این رشته در مقطع کارشناسی از سوی وزارت علوم تعریف و در کنکور گنجانده شود.

بندر چشم انداز شرکت سینا را چگونه ارزیابی می کنید و چه هدفی را برای آن متصور هستید؟

قطعا بنادر کشور ما در شرایط عادی تجارت با توجه به موقعیت استراتژیکی که دارند و حضور نیروی توانمند انسانی، این استعداد را دارند که در کنار پورت اپراتورهای مطرح دنیا قرار بگیرند. به عنوان مثال، یک شرکت آلمانی که با استانداردهای اروپا کار می کند و در کشورهای متعددی نیز حضور دارد، وقتی کارشناسان این شرکت آمدند و ترمینال شهید رجایی را آنالیز کردند تا گپ بین ترمینال های کانتینری اینجا را با ترمینال هامبورگ مقایسه کنند، باور نداشتند که کار ما در این سطح از کیفیت ارائه می شود. یعنی ما با آنها بر سر اینکه عملیات تخلیه هر کانتینر را چند ثانیه کاهش بدهیم بحث داشتیم. بنده چشم انداز این صنعت را در کشورمان روشن می بینم.

بندر در پیشبرد اهداف تان با چه چالش هایی مواجه هستید؟ پیشنهاد شما برای بهبود شرایط کنونی چیست؟

سازمان بنادر در امر واگذاری تصدی گری به بخش خصوصی در میان سایر سازمان های دولتی کاملاً پیشرو است. اما این کافی نیست. اگر سرمایه گذار بخش خصوصی حاضر شود که بخشی از دارایی اش را در بندری که تملک آن در اختیار خودش نیست انجام دهد و با یک مجموعه دولتی وارد کار شود در واقع ریسک بزرگی را پذیرفته است. حالا که این ریسک را پذیرفته، باید قیمت گذاری تعرفه پروژه هایی که سرمایه گذاری آن توسط بخش خصوصی انجام شده نیز به آنها واگذار شود. در واقع، تعرفه را باید عرضه و تقاضا و رقابت تعریف کنند، نه اینکه سازمان بنادر آن را تعیین کند. سازمان بنادر تنها باید تعرفه تاسیسات، ترمینال ها و بخش هایی که خودش احداث کرده را عهده دار شود. در غیر این صورت، در واقع خصوصی سازی واقعی انجام نشده است. این شرایط، جذابیت سرمایه گذاری را برای بخش خصوصی کاهش می دهد. باید میزان تعرفه را عرضه و تقاضا تعیین کند، نه تعرفه گذاری دولتی.



معرفی کتاب

مراکز لجستیکی در بندر و خشکی

این کتاب به قلم همایون اسدی لنگرودی نگارش و توسط «نشر وکیل» در ۴۰۶ صفحه منتشر شده است. در سیزده فصل کتاب مراکز لجستیکی در بندر و خشکی مسائلی همچون تئوری‌های لجستیک و زنجیره تامین، لجستیک از منظر خدمات بندری، توسعه مراکز لجستیکی، بندر از نگاه حمل و نقل چندوجهی، الگوبرداری از بندر برای تشکیل بنادر خشک و ضوابط شرکت‌های بارفرابر مطرح شده است.

کارگاه آموزشی

بیمه‌های دریایی

دوره آموزشی بیمه‌های دریایی با تدریس «سهیلا شرقی» در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در این دوره مباحثی همچون تعریف و خصوصیات عقد بیمه، انواع بیمه‌های دریایی، بیمه باربری و انواع آن، شرایط بیمه‌نامه و پوشش‌های بیمه‌ای در حمل و نقل بین‌المللی واردات، صادرات و ترانزیت مطرح شد.