

نشریه داخلی شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

# پترو تالیف

آذر ۱۳۹۴

شماره ۶

✓ گفت و گوی نشریه با مدیر عامل شرکت خدمات بندری ساحل گستر پارس

✓ به مناسبت ۲۶ آذر روز ملی صنعت حمل و نقل



۲۶ آذر ماه روز حمل و نقل مبارک باد

## عملکرد، چشم انداز و برنامه های آتی شرکت خدمات بندری و دریایی ساحل گستر پارس از سوی مدیر عامل این شرکت تشریح شد



**رقابت باعث افزایش نوآوری و تخصص می شود و مهمترین عامل نیز ارائه خدمات مطلوب و مستمر و کسب رضایت مندی مشتریان و کارفرمایان است.**

داشته و بیش از ۲۳۰ نفر پرسنل متخصص و مجرب بوده و بیش از ۵۰ دستگاه تجهیزات و ماشین آلات بندری و پشتیبانی به صورت ملکی و استیجاری در اختیار دارد و خوشبختانه طی ۲ سال اخیر مجوزهای تخلیه و بارگیری را از سازمان بنادر و دریا نوردی و شرکت پایانه ها و مخازن پتروشیمی و مجوزهای بهره برداری و فعالیت ها را از مناطق آزاد تجاری - صنعتی و سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس و مجوز صلاحیت اداره کار و تامین اجتماعی را در حوزه حمل و نقل، تجهیزات، تاسیسات و خدمات و گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی را از شورای عالی حفاظت فنی اداره کار و همچنین گواهینامه های مدیریت یکپارچه IMS را از نماینده شرکت LETRINA یونان دریافت نماید. این شرکت در حوزه های خدمات بندری، دریایی و سرمایه گذاری با یکی از شرکت های زیر مجموعه بندر هامبورگ و در حوزه تامین تجهیزات و قطعات نیز با شرکت معتبر خارجی دیگری توافق نامه همکاری دارد. مع الوصف با توجه به موارد فوق می توان چشم انداز شرکت را تبدیل شدن به شرکتی قابل اتکاء و اطمینان در حوزه خدمات بندری و دریایی و انشال... با قابلیت توسعه ای در نظر گرفت و ضمن کسب سهم بیشتری از بازار هدف در سال های آتی درآمد بیشتری نیز نصیب شرکت گردد.

**۶- با توجه به تجربه شما در این شرکت و همچنین تجربیاتی که که در شرکت تایدواتر و زیرمجموعه های آن داشته اید به نظر شما مهمترین مشکلی که بنادر ایران در حال حاضر با آن روبرو هست چیست؟ آیا بنادر ایران آماده دوران پس از تحریم هاست؟**

از مهمترین مشکلات بنادر فقدان سیاستگذاری درست و به موقع را می توان نام برد که این موضوع اعمال مدیریت موثر را تحت الشعاع قرار میدهد و عدم هماهنگی و همکاری بین ارگان های ذیربط همانند

مهندس احمد صادقی گرمارودی، مدیر عامل شرکت خدمات بندری و دریایی ساحل گستر پارس در گفتگوی با نشریه پترو تالیف عملکرد، چشم انداز و برنامه های آتی شرکت را تشریح نمود. این شرکت حاصل سرمایه گذاری مشترک شرکت تاید واتر خاورمیانه و شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی میباشد که با هدف تکمیل زنجیره لجستیک تاسیس و به بهره برداری رسیده است.

### گفت و گوی نشریه پترو تالیف با مدیر عامل این شرکت

**۳- اگر بخواهیم عملکرد این شرکت را در آینه آمار و ارقام ببینیم وضعیت به چه صورتی است؟**  
ساحل گستر پارس طی ۳ سال فعالیت در بندر پتروشیمی پارس به کارفرمایی شرکت پایانه ها و مخازن پتروشیمی و با مساعدت و مشارکت شرکت های تایدواتر و حمل و نقل پتروشیمی که سهامداران عمده شرکت ساحل گستر پارس محسوب می گردند بیش از ۵۰۰ هزار TEU کانتینرو یا به عبارت دیگر بیش از ۶,۰۰۰,۰۰۰ تن کالا را با نرم مطلوب تخلیه و بارگیری نموده است که مهمترین مشتریان شرکت، مجتمع های پتروشیمی آریا ساسول، پتروشیمی مهر و پتروشیمی جم می باشند طی همین دوره تعداد کشتی های سرویس داده شده توسط ساحل گستر پارس نیز بیش از ۴۵۰ فروند بوده است.

**۴- حجم سرمایه گذاری هایی که این شرکت طی این مدت انجام داده است حدوداً چقدر است و چه میزان تجهیزات دریایی و بندری خریداری شده است؟**

با توجه به قدمت حدوداً سه ساله شرکت ساحل گستر پارس بررسی و مطالعات نسبتاً خوبی در حوزه های سرمایه گذاری صورت گرفته که در فاز اول نسبت به خرید تجهیزات استراتژیک بندری، ماشین آلات و نرم افزارهای تخصصی و کاربردی با بیش از ۲۵ میلیارد ریال اقدام نموده و قرارداد خرید تجهیزات بندری دیگری به ارزش حدوداً ۲۰ میلیارد ریال نیز در دست اقدام میباشد.

**۵- با عنایت به مواردی که مطرح فرمودید به نظر می رسد شرکت ساحل گستر طی این دو سال فعالیت های گسترده ای داشته و در بنادر کشور از اعتبار قابل قبولی در مقایسه با سایر شرکت های سابقه دار برخوردار بوده است در خصوص چشم انداز فعالیت های این شرکت برای سال های آتی توضیح بفرمایید؟**

هیات مدیره این شرکت حدوداً ۱۰۰ سال سابقه فعالیت خدمات بندری و دریایی

**۱- شرکت خدمات بندری و دریایی ساحل گستر پارس زمان زیادی نیست که فعالیت خود را آغاز کرده است، ابتدا در خصوص تاریخچه شرکت و حوزه فعالیت های آن توضیح بفرمایید؟**

شرکت خدمات بندری و دریایی ساحل گستر پارس در فروردین ماه سال ۱۳۹۲، با هدف انجام هرگونه خدمات کشتیرانی و یا نمایندگی خطوط کشتیرانی، انجام عملیات حمل و نقل دریایی، بهره برداری و اپراتوری تجهیزات بندری، دریایی و حوزه های نفت، گاز و پتروشیمی، صادرات و واردات کلیه ماشین آلات و قطعات یدکی مورد نیاز و خدمات مهندسی مرتبط، خرید و فروش کالا و محصولات نفتی، گازی و پتروشیمی، شرکت در مناقصه ها و مزایده های داخلی و خارجی، در منطقه آزاد تجاری و صنعتی انزلی به ثبت رسید و هم اکنون در تهران، منطقه آزاد و بندر انزلی و بندر عباس دارای دفتر و شعبه و فعالیت میباشد.

**۲- در طول دو سال گذشته این شرکت چه فعالیت ها و قراردادهایی را منعقد کرده است؟**

این شرکت در نخستین اقدام موفق به انجام عملیات بهره برداری و نگهداری از ترمینال کانتینری بندر پتروشیمی پارس در بندر عسلویه شد و در سال های بعد نیز توانست با اتکاء و استفاده از قابلیت ها، توانمندی ها و تجهیزات استراتژیک در اختیار و خصوصاً توجه به خلاقیت، تجربه و تخصص نیروی انسانی خود در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس به جایگاهی پیشرو و قابل اطمینان در ارائه خدمات بندری و دریایی دست یابد. در همین راستا می توان از پروژه ها و قرارداد هایی اشاره نمود که کارفرمایان آن عبارتند از: اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، شرکت تایدواتر خاورمیانه، شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی، شرکت پتروشیمی مرجان، شرکت پتروشیمی جم، شرکت پایانه ها و مخازن پتروشیمی، شرکت سیمان سفید شرق، شرکت سیمان خاش و ...

گمرک، بندر و ... نیز از مشکلات دیگر حاکم بر بنادر است که بر خلاف بنادر پیشرفته دنیا از رونق و سرعت لازم در جابجایی کالا برخوردار نمی باشد. سیاستگذاری های مناسب همراه با دید افق بلند جهت تدوین برنامه های دراز مدت می تواند مشکلات فعلی بنادر را مرتفع نماید. طی چند سال گذشته توسعه ظرفیتهای و زیر ساخت های بنادر در مقایسه با کشور های منطقه دچار افت شده اند. که بخشی از این عقب ماندگی ها بواسطه قوانین و سیاست های نادرست سالهای گذشته بود که امکان توسعه و ارتقاء بنادر را با مشکل مواجه ساخته است و بخشی نیز حاصل دوره تحریم بوده است که زیر ساخت ها فرسوده و بعضا غیر استاندارد شده اند، با توجه به ظرفیت های موجود و کسب جایگاه مناسب در امور ترانزیت و ترانشیب و ارتقاء موقعیت ایران در بنادر منطقه، توسعه ظرفیت ها در همه ابعاد آن ضروری میباشد علیرغم اینکه بنادر کشور بارها آمادگی خودشان را برای دوره

پساتحریم اعلام نمودند اما به نظر می رسد در سطح کلان این آمادگی وجود ندارد و بایستی با تکیه بر اقتصاد مقاومتی و بهره گیری از توانمندیهای بخش خصوصی همراه با سرمایه گذاری های داخلی و خارجی شرایط حفظ و تحکیم موقعیت فعلی و همچنین توسعه و ارتقاء آن فراهم گردد.

**۷- بحث رقابت در حوزه دریایی و بندری ایران بسیار قابل توجه و شدید است و شرکت های بزرگ و متعددی در این بازار مشغول به فعالیت هستند؛ به اعتقاد شما چه عاملی در این بازار رقابتی عامل برتری شرکت ها و انتخاب آنها توسط مشتریان و کارفرماست؟**

رقابت باعث افزایش نوآوری و تخصص میشود و مهمترین عامل نیز ارائه خدمات مطلوب و مستمر و کسب رضایت مندی مشتریان و کارفرمایان میباشد.

بهبود شاخص های عملیاتی، کاهش زمان

تخلیه و بارگیری، بهبود شاخص های HSE افزایش بهره وری، کاهش ضایعات همگی از جمله مواردی است که به مشتریان و کارفرمایان امکان انتخاب برتر را میدهد.

**۸- حضور سرمایه گذاران خارجی در ایران چه فرصتهایی را در اختیار شرکت های دریایی و بندری قرار می دهد و چگونه می توان از این ظرفیت در بخش دریایی استفاده کرد؟**

پس از توافق هسته ای شرکت ها و سرمایه گذاران زیادی در حوزه بندری و دریایی تقاضای مشارکت و سرمایه گذاری در بنادر کشور را داشته اند آنچه مسلم است یکی از مشکلات بنادر ما، قوانین و مقررات دست و پاگیری است که جذابیتی برای سرمایه گذار خارجی ندارد و با مدل سرمایه گذاری بین المللی حاکم بر بنادر برتر دنیا فاصله داریم، ولی با رفع موانع جذب سرمایه های خارجی، می توان در حوزه زیر ساخت ها، تامین تجهیزات استراتژیک بندری و دریایی و ... اقدام نمود.



## کاریکاتور لجستیکی « آخرین جلسه نظرسنجی از کارشناسان لجستیک....ادامه »

مدیرکل زنجیره تامین بعد از چندین جلسه تحت عنوان «طوفان فکری مدیران جهت کاهش هزینه های لجستیکی»، در آخرین جلسه تصمیم شرکت را بدین شرح اعلام میدارد:

« البته در ابتدا اعلام میدارم ما هیچکدام از مواردی که در جلسه قبل جهت راهکار بررسی کردیم را انتخاب نکرده! و در اولین قدم راهکار کاهش حقوق شما را انتخاب کردیم و اگر موفق نشدیم حذف واحد لجستیک از ساختار سازمانی شرکت!.



“Of course we didn't implement any of the ideas from the last meeting we had.”

You know white collar salary reductions are coming soon

We moved to this when management suggested just

Eliminating logistics.

## به مناسبت ۲۶ آذر، روز ملی صنعت حمل و نقل

و متأسفانه در دهه گذشته توجه چندانی به حوزه حمل و نقل کشور نشده است. کما اینکه بر کارشناسان حوزه حمل و نقل پوشیده نیست که تا دستیابی به اهداف تعیین شده در سند چشم انداز نظام جمهوری اسلامی در حوزه حمل و نقل فاصله بسیار زیادی وجود دارد. بی توجهی و عدم برنامه ریزی مناسب در سالهای گذشته موجب شده است تا ایران با تمام ویژگی ها و پتانسیل های باقوه ای که در حوزه حمل و نقل بین المللی دارد نتواند از به جایگاه شایسته خود در جهان و منطقه خاور میانه دست یابد و در مقابل کشورهای همسایه همچون امارات متحده عربی و ترکیه به یک هاب لجستیک در منطقه خاور میانه تبدیل بشوند. اکنون که فضای تازه ای در روابط سیاسی، اقتصادی و تجاری ایران با قدرت های بزرگ اقتصادی دنیا ایجاد شده است فرصت مناسبی است تا با یک برنامه ریزی دقیق و جامع توجه بیشتری به بخش حمل و نقل کشور با رویکرد توسعه ترانزیت و حمل و نقل بین المللی بشود، تا اولاً بتوان به اهداف از پیش تعیین شده در اسناد بالادستی نظام و سند چشم انداز حمل و نقل کشور دست یافت و ثانیاً جایگاه ایران را به عنوان یک هاب لجستیک در منطقه خاور میانه تثبیت نمود. تبدیل ایران به یک هاب لجستیک منطقه ای به ویژه در حوزه حمل و نقل دریایی و هوایی می تواند درآمدهای ارزی بسیار زیادی را همچون کشورهای فرانسه و ترکیه نصیب اقتصاد کشور نماید و سهم چشمگیری در تولید ناخالص داخلی کشور داشته باشد، از بعد دیگر توسعه زیرساخت های حمل و نقل و بهبود وضعیت حمل و نقل بین المللی در ایران می تواند یک بخش مولد در اشتغال پایدار در کشور باشد و در نهایت موضوع ترانزیت کالا از کشور سبب ایجاد روابط گسترده ایران با سایر کشورهای منطقه و جهان خواهد شد که از منظر تامین امنیت ملی بسیار حائز اهمیت می باشد.

بانک جهانی World Bank گزارشی را تحت عنوان شاخص عملکرد لجستیک Logistic Performance Index هر دو سال یکبار منتشر می نماید که به بررسی وضعیت کشورهای دنیا در حوزه لجستیک می پردازد. در این گزارش تخصصی برای تعیین شاخص LPI هر کشور، وضعیت لجستیک آن کشور در ۶ بخش مختلف مورد بررسی قرار می گیرد. بانک جهانی از سال ۲۰۰۷ تا کنون ۴ گزارش رتبه بندی LPI منتشر نموده است که در آخرین گزارش آن در سال ۲۰۱۴ جمهوری اسلامی ایران در بین کشورهای مورد بررسی نمی باشد! در جدول ذیل رتبه ایران به لحاظ لجستیک و همچنین زیرساخت های حمل و نقل در پایان سال های ۲۰۰۷، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ ارائه شده است که نشان می دهد در طی این دوره جایگاه ایران روند نزولی داشته

رتبه ایران به لحاظ وسعت زیر ساخت	رتبه ایران به لحاظ LPI	تعداد کشورهای مورد بررسی	سال	ردیف
۶۶	۷۸	۱۵۰	۲۰۰۷	۱
۸۶	۱۰۳	۱۵۵	۲۰۱۰	۲
۱۰۰	۱۱۲	۱۵۵	۲۰۱۲	۳

همچنین مجمع جهانی اقتصاد، کشورهای جهان را در حوزه های مختلف بر اساس شاخص زیرساخت های کلی، وضعیت جاده ها، زیر ساخت های حمل و نقل ریلی دریایی و هوایی بطور مجزا مورد بررسی قرار داده و رتبه بندی می کند. در جدول ذیل جایگاه ایران در این رتبه بندی ارائه شده است.

INDICATOR	۲۰۱۰-۲۰۱۱	۲۰۱۲-۲۰۱۳	۲۰۱۴-۲۰۱۵
Infrastructure	۷۴/۱۲۹	۶۹/۱۴۴	۶۹/۱۴۴
Quality of overall infrastructure	۷۵/۱۲۹	۷۴/۱۴۴	۸۲/۱۴۴
Quality of roads	۷۴/۱۲۹	۶۸/۱۴۴	۶۲/۱۴۴
Quality of railroad infrastructure	۵۳/۱۲۹	۴۵/۱۴۴	۴۵/۱۴۴
Quality of port infrastructure	۸۴/۱۲۹	۸۱/۱۴۴	۸۰/۱۴۴
Quality of air transport infrastructure	۱۳۰/۱۲۹	۱۳۲/۱۴۴	۱۲۲/۱۴۴

همانطور که مشاهده می شود علیرغم موقعیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئو اکونومیک ایران در دنیا و منطقه خاور میانه و همچنین اهمیت ایران در حوزه حمل و نقل بین المللی و پتانسیل ها و ظرفیت های موجود در ایران، متأسفانه وضعیت زیرساخت های حمل و نقل کشور برای بهره گیری از این پتانسیل های بالقوه مناسب نمی باشد. بعبارت دیگر وضعیت زیرساخت های حمل و نقل کشور متناسب با جایگاه بین المللی و منطقه ای ایران نمی باشد.

اقتصاد هر کشوری شامل بخش های متنوعی است که یکی از مهم ترین آنها بخش حمل و نقل است. در صورتیکه صنعت حمل و نقل تقویت و بازسازی شود، باعث ایجاد فعالیت های اقتصادی جدید، اشتغال زایی، سرمایه گذاری و تولید بیشتر خواهد شد. در گذشته به دلیل اینکه حمل و نقل یک نیاز ثانویه برای تحقق نیازهای اولیه ای همچون تجارت، مسافرت، اشتغال و غیره به حساب می آمد، به نحو شایسته ای بدان پرداخته نمی شد. لیکن رشد و توسعه اقتصاد جهانی، تلاش کشورها برای استفاده بهینه از توانمندیها و فرصت های در اختیار و فشرده شدن رقابت در عرصه های جهانی موجب گشت تا حمل و نقل به واسطه نقش مستقیمی که در کاهش هزینه های تمام شده تولید و دسترسی به بازار و در نهایت افزایش توان رقابت در عرصه تجارت ملی و بین المللی، به ویژه برای کشورهای با حجم تجارت خارجی (صادرات و واردات) آن ها بالا است، از جایگاه رفیعی در مدیریت، برنامه ریزی و سرمایه گذاری و حتی تحقیقات برخوردار گردد.

بر اساس مطالعات صورت گرفته در کشورهای مختلف، هزینه های لجستیک ۲۰ درصد قیمت تمام شده محصول را شامل می شود که از این بیست درصد، به طور متوسط ۶۲ درصد آن متعلق به بخش حمل و نقل، ۳۴ درصد متعلق به بخش نگهداری موجودی و انبارداری و ۴ درصد مربوط به مدیریت و کنترل لجستیک است. خوشبختانه با نهایی شدن برجام و بسته شدن پرونده پی. ا. ام. دی ایران ما شاهد حضور گروه های اقتصادی مهمی از سوی کشورهای صنعتی بزرگ هستیم که غالباً تقاضای سرمایه گذاری در بخش انرژی و حمل و نقل دارند. نکته مهم و قابل توجه این است که حوزه صنعت نفت، گاز و انرژی به علت جذابیت و سودآوری کلان مورد توجه همه سرمایه گذاران خارجی می باشد ولی صنعت حمل و نقل به عنوان زیرساخت سرمایه گذاری از رشد و تکنولوژی مورد نیاز و انتظار سرمایه گذاران برخوردار نمی باشد برای مشخص شدن اهمیت موضوع توسعه ی زیرساخت های حمل و نقل کشور بطور خلاصه فقط به ارائه چند شاخص بین المللی در مورد وضعیت و جایگاه ایران به لحاظ حمل و نقل در بین کشورهای جهان می پردازیم.

در دی ماه این عزیزان متولد شده اند صمیمانه ترین شادباش ها و تندرستی برای آنها آرزو مندیم

خواهران: آریتا گنجوی  
برادران: مهدی ابریشم چی، غلامعلی نظری، محمد صفائی، حسن کیماسی، فرهاد احمدی، رضا جعفری نیاسر، منصور خلجی پیر بلوطی، سیاوش توسلی گشتی، پیام سوهانی، پیمان مکاری

pr@ptc-ir.com

<https://telegram.me/ptec3pl>

ارتباط با ما: