

به نام خدا

اوج همبستگی صنفی

بار دیگر در مجمع عمومی

مجمع عمومی اخیر انجمن مان تاکید مجددی بر همبستگی صنفی میان بنگاه های بخش خصوصی فعال در عرصه خدمات بندری و حمل و نقل دریایی بود، که در جای خود جای مباحثات و در عین حال تقدیر دارد.

مجمع عمومی ما طبق معمول در نخستین نشست و تفریبا در همان ساعت از پیش تعیین شده به اکثریت رسید و توانست تصمیماتی را که در دستور کار آن گنجانده شده بود با دقت و متانت انجام داده و بار دیگر این نکته را به وضوح به همه بنیادهای مردم نهاد نشان بدهد که اگر مبنای درستی بر مدیریت انجمن های صنفی وجود داشته باشد تا چه حد می توان بروحیه مشارکت جمعی در انجام کارها و تحقق بخشیدن برهدف ها اعتماد کرد، اعتمادی که می تواند هم موجب افزایش و بهبود روحیه فعالان بخش های مختلف اقتصادی شده و هم از بار مسئولیت نهادهای حاکمیتی که تا همین اواخر خود حضوری غیرقابل رقابت در صحنه تصدی گری داشتند، بکاهد.

جای آن دارد که از حمایت جمعی اعضای محترم از هیات مدیره پیشین انجمن، قدردانی به عمل آید و این انتظار مطرح شود که هیات مدیره جدید نیز نیاز مبرم به چنین مشارکت سازنده ای دارد و مبادا که از تامین چنین حمایتی غفلت شود.

میان سازمان بنادر و دریانوردی

و انجمن کشتیرانی، دیگر فاصله ای نیست!

کارشناسانی که میان سازمان بنادر و دریانوردی و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در رفت و آمدند بهتر از هر شخصی دیگری احساس می کنند که این دو نهاد، یکی دولتی و دیگری خصوصی، بسیار بیش از آن به یکدیگر نزدیک ترند که دیگران می پندارند. در نگاه اول معلوم می شود که بسیاری از همکاران و کارشناسان و مدیران شرکت های حمل و نقل دریایی و کشتیرانی سال های سال پشت همان میزهایی در سازمان بنادر و دریانوردی نشسته اند که در ظاهر طرف دولتی ماجراست. بر همین اساس است که وقتی مهندس عطاءالله صدر معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همراه دوتن از اعضای هیات عامل همین سازمان در جلسه هیات مدیره انجمن حضور پیدا می کند دیگر به سادگی نمی توان تشخیص داد که کدام یک از کسانی که گرد این میز گرد نشسته اند دولتی هستند و چه کسانی از بخش خصوصی. بحث هاهم آن قدر جا افتاده و تخصصی و پرمحتواست که هیچ ظنی باقی نمی گذارد که اینجا همان جاست که منافع دولت و بخش خصوصی از یک سو و هر دوی این نهادها با منافع ملی اصلی جدایی ناپذیر است.

از زمانی که سازمان بنادر و دریانوردی شروع به کوچکتر کردن بدنه خود کرد و به نفع بخش خصوصی بسیاری از مسئولیت های تصدی گری خود را کنار گذاشت، راه برای نزدیک تر شدن این سازمان با مجموعه صنفی فعالان بندری و حمل و نقل خصوصی کشورمان هموارتر شد. در حقیقت در طول دهه گذشته تحولات چشم گیری در روابط این دو نهاد دولتی و خصوصی رخ داده است که افزایش رفت و آمدهای میان سازمان و انجمن و رشد تعداد دعوت های سازمان برای حضور کارشناسان بخش خصوصی در جلسات تصمیم گیری، از پیامدهای آشکار آن است. اینک کار حتی به رده های بالاتر رسیده و حتی مدیران فرادست سازمان نیز تردیدی به خود راه نمی دهند که گفتگو با نمایندگان بخش خصوصی، پیش از رسیدن به تصمیم گیری و اجرای آن ها بسیار مفید و سازنده است و می تواند موفقیت بیشتر هر طرحی را تضمین کند.

حضور معاون وزیر راه و ترابری همراه دو تن از اعضای هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی که هر کدام به صورت موظف بخش های دریایی و بندری این سازمان را می گردانند، در اوج این نزدیکی ها اتفاق نادر و غنیمتی است که اعضای جدید هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در نخستین روزهای تصدی این مسئولیت تجربه کرده اند و صد البته وظیفه های سنگین تری را روی دوش آنان می گذارد که می بایستی در سال های آینده تحمل کنند. اگر سازمان یک قدم به سمت بخش خصوصی برمی دارد لابد بخش خصوصی نیز باید یک گام به سمت نهادی بردارد که سال های سال دستور دهنده بود و خدمت گیرنده و عادت کرده بود که اعمال حاکمیت کند و نمایندگان بخش خصوصی را فقط به عنوان همکارانی متبع بپذیرد.

یادمان نرود که بیشتر کارمندان مجری که در طول برنامه تصدی زدایی از مسئولیت های سازمان بنادر و دریانوردی از بدنه این سازمان جدا شدند به بخش خصوصی پیوستند و با تاسیس شرکت های جدید و یا پذیرفتن مدیریت برخی بنگاه های موجود از همان تجارب به نفع گسترش و بهبود کیفیت خدمات فعالان دریایی و بندری کشورمان بهره گرفتند. این گونه بود که به تدریج خیال سازمان آسوده شد که امور دریایی و بندری کشور حتی بدون حضور تصدی گرانه سازمان نیز با نهایت دقت و سرعت انجام خواهد گرفت و در حمل و نقل دریایی و امور کشتیرانی اختلالی به وجود نخواهد آمد.

در دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و اعضای هیات عامل سازمان از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مباحثی نیز گذشت که می تواند روابط این دو نهاد را مستحکم تر و نتیجه این دیدار را ملموس تر کند، از جمله این که ایشان تردیدی باقی نگذاشتند بخوبی متقاعد شده اند که سنگینی وزنه مهارت های حرفه ای امور بندری و دریایی به نفع بخش خصوصی است و اگر سازمان بنادر بتواند این تجارب حرفه ای را به خدمت خود بگیرد در تصمیم گیری های خود و رسیدن به موقعیت های مطلوب در مدیریت امور بندری و تنظیم امور کشتیرانی، واردات و صادرات و بخصوص افزودن بر سهم ایران در حمل کالاهای ترانزیتی و ترانشیب کالا با کامیابی های بیشتری همراه خواهد بود. و خواهد توانست در سطح منطقه ای و بین المللی نیز به موقعیت های فراتری بیاندیشد.

البته نزدیک تر شدن دو نهاد دولتی و خصوصی به یکدیگر، مسئولیت های سنگین تری را بردوش اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می گذارد و آنان را به این باور می رساند که منافع ملی را بیش از پیش ملحوظ داشته و ضرورت های زمانی و مکانی را برای رسیدن به بهترین سطح بهره وری از امکانات زیربنایی و ظرفیت های ناوگانی احساس کنند. یعنی چیزی که در موقعیت دشوار کنونی که کشور ما با تحریم های بین المللی روبه روست و برای نخستین بار دامنه های این تحریم ها ممکن است به بخش حمل و نقل دریایی و کشتیرانی نیز سرایت کند بسیار حائز اهمیت است. البته اعضای انجمن کشتیرانی در گذشته نیز نشان داده اند که به اندازه کافی به چنین مسئولیت هایی واقفند و افزایش سهم آنان در انجام فعالیت های بندری و گسترش دامنه فعالیت شرکت های کشتیرانی به بازارهای ثالث و کسب صدها میلیون دلار درآمد ارزی از این رهگذر از نشانه های امیدوارکننده آن است.

پیام انجمن

نشریه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان فلسطین شمالی

پایین تر از زرتشت، کوچه دانش کیان ۳۰

فکس ۸۸۹۶۷۶۶۶ تلفن ۸۸۹۰۵۶۰۴

Tel: 88947646 Fax: 88905604

E-mail:

central@shippingassociationofiran.org

info@saoi.ir

www.saoi.ir

Tehran-Iran

چاپ کارنگ ۸۸۰۲۳۰۱۰

همکاری با انجمن های فعال در امر حمل و نقل، مشارکت فعال و مؤثر در دبیرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور و قبول مسئولیت در کارگروه های متشکله در دبیرخانه مذکور، مشارکت و حضور فعال در کمیته های حمل و نقل اتاق بازرگانی بین المللی (ICC) و کمیته حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران و ایران نشانگر ارتقاء جایگاه و تبلور شأن انجمن در مجامع مختلف می باشد.

ارتقاء دانش کارکنان شرکتها از طریق آموزش، یکی دیگر از اهداف اصلی انجمن میباشد و استقبال مدیران محترم شرکتها و تشویق کارکنان جهت حضور در این دوره های آموزشی مورد تقدیر است، البته بایستی اعلام نمایم که هیات مدیره انجمن بر این باور است که برگزاری این دوره های آموزشی لازم اما کافی نیست و بایستی به طور مستمر در



سیاستهای مدرن جهت ارتقاء کاری افراد و انتخاب مناسب شاغلین تهیه گردیده که پس از تصویب سازمان بنادر و دریانوردی به اجرا گذاشته خواهد شد.

واحد آموزش انجمن سال گذشته علاوه بر برگزاری دوره های آموزشی برای اعضاء نسبت به برگزاری دوره های آموزشی اختصاصی برای سازمانها و شرکتها بخش خصوصی نیز اقدام کرد. همچنین در سال ۱۳۸۸ واحد آموزش انجمن با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی در امر آموزش کارکنان شرکت مذکور همکاری کرد.

دبیرخانه انجمن در بخش فناوری اطلاعات هم فعالیت های زیادی را انجام داده است که آثار آن برای کلیه اعضاء محترم قابل ملاحظه می باشد. در حال حاضر کلیه مکاتبات انجمن با شرکتها از طریق پست الکترونیک آنان انجام و از همین طریق کلیه بخشنامه ها بطور روزانه به اطلاع شرکتها و عضو و حتی غیر عضو میرسد.

در همین رابطه لازم به یادآوری است که سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir برای کلیه علاقمندان بخش دریایی و بندری قابل دسترسی و ملاحظه میباشد. آخرین اخبار بخش بندری و دریایی و رویدادهای مهم اقتصادی و بازرگانی کشور و جهان در این سایت قابل دسترسی میباشد. در همینجا از کلیه اعضاء محترم تقاضا داریم که به طور مداوم از سایت انجمن بازدید نموده و دبیرخانه را از نظرات، انتقادات و پیشنهادات خود برای ارتقاء این سایت مطلع نمایند. لازمست اضافه نمایم که در پایگاه اینترنتی انجمن، برای هریک از شرکتها، فضای مجازی در نظر گرفته شده تا هر یک بتوانند از طریق آن به طور جداگانه به معرفی خود و قابلیتهایشان به دو زبان فارسی و انگلیسی بپردازند.

همکاران توجه دارند همزمان با استقرار در ساختمان جدید، انجمن فعالیت های گسترده ای را شروع نمود. فعالیت کمیته های تخصصی، حضور مستمر در جلسات هماهنگی ارگانهای دولتی، خصوصی و نهادهای مرتبط، از جمله این موارد است و بر پایه همین فعالیتهای وسیع بود که لزوم تغییر در اساسنامه و ساختار انجمن ضروری بنظر رسید. در همین رابطه بررسیهای کارشناسی درخصوص اصلاح اساسنامه انجام شد و ساختار جدید انجمن به تصویب رسیده است. برای آگاهی اعضاء محترم لازم به ذکر می داند که در سال ۱۳۸۸ دویست و نود و سه جلسه در دبیرخانه و یا خارج از انجمن برگزار شده است که نشان دهنده جایگاه انجمن از یک طرف و حجم کاری که بایستی توسط دبیرخانه انجام شود از طرف دیگر میباشد.

تردیدی نیست که همبازی یکایک اعضاء، در سال گذشته دبیرخانه انجمن توانست با جذب تعداد محدودی نیروی متخصص، کیفیت کار دبیرخانه را ارتقا بخشد و همین کمک ها بود که هیات مدیره تصمیم گرفت که حق عضویت ها را افزایش ندهد. واقعیت این است که کار فعلی دبیرخانه پاسخگوی نیازهای انجمن نمی باشد و بایستی جهت تقویت و تأمین پرسنل کارشناسی چاره جوئی نمود. اعتبارات فعلی اجازه جذب نیروی متخصص و کارشناسی جهت تحقق اهداف انجمن را نمی دهد. جا دارد از اعضاء محترمی که در اجرای مصوبات مجمع عمومی سال گذشته نسبت به پرداخت هزینه های مصوب مربوط به کانتینرهای وارداتی و همچنین هزینه های مربوط به کشتی های ورودی در بخش کانتینری اقدام نموده اند تشکر و قدردانی نماید. یکی از پروژه هایی که هیات مدیره امیدوار بود که با عملیاتی شدن آن علاوه بر تأمین کسری بودجه انجمن، قادر باشد با تأمین پرسنل مجرب به اهداف عالیه انجمن دست یابد، پروژه بیمه تضمین برگشت سالم کانتینر و پرداخت حق توقف کانتینرها بود که هزینه های اجرای آن از طرف تعداد محدودی از اعضاء انجمن پرداخت و این طرح تا مرحله اجرایی شدن پیش رفت که متأسفانه به دلایل مختلف اجرای این طرح ادامه پیدا نکرده و با اعتراضاتی از طرف بعضی ارگانهای مختلف روبرو گردید و عملاً بحالت تعلیق درآمد.

درحال حاضر طرح مذکور با تعدیلاتی که در آن انجام گرفته، قابل اجرا است و تأکید می کنم که لزوم اجرای آن درحال حاضر بیش از هر زمان دیگری به چشم می خورد. هیات مدیره انجمن پیشنهاد می کند اعضای فعال در بخش حمل و نقل کانتینری از اجرای این طرح حمایت کنند.

در پایان جلسه برای انتخاب اعضای هیات مدیره و بازرسی جدید انجمن اقدام به رای گیری شد که در نتیجه اعضای زیر به ترتیب تعداد رای برای دوره جدید مدیریت انجمن برگزیده شدند:

- ۱- آقای بهروز دولتشاهی زنده عضو اصلی هیات مدیره ۲- آقای اکبر لطافتی عضو اصلی هیات مدیره ۳- آقای مهرشاد معین انصاری عضو اصلی هیات مدیره ۴- آقای امید ملک عضو اصلی هیات مدیره ۵- آقای آیدن کاظم سلطانی عضو اصلی هیات مدیره ۶- آقای عبدالهادی جابری پور عضو اصلی هیات مدیره ۷- آقای محمدرضا خوشنوعی عضو اصلی هیات مدیره ۸- آقای مجید ورشو ساز عضو علی البدل هیات مدیره ۹- خانم افروز شریفیان عضو علی البدل هیات مدیره ۱۰- آقای امیر بادپا بازرسی ۱۱- آقای علی اکبر دبیربان بازرسی علی البدل

هیات مدیره جدید

سکان امور انجمن را در دست گرفت

گزارش هیات مدیره

به مجمع عمومی

دو عضو جدید به هیات مدیره پیوستند

و بازرسی انجمن نیز تغییر کرد.

مجمع عمومی انجمن با تصویب

گزارش هیات مدیره، خزانه دار و بازرسی، بر عملکرد سه سال اخیر هیات مدیره مهر تایید نهاد و با انتخاب اعضای هیات مدیره جدید به کار خود پایان داد. در این جلسه هم چنین بازرسی جدیدی برای انجمن انتخاب شد و به این ترتیب تغییرات در حد جابه جایی دو عضو هیات مدیره و تغییر بازرسی محدود ماند. در ابتدای جلسه آقای اکبر لطافتی رئیس هیات مدیره انجمن گزارش عملکرد هیات مدیره برای دوره سال ۱۳۸۸ را به شرح زیر مطرح کرد.

وی گفت هیات مدیره سال

گذشته در راستای اجرای سیاستها و استراتژیهای انجمن گامهای مؤثری برداشته که آثار آن در عملکرد حاضر قابل ملاحظه است. همانطوریکه پیش بینی می شد، اعضاء محترم از تشکیل و فعالیت کمیته های تخصصی استقبال بسیار خوبی نموده اند و حضور فعال و همچنین تقاضای روزافزون برای شرکت در کمیته ها نشانگر علاقه مندی شما اعضاء محترم به مسائل مطروحه در کمیته های تخصصی است.

در سال ۱۳۸۸ کمیته های

تخصصی انجمن باحضور مسئولان اعضاء نسبت به بررسی مسائل و ارائه راهکارهای کاربردی و قانونی و پیگیری در رفع موانع و مسائل موجود در بخشهای مختلف حمل و نقل دریایی و بندری کشور رسالت خود را در روان سازی و توسعه این بخش دنبال کرده اند.

همانطوریکه استحضار دارید

انجمن به عنوان پلی میان دولت، بخش خصوصی و عمومی نقش خود را بطور مؤثر ایفا می نماید که آثار آن در سیاستهای کلان بخش حمل و نقل دریایی و بندری و مصوبات ارگانهای حاکمیتی مشهود است. این آثار در تدوین تعرفه های جدید حمل و نقل کانتینری، مشارکت فعال و مؤثر انجمن در نشستهای دو یا چند جانبه و ارائه پیشنهادات بخش خصوصی در این نشستها، تعامل کارشناسان انجمن با سازمان بنادر و دریانوردی، بنادر بازرگانی کشور، گمرک ایران، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، تهیه و اجرای دستورالعمل مختص کانتینرهای حاوی کالاهای مشترک توسط شرکتها کشتیرانی کانتینری، هماهنگی و



حضور مهندس عطاءاله صدر در جلسه هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

سازمان بنادر و دریانوردی به نهادهای صنفی نزدیک تر می شود

صدور پروانه فعالیت برای شرکت های جدید نیز بخش دیگری از تقاضاهای مطرح شده در دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعضای هیات مدیره انجمن بود که آقای مهندس صدر و همراهانشان به بیشتر آن ها در ادامه مباحثات پاسخ گفتند.

سهام دریا در اقتصاد کل کشور

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ابتدای سخنان خود و پیش از پاسخگویی به انتظارات مطرح شده، پیشنهاد کرد که ابتدا بهتر است سهم فعالان دریایی کشور را در کل اقتصاد داخلی برآورد کنیم. آقای مهندس صدر توضیح داد که وقتی سهم حمل و نقل دریایی و بنادر در کل اقتصاد کشور و ارزش تولید داخلی مشخص شد، طبعاً سازمان نیز به همان اندازه قدرت پیدا می کند که دیدگاههایش را به دیگر مقام های مملکتی

باید به سمت توسعه مدیریت حرفه ای

برویم و تشکل ها می توانند نقش مهمی

در این زمینه برعهده بگیرند.

به عنوان یک رویداد بنادر در طول حیات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به همراه دو تن از اعضای هیات عامل این سازمان در دبیرخانه این انجمن حضور یافت و دیدگاه های خود را به طور مستقیم با اعضای هیات مدیره این نهاد صنفی که به تازگی به این سمت برگزیده شده اند در میان گذاشت. آقای مهندس عطاءاله صدر در همین دیدار صمیمی و پرتیجه برعلاقه مندی خود برای نزدیک تر کردن فاصله سازمان با نهادهای صنفی بخش دریا تاکید داشت و قول داد که در هر زمان مناسب و مورد نیاز در



آینده، این دیدارها را تکرار کند

آقای مهندس صدر با بیشتر اعضای انجمن سابقه همکاری و دوستی دارد و به همین خاطر از ابتدای برعهده گرفتن مسئولیت سازمان بنادر و کشتیرانی سعی در رفع معضلاتی دارد که در گذشته موجب محدود شدن روابط بین این سازمان و بنگاه های خصوصی فعال در بخش کشتیرانی و خدمات بندری می شد. باید توجه داشت که سازمان بنادر و دریانوردی از جمله نهادهای دولتی است که در دو دهه اخیر بخش بزرگی از مسئولیت های خود را به بخش خصوصی سپرده و هم اکنون نیز از برعهده گرفتن کارهایی که از عهده این بخش برمی آید امتناع می کند. همین روند موجب شده است که تعداد کارکنان سازمان به سرعت کاهش یابد ضمن آن که اغلب کارکنانی که از بدنه سازمان رها شده اند اکنون بخش هایی از بنگاه های فعال بخش خصوصی را در زمینه کشتیرانی، امور خدمات بندری و بندرداری و پایانه داری می گردانند.

در نشست روز دوشنبه ۱۸ مرداد ۸۹ در محل دبیرخانه انجمن آقایان محسن صادقی فر معاون امور بندری و مناطق ویژه و ایزدیان معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی که در عین حال در هیات عامل سازمان نیز عضویت دارند، حضور داشتند و به بحث های مطرح شده در ملاقات مدیرعامل سازمان با هیات مدیره انجمن ابعاد تخصصی تری بخشیدند. در خاتمه این دیدار آقای مهندس صدر اظهار امیدواری کرد که در دوره کار ایشان روابط سازمان بنادر و دریانوردی با نهادهای صنفی دریایی و کشتیرانی به سطوح راضی کننده ای ارتقاء یابد و دو طرف بتوانند در سایه تفاهم موجود از قابلیت های عملیاتی و اجرایی خود بهره مناسب تری بگیرند و به همدیگر کمک برسانند که دوره های دشوار پیش رو با دردسر کمتری طی شود و اقتصاد کشور بتواند از ارزش افزوده بیشتری از فعالیت های این بخش بهره مند گردد.

انتظارات انجمن از سازمان و وضعیت موجود

اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در ابتدای جلسه بخشی از انتظارات اعضای انجمن از سازمان بنادر و دریانوردی را با عالیت ترین مقام های این سازمان در میان گذاشتند. البته انجمن هیچ متن قبلی برای مذاکرات خود با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همراهان ایشان آماده نکرده بود و بنابراین حرف هایی که در این دیدار مبادله شد مهم ترین نکاتی بود که اعضای انجمن با آن ها دست به گریبان هستند و انتظار رفع این مسایل را بخشی از وظایف و مسئولیت های سازمان بنادر و دریانوردی می شمارند.

ابتدا آقای سیدجواد طباطبایی دبیر انجمن شمه ای از موقعیت کنونی انجمن و اعضای آن و تشکیلات و برنامه های این نهاد صنفی به مهمانان ارائه داد. آقای طباطبایی گفت که در حال حاضر انجمن دارای ۱۶۲ عضو است که ۶ عضو آن حقیقی است. او به این نکته نیز اشاره کرد که هیات مدیره جدید انجمن نخستین هفته های مأموریت خود را می گذراند و می کوشد که از همه ابزارها و از جمله ایجاد روابطی سازنده با نهادهای سیاستگذار بخش حمل و نقل دریایی، در وضعیتی که این صنعت با تحریم های بین المللی نیز روبه رو شده است، از ایجاد اختلاف در حمل و نقل دریایی و فعالیت بنگاه های خصوصی فعال در آن ممانعت به عمل آورد. سپس دیگر اعضای هیات مدیره هرکدام به گوشه هایی از مشکلات کنونی کارشان در بنادر کشور اشاره کردند که مسایل ناشی از تحریم های اعمال شده علیه ایران بخشی از مهم ترین نمونه های آن بود. اعضای هیات مدیره انجمن گفتند که برای انتقال پول به کشور به منظور ایفای تعهداتشان با مشکل روبه رو شده اند و بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی از طریق رایزنی با بانک مرکزی یا نهادهای دیگر باید در رفع این مشکل پیش قدم شود. آنان هم چنین به رفتار رده های میانی مدیران بندری خرده گرفتند که در بسیار موارد زبینه شرکت هایی که در سطح بین المللی فعالیت می کنند، نیست. در نظر گرفتن سهم بیشتری به نظریات انجمن هنگام

جناب آقای طباطبایی

دبیر محترم انجمن کشتیرانی

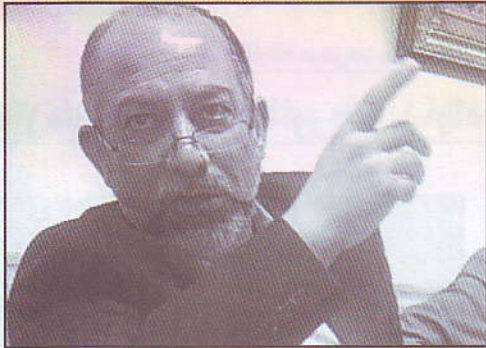
سلام علیکم

بدون تردید مدیریت در هریک از بخش های جامعه بندری و دریایی کشور، نیازمند یاری جستن از اندوخته های علمی و تجربی عزیزانی است که خود سهمی از مدیریت این مجموعه بزرگ را برعهده داشته اند بر همین اساس در مدیریت کنونی بنادر، مدیران، مشتریان و تامین کنندگان خدمات بندری، حلقه هایی از زنجیره تامین هستند که با تعامل و همکاری یکدیگر روح واحدی را در عرصه بندری و دریایی کشور پدید آورده و با افزایش توان رقابتی بنادر، افق های وسیع تری را در پهنه دریایی ترسیم می نمایند.

از این رو ضمن تشکر از ابراز لطف و حسن توجه جنابعالی در خصوص انتصاب اینجانب، امید است مدیریت امور بندری بتواند با توسعه گستره همکاری ها در سایه هم اندیشی و اتحاد سیاست ها و راهکارهای مناسب، گامی بزرگ در پیشبرد بنادر کشور برداشته و با احیای اصل مشارکت و حضور فعالانه کلیه ذینفعان بندری با ارزش ترین خدمات بندری را به شما صاحبان اصلی بنادر ابراز نماید.

بی شک در شرایط ناپایدار رقابتی بنادر نسل آینده، همگرایی و همسویی در ایجاد محیطی امن و پایدار از اهداف مهم این مدیریت خواهد بود.

محسن صادقی فر عضو هیات عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه



به زبان ساده تر بهتر است به بهای کالاهایی که می رود و می آید توجه کنیم. اگر قیمت کالای تخلیه یا بارگیری را به طور متوسط ۱۰۰۰ دلار برای هر تن حساب کنیم، برحسب آمار عملکرد سال گذشته بنادر که ۱۴۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری ثبت کرده اند می توان سرانگشتی به رقم ۱۴۰ میلیارد دلار ارزش کالا رسید. یعنی در طول سال ۱۴۰ میلیارد دلار کالا در بنادر کشور تخلیه و بارگیری می شود. به هر حال این مربوط می شود به کالای وارداتی و صادراتی، بنابراین ما باید از بقیه ظرفیت بنادر کشورمان برای ترانزیت کالا و ترانشیپ کالا بهره بگیریم تا سودی عاید کشور شود و در عین حال ارزش افزوده ناشی از حمل دریایی کالا بیشتر شود. توجه

داشته باشیم که کشورهای منطقه هم راه بهتری جز ایران در برابر ندارند و مسیرهای قبلی مانند پاکستان و افغانستان که قبلا از آن ها به عنوان رقیب مسیر ایران صحبت به میان می آمد عملا قدرت بهره برداری ندارند و تا سال های سال هم گمان نمی رود که بتوانند شرایطی بهتر از ایران در اختیار صاحبان کالا و حمل کنندگان منطقه قرار بدهند.

باید به سمت مدیریت حرفه ای برویم

آقای مهندس صدر در شروع بیانات خود برعلاقه مندی به همکاری نزدیک تر با نهادهای صنفی تاکید کرد و اظهار داشت که از همان نخستین روزهای تصدی اش در مسئولیت جدید با انجمن های صنفی رابطه برقرار کرده و اتفاقا نخستین دیدارهایش نیز با نمایندگان همین نهادها بوده است. وی گفت در نظام جمهوری اسلامی بخش بزرگ اقتصاد کشور در دست مردم است. مهمترین قانون اقتصادی اسلام هم مالکیت است که بسیار محترم شناخته شده است و جزو حقوق اساسی و خدشه ناپذیر تلقی می شود. بنابراین، این یک تعارف نیست که می خواهیم از بخش خصوصی بهره بیشتری ببریم. بخش خصوصی سهم قابل توجهی از تولید ناخالص ملی را در اختیار دارد و نقش دولت و بخش خصوصی در این میان ابداع قابل مقایسه نیست. در همین بخش حمل و نقل، سهم بخش خصوصی، حتی اگر ریل و دیگر روش های حمل و نقل را هم در نظر بگیریم فراتر از ۸۵ درصد است. همین بخش حمل و نقل زمینی و دریایی فقط با کمک بخش خصوصی می گردد. بنابراین هیچ سازمان دولتی نمی تواند خودش را جدا از بخش خصوصی به شمار آورد.

آقای صدر در ادامه به نقش نهادهای مدنی در اقتصاد کل کشور اشاره کرد و گفت که معتقد نیست که انجمن ها می بایستی نقش کنترل کننده اعضای خود را داشته باشند. به نظر من نهادهای مردم بنیان بیشتر به هم افزایی اعضای یک صنف کمک می رسانند. مثلا اگر در حرفه شما تخصص و کارایی و مهارت های اجرایی مد نظر باشد، در صورتی که انجمن به مسئولیت های خود به درستی عمل کند نتیجه کارش هم افزایی این تخصص ها و قابلیت هاست که طبعاً همه اعضای صنف به سهم خودشان از نتایج آن برخوردار می شوند. در این موقعیت اگر دولت هم تعریف درستی از نقش نهادهای مردمی داشته باشد طبعاً می تواند از این قابلیت هم افزایی نهادها در جهت پیشبرد اهداف و برنامه های خودش بهره می گیرد. انجمن های به صورت منطقی طرفدار رشد حرفه هستند و با کمک رساندن به یکدیگر کل فعالیت ها را مستمر و قابل اعتماد نگاه می دارند. در واقع همه در این نهادها دور هم جمع می شوند تا ببینند چگونه می توانند به رشد قابلیت های جمع کمک برسانند. به طور طبیعی دولت نیز نمی تواند و نباید بدون توجه به توانمندی انجمن های حرفه ای تصمیمی بگیرد و بهترین کار هم همین است که پیش از اتخاذ هر سیاستی به سراغ نهادهای مدنی و فعال همان بخش برود و موفقیت هر تصمیمی را برپایه دیدگاه ها و نظریات همان صنف مورد ارزیابی قرار دهد. به هر حال دولت هیچ هدفی جز خدمت به مردم برعهده ندارد و می تواند با استفاده از نظریات آنان کارهای خود را بهینه کند. آقای صدر گفت که مثلا ما در شورای عالی ترابری کشور بیشتر تصمیم هایمان را با کمک کارشناسانی که در بخش خصوصی هستند

و نهادهای تصمیم گیر و برنامه ریز بقبولاند و توجه بیشتر آنان به مقوله دریا را خواستار شود.

ایشان گفتند در مورد حمل و نقل به طور کلی از سهمی حدود ۷ تا ۷ و نیم درصد در کل تولید ارزش افزوده داخلی بحث شده، اما درمورد دریا رقمی برآورد نشده است. البته مقصود از دریا فقط حمل و نقل دریایی نیست، فعالیت های دیگر دریایی نیز هست مانند شلالت و سایر منابع موجود در دریا که هرکدام نیز به فراخور حجم شان سهمی از ارزش افزوده این بخش را به خود اختصاص داده اند. توجه داشته باشیم که تفاوتی نیز میان حمل و نقل بین المللی زمینی و دریایی وجود دارد. در حمل و نقل بین المللی پایه کار داخل کشور است. یعنی کالا معمولاً یا از ایران می رود یا به ایران حمل می شود در حالی که در حمل و نقل دریایی غالباً مبدأ و مقصد کالاهای هیچ ارتباطی با خود ایران پیدا نمی کند. ترانزیت کالا بیشتر به حمل و نقل دریایی برمی گردد و در نتیجه ارزش افزوده اش هم طبعاً باید جزو فعالیت حمل و نقل دریایی به شمار آورده شود. حتی در حمل و نقل ریلی هم همین وضعیت برقرار است چرا که قطارهای ما عملاً امکان حرکت روی ریل های منطقه را ندارند. وقتی می گوئیم مثلاً ۹۰ درصد حمل کالا از طریق دریاست، می توانیم متقاعد شویم که چه سرمایه های بزرگی از این طریق جابه جا می شود.

گزارش نخستین جلسه

هیات مدیره

منتخب مجمع عمومی مورخ

۱۳۸۹/۰۴/۱۶

هیات مدیره منتخب مجمع

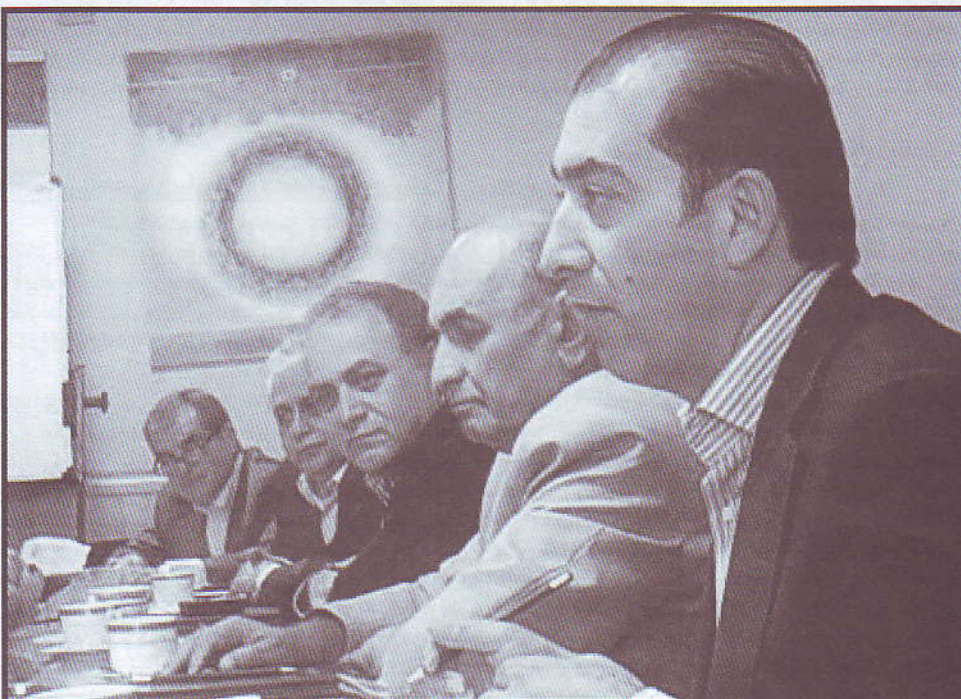
عمومی عادی ۱۳۸۹/۰۴/۱۶ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در تاریخ ۱۳۸۹/۰۴/۲۲ در محل دبیرخانه انجمن تشکیل جلسه داد و در اجرای تبصره ۳ ماده ۱۸ اساسنامه، پس از بحث و بررسی سمت اعضای هیات مدیره را بشرح زیر تعیین کرد:

۱- هیات مدیره به اتفاق آرا جناب آقای اکبر لطافتی را به سمت رئیس هیات مدیره انتخاب نمودند

۲- هیات مدیره به اتفاق آرا جناب آقای مهرشاد معین انصاری را به سمت نایب رئیس هیات مدیره انتخاب نمودند

۳- هیات مدیره به اتفاق آرا جناب آقای محمد رضا خشوعی را به سمت خزانه دار انجمن انتخاب نمودند.

حاضران در جلسه: ۱- آقای اکبر لطافتی ۲- آقای محمد رضا خشوعی ۳- آقای بهروز دولتشاهی زند ۴- آقای آیدین کاظم سلطانی ۵- آقای مهرشاد معین انصاری ۶- آقای امید ملک ۷- آقای عبدالهادی جابری پور



مسایل اعضای انجمن مطرح کنند. آقای صدر گفت که مطمئن باشید که سازمان بنادر و دریانوردی به دقت به مسایل شما نگاه می کند و مطمئن است که با تعامل موجود میان دولت و بخش خصوصی این بحران نیز در زمان مناسب و با کمترین اتلاف وقت و زیان پشت سر گذاشته خواهد شد. در مورد بیمه و احتمال افزایش هزینه های آن هم راهکارهای مناسبی وجود دارد که در زمان جنگ تجربه کرده ایم و موردی برای نگرانی در این زمینه که ممکن است شرکت های بیمه بین المللی سختگیری هایی را در مورد ناوگان ها یا محمولات ایرانی به کار بگیرند، وجود ندارد. آقای صدر گفت ما از حضور اعضای انجمن و کارشناسان معرفی شده از سوی شما در نشست های کارشناسی سازمان استقبال می کنیم و همین جا از انجمن دعوت به عمل می آوریم که در این زمینه همکاری بیشتری با سازمان داشته باشد. در مورد تاسیس شرکت های کشتیرانی نیز قطعاً بر این اعتقادیم که انجمن ها باید به سازمان کمک برسانند تا اشخاص و موسساتی وارد این فعالیت بشوند که قابلیت لازم برای توفیق را داشته باشند تا در آینده بتوانند به رشد توان صنف کمک برسانند.

معاون جدید امور بندری

و مناطق ویژه سازمان بنادر

بر اساس تصمیم شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی و طی حکمی از طرف جناب آقای بهبهانی "وزیر راه و ترابری، آقای محسن صادقی فر" برای مدت سه سال به عنوان عضو هیات عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی منصوب شد.

انتصاب مدیر کل جدید

مهندسی عمران سازمان بنادر

آقای سید "عطاء اله صدر" معاون وزیر راه و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی طی حکمی آقای مهندس "علی فتحی" را به عنوان مدیر کل مهندسی عمران سازمان بنادر و دریانوردی منصوب کرد. در حکم وی، تقدیم مطالعات بر اجرای پروژه ها بر اساس نظام فنی و اجرایی، اعمال مدیریت زمان در پروژه های مهندسی عمران و اعمال مهندسی ارزش در پروژه های مهندسی عمران در مجموعه سازمان مورد تأکید قرار گرفته است.

می گرفتیم و مرتباً از آنان می خواستیم که در جلسات شورا حضور یابند و دیدگاه های خودشان را مطرح کنند. در حقیقت ما در رابطه با نهادها همیشه مشورت رایگان از آن ها گرفته ایم و می گیریم. باید قبول کنیم که دولت و نهادهای مردمی در نهایت سرنشین یک کشتی هستند و این کشتی باید به همان سمتی برود که برآیند همه دیدگاه ها و سلیقه هاست.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت من شخصا دیدگاه بخش خصوصی را دارم و در همین سمت هم نمی گویم که چون دولت هستیم پس نظرم درست است. نمی شود قبول کرد که یک کارشناس جوان در تشکیلات ما بتواند بهتر از یک مدیر با تجربه بخش خصوصی که سی سال در این حرفه کار کرده است می اندیشد و می تواند سلیقه



های خود را به نهادهای مدنی نیز تحمیل کند. به همین جهت کوشش کرده ام که کارها را بر تعامل با نهادهای مدنی بگذارم و در بررسی و تحلیل و ارزیابی هرکاری به دیدگاه های کارشناسی آن ها احترام بگذارم. باید از طریق همین نهادها به تبادل دانش و مهارت و تجربه بپردازیم.

آقای صدر گفت مدیریت های بخش خصوصی در همه جای دنیا ثابت ترند و در نتیجه حرفه ای ترند. در طول زمان صاحب اعتبار و اهمیت می شوند و سابقه کارشان نشان می دهد که چه ارزشی می توانند برای یک سازمان یا شرکت داشته باشند. به همین خاطر است که می بینیم در مدیریت بخش خصوصی به همین آسانی که در دستگاه های دولتی اتفاق می افتد مدیران جابه جا نمی شوند. درست به همین خاطر هم هست که ما اعتقاد داریم در راه اندازی و صدور مجوز تاسیس شرکت های کشتیرانی یا سایر فعالان این بخش باید به نظریات کارشناسی نهادهای مردمی نیز اهمیت داده شود. در کشوری که برای تاسیس یک آرایشگاه به دریافت مجوز فعالیت از نهاد صنفی همان خدمت لازم است ما نیز باید نظر انجمن ها را در زمینه نگاه های فعال در این بخش مورد توجه قرار دهیم.

علاوه بر این نهادهای صنفی جریان یک فعالیت حرفه ای را مستمر نگاه می دارند. توجه داشته باشیم که شرکت های جدیدی که وارد عرصه یک فعالیت می شوند نیاز به حمایت و آموزش دارند. یک شرکت تازه وارد که عملاً نمی تواند فرصتی برای فعالیت در بین جمع داشته باشد. امتیاز کم است و کسی را نمی شناسد. طبیعی است که شرکت های با سابقه آسانتر و راحت تر کارها را می گیرند. نهادهای مدنی می توانند دست این شرکت ها را بگیرند و مراقبت کنند که نسل جوان وارد عرصه بشود و به تدریج رشد کند و حرفه ای شود. دوره هایی که انجمن برای آموزش جوانتر ها می گذارد یکی از مهم ترین آن هاست. این دوره ها می تواند کوتاه مدت و بسیار کم هزینه باشد اما جذابیت های بسیار بالایی در مدیران جوان ایجاد می کند که به این حرفه ملحق شوند و دامنه قابلیت های صنف را وسیعتر کنند. اگر این شرکت ها مورد حمایت قرار نگیرند طبعاً زمین می خورند و نهادهای متوجه باشند که به زمین خوردن یک شرکت می تواند مقدمه سقوط کل همان حرفه باشد. آقای مهندس تأکید کرد که ما از بزرگتر شدن نهادهای مدنی و قوی تر شدن آن ها هیچ نگرانی نداریم. هر قدر آن ها قوی تر بشوند ما هم قویتر عمل می کنیم.

در زمینه مسایلی که کشتیرانی و حمل و نقل دریایی ایران در وضعیت حاضر با آن روبه روست آقای مهندس صدر گفت که ما همه رخدادهای پیرامون خودمان را رصد می کنیم و وقایع و اتفاقات را ارزیابی می کنیم، اما دست و پای خودمان را گم نمی کنیم. خلیج فارس منطقه حساسی است و در همه بیست سی سال اخیر هم تاحدودی در وضعیت جنگی قرار داشته است. یعنی تحریم ها و تهدیدهای اخیر چیز تازه ای برای ما نیست. ما متوجه هستیم که تحریم ها ممکن است دچار مشکل شده باشند، برای پرچم ها، برای دریافت بار و یا انتقال ارز. بالاخره یک جنگ اقتصادی است و ضرورت های خودش را دارد. البته ما هم ابزارها و راهکارهای خودمان را داریم و در این جنگ هم فقط با اندیشه و ابتکارات خودمان می توانیم سالم از این بحران عبور کنیم. همه ما باید قبول کنیم که منافع مان یکی است. همه باید یکدست بشویم و دچار اختلاف نشویم. البته بخش بزرگی از این جنگ روانی است.

در زمینه انتقال ارز و مسایل مالی و غیره با بانک مرکزی مذاکراتی داریم. توجه داشته باشیم که دیدگاه های آمریکا همیشه به همان شدتی که می خواهند قابل اعمال نیست. نگاه های اقتصادی راهکارهای خودشان را برای دور زدن تحریم ها و انجام کارشان دارند. راه های متفاوتی برای پرداخت ها و دریافتی های ارزی شرکت های کشتیرانی وجود دارد که با همکاری بانک مرکزی اتخاذ خواهد شد. البته با همه این اقدامات ممکن است لازم باشد که دولت از کشتیرانی و حمل و نقل دریایی حمایت بیشتری به عمل آورد. نکته مهمی که دولت به آن اعتقاد دارد این است که هر ایرانی در هر جای دنیا مملکت اش را دوست دارد و علیرغم انتقادهایی هم که ممکن است داشته باشد حاضر نیست لطمه ای به کشورمان برسد. ما باید اطلاعات دقیق و درستی داشته باشیم و بر همان اساس تصمیم هایی بگیریم. یادمان باشد که فعلاً فقط بحث تحریم دولت است و نه بخش خصوصی و این بخش هم می تواند با تکیه به تجارب و روابطی که با شرکای تجاری خودش دارد راهکار مناسب را برای کاهش اثرات این تحریم ها بیابد. لازم هم نیست که ما این راهکارها را دیکته بکنیم یا حتی بخش خصوصی لازم ببیند که حزییات راهکارهای خودش را تشریح کند. به صورت منطقی در چنین شرایطی بهتر است هر مدیر برحسب خصوصیات کار خودش راهکار شایسته ای برای کاستن از مشکلات و رفع تنگناها بیابد. مدیریت های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی هم همواره آماده اند که توصیه های مناسب را برای کاستن از



گروه منتخب کانتینر ماه گذشته ۴ جلسه برگزار کرد

نگاهی به بحث ها و تصمیمات ماه گذشته گروه کانتینر انجمن

بحث درباره تعرفه حق توقف کانتینر

گروه کانتینر در زمینه ایجاد یک رویه واحد در خصوص جدول پیشنهادی تعرفه حق توقف کانتینر در سال ۱۳۸۹ بررسی های بیشتری انجام داد. اعضای گروه ضمن بحث پیرامون موضوع به برشمردن معضلات مربوط به ماندگاری طولانی کانتینرها در ایران به دلیل پایین بودن تعرفه حق توقف (که از سال ۱۳۸۴ تاکنون با وجود افزایش تورم و کاهش ارزش دلار در مقابل ریال هیچگونه افزایشی نداشته) پرداختند و گفتند این مشکل باعث صدور دستورالعملهای متفاوت از سوی خطوط کشتیرانی در رابطه با نحوه محاسبه و تعرفه حق توقف (که معمولاً در برنامه های حمل دریایی ذکر میگردد) و ملزم شدن شرکتهای نمایندگی به دریافت هزینه های حق توقف از صاحبان کالا به صورت ارزی انجامیده است چرا که خطوط کشتیرانی این حق را بر خود متصور می دانند که از روش های ممکن جهت جبران هزینه فرصت از دست رفته خود به علت ماندگاری طولانی کانتینرها در ایران استفاده نمایند و شرکتهای نمایندگی نیز در این رابطه همواره تحت فشارند و جهت استمرار کسب و کارشان ناچارند دستورات دریافتی را مد نظر قرار دهند. بنابراین به منظور جلوگیری از شکل گیری رویه های متعارض و متفاوت و حفظ حقوق تمامی عوامل ذینفع که حتی صاحبان کالا نیز جزئی از آنها محسوب میشوند، برای افزایش هزینه حق توقف کانتینر تا سطح پیشنهادی موافقت وجود دارد و با نگرش به اتفاق نظر اکثریت اعضا محترم کمیته عمومی کانتینری نیاز است تا اجرای تعرفه جدید ضمن اعلان نظر به اساسنامه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و بندهای هفت گانه آن پس از بررسی به اعضا انجمن اطلاع و سپس به کنفرانس IRA منعکس شود.

بررسی آثار ناشی از تحریم های اخیر

روش اعمال و شیوه اجرایی تعرفه حق توقف کانتینر پیشنهادی نیز یکی از مواردی بود که در نشست های مختلف گروه کانتینر مطرح شد. اعضای گروه با التفات به مباحث مطرح شده پیرامون نحوه اجراء و عملیاتی آن با نگرش به برشمردن معضلات مربوطه و نقش بسزای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در مقایسه با انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی ایران و همچنین سایر انجمن های کشورهای دیگر از جمله کشور بنگلادش که برای کرایه حمل دریایی هم نرخ تعیین می کند اشاره شد. لذا بمنظور سامان دهی و جلوگیری از تخلف بعضی از خطوط کشتیرانی که در این زمینه در برنامه حمل دریایی تعرفه حق توقف کانتینر اعمال می نمایند، بدیهی است اتخاذ یک رویه واحد و منطقی ضروری میباشد. پیشنهاد گردید در این خصوص با استدلال بسترسازی مناسب صورت پذیرد. سپس نظر خطوط کشتیرانی به تعرفه حق توقف کانتینر پیشنهادی جلب و در صورت اعلام موافقت ضمن هماهنگی، موضوع با درج نام خطوط و با تعیین یک مهلت ۲ ماهه جهت اعمال آن در روزنامه های کثیرالانتشار آگهی و اطلاع رسانی گردد.

طرح حمایت دواطلبانه اعضا از انجمن

در ادامه جلسه در خصوص میزان حمایت دواطلبانه اعضا از انجمن با استفاده از رویه خوداظهاری مصوب مجمع عمومی انجمن مورخ ۱۳۸۸/۰۴/۲۱ مجدداً اجرای آن در مجمع اخیر نیز مورد تأکید قرار گرفت، مذاکره شد و بر اساس بررسی آمار شش ماهه اخیر مشخص گردید شرکتهای غیر کانتینری عضو بیش از شرکتهای کانتینری در قالب فرمهای خود اظهاری از دبیرخانه انجمن حمایت مالی داشته اند در حالیکه آمارها نشان میدهد بیشترین وقت دبیرخانه صرف حل و فصل مسائل و مشکلات شرکتهای کانتینری عضو می شود. اعضا گروه منتخب کانتینر با تشکر از شرکتهایی که در این امر مهم مشارکت مستمر داشته اند از سایر شرکت ها خواستند تا بمنظور و تشریک مساعی بیشتر با انجمن نسبت به پرداخت این هزینه اقدام نمایند.

همکاری تایدواتر در راه اندازی سایت انجمن

آقای مهندس علیرضا چشم جهان مدیر امور کانتینر و لجستیک شرکت تاید واتر خاورمیانه و عضو کمیته کانتینری ضمن اشاره به اقدامات شرکت رهیاب رایانه گستر در رابطه با آماده سازی وب سایت و نرم افزار TCTS در جهت اجرای طرح جدید مربوط به مبادله الکترونیکی اطلاعات کانتینرهای حاوی کالاهای مشترک گفت که همه این اقدامات برای اعمال دیدگاههای اعضای صنف و در راستای استاندارد کردن هر چه بیشتر فعالیتهای کانتینری و تطبیق رویه های اجرایی موجود با استانداردهای متعارف بین المللی بوده است

آقای مهندس چشم جهان اضافه کرد، شرکت تایدواتر خاورمیانه به عنوان عضو انجمن کشتیرانی و خانواده بزرگ دریایی و بندری کشور هزینه های تطبیق شیوه های مبادله الکترونیکی اطلاعات موجود در ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی با رویه های جدید مطرح در دنیا را به عنوان یک وظیفه حرفه ای پذیرفته و حتی پشتیبانی از سیستم های مربوطه در دفاتر شرکتهای نمایندگی کشتیرانی را هم بدون دریافت هزینه ای از طریق شرکت رهیاب رایانه گستر انجام میدهد و انتظار دارد سایر اعضا این خانواده هم که همواره خواهان بهترین ها هستند، در این رابطه تعامل مثبت و همکاریهای لازم را به عمل آورند تا بتوانیم خدمات شایسته نام و جایگاه کشور را به خطوط و شرکتهای کشتیرانی ارائه کنیم.

نگاهی به وضعیت

فعالیت کانتینری در جهان

مهندس علیرضا چشم جهان

عملکرد عمده ترین بنادر کانتینری جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال ۲۰۰۸ با ۱۰ درصد کاهش همراه بوده و این موضوع حاصل رشد منفی فعالیت حدود ۷۰ درصد از ۱۲۰ بندر برتر کانتینری دنیا به دلیل تداوم بحران در اقتصاد جهانی و کاهش میزان مبادلات تجاری بوده است. این در حالی است که منابع موثق پیش بینی کرده اند عملکرد کانتینری بنادر دنیا در سال ۲۰۱۰ ده درصد رشد کند و جمعا به ۴۴۰ میلیون تی ای یو برسد که رشد عملیات کانتینری بنادر مهم کانتینری جهان در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۰ موید صحت آن است.

عملیات کانتینری در بنادر ایران با وجود بحران اقتصادی دنیا و اعمال تحریمها، عملکرد بندر شهید رجایی در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال ۲۰۰۸ حدود ۱۱ درصد رشد داشت که عمدتاً به علت شیب مثبت آمار واردات کشور و جذب حدود سیصد هزار تی ای یو کانتینر ترانشیپی برای اولین بار بود و توانست جایگاه بندرعباس را با ۱۰ پله صعود به رتبه ۴۹ دنیا برساند یعنی حجم عملیاتی مانند بندر لوهافر (فرانسه)، سانتوس (برزیل) و کوبه (زائین)، که رشدی در خور توجه است. آنچه بیشتر از این موفقیت جلب نظر میکند کاهش است که در عملکرد بندر جبل علی (امارات) علاوه بر تأثیرات بحران اقتصادی در جهان به واسطه جذب شدن همین تعداد از کانتینرهای ترانشیپی به بندر عباس به وجود آمد و به سقوط یک پله ای بندر جبل علی در رده جهانی انجامید.

بندر شهیدرجایی در نیمه اول سال ۲۰۱۰ در زمینه عملیات کانتینری ۴۱ درصد رشد داشته که این رشد را میتوان در افزایش ۳۴ درصدی واردات، ۹۹ درصدی صادرات، ۵۶ درصدی ترانزیت خارجی، ۱۰۶ درصدی ترانشیپ و ۸ درصدی کانتینر خالی دسته بندی کرد. در شش ماهه اول سال ۲۰۱۰ ترانزیت خارجی و ترانشیپ ۲۹ درصد از ترافیک کانتینری این بندر را به خود اختصاص داده اند و مابقی به واردات و صادرات و کانتینر خالی تعلق داشته است.

شرکت نمایندگی کشتیرانی فروغ دریا

با ارسال نامه ای به دبیرخانه انجمن اطلاع داده است که به منظور سهولت دسترسی مشتریان به واحدهای مختلف این شرکت، تلفن شماره ۸۸۶۵۵۱۱۱ با توان جوابگویی همزمان به ۲۴ مراجعه کننده آماده بهره برداری است.



انتظارات متقابل انجمن و سازمان بنادر موضوع اصلی بحث این دیدار بود

حضور مدیر پروژه جذب کالا و کشتی سازمان بنادر در نشست گروه کانتینر

ماه گذشته مدیر پروژه جذب کالا و کشتی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در یکی از جلسات گروه کانتینر انجمن شرکت کرد. پیش از آن انجمن از تقاضای آقای حسین چراغی که به تازگی این مسئولیت را برعهده گرفته بودند برای حضور در نشست تخصصی انجمن استقبال کرده و به همین خاطر از سوی هیات مدیره انجمن نیز گزارش مفصلی از مسایل و مشکلات و هم چنین انتظارات اعضای انجمن تهیه شده بود که در جریان این دیدار مطرح شد و جزئیات آن مورد بحث قرار گرفت. برای آگاهی اعضای انجمن با گوشه هایی از مباحث مطرح شده در این نشست شرح مختصری از آن را در بولتن انجمن گنجانده ایم.

آقای حسین چراغی ابتدا خلاصه ای از عملکردشان در سمت قبلی (به عنوان رئیس اداره امور کانتینر بندر شهیدرجایی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان) که از اواخر سال ۱۳۸۶ تا اوایل سال ۱۳۸۹ عهده دار آن بودند را ارائه کردند و با اشاره به شرایط بحرانی آن زمان از همکاری صمیمانه و همیشگی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تقدیر و تشکر کردند و افزودند با اقداماتی که در آن مقطع خاص صورت پذیرفت نرم تخلیه و بارگیری کشتیها افزایش یافت و تاحدودی مشکل بر طرف شد و بندر عباس از وضع سورشارژ توسط خطوط کشتیرانی نجات یافت.

وی افزود با آغاز به کار ترمینال کانتینر شماره ۲ روند صعودی عملکرد بندر شهید رجایی در بخش کانتینری رو به رشد گذاشت و با اتکا به ظرفیت و استعدادهای موجود با پیش نگرایی های صورت گرفته در ابتدای هر سال نرم هدف توسط بندر تعیین و براساس آن زیرمجموعه فعالیت میکرد و نتایج خوبی هم حاصل شد که متأسفانه در سه ماهه دوم سال ۸۸ با تغییراتی که در شرکت تایدواتر خاورمیانه رخ داد، مشکلات فراوانی برای بندر و خطوط و شرکت های کشتیرانی ایجاد شد و فرصتهای زیادی از دست رفت تا جائیکه نرم تخلیه و بارگیری کشتیهای کانتینری از ۵۶ به ۲۸ حرکت در ساعت تقلیل پیدا کرد و با وجود بهبود های اخیر که پس از تغییر نسبی شرایط در شرکت تایدواتر ایجاد شده هنوز هم حسرت فرصتهای از دست رفته در آن دوره باقی است.

وی گفت بر اساس پیش بینی های صورت گرفته، امسال با یک رشد ۲۰ درصدی مواجه هستیم و پیش بینی می کنیم با جذب بیشتر کانتینرهای ترانشیپی، تعداد کشتیهای فیدر افزایش یابد و با برنامه ریزی که در دست اقدام است نرم هدف برای تخلیه و بارگیری کشتیهای کانتینری را به طور متوسط معادل ۶۳ حرکت در ساعت تعیین شده که امید است با تلاش و همکاری شرکت تایدواتر خاورمیانه و همیاری شما عزیزان به این هدف نائل آییم.

وی افزود با توجه به اینکه بحث بازاریابی و توسعه در امر خدمات رسانی به کشتی ها در بندر شهید رجایی نیازمند پیگیری سازمان یافته بود، سازمان و اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان به این فکر افتادند که راهکاری برای ایجاد یک مسیر منطقی پیدا کنند. وی اضافه کرد، گستردگی مطالب و وسعت کار نیاز به تمرکز، پیگیری و مطالعات مستمر دارد و در این رابطه جمع آوری و شناسایی مشتریان و همچنین تحلیل اقدامات رقبای است که همواره در پی محدود ساختن فعالیتهای بندر شهیدرجایی هستند، ضروری است. از همین رو بوده است که پروژه جذب کالا و کشتی تعریف و مدیریت آن به اینجانب سپرده شده تا با توجه به ظرفیت ها و استعدادهای توانمندیها، ابتدا اولویت ها و اهداف زیربخشی تعریف و سپس بحث بازاریابی برای جذب کالا و کشتی به صورت عملی دنبال شود.

فهرست انتظارات انجمن از سازمان بنادر و دریانوردی

آقای بهروز دولتشاهی زند، عضو محترم هیات مدیره از حضور آقای چراغی و مطالب عنوان شده توسط ایشان قدردانی کردند و رویکرد اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان را ارزشمند و مورد حمایت انجمن توصیف کردند و در ادامه دیدگاههای گروه منتخب کانتینر انجمن برای رفع موانع جذب کشتی و کالا به شرح ذیل قرائت گردید:

موقعیت استراتژیک ایران در خاورمیانه، برتری های جغرافیایی بندر عباس نسبت به سایر کشورهای خلیج فارس و همچنین فراوانی تقاضای حمل و نقل و توزیع کانتینر در منطقه همیشه این سوال را در ذهنها متبادر ساخته که چرا این شرایط و امتیازات، به فعال شدن ظرفیتهای خالی ترمینالهای کانتینری بندر شهید رجایی به عنوان مهمترین بندر تجاری کشور منجر نشده است؟ بنابراین تحقق این انتظار با فرض وجود اراده کافی برای تبدیل کردن بندر شهید رجایی به یک هاب منطقه ای، نیازمند انجام پاره ای اقدامات مهم است که آنها را می توان در چند گام برشمرد:

«گام اول تا زمانی که نظام تعرفه ای تابع شرایط بازارهای داخلی و تحت تاثیر آن باشد و اصل انعطاف پذیری تعرفه ها بر مبنای رقابت در بخش بین المللی در آن ایجاد نشود، نمی توان از لحاظ قیمت تمام شده و صرفه اقتصادی مقبولیت لازم را در عرصه رقابت در زمینه جذب بازارهای بین المللی ایجاد کرد. پس در این مرحله اتخاذ رویکردهای منطقی در تدوین نظام تعرفه و فراهم کردن زمینه چانه زنی با مشتریان در جهت عرضه تعرفه های ترجیحی و رقابتی ضروری است.

«گام دوم اعتماد سازی برای مشتریان و اصلاح رویکرد موجود و ایجاد قابلیت اعتماد به کیفیت خدماتی است که در بندر شهید رجایی به خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و شرکتهای حمل و نقل بین المللی عرضه می گردد. تا وقتی اتکای عرضه کنندگان خدمات بندری به تقاضاهای داخلی و درآمد ناشی از سکون کالا و کانتینر معطوف است، میل لازم در آنها برای تلاش در جهت سرعت بخشیدن به ارائه خدمات تخلیه و بارگیری کشتیهای کانتینری و سرمایه گذاری برای جذب بازارهای منطقه ای و بین المللی (ترانشیپ و ترانزیت) ایجاد نمی شود و ظرفیتهای جدید بدون استفاده می ماند.

«گام سوم تکمیل و توسعه شبکه های توزیع متصل به بندر است، بنداری که از شبکه های توزیع دریایی، جاده ای و ریلی کافی، کارآمد و قابل اعتماد برخوردار نباشد، توان عرض اندام در عرصه رقابتهای بین المللی را نخواهند داشت و جایگاه آنان در حد بنادر درجه چندم نزول می کند

«گام چهارم فراهم ساختن زمینه حضور و سرمایه گذاری بخش صنعت و نظام تولید و توزیع پایدار محمولات از طریق بندر شهید رجایی است که مستلزم رفع موانع موجود در زمینه تطویل دوره رسیدگی و پاسخگویی به طرحهای سرمایه گذاری بخش خصوصی در محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی است.

«گام پنجم را می توان در لزوم گریز بخشهای دولتی و خصوصی با یکدیگر در فضای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی در کشور خلاصه کرد. تا وقتی که بخش دولتی خود را شریک و رقیب هر لحظه از فعالیتهای بخش خصوصی بداند و بخواهد

از ابداعات بخش خصوصی در کسب درآمدهای مجاز و قانونی هم سهم اکثریت را از آن خود نماید، مجال تنفس بخش مذکور برای برنامه ریزیهای بلند مدت در بنادر کشور جهت حضور فعال در عرصه رقابتهای بین المللی باقی نخواهد ماند.

«گام ششم، توسعه ارائه خدمات جانبی بندری و دریایی نظیر سوخت و آب رسانی به کشتیها، تعویض خدمه، تعمیرات کشتیها و سرویسهای مخابراتی و اینترنتی به خطوط و شرکتهای کشتیرانی کانتینری در بندرعباس و بندر شهیدرجایی و رفع موانع و حذف بروکراسی مربوط به بازدید نمایندگان خطوط و شرکتهای کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی از امکانات بندر شهید رجایی و همچنین فراهم ساختن امکانات و تاسیسات رفاهی لازم برای اقامت و کار مشتریان بندر در مجاورت آن است..

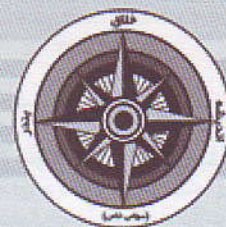
«گام هفتم، تلاش برای ایجاد هماهنگی بیشتر ارگانها، سازمانها و نهادهایی است که تصمیمات و عملکرد آنها بر کارکرد بندر شهیدرجایی تاثیر گذار است. ایجاد وحدت رویه و هدفمند ساختن رویکرد این مجموعه ها منجر به برطرف شدن موانعی خواهد شد که سازمان بنادر و دریانوردی یا حتی وزارت راه و ترابری به تنهایی قادر به رفع آنها نیستند.

«گام هشتم بستر سازی برای توسعه تجارت از فن آوریهای نوین است. باید پذیرفت که با وجود تمام تلاشهای صورت گرفته، بندر شهید رجایی از لحاظ پوشش های مخابراتی، اینترنتی و مسائل مربوط به تجارت الکترونیک دچار محدودیتها و مشکلات جدی است و جایگاه خوبی در این زمینه در مقایسه با شهرها و بنادر سایر کشورهای رقیب ندارد.

«گام نهم، آموزش و ضرورت توجه به اعتلای اهداف و باورهای مدیران ارشد و رده بالای سازمان بنادر و دریانوردی و اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در بین لایه های میانی ادارات و شرکتهای کارگزار است، چرا که چنین باوری در لایه های پایین تر سازمانی و شرکتهای مجری کار که پیمانکار اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان محسوب میشوند، مشاهده نمیشود و تحقق این اهداف را به نوعی خارج از چارچوب فعالیتهای اقتصادی خود میدانند.

سپس آقای حسین چراغی مدیر پروژه جذب کالا و کشتی بندر شهید رجایی پس از استماع نظرات و پیشنهادات ارائه شده بیان داشتند مدیریت بخش حاکمیتی اصولاً اهدافی را تعیین می کند که بالقوه قابل تحقق باشد. روی پروژه بازاریابی جذب کالا و کشتی هنوز مطالعه دقیقی نشده و به فرصت بیشتری نیاز است و با توجه به زمان پیش رو تا آخر سال باید بدانیم که به نظر انجمن با توجه به ظرفیتهای موجود کدام زمینه کار (ترانشیپ یا ترانزیت خارجی) میتواند سریعاً عملیاتی شود تا بر همان رویه تمرکز لازم ایجاد و برنامه ریزیهای مربوطه صورت پذیرد.

اندیشه خلاق بندر (سامی خاص)



ANDISHEH KHALAGH BANDAR (P.S.C)

شرکت اندیشه خلاق بندر در سال ۱۳۸۷ با هدف انجام خدمات دریایی و بندری و لجستیک تأسیس شد و با توجه به فرایند دگرگونی و تحول در بندر و حرکت بندر کشور به سمت بندر نسل سوم، لزوم ارائه خدمات متنوع و ایجاد بندر لجستیک و ارزش افزوده در بندر را مهم ترین هدف فعالیت های خود قرار داد.
با درک این نیاز، شرکت اندیشه خلاق بندر در راستای ارائه خدمات ذیل فعالیت خود را شروع کرد:

- تخلیه و بارگیری کالا و کانتینر
- انجام عملیات ترمینال کانتینری
- انجام عملیات بازرسی، تعمیر و شستشوی کانتینر و صدور گواهینامه بازرسی بین المللی
- سالویج و شناور سازی کشتی های مغروق
- ایجاد یا مدیریت مراکز لجستیک در بندر.

این شرکت با در اختیار داشتن یکصد نفر نیروی متخصص مشغول ارائه خدمت به مشتریان در زمینه های زیر است:



۱- بازرسی، تعمیر و شستشوی کانتینر

شرکت اندیشه خلاق بندر، در سال ۱۳۸۸، به ۷۰۰ دستگاه کانتینر، خدمات بازرسی، تعمیرات و شستشو ارائه داده است.

۲- خدمات اسنادی و تحویل کانتینر

در سال ۱۳۸۸، بیش از ۳۰ هزار تی مورد کانتینر، خدمات اسنادی، تحویل و تحول کانتینر، صدور صورتحسابهای بندری غیره ارائه شده است.

۳- خدمات استریپ کانتینر

در سال ۱۳۸۸، ۷۰۰۰ کانتینر توسط شرکت در بندر شهید رجایی استریپ کالا و تحویل صاحبان آن شده است.

۴- خدمات صادرات و عملیات استافینگ

با توجه به اهمیت صادرات، شرکت از سال گذشته وارد این عرصه شده و عملیات استافینگ و صادرات ۱۸۰۰ کانتینر را برعهده گرفته است.

خواهشمند است برای کسب اطلاعات بیشتر،

مذاکره با سرکار خانم رحیمه سلجوقی مدیر عامل شرکت و یا مشورت با کارشناسان در زمینه های

مختلف مورد نیاز و طیف وسیع خدمات شرکت اندیشه خلاق بندر،

از طریق تلفن: 07615559008 یا فاکس: 07615561587 اقدام فرمایید