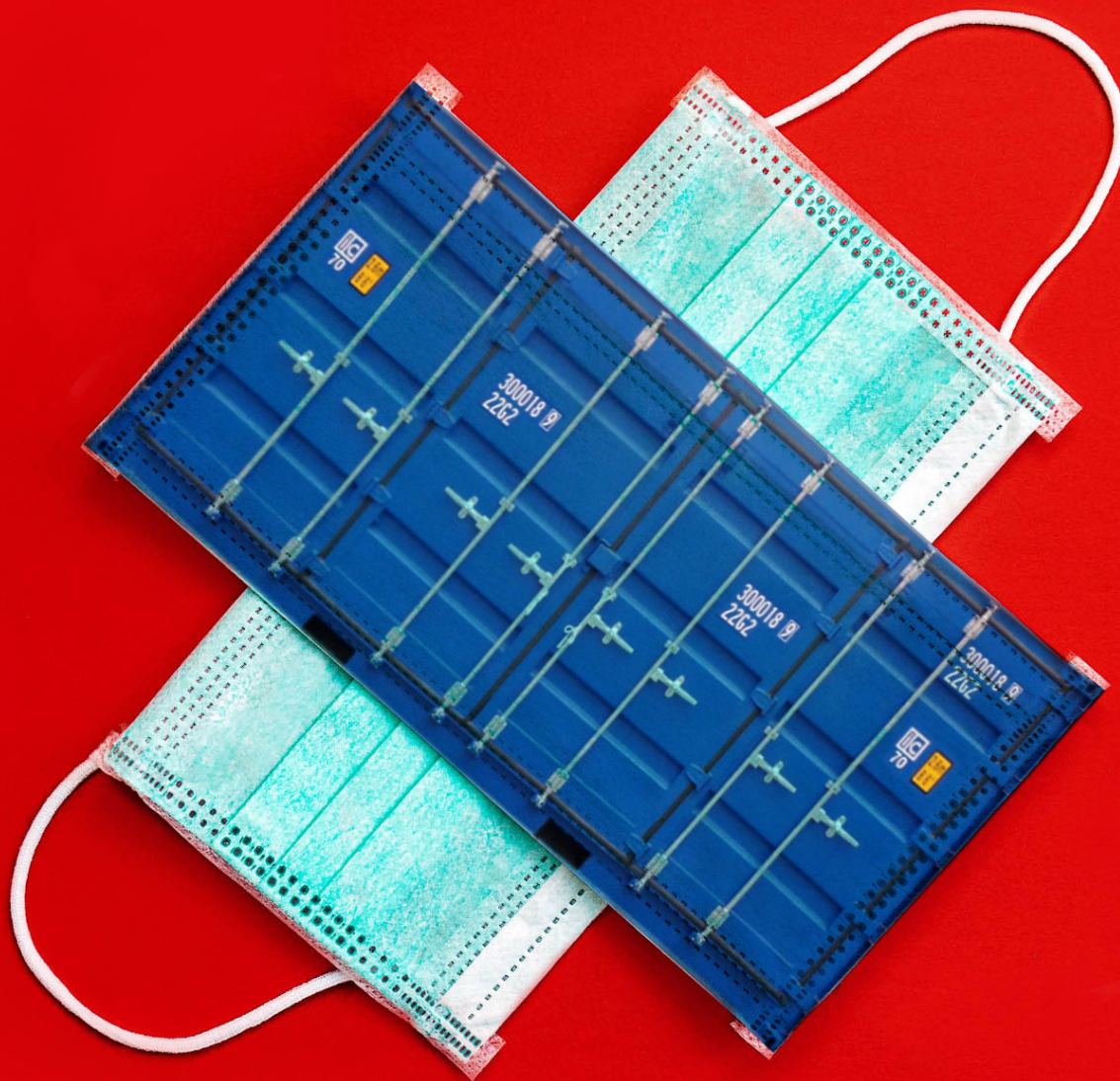




شماره

۲۶

نیمه دوم
اردیبهشت ۱۳۹۹گفت و گو با
مدیرعامل شرکت بارآورانکرونا صنعت
حمل و نقل
دریایی را
تغییر می دهد

کمین کرونا برای بازار کانتینری

بررسی و پیش بینی واکنش های بازار حمل و نقل کانتینری در ماه هایی که
درگیر بیماری کووید-۱۹ بودیم و احتمالاً خواهیم بود

شرکت بنادر کشتیرانی
کاسکو اعلام کردآزمایش موفقیت آمیز
نسل جدید بنادر هوشمنداز سوی دبیر کل انجمن کشتیرانی
صادر شدپیام تسلیت به مناسبت شهادت جمعی
از دریادلان نیروی دریایی ارتش

داستان جلد ۱۲.....

انتشار ویروس کرونا پیش از آنچه که به نظر می رسید، اقتصاد و تجارت جهانی را تحت
تأثیر خود قرار داد. بسیاری از کارخانه ها و بنگاه های اقتصادی فعالیت خود را لغو کردند و با
گذشت زمان ۳ ماهه از همه گیر شدن آن در عرصه جهانی، شاهد اتفاق خاصی در بازگشتی
کامل آن نبوده ایم. کاهش حجم تجارت تأثیر مستقیم بر روی حجم حمل و نقل جهانی داشته
و این موضوع در صنعت حمل و نقل دریایی کانتینری نیز کاملاً مشهود بوده است. در گزارش
پیش رونمایی اجمالی به بررسی وضعیت حمل و نقل کانتینری و پیش بینی های آن داشته ایم.



محمد اسلامی | وزیر راه و شهرسازی

به دنبال از سرگیری مبادلات تجاری با ترکمنستان و ازبکستان هستیم. تا ۱۵ روز آینده حمل و نقل جاده ای و ریلی ما با کشور ترکمنستان از سر گرفته می شود. امیداریم با اطمینانی که حاصل شده است بتوانیم مجدداً تجارت را برقرار کنیم.



پیشنهاد سازمان بنادر برای جایگزینی شناورهای سنتی

بررسی طرح جایگزینی شناورهای سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن



مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به بررسی "طرح جایگزینی شناورهای سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن" در سومین جلسه کمیسیون تخصصی اقتصاد، از پیشنهاد این سازمان در مورد طرح افزایش انگیزه مالکان برای جایگزینی شناورهای سنتی خبر داد. حسین عباس نژاد اظهار کرد: بر اساس دعوته نامه دبیر کمیسیون اقتصاد دولت، سومین جلسه کمیسیون تخصصی اقتصاد به منظور بررسی "طرح جایگزینی شناورهای سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن"، موضوع ماده ۱۸ آیین نامه ورود کالا توسط ملوانان و کارکنان شناور با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن در روز ۲۱ شهریور ماه و به صورت ویدئو کنفرانس به دلیل شیوع ویروس کرونا برگزار شد. وی افزود: این جلسه با حضور نمایندگان دستگاه های مختلف از جمله شورای عالی صنایع دریایی، نمایندگان سازمان برنامه و بودجه، وزارت امور اقتصادی و دارایی و گمرک ج.ا.ا و با حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نمایندگان وزارت راه و شهرسازی اعم از مدیرکل امور دریایی و رئیس اداره ثبت کشتی ها و صدور گواهینامه های دریایی برگزار شد. به گفته مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین در این جلسه روی پیشنهاد این سازمان در خصوص طرح افزایش انگیزه مالکان برای جایگزینی شناورهای سنتی که طی نامه شماره ۴۷۵۲۰/ص مورخ سیزدهم بهمن ماه سال گذشته به کمیسیون اقتصاد ارسال شده بود، بحث و بررسی بعمل آمد. عباس نژاد افزود: با توجه به توضیحات نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و نقطه نظرات سایر حاضرین در جلسه، ضمن تأیید پیشنهادات این سازمان مقرر شد برخی موارد از جمله توجیه اقتصادی پیشنهاد تخفیف عوارض گمرکی با در نظر گرفتن زمان لازم و نیز اقدام مشابه برای بند پیشنهادی تخصیص سوخت پارانه ای، اصلاحات مورد نیاز انجام و به کمیسیون ارسال شود.



از سوی دبیرکل انجمن کشتیرانی صادر شد

پیام تسلیت به مناسبت شهادت جمعی از دریادلان نیروی دریایی ارتش

آنها که خالصانه قدم در راه حفاظت از مرزهای کشورمان نهادند و در آستانه شب ضربت خوردن امیرالمومنین، علی علیه السلام ندای حق را لبیک گفتند و به دیدار لقائ الله شتافتند. این جانب به عنوان عضو کوچک و به نمایندگی از جامعه دریایی و بندری کشور، این ضایعه اسفناک را خدمت خانواده های معظم شهدای این حادثه تلخ تسلیت عرض می نمایم. یقین که روح پرفروش سربازان دریادل امام زمان (ع) در این روزها و شب های عزیز، مشمول رحمت و مغفرت واسعه باری تعالی قرار گیرد. همچنین از درگاه خداوند منان، برای مجروحان این حادثه ناگوار نیز شفای عاجل مسئلت دارم.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پی خبر تلخ شهادت جمعی از دریادلان نیروی راهبردی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در روز یکشنبه، ۲۱ اردیبهشت ماه ۱۳۹۹ پیام تسلیتی صادر کرد.

متن پیام وی بدین شرح است:

بسم الله الرحمن الرحيم
وَلَا تُخْسِبَنَّ الَّذِينَ قَاتَلُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ أَمْوَالَهُمْ بَلْ أُخْيَاءٌ عِنْدَ رَبِّهِمْ يُرْزَقُونَ

خبر جانگاہ و اندوهناک شهادت جمعی از دریادلان همیشه سرافراز نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران باعث تأثر و تألم خاطر جامعه دریایی کشور و هموطنان عزیز شد.



قیمت دلار نیمایی نسبت به ماه گذشته افزایش یافت

آخرین نرخ ارز در سامانه نیما مربوط به ۲۹ اردیبهشت ماه است که بر این اساس، نرخ فروش دلار بارشد ۱۲۱ تومانی به ۱۵ هزار و ۷۷۵ تومان رسید، این در حالیست که آخرین قیمت دلار صرافی ملی ۱۷ هزار و ۲۰۰ تومان اعلام شده است. تمامی خریداران متقاضیان بازرگانان و واردکنندگان کالا و تمامی فروشندگان و تامین کنندگان ارز و تمامی صرافی ها صادرکنندگان کالا باید برای تامین ارز پس از ثبت سفارش برای ورود کالا به درخواست خود را در این سامانه ثبت کنند.



برگزاری جلسات کمیته های تخصصی در انجمن کشتیرانی

با آغاز اردیبهشت ماه جلسات کمیته های کانتینری، مالیات و تامین اجتماعی و همچنین کمیته حل اختلاف در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. این جلسات با رعایت شیوه نامه های بهداشتی و با همین طور فاصله اجتماعی بین شرکت کنندگان با هدف رسیدگی به مسائل مطرح شده در این کمیته های تخصصی برگزار شد. دوره های آموزشی مرکز آموزش انجمن نیز از خردادماه از سر گرفته خواهد شد.





سورن اسکو | مدیرعامل شرکت مرک

آغاز فعالیت های اقتصادی در آمریکا و اروپا با کندی انجام می شود. به همین دلیل، انتظار نداریم که شرایط حمل و نقل دریایی طی ماه های آینده مطلوب به نظر برسد. در این میان، حمل و نقل کانتینری بیشترین تاثیر را خواهد دید.



شرکت بنادر کشتیرانی کاسکو اعلام کرد

آزمایش موفقیت آمیز نسل جدید بنادر هوشمند



شرکت بنادر کشتیرانی کاسکو (CSP) اعلام کرد که نخستین آزمایش خودروهای بدون راننده (خودران) در نسل ۵G با موفقیت انجام شده است. این مراحل ابتدایی و کامل این تست در بندر ژیا من Xiamen انجام شده و کاسکو این موفقیت را یک نتیجه سازنده در توسعه بنادر هوشمند توصیف کرده است. شرکت بنادر کاسکو در بیانیه ای اعلام کرد: این پروژه با همکاری شرکت موبایل چین و شرکت بازرگانی خودروهای دانگ فنگ در روز یازدهم ماه می به نتیجه رسیده است. در این پروژه، یک دستگاه کامیون خودران یک کانتینر را جابجا کرد و مابقی کانتینرها را نیز از محوطه به یارد منتقل کرد. این خودروی بدون خدمه با انجام تمام امور به صورت خودکار از برخورد با موانع در مسیر جلوگیری کرد و عملیات خود را از جمله قرارگیری در محل دقیق تخلیه و بارگیری به اتمام رساند. شرکت بنادر کاسکو برای پوشش این رخداد مهم حمل و نقلی با عنوان بنادر هوشمند با اتکا بر خودروهای بدون خدمه نسل ۵G یک ویدئو کنفرانس با شهرهای شانگهای، هنگ کنگ، پکن، ووهان، شیان و ژیا من برگزار کرد. در پایان این ویدئو کنفرانس، مدیران بنادر شهرهای فوق از امضای قرارداد استاندارد مشترک برای بهره مندی از عملکرد و آزمایش کامیون های بدون راننده در بنادر توافق کردند. این اولین استاندارد عملکرد و روش آزمایش بدون راننده نیز محسوب می شود. به گزارش پورت تکنولوژی، استانداردهای مشترک شامل مواردی همچون رانندگی و الزامات حرفه ای خودرو، الزامات امنیتی سیستم بی سیم، امنیت اطلاعات، الزامات فنی و روش های آزمایش خواهد بود.



سقوط شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری ادامه دارد

شرایط جهانی کشتیرانی در وضعیت بحرانی

به ثبت رسیده بود. همچنین شاخص اجاره بهای کشتی ها برای مدت ۱۲ ماه در واحد ۲۵۰۰ teu معادل ۸۱۷۳ دلار، واحد ۲۷۰۰ teu معادل ۸۴۲۵ دلار، واحد ۳۵۰۰ teu معادل ۸۷۶۷ دلار و واحد ۴۲۵۰ teu معادل ۹۷۷۵ دلار به ثبت رسیده است. شاخص های فوق نسبت به ماه گذشته افت شدیدی را نشان می دهد. به طوری که در آخرین گزارش، شاخص اجاره بهای کشتی ها برای مدت ۱۲ ماه در واحد ۲۵۰۰ teu معادل ۹۰۸۱ دلار، واحد ۲۷۰۰ teu معادل ۹۴۹۶ دلار، واحد ۳۵۰۰ teu معادل ۹۷۳۴ دلار و واحد ۴۲۵۰ teu معادل ۱۲۴۹۴ دلار تعیین شده بود.

شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری در اواخر ماه آوریل دوباره شاهد کاهش امتیاز بود. این کمترین میزان امتیاز ثبت شده طی ۳ سال گذشته در صنعت حمل و نقل دریایی به شمار می رود. در حال حاضر، شاخص اجاره بهای کشتی های کانتینری در امتیاز ۳۵۵ باقی مانده است، در حالی که ماه گذشته میلادی این شاخص روی امتیاز ۳۹۷ به کار خود پایان داد. شاخص اجاره بهای کشتی های ۱۱۰۰ teu برای مدت ۶ ماه به ۵۷۴۵ و برای واحد ۱۷۰۰ teu به ۶۹۳۹ دلار رسید. این در حالی است که شاخص های یادشده در حدود یک ماه پیش در همین واحدها به ترتیب ۵۹۸۶ و ۷۶۰۹ دلار



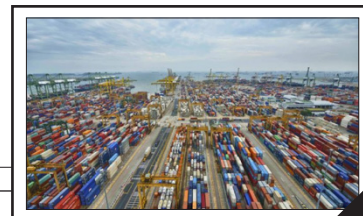
جزئیات حمله به نفتکش انگلیسی در خلیج عدن

شرکت انگلیسی «استالت تانکرز» اعلام کرد که عوامل حمله به تانکر این شرکت در خلیج عدن دزدان دریایی بوده اند. رئیس شرکت استالت تانکرز انگلیس اعلام کرد که تانکر حامل مواد شیمیایی این شرکت روز یکشنبه در خلیج عدن مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته است. براساس این گزارش، مدیر این شرکت همچنین گفته است که این حمله دفع شده است. بنابر اعلام این شرکت انگلیسی، دزدان دریایی در ۷۵ مایلی سواحل یمن با دو قایق تندرو با ۶ سرنشین مسلح به این نفتکش نزدیک شده بودند.



درخواست سازمان بنادر دریایی اروپا و صاحبان بنادر خصوصی اروپا

سازمان بنادر دریایی اروپا (ESPO) و فدراسیون مالکان بنادر خصوصی اروپا (FEPORT) از کشورهای عضو اتحادیه اروپایی خواستند تا قوانینی را برای تردد راحت تر در بنادران و فعالان صنعت حمل و نقل دریایی وضع کنند. این دو سازمان فعال حوزه دریایی و بندری درخواست کرده اند که تسهیل سازی تردد در بنادران از طریق قانون اخیری که به تصویب رسیده انجام شود. مطابق این قانون، منع تردد قبلی که برای جلوگیری از انتشار ویروس کرونا برای فعالان صنعت حمل و نقل و ترانزیت وضع شده بود برداشته شده است.



ما با مشکلاتی نظیر مقررات گمرکی و بانکی، مقررات، استاندارد و از همه مهم تر، بی توجهی صاحبان کالا مواجه ایم که هر کدام از اینها باعث می شود تا سبب کالادر بنادر کشور رخ بدهد. بندر شهید رجایی ظرفیت رشد بیشتر را داشت، اما این مشکلات باعث شد تا آن توسعه مورد نظر اتفاق نیافتد



شکل گیری یک مجموعه بزرگ اقتصادی معمولاً از ایده های ساده اما قابل اجرا پدیدار می شود. نگاه صحیح به بازار و پیش بینی آنچه که در آینده اتفاق خواهد افتاد روشی بود که مورد انتخاب موسسان شرکت کشتیرانی بارآوران و در راس آنها، داریوش بضاعت پور، مدیرعامل این مجموعه حمل و نقلی دریایی واقع شد. حالا این گروه با تجربه که سرمایه اصلی شان را اعتماد مشتریان شان می دانند، پس از گذشته چهار دهه از فعالیت شان می توانند روزهای رفته بر این حوزه اقتصادی را آنطور که باید روایت و تجزیه و تحلیل کنند. گفت و گوی ما با داریوش بضاعت پور از روزهای نخست تأسیس این شرکت که در بخش حمل و نقل زمینی فعال بودند تا شرایط امروز صنعت حمل و نقل و درگیری با شیوع بیماری کووید-۱۹ را شامل می شود.

بایندر ابتدای شکل گیری شرکت بارآوران چه زمانی و به چه صورتی بود؟

تاریخ شکل گیری شرکت بارآوران به خردادماه سال ۱۳۵۸ باز می گردد که همراه با جمعی از دوستان که عمدتاً تجربه کاری حوزه حمل و نقل داشتیم اقدام به تأسیس شرکت کردیم. ما هم مثل شرکت های نوپا با مشکلات زیادی روبرو شدیم، اما توانستیم راه خودمان را بیابیم. در آن دوره، بندرعباس به عنوان درگاه ورودی کالا مطرح نبود و عمده کالاهای ورودی به ایران از طریق جلفا و مرز بازرگان صورت می گرفت. مرزهای دریایی بیشتر در حوزه جنرال کارگو فعال بودند. به تدریج و با تحولاتی مثل قضیه قره باغ که باعث قطع شدن ورود کالا از خاک روسیه به ایران شد، رویکردمان به سمت بندرعباس سوق پیدا کرد.

بایندر یعنی ابتدا با شرکت حمل و نقل زمینی استارت زدید؟

بله، سپس به سمت حوزه دریایی رفتیم. سال ۱۹۹۰ توانستیم نمایندگی شرکت سیلندر را بگیریم که افتخار بزرگی محسوب می شد. سیلندر آن موقع جزو شرکت های معتبر دریایی بود و پایه پای مرسک حرکت می کرد. آنها ما را از میان ۲۰ شرکت متقاضی اخذ نمایندگی انتخاب کردند و توانستیم آزمون ها و دوره ها را بگذرانیم. البته ماندگاری سیلندر هم در بنادر ایران به واسطه وضع تحریم ها کوتاه بود و این شرکت در نهایت توسط مرسک خریداری شد. در دوره هایی هم فراز و نشیب داشتیم تا اینکه حدود ۱۱ سال توانستیم با شرکت مسینا به توافق برسیم و اکنون نیز نمایندگی این خط کشتیرانی را به عهده داریم.

بایندر ورود به عرصه دریایی برای شما که ابتدا فعالیت شان را از حمل و نقل زمینی آغاز کرده بودید چه تهدیدها و یا فرصت هایی را ایجاد کرد؟



گفت و گو با داریوش بضاعت پور، مدیرعامل شرکت کشتیرانی بارآوران و نگاهی به وضعیت حمل و نقل دریایی طی ۴ دهه گذشته

کرونا صنعت حمل و نقل دریایی را تغییر می دهد

می دانستیم که آینده حمل کانتینری در ایران به سمت بندرعباس سوق پیدا می کند. بعدا بسته شدن مرز جلفا، این تصور را تقویت کرد. رفتیم بندرعباس و یک دفتر تاسیس کردیم و با شرکت های مختلف کشتیرانی وارد مذاکره شدیم. از کارهای کوچک و ارائه خدماتی نظیر ان.وی.او.سی.سی به شرکت ها شروع کردیم و تمرکزمان را بر فعالیت حوزه دریایی گذاشتیم



انتخاب شود. همین طور به دلیل سیاست های خوبی که در دوره هایی اعمال شد، بسیاری از کالاهای ترانزیتی و ترانشیپی از «جبل علی» به بندرعباس منتقل شد. اگر آن تسهیلات تداوم پیدا می کرد و صاحبان کالا از بندر به عنوان انبار کالاهایشان بهره نمی بردند این ظرفیت وجود داشت که از بندر شهید رجایی برای ترانشیپ کالا از دبی به بندرعباس استفاده شود. خاطرم هست که در آن دوره، شرکت «تایداوتر» تلاش زیادی برای تحقق این امر انجام داد.

پس یکی از دلایل عقب ماندگی بندر ایران را ماندگاری بیش از حد کالاهای دانید؟

بله، ما با مشکلاتی نظیر مقررات گمرکی، بانکی و مقررات، استاندارد و از همه مهم تر، بی توجهی صاحبان کالا مواجهیم که هر کدام از اینها باعث می شود تار سوب کالا در بنادر کشور رخ بدهد. بندر شهید رجایی ظرفیت رشد بیشتر را داشت، اما این مشکلات باعث شد تا آن توسعه مورد نظر اتفاق نیافتد.

هم بندر امام (ره) و هم بندر شهید رجایی که می توانستند این امکانات را در اختیار شرکت های تازه وارد قرار بدهند.

تصور می کنید در طول ۴۰ ساله فعالیت شرکت تان توانسته اید متناسب با ظرفیت و امکانات بندر کشور رشد داشته باشید؟

بله، وقتی بنادر جنوبی کشور مسیر اصلی واردات و صادرات ایران شد، به تدریج زیرساخت ها هم در بنداری نظیر بندر شهید رجایی تقویت شد. خرمشهر به خاطر جنگ آسیب دیده بود، اما پس از اعلام دولت به عنوان منطقه آزاد تجاری توانست رونق سابق را تا حدود زیادی به دست بیاورد. مدت زمان زیادی طول نکشید که بندر شهید رجایی رتبه اول در ورود و خروج کالا به ایران را به دست آورد. توسعه بندر خوب بود و همین مسئله، توسعه شرکت ها را هم در پی داشت. سازمان بندر هم متناسب با امکاناتی که داشت، سرمایه گذاری خوبی در بندرعباس به ویژه در دوران سازندگی به ریاست جمهوری مرحوم هاشمی رفسنجانی انجام داد. می توانم بگویم با توجه به توسعه فاز ۳، بندر شهید رجایی این پتانسیل را دارد که به عنوان هاب منطقه

ما به این نتیجه رسیده بودیم که آینده حمل کانتینری در ایران به سمت بندرعباس سوق پیدا می کند. بعدا بسته شدن مرز جلفا، این تصور را تقویت کرد. رفتیم بندرعباس و یک دفتر تاسیس کردیم و با شرکت های مختلف کشتیرانی وارد مذاکره شدیم. از کارهای کوچک و ارائه خدماتی نظیر ان.وی.او.سی.سی به شرکت ها شروع کردیم و تمرکزمان را بر فعالیت حوزه دریایی گذاشتیم. البته تغییر مسیر از حمل زمینی به دریایی سختی های خاص خودش را داشت. اما وقتی شرکت سیلندر سوابق و توانمندی های قبلی ما را دید برای دریافت نمایندگی در ایران به ما اعتماد کرد.

چون آن زمان برای ورود شما به حوزه دریایی مناسب بود؟ یعنی دیگر شرکت های دریایی مخالفتی با این موضوع نداشتند؟

خاطرم نمی آید کسی کارشکنی در این زمینه انجام داده باشد. خوب، مسیر تازه کشش و ظرفیت خوبی داشت و ورود شرکت های جدید در این عرصه قابل پذیرش بود. بندرعباس هم زیرساخت ها و تجهیزات مناسبی داشت،

حاکمیت باید به این نتیجه برسد که بخش خصوصی، مناسب ترین ابزار برای توسعه همه جانبه است. اگر مبنای توسعه یک جامعه از بخش اقتصادی آغاز شود، در حوزه های دیگر نیز این پیشرفت را شاهد خواهیم بود. نیازی نیست که دولت و حاکمیت در همه عرصه ها ورود کند



باید به نظر می رسد از ابتدای راه شرکت شما تاکنون یک نسل جدید به گروه قبلی شما افزوده شده است. نگاه تان نسبت به پرورش نیروی انسانی چگونه است؟

همواره در این اندیشه بوده ایم که از نیروهای کارآزموده استفاده کنیم تا بتوانند بهترین خدمت را به مشتریان ارائه بدهند. پرسنل باید به کار تیمی و رفتار شایسته حرفه ای معتقد بوده و در کنار آن، به اصول کاری شان مسلط باشند. آموزش باید همیشه جزیی از برنامه های شرکت های در حال توسعه باشد. در حال حاضر، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دوره های آموزشی تخصصی متنوعی را در حوزه دریایی و بندری برگزار می کند، اما در گذشته این امکان و خدمت وجود نداشت و خود ما مجبور بودیم ساعت ها وقت بگذاریم و جوانترها را آموزش بدهیم. الان هم با افتخار می گویم، بسیاری از کسانی که در بارآوران سابقه کار داشتند حالا خودشان شرکت های خوشنامی دارند و جزو مدیران موفق جامعه محسوب می شوند. ترقی و پیشرفت را حق همه می دانیم. بنده هم زمانی کارمند یک شرکت بودم، آنها این مسیر رشد را برایم فراهم ساختند و طبیعتاً این مسیر باید برای جوانترها و آیندگان باز باشد.



باید الان بیشتر در کدام بخش ها فعال هستید؟

در حال حاضر، تنها در حوزه دریایی فعالیت می کنیم و عمده کارمان هم در بخش کانتینری است. گاهی درگیر کارهای پروژه ای مثل حمل کالاهای سنگین هم می شویم. به عنوان مثال، در اوایی که عسلویه داشت شکل می گرفت و هنوز فرودگاه اختصاصی نداشت، پتروشیمی مبین می خواست برای سایت خودش یک سیستم آب شیرین کن وارد کند. یک پروژه سنگین بود که ما به کمک یک شرکت انگلیسی آن را عهده دار شدیم و به انجام رساندیم.

باید تحریم ها در دوره های مختلف چقدر در کسب و کار شما تاثیر گذار بوده است؟

ما چون با شرکت مسینا کار می کنیم و آنها هم یک شرکت خانوادگی محسوب می شوند و فعالیت شان جهانی نیست، نگرانی کمتری بابت تحریم ها داریم. شرکت مسینا در یک حوزه خاص مثل شمال، شرق، غرب و جنوب آفریقا، حوزه مدیریتانه، لیبی، جده عربستان، ابوظبی، دبی و بندرعباس فعالیت دارد. این شرکت دارای کشتی های دومانظوره است و همین مسئله باعث می شود که علاوه بر حمل کالاهای کانتینری، در بخش های دیگر نیز بتواند خدمات ارائه بدهد.

باید انتشار و بروس کرونا چقدر توانست صنعت حمل و نقل دریایی را درگیر کند؟ تصور تان از بازار آینده این صنعت با وضع موجود چیست؟

اعتقاد دارم که دنیا وارد یک عرصه جدید شده است و نیاز داریم تا نگاه ها را تغییر بدهیم. در حوزه حمل و نقل هوایی،



همواره در این اندیشه بوده ایم که از نیروهای کارآزموده استفاده کنیم تا بتوانند بهترین خدمت را به مشتریان ارائه بدهند. پرسنل باید به کار تیمی و رفتار شایسته حرفه ای معتقد بوده و در کنار آن، به اصول کاری شان مسلط باشند. آموزش باید همیشه جزیی از برنامه های شرکت های در حال توسعه باشد

باید تصور می کنید در این دوره ۴۰ ساله فعالیت شرکت شما، چه عواملی باعث شده تا به عنوان یک فعال بخش خصوصی بتوانید از پس بحران های مختلف برآیید و به فعالیت خود ادامه دهید؟

شرکت های خدماتی مثل ما، سرمایه اصلی شان صاحبان کالا هستند. صادق بودن با آنها و سیستم حاکمیتی و انجام دادن درست امور نقش مهمی در تداوم این رشد داشته است. شرکتی که فعالیت های خود را به شکل صحیح پیش می برد، نام خوش از خود به جای می گذارد و این بهترین تبلیغ برای آنهاست. اما اگر قصوری در کار دیده شود قطعاً در شرایط حال و آینده آن شرکت تاثیرگذار خواهد بود. تاجر سرمایه اش را به ما می سپارد و همین مسئله، حساسیت هایی را ایجاد می کند. ما اگر با سرمایه مشتریان مان رفتار نامناسبی داشته باشیم و به نیازهایش توجه نکنیم، قطعاً در درازمدت بازار را از دست می دهیم.

باید نیازهای مشتری که به آن اشاره کردید شامل چه مواردی می شود؟

واقعیتی وجود دارد مبنی بر اینکه تاجرانی که در چند دهه اخیر وارد عرصه تجارت شده اند، تاجران حرفه ای نبوده اند. آنها بخشی از امور تجارت را با آزمون و خطا پیش برده اند. حتی برخی از آنها از ابتدایی ترین اصول حمل و نقل کالایشان هم اطلاع نداشتند. شرکت کشتیرانی موظف است تا به آنها راهنمایی لازم و صحیح را بدهد و تنها منافع خودش را در نظر نگیرد. به عنوان مثال، ممکن است یک تاجر برای حمل بارش به ما رجوع کند، اما اگر بار خودش را با کامیون و در مدت زمان مشخص وارد کند برایش مقرون



خبر



توضیحات بانک مرکزی درباره طرح مجدد رویه واردات بدون انتقال ارز

اعلام روش های بازگشت ارز حاصل از صادرات

بانک مرکزی به دنبال طرح مجدد رویه واردات بدون انتقال ارز، توضیحاتی ارائه داد. این بانک طی دو سال اخیر در راستای ساماندهی جریان ارز حاصل از تجارت خارجی کشور و ایجاد شفافیت و توجه جدی به تولید داخل، اقدام به ایجاد بستر و زیرساختهای شفاف در کنار سامانه جامع تجارت کشور کرده است و براساس آن، رویه های مشخص برای عرضه ارز حاصل از صادرات با توجه به شرایط تحریم تعریف و عملیاتی کرده است. لذا، صادر کنندگان، می توانند ارز حاصل از صادرات خود را به روش های متعدد به چرخه اقتصاد کشور برگردانند:

۱ ارز حاصل از صادرات را در سامانه نیما به واسطه بانک ها و صرافیهای مجاز عرضه کنند.

۲ صادر کنندگان از محل ارز حاصل از صادرات خود نسبت به تامین نیازهای واردات خود اقدام کنند.

۳ صادر کنندگان می توانند بخشی از ارز صادراتی خود را به وارد کنندگان دیگر واگذار و ارز خود را در اختیار آنها قرار دهند.

۴ صادر کنندگان می توانند بخشی از درآمد صادراتی خود را به صورت اسکناس به کشور وارد و به صرافیهای مجاز و بانک ها بفروشند.

خاطر نشان می سازد در تمام روش های یاد شده نرخ ارز بر اساس مکانیزم عرضه و تقاضا و به صورت توافقی بین خریدار و فروشنده تعیین و با ثبت در سامانه تعهد صادر کننده به برگشت ارز به چرخه اقتصادی ایفا می گردد. همچنین امکان ثبت و فروش ارز به بانک ها و صرافی های مجاز بابت ورود سرمایه های خارجی، دارای مجوز از سازمان سرمایه گذاری های خارجی وزارت امور اقتصادی و دارایی، نیز فراهم شده است. در کنار روش های یاد شده که منشأ ارز آنها مشخص است بعضی مدعی هستند که دارای ارز با منشأ خارج از کشور بوده و تمایل دارند که این ارز را در اختیار وارد کنندگان برای واردات کالاهای ثبت سفارش شده طبق اولویت های تجاری و اقتصادی کشور قرار دهند. بر همین اساس مجدداً اعلام می شود این بانک آماده است در صورتی که دارندگان ارز با منشأ خارجی بتوانند منشأ ارز خود را اعلام کنند و ارز مربوط به ثبت سفارش های اولویت دار تخصیص شود نسبت به صدور گواهی تخصیص ارز تحت عنوان ارز اشخاص اقدام کنند.

شرکت های خدماتی مثل ما، سرمایه اصلی شان صاحبان کالا هستند. صادق بودن با آنها و سیستم حاکمیتی و انجام دادن درست امور نقش مهمی در تداوم این رشد داشته است. شرکتی که فعالیت های خود را به شکل صحیح پیش می برد، نام خوش از خود به جای می گذارد و این بهترین تبلیغ برای آنهاست.



واقعیتی وجود دارد مبنی بر اینکه تاجران که در چند دهه اخیر وارد عرصه تجارت شده اند، تاجران حرفه ای نبوده اند. آنها بخشی از امور تجارت را با آزمون و خطا پیش برده اند. حتی برخی از آنها از ابتدایی ترین اصول حمل و نقل کالایشان هم اطلاع نداشتند

منافع شرکت نیستند. ما هم با تهدیدها و چالش های زیادی مواجه شدیم، اما توانسته ایم خودمان را سرپا نگه داریم. اما شما ببینید که شرکت های بزرگ دولتی مثل «رئوسو» به چه سرنوشتی دچار شدند. این تنها ناشی از تفاوت نگاه مدیران دو بخش دولتی و خصوصی است.

فعالیت های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را در سال های اخیر چگونه ارزیابی می کنید و تا چه حد در اهدافش موفق می دانید؟

انجمن کشتیرانی طی ۶-۷ سال گذشته توانسته است جایگاه خوبی در مناسبات حاکمیتی به دست آورد. بنده انجمن را در بخش های مختلف بسیار موفق می دانم، در حوزه آموزش، ارائه خدمات به شرکت های عضو، توسعه کسب و کار فعالان صنعت حمل و نقل دریایی، ایجاد مرکز آموزش پویا و شورای حل اختلاف که قبلاً نیز برخی از اینها وجود نداشت. این توفیقات حاصل شده در نتیجه زحمات بی شائبه اعضای هیأت مدیره و دبیر کل انجمن بوده که جای قدر دانی دارد. البته برای رسیدن به نقطه کاملاً مطلوب باید این مسیر رشد با همین جدیت دنبال و طی شود. جایگاهی که انجمن در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران و تهران، شورای عالی ترابری کشور و همین طور سازمان بنادر و دریانوردی که متولی امور ما است رشد داشته و توانسته مسائل مرتبط با فعالیت شرکت ها را از همین طریق حل و فصل کند. به هر حال از فعالیت های انجمن کشتیرانی رضایت دارم و از زحمات مسئولان انجمن تشکر می کنم.

ببینید که چه تعداد هواپیما زمینگیر شده و رفت و آمدها کاهش یافته. حوزه دریایی هم متاثر از این جریان بوده و هست، اما در مقیاس کمتر. با این حال، به نظر می رسد که نظارت ها چه در ارتباط با کالاهای و چه با خدمه نسبت به گذشته افزایش یابد و به تبع آن هزینه حمل کالا با رعایت پروتکل های جدید بهداشتی افزایشی شود.

به عنوان یک فعال موفق بخش خصوصی، چه پیشنهادی برای نهادهای دولتی دارید تا کسب و کار شرکت های این حوزه رونق بیشتری پیدا کند؟

حاکمیت باید به این نتیجه برسد که بخش خصوصی، مناسب ترین ابزار برای توسعه همه جانبه است. اگر مبنای توسعه یک جامعه از بخش اقتصادی آغاز شود، در حوزه های دیگر نیز این پیشرفت را شاهد خواهیم بود. نیازی نیست که دولت و حاکمیت در همه عرصه ها ورود کند. اگر این تغییر نگاه در حاکمیت ایجاد شود، قطعاً ضوابط و قوانین نیز به نفع فعالان بخش خصوصی تغییر می کند. مثلاً دولت نباید در زمینه دموکراسی کانتینر دخالتی داشته باشد. کانتینر یک وسیله حمل است، مالکیت آن در اختیار شرکت کشتیرانی است و ابزار کارش محسوب می شود. اما این ابزار کار گاهی وقت ها تا چند سال در بنادر ایران باقی می ماند. در این شرایط، شرکت ها نمی توانند سرمایه شان را به دلیل ضعف در قوانین از دست بدهند. از سوی دیگر، بنده به عنوان سهامدار و مدیر یک شرکت خصوصی نسبت به امور مسئولیت دارم و برای بقای شرکت تلاش می کنم. طبیعتاً شرکت های دولتی از چنین نگاهی بهره مند نیستند و در رویارویی با مشکلات مختلف، دنبال بهترین راه برای حفظ





پرونده

موضوع:

تأثیر شیوع ویروس کرونا
بر صنعت حمل و نقل کانتینری

مطابق بسته حمایتی که از سوی واردکنندگان و تامین کنندگان کالا ارائه شده است، گمرک دبی پرداخت ۲۰ درصد عوارض گمرکی بر محصولات وارداتی که در بازارهای محلی به فروش می رسند را فعلا معاف کرده است تا تامین کالا با تسهیل مواجه شود. کشتی هایی که به صورت محلی ثبت شده اند از پرداخت هزینه های سنگین معاف شده اند



بررسی و پیش بینی واکنش های بازار حمل و نقل کانتینری
در ماه هایی که درگیر بیماری کووید-۱۹ بودیم و احتمالا
خواهیم بود

کمین کرونا برای بازار کانتینری

انتشار ویروس کرونا بیش از
آنچه که به نظر می رسید،

اقتصاد و تجارت جهانی را تحت تأثیر
خود قرار داد. بسیاری از کارخانه ها و
بنگاه های اقتصادی فعالیت خود را
لغو کردند و با گذشت زمان ۳ ماهه از
همه گیر شدن آن در عرصه جهانی،
شاهد اتفاق خاصی در بازگشایی کامل
آنها نبوده ایم. کاهش حجم تجارت
تأثیر مستقیم بر روی حجم حمل و نقل
جهانی داشته و این موضوع در صنعت
حمل و نقل دریایی کانتینری نیز کاملا
مشهود بوده است. در گزارش پیش رو،
نگاهی اجمالی به بررسی وضعیت
حمل و نقل کانتینری و پیش بینی های
آن داشته ایم.

COVID-19

شرکت کشتیرانی مرسک پیش بینی کرد:

کاهش ۲۵ درصدی حجم
حمل و نقل کانتینری در سه ماه آتی

شرکت ای.پی.ام مرسک قصد دارد در سه ماهه جاری
پیش رو، حجم حمل و نقل کانتینری خود را به میزان
۲۵ درصد کاهش بدهد و حرکت برخی از کشتی هایش
را لغو کند. این موضوع به دلیل شیوع ویروس کرونا و
کاهش حجم تجارت جهانی صورت خواهد گرفت. شرکت
کشتیرانی مرسک در حال حاضر ۱۷ درصد مجموع
حمل و نقل دریایی کانتینری جهان را به خود اختصاص
داده است. این شرکت با کاهش هزینه ها، کاهش مصرف
سوخت و نرخ حمل و نقل بالاتر توانست در سه ماهه نخست
سال میلادی شرایط بهتری داشته باشد.

قابل توجهی از تجارت جهانی شود. برای همین چشم انداز
آینده برای بازگشت به شرایط عادی تا حدودی نامشخص
است. سورن اسکو می گوید: اینکه فعالیت های اقتصادی
از سر گرفته شود و مغازه ها و فروشگاه ها باز شوند تا اینکه
مشتری ها وارد این فروشگاه ها شوند و خرید انجام بدهند
دو مقوله کاملا جداسست. تا زمانی که مشتریان احساس
امنیت نکنند و شرایط زندگی به حالت عادی خودش
برنگردد نمی توانیم بگویم که شرایط اقتصادی مثل قبل
از شیوع ویروس کرونا شده است.
شرکت کشتیرانی مرسک و دیگر شرکت های بزرگ
حمل و نقل کانتینری جهان بسیاری از سفرهای دریایی
خود در خطوط اصلی را تعلیق کرده اند تا با این راهکار،
جلوی هزینه های اضافی را بگیرند و از دیگر سو، هزینه
حمل کالا را بالا نگه دارند. مرسک در سه ماهه نخست

سورن اسکو، مدیر اجرایی مرسک با بیان اینکه ایالات
متحد و کشورهای اروپایی با احتیاط نسبت به بازگشایی
کارخانه ها و شرکت ها و همچنین فعالیت های اقتصاد
خود قدم برداشته اند، اظهار کرد: انتظار بهبودی چشمگیر
تا پایان سال ندارد و پیش بینی می شود حجم کانتینرها
در سه ماهه دوم ۲۰ تا ۲۵ درصد نسبت به مدت مشابه
سال گذشته کاهش یابد. اسکو افزود: تأثیرات گسترده ای
در معاملات آسیا و اروپا و ایالات متحده آمریکا و اروپا
ایجاد شده و بخش قابل توجهی از آن به حالت تعطیلی
درآمده است. به همین جهت ما طی سه ماه آتی شاهد
کاهش تقاضا برای حمل و نقل دریایی خواهیم بود.
مسئولان مرسک بر این باورند که حتی اگر واکسن و یا
ویروس کرونا نیز توسط محققان کشف شود و به سرعت
در جهان نیز انتشار یابد نمی تواند مانع مختل شدن بخش



اعطای تسهیلات ویژه به صنعت حمل و نقل دریایی در دبی

مسئولان گمرک این شهر برای تمام مراکز خود از تجهیزات ایمنی بهره برده و بازرسان، کارمندان و مشتریان را نیز ملزم به استفاده از ماسک و دستکش کرده اند. همچنین طرح فاصله گذاری اجتماعی نیز با جدیت دنبال می شود. عبدالله بوسناد، مدیر اجرایی بخش بازرسی گمرک دبی در این خصوص می گوید: «گمرک دبی نقش مهمی در تامین امنیت مرزها و زنجیره تامین بین المللی ایفا می کند. تامین مواد غذایی مورد نیاز نیز در این دوران از مسائل دیگر مهم تر است که به خوبی انجام می شود.»

مطابق بسته حمایتی که از سوی واردکنندگان و تامین کنندگان کالا ارائه شده است، گمرک دبی پرداخت ۲۰ درصد عوارض گمرکی بر محصولات وارداتی که در بازارهای محلی به فروش می رسند را فعلاً معاف کرده است تا تامین کالا با تسهیل مواجه شود. کشتی هایی که به صورت محلی ثبت شده اند از پرداخت هزینه های سنگین معاف شده اند. این بسته شامل لغو ضمانت بانکی ۵۰ هزار درهمی با وجه نقد مورد نیاز برای انجام فعالیت ترخیص کالا از گمرک در نظر گرفته شده است. همچنین ضمانت بانکی با وجه پرداخت شده شرکت توسط شرکت های ترخیص گمرک نیز با پرداخت خواهد شد.

اولین ششانه کاهش حجم کانتینری بنادر هند در بزرگ‌ترین دروازه دریایی این کشور، یعنی بندر جواهر نهرو (JNPT) ظاهر شده است. این کاهش در ماه آوریل سال جاری به نسبت مدت مشابه سال گذشته، ۳۷ درصد به ثبت رسید که آمار قابل اعتنايي است. کاهش واردات ماه آوریل در بندر جواهر لعل نهرو در حالی ثبت شده که صادرات در این بندر در مدت مشابه نسبت به سال گذشته میلادی، کاهش ۵۵ درصدی را نشان می‌دهد.

همچنین کاهش تولیدات به دلیل عدم تامین نیروی انسانی، علاوه بر چالش های حمل و نقل و ترخیص کالا، صادرات این کشور را تحت تاثیر قرار داده است. با ادامه این روند، پیش بینی می شود که تولید ناخالص داخلی هند شاهد تغییراتی باشد و در پایان سال مالی جاری میلادی به رقم رشد ۱.۸ درصدی برسد. این در حالی است که رشد تولید ناخالص داخلی هند در سال گذشته میلادی ۵ درصد بود. همچنین به این گزارش آمده، هند به دلیل ارتباط بسیار نزدیک با کشورهای که در حال مبارزه با ویروس کرونا هستند، باید منتظر کاهش حجم معاملات اقتصادی در بنادر خود باشد.

ایالات متحده (حدود ۱۰ درصد سهم حجم بار) و اروپا، از جمله انگلیس (حدود ۱۸ درصد)، مناطقی هستند که ریسک ترافیکی بسیار بالایی دارند. خاورمیانه (حدود ۱۰ درصد) و بقیه آسیا (حدود ۲۳ درصد) خطر ترافیکی بالایی دارند. در حالی که چین (۱۳ درصد) در رده خطر ترافیکی متوسط تا زیاد قرار دارد. به نظر می رسد با شیوع ویروس کرونا و جهانی شدن آن، رفتار مصرف کنندگان در سراسر دنیا نیز تغییرات محسوسی داشته باشد و این مسئله، به تغییر الگوی مصرف و کاهش تجارت بینجامد. اتفاقی که می تواند صنعت حمل و نقل را به شدت تحت تاثیر قرار بدهد. خروج از این شرایط، به صورت تدریجی خواهد بود، همانند دوره ای در سال ۲۰۰۸ میلادی که حجم فعالیت های کانتینری در بنادر دنیا کاهش داشت.

سورن اسکو، مدیر اجرایی مرسک با بیان اینکه ایالات متحده و کشورهای اروپایی با احتیاط نسبت به بازگشایی کارخانه ها و شرکت ها و همچنین فعالیت های اقتصاد خود قدم برداشته اند، اظهار کرد: انتظار بهبودی چشمگیر تا پایان سال ندارد و پیش بینی می شود حجم کانتینرها در سه ماهه دوم ۲۰ تا ۲۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته کاهش یابد



سال جاری میلادی ۹۰ سفر دریایی خود را لغو کرده و انتظار می‌رود در سه ماهه دوم نیز ۱۴۰ سفر را به حالت تعلیق درآورد. مسئولان مرسک می‌گویند: هدف از این برنامه آن است که تناسب خوبی بین عرضه و تقاضا به وجود بیاید. ما هزینه‌ها را کاهش می‌دهیم و تنها در خطوطی که شرایط مطلوب‌تری دارند با قدرت پیش می‌رویم. مرسک با این کاهش هزینه‌ها در سه ماهه ابتدای سال جاری و سه ماهه پیش‌رو، قصد دارد درآمد هایش را افزایش بدهد. اما شرایط برای آینده چندان قابل پیش‌بینی نیست.

کاهش حجم فعالیت های بنادر کانتینری هند در سال جاری میلادی

کارشناسان صنعت حمل و نقل در پایی پیش بینی کرده‌اند که حجم محموله‌های کانتینری هند در پایان سال مالی جاری و سال آینده به میزان ۱۶ درصد کاهش یابد. این کاهش به دلیل بحران بهداشت جهانی و کاهش تقاضای بازار به دلیل شیوع ویروس کرونا پیش بینی شده که تاثیر منفی بر زنجیره تامین ایفا خواهد کرد. بر اساس گزارشی که توسط کارشناسان CRISIL ارائه شده است، کاهش تقاضای جهانی برای کالاها باعث شده تا حجم عملیات کانتینری برای ماه‌های آینده میلادی در بنادر هند نیز کاهش یابد. توجه به عدم اطمینان در مورد کاهش و کنترل بیماری کووید-۱۹، خطر ابتلا در مورد دوم و پایادوم ویروس کرونا در دوازدهم، باعث ایجاد فاصله اجتماعی در سراسر هند و کاهش فعالیت‌های



■ نشانی:
تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹- ۸۸۹۴۷۶۴۶
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@scanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران



BAYANDOR
بایندر

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد ساحار



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS