



مراسم راه‌اندازی قطار پنج ستاره تبریز - مشهد با حضور مسئولان برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسر آمد، جبارعلی ذاکری به لزوم بهبود وضعیت اقتصادی حمل و نقل ریلی و سرمایه‌گذاری در این حوزه اشاره کرد. وی افزود که در چهار ماه گذشته قراردادهای زیرساختی و ناوگان زیادی امضا شده است و قطارهای پنج ستاره به زودی در مسیرهای مختلف کشور راه‌اندازی می‌شوند. همچنین در دهه فجر، قطارهای دو طبقه در یزد و ترنست سریع السیر در مسیر تهران- مشهد به بهره‌برداری خواهد رسید.

ذاکری معاون وزیر راه و شهرسازی، به‌اهمیت انتقال بار از جاده به ریل برای کاهش تصادفات جاده‌ای و ارتقا یعنی اشاره کرد. یکی از مهم‌ترین پروژه‌ها، اتصال ریلی ایستگاه شرق تبریز به غرب تبریز است که با اعتبار ۲.۴ میلیارد دلار در حال پیگیری است.

معاون فنی وزیربنایی راه آهن اعلام کرد؛ افزایش ظرفیت جابه‌جایی زوار اربعین به ۱۰ میلیون نفر با تکمیل خط ریلی شلمچه به‌بصره



معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن گفت: با تکمیل پروژه اتصال ریلی شلمچه به بصره، امکان افزایش ظرفیت جابه‌جایی زوار اربعین به ۱۰ میلیون نفر از طریق این خط ریلی وجود دارد. عملیات احداث ایستگاه راه‌آهن شلمچه با دستور فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی آغاز شد.

به گزارش اقتصادسراسر آمد، مصطفی داوودی در این مراسم گفت: از دهه ۷۰ نیمی موضوع اتصال ریل ایران و عراق مطرح شد و در دولت چهاردهم سرعت گرفته است. این مسیر ریلی از ایستگاه راه آهن شلمچه آغاز می‌شود و در کشور عراق به ایستگاه بصره متصل می‌شود.

معاون فنی و زیربنایی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران افزود: جمهوری اسلامی ایران در این پروژه تعهدات دارد بصر روی ا روند دارد و در منطقه ورودی شهر بصره یک پل به طول ۷۰۰ متر، با قابلیت عبور کشتی احداث کند.

به گفته داوودی معاون فنی و زیربنایی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، عملیات اجرایی این پل شروع شده و در مرحله انجام عملیات شمع کوبی قرار دارد.

معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن گفت: از ایستگاه شلمچه به طول ۱۶ کیلومتر محدوده مین گذاری شده قرار دارد که عملیات مین رویی به طول ۵۳۰۰ متر انجام شده است و در محدوده تحویل به راه آهن عراق قرار دارد.

معاون فنی و زیربنایی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تاکید کرد: قرار است در ایستگاه باری شلمچه عملیات بهسازی پس کرانه انجام و سپس توسعه یابد.

داوودی یادآور شد: در ایستگاه راه آهن شلمچه ۶ خط اضافه می‌شود که شامل ۵ خط برای توقف قطارهای مسافری و یک خط عبوری می‌شود.

وی افزود: پیش‌بینی شده است با تکمیل این پروژه و با توجه به ظرفیت پایین راه‌آهن عراق تا ۵ میلیون تن بار و ۹ میلیون مسافر به ظرفیت موجود اضافه شود.

معاون فنی و زیربنایی شرکت راه آهن اظهار کرد: در ایام اربعین نیز امکان افزایش ظرفیت از ۵ میلیون و ۳۰۰ هزار نفر به ۱۰ میلیون نفر وجود دارد و طبق برنامه ایستگاه نواقص ایستگاه راه آهن خرمشهر نیز رفع می‌شود.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سرمدبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: کارکر
توزیع: کار و کارکر
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان ها: ۴۷۵۹۶-۸۶-۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-۰

در راستای تحقق منافع ملی با مشارکت دانشگاه علامه طباطبایی صورت گرفت:

نخستین همایش بین‌المللی رویکردهای نوین به ظرفیت‌های دریایی و بندری با اهتمام شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا

ایلاتی: هزینه‌های آموزش و پژوهش سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود

جعفری: تکنولوژی، نیروی انسانی و عدم تطابق در آمدها و هزینه سه مشکل اساسی شرکت های فعال در امور بنادر کشور است

مسأله بعدی، موضوع تجهیزات است. همواره در داخل کشور تأکید شده است که از تولید داخل حمایت شود و از تجهیزات داخلی استفاده شود، ولی در حوزه بنادر شاید برخی لیفتراک های سبک، تجیزات دیگری را نمی توان از داخل تهیه کرد.

اگر کارخانه ای ادعا کند که آمادگی ساخت تجهیزات استراتژیک بندری را دارد، ما حاضریم همین روزه با آن شرکت قرارداد امضا کنیم که تجهیزات استراتژیک را برای ما بسازند و در صورتی که نتوانند وجه التزام را پرداخت کنند. معضل اصلی تجهیزات صنعت دریایی و بندری به حدی حاد شده که در بنادر کشور تجهیزات دچار فرسودگی شدند. تحریم سبب شد تهیه تجهیزات از خارج کشور سخت و به شدت مشکل شود و با واسطه های متعدد این تجهیزات خریداری می شود. اگر این مسأله به عنوان مسأله اصلی نگاه شود، نه تنها یک صنعت پول سازی است، بلکه می تواند بنادر ما را می تواند تقویت کند. ظرفیت بنادر ما، ظرفیت بالایی است، ولی وقتی از لحاظ تجهیزات دچار مشکل شوند، عملیات بنادر ما هم دچار مشکل شده و کاهش پیدا می کند. برای یک نمونه، دیروز یک کارفرما یک مکاتبه ای با ما داشت و گفت که یک دستگاه که رد سال ۱۳۹۴ توسط یک شرکت داخلی تولید شده است، باید عرض آن بیشتر شود، چرا باید عرض یک دستگاه که نمونه خارجی آن هم وجود دارد، باید طوری ساخته شود که نیاز باشد بعدا اصلاح کرد؟ الان ما مجبوریم عرض این دستگاه را با هزینه گزاف افزایش دهیم، یا کابین دستسگاه ها ایراد دارند و کاربر دید کافی ندارد و باید اصلاح شود. وقتی یک مهندسی معکوس انجام می شود، یک کپی برداری است و مشخصات اصلی دستگاه که نباید تغییر کند.

به هر حال بازدیدهای انجام شده از کارخانجات خارجی تولیدکننده تجهیزات نشان می دهد آن قدر سریع تجهیزات تولید می شود که در یک شرکت، ۳۰۰ دستگاه گنتری کرین سفارش داشتند و مدعی بودند ظرف یک سال خواهند ساخت و تحویل می دهند و به طور متوسط روزی یک دستگاه گنتری کرین ساخته می شود، در حالی که در کشور ما، سازمان بنادر و دریانوردی به یک شرکت داخلی یک دستگاه گنتری کرین سه سال پیش سفارش داده و الان ۵۰ درصد آن پیشرفت داشته است.

این یکی دیگر از معضلات کشور است که ما با آن درگیریم و خروج ارز از کشور را در پی دارد و ما مجبوریم به سختی آنها را از کشورهای خارجی تهیه کنیم. استقبال می کنیم در داخل کشور شرکتي بتواند تضمین بدهد که این دستگاه را می تواند تولید کند.

هزینه های شرکت های بندری و اپراتوری به شدت این شرکت ها را اذیت می کند

مسأله بعدی، مسأله درآمد هزینه های شرکت های بندری و لجستیک های بندری و اپراتوری است که به شدت این شرکت ها را اذیت می کند و تعرفه های ریلی بسیار پایین است. در هر کشوری تعرفه را بخواهید، براساس دلاری به تعرفه می رسید. در کشور ما به جزء کانتینر که دلاری است، برای سایر موضوعات، ریلی است؛ تعرفه نفتی ما ریلی است، تعرفه کالاهای عمومی ما ریلی است.

اگر طرف خارجی بخواهد محاسبات انجام دهد، می پرسد که تعرفه کشور شما چقدر است؟ می گویم تنی ۵۰ هزار تومان است. می پرسند یعنی چند دلار است؟ خود ما نمی توانیم مشخص کنیم چند دلار می شود. چراکه چند نرخ ارز در کشور وجود دارد و آن قدر تعرفه پایین است که آنها فکر می کنند اشتباه می گویم.

برای مثال، قیمت تمام شده هر تن غلات ۲۶۵ دلار است و ۵۰ سنت آن هزینه ما می شود که درصد بسیار پایینی از آن می شود که در قبال هزینه های دلاری که شرکت های اپراتوری و بندری دارند، هم خوانی ندارد. این یکی دیگر از معضلاتی است که هر ساله از طرف ما از سازمان بنادر و دریانوردی پیگیری شده است، ولی با توجه به محدودیت های آن ها دارند، سالی حدود ۳۰ درصد اضافه می شود که آن هم از ماه خرداد اعمال می شود و دو ماه اول را ما از دست می دهیم و آن ۳۰ درصد در سال، ۲۴ درصد برای ما در می آید.

این سه معضل اصلی حوزه کاری شرکت های بندری است که از دوستان دانشگاهی خیره که الان یک سالی است برای مقدمات این همایش با ما همکاری دارند، و سایر اساتید دانشگاهی دانشگاه های دریایی کشور، انتظار داریم به این معضلات و همچنین مسائل سایر شرکت های دریایی در کشور وارد حل و فصل کنند، چرا که این شرکت ها بخش بزرگی از زنجیره حمل و نقل دریایی کشور هستند و تقویت این شرکت ها می تواند به سرعت بالای عملیات و خدمات رسانی مناسب تر به کشتیرانی ها و رشد جایگاه بنادر کشور کمک رسانی کند.



های چشمگیر را به همراه داشته باشد.

دانشگاه باید به فریاد صنعت حمل و نقل برسد

هرچند برگزاری همایش ها در کشور ما زیاد است، چه خوب می شود که همایش ها خروجی مناسبی داشته باشد و برای ما به عنوان یک بنگاه اقتصادی خروجی مفید ضروری است و دانشگاه باید به فریاد این صنعت برسد و کارشناسان و اساتید و مسئولان کشور اکنون اذعان دارند که پیشرفت کشور در گرو پیشرفت بنادر و توسعه دریامحور می باشد. ما می توانیم مشکلات و معضلات خود را برای دانشگاه مطرح کنیم و از دوستان دانشگاهی توقع برطرف کردن اشکلات و معضلات را داشته باشیم و در ادامه سه معضل اصلی را مطرح می کنم و امیدوارم دانشگاه به کمک ما آمده و انشاء الله در همایش سال آینده توانسته باشیم یکی از معضلات را برطرف کنیم.

در سال ۱۳۹۱ در بندر بوشهر شرکت سینا، یک کار خوبی را انجام داد و با یک شرکت آلمانی قراردادی را امضاء کرد که طی ۶ ماه معضلات را شناسایی و راهکار ارائه دهد. تخصص آن شرکت درحوزه بنادر اروپایی و بنادر خاورمیانه بود. ۶ ماه افراد خبره و حتی دانشستگان خیره آنها که در کشتی سازی مشغول بودند، در بندر بوشهر مستقر شدند. بعد از ۶ ماه، جمع آوری داده های آنها نشان داد که ما چیزی از اپراتورهای بندری بین المللی کم نداریم و حتی از لحاظ نرخ عملیاتی بهتر هم کار می کنیم.

براساس جمع بندی ۶ ماهه آنها، مشکل اصلی ما مشکل تکنولوژی، نیروی انسانی و عدم تطابق درآمدها و هزینه ها بود که این سه مشکل، سه مشکل اساسی همه شرکت های فعال در امور بنادر کشور هم هست.

درباره نیروی انسانی هرچند شاید کمبود نیروی انسانی را نتوان گفت، اما افراد نیروی انسانی قابل مشاهده است و نیروی انسانی آموزش دیده ای که به هر دلیلی از شرکت های ایرانی خارج می شوند و به بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس می روند و با این صنعت اراها می کنند و به صنعت دیگری می روند. در حالی که این صنعت یک صنعت تخصصی است و تربیت یک نیروی انسانی فشار زیادی به شرکت های مربوطه می آورد. دیروز یک خبر خوب داشتیم که یک نیروی خوبی را که شش ماه قبل ما را ترک کرده بود، دوباره به ما ملحق شد که باعث خوشحالی هیأت رئیسه شرکت ما گردید که نشان می دهد هیأت رئیسه ما جقدر برای نیروی انسانی اهمیت قائل است و پرورش نیروی انسانی متخصص چقدر هزینه و زمان زیادی را لازم دارد.

عدم آشنایی دانش آموزان متوسطه با رشته های دریایی و بندری یک معضل است

مشکل اصلی به نظر من به دانشگاه و آموزش و پرورش برمی گردد؛ عدم آشنایی دانش آموزان متوسطه با رشته های دریایی و بندری یک معضل است و بیشتر دانش آموزان به دنبال رشته های مانند پزشکی هستند، دیده نمی شود کسی از دانش آموزان با تمایل پیشینی رشته های دریایی را برای کار در بنادر دنبال کند. این موضوع یکی از معضلات اصلی در کشور ماست که امیدوارم دوستان دانشگاهی این معضل را پیگیری کنند که در واقع کمبود و فرار نیروی انسانی است. البته، باید بگویم که ما تا ۶ ماه پیش به یک نیروی متخصص ما ماهی معادل ۱۰۰۰ دلار حقوق می دادیم، که الان به ۶۰۰ دلار کاهش یافته است؛ در سایر کشورها به یک نیروی متخصص بندری ماهی ۴ تا ۵ هزار دلار حقوق داده می شود که این موضوع به صورت علی حده شرایط ما را پیچیده کرده است.

هایی موفق تأمین مالی که در چین، هلند، ژاپن، آلمان و حتی در همین کشور همسایه ما امارات وجود دارد را احصاء کند و به ما ارائه کند.

وی در ادامه به شرایط تحریمی کشور اشاره کرد و گفت: درست است که ما به خاطر تحریم شرایط متفاوتی داریم و راه حل ها هم باید متناسب با شرایط ما ترسیم گردند، دانشگاه باید کمک کنند چطور می توانیم مدل های موفق بین المللی را بومی سازی کنیم.

ایلاتی به عدم وجود بانک تخصصی حمل و نقل دریایی اشاره کرد و افزود: ما نیازمند بانک تخصصی حمل و نقل هستیم که بتواند مسائل حمل و نقل را پوشش داده و در پشتیبانی تأمین مالی قرار بگیرد و اینکه چطور می توانیم مشارکت بخش خصوصی را داشته باشیم.

وی با توجه به محدودیت های مالی بخش خصوصی، به اهمیت حسابرسی برای بخش خصوصی اشاره کرد و گفت: چطور بخش خصوصی می تواند در پروژه های توسعه ای بندری مشارکت داشته باشد که هنوز پاسخ روشنی برای آن وجود ندارد، برای اینکه مدل های تأمین مالی کنونی نرخ سود بالای ۴۰ درصد دارد که جای بررسی و تحقیق دارد و باید به راه حلی رسید که بتواند منافع هم کارفرما، پیمانکار و ... را بتواند لحاظ کند و آنها را راضی به سرمایه گذاری کند.

ایلاتی به سودآوری شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا اشاره کرد و افزود: بد نیست بدانیم که بنیاد مستضعفان که بیش از ۱۷۰ شرکت فعال دارد، شرکت بندری سینا حائز رتبه اول حاشیه سود می باشد و این مهم نشان دهنده این است که این صنعت یک صنعت سودآوری است که برای سرمایه گذار می تواند قابل توجه باشد. فقط باید به یک مدلی رسید که این جذابیت را قابل فهم برای سرمایه گذار کند که نیاز به کار علمی دارد.

مدیرعامل هلدینگ پایا ترابر سینا در پایان تأکید کرد: نکته آخر اینکه، هزینه هایی که در زمینه آموزش و پژوهش خرج می شود را را به صورت هزینه نمی بینیم و برای ما سرمایه گذاری محسوب می شود و می تواند مسائلی را حل کند که در نهایت سود آن بیشتر از هزینه هایش می باشد.

مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا: فرار نیروی انسانی یکی از معضلات شرکت های لجستیک بندری است

سعید جعفری، مدیرعامل شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا در این همایش با اشاره به سه معضل فرار نیروی انسانی متخصص، فرسودگی تجهیزات لجستیکی و تعرفه های پایین که از معضلات اصلی شرکت های لجستیکی و بندری و اپراتوری است، از دانشگاه های کشور درخواست کرد که به کمک شرکت های بندری آمده و باعث رشد جایگاه بنادر کشور شوند. در ادامه سخنان وی آمده است:

هرگاه صنعت و دانشگاه همکاری می کنند موفقیت های چشمگیر را به همراه دارد

جعفری: شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا ۳۸ سال سابقه فعالیت در بنادر را دارد. شرکت فعالیت خود را از بندر نوشهر شروع کرد و الان در هفت بندر فعال و اصلی کشور خدمات لجستیک و تخلیه و بارگیری کشتی ها با ۱۵۰۰ نفر نیروی انسانی مستقیم و ۱۲۰۰ نفر نیروی پیمانکاری حجمی انجام می دهیم.

همایش امروز، اولین همایشی است که در حوزه دریا و بندر به واسطه همکاری صنعت دریا و بندری و دانشگاه در حال انجام است و تجربه هم نشان داده است که هرگاه صنعت و دانشگاه با یکدیگر همکاری می کنند، می تواند موفقیت