



پیام انجمن

سال بیستم، شماره ۱۳۷، مهر و آبان ۱۳۹۴

مقاله‌ای به قلم امید ملک؛

عصر تلاطم



فرجام خصوصی سازی در صنعت حمل و نقل دریایی؛

باوری به بخش خصوصی نیست



بررسی طرح بیمه برگشت سالم کانتینر

و حق توقف در انجمن کشتیرانی



شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی فط دریا بندر

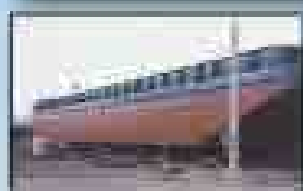
آگهی فروش

شرکت فط دریا بندر در نظر دارد تعدادی از شناورهای عملیاتی خود با مشخصات زیر را بفروشد. برسانند. از علاقمندان دعوت می شود جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۱-۸۸۸۷۱۸۳۴ (مدیریت کشتیرانی) تماس حاصل فرمایند.



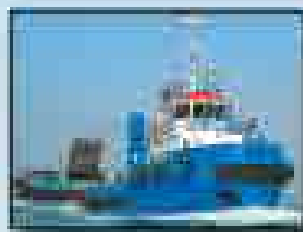
یدک کشتی ها

| نام شناور | سال ساخت | ظرفیت موتور |
|-------------|----------|---------------|
| دریا بندر ۱ | ۱۹۹۸ | ۱۹۰۰ اسب بخار |
| دریا بندر ۲ | ۲۰۰۸ | ۱۷۰۰ اسب بخار |



بارج ها

| نام شناور | سال ساخت | ظرفیت |
|-----------|----------|---------|
| بصر ۸۲۳ | ۲۰۰۹ | ۲۰۰۰ تن |
| بصر ۸۲۵ | ۲۰۰۴ | ۲۰۰۰ تن |
| معین | ۱۹۹۹ | ۲۰۰۰ تن |



آدرس دفتر مرکزی: تهران، خیابان وزراء، خیابان ۳۳، پلاک ۲۵، طبقه ۶
تلفن: ۸۸۸۷۱۸۳۴ فکس: ۸۸۸۷۱۵۵۸ وب سایت: www.spl.ir

صنعت دریایی پس از تحریم

و از دست دادن سهم بازار حمل و نقل دریایی قرار گرفته و رکود اقتصاد بین‌المللی، از حجم تجارت جهانی و در نتیجه تقاضا برای حمل کالا کم کرده و شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی را در موقعیت خطیری قرار داده است که شرکت‌های ایرانی هم از تاثیر آن در امان نمانده‌اند. در این میان شرکت‌های کشتیرانی برای حفظ تعادل مالی و توازن عملیاتی خود با دشواری‌های عدیده‌ای روبه‌رو شده بودند که کاهش میزان بهره‌وری از ناوگان، موجب رسوب سرمایه‌ها و محدود شدن قلمرو فعالیت نیروی انسانی این بخش شده است. همچنین تعلیق تحریم‌های کشتیرانی در نیمه دوم ۲۰۱۴ برخی خطوط کشتیرانی باری را بر آن داشت تا عملیات خود را در ایران دوباره از سر گیرند که از جمله می‌توان به پنج خط کشتیرانی آسیایی اشاره کرد. خطوط کشتیرانی بزرگ اروپا مانند مرسک لاین، ام. اس. سی، سی. ام. ای. سی. جی. ام. وهاپاگ- لوید قبلا ایران را به عنوان یکی از مسیرهای تجاری خود معرفی کرده بودند. اعتقاد بر این است که با ورود ایران به بازارهای جهانی، این شرکت‌ها نیز به ایران باز گردند. پیش بینی افزایش تعداد خطوط کشتیرانی باری ارائه‌دهنده خدمات به ایران، ارتباط این کشور را با مسیرهای تجارت جهانی بهبود می‌بخشد؛ در نتیجه هزینه‌های حمل و نقل را کاهش می‌دهد. تحریم‌ها و کاهش تعداد خطوط کشتیرانی جهانی که ایران را به عنوان یکی از بنادر مسیر خود در نظر گرفته‌اند، منجر به کاهش قابل ملاحظه‌ای در ارتباطات ایران با مسیرهای کشتیرانی شده بود. ایران در ۲۰۱۰ بالاترین جایگاه را در شاخص ارتباط کشور با خطوط کشتیرانی جهانی داشت، اما از آن زمان به بعد و با آغاز تحریم‌ها، امتیاز ایران به طور مداوم کاهش یافت، تا جایی که به پایین‌ترین سطح خود در ۲۰۱۴ رسید. اعتقاد بر این است که امتیاز ارتباط ایران با خطوط کشتیرانی جهانی در پساتحریم بهبود می‌یابد. شرکت‌های کشتیرانی ایران نیز به تدریج از به تعلیق درآمدن تحریم‌ها سود می‌برند. البته احتمالا تحریم‌های این شرکت‌ها در نخستین مرحله برداشته نمی‌شود. از این رو باید تا اواخر ۲۰۱۵ یا ۲۰۱۶ صبر کنند. پس از برداشته شدن تحریم‌های این شرکت‌ها، انتظار می‌رود هزینه‌های تجارت ایران همزمان با افزایش رقابت در بازار به دلیل ورود این شرکت‌ها بیش از پیش کاهش پیدا کند که خبری خوب برای تاجران ایرانی به شمار می‌رود.

در حال حاضر بخش حمل و نقل دریایی نقش عمده‌ای در حمل و نقل تجاری ایفا می‌کند به گونه‌ای که تقریبا ۱۰۰ درصد حمل و نقل نفتی و حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد کالاهای تجاری از طریق دریا انجام می‌شود. از طرفی صنعت حمل و نقل دریایی بزرگترین صنعت بین‌المللی در جهان است و بیش از ۲.۵ میلیون نفر در این صنعت مشغول به کار هستند، با این وجود رکود در بازارهای جهانی، وجود مزاد ظرفیت از مهمترین چالش‌های امروز صنعت حمل و نقل دریایی است. موضوع حمل و نقل دریایی به دلیل تاثیرگذاری آن بر قیمت تمام شده کالا در کشورهای در حال توسعه جایگاه والایی یافته و توجه بدان در عرصه فعلی تجارت آزاد و محیط کاملاً رقابتی موجود در میان صاحبان صنایع و مواد اولیه، نقشی حیاتی پیدا کرده است. باید در نظر داشت ۹۰ تا ۹۵ درصد تجارت خارجی کشور از طریق دریا انجام می‌شود، اما به دلیل نبود تسهیلات ارزان قیمت بانکی و محدودیت بندری آن طور که باید و شاید از این ظرفیت استفاده نمی‌کنیم و در برخی کالاها معادل قیمت آن باید هزینه حمل بپردازیم؛ به گفته فعالان اقتصادی، صنعت حمل و نقل دریایی همچنان با مشکلاتی مانند تاثیر بحران اقتصاد جهانی بر کشتیرانی ایران، ایجاد ناامنی در آب‌ها از سوی دزدان دریایی، سرمایه گذاری ناکافی در بنادر، نبود طرح‌های جامع در این زمینه و چالش تحریم‌ها مواجه است. یکی از بزرگترین مشکلات صنعت حمل و نقل ما، تحریم‌هایی است که از ابتدای انقلاب اسلامی به نوعی این صنعت را آزار می‌داد و در یک دهه اخیر به اوج خود رسید. صنعت دریایی ما بیش از پنج سال است که شدیدترین تحریم‌ها را تحمل کرد و از راه‌های مختلف این تحریم‌ها را دور زد. این مشکلات موجب شده هزینه حمل و نقل بر قیمت تمام شده کالا در ایران حدود دو برابر میانگین جهانی برسد. همچنین در شرایط تحریم، بازرگانان ناچار به پرداخت هزینه‌های بیشتر برای جابه‌جایی کالاها به خارج و داخل کشور هستند؛ بنابراین از فرصت پیش آمده پساتحریم باید راهکارهایی را در نظر گرفت تا هزینه‌های سربار هر چه بیشتر کاسته شود و باعث رونق حمل و نقل دریایی شود. در حقیقت شرکت‌های کشتیرانی تجاری کشور با سه قطعنامه شورای امنیت، تحریم یک جانبه آمریکا و اتحادیه اروپا با هدف خارج کردن خطوط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از مسیرهای اصلی تجاری دنیا

فهرست

- ۱ سر مقاله
- ۲ اخبار
- ۵ باوری به بخش خصوصی نیست.....
- ۶ عصر تلاطم.....

پیام انجمن

صاحب امتیاز:

انجمن کشتیرانی خدمات وابسته
شورای سیاستگذاری: مسعود پل‌مه، امید ملک،
 مهرشاد معین‌انصاری، حسین ناجی‌پور، روزبه
 مختاری، علیرضا چشم‌جهان، محمد نیک‌پی
مدیرمسئول: یحیی ضیائی مهرجردی
سر دبیر: فرهاد اسماعیلی
عکس: نعیمه عارفی‌زاده
با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن‌فیری، منصوره
 سالاروند، سرور احمدی، وحید زبرد

با حضور انجمن‌های صنفی حمل و نقلی کشور برگزار شد؛

بررسی «طرح بیمه برگشت سالم کانتینر و حق توقف»

در انجمن کشتیرانی



در پایان
جلسه مقرر
شد کمیته‌ای
متشکل از
صنوف مرتبط
با طرح بیمه
برگشت سالم
کانتینر و حق
توقف در
محل انجمن
تشکیل شود.

جلسه بررسی طرح بیمه تضمین تعهدات تحویل‌گیرندگان کانتینر به مالکان کانتینر (طرح بیمه برگشت سالم کانتینر و حق توقف) در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. به گزارش سی نیوز، در این جلسه که نمایندگانی از شورای عالی ترابری، اتحادیه حق‌المعمل‌کاران گمرک ایران، انجمن صنفی کارفرمایی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی کالای مشهد مقدس، انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی آذربایجان، انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی استان تهران، شرکت کارگزاران بیمه حامیان پوشش فردا، انجمن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان و شرکت تامین ترابر ایرانیان و اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته حضور داشتند، وحید حائری، نماینده شرکت تامین ترابر ایرانیان به عنوان پیمانکار شرکت بیمه پاسارگاد به شرح و بررسی طرح پرداخت و شیوه اجرا و فرآیند این طرح را بیان کرد. همچنین نحوه ثبت‌نام و هزینه بهره‌گیری از طرح و خسارت‌ها و هزینه تحت پوشش بابت حق توقف کانتینر توضیح داده شد. بنابراین گزارش، پس از آن پرسش‌های حاضران در جلسه و ابهامات آنان پاسخ داده شد و مسعود پل‌مه، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، درباره چگونگی هماهنگی برای اجرای طرح بیمه تضمین تعهدات تحویل‌گیرندگان کانتینر به مالکان کانتینر توضیحاتی را بیان کرد. در پایان این جلسه مقرر شد کمیته‌ای متشکل از صنوف مرتبط با طرح بیمه برگشت سالم کانتینر و حق توقف در محل انجمن تشکیل شود.

براساس این گزارش، در این طرح تمامی ذینفعان بخش حمل و نقل اعم از خطوط کشتیرانی، نمایندگان صاحبان کالاها، انجمن‌های حمل و نقل زمینی و انجمن حق‌المعمل‌کاران حضور دارند و شرکت‌هایی که تمایل به حضور در این طرح دارند می‌توانند با مراجعه به انجمن‌های خود، در این طرح شرکت کنند. ثبت نام این طرح از ۱۵ مهر ۱۳۹۴ آغاز و از ۳۰ مهر ۱۳۹۴ هم این طرح اجرایی شده است و اطلاعات شرکت‌های حاضر در این طرح در سامانه ثبت شده‌است.

در جلسه هیات مدیره با روسای کمیته‌ها؛

سیاست‌انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

در حوزه‌های تخصصی تشریح شد

با توجه به تخصصی بودن حمل و نقل دریایی، مقرر شد، واحد کارشناسان بازرگانی دریایی در شورایی عالی کارشناسان رسمی دادگستری ایجاد شود



دریایی، مقرر شد که در هماهنگی با شورای عالی کارشناسان رسمی دادگستری، واحد کارشناسان بازرگانی دریایی هم در این مجموعه تصویب شود تا مشکلات صنف دریایی کشور به حداقل برسد.

جلسه هماهنگی هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با روسای کمیته‌های تخصصی این انجمن برگزار شد.

به گزارش سی نیوز، در این جلسه مسایل و مشکلات هر کمیته تخصصی به صورت مجزا بیان شد و در ادامه مسعود پل‌مه، رئیس هیات مدیره انجمن سیاست‌ها و رویکرد هیات مدیره را برای روسای کمیته‌ها تشریح کرد.

بنابر این گزارش، روسای کمیته‌ها هم از هیات مدیره درخواست کردند که این جلسات هر دو ماه یکبار برگزار شود تا مشکلات و مسایل طرح و مورد بررسی قرار گیرد. بر اساس این گزارش، در انتهای این جلسه مقرر شد که ایجاد دادگاه تخصصی دریایی از سوی دبیرخانه انجمن پیگیری و نتیجه به صورت گزارش به هیات مدیره ارائه شود.

همچنین با توجه به تخصصی بودن مقوله حمل و نقل دریایی و نیاز به ایجاد واحد کارشناسی بازرگانی

تغییرات در هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛

نائب رئیس، رئیس شد



پس از استعفای کاپیتان حمزه کشاورز، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، آقای مسعود پل‌مه جانشین وی شد.

به گزارش سی نیوز، در جلسه هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، استعفای آقای حمزه کشاورز، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از هیات مدیره، مورد بررسی و تایید اعضا قرار گرفت. بنابراین گزارش، در ادامه جلسه برای تعیین رئیس و نائب رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی رای گیری شد که به اتفاق آراء، مسعود پل‌مه به‌عنوان رئیس هیات مدیره و مهرشاد معین‌انصاری به عنوان نائب رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته انتخاب شدند.

همچنین محمد نیک‌پی که پیش از این عضو علی‌البدل هیات مدیره بود، به عنوان عضو اصلی وارد هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته شد.

برای حل اختلاف اعضا دو طرف:

کمیته مشترک انجمن‌های کشتیرانی و حمل و نقل ایران تشکیل شد



نخستین جلسه کمیته مشترک انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، و انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران در محل انجمن کشتیرانی برگزار شد. به گزارش سی نیوز، در این جلسه که نمایندگان از دو انجمن وجود داشتند، درباره همکاری برای حل اختلافات احتمالی بین اعضا، گفت‌وگو شد و در نهایت مقرر شد که از هر انجمن سه عضو اصلی و سه عضو علی‌البدل معرفی شده و جلسات این کمیته مشترک هر دو هفته یکبار برگزار شود.

و خدمات وابسته و حمل و نقل بین‌المللی ایران و دیگر انجمن‌ها اتفاق می‌افتد، این کمیته تشکیل شد تا این مشکلات را بررسی و کنترل و حل به نحو احسن کند. او اضافه کرد: این کمیته علاوه بر حل مسائل و مشکلات اعضای دو انجمن، به نوعی موجب تعامل و نزدیکی بیشتر دو انجمن نیز می‌شود.

کاپیتان اسلامی با تاکید بر اینکه مسائل پیش از طرح در کمیته مشترک، باید در کمیته فورورادی انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران، و کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مطرح شود، گفت: اگر پس از طرح در این دو کمیته هنوز مساله‌ای باقی مانده باشد، پرونده در کمیته مشترک مطرح شده و پس از بررسی، راه‌حل‌ها و پیشنهدها به دو طرف ارائه می‌شود. او همچنین تاکید کرد: باید در نظر داشت که تعداد کمی از اعضای دو انجمن هستند که عرف جاری در مباحث حمل و نقلی را رعایت نمی‌کنند و این کمیته در صورت نیاز به این موارد هم ورود پیدا کرده و به نوعی بی‌انضباطی آنها را به انجمن‌ها گزارش می‌دهد و در

کمیته‌ای برای نزدیکی انجمن‌های حمل و نقلی کاپیتان منصور اسلامی، رئیس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز درباره این کمیته گفت: به خاطر برخی مشکلاتی که اعضای دو انجمن کشتیرانی



کمیته مشترک علاوه بر حل مسائل و مشکلات اعضای دو انجمن، به نوعی موجب تعامل و نزدیکی بیشتر دو انجمن نیز می‌شود



صورت لزوم از سوی انجمن به آنها تذکر داده می‌شود. کاپیتان اسلامی افزود: با این کار و اطلاع رسانی درباره متخلفان صنف، این تخلفات تسری پیدا نکرده و جلوی به عرف تبدیل شدن آنها گرفته می‌شود.

کمیته‌ای برای حل اختلافات داخلی

میرمحمد نبوی، عضو هیات‌مدیره انجمن حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در این باره به سی نیوز گفت: به دلیل اختلاف بین نمایندگان خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و شرکت‌های ترانزیتی و فورواردی این کمیته مشترک دو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و حمل و نقل بین‌المللی ایران، تشکیل شد.

او ادامه داد: این کمیته می‌تواند بدون اینکه به بخش خارجی مانند سازمان بنادر، تعزیرات و یا دادگاه‌های صالحه و شوراهای حل اختلاف مراجعه کنیم، در درون خودمان مشکلات را حل کنیم. نبوی با اشاره به اینکه این کمیته یک نقش داوری دارد و بیشتر راه‌حل‌ها را توصیه می‌کند، اضافه کرد: معمولاً پرونده‌هایی که قبلاً درباره اختلاف آنها در انجمن صحبت شده و به نتیجه

نرسیده، در کمیته مشترک مطرح می‌شود. این کار باعث کاهش اختلافات و پرونده‌های اختلافی بین اعضای دو انجمن می‌شود. او همچنین تصریح کرد: این کمیته در اصل برای هماهنگ کردن خانواده حمل و نقلی کشور تشکیل شده است.

تفاهمنامه سازمان فنی و حرفه‌ای اجرایی شد؛

آغاز نخستین دوره «پذیرش انواع کانتینر» در واحد آموزش انجمن



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در حال تدوین و بازنگری دوره آموزشی غوازی در سه سطح آموزشی یک، دو و سه برای دانشجویان است. این دوره‌ها پس از طی مراحل قانونی و تصویب طرح دروس آن بر اساس استانداردهای آموزشی سازمان فنی و حرفه‌ای، برای علاقه‌مندان ارائه می‌شود. همچنین با به تصویب رسیدن استاندارد آموزشی، این دوره نیز به علاقه‌مندان ارائه می‌شود. همچنین برای کسب اطلاعات بیشتر با واحد آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، به شماره ۸۸۹۳۷۴۸۲ خانم عارفی تماس بگیرید.

نخستین دوره آموزشی بر اساس تفاهمنامه همکاری با سازمان فنی و حرفه‌ای کشور، به نام دوره «پذیرش انواع کانتینر» در واحد آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تدوین شده و آماده پذیرش دانشجویان است. به گزارش سی نیوز، با توجه به اینکه دوره‌های دریایی و بندری در سازمان فنی و حرفه‌ای وجود نداشت و نیاز به تدوین و بازنگری استانداردهای آموزشی در این باره وجود داشت، با برگزاری جلساتی با اداره آموزش این سازمان، استاندارد آموزشی دوره پذیرش انواع کانتینر تدوین و آماده اجرا شد. بنابراین گزارش، واحد آموزش



نخستین دوره آموزشی بر اساس تفاهمنامه همکاری با سازمان فنی و حرفه‌ای کشور، به نام دوره «پذیرش انواع کانتینر» در واحد آموزش انجمن آماده پذیرش دانشجویان

فرجام خصوصی سازی در صنعت حمل و نقل دریایی؛

باوری به بخش خصوصی نیست



زمانی که گفته می‌شود یک طیف یا گروه خاص از بدنه دولتی مخالف خصوصی سازی است، باید علت آن مخالفت را بررسی و تجزیه و تحلیل کنیم

درباره بخش خصوصی و توانمندی‌های آن تاکنون به کرات سخن گفته و شنیده شده است. اخیراً برخی از مقامات دولتی کنونی نسبت به توانمندی‌های بخش خصوصی در حمل و نقل دریایی تردیدهایی را روا داشته‌اند که تاکنون از زوایای مختلف به آن پرداخته شده است. به گزارش سی نیوز، روزبه مختاری عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به چالش‌های عمیق‌تر اجتماعی، فرهنگی و روانی روند خصوصی سازی در ایران امروز اشاره کرده که می‌تواند الگویی مناسب برای اجرایی کردن خصوصی سازی در بنادر ایران باشد. او معتقد است نظام اجتماعی و فکری دستگاه‌های دولتی طی سال‌ها در افراد روحیه‌ای را ایجاد می‌کند که افراد برای رهایی از آن نیازمند امنیت اقتصادی و اجتماعی در زندگی معیشتی خود هستند. از این رو، هرگونه خصوصی سازی در جامعه اقتصادی ایران مستلزم یک نوع امنیت اقتصادی و اجتماعی برای بدنه دستگاه دولتی است و در غیراین صورت هر پروژه و طرحی محکوم به شکست است. در زیر گفت‌وگوی تفصیلی مختاری را می‌خوانید:

این قضیه است یا آنکه در سطح کلان موافقت وجود دارد اما در سطح خرد مخالفت‌ها آغاز می‌شود. اما بیا بییم از زاویه دیگری به این مسئله نگاه کنیم. زمانی که گفته می‌شود یک طیف خاص یا یک گروه خاص از بدنه سازمان دولتی مخالف این قضایا هستند، باید علت آن مخالفت را بررسی و تجزیه و تحلیل کنیم. گروهی از این بدنه هستند که می‌توانند از مخالف به موافق تغییر کنند، گروهی هستند که در حال ورود و پیوستن به این بدنه هستند، در مورد این‌ها چه کاری باید انجام داد که جزء مخالفان نشوند، اگر ریشه یابی این مخالفت‌ها صورت گیرد و تلاش برای رفع مخالفت به جای جبر در مخالفت داشته باشیم،

این‌ها، در بخش دولتی و شرکت‌های خصوصی در سطوح عالی حضور داشتند. این حضور در موقعیت‌های مختلفی هم بوده است. این دارای اهمیت زیادی است. چون هرکدام از ما با توجه به نوع کاری که داریم یک بعد از یک مسئله را می‌بینیم، اما آن‌ها جامع قضایا را مشاهده می‌کنند. در نتیجه همیشه باید برای افرادی با نگاه این چنینی احترام بیشتری قائل شویم و بپذیریم که این نگاه، نگاه جامع تری است. اگر به صورت کلی به بحث خصوصی سازی نگاه کنیم و این که فرهنگ خصوصی سازی در کشور ما چگونه است، همیشه با سخنان تکراری مواجه هستیم. سخنانی نظیر اینکه بدنه سازمان‌های دولتی مخالف

از یکسال گذشته تاکنون، ضرورت استفاده از توان بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل دریایی جدی‌تر شده است. به تازگی برخی از مقامات دولتی سابق نیز بر ضرورت آن پافشاری کرده‌اند. به نظر شما تاچه اندازه می‌تواند این دعوت و فراخوان‌ها جدی بوده و در آن التزام عملی هم باشد؟

بعضی مقامات دولتی سابق که بعدها در بخش خصوصی مشغول شده‌اند به واسطه تجاربی که دارند خیلی منحصر بفرد هستند. وقتی به سابقه کاری برخی از این‌ها دقت می‌کنیم متوجه حضور چند وجهی این‌ها در ارگان‌های دولتی و بخش خصوصی می‌شویم. برخی از

آن قدرت را به بخش خصوصی انتقال دهیم واقعا کار دشواری است!

دقیقا در چه بخشی این دشواری بیشتر احساس می شود؟

ببینید، یک سطحی از افراد با توجه به شغلی که دارند میزانی از توجه را از جامعه دریافت می کنند حالا ما بخواهیم با خصوصی سازی این توجهات را محدود یا از بین ببریم، بحث مالی و حب قدرت را هم به کنار بگذاریم، شخصیت افراد به آن میزان توجه نیاز دارد، از بین بردن این نیاز اشتباه است، باید جایگزینی برای آن پیدا کنیم؛ طبیعی است که این افراد مانعی برای خصوصی سازی می شوند.

اخیرا بحث هایی مطرح شده مبنی بر این که ما بخش خصوصی توانمندی نداریم، حال آنکه عملا بخشی از عملیات دریایی از سوی این بخش صورت می گیرد. به نظر شما تاچه اندازه این ادعاها واقعی است؟

این بحث را از دو زاویه می توان نگاه کرد، مثالی را مطرح می کنم. کودکی داریم که می خواهیم به نحو مطلوبی او را بزرگ کنیم، بسیار نگران و مراقبش هستیم که مثلا هنگام دویدن زمین نخورد، اما به خاطر حفظ امنیت او ترس و واهمه ای را به او منتقل

بخش های بسیار بزرگ تر سازمان های دولتی تعمیم دهید. مخصوصا آن بخش هایی که به هر شکلی ارباب رجوع دارند، یا ارباب رجوع زیاد کوچک یا ارباب رجوع کم اما بزرگ، آن ها هم در طول روز با درخواست های زیادی مواجه می شوند، در نتیجه فردی که در صندلی های خاص دولتی نشسته، دچار غرور می شود.

به نظر شما برای این مساله چه تدبیری باید اندیشید؟

این یک معضل بزرگ فرهنگی است. مشکل ما در بخش خصوصی و دولتی در این است که نتوانستیم مفهوم خواهش را به درستی درک کنیم؛ نتوانستیم درک کنیم که باید به افراد مختلف چه نکاتی را آموزش دهیم، اگر امروز فردی به من مراجعه می کند و من به عنوان شرکت ارائه دهنده خدمات به این فرد برخورد انسانی و درستی با او نداشته باشم به این نکته آگاه باشم که آن فرد یا شرکت، گزینه ها و حق انتخاب های دیگری هم دارد، که می تواند مرا از چرخه اقتصادی خودش حذف کند، هر وقت این آگاهی به همراه ترس و نگرانی از حذف شدن وجود داشته باشد، به طبع این غرور کمتر به وجود می آید. هر گاه این حلقه بداند که تنها حلقه تامین کننده نیاز آن فرد است، غرور افزایش

فکر می کنم بتوانیم به نتیجه ای که می خواهیم دست پیدا کنیم. در چنین مواردی نگاه ما تاکنون این گونه بوده که با گروه مخالف بجنگیم. اما این یک نگاه اشتباهی است.

به نظر شما دلیل این مخالفت ها چیست؟ در زیر پوست این نوع انکارها چه حقیقتی پنهان است؟

از نظر بنده دلیل اول این موضوع عدم امنیت شغلی است که خودمان به وجود آورده ایم. منظورم از خودمان افرادی هستند که در سطح کلان مسوول چنین اموری هستند. زمانی که در جایگاهی قرار داریم برنامه هایی مطرح می کنیم که می تواند امنیت شغلی، امنیت مالی افراد را به خطر بیندازد، و هیچ نوع اطمینانی هم به او داده نشود، حتی در بخش خصوصی هم با آن مقابله می کنند. مگر آنکه برای این مسئله جایگزینی پیدا کنیم، در نتیجه ما باید کاری کنیم که این دل نگرانی ها را برطرف کنیم. نه اینکه بخواهیم این دل نگرانی ها را ساکت کنیم. نکته دیگر حب قدرت است، در مورد بخش خصوصی عرض می کنم. در بخش خصوصی بخشی وجود دارد به عنوان صدور ترخیصیه که دوستان از شرکت های دیگر می آیند و ترخیصیه می گیرند، خوب افرادی که در آن قسمت مشغول فعالیت هستند با چه پدیده ای مواجه می شوند؟ افرادی از شرکت های دیگر می آیند و درخواست دارند، نوع برخورد به شکلی است که همیشه از کارمندان این بخش درخواست و تقاضا می شود. همین مسئله باعث می شود آن فرد از نظر شخصیتی غرور کاذبی بر او چیره شود و ناخواسته باعث می شود که از نگاه بالاتری به ارباب رجوع نگاه کند، این می شود غرور قدرت، ممکن است این فرد زمان زیادی هم در این سمت قرار نگرفته باشد و یا علم و تجربه کافی هم در زمینه حمل و نقل نداشته باشد اما به دلیل درخواست هایی که هر روز از او می شود، برای او غرور انگیز می شود فراموش می شود که ارباب رجوعی که می خواهد ترخیصیه بگیرد کسی است که مسائل مالی ما را تعیین می کند و ولی نعمت ماست، و این غرور کاذب است. حالا این مثال از بخش خصوصی را به



می کنیم، زمانی که این کودک بزرگ می شود، برای انجام دادن یک کار عادی هم این کودک می ترسد. ما فراموش می کنیم که شجاعت را از کودکان گرفتیم و حالا او را به خاطر این ترس سرزنش می کنیم!

پیدا می کند. در نتیجه باید حلقه های موجود در زنجیره تامین مان را - اعم از خصوصی و دولتی - افزایش دهیم. نکته مهم اینجاست که ما حلقه های دولتی داریم که جایگزینی ندارند و وقتی قدرت هم می گیرند، اگر بخواهیم



هر گاه حلقه ای بداند تنها تامین کننده نیازهاست، غرور افزایش پیدا می کند. در نتیجه باید حلقه های موجود در زنجیره تامین را - خصوصی و دولتی - افزایش دهیم

نمی توانم داشته باشم.

به عنوان سوال آخر با توجه به ادبیات دولت یازدهم برداشت شما در به بازی گرفتن بخش خصوصی از سوی دولت چیست؟ آیا دولت می خواهد دست به چنین کاری بزند اما در درون خود با مخالفت‌هایی مواجه است؟

اگر بخواهم در یک جمله پاسخ دهم به نظر من اراده ای وجود ندارد. تا زمانی که کسی به آن باور نرسد نمی تواند آن را القا و یا اجرا کند؛ یکی از اتفاقات خوبی که در این دولت رخ داده این است که خصوصی سازی پیشین را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده که خصوصی سازی صورت نگرفته است. چون کاری از یک بخش دولتی گرفته شده و به یک بخش نیمه دولتی و یا تعاونی داده شده است. این را نمی توان خصوصی سازی نامید. در این دوره ادبیات خصوصی سازی تغییر کرده به واگذاری از سازمان دولتی به یک سازمان کاملا غیردولتی بدون هیچ گونه وابستگی. این حرکت زیبایی است و به این می توان گفت پیشرفت اما این پیشرفت و تغییرات به قدری آرام و بطئی است که بهتر است نامش را تغییر نگذاریم! نکته اینجاست که چه اتفاق‌هایی رخ داده است؟ آیا در جایی بخش خصوصی را به جدیت نقشی داده‌اند؟ عرض بنده این است که باوری وجود ندارد، برای هر کاری باید به یک باور برسیم. بهاء و تحمل زیادی برای بخش دولتی صرف می شود آیا این بهاء و قیمت را به بخش خصوصی هم می دهیم؟

داده می شد آیا نمی توانست آن کار را بهتر انجام دهد؟!

به عنوان مثال گنتری کرینی که برای بندر شهید رجایی تهیه می کنیم، باید با چه کیفیتی خریداری کنیم؟ با توجه به شرایط خرید، کرین زیر دهه ۷۰ کار اشتباهی است، اما در پروپوزال خرید کرین دهه ۵۰ پیشنهاد می شود که به هیچ عنوان نمی تواند کارهای متناسب را با آن انجام داد. ما می خواهیم کرینی را بخریم که برای ده سال گذشته بسیار مناسب است! خوب این تجزیه و تحلیل‌ها را بخش دولتی انجام می دهد، اگر بخش خصوصی چنین پیشنهادی را می داد مجوز آن شرکت را باطل می کردند! وقتی که چنین مواردی را می بینیم، بخش خصوصی را بازی نمی دهند و می گویند بازی بلد نیست.

به نظر شما در فضای کنونی انکار بخش خصوصی، این بخش چگونه می تواند نقش واقعی خود را به دست بگیرد؟

اگر فضایی ایجاد شود بخش خصوصی قدرت ورود خوبی دارد، ما قدرت‌های نهفته ای داریم که بالقوه است. باید به بالفعل تبدیل شود، با تشخیص اینکه کدام یک از این شرکت‌ها این توانایی را دارند باید اجازه حرکت به آنها داده شود، به نظر من این جنگ نابرابر است؛ این اتفاق با زور نمی شود، تنها راه مذاکره و خواست طرف قدرتمند مهم است، این می شود مقابله بخش خصوصی و دولتی، تنها راه بخش خصوصی مذاکره، چانه زنی و متقاعد کردن است. اما هیچ جبری را

زمانیکه سال‌ها به بخش خصوصی اهمیتی نداده ایم، دست و بالش را بسته و فرصت تحرک به این بخش را نداده ایم، هر بخش خصوصی که خواسته است بزرگ شود مانع شدیم و میزان رشد و توسعه بخش خصوصی را به صورت نانوخته در سطح مشخصی نگه داشته ایم، امروز گله و شکایت می کنیم که بخش خصوصی تحرک لازم را ندارد و بخش قدرتمندی نیست، این یک بخش از قضیه است، اما اگر ندارد چرا ندارد و چه کسی مقصر است؟ دوم اینکه از کجای دانیم توانمندی ندارد؟ ما در زمان جنگ دوم - اعمال تحریم‌ها - قابلیت‌های بسیار بزرگی از بخش خصوصی مشاهده کردیم. شاهد و ناظر ایده‌های خلاقانه ای از بخش خصوصی بودیم، زمانی که همه رگ‌های اقتصادی ما در انسداد بود بخش خصوصی توانست تولید درآمد کند و ایده‌های راهگشایی را به میان آورد. چه کسی گفته بخش خصوصی توانایی ندارد؟ با چه پارامترهایی ارزشیابی کرده ایم که بخش خصوصی توانایی ندارد؟! زمانیکه از بخش دولتی، نیمه دولتی و تعاونی‌ها استفاده می کنیم و حاضر نیستیم حتی یک کار ساده را به بخش خصوصی بسپاریم، گله مندیم چرا بخش خصوصی قدرتمند نداریم؟ آیا افرادی که زیر مجموعه سازمان‌های دولتی هستند به جزء رانت چه چیزی فراتر از بخش خصوصی برخوردارند. چه امتیازی آن‌ها را نسبت به بخش خصوصی برتری می دهد.

شرکت‌های تابعه سازمان بنادر یکی از این گرفتاری‌هاست. آن‌ها به هیچ وجه نمی توانند بخش خصوصی قلمداد شوند. کارهای مختلف بنادر را آن‌ها تصاحب می کنند. ارجحیت آن‌ها نسبت به شرکت‌های خصوصی چیست؟ ما دائما شرکت‌های خصوصی را محدود می کنیم. به هیچ وجه علاقه ای به واگذاری قدرت به این شرکت‌ها نداریم و حالا دنبال این هستیم که چرا آنها مقصر هستند؟! یکی از اتفاقاتی که همیشه رخ می دهد این است که کاری را انجام می دهیم بعد به دنبال دلیل آن کار می گردیم! اگر یک دهم از امکانات و تسهیلاتی که در اختیار زیر مجموعه‌های بخش دولتی و شبه دولتی قرار داشت به بخش خصوصی

از اتفاقات خوبی که در این دولت رخ داده این است که خصوصی سازی پیشین را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده که خصوصی سازی صورت نگرفته و کار از بخش دولتی به نیمه دولتی ارجاع شده است



یادداشتی به قلم امید ملک، خزانه دار هیات مدیره انجمن کشتیرانی

عصر تلاطم

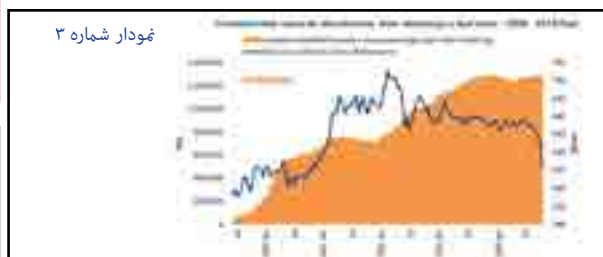
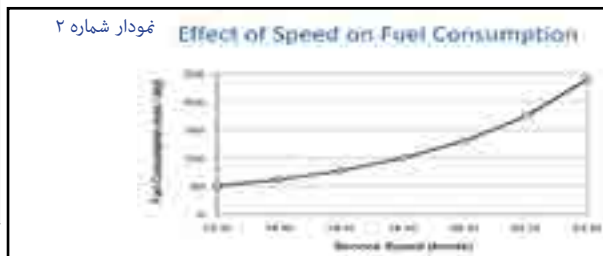
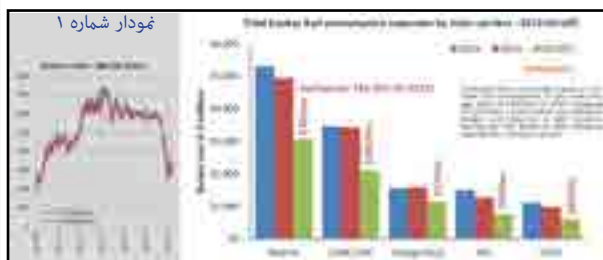


شیخ مصلح الدین سعدی شیرازی در خلال درس‌های اخلاقی رساله خود «بوستان» که در رثای این آثار جاویدان، خودش در «گلستان» چنین می‌سراید:

گل همین پنج روز و شش باشد وین گلستان همیشه خوش باشد
 نقلی جالب از درس‌های اخلاقی و زندگی دارد که با ابیات زیر شروع می‌شود
 یکی بر سر شاخ و بن میبیرید خداوند بوستان نگه کرد و دید
 بگفتا که این مرد بد میکند نه با من که با نفس خود میکند

و هر چند در این بیش از ۷۰۰ سال دنیا بارها دگرگون شده اما زبان و ادبیات فارسی آنچنان زنده و پویا مانده که همچنان فهم بیش از ۸۰ درصد از این گنجینه‌های یگانه توسط مردم عادی امکانپذیر است.

چون تابع
 افزایش
 سرعت با
 افزایش
 مصرف سوخت
 تصاعدی است
 این امر باعث
 جذب حجم
 عظیمی از
 ناوگان بیکار در
 سرویس‌های
 لاینر شده
 است



حالا حکایت شرکت‌های کشتیرانی لاینراست که یک‌دفعه انگار با پیشرفت‌های تکنولوژی به علم اشراق رسیدند و مسابقه‌ای را آغازیدند جهت بریدن بن شاخه دیگران تا مگر آب و ریزمغزی‌های (کرایه حمل و درآمدهای محلی) بیشتری به شاخه خودشان برسد و یا تبخیر و از دست دادن مواد غذایی کمیاب (کاهش هزینه حمل هر TEU حمل از طریق استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد مقیاس چه از طریق کاهش مصرف سوخت و چه هزینه پرسنلی و حتی هزینه‌های عوارض بندری) را با بدست آوردن مزیت نسبی در رقابت با دیگران از خود به دور نمایند. ارقام عظیم میلیارد دلاری هزینه سوخت در ۳ سال برای ۵ شرکت بزرگ در نمودار شماره ۱ نمایش داده شده است و تازه این هزینه در زمانه‌ایست که عمده کشتی‌های کانتینری بدلیل کاهش هزینه مصرف سوخت با سرعت بسیار پایین که به (ESS: Extra Slow Steaming) مشهور است حرکت می‌نمایند. چون تابع افزایش سرعت با افزایش مصرف سوخت تصاعدی است (نمودار ۲) و اتفاقاً همین امر باعث جذب حجم عظیمی از ناوگان بیکار در سرویس‌های لاینر شده است. (نمودار ۳)

نمودار ۷ داشته باشیم.

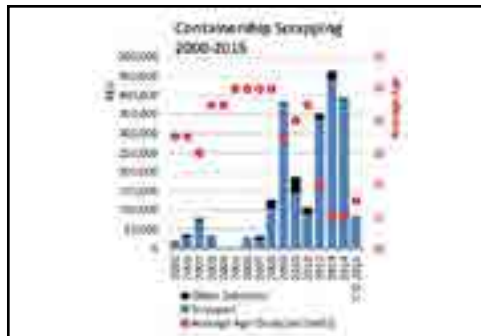
نمودار شماره ۷



اگرچه گلايه شرکت‌های لاینر از اوضاع خراب کسب و کار را می‌توان شنید اما نمی‌توان آنرا به جهل ایشان از چنین اتفاقی مرتبط دانست. بنظر می‌رسد شرکت‌های موصوف از هر زمان دیگری به شکافتن مسئله‌ای که با جهت‌گیری غلط سیاسی حداقل برای مسیرهایی که به قاره اروپا مرتبط است و آنها را مجبور به تعطیلی سیستم اثبات شده کنفرانس‌ها کرد، رسیده باشند. ابتدا فرمول اقتصاد مقیاس بصورت اندیشه بزرگی در تمام سطوح تحلیل‌ها و بررسی‌های کارشناسانه ظاهر شد، یعنی بکارگیری کشتی‌هایی تا ۲۰ هزار تی‌ای‌یو ظرفیت در مسیرهای اصلی شرقی-غربی و بکارگیری این ایده در بسیاری از مسیرها تا جائی که امکان داشته باشد. در این هیاهو کسی به اثر آبشاری (Cascade Effect) این اقدام اشاره‌ای نکرده چراکه کارشناسان به طور عمده از سوی بزرگان جهت کارشناسی و اظهار نظر دعوت می‌شدند؛ لذا دید و تحلیلشان بیشتر ناظر بر عملکرد یک شرکت بود تا صنعت و چون رقبا، میدان را تا سر حد امکان ترک نمیکنند و حاضر به پرداخت هزینه‌های بسیار گزاف میباشند لذا آنها هم با هجوم به سمت سفارش ساخت کشتی‌های بزرگ به این اثر دامن زدند تا جائیکه لیدر بازار برای اولین بار در طرح بسیار جاه طلبانه خود موصوف به «نوار نقاله» از کشتی‌های با ظرفیت ۵۰۰۰ TEU بعنوان فیدر در جنوب شرق آسیا استفاده کرد و دست آخر بازی بزرگان با اتحاد غول‌ها مانند (Maersk+MSC) و (CMA-CGM+UASC+CSCL Ocean). ضمناً این نوزایی هزینه‌های هنگفتی را نیز به بنادر برای ایجاد ظرفیت‌های پذیرش چنین کشتی‌هایی برای عمیق‌تر کردن کانال دسترسی، عمق حوضچه و کنار اسکله و حفظ آن تا تهیه تعداد زیادی گنتری‌کرین‌های متناسب با سایزهای جدید تحمیل نمود که باید در هزینه‌های اقتصاد حمل‌ونقل کشورها دیده شود. هرچند گزارش بسیار مثبت تراز مالی شرکت Maersk در پایان ۲۰۱۴ این استراتژی را کاملاً تأیید می‌کند. اما در حال حاضر از پایان طوفانی که با شدت شرکت‌های لاینر را درمی‌نوردد خبری نیست. چراکه قیمت‌ها در مسیرهای اصلی شرقی-غربی به طرز بی‌سابقه‌ای سقوط کرده تا حدی که

چالش‌های شرکت‌های لاینر شامل ضررهای تاریخی، تحلیل رفتن نقدینگی جاری و پشتیبانی، هیولای ورشکستگی و کاهش تقاضا برای خدمات ایشان است. فشار بالنسبه مساوی رقابت در صنعت لاینر همزمان با جنگ قیمت به دلیل عکس‌العمل شرکت‌ها به رفتار خودتحمیلی (خودکرده) ایشان در بر هم زدن عرضه و تقاضا شدت گرفت. بررسی‌های صورت گرفته نشان از عدم بهبود اوضاع در سال‌های ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ پس از دوران ناپایداری سال‌های ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ بدلیل بحران جهانی دارد و هر چند که امید به بهبودی در پس کاهش نرخ بیکاری و رشد اقتصادی آمریکا و اروپا در افق به چشم می‌خورد اما این پیش‌بینی مشتاقانه که در مقاله خوب، بد، زشت در شماره ۸۶ مجله ترابران در ماه آگوست سال ۲۰۰۹ با عنوان «خوب» نقل شد تاکنون محقق نشده است و در واقع شرکت‌های لاینر با چالش‌های بسیاری مانند مازاد ظرفیت حمل بدلیل مد شدن استفاده از ظرفیت‌های اقتصاد مقیاس و سیل بنیان‌کن ساخت کشتی‌های جدید از یکطرف و از دیگر سو صنعت بشدت چند پاره شده، دست به گریبان هستند. هر چند آمار اوراق کشتی‌های کانتینری (نمودار ۴) رشد خوبی را نشان می‌دهد اما به گرد پای تازه واردان هم نمیرسد (نمودار ۵). حجم عظیم سفارشات در راه هم توسط ۲۰ اپراتور لاینر در نمودار ۶ مشخص شده است.

نمودار شماره ۴



نمودار شماره ۵

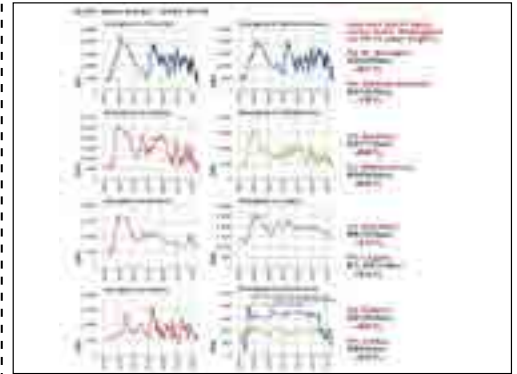
نمودار شماره ۶

بد نیست نگاهی مقایسه‌ای هم به برآیند افزایش و کاهش ظرفیت از سال ۲۰۰۸ تا اوایل امسال در

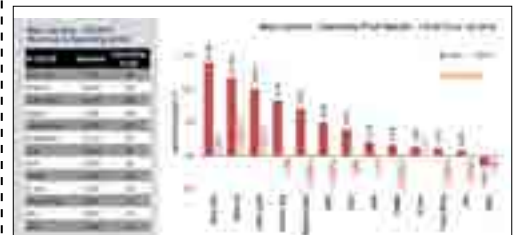


چالش‌های شرکت‌های لاینر شامل ضررهای تاریخی، تحلیل رفتن نقدینگی جاری و پشتیبانی، هیولای ورشکستگی و کاهش تقاضا برای خدمات است

شاخص کرایه حمل شانگهای (SCFI) به کمترین عدد ثبت شده خود یعنی ۶۷۴،۵۴ دلار رسیده است. (نمودار ۸ سقوط شاخص‌ها را ۱۰ مسیر نشان می‌دهد)



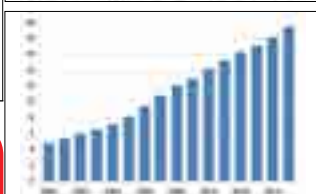
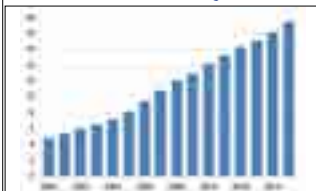
رقبا چه نحیف و چه قدر با کلید خوردن بازی و انباشته شدن صفحات گزارشها و تحلیل‌ها از مزیت‌های اقتصاد مقیاس یک به یک متقاعد شدند که تنها راه بقا همین است، در این میان یک مدیر کهنه کار مشهور جهانی ابایی از اعلام مخالفتش با صدای بلند نداشت. پریزیدنت Evergreen که به Dr.Chairman Chang شهرت دارد و در سال ۲۰۰۸ رتبه ۳ را بین خطوط لاینر داشت، حداکثر موافق بکارگیری و سفارش کشتی‌های به ظرفیت ۸۰۰۰ TEU بود و سرانجام در ۲۰۰۹ تسلیم فشار رو به افزایش مدیران ارشد سازمان عریض و طویل خود شد و با دستور کار سفارش ساخت ۱۰۰ فروند کشتی خواب را از چشم‌ها ربود. سفارش ساخت کشتی‌هایی به ظرفیت ۱۸۰۰۰ TEU در میان ناوگان جدید ۱۰۰ فروندی دلیلی بر متقاعد شدن او نبود بلکه نشان از عزم راسخش برای حفظ جایگاه جهانی و توان رقابت و عدم واگذاری بازی به رقبای اروپایی دارد. هم اکنون نیز کشتی‌هایی بزرگتر از باورش (۸۰۰۰ TEU) از طریق اجاره بلند مدت در اختیار دارد. اما تاکنون کوچکترین شرکت لاینر میان ۲۰ شرکت برتر دنیا خلاف آب شنا کرده و کشتی بزرگتر از ۶۰۰۰ TEU را بدلیل عدم باورمندی و اثبات استراتژی خود سفارش نداده است و توانست پنجاهمین سالگرد تأسیس خود را با بیشترین نرخ سود دهی در سه ماه اول ۲۰۱۵ (نمودار شماره ۹) در میان تمام رقا جشن بگیرد.



آیا این رفتار بچه غول تایوانی را می‌توان بعنوان برهان خلف استراتژی پیش گفته در اول این مقال دانست و یا چنان نتایج مثبتی مرتبط با مشارکت حداقلی اش در اصلی ترین مسیر تجارت یعنی شرق به غرب

(مشارکت این خط تا مورخه ۲۶ ژون ۲۰۱۵ فقط از طریق خرید solt بود. از آن پس بدلیل کاهش نرخ کرایه حمل به کمتر از هزینه خرید slot، این سرویس را ترک گفت) و یا نفوذ گسترده اش در پوشش مسیرهای داخل آسیا دانست و لذا حداکثر در ۲۰۱۵ یا ۲۰۱۶ باید در سایه تغییر رفتار رقبای زخم خورده شاهد تغییرات اساسی در ترازنامه این شرکت که در ۱۳ فصل گذشته بطور پیوسته سود دهی داشته نیز باشیم و احیانا تغییر استراتژی. بنظر میرسد روزگار غم انگیز شرکت‌های لاینر از بحران جهانی اقتصاد در سال ۲۰۰۸ شروع شده باشد اما، ریشه اش را در پروژه سری ساخت کشتی EMMA MAERSK باید جستجو کرد که به قبل از بحران اقتصادی می‌رسد و لیدر بازار پس از سرهم کردن قطعات منفصله کشتی در شرکت کشتی سازی Odense در دانمارک که متعلق به خودش بود امکان مخفی نگهداشتن تازه وارد را از چشم خبرنگاران و رقا از دست داد. اما باز هم با عدم ارائه اطلاعات درست در مورد سائز کشتی T سعی در حفظ فاصله با رقا می‌کرد. (هر چند سائز کشتی از لحظه تصمیم هیات مدیره مشخص بود و تا آن زمان بزرگترین کشتی فقط ۱۰ هزار TEU ظرفیت داشت و این سفارش آرشیویت‌های کشتی سازی را به چالشی غرور انگیز واداشت اما ۱۲۰۰۰ تا ۱۴۰۰۰ وحتى ۱۶۰۰۰ اعدادی بعنوان نشاندهنده ظرفیت اسمی این موجود عجیب الخلقه به عمد به رسانه‌ها درز میکرد تا محاسبات رقا و کشتی سازی‌های خاور دوری پیچیده تر و مشکل تر و زمانبرتر باشد) و از آن زمان تاکنون تحت تاثیر پیشی گرفتن عرضه ظرفیت حمل در این مسابقه جهانی ناقوس مرگ دو شرکت لاینر به صدا درآمد. همچنین ظرفیت حمل کانتینری جهان در ۲۰۰۵ حدود ۸ میلیون TEU بود و در پایان ۲۰۱۴ ۱۸ میلیون TEU رسید (نمودار ۱۰) یعنی ۲۲۵ درصد رشد در مدت ۹ سال.

نمودار شماره ۱۰



نمودار شماره ۱۱

است. اولی شرکت مالزیایی MISC بود که در ۲۰۱۱ با تصمیم هیئت مدیره وقت، پس از انباشت ضرر در پنج سال متوالی فعالیت شاخه لاینر خود را تعطیل و اقدام به فروش کشتی‌ها و کانتینرها و سایر تجهیزات خود کرد.

محدودیت ظرفیت حمل کانتینری جهان در ۲۰۰۵ حدود ۸ میلیون TEU بود و در پایان ۲۰۱۴ ۱۸ میلیون TEU رسید یعنی ۲۲۵ درصد رشد در مدت ۹ سال که با رشد تجارت جهانی همخوانی ندارد

مالک بزرگ، یعنی شرکت Temasek سنگاپوری که ۶۷ درصد از سهام APL را در اختیار دارد پس از فروش سازمان لجستیکی خود (APL Logistics) در ۲۰۱۴ به قیمت ۱۲۰۰ میلیون دلار به یک شرکت ژاپنی بمنظور پوشش دادن به ضررهای متوالی و سر پا نگه داشتن APL (۱/۵ میلیارد دلار ضرر از ۲۰۰۹)، منافع استراتژیکی در نگه داری این سهام نمی بیند و لذا تصمیم خود مبنی بر فروش شرکت را در نیمه سال ۲۰۱۵ رسانه‌ای نمود چرا که کاهش ظرفیت حمل جهانی این شرکت از ۴،۲ درصد در ۲۰۱۰ به ۲،۹ درصد در ۲۰۱۵ که یکی از راه‌حل‌های ارائه شده توسط مدیران ارشد بدلیل پایین آوردن هزینه جاری از طریق کاستن از تعداد کشتی‌های اجاره‌ای در مسیرهای کم بازده بود نیز نتوانست کمک شایان توجهی به سوددهی کند، هرچند از ماه‌ها قبل شایعاتی در بازار شنیده شد. بنابراین در چنین بازار سختی که در عرض ۵ سال دو شرکت قدر محو شده اند و سومی در انتظار خواستگار مطلوب روز شماری می‌کند، زمان تحولات و همکاری‌های بشدت رادیکال جدید بمنظور تداوم بقاء فرا رسیده است. بنا به گزارش و توصیه گروه مشاوران بوستون (BCG)، سرعت بخشیدن به تحولات و اتحادهای عمیق‌تر برای همکاری بین شرکت‌های لاینر جهت خروج از این چرخه معیوب که با مازاد عرضه، تقسیم بازارها و کاهش نرخ سود دهی به سهامداران (نمودار ۱۳ متوسط بازدهی بسیار پایین این فعالیت برای ۱۵ شرکت است) مواجه است بسیار حیاتی است.

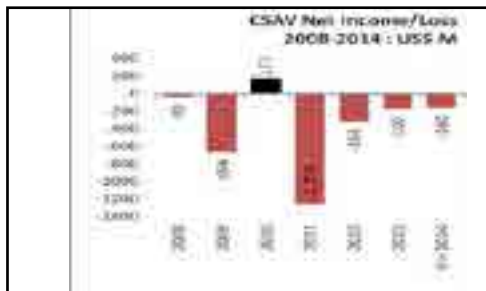
نمودار شماره ۱۳



مدل‌های اتحادهای معمول و متداول تاکنون معمولاً برای بهینه کردن هزینه واحد حمل (Solt Cost) و ارتقاء دسترسی جغرافیایی (Network Reach) متمایل بوده است. اما با سیل بنیان کن عرضه ظرفیت اضافه شرکت‌های لاینر باید به فکر مدل‌های یکپارچه‌تر و با ارزش افزوده بیشتری باشند تا کارآمدی بیشتری را از طریق هم‌افزایی بیشتر در شراکت نصیب ببرند. مثلاً شراکت در واحد تدارکات، عملیات، تجهیزات، خدمات و حتی ارتقاء سیستم‌های نرم افزاری بصورت مشترک، پیامی که به خوبی توسط دولتمردان چینی که مالکیت دو شرکت بزرگ COSCO و CSCL (China Shipping Container Line) را در اختیار دارند شنیده شده و دستور ادغام این دو را دوباره در ماه گذشته به تیترا خبرها تبدیل کرد.

دومی شرکت شیلیایی CSAV که در تقلاً برای بقا بیش از ۱/۲ میلیارد دلار به سهامدارانش ضرر تحمیل کرد. (نمودار ۱۲) و آخر سر کل کشتی‌ها و کانتینرها در ازاء ۳۴ درصد از سهام شرکت آلمانی Hapag Lioyd در این شرکت اقدام شد و جایگاه HL در رتبه بندی جهانی را از شش به چهار ارتقا داد.

نمودار شماره ۱۲



آنجا که عقاب پر بریزد

فصل کار برای سرگرمی و مزیت‌های نسبی خود پندارانه مدتهاست که افول کرده و قواعد بازی به رقابت و میزان و توان سرمایه گذاری محدود شده است و به همین دلیل هم پرهای عقاب امپریال آمریکایی با نام American President Line در ۱۹۹۷ وقتی NOL سنگاپوری آنرا تملک کرد، ریخت و فقط نشان عقاب و نام APL را حفظ کرد. دو سال پس از آن یعنی در ۱۹۹۹ دیگر پرنده شکاری آمریکایی هم با نام Sea Land به تملک Maersk درآمد تا با مالکیت شبکه ریلی و شبکه پخش گسترده این شرکت در آمریکای شمالی سهم و نفوذ خود را در آن بازار ارتقا دهد و به همین ترتیب هم توانست حجم عظیمی از لجستیک نظامی ارتش ایالات متحده را در جنگ با عراق و افغانستان با کرایه حمل‌های بسیار عالی که فقط هنگامه جنگ و برای تجهیزات نظامی می‌توان دریافت کرد از آن خود سازد و به آسانی حجم عظیمی از هزینه سرمایه گذاری خود در چند سال قبل را مستهلک نماید. مولفه‌های زیادی این صنعت بشدت دینامیک را کنترل و یا تحت تاثیر قرار می‌دهند و روز به روز تعدادشان و یا قدرت اثر گذاریشان تغییر می‌کند. هزینه سوخت که مستقیم با قیمت نفت خام مرتبط است، رشد اقتصادی کشورها، افزایش یا کاهش واردات و صادرات، نوسان قیمت مواد خام، تصمیم و اراده رقبا، جنگ و سازندگی، بلایای طبیعی مثل سیل، زلزله، قحطی، خشکسالی و ... که همگی سیگنال‌هایی را در جهت تضعیف یا تقویت بازار می‌فرستند. اما یکی از خصلت‌های انسانی بازی را جذاب و هیجان‌انگیز می‌کند تعقل و اندیشه اوست که بحمدالله هیچکس داعیه کم عقلی نمی‌کند. لذا در مقابل پدیده‌های ثابت، با توجه به عمق اطلاعات و تحلیل خود تصمیم‌های متفاوتی می‌گیرد. در این میان همه بر این باورند بهترین تصمیم را اتخاذ کرده‌اند؛ اما صحت و سقم آن در آینده روشن می‌شود. حالا دیگر



هزینه سوخت که مستقیم با قیمت نفت خام مرتبط است، رشد اقتصادی کشورها، افزایش یا کاهش واردات و صادرات، نوسان قیمت مواد خام، تصمیم و اراده رقبا، همگی سیگنال‌هایی را در جهت تضعیف یا تقویت بازار می‌فرستند

بر اساس ارزیابی‌های موسسه BCG چنان اتحادهای پیشرفته‌ای می‌تواند تا بیش از یک میلیارد دلار در سال صرفه‌جویی در هزینه‌ها را برای شرکت‌های لاینر به ارمغان آورد که کاهش هزینه‌ها تنها راه بقا در غیاب امکان افزایش درآمد است. چشم‌انداز ماه‌های آتی با توجه به کاهش شدید رشد اقتصاد چین که به سقوط بازار سهام این کشور و کاهش ارزش یوان ختم شد و «دوشنبه سیاه» را در تاریخ اقتصادی بورس‌های دنیا به ثبت رسانید و مسلمانه کاهش بیشتر تقاضای حمل می‌انجامد اصلا امیدوار کننده نیست. از سوی دیگر کاهش قیمت نفت و افزایش عرضه آن از سوی کشورهای تولید کننده، همچنین ورود حجم زیاد نفت خام شناور ایران (موجود در سوپر تانکرها) و افزایش ظرفیت صادراتی این محصول تا ماه‌های آغازین سال نو میلادی با توجه به تعلیق تحریم‌ها نور امید را در انت‌های تونل به دل هزاران مدیر خط در شرکت‌های کشتیرانی می‌تاباند هر چند که ده‌ها و شاید چند ۱۰۰ مدیر ارشد شرکت‌های لاینر با توجه به ترکیب اشتغال کل ناوگانشان در مسیرهای مختلف و ضعف و قوت تقاضا در هر مسیر و زیان‌دهی کل روزانه به فکر اصلاح سهم بازار خود در مسیرهای زیان‌ده باشند و یا وسوسه اتحاد با دیگر خطوط در آن مسیرها جهت افزایش ضریب بارگیری (Loading Factor) و کاهش ضرر و یا فروش برخی از اموال برای تهیه نقدینگی مورد نیاز.

معمولا پدیده‌های دنیوی نه شر مطلق و نه خیر مطلق است و تصمیم‌گیری راجع به آنها توسط تصمیم‌سازان به عوامل زیادی بستگی دارد اما تاریخ ملل انباشته از تصمیم‌های بزرگ سیاسی غلط از جمله حمله آمریکا و متحدانش به عراق و انحلال ارتش و نهادهای کارکردی جامعه توسط فرماندار بی‌خردی به نام پل برمر بود. پر واضح است که ظهور و اقتدار گروه‌های رادیکال‌تر از طالبان حتی توسط نویسندگان علمی-تخیلی مخالف جنگ نیز پیش‌بینی نشد و تاوان آن تصمیم اشتباه تأییده‌ای نامعلوم نه تنها در عراق و سوریه و ترکیه و فرانسه و خیلی کشورهای دیگر پرداخت می‌شود که اثراتی مخرب بر جوامع غربی در ابعادی غیر قابل تصور مثل گریز دختران به سن قانونی نرسیده در آن کشورها برای پیوستن به نیروهای داعش و جهاد نکاح دارد. در اقتصاد نیز یکی از تصمیمات سیاسی بشدت مخرب بر اوضاع فعلی صنعت کشتیرانی لاینر با استدلال قوانین ضد تراست و انحصار نابودی رژیم کنفرانس‌ها توسط اتحادیه اروپا بود. این اتحادیه نیز هنگامی که با اندیشه حمایت از حقوق مصرف کننده و با عنوان قوانین ضد تراست و انحصار سوت انحلال

کنفرانس‌های خطوط لاینر را به صدا درآورد گمان نمی‌برد که عملا در یک پروسه زمانی کوتاه‌مدت در غیاب هماهنگی و همفکری خطوط در کنفرانس‌ها که راجع به افزایش ظرفیت، حدود عرضه، کشش بازار و حد پایین کرایه حمل‌ها تبادل نظر می‌کردند خود به کاهش رقابت از طریق حذف ضعفا و سازوکار اثبات شده رقابت بر پایه همکاری متقابل نه در این کنفرانس و حوزه جغرافیایی که در دیگر مسیرهای اصلی نیز اقدام کرد. در حالیکه کلیدی‌ترین عامل تفوق تمدن غرب از طریق تلاش جداگانه دریانوردان پرتغالی، اسپانیایی، انگلیسی و هلندی برای تسلط بر تجارت پرسود ادویه از جنوب شرق آسیا به اروپا در قرن پانزدهم آغاز شد و محصول این رقابت، نظام سرمایه داری بود. آیا چنین تصمیمات اشتباهی آن هم در مبانی نظام سرمایه‌داری که به سلسله‌ای از اشتباهات بیشتر و بزرگتر دامن می‌زند فلق افول تمدن غرب است آنهم در سایه شکوفایی روز افزون تمدن شرق که از سرزمین آفتاب تابان (ژاپن) پس از جنگ جهانی دوم شروع شد و به تبدیل شدن این کشور به دومین اقتصاد دنیا در ۱۹۶۸ انجامید. از طرف دیگر برداشته شدن سدهایی در جوامع جنوب شرق آسیا به ظهور بیره‌های آسیایی منجر شد و مهم‌تر از همه بزرگترین انقلاب صنعتی دنیا مدت ۳۰ سال در بزرگترین جمعیت ساکن در یک کشور که چین را از یک جامعه بسته و فقیر کشاورزی به دومین اقتصاد دنیا در ۲۰۱۰ تبدیل کرد و پیش‌بینی می‌شود که در ۲۰۳۰ به قدرت اول اقتصادی تبدیل شود. آیا چین به روزگار سروری سلسله مینگ و شکوفایی تمدنش در ۶۰۰ سال قبل باز می‌گردد و غرب به زوال پس از عصر رومیان دچار می‌شود؟

بنظر میرسد «عصر تلاطم» که کتابی است نوشته آلن گرین اسپین (رئیس بانک مرکزی بزرگترین اقتصاد جهان بمدت ۵ دوره و در زمان ۴ رئیس جمهور) و چکیده آن توسط مترجم زبردست جناب آقای صالح واحدی به فارسی برگردانده شده فرا رسیده است. بر همه واجب است که به دولت تدبیر و امید که بقول پرفسور سریع القلم در جامعه‌ای با تفکر غیر سیستماتیک توانست بزرگترین چالش دیپلماسی پس از جنگ جهانی دوم را با قدرت‌های جهانی بصورت سیستمی در مدت کمتر از دو سال حل کند و با انتخاب وزرای قدرتمند اراده معطوف به تغییر و تدبیر را نشان داده کمک کنیم تا با خردمندی ایران عزیز را از گزند تلاطماتی که منطقه را فرا گرفته بدور نگه داریم هر چند بدنه دولت هنوز با آرمان‌های رئیس جمهور منتخب و چارچوب‌های اعلامی وزرا شکافی عمیق دارد.



در اقتصاد جهانی، یکی از تصمیمات سیاسی بشدت مخرب بر اوضاع فعلی صنعت کشتیرانی لاینر با استدلال قوانین ضد تراست و انحصار نابودی رژیم کنفرانس‌ها توسط اتحادیه اروپا بود

فدراسیون حمل و نقل ولجستیک ایران متولد شد

در انتخابات تعیین هیأت‌مدیره فدراسیون و براساس آرای به دست آمده صادقی‌فر، محمودی سرای، مؤمنی، پل‌مه و سعیدی به عنوان اعضای اصلی و کشکولی به عنوان عضو علی‌البدل هیأت‌مدیره و «جلیل محمودی» به عنوان بازرس فدراسیون انتخاب شدند.

بنابر این گزارش، انتخابات هیأت‌مدیره فدراسیون حمل و نقل ولجستیک ایران نیز برگزار شد و بر اساس آرای اعضای هیأت‌رئیس، مسعود پل‌مه، به عنوان رئیس هیأت‌مدیره فدراسیون انتخاب شد. بر اساس این رای‌گیری، محمودی‌سرای به عنوان نائب رئیس، سعیدی خزانه دار و عضو هیأت‌مدیره و محمد عیقلو دبیر فدراسیون شدند.

در جلسه مجمع عمومی مؤسس فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران که با حضور معاون تشکل‌های اتاق ایران برگزار شد، این فدراسیون به صورت رسمی فعالیت خود را آغاز کرد.

به گزارش سی نیوز، در این جلسه پس از بحث و تبادل نظر، اساسنامه فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به تصویب رسید و روزنامه «اطلاعات» به عنوان روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی‌های فدراسیون انتخاب شد.

مبلغ ورودیه این فدراسیون نیز ۳۰ میلیون ریال و مبلغ حق عضویت نیز ۲۰ میلیون ریال تعیین و تصویب شد و در ادامه انتخابات تعیین هیأت‌مدیره فدراسیون برگزار شد. همچنین



بر اساس آرای به دست آمده، صادقی‌فر، محمودی سرای، مؤمنی، پل‌مه و سعیدی به عنوان اعضای اصلی و کشکولی به عنوان عضو علی‌البدل هیأت‌مدیره و «جلیل محمودی» به عنوان بازرس فدراسیون انتخاب شدند

ارائه خدمات رفاهی به اعضای انجمن کشتیرانی

وابسته به آدرس www.saoi.ir و وب‌سایت شرکت زیباموج، www.zibamoj.ir قرار دارد. شرکت‌های عضو که تمایل به استفاده از این نوع خدمات رفاهی دارند می‌توانند، تعداد کارت بلیت‌های خود را به دبیرخانه انجمن اعلام کرده و پس از واریز مبلغ آن و ارسال فیش واریزی به دبیرخانه انجمن، این کارت‌ها را دریافت کنند.

بر اساس این گزارش، برای کسب اطلاعات بیشتر درباره این خدمات رفاهی و تفریحی که ویژه اعضای انجمن است، علاوه بر سایت انجمن، می‌توانید با شماره تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶ خانم عامری تماس گرفته و اطلاعات تکمیلی را دریافت کنید.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با هدف ارتقاء سطح رفاهی پرسنل شرکت‌های عضو، تفاهمنامه‌ای با شرکت زیبا موج نوین، ارائه‌کننده خدمات رفاهی تفریحی، کرده‌است.

به گزارش پیام انجمن، بر اساس این تفاهمنامه، مقرر شده است که شرکت زیبا موج نوین به طور متوسط ۵۰ درصد تخفیف نسبت به قیمت گیشه مجموعه‌های ورزشی و تفریحی و دیگر مکان‌های خدماتی و رفاهی برای اعضای انجمن در نظر بگیرد.

بنابراین گزارش، لیست مراکز خدماتی که با شرکت زیباموج نوین قرارداد دارند، در سایت انجمن کشتیرانی و خدمات

در مراسم روز دریانورد انجام شد؛

تقدیر از مشاور انجمن کشتیرانی به عنوان پیشکسوت نمونه دریایی

در مراسم روز دریانورد، از سید محمدجواد طباطبایی، مشاور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به عنوان پیشکسوت نمونه دریایی تقدیر شد. به گزارش سی نیوز، در این مراسم که در برج میلاد تهران و با حضور عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی و محمد سعیدنژاد، معاون وزیر راه و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی، نماینده سازمان جهانی دریانوردی در ایران و جمعی از مسوولان کشوری و لشکری و حضور داشتند، از افراد نمونه بخش‌های مختلف دریایی تقدیر شد و طباطبایی لوح تقدیر خود را از وزیر راه و شهرسازی دریافت کرد. بر اساس این گزارش همچنین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته شرکت دریابار به مدیرعاملی مسعود عطری را به عنوان شرکت نمونه دریایی معرفی کرد. کاپیتان محمدرضا بیدخوری، کاپیتان علی حسینیان رودسری و کاپیتان آرش کیانی هم از سوی انجمن به عنوان دریانوردان نمونه معرفی و مورد تقدیر قرار گرفتند.

شماره
Hansa
شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی با مسئولیت محدود
Shipping Services Co., Ltd.

نام مدیر عامل: تورام شهراسی
آدرس: تهران - میدان آرزائین - ابتدای بشارست - پلاک ۲۵ طبقه دوم - واحد ۴
تلفن: ۸۸۵۱۲۲۵۱
شماره: ۸۸۵۱۲۲۵۲
ایمیل: info@hansanav.com
www.hansanav.com



احتراماً مفتخر است به استحضار برساند شرکت کوشا تجارت تاجران، نماینده
 اختصاصی خط **IRGC** در ایران، حضور فعال خود را در زمینه حمل و نقل
 کشتیرانی با بستوانه دانش و تخصص و روابط تجاری گسترده، طی مجوزهای مختلف
 داخلی و بین‌المللی ندوم بخشیده و با ارائه سرویس‌های منظم، امکانات وسیعی را
 جهت حمل کالاهای صادراتی و وارداتی از کشورهای و بنادر مهم بین‌المللی در اختیار
 سازمان‌ها و مؤسسات بازرگانی و صنعتی داخلی و خارجی قرار می‌دهد
 بخشی از خدمات این شرکت به شرح ذیل می‌باشد:

- ❖ ارائه سرویس‌های منظم وارداتی و صادراتی از به: بندر عباس، بوشهر، بندر امام خمینی، خرمشهر
 - ❖ حمل کالا از / به کلیه بنادر چین، خاور دور، اقیانوسیه (نیوزیلند و استرالیا)، قاره آفریقا، اروپا، آمریکا و سایر بنادر
 - ❖ انجام امور ترانزیت کالا
 - ❖ حمل محمولات با استفاده از **CROSS – STUFF** از طریق دری، ترکیه و مالزی
 - ❖ حمل محمولات پررودهای توسط کشتی‌های **BULK – RO/RO – TANKER** و همچنین حمل مرکب و ارائه سرویس‌های **DOOR TO DORO**
- تجربه در انجام پروژه‌های مختلف بین‌المللی، حمل محموله‌های تجاری و انجام پروژه‌های خاص و ترافیکی با استفاده از ترکیب شیوه‌های مختلف حمل، و بکارگیری تکنولوژی‌های جدید در مدیریت اطلاعاتی پروژه‌ها، ما را به گزینه‌ای مناسب و معیبر برای تکمیل زنجیره تجارت بین‌المللی شما تبدیل کرده است.

آدرس: شیراز جنوبی، بلوار آفا علیخانی، مجتمع تجاری ونک پارک، طبقه ۲

تلفن: ۹ ۸۸۶۲۱۲۸۵ +۹۸ فاکس: ۸۸۶۱۴۱۵۶ +۹۸

پست الکترونیکی: info@kttshpg.com وب سایت: www.kttshpg.com





شرکت کشتیرانی البرز ناوگان پارسی

شرکت کشتیرانی البرز ناوگان پارسی با استفاده از کادری متخصصین و با سابقه در امور کشتیرانی و سایر خدمات حملی وابسته به آن، و برخورداری از تجهیزات و امکانات پیشرفته، مفتخر است فعالیت‌های خود را شروع نماید. استحضار برساند:

- ارائه خدمات کامل نمایندگی کشتیرانی، خطوط بین‌المللی و چارترینگ (اعلانه سفری-اعلانه زمینی)

- حمل دریایی کلیه کالاهای فله، عمومی، مایع و کانستری با لورج‌های رقابتی (تابین کرین هر بله) و مطمئن از میدان کلیه بنادر جنوبی کشور به الصی نقاط دنیا و بالعکس.

- حمل بنزیمات، میوه، گیاهات و سایر مواد قابل شندی توسط کامیون‌های بجالی به صورت روزانه از بندر شهید باقری به سارچه و بالعکس.

- خرید و فروش مانی (ماکول و غیر ماکول)، انواع سبدها، راهبرقی و همچنین خرید و فروش انواع کشتیهای صیادی.

تهران-شهرک غرب- بلوار شهید دامن-پلاک ۱۱-طبقه چهارم- واحد ۱۲

کد پستی: ۱۴۶۷۸۹۴۱۵۶

تلفن: ۴-۷۱۰۸۸۵۸۵-۹۸۲۱+ فکس: ۷۵۰۸۸۵۸۴-۹۸۲۱+

Email: ceo@afpshipping.com

www.afpshipping.com

خبرگزاری سی نیوز

نخستین پایگاه خبری مستقل بندری و دریایی ایران

www.seanews.ir

info@seanews.ir

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴