



پیام انجمن

سال بیستم، شماره ۱۳۶، تیر و مرداد ۱۳۹۴

آمادگی تمام قد برای توسعه تجارت دریایی



ضرورت راهبری بندر شهید رجایی بر
اساس الگوهای بین المللی



مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه:
ضررهای زیادی از تحریم کشیدیم

نیم مگای بی به تحریم ها و وضعیت کشتیرانی در پساتحریم

شرایط کشتیرانی، پس از رفع تحریم‌ها، از دو جنبه می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد. اول از منظر ملیت ایرانی و پرچم ایران و دوم از منظر کشتیرانی بین‌المللی، به مفهوم عملیات تجاری و نقل و انتقال کالا به مقصد ایران یا از مبدأ ایران، فارغ از اینکه پرچم کشتی ایرانی یا خارجی باشد. در مورد بخش اول به طور قطع، محدودیت‌هایی که امروزه کشتی‌های ما به دلیل تحریم‌ها به آن دچار هستند و در برخی بنادر مانند بنادر کشورهای ژاپن، کره، استرالیا و کشورهای اروپایی امکان تردد ندارند، برداشته می‌شود و حوزه فعالیت تجاری کشتی‌های دارای پرچم ایران و به همین تناسب حوزه کسب و کار و اشتغالزایی نیز در این حوزه افزایش می‌یابد. علاوه بر آن سفارش‌های ساخت و خرید کشتی براساس زمانبندی و سیاست‌گذاری‌هایی که اتفاق می‌افتد، انجام می‌شود.

مستقیم به ایران داشتند، با تحریم‌ها همسو شدند و ایران را ترک کردند و کشور در شرایطی بدی قرار گرفت؛ چراکه این شرکت‌ها حتی حاضر نمی‌شدند کانتر به ایران بدهند. در نتیجه مجموعه حمل و نقل بین‌المللی و فوراردی ایران با ابداع، تلاش و قبول ریسک بسیار بالا، حتی با پذیرفتن خطر تحریم شدن، عملیات کراس استافینگ یا تخلیه و بارگیری مجدد را در کشورهای دیگر و البته با هزینه‌های بیشتر انجام داد. با برچیده شدن تحریم‌ها این هزینه مضاعف برداشته شده و ورود مستقیم کشتی‌های بین‌المللی به بنادر ایران، عملاً منجر به کاهش قیمت تمام شده حمل‌وآورد شد و آثار مثبت آن بر اقتصاد کشور بیش از پیش نمایان می‌شود.

- : پوشش بیمه بین‌المللی، با تأمین و تأسیس پی. اند. آی کلاب‌های
- : ایرانی و موافقت دولت هند در این زمینه، به فعالیت خود ادامه دادند.
- : یکی دیگر از مخاطراتی که تحریم برای کشتیرانی ایران داشت این
- : بود که تمام شرکت‌های رده‌بندی از ایران خارج شدند. متأسفانه تمام

سام الجمن

صاحب امتیاز:

انجمن کشتیرانی خدمات وابسته

شورای سیاستگذاری:

حمزہ کشاورز، مسعود پل مہ، امید ملک، مہر شاد

معین انصاری، حسین ناجی پور، روزبہ مختاری،

علیرضا چشم جهان

مدیرمسوول: یحیی ضیائی مهر جردی

سرديپر: فرهاد اسماعيلي

عکس: نعیمہ عارفی زادہ

با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن فیری، منصوره

سالاروند، سرور احمدی، وحید زبرجد

فہرست

سرمقاله..... ۱

۲. ضرورت راهبری بندر شهید رجایی بر اساس الگوهای بین‌المللی

۵. قیمت سوخت برای کشتی‌ها غیر کارشناسی است.....

۶ ضررهای زیادی از تحریم کشیدیم

۸ آمادگی تمام قد برای توسعه تجارت دریایی

مجمع عمومی انجمن کشتیرانی تشکیل شد ۱۰

ضرورت راهبری بندر شهید رجایی بر اساس الگوهای بین‌المللی

در حال حاضر ظرفیت و بهره وری عملکردی بندار کشور متناسب با اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ نیست و لازم است برای افزایش ظرفیت، تجهیز بندار و افزایش بهره وری تلاش‌های مضاعفی صورت گیرد.

به گزارش سی نیوز، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان این مطلب، درباره تأثیرات توافق هسته‌ای بر بندار کشور گفت: در دوره پساتحریم خطوط لاینر بدون دغدغه‌های قبلی می‌توانند سرویس‌های خود را با بندار کشور به‌ویژه بندر شهید رجایی که مهمترین و فعالترین بندر تجاری کانتینری جمهوری اسلامی ایران است، برقرار کنند. به این ترتیب دوباره ارتباط مستقیم بندار ایرانی با مبادی اصلی واردات و صادراتی برقرار می‌شود و قیمت تمام شده حمل دریایی کالاها کاهش پیدا می‌کند. در عین حال بندار کشور می‌تواند از مزیت مشارکت و سرمایه‌گذاری اپراتورهای بزرگ و برندهای بین‌المللی در بخش‌های عمرانی، لایروبی، خدمات دریایی و بندری، شبکه‌های لجستیک و زنجیره تامین برخوردار شوند و زمینه برای خرید، به‌سازی و نوسازی تجهیزات و انتقال دانش فنی فراهم شود.

علیرضا چشم جهان افزود: با رفع تحریم‌ها مبالغی که به دلیل مشکلات ناشی از تحریم در دیگر کشورها بلوکه شده بود، آزاد می‌شود. بخشی از این مبالغ صرف مبادلات بازرگانی کشور و بخشی صرف توسعه بازار در کشورهایی که با ما مراودات تجاری دارند، می‌شوند و با توجه به اینکه بندار پایگاه‌های اصلی مبادله کالا هستند، این موضوع می‌تواند به افزایش فعالیت بندار کشور منجر شود.

توسعه ترانزیت و ترانشیپ در دوره پساتحریم

وی با اشاره به توسعه بخش ترانزیت و ترانشیپ در دوره پساتحریم، تصریح کرد: برخی از کشورها به دلیل تحریم و مشکلات مبادلات مالی با کشورمان، از مسیرهای جایگزین برای عبور دادن کالاهایشان

استفاده می‌کردند که قطعاً رفع تحریم‌ها به رفع این مشکل کمک می‌کند.

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با بیان این که پیش از تحریم ها تعداد قابل توجهی کانتینر ترانشیپی از طریق بندر شهید رجایی عبور می‌کرد، اضافه کرد: رفع تحریم‌ها فرصتی دوباره برای سازمان بندار و دریانوردی و اپراتورهای بندری در ایران است تا از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های موجود در بندر شهید رجایی برای توسعه ترانزیت و ترانشیپ و کسب سهم از بازارهای بین‌المللی استفاده کنند.

چشم جهان به سخنان برخی از مسوولان سازمان بندار و دریانوردی مبنی بر کافی بودن ظرفیت بندار کشور اشاره کرد و گفت: این سخنان در حالی عنوان می‌شود که اکثر کارشناسان و صاحب‌نظران بر ضرورت افزایش ظرفیت بندار کشور تاکید می‌کنند.

وی تصریح کرد: اپراتورهای فعلی و آتی باید در سطحی از قابلیت قرار گیرند که بتوانند پاسخگوی حجم رو به تزاید محمولات ورودی و خروجی کشور و کشتی‌های بزرگتر باشند در غیر این صورت دوباره با ازدحام در لنگرگاه‌ها، معطلی کشتی‌ها، دموراژ و خساراتی که از این بابت به کشور و صاحبان کالا در بخش‌های عمومی، دولتی و خصوصی تحمیل می‌شود، مواجه خواهیم شد.



چشم جهان گفت: در شرایط فعلی که قراردادهای سازمان بندار و دریانوردی با اپراتورها کوتاه مدت است تقریباً هیچ انگیزه‌ای برای بهبود بهره‌وری و افزایش سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی وجود ندارد. این موضوع باید هر چه زودتر تعیین تکلیف شود و به سطح قابل قبولی برسد تا فعالیت موثر و مفیدی برای کشور انجام شود.

فراز و نشیب اصلاح تعرفه‌ها

وی با اشاره به اقدامات انجام شده توسط سازمان بندار و دریانوردی در خصوص تعرفه‌ها گفت: نظام تعرفه موتور متحرک توسعه بازار بندار است و اگر چه سازمان بندار و دریانوردی در خصوص تعرفه‌ها، امسال برخی اقدامات بسیار ارزنده را انجام داده، اما هنوز کارهای زیادی باید انجام شود. چشم جهان افزود: سازمان بندار و دریانوردی امسال بیشتر هزینه‌های مترتب بر خدمات دریایی، THC و تخلیه و بارگیری کشتی‌ها را افزایش نداد و تعرفه‌های برخی از خدمات مانند هزینه‌های جمع‌آوری زباله که بسیار بالا بود را تعدیل کرد که جای خوشحالی و تشکر دارد اما هزینه‌های مربوط به انبارداری ۱۵ درصد افزایش پیدا کرده است.

به گفته او، درباره تعرفه‌ها یک نکته کلی وجود دارد، اینکه روند افزایش سالانه تعرفه‌ها در بندار ما تبدیل به یک عادت شده است.

این فعال بخش حمل و نقل دریایی کشور افزایش یکسان و همزمان تعرفه ها برای کالای صادراتی و وارداتی و محمولات ترانزیتی و ترانشیپی را از دیگر مشکلات برشمرد و گفت: نظام تعرفه‌ها باید دارای دو محور باشد که یکی کالاهای داخلی و دیگری کالاهای عبوری را در بر بگیرد چراکه محمولاتی که متعلق به کشور ما نیستند اما از مسیر ایران عبور می‌کنند نباید به دلیل تورم موجود در داخل کشور تنبیه شوند.

چشم جهان اضافه کرد: متأسفانه چند سال پیش سازمان بندار و دریانوردی دوره معافیت از پرداخت هزینه‌های انبارداری را برای کالاهای ترانزیتی در بندار کشور را از ۱۰ روز به ۵ روز کاهش داد که این افزایش همواره مورد اعتراض جامعه حمل و نقل کشور بوده و تا کنون نیز تمهیدات لازم برای رفع این مشکل اتخاذ نشده است.

وی ادامه داد: این گونه مسائل در دراز مدت از میزان رغبت مشتری‌ها و شرکای تجاری بین‌المللی برای استفاده از بندار کشور می‌کاهد.

عملکرد بندار کشور با چشم انداز ۱۴۰۴ فاصله دارد

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در پاسخ به تمام کسانی‌که معتقدند ظرفیت بندار ما کافی است، به سرمایه گذاری‌های صورت گرفته در کشورهای همسایه اشاره کرد که با وجود ظرفیت‌های بسیار بزرگ، باز هم از تلاش برای توسعه توانائی‌هایشان دست بر نمی‌دارند و گفت: در حال حاضر ظرفیت و بهره‌وری بندار کشور به هیچ عنوان متناسب با اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ نیست و لازم است برای افزایش ظرفیت، تجهیز بندار و افزایش بهره‌وری فعالیت‌های مضاعفی صورت گیرد.

وی با اشاره به اینکه مسوولان بندر جبل‌علی برای خرید تجهیزات ترمینال ۴ این بندر ۷۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری جدید را قطعی کرده‌اند به‌طوریکه با پایان مراحل ساخت و ساز بلافاصله تجهیزات مورد نیاز نصب و بهره‌برداری از آنها آغاز می‌شود، افزود: با سرمایه‌گذاری جدید، ظرفیت بندر جبل‌علی از ۱۹ میلیون TEU فعلی تا سال ۲۰۱۸ به ۳۰ میلیون TEU افزایش می‌یابد.

این فعال حوزه حمل و نقل دریایی و خدمات بندری اضافه کرد: البته این موضوع فقط مختص بندر جبل‌علی نیست و به عنوان نمونه بندر سنگاپور نیز اعلام کرده که تا سال ۲۰۳۰ ظرفیت خود را به ۵۰ میلیون TEU می‌رساند. چشم جهان با بیان اینکه روند اقتصاد و تجارت دنیا همواره در حال تغییر، افزایش و بهبود است، اضافه کرد: با توجه به این شرایط، بنداری که می‌خواهند در عرصه تجارت مطرح باشند باید در رابطه با افزایش ظرفیت‌ها و تجهیز امکانات خود تلاش کنند.

وی تصریح کرد: الگوی عملکرد بندر شهید رجایی باید با الگوهای بین‌المللی موجود در منطقه تطبیق پیدا کند و چنانچه نسبت به توسعه بندار به موقع اقدام نکنیم و صرفاً به اظهار کافی بودن ظرفیت بندار و آمادگی آنها برای پذیرش انواع کشتی‌ها بسنده کنیم، در حافظه تاریخی مردم باقی می‌ماند که در چه مقطعی به پیشرفت کشور لطمه وارد شده است.

بندار ما باید در یک روند مقایسه‌ای نسبت به بندار رقیب یا بندار همکار منطقه‌ای بتواند خود را به ساختاری برسانند که پاسخگوی نیازهای خطوط کشتیرانی و مشتریان داخلی و خارجی باشند

اماو اگرهای افزایش قیمت سوخت و تاثیر بر حمل و نقل دریایی

قیمت سوخت برای کشتی‌ها غیر کارشناسی است



پس از آنکه دولت افزایش نرخ سوخت را اعلام کرد، یکی از بخش‌هایی که به گفته کارشناسان دچار رکود و مشکلات بسیار شد، حمل و نقل تجاری دریایی بود. به طوریکه بسیاری از شناورها که در مسیرهای بین‌المللی فعالیت می‌کردند اکنون به سفرهای داخلی روی آورده اند. به طوریکه بیشتر کشتی‌داران و فعالان عرصه تجارت داخلی به موضوع افزایش بدون کارشناسی قیمت سوخت اعتراض داشته و اعلام کرده‌اند که از این موضوع خسارات زیادی را متحمل شده اند.

به این موضوع واکنش نشان داده و جلسات ویژه ای در این باره برگزار شده و امیدواریم که خروجی این موضوع منجر به تعدیل قیمت‌ها شود.

تصمیم برای افزایش قیمت سوخت اشتباه بود

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران با تاکید بر اینکه افزایش قیمت سوخت باعث شده شناورهایی که سفرهای بین‌المللی داشته اند به سمت سفرهای داخلی روی بیاورند، اضافه کرد: اکنون بازار حمل و نقل دریایی به دلیل عدم کیاست و سیاست ناصحیح به هم ریخته و خسارت بسیار زیادی به حمل و نقل دریایی وارد شده است. حسن تیمورتاش گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در قبال مشکل سوخت شناورها می‌توانست نقش ارزنده ای را ایفا کند اما تلاش‌های صورت گرفته بسیار کند بوده است.

او با بیان اشتباه بودن تصمیم افزایش قیمت سوخت شناورها افزود: متأسفانه با وجود اینکه از مجلس،

سازمان بنادر و دریانوردی و ارگان‌های ذیربط برای کاهش قیمت سوخت پیگیری شده است به هیچ نتیجه ای نرسیده ایم و نتوانسته ایم قیمت سوخت را تغییر دهیم. تیمورتاش به ما نا گفت: متأسفانه دولت بدون نظرخواهی از بخش خصوصی به این کار اقدام کرد که تا کنون خسارت‌های بسیاری را به بار آورده است و درحالی‌که قیمت سوخت جهت جلوگیری از قاچاق افزایش پیدا کرد اما اکنون قاچاق به مراتب بیشتر شده است.

وی تصریح کرد: اگر قیمت سوخت به صورت پلکانی و تدریجی افزایش پیدا می‌کرد یعنی تا پایان سال ۹۴ یک قیمت مشخص برای سوخت در نظر گرفته می‌شد و برای سال ۹۵ هم قیمت سوخت ۲۰ درصد افزایش پیدا می‌کرد همه تکلیف خود را می‌دانستند و سوختی هم قاچاق نمی‌شد.

با افزایش نرخ سوخت حرفه‌ای‌ها می‌مانند

از سوی دیگر حمید سلیمانی مقام، مدیرعامل شرکت کیش پارس معتقد است که با افزایش قیمت سوخت شناورها، در این بازار فقط حرفه‌ای‌ها باقی می‌مانند و قاچاقچیان حذف می‌شوند. او با اشاره به اینکه از زمان افزایش نرخ سوخت شناورها نکات منفی این امر بازتاب بسیاری داشته است، افزود: گران شدن سوخت شناورها توسط دولت نکات مثبتی نیز داشته است که تا کنون در این خصوص نظر کارشناسی اعلام نشده است.

سلیمانی مقام با اشاره به اینکه حمل و نقل دریایی باید به نفع همه مردم این کشور باشد نه فقط قشر خاص جامعه، گفت: باید از اتحادیه‌ها و صنوف دریایی سوال شود آیا حمل و نقل دریایی شناورها به خصوص حوزه خلیج

فارس برای مالک شناوران توجیه اقتصادی داشته است و آنها از شرایط موجود رضایت داشتند و انتقادی در کار نبوده است؟ وی با اشاره به اینکه هزینه‌های شناورهای کوچک، لنج‌های صیادی و به ویژه باری به طور کامل مشخص است، اضافه کرد: حقوق و دستمزد، هزینه تعمیرات، هزینه آب، سوخت، آذوقه و عوارض بندری برای هر سفر کاملاً مشخص و قابل محاسبه است تناژ بارگیری و نرخ بار هم معلوم و تعداد سفر شناور هم در بنادر ثبت و قابل ارائه است.

او همچنین گفت: با بررسی این اعداد و ارقام کاملاً مشخص خواهد شد که فعالیت روزانه این شناورها اقتصادی نبوده است؛ شناورهایی با عمر بیش از ۴۰ سال که حتی از نظر فنی هم از رده خارج و پر هزینه هستند.

این فعال بخش دریایی تصریح کرد: باید این سوال را مطرح کرد که مالکان این شناورها هزینه و درآمد خود را از چه محلی تامین می‌کنند که به فعالیت دریایی خود ادامه می‌دهند؛ اینها سوالاتی است که باید از اتحادیه و صنوف سوال کرد و اگر پاسخ‌ها مشخص شود آن وقت باید دید با افزایش نرخ سوخت همچنان مخالف هستند.

وی تا کید کرد: قاچاق سوخت از ساحل به دریا تبدیل به یک شغل متداول برای ساحل‌نشینان شده است؛ از گالن‌های ۲۰ لیتری توسط موتورهای سیکلت گرفته تا حمل گالن‌های ۶۰ لیتری تا ظرفیت یک تن توسط خودروها؛ سوختی که سهمیه کشاورزی، کامیون‌ها و واحدهای صنعتی است و به صورت قاچاق فروخته می‌شود.

سلیمانی مقام همچنین با اشاره به اختلاف قیمت سوخت و فروش آن در دریا گفت: فروش سوخت

در دریا به قدری پر سود است که می‌تواند خیلی از هزینه‌ها را پوشش دهد اما افزایش نرخ سوخت این بازار را به هم ریخت و حالا شناورانی که فعالیت آنها توجیه اقتصادی ندارد مجبور هستند فکر چاره کنند یا از دور حمل و نقل دریایی خارج شوند یا قدرت رقابت خود را افزایش دهند. وی با تاکید بر این موضوع که چرا شرکت‌های نفتی به جای استفاده از شناورهای داخلی از شناورهای خارجی استفاده می‌کردند، بیان کرد: یکی از مهمترین دلایل فرسوده بودن شناور ایرانی بود. اکنون هم با افزایش قیمت سوخت و کاهش شدید قاچاق، کسانی که شناورهای فرسوده دارند مجبور خواهند بود آن را از گردونه خارج یا شکل سرمایه‌گذاری خود را در دریا تغییر دهند.

به گفته مدیرعامل شرکت کیش پارس، در سال‌های گذشته افرادی وارد دریا شدند که به دلیل مدیریت غلط نه تنها در اقتصاد دریا موفق عمل نکردند باعث خراب شدن بازار دیگران هم شدند. برای مثال پیمانکاران ساختمانی که نیاز به حمل کالا داشتند خود وارد این صنعت شدند و پس از مدتی تبدیل به مالک کشتی شدند به این ترتیب شاهد حضور پیمانکاران صنعتی در دریا به عنوان مالک کشتی شدیم اما کسی آینده را پیش بینی نکرد که با این کار تعادل بین بار و شناور به هم خواهد خورد و چه مشکلاتی را در آینده به بار خواهد آورد.

وی با بیان اینکه شرکت‌های باسابقه و با اعتبار هرگز اقدام به قاچاق نمی‌کنند و اعتبار خود را زیر سؤال نمی‌برند، اضافه کرد: این شرکت‌ها رابطه‌های اعتباری با صاحبان کالا و سازمان‌های مربوطه مانند گمرک و بنادر دارند.

افزایش قیمت سوخت باعث شده شناورهایی که سفرهای بین‌المللی داشته‌اند به سمت سفرهای داخلی روی بیاورند

افزایش قیمت سوخت باعث شده شناورهایی که سفرهای بین‌المللی داشته‌اند به سمت سفرهای داخلی روی بیاورند

سلیمانی مقام همچنین گفت: یک مالک با شناوری با ارزش چند میلیارد خود و شناورش را برای فروش ۱۰ یا ۱۰۰ تن سوخت به خطر نمی اندازد اما یک شناور که ارزش آن منهای سهمیه سوختش ۵۰ میلیون تومان هم ارزش ندارد راهی جز قاچاق سوخت و فروش سهمیه خود ندارد .

وی با تاکید بر اینکه ارگان‌های دریایی باید دست به دست هم این مشکلات را حل کنند نه اینکه هر ارگان به مصلحت صنف خود فکر کند، تصریح کرد: افرادی که از راه قاچاق سوخت هزینه‌های زندگی خود را به راحتی تامین می‌کنند دیگر به سختی تن به کارگری خواهند داد و همین مسئله مشکلات جدی برای اشتغال در منطقه ایجاد می‌کند.

شناورهای تجاری به قاچاق سوخت متهم شدند
به تازگی مدیرعامل شرکت پخش فرآورده‌های نفتی در توضیحاتی به کمیسیون انرژی مجلس درخصوص افزایش قیمت سوخت شناورها عنوان کرده است که بخش متناهیی از سوخت شناورهای تجاری دچار بلیه قاچاق می‌شود. این اتهام به شناورهای تجاری در حالی عنوان می‌شود که نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته معتقد است نمی توان عنوان کرد که سوختی که بر اساس فرمول و با توجه به مصرف شناورها به آنها تحویل داده می‌شود، آنقدر زیاد است که بخش قابل توجهی از آن قاچاق می‌شود، ضمن اینکه با این فرض باید در تعریف «قاچاق» نیز بازنگری شود.

مسعود پلمه درباره برخی ابراز نظرها در مورد قاچاق سوخت شناورها و اینکه این موضوع یکی از دلایل افزایش قیمت سوخت بوده است، گفت: ما ابتدا باید یک تعریف برای قاچاق داشته باشیم و اعلام کنیم در طول روز، هفته، ماه

و سال چه میزان سوخت قاچاق می‌شود و چند درصد از سوختی که قاچاق می‌شود مربوط به سوختی است که رسماً و قانوناً به شناورهای تجاری اختصاص می‌یابد و آنها به صورت غیرقانونی اقدام به فروش قاچاق آن می‌کنند. وی افزود: به اعتقاد من سوختی که به شناورها به صورت قانونی تعلق می‌گیرد و برخی از آنها می‌فروشند، عنوان قاچاق اطلاق نمی‌شود در حالی که به عقیده من نیز فروش این سوخت غیرقانونی است اما قاچاق نیست.

نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تصریح کرد: در مورد اینکه گفته‌اند بخش متناهیی از سوخت شناورها قاچاق می‌شود باید گفت سوخت تحویلی به شناور براساس مقصد شناور، قدرت موتور و تعداد دستگاه‌هایی که در شناور با سوخت فسیلی فعالیت می‌کنند و براساس فرمولی خاص، اختصاص داده می‌شود.

وی اضافه کرد: به این دلیل که شناور در هرجایی توقف کند، تجهیزاتی از قبیل ژنراتور و برخی دیگر از تجهیزات ضروری آن با سوخت فسیلی کار می‌کند، درصدی بیش از مصرف رفت و برگشت شناور به آنها سوخت تحویل داده می‌شود. قاطعانه می‌گویم برخی از شناورها در استفاده از این قسمت صرفه جویی می‌کنند و آن را می‌فروشند اما با اینکه می‌گویند بخش متناهیی از سوخت شناورها به صورت قاچاق فروخته می‌شود، اصلاً درست نیست.

پلمه با اعلام موافقت با واقعی شدن قیمت سوخت، گفت: دولت بخش مربوط به سوخت را شفاف می‌کند و ما نیز موافق آن هستیم اما باید به این طرف ماجرا هم توجه شود چراکه با افزایش قیمت سوخت و همچنین افزایش برخی قیمت‌ها به تبع قیمت سوخت، اگر قرار باشد همان کرایه قبلی گرفته شود یا بخشی از هزینه‌های وارده نادیده

گرفته شود؛ تالی فاسد ایجاد می‌شود و برای آن شناور پیامدهای نامطلوبی خواهد داشت. وی به عنوان مدیریت مجموعه‌ای که مالک چند فروند کشتی است، خطاب به نمایندگان مجلس گفت: از نمایندگان مجلس تقاضا می‌کنم صرفاً به دنبال کاهش قیمت سوخت نباشند بلکه راهکارهای دیگری را در نظر بگیرند چراکه پائین آوردن قیمت سوخت چاره درد شناورها نیست.

افزایش قیمت سوخت، سهم تجارت خزر را کاهش می‌دهد
مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر هم گفت: نتیجه تبدیل تجارت دریای خزر از نظام ترجیحی به رقابتی موجب خروج کشتی‌های با پرچم ایران و کاهش تعداد ناوگان ایرانی در دریای خزر می‌شود و میزان حاکمیت ما در این دریا را با چالش مواجه می‌کند.

علی اکبر غنجی افزود: هیچ کس با حذف یارانه‌ها حتی یارانه سوخت مخالف نیست اما این واقعیت‌ها نباید نادیده گرفته شود که رقبای ما در دریای خزر مالک کشتی‌هایی هستند که مصرف سوختشان با مصرف سوخت کشتی‌های ما یکسان نیست.

علی اکبر غنجی با اشاره به فضای رقابتی بسیار سنگین ناوگان دریایی ایران با ناوگان روسیه، آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان به مانا گفت: این کشورها اقتصادهای نوظهوری دارند که بعد از فروپاشی روسیه سابق در سال‌های گذشته به ثروت‌های هنگفتی دست پیدا کرده‌اند و دارای قدرت مالی بسیاری برای کمک به خطوط کشتیرانی خود هستند.

وی ادامه داد: اگر چه اقتصاد کل کشور و خزانه دولت می‌خواهد جلوی هزینه‌های اضافه و قاچاق سوخت را بگیرد اما باید این موضوع را مورد توجه قرار دهد که در دریای خزر خطوط کشتیرانی و

حتی تجارت دارای یک نظام ترجیحی است و نه رقابتی.

غنجی با اشاره به سنتی بودن فعالیت تجار در شمال ایران و بیان اینکه ۳۵ درصد هزینه ناوگان را سوخت آن تشکیل می‌دهد، افزود: در حال حاضر یک شبه سوخت نیمه یارانه ای از ۵۰۰ تومان به ۱۵۰۰ تومان و یا به گفته مدیر شرکت پخش و فرآورده شرکت نفت گیلان به ۱۹۰۰ تومان و چهار برابر افزایش یافته است که قطعاً بر حمل و نقل دریایی و تجارت دراین منطقه تاثیرات منفی خواهد گذاشت.

غنجی با اشاره به اثرات قیمت سوخت بر بنادرشمالی گفت: هدف از سرمایه گذاری در بنادر کشور تخلیه و بارگیری ده‌ها میلیون تن کالای وارداتی و صادراتی بوده است و حتی ورود ناوگان خارجی هم بر اساس تجارت ترجیحی است و چنانچه برای تاجر صرفه اقتصادی نداشته باشد بنادر کشور در شمال هم با چالش مواجه می شوند.

وی با تاکید برمنطقه‌ای بودن بازار دریای خزر ادامه داد: حتی اگر می‌خواهیم برای کمک به اقتصاد کشور قوانین داخلی را بر مبنای اقتصاد جهانی قرار دهیم باید به اولویت منطقه‌ای این دریا توجه کنیم چراکه در غیر این صورت رقبای منطقه‌ای در دریای خزر از فرصت‌ها به خوبی استفاده می‌کنند.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر گفت: دولت باید به کشتیرانی در دریای خزر به طورعام و به ناوگان ملی کشتیرانی دریای خزر به طور خاص نگاه ویژه ای داشته باشد، همانطور که تاکنون هم داشته است.

غنجی با بیان اهمیت تقویت حاکمیت پرچم در دریای خزر اضافه کرد: مسلماً میزان سوخت مصرفی در دریای خزر عدد چالش برانگیزی در اقتصاد کشور نخواهد بود و با توجه به بسته بودن شریان‌های بین‌المللی در این دریا

قاچاق سوخت مانند دریای جنوب وجود ندارد.

وی با اشاره به فضای نگران کننده حاکی از افزایش قیمت سوخت در میان مالکین شناورها در دریای خزر گفت: اکثر مالکین از افزایش قیمت سوخت بسیار نگران هستند و این نگرانی برای اقتصاد دریای خزر اثر گذار است.

غنجی با بیان سهم بالای کشتیرانی ها و تجارت دریایی در میزان اشتغالزایی در مناطق شمالی کشور افزود: اگر این صنایع نباشند مطمئناً رشد بیکاری در گیلان و مازندران افزایش پیدا می‌کند.

او با بیان لزوم مشاوره فعالان سیستم اقتصادی کشور با صنعت دریا و فعالان بخش دریایی اضافه کرد: در صورت تبدیل تجارت دریای خزر از نظام ترجیحی به رقابتی سایر کشورهای حوزه دریای خزر با مشکل کمتری مواجه خواهند شد زیرا آنها به راحتی ناوگان خود را از ولگا خارج کرده و در دریای سیاه و یا حتی در مسیر ولگا تجارت می کنند. اما نتیجه این کار برای ما خروج کشتی های با پرچم ایران و کاهش تعداد ناوگان ایرانی در دریای خزر خواهد بود که میزان حاکمیت ما در این دریا را با چالش مواجه می‌کند.

افزایش قیمت سوخت،مانع رقابت ناوگان دریایی می شود

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با گلایه از افزایش قیمت سوخت شناورها افزود: سوخت

یارانه‌ای ناوگان ایرانی در حالی یک شبه بیش از سه برابرافزایش می‌یابد که دولت امارات متحده عربی برای جذب کشتی‌ها به ترمینال کانتینری شیخ زاید سوخت با قیمت ترجیحی را حتی در اختیار کشتی‌های خارجی قرار می‌دهد.

کاپیتان حمزه کشاورز گفت: با توجه به شرایط تحریم و با توجه به استراتژیک بودن کشتی داری و کشتیرانی انتظار این است دولت

جهت حفظ توان رقابتی ناوگان دریایی کشور حمایت بیشتری از این صنعت داشته باشد.

کشاورز ادامه داد: ارائه سوخت با قیمت‌های یارانه‌ای حداقل حمایتی است که در شرایط فعلی از دولت انتظار می‌رود.

او با بیان این نکته که افزایش قیمت سوخت باعث از بین رفتن توان رقابتی ناوگان داخلی می‌شود، تاکید کرد: با توجه به شرایط تحریم، ناوگان ایرانی با هزینه‌های غیرمتعارفی دست به گریبان است و لازم است در این شرایط، فضای رقابت برای این ناوگان حفظ و حتی تقویت شود.

وی اضافه کرد: افزایش قیمت سوخت ضمن توقف فعالیت بخش عمده‌ای از ناوگان ایرانی باعث از دست رفتن رقابت توسط ناوگان ایرانی به نفع ناوگان خارجی می‌شود که اثر مستقیم در تجارت، کسب و کار و اشتغال و صادرات کشور دارد.

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته درباره اثرات افزایش قیمت سوخت بر کاهش قاچاق سوخت نیز گفت: سوخت کشتی‌ها بسیار کنترل شده و طبق فرمول فائو و بر اساس مسیر و سرعت حرکت و محاسبه توان موتورها و معمولا کمتر از میزان مصرف در اختیار کشتی‌ها قرار داده می‌شود و تا زمان حرکت و استفاده از سوخت قبلی، سوخت جدید در اختیار کشتی قرار نمی‌گیرد بنابراین این سوخت پایه قاچاق نیست و قاچاق سوخت از مجاری دیگری ممکن است انجام شود.

وی در پاسخ به اینکه افزایش قیمت سوخت چه پیامدی برعملکرد ناوگان شرکت حمل کانتینری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دارد تصریح کرد: با توجه به اینکه سوخت بین‌المللی و به صورت ارزی تهیه می‌شود، افزایش قیمت سوخت اثر خاصی به شرکت حمل کانتینری کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ندارد.

مدیرعامل تایدواتر خاورمیانه در گفت و گو با سی نیوز:

ضررهای زیادی از تحریم متحمل شدیم

تحریم‌ها از سال ۱۳۹۰ شرکت ما را درگیر کرد و اوج اثرگذاری این تحریم‌ها از سال ۱۳۹۲ بود که تمامی خطوط کشتیرانی بزرگ بدلیل تحریم و تهدید خزانه‌داری آمریکا به دلیل حضور شرکت تایدواتر به عنوان اپراتور در بندر شهید رجایی، از پهلوی گیری کشتی‌هایشان در این بندر خودداری کردند و همین موضوع و بعضی اختلافات قراردادی و حقوقی و مالی باعث شد در ۶ آذر ۱۳۹۲ سازمان بنادر و دریانوردی، این شرکت را از اپراتوری در بندر شهید رجایی خارج کرد و شرکت‌های سینا و بتا جایگزین تایدواتر شوند. ما هم به دلیل رعایت مصالح ملی و حقوق مردم ایران و حفظ اعتبار سازمان بنادر همکاری لازم را به عمل آوردیم. این جملات سرآغاز گفت و گوی خبرنگار سی نیوز با مهندس مهدی اعتصام، مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه است که بیشتر حول موضوع تحریم و پسا تحریم است.



تازگی هم یک شناور مغروقه به نام کارون بار را از اروند خارج کردیم. موضوع دیگر فعال کردن لایروبی بود که در جاسک قراردادی بسته شد. در بنادر امیرآباد، انزلی و امام خمینی (ره) هم فعالیت‌هایی داشتیم و اکنون در حال توسعه فعالیت‌ها در تمامی بنادر هستیم.

سرمایه‌گذاری بلندمدت ۴۰۰ میلیارد تومانی
سرمایه‌گذاری یکی دیگر از موضوعاتی بود که مدیرعامل شرکت تایدواتر به آن اشاره کرد و گفت: در یک برنامه بلندمدت تدابیر لازم برای سرمایه‌گذاری ۴۰۰ میلیارد تومانی در زمینه ساخت سیلو و انبار و خرید تجهیزات تخصصی بندری و دریایی، تجهیزات سالویج، لایروبی اندیشیده شد.

این فعال دریایی ادامه داد: در حوزه بین‌المللی، مطالعات و بررسی‌هایی برای حضور در بازار عراق و کشورهای حاشیه خزر در امور آموزشی، بندرداری، سالویج و لایروبی داشته‌ایم.

بدهی به سازمان بنادر کمتر از ۶۰ میلیارد
پرسش دیگر که اعتصام پاسخگوی آن بود

مربوط به فعالیت‌های تایدواتر در دوران پساتحریم بود. او در این باره گفت: از پیش از اعلام توافق، ارتباطاتی را با شرکت‌های خوشنام خارجی برقرار کردیم تا بتوانیم با شرکت‌های بزرگ بخش دریایی و بندری همکاری کنیم. شرکت‌های معتبر دریایی هم بعد از توافق از این مهم استقبال کردند. همچنین در بخش سالویج مذاکراتی را با شرکت‌های کره‌ای، چینی و اروپایی داشته ایم و برای خرید برخی تجهیزات بندری هم مذاکراتی با شرکت‌های آلمانی و بلژیکی انجام داده‌ایم.

وی با تاکید بر اینکه به نتیجه رسیدن مذاکرات و رفع کامل تحریم‌ها کاهش حساسیت در بخش بین‌المللی را به همراه دارد، به اختلاف ۴ ساله شرکت تایدواتر با سازمان بنادر و دریانوردی اشاره کرد و افزود: از سال ۱۳۸۹ تا ۱۳۹۲ به مدت ۴ سال اختلافات حقوقی و قراردادی با سازمان بنادر داشتیم و همین موضوع باعث شد که ضررهای شرکت تشدید شود اما در جلسات هماهنگی خوبی که با مدیران رده‌های مختلف سازمان بنادر و دریانوردی برگزار کردیم، رفع مغایرت‌های مالی و قراردادی انجام شد و شفافیت نسبی در این موضوع حاصل شد.

این فعال دریایی با تاکید بر اینکه بخشی از فعالیت‌های تایدواتر به دلیل بدهی به سازمان بنادر و دریانوردی و ندادن تسویه حساب مالی از سوی آن سازمان محدود شده بود، اضافه کرد: بدهی اعلامی از سوی سازمان بنادر ۲۲۹ میلیارد تومان بود که در این مدت بخش زیادی از آن پرداخت یا تعیین تکلیف شده و کمتر از ۶۰ میلیارد تومان آن باقی مانده که در نظر داریم انشالله تا پایان امسال این مبلغ را هم با سازمان تعیین تکلیف کنیم.

توسعه بنادر بیشتر وابسته به تامین تجهیزات است

اعتصام درباره بنادر ایران پس از تحریم هم به سی نیوز گفت: بنادر ما برای دوران تحرک و توسعه اقتصادی پس از تحریم آمادگی و توان کافی را دارند.

بندر شهید رجایی ظرفیت پذیرش ۳ تا ۳/۵ میلیون تی ای یو کانتینر را دارد اما در بهترین شرایط از ۲/۸ میلیون تی ای یو تجاوز نکرده است. یعنی هنوز نتوانسته ظرفیت اسمی را پر کند. این نشان می‌دهد که از نظر ظرفیت بنادر، مشکلی در کوتاه مدت پس از تحریم نداریم.

او با اشاره به توان تجهیزاتی بنادر کشور تصریح کرد: تجهیزات بندر شهید رجایی تا کنون ظرفیت ۳ تا ۳/۵ میلیون تی ای یو را داشته است اما با توجه به عمر بالای دستگاه‌ها و هزینه‌های تعمیر و نگهداری، این موضوع در زمان افزایش و تراکم کانتینر در صورت محقق نشدن پیش‌بینی‌ها و آمادگی‌ها، بندر را دچار مشکل می‌شود.

مدیرعامل تایدواتر ادامه داد: تعمیرات اساسی و به موقع تجهیزات و خرید تجهیزات نو و با تکنولوژی روز سبب بالا رفتن ظرفیت‌های بندر می‌شود که این مهم توجه و نگاه واقع بینانه‌تر مسؤولان را می‌طلبد. باید به این فکر باشیم که با سرمایه‌گذاری و خرید سریعتر تجهیزات مورد نیاز در یال

غربی و شرقی بندر شهید رجایی در جهت افزایش ظرفیت‌های این بندر گام برداریم. از سوی دیگر در حال حاضر با توجه به عمق کم بعضی از اسکله‌ها تنها کشتی‌های با آب‌خور کم در بنادر پهلوی می‌گیرند که باعث می‌شود تسریع در لایروبی اسکله‌ها در کنار موارد ذکر شده از اهمیت بالایی برخوردار شود.

شفافیت جایگزین رویه‌های غلط‌شود
اعتصام با اشاره به اینکه باید نابسامانی‌های اقتصادی جای خود را به سلامت و شفافیت اقتصادی و دقت در انتخاب پروژه‌ها و اولویت‌بندی فعالیت‌ها بدهد، ابراز امیدواری کرد شرایط توسعه اقتصادی و واریز نقدینگی به بخش‌های زیربنایی به ویژه تولید و ایجاد اشتغال مهیا شود. همچنین باید برنامه ریزی شود تا تجربه تلخ سیاست‌های گذشته مانند توجه نکردن به آینده و تزریق نقدینگی به جامعه همچون توزیع یارانه‌ها به صورت عام و وام طرح‌های زود بازده که هیچ بازخوردی در کشور نداشت و جلوی توسعه کشور را گرفت، تکرار نشود.



وقتی دیدیم تک ماموریتی بودن ضرر زیادی وارد می‌کند و بر همین اساس به سیاست چند محوری و تنوع بخشیدن به فعالیت‌ها در حوزه دریایی روی آوردیم

وی معتقد است با توجه به اینکه این شرکت بیشترین ضرر را از تحریم‌ها متحمل شده است و همین موضوع باعث شد که فعالیت خود را در حوزه‌های دیگر دریایی و بندری آغاز و یا فعال‌تر کند و در هماهنگی با سازمان بنادر مقرر شد در پس‌کرانه‌ها، انبارداری و دیگر بنادر کشور فعالیت بیشتری داشته باشیم.

سیاست چند محوری جایگزین مناسب

اعتصام درباره اینکه تدبیر مدیران تایدواتر برای گذر از این ضرر چه بود، گفت: ما وقتی دیدیم تک ماموریتی بودن ضرر زیادی وارد می‌کند بر همین اساس به سیاست چند محوری و تنوع بخشیدن به فعالیت‌ها در حوزه دریایی و بندری روی آوردیم و امکانات، تجهیزات و شناورها را در بخش‌های مختلف دریایی و بندری فعال کردیم. به عنوان مثال، حوزه نفت و گاز را رصد کردیم تا بتوانیم در خدمات دریایی و پشتیبانی به سکوها شرکت کنیم.

وی به فعال کردن بخش سالویج در این شرکت اشاره کرد و افزود: در این میان شناور اروند تایید ۱۰۰۰ که یکی از شناورهای ویژه جهت عملیات سالویج می‌باشد را فعال کردیم. به

باید برنامه

ریزی شود

تا تجربه تلخ

سیاست‌های

گذشته مانند

عدم توجه به

آینده و تزریق

پول مانند

یارانه‌ها که

هیچ بازخوردی

در کشور

نداشت و جلوی

توسعه کشور

را گرفت،

تکرار نشود

کارشناسان صنعت دریایی دوران پسا تحریم را بررسی می کنند

آمادگی تمام قد برای توسعه تجارت دریایی



با انجام توافق هسته‌ای ایران و ۵+۱، شرایط جدیدی در کشور در حال شکل‌گیری است و در حوزه‌های مختلف به ویژه اقتصادی باید با رویکرد مردم محور و کمک به رشد در تمامی عرصه‌ها از فرصت به دست آمده نهایت استفاده را برد و از فرصت سوزی‌ها جلوگیری کرد. از بخش‌های بسیار مهم در این میان حمل و نقل تجاری به ویژه حمل و نقل دریای است که نقش مهمی در زمان تحریم‌ها ایفا می‌کرد و بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی ایران از دریا انجام می‌شده است. آنچه مسلم است رویکرد درست در دوران پساتحریم می‌تواند به این حوزه کمک زیادی کند تا علاوه بر رسیدن به استانداردهای جهانی در بخش حمل و نقل دریایی، به توسعه بیشتر این صنعت دریایی که رونق اقتصادی را باعث می‌شود، کمک کند. چراکه حمل و نقل از بخش‌های کلیدی و شریانی اقتصاد بوده و نیازمند سیاستگذاری خاص برای توسعه است.

تحریم‌ها جهت و نوع تجارت ایران را تغییر داد

محمدحسین داجمر، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با لغو تحریم‌ها به دوران عادی فعالیت خود باز می‌گردد و دوره جدید فعالیتش آغاز می‌شود، گفت: مدت‌ها بود که منتظر چنین خبری بودیم. خوشبختانه با وجود تمامی مشکلات توافق حاصل شد. خوشبختانه همان طور که متن توافق نشان می‌دهد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های کشتیرانی متعدد دیگری جزو موارد خروج از تحریم‌ها قرار گرفته اند و قطعاً کشتیرانی می‌تواند به دوران عادی فعالیت خود بازگردد.

رئیس هیات مدیره کشتیرانی جمهوری اسلامی ادامه داد: کشتیرانی جمهوری اسلامی پیش از تحریم‌ها سهم مناسبی از بازارهای بین‌الملل داشت و خط کانتینری مناسبی بین خاور دور و اروپا داشت و سهم قابل توجهی از خط کانتینری

مسائل تحریم و رکود، بسیاری از پروژه‌های حیاتی و صنعتی کشور متوقف مانده بود و در عمل تجارت به سمت کالاهای مصرفی تغییر پیدا کرده بود که با برداشته شدن تحریم‌ها این شرایط تغییر می‌کند و تجارت حجم قابل توجهی خواهد داشت که متناسب با آن کشتیرانی باید آمادگی لازم برای ایفای نقش را داشته باشد.

کاهش هزینه حمل و نقل دریایی

اما یحیی ضیایی مهرجردی، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته معتقد است که با لغو تحریم‌ها ترمینال‌های بندر شهید رجایی باید شاهد افزایش سرعت ورود کالا به بنادر ایران باشند. او ادامه داد: بندر شهید رجایی یکی از بنادر ویژه برای صادرات مواد بصورت فله و کانتینری است و خروج از تحریم آن می‌تواند تاثیر بسزایی در قیمت‌های حمل دریایی مواد شامل موادمعدنی و فولادی داشته باشد.

ضیایی با اشاره به اینکه با توافق حاصل شده خطوط کشتیرانی جنوب شرق آسیا نسبت به خطوط کشتیرانی اروپایی تمایل بیشتری برای حضور از خود نشان داده‌اند، افزود: این تمایل تا جایی بود که نخستین کشتی از این شرکت‌ها هفته گذشته در بندر شهید رجایی پهلو گرفته و حدود ۱۴۰۰ کانتینر تخلیه و ۴۰۰ کانتینر بارگیری و برای حمل ارسال شد.

او تصریح کرد: با این اتفاق، مرحله تخلیه به بنادر کشورهای حاشیه نظیر دوبی و بارگیری مجدد از این بنادر به سمت ایران حذف می‌شود. از سوی دیگر رسوب کالا و زمان حضور کالا در بنادر کمتر می‌شود. دبیر انجمن کشتیرانی اضافه کرد: لغو تحریم‌ها همچنین سبب کاهش هزینه‌های حمل دریایی، چه کالاهای وارداتی و چه کالاهای صادراتی می‌شود چراکه کشتی‌هایی که تخلیه را در بندر شهید رجایی انجام می‌دهند، در برگشت کالای صادراتی را حمل کرده و به این صورت هزینه‌های حمل کاهش پیدا می‌کند.

رونق اقتصاد بنادر در پسا تحریم

به طور قطع، محدودیت‌هایی که امروزه کشتی‌های ما به دلیل تحریم‌ها به آن دچار هستند و در برخی بنادر مانند بنادر کشورهای ژاپن، کره، استرالیا و کشورهای اروپایی امکان تردد ندارند، برداشته می‌شود و حوزه فعالیت تجاری کشتی‌های دارای پرچم ایران و به همین تناسب حوزه کسب و کار و اشتغالزایی نیز در این حوزه افزایش می‌یابد.

این مطالب را اسدالله عبدالمی، مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان درباره توافق و دوران

پساتحریم گفت و درادامه افزود: نقش بنادر در یک زنجیره تأمین در حقیقت ایجاد بستر مناسب به منظور ارتقاء سطح کیفی و کمی خدمات لجستیک است. ماموریت آنها ارائه راه حل‌های مورد نیاز مشتری برای تسهیل جریان کالا است. این زنجیره ی حمل و نقل پاسخگوی نیازهای عملیاتی و مدیریتی فوق است و تلاش می‌کند با دستیابی به سه هدف عمده افزایش سرعت حمل، کاهش هزینه حمل و افزایش ایمنی حلقه اتصال روش های مختلف حمل دراین زنجیره را موجب شود و به گونه ای کارا سبب انتقال کالا در طول مسیر حمل گردد.

وی اضافه کرد: بازیگران اصلی این زنجیره، صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و سازمان‌های پشتیبان یعنی بنگاه‌هایی که برخی از خدمات جانبی مانند تأمین تجهیزات و ماشین آلات تخلیه و بارگیری، ارائه خدمات لجستیک دریایی و بندری، اخذ مجوزها، خدمات گمرکی را برای تسهیل جریان کالا عرضه می‌کنند، هستند.

عبدالمی همچنین تصریح کرد: شرایط کشتیرانی، پس از رفع تحریم‌ها، از دو جنبه می‌تواند مورد بررسی قرار گیرد. اول از منظر ملیت ایرانی و پرچم ایران و دوم از منظر کشتیرانی بین‌المللی، به مفهوم عملیات تجاری و نقل و انتقال کالا به مقصد ایران یا از مبدا ایران، فارغ از اینکه پرچم کشتی ایرانی یا خارجی باشد.

او ادامه داد: در مورد بخش اول به طور قطع، محدودیت‌هایی که امروزه کشتی‌های ما به دلیل تحریم‌ها به آن دچار هستند و در برخی بنادر مانند بنادر کشورهای ژاپن، کره، استرالیا و کشورهای اروپایی امکان تردد ندارند، برداشته می‌شود و حوزه فعالیت تجاری کشتی‌های دارای پرچم ایران و به همین تناسب حوزه کسب و کار و اشتغالزایی نیز در این حوزه افزایش می‌یابد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان با اشاره به نگاه متفاوت به لغو تحریم‌ها در حوزه دریایی تصریح کرد: بعد از تحریم‌ها خطوط کشتیرانی مطرح جهانی که خط مستقیم به ایران داشتند، به هر دلیل با تحریم‌ها همسو شدند و ایران را ترک کردند. برای مقابله با این حرکت، مجموعه حمل و نقل بین‌المللی و فورواردری ایران با ابداع و تلاش، عملیات کراس استافینگ یا تخلیه و بارگیری دوباره را در کشورهای دیگر و

محدودیت‌هایی که کشتی‌های ما به دلیل تحریم‌ها به آن دچار هستند و در برخی بنادر کشورهای اروپایی امکان تردد ندارند، برداشته می‌شود و حوزه فعالیت تجاری کشتی‌های دارای پرچم ایران و به همین تناسب اشتغالزایی در این حوزه افزایش می‌یابد

البته با هزینه‌های بیشتر انجام دادند. این مساله هزینه مضاعفی را به کشور و ملت تحمیل کرد که در صورت برچیده شدن تحریم‌ها این مساله برطرف خواهد شد و با ورود مستقیم کشتی‌های بین‌المللی به بنادر ایران، عملاً منجر به کاهش قیمت تمام شده حمل خواهد شد و آثار مثبت آن به طبع بر چرخه اقتصاد کشور بیش از پیش نمایان خواهد شد و قطعاً در آینده ظرفیت‌های خالی برخی بنادر در دوران تحریم مجدداً به کار گرفته خواهد شد. عبدالهی اضافه کرد: از دیگر موضوعاتی که می‌تواند پس از رفع تحریم‌ها بسیار مورد توجه قرار گیرد مسأله سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های بندری و دریایی توسط افراد و شرکت‌های خارجی است. مسأله‌ای که قبل از وضع تحریم‌های اقتصادی در حال شکل‌گیری بود اما پس از وضع تحریم‌ها به طور کلی از دستور کار خارج شد. همانطور که می‌دانیم جذب سرمایه خارجی بهترین نوع تأمین مالی پروژه‌های بزرگ و زیر ساختی است که موجب می‌شود منابع مالی همراه فن‌آوری روز جهان وارد کشور شود.

تکیه بر توانمندی بیمه‌های دریایی در پساتحریم

معاون فنی بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم از منظر بیمه‌ای لغو تحریم‌ها را مورد بررسی قرار داد و گفت: شرکت‌های بیمه‌ای توانمندی در دوران تحریم تأسیس شدند که نباید در دوران پساتحریم فرش قرمز برای ورود بیمه‌گران خارجی پهن شود و توانمندی داخلی ایجاد شده، به سرعت از بین برود. کاپیتان علی عزتی با اشاره به اینکه سیاست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این است که در هر شرایطی در دوران پساتحریم بضاعت به وجود آمده در بخش بیمه‌های دریایی حفظ شود، افزود: بیش از هفت سال از اعمال تحریم‌ها علیه بخش دریایی کشور به خصوص شرکت‌های بزرگ کشتیرانی کشور می‌گذرد. در این هفت سال با فراز و نشیب‌های متعددی مواجه بودیم اما عمده‌ترین محدودیتی که صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور آن را تجربه کرد، تحریم‌ها و محدودیت‌های بیمه‌ای بود که در اکتبر سال ۲۰۱۰ اعمال شد.

وی تصریح کرد: خوشبختانه با تدابیری که از سوی مسئولان ذی‌ربط اتخاذ شد توانستیم تحریم بیمه‌ای را که یکی از شدیدترین محدودیت‌های اعمال شده بود، بدون مشکل چندانی، پشت سر بگذاریم به گونه‌ای که ناوگان ملی کشور در طول این مدت توانست با تکیه بر توانمندی‌های داخلی



و تدابیری که اتخاذ شده بود به فعالیت خود ادامه دهد. البته این گونه نیست که هیچ خدشه‌ای در فعالیت‌های ناوگان ایجاد نشده باشد اما هدف آنها مبنی بر زمین‌گیر کردن ناوگان تجاری کشور، اتفاق نیفتاد. عزتی با تأکید بر دو کلپ‌آندپی تخصصی ایجاد شده در کشور گفت: در حال حاضر این کلپ‌ها به خصوص برای کشورهایی که روابط تجاری بیشتری را با ما دارند کاملاً شناخته شده، هستند. البته قابل کتمان نیست که در شرایط پساتحریم و براساس نیازها و طرح‌های توسعه‌ای ناوگان بعضاً مجبور هستیم به نحو مقتضی از امکانات بیمه‌گران خارجی هم استفاده کنیم. اما این استفاده محدود به شرایط و زمانی است که چاره‌ای جز استفاده از بیمه‌گران خارجی و کلپ‌های معتبر بین‌المللی نباشد.

کشتی‌های ایرانی و کشتیرانی در دوره پساتحریم

مسعود پل‌مه، نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به اینکه وضعیت کشتیرانی ایران پس از تحریم‌ها، از دو منظر کشتی‌های ایرانی و کشتیرانی قابل بررسی است، گفت: در مورد کشتی‌های ایرانی اولین موضوع که پس از تحریم‌ها دستخوش تغییر می‌شود مبحث بیمه‌ها و پی. اند. آی (Protection and Indemnity Clubs) کلاب‌ها

یا موضوع حمایت و غرامت‌های مرتبط با آن است. پل‌مه با اشاره به بررسی کشتیرانی‌ها در دوره پساتحریم گفت: نگاه دیگر به کشتیرانی و تجارت بین‌المللی حمل و نقل دریایی نشان می‌دهد که بعد از تحریم‌ها خطوط کشتیرانی مطرح جهانی که خط مستقیم به ایران داشتند، به هر دلیل با تحریم‌ها همسو شدند و ایران را ترک کردند. او با تأکید بر اینکه شرکت‌های بین‌المللی حتی حاضر نمی‌شدند کانتینر به ایران بدهند، اضافه کرد: در بخش حمل و نقل دریایی، کالا از مبادی خارج به کشورهای ثالث منتقل و از آنجا با تغییر کانتینر که حاصل مدیریت، نظارت شرکت‌های فورواردر ایرانی صورت می‌گرفت، به ایران منتقل می‌شد. بر این اساس نرخ تمام شده حمل، افزایش و تورم اقتصادی انباشته می‌شد.

این فعال حوزه دریایی افزود: با برداشته شدن تحریم‌ها خطوط کشتیرانی بعضاً به صورت مستقیم شناورها را اعزام و اجازه تردد باکس‌های کانتینری به ایران داده می‌شود و امکان اینکه کالا به صورت مستقیم به ایران وارد شود فراهم می‌شود.

پروانه کشتی‌ها مانند سانتریفیوژها چرخیدند

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی خدمات وابسته با اشاره به اینکه تحریم دورانی بود که می‌شود آن را جزء تاریخ این مملکت طبقه بندی کرد اما نباید آنرا به بایگانی راکد سپرد، گفت: درس‌هایی که باید از دوران تاریخ معاصر تحریم آموخت این است که دولتمردان و دستگاه‌های اجرایی ما، همانند غربی‌ها که از قرن نوزدهم صنعت حمل و نقل دریایی را صنعتی استراتژیک تلقی کرده و با تمامی امکانات

خود نسبت به حفظ و تقویت آن اقدام کردند، باید توجه خاص به تقویت ناوگان ایرانی داشته باشند که این مهم در راستای منویات مقام معظم رهبری و مبانی اقتصاد مقاومتی نیز هست.

کاپیتان حمزه کشاورز با اشاره به خسارت‌های سنگین وارد شده بر پیکره حمل و نقل دریایی کشور در دوران تحریم افزود: بر اساس همان اصلی که حمل و نقل دریایی اولین سنگری بود که مورد حمله قرار گرفت، باید به همان فوریت نسبت به اقدام عملی جهت بازسازی و جبران خسارت وارده به آن اقدام کرد. همچنین باید در اقدامی هماهنگ نسبت به دادرسی و اعاده حق و حقوق تضییع شده صنعت دریایی کشور از طریق مراجع ذیصلاح به‌ویژه پیگیری‌های قضایی اقدام کرد تا قدرت‌هایی که از این نوع ابزار جهت تحمیل خواسته‌های خود استفاده می‌کنند، پاسخگو بوده و از عواقب اقدامات ناعادلانه خود نیز آگاه شده و شاید به عنوان اقدامی باز دارنده در موارد مشابه آینده مفید فایده قرار گیرد. وی با بیان لزوم بسیج امکانات حمل و نقلی کشور ادامه داد: باید خسارت‌ها و عقب افتادگی‌هایی که در این چند سال ایجاد شده را با تلاش مضاعف خود جبران کرده و فرهنگ بهبود خدمات در راستای تقویت اقتصاد کشور باید در سرفلوحه تولید کنندگان خدمات حمل و نقلی داخلی قرار داده شود.



حمل و نقل دریایی اولین سنگری بود که مورد حمله قرار گرفت، باید به همان فوریت نسبت به اقدام عملی جهت بازسازی و جبران خسارت وارده به آن اقدام کرد

با حضور ۱۱۲ نفر از اعضا

مجمع عمومی انجمن کشتیرانی تشکیل شد



در مجمع عمومی انجمن، رای گیری برای انتخاب بازرس انجمن انجام شد و محمد عیقلو، دوباره به عنوان بازرس انتخاب و مهدی عابدینی به عنوان علی البدل انتخاب شدند

مجمع عمومی سالانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته یکشنبه بعد از ظهر تشکیل و در آن صورت های مالی سال ۹۳ به تصویب رسید.

به گزارش سی نیوز، مجمع عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با حضور ۱۱۲ عضو در سالن اجتماعات اتاق بازرگانی ایران تشکیل شد و پس از قرائت گزارش عملکرد سال ۹۳ توسط کاپیتان کشاورز، رئیس هیات مدیره انجمن و ارائه گزارش مالی ۹۳ توسط خزانه دار انجمن، امید ملک و تاییدیه صورت های مالی توسط محمد عیقلو، بازرس هیات مدیره انجمن، این صورت ها به تصویب مجمع عمومی رسید.

بنابراین گزارش، در این مجمع برخی از اعضا به طرح مشکلات خود درباره موضوعات تخصصی دریایی پرداختند و هیات مدیره انجمن هم علاوه بر ارائه توضیحات درباره برخی موارد، قول پیگیری موارد مطرح شده را داد. بر اساس این گزارش در ادامه مجمع، رای گیری برای انتخاب بازرس انجمن انجام شد و محمد عیقلو، دوباره به عنوان بازرس انتخاب و مهدی عابدینی به عنوان علی البدل انتخاب شدند.

مجمع فوق العاده انجمن نیز به دلیل به حد نصاب نرسیدن اعضا، به جلسه بعدی موکول شد.



گزارش ۱۴





Amir Sadra Ariya

شرکت کشتیرانی امیر صدرا آریا

- ✓ دارای دفتر مرکزی در بندر نوشهر، بندر تارنل و امیر آباد
- ✓ نمایندگی در کلیه بندر شمالی کشور، بندر آستاراخان - باکو - تیکس - باشی - آکتنو
- ✓ انجام امور چارترینگ - اجنسیه - ترانزیت داخلی - خارجی و بارشمار
- ✓ دارای کانتینرهای تحت مالکیت و نمایندگی کانتینرهای راه آهن روسیه
- ✓ قبول حمل DOR TO DOR UIC
- ✓ حمل کلیه گروه کالاجای وارداتی و صادراتی

آدرس: نوشهر، بلوار امام رضا (ع) - روبروی گوی افشار - کشتیرانی امیر صدرا آریا
E-MAIL: AMIRSADRA.ARIYA@GMAIL.COM تلفن: ۰۳۳۳۱۳۳۷۰ - ۰۳۳۳۳۷۷۲۲ - فکس: ۰۳۳۳۳۷۷۲۲

آدرس: بندر تارنل، ابتدای خیابان رضائی - مجتمع پایندر - طبقه ۱ - واحد ۱۷
E-MAIL: AMIRSADRA.SHPH@YAHOO.COM تلفن: ۰۳۳۳۳۷۷۲۲ - ۰۳۳۳۳۷۷۲۲ - فکس: ۰۳۳۳۳۷۷۲۲

بندر امیر آباد - محل استقرار کانکس های خطوط کشتیرانی
E-MAIL: ASAS.AMRASAD@YAHOO.COM تلفن: ۰۳۳۳۳۷۷۲۲ - ۰۳۳۳۳۷۷۲۲ - فکس: ۰۳۳۳۳۷۷۲۲



شرکت حمل و نقل بین المللی

سرور ترابر

(کریر - فورواردر)

- ♦ حمل انواع کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی از کلیه نقاط دنیا (اروپا) به ایران و آسیای میانه و بالعکس
- ♦ خدمات ترخیص و ترانزیت و امور گمرکی در کلیه گمرکات میدان فردوسی، خیابان انقلاب، ترسیده به ویلا، کوچه شاهرود، پلاک ۵، طبقه سوم، واحد ۶
- تلفن: ۰۸۸۸۰۹۷۵۳ - ۰۸۸۸۰۹۷۰۰
- فاکس: ۰۸۸۸۰۷۳۷۴
- همراه: ۰۹۱۲۵۱۸۷۹۸۹
- E-mail: info@sarvar-tarabar.ir
- WWW.SARVAR-TARABAR.IR



شرکت تعاونی بندر سازان گناوه

مزیت های بندر:

- برخورداری از تخفیف ۲۰ درصدی سود و حقوق بازرگانی
- برخورداری از تخفیف ۱۵ درصدی تعرفه های بندری و عملیات خن گاری، باربری و انبارداری نسبت به سایر بنادر ایران
- دارای مجوز واردات خودرو
- دارای کد ترانزیت بین المللی
- کوتاه ترین فاصله دسترسی به مرکز کشور - تهران
- دارای خط کشتیرانی فعال در زمینه حمل کالا از کلیه بنادر چین و آسیای میانه و اروپا به بندر گناوه
- حضور مدیریت و کارکنان باسختگو، با تجربه، بومی

تهران، خیابان پاسداران، بوستان دوم، خیابان گیلان غربی، پلاک ۱۱
گناوه، انتهای بلوار غدیر خم، اهواز بندر و دریاقوردی، شرکت تعاونی بندر سازان گناوه
تلفن: ۰۲۱-۲۷۶۹۷۲۰۰ - ۰۲۱-۲۷۷۷۸۷۸۰ - فکس: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۶۱۰ - ۰۷۷-۳۳۱۳۲۳۸۰



SHIPPING SERVICES Ltd.

سفیر دریاساحل شرکت خدمات کشتیرانی با استوای محدود



حمل کالای معمولی (General Cargo)
و خطرناک از کلیه بندر اروپایی و آسیایی
توسط کانتینر فول (FCL) و خرده بار یا قله
(Bulk Cargo) تحت شرایط اینکوئترمز
(Ex, Work, FCA, FOB, CFR, CIF)

تهران، خیابان مطهری، خیابان سلیمان خاطر، شماره ۱۱۶، طبقه چهارم، واحد ۴۰۲

تلفن: ۰۸۸۳۱۴۸۳۱ - ۰۸۸۳۲۵۳۷۵ - ۰۸۸۳۱۴۳۲۹ - ۰۸۸۳۱۴۵۳۸

www.sea-sapphire.net

دورنگار: ۰۸۸۴۷۸۴۵

خط مستقیم کشتیرانی ایران - عمان

- خرید، فروش و اجاره شناورهای فراساحل ثابت و متحرک
- همکاری در ساخت، پشتیبانی و تامین قطعات و تجهیزات شناورها، کشتی سازی، جرقیل و ماشین آلات بندری



نیوکت خدیری جهان دریا



تهران، خیابان پاسداران، بوستان دوم، خیابان گیلان غربی، پلاک ۱۱، طبقه ۲
www.msrline.com تلفن: ۰۲۱-۲۷۷۷۸۷۸۰ - ۰۲۱-۲۷۶۹۷۲۰۰ - فکس: ۰۷۷-۳۳۱۳۰۶۱۰

Marine Silk Road LLC:
Tel: 00968 24615530, Address: Villa No. 542A, 18 November Street,
P. O. Box: 159, P.C.103, Breco Al Shati, Muscat, Sultanate of Oman



انواع خدمات شرکت لتکا سپهر پارس

- چارترینگ (زمانی، سفری)
- حمل محصولات فله
- حمل محصولات پروژه و سنگین
- سرویس های رو - رو
- فورواردینگ (دریایی، هوایی، زمینی، ریلی)
- حمل ترکیبی
- خدمات گمرکی و ترخیص
- تعمیر و نگهداری کشتی
- تامین و مدیریت خدمه کشتی (ایرانی و غیر ایرانی)
- تامین سوخت و آب شیرین
- خدمات تعمیر و نگهداری کشتی
- تامین لوازم جانبی کشتی

نماینده خطوط : NVOCC / Compass / OSL Dubai / ILS / Glob Star

تلفن : ۰۹۸۲۱۸۵۲۲۱۱
فکس : ۰۹۸۲۱۸۵۲۲۱۱
Email: info@lotkasepehr.com

آدرس: میدان آرژانتین، خیابان احمد قاسمی (بخارست)،
کوچه هجدهم، پلاک ۱، ساختمان لتکا
کد پستی: ۱۵۱۴۸۶۶۱۱

www.lotkasepehr.com



شرکت کشتیرانی سی دالف شپینگ

شرکت کشتیرانی سی دالف شپینگ

به منظور فعالیت در امور کشتیرانی و خدمات دریایی، با کسب مجوزهای قانونی از سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ارائه بهترین خدمات در سریع ترین زمان فعالیت خود را شروع نمود.
با توجه به فعالیت گسترده گروه شرکت های سی دالف در امور تخلیه و بارگیری، دپوی کشتیرانی، کالاهای فله و امور بندری در اسکله شهید رجایی و اسکله کایه قشم می توان بقتل حاصل نمود که شرکت کشتیرانی سی دالف شپینگ با پشتوانه بهترین امکانات و تجهیزات بندری به عنوان معتبرترین شرکت کشتیرانی حمل کننده کانتینرهای ترانشیپ و بار فله خدمات متنوع دیگر در امور حمل و نقل، ترافیک، ترانشیپ، چارترینگ و فورواردری خدمات رسانی نماید و مشتریان را به مشتریان ارائه خواهد نمود.

اهداف بناد خدمات شرکت کشتیرانی سی دالف شپینگ به شرح زیر می باشد:

- تلاش در جهت توسعه و تنوع خدمات در تمامی زمینه ها با تکیه بر اصل مشتری مداری
- اطمینان در کلیه زمینه ها از جمله بار و کشتی
- استفاده از حداکثر ظرفیت و توان دانش علمی و تجربی منابع انسانی شرکت
- افزایش سطح خدمات نمایندگی و فعالیتهای بازرگانی



شرکت خدمات کشتیرانی نیک تک

نام مدیرعامل : علی شریفی

زمینه فعالیت : حمل و نقل بین المللی و نمایندگی خطوط کشتیرانی

نشانی : تهران - بزرگراه کردستان - بالاتر از پل ملاصدرا -

خیابان عطار - پلاک ۴۸

تلفن : ۰۲۱-۸۸۸۷۷۵۴۰

فاکس : ۰۲۱-۸۸۷۸۴۹۴۲

ایمیل : info@niktak.com

نام شرکت : حلال دیا ایرانیان

شماره تلفن : ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۵۵

شماره فکس : ۰۲۱-۸۸۷۲۷۲۵۲

نام مدیرعامل : اقدس دونه

زمینه فعالیت : نمایندگی کشتیرانی

شعبه ویانندکیها : بندر عباس - بندر بوشهر - بندر خرمشهر - بندر امام خمینی

خبرگزاری سی نیوز

نخستین پایگاه خبری مستقل بندری و دریایی ایران

www.seanews.ir

info@seanews.ir

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴