

مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی: شهر فرودگاهی به مونتور رشد اقتصادی و توسعه منطقه‌ای تبدیل می‌شود



مدیر عامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی در همایش مدیران شهر فرود گاهی با محوریت تحول در حکمرانی سازمانی با تاکید بر لزوم تحول در حکمرانی و عبور از ساختار سنتی به ساختاری ارزش محور و کسب و کارمحور، گفت: باید با نگاهی بلندمدت، زمینه تبدیل شهر فرودگاهی به مونتور رشد اقتصادی و توسعه منطقه‌ای را فراهم کنیم. به گزارش اقتصادسرا آمد، همایش مدیران شرکت شهر فرودگاهی به ریاست رامین کاشف آذر، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شهر فرودگاهی با حضور اعضای هیئت‌مدیره، معاونان و مشاوران مدیرعامل، مدیران کل، معاونان ادارات کل و رؤسای ادارات در مجموعه فرهنگی شهید باهنر برگزار شد. این نشست با هدف تبیین رویکردهای جدید مدیریتی، هم‌افزایی میان مدیران و آغاز فصل تازه‌ای از تحول در نظام حکمرانی شهر فرودگاهی برگزار شد.

در ابتدای همایش، محمدعلی نوبیل، معاون توسعه مدیریت و منابع شهر فرودگاهی، ضمن خیر مقدم به مدیران، بر اهمیت این نشست در آغاز رویکردی نوین در اداره شرکت تاکید کرد و آن را فرصتی برای همگرایی مدیران و برداشتن گام‌های مؤثر در مسیر توسعه و تحول سازمان برشمرد.

در ادامه، رامین کاشف‌آذر، رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)، با قدردانی از تلاش‌های کارکنان و مدیران بخش‌های مختلف، بر ضرورت همسویی ساختار، نگرش و عملکرد سازمان با مأموریت‌های یک شهر فرودگاهی مدرن تاکید کرد.

نوسازی واورهال ۲۱۰دستگاه ماشین آلات و تجهیزات راهداری و زمستانی در سال ۱۴۰۵



مدیر کل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: در سه ماهه نخست سال جاری، ۲۱۰ دستگاه ماشین‌آلات و تجهیزات راهداری و زمستانی، نوسازی، بازسازی اساسی، تعمیر و راه‌اندازی شده است.

به گزارش اقتصادسرا آمد، حبیب جمشیدی با اشاره به خرید ۴۰ دستگاه ماشین‌آلات و تجهیزات راهداری و زمستانی در مدت یادشده، گفت: همچنین بازسازی اساسی، تعمیرات و راه‌اندازی ۱۷۰ دستگاه ماشین‌آلات راهداری منجر به افزایش ظرفیت ماشین‌آلات فعال در کشور شده است.

وی در ادامه از اجرای عملیات احداث، تکمیل و بهسازی ۶۰ باب راهدارخانه، آشیانه ماشین‌آلات و انبار غلات و نمک به منظور ارتقاء توان عملیاتی برای اجرای خدمات اضطراری و جاری در حوزه راهداری خبر داد.

مدیرکل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران بیان کرد: خدمات‌رسانی به کاربران جاده‌ای در قالب اجرایی مأموریت‌های راهداری با فعالیت ۴۵۵ راهدارخانه مرکزی و ۷۶۲ راهدارخانه بین‌راهی، بیش از ۱۲ هزار راهدار و استفاده از ظرفیت ۱۲ هزار و ۴۲۵ دستگاه ماشین‌آلات راهداری به صورت مستمر در سطح کشور در حال انجام است.

به گفته جمشیدی، طی فروردین، اردیبهشت و خردادماه امسال و با انجام ۱۲۰۰ گشت راهداری و ترابری، در مجموع ۵۶ هزار و ۵۷۸ مأموریت در سطح جاده‌های کشور با همت بی‌وقفه و شبانه‌روزی راهداران پرتلاش انجام شده است.

وی با اشاره به انجام بیش از ۸۱۴ هزار فعالیت روزانه راهداری در سطح شبکه جاده‌ای کشور، تصریح کرد: همچنین طرح «اواکش سریع» با اجرای ۱۰ هزار و ۴۷۳ عملیات اجرایی و عملیاتی شده است.

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شوراى سردبیری
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

گفت و گو با هادی حق شناس استاندار گیلان؛

بنادر شمالی به دنبال نقش پررنگ در معادلات منطقه

۱۱۰ کشتی با پرچم ایران در بندرانزلی یا دریای خزر متعلق به بخش خصوصی است

سنگ گروه گفت و گو – وحیده اسماعیلی – از ماهها پیش از حملات اخیر ایران و امریکا و تهدیدات کشورهای همسو با امریکا و اسرائیل، این نگرانی نسبت به آینده ذخایر غذایی و کالاهای اساسی در بین زعمای کشور مطرح بود و حالا پنج ماه پس از اولین حمله امریکا به تاسیسات نظامی، دولتی و همچنین ترور مقامات ارشد نظام حالا پیش از گذشته نگرانی از کمبود ذخایر غذایی کشور در بین مسوولان نظام و فعالان این حوزه احساس می شود.
ذخایری که به گفته کاوه زرگران رییس انجمن غلات ایران کم و بیش تا اوایل تابستان یا شاید کمی دیرتر به پایان خواهد رسید. از سوی دیگر، تداوم حملات ایران و امریکا خصوصا در نواحی جنوبی کشور، مسدود شدن تنگه هرمز و احتمال تهدیدات بیشتر از سوی امریکا و متحدان او بار دیگر موضوع انتقال واردات کالاهای اساسی و غلات کشور از مسیرهای دیگر از جمله مسیر دریای خزر در بین فعالان این حوزه به جریان افتاده است. این در حالی است که در روزهای گذشته، حمله هوایی روزهای اخیر به پل راه آهن آق قلای گلستان –بخشی از کریدور ارتباطی ایران با ترکمنستان، روسیه و چین – این ضرورت را پیش از گذشته تقویت کرده است.

دکتر هادی حق شناس استاندار فعلی گیلان و سابقا گلستان که در دهه ۸۰خورشیدی مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان گیلان و سسال های متمادی هبات عامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور را در پشینه خود دارد، به پرسش های وحیده اسماعیلی از مرور پاسخ می دهد.

حدد دو ماه پیش کاوه زرگران، رییس انجمن غلات ایران در اظهار نظری اعلام کرد که ذخایر انبارهای ما در بنادر کشور تا اواسط تابستان کفایت می کند. با توجه به این که اکنون حدود ۶۰ روز از مذاکرات سبیری شده و از سویی انبارهای جنوب کشور هم باید پر شوند، این پرسش مطرح است که اگر تنش ها در تنگه هرمز افزایش پیدا کند یا جنگی تمام عیار از سر گرفته شود، آیا دریای خزر و بنادر شمالی همانند بنادر امیرآباد، انزلی، و کاسپین توان تامین این حجم از واردات غلات را دارند؟ مسیر دریایی که با یخچورهای کم عمق و شناورهای محدود شاد بتواند بار سنگین میلیون ها غلات را بردوش گیرند. بنابراین آیا لازم نیست برای افزایش ظرفیت شناور و لجستیک در شمال کشور برنامه ریزی جدی تری داشته باشیم ؟ و در انتقال چنین حجمی از بار به تمهیدات مالا اندیشه‌ای بیاندیشیم؟

–برای اینکه بحث ما مستند و عددی باشد، بهتر است به تجربه گذشته رجوع کنیم. به نظر من یک استدلال قاطع و روشن کافی است. در سال ۱۳۸۹، تنها در بندرانزلی، بیش از ۷ میلیون تن بار تخلیه و بارگیری شد. این عدد بسیار مهم است، چون در آن زمان بندرانزلی به اندازه امروز توسعه پیدا نکرده بود. در سال ۸۹، نه بندرکاسپین وجود داشت نه بندر آستارا فعالیتش به شکل امروز بود، نه زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای فعلی وجود داشت و نه شبکه حمل و نقل شمال کشور تا این اندازه گسترش پیدا کرده بود. بنابراین وقتی در آن زمان فقط بندرانزلی توانسته بیش از ۷ میلیون تن بار را تخلیه و بارگیری کند، امروز که بندرانزلی توسعه یافته، بندر کاسپین ایجاد شده، بندر آستارا فعال‌تر شده و مسیرهای ریلی و جاده‌ای هم تقویت شده‌اند، حداقل می‌توان گفت ظرفیت شمال کشور برای تخلیه و بارگیری به حدود ۱۵ میلیون تن می‌رسد.

حتی در آن مقطع، ریل آستارا وجود نداشت. ریل آذربایجان و پایانه ریلی آستارا هم به شکل امروز در خاک آستارا فعال نبود. جاده‌ها هم توسعه امروز را نداشتند. پس همه قرائن و نشانه‌ها می‌گویند که امروز امکان تخلیه و بارگیری از مرز زمینی، بندر و ریل آستارا، بندرانزلی، بندرکاسپین و اسکله‌های موجود در شمال کشور وجود دارد و حداقل ظرفیت ۱۵ میلیون تن کاملا قابل تصور و دست‌یافتنی است.

از نظر لجستیکی و ناوگان دریایی چطور؟ آیا تعداد شناورها و کشتی‌های موجود در دریای خزر برای چنین حجمی از بار کافی است؟

– در سال ۱۳۸۹ ما در دریای خزر این تعداد کشتی با پرچم ایران نداشتیم. شاید در آن زمان یک‌سوم ظرفیت امروز را هم نداشتیم. اما امروز بیش از ۱۱۰ کشتی با پرچم ایران در دریای خزر داریم. این فقط مربوط به کشتی‌های پرچم ایران است. ضمن اینکه ضرورتی ندارد همه حمل‌ونقل فقط با کشتی ایرانی انجام شود. ما می‌توانیم از کشتی‌های خارجی هم استفاده کنیم. در دریای خزر بیش از ۳۰۰ کشتی وجود دارد. اگر هر کدام از این کشتی‌ها به طور میانگین ۴ هزار تن بار حمل کنند، ۳۰۰ کشتی ضربدر ۴ هزار تن می‌شود حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن بار در هر سفر.

حالا اگر همین کشتی‌ها هر دو هفته یک‌بار سفر انجام دهند، یعنی در ماه دو سفر داشته باشند، ظرفیت بسیار قابل توجهی

از نظر لجستیکی و ناوگان دریایی چطور؟ آیا تعداد شناورها و کشتی‌های موجود در دریای خزر برای چنین حجمی از بار کافی است؟

– در سال ۱۳۸۹ ما در دریای خزر این تعداد کشتی با پرچم ایران نداشتیم. شاید در آن زمان یک‌سوم ظرفیت امروز را هم نداشتیم. اما امروز بیش از ۱۱۰ کشتی با پرچم ایران در دریای خزر داریم. این فقط مربوط به کشتی‌های پرچم ایران است. ضمن اینکه ضرورتی ندارد همه حمل‌ونقل فقط با کشتی ایرانی انجام شود. ما می‌توانیم از کشتی‌های خارجی هم استفاده کنیم. در دریای خزر بیش از ۳۰۰ کشتی وجود دارد. اگر هر کدام از این کشتی‌ها به طور میانگین ۴ هزار تن بار حمل کنند، ۳۰۰ کشتی ضربدر ۴ هزار تن می‌شود حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار تن بار در هر سفر.

حالا اگر همین کشتی‌ها هر دو هفته یک‌بار سفر انجام دهند، یعنی در ماه دو سفر داشته باشند، ظرفیت بسیار قابل توجهی

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی:تهران – خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی – پلاک ۴۵۶ طبقه سوم – واحد ۳



آیا انبارهای جنوب و شمال کشور تا شهربور توان ذخیره سازی و تامین کالاهای اساسی را دارند؟

–امسال به دلیل افزایش بارندگی در کل کشور به احتمال قریب به بقین در تولید گندم به خودکفایی نزدیک می‌شویم با نیازمان به واردات گندم به حداقل می‌رسد. الان هم فصل برداشت گندم است و سیلوها و انبارها آمادگی پذیرش دارند. در نتیجه نگرانی در این بخش نسبت به گذشته کمتر است، به‌خصوص اگر هم‌زمان از ظرفیت‌های شمال کشور برای واردات و تخلیه کالاهای اساسی استفاده شود.

اجلاس اخیر اتاق بازرگانی چقدر می‌تواند بازاریهای هدف گیلان را در کشورهای حاشیه دریای خزر گسترش دهد و به فروش محصولات استان کمک کند؟

–این اجلاس واقعا موثر هستند، اما شکل گیری تجارت زمان می‌برد. مثلا در نتیجه همین ارتباطات، ما با استان باشقیرستان روسیه ارتباط پیدا کردیم. باشقیرستان همسایه استان آستاراخان است و در کنار ولگا قرار دارد. وسعت آن حدود ۱۰ برابر استان گیلان است و یک استان کاملا کشاورزی محسوب می‌شود؛ یعنی می‌توان گفت شبیه گیلان است، اما در مقیاس بسیار بزرگ‌تر.

فرودگاه یوفا در باشقیرستان هم از فرودگاه ما بسیار وسیع‌تر است. این نوع ارتباطات باعث می‌شود ما آن‌ها را ببینیم و آن‌ها هم ما را بشناسند. اما تبدیل این شناخت به تجارت واقعی زمان می‌برد.

در حوزه پروازها و ارتباطات هوایی هم اقداماتی انجام شده است؟

–بله. فرودگاه رشت ۵ سال پیش هم بود، ۱۰ سال پیش هم بود، اما مساله این است که باید از ظرفیت موجود استفاده کرد. اکنون پرواز ترکیه با هواییمای معراج راه افتاده و هواییمای فلاکیش هم از این هفته وارد این مسیر می‌شود. پرواز آستاراخان هم قبلا دو بار برقرار شده بود و بعدها متوقف شد، اما اکنون سومین پرواز انجام شده و چهارمین پرواز هم پُر است. این نشان می‌دهد وقتی زیرساخت سخت‌افزاری وجود دارد، باید نرم‌افزار سیاسی، اقتصادی و مدیریتی هم کنار آن قرار بگیرد تا ظرفیت بالفعل شود. زیرساخت به‌تنهایی کافی نیست. باید ببینیم چطور می‌توان از آن استفاده کرد. خوببختانه بستر در حال فراهم شدن است و این روند مثبت است.

درباره دامه لایروبی بندر آستارا هم بحث‌هایی مطرح است. آیا این موضوع در دستور کار قرار دارد؟

– پاسخ اصلی من درباره لایروبی بندر آستارا این است که باید صورت مساله را درست تعریف کنیم. اگر صورت مساله درست نباشد، پاسخ درست هم به دست نمی‌آید.

ما گاهی درباره بندر، گردشگری و حمل‌ونقل دریایی سوال می‌پرسیم، اما باید ببینیم دقیقا دنبال چه چیزی هستیم. مثلا اگر درباره کشتی مسافری بین بندرانزلی و آستاراخان صحبت می‌کنیم، باید ببسیم آیا این مسیر از نظر اقتصادی و مسافری توجیه دارد یا نه.

آیا بین بندرانزلی و آستاراخان کشتی مسافری می‌تواند فعال شود؟

–بله، از نظر فنی می‌تواند. یک بار هم کشتی میرزا کوچک‌خان این مسیر را رفت. اما سوال این است که آیا دامه این مسیر توجیه دارد یا نه؟ وقتی مسافر می‌تواند از رشت به آستاراخان با پرواز حدود یک ساعت برود، چرا باید با کشتی ۲۴ ساعت یا دو روز در مسیر باشد؟ از نظر مسافری، چنین مسیری توجیه اقتصادی و زمانی ندارد.

احداث بندر گردشگری چمخاله چه ضرورتی داشت؟

–اگر هدف گردشگری باشد، موضوع فرق می‌کند. مثلا گردشگر سوار قایق یا کشتی شود در یک مسیر کوتاه دوری بزند، خاطره بسازد و برگردد. این توجیه دارد. مثل استانبول که مردم سوار قایق می‌شوند و از یک نقطه به نقطه دیگر می‌روند یا در مسیر دریایی گردش می‌کنند. در انزلی هم می‌شود چنین چیزی داشت. مردم وارد تالاب شوند، گل‌ها را ببینند، قایق سواری کنند و خاطره بسازند. در بندر چمخاله هم وضعیت این گونه پیش بینی شده است.

در راه اندازی بنادر گردشگری باید توجه داشت کاربری آن با حمل‌ونقل مسافری بین‌المللی طولانی‌مدت فرق دارد. آنجا باید زمان، هزینه و توجیه اقتصادی را دقیق دید.

افتاده است. البته هنوز متناسب با انتظارات ما نیست و ظرفیت آن می‌تواند بیشتر شود، اما اصل مسیر فعال شده است.

اگر صاحبان کالا بدانند که این مسیر چین –قزاقستان –ایران مطمئن‌تر، کوتاه‌تر و کم‌هزینه‌تر است، طبیعی است که آن را انتخاب کنند. برای مثال، کشتی‌ای که از بندر شانگهای چین راه حرکت می‌کند و به بنادر ایرانی در جنوب می‌رسد، حدود سه هفته یا حتی بیشتر در مسیر است. اما از بندر آکتائو در قزاقستان تا بنادر ایرانی در دریای خزر حدود ۴۸ ساعت زمان لازم است. سه هفته کجا و ۴۸ ساعت کجا؟

بخشی از بارهای ایران از مسیر امارات و بندر جبل‌علی وارد می‌شود. آیا مسیر خزر می‌تواند جایگزین چنین مدلی شود؟

–بله. بخشی از بار ما اکنون به امارات و بندر جبل‌علی می‌رود و بعد با کشتی‌های کوچک‌تر به بنادر ایرانی می‌آید. آن کشتی‌های کوچک معمولا هزار تن، دو هزار تن یا سه هزار تن ظرفیت دارند. این کشتی‌ها از نظر ظرفیت شبیه کشتی‌هایی هستند که در دریای خزر فعالیت می‌کنند.

یعنی همان مدلی که در خلیج فارس اتفاق می‌افتد، می‌تواند در دریای خزر هم رخ دهد. کشتی‌های بزرگ یا ریل، بار را تا بندر آکتائو قزاقستان می‌آورند و بعد کشتی‌های کوچک‌تر بار را به بنادر ایرانی در شمال منتقل می‌کنند.

در خلیج فارس کشتی‌های بسیار بزرگ وجود دارند. بعضی کشتی‌های فله‌بر یا مایع‌بر تا ۱۳۰ هزار تن ظرفیت دارند و کشتی‌های کانتینری بزرگ دنیا حتی تا ۲۲۳ هزار تن ظرفیت دارند. اما در دریای خزر شرایط متفاوت است. بنادر خزر آنچور

«در سال ۸۹، نه بندر کاسپین وجود داشت نه بندر آستارا فعالیتش به شکل امروز بود، نه زیرساخت‌های ریلی و جاده‌ای فعلی وجود داشت و نه شبکه حمل‌ونقل شمال کشور تا این اندازه گسترش پیدا کرده بود. بنابراین وقتی در آن زمان فقط بندرانزلی توانسته بیش از ۷ میلیون تن بار را تخلیه و بارگیری کند، امروز که بندرانزلی توسعه یافته، بندر کاسپین ایجاد شده، بندر آستارا فعال‌تر شده و مسیرهای ریلی و جاده‌ای هم تقویت شده‌اند، حداقل می‌توان گفت ظرفیت شمال کشور برای تخلیه و بارگیری به حدود ۱۵ میلیون تن می‌رسد

اگر کالا و بار وجود داشته باشد، بخش خصوصی برای حمل‌ونقل وارد می‌شود. بخش دریانوردی آن قدر جذاب است که اگر تقاضا وجود داشته باشد، کشتی هم تامین می‌شود. اصطلاحا می‌گویم تقاضا، عرضه خودش را ایجاد می‌کند. اگر تقاضا برای حمل بار باشد، بخش خصوصی کشتی می‌خرد، اجاره می‌کند یا ظرفیت جدید ایجاد می‌کند. اگر تقاضا نباشد، طبیعی است که عرضه‌ای هم شکل نمی‌گیرد.

در همین چند سال گذشته، چون تقاضا برای بار وجود داشت، تعداد کشتی‌های دارای پرچم ایران افزایش پیدا کرد. اگر در آینده هم این تقاضا ادامه داشته باشد، باز هم ظرفیت ناوگان افزایش پیدا می‌کند.

با توجه به اتفاقات اخیر که در خلیج فارس رخ داده، آیا فکر می‌کنید مسیر حمل بار از خلیج فارس به دریای خزر منتقل شود؟

–به نظر من اتفاقی که در خلیج فارس افتاده، شرایط را تغییر داده است. خلیج فارس دست‌کم در کوتاه‌مدت به شرایط قبلی خود گذشته حجم واردات ما از این مسیر حدود ۷۰ درصد رشد دارد. اما در دنیا بهترین مدل، حمل‌ونقل چندوجهی و ترکیبی است؛ یعنی هم ریل، هم دریا و هم جاده با هم کار کنند.

اگر این شبکه حمل‌ونقل شمالی و مسیرهای ریلی و دریایی محقق شود، آیا ایران می‌تواند در برابر موضوعاتی مثل کردبدر زنگرور حرفی برای گفتن داشته باشد؟

–تردیدی وجود ندارد. بار ما از ۱۵ کشور همسایه مستقیم می‌آید و مستقیم می‌رود. مسیر زنگرور مربوط به این است که آذربایجان و ترکیه می‌خواهند بدون عبور از خاک ارمنستان یا ایران، دالانی ایجاد کنند تا ترکیه به شکل مستقیم به آذربایجان متصل شود.

ما می‌گوییم این مسیر با باید از خاک ایران عبور کند یا از خاک ارمنستان. مساله زنگرور در حال پیگیری است، اما ظرفیت ایران در شمال کشور و مسیرهای ترانزیتی آن می‌تواند در معادلات منطقه‌ای بسیار موثر باشد.