



به نام خدا

معضلات بخش حمل و نقل دریایی

را آن قدر کوچک کردند تا در یک ماده قطعنامه همایش بگنجد!

فعلان دریایی کشور معمولاً یک سال حوصله می کنند تا فرصتی مانند همایش هماهنگی ارگان های دریایی برسد تا درد هایشان را بگویند و از کم التفاتی ها شکایت کنند. بخصوص در سال هایی مانند ۱۳۸۹ که اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها با فشار رکود اقتصاد جهانی به هم گره خورد و نفس حمل و نقل دریایی را تنگ تر کرد. فهرست بلند بالایی از مشکلات جدید در برابر بنگاه های کشتیرانی و خدمات حمل و نقل دریایی قرار گرفت که نمی دانستند از کدام نقطه برای حل آن ها اقدام کنند. همه نگاه ها به همایش رامسر بود که در نهایت - کوه موش زاید - و پرونده کار بسته شد. شرکت کنندگان در همایش آن قدر مسایل بخش حمل و نقل دریایی را کوچک کردند که در یک ماده قطعنامه همایش بگنجد و هیچ ابزاری هم برای پیگیری آن تعبیه نشود.

اتفاق غریبی نبود. وقتی سکان همایش را به ارگانی بسپاریم که کارش با دریا هیچ ارتباطی به حمل و نقل دریایی ندارد نتیجه کار هم همینطور از کار در می آید. آن قدر در همایش از آلودگی دریاها و ضرورت جلوگیری از نفت نش از کشتی ها سخن گفته شد که همه گمان کردند آن چاه نفت که در دریای مکرزیک دهان باز کرد و میلیون ها بشکه نفت خام را به دریاها و اطرافش ریخت از داخل یکی از همین کشتی های تجاری به دریا راه یافته بود یا کشتی رانی های ایرانی و حمل و نقل کنندگان دریایی مقصر آن حادثه بودند. دیدیم که فشار دوستان تا به آن جا رسید که بخش عمده قطعنامه همایش دریایی به موضوعات محیط زیستی اختصاص یافت و سردرپایان و فعالان دریایی و بندری کشور بی کلاه ماند.

البته به قول معروف ماهی را هر وقت که از آب بگیریم تازه است. یعنی می توانیم مسایل و مشکلات دریایی را از داخل آن ماده کوتاه قطعنامه بیرون بیاوریم و به نامه های سرگشاده بلند بالایی تبدیل کنیم تا توجه برخی از دوستان در نهادهای سیاستگذاری و برنامه ریزی بدان جلب شود. مگر می شود این همه مشکل بخش دریایی را نادیده گرفت و مانند بنگاه های خدماتی و تولیدی داخلی به آن ها نگریست. چه کسی نمی داند که بخش حمل و نقل دریایی یک سرش در گوشه و کنار جهان است و هر آن چه که در آن سوی دنیا می گذرد روی امورش تاثیر می گذارد. هنوز فریاد فعالان دریایی کشور از تاثیرات رکود اقتصادی جهان به جایی نرسیده بود که سونامی بزرگتری از راه رسید و کاسه کوزه شرکت ها را به هم ریخت. اکنون در وضعیتی قرار داریم که بسیاری از فعالان دریایی کشور در وضعیت بلاتکلیف قرار گرفته اند. از یک سو میلیاردها سرمایه و از سوی دیگر تمام شهرت و حیثیت آن ها در طبق گذاشته شده و در حال از دست رفتن است و از طرف دیگر می دانیم که ۹۵ درصد تجارت خارجی کشور از راه دریاست و رها کردن کار و متوقف کردن فعالیت، می تواند مصلحت های ملی را خدشه دار کند.

اگر تولیدکننده داخلی و صادرکنندگان کالا از بابت ثابت نگاه داشتن نرخ ارز صدمه می بینند به هرحال بخش بزرگی از هزینه های آنان ریالی است حال آن که در شرکت های کشتیرانی بخش عمده درآمدها ارزی است و این درآمدی وقتی به ریال تبدیل می شود به هیچ عنوان نمی تواند تکافوی هزینه هایی را بکند که با اجرای طرح هدفمند کردن یارانه ها به دوش همین شرکت ها افتاده است.

البته انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با این دیدگاه نهادهای رسمی که افزایش نرخ ارز می تواند بر فشارهای تورمی بیفزاید موافق است اما این دلیل نمی شود که مشکل شرکت های کشتیرانی را نادیده بگیریم تا آن جا که مجبور به توقف کار و خروج از این فعالیت بشوند یا آن که همه اندوخته ها و گذشته خود را بفروشند تا اندک زمان طولانی تری روی کار بمانند. یادمان باشد که طرح هدفمند کردن یارانه ها از دو جهت به بنگاه های کشتیرانی فشار می آورد، فشاری که از بابت افزایش هزینه تمام شده خدمات آن ها ناشی می شود در حالی که دولت اجازه هیچ گونه افزایشی را در قیمت فروش این خدمات نمی پذیرد و فشار دوم از بابت افزایش چشم گیر قیمت سوخت که موجب شده است هزینه عملیاتی شرکت ها به میزان غیرقابل تحمیلی بالا برود.

نگاهی به همین فهرست تلگرافی مسایل شرکت های کشتیرانی و خدمات دریایی و بندری که در ماده ۱۳ قطعنامه همایش رامسر تکرار شده است کافی است که ابعاد مشکل را بازتاب دهد و امید آن که مدیریت های کلان کشور و مدیرعامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی هم به همین اندازه سهل و آسان از کنار آن نگذرند. البته هم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، هم شرکت های عضو انجمن و هم کارشناسان مستقلی که با انجمن همکاری می کنند آماده اند تا برای کمک به سازمان بنادر و دریانوردی در جهت یافتن راه حل های مناسب در مورد مسایل و مشکلات مطرح شده در آن ماده وارد عمل شوند.

توجه داشته باشیم که موفقیت بخش حمل و نقل دریایی هم به بزرگی ناوگان های ما ارتباط پیدا می کند و هم به میزان وابستگی ما به خود حمل و نقل دریایی. اما در هیچ حال این موفقیت بدون حمایت منطقی از شرکت های کشتیرانی و حمل کنندگان کالای دریایی و بخصوص در این اوضاع وانفاسی رکود جهانی و افزایش هزینه شرکت ها تحقق نخواهد یافت و خدا کند که این حمایت هر چه زودتر از راه برسد

بیان تلگرافی مشکلات

شرکت های کشتیرانی!

ماده ۱۳ قطعنامه همایش ارگان

های دریایی در رامسر:

مقرر گردید دبیرخانه ارگانهای

دریایی نسبت به تشکیل کارگروهی

جهت بررسی درخصوص موارد ذیل

اقدام نماید:

* معافیت مالیاتی شرکت های

فعال در عرصه دریایی کشور

* ایجاد تسهیلات ارزی برای

حمایت از ناوگان ایرانی در رابطه

با خسارات ناشی از تحریم تحمیلی

استکبار جهانی

* اولویت حمل کالای وارداتی و

صادراتی یا ناوگان ایرانی

* بازنگری قانون دریایی کشور

یا رویکرد رفع نیازهای روز جامعه

دریایی کشور

* بحث پوشش بیمه ای دریایی

توسط شرکتهای بیمه ای ایرانی

بررسی و موردتوجه قرار گیرد.

* تسهیل سوخت کشتیها (مهل)

۹۰ روزه جهت بازپرداخت صورت

حسابهای هزینه سوخت کشتیها

توسط شرکت ملی پخش

فرآورده های نفتی)

پیام انجمن

نشریه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران، خیابان فلسطین شمالی

پایین تر از زرشت، کوچه دانش کیان ۳۰

فکس ۸۸۹۰۵۶۰۴ تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶

Tel: 88947646 Fax: 88905604

E-mail:

central@shippingassociationofiran.org

info@saoui.ir

www.saoui.ir

Tehran-Iran

چاپ کارنگ ۸۸۰۲۳۰۱۰



هنوز ۱۰ درصد از ظرفیت های بندری کشور خالی است

رکورد جدید در حجم تخلیه و بارگیری بنادر در سال ۱۳۸۹

تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور در سال گذشته در حالی از رقم ۱۴۰ میلیون تن بالاتر رفت که در مقایسه با ظرفیت اسمی بنادر حکایت از خالی ماندن حدود ۱۰ درصد از ظرفیت بنادر در ایران است. طی سال ۸۹ بیش از ۱۴۰ میلیون و ۱۰۵ هزار تن انواع کالا در بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با سال ماقبل از آن با ۹ میلیون و ۱۹۴ هزار تن افزایش معادل هفت درصد رشد روبرو شده است. همچنین میزان تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی در بنادر طی این مدت با ۱۰ میلیون تن افزایش به ۹۷ میلیون و ۹۸ هزار و ۲۶۳ تن بالغ شد. این گزارش حاکیست حجم عملیات تخلیه کالاهای غیر نفتی با افزایش ۲٫۲ درصدی به ۵۳ میلیون تن و بارگیری این کالاهای به ۴۳ میلیون تن بالغ شد که حدود ۲۹ درصد افزایش نشان می دهد.

واردات کالاهای غیر نفتی از طریق بنادر در سال گذشته با رشد دو درصدی به ۴۷ میلیون تن و صادرات کالاهای غیر نفتی با ۳۷ درصد افزایش به ۳۴٫۴ میلیون تن رسید. از سوی دیگر حجم تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی در بنادر ایران به ۴۳ میلیون تن رسید که حدود چهار درصد کاهش یافته است. در این میان تخلیه کالاهای نفتی با ۱۹ درصد کاهش، بارگیری کالاهای نفتی با ۲۶ درصد افزایش، واردات کالاهای نفتی با ۴۷ درصد کاهش و صادرات کالاهای نفتی با سه درصد افزایش مواجه شد.

کاهش فعالیت بنادر در آخرین ماه سال

طبق آمار اسفند ماه سال گذشته، عملیات بندری در کشور در این ماه تنها ۰٫۸ درصد رشد یافت و به ۱۱٫۶ میلیون تن رسید. بر همین اساس در اسفند ماه عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی با ۱٫۶ درصد و صادرات کالاهای غیر نفتی از بنادر کشور نیز با دو درصد کاهش مواجه شده است. این در حالیست که عملیات نفتی بنادر طی این ماه با شش درصد رشد به ۳٫۷ میلیون تن بالغ شد.

کاهش ۲۶ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی

ترانزیت کالاهای غیر نفتی در طی سال گذشته با حدود ۲۶٫۳ درصد کاهش از ۴٫۷ میلیون تن به ۳٫۵ میلیون تن رسید. این در حالیست که طی اسفند ماه ترانزیت کالاهای غیر نفتی از بنادر جنوبی ایران به خصوص بندر شهیدرجایی با بیش از ۱۹ درصد کاهش روبرو شده است. در این ماه ۳۸۷ هزار تن انواع کالا از بنادر ایران به بنادر جنوبی خلیج فارس ترانزیت شده است.

افزایش ۲۰ درصدی ترانزیت کالاهای غیر نفتی

ترانزیت کالاهای غیر نفتی از بنادر کشور طی سال گذشته و با وجود تمامی تحریم های اعمال شده با بیش از ۲۰٫۷ درصد افزایش مواجه شد بر اساس آمارهای سازمان بنادر و ترانزیت از مرزهای دریایی ایران در این مدت از یک میلیون و ۱۶۸ هزار و ۴۶۸ تن به یک میلیون و ۴۱۰ هزار و ۸۰۶ تن رسید. این گزارش حاکیست میزان ترانزیت کالاهای نفتی از بنادر طی سال گذشته به ۲٫۴ میلیون تن رسید که بیش از ۵۶ درصد کاهش نشان می دهد. این میزان در مدت مشابه سال قبل از آن به ۵٫۷ میلیون تن بالغ می شد. در اسفند ماه نیز حجم ترانزیت کالاهای غیر نفتی با ۲۰ درصد به ۱۱۱ هزار تن و ترانزیت کالاهای نفتی با ۶۶ درصد کاهش به ۱۴۶ هزار تن رسید.

کاهش ۲۸۱ هزار نفری جابجایی مسافر در بنادر

باتوجه به جابجایی شش میلیون مسافر دریایی در کشور طی سال گذشته، میزان جابجایی مسافر دریایی در کشور با حدود چهار درصد کاهش روبرو شد در اسفند ماه نیز این میزان کاهش به بیش از ۲۸ درصد بالغ شد. تعداد مسافران ورودی به بنادر کشور در سال ۸۹ با حدود شش درصد کاهش به سه میلیون و ۷۲ هزار و ۶۷۶ نفر و تعداد مسافران خروجی از بنادر نیز با ۲٫۸ درصد کاهش به دو میلیون و ۹۹۴ هزار و ۴۵۰ نفر رسید. در سال گذشته در بنادر لنگه، خرمشهر و بوشهر به ترتیب با ۴۸، ۱۳، ۱۰ و ۱۰۱ درصد افزایش با بیشترین میزان رشد مواجه شدند و در مقابل بنادر آبادان و شهید باهنر بین ۴۸ تا ۵۳ درصد کاهش را تجربه کردند.

کاهش یک درصدی ورود کشتیها

در طی سال گذشته میزان ورود کشتیهای بالای هزار تن به بنادر ایران با کاهش روبرو شد. تعداد این شناورها با ۱٫۳ درصد کاهش از ۱۰۲۳۴ فروند در مدت مشابه سال ۸۸ به ۱۰۰۹۲ فروند در سال ۸۹ رسید. این در حالی بود که در اسفند ماه سال گذشته تعداد کشتی های وارد شده به بنادر کشور با کاهش ۲۰ درصدی روبرو شد.

تخلیه و بارگیری کانتینر به سه میلیون TEU رسید

عملیات کانتینری در بنادر ایران طی سال ۸۹ همچون سال های قبل از آن با روند افزایشی روبرو شد. در سال گذشته تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر ایران با ۱۰٫۵ درصد افزایش از دو میلیون و ۷۰۷ هزار و ۹۴۷ TEU کانتینر در سال ۸۸ به دو میلیون و ۹۹۳ هزار و ۵۸۷ TEU کانتینر رسید. حجم عملیات کانتینری در اسفند ماه امسال در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از آن با ۸٫۴ درصد افزایش به ۲۶۰ هزار TEU کانتینر بالغ شد.

بندر امام منطقه ویژه شد

مصوبه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر امام و تعیین محدوده آن حسب نامه نمایندگان ویژه رئیس جمهور در شورای هماهنگی مناطق آزاد اقتصادی ابلاغ شد. محسن صادقی فر، عضو هیات عامل و معاون امور بندری مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی، طی نامه ای به ابراهیم ایدنی، مدیر کل بنادر و دریانوردی خوزستان، ضمن ابلاغ این موضوع، بر تعیین محدوده و موضوع فعالیت این منطقه تأکید کرد و خواستار تبیین کامل ابعاد موضوع به منظور بهره مندی از تسهیلات قانونی ذینفعان بندری و کارگزاران در این مجتمع بندری شد.

معرفی دریانوردان نمونه

آقای سید علی استیری مدیرکل سازمانهای تخصصی و بین المللی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد که امسال مراسم تقدیر از دریانوردان برتر کشور در راستای قطعنامه سازمان بین المللی دریانوردی که برگزاری این مهم در روز جهانی دریانورد را مورد تأکید قرار داده است در روز چهارشنبه اول تیرماه برگزار خواهد شد. وی تأکید کرد که مراسم هفته دریانوردی و تقدیر از فعالان دریایی دیگر بخش ها طبق روال گذشته در هفته اول مهرماه سال جاری برگزار خواهد شد.

الحاق به کنوانسیون جدید

دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی (IMO) از الحاق ایران به کنوانسیون نایروبی در مورد انتقال لاشه کشتی ها خبر داد. این کنوانسیون ۱۲ ماه بعد از الحاق ۱۰ دولت لازم الاجرا می شود و تاکنون ۳ دولت به این کنوانسیون ملحق شده اند. دبیر کل آیمو با بیان اینکه کنوانسیون نایروبی در سال ۲۰۰۷ در کنیا امضا شده، افزود: این کنوانسیون مبنای حقوقی برای انتقال لاشه های کشتی ها را فراهم می آورد.

اجرای پل خلیج فارس

مدیرعامل منطقه آزاد قشم گفت: عملیات اجرایی پل خلیج فارس تا ۳ ماه دیگر آغاز و تا سه سال آینده به بهره برداری می رسد. سید رضا موسوی اظهار داشت: مطالعات مربوط به اتوبان، ریل و اسکله کاوه انجام شده است و در حال حاضر مطالعات هیدروگرافی پایه های پل در حال انجام است. وی افزود: پس از مشخص شدن نتایج هیدروگرافی و تا ۳ ماه آینده عملیات اجرایی پل آغاز می شود و تا ۳ سال آینده نیز به بهره برداری می رسد.



نگاهی به مباحث مطرح شده در نشست های

کمیته منتخب گروه کانتینر در دو ماه اول سال ۱۳۹۰

سازمان بنادر و دریانوردی که حدود ۳ ساعت طول کشید نقطه نظرات مسائل جاری بخصوص اعلام تعرفه جدید حقوق و عوارض بندری مرتب بر کشتی و کالا در تاریخ ۹۰/۱۰/۱ و اعمال اجرای همزمانی آن مورد بحث و گلایه قرار گرفت که در پاسخ نامبردگان اظهار داشتند تا قبل از آن تاریخ مجاز به اعلام آن نبودیم؟

* آقای روزبه مختاری رئیس کمیته کانتینری ضمن مروری بر موارد مطرح شده در جلسه قبل (اجرای آئین نامه طرح LCL و تضمین بیمه دیرکرد توقف و برگشت سالم کانتینر و نیز پرداخت مستقیم هزینه THC توسط صاحب کالا و همچنین معضل گمرک شهریار در ارتباط با ارائه اصل بارنامه حمل مورد پیگیری قرار داد و مقرر گردید اعضاء کمیته کانتینری لیست موارد و مشکلات که با گمرک دارند مصادیق آن را تهیه تا در جلسه بعد مورد بحث قرار گیرد.

* در ادامه جلسه حاضرین به بررسی آئین نامه چگونگی تشکیل و اداره کمیته های تخصصی انجمن پرداختند و پس از بحث و ارائه نقطه نظرات پیرامون مفاد آن بر این باورند که انجمن ها عموماً روی عضو محوری استقرار می یابد و باید فضایی به وجود آید که انتخاب اعضاء کمیته ها براساس مؤلفه ها و توانمندی و مقبولیت شرایط احراز در پیشبرد اهداف منطقی و راهبردی صنف کارآمد باشد.

نشست چهارم (۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۰)

* دبیر انجمن، گزارش خود را در ارتباط با حضور و شرکت در پانهای تخصصی نوزدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی که در تاریخ ۱۳ و ۱۴ اردیبهشت ماه ۹۰ رامسر با حضور جمعی از مقامات بلندپایه بخشهای دولتی و خصوصی و مقامات محلی برگزار گردیده بود، به اطلاع حاضرین رساندند. وی همچنین افزود که در طول این همایش با مدیرکل محترم بنادر و دریانوردی استان هرمزگان دیدار جداگانه ای داشتند و در طی این ملاقات جناب آقای علی اکبر صفایی، از بازدید نمایندگان گروه منتخب کانتینر از بندر شهیدرجایی و مذاکره در مورد مسائل مورد علاقه طرفین استقبال کردند.

* آقای روزبه مختاری رئیس گروه منتخب کانتینر، اعلام کردند که در رابطه با موضوع پیگیری آزادسازی کانتینرهای حاوی کالای متروکه نیز بر اساس تکالیف جلسات قبلی و هماهنگیهای صورت گرفته مقرر گردید نمایندگان گروه منتخب کانتینر انجمن به اتفاق آقای عبدالهادی جابری پور با آقای دکتر حمیدرضا آبائی، مدیر کل مناطق آزاد و ویژه بندری سازمان بنادر و دریانوردی دیدار و نتایج را در جلسه آتی گزارش نمایند.

ادامه در صفحه ۷

کمیته منتخب گروه کانتینر در سال ۱۳۹۰ نیز فعالترین گروه تخصصی انجمن بود تا آن جا که در طول دو ماهه فروردین و اردیبهشت سال ۱۳۹۰ توانست اعضای خود را پنج بار دور میز کارشناسی بکشد و فهرست بلندبالایی را برای اظهار نظر و تصمیم گیری در برابر آنان بگذارد. از آن جا که بحث های مطرح شده در این نشست ها می تواند برای همه اعضای انجمن و مخاطبات این پیام مفید باشد به برخی از عناوین موضوعات مطرح شده در این نشست ها به ترتیب طرح آن ها اشاره کرده ایم.

نشست اول (۲۱ فروردین ۱۳۹۰)

* آقای روزبه مختاری رئیس گروه منتخب کانتینر گزارشی درباره تعداد نشستهای گروه ارائه داد که شامل ۵۲ جلسه بود و در مجموع اعضای گروه ۵۹۰ نفر ساعت در طول سال در نشست های این گروه حضور داشتند.

* آقای بیژن مینوئی نایب رئیس گروه منتخب کانتینر از ضعفهای دبیرخانه در زمینه عدم پیگیری مسائل کمیته کانتینری سخن گفت که موجب می شود به دلیل کمبود نیروی متخصص در زمینه های امور گمرکی و حقوقی و مالیاتی در دبیرخانه لاینحل بماند. وی با انتقاد از عملکرد اپراتور بندر بوشهر علیرغم تشکیل جلسه در محل دبیرخانه با حضور مسئولین اپراتوری شعبه آن بندر در جهت رفع معضلات کانتینر، تصریح کرد موارد تاکنون مرتفع نگردیده است.

* آقای داریوش بضاعت پور مدیرعامل محترم شرکت بارآوران ایران: در جلسات بحث های مفیدی مطرح و تصمیماتی نیز گرفته شده است و به اعتقاد من اگر اراده ای در هیات مدیره وجود نداشته باشد که به صورت جد پیگیر مسائل باشد نقش کمیته ها اثرگذار نخواهد بود. برای نمونه سال گذشته درخصوص هزینه دیرکرد توقف کانتینر چندین جلسه بحث و بررسی صرف گردید و تاکنون متأسفانه به نتیجه نرسیده است (به دلیل همزمانی آن با اجرای هدفمندسازی یارانه ها) و در این رابطه بجز ناامیدی و بی اعتباری در نزد خطوط کشتیرانی با زتاب دیگری نداشته است.

* آقای امید ملک عضو محترم هیات مدیره بیان داشتند شاید بدنه کارشناسی در دبیرخانه وجود ندارد لیکن آنچه ملموس و واضح است اثربخشی تصمیمات با تشریک مساعی اعضاء مورد تأکید است. ایشان با اشاره به مالیات بر ارزش افزوده بر کالا و خدمات افزودند اخیراً طی حکمی که برای یکی از شرکتهای همکار از سوی هیات حل اختلاف مالیاتی سازمان امور مالیاتی کشور صادر گردیده است بوضوح اعلام گردیده مالیات بر ارزش افزوده بر هزینه دیرکرد توقف کانتینر و کرایه حمل تعلق نخواهد گرفت و از طرفی تصریح کرد با نگرش به نامه شماره ۱۹۲۸ مورخ ۸۹/۱۱/۰۹ سازمان مذکور خطاب به هیات مدیره انجمن پایانه داران بنادر ایران مالیات بر ارزش افزوده در منطقه ویژه اقتصادی و آزاد تعلق نخواهد گرفت. ایشان ضمن توزیع تصاویر رأی هیات حل اختلاف و نیز نامه صدرالاشاره، به درخواست بعضی از خطوط کشتیرانی در سال گذشته درخصوص دریافت مبلغی از درآمد هزینه محلی شرکتهای نمایندگی (بعنوان شریک) اشاره داشتند که با توجه به قوانین مالیاتی و نیز پرداخت حق بیمه و سایر مزایای مستمر قانون کار و نیزهزینه های ایجاد و فعالیت دفاتر شعب در بنادر بازرگانی که عموماً بعهده کارفرما میباشد درخواست مذکور غیر معقول و وجهاتی ندارد.

نشست دوم (۴ اردیبهشت ۱۳۹۰)

* پس از تبادل نظر حاضرین درخصوص حضور سایر اعضاء کمیته عمومی کانتینر در جلسات هفتگی گروه منتخب مقرر گردید تا از این پس حداکثر سه نفر از متقاضیان با اطلاع دبیرخانه در جلسات حضور بهم رسانند.

* موضوع لزوم پیگیری آزادسازی کانتینرهای حاوی کالاهای متروکه با اشاره به مکاتبات قبلی مورد بحث حاضرین قرار گرفت و با توجه به اینکه یکی از بزرگترین موانع آزادسازی این دسته از کانتینرها مبلغ انبارداری انباشته آنها میباشد، مقرر شد تا به سازمان بنادر و دریانوردی پیشنهاد شود تا برای حداکثر هزینه انبارداری قابل پرداخت از بابت ایندسته از کانتینرها سقفی ۳ ماهه را مشخص نماید و در این رابطه مقرر گردید جلسه مشترک با جناب آقای دکتر آبائی (رئیس محترم اداره امور مناطق آزاد و ویژه بندری سازمان بنادر و دریانوردی) با حضور خانم مریم صادقی و محمد احمدآبادی برگزار و نتایج به اطلاع گروه رسانده شود.

* حاضرین در جلسه به بررسی دریافت مستقیم هزینه THC از صاحبان کالا توسط سازمان یا ترمینال اپراتور های بنادر کانتینری و نیز نرخ تبدیل ارز به ریال بابت هزینه THC، پرداختند و مقرر شد تا مکاتبه با سازمان بنادر انجام و پیشنهادات لازم ارائه گردد و متعاقب آن جلسه مشترک برگزار شود. قرار شد جناب آقایان معین انصاری، مینوئی مسئول پیگیری موضوع باشند.

* در رابطه با هزینه محلی در سال ۱۳۹۰، حاضرین ضمن استماع نقطه نظرات واصله از اعضاء محترم با توجه تأکید عمومی موجود مبنی بر لزوم اصلاح هزینه های محلی در سال جدید به بحث و تبادل نظر پرداختند و با عنایت به روند افزایش سالانه دستمزدها و هزینه های اداری و عمومی و بمنظور پوشش بخشی از هزینه های جاری شرکتهای، به اتفاق آراء هزینه محلی برای سال جاری را بشرح زیر تصویب نمودند که برای کانتینرهای ورودی به کشور از اول خرداد ماه سال ۱۳۹۰ قابل اجرا میباشد که این هزینه ها درصورت تغییر شاخصهای اقتصادی کشور قابل بررسی مجدد خواهد بود.

- ۱- هزینه اخذ پروانه عبور موقت (برای هر دستگاه کانتینر ۲۰ فوت یا ۴۰ فوت) ۱۵۰۰۰۰ ریال
- ۲- هزینه صدور هر فقره ترخیصیه و چاپ و تحویل قبض انبار الکترونیکی ۸۰۰۰۰۰ ریال
- ۳- هزینه صدور مجدد ترخیصیه یا اصلاحیه (بنا به درخواست صاحب کالا) ۵۵۰۰۰۰ ریال
- ۴- هزینه صدور بارنامه و صدور مجدد بارنامه و یا تلکس رلیز ۶۵۰۰۰۰ ریال
- ۵- هزینه تفکیک بارنامه و یا مانیفست کالاهای ورودی به بنادر کشور به ازاء هر مورد ۶۵۰۰۰۰ ریال

نشست سوم (۱۱ اردیبهشت ۱۳۹۰)

* دبیر انجمن با اشاره به نشست حضوری ایشان و چند تن دیگر از اعضاء محترم هیات مدیره روز چهارشنبه مورخ ۹۰/۰۲/۰۷ با جناب آقایان صدر مدیرعامل، صادقی فر معاون امور بندری و عبداللهی مدیرکل ترانزیت و تعرفه



سخنرانی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در نوزدهمین همایش ارگانهای دریایی

۱۳ تا ۱۴ اردیبهشت ۱۳۹۰ - رامسر

نوزدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی در روزهای ۱۳ و ۱۴ اردیبهشت در رامسر برگزار شد و پس از دو روز بحث با صدور قطعنامه ای که در آن برخی از خواست های اصلی فعالان دریایی گنجانده شده بود به کار خود خاتمه داد. آقای مهندس عطاالله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در اجلاس افتتاحیه این همایش به برخی از انتظارات خود و فعالان اقتصادی کشور اشاره کرد و از شرکت کنندگان در همایش خواست که نهایت جدیت خود را برای استفاده بهینه از قابلیت ها و توانمندی های کشور در راستای حوزه خدماتی خود بهره بگیرند. وی در شروع صحبت ضمن قدردانی از زحمات برپاکندگان همایش، از آقای مهندس محمدی زاده، معاون رئیس جمهور و ریاست سازمان حفاظت محیط زیست کشور بخاطر میزبانی این همایش قدردانی و برای همایش آرزوی موفقیت کرد. متن سخنان ایشان را در زیر مطالعه فرمایید.

حضار محترم، آقایان، خانمها:

با توجه به رویکرد همایش مبنی بر ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریایی موضوعاتی از قبیل مبارزه با پدیده زشت دزدی دریایی بمنظور حفظ امنیت دریانوردی و حفظ جان و مال انسانها در آبراهه های بین المللی (البته جا دارد از نقش و اقدامات مؤثر جان برکفان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و فرماندهی محترم نیرو برادر بزرگوار امیرداریار سیاری در این زمینه در خلیج عدن و سوماتالی تقدیر نمایم) و نیز اثرات و پیامدهای ناشی از انتشار گازهای گلخانه ای و گرم شدن زمین، تغییرات آب و هوایی و اثرات سهمگین و ویرانگر سونامی و طوفانهای حاره ای بر مناطق ساحلی و تدابیر و روشهای پیشگیرانه لازم برای ارتقاء ایمنی دریانوردی و کاهش خسارات و ضایعات آن و نیز پیشگیری و مبارزه با آلودگیهای محیط زیست دریایی، توسعه زیرساختها و تجهیز بنادر و توسعه ناوگان دریایی کشور متناسب با افزایش سهم بازار و توسعه حمل و نقل دریایی در راستای تحقق چشم انداز آینده حمل و نقل در افق ۱۴۰۴، از جمله مباحثی است که در این

همایش می بایست مورد توجه و بحث و تبادل نظر و چاره جویی قرار گیرد.

همزمانی برگزاری این همایش، با «سال جهاد اقتصادی» و اولین سال برنامه پنجم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور و تدوین و تنظیم اهداف کمی و کیفی و استراتژیهای برنامه پنجم توسعه ارگانهای دریایی، فرصت مناسبی برای جامعه دریایی کشور می باشد. تا با همکاری، همفکری و هماهنگی یکدیگر، نسبت به تعیین و تحقق ابعاد برنامه ای جامع و همگرا، با ایجاد هم افزایی بین قابلیتها، تواناییها و سرمایه های انسانی، علمی و فناوری کشور و با بهره گیری از دستاوردهای روزآمد جامعه جهانی بعنوان یک جهاد مقدس گام بردارند.

سال جهاد اقتصادی، در امتداد سال اصلاح الگوی مصرف، سال همت مضاعف و کار مضاعف و ابلاغ سیاستهای اجرایی اصل ۴۴ قانون اساسی و سیاستهای کلی حاکم بر برنامه پنجم توسعه، از جانب مقام معظم رهبری، مرحله ای دیگر از «انقلاب اقتصادی» در راستای تحقق چشم انداز ۱۴۰۴ جمهوری اسلامی ایران است.

بی تردید اجرای قانون هدفمند کردن یارانه ها نیز گام دیگری در جهت تحقق عدالت و تعادل منطقی عرضه و تقاضا و تخصیص بهینه منابع در دهه پیشرفت و عدالت است.

ما باید در «سال جهاد اقتصادی» با شتاب بیشتر و کارآفرینی و ایجاد اشتغال مولد در جهت توسعه و افزایش تولید، بهبود کیفیت و رقابت با بازارهای جهانی تلاش کنیم و این امر مستلزم حذف مقررات دست و پاگیر و بوروکراسی زاید و جلب مشارکت و جذب سرمایه های بخش غیردولتی و خصوصی به فعالیتهای زیربنایی و اقتصادی کشور می باشد.

توسعه و افزایش سهم بازار حمل و نقل دریایی در سطح منطقه و بین الملل جز با توسعه ترانزیت و ترانشیپمنت و ارتقاء جایگاه بنادر کشور، بعنوان بنادر کانونی در منطقه عملی نخواهد شد و در این راستا نقش رقابتی عرضه کنندگان خدمات بندری و رقابت پذیری خدمات حمل و نقل دریایی، برای جذب بازارهای جدید بسیار تعیین کننده است.

حضار محترم:

انسان اساسی ترین و کلیدی ترین نقش را در امر توسعه بر عهده دارد. این منبع عظیم و ثروت ارزشمند با آموزش است که توسعه می یابد. از نقش مهم آموزش در توسعه بنیادهای اساسی حمل و نقل دریایی کشور نباید غفلت کرد. ارگانهای دریایی کشور در این زمینه با تعامل و همکاری و برنامه ریزی صحیح باید اقدام نمایند.

نکته مهم دیگر ثبت و ضبط حافظه جامعه دریایی و دریانوردان و ثبت دانش دریانوردی کشور است. بنای رفیع دانش بر شالوده مستحکم اندوخته ها و تجارب گذشتگان استقرار و دوام می یابد و دانش دریانوردی ایرانیان از قدمت هزاران ساله برخوردار است. متأسفانه ثبت این دانش کهن مغفول مانده است و در این زمینه باید اقدام مؤثر صورت پذیرد. بی تردید یکی از اهداف اساسی جامعه دریایی کشور، علی رغم محدودیتهای و مضایق تحمیلی استکبار جهانی بر سر راه فعالیتهای حمل و نقل دریایی، دستیابی به جایگاه مناسب علمی، فناوری و عملکردی و برخورداری از سهم بازار متناسب با تواناییها، قابلیتها و منابع کشور در سطح منطقه ای و بین المللی است.

ملت رشید و برومند ایران اسلامی در سالهای پس از پیروزی انقلاب اسلامی ثابت کرده است که هیچ مانعی نمی تواند او را از پیمودن مسیر رشد، تعالی و کمال و دستیابی به قله رفیع علم و فناوری و تحقق اهداف عالیه نظام مقدس اسلامی که همانا برپایی عدالت و کرامت انسانهاست باز دارد. امیدوارم نوزدهمین همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور در مدت برگزاری به اهداف از پیش تعیین شده خود دست یابد و همانند همایشهای گذشته شاهد دستاوردهای موفقیت آمیز و راهگشای تحقق توسعه دریا محور در کشور باشیم.



بازدید مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از نمایشگاه جنبی همایش امسال



دولت باید درباره کنوانسیون

کار دریایی پاسخگو باشد

رئیس فراکسیون توسعه بنادر و دریانوردی مجلس با اشاره به نامه سرگشاده انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران در رابطه با ضرورت الحاق ایران به کنوانسیون کار دریایی گفت: این کنوانسیون بعد از تصویب در مجلس شورای نگهبان دولت را ملزم به ارائه اسناد مرتبط می کند و وزارت کار موظف به ارائه این اسناد است. در غیر این صورت مجلس حق پرسیدن سؤال از این وزارتخانه را دارد. مصطفی مطور زاده، نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی در رابطه با آخرین اقدامات این فراکسیون به توقیف کشتی ایرانی در یمن اشاره کرد و گفت: متأسفانه یک کشتی در یمن به اتهام قاچاق اسلحه توقیف شده است و چند نفر از همشهریان ما نیز حدود یک سال است که در وضعیت بلاتکلیف به سر می برند و پیگیری ما از وزارت امور خارجه و سفارت یمن نتیجه ای نداشته است.

وی درباره اقدامات مجلس در زمینه دزدی های دریایی گفت: نیروی دریایی ارتش با همکاری ما علیه دزدی های دریایی در سوماترلی وارد عمل شد که تأثیر به سزایی در کنترل این حوادث داشت. با مدیرعامل کشتیرانی، شرکت ملی نفتکش و سازمان بنادر و دریانوردی هم جلسات مشترکی در این زمینه داشته ایم و اعلام آمادگی کردیم که اگر در این زمینه نقص قانونی وجود دارد می توانیم این خلاها را با کمک مجلس رفع کنیم.

نشانی و تلفن جدید

چند شرکت عضو انجمن

شرکت ایران مارین سرویس:

نشانی جدید: بولوار آفریقا خیابان روانپور خیابان ایثار یک کوچه ایثار ۲ شماره ۱۷

تلفن: ۷-۲۴۹۴۲۴۲۰

فاکس: ۷-۲۴۲۰۴۱۵۸

شرکت کشتیرانی صحرا ترابر:

نشانی: تهران خیابان ایرانشهر نبش خیابان سمیه شماره ۱۱۴ طبقه ۱ واحد ۲ تلفن: ۸۸۳۱۸۸۵۰-۲

فاکس: ۸۸۸۴۷۳۷۳

خط کشتیرانی ستاره دریا:

نشانی: تهران سعادت آباد میدان فرهنگ کوچه پیوند ۲ ساختمان ۷ واحد ۳

تلفن: ۱۴-۲۲۱۴۳۸۱۰

فاکس: ۲۲۱۴۳۸۱۵

قطعه نامه همایش نوزدهم هماهنگی ارگانهای دریایی

طرح تلگرافی عنوان مشکلات فعالان دریایی

نوزدهمین همایش ارگانهای دریایی کشور که به میزبانی سازمان حفاظت محیط زیست وبا شعار «ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی در راستای توسعه دریامحور» در روزهای ۱۳ و ۱۴ اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ در رامسر برگزار شد در قطعه نامه پایانی کار خود برخی از مسایل اصلی فعالان دریایی کشور را نیز با عبارتی کوتاه و بیشتر فهرست وار و در قالب یک ماده گنجانده است که به نظر نمی رسد تدوین کنندگان تمایلی به بازکردن مساله و متقاعد کردن دولت و نهادهای سیاست گذار به رفع این مسایل داشته اند. بیشتر مواد اولیه قطعه نامه به حفظ محیط دریا مربوط می شد که با هر نگرشی نمی تواند مشکل مشترک ارگان های شرکت کننده در این همایش باشد.

شرکت کنندگان باعنایت به شعار همایش، به توجه هرچه بیشتر بر ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی کشور تأکید نموده و در این راستا موارد ذیل را بررسی و موردتصویب قرار دادند:

۱- سازمان حفاظت محیط زیست موظف است با همکاری ارگانهای دریایی کشور و سایر دستگاه های اجرایی تا پایان سال ۱۳۹۱ شاخص ها و ضوابط مطلوب و استانداردهای زیست محیطی در رابطه با فعالیتهای دریایی از قبیل خدمات بندری، کشتی سازی، تعمیر شناورها و ... مکان یابی آنها را تهیه و تدوین کرده، به تصویب هیأت وزیران برساند.

۲- سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری ارگانهای دریایی تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به تدوین و اجرای طرح پایش محیط زیست دریایی کشور، راه اندازی سیستم پایش online اقدام کند.

۳- وزارت نفت نسبت به بازسازی سکوها و دکل های نفتی فرسوده و تعمیر/تعویض/نوسازی خطوط انتقال نفت و گاز فرسوده اقدام کند.

۴- ارگانهای دریایی موظفند تا پایان سال دوم برنامه پنجم توسعه نسبت به ایجاد ساز و کارهای مناسب جهت راه اندازی و به کارگیری فناوریهای نوین در ساخت و سازه های ساحلی دریایی و مقابله با سوانح و آلودگیهای زیست محیطی و دستیابی به توسعه پایدار در مناطق ساحلی و جزایر اقدام کنند.

۵- به منظور صیانت از فعالیتهای پایدار دریایی ارگانهای دریایی ذیربط نسبت به هماهنگ سازی های فعالیتها و یکپارچه سازی اقدامات اجرایی خود جهت مقابله با متخلفان ذیربط اقدام مقتضی به عمل آورند.

۶- باعنایت به اهمیت آموزش در توسعه بنیادهای زیرساختی دریایی کشور و تأثیر آن در اثربخشی و بهره وری دریاییان و دریانوردان، لازم است سازمان بنادر با هماهنگی ارگانهای دریایی کشور در تعامل با یکدیگر و براساس استانداردهای بین المللی نسبت به تدوین سند ملی آموزش و پرورش دریاییان و دریانوردان کشور و طی مراحل تصویب آن اقدام کنند.

۷- نظر به الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاله نامه بین المللی کار دریانوردی/ ۲۰۰۶ از وزارت کار و امور اجتماعی جهت درخواست تدوین سند الحاق نزد سازمان بین المللی کار طبق مصالح/ حداکثر تا پایان مهلت اعتبار برنامه ۵ ساله پنجم توسعه اقدام نمایند.

۸- مقرر گردید به منظور ارتقاء سطح کیفیت خدمات و شفافیت توانمندی شرکت های کارگزاری، ترابری، دریایی، طرح ارزیابی و توانمندی با تولیت سازمان بنادر و دریانوردی و مشارکت جامعه بندری و دریایی اجرا گردد.

۹- بمنظور ارتقاء سطح علمی و کیفی ارائه خدمات و اجرای موفق پروژه شناسایی فرایندهای عملیاتی/ و آموزش کارکنان، لجستیک بندری، مقرر گردید/ نیازهای آموزشی احصا شده از طریق مؤسسات آموزشی واجد شرایط و اعطای مجوز برگزاری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی/ به اجرا گذاشته شود.

۱۰- اجرای دقیق الزامات قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی/ مصوب ۱۳۸۹ مورد تأیید قرار گرفت.

۱۱- در سال جهاد اقتصادی پلیس مهاجرت و گذرنامه ناجا با تدبیر سلسله مراتب فرماندهی ضمن اجرای طرح ساماندهی کارکنان خارجی شاغل در شناورها و سکوها نفتی حوزه خلیج فارس و دریای خزر از پروژه های ملی کشور پشتیبانی نموده و با رویکرد مذکور مقرر شد با هماهنگی و همکاری ارگانهای دریایی و ایجاد شرایط مناسب مناطق استراتژیک و اقتصادی خارک و لاوان تجهیز و تقویت گردد.

۱۲- دولت مبلغ بیمه یک میلیارد دلاری قابل نگهداری در یک بانک خارجی را به منظور حمایت ناوگان ایرانی در مقابله با سوانح دریایی تأمین نموده و در سطح مبلغ مذکور حفظ نماید.

۱۳- مقرر گردید دبیرخانه ارگانهای دریایی نسبت به تشکیل کارگروهی جهت بررسی درخصوص موارد ذیل اقدام نماید:

- معافیت مالیاتی شرکتهای فعال در عرصه دریایی کشور
- ایجاد تسهیلات ارزی برای حمایت از ناوگان ایرانی در رابطه با خسارات ناشی از تحریم تحمیلی استکبار جهانی
- اولویت حمل کالای وارداتی و صادراتی با ناوگان ایرانی
- بازنگری قانون دریایی کشور با رویکرد رفع نیازهای روز جامعه دریایی کشور
- مبحث پوشش بیمه ای دریایی توسط شرکتهای بیمه ای ایرانی/ بررسی و موردتوجه قرار گیرد.
- تسهیل سوخت کشتیها (مهلت ۹۰ روزه جهت بازپرداخت صورتحسابهای هزینه سوخت کشتیها توسط شرکت ملی بخش فرآورده های نفتی کشور)

۱۴- باتوجه به گسترش دزدیهای دریایی در منطقه و تشکر از نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ارگانهای دریایی کشور خواستار گسترش و توسعه اقدامات و حفاظت های فعلی می باشند.

۱۵- مقرر گردید دبیرخانه دائمی نسبت به پیگیری اجرای بندهای قطعه نامه های همایش های قبلی که تاکنون مراحل اجرایی آنها به اتمام نرسیده است همچنان تا حصول نتیجه نهایی ادامه دهد.

در پایان ضمن تشکر از سازمان حفاظت محیط زیست در برگزاری بسیار مطلوب همایش نوزدهم، سازمان بنادر و دریانوردی بعنوان میزبان همایش بیستم انتخاب گردید.



الحاق ایران به

کنوانسیون های

جدید IMO

سید علی استیری

مدیرکل سازمان های تخصصی و بین المللی
سازمان بنادر و دریانوردی

در اردیبهشت ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی قانون الحاق دولت ایران به کنوانسیون ناپروبی درباره انتقال لاشه کشتی ها را به تصویب رساند و در اواخر این سال وزارت امور خارجه سند الحاق به کنوانسیون مزبور را جهت تودیع نزد دبیرکل IMO به سفارت ایران در انگلیس ارسال کرد. جهت آشنایی با مفاد این کنوانسیون مقدمات توجه به این نکته ضروری است که کشتیرانی ایمن مستلزم وجود آبراه های ایمن است. وجود هرگونه مانع طبیعی یا غیرطبیعی در مسیرهای تردد کشتی ها امکان بالقوه ایجاد خطر برای کشتی و سرنشینان و محموله کشتی را به دنبال خواهد داشت. وجود لاشه کشتی های مغروق در آب های قابل دریانوردی بین المللی حاوی خطر بالقوه برای ایمنی دریانوردی و محیط زیست دریایی است و به همین لحاظ از ده ها سال پیش این معضل مورد توجه سازمان بین المللی دریانوردی قرار گرفت.

فقدان یک نظام حقوقی بین المللی مشخص در مورد انتقال لاشه کشتی های موجب خطر نکته ای بود که مورد نظر سازمان بین المللی دریانوردی قرار گرفت و با تشریک مساعی دولت ها تلاش ها بر ضابطه مند کردن موضوع انتقال لاشه کشتی ها و مسایل مرتبط با آن متمرکز شد. موضوع انتقال لاشه کشتی ها هر چند ممکن است در وادی امر، موضوع چندان مبهم یا پیچیده ای به نظر نرسد اما حسب سوابق، کمیته حقوقی سازمان بین المللی دریانوردی این موضوع را بیش از ۳۰ سال در اجلاس های مختلف مورد بحث و بررسی قرار داده است؛ چرا که مواردی چون مفهوم لاشه کشتی مفهوم خطر ناشی از لاشه کشتی، شناسایی شخص مسئول جبران خسارت ناشی از ایجاد لاشه کشتی بیمه کشتی جهت جبران هزینه های خارج سازی و سایر هزینه های احتمالی، از موارد بسیار بحث انگیزی بودند که طبعاً هر دولتی براساس منافع ملی خود سعی در پیشنهاد ضوابط مطلوب خود در موارد مذکور را داشت. این اجلاس ها و مذاکرات نهایتاً در سال ۲۰۰۷ به ثمر نشست و کنوانسیون انتقال لاشه کشتی ها در ماه می سال ۲۰۰۷ (اردیبهشت ۱۳۸۶) در شهر ناپروبی به تصویب رسید.

وضعیت ترمینال کانتینری بندرعباس به صورت هفتگی رصد می شود

همکاری انجمن و سازمان بنادر و دریانوردی

برای رفع تراکم کشتی های کانتینری در مجتمع شهید رجایی



افزایش ورود کشتی های لاینر به مجتمع بندری شهید رجایی و احتمال بروز تراکم کشتی و بالارفتن زمان انتظار برای پهلوگیری در اسکله های این مجتمع ضرورت انجام فعالیت هایی را به منظور جلوگیری از برقراری سورشاز توسط شرکت های کشتیرانی بین المللی به این بندر ضروری ساخته است. به همین مناسبت اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته فعال در بخش حمل و نقل کانتینری در جلسه ای که روز دوم خرداد ۱۳۹۰ به دعوت سازمان بنادر و دریانوردی در ساختمان شماره ۲ این سازمان شرکت کردند و پس از بحث و رایزنی های طولانی به نتایج زیر دست یافتند. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اعلام فهرست کارهایی که در همین راستا انجام خواهد گرفت تاکید کرد که به زودی مشکل تراکم کشتی در ترمینال کانتینر شهید رجایی با همکاری های بندری و اعضای انجمن مرتفع خواهد شد. تصمیمات اتخاذ شده در جلسه مزبور به شرح زیر است:

((صورجلسه))

بمنظور بررسی شرایط و مشکلات پهلودهی کشتی های کانتینری در بندر شهیدرجائی و اقدام کنفرانس IRA مبنی بر وضع سورشاز از ۲۵ می سال ۲۰۱۱ بر کانتینرهای حمل شده به بندر شهیدرجائی، جلسه ای با مشارکت مسئولین محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، نمایندگان خطوط کشتیرانی و خط کشتیرانی ج.ا.ا و مسئولین سازمان و بندر شهید رجائی و همچنین نمایندگان شرکت تایدواتر برگزار و پس از بیان مشکلات و بررسی شرایط وضعیت موجود موارد ذیل تصویب گردید.

۱- با توجه به توضیحات ارائه شده توسط نماینده شرکت تایدواتر مبنی بر انجام تمهیدات لازم برای خارج شدن از شرایط موجود (حداکثر تا پایان ماه جاری میلادی) و کاهش زمان پورت تایم کشتیهای کانتینری در مقایسه با هفته های گذشته مقرر شد نمایندگان خطوط اصلی نیز در جریان قرار گیرند.

۲- مقرر گردید انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز با هماهنگی نماینده کمیته کاری منطقه ای کنفرانس IRA نامه ای را مبنی بر بهتر شدن شرایط فعالیت پهلوگیری و تخلیه و بارگیری کشتی ها در ترمینال کانتینری شهید رجایی و مخالفت اعضای انجمن با برقراری هرنوع سورشاز تهیه و به کنفرانس مزبور ارسال نمایند. در این نامه تصریح خواهد شد که به زودی وضعیت خدمات رسانی به کشتی های کانتینری در بندر شهیدرجائی عادی و مطلوب خواهد شد

۳- مقرر گردید با همکاری بندر و شرکت تایدواتر، موضوعات تأثیرگذار بر P.T کشتی نظیر سرعت در پهلودهی پاس کشتی اجرای دقیق مارشالینگ یارد برای افزایش نرم و سایر موضوعات تأثیرگذار بر P.T به دقت تا خروج از وضعیت کنونی مدیریت گردد.

۴- با توجه به پیشنهاد انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مبنی بر استفاده از ظرفیت سایر بنادر از جمله استفاده از ظرفیت بندر امام خمینی (ره) مقرر گردید شرکت کشتیرانی ج.ا.ا اقدامات لازم را برای پذیرش کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی (ره) معمول دارد.

درضمن در نظر است با موافقت مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی جهت رصد وضعیت روزانه بندر شهیدرجایی و ارائه نظریات مشورتی به مسئولان بندری، کمیته ای متشکل از مقامات بندری، پورت اپراتور و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در این رابطه تشکیل و اوضاع جاری را همه هفته بررسی و در مورد هر مشکل احتمالی رهنمودهایی ارائه دهند.



نگاهی به عملکرد کمیته امور گمرکی و ترانزیت انجمن

کمیته امور گمرکی و ترانزیت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در روزهای بیستم فروردین و دهم اردیبهشت نشست هایی را برگزار کرد که در آن مسائل مرتبط به حوزه فعالیت این کمیته تخصصی مورد بررسی و تصمیم گیری قرار گرفت. در این بخش مختصری از مباحث مطرح شده در این دو نشست را برای آگاهی کلیه اعضای انجمن بازتاب می دهیم.

نشست اول ۲۰ فروردین ۱۳۹۰

اولین جلسه کمیته امور گمرکی و ترانزیت روز شنبه ۹۰/۰۱/۲۰ در محل دبیرخانه انجمن تشکیل شد. دبیر انجمن ضمن اظهار تبریک سال نو و نیز خوش آمدگویی به حاضرین به خصوص به آقای رحیمی رئیس اداره ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل کشور قبل از دستور جلسه درخصوص مسائل مختلف کاری حمل و نقل و سائل نقلیه سنگین جاده ای تبادل نظر کردند. سپس آقای محمد عیقلو رئیس کمیته امور گمرکی و ترانزیت از آقای رحیمی تقاضا کرد درخصوص اصلاحیه مقررات حمل و نقل بار در راههای کشور که از تاریخ ۹۰/۰۲/۰۱ اجرایی خواهد شد توضیحاتی ارائه دهند. ایشان هم ضمن اشاره به مشکلات و محدودیتهای حمل بار توسط وسیله نقلیه و مقایسه آن با کشورهای اروپایی و با نگرش به وزن سنگین کالای درون کانتینرها در فرم جدید در چرخه حمل و نقل بین المللی و از طرفی بهبود یافتن زیرساختهای اکثر جاده های مواصلاتی بین شهری و استحکام پل های بین مسیر، سازمان پایانه های کشور را به فکر انداخت که درخصوص تناژ حمل بار در جاده های کشور تجدید نظر کند.

ایشان ضمن تشریح و تحلیل فرآیند مطالعه و بررسی و کارشناسی جوانب امر و تبعات ناشی از هدفمندسازی یارانه ها درخصوص حامل های انرژی بخصوص سوخت ضرورت افزایش تناژ کامیون، تریلر، یکد و کمرشکن و بوژی با توجه به تعداد محورهای آن در مجموع بین ۲ الی ۴ تن افزایش تناژ حمل با رعایت ظرفیت فنی وسیله نقلیه مصوب کردیم که دستورالعمل جدول اوزان گروههای محوری انواع وسائل نقلیه سنگین ابلاغ گردیده است. (بخشنامه شماره ۴۱۱۵/۳۵۶ - ۳۰۰۰۰ مورخ ۸۹/۱۲/۲۸ انجمن) وی تصریح کرد امید است ضمن توسعه بخش حمل و نقل هم زمان نوسازی ناوگان جاده ای جایگزین گردد زیرا در برنامه پنجم توسعه کشور پیش بینی گردیده است که هر شرکت حمل و نقلی که دارای وسائل نقلیه ملکی است در ازای وارد نمودن یک دستگاه کامیون حداکثر با سه سال کارکرد یک کامیون فرسوده را از رده خارج نماید.

حاضرین در جلسه ضمن تبادل نظر درخصوص چگونگی افزایش تناژ از معاون وزیر و ریاست سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور قدردانی به عمل آوردند و مقرر گردید انجمن مراتب تشکر و سپاس خود را در این زمینه به آقای دکتر افندی زاده نیز منعکس کند. آقای عیقلو پیشنهاد دادند برای آگاهی بیشتر مدیران ارشد شرکتهای عضو، جلسه توجیهی با حضور آقای رحیمی در دبیرخانه برگزار شود و علاوه بر آن درخصوص حمل و نقل وسایل نقلیه سنگین و نیز مسائل ایمنی و ترافیک سرفصل آموزشی تهیه و به برنامه تدریس اضافه شود. حاضرین در جلسه با اشاره به تعرفه جدید سازمان بنادر و دریانوردی مترترب بر کالا و کشتی در بنادر در سال ۱۳۹۰ که افزایشی حدود ۲۰ درصد نسبت به تعرفه قبلی نشان می دهد، در مورد اثرات نامطلوب آن بر ترانزیت کالا ابراز نگرانی کردند.

نشست دوم ۱۰ اردیبهشت ۱۳۹۰

کمیته امور گمرکی و ترانزیت دومین نشست سال جاری را روز شنبه ۹۰/۰۲/۱۰ در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تشکیل جلسه داد. قبل از دستور جلسه آقای محمد عیقلو رئیس کمیته ضمن خوش آمدگویی به حاضرین درخواست نمود اعضای کمیته امور گمرکی و ترانزیت با هیات مدیره انجمن ملاقات داشته باشند و بر اساس نوع فعالیت کمیته های دیگر نیز جلسات مشترک برگزار نمایند. وی افزود قانون امور گمرکی در مجلس به تصویب رسیده و در تاریخ ۹۰/۰۱/۳۱ برای نظرخواهی به شورای محترم نمایان ارجاع گردیده است. وی تصریح کرد جهت تسدوین آئین نامه های اجرایی امور گمرکی که در گمرک ایران صورت خواهد پذیرفت ضمن هماهنگی با آقای نادری معاون امور گمرکی گمرک ایران ترتیبی داده شود تا تعدادی از اعضای کمیته امور گمرکی و ترانزیت انجمن بعنوان فعالان بخش خصوصی و پل ارتباطی حضور داشته باشند و نظرات و پیشنهادات منطقی و راهبردی خود را مطرح کنند. (مقرر شد آقای محمد عیقلو در این زمینه متن نامه به گمرک ایران را تهیه کند) ایشان هم چنین درخواست کرد در بازدیدهای میدانی که از بنادر بازرگانی بعمل می آید اعضای کمیته نیز حضور داشته باشند. علاوه بر این اعضای کمیته با آقای صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین آقای افندی زاده رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور ملاقات داشته باشند.

دبیر انجمن با اشاره به جلسه روز چهارشنبه مورخ ۹۰/۰۲/۰۷ با مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزودند مقرر گردیده است هر ماه یک جلسه مشترک با آقای صادقی فر معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شود و هرچه دید و بازدیدها بیشتر باشد بدیهی است بهتر می توان نتیجه گرفت.

در ادامه جلسه آقای صمد کریم زاده مدیرعامل شرکت دریاسالار بریس با اشاره به محدودیت های ایجاد شده و اثرات ناشی از آن بر فضای کسب و کار و بمنظور بهبود و ارتقاء سطح کیفی خدمات به مشتریان بیان داشتند همانطوریکه اداره امور شرکتهای و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به شرکتهای حمل و نقل بین المللی زمینی مجوز فعالیت کارگزاری حمل دریایی صادر می کند، انتظار می رود که سازمان حمل و نقل جاده ای کشور نیز برای شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی بمنظور تکمیل زنجیره لجستیک حمل ترکیبی (دریایی + زمینی) مجوز فعالیت صادر کند.

در خاتمه جلسه آقای عیقلو اظهار داشت با توجه به اینکه آقای اردشیر محمدی (رئیس سابق گمرک ایران) هم اکنون در سمت رئیس کمیته املاک تملیکی قرار گرفته است، لازم است یک جلسه با نامبرده برگزار شود. ضمناً وی درخواست کرد بمنظور افزودن بر قدرت تصمیم گیری در جلسات کمیته امور گمرکی و ترانزیت، تعداد اعضای هیات مدیره از دو نفر به سه نفر افزایش یابد.

بقیه از صفحه ۳

* دبیر انجمن اعلام کرد که، پیرو هماهنگی که بعمل آمده قرار بر این شده که آخرین سه شنبه هر ماه جلسه ای با جناب آقای صادقی فر، عضو هیات عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بنادر و دریانوردی با حضور ۲ نفر از اعضای هیات مدیره، ۲ نفر از اعضای کمیته ها به همراه دبیر انجمن برگزار و طی آن در خصوص مسائل و مشکلاتی که اعضای محترم با آنها رو برو هستند، رایزنی گردد.

نشست پنجم (۲۵ اردیبهشت ۱۳۹۰)

* آقای بیژن مینوئی، نایب رئیس محترم کمیته کانتینری، از بررسی مفاد پیش نویس طرح بیمه پرداخت هزینه دیرکرد و برگشت سالم کانتینر در جلسه روز چهارشنبه مورخ ۹۰/۰۲/۲۱ با حضور وکلای شرکت های موج مد و مرسک ایران خبرداد. ایشان همچنین درخواست نماینده ریاست کنفرانس IRA در جلسه سالیانه مورخ ۹۰/۰۲/۰۳ در رابطه با موضوع لزوم اطلاع رسانی در مورد مشتریان بدحساب به سایر اعضای را مطرح نمود و پس از بحث مقرر شد ابتدا شرکتهای عضو کمیته کانتینری که خواستار اطلاع رسانی در این زمینه به سایر اعضای میباشند، مصادیق بد حسابی را به کمیته کانتینری ارسال تا به کمیته فرعی که هر سه ماه یک بار تشکیل می گردد، ارجاع و پس از ارزیابی و هماهنگی با کمیته کانتینری، رایزنی با مشتری بدهکار انجام و پس از آن در زمینه معرفی مشتریان بدحساب به سایر اعضای، اقدام گردد.

* آقای مینوئی در ارتباط با مندرجات پشت بارنامه حمل دریایی بیان داشتند: بارنامه ها اصالتاً یک قرارداد میباشند، لذا با توجه به مفاد درج شده در پشت آنها اشاره به قوانین و کنواسیونهای مورد پذیرش ایران قرار گرفته و دادگاههای عمومی نیز از آن پیروی مینماید، بنابراین شرکتهای نمایندگی در اجرای وظایف خود در قبال خطوط کشتیرانی برای وصول بدهی مشتریان و حفظ فضای کسب و کارشان ناچارند تا به مفاد مندرج در پشت بارنامه ها و کنواسیونهای قید شده استناد و بر اساس آنها اقدام نمایند.

* دبیر انجمن با اشاره به شکایات متعدد واصله به دبیرخانه در ارتباط با عدم صدور ترخیصیه از سوی شرکتهای نمایندگی خطوط کشتیرانی به دلیل بدهی صاحبان کالا و فورواردرها در قبال بارنامه های دیگر (که غالباً صورتحسابهای مربوطه مورد اختلاف طرفین است) افزودند: معضلات و تبعات ناشی از این رویه همواره مورد اعتراض است، لذا در صورتیکه حاضرین بر این باورند که این روش شکل حقوقی دارد و مندرجات پشت بارنامه ها میتوانند به وصول حقوق آنها کمک کند، مراتب را اعلام کنند تا مصادیق مربوطه به اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران و سایر ارگانهای نظارتی اعلام شود.

Banader Gostare Caspian Co



بنادر گستر کاسپین

«سهامی خاص»

شماره ثبت : ۱۶۲۰

شرکت بنادر گستر کاسپین منطقه آزاد انزلی در
خردادماه سال ۱۳۸۸ در واحد ثبت شرکتهای منطقه آزاد
انزلی به ثبت رسید. این شرکت با تامین امکانات و نیروی
انسانی متخصص و آموزش دیده فعالیت خود را از آذرماه
سال ۱۳۸۸ به عنوان یکی از شرکتهای فعال در زمینه
مدیریت ترمینالهای بندری و عملیات تخلیه و بارگیری کالا
در اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان آغاز کرد.

نشانی دفتر مرکزی :

اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان - ساختمان عملیات بندری ، طبقه اول
تلفن: ۰۱۸۱-۳۲۴۲۴۱۰-۱۲ دورنگار: ۰۱۸۱-۳۲۲۷۲۷۵

پست الکترونیک : Bgc.Anzali@gmail.com

Head Quarters : Ports & Maritime Org. of Guilan Province

Port Operations Building First Floor

Tel : 0181-3242410-12 Fax: 0181-3227275