

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

رکوردشکنی جابه‌جایی کالا در زمان جنگ



• گفت‌وگو •

با وجود حملات و شرایط جنگی، فعالیت بنادر ایران متوقف نشد و فرآیند تأمین و ترخیص کالا با استفاده از ظرفیت بنادر شمالی، مسیرهای جایگزین و امکانات بخش خصوصی نسب، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از نظروظنی از طریق دریا انجام می‌شود، از ثبت رکورد روزانه خروج ۹۰ تا ۹۵ هزار تن کالا از بنادر در روزهای جنگ و انتقال بخش عمده کالاهای رسوب‌کرده در بنادر کشورهای همسایه خبر می‌دهد و تأکید می‌کند که تجربه جنگ اخیر، ضرورت تقویت مسیرهای جایگزین، توسعه کریدورهای ترانزیتی و افزایش تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل دریایی کشور را بیش از گذشته آشکار کرده است. با وجود حملات و شرایط جنگی، فعالیت بنادر ایران متوقف نشد و فرآیند تأمین و ترخیص کالا با استفاده از ظرفیت بنادر شمالی، مسیرهای جایگزین و امکانات بخش خصوصی ادامه یافت.

شرایط بنادر کشور در روزهای جنگ چگونه بود و برای تداوم فعالیت آنها چه اقداماتی انجام شد؟

کشور ایران با حدود ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی، یک فرصت بی‌نظیر از نظر استفاده از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در اختیار دارد. در حوزه تجارت خارجی، بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ وزنی و بیش از ۷۵ درصد به لحاظ ارزشی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود. ظرفیت اسمی بنادر ایران نیز نزدیک به ۲۳۲ میلیون تن است که حدود ۳۰ میلیون تن آن در بنادر شمالی و حدود ۲۷۲ میلیون تن در بنادر جنوبی قرار دارد. به هر جهت، ظرفیت بسیار مناسب و مطلوبی در اختیار فعالان حوزه دریایی و بندری است.

در بحث عملکرد و ظرفیتی که در بنادر وجود دارد، از نهم اسفند که جنگ تحمیلی سوم آغاز شد، خوشبختانه با برنامه‌ریزی‌هایی که صورت گرفت و با توجه به اینکه تجربه جنگ دوم تحمیلی را نیز داشتیم، سناریوهای مختلفی را برای تاب‌آوری و پاسخگویی به شرایط مختلف آسیب در نظر گرفته بودیم. از نهم اسفند تا ۱۷ خرداد، میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور معادل ۵۵ میلیون تن بود. از این میزان، حدود ۱۰ میلیون و ۱۵۰ هزار تن مربوط به تخلیه کالای اساسی و نزدیک به ۹ میلیون و ۳۰۰ هزار تن نیز مربوط به بارگیری و خروج کالای اساسی از بنادر کشور به مقاصد مصرف بود. این اقدام و برنامه‌ریزی که در حوزه تأمین امنیت غذایی و لجستیک آن، در حوزه مسئولیت وزارت راه و شهرسازی انجام شد، بسیار مهم بود. با برنامه‌ریزی بسیار خوب و دقیق، هیچ‌گونه وقفه‌ای در کار تخلیه و توزیع کالا، چه در بحث کالاهای اساسی و ضروری و چه در زمینه مواد اولیه کارخانه‌های تولیدی، به وجود نیامد. این موضوع به لحاظ فعال نگه داشتن کارخانه‌های تولیدی، بسیار تعیین‌کننده و مهم بود.

در این بازه زمانی، عملکرد بنادر کشور از نظر تخلیه، بارگیری، جابه‌جایی مسافر و موجودی کالا چگونه بود؟

اگر بخواهیم به عملکرد بنادر از نهم اسفند تا ۱۷ خرداد اشاره کنیم، تخلیه و بارگیری در کل بنادر کشور تقریباً ۴۷ میلیون تن بود که نسبت به مدت مشابه سال قبل، حدود ۴۱ درصد کاهش داشت. در بحث جابه‌جایی مسافر نیز با جابه‌جایی ۳ میلیون و ۶۰۰ هزار نفر، در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، نزدیک به ۵۹ درصد کاهش داشتیم.

دلیل اصلی این موضوع نیز درگیری و شرایطی بود که در استان هرمزگان به وجود آمد؛ زیرا بخش عمده جابه‌جایی مسافر و گردشگری دریایی در جزیره استان هرمزگان انجام می‌شود و به دلیل شرایط خاص حاکم براستان و وضعیت جنگی، تردد در حوزه گردشگری و مسافری بشدت کاهش پیدا کرد.

در بحث موجودی کالای اساسی نیز با توجه به اینکه هنگام آغاز جنگ از نهم اسفند، یک‌سری کشتی در لنگرگاه داشتیم و در ادامه نیز تعدادی از کشتی‌هایی که پیش از آن خرید انجام داده بودند، وارد خلیج فارس و لنگرگاه‌های بنادر شدند، در حال حاضر نزدیک به ۴ میلیون و ۶۰۰ هزار تن کالای اساسی موجود داریم.

در ادامه نیز با جایگزینی بنادر شمالی و مسیرهای جایگزینی که تعریف شده و هماهنگی‌هایی که صورت گرفته است، قطعاً در بحث تأمین کالای اساسی و کالاهای ضروری، با برنامه‌ریزی انجام‌شده مشکلی نخواهیم داشت.

در بحث موجودی کل کالاها در بنادر نیز در حال حاضر حدود ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا در بنادر موجود است که نسبت به مدت مشابه سال قبل، نزدیک به ۱۳ درصد رشد نشان می‌دهد. این موضوع واقعاً نویدبخش شرایط بسیار خوبی است که با برنامه‌ریزی صورت‌گرفته ایجاد شده است.

با توجه به شرایط ایجادشده برای بنادر جنوبی، آیا بنادر شمالی توانستند بخشی از ظرفیت و بار بنادر جنوبی را پوشش دهند؟

یک الگوی مشخص در سال‌های گذشته وجود داشته است. حدود ۸۲ درصد واردات کالای اساسی تا امروز از طریق بنادر جنوبی کشور صورت می‌گرفت و ۱۸ درصد از طریق بنادر شمالی انجام می‌شد.

با توجه به شرایطی که برای بنادر جنوبی به وجود آمد و محاصره‌ای که اتفاق افتاد، بخش عمده‌ای از این ترافیک را به سمت بنادر شمالی منتقل کردیم و از ظرفیت بنادر شمالی به عنوان بخشی از ظرفیت جایگزین عملکرد بنادر جنوبی استفاده کردیم.

با برنامه‌ریزی انجام‌شده، در بحث تخلیه کالای اساسی رشد ۱۱۰ درصدی را در بنادر شمالی داشتیم. در بازه مورد اشاره، تخلیه کالا در بنادر شمالی در مقایسه با مدت مشابه سال قبل رشد قابل توجهی داشت و این بنادر توانستند بخشی از بار مورد نیاز کشور را پوشش دهند. موضوع دیگر، استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه با بنادر همسایه است که در این زمینه نیز برنامه‌ریزی خوبی صورت گرفته است. بخش عمده این موضوع به دیپلماسی اقتصادی برمی‌گردد. با توجه به اینکه مقام عالی‌وزارت در مباحث کمسیون‌های اقتصادی

و دیپلماسی اقتصادی، راینی بسیار خوبی با کشورهای همسایه داشته‌اند، مذاکرات مناسبی با کشورهایی که از نظر استفاده از ظرفیت بنادر، دسترسی جاده‌ای و ریلی و مرزهای خشکی با آنها ارتباط داریم، انجام شده است.

از طریق وزارت امور خارجه نیز اعلام آمادگی‌هایی برای استفاده از ظرفیت این بنادر صورت گرفته است. از جمله کشور ترکیه که بنادر مرسین، پاشا و اسکندرون را در اختیار دارد و می‌توان از ظرفیت آنها استفاده کرد. پاکستان، عراق و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز از دیگر ظرفیت‌هایی هستند که می‌توان برای مسیرهای جایگزین از آنها استفاده کرد.

تغییر مبادی ورودی و خروجی و طولانی‌تر شدن برخی مسیرها، چقدر باعث افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل در زمان جنگ شد؟

گاهی برخی بخش‌های خصوصی، به دلیل افزایش هزینه‌هایی که در حوزه حمل‌ونقل دریایی به وجود آمده بود، درخواست افزایش هزینه داشتند. اما مدیریت و نظارت عالی سازمان بنادر باعث شد بخش عمده این هزینه‌ها مدیریت شود و اجازه افزایش هزینه‌های غیرمنطقی به بخش‌هایی که قصد افزایش آن را داشتند، داده نشود.

این موضوع نیز یکی از اقدامات در راستای تاب‌آوری و تداوم فعالیت مجموعه حمل‌ونقل دریایی بود. موضوع دیگر، استفاده از پس‌گردانه‌هایی بود که هم‌جوار بنادر قرار داشتند. ظرفیت‌هایی که بخش خصوصی در مجاورت بنادر داشت، از جمله انبار، بارانداز و سایر ظرفیت‌ها، خوشبختانه با برنامه‌ریزی و مذاکراتی که با بخش خصوصی انجام شد،

مشابه سال قبل رشد قابل توجهی داشت و این بنادر توانستند بخشی از بار مورد نیاز کشور را پوشش دهند. موضوع دیگر، استفاده از ظرفیت کشورهای همسایه با بنادر همسایه است که در این زمینه نیز برنامه‌ریزی خوبی صورت گرفته است. بخش عمده این موضوع به دیپلماسی اقتصادی برمی‌گردد. با توجه به اینکه مقام عالی‌وزارت در مباحث کمسیون‌های اقتصادی

و دیپلماسی اقتصادی، راینی بسیار خوبی با کشورهای همسایه داشته‌اند، مذاکرات مناسبی با کشورهایی که از نظر استفاده از ظرفیت بنادر، دسترسی جاده‌ای و ریلی و مرزهای خشکی با آنها ارتباط داریم، انجام شده است.

از طریق وزارت امور خارجه نیز اعلام آمادگی‌هایی برای استفاده از ظرفیت این بنادر صورت گرفته است. از جمله کشور ترکیه که بنادر مرسین، پاشا و اسکندرون را در اختیار دارد و می‌توان از ظرفیت آنها استفاده کرد. پاکستان، عراق و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز از دیگر ظرفیت‌هایی هستند که می‌توان برای مسیرهای جایگزین از آنها استفاده کرد.

دیپلماسی اقتصادی، راینی بسیار خوبی با کشورهای همسایه داشته‌اند، مذاکرات مناسبی با کشورهایی که از نظر استفاده از ظرفیت بنادر، دسترسی جاده‌ای و ریلی و مرزهای خشکی با آنها ارتباط داریم، انجام شده است.

از طریق وزارت امور خارجه نیز اعلام آمادگی‌هایی برای استفاده از ظرفیت این بنادر صورت گرفته است. از جمله کشور ترکیه که بنادر مرسین، پاشا و اسکندرون را در اختیار دارد و می‌توان از ظرفیت آنها استفاده کرد. پاکستان، عراق و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس نیز از دیگر ظرفیت‌هایی هستند که می‌توان برای مسیرهای جایگزین از آنها استفاده کرد.

برش •

برای افزایش تاب‌آوری بنادر و تسریع جابه‌جایی کالا در شرایط جنگی، چه اقداماتی انجام شد؟

دغدغه‌ای که وجود داشت، موضوع تاب‌آوری بنادر و تأمین نیازهای کشور بود. بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، بنابراین ضرورت داشت در این حوزه برنامه‌ریزی دقیقی برای افزایش تاب‌آوری داشته باشیم. یکی از موضوعات بسیار مهمی که شکل گرفت، «فرارگاه تسهیل و تسریع ترخیص کالاه بود. این فرارگاه در تهران با مدیریت مقام عالی وزارت و دبیری سازمان بنادر و در استان‌های ساحلی با مدیریت استانداران و دبیری ادارات کل بنادر و دریانوردی استان‌ها تشکیل شد. این فرارگاه به لحاظ هماهنگی بین‌دستگاهی و با توجه به حضور همه دستگاه‌هایی که در امر تشریفات ترخیص کالا دخیل بودند، باعث شد روند ترخیص و خروج کالا از بنادر سرعت بسیار خوبی پیدا کند. در ایام جنگ، در چندین مرحله رکوردنی داشتیم؛ یعنی در شرایط جنگی، در برخی روزها خروج کالا از بنادر بسیار بیشتر از روزهای عادی بود. میانگین خروج کالا در شرایط عادی حدود ۶۰ تا ۹۵ هزار تن در روز است، اما در شرایط جنگی، به دلیل اقداماتی که انجام شد، هماهنگی‌های بین‌دستگاهی و رفع مشکلات مرتبط با تشریفات، در برخی روزها میانگین خروج کالا به حدود ۹۰ تا ۹۵ هزار تن در روز رسید. این اقدام واقعاً بی‌سابقه بود و بسیار کمک کرد؛ هم در آزادسازی فضای بنادر و هم در توزیع کالا میان مراکز مصرف. موضوع دیگر در زمینه تاب‌آوری، فرهنگ‌سازی و آموزش بود که در حوزه بنادر کشور انجام دادیم. با توجه به اینکه بنادر مورد حمله قرار می‌گرفتند و تأسیسات پیرامون بنادر نیز هدف قرار می‌گرفتند، یکی از دغدغه‌های ما این بود که عملیات متوقف نشود و کسب‌وکار و فعالیت‌ها تداوم داشته باشد. آموزش‌هایی که در طول این مدت و پس از تجربه جنگ دوم انجام شده بود، بسیار کمک کرد تا در بحث تاب‌آوری، ارائه خدمات و پیشگیری از توقف عملیات، عملکرد مؤثر و مناسبی داشته باشیم.

و کالاها به داخل منتقل شدند و این اقدام کمک زیادی به ایجاد آرامش در بازار کرد؛ زیرا از نظر تأمین کالاهای مورد نیاز کشور، نگرانی‌هایی وجود داشت.

در جریان جنگ، چه خسارت‌هایی به شناورها و زیرساخت‌های دریایی وارد شد و فعالیت شناورهای سنتی پس از آن چگونه ادامه یافت؟

در خصوص آسیب به شناورها، بیش از ۱۴۰ فروند شناور در ایام جنگ اخیر مورد اصابت قرار گرفتند. متأسفانه برخی از آنها به‌طور کامل از بین رفتند و بخشی نیز امکان تعمیر دارند و می‌توانند مجدداً به چرخه فعالیت برگردند. در بحث شناورهای سنتی و کسب‌وکاری که در شهرهای جنوبی بیشتر حاکم است و بنادر کوچکی که عمده فعالیت و ارتباط مردم آنها از طریق تردد شناورهای سنتی انجام می‌شود، فعالیت‌ها برای مدتی نزدیک به یک ماه متوقف شد.

با راینی‌هایی که انجام شد، اعزام تیم از طرف مجموعه بنادر و مذاکرات با مجموعه‌های مختلف، خوشبختانه این فعالیت مجدداً برقرار شد. تردد لنج‌ها و تخلیه کالاها تا حدود زیادی به روال عادی بازگشت و فعالیت شناورهای سنتی با اقداماتی که انجام شد، مجدداً به چرخه فعالیت برگشت.

البته اکنون نیز برخی مشکلات وجود دارد، اما در مجموع روند فعالیت شناورهای سنتی با اقداماتی که صورت گرفت، مجدداً برقرار شد. در بحث آسیب‌هایی که به شناورهای ناچی وارد شد نیز باید اشاره کنم مأموریت این شناورها نجات جان اشخاص و افرادی است که در دریا دچار شرایط اضطراری می‌شوند. مادر نجات دادیم.

حتی در شرایطی که برخی از شناورهای ما مورد اصابت قرار می‌گرفتند، شناورهای جست‌وجو و نجات ما برای نجات افراد وارد عمل می‌شدند. در چارچوب کنوانسیون SOLAS نیز وظیفه این شناورها، دریافت افراد در شرایط اضطرار در دریا و نجات آنهاست. متأسفانه در شرایط جنگ اخیر، چند فروند از این شناورها نیز مورد اصابت قرار گرفتند و به‌طور کامل غرق شدند.

آسیب به برج کنترل ترافیک دریایی چهارپاچه تأثیری بر فعالیت‌های دریایی و عملیات امداد و نجات دارد؟

برج کنترل ترافیک دریایی چهارپاچه مأموریتی مشابه برج مراقبت فرودگاه دارد و وظیفه آن هدایت و هماهنگی کشتی‌ها برای ورود و خروج به بنادر و همچنین دریافت پیام‌های اضطراری کشتی‌ها در دریا بود.

تأمین مأموریت‌هایی که در این برج کنترل انجام می‌شد، علاوه بر هماهنگی ورود و خروج کشتی‌ها، فعالیت مرکز IMRCC، یعنی دریافت پیام‌های اضطراری و پیگیری عملیات نجات جان اشخاص در این برج کنترل نیز آسیب دید. در حال حاضر تأمین اعتبار و انجام مطالعات برای بازسازی آن در دست انجام است. ان‌شاءالله در کوتاه‌ترین زمان ممکن برج کنترل ترافیک دریایی چهارپاچه ساخته شود و در اختیار مکاران قرار گیرد تا بتوانند خدمات لازم را به کشتی‌های عبوری از آب‌های عمان و خلیج فارس ارائه کنند.

در خصوص میزان دقیق خسارت نیز به دلیل اینکه برآورد فعلی اولیه است، ترجیح می‌دهیم رقم آن مطرح نشود. کارشناسی لازم در حال انجام است. برای شناورها، با ذکر شماره ثبت هر شناور و در خصوص زیرساخت‌ها نیز کارشناسی و برآورد دقیق میزان خسارت در دست انجام است. بخشی از این موارد بررسی و نهایی و اعلام شده و مابقی نیز در حال بررسی است.

برای افزایش تاب‌آوری و کاهش زمان هزینه فعالیت در بنادر، چه اقدامات دیگری انجام شده است؟

یکی از اقدامات بسیار ارزشمند، همکاری با مجموعه کمک‌ر در زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات بود. این اقدام بسیار مهم است، زیرا هم به افزایش سرعت دریافت اطلاعات کمک می‌کند و هم باعث تسریع خروج کالا از بنادر می‌شود.

این اقدام با کاهش هزینه‌های بندری و کمتری، در نهایت به کاهش هزینه هر واحد کالا نیز کمک خواهد کرد.

موضوع دیگر، بازاریابی تجهیزات بنادر بود. در بنداری که نیاز کمتری وجود داشت تا تردد در آنها کمتر بود، تجهیزات در در سایر بنادر مورد نیاز بودند، جابه‌جا شدند. این اشتراک‌گذاری تجهیزات موجود در بنادر و استفاده از ظرفیت سایر بنادر برای بنادر فعال، یکی از اقدامات کلیدی و مهم بود.

در این زمینه، بندر چهارپاچه و بنادر شمالی کشور پشیمانی صدرصدی داشتند و خوشبختانه این عملیات در شرایط کنونی به‌خوبی در حال انجام است.

با توجه به تجربه جنگ اخیر، آیا مسیرهای جایگزین برای تجارت دریایی کشور در نظر گرفته شده است؟

در حوزه پاکستان، ترکیه و کشورهای حوزه

خلیج فارس، مرادوات وجود داشته و همچنان انجام می‌شود، اما با آهنگ ملایم‌تری نسبت به قبل.

در بحث امارات، نیاز به یک مسیر جایگزین وجود دارد و باید برای آن برنامه‌ریزی کنیم. در این زمینه، سرمایه‌گذاری در حوزه بندر بزرگ مکران می‌تواند یک اقدام بسیار کلیدی و تاریخی برای جمهوری اسلامی ایران باشد.

برای بندر بزرگ مکران، نقش یک هاب ترانزیتی در نظر گرفته شده است؛ به‌گونه‌ای که بتواند در آینده جایگزینی برای برخی بنادر بزرگ حوزه خلیج فارس باشد. موقعیت خاص این بندر و اقیانوسی بودن آن می‌تواند به یکی از دغدغه‌های

دیرینه جمهوری اسلامی ایران پاسخ دهد. اگر بخواهیم در منطقه در حوزه حمل و نقل دریایی حرفی برای گفتن داشته باشیم، بندر بزرگ مکران می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد. با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام شده و مطالعاتی که در حوزه احداث این بندر صورت گرفته، این بندر به‌عنوان یک بندر بزرگ برای کشتی‌های نسل جدید می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد

و با رویکرد جایگزینی و ایجاد ظرفیت جدید در حوزه خلیج فارس، نقش مهمی ایفا کند. این جنگ برای مجموعه حوزه دریایی و بندری، تجربه‌های بسیار ارزشمندی نیز داشت؛ به‌ویژه در زمینه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی برای مسیرهای جایگزین و عدم تکیه بر یک مسیر خاص. چندمسیره بودن مسیرهای تجاری می‌تواند بسیار کمک‌کننده باشد و آسیب‌پذیری را به‌شدت کاهش دهد.

شبکه ریلی چه نقشی در پشتیبانی از بنادر و جابه‌جایی کالا، به‌ویژه کالاهای اساسی دارد؟

بندر امام خمینی (ره)، بندر شهید رجایی، بندر امام‌یرآباد و بندر خرمشهر به شبکه ریلی متصل هستند. بندر چهارپاچه نیز در بحث ریل درون‌بندری قرار دارد که فکر می‌کنم نهایتاً تا دوه‌ماه دیگر پروژه آن به‌طور کامل به اتمام می‌رسد و آماده بهره‌برداری خواهد بود و ان‌شاءالله بندر چهارپاچه نیز به راه‌آهن سراسری متصل خواهد شد.

بخش دیگری از کار، توزیع مویرگی ریل بین مراکز مصرف است که بسیار کمک می‌کند از ظرفیت ریلی استفاده شود. در این زمینه با مجموعه راه‌آهن نیز نشست‌هایی با حضور آقای دکتر ذاکری داشته‌ایم و همکاری بسیار خوبی صورت گرفته است. هدف این است که بیش از پیش از ظرفیت حمل‌ونقل ریلی استفاده کنیم. سازمان بنادر آمادگی کامل دارد که از ظرفیت ریل برای جابه‌جایی کالاهایی که در بنادر تخلیه و وارد کشور می‌شوند، به‌ویژه کالاهای اساسی، استفاده شود. حجم کالاهای اساسی که وارد کشور می‌شود بسیار بالاست و ظرفیت حمل ریلی می‌تواند کمک زیادی به جابه‌جایی این کالاها، به‌خصوص کالاهای مرتبط با سازمان بازرگانی دولتی و امور پشتیبانی دام داشته باشد.

وضعیت پروژه‌های توسعه‌ای بنادر در شرایط جنگی چطور بود؟

در جنگ، پروژه‌های توسعه‌ای ما در هیچ‌یک از بنادر متوقف نشدند و بدون وقفه ادامه پیدا کردند. در روزهای اول جنگ، یک دغدغه برای پیمانکاران وجود داشت که بخشی از آن مربوط به تأمین اعتبار و مشکلات مالی بود. اما با نشست‌هایی که داشتیم، مذاکراتی که با پیمانکاران انجام شد و همچنین پیگیری‌های صورت‌گرفته، خوشبختانه تمام پروژه‌های ما در بنادر عمدتاً فعال هستند و مسیر کاری آنها ادامه دارد.

تلاش تمام ما این است که پروژه‌ها طبق برنامه زمان‌بندی تعریف شده در قرارداد به پایان برسند و زیرساخت‌ها در اختیار فعالان محترم بخش خصوصی قرار گیرد.

با توجه به بحث «جنگ کریدورها»، ایران چگونه می‌تواند از موقعیت خود برای افزایش ترانزیت و رونق اقتصادی استفاده کند؟

بحث جنگ کریدورها و استفاده از کریدورهایی که به نوعی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور می‌کنند، بسیار مهم است و می‌تواند به رونق اقتصادی کشور کمک کند. اقدام بسیار ارزشمندی که اخیراً توسط مجموعه وزارت راه، به‌عنوان متولی بحث گذر یا ترانزیت، انجام شد، موضوعی است که در چندین جلسه نیز درباره آن بحث شده و خود خاتم دکتر صادق به‌عنوان متولی این

موضوع آن را پیگیری کرده‌اند. موضوع اصلی این است که مرز، محل عبور یا «گذر» باشد، نه محل توقف. این اقدام واقعاً بسیار ارزشمند و تحول‌آفرین است و می‌تواند در استفاده از قلمرو جمهوری اسلامی ایران برای فعال شدن کریدورهایی که از مسیر ایران عبور می‌کنند، تأثیر زیادی داشته باشد. کامیون‌ها و کانتنرهایایی که می‌خواهند از قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبور کنند، نباید در مرز توقف داشته باشند. در بحث ترانزیت، دو شاخص بسیار تعیین‌کننده وجود دارد؛ یکی زمان و دیگری هزینه. زمان حتی از هزینه نیز مهم‌تر است.

اگر با اقداماتی که اخیراً انجام شده، کالاها در مرز متوقف نشوند، چه در مرزهای جاده‌ای، چه ریلی و چه دریایی، این موضوع می‌تواند جذابیت استفاده از کریدورهایی را که از قلمرو ایران عبور می‌کنند، افزایش دهد.

به نظر من این اقدام می‌تواند یک اقدام تاریخی باشد؛ به لحاظ تسهیلی که ایجاد خواهد کرد و هماهنگی بین‌دستگاهی که صورت گرفته است. مصوبه‌ای که در این زمینه تهیه شده و ان‌شاءالله ابلاغ خواهد شد، می‌تواند تحول مهمی در بهره‌ور شدن و استفاده بهینه از ظرفیت کریدورها کشور ایجاد کند.

جنگ اخیر چه تأثیری بر کریدورهای رقیب ایران داشت و کدام کشورها بیشتر از این شرایط استفاده کردند؟

حماالتی که به بنادر ایران شد، فرصت‌هایی برای سایر کشورها ایجاد کرد تا کریدورهای خود را توسعه دهند و به‌جای مسیرهای که تحت تأثیر جنگ قرار گرفته بودند، از مسیرهای جایگزین استفاده کنند.

یکی از کشورهایی که بیش از همه از این فرصت استفاده کرد، امارات بود و پاکستان نیز از این ظرفیت بهره‌برد. این دو کشور نهایت استفاده را از شرایط ایجادشده کردند.

از آنجا که عمان خارج از تنگه هرمز قرار دارد، بخش عمده‌ای از این ترافیک‌ها به سمت این کشورها رفت. به هر جهت، بنادر به عنوان حلقه اصلی زنجیره تأمین و با توجه به اینکه عمده تجارت خارجی کشورها از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود، هرچه فعالیت بنادر رونق بیشتری داشته باشد، اقتصاد دریایی و در نتیجه رونق اقتصادی کشورها پیوار خواهد بود.

در ایران نیز ظرفیت‌های بنادر بیش از ۳۰۰ میلیون تن است؛ ظرفیتی واقعاً فوق‌العاده که در حال حاضر شاید حدود ۵۰ تا ۵۵ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین جای برای افزایش عملکرد بنادر وجود دارد.

بخشی از این موضوع به قوانین، مقررات و دستورالعمل‌هایی برمی‌گردد که صادر می‌شود. در بحث تشریفات ترخیص و ورود و خروج کالا، بیش از ۲۷ دستگاه درگیر هستند. اگر این فرآیندها مدیریت شوند و دستگاه‌ها که کمک‌کنند تا این فرآیندها روبه‌رو چابک‌تر و سریع‌تر شوند، این موضوع می‌تواند به فعال شدن مسیرها و کریدورهایی که به بنادر ختم می‌شوند یا از بنادر آغاز می‌شوند، کمک زیادی کند.

در نهایت باید بتوانیم جذب کالا را به‌ویژه در حوزه ترانزیت که ایران یک قلمرو عبوری برای این محسوب می‌شود، افزایش دهیم و بیش از پیش از این ظرفیت استفاده کنیم. در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد مرادوات ما در حوزه بنادر شمالی از طریق بنادر روسیه انجام می‌شود. در بحث تشریفات ترخیص قطعاً ایجاب می‌کند که یک برنامه مشترک در این حوزه داشته باشیم و همکاری و همراهی لازم صورت گیرد؛ در غیر این صورت، بخشی از بنادر روسیه نیز از نظر میزان مرادواتی که با بنادر شمالی جمهوری اسلامی ایران دارند، متأثر خواهد شد.

درباره کانتنرهای رسوب‌کرده و هزینه‌هایی که در جریان جنگ به شرکت‌ها و بخش خصوصی تحمیل شد، چه اقداماتی انجام شده است؟

در خصوص هزینه‌های کانتنرهای موجود در بنادر کشور، باید توجه داشت که این کانتنرهای مربوط به سازمان بنادر نیستند و عمدتاً به شرکت‌های کشتیرانی تعلق دارند. مالک کانتنر یا کسی که کانتنر را اجاره داده است، مسئول موضوعاتی مانند دموور است. اما در بحث هزینه‌های بندری، ما تا جایی که امکان داشته، با بخش خصوصی همکاری کرده‌ایم و تسهیفات و حمایت‌هایی در نظر گرفته شده است.

برش •

سازمان بنادر برای حمایت از فعالان بندری و بخش خصوصی در شرایط جنگی چه اقداماتی انجام داد؟

یکی از دغدغه‌هایی که وجود داشت، بحث شرکت‌های فعال در حوزه بنادر تعریف و بسته حمایتی برای آنان بود. سازمان بنادر بسته حمایتی زادر راستای تاب‌آوری شرکت‌های فعال در حوزه بنادر تهیه کرد؛ مخصوصاً با هدف جلوگیری از تعدیل نیروی انسانی و اینکه شغل اخراج نشود و تبعات اجتماعی برای مجموعه و کشور ایجاد نشود. ما بیش از ۲۶ هزار نفر نیروی انسانی داریم که به‌شکل مستقیم در بنادر مشغول به کار هستند و بیش از حدود ۱۵۰ هزار نفر نیز به‌صورت غیرمستقیم در بنادر فعالیت می‌کنند. این حجم از ارتباط مستقیم و غیرمستقیم کاری در بنادر ایجاب می‌کرد که از بخش خصوصی حمایت شود تا از تعدیل نیروی انسانی جلوگیری شود. خوشبختانه بخش خصوصی نیز همکاری و همراهی بسیار خوبی در این زمینه داشت. ما در همین شرایط جنگی، قرارداد لجستیک برای ایجاد یک مرکز لجستیک در بندر شهید رجایی با کشورهای خارجی داشتیم. یکی از این کشورها، خوشبختانه نزدیک به ۲۵ میلیون دلار در زمینه ایجاد یک مرکز لجستیک در این بندر سرمایه‌گذاری کرد که در راستای فعال کردن کریدور شمال جنوب است. این قرارداد می‌تواند زمینه جذب بیش از یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالای ترانزیتی را برای عبور از قلمرو جمهوری اسلامی ایران فراهم کند و از این جهت، اقدام بسیار ارزشمندی برای فعال کردن کریدور شمال جنوب و افزایش ترانزیت کالا از قلمرو جمهوری اسلامی ایران محسوب می‌شود.