



به نام خدا

نگاهی به سال پیش رو

رکود اقتصاد جهانی، تحریم بین المللی و تلاش برای ماندگاری

نوروزتان پیروز

مقدم بهار
نوید شروع دوره تازه ای است،
فرصتی که به تراز یکساله مان
نگاه دیگری بیاندازیم
و متقاعد بشویم که
راه گذشته را به خطا نپیموده ایم.
فرارسیدن سالی تازه
یعنی نقطه عطفی در کارمان،
زمان دوباره نگرستن و درست
دیدن
تامل کردن، اندیشیدن و دریافتن
تجربه ها را به کار بستن
و پیوند زدن زندگی به کار و
سهیم کردن دیگران در شادمانی مان
و رنگین کردن چشم اندازی
که همیشه پیش رویمان است

در سال تازه
برای همه اعضای انجمن،
نیکی، موفقیت، آرامش
و نشاط آرزو می کنیم

پیام انجمن

نشریه رسمی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان فلسطین شمالی
باین تر از زرتشت، کوچه دانش کیان ۳۰
فکس ۸۸۹۰۵۶۰۴ تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶

Tel: 88947646 Fax: 88905604

E-mail:
central@shippingassociationofiran.org

info@saoi.ir
www.saoi.ir

Tehran-Iran

چاپ کارنگ ۸۸۰۲۳۰۱۰

سالی که پشت سرمی گذاریم، سالی به یادماندنی خواهد بود. سالی که بخش خصوصی آزمون دشواری را از سر گذراند. سالی که نه چندان پرامید شروع شد و نه چندان امیدبخش ما را به دوره ای دیگر از زندگی مان می سپارد. هنوز آثار محدودکننده رکود اقتصاد جهانی صحنه تجارت و حمل و نقل بین المللی را رها نکرده بود که تحریم ها علیه ایران بران مزید شد. تحریم هایی که قبل از هر چیز قصد کرده بود نفس حمل و نقل دریایی ما را بگیرد و اگرچه از قدرت تحرکمان کاست، اما درس هایی نیز به ما آموخت که در وضعیت عادی هرگز آموختنی نبودند و مهم ترین نکته این که حمل و نقل دریایی ما می تواند در دست بخش خصوصی مطمئن تر برگردد و سیاستگذاران حمل و نقل دریایی کشورمان متقاعد شوند که بازکردن فضا برای بالیدن بخش خصوصی در این عرصه عین مصلحت ملی است.

بخش خصوصی سال های سال است که حضور خود را با صدای بلند اعلام می کند و می کوشد توانمندی خود در همه عرصه های حمل و نقل دریایی نشان بدهد. اکنون کمتر زمینه ای باقی مانده است که دولت بتواند منطقی برای ادامه تصدی گری خود بیاورد. با همین روند بود که بخش خصوصی توانست همه فعالیت های تصدی گری دولت را، هرچا که سازمان بنادر و دریانوردی اراده کرد و از آن دست شست، دو دستی بچسبد و برحوزه کاری خود بیفزاید و نشان بدهد که هم از نظر توان کارشناسی و هم مهارت اجرایی می تواند چرخ ها را بهتر بگرداند و بارها را سالم تر و سریع تر به مقصد برساند و بخصوص در شرایطی مانند تحریم امروز اقتصادی ایران، به کار گرفته شود و از بروز تنگناهایی که دیگران قصد تحمیل اش را دارند ممانعت به عمل آورد.

در سالی که گذشت، سازمان های دولتی درگیر با حمل و نقل دریایی هم تاحدودی متقاعد شدند که سرپا نگاه داشتن ناوگان ها و بهره گیری از ظرفیت های پرهزینه زیربنایی بی یاری فعالان بخش خصوصی مقدور نخواهد شد، هم سازمان بنادر و دریانوردی و هم گمرک جمهوری اسلامی ایران به نهاد صنفی فعالان دریایی نزدیک تر شدند و هیات مدیره هم توانست منویات خود را با خویشتنداری و احتیاط بیشتری پیش ببرد تا رابطه مداوم و قابل اعتمادی که مورد نظر همه اعضای انجمن است با نهادهای سیاستگذار بخش حمل و نقل دریایی و ترانزیتی برقرار شود.

هیات مدیره در سالی که پشت سرمی گذاریم تجربه های جدیدی در ترغیب اعضای انجمن به مشارکت در حل و فصل دسته جمعی مسایل اندوخت. در تمام طول سال اکثر کارگروه های تخصصی با حضور فشرده اعضای خود فعال ماندند و در هر نشست و برخاست گوشه ای از مسایل خود را حل و فصل کردند. اکنون در حالی که استقبال سال تازه می رویم که فهرست مسایل و مشکلات کوتاهتر شده و در حالی که هنوز بازارهای بین المللی با رکود و بحران های ناشی از طولانی تر شدن آن دست به گریبان است، چشم انداز پیش رو به اندازه یکسال پیش آزاددهنده و نگران کننده نیست.

در همین حال، هیات مدیره انجمن در تلاش های خود برای نزدیک تر شدن به جمع اعضا و ترغیب حضور بیشتر آن ها دو راهکار جدید را در برنامه خود قرار داد، یکی این که در نشست های رسمی خود به مناسبت تحولات روز برخی از اعضای انجمن یا نهادهای دولتی را به عنوان میهمان به جمع خود بخواند و دیگری این که به هر یک از اعضای هیات مدیره ماموریت دهد که به عنوان نماینده این هیات در کارگروه های تخصصی انجمن حاضر باشند و بر تصمیمات کارشناسان این گروه ها از نظر ارائه دیدگاه های خاص هیات مدیره تأثیر بگذارند.

در یک سال گذشته حضور کارشناسان انجمن در نشست های تخصصی سازمان های دولتی و غیردولتی رشد چشم گیری را تجربه کرد، ضمن آن که انجمن به این باور رسید که برای جانداختن بخش خصوصی در نهادهای سیاستگذار حمل و نقل دریایی هنوز راه درازی در پیش است. هنوز مشاهده می کنیم که برخی از سیاستگذاری های مربوط به حمل و نقل دریایی در اتاق های دربسته و بی حضور کارشناسان انجمن انجام می گیرد و آیین نامه تاسیس شرکت های کشتیرانی بی حضور نماینده بخش خصوصی در مرحله اصلاح و تدوین قرار می گیرد. آیین نامه ای که اعضای انجمن در یک مورد آن که مربوط به ضرورت تمدید اعتبار مجوز های تاسیس خود می شود، ناچارند به سازمان بنادر و دریانوردی بروند و نگران تمدید یا عدم تمدید پروانه کارشان باشند.

در آستانه سال جدید بی مناسبت نیست که برخی از خواست های دایمی خودمان را تکرار کنیم. این که موفقیت انجمن در انجام همه برنامه هایش بی یاری همگان مقدور نمی شود. این که اگر دست به دست هم ندهیم و متفق نباشیم هیچ وقت جدی گرفته نخواهیم شد و نخواهیم توانست دیدگاه های خودمان را به نهادهای مرتبط با حمل و نقل دریایی بقبولانیم. این که همیشه برای گرفتن مجوز یا گرفتن تمدید ناچار خواهیم شد که در برابر نهادهای دولتی اهسته راه برویم و از طرح دیدگاه های منطقی خودمان هم باز بمانیم، حتا اجبارهایی مانند این که هر از چند سال دست به دامن دیگران بشویم که مجوز فعالیت مان را مجاز می دانند یا نه. تصمیم بگیرند که می توانیم باشیم یا باید غزل خداحافظی را بخوانیم و از این حرفه مورد علاقه خودمان دست بشویم.



پیشنهادهای انجمن، برای عبور از دیوار تحریم ها!

اقتصاد بین المللی پیچیده تر از آن است که تصمیم های محدود بتواند اصول آن را دگرگون کند. تجارت بین المللی پهنه بزرگی از مبادلات کالا و خدمات است که همه کشورهای جهان به صورت روزمره به تداوم آن نیازمندند و به همان اندازه که یک کشور را به دیگران محتاج می کند، دیگران را نیز در دایره استفاده کنندگان از مزیت کشورهای دیگر در زمینه های مختلف قرار می دهد. با این مقدمات است که انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعمال تحریم روی فعالیت کشتیرانی ها و ایجاد اختلال در حرکت ناوگان های دریایی را که حتی به خارج از محدوده های مصوب شورای امنیت نیز کشیده شده است، کاری عبث و بی نتیجه می داند و برای رفع و رجوع مسایل موقتی هم که گسترش دامنه این تحریم ها بر سر راه فعالیت کشتیرانی ها قرار داده، راهکارهای مناسبی جستجو کرده است.

به هر حال نزدیک ۹۰ درصد کالای صادراتی و وارداتی ما از دروازه های دریایی می آید و می رود و دریاهای جهان نیز عرصه های بین المللی است و حتی سازمان ملل هم قادر به جلوگیری از بهره گیری هیچ کشوری از این مسیرها و امکانات نیست. و بنابراین یکی از مهم ترین کارهایی که باید انجام گیرد این است که ابتدا توجه جهانی و بخصوص سازمان بین المللی دریانوردی را (که اتفاقاً روابط بسیار خوبی هم با ایران دارد و تحسین های دبیرکل این سازمان از روند فعالیت حمل و نقل دریایی کشورمان بارها در رسانه های جهانی منعکس شده است) به بی تناسب بودن تحریم های اخیر و بخصوص گسترش آن به زمینه هایی که در قطعنامه سازمان ملل هم ذکری از آن ها به میان نیامده، جلب کنیم و کوشش کنیم که هم از راه های دیپلماتیک و هم از طریق مجاری موجود حقوق دریایی نسبت به استیفای حق مسلم مان در بهره برداری از آب های بین المللی و آزادی تردد شناورها، اقدام کنیم.

ما در گذشته با بی توجهی به قدرت و توانایی مجامع تخصصی فرصت های بسیاری را از دست داده ایم. این در حالی است که این مجامع طبق اساسنامه و تعهداتی که در برابر اعضای خود برعهده گرفته اند و با توجه به این که ایران نیز همه معاهدات بین المللی در زمینه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی را پذیرفته و همواره خود را متعهد و ملزم به رعایت آن ها دانسته، می توانند و باید از حقوق خدشه دار شده اعضای خود به خروش بیایند و برای رفع محدودیت ها و تنگناها اقدام کنند. اما تا آن زمان به هر حال شرکت های کشتیرانی عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بیکار نمی نشینند و برای کاستن از مسایل و مشکلات ناشی از اعمال تحریم علیه ایران، ابتکارهای خود را به کار می گیرند.

خوشبختانه سازمان بنادر و دریانوردی با دقت و وسواس فوق العاده ای مشکلات شرکت های کشتیرانی و نمایندگی شرکت های کشتیرانی بین المللی را پیگیری می کند و می کوشد راهکارهای مناسبی نیز با همکاری نهادهای اقتصادی و بانک مرکزی ایران برای رفع این مشکلات جستجو کند. مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی در دیدار مفصل خود با اعضای هیات مدیره، نیز که در محل دبیرخانه انجمن انجام گرفت بر ضرورت توجه به ابتکارهای فردی و جستجوی راهکارهای مناسب با همکاری دیگر شرکت های کشتیرانی طرف همکاری با ایران تاکید گذاشت و توصیه کرد که اعضای انجمن در غیبت یک تصمیم فراگیر دولتی که ممکن است اتخاذ آن مدتی طول بکشد، دست روی دست نگذارند و از هر راه ممکن بکوشند تا مبادلات ارزی خود با شرکت های کشتیرانی را از طرق مناسب حل و فصل کنند. یادمان نرود که در وضعیت حاضر مهم ترین مشکلی که شرکت های کشتیرانی و نمایندگی شرکت های کشتیرانی بین المللی در ایران را در تنگنا قرار داده، عدم دسترسی آن ها به سیستم قابل اعتماد و روش مناسب در انتقال ارزهای حاصل از خدماتشان است که باید صرف تامین هزینه های داخلی و یا پرداخت هزینه های بندری و غیره بشود. به این معناست که مشکل شرکت های کشتیرانی عضو انجمن در واقع از زاویه ای دیگر مشکل اصلی خود سازمان بنادر و دریانوردی هم هست که بیشترین سهم از درآمدهای این بخش نیز باید به حساب آن سازمان واریز شود.

البته سیستم غیردولتی بانکداری بین المللی و حضور هزاران بنگاه مبادله پولی در کشورهای مختلف جهان هیچ تردیدی باقی نمی گذارد که اعضای انجمن هرکدام به سلیقه و تشخیص خود، می توانند راهکار مناسبی اختیار کنند و به منظور خود در انتقال درآمدهای ناشی از فعالیت خود به داخل کشور را دست یابند، اما مشکل اینجاست که عدم اتخاذ یک تصمیم مناسب از سوی بانک مرکزی و تایید رسمی آن، موجب می شود که همه این فعالیت ها در هاله ای از ابهام و نگرانی از بابت روش های برخورد دولت در ایام بعد از تحریم با این عملیات دارد. در گذشته برخی شرکت های کشتیرانی در دوره های پس از تنگناهای زمان جنگ به دلیل ورود و خروج ارز خارج از مجاری بانکی مورد بازخواست قرار گرفته و خسارت هایی نیز متحمل شده اند که آنان را از پرداختن به کارهای مشابه باز می دارد، مگر آن که بانک مرکزی چراغ سبزی به انجمن و شرکت های کشتیرانی عضو آن نشان بدهد که عمیقاً به مشکل آن ها وقوف دارد و تنگناهای عبور از دوران تحریم را می شناسد. بانک مرکزی و سازمان بنادر و دریانوردی، گرچه ممکن است نتوانند (به دلیل چارچوب دولتی خودشان) راهکاری در این زمینه بیابند و توصیه کنند، اما قطعاً متقاعد هستند که بخش خصوصی و شرکت های کشتیرانی فضای بازتری برای تصمیم گیری دارند و در صورتی که از نظر مثبت بانک مرکزی مطمئن گردند می توانند این مشکلات را ساده تر از میان بردارند و از دشواری های دوره تحریم بکاهند.

آلوده کنندگان آبها

زندانی و جریمه می شوند

رئیس جمهور قانونی را ابلاغ کرد که بر اساس آن آلوده کنندگان نفتی آبهای کشور علاوه بر مجازاتهای اداری و سایر مجازاتهای مقرر در این قانون به جزای نقدی نیز محکوم می شوند. به گزارش ما، از پایگاه اطلاع رسانی دولت، قانون حفاظت از دریاهای رودخانه های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی که در جلسه مجلس شورای اسلامی تصویب و به تایید شورای نگهبان رسید برای اجرا ابلاغ شد. بر اساس این قانون، آبهای موضوع این قانون را مناطق دریایی موضوع قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آبهای تحت حاکمیت ایران در دریای خزر شامل می شود.

بر این اساس سازمان بنادر و دریانوردی موظف است در بنادر، اسکله ها و پایانه های نفتی، امکانات و تأسیسات لازم را جهت دریافت آب توازن و ضایعات نفتی از نفتکشها، کشتیها و شناورها ایجاد و اداره کند. همه کشتیها و نفتکشها و شناورها موظفند هنگام ورود به آبهای موضوع این قانون در مقابل خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آبها به مواد نفتی بیمه شده باشند. در غیر این صورت لازم است تعهدنامه ای مالی جهت جبران خسارات احتمالی به همراه داشته باشند.

همچنین سازمان بنادر و دریانوردی موظف است به منظور پیشگیری از آلودگی، نسبت به بازرسی نفتکشها، کشتیها، شناورها و تأسیسات نفتی مشمول این قانون اقدام نماید و در صورت وجود عیب یا نقض تا رفع آن از فعالیت آنها ممانعت به عمل آورد.

بر اساس این قانون، آلوده کردن آبهای موضوع این قانون به مواد نفتی ممنوع است و مرتکب یا مرتکبان در صورت آلوده کردن عمدی به حبس از شش ماه تا دو سال یا جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا پنج میلیارد ریال و یا هر دو مجازات و در صورت آلوده کردن غیرعمدی به جزای نقدی از ده میلیون ریال تا یک میلیارد ریال محکوم می شوند. مسؤولان نفتکش، کشتی، شناور و تأسیسات نفتی مکلفند در صورت بروز آلودگی به هر دلیل، مراتب را در اسرع وقت به مقامات نزدیکترین بندر ایران و مقامات محلی سازمانهای حفاظت محیط زیست و شیلات ایران اطلاع دهند. متخلفان از این امر حسب مورد علاوه بر مجازاتهای اداری و سایر مجازاتهای مقرر در این قانون به جزای نقدی از ۲۰ میلیون ریال تا پنج میلیارد ریال محکوم می شوند. نیروی نظامی و انتظامی موظفند پس از اطلاع از وقوع آلودگی اقدامات قانونی برای جلوگیری از آن به عمل آورند.

مدتی این مثنوی تاخیر شد!

پس از انتشار یکصد و بیست و یک شماره از بولتن رسمی انجمن، هیات مدیره نگرش جدیدی را در نحوه تدارک و انتشار آن طراحی کرده است. گفت و گو برسر بایدها و نبایدها البته نیاز به رایزنی بیشتر اعضای هیات مدیره و گروهی که برای نظارت بر نحوه انتخاب مطالب و جمع آوری گزارش های آن تعیین شده اند داشت. صحبت ها بیشتر برسر آن بود که سهم خود انجمن در محتوای بولتن رسمی بیشتر بشود.

این کار البته به تنهایی از عهده هیات مدیره برنمی آید. همه سرگرم کارهای حرفه ای خود هستند و کمتر فرصتی پیش می آید که دیدگاه ها و نظریات خود را مکتوب کنند، اما استفاده بیشتر و ملموس تر از متن مذاکرات هیات مدیره و گروه های کارشناسی انجمن می تواند بخشی از صفحات بولتن را کاملتر کند. ضمن آن که انتظار هیات مدیره از همه اعضا نیز این است که دیدگاه های خود را مکتوب کنند و از ابزار بولتن برای پیام رسانی و آگاهی بخشی صنفی استفاده بهتری به عمل آورند



گفت و گو با آقای بهروز دولتشاهی زند دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

هدف اصلی هیات مدیره

استفاده از توان اعضای انجمن برای تحقق اهداف اساسنامه است

نهایی توان هیات مدیره نیست. البته دبیرخانه با اتکال به عملکرد کمیته های کارشناسی خود کارهای مهمی در گذشته انجام داده اما این کارها به هیچ عنوان نه سقف مطالبات اعضا و نه حداکثر انتظارات هیات مدیره است.

اولویت های اصلی دبیرخانه

داشتن رابطه ای مناسب و معقول و هدایت شده با سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نهاد سیاستگذار امور حمل و نقل دریایی، مهم ترین اولویت انجمن و دبیرخانه آن است. می خواهیم از این طریق هرچه مقدور باشد در تصمیم گیری های این نهاد تاثیر بگذاریم و خوشبختانه رابطه مودت آمیز کنونی نیز موجب شده است که در اکثر موارد چنین باشد و سازمان بنادر و دریانوردی از حضور کارشناسان انجمن در جلسات بحث و بررسی بهره ببرد. می خواهیم به موقعیتی برسیم که بتوانیم مسایل اعضای انجمن را در رابطه با سازمان بنادر و دریانوردی به بهترین نحو ممکن رفع و رجوع کنیم. او به موارد مشخصی مانند مشارکت و تعامل با سازمان بنادر و دریانوردی در رابطه با تدوین تعرفه های خدمات بندری، نحوه پذیرش کشتی ها و مسایل تخلیه و بارگیری، تسویه حساب های فیما بین شرکت ها و سازمان و هم چنین در نظر گرفتن تسهیلاتی برای پرداخت مطالبات سازمان، اشاره می کند و تاکید می کند که در رابطه با بحران های ناشی از تحریم ها نیز سازمان به صورت مناسبی در کنار اعضای انجمن قرار گرفته و کوشیده است تا اثرات این تحریم ها را کم رنگ تر کند.

آقای دولتشاهی می گوید که در روند جدید مدیریت دبیرخانه ارتباط دایمی و مستقیم هم باسازمان بنادر و دریانوردی و هم گمرک ایران و سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور برقرار کرده ایم و توانسته ایم جای پای خودمان را را در اکثر آن ها محکم تر کنیم تا آن جا که امروز به جرات می توان گفت که کمتر تصمیمی در حوزه عملکرد شرکت های کشتیرانی و نمایندگی گرفته می شود که دیدگاه ها و نظرات انجمن در آن ها ملحوظ نشده باشد. اعتقادم براین است که همه این نهادها نیز عملاً پذیرفته اند که توجه به نظرات کارشناسان و کمیته های تخصصی می تواند به بهتر شدن تصمیمات و عملکرد آنان کمک برساند. البته برای رسیدن به این نقطه ما ملاقات هایی زیادی با مدیران این نهادها داشتیم و از جمله توانستیم در دو ملاقات با آقای مهندس صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مسایل انجمن را بی پیرایه با ایشان در میان بنهیم و برخی از مسایل ناگفته را بازگو کنیم. که خوشبختانه ایشان از همکاری با انجمن با آغوش باز استقبال کردند و از جمله به انجمن این افتخار را دادند که در جمع اعضای هیات مدیره حاضر شوند و ضمن

آقای بهروز دولتشاهی زند یکی از سرشناس ترین اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته است که در زمینه حضور در هیات مدیره این انجمن از هر نظر رکورد دار است. او در همه سال هایی که این انجمن رسماً آغاز به فعالیت کرده از اعضای ثابت هیات مدیره آن بوده و اکنون نیز که به خواست شخصی کسوت دبیری این انجمن را برتن کرده، ناچار شده از عضویت هیات مدیره استعفا دهد. پس از چند ماهی که از تصدی این سمت می گذرد بی مناسبت ندیدیم که پای صحبت او بنشینیم و اهدافی را که موجب شد او از عضویت در هیات مدیره انجمن چشم بپوشد و مسئولیتی جدی تر اختیار کند، از زبان خودش بشنیم. طبعاً اولین سؤال هم این است که چرا و با چه هدف؟



آقای دولتشاهی از سال ۱۳۵۰ که دوره سربازی خود را در شرکت شیلات ایران در سواحل جنوبی خلیج فارس می گذراند با دریا و فعالیت های مرتبط با آن آشنا شد و از سال ۱۳۵۲ با استخدام در کشتیرانی آریا که به وزارت بازرگانی وابسته بود، رسماً به عرصه این خدمات پای گذاشت. او در سال ۱۳۵۵ به بخش خصوصی پیوست و تا سال ۱۳۶۵ که شرکت بلم بار را تأسیس کرد و چند سال بعد با تأسیس شرکت کشتی و کالا به صورت مستقل به این فعالیت ادامه داد. وی از سال ۱۳۵۶ تاکنون همواره توانسته است در عضویت هیات مدیره های انجمن حضور داشته باشد.

استعفا از هیات مدیره و قبول سمت دبیری

آقای دولتشاهی می گوید به سادگی توضیح می دهد که غرض از قبول مسئولیت دبیری انجمن این بوده است که رابطه جدیدی را میان اعضای انجمن و دبیرخانه تعریف کند. او براین اعتقاد پا می فشارد که در سال های اخیر به دلیل نبودن امکانات کافی در دبیرخانه توجه به برخی از اهداف اساسنامه انجمن کم رنگ تر شده و ارتباط میان اعضا و انجمن نیز به تحلیل رفته است. بنابراین در دوره جدید اینجانب و هیات مدیره خواهیم کوشید رابطه نزدیک تر و ملموس تری را با اعضای انجمن برقرار کنیم و رایی دربارہ سیاست ها و خط مشی انجمن از مجموعه گروه های کارشناسی نیز فراتر برود و اعضای انجمن نیز احساس مسئولیت کنند که در هر مورد که نیازی می بینند فوراً به دبیرخانه منعکس کنند و با حضور در جمع اعضای هیات مدیره و یا کمیته های مشورتی و کارشناسی آن دیدگاه های خود را در معرض داوری و تصمیم گیری قرار بدهند. ما می خواهیم اهمیت وجود چنین ارتباطی را از طرق مختلف به اعضا منعکس کنیم.

در حقیقت استعفا من از هیات مدیره و پذیرش سمت دبیری انجمن با این هدف از سوی هیات مدیره انجام گرفت که یک نفر از اعضای هیات مدیره برنامه هایی را که هیات مدیره در اندیشه دارد با وقوف بیشتر پیش ببرد و بخصوص از حضور اعضای انجمن نیز در تحقق اهداف این برنامه ها بهره بگیرد. او تاکید می کند که او مجری تصمیم های هیات مدیره است و رای هیات مدیره هم براین قرار گرفته است که در دوره جدید کار بیشتری در جهت بهره گیری از توان بالقوه اعضای انجمن انجام گیرد. او تاکید می کند که کار در انجمن هیچ محدودیتی نمی شناسد و در واقع عملکرد انجمن تابعی از فعال بودن دبیرخانه است. درواقع کارهایی که در گذشته انجام می گرفت به هیچ عنوان قانع کننده و حد

نمایندگان هیات مدیره

در کمیته های هفتگانه تخصصی انجمن تعیین شدند

هیات مدیره انجمن به منظور نزدیک تر کردن مواضع خود با اعضای گروه ها و کمیته های تخصصی انجمن، تصمیم گرفت در هر نشست های تخصصی دو تن از اعضای هیات مدیره را شرکت دهد. این برنامه پس از بررسی طولانی و بحث فراوان در یکی از نشست های هیات مدیره در مهر ماه به تأیید رسید و با انتخاب شرکت کنندگان در جلسه اعضای زیر، هرکدام برای حضور در نشست های دو کمیته تخصصی تعیین شدند.

کمیته آموزش مطالعات و تحقیقات : آقای امید ملک، آقای عبدالهادی جابری پور
کمیته امور بندری و ترمنال داران : آقای آیدین کاظم سلطانی، آقای مهرشاد معین انصاری، آقای مجید ورشوساز
کمیته امور حقوقی و بیمه : آقای محمدرضا خشوعی، آقای آیدین کاظم سلطانی، آقای عبدالهادی جابری پور
کمیته کانتینر (گروه منتخب کانتینر) : آقای مهرشاد معین انصاری، آقای امید ملک
کمیته امور گمرکی و ترانزیت : آقای مهرشاد معین انصاری، آقای مجید ورشوساز
گروه نمایندگی نانکر و مواد نفتی : آقای محمدرضا خشوعی، آقای کاظم آیدین سلطانی
کمیته امور بین المللی و روابط عمومی : آقای امید ملک، آقای عبدالهادی جابری پور



دیگر ارتباط نزدیک تری با مدیریت های بندری داشته باشیم که موجب می شود مسایل قیمابین اعضای انجمن و دولت با تفاهم بیشتری رفع و رجوع شود.

تنها از مسایل و مشکلات شرکت ها در سه بندر شمالی کشور کاسته شده بلکه هر مشکل تازه نیز با تفاهم بیشتری از پیش پای برداشته خواهد شد. آقای دولتشاهی می گوید که به اتفاق مشاور امور بندری و دریایی انجمن بازدیدهایی نیز از بنادر جنوبی کشور انجام گرفت که در طی آن ها فرصتی به دست آمد که با مدیران این بنادر به گفت و گوهایی مفیدی بپردازیم و زمینه را برای بهبود همکاری ها آماده تر کنیم. در همین دیدارها بود که ما اطلاعات بهتری درباره امکانات بندری و بخصوص برنامه های آن ها برای توسعه کسب کنیم. منفعت اصلی دیدارهای ما از بنادر کشور این است که می توانیم اعضای خود را به استفاده از ظرفیت ها و توانمندی های بنادر کشور ترغیب کنیم و از سوی دیگر ارتباط نزدیک تری با مدیریت های بندری داشته باشیم که موجب می شود مسایل قیمابین اعضای انجمن و دولت با تفاهم بیشتری رفع و رجوع شود.

ارتباط دبیرخانه با اعضای آن باید وسیع تر بشود

آقای دولتشاهی در ادامه مصاحبه خود به برخی دیگر از اهداف هیات مدیره در دوره جدید اشاره می کند و می گوید که می خواهیم میان دبیرخانه و اعضای انجمن رابطه نزدیک تری ایجاد بکنیم. البته در شرایط حاضر ما از کمک تعداد قابل توجهی از اعضای انجمن برخوردار هستیم که در قالب کمیته های تخصصی مرتباً به دبیرخانه رجوع می کنند و با شرکت در بحث های کارشناسی دیدگاه های خودشان را مطرح می کنند. این کار موجب می شود که توان کارشناسی انجمن بالاتر برود و قطعاً بخشی از موفقیت های انجمن در نزدیکتر شدن مواضع نهادهای دولتی با آن همین انسجام داخل صنفی است. اما می خواهیم آن بخش از اعضای انجمن را هم که در این کمیته ها عضویت ندارند به یاری بگیریم. در گام اول از کمیته های کارشناسی خواسته ایم که علاوه بر اعضای رسمی کمیته ها، هر عضو دیگری را هم برحسب موضوع مورد بحث به جلسات خود دعوت کنند. بنابراین امروز کمیته ها با تعداد بیشتری از اعضا برگزار می شود. از سوی دیگر خود هیات مدیره هم تقریباً در همه نشست های خود برحسب دستور جلسه از برخی از اعضای انجمن دعوت می کنند و این دعوت ها شامل مقام های مرتبط مملکتی نیز می شود که این کار حتی در یکی از همین جلسات از آقای مهندس صدر و در جلسات دیگر از معاونان ایشان و مسئولان گمرک ایران و سایر نهادها نیز دعوت به عمل آمد و توانستیم در فضایی بسیار دوستانه به تبادل نظر و طرح مسایل و دیدگاه ها بپردازیم. یک راه دیگر برای رسیدن به وضعیت مطلوب در اطلاع رسانی متقابل دبیرخانه و انجمن، تغییر محتوای بولتن رسمی انجمن است. همانطور که اطلاع دارید بولتن رسمی انجمن چند ماهی است که دچار فترت شده و این شماره با تاخیر منتشر می شود. قصدمان این است که بولتن را به صورت پانگاهی برای جمع آوری و انعکاس نظرات اعضای انجمن در بیاوریم و انجام این کار مستلزم توجه بیشتر اعضا به اهمیت کارهای درون گروهی و اطلاع رسانی صنفی است. درواقع می خواهیم هم اطلاعات بیشتری در رابطه با عملکرد هیات مدیره و کمیته های کارشناسی انجمن به اعضا برسانیم و هم بازتاب این تصمیمات و تحرک ها را در داخل صنف پیگیری کنیم. امیدوار هستیم که با خط مشی جدید بتوانیم برتفاهم درون صنفی بیفزاییم. گمان هیات مدیره براین است که هرچه اعضای انجمن حساسیت بیشتری نسبت به رخدادهای داخل صنف داشته باشند، انجمن نیز در بیرون از صنف می تواند تقاضاها و انتظارات خود را با قدرت بیشتری پیگیری کرده و نهادهای رسمی را به انجام آن ها متقاعد کند. آقای دولتشاهی می گوید که می خواهیم باردیگر ضرورت وجودی انجمن را به اعضای خود یادآور شویم و علاقه من به قبولی دبیری انجمن و استعفا از هیات مدیره نیز برای تحقق این هدف بوده است. هیات مدیره هم پذیرفت که با سپردن مسئولیت دبیری انجمن به یکی از اعضای هیات مدیره که به امور دبیرخانه و اعضا اشراف دارد راه را برای رسیدن به این هدف همراه کند.

فعالیت انجمن وسیع تر و فراگیرتر می شود

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می گوید که فعالیت زیادی را روی جذب همه بنگاه های فعال در بخش کشتیرانی و نمایندگی ها به انجمن شروع کرده ایم که در همین چند ماه اخیر ثمر داده است. البته انجمن در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد فعالان این بخش را تحت پوشش دارد و توانسته است در قالب چندین کمیته و گروه کارشناسی تخصصی به نیازهای آنان پاسخ بدهد. آقای دولتشاهی می گوید که دبیرخانه موفق شده است تا پایان آذر ماه مراحل بررسی اسناد و مدارک ۱۳ متقاضی جدید عضویت را انجام داده و موافقت هیات مدیره را برای عضویت رسمی آنان اخذ کند و بنابراین تعداد اعضای انجمن اکنون از ۱۷۰ شرکت فراتر رفته است. وی در بخش پایانی مصاحبه روی تصمیم هیات مدیره برای تعیین نمایندگان هیات مدیره در گروه های کارشناسی تأکید گذاشت و گفت که این تصمیم هیات مدیره یکی از مهم ترین گام ها برای نزدیک تر کردن اعضا به نهاد صنفی خودشان است. در واقع حضور چند نفر از اعضای هیات مدیره در نشست کارگروه ها موجب می شود که تصمیمات در جدي گرفته شود که دیگر نیاز زیادی به بررسی جزئیات آن در جلسات هیات مدیره نباشد.



انتظارات خود، دیدگاه های انجمن را نیز دریافت نمایند. با سایر نهادهای و از جمله آقای مهندس شهیار افندی زاده معاون وزیر راه و ترابری در امور حمل و نقل و معاون سازمان گمرک ایران نیز ملاقات هایی انجام گرفته است که ابعاد تازه ای به روابط قیمابین می بخشد و امیدواریم که تداوم این روابط بتواند چشم اندازهای تازه ای را در برابر انجمن بگشاید.

بازدید از بنادر کشور

در دوره جدید فعالیت هیات مدیره، روابط نزدیک تری با مدیریت های میانی سازمان بنادر و دریانوردی برقرار شده است. تجارب گذشته نشان داده است که غالباً رسیدن به تفاهم مدیران میانی هم به رفع آسانتر و سریع تر مسایل قیمابین شرکت های عضو انجمن با نهاد مزبور منتهی می شود و هم از مراجعات انجمن به واحد مرکزی این نهاد می کاهد. آقای دولتشاهی می گوید که برهمین اساس ملاقات با مدیران بنادر کشور در اولویت کارهای هیات مدیره قرار گرفت. در واقع هیات مدیره با این دیدارها به دو هدف به صورت هم زمان دست می یافت. اول آشنایی با مدیران بنادر و دیدگاه های آنان و آشنایی متقابل آنان با مسایل و انتظارات انجمن و دیگری آشنایی اعضای هیات مدیره با تحولات بنادر کشور، امکانات و قابلیت ها و احیاناً ترغیب اعضا به بهره گیری از این امکانات در جهت افزودن بر توان عملیاتی و بالابردن ضریب بهره وری بنادر کشور و توزیع بهینه واردات و صادرات کالا به گونه ای که موجبات رشد و تعالی همه بنادر کشور را نیز فراهم کند. دبیر انجمن توضیح می دهد که در اجرای این هدف، هیات مدیره در معیت دبیر و کارشناسان دبیرخانه از بنادر امیرآباد، نوشهر و انزلی بازدید کرده و روابط مطلوب تری را با مدیران این بنادر برقرار کرده است. باین ملاقات ها هیات مدیره متقاعد شده است که در آینده نه



با حضور اعضای کمیته های تخصصی امور گمرکی و ترانزیت و امور بندری و ترمینال داران برگزار شد

دیدار دو مقام عالیرتبه گمرک ایران

با اعضای هیات مدیره و کارشناسان انجمن

تصریح کرد حضور سازمانهای همجوار در اماکنی که گمرکات اجرایی شده اند الزامی است و از طرفی محمولاتی که در منطقه ویژه استقرار می یابند معنی آن این است که به کشور وارد نگردیده است و با توجه به اینکه مناطق ویژه و آزاد خلع قانونی وجود دارد کارگروه گمرک به منطقه ویژه اقتصادی و آزاد معرفی کردیم تا مسائل مربوطه بررسی گردد.

وی در بحث دیماند گفت که این موضوع مربوط به معاونت امور مالی و اداری است که به آنها انعکاس داده خواهد شد و در اجرای تبصره ۲ ماده ۲۸ نیز مستندات را طی گزارشی به معاون حقوقی و به معاون گمرک منعکس می شود. ایشان در رابطه با دفترچه کارنه تیر و بن ترانزیت افزودند چون برای کالای ترانزیتی پروانه صادر می شود الزام قانونی است که بن تضمین دریافت گردد و در رابطه با آمار ترانزیتی اضافه نمود چون بر اساس اظهار صاحب کالا می باشد گمرک راهی جز صحت اظهار صاحب کالا را ندارد. درخصوص استقرار گمرک در بندر خشک آخرین ایشان بیان داشتند یک فرصت خوبی است که گمرک ورود نمایند لیکن با کمبود پرسنل روبرو هستیم و چنانچه زیر ساخت تهیه شود و برای نیروهای گمرکی فضا تعریف کنند قطعاً گمرک استقبال می نماید. در خاتمه نامبرده ضمن تشکر از این نشست توصیه کرد انجمن یک جلسه با معاون امور مالی و اداری گمرک ایران داشته باشد.

بنا به دعوت و هماهنگی دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته جلسه مشترکی با حضور آقای

نادری معاون محترم امور گمرکی گمرک ایران و مدیرکل محترم دفتر واردات گمرک ایران روز ۱۳ دی با حضور تنی چند از اعضای هیات مدیره و اعضای کمیته های تخصصی امور گمرکی و ترانزیت و امور بندری و ترمینال داران در محل دبیرخانه انجمن تشکیل گردید.

آقای بهروز دولتشاهی دبیر محترم انجمن ضمن خوش آمدگونی به میهمانان با اشاره به تاریخچه انجمن از بدو تأسیس و تعداد شرکتهای عضو انجمن افزودند انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته همواره با گمرک ایران در تعامل بوده و از حضور مسئولین محترم گمرک ایران در جلسات و بلحاظ بررسی مسائل فیمابین گمرک و فعالان بخش خصوصی استقبال مینماید و انتظار دارد که گمرک ایران مسائل حمل و نقل دریایی را با دید بین المللی نگاه کرده تا بتوانیم در چارچوب قواعد بین المللی حرکت نمائیم.

آقای نادری معاون گمرک ایران ضمن تشکر متقابل از فرصت بدست آمده افزودند سازمان انکنتاد آمار خوبی از حمل و نقل ایران را ارائه داده است که نشان دهنده توانمندی بسیار بالایی در حمل و نقل کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و پل ارتباطی بین کشورهای همجوار و دسترسی به آبهای بین المللی است، و می طلبد کلیه دستگاه های اجرایی مرتبط برای رفع موانع بکوشند تا مسائل آشکار و پنهان ترانزیت برطرف گردد. ایشان با اشاره به اصل ۸۵ قانون اساسی و بازنگری قوانین و آئین نامه های امور گمرکی بیان داشتند خوشبختانه در قانون جدید گمرکی در بخش حمل و نقل جاده ای و دریایی محدودیتهایی که برای شرکتهای عامل وجود داشته عمدتاً از بین رفته است و زمان کمتری برای این مسائل صرف خواهد شد.

ایشان افزودند جهت سرعت در تخلیه کشتیهایی که به کالاهای آنها نیاز فوری میباشد رئیس گمرک این اختیار را دارد که با موافقت وزیر مربوطه کالا سریعاً تخلیه و به انبار اختصاصی تحت کلید گمرک بخش خصوصی انتقال و بعداً اسناد گمرکی صادر گردد که تاکنون انبار ۲۶ شرکت در سطح کشور معرفی شده اند. نامبرده درخصوص کمبود نیروی انسانی و تقویت پرسنل در مبادی ورودی گمرکی تصریح کرد مراتب در قانون پنجم توسعه کشور پیش بینی شده است همچنین در رابطه با سامانه الکترونیکی افزودند در حال حاضر ۸۴ درصد کالای وارداتی از این طرح استفاده می کنند که اسناد آن بار نگاهی سبز، قرمز و زرد مشخص گردیده است.

آقای محمد عیقلو رئیس محترم کمیته امور گمرکی و ترانزیت ضمن اظهار خیرمقدم و تشکر مجدد از حضور صمیمانه میهمانان بیان داشتند در صورت امکان اعتبار پروانه ورود موقت کانتینر از شش ماه به یک سال افزایش یابد، وی افزود با توجه به اینکه سازمانهای زیادی بر واردات نقش دارند لیکن بطور مستمر در مبادی ورودی حضور ندارند تقاضای ما این است که سازمانهای مرتبط در مبادی گمرکی حضور داشته باشند بطوریکه نیاز ارجاع موضوع به تهران نباشد.

فهرستی از مسایل و مشکلات اعضای انجمن

در ادامه جلسه حاضرین ضمن توضیح تنگناهای گمرکی به ترتیب مسائل و مشکلات خود را بیان داشتند:

- ۱- دیماند مترتب بر کشتی و همچنین اختلاف هزینه دیماند گمرک در بنادر
- ۲- بحث ترانزیت اداری کانتینر بین بندر شهید رجایی و بندر باهنر بندرعباس
- ۳- ماندگاری بیش از اندازه کانتینرها در محوطه های بندری به دلیل مسایل گمرکی
- ۴- ترخیص گمرکی برای شناورهای ساخت داخل (ماده ۷ قانون امور گمرکی)
- ۵- ماده ۲۸ قانون کسر تخلیه کالا از کشتیها و اخذ جریمه توسط گمرک از شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی (با وجود نماینده بیمه صاحب کشتی در محل) با اشاره به رای عمومی دیوان عالی کشور
- ۶- بحث کالای ترانزیتی و ترانزیت
- ۷- ماده ۵ صنایع دریایی مبنی بر اخذ ۱/۵ درصد ارزش سیف از کشتیهای ساخته شده در منطقه ویژه اقتصادی
- ۸- کامیونهای کالای ترانزیتی که دارای دفترچه کارانه تیر میباشند از سپرده گذاری بن تضمین گمرکی معاف شوند.
- ۹- استقرار عوامل گمرکی در بندر خشک آپرین
- ۱۰- دقت در ثبت صحیح آمار کالاهای صادراتی - وارداتی ترانزیت (بخصوص پنبه)

آقای خواجه نصیر مشاور گمرک ایران در رابطه با مسائل عنوان شده فوق بیان داشتند موارد بیش از آن است که مطرح شد. وی تصریح کرد قانون امور گمرکی احتمالاً امروز در کمیسیون های نهایی مجلس به تصویب خواهد رسید و اضافه نمودند که نظرات و پیشنهادات بخش دریایی و کشتیرانی به گمرک ایران اعلام تا در تدوین آئین نامه مورد توجه قرار گیرد. ایشان پیشنهاد دادند برای تبادل نظر و تعامل بیشتر حداقل ماهی یک جلسه مشترک داشته باشیم و نقش انجمن در سبتره حمل و نقل دریایی و پس کرانه بنادر و نقش گمرک با توجه به قوانین و مقررات امور گمرکی مورد بررسی قرار گیرد بخصوص در تدوین آئین نامه ها انجمن می تواند تشریک مساعی نماید. وی در زمینه آموزش اعضاء تأکید کرد که این کار می تواند با استفاده از کارشناسان یکدیگر فراگیرتر شود.

آقای ابراهیمی مدیرکل محترم دفتر واردات گمرک در رابطه با تمدید پروانه ورود موقت کانتینر افزودند ما کانتینر را ابزار حمل می دانیم و برای تمدید پروانه آن محدودیتی نداریم. سپس آقای نادری در پاسخ به موارد مطرح شده بیان داشتند در مناطق داخلی که کشتی ساخته می شود ۴ درصد حقوق گمرکی طبق قانون به آن تعلق می گیرد. ایشان

اطلاعیه

شرکت

کشتیرانی ترنگ دریا
با ارسال اطلاعیه ای نشان
و امکانات ارتباطی خود را
به شرح زیر به دبیرخانه
انجمن منعکس کرده است:

نشانی:

تهران خیابان مطهری بین
خیابان میرزای شیرازی و قائم
مقام فراهانی ساختمان بهار
شماره ۲۵۹ طبقه ۳ واحد ۱۳

تلفن: ۸۸۴۸۱۵۲۰-۳۱

فاکس: ۸۸۴۸۱۵۳۲

ایمیل شرکت

info@torangdarva.com

سایت شرکت

www.torangdarva.com



اپراتور دوم بندر امیرآباد انتخاب می شود

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اشاره به موقعیت این بندر در کریدور ترانزیت شمال- جنوب و اتصال آن به شبکه ریلی کشور، بر منحصر بفرد بودن تجهیزات دریایی و بندری این منطقه تاکید کرد. به گزارش مانا؛ آقای نعیمی با بیان اینکه بندر امیرآباد بعنوان بندر پیشرو و پایلوت در زمینه غلات معرفی شده است گفت: با توجه به برخورداری از اسکله رو-رو غیر ریلی، در آینده ای نزدیک در زمینه گوشت و دام زنده نیز شاهد فعالیت گسترده ای به عنوان پایلوت بندر کشور شاهد خواهیم بود.

وی همچنین از مذاکرات برای اخذ مجوز برگزاری مزایده انتخاب اپراتور دوم تخلیه و بارگیری کالا در بندر امیرآباد خبر داد و گفت: ایجاد فضای رقابتی علاوه بر افزایش روز افزون کیفیت خدمات، می تواند رونق اقتصادی بیشتر و سرعت بیشتری به ارائه خدمات در این منطقه دهد. در زمینه اشتغال و استفاده از نیروهای بومی در بندر امیرآباد وی اظهار داشت: در حال حاضر ۱۰۳۷ نفر بصورت مستقیم در این بندر و منطقه ویژه اشتغال دارند و به میزان دو برابر این تعداد نیز بصورت غیر مستقیم به فعالیت مشغولند. البته با توجه به افزایش اراضی بندری به دوهزار و شصت هکتار، در صورت اجرای این مصوبه نیروهای بسیار زیادی در این منطقه مشغول به کار خواهند شد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اظهار داشت: ما تاثیر اقتصادی این امر را نه تنها برای مردم منطقه که برای مردم این استان نیز بسیار مثبت ارزیابی کرده ایم و به همین خاطر در حال امکان سنجی ایجاد یک شهرک بندری در جوار بندر امیرآباد هستیم. وی افزود: ضمن آنکه با توجه به اینکه مردم بهشهر علیرغم پویایی بالا، همواره از امکانات کمی در بحث اشتغال برخوردار بوده اند، جذب نیروی کار بومی این منطقه را در راس اولویت های اشتغال قرار داده ایم.

وی گفت: با این اقدام با رسیدن تعداد اسکله ها به ۳۴ پست اسکله می توانیم به رکورد ۱۵ میلیون تن بار و کالا در سال برسیم. نعیمی به وضعیت سرمایه گذاری ها در منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اشاره کرد و افزود: با توجه به موقعیت بندر امیرآباد و مصوبه های دولت در سفرهای استانی خود مبنی بر تکمیل و راه اندازی مسیر کریدور بین المللی شمال- جنوب، چشم انداز بسیار خوبی برای آینده این منطقه دیده می شود. مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد گفت: از هم اکنون شرکت های داخلی و خارجی زیادی در زمینه سرمایه گذاری متقاضی هستند که برای نمونه می توان به شرکت روسی متقاضی سرمایه گذاری در زون نفتی و احداث اسکله دلفین، شرکت چینی متقاضی در امور خدماتی و صنعتی، شرکت افغانی متقاضی فعالیت در امور مرتبط با فولاد و سوخت، شرکت ترکیه ای متقاضی صنایع غذایی و خدماتی و شرکت های ایرانی متقاضی امر سرمایه گذاری در محوطه کانتینری و ساخت اسکله دلفین اشاره کرد. وی گفت: با توجه به آبخور کم بندر شمال کشور کشتی های ۶۰۰۰ تن به بالا با مشکل پهلوگیری مواجه هستند که با احداث اسکله های دلفین می توان کشتی های ۹۰۰۰ تا ۱۱۰۰۰ تن را نیز پذیرش نمود.

شرکت عضو انجمن بزرگترین پایانه غلات کشور را می سازد

تین نیوز: با مشارکت و سرمایه گذاری بخش خصوصی کلنگ زنی بزرگترین پایانه غلات کشور به زودی در بندر امام آغاز خواهد شد. مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: ضمن واگذاری پایانه بزرگ غلات بندر امام به بخش خصوصی و جلب مشارکت سرمایه گذار خارجی از کشور کنیا، پس از طی کردن مراحل و تشریفات قانونی قرارداد و اخذ توافقات مالی طرح سرمایه گذاری زمینه احداث این پایانه بزرگ غلات فراهم شد. آقای ابراهیم ایدنی ارزش سرمایه گذاری اولیه این پروژه را بالغ بر ۳ هزار میلیارد ریال عنوان کرد و افزود: با اجرای چنین پروژه ای، توان نگهداری بیش از ۲۰ میلیون تن غلات در مجتمع بندری امام خمینی محقق می شود. وی در تشریح اهداف این سرمایه گذاری مشترک بخش خصوصی ایرانی- خارجی، ایجاد کانون تخلیه و بارگیری انواع غلات در بندر امام به منظور توسعه صادرات، واردات، ترانزیت و ترانزیت از کشورهای آسیای میانه و قفقاز عنوان کرد.

مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان، ساخت سیلوی نگهداری و ترانزیتی، ساخت اسکله چهارم ۱۵۰ هزار تنی غلات، نصب و راه اندازی ۱۲ دستگاه برج تخلیه کننده غلات، بهره برداری از سیلوی ۷۰ هزار تنی موجود در این مجتمع بندری همراه با بازسازی آن، ساخت گالری انتقال کالا، ساخت دو دستگاه پل و جاده های دسترسی و ساخت نیروگاه برق از جمله مراحل مختلف پروژه احداث پایانه بزرگ غلات برشمرد که ایجاد بیش از ۴۰۰ فرصت شغلی مستقیم و ۱۰۰۰ فرصت شغلی غیرمستقیم را به دنبال دارد.

نصب تجهیزات AIS در بندر کشور

به منظور آشنایی هر چه بیشتر پرسنل بخش ارتباطات و کنترل ترافیک دریایی بندر با نحوه بهره برداری از تجهیزات AIS، دوره آموزشی تخصصی تجهیزات مذکور با مشارکت حدود ۳۵ نفر از کارشناسان مخابرات بندر، در بندر نوشهر برگزار شد. به گزارش مارین نیوز به نقل از روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی، کلیه آموزش ها توسط نمایندگان داخلی و خارجی شرکت سازنده (ترانزاس) از کشور انگلستان و با مشارکت کلیه فراگیران، بصورت تئوری و عملی صورت گرفت. این تجهیزات در راستای الزامات کنوانسیون سولاس و IALA به منظور ایجاد یک بستر ایمن دریانوردی در بندر و ناوگان کشتیرانی بکار گرفته می شود.

تجهیزات AIS ساخت شرکت ترانزاس بمنظور هر چه آماده تر شدن سایت های موجود در بندر بعنوان بخش پشتیبان AIS های فعلی و همچنین پوشش کامل منطقه AI سواحل شمالی و جنوبی کشور خریداری شده است. این تجهیزات در شعاع ۳۰ مایل به طور اتوماتیک اطلاعات ضروری را به کشتی های ارسال داشته و اطلاعات و موقعیت کشتی ها را رصد می کند. AIS های پشتیبان به گونه ای طراحی شده اند که در صورت اشکال در سیستم اولیه بلافاصله و بدون وقفه AIS دوم در مدار قرار گیرد.

قابل ذکر است که ارزش کل قرارداد تجهیزات مذکور به تعداد ۱۴ دستگاه، مبلغ ۴۴۵/۴۸۰ یورو بوده و برنامه ریزی لازم جهت نصب دستگاه های مربوط به بندر چابهار، خرمشهر، اروندکنار، شهید رجایی، شهید باهنر، نوشهر، عسلویه و جزایر خارک و لاوان صورت گرفته که به زودی و به ترتیب اولویت در بندر مذکور نصب و راه اندازی خواهد شد.

نام مدیرعامل

کشتیرانی جمهوری اسلامی

درفهرست ۱۰۰ مدیر

دریایی جهان

نام مدیر عامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در کتاب ۱۰۰ مدیر صنعت کشتیرانی جهان ثبت شد. به گزارش مانا، موسسه لویدز لیست به تازگی کتابی با عنوان ۱۰۰ فرد برتر صنعت کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ منتشر کرده که در آن از پرنفوذترین و قدرتمندترین افراد این صنعت در سال ۲۰۱۰ نام برده شده است. لویدز لیست در این کتاب با بیان اینکه اعتبار و برتری تنها از جایگاه قدرت ریشه نمی گیرد و چگونگی مواجهه در برابر مشکلات نیز نشان دهنده برتری افراد است نوشته است: کمتر مدیری همچون داجمر می تواند در مواجهه با آشفتگی های اخیر بازار حمل و نقل دریایی بویژه بازار کانتینر تدابیر لازم را اتخاذ کند.

نامه تشکر

شرکت تایدواتر

از همکاری های انجمن

در پی پیام تبریک ارسالی از سوی انجمن به شرکت تایدواتر به مناسبت موفقیت های سال گذشته این شرکت، آقای بهزاد اتابکی مدیرعامل تایدواتر نامه زیر را به دبیرخانه ارسال داشته است:

جناب آقای بهروز دولتشاهی

دبیرانجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
موضوع: تقدیر و سپاس

با سلام و احترام

بازگشت به نامه ۳۷۹۷/۶۰ - ۱۰۰ مورخ ۸۹/۱۱/۷ ضمن تشکر و قدردانی از التفات ویژه جنابعالی به عملکرد این شرکت در بندر شهید رجایی، یادآور می سازد که بی تردید کسب موفقیت یادشده در طول سال ۲۰۱۰ میلادی بدون حمایت ارزشمند و تعامل مثبت آن انجمن و اعضای محترم خانواده دریایی و بندری کشور مقدور نمی شد. صمیمانه امیدوارم با تداوم این رویه هر روز شاهد ارتقای جایگاه بندر کشورمان درجهت اعتلای نام جمهوری اسلامی ایران در عرصه رقابت های منطقه ای و بین المللی باشیم.

بهزاد اتابکی مدیرعامل



انتصاب مدیر کل جدید

ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر

به موجب حکمی از سوی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، آقای سعداله عبداللهی" به عنوان مدیر کل ترانزیت و تعرفه سازمان معرفی شد. در این حکم بهره گیری از همکاری متخصصین با تجربه و صاحب نظر و هماهنگی با واحدهای مختلف و بنادر تابعه سازمان در جهت توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت از طریق بنادر بازرگانی کشور با توجه به موقعیت ممتاز جمهوری اسلامی ایران در منطقه و وجود کریدور شمال - جنوب و محور شرق مورد تاکید قرار گرفته است.



توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت از طریق بنادر بازرگانی کشور با توجه به قابلیت های مذکور در مقدمه با رویکرد توسعه سهم بازار بنادر کشور در منطقه، اعمال سیستم تعرفه گذاری انعطاف پذیر و پویا متناسب با شرایط عرضه و تقاضا و قابلیت های بنادر و بازار رقابتی در منطقه، شفاف سازی و وحدت رویه در اعمال تعرفه در کلیه بنادر، ایجاد زمینه های لازم جهت توسعه روابط و همکاری های بین المللی با کشورهای هدف در چارچوب سیاست های ابلاغی انجام پذیرد.

ورود یکی از بزرگترین

کشتی های کانتینری جهان

به بندر شهید رجایی

روز ۱۱ اسفند گذشته یکی از بزرگترین کشتی های کانتینری خطوط کشتیرانی چین در جهان با ظرفیت ۹۶۰۰ تی ای یو کانتینر در بندر شهید رجایی پهلو گیری کرد. به گزارش تین نیوز، با پیگیری ها و مذاکرات شرکت تایدواتر با خط کشتیرانی کانتینری چین موسوم به CSCL بزرگترین کشتی کانتینری این شرکت از زمان فعالیت در ایران به نام XIN LOS از AUNGELES با ظرفیت ۹۶۰۰ تی ای یو کانتینر در ترمینال شماره ۲ بندر شهید رجایی پهلو گیری کرده است. بئابر این گزارش قرار است این کشتی جمعا ۸۰۰۰ تی ای یو کانتینر را در بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری کند.

چیرگی شانگهای بر سنگاپور

در حالیکه بحران رکود اقتصادی بسیاری از کشورهای غربی و امریکا را به شدت تحت تاثیر قرار داده و رشد اقتصادی کشورهای جهان را کندتر کرده است، فعالیت کانتینری در بنادر جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی رشد چشم گیری را تجربه کرده و تغییرات شگرفی را هم در رده بندی بنادر بزرگ جهان از نظر فعالیت کانتینری به وجود آورده است. در گزارشی که مطالعه می فرمایید بیست بندر پیشتاز جهان را در زمینه عملکرد کانتینری پرشمرده ایم ضمن آن که علیرغم تاکید بسیار بر ضرورت استفاده از کانتینر و مزیت های آن هیچ یک از بنادر کشورمان در این رده بندی جای ندارند.

آمار عملکرد بنادر کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی حکایت از قرار گرفتن بندر شانگهای در صدر جدول فعال ترین بنادر کانتینری جهان و چیرگی آن به بندر سنگاپور در این زمینه دارد که برای اولین بار در تاریخ و در پی انجام عملیاتی بالغ بر ۲۹ میلیون و پانصد هزار تی ای یو با ثبت رکورد ۱۸٪ رشد نسبت به سال ۲۰۰۹ میلادی به وقوع پیوسته است. مقامات چینی دلیل کسب این برتری را تداوم رشد اقتصادی کشورشان و افزایش صادرات این کشور به اقصی نقاط جهان از طریق بندر شانگهای می دانند.

در همین حال مقامات سنگاپوری اعتقاد دارند که نزول جایگاه آنان در رده بندی جهانی با وجود آنکه رشد ۱۰ درصدی نسبت به سال ۲۰۰۹ با دستیابی به آمار ۲۷ میلیون و هفتصد هزار تی ای یو را تجربه کرده اند، به دلیل تداوم آثار بحران در اقتصاد جهانی در سالهای ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ بوده که دامنه آن تا سال ۲۰۱۰ نیز ادامه یافته است. آمار منتشره در خصوص عملکرد ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰ به شرح زیر است:

رتبه	نام بندر	نام کشور	آمار عملکرد (تی ای یو)	رشد	رتبه ۲۰۰۹
۱	شانگهای	چین	۲۹,۵۰۰,۰۰۰	۱۸٪	۲
۲	سنگاپور	سنگاپور	۲۸,۴۳۰,۰۰۰	۱۰٪	۱
۳	هنگ کنگ	چین	۲۳,۵۳۰,۰۰۰	۱۲٪	۳
۴	شن زن	چین	۲۲,۵۱۰,۰۰۰	۲۳٪	۴
۵	یوسان	کره جنوبی	۱۴,۲۱۰,۰۰۰	۱۹٪	۵
۶	لانگ بیج - لوس آنجلس	ایالت متحده	۱۴,۱۰۰,۰۰۰	۱۹٪	۶
۷	نینگر	چین	۱۳,۱۴۰,۰۰۰	۳۵٪	۹
۸	گوانجو	چین	۱۲,۵۵۰,۰۰۰	۱۲٪	۷
۹	کینگداو	چین	۱۲,۰۱۰,۰۰۰	۱۷٪	۱۰
۱۰	دبی (جبل علی)	امارات	۱۱,۶۰۰,۰۰۰	۴٪	۸
۱۱	رتردام	هلند	۱۱,۱۴۰,۰۰۰	۱۴٪	۱۱
۱۲	تیان چین	چین	۱۰,۰۸۰,۰۰۰	۱۶٪	۱۲
۱۳	کاتوشنگ	چین تایپه	۹,۱۸۰,۰۰۰	۷٪	۱۳
۱۴	پورت کلانگ	مالزی	۸,۸۷۰,۰۰۰	۲۱٪	۱۴
۱۵	آنتورپ	بلژیک	۸,۴۸۳,۰۰۰	۱۶٪	۱۵
۱۶	هامبورگ	آلمان	۷,۹۴۰,۰۰۰	۱۳٪	۱۶
۱۷	تانجون پلاپاس	مالزی	۶,۵۳۰,۰۰۰	۸٪	۱۷
۱۸	زیامن	چین	۵,۸۲۰,۰۰۰	۲۴٪	۱۸
۱۹	دالیان	چین	۵,۲۴۰,۰۰۰	۱۵٪	۲۰
۲۰	لم چابانگ	تایلند	۵,۱۹۰,۰۰۰	۱۲٪	۱۹

نکته حائز اهمیت در رده بندی ۲۰ بندر برتر کانتینری جهان آن است که تقریباً نیمی از آنها در چین قرار دارند. همه ۵ رتبه اول بنادر برتر کانتینری دنیا در شرق دور واقع شده اند، جایگاه دبی (جبل علی) دو پله در رده بندی جهانی سقوط کرده و اروپایی ها هم در بین ۱۰ رتبه اول دنیا جایگاهی ندارند. جدول زیر نیز آمار عملکرد سایر بنادر کانتینری جهان را نشان می دهد:

نام بندر	نام کشور	عملکرد (تی ای یو)	رشد نسبت به سال قبل
تانجون یروک	اندونزی	۴,۷۰۰,۰۰۰	۲۴٪
هرشی مینهو کای بلا	ویتنام	۴,۱۱۰,۰۰۰	۱۱٪
جده	عربستان سعودی	۳,۸۳۰,۰۰۰	۲۴٪
شارجه و خورفکان	امارات متحده عربی	۳,۰۲۲,۵۲۴	۱۰٪
بندرعباس	ایران	۲,۶۰۰,۰۰۰	۱۷/۵٪
زی یروژ	بلژیک	۲,۵۰۰,۰۰۰	۷/۴٪
مونترال	کانادا	۱,۵۰۰,۰۰۰	۸٪
دمام	عربستان سعودی	۱,۴۳۳,۰۰۰	۸/۶٪
گوئنبرگ	سوئد	۸۸۰,۰۰۰	۸٪
عقبه	اردن	۶۰۶,۰۰۰	-۱۰/۲٪
هالیفکس	کانادا	۴۳۵,۰۰۰	۲۶٪



شرکت کشتیرانی صدف دریایی خلیج فارس

Persian Gulf Sea Shell Shipping Co.

نمایندگی انحصاری خطوط کشتیرانی **CARAVEL, TKM**

سرویس ویژه از بندر عباس به بنادر: امارات، هند و غیره و بالعکس شرح زیر:

مبادی کوچین، چنای، سنگاپور، پورت کلانگ، یاسیرگودانگ، جاکارتا، کراچی، کلکته
هالندیا، موندرا، ناواشیوا، آی.سی.دی.های دهلی، لودیانا، کانپور، بانگلور، حیدرآباد و احمدآباد، کلمبو
کاندلا، کویت، توتی کورین، مسقط، جبل علی و پورت راشد، جیتاگنگ (از طریق پورت کلانگ یا سنگاپور)



حمل محمولات وارداتی از مبادی مختلف به بندر عباس و بنادر امام خمینی، خرمشهر و بوشهر و بالعکس
استفاده از امکانات و سرویس خطوط **PANASIA** و **NORASIA** برای حمل کالای عمومی و فله
از بندر عباس به خاور دور، اروپا، آمریکای شمالی، جنوبی و مرکزی و آفریقا

سرویس های ویژه مقاطع پرتقاضا Peak Season (ترافیک کانتینری)
ارائه نازل ترین نرخ حمل کالای فله

شرکت صدف دریایی خلیج فارس مفتخر است که

خدمات ویژه فورواردری Door to Door شامل حمل هوایی و زمینی را
توسط نمایندگان خود در سراسر جهان از مبادی مختلف و
همچنین ترانزیت داخلی از / به تمامی گمرکات کشور و ترانزیت خارجی
و امور گمرکی و دریافت ترخیصیه را به مشتریان محترم خود ارائه کند.

دفتر مرکزی: تهران میدان ونک خیابان ملاصدرا شماره ۲۵۴ طبقه پنجم واحد ۲۰ کد پستی ۱۴۳۵۹

تلفن: ۸۸۲۱۲۲۳۵-۷ و ۸۸۰۴۲۱۵۷-۸ و ۸۸۰۳۵۲۵۸-۹ فاکس: ۸۸۲۱۰۱۵۹

Head Office: No. 254 unit 20, 5th floor Molla Sadra St. Tehran-Iran

Tel: 88212235-7 88042157-8 88035258-9 Fax: 88210159