

کاپیتان مهرداد باقری نژاد، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریا

به دنبال سهم ایران از کریدورهای شرق

گیلان امروز- در دو دهه اخیر درباره لزوم استفاده ایران از امکان حمل و نقل در دریای خزر برای انتقال کالاها از شمال به جنوب و از شرق به غرب و بالعکس تاکید زیادی شده است. بارها مسولان مختلف گفته‌اند که ایران باید از جغرافیای استراتژیک خود استفاده کند تا سهم بالایی از بازار اروپا و آسیا را به نفع اقتصاد ملی تصاحب کند. اینک گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با تاسیس شرکت مشترکی به دولت قزاقستان به نام آماذ دریای خزر به دنبال آن است که به این رویا جامه عمل بپوشاند. شرکت کشتیرانی دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین شرکت خصوصی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر یکی از سهامداران اصلی شرکت آماذ دریای خزر محسوب می‌شود. به همین دلیل با کاپیتان باقری نژاد، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت و گو کردیم تا درباره اهداف و برنامه‌های شرکت آماذ دریای خزر بیشتر بگویید.

♦ جناب کاپیتان باقری نژاد، هدف از ایجاد شرکت آماذ دریای خزر چیست؟

شرکت آماذ دریای خزر یا (KHAZAR SEA LOGISTICS COMPANY) یک شرکت لجستیکی است که در منطقه آزاد انزلی ثبت شده است. ۴۹ درصد سهام آن متعلق به وزارت حمل و نقل یا ریلی دولت قزاقستان است و ۵۱ درصد متعلق به گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران. شرکت‌های اقماری گروه هستند که کشتیرانی دریای خزر یکی از سهامدارانی است که در هیات مدیره هم عضویت دارد. شرکت حمل و نقل ترکیبی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت جنوب خط کشتیرانی ایران هم از سهامداران طرف ایران در این شرکت هستند. هدف از ایجاد این شرکت این بود که هم دولت قزاقستان و هم دولت ایران بتوانند از کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب و بالعکس سهمی را که در اصل حق این دو کشور است به دست بیاورند.

طرف ایرانی در تلاش است که به نحوی بتواند کالاهای بازارهای هند غربی و مگاپورت جبل علی را از طریق کریدور ایران - حالا چه از طریق ریل یا جاده- به بنادر شمالی ایرانی برساند. هدف اصلی هم گیت اصلی این شرکت یعنی منطقه آزاد خواهد بود.

در فاز اصلی، اتصال این محل به بندر آکتائو در خاک قزاقستان و بالعکس پیش بینی شده است. یعنی اگر ما ترانزیت کالایی داریم که محل تولید آن قزاقستان باشد از طریق این کریدور عبور کند و به مگاپورت جبل علی برسد و از آن جا به بازارهای هدفش منتقل شود. طرف قزاق با توجه به این‌که بخش حاکمیتی در قزاقستان است، در تلاش است که از امکانات و امتیازات بخش حاکمیتی استفاده کند و این عملیات را برای تاجر تسهیل و تسریع کند. این فرآیند کمک می‌کند که قیمت تمام شده‌ی محصول به پایین‌ترین حد فروش برسد و عملاً کمک شایانی است به تاجر که بتواند در بازارهای هدف، رقابت‌پذیرتر عمل کند.

یکی از اهداف دیگر این شرکت تسهیل روند صادرات محصولات باکیفیت ایرانی به بازارهای هدف کشورهای CIS مثل آذربایجان و قزاقستان است تا این کالاها با پایین‌ترین قیمت تمام شده به بازارها برسند و عملاً بتوانند با محصولات مشابه خارجی رقابت کنند.

تمام هم و غم ما این است که از ظرفیت داخل‌مان استفاده کنیم به عنوان مثال کشتیرانی دریای خزر از ناوگان خودش استفاده می‌کند. شرکت حمل و نقل ترکیبی نیز قرار شده که از آن پتانسیلی که وجه ریلی و جاده‌ای دارد برای حمل کالا استفاده

کند. حتی تفاهم‌نامه‌ای هم بین خزر و گروه‌های ذیربط منعقد شد که پیرو آن تفاهم‌نامه برای این‌که کارها خیلی سریع‌تر پیش رود تمهیداتی دیده شده که به تسریع این روند کمک می‌کند.

از دفتر منطقه‌ای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در هند و دویی خواستیم که بازاریابی مناسب را انجام داده و نسبت به جذب بار اقدام کنند. قیمت تمام شده را تقریباً به دست آورده‌ایم که فرصتی مناسب و رقابتی است و سعی کرده‌ایم که بهترین و بیشترین جذابیت را برای تاجر ایجاد کنیم. شاید مسیرهای حمل و نقل دیگری هم وجود داشته باشد که تاجر بتواند کالایش را به کشورهای CIS و بازار قزاقستان برساند،



عکس: گیلان امروز - فروزان یکتائی

اما ما سعی کرده‌ایم که دو فاکتور اصلی قیمت تمام شده و ترانزیت تایم (مدت زمان ترانزیت) را مدنظر قرار دهیم و مناسب‌ترین حالت را به وجود آوریم که این جذابیت را دوچندان کند و عملاً می‌شود گفت که این کریدور تمام مزایای راه‌های آماذ و بهره‌بردار است، لذا در تلاشیم که این جذابیت را به گوش تاجر محترم، بنگاه‌های

اقتصادی که در این زمینه مشغول فعالیت هستند برسانیم و ترغیب‌شان کنیم که از این جذابیت‌های به‌وجود آمده بهترین استفاده را ببرند و به تبع صنعت خودشان را نیز بیشتر کنند.

♦ شرکت‌های رقیب چه‌طور؟ آیا شناسایی شده‌اند و شاخص‌های آن‌ها بیرون آمده؟ و سنجیده شده که شاخص‌های این شرکت از آن‌ها برتر باشد؟

دقیقاً همین طور است. تمام وجه‌های حمل و نقل که شرکت‌های متعدد بین‌المللی مشغول فعالیت در داخل این وجه‌ها هستند مورد رصد قرار گرفته‌اند. قیمت تمام شده در آن فرآیندها محاسبه شده. برای این‌که بتوانیم این کریدور را جذاب‌تر کنیم از تکنیک‌های خاصی استفاده کردیم البته تمهیدات و تخفیفات ویژه‌ای دیده شد که بهترین و بیشترین جذابیت را ایجاد کنیم. مسلماً در نگاه اول ما تاجر ایرانی قرار داشتند. در راستای اهداف ملی و بحث اقتصاد مقاومتی، نگاه‌مان به این شکل بود که تاجر ایرانی را ترغیب کنیم که از این کریدور استفاده کنند، چون این کریدور ارزآور است و هرچقدر تاجر ایرانی از این کریدور بیشتر استفاده کند این ارزآوری برای کشور اتفاق می‌افتد و می‌تواند سهمی حتی شاید ناچیز در اقتصاد ملی کشور عزیزمان داشته باشد. لذا تمام آن شاخص‌ها مدنظر قرار گرفته. اگر تاجری برای ترانزیت کالا قیمت‌ها را از شرکت آماذ خزر بگیرد و با قیمت رقبایی که در این صنعت مشغول فعالیت هستند مقایسه کند قطعاً متوجه این اختلاف پایش می‌شود و مطمئن هستیم که حتماً از این کریدور استفاده خواهد برد.

♦ بنابراین مشتری اصلی این شرکت، شرکت‌های داخل ایران هستند، درست است؟

نگاه ویژه به آن‌ها داریم. البته این کریدور، یک کریدور بین‌المللی است. علی‌القاعده تمام رقبای بین‌المللی و تاجر بین‌المللی با یک نگاه خاصی به این کریدور ورود خواهند کرد. اما نکته اصلی این است که در این فرآیند تجارت بین‌الملل که داریم انجام می‌دهیم همواره نگاه‌مان این بوده که نقاط قوت داخلی را بیشتر تقویت کنیم و کمک کنیم که قسمتی از چرخه اقتصادی مملکت، بخشی که در دست است روان‌تر حرکت کند.

♦ در مورد مشتری‌های خارجی هم این مقایسه در مورد قیمت تمام شده پیش‌بینی شده؟

بله، دقیقاً همین‌طور است. مسلماً به صورت بین‌المللی به موضوع نگاه شده. شاخص‌ها در اندازه‌های جهانی دیده شده تا این جذابیت برای تاجر بین‌المللی هم به‌وجود بیاید. اما برای تاجر داخلی یک سری تمهیدات ویژه‌تری دیده شده؛ یکی بحث تراکنش‌های مالی هست، خب شاید هنوز ما مشکلاتی را در نحوه‌ی پرداخت‌ها داریم، به همین خاطر تمهیداتی دیده شده تا تاجر ایرانی

بتواند خیلی سهل‌تر و راحت‌تر تراکنش‌های مالی را انجام دهد. در مورد بوروکراسی خیلی پیچیده‌ای که وجود دارد و عمدتاً روند یک تجارت را کند می‌کند، در این جا سعی کرده‌ایم که گره‌های اصلی را شناسایی کنیم و با تکنیک‌هایی که وجود دارد آن گره‌ها را باز کنیم و این روند را برای تاجر ایرانی خیلی ساده‌تر کنیم.

کشتیرانی دریای خزر (سهامی عام)

بزرگ‌ترین ناوگان ملی - تجاری در منطقه شمال

کشتیرانی دریای خزر در اوایل سال ۱۳۷۱ با هدف توسعه و گسترش ناوگان ملی - تجاری کشور در دریای خزر تاسیس شد. برقراری خطوط حمل و نقل دریایی ایران به تمامی بنادر داخلی و خارجی حاشیه دریای خزر تثبیت حضور ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران در منطقه با توجه به افزایش حجم مبادلات تجاری، بازرگانی در حوزه دریای خزر از اهداف عمده تاسیس این شرکت بوده است. هم اکنون کشتیرانی دریای خزر با ارایه خدمات منحصر به فرد، متنوع و دارا بودن شبکه منظم، مطمئن و استاندارد حمل و نقل دریایی در دریای خزر به عنوان شریک تجاری مطمئن برای صاحبان محترم کالا، تاجر و بازرگانان در منطقه شمال به شمار می‌رود.

امکانات و تسهیلات کشتیرانی دریای خزر برای صاحبان محترم کالا

- ۱- مالکیت بیست و سه فروند کشتی های مدرن، مجهز، جوان، مزین به پرچم جمهوری اسلامی ایران از تناژ ۲۲۰۰ تن الی ۶۶۰۰ تن
- ۲- حمل و نقل دریایی انواع آهن آلات، غلات، تخته، چوب، محمولات فله صنعتی، کک، سیمان، کلینکر، سنگ آهن، کالای عمومی، تجهیزات پروژه‌ای، کانتینر و خودرو
- ۳- خطوط منظم حمل و نقل دریایی محمولات صادراتی از بنادر شمالی کشور به بنادر خارجی حوزه دریای خزر
- ۴- ارایه نرخ‌های کرایه حمل دریایی کاملاً رقابتی
- ۵- ارایه بهترین و سهل‌ترین شرایط حمل و نقل دریایی انواع کالا / صدور بارنامه استاندارد
- ۶- ارایه مشاوره رایگان به صاحبان محترم کالا به منظور حمل مطمئن، سریع و ارزان کالا در حوزه دریای خزر
- ۷- معافیت از پرداخت عوارض ۱۰ درصد بر کرایه حمل محمولات وارداتی.
- ۸- دریافت کرایه حمل محمولات صادراتی به صورت ۱۰۰ درصد ریالی
- ۹- کشتی‌های تحت کلاس موسسات معتبر طبقه‌بندی دریانوردی، دارای پوشش

حمل محمولات فرامنطقه‌ای، فراورده‌های نفتی و خدمات نمایندگی کشتی‌های سوآپ

کشتیرانی دریای خزر به منظور ارایه تسهیلات بیشتر و تکمیل زنجیره خدمات به صاحبان کالا و تاجر محترم، انواع کالا و محمولات فله از بنادر حوزه دریای سیاه، دریای آزوف، بنادر رودخانه ولگا، همچنین نفت و انواع فراورده‌های نفتی را حمل و خدمات نمایندگی کشتی‌های تانکر نفتی سوآپ را به صورت کامل در بنادر شمالی

- به ویژه بندر نکا، به طور کامل ارایه می‌کند.
- خطوط حمل و نقل دریایی کشتیرانی دریای خزر از بنادر انزلی، آستارا، نوشهر، فریدونکنار و امیرآباد به:
- بندر آستارا خان / روسیه فدراتیو
 - بندر ماخاچ کالا/ روسیه فدراتیو
 - بندر آکتائو / جمهوری قزاقستان
 - بندر باکو / جمهوری آذربایجان
 - بندر ترکمن باشی / جمهوری ترکمنستان
 - بندر رود ولگا / روسیه فدراتیو
 - بندر حوزه دریای آزوف
 - بندر حوزه دریای سیاه / روسیه، اوکراین، گرجستان، بلغارستان، رومانی، ترکیه و بالعکس.
 - بوس و اوراق بهادار
- در اوایل سال ۱۳۹۳ بخشی از سهام شرکت کشتیرانی دریای خزر (سهامی عام) برای نخستین بار پس از پذیرش در بازار فرابورس ایران در نماد حخزر عرضه شد. متقاضیان محترم برای اطلاع از جزئیات بیشتر از سهام کشتیرانی دریای خزر می‌توانند به وب‌سایت رسمی شرکت فرابورس ایران به نشانی WWW.IFB.IR مراجعه کنند.

گواهینامه استاندارد ISO

کشتیرانی دریای خزر در راستای تقویت و ارتقاء کیفیت خدمات بازرگانی خود و به منظور کسب رضایت مشتریان و بهبود کیفیت خدمات، به علاوه حضور قوی و موثر در بازارهای حمل و نقل دریایی در حوزه دریای خزر و با تلاش خستگی‌ناپذیر مدیریت و کارایی موثر کارشناسان، کشتیرانی دریای خزر موفق به اخذ گواهینامه ایزو ۲۰۱۵-۹۰۰۱ (سیستم مدیریت بهبود کیفیت) مورد تایید موسسات رده بندی معتبر بین المللی شد.

ی خزر درباره آغاز فعالیت شرکت آماد دریای خزر:

به غرب و شمال به جنوب خزر هستیم

◆ ثبت آن در منطقه آزاد هم به این دلیل بوده؟

بله، دلیل مثبت آن در این منطقه هم این بوده که هم تجار داخلی و هم تجار بین المللی بتوانند از مزایای منطقه آزاد استفاده کنند. چون هدف منطقه آزاد این بود و انشالله به این واسطه ما بتوانیم ترانزیت کالا را از طریق کریدور ایران تقویت کنیم.

◆ **آیا نوسانات بازار و افزایش قیمت سوخت بر قیمت تمام شده تأثیر می‌گذارد؟**
 قیمت سوخت به هر حال روی کل فرایند تأثیر می‌گذارد نه فقط برای ما، که برای تمام دست‌اندرکارانی که در قسمت حمل و نقل هستند. هر وسیله ای برای این که به حرکت دربیاید نیاز به انرژی دارد. حامل‌های انرژی هم دارند نوساناتی را تجربه می‌کنند که شاید تخمین زدن‌اش مشکل باشد. ما سوخت را بر اساس فوب خلیج فارس از پخش فرآورده‌های نفتی خریداری می‌کنیم؛ شاید تا سه هفته پیش قیمت هر تن آن نزدیک به ۴۳۰ تا ۴۴۰ دلار بود، ولی این عدد تا ۵۲۰ دلار هم رسید. در این بازه نوسانات خیلی شدیدی داریم. نرخ تسویه ارز، نوسانات ارز و غیره هستند که محاسبات را کمی به چالش می‌کشند و کار را سخت می‌کنند.

اما برای این‌که ما خیال تاجر را راحت کنیم در نوحه‌ی قراردادهای فرایندی را دیده‌ایم که اگر مثلا به صورت لانگ ترم (بلندمدت) ما قرارداد ببندند عملا ما سعی می‌کنیم روی یک نرخ ثابت حرکت کنیم. در نتیجه تاجر دیگر دغدغه و نگرانی نوسانات ارز را حداقل در کرایه حملی که ما داریم برایش تعریف می‌کنیم ندارد. چون ریسک این نوسانات را ما قبول کرده‌ایم و این ریسک را از تاجر و صاحبان کالا دور کنیم.

◆ آیا این ظرفیت از صادرات برای گیلان در حال حاضر وجود دارد؟

سوال خیلی بجا و پرمغز پرسیدید. ببینید وقتی ترانزیت کالا فعال شود، در مبادی که این ترانزیت در آن‌جا اتفاق می‌افتد - فرض کنید اگر انزلی باشد- در مسیر حرکتش شغل‌های مختلفی را ایجاد می‌کند و نیاز است که این کارآفرینی اتفاق بیفتد. البته به صورت عام درآمدهایی که حاصل می‌شود به منافع ملی برمی‌گردد. بیاییم از این منظر نگاه کنیم، وقتی که ما توانستیم منافع ملی کشور را حمایت و کمک کنیم، زمان توزیع سود، حتما حاصلش به گیلان هم خواهد رسید. این یک قسمت قضیه است.

اما نکته‌ی بعدی که باید خیلی به آن توجه کنیم این است که در مسیر حرکت که از استان گیلان و از بندرانزلی اتفاق می‌افتد، به هر حال ما نیاز داریم که زیرساخت‌های‌مان با توجه به سرعت و حجم مبادلات کالا تغییر کند. هرچقدر که این روند افزایش پیدا کند بالطبع جاده‌های ما نیز باید عریض‌تر شوند، خطوط ریلی ما باید بیشتر شود؛ در کل همه زیرساخت‌های ما در استان به واسطه‌ی این حرکت که دارد در استان انجام می‌شود خودش باعث ایجاد کارآفرینی، جذب سرمایه در استان می‌شود و این‌ها نکاتی است که شاید در مرحله‌ی اول به وضوح دیده نشود. اما این‌ها در کنار کار و متصل به آن هستند و در آن نگاه جامعی که به موضوع داریم هرگز نباید این مساله مغفول واقع شود.

◆ آقای باقری‌نژاد، آیا پیش بینی شده که در فاز اول چه حجمی باید جابه‌جا شود؟

ما حتما باید در فاز اول ۴۰۰ هزار کانتینر را بتوانیم از این کریدور به حرکت درآوریم و این ترانزیت را انجام دهیم. البته با توجه ظرفیتی که در بندرانزلی داریم می‌توانیم این حجم را بالاتر ببریم. قول‌های مساعدی را از مقامات محترم استان داشتیم، از جمله مدیرکل محترم بندار و دریانوردی گیلان. همچنین صحبت‌هایی که با مدیرکل محترم گمرکات استان داشتیم این نوید را می‌دهد که دستگاه‌ها همدل هستند که این اتفاق مبارک در این استان بیفتد. و ما هم همه تلاشمان را می‌کنیم با توجه به این همدلی که به وجود آمده این کریدور هر چه زودتر فعال شود.

◆ توان صنایع استان برای آن کافی هست؟

برای فاز اول حتما کافی است، ولی همان‌طور که خدمت‌تان گفتم هرچقدر که حجم کالا افزایش یابد نیاز به جذب سرمایه داریم تا عملیات زیرساختی در استان اتفاق بیفتد. ◆ **چقدر از توان و ظرفیت شرکت کشتیرانی دریای خزر در این پروژه به کار گرفته خواهد شد؟**

ما از هر ۲۲ شناور خودمان استفاده می‌کنیم. به فراخور اگر نیاز باشد از کشتی‌های استیجاری هم استفاده می‌کنیم. کشتیرانی دریای خزر تمهیدات لازما برای نوسازی ناوگانش و بزرگ کردن این ناوگان اندیشیده و بحث‌های مربوط به ساخت کشتی‌های چندمنظوره تقریبا دیگر در حال عملیاتی شدن است.

انشالله با ورود این کشتی‌ها ما می‌توانیم تخمینی را که برای فاز اول زده‌ایم محقق کنیم

و آن خدمت لازم را به تجار محترم بدهیم.

◆ **چه تحرکاتی برای تسهیل عملکرد شرکت آماد دریای خزر پیش بینی شده؟**
 ببینید یکی از کارهایی که ما کردیم بحث انتقال یا ترانزیت روغن‌های پایه بود. عمدتا این روغن‌ها از روسیه می‌آیند و به سمت بازارهای هدف در عراق می‌روند. ما یک بحثی را داریم که تانکر وارد کنیم و برای حمل این محمولات از شناور تانکر استفاده کنیم. اما طی توافقی که با حمل و نقل ترکیبی کردیم به این نتیجه رسیدیم که از فلکسی تانک برای این موضوع استفاده کنیم که حتی خریداری شده و آماده بهره‌برداری است و هرکدام از تجار محترم که نیاز به این مدل کانتینر داشته باشند ما آمادگی داریم که در اختیار آن‌ها بگذاریم و نسبت به حمل روغن‌های پایه از طریق این کریدور و شرکت آمارد دریای خزر اقدام کنیم.

بحث غلات هم مطرح هست؛ با توجه به این که ۴۹ درصد بدنه‌ی آن بخش حاکمیتی قزاقستان است و در راس ۵۱ درصد آن هم یک گروه معتبر به نام گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته، شرکت آماد خزر روی موضوع غلات متمرکز شده است. باز هدف اصلی‌مان این است که غلات را به صورت ترانزیت از این کریدور عبور دهیم. به همین خاطر سیلوی ۴۵ هزار تنی بندرانزلی را در دست احداث داریم و امیدوار

انزلی کمترین فاصله را با باکو دارد. وقتی بندار حاشیه خزر را مطالعه می‌کنیم می‌بینیم در کریدور شرق به غرب، یکی از راه‌هایی که دول آذربایجانی و قزاقستان روی آن متمرکز شده‌اند این است که بندر آکتائو را به بندر باکو متصل کنند. ما معتقد هستیم که بندر انزلی می‌تواند نقش حیاتی را در این اتصال بازی کند. یعنی علاوه بر این‌که می‌تواند کریدور شمال به جنوب را به این کریدور شرق به غرب متصل کند، به عبارتی هم می‌تواند بندر باکو را تغذیه کند و هم بندر آکتائو را.

هستیم که انشالله تا قبل از پایان سال فاز اول آن که ۱۵ هزار تن است به بهره برداری برسد. قراردادهای بسته شده، خرید تجهیزات و ابنیه و مراحل ساخت و ساز تکمیل شده، نقشه‌ها و غیره، تاییدیه‌ها هم گرفته شده و انشالله به زودی پیمانکاری که مسوول این کار شده طی چند روز آینده کارش را شروع می‌کند. سیلو یکی از ابزارهایی بود که که ما برای انبارش کالا به آن نیاز داشتیم و به فراخور برای ترانزیت کالا از این محل استفاده کنیم.

◆ آیا این سیلوه‌ها قابلیت رقابت با سیلوی امیرآباد دارد؟

ببینید واقعا ما در استان گیلان نیاز به انبارش کالا داریم، به ویژه درخصوص غلات. مخصوصا این که این استان نسبت به استان‌های همجوار پربارش تر است قطعا ما نیاز به سیلوه‌های بیشتر داریم. طبق رصد ما اکثر اوقات بار می‌رود امیرآباد در حالی که محل مصرفاش استان گیلان یا استان‌های همجوار است. خب این اصلا توجیه ندارد که ما بار را در مسیر دیگری ببریم و بعد باز بیاوریم. این جز این که هزینه را افزایش می‌دهد و مصرف سوخت را بالا می‌برد، مدت ترانزیت را افزایش می‌دهد، بالطبع گیلان باید سهم خودش را داشته باشد. اصلا نباید در این شک کنیم. لذا یک یا دو سیلو یا چندین محل انبارش کفاف این کار را نمی‌دهد. من مطمئن هستم که با عملیاتی شدن و بهره‌برداری از این سیلو حتما سرمایه‌گذاران دیگری هم راغب می‌شوند؛ مخصوصا وقتی که این کریدور فعال شود، سرمایه‌گذاران به سرمایه‌گذاری در استان راغب می‌شوند، حداقل درخصوص انبارش غلات. قطعا من امیدوارم که با فعال‌تر شدن کریدور دریای خزر یکی از هاب‌های غله استان گیلان است.

◆ کریدور شمال - جنوبی که سال‌هاست در موردش صحبت می‌شود می‌تواند به این کریدوری ملحق شود؟

دقیقا. ما با تمام تلاش و توانایی فنی در حال راه‌اندازی و فعال کردن این کریدور هستیم. اگر ما این کار را نکنیم مسلما رقبا هستند و شروع می‌کنند به سهم گرفتن کریدور و اگر دیر بجنبیم مسلما دست‌مان از آن کوتاه خواهد ماند.

◆ روسیه علاقه ای به این بازار ندارد؟

چرا. هر جا که توجیه اقتصادی باشد هر عقل سلیمی تصمیم می‌گیرد که ورود کند. مسلما رقبا به دقت و به ظرافت دارند رصد می‌کنند. به محض این‌که این کریدور فعال شود قطعا آن‌ها ورود می‌کنند که سهم مورد نظر خود را کسب کنند. خیلی از رقبا شاید بر اساس یک الگو، دوره تحلیل بازار را می‌گذارند. یعنی در قالب یک الگو نگاه می‌کنند، می‌گویند که یک پیش‌قراولی برود و کاری را انجام دهد و اگر دیدیم جواب داد، چقدر آسیب دید، چقدر سود کرد، حالا ما از آن استفاده کنیم. البته همه جای دنیا این وجود دارد. ولی ما معتقد هستیم که گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و در حوزه کشورهای CIS و کشتیرانی دریای خزر با اتکا به بدنه‌ی قوی کارشناسی خودش و کمیته تحلیل بازاری این توانمندی را داشته که پیشقراول شود و ورود کند و معتقد هستیم که هم توجیه اقتصادی دارد و هم صرفه اقتصادی و هم می‌تواند آن جذابیت لازم را برای تاجر ایجاد کند.

◆ دلیل انتخاب شرق دریای خزر هم به خاطر فعال شدن کریدور شرق است دیگر، نه؟

انزلی کمترین فاصله را با باکو دارد. وقتی بندار حاشیه خزر را مطالعه می‌کنیم می‌بینیم در کریدور شرق به غرب، یکی از راه‌هایی که دول آذربایجانی و قزاقستان روی آن متمرکز شده‌اند این است که بندر آکتائو را به بندر باکو متصل کنند. ما معتقد هستیم که بندرانزلی می‌تواند نقش حیاتی را در این اتصال بازی کند. یعنی علاوه بر این‌که می‌تواند کریدور شمال به جنوب را به این کریدور شرق به غرب متصل کند، به عبارتی هم می‌تواند بندر باکو را تغذیه کند و هم بندر آکتائو را. یعنی مثلی ایجاد کند که این مثلث بخش عمده ای از کریدور شرق به غرب را در دریا داشته باشد و در راس جنوبی خودش کریدور شمال به جنوب را کنترل کند. لذا می‌شود گفت بندرانزلی یک بندر بسیار استراتژیک و کلیدی خواهد بود و باید این نقش را به آن بدهیم و همه کمک کنیم که این نقشی که زیننده این بندر هست اتفاق بیفتد.

◆ خوشبختانه خود بندرانزلی -نه پس کرانه‌اش- از امکانات خوبی هم برخوردار است، اما به نظر می‌رسد از این امکانات استفاده نشده. با توجه به اینکه کشتیرانی دریای خزر بخشی خصوصی است، به نظر‌تان می‌تواند استفاده کیفی از بندر را ارتقا بدهد؟

بله، همین طور است. بندرانزلی این ظرفیت مناسب را دارد. اما این ظرفیت به اندازه‌ی که هست استفاده نشده. بخش خصوصی از آن جایی که فارغ از تشریفات بخش حاکمیتی هست، در مواجهه با مسایل اقتصادی که پیش روی خودش می‌بیند، آزادی عمل و انعطاف‌پذیری بیشتری دارد. باز هم معتقدم که کشتیرانی دریای خزر به عنوان یک سردمدار در این بحث و در بحث تجارت دریابُرد این توانمندی را دارد که اقداماتی را انجام دهد، از جمله همین شرکت آماد دریای خزر که فعال شده و ما انشالله بتوانیم از کل ظرفیتی که در بندرانزلی موجود است استفاده کنیم. خیلی به این موضوع خوش‌بین هستیم و محاسبات ما این را نشان می‌دهد. البته لازم است اضافه کنم با همدلی و همکاری مقامات استانی به ویژه اداره کل گمرکات استان گیلان و اداره کل بندار و دریانوردی گیلان این امر یسر شد؛ دوستان واقعا برادرانه ما را حمایت کردند. با نگاه ویژه‌ای که استاندار محترم گیلان به این فرایند دارد مطمئنا ما می‌توانیم مبادلات کالا را افزایش دهیم و انشالله بتوانیم رونقی مناسب و در شان این بندر ایجاد کنیم.

◆ مقام معظم رهبری تأکیدی هم بر اولویت سیاست‌های دریامحور در سال‌های اخیر داشته‌اند. آیا در بعد حاکمیتی نشانه‌هایی از این نگاه مثبت به سیاست‌های دریامحور وجود دارد؟

بله. به ویژه در مورد دریای خزر که رژیم حقوقی هنوز تعریف نشده و پنج همسایه این دریا هنوز به تفاهم کلی درباره سهم خود نرسیده‌اند که چه سهمی از دریا متعلق به آن‌هاست، فاکتورهای متعددی هست که می‌تواند حاکمیت یک کشور را بر بخشی از آن دریا تثبیت کند. یکی از آن‌ها شاید مباحث سیاسی باشد، یکی شاید نظامی باشد؛ مقوله‌های مختلفی هستند، اما یکی که حتما می‌تواند تأثیرگذار باشد بحث تجاری و اقتصادی این دریاست. ما هرچه قدر تجارت و سهم تجاری خودمان را در این دریا افزایش دهیم هر زمان که رژیم حقوقی دریای خزر می‌خواهد تعریف شود می‌توان از این بحث راهبردی استفاده کرد. در نهایت اگر بخواهیم به دادگاهی که می‌خواهد این حل اختلاف را انجام دهد و در نهایت سهم هر کشوری مشخص شود مسلما این‌که ما آن جا مدعی شویم که ۵۰ یا ۶۰ درصد از سهم اقتصادی این دریا را در اختیار داریم مسلما در تقسیم سهم این دریا و تثبیت حاکمیت ایران مسلما نقش‌محوری و اساسی خواهد داشت.



شبکه گسترده ارتباطی

نام واحد	نوع	تعداد	وابستگی
مسیر		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
مصرف پورکشی		۰۳ ۱۱۱۶۱۹۹	۰۳ ۱۱۱۶۱۹۹
انبار حیاط پورکشی		۰۳ ۱۱۱۶۱۰۰	۰۳ ۱۱۱۶۱۰۰
مور صادرات و ترانزیت		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
انبار طبرستان کشتی		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
مور حفالت پورکشی		۰۳ ۱۱۱۶۱۲۹	۰۳ ۱۱۱۶۱۲۹
معاونت غیر		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
غور گمرکات دریوی		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
انبار دریایی سپه		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
شعبه امیرآباد		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
شعبه نوشهر - فریدونکنار		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
دفتر انزلی		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
دفتر نظارتی انزلی		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳
دفتر نظارتی املش		۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳	۰۳ ۱۱۱۶۳۳۳

عکس: گیلان امروز، امیر صالح غنچی