



مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: لجستیک و حمل‌ونقل یک موضوع فوق راهبردی برای اقتصاد کشور بوده و اکنون شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، یک شرکت فرا راهبردی محسوب می‌شود که امانت‌دار اقتصاد جمهوری اسلامی ایران است.

به گزارش اقتصاد سرآمد از روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، محمد رضا مدرس خیابانی در همایش «اصول رهبری، فرهنگ و ارزش‌های سازمانی» در گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که برای اولین بار با حضور فرماندهان و سرمهندسان این ناوگان برگزار شد، طی سخنانی با بیان این‌ نکته‌ که فرماندهان، سرمهندسان و افسران ارشد گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ارزش آفرینان این شرکت محسوب می‌شوند، تصریح کرد: در همه سازمان‌ها، ارزش آفرینان، افراد بسیار مؤثری هستند و اگر ما بتوانیم مأموریت‌ها، اهداف و دیدگاه‌هایی که ارزش آفرینان در سیستم عملکردی دارند را به سوی اهداف راهبردی سازمان سوق دهیم، قطعاً آن سازمان مسیر موفقیت را طی خواهد کرد.

وی بسا تأکید بر ضرورت تلاش مضاعف در راستای برنامه‌های کلان در گروه کشتیرانی، افزود: خوشبختانه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تلاش تمامی کارکنان در همه بخش‌ها، سال ۱۴۰۱ را با موفقیت پشت سر گذاشت و با تخلیه و بارگیری ۲۷ میلیون تن کالاً، درآمدی در حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلاری کسب کرد؛ هر چند در سال جاری با توجه به رکودی که در این صنعت در تمام دنیا وجود دارد، احتمالاً رشد درآمدی سال گذشته را شاهد نخواهیم بود.

وی ادامه داد: با توجه به رکود موجود در صنعت کشتیرانی جهان، پیش‌بینی ما این است که میزان درآمد گروه کشتیرانی در پایان سال جاری، رقمی بالغ بر یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار باشد که بیانگر کاهش سود نسبت به سال قبل است.

مدرس خیابانی با اشاره به نقش ویژه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اقتصاد کشور، درآمدزایی و سود را از جمله فرعیات مأموریت ملی این گروه دانست و افزود: امروز در کشور همه جا صحبت از اقتصاد دریا محور است؛ به نحوی که اگر در حوزه اقتصاد دریا، ۹ میلیارد دلار سرمایه گذاری شود، حدود ۷ درصد درآمد کشور از بابت سرمایه گذاری در این بخش افزایش پیدا می‌کند که نقش گروه کشتیرانی در این میان بسیار راهبردی خواهد بود. وی با تأکید بر اینکه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران یک سازمان فوق راهبردی در اقتصاد کشور است، اظهار داشت: لجستیک و حمل‌ونقل به ویژه با وجود تحریم‌ها از اساس، امری راهبردی برای کشور محسوب می‌شود؛ به همین دلیل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ستون فقرات توسعه اقتصاد کشور است.

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ادامه داد: این تفکر که اگر گروه کشتیرانی با مشکل مواجه نشود، فقط کارکنان شاغل در آن، از این مشکلات متأثر خواهند شد؛ اصلاً درست نیست، در حال حاضر، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۲۷ میلیون تن کالاً را در سال جابه‌جا می‌کند که ارزش تقریبی آن، حدود ۱۳ میلیارد دلار برآورد شده است؛ بر این اساس می‌توان گفت حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد ارزش اقتصاد کشور از سوی گروه کشتیرانی حمل‌ونقل، صادر و وارد می‌شود.

وی تصریح کرد: دریانوردان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هنگامی که در حال جابه‌جایی کالا با یک فروند کشتی هستند، مسئولیت سرمایه‌ای بیش از سرمایه‌ بسیاری از دیگر بخش‌های اقتصاد را بر عهده دارند؛ بنابراین باید بپذیریم گروه کشتیرانی، امانت‌دار اقتصاد کشور است و بخشی که امانت‌دار اقتصاد یک کشور بزرگ می‌شود، مسئولیت و مأموریت بزرگی را عهده‌دار است و بار این مسئولیت بر روی دوش دریانوردان به عنوان ارزش آفرینان این سازمان است. مدرس خیابانی با اشاره به مسئولیت خطیر دریانوردان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، لازمه موفقیت در یک مسئولیت خطیر را تلاش مضاعف دانست و افزود: قطعاً دانشجویان فارغ التحصیل رشته دریانوردی که وارد گروه کشتیرانی می‌شوند، باید در ابتدای امر، مهارت‌های فنی لازم را دارا باشند و در رده‌های بالاتر مهارت‌های انسانی و ادراکی نیز به آن‌ها افزوده شود.



گروه ترانزیت دریا -نازیلا مهدیانی -

کریدور عرب-مد که از هند و از طریق کشورهای عربی که قطعاً مباحث تولید و

ارزش افزوده در طول این مسیر برای آنها دیده شده، به اروپای غربی می‌رسد نمی‌تواند تداخلی در عملکرد بندری مانند چابهار در ایران داشته باشد.

محمد راستاد، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی در گفت و گو با ایلنا درباره راهاندازی کریدور چند وجهی و ترکیبی عربی- مدیترانه‌ای (Arab-Med) هند به اروپا و اثر گذاری این مسیر ترانزیتی جدید منطقه در سهم مسیرهای ترانزیتی ایران به ویژه ترافیک باری بنداری مانند بندر شهید بهشتی چابهار اظهار داشت: در ابتدا باید به این موضوع توجه داشت که به طور کلی هر دلان ترانزیتی مزیت‌های خاص به خود را دارد و درباره دلان‌های ترانزیتی مهمی که از کشورهای عبور می‌کند هم، به ویژه کریدور مطرح شمال- جنوب، بهره‌برداران از این دلان یعنی افرادی که از این مسیر استفاده و تردد می‌کنند، مزیت‌هایی وجود دارد.

وی ادامه داد: درباره مسایر دلان‌ها هم، صرف نظر از توافقنامه‌هایی که بین کشورهای ذی‌نفع در این دلان‌ها منعقد می‌شود، هر مسیری می‌تواند جاذبه‌ای برای صاحب بار و صادرکنندگان و واردکنندگان داشته باشد و اگر در توافقنامه‌های ترانزیتی تعهدات محکمی بین اعضا در نظر گرفته شود و تسهیلات و مزایایی را قائل شوند، به طور قطع منجر به این می‌شود که مسیرهایی که به صورت طبیعی وجود دارد، بیشتر و بهتر مورد استفاده قرار بگیرند و مزیت رقابتی آنها افزایش پیدا کنند.

مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به مهم در مزیت رقابتی مسیرهای ترانزیتی گفت: به طور کلید در عوامل مهم و تعیین کننده در رونق یک کریدور، اولاً موقعیت جغرافیایی دلان‌های ترانزیتی و کوتاه بودن مسیر عامل کلیدی محسوب می‌شود و در مرحله بعد تسهیلاتی که کشورهای ذی‌نفع این دلان قائل می‌شوند به ویژه کشورهایی که مسیر اصلی کریدور از آنها عبور می‌کند، از عوامل مهم در ایجاد مزیت در یک مسیر

ترانزیتی محسوب می‌شود و این عوامل تعیین می‌کنند که هزینه‌های تمام شده کاهش پیدا کند و سرعت انتقال کالا افزایش یابد.

راستاد افزود: اما چنانچه که وجود یک مسیر ترانزیتی با موابط طبیعی و یک توافقنامه بیسن ذی‌نفعان، نتواند هدف نهایی را محقق کند و برای کسانی که مشتری این مسیرهای ترانزیتی هستند، از نظر اقتصادی مقرون صرفه نباشد در انتقال سرعت بالا و کیفیت بالا و هزینه پایین نداشته باشد به طور قطع نظر مشتری به این کریدور جلب نمی‌شود چراکه اهداف آن را تامین نمی‌کند. در نهایت آن چیزی که تعیین کننده است، اراده ذینفعان برای ایجاد شرایط ایده‌آل است.

وی تأکید کرد: درباره توافق برای کریدور جدید از هند را از مسیر کشورهای غربی به اروپا متصل می‌کند، همین موضوع و عوامل تعیین کننده، صدق می‌کند. هند از این مسیر می‌تواند نیاز برای جابه جایی کالا را پوشش دهد اما این مسیر با مزیت‌هایی که مسیر ترانزیتی ایران دارد، تداخلی ندارد. باید توجه داشت که مبدأ این کریدور، سواحل غربی هند و مقصد اروپای غربی است و اگر هند بخواهد کالایی را به حوزه قفقاز و آسیای میانه و افغانستان منتقل کند، همچنان مسیر ایران برای هند از نظر مسافت، شرایط طبیعی و قیمت به صرفه‌تر و مناسب‌تر است.

راستاد گفت: کریدور عرب مد از هند شروع می‌شود و از کشورهای غربی به مدیترانه و اروپای غربی می‌رسد، به نظر نمی‌رسد که چنین مسیری برای انتقال کالا به اروپای غربی شرایط بهتری از مسیر ایران داشته باشد. البته باید به این نکته اشاره داشت که هر مسیری مشتری خاص به خود را دارد. مقصد نهایی این مسیر مدیترانه و اروپای غربی است و وقتی هند بخواهد کالای صادراتی خود را به این مقصد ارسال کند، مسیر بنادر ایران به سمت ترکیه و از آن جابه مقصد اروپا، مسیر به صرفه‌تری است و در همین مسیر، کالا را می‌تواند با مُد دریایی حمل کند در شرایطی که دلان هند- کشورهای غربی تا اروپا الزاماً برای نقل و انتقال انواع محموله‌ها مناسب نیست و حمل و نقل ترکیبی و تخلیه و بارگیری چند باره دارد، به صرفه‌ترین

محمد راستاد می‌گوید: مسیر جدید جنبه تبلیغاتی دارد

# دالان «عرب-مد» حریف کریدور شرق به غرب نمی‌شود

محدوده بازار مشترک داشته باشند اظهار داشت: برای مثال زمانی برای مسیر ترانزیتی شمال- جنوب که از ایران عبور می‌کند رقیب ایجاد می‌شود که کالا به جای اینکه از بندر چابهار و از بندر شهید رجایی به سمت شرق دریایی خزر و آسیای میانه برود، پاکستان و افغانستان را ترجیح دهد اما درباره کریدور عرب-مد مسیری که از هند و از طریق از کشورهای عربی که قطعاً مباحث تولید و ارزش افزوده در طول این مسیر برای آنها دیده شده، به اروپای غربی می‌رسد نمی‌تواند تداخلی در عملکرد بندری مانند چابهار در ایران داشته باشد.

مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: مهم‌ترین رقیب کریدور ربلی- دریایی عرب مد، مسیر تماماً دریایی است چرا که هیچ مُدی قابلیت رقابت با مسیر دریایی را ندارد و تنها حمل و نقل دریایی است که امکان حمل کالا با احجام بالا و اقتصاد مقیاس را دارد و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد تخلیه و بارگیری چند باره ندارد. باید به این نکته توجه داشت که قرار نیست دولت‌ها از این کریدورهای ترانزیتی استفاده کنند و تجار باید جذب این مسیرها شوند و تجار ترجیح می‌دهند مسیری را انتخاب کنند که هزینه کمتری داشته باشد.

مسیر ایران همچنان به صرفه است

راستاد با بیان اینکه مسیر رقیب دلان عرب- مد کریدور شرق به غرب است، گفت: مبدأ این کریدور مورد توافق در نشست ۲۰، سواحل غربی هند است اما در کنار همین دلان، کریدور پرطرفدار شرقی به غرب فعال است که بنادر ایران حداقل مسافت تجاری را با مسیر شرق به غرب دارند که این کریدور پرترددین‌ترین مسیر برای پر حجم‌ترین کالای تجاری است. از سویی بنادر غربی هند با فاصله بسیار کمی به کریدور دریایی شرق به غرب می‌رسند که در شمال اقیانوس هند واقع شده و از مسیر خلیج عدن، باب المندب، دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه می‌رسند که به تمام کشورهای شرقی دسترسی دارد و در ادامه این مسیر از جبل الطارق و دریای مانش می‌تواند به غرب اروپا متصل شود که این مسیر بدون نیاز به حمل و نقل ترکیبی تماماً دریایی است. وی افزود: معتمد همچنان مسیر به صرفه برای هند برای حمل کالا به آسیای میانه، مسیر عبوری از ایران است مشروط به اینکه بتوانیم شرایط را برای ترانزیت آینده ال فراهم کنیم.

عرب-مد تأثیری بر چابهار ندارد

راستاد تأکید کرد: اگر بتوانیم از مزیت‌های کریدورهای عبوری از ایران از جمله مزیت‌های طبیعی که مسافت را کوتاه می‌کند و تسهیلات که ارائه می‌شود و توافقنامه‌هایی که با کشورهای ذی‌نفع منعقد می‌کنیم بهره‌بریم و خدمات مناسبی به تجار و صاحب کالا ارایه دهیم، نباید نگران این توققات و کریدورهای ظهور باشیم. باید بتوانیم مزیت رقابتی کریدورهای ترانزیت ایران را افزایش دهیم و فرصت‌ها را عملیاتی کنیم چراکه در نهایت مسیر عبور بار را نه دولت‌ها بلکه فعالان اقتصادی و تجار انتخاب می‌کنند.

وی با بیان اینکه تأکید دارم که هر دلایی که مخاطب خاص خود را دارد، الزاماً نمی‌توان گفت که یک مسیر ترانزیتی، مسیر دیگری را تحت شعاع قرار می‌دهد مگر اینکه

استاندار مازندران خبر داد:

## چهار فروند کشتی کانتینر دار در راه مازندران



استاندار مازندران از پیگیری برای اختصاص چهار فروند کشتی کانتینر دار به استان برای حمل و نقل و جابه جایی محصولات بویژه محصولات کشاورزی خبر داد. به گزارش اقتصادسرآمد، سید محمود حسینی پور در حاشیه جلسه کارگروه صادرات مازندران در گفت و گو با خبرنگاران افزود: با توجه به اهمیت بندر امیرآباد در رهگذر شرق به غرب و صادرات از مسیر دریا به کشورهای حاشیه خزر، «محمد رضا مدرس خیابانی»، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی این قول را داد که این تعداد کشتی را در اختیار استان دهد. وی با اشاره به ظرفیت‌های مازندران در اقتصاد دریا محور تصریح کرد: این استان باید حداقل ۱۰۰ فروند کشتی داشته باشد.

نماینده عالی دولت در مازندران خاطر نشان کرد: برای این منظور از معاون اقتصادی خود خواسته‌ام تا پیگیر روند ساخت ۲ فروند کشتی در شرکت صنعتی دریایی ایران شعبه شمال- بهشتین بر سامانه‌های حمل و نقل جاده‌ای از طریق شرکت‌های بین‌المللی حمل و نقل تأکید کرد و گفت: شرکت‌های غیرفعال در این زمینه باید فعال شوند. استاندار مازندران در ادامه تصریح کرد که از مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد خواست تا ورود اولین کشتی رو- با تمام طراح‌های زیرساختی در این بخش تسریع شود. مازندران ۱۰ درصد محصولات کشاورزی کشور را تولید می‌کند و این موضوع نشان دهنده قابلیت مازندران در صادرات این محصولات است. در سید تولید محصولات کشاورزی استان، محصولاتی همچون برنج، مرکبات و محصولات تازه کشاورزی در زمره کالاهای پرطرفدار در آن سوی مرزها محسوب می‌شود و در این میان، مصنوعات ساخته دست هنرمندان مازنی مانند فرش دستباف با توجه به اصالت در رنگ و نقش آنها و همچنین محصولات دانش بنیان استان در حوزه برق و الکترونیک و دیگر موارد مشتریان ویژه‌ای در آن سوی مرزها دارد. برای این منظور بیشتر استاندار مازندران حمل و نقل دریایی بویژه از طریق بندر امیرآباد یک امکان مناسب برای صادرکنندگان دانست که می‌بایست برخی از خدمات را در این حوزه تسهیل کنیم تا شاهد روند توسعه صادرات محصولات استان باشیم. نماینده عالی دولت در استان با بیان اینکه امر کشاورزی و اهمیت این مقوله در استان مازندران هر چه جلوتر می‌رویم بیشتر برای ما اهمیت پیدا می‌کند و نیازمند تحول در سیاست گذاری هایمان در جهاد کشاورزی هستیم، اظهار کرد: استانداردهای ضروری که نیازمند صادرات است را باید رعایت کنیم و تولیدات ما باید مناسب استانداردهای روز دنیا باشد.

مهمترین مسائل و مشکلات جوامع صیادی و رفع آنها اظهار کرد: رفع مشکل لایروبی اسکله رمین، عقد قرارداد جدید و تعیین پیمانکار برای شروع عملیات لایروبی و همچنین لایروبی اسکله هفت تیر توسط اداره کل بنادر و دریانوردی در دست است. مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان ادامه داد: مشکل موافقت اصولی قایق‌های صیادی با توجه به تصویب مهلت یک‌ساله تبدیل مو تورهای دو زمانه به چهار زمانه در هیئت دولت، تعداد ۳۰۰ فقره موافقت اصولی که قبلاً صادر شده بود تا تاریخ ۱۰ اسفندماه سال جاری به منظور دریافت پروانه بهره‌برداری صید تعدیم شد. رئیس مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان افزود: پیگیری لازم در خصوص عضویت تمامی شناورهای صیادی در یکی از شرکت‌های تعاونی صیادی در حال انجام است. وی گفت: انعکاس درخواست صیادان مبنی بر تعدیل تعرفه‌های ابلای در سال جاری به سازمان شیلات ایران در دست اقدام و پیگیری لازم جهت تخصیص مجوز به شناورهای فاقد مجوز کلاس لنج نیز در حال انجام است.

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان عنوان کرد:

### صیادی از محورهای اساسی اشتغال پایدار در سیستان وبلوچستان

مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان گفت: صید و صیادی از محورهای اساسی توسعه و اشتغال پایدار در استان بوده که استمرار این پایداری نیازمند حمایت همه جانبه از قشر پرتلاش جامعه صیادی است. به گزارش اقتصادسرآمد، عطاءاله رئیس‌ی با پرداختن به مسائل و مشکلات جامعه صیادی گفت: بدون شک رسیدگی به مشکلات جوامع صیادی موجب توسعه و رونق صید و صیادی و افزایش رضایتمندی فعالان در این عرصه و تقویت منابع درآمدی شرکت‌های تعاونی می‌شود. مدیرکل شیلات سیستان و بلوچستان در راستای رسیدگی به