



شماره
۳۷

مهر ۱۳۹۹

احمد دنیامالی نماینده مجلس
شورای اسلامی خبر داد:

مساعدت کمیسیون
عمران مجلس
جهت رفع مشکلات
حوزه کسب و کار
دریایی کشور



بایندر



کارنامه درخشان دفاع مقدس

پس از ابلاغ قانون سوخت ۲۰۲۰ صورت گرفت

نخستین کشتی کانتینری
LNG سوز جهان
راهی دریا شد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

کرونا یک چالش جهانی بود
که تمام کشورها با آن مواجه
شدند

داستان جلد ۲

کارنامه درخشان نیروی دریایی در دفاع مقدس با آغاز جنگ تحمیلی رژیم بعث عراق علیه ایران، نیروی دریایی جمهوری اسلامی، برای تأمین امنیت جزایر و سواحل و دفاع از منافع کشور در خلیج فارس در روز سه شنبه مورخ ۵۹/۷/۱ اولین اعلامیه دریایی خود را به شماره ۱۷/۵۹ صادر کرد که در آن آمده بود: «با توجه به تجاوزات عراق به ایران اسلامی بدین وسیله کلیه مزرهای آبی نزدیک سواحل ایران منطقه جنگی اعلام و دولت ایران اجازه حمل کالابه بنادر عراق را به هیچ یک از کشتی ها نخواهد داد.»



علی محمدی

سر کنسول ایران در استراخان روسیه

همکاری سه جانبه سازمان منطقه آزاد انزلی، کشتیرانی خزر و سر کنسولگری ایران زمینه تسهیل و توسعه مراودات با روسیه را فراهم می کند.



خبر ویژه

در یادار حسین خانزادی:

پیام فرمانده نیروی دریایی به مناسبت آغاز هفته دفاع مقدس



در یادار حسین خانزادی فرمانده نیروی دریایی ارتش؛ طی پیامی ضمن تقدیر از رشادتها و جانفشانی های رزمندگان در ۸ سال جنگ تحمیلی، ۳۱ شهریور، هفته دفاع مقدس را تبریک گفت. وی در سخنانش اظهار داشت: هفته دفاع مقدس یادآور رشادتها و ایثارگری های دلیر مردانی است که با جانفشانی در راه حفظ آرمان های نظام مقدس و میهن عزیز اسلامی، برجسته ترین افتخارات تاریخ این مرز و بوم را رقم زدند. یادبود دفاع مقدس در هر سال نشان دهنده اقتدار نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران و مظهر آمادگی رزمندگان توانمند ایران اسلامی در دفاع از ارزش های نظام مقدس و منافع و منابع ملی ایران اسلامی می باشد. خانزادی افزود: نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران که میراثدار خون شهیدان و از خودگذشتگی ایثارگران می باشند؛ همچون سال های دفاع مقدس با حضور مقتدرانه در صحنه دفاع از ارزش ها و حاکمیت نظام اسلامی، آمادگی خود را برای افتخار آفرینی و گام نهادن در مسیر عزت و اقتدار ملت عظیم الشان و میهن اسلامی اعلام می نمایند و هیمه پوشالی استکبار جهانی را برهم زده و بر عرشه صلابت خود می ایستند و سینه متلاطم و موج تحریم ها را می شکافند تا به همه دشمنان این مرزوبوم اعلام کنند که راه ماه را حسین (ع) است و آماده ایم تا با فرمان فرماندهی معظم کل قوا (مدظله العالی) ضربت ذوالفقار ولایت را در هر زمان و هر نقطه از این کره خاکی به دشمنان دین و میهن عزیز اسلامی خویش وارد آوریم.



حضور نماینده مجلس شورای اسلامی در جلسه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛

بررسی قوانین متناقض حوزه صنعت کشتیرانی

این نواقص در قانون گذاری حوزه دریایی و بندری شدند. روزبه مختاری ریاست هیئت مدیره با طرح معضلات عمده حاصل از اقدامات سازمان مالیاتی کشور در حوزه های مالیات بر ارزش افزوده و مالیات بر درآمد و نیز مشکلات مربوط به تعرفه های ریلی خدمات بندری و دریایی بنادر بازرگانی کشور و بررسی اشتباهات و آسیب های وارده از طریق این قوانین به شرکت ها و بویژه بخش خصوصی نسبت به آینده اقتصادی مجموعه های فعال در این حوزه ابراز نگرانی کرد و با ارائه پیشنهادات تخصصی و کارشناسانه از دنیامالی خواست تا نسبت به احقاق حق بخش های خسارت دیده اقدام کند. در پایان دنیامالی پیشنهاد داد مباحث و موضوعات مطرح شده در این نشست طی هماهنگی های مربوطه با وزارت راه و شهرسازی و سایر کمیسیون های اقتصادی مجلس شورای اسلامی طرح و پیگیری شود و مساعدت های لازم از سوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی انجام خواهد شد.

در راستای راینی ها و انتقال بی واسطه مسائل مربوط به اعضای انجمن به مسئولین دولتی و مجلس شورای اسلامی بیست و یکمین جلسه هیات مدیره انجمن با هدف بررسی و طرح مشکلات و معضلات حوزه کسب و کاری دریا، تصمیم گیری های کلان برگزار شد. در این اجلاس مواردی از قبیل راهکارهای مقابله با تحریم ها، توانمندی های انجمن کشتیرانی با رویکرد برنامه ریزی و سیاست گذاری، نحوه مدیریت بدنه ی بخش خصوصی، نحوه تعاملات کشتیرانی با سایر حوزه ها و همچنین بررسی موشکافانه قوانین متناقض حوزه کسب و کار بندر و دریا مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت. اعضای انجمن به عنوان صاحب نظران و کارشناسان این بخش در راستای اصلاح قوانین متناقض به مواردی همچون ماده ۳۸ تامین اجتماعی در پیمانکاری تلقی نمودن خدمات بندری اشاره کردند و به صورت حداکثری از مجلس و نمایندگان خواستار اصلاح فوری



کرونا یک چالش جهانی بود که تمام کشورها با آن مواجه شدند

محمدرضا استاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: کرونا سبب شد تا عرصه و تقاضا کالا تحت تأثیر قرار گیرد و به موازات آن تقاضای برای جابجایی کالا از طریق حمل و نقل دریایی کاهش پیدا کند. سال گذشته حجم تجارت دریایی دنیا ۱۱ میلیارد تن بود که نسبت قبل حدود ۲،۶ درصد رشد داشته است. این عدد در سال ۲۰۲۰ حدود ۱۰ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ کاهش داشته است و این نشان می دهد که کرونا بر حمل و نقل دریایی اثر منفی داشته.



ارائه لایحه «تشکیل دادگاه دریایی» به دولت

وزارت دادگستری لایحه پیشنهادی قوه قضائیه در زمینه تشکیل دادگاه دریایی به منظور رفع خلاء قانونی موجود در این زمینه تهیه شده را جهت مراحل بررسی به کمیسیون لوایح هیات دولت ارائه کرد. به منظور هماهنگی در قوانین حمل و نقل دریایی کشورها، انجمن حقوق بین المللی مقررات معروف به لاهه را تنظیم کرد. این مقررات پس از تجدیدنظر در قالب یک معاهده بین المللی در بروکسل به امضا رسید.





کیتاک لیم

دبیر کل IMO فارغ التحصیلی و کلاهی دریایی در اوج
پاندمیک اعلام کرد

دانشجویان کلاس موسسه حقوق بین الملل (IMLI) طی یک
مراسم مجازی فارغ التحصیل شدند.

خبر ویژه

به دنبال شیوع کرونا

کمر صنعت کشتیرانی مسافری جهان خم شد



از زمان شیوع ویروس کرونا خسارت‌های سنگینی به این صنعت بین‌المللی وارد شده است. در ماه مارس پس از آنکه مشخص شد چند مسافر در کشتی‌های مسافری به کرونا مبتلا هستند هزاران نفر در این کشتی‌ها در حوزه آمریکای لاتین، دریای کارائیب و خاور دور در این کشتی‌ها قرنطینه شده و محبوس ماندند. انجمن بین‌المللی خطوط کشتیرانی مسافری اعلام کرده که محدودیت‌های اعمال شده ناشی از شیوع ویروس کرونا ۵۰ میلیارد دلار در سراسر جهان به این صنعت آسیب زده و باعث شده که ۳۳۴ هزار نفر شغل خود را از دست بدهند. شیوع ویروس کرونا باعث لغو شدن گسترده رزرو بلیت کشتی‌های مسافری شد و نشانه‌های کمی از بهبود اوضاع برای فصل زمستان دیده می‌شود. یکی از شرکت‌هایی که در این مسیر آسیب جدی دیده کاستا کروز بود که ۱۸۰ نفر از مسافران فرانسوی‌اش و خانواده سه نفر از مسافران که در یکی از کشتی‌های این شرکت به نام مجیکا جان خود را از دست داده‌اند علیه‌اش اعلام دعوی کرده است. شرکت‌های کشتیرانی مسافری حالا برای فعالیت خود پروتکل‌های جدیدی را اعمال کرده و مسافران باید پیش از سوار شدن به کشتی‌ها باید تست کرونا بدهند و یک پرسشنامه درباره وضعیت سلامت خود ارائه داده و دمای بدن آنها هم به صورت منظم چک خواهد شد. خدمه این کشتی‌ها امانه تنها باید آزمایش کرونا بدهند بلکه باید ۱۴ روز هم در قرنطینه باشند. بسیاری از این کشتی‌ها برای آنکه هزینه قرار گرفتن در نزدیکی بنادر را پرداخت نکنند در فاصله دورتری از بنادر لنگر انداخته‌اند. ایتالیا بزرگترین صنعت کشتیرانی مسافری در اروپا را در اختیار داشته و ۵۳ هزار نفر ایتالیایی در این کشور در مشاغل مرتبط با این صنعت مشغول به کار هستند.



پس از ابلاغ قانون سوخت ۲۰۲۰ صورت گرفت

نخستین کشتی کانتینری LNG سوز جهان راهی دریا شد

استفاده نفتکشها و کشتیهای تفریحی را برانگیخته است. کشتی کانتینری به ظرفیت ۱۴۸۰۰ TEUS که با سوخت LNG کار می‌کند، یکی از شش کشتی است که شرکت هیوندای سامهو سرگرم ساخت آن است. این کشتیها در آوریل سال ۲۰۱۸ از سوی شرکت کشتیرانی ایسترن پسیفیک شفاورش داده شدند و تا سه ماهه سوم سال ۲۰۲۲ تحویل داده خواهند شد. بر اساس گزارش رویترز، شرکت هیوندای سامهو واحدی از شرکت کشتی سازی و مهندسی فراساحلی کره است.

نخستین کشتی کانتینری بزرگ LNG سوز در جهان از سوی شرکت کشتی سازی کره ای صنایع سنگین هیوندای سامهو به شرکت کشتیرانی ایسترن پسیفیک سنگاپور تحویل داده شد. صنعت کشتیرانی برای کاهش آلودگی کربن تحت فشار قرار دارد به خصوص که از ابتدای امسال مقررات جدیدی به اجرا در آمد که کاهش سولفور موجود در سوخته‌های دریایی را الزامی کرده است. این امر تقاضا برای گاز طبیعی مایع (LNG) به عنوان سوخت مورد



کاهش شدید تقاضای جهانی همتراز کرونا به صنعت کشتیرانی صدمه می زند

تقاضای سوخت بانکر جهانی در سال ۲۰۲۰ به میزان قابل توجهی کاهش دارد و این نشانگر تأثیر همه گیری کرونا است، شرایط سخت بازار، سبب افزایش خطرات اعتباری به صنعت در نتیجه انتقال زودهنگام سوخت به دستور سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌شود. مدیر بین‌المللی بانکر گفت: ابتدا تقاضا برای بنکرها در بنادر اصلی قابل انعطاف بود، اما اکنون متغیر است، وی افزود که اکثر بازارها در ماه ژوئن با کاهش چشمگیر حجم فروش سوخت روبرو شده‌اند.



بازنگری برنامه حمل و نقل و تدارکات دریایی با استفاده از تکنولوژی روز جهان!

این روزها عمده چالش حوزه حمل و نقل اقیانوس‌ها و کامیون داران استفاده از تمام ظرفیت موجود و همچنین عدم شفافیت کافی در این موضوع است. این موضوع هم برای مصرف کنندگان و هم برای محیط زیست هزینه‌های بالایی دارد. بازارهای شفاف جدید که از فناوری پیشرفته بازار سرمایه تأمین می‌شوند می‌توانند راه را برای بهره‌وری و تحولات دیجیتالی مورد نیاز در این بخش هموار کنند.



بیونقی: شما تصور کنید با تمام این شرایط تصمیم کمیسیون ماده ۲۰ در تعیین تعرفه حق توقف ریالی چه خسارت های جبران ناپذیری به بدنه اقتصادی شرکت های کشتیرانی بابت نرخ ارز وارد میشود باید سیاست های کلان کشوری در برخی حوزه ها از پایه و اساس تغییر کند تا بتوان امید به بهبود این روند داشت.



مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره روشاک
دریا در مصاحبه با بایندر:

بیماری صعب العلاج صنعت حمل و نقل دریایی؛ معضلات صنعت کشتیرانی همواره منعکس می شوند اما هیچگاه درمانی نداشتند!

پس از بازدید و بررسی عملکرد مجموعه روشاک دریا توسط مسعود پل مه دبیر کل و سرکار خانم نعیمه عارفی مسئول امور شرکت های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران. نسرین بیونقی و عبدالله حجازیان زوج کار آفرین و موفق صنعت حمل و نقل دریایی کشور در گفت و گو با مجله بایندر از چالش های حوزه کاریشان صحبت کردند.

بایندر: لطفا خودتان را معرفی بفرمایید:

نسرین بیونقی مدیر عامل شرکت روشاک دریا.
عبدالله حجازیان رئیس هیئت مدیره.

بایندر: نحوه آشنایتان چطور بود؟

بیونقی: ما اصالتا اهل سبزوار هستیم و از قدیم بصورت خانوادگی با یکدیگر آشنایی داشتیم آقای حجازیان دوست برادرم بودند.

بایندر: یعنی آشنایتان در حوزه کشتیرانی صورت نگرفت؟

بیونقی: خیر همسو بودن حوزه فعالیتیمان کاملا اتفاقی بود بنده در محل دیگری شاغل بودم و همسر در شرکت کاوه کار میکردند اما روزگار ما را به هم رساند.

هر دویمان مکمل یکدیگر بودیم و تفاهم داشتیم؛ اکنون هم زندگی مان مشترک است و هم محل کارمان!

بایندر: روشاک دریا چه زمانی تاسیس شد، از چالش های بدویه ورودتان بگویید؟

حجازیان: روشاک دریا سال ۱۳۸۷ تاسیس شد اسفند ماه همان سال هم اولین باکس کانتینری مان وارد بند عباس شد. حوزه کاری شرکت از ابتدا در حوزه خط کانتینری و فوروار دینگ بود البته ما مالکیت کشتی ها و کانتینرها را نداریم.



تحلیل و بررسی مسائل با حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و سرکار خانم نعیمه عارفی مسئول امور شرکت های انجمن

حجازیان: ببیند همین مشکلاتی که اکثریت فعالان اقتصادی حوزه صنعت دریایی با آن روبه رو هستند مواردی مثل رشد منفی اقتصاد کشور و مسائل تحریمی و بسیاری از موارد اساسی دیگر امید به آینده فعالیت های بازرگانی را در ما کاهش میدهد و به همین علت است که انگیزه ای برای رفتن به سمت چالش های بزرگتر برای سرمایه گذاری های کلان را در خودمان نداریم



پیش رفت ؟

حجازیان: یکی از مواردی که داشتیم اصرار سازمان بنادر بر داشتن واحد اداری در بدو فعالیت در تهران و بندر عباس بود شرط صدور پروانه داشتن پرسنل و ملک اداری فعال در این دو شهر بود. می توان گفت برطرف کردن این مسئله ممکن بود در گام های نخست باعث دلسردیمان شود چرا که اصلا با نفس تاسیس یک واحد اقتصادی در تناقض است ولی با وجود تمام اینها ما تصمیم خودمان را داشتیم و باید به هدفمان جامه عمل می پوشانیدیم.

از دستاوردهایتان بگویید ؟

حجازیان: یکی از دستاوردهای ما این است که از زمان تاسیس تا کنون تقریبا هر سال یک قرارداد موفق و جدید داشتیم و علاوه بر آن یکی دیگر از دستاوردهای مهم ما رضایت مشتریان داخلی و خارجیست و شاید حسن شهرت ما میان مشتریان همین احترام و رضایت حداکثری است.

با کرونا چه میکنید ؟

حجازیان: کرونا روی کار کرد اداری و عملیاتی ما تاثیر چندانی نداشته اما به علت اینکه یک شرکت خدماتی هستیم و به صاحبان کالا و صنایع خدمت رسانی می کنیم بصورت غیر مستقیم روی حجم فعالیت های ما موثر بوده. حتی روزهای تعطیلی که عرف بوده هم با رعایت پروتکل های بهداشتی سر کارمان حضور داشتیم.

از معضلات تحریم بگویید ؟

حجازیان: تحریم هم مثل همیشه برای همه معضلاتی داشته ببینید وقتی صادر کننده و یا وارد کننده نتواند خوب کار کند و در مسائل ارزی و تعهد های ارزی دچار چالش باشد، روند خرید فروش کمتر می شود و به هر حال به سراغ ما هم نمی آیند چرا که خدمات بصورت مستقیم به آنهاست و ما بعنوان شرکت حمل کننده بطور مستقیم وارد هیچ قراردادی نمی شویم. تحریم ها تاثیر کاملا مستقیم بروی مرادات مالی دارند و از طرفی روابط بین المللی ما با تجار و نماینده شرکت های بین المللی قطع شده چرا که افراد نمی خواهند با مهر ورود به ایران پاسپورت شان تحت شعاع قرار بگیرد و منافعتشان به این علت در خطر باشد چرا که فقط با ایران کار نمی کنند و طرف های قرارداد بین المللی دارند و با متحدین ایالات متحده کار می کنند. حتی یکی از این افراد به علت ورود خروج مکرر به کشورمان به مشکلاتی برخورد کرد و اجازه سفر پیدا نکرد.

در حال حاضر چطور ؟ آیرفت و آمد بین المللی وجود دارد ؟

حجازیان: به ندرت! اصلا تمایلی به رفت و آمد ندارند و حضورشان به شدت کاهش یافته و خب تا همین چندین سال قبل می آمدند و همین رفت و آمد باعث رشد و شکل گیری بیزینس و موقعیت ها و قرارداد های خوبی می شد. آنها می توانستند ایران و ظرفیت های خوب طرف های ایرانی را ببینند و بعد وارد مذاکره شوند.

یکی مدیر عامل و دیگری رئیس هیئت مدیره ؟

حجازیان: بله و از ابتدا هم با همین ترکیب هر دویمان در راس امور حضور داشتیم. همسر من خانم بیونقی به عنوان مدیر عامل و بنده به عنوان ریاست هیئت مدیره.

برنامه ریزی برای مالکیت کشتی و کانتینر ها دارید ؟

خیر! بعلا مشکلات و شرایطی که در چند سال اخیر بر کشورمان حاکم بوده بسیار بعید و دور از انتظار است. حجازیان: شاید مالکیت را نداشتیم ولی بعنوان نماینده مالکین همواره شاهد چالش ها، سختی ها و موانع بزرگ کاری برای آنها بوده ایم. بسیار علاقمند بودیم بلکه روزی بتوانیم مالکیت مستقیم بر کشتی یا کانتینر ها را محقق کنیم؛ ولی با توجه به معضلات بازرگانی و اقتصادی اساسی که هر سال در این حوزه رخ می دهد، فعلا ترجیح می دهیم چنین اقدامی نکنیم.

از دیدگاه شما چه شرایطی مانع تحقق این تصمیم شده ؟

حجازیان: ببیند همین مشکلاتی که اکثریت فعالان اقتصادی حوزه صنعت دریایی با آن روبه رو هستند مواردی مثل رشد منفی اقتصاد کشور و مسائل تحریمی و بسیاری از موارد اساسی دیگر امید به آینده فعالیت های بازرگانی را در ما کاهش می دهد و به همین علت است که انگیزه ای برای رفتن به سمت چالش های بزرگتر برای سرمایه گذاری های کلان را در خودمان نداریم. بیونقی: البته سرمایه لازم برای این کار هم از عهده ما خارج است.

یعنی علاوه بر سیاست های کلان کشور سرمایه هم مهیا نیست ؟

حجازیان: البته اگر معضل سیاست ها حل شود و از این حیث مانعی وجود نیاید، می توان سرمایه را از راه های مختلفی همچون وام ها و یا شراکت با سایر مجموعه ها تامین کرد حتی در حال حاضر هم مجموعه ای وجود دارد که هر دو طرف رضایت هایی اولیه را برای تعامل و شراکت داریم می توانیم مانند کاری که در سراسر جهان شکل می گیرد ماهم طی قرارداد هایی طرح های خود را در راستای توسعه پیش ببریم ولی نه انگیزه ای برایش داریم و نه (سکوت می کند)

بنا بر این موانع کاری مسبب تمام اینهاست ؟

حجازیان: به جرات می توان گفت بخاطر تمام دلایلی که خدمتتان عرض شد دیگر از پادر آمده ایم و تلاش داریم فعلا همین روال پر از ریسک خودمان را که شناخت کافی از تمام زوایای آن داریم را حفظ کنیم.

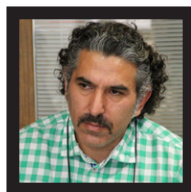
اگر جوان تر ها بخواهند همانند شما در این صنعت وارد عرصه شوند چه مسیری را باید بگذرانند ؟

حجازیان: قدم گذاشتن در این راه بسیار سخت است در عین حال که حوزه شیرین و چالش برانگیز و درآمدزاییست، اما برای مثال مراحل تاسیس یک شرکت در حوزه حمل و نقل دریایی واقعا پیچیده است علاوه بر مباحث مربوط به مجوز که سازمان بنادر سخت گیری های مختلفی دارد و همچنان همان مسائل پابرجاست در حال حاضر افرادی وارد صنف شده اند که مشکلاتی را بوجود آوردند چرا که هیچ آشنایی با این حوزه نداشتند. در همین مجله بایندر خواندم که یکی از همکاران مخالف ورود دیگران به حوزه صنعت بودند.

نظر شما نسبت به ورود دیگران بعنوان رقیب چیست ؟

حجازیان: بنده با احترام با نظر ایشان مخالفم و معتقدم باید کسب مجوز آسان و نظارت بر فعالیت واحد ها پس از کسب مجوزات لازم شکل بگیرد. یعنی تا جایی که بنده اطلاع دارم در تمام دنیا هم همینگونه است. دقیقا مثل ورود به دانشگاه. در کشور های پیشرفته هر فردی اراده کند می تواند وارد دانشگاه شود اما در حین تحصیل است که باید سختی اصلی را متحمل شود و این گونه می شود که فرد تجربه به دست می آورد.

شرایط شما برای ورودتان به صنعت بعنوان یک شرکت چطور



حجازیان:

مراحل تاسیس یک شرکت در حوزه حمل و نقل دریایی واقعا پیچیده است علاوه بر مباحث مربوط به مجوز که سازمان بنادر سخت گیری های مختلفی دارد و همچنان همان مسائل پابرجاست در حال حاضر افرادی وارد صنف شده اند که مشکلاتی را بوجود آوردند چرا که هیچ آشنایی با این حوزه نداشتند



بیونقی: در ابتدا باید از خودمان شروع کنیم و اخلاق حرفه ای را در کار و رقابت با شرکت ها رعایت کنیم! خودمان برای هم صنف و شخصیت حرفه ای کاریمان ارزش قائل باشیم. چرا که مرجع قانونی وجود ندارد؛ شاید اگر مجمعی تشکیل شود و انجمن کشتیرانی و سایر نهاد های مربوطه این مسئله را با جدیت بیشتری پیگیری کنند دیگر شاهد این قبیل بی اخلاقی ها نباشیم.



ساله است که انجمن کشتیرانی درد تک تک ما را می شنود و از نزدیک شاهد آنهاست و این مسائل را به مسئولین امر انتقال می دهد و همچنین می دانیم از هیچ تلاشی فروگذار نبوده و لو اینکه در برابر دولت شاید موفقیتی را بدست نیاورده است و البته ما این انتظار را داریم که انجمن همواره صدای ما باشد و در میان مسئولین تمام موارد را بصورت تخصصی مطرح کند و نهایتا راهکار های عملیاتی را پیش رویمان بگذارد.

پیش: محور مصاحبه مان به دور مسائل و مصائب گذشت لطفا از ویژگی های مثبت این صنعت هم صحبت کنید!

بیونقی: (با خنده می گوید) می توانم بگویم شغل زنده و شیرین و سراپا هیجان است اما این ویژگی های شیرین را تلخی های دیگر تحت الشعاع قرار داده و سبب می شود ما وقتی بعد از اتمام کار به منزل می رویم همواره خسته باشیم و خستگی فکری کار ها را همراهمان داشته باشیم! فکر می کنم همه همکاران ما هم در این حوزه این خستگی را همراهشان دارند.

حجازیان: ببینید موانع زیادی باعث می شود تا بتوانیم نیمه پر لیوان را هم ببینیم؛ من هم حرف ایشان را تایید می کنم بطور کلی استرس ها از زمانی شکل می گیرد که کالا به چرخه حمل و نقل وارد می شود. اگر شما فرد پر شور و چالش پذیری نباشید به هیچ عنوان در این حوزه دوام نمی آورید!

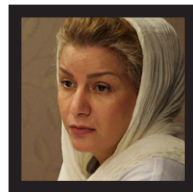
پیش: باز هم به پله اول یعنی مشکلات برگشتیم چه عواملی باعث بوجود آمدن این روحیه شده؟

بیونقی: شاید درک متقابلی که از ما و کارمان ندارند مسبب اصلی این روحیه باشد هیچ قسمتی وجود ندارد که خستگی را به ارمان نیاورد مثلا در رویایی با اداره دارایی ما نمی دانیم سرمایه خط کشتیرانی را که در دست داریم چگونه برای مالک جابه جا کنیم که همزمان هم بتوانیم اسناد معتبرش را به دارایی هم ارائه کنیم!

پیش: باز هم به اتفاقات مثبت نرسیدیم از اشتغال زایی تان بعنوان کارآفرین که یک رویداد خوب است بگویید؟

بیونقی: به متأسفانه این رشته را از هر طرف ادامه دهیم در انتها همیشه به یک نقطه سیاه و تاریک می رسیم. از اندک ویژگی های مثبت این است که ما با تمام این شرایط هنوز هم فعالیت هایمان ادامه دارد، من از شما می پرسم آیا فعال اقتصادی ای را سراغ دارید که نخواهد و دوست نداشته باشد توسعه پیدا کند، ما در گذری هستیم که با وجود پیشنهادات خوب و مثبت ترجیح می دهیم کارمان بیش از این توسعه پیدا نکند.

پیش: سپاس از شما و مجموعه تان. سخن پایانی؟ صحبتی نیست سپاس از شما و رسانه تان.



بیونقی:
میتوانم بگویم شغل زنده و شیرین و سراپا هیجان است اما این ویژگی های شیرین را تلخی های دیگر تحت الشعاع قرار داده و سبب میشود ما وقتی بعد از اتمام کار به منزل میرویم همواره خسته باشیم و خستگی فکری کارها را همراهمان داشته باشیم! فکر میکنم همه همکاران ما هم در این حوزه این خستگی را همراهشان دارند

پیش: بعنوان کارشناس این حوزه تا بحال مشکلاتتان را با مسئولین مربوطه مطرح کرده اید؟ پاسخ چه بوده؟

حجازیان: ببینید مسائل و مشکلات و چالش ها همواره منعکس می شود چه توسط ما چه توسط سایر همکارانمان اما این تن رنجور و بیمار صنعت کشتیرانی. گویی نیت به علاج واقعه ندارد و بناست فقط ما مطرح کنیم و کسی گوش نکند و راهکار عملیاتی هم برای رفع آن ارائه نشود. حقیقتا می خواستم اعلام کنم از اینکه حرفی بزنییم و مشکلات را مطرح کنیم خسته شده ایم شما روزنامه ها را بخوانید تلویزون رادیو فضای مجازی همه باید ها و نبایدها را می گویند بنده منتقد این باید ها و نبایدها هستم چرا که دردی را دوا نمی کند. باید دولت اینطور باشد باید انجمن انطور باشد خب مشکلات واضح است همه متخصصان و حتی غیر متخصصان با اندکی بررسی به وضوح می بینند.

پیش: تعدادی از این موارد صعب العلاج را برای مخاطبان بایندر بازگو کنید؟

حجازیان: ما همواره در انجمن کشتیرانی و حتی در اتاق بازرگانی و یا جلساتی که با مسئولین دولتی بوده موارد را مطرح کرده ایم ولی راهکاری ارائه نشده برای مثال در مسائل ارزی بسیاری از منابعی که در حوزه حمل و نقل کانتینری داریم متعلق به ما نیست و ما به نیابت از مالکان خطوط و جوهی را به عنوان حق توقف دریافت می کنیم و یکی از چالش های ما برای رساندن این وجوه به مالکان مشکلات بی پایانی داریم چرا که هم صرافی های این کار را انجام نمی دهند بانک ما هم به علت تحریم ها اصلا نمی تواند انجام بدهند مواقعی بوده که مبلغی با منشأ ایران به حساب یکی از طرفین واریز شده و این مسئله موجب پدید آمدن مشکلات حقوقی فراوانی پیدا کرده و حتی حساب طرف قرارداد ما را مسدود کرده اند!

پیش: این مسئله چه تاثیری بر معاملات شما داشته؟

حجازیان: خب این مسائل سبب کاهش تمایل ادامه روند همکاری با شرکت های ایرانی در جوامع بین المللی میشود ضمن اینکه تعرفه های ما ریالی است و نگاه ما به داخل کشور است و می خواهیم این تعرفه ها برای مشتریان افزایش ندهیم اما بعلمت اینکه یکی از ذینفعان طرف های خارجی هستند همگی متضرر می شوند. چرا که تعرفه مرتب در حال کاهش است اما کیفیت و روند خدمات ثابت و در حال افزایش! و این امر نشانگر آن است که تعرفه های ریالی که برای این کار برنامه ریزی شده به هیچ عنوان پوشش دهنده ارقام کشور های دیگر با تعرفه های خودشان نیست و دلیل هم همین برابری نرخ ریال و دلار است. و اصل مسائل تجاری حفظ منافع و سود طرفین است. آنها که ارق ملی ما را ندارند وقتی ببینند سودی در معاملات ندارند حتما عقب نشینی میکنند و این کناره گیری شرکای تجاری ضربات مهلکی به اقتصاد حمل و نقل دریایی وارد میکند. میتوان گفت منافع طرف خارجی با منافع طرف داخلی در یکسو نیست. در حالیکه در سایر کشور های حوزه خلیج فارس اصلا اینگونه نیست در حال حاضر نرخ برابری درهم امارات در حد صدم جابه جایی می شود ولی مرتباً درآمد دلاری طرفین قرارداد شرکت های ایرانی رو به کاهش است.

پیش: دریافت حق توقف به نرخ ریال باعث این کاهش درآمد شده؟

حجازیان: بله کاملاً. وقتی حق توقف را به ریال دریافت می کنیم اگر قرار بر پرداخت هزار دلار به طرف خارجی داشته باشیم تا تکمیل فرایند مالی و تدارک حواله متأسفانه عدد نهایی به حدود ۹۰۰ دلار کاهش می یابد. بطور کلی مراجع مربوطه در قوانین فقط مسائل داخل را دیده اند در حالی که این یک صنعت بین المللی است نه ایرانی! و جالب است در پاسخ به تمام اینها می گویند درک کنید! منابع ارزی رو به کاهش است و تورم رو به بالا شما درک کنید! ما هم می گوئیم جزئی از یک کل هستیم و صرفاً درک ما برای این مشکل راهساز نیست.

بیونقی: شما تصور کنید با تمام این شرایط تصمیم کمیسیون ماده ۲۰ تعیین تعرفه حق توقف ریالی چه خسارت های جبران نا پذیری به بدنه اقتصادی شرکت ها بابت نرخ ارز وارد می شود باید سیاست های کلان کشوری در برخی حوزه ها از پایه و اساس تغییر کند تا بتوان امید به بهبود این روند داشت.

حجازیان: ما همواره در انجمن کشتیرانی و حتی در اتاق بازرگانی و یا جلساتی که با مسئولین دولتی بوده موارد را مطرح کرده ایم ولی راهکاری ارائه نشده برای مثال در مسائل ارزی بسیاری از منابعی که در حوزه حمل و نقل کانتینری داریم متعلق به ما نیست و ما به نیابت از مالکان خطوط و جوهی را بعنوان حق توقف دریافت میکنیم و یکی از چالش های ما برای رساندن این وجوه به مالکان مشکلات بی پایانی داریم چرا که هم صرافیه ها این کار را انجام نمیدهند بانک ها هم بعلت تحریم ها اصلا نمیتوانند انجام بدهند.



SEAROSHAK

Sea Roshak Shipping Services Co.(Ltd)

نماینده خطوط کانتینری NVOCC

دارای تجهیزات کانتینری ۲۰ و ۴۰ فوتی خشک، یخچالی و ویژه

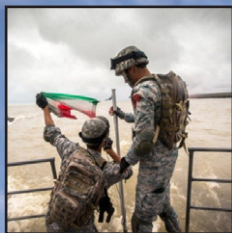
ارایه خدمات به بنادر حوزه خلیج فارس، بنادر شبه قاره هند چین و خاور دور



گذری بر رشادت‌های دلاور مردان دریادل

نیروی دریایی

در جریان جنگ تحمیلی عراق



شروع جنگ تحمیلی، نیروی دریایی جمهوری اسلامی، برای تأمین امنیت جزایر و سواحل خلیج فارس و دفاع از منافع کشور در یکم مهر ۱۳۵۹ خورشیدی نخستین اعلامیه دریایی خود را به شماره ۱۷۰۵۹ صادر کرد که در آن آمده بود: با توجه به تجاوزات عراق به ایران اسلامی بدین وسیله تمامی مزرهای آبی نزدیک سواحل ایران منطقه جنگی اعلام و دولت ایران اجازه حمل کالا به بنادر عراق را به هیچ یک از کشتی‌ها نخواهد داد. نیروی دریایی که نقش بی‌بدیلی در حفظ سکوهای نفتی کشور در دوران جنگ ایفا می‌کرد، در عملیات‌های مهم دوران دفاع مقدس نیز از جمله عملیات مروارید، عملیات آزادسازی خرمشهر و آبادان، عملیات والفجر ۸ و ... حضوری اثرگذار داشت. نقش دلاوران نیروی دریایی ارتش در پیروزی‌های جبهه‌های جنگ چنان تاثیرگذار بود که در هفتم آذر ۱۳۵۹ خورشیدی و در پی رشادت نظامیان نیروی دریایی ارتش در برابر تهاجم دریایی و هوایی رژیم بعث عراق با تأیید آیت الله خمینی (ره) این روز، روز نیروی دریایی لقب گرفت.



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



■ 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
■ دبیر تحریریه: شیرین خان میرزا
گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل قول ها ندارد!



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



دولت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد سار



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS