



Shipping Association of IRAN

# پیام‌نم‌ن

سال بیستم، شماره ۱۴۰ - پاییز ۱۳۹۵

## برگزاری اولین جلسه مشترک معاونت امور بندری سازمان بنادر و هیات مدیره جدید انجمن کشتیرانی

۶



دیدار رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام با فعالان دریایی بمناسبت هفته دریانوردی

۷



انتخابات هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد

۵



برگزاری کمیته مشترک انجمن کشتیرانی و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی

۱۷





- صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی خدمات وابسته
- شورای سیاستگذاری: مسعود پل مه، امید ملک، مهرشاد معین انصاری، حسین ناجی پور، روزبه مختاری، افروز شریفیان، محمد نیک پی
- مدیر مسئول: یحیی ضیائی مهرجردی
- سردبیر: عبدالحمید بیاتی
- با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن فیری، منصوره سالاروند، سرور احمدی، نعیمه عارفی زاده، وحید زبرجد

- ۳ از انتقاد استقبال می کنیم
- ۴ لزوم تفکر صنفی و بازگشت به استانداردهای جهانی
- ۵ انتخابات هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد
- ۵ تحلیل تبین نیوز از تثبیت مدیریت در انجمن کشتیرانی
- ۶ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته عضو فدراسیون بین المللی فوناسبا شد
- ۶ برگزاری اولین جلسه مشترک معاونت امور بندری سازمان بنادر و هیات مدیره جدید انجمن کشتیرانی
- ۷ دیدار رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام با فعالان دریایی بمناسبت هفته دریانوردی
- ۸ ما چه کرده ایم؟
- ۹ باید شعار خصوصی سازی را به عمل بدل کنیم
- ۱۰ سهم دریا از تجارت خارجی ایران بر اساس آمارهای گمرک
- ۱۱ جزییات عملکرد بنادر ایران در ۶ ماه نخست سال ۱۳۹۵
- ۱۲ استقبال قابل توجه از غرفه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در چهارمین نمایشگاه بین المللی دریایی
- ۱۴ برگزاری جلسه طرح تضمین بیمه کانتینر در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۱۴ شرکت های کشتی سازی داخلی سابقه خوبی ندارند
- ۱۶ برگزاری کمیته امور گمرکی و ترانزیت
- ۱۶ سه اقدام راهبردی دولت یازدهم برای توسعه و تجهیز بندر چابهار
- ۱۷ برگزاری کمیته مشترک انجمن کشتیرانی و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی
- ۱۷ تمجید رئیس جمهور از سازمان بنادر و دریانوردی
- ۱۸ نباید انتظار داشت با یک جشنواره تمام مشکلات حل شوند

استفاده از مطالب این نشریه با ذکر منبع بلامانع است

## از انتقاد استقبال می‌کنیم

آنچه که اقتصاد ایران را در لبه ناکارآمدی نگاه داشته عدم توجه کافی به بخش خصوصی است. این معضلی تاریخی است و جز در دورانی کوتاه و اتفاقا درخشان، بخش خصوصی مشارکتی اساسی در اقتصاد کشور نداشته و همواره دنباله رو سیاست‌های دولت بوده است. در این میان فعالین بخش خصوصی کوتاه‌نیامده‌اند و در جهت حفظ موقعیت‌شکننده خود تلاش کرده‌اند با همگرایی راه مذاکره و تعامل با دولت را باز نگاه دارند. تشکیل انجمن‌های صنفی و تشکل‌های حرفه‌ای از جمله این تلاش‌هاست. بخش خصوصی فعال در حوزه بنادر و دریا نیز از ۶۵ سال پیش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته را بنیاد نهاده تا همچنان بتوانند ذیل و یا کنار دست دولت به حیات خود ادامه دهد. این کنش‌های صنفی نشانه‌ای از امیدواری بخش خصوصی برای تغییر رویه‌ها و جهت‌های دولتی در آینده دور یا نزدیک است. با این حال در میان اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته هستند کسانی که به عملکرد آن انتقاد دارند و معتقدند انجمن در تعامل با دولت در موقعیت ضعف قرار دارد و باید با استفاده از ظرفیت‌های قانونی به شکل بهتری معضلات و مشکلات بخش را با دولت مطرح و حل و فصل کند.

اولویت نخست هیات مدیره جدید پرداختن به نیازهایی است که در دوره قبل برای پیشبرد امور احساس شد. در دوره قبل برنامه‌هایی تدوین و پیگیری شد که می‌بایست در مورد نتایج بدست آمده در پی اجرای آنها یک ارزیابی دوباره داشت. اما یکی از مباحثی که در دوره تازه قطعاً دنبال خواهد شد مبحث آموزش و تأثیرات آن بر حوزه کسب و کار و بخش دریا و بندر است. گسترش تعاملات صنفی با مراجع حاکمیتی از دیگر برنامه‌های ماست. ایجاد تعاملات بین‌المللی در صنف به منظور توسعه فعالیت‌های تجاری و در راستای توانمندسازی اعضا یک برنامه دیگر خواهد بود.

و اما در مورد انتقاد برخی از اعضا محترم از عملکرد هیات مدیره باید گفت اعتقاد داریم که اگر نقد سازنده باشد به طور قطع ضامن موفقیت ما خواهد بود. اما باید یادآوری شود که بسیاری از اعضای انجمن نسبت به عملکرد هیات مدیره

قبلی نظر مثبتی دارند. البته بدیهی است که در تمام فعالیت‌های صنفی و اجتماعی رضایت‌مندی صد درصدی حاصل نمی‌شود بنابراین آنچه که مهم است کسب رضایت‌مندی حداکثری منطبق با منطق و قواعد صحیح بازی است. ما اعتقاد داریم که در دوره پیشین رضایت‌مندی حداکثری را کسب کرده‌ایم. رویکردی که اعضا در آخرین مجمع منتهی به انتصاب اعضای جدید در پیش گرفتند شاهد این رضایت‌مندی است. چه آنکه اگر اعضای انجمن از عملکرد هیات مدیره قبلی رضایت نداشتند ۶ نفر از آن‌ها را برای عضویت در هیات مدیره جدید مجدداً انتخاب نمی‌کردند. به اعتقاد ما چگونگی برگزاری مجمع اخیر و نحوه حضور اعضا در آن در طول تاریخ ۶۵ ساله انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بی‌نظیر بود. اعضای انجمن در تمامی بنادر شمالی و جنوبی کشور پراکنده هستند به همین دلیل معمولاً اکثر آنها در مجامع ما شرکت نمی‌کنند اما این بار قریب به ۶۵ درصد از اعضا در مجمع حاضر شدند که در نوع خود بی‌سابقه بود. از طرف دیگر و با توجه به این استقبال کم‌نظیر ما نیز باید تمام سعی و تلاش خود را با توجه به اولویت‌ها، نیازها و معضلات صنف برای مرتفع ساختن آنها به کار ببریم. یقیناً ما نیز مانند همه در عملکردمان دارای نقص هستیم و اینطور نیست که مدعی باشیم که هر آنچه که فکر کردیم، تصمیم گرفتیم و اجرا کردیم وحی منزل بوده است. محتمل است که اشتباه هم کرده و حتی به بیراهه رفته باشیم. ما اینجا این اذعان را به اعضای محترم صنف داریم که دوستان هر گاه احساس کردند هیات مدیره نتوانسته توقعات و اهداف صنف را جامه عمل بپوشاند به ما تذکر بدهند. ما واقعا از دوستان منتقد تشکر می‌کنیم که انتقادات خود را منتقل کردند ولی چه بهتر بود که این بزرگواران در همان مجمع حضور پیدا می‌کردند و از نزدیک با مسائل برخورد می‌کردند. البته باید تعاملاتمان را قدری گسترده کنیم که اینطور مسائل در جایگاه خود مطرح شود. اگر مسائل به شکل یکسویه و رسانه‌ای مطرح شود به طور قطع پاسخ مطلوب و مدلی نمی‌توانیم برای آن متصور شویم.

اولویت نخست  
هیات مدیره جدید  
پرداختن به نیازهایی  
است که در دوره  
قبل برای پیشبرد  
امور احساس  
شد. در دوره قبل  
برنامه‌هایی تدوین  
و پیگیری شد که  
می‌بایست در مورد  
نتایج بدست آمده  
در پی اجرای آنها  
یک ارزیابی دوباره  
داشت.



کاپیتان «منصور اسلامی» در گفتگو با سی نیوز مطرح کرد:

## لزوم تفکر صنفی و بازگشت به استانداردهای جهانی



و در این راه هر چه شفاف سازی بیشتر باشد اعتماد نیز بیشتر می شود و دخیل کردن بیشتر اعضا در فعالیت ها نیز موجب افزایش اعتماد سازی می شود.

کاپیتان اسلامی در ادامه افزود: باید از نقطه نظرات مختلف، انتقادات و اختلافات استفاده کرده و موجب مشارکت همه را در انجمن بپذیریم تا فعالیت های ما روند مثبتی داشته و جهت گذاری های خوبی انجام شود.

کاپیتان منصور اسلامی در مورد چالش ها و فرصت های صنف نیز گفت: از فرصت های موجود می توان به این مورد اشاره کرد که با ارتباط خوب با ارگان ها و نهادهای مختلف این موضوع جا بیافتد که جایگاه انجمن کشتیرانی در صنعت حمل و نقل چیست و افراد حاضر در آن تا چه اندازه می توانند مفید باشند. شناسایی جایگاه انجمن از سوی نهادها و ارگان های مختلف موجب می شود که آنها بتوانند نظر کارشناسی انجمن را در موارد مختلف بگیرند و اگر این فرصت بدست بیاید می توانیم به جایگاه خوبی برسیم.

به اعتقاد کاپیتان اسلامی چالش های صنفی در خارج از مجموعه انجمن هستند و چون خارج از این انجمن هستند حل نشده اند. انجمن باید با تمام توان بدنبال یافتن راه حل باشد و فقط می تواند این راه حل ها را پیگیری کند.

مواردی همچون رشد نکردن بنادر، مشخص نشدن وضعیت تعرفه ها، اینکه چرا پس کرانه ها رشد نکرده اند، نپرداختن به نوسازی در صنعت کشتیرانی و بنادر از جمله چالش های موجود در صنف هستند.

کاپیتان اسلامی در بخش پایانی صحبت های خود بار دیگر تاکید کرد انجمن باید به جایگاهی برسد که نهادها و ارگان ها برای اخذ نظر کارشناسی به آن مراجعه کنند و برای رسیدن به چنین جایگاهی انجمن باید به روز باشد.

مشاور عالی انجمن کشتیرانی همچنین لزوم ارتباط با دانشگاه ها را از سوی انجمن یادآور شد و بر لزوم داشتن پایگاه در مجلس از سوی انجمن و بطور کلی صنعت کشتیرانی و حمل و نقل تاکید کرد.

کاپیتان «منصور اسلامی» مشاور عالی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در مورد ارزیابی خود از عملکرد انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: عملکرد انجمن در مجموع مثبت است. هیئت مدیره کارهای خوب زیادی در دوره قبل انجام داده اما تا رسیدن به جایگاه واقعی هنوز فاصله هست و باید حرکت مثبت آغاز شده را بصورت مستمر ادامه داد.

به گفته کاپیتان اسلامی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در دوره های قبل سرعت کمی داشت اما در دوره اخیر سرعت گرفته و باید این حرکت و سرعت ایجاد شده با توان بیشتری ادامه بیاید تا انجمن به جایگاه واقعی خود دست پیدا کند.

مشاور عالی انجمن کشتیرانی در ادامه عنوان داشت: ما باید به یک بلوغ اجتماعی برسیم و در این راه باید بیشتر صنفی فکر کنیم. در این روند هر روز باید پیشرفت کرده و هر چه صنفی تر به مسائل نگاه کنیم وضعیت ما بهتر شده و اعتماد بیشتری را نیز جلب می کنیم. این کار (جلب اعتماد) در این دوره از فعالیت انجمن انجام شده و باید ادامه بیاید.

کاپیتان اسلامی در ادامه ابراز امیدواری کرد که هیئت مدیره جدید انجمن این کار را ادامه داده و به سرانجام برساند. به اعتقاد کاپیتان اسلامی یکی از اقدامات خوب انجمن در دوره اخیر برقراری ارتباط با نهادها و سازمان های مختلف بوده و باید این ارتباط ها ادامه پیدا کند. ارتباط با مجلس، دارای و دادگستری مواردی است که در صورت ادامه داشتن آن مشکلات زیادی از اعضای انجمن حل می شود.

وی در ادامه یک راهکار نیز برای بهبود وضعیت کار پیشنهاد کرده و عنوان داشت: در دوران تحریم بالاچاره اصناف مختلف برای پوشش و تامین نیازهای خود مجبور به خروج از راه های استاندارد جهانی شدند اما اکنون که تحریم های پایان یافته باید به استانداردهای جهانی بازگردیم و اجازه ندهیم آن راه های غیر استاندارد ادامه بیابند.

کاپیتان اسلامی فعالیت آموزشی انجمن و برگزاری دوره های آموزشی را از نکات بسیار مثبت فعالیت های انجمن دانسته و عنوان داشت که این موضع نشان دهنده آن است که انجمن به دنبال رشد و به روز شدن است.

به اعتقاد کاپیتان اسلامی یک موضوع بسیار مهم در فعالیت صنفی آن است که مشکلات آماری کشور حل شود چون یکی از ابزار کار صنف های مختلف استفاده از آمارهای دقیق و مستند است. این کار (ارائه آمارهای مستند) از عهده انجمن خارج است و ارگان های دست اندرکار باید آمارهای دقیق ارائه کند تا بر اساس این آمارها انجمن اقدامات و فعالیت های خود را سازمان دهی کند

به گفته کاپیتان

اسلامی، انجمن

کشتیرانی و

خدمات وابسته

در دوره های قبل

سرعت کمی

داشت اما در

دوره اخیر سرعت

گرفته و باید این

حرکت و سرعت

ایجاد شده با توان

بیشتری ادامه

بیاید تا انجمن به

جایگاه واقعی خود

دست پیدا کند.

## انتخابات هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد



انتخاب گردید.

میزان آرای کسب شده توسط سایر نامزدها به شرح زیر است:

■ آقای محمد نیک پی ۸۰ رای

■ آقای امید ملک ۷۹ رای

■ خانم افروز شریفیان ۷۵ رای

■ آقای مهرشاد معین انصاری ۷۵ رای

■ آقای روزبه مختاری ۶۹ رای

■ آقای حسین ناجی پور ۶۸ رای

■ آقای فرداد فیروزپور ۵۷ رای

■ آقای سید ناصر باغبانی ۴۹ رای

■ آقای نیما روشنائی ۳۹ رای

■ آقای سینا مجدپور ۳۴ رای

بدین ترتیب آقایان پل مه، ملک، مختاری، ناجی پور، نیک پی، و معین انصاری به همراه خانم افروز شریفیان اعضای هیات مدیره جدید بوده و آقایان فیروزپور و باغبانی علی البدل های اول و دوم آن محسوب می شوند.

انتخابات هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بعدازظهر روز دوشنبه ۱۲ مهر با حضور اعضای انجمن در ساختمان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار شد.

مجمع عمومی عادی (فوق العاده) با هدف رای گیری برای انتخاب اعضا هیات مدیره انجمن از ساعت ۱۴ روز دوشنبه ۱۲ مهر آغاز شد و با توجه به آنکه استقبال خوبی از سوی اعضای انجمن کشتیرانی از انتخابات شده بود و تعداد شرکت کنندگان در مجمع بیش از حد نصاب بود، بعد از انتخاب رئیس و نایب رئیس جلسه روند انتخابات آغاز شد.

در ابتدا ۱۱ نامزد این دوره از انتخابات بطور خلاصه به معرفی خود و سوابق کاریشان پرداختند و سپس رای گیری آغاز شد.

در این انتخابات ۱۱ نفر برای حضور در ترکیب هیات مدیره انجمن نامزد شده بودند که در پایان شمارش آرا، آقای «مسعود پل مه» با کسب ۸۷ رای از مجموع ۱۲۷ رای به عنوان نفر اول

## تحلیل تین نیوز از تثبیت مدیریت

### در انجمن کشتیرانی

برگ برنده محسوب شود.

با این حال نکته دیگری نیز در کار است. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با انتخابات ۱۲ مهرماه مسیر تثبیت مدیریت را در پیش گرفته است. تثبیت مدیریت و احترام از گسیختگی مدیریتی، تداوم یک مسیر و یک نگاه و سرمایه‌گذاری توانان بر شخصیت‌های حقیقی و حقوقی از جمله مسائلی است که سطوح مختلف سازمان و اداری ما از فقدان آن رنج می‌برد.

با این تفاسیر می‌توان تثبیت این مدیریت را برای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته مبارک دانست و امیدوار بود که در سال‌های آینده نگاه و مسیر کلی کشتیرانی در ایران حول یک هسته مشترک فکری شکل بگیرد. اتفاقی که می‌تواند تمرینی موثر برای بوروکراسی نه چندان کارآمد داخلی باشد.



کشتیرانی و خدمات وابسته به هیات‌مدیره باشد. در شرایط دشوار تحریم و شرایط ویژه پسارجم، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تجربه‌ای منحصر به فرد را کسب کرده است. تجربه‌ای که در شرایط ورود به اقتصاد جهانی دریا و در حالی که اقتصاد دریا چندان حال و روز خوشی ندارد، می‌تواند به عنوان

یک سایت خبری با اشاره به انتخابات هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و همچنین ترکیب جدید هیات مدیره این انجمن نوشت: در شرایط دشوار تحریم و شرایط ویژه پسارجم، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تجربه‌ای منحصر به فرد را کسب کرده است. تجربه‌ای که در شرایط ورود به اقتصاد جهانی دریا و در حالی که اقتصاد دریا چندان حال و روز خوشی ندارد، می‌تواند به عنوان برگ برنده محسوب شود.

تین نیوز در تحلیل خود می‌نویسد: نکته قابل تامل در انتخابات جدید تثبیت تقریبی هیات‌مدیره پیشین است. جز خانم افروز شریفیان، دیگر اعضای هیات‌مدیره همان اعضای دوره قبل هستند و این می‌تواند نشان دهنده رضایت و اعتماد اعضای انجمن

## انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته عضو فدراسیون بین المللی فوناسبا شد

به شرح زیر است:

با توجه به آنکه درخواست عضویت شما در فدراسیون فوناسبا از سوی کمیته عضویت این فدراسیون مورد تأیید قرار گرفته بود لذا رای گیری در مورد عضویت شما در نشست شورای فدراسیون فوناسبا که روز جمعه ۳۰ مهر در لندن برگزار شد انجام گردید و من بسیار خوشحالم که این موضوع را تأیید کنم که عضویت شما از سوی اعضای حاضر در نشست شورای فوناسبا مشتاقانه مورد تأیید قرار گرفت. در نتیجه در حال حاضر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران جدیدترین عضو کامل فدراسیون بین المللی فوناسبا محسوب می شود و این برای من بسیار لذت بخش است که از طرف خودم بعنوان رئیس و همچنین کمیته اجرایی و اعضای فدراسیون به شما و همکارانتان در فوناسبا خوشامد بگویم.

عضویت شما در فوناسبا موثر است بنابراین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می تواند خود را به عنوان عضو فوناسبا معرفی کرده و از لوگوی ما در سربرگ ها، وب سایت و سایر مدارک خود استفاده کند.

همراه با تقدیم بهترین احترامات

جانانان ویلیامز

مدیر کل فدراسیون بین المللی فوناسبا



فدراسیون بین المللی فوناسبا (فدراسیون انجمن های ملی کشتیرانی و عوامل آن) انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را به عضویت خود درآورد.

«جانانان ویلیامز» مدیر کل فدراسیون بین المللی فوناسبا با ارسال نامه ای به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، عضویت این انجمن را در فدراسیون فوناسبا تبریک گفت.

متن نامه مدیر کل فوناسبا به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

## برگزاری اولین جلسه مشترک معاونت امور بندری

### سازمان بنادر و هیات مدیره جدید انجمن کشتیرانی



دریایی فعال بوده و داری مجوز از سازمان بنادر هستند داشته باشد.

مورد دیگری که در این جلسه مطرح شد آن بود که انجمن انتظار دارد سازمان بنادر از شرکت هایی که مجوز فعالیت دارند و برای آنها از سوی ارگان های دولتی مشکلاتی بوجود می آید حمایت کند.

مورد دیگری که در این جلسه مطرح شد بحث فعالیت شرکت های کشتیرانی در حوزه مناطق ویژه و آزاد بندری و استفاده از معافیت ارزش افزوده توسط شرکت های کشتیرانی دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی بود که قرار شد جلسه ای با مدیر کل مناطق ویژه بندری جهت عملیاتی کردن آن برگزار شود.

در پایان این جلسه و با توجه به مباحث مطرح شده توافق شد که برای هماهنگی های بیشتر هر دو ماه یکبار جلساتی با حضور مسئولین سازمان بنادر و واحدهای عملیاتی برگزار شود و همچنین هر چهار ماه یکبار نیز جلسه ای با حضور هیات عامل و مدیر عامل سازمان بنادر و اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی برگزار شود.

و این به معنای افزایش راندمان کار است. یکی دیگر از موارد مطرح شده در این جلسه هماهنگی، بحث بر سر برنامه سازمان بنادر برای برگزاری کلاس های آموزشی برای پیشکسوتان و افراد با تجربه صنف بود که انجمن کشتیرانی درخواست کرد تا با توجه به سابقه طولانی و ارزنده پیشکسوتان و افراد باتجربه در این حوزه، این افراد از حضور در کلاس ها و دوره های آموزشی ابتدایی معاف شوند.

انجمن کشتیرانی در این جلسه خواسته دیگری را نیز مطرح کرد و آن اینکه در مورد افرادی که خواستار فعالیت در بخش دریایی هستند سازمان بنادر به نوعی نظر انجمن را جویا شود تا از ورود افراد فاقد صلاحیت و ناآگاه با امور مربوط به این حوزه جلوگیری شود چون حضور افراد ناآگاه موجب شکل گیری رقابت ناسالم و ایجاد مشکل می گردد.

در این جلسه همچنین مطرح شد که انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته انتظار دارد که سازمان بنادر به عنوان بخش حاکمیتی کشور نظارت کافی بر تعرفه های بخش خصوصی که در بخش بندری و

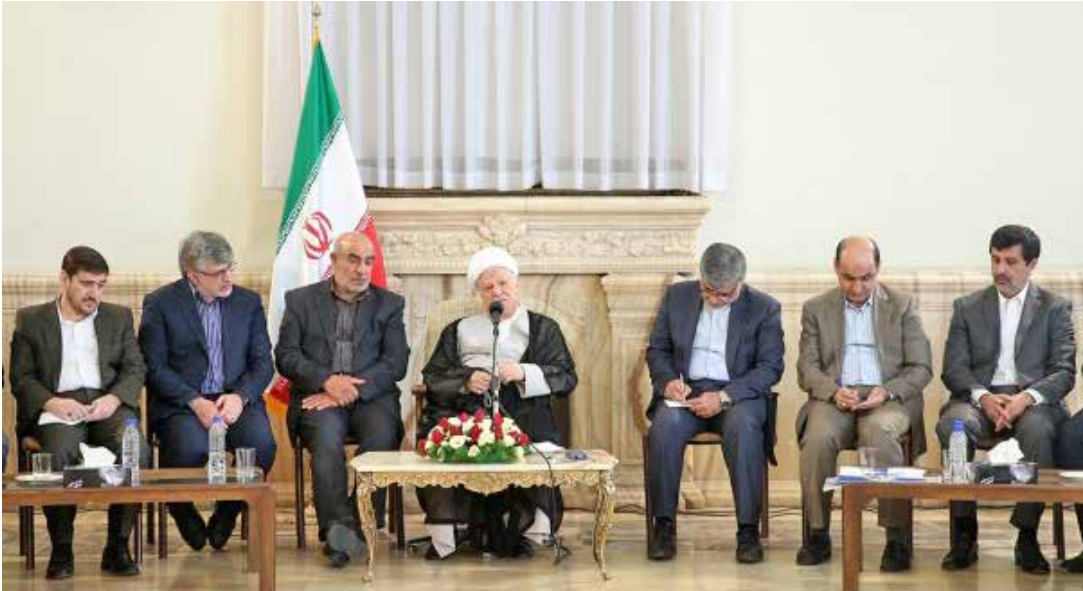
با هدف رفع موانع و مشکلاتی که تاثیر منفی بر حمل و نقل دریایی کشور دارند جلسه ای میان سازمان بنادر و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. در این جلسه آقای «جلیل اسلامی» عضو محترم هیات عامل و معاون امور بندری و مناطق ویژه، سازمان بنادر به همراه مدیران کل مربوطه و اعضای هیات مدیره و دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته حضور داشتند.

این جلسه که در جوی مثبت و صمیمی برگزار شد با هدف بحث و ایجاد هماهنگی بین سازمان بنادر و انجمن کشتیرانی برای رفع موانع و مشکلاتی که تاثیر منفی بر حمل و نقل دریایی کشور داشته و موجب کاهش راندمان کار می شوند و مواردی همچون بورکراسی اداری ترتیب داده شده بود.

از جمله موارد مطرح شده در این جلسه بحث در خصوص بازنگری تعرفه های بندری و دریایی و اجرای یکی از وظایف سازمان بنادر که کاهش قیمت حمل است، بود. کاهش قیمت حمل موجب کاهش قیمت تمام شده کالاچه در واردات و چه در صادرات می شود



## دیدار رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام با فعالان دریایی مناسبت هفته دریانوردی



شیعه و سنی، سرعت بخشیده‌اند که ما باید هوشیارانه مراقب باشیم تا وحدت جهان اسلام، به خصوص شیعه و سنی را حفظ کنیم. ایران با هیچ کشوری جز رژیم اشغالگر قدس که سرزمین‌های فلسطین را در اشغال خود دارد و هر روز مرتکب جنایات بی‌شمار می‌شود، سرناسازگاری و دشمنی ندارد.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، به محرومیت مردم کشور از مراسم حج امسال اشاره کرد و گفت: در قرآن چند آیه داریم که تأکید دارد بدترین عذاب‌ها نصیب کسانی خواهد شد که مانع رسیدن مردم به خانه خدا می‌شوند و آنها باید در پیشگاه خداوند پاسخگو باشند.

وی در ادامه سخنان خویش با تأکید بر اهمیت و جایگاه صنعت

دریانوردی در رشد و توسعه کشور، گفت: قبل از انقلاب و تا اوایل آن حضور بسیار ضعیف و کم‌رنگی در دریا و صنایع دریایی و دریانوردی داشتیم و به گفته‌ی فرمانده نیروی دریایی آن زمان تا زانو بیشتر نمی‌توانستیم وارد دریا شویم و بیشتر کارکنان صنعت دریایی، افراد خارجی بودند.

رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام، افزود: اما خوشبختانه امروز به برکت انقلاب اسلامی و تلاش مردم، به دستاوردها و جایگاه بسیار خوبی در حوزه بنادر و دریانوردی دست پیدا کرده‌ایم که البته این روند باید ادامه یابد.

وی با بیان اینکه بعد از جنگ تحمیلی، آموزش و توسعه نیروی انسانی در بخش دریانوردی را در اولویت قرار دادیم، اظهار داشت: در خارک، دانشگاه آزاد اسلامی تأسیس کردیم که با تربیت نیروهای متخصص و کاردان در حوزه دریایی، با استقبال بسیار خوبی مواجه شد و تا حدود زیادی توانست نیاز کشور به نیروی انسانی متخصص در این زمینه را برطرف کند.

اعضای هیات عامل مدیران دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به مناسبت هفته ملی دریانوردی با رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام دیدار و گفتگو کردند.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، در این دیدار با تبریک و گرامیداشت هفته دفاع مقدس، اظهار داشت: دوران جنگ تحمیلی در تاریخ کشور بی‌نظیر است، زیرا در شرایطی که انقلاب اسلامی نوپا و ارتش در حال تصفیه و در مرکز کشور هم اختلافات سیاسی وجود داشت، جنگ افروزی مثل صدام با برخورداری از حمایت‌های همه جانبه و کمک‌های مادی شرق، غرب و ارتجاع منطقه آغازگر جنگی خونین و تحمیلی علیه جمهوری اسلامی ایران شد که در نهایت با روحیه شهادت‌طلبی و ایثارگری رزمندگان اسلام و ملت ایران شکست خورد.

آیت‌الله هاشمی رفسنجانی، به سرانجام تلخ و عبرت آموز صدام و منافقین پس از جنگ تحمیلی اشاره و تصریح کرد: ایرانی‌ها کمتر از عراقی‌ها تلفات دادند و زودتر از آنها خرابی‌ها را جبران و سازندگی را شروع کردند. حزب بعث که جنگ افروز بود، منهدم شد، منافقین به دربوزگی افتادند و صدام در سازمان ملل متجاوز واقعی شناخته و محکوم به پرداخت خسارت شد.

وی افزود: اگر امروز ایران از عراق و بسیاری از کشورهای دنیا پیشرفته‌تر، آبادتر و امن‌تر است، نتیجه مقاومت، ایستادگی رزمندگان دلاور هشت سال دفاع مقدس، صبر ایثارگران و خانواده‌های معزز آنان و حمایت‌های مردم است. رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام، همچنین با تبریک عید غدیر خم و هشدار نسبت به فتنه‌انگیزی دشمنان در زمینه اختلاف بین شیعه و سنی، خاطر نشان کرد: متأسفانه دشمنان اسلام به فعالیت‌های خود با هدف منزوی کردن اسلام اعم از

رئیس مجمع  
تشخیص  
مصلحت نظام،  
افزود: خوشبختانه  
امروز به برکت  
انقلاب اسلامی  
و تلاش مردم،  
به دستاوردها و  
جایگاه بسیار  
خوبی در حوزه  
بنادر و دریانوردی  
دست پیدا  
کرده‌ایم که البته  
این روند باید  
ادامه یابد.



آيت‌الله هاشمی رفسنجانی، خطاب به مديران سازمان بنادر و دريانوردي، گفت: يکي از ضعف‌هايي که در اين سازمان به خوبي احساس مي‌شود، ضعف اطلاع‌رساني است که بايد اقدامي در اين زمينه صورت بگيرد، چرا که شما در اين سازمان فعاليت‌هاي خوب و ارزنده‌اي، به ويژه در دولت يازدهم و پس از برجام داشتيد که متأسفانه مردم کم‌ترين اطلاعي از آنها ندارند.

وي با اشاره به دستاوردهاي برجام در بخش‌هاي مختلف کشور، به ويژه دريانوردي، بيمه کشتي‌ها و تعامل و تردد کشتي‌ها به بنادر مختلف دنيا، گفت: خوشبختانه پس از برجام، مسير سرمايه‌گذاري بسياري از شرکت‌هاي خارجي هموار شده است و مي‌توانيم از ارتباط و تعامل با آنها در جهت رشد و پيشرفت کشور به ويژه در صنعت دريانوردي بهره ببريم. رئيس مجمع تشخيص مصلحت نظام، تاکيد کرد: يکي از ضرورت‌ها و نيازهاي توسعه کشور، بر خورداري از تمام ظرفيت‌هاي دريائي کشور است که لازمه‌ي اين امر تعامل بين‌المللي قوي با دنياست که خوشبختانه پس از برجام زمينه‌ي آن تا حدود زيادي فراهم شده است.

آيت‌الله هاشمی رفسنجانی، در پايان تاکيد کرد: اميدوارم در

همه‌ي بخش‌هاي کشور شاهد رشد و پيشرفت باشيم. در آغاز اين ديدار، آقاي مهندس محمد سعيدنژاد، معاون وزير و مديرعامل سازمان بنادر و دريانوردي به ارائه گزارشي از اين سازمان پرداخت و گفت: تغيير و تحولاتي بعد از برجام در صنعت دريائي داشته‌ايم که شامل حذف کليه ممنوعيت‌هاي حاکم بر ناوگان ايراني، لغو ممنوعيت ورود کشتي‌ها به بنادر ايراني، لغو ممنوعيت صدور گواهي‌هاي بين‌المللي مؤسسات رده بندي و لغو ممنوعيت بيمه نامه‌هاست.

وي همچنين از خصوصي سازي و افزايش ميزان سرمايه‌گذاري در بنادر ايران توسط بخش خصوصي داخلي و خارجي، توسعه سياست دريا محور و ارتقاء بنادر ايران به منطقه آزاد به عنوان سياست‌هاي سازمان بنادر و دريانوردي نام برد. همچنين آقاي صفائي، مدير عامل وقت شرکت ملي نفتکش ايران، با بيان اينکه فضای تجاري حاکم بر حوزه دريائي، کاملاً رقابتي است، گفت: بيش از هزار شرکت فعال خصوصي در حوزه‌ي دريائي داريم.

آقاي مسعود پل مه، رئيس هيأت مديره انجمن کشتيراني نيز گفت: انجمن کشتيراني با ۶۵ سال سابقه منشاء خدمات خوبي در کشور بوده است به طوري که ۹۹ درصد خدمات حمل و نقل دريائي را برعهده دارد.

آقاي مسعود پل مه، رئيس هيأت مديره انجمن کشتيراني نيز گفت: انجمن کشتيراني با ۶۵ سال سابقه منشاء خدمات خوبي در کشور بوده است به طوري که ۹۹ درصد خدمات حمل و نقل دريائي را برعهده دارد.

## همسايگان سخت مشغول توسعه بنادرند؛

# ما چه کرده‌ايم؟

نائب رئيس انجمن پايانه‌داران بنادر ايران، با بيان اينکه مديريت يک بندر بين‌المللي مثل بندر شهيد رجائي نيازمند يک استراتژي طولاني مدت و ثبات مديريت است، گفت: دولت بايد به جاي دخالت مستقيم با حمايت بخش خصوصي زمينه‌ساز رشد سرمايه‌گذاري داخلي و خصوصي شود.

حسن يگانه با بيان اينکه مديريت يک بندر بين‌المللي مثل بندر شهيد رجائي نيازمند يک استراتژي طولاني مدت و ثبات مديريت است، اظهار کرد: در زمان و منطقه‌اي قرار گرفته‌ايم که همسايگان ما با سرعت به سوي جهاني شدن و توسعه يافتگي گام برمي‌دارند. بايد چشمه‌يمان را بر اين حقيقت بگشايم که همسايه جنوبي ما، امارات متحده عربي در بندر جبل علي ظرفيت کانتينري خود را به ۱۶ ميليون TEU رسانده است.

وي ادامه داد: ابوظبي در حال ساخت بهترين امکانات و گسترش ظرفيت خود از شش ميليون به ۱۲ ميليون است بندر راس الخيمه در امارات نيز با افزايش ظرفيتي جهشي از سه ميليون به شش ميليون ارتقا پيدا کرده است.

يگانه افزود: بنادر صلاله و صحار عمان نيز در تلاش براي رقابت با ساير بنادر منطقه در حال ارتقاي ظرفيت خود هستند و در آينده‌اي نه چندان دور جزء يکي از بنادر بسيار فعال منطقه خواهند بود. همچنين عراق در مرز غربي در بندر ام‌القصر در حال ظرفيت‌سازي است. در مقابل ما چه کرده‌ايم؟

وي با بيان اينکه قرار بود تا سال ۱۳۹۶ ظرفيت کانتينري بندر شهيد رجائي را به شش ميليون TEU برسانيم، گفت: تحريم يک



بخش از واقعيت است، اما تمام واقعيت نيست ما علاوه بر تحريم‌هاي خارجي، در داخل هم تحريم بوده‌ايم.

يگانه در گفتگو با خبرنگار مارين تايمز با تاکيد بر اينکه از ظرفيت‌هاي داخلي بخش خصوصي خودمان استفاده نکرده ايم و به نيروهايي که آماده فعاليت و ايجاد ظرفيت بودند، بها نداده‌ايم، افزود: قطعاً با ادامه اين روش در آينده نزديک با بحران و فاجعه از دست دادن هزاران شغل مرتبط با امور بندري رو به رو خواهيم شد.

نائب رئيس انجمن پايانه‌داران بنادر، اظهار کرد: استراتژي سازنده مثل چراغي در تاريکي مسير است، اگر استراتژي نداشته باشيم يا نتوانيم آن را به درستي اجرا کنيم، در يک چرخه باطل گرفتار مي‌شويم. به طوريکه مديران بنادر بدون چشم‌اندازي واقع‌بينانه در دام روزمرگي اسير خواهند شد.

او با بيان اينکه هر مديري به عنوان يک مغز متفکر و راس هرم تصميم‌گيري بايد به مجموعه‌اي که در آن فعاليت دارد علاقه‌مند باشند و در حوزه کاري خود اطلاعات جامع و

کافي داشته باشد، گفت: بنده حتى پس از ۱۵ سال فعاليت در حوزه بنادر کشور هر روز با مسئله‌اي تازه رو به رو مي‌شوم و در مي‌يابم که هنوز نکته‌اي براي آموختن باقي مانده است. چگونه مي‌توان از مديري که سال‌ها توان و انرژي خود را در عرصه‌اي ديگر متمرکز کرده است انتظار داشت، ناگهاني و بدون هيچ پيش زمينه‌اي وارد فضای بندر شود و اين حجم بزرگ از فعاليت را مديريت کند و رشد دهد.

به گفته يگانه، بخش خصوصي و بنده کارشناسي در سازمان بنادر کشور به اندازه‌اي قوي هست که بتوانند مديري شايسته را براي سال‌هاي آتي در خود پرورش دهد. حتى اگر اين سرمايه‌گذاري بر روي مديران در بنده سازمان بنادر انجام شود ما شاهد درخشش مديري کاردان و آينده‌نگر در سطح بين‌المللي خواهيم بود. وي تصريح کرد: اگر چه در آغاز دوره پست‌تحريم، همه کساني که در بنادر کشور در حال فعاليت هستند، چشم‌اندازي روشن براي عبور از بحران‌ها مي‌بينند، اما واقعيت موجود نبايد ما را از حقيقت آنچه در حال رخ دادن است، غافل کند.

يگانه با تاکيد بر اينکه ما نيازمند نوسازي و بهسازي تجهيزات بندري و بنادر کشورمان هستيم، گفت: با توجه به فشاري که در همه زمينه‌ها بر بخش دولتي وارد مي‌شود، بهتر است بخش خصوصي به اين مهم دعوت شود و دولت با حمايت از اين بخش به جاي دخالت مستقيم زمينه‌ساز رشد سرمايه‌گذاري داخلي و خصوصي شود.

وي در پايان اظهار اميدواري کرد با اعتماد به بخش خصوصي به جاي تاکيد بسيار بر سرمايه‌گذاران خارجي که دقيقاً خلاف بيانات مقام معظم رهبري در مورد اقتصاد مقاومتي است؛ زمينه تحول در بنادر ما به وجود آيد تا شاهد حرکت و پويايي لجستيک دريائي باشيم.

اگر چه در آغاز دوره پست‌تحريم، همه کساني که در بنادر کشور در حال فعاليت هستند، چشم‌اندازي روشن براي عبور از بحران‌ها مي‌بينند، اما واقعيت موجود نبايد ما را از حقيقت آنچه در حال رخ دادن است، غافل کند.



## عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛ باید شعار خصوصی سازی را به عمل بدل کنیم



انصاری با اشاره به مشکلات پیش روی صنعت کشتیرانی مهمترین مشکل را نگاه دولتی دانست و گفت: باید این نگاه دولتی را با رایزنی با دولت، با نگاه رقابتی بخش خصوصی جایگزین کنیم. خصوصی سازی به زعم من تا اینجا بیشتر شعار بوده تا اینکه واقعی باشد. اگر هم بوده چندان قابل توجه نبوده است.

او با تاکید بر اینکه مشکلات اقتصادی همواره پیش روی کشتیرانی است افزود: این شرایط همواره وجود داشته است. همانطور که در دوران شکوفایی اقتصادی جهان کشتیرانی نقش و سهم موثری داشت در شرایط کنونی نیز نمی تواند از پیامدهای آن برکنار بماند.

انصاری با اشاره به کاهش رشد اقتصادی چین گفت: برای مثال وقتی رشد اقتصادی چین از ۸ درصد به ۴ تا ۵ درصد کاهش می یابد، نمی توان انتظار دیگری داشت و کشتیرانی باید این فشار را تحمل کند. اما بعید نیست که دیر یا زود کشوری مانند هند این کاهش را جبران کند. این مسائل همواره وجود خواهد داشت.

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: باید تلاش کنیم تا شعار خصوصی سازی را به عمل خصوصی سازی تبدیل کنیم. «مهرشاد معین انصاری» تاکید کرد: من در کار صنفی اعتقادی به پیشا برجام و پس ابرجام ندارم. کار صنفی و ضرورت هایش متعلق به همیشه است و همیشه باید مورد توجه باشد.

انصاری افزود: صنف کشتیرانی صنف بسیار مهمی است و به نوعی ستون اقتصاد محسوب می شود. در نتیجه باید نگاهی خاص و ویژه به آن داشت.

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در گفتگو با تین نیوز با اشاره تغییرات بین المللی در دوره پس از برجام گفت: با این حال قطعا در شرایطی که محدودیت های دوره تحریم برداشته شده است قطعا بخش بین الملل انجمن می تواند بیش از پیش فعال باشد.

او اضافه کرد: ما نیاز داریم که هم از شرایط بین الملل مطلع باشیم و بیرون از مرزهای ایران از شرایط و ظرفیت های ما اطلاع داشته باشند تا بتوانیم استفاده بهینه ای را از شرایط پیش رو داشته باشیم.

انصاری با اشاره به مشکلات پیش روی صنعت کشتیرانی مهمترین مشکل را نگاه دولتی دانست و گفت: باید این نگاه دولتی را با رایزنی با دولت، با نگاه رقابتی بخش خصوصی جایگزین کنیم. خصوصی سازی به زعم من تا اینجا بیشتر شعار بوده تا اینکه واقعی باشد. اگر هم بوده چندان قابل توجه نبوده است.

# سهم دریا از تجارت خارجی ایران بر اساس آمارهای گمرک



از مسیر دریا را به نام این بندر کرده است. بر این اساس حدود ۹۰ درصد از صادرات دریایی ایران از طریق این دو بندر انجام می‌شود. سومین بندری که از صادرات کالاهای غیرنفتی سهم برده است بندر بوشهر با ۷۰۹ هزار و ۳۸۸ تن صادرات است.

بندر شهیدباهر، بندر امیرآباد، بندر لنگه، بندر خرمشهر، بندر چابهار، بندر انزلی، بندر آبادان، بندر قشم، بندر جاسک، بندر آستارا، بندر گناوه و بندر نوشهر نیز بنادر دیگری هستند که سهمی در صادرات کالاهای غیرنفتی دارند. با این وجود دو بندر نکا و فریدونکنار نیز در این حوزه فعالیت نداشتند.

## سهم ۴۲.۵ درصدی بندر امام خمینی از واردات

آنگونه که از این آمار برمی‌آید؛ وارداتی که از طریق حمل و نقل دریایی وارد کشور شده است در ۱۴ بندر مختلف در شمال و جنوب کشور صورت گرفته است. بر همین اساس، پنج میلیون و ۶۰۶ هزار و ۴۲۶ تن کالای وارداتی از بندر امام خمینی وارد کشور شده است که سهمی بالغ بر ۴۲.۵ درصد از واردات از طریق بندر را در کارنامه بندری به نام این بندر کرده است.

بندر شهیدرجایی که نخستین بندر صادراتی کشور بود، در زمینه واردات در رتبه دومین بندر قرار گرفته است. از این بندر سه میلیون و ۴۶۰ هزار و ۹۰۳ تن کالای غیر نفتی وارد کشور شده است. این بندر نیز سهم بیش از ۲۸.۵ درصدی را در واردات از بندر به نام خود کرده است.

بنابراین دو بندر امام خمینی و شهیدرجایی نیز سهمی بالغ بر ۷۱ درصد از واردات بندری را به سمت خود جذب کرده‌اند.

سومین بندر که سهم بالایی از واردات دارد، بندر انزلی است به صورتی که ۹۷۹ هزار و ۵۳۹ تن کالای غیرنفتی از طریق این بندر وارد کشور شده است.

دیگر بنادر وارداتی عبارت از بندر بوشهر، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندر خرمشهر، بندر چابهار، بندر لنگه، بندر آستارا، بندر قشم، بندر شهیدباهر و در آخر بندر آبادان است که هر کدام به ترتیب سهمی در واردات از طریق بندر دارند.

گفتنی است؛ بندر جاسک، نکا و فریدونکنار در این زمینه فعالیتی نداشته‌اند.

در پنج ماهه نخست امسال، حدود ۹۲ درصد از واردات و ۴۰ درصد از صادرات کالاهای غیرنفتی توسط حمل و نقل دریایی صورت گرفته است.

به گزارش سی نیوز، بر اساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران در پنج ماهه نخست امسال واردات کالاهای غیرنفتی به ۱۳ میلیون و ۱۶۵ هزار و ۷۹۹ تن و صادرات این کالاها به ۵۰ میلیون و ۱۶۵ هزار و ۵۵۱ تن رسیده است. این میزان تجارت بین‌المللی ایران با کشورهای دیگر از طریق چهار مسیر دریایی، هوایی، جاده‌ای و ریلی انجام گرفته است که هم در واردات و هم در صادرات راه دریایی یا بهتر بگوییم حمل و نقل دریایی بیشترین سهم را دارد.

آنچه از مقایسه آمار منتشر شده صادرات و واردات در سازمان بنادر و دریانوردی و گمرک جمهوری اسلامی ایران مستفاد می‌شود سهم ۹۲ درصدی دریا از واردات و ۴۰ درصدی از صادرات کالاهای غیرنفتی است که بی شک اگر آمار نفتی را به صادرات و واردات کالاهای غیرنفتی اضافه کنیم، این سهم در واردات حدود ۹۸ درصد و در صادرات به حدود ۸۰ درصد بالغ می‌شود.

## سهم ۷۱.۵ درصدی بندر شهیدرجایی از صادرات در

### بین بنادر دیگر

بر این اساس در پنج ماهه نخست امسال ۱۲ میلیون و ۱۱۰ هزار و ۱۲۷ تن کالای غیر نفتی از طریق بندر کشور و به وسیله حمل و نقل دریایی وارد کشور و در ازای آن ۱۹ میلیون و ۸۵۷ هزار و ۵۶۲ تن کالای غیرنفتی از همین طریق به کشورهای هدف صادراتی ارسال شده است.

در حوزه حمل و نقل دریایی، صادرات کالاهای غیرنفتی در پنج ماهه نخست امسال از ۱۵ بندر شمالی و جنوبی کشور انجام گرفته است به صورتی که از طریق بندر شهیدرجایی که از آن به عنوان پایتخت دریایی کشور نام برده می‌شود، حدود ۱۴ میلیون و ۱۹۴ هزار و ۹۷۳ تن کالای غیرنفتی به کشورهای هدف صادراتی ارسال شده است. با این آمار، سهم بندر شهیدرجایی در صادرات در بین دیگر بنادر ۷۱.۵ درصد است.

از بندر امام خمینی نیز سه میلیون و ۶۴۱ هزار و ۶۸۳ تن کالای غیرنفتی صادر شده است که سهم ۱۸.۳ درصدی در صادرات

در پنج ماهه

نخست امسال

۱۲ هزار

میلیون و ۱۱۰

هزار تن کالای

غیر نفتی از طریق

بنادر کشور و به

وسیله حمل و

نقل دریایی وارد

کشور و در ازای

آن ۱۹ میلیون و

۸۵۷ هزار و ۵۶۲

تن کالای غیرنفتی

از همین طریق به

کشورهای هدف

صادراتی ارسال

شده است.

# جزئیات عملکرد بنادر ایران در ۶ ماه نخست سال ۱۳۹۵



درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته است. همچنین در همین زمان ۸۷۰ هزار و ۶۷۰ تن کالا نفتی از بنادر ایران ترانزیت شد. واردات کالاهای نفتی هم ۱ میلیون و ۸۷۳ هزار و ۱۶۹ تن گزارش شده است.

**تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در شهرپور**  
در شهریور ماه امسال به طور کل، ۱۱ میلیون و ۲۱۵ هزار و ۴۸۲ تن کالا نفتی و غیر نفتی از بنادر ایران تخلیه و بارگیری شد که از این میزان ۷ میلیون و ۳۰۷ هزار و ۴۶۷ تن سهم کالای غیرنفتی و ۳ میلیون و ۷۵۵ هزار و ۲۱۵ تن سهم کالاهای نفتی بوده است.

**تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی**  
از بنادر ایران در شهریور ماه امسال بیش از ۳ میلیون تن کالا تخلیه شده و همینطور رقمی بالغ بر ۳ میلیون و ۷۵۵ هزار و ۲۱۵ تن سهم بارگیری این نوع کالا بوده است.

آمار و ارقام موجود نشان می‌دهند که در مدت یاد شده میزان صادرات این نوع کالا ۳ میلیون و ۲۳۷ هزار و ۷۲۵ تن بوده که در همین زمان ۳۵۴ هزار و ۴۲۰ تن کالای غیرنفتی هم از بنادر ایران ترانزیت شده است.

واردات کالاهای غیرنفتی هم ۲ میلیون و ۸۳۴ هزار و ۲۴۷ تن گزارش شده است.

**تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی**  
بیش از ۱ میلیون تن کالای نفتی در بنادر ایران طی شهریور ماه تخلیه شده و همینطور ۲ میلیون و ۲۰۶ هزار و ۶۰۸ تن سهم بارگیری این نوع کالا بوده است.

آمار و ارقام موجود نشان می‌دهند که در مدت یاد شده میزان صادرات این نوع کالا ۲ میلیون و ۳ هزار و ۳۴۹ تن بوده که ۵۷.۵ درصد نسبت به سال گذشته رشد داشته، همچنین در همین زمان ۶۸ هزار و ۸۱۰ تن کالا نفتی از بنادر ایران ترانزیت شد.

بر اساس گزارش‌های سازمان بنادر و دریانوردی در ۶ ماه نخست سال جاری از کل بنادر ایران، ۷۱ میلیون و ۲۷۰ هزار و ۵۲۹ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شده است.

به گزارش سی نیوز، جزئیات عملکرد بنادر ایران در ۶ ماه نخست سال جاری همراه جزئیات عملیات به شرح زیر است:

**تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در ۶ ماه نخست سال جاری**

در مدت یاد شده از کل بنادر ایران، ۷۱ میلیون و ۲۷۰ هزار و ۵۲۹ تن کالای نفتی و غیرنفتی تخلیه و بارگیری شد. از این میزان گفته شده ۴۵ میلیون و ۷۷۷ هزار و ۶۸۲ تن سهم تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی و ۲۵ میلیون و ۴۹۲ هزار و ۸۴۷ تن مربوط به کالاهای نفتی بوده است.

**تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی**  
از بنادر ایران در ۶ ماه نخست سال جاری بیش از ۱۹ میلیون تن کالا تخلیه شده و همینطور عددی بالغ بر ۲۶ میلیون و ۴۱۳ هزار و ۴۴۰ تن سهم بارگیری کالاهای غیرنفتی بوده است.

آمار و ارقام موجود نشان می‌دهند که در مدت یاد شده میزان صادرات کالای غیرنفتی ۲۳ میلیون و ۱۰۲ هزار و ۴۴۴ تن بوده که در همین زمان ۲ میلیون و ۳۳۲ هزار و ۲۳۶ تن کالا غیرنفتی هم از بنادر ایران ترانزیت شده است. واردات کالاهای غیرنفتی هم ۱۴ میلیون و ۹۵۴ هزار و ۷۸۳ تن گزارش شده است.

**تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی**  
بیش از ۱۰ میلیون تن کالای نفتی در بنادر ایران طی ۶ ماه نخست سال جاری تخلیه شده و همینطور رقمی بالغ بر ۱۴ میلیون و ۶۴۰ هزار و ۳۸۶ تن سهم بارگیری این نوع کالا بوده است.

آمار و ارقام موجود نشان می‌دهند که در مدت یاد شده میزان صادرات این نوع کالا ۱۲ میلیون و ۸۵۹ هزار و ۳۹۵ تن بوده که ۱۱۱.۸

در شهریور ماه  
امسال به طور کل،  
۱۱ میلیون و ۲۱۵  
هزار و ۴۸۲ تن کالا  
نفتی و غیر نفتی از  
بنادر ایران تخلیه  
و بارگیری شد که  
از این میزان ۷  
میلیون و ۳۰۷ هزار  
و ۴۶۷ تن سهم  
کالای غیرنفتی و  
۳ میلیون و ۷۵۵  
هزار و ۲۱۵ تن  
سهم کالاهای نفتی  
بوده است.



## استقبال قابل توجه از غرفه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در چهارمین نمایشگاه بین المللی دریایی

دریایی اشاره کرد. همچنین آقای «محمد سعید نژاد» رئیس سازمان بنادر در نخستین روز از برگزاری نمایشگاه دریایی از غرفه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بازدید کرد. سعید نژاد در این دیدار ضمن گفتگو با مسئولان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در جریان فعالیت های انجمن قرار گرفت. در این بازدید آقایان «جلیل اسلامی» عضو هیات عامل و معاون امور بندری و «محمد راستاد» عضو هیات عامل و معاون امور دریایی، آقای سعید نژاد را همراهی می کردند.

غرفه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در چهارمین نمایشگاه بین المللی دریایی که در مهرماه سال جاری در محل نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار شده بود با استقبال چشمگیری از سوی مسئولین و مردم مواجه شد. از جمله مسئولانی که در روزهای برپائی نمایشگاه در غرفه انجمن کشتیرانی حضور یافته و با اعضای هیات مدیره آن به گفتگو نشستند می توان به «علیرضا دشتانی» مدیرکل دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک جمهوری اسلامی ایران، «غلامحسین امیری» دبیرکل کانون سراسری انجمن های حمل و نقل بین المللی، «عادل دریس» مدیرکل اداره کل بنادر و دریانوردی خرمشهر، و خانم دکتر «پروین فرشچی» معاون محیط زیست







## برگزاری جلسه طرح تضمین بیمه کانتینر در

### انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و نماینده بیمه پاسارگاد به عنوان مجری طرح حضور داشتند.

در این جلسه نماینده بیمه پاسارگاد ابعاد مختلف طرح تضمین بیمه کانتینر را بطور کامل توضیح داد و سؤالات نمایندگان انجمن های مدعو نیز بطور کامل پاسخ داده شد. در نهایت تمامی شرکت کنندگان در این جلسه با دائمی شدن طرح تضمین بیمه کانتینر موافقت کردند.

نظر به اجرای شش ماهه طرح تضمین بیمه کانتینر و با هدف تصمیم گیری در خصوص اجرای دائمی این طرح جلسه ای در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد.

در این جلسه که در تاریخ دوم آذر برگزار شد نماینده معاونت محترم حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی، نماینده مدیرکل محترم اداره ترانزیت سازمان حمل و نقل و پایانه های کشور، نماینده کمیسیون ماده ۲۰ شورای عالی ترابری، نماینده ریاست محترم کمیسیون حمل و نقل، لجستیک، و گمرک اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، نماینده ریاست محترم اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران، نماینده فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، نماینده انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران، نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی استان تهران، نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی خراسان رضوی، نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی آذربایجان غربی، نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی اردبیل، نماینده انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین المللی کالای استان گلستان، نماینده اتحادیه حق العمل کاران گمرکی ایران، و نماینده اتحادیه حق العمل کاران گمرکی استان هرمزگان، اعضای هیات مدیره و

## عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته؛

### شرکتهای کشتی سازی داخلی

### سابقه ی خوبی ندارند

کشتی سازی داخلی در شرایط مناسبی قرار ندارد. شرکتهای مختلف کشتی سازی به ویژه در ماه های اخیر در صدر اخبار ناخوشایند دریایی بوده اند. این در حالی است که در شرایط پسابرجام، تقویت صنایع داخلی و به ویژه صنایع دریایی به عنوان یکی از مهم ترین و چه بسا مهم ترین مأموریت دولت مطرح است.

این اتفاق البته تنها منحصر به ایران نیست. نگاهی کوتاه به خبرها نشان می دهد صنعت کشتی سازی خارجی نیز در بحران به سر می برند. برای مثال آخرین آمارها حاکی از آن است که در ماه جولای سال جاری میلادی سفارش ساخت کشتی در یاردهای ژاپن با کاهش ۸۰ درصدی تناژ در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته همراه بوده است.

در نیمه نخست سال جاری میلادی، سه شرکت از کشتی سازی های مهم کره جنوبی سه هزار نیروی خود را تعدیل کردند. کشتی سازی «داوو» در سه ماه دوم سال



جاری میلادی ضرر خالص ۱.۲ تریلیون KRW را متحمل شد که در مقایسه با ۴۳۰.۷ میلیارد KRW در مدت مشابه سال گذشته، حکایت از بدتر شدن شرایط در این کشتی سازی دارد.

با این همه چنین آمارهایی برای شرکتهای کشتی سازی داخلی رویایی بیش نیست. آنها در مقیاس بسیار کوچک تری در فعالیت شان با مشکل و رکود مواجه هستند. بسیاری از این شرکتهای کشتی سازی کشتیرانی که شناورهای خود را از خارج تهیه می کنند یکی از عوامل این رکود

می دانند.

«روزبه مختاری» عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اما در گفتگو با تین نیوز معتقد است سابقه ی شرکتهای کشتی سازی، شرکت های کشتیرانی را به این سمت سوق داده است ...

■ **شرکتهای کشتی سازی داخلی یکی از عوامل رکود در این صنعت را شرکتهای کشتیرانی می دانند که به جای سفارش به داخل از خارج کشتی خریداری می کنند. چرا شرکتهای کشتیرانی به سراغ کشتی سازی های داخلی نمی روند؟**

برای پاسخ به این معضل، چندین پارامتر در کنار هم وجود دارند که باید مورد بررسی قرار بگیرند. کشتی سازی نسبت مستقیمی با صنعت کشتیرانی دارد و ما اگر نتوانیم کشتیرانی را تقویت کنیم عملاً کشتی سازی، محلی از اعراب نخواهد داشت. به هر حال کشتی سازی بخشی از صنعت

این اتفاق البته تنها

منحصر به ایران

نیست. نگاهی کوتاه

به خبرها نشان

می دهد صنعت

کشتی سازی خارجی

نیز در بحران به

سر می برند. برای

مثال آخرین آمارها

حاکی از آن است

که در ماه جولای

سال جاری میلادی

سفارش ساخت

کشتی در یاردهای

ژاپن با کاهش ۸۰

درصدی تناژ در

مقایسه با مدت

مشابه سال گذشته

همراه بوده است.





افزایش هزینه‌ها و کاهش درآمد سبب افزایش روز به روز بحران خواهد بود. پس بحران کشتی‌سازی یک بحران جهانی است. در این مواقع دولت‌ها به کمک می‌آیند و به شکل‌های مختلف سعی می‌کنند تا به بهبود این شرایط کمک کنند. اما در ایران شرایط پیچیده‌تر از این حرف‌هاست.

### ■ به طور خاص در مورد ایران و کشتی‌سازی‌های داخلی نیز همین شرایط وجود دارد؟

شرکت‌های کشتی‌سازی در ایران سابقه‌ی خوبی ندارند. یادم هست کشتی‌رانی جمهوری اسلامی چندین سفارش به کشتی‌سازی‌های داخلی داده بود اما بازده خوبی نداشت. هم از نظر زمان تحویل به مشکل برخوردند و هم از نظر کیفیت و هم از نظر قیمت. در نتیجه عطایش را به لقایش بخشیدند و به شرکت‌های خارجی سفارش دادند.

پس این خیلی مهم است که کشتی‌سازی داخلی ما سابقه‌ی خوبی ندارد و به تبع نمی‌تواند مشتری خوب جذب کند.

مثلا یکی از این شرکت‌های کشتی‌سازی که کشتی‌های کوچک می‌ساخت، خیلی با تاخیر کشتی‌ها را تحویل می‌داد. مدت وام تمام می‌شد اما همچنان کشتی آماده نبود. بعد هم اقساط وام شروع می‌شد بدون اینکه کشتی وارد مسیر شده باشد تا توان پرداخت اقساط را داشته باشد.

کار به جایی رسید که کشتی‌ها با تاخیر آماده تحویل می‌شدند، اما ورود این کشتی‌ها به چرخه دریایی دیگر کار بهینه‌ای نبود و کسی که قرارداد را بسته بود نمی‌توانست کشتی را تحویل بگیرد. تا مدت‌ها ما این مشکل عمده را داشتیم.

### ■ به هر حال رشد صنعت کشتی‌سازی یک ضرورت است. با این شرایط چگونه می‌توان از این بحران خارج شد؟

برای حل این مشکل نیاز به منطق و واقعیت داریم. ما در این ماجرا سه ضلع داریم. کشتی‌سازی، بانک و خریدار. هر سه باید درک متقابل از همدیگر داشته باشند. کشتی‌سازی باید بداند که زمان تحویل و کیفیت مسئله‌ی بسیار مهمی است. وقتی هم بانک وارد قضیه می‌شود و می‌بیند کشتی‌سازی به هر دلیل منطقی یا غیرمنطقی نتوانسته کالا را تحویل دهد نباید فروشنده را تحت فشار قرار دهد. البته بانک هم تا جایی تحمل دارد.

### ■ و نقش دولت در اینجا چگونه تعریف می‌شود؟

اینجاست که نقش دولت مهم است که باید به شکلی بتواند این شرایط را تعدیل کند. مثلا مدت تنفس وام را تمدید کند، سود را کاهش دهد یا مدت وام را افزایش دهد. باید به طریقی میان اضلاع این مثلث میانجیگری کند و آن را حل کند که متأسفانه این حضور را در حال حاضر نداریم.

کشتیرانی است. در بخش کشتیرانی در چند سال اخیر و مخصوصا یکی دو سال گذشته شرکت‌ها با ضرر مواجه شدند.

برای حل این مسئله شرکت‌های کشتیرانی شروع کردند به اینکه به هم ملحق شوند. مثلا مدت‌هاست که بحث الحاق «هانجین» و «هیوندای» با هم وجود دارد.

هانجین که در حال حاضر شرایط خوبی ندارد.

بله! این دو شرکت توسط کشورشان حمایت می‌شدند. سوبسیدهای مستقیم و غیرمستقیمی به این شرکت‌ها داده می‌شد و این سوبسیدها باعث شد تا ساختار این شرکت‌ها تضعیف شود. چون اگر سوبسید دلیل منطقی نداشته باشد نتیجه عکس می‌دهد و البته از سوی دیگر عدم حمایت دولت هم نتیجه‌ی خوبی نخواهد داد.

در کره با رانته‌ی که این شرکت‌ها داشتند توانسته بودند ضعف‌شان را پوشش بدهند. اما رانته دولتی تا یک زمان محدود می‌تواند جواب دهد و برای همین در یکی دو سال اخیر این دو شرکت دیگر نتوانستند کاری کنند و عملا دیگر سوبسیدها نتوانست ضعف‌ها را پنهان کند.

این می‌تواند برای کشور ما یک درس باشد. شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی در این مدت به شدت سقوط کردند و از همین زاویه حمل‌ونقل شرایط خوبی ندارند. نتیجه این شرایط سبب شده تا صنعت کشتی‌سازی هم شرایط خوبی نداشته باشد.

### ■ چرا شرکت‌های کشتیرانی به هم ملحق می‌شوند؟

شرکت‌های کشتیرانی به این دلیل به هم ملحق می‌شوند که بتوانند حجم بارشان را بالا ببرند. بتوانند از کشتی‌های بزرگ‌تری استفاده کنند و به خشکی ورود کنند.

دلیل دیگر اینکه بتوانند تجهیزات‌شان را یکپارچه استفاده کنند. هزینه‌ها را هم کاهش دهند و به بنادر ورود کنند.

شروع ورود به بنادر با بحث بندرداری است و در ادامه هم بنادر خشک. به این معنا که بتوانند محموله‌های دریایی را روی خشکی هم تا محل تحویل، خودشان حمل کنند که بتوانند عدم درآمد دریایی را روی خشکی جبران کنند. پس در مجموع شرکت‌های دریایی شرایط خوبی ندارند.

پس معتقد هستم در واقع این شرایط نامناسب کشتیرانی است که موج آن به کشتی‌سازی رسیده است. دقیقا! این شرایط عینا و به‌طور مستقیم باعث شده تا صنعت کشتی‌سازی در همه‌ی دنیا با بحران مواجه باشد. چون تقاضا کم شده و هزینه‌های ساخت بالا رفته است.

در نتیجه فاینانس بانکی وسط می‌آید و بانک‌ها مجبورند به این شرکت‌ها کمک کنند. از طرفی هم وقتی سفارش کم می‌شود، زمان تولید افزایش پیدا می‌کند هزینه‌های سربار ایجاد می‌شود.

شروع ورود به بنادر با بحث بندرداری است و در ادامه هم بنادر خشک. به این معنا که بتوانند محموله‌های دریایی را روی خشکی هم تا محل تحویل، خودشان حمل کنند که بتوانند عدم درآمد دریایی را روی خشکی جبران کنند. پس در مجموع شرکت‌های دریایی شرایط خوبی ندارند.

## برگزاری کمیته امور گمرکی و ترانزیت



کمیته امور گمرکی و ترانزیت بنا بر نامه مدیر کل نظارت بر ترانزیت گمرک ایران خطاب به مدیر کل ایمنی و حمل و نقل در خصوص قاچاق کالا و وضعیت کانتینرها تشکیل جلسه داد.

رئیس گمرک ایران، و «رضا گلی» رئیس کمیسیون رسیدگی به اختلافات گمرکی، برگزار شد. در این جلسه با نگرش به مشکلات رخ داده ناشی از قاچاق کالای ترانزیتی (داخلی-خارجی) و بنا به ماهیت استاندارد و مقررات بین المللی در ساخت کانتینر در سطح جهانی به منظور تسهیل جایجایی کالا در حمل و نقل در چرخه بین المللی دریایی که جزء لاینفک ابزار کشتی کانتینر بر محسوب می گردد حاضرین به بیان دیدگاه و تبادل نظر پرداختند. در این رابطه همچنین عنوان شد نظر به آنکه درب کانتینرهای ورودی بر ۲ نوع است (پرچی و پیچی) و از نظر عرف بین الملل مهم سالم بودن پلمپ درب کانتینر است، برای کاهش قاچاق کنترل گمرک بر روی کانتینرهای ورودی باید بیشتر شود و خواسته گمرک در این رابطه عرف نیست.

کمیته امور گمرکی و ترانزیت در تاریخ ۲۸ تیرماه در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تشکیل جلسه داد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، کمیته امور گمرکی و ترانزیت بنا بر نامه مدیر کل نظارت بر ترانزیت گمرک ایران خطاب به مدیر کل ایمنی و حمل و نقل در خصوص قاچاق کالا و وضعیت کانتینرها تشکیل جلسه داد. این جلسه در تاریخ مذکور با حضور اعضای کمیته امور گمرکی و ترانزیت، اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی شامل آقایان «مسعود پل مه» رئیس هیئت مدیره، «مهرشاد معین انصاری» «حسین ناجی پور» مدیرعامل شرکت هرمز مارین و عضو هیات مدیره و «محمد نیک پی» مدیرعامل شرکت توشه بر و عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و همچنین خانم «افروز شریفیان» رئیس کمیته کانتینری، آقای دکتر بهشتیان، مشاور عالی

### سعیدنژاد تشریح کرد؛

## سه اقدام راهبردی دولت یازدهم برای توسعه و تجهیز بندر چابهار

به گفته سعیدنژاد، «ال سی» قرارداد خرید تجهیزات بندر شهیدرجایی «گشایش یافته» ، ضمانت نامه ها صادر شده و این قرارداد نیز به سرعت عملیاتی می شود.

۸۵ میلیون دلاری تأمین تجهیزات بندری را با دولت هند منعقد کرد که این قرارداد سرمایه گذاری با دوره بهره برداری ۱۰ ساله و با تعهد حمل بارهای ترانزیتی و ترانشیپی به امضای مسئولین در کشور رسیده است.

مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی، همچنین از انعقاد قرارداد فاینانس ۱۵۰ میلیون دلاری با هند برای پروژه چابهار خبر داد و ابراز امیدواری کرد که فاز اول طرح توسعه بندر چابهار تا پایان امسال به اتمام برسد.

### دستاوردهای برجای خرید تجهیزات بندری

مدیرعامل سازمان بندر و شهرسازی با اعلام اینکه خرید تجهیزات بندر چابهار، اولین خرید اروپایی کشور در بخش تجهیزات بندری پس از اجرای برجام است، توضیح داد: برای خرید تجهیزات بندر چابهار، گشایش اعتبار انجام شده، ضمانت نامه ها صادر و عملیات «ال سی» و قراردادهای عملیاتی شده است.

مدیرعامل سازمان بندر با تأکید بر اینکه کلیه قراردادهای این سازمان از طریق فرایند مناقصه انجام می شود، درباره قرارداد خرید تجهیزات بندر شهیدرجایی گفت: در بندر کانتینری شهیدرجایی در استان هرمزگان قرارداد خرید تجهیزات با اعتبار ۱۰۷ میلیون

معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به استراتژیک و محوری بودن بندر چابهار به جهت نزدیکی به اقیانوس و تأکید نظام بر توسعه همه جانبه منطقه چابهار و سواحل مکران، از سه اقدام راهبردی دولت تدبیر امید در این بندر خبر داد.

به گزارش سی نیوز، مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی با اشاره به اینکه مطالعات طرح جامع بندر چابهار توسط مشاوران ایرانی و خارجی انجام شده و این بندر در ۵ فاز ساخته و به بهره برداری می رسد، گفت: تا قبل از این دولت پروژه توسعه بندر چابهار با ۱۵۰ میلیارد تومان هزینه، ۳۳ درصد پیشرفت عملیاتی داشته است اما با روی کار آمدن دولت یازدهم این برنامه توسعه ای هم اکنون ۸۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد که حدود ۳۵۰ میلیارد تومان هزینه داشته است.

محمد سعیدنژاد در تشریح سه اقدام محوری دولت در بندر چابهار گفت: دولت یازدهم پشتیبانی کرد که صندوق توسعه ملی برای پروژه چابهار ۳۳۰ میلیون دلار اعتبار جهت خرید تجهیزات تخصیص دهد که این امکان سرمایه گذاری از طریق یک شرکت خصوصی شروع شده است.

به گفته سعیدنژاد دولت در اقدام بعدی، قرار داد سرمایه گذاری

المللی اعلام شده و ظرف یک ماه آینده تصمیم گیری نهایی می شود.

### مشارکت با جوینت داخلی شرط ورود سرمایه گذار خارجی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: سرمایه گذاری خارجی با شرط مشارکت با سرمایه گذاری ایرانی اجازه فعالیت در بنادر ایران را دارد. به گفته سعیدنژاد، سهم سرمایه گذار ایرانی در مشارکت با سرمایه گذاری خارجی، حداقل باید ۵۱ درصد باشد.

یورو در قالب مناقصه بین المللی انجام شد که یک شرکت معتبر بین المللی برنده این مناقصه شد.

به گفته سعیدنژاد، «ال سی» قرارداد خرید تجهیزات بندر شهیدرجایی «گشایش یافته»، ضمانت نامه ها صادر شده و این قرارداد نیز به سرعت عملیاتی می شود.

مهندس سعیدنژاد با اشاره به قراردادهای سرمایه گذاری در بندر شهیدرجایی، از اعلام فراخوان سرمایه گذاری بر اساس شاخصه های تأمین کننده منافع ملی خبر داد و گفت: درباره اپراتوری ترمینال شماره یک بندر شهیدرجایی، فراخوان آن به صورت عمومی و بین

## برگزاری کمیته مشترک انجمن کشتیرانی و انجمن

### صنفاي شرکت های حمل و نقل بین المللی



«افسانه فخری»، «لیدا حفاری»، و «نیلوفر سمنانی» حضور داشتند. هدف از برگزاری این جلسه معارفه اعضای کمیته مشترک و برنامه ریزی برای تشکیل جلسات در سال جاری بود. در این جلسه همچنین مباحث دیگری در خصوص توقف دیرکرد کانتینر مطرح شد. بر اساس تصمیمات اتخاذ شده در این جلسه جلسات آتی کمیته مشترک هر دو هفته یکبار برگزار خواهد شد.

کمیته مشترک فی مابین انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران برگزار شد.

در این جلسه آقایان «روزبه مختاری» عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، «مسعود عطری» عضو انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی، «امیرعباس تهامی نژاد»، «علی چهایی»، و «امیرحسین رشیدی» و خانمها «نسرین مگری»،

## تجدید رئیس جمهور

### از سازمان بنادر و دریانوردی

سعیدنژاد «مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از عملکرد یک سال گذشته و تلاش سازنده و موثر کارکنان این سازمان تقدیر به عمل آورد. به گزارش سی نیوز، دکتر روحانی در این لوح آورده است:

در مراسم اختتامیه جشنواره شهیدرجایی به منظور تجلیل از وزارتخانه ها و دستگاه ها برتر و معرفی کارمندان نمونه دولت، دکتر حسن روحانی، رئیس جمهوری ایران با اهدای لوح تقدیر به مهندس «محمد

**جناب آقای مهندس سعیدنژاد**

**معاون محترم وزیر و رئیس سازمان بنادر و دریانوردی**

در سال اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل از همت و تلاش ارزنده جناب عالی و تمام مدیران و کارکنان محترم آن سازمان در راستای توسعه و اعتلای کشور و تحقق اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و کسب رتبه برتر در جشنواره شهیدرجایی سال ۱۳۹۵، تشکر و قدردانی می نمایم.

توفیق روزافزون شما و کارکنان شریف آن سازمان را در خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران از خداوند متعال خواستارم.



دکتر سیف در گفتگو با سی نیوز؛

## نیاید انتظار داشت با یک جشنواره تمام مشکلات حل شوند

گفتگو

دکتر «محمد سعید سیف» دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی در گفتگو با سی نیوز بر لزوم حمایت و مشارکت بخش‌های مختلف برای توسعه مبحث علم و فناوری در بخش دریا تأکید کرد. دومین جشنواره ملی دریا مسیر پیشرفت از روز یکشنبه ۱۷ آبان آغاز به کار کرده و تا ۱۹ آبان ادامه داشت در همین رابطه در گفتگو با آقای دکتر «محمد سعید سیف» دبیر ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی، در مورد اهداف برگزاری این جشنواره به گفتگو نشستیم که مشروح این گفتگو به شرح زیر است:

حتما همین طور است که بدون کمک سایر دستگاه‌ها رسیدن به اهداف امکان‌پذیر نیست لذا در همین جشنواره ۳۰ سازمان به ما کمک کردند. نهادهای و دستگاه‌های مختلفی به ما کمک کردند برای مثال وزارت آموزش و پرورش و یا نیروی دریایی کمک‌های زیادی به ما کردند اما باید این نکته را نیز عنوان داشت که هر ابزاری برود محدودی دارد از همین رو نمی‌تواند همه مشکلات را حل کند. نباید انتظار داشت که صرفا با برگزاری یک جشنواره تمامی مشکلات حل شوند. این جشنواره نیز اقدامی است که از طریق آن بتوان به پیشرفت علم و فناوری در حوزه دریا کمک کرد و ما نیز برای توسعه این کار از طرح‌ها حمایت کرده، تسهیلات در اختیار صاحبان طرح و ایده‌های نو قرار داده و موانع موجود بر سر کسب و کار آنها را برطرف می‌کنیم.

در خصوص مشارکت بخش خصوصی نیز باید بگوییم که شرکت‌های دانش‌بنیان همگی از بخش خصوصی هستند و ما با ارائه وام‌های کم بهره و یا بلاعوض از فعالیت‌های آنها حمایت می‌کنیم.

**■ به نظر شما چالش‌های موجود در مسیر توسعه علم و فناوری در بخش دریا چه مواردی هستند؟**  
در مورد چالش‌ها نیز باید گفت که محیط کسب و کار در کشور ما محیط سسپل و آسانی نیست و با توجه به آنکه شرایط سیاسی و اقتصادی در حال تغییر است این وضعیت برای شرکت‌های کوچک دانش‌بنیان مشکلاتی را بوجود می‌آورد لذا ما تلاش می‌کنیم تا از طریق حمایت از این شرکت‌ها وضعیت موجود را برای آنها بهبود بخشیده تا محیط کسب و کار بهتری برایشان فراهم شود. سایر مشکلات موجود نیز نمی‌تواند در سطح ما حل و فصل شود و برای حل آن نیاز به مشارکت بخش‌های بزرگتری هست. امیدواریم که در سال‌های بعد شاهد حضور ارگان‌ها و شرکت‌های بیشتری باشیم و با حضور تمامی کسانی که در بخش دریا فعالیت دارند جشنواره کاملتری را برگزار کنیم.



**■ آقای دکتر سیف هدف از برگزاری این جشنواره چیست؟**  
با توجه به آنکه حوزه دریا بخش‌های متنوع و گسترده‌ای دارد و اگر از این بخش‌ها حمایت نشود زنجیره‌ای که برای توسعه کار لازم است شکل نمی‌گیرد و بخش دریایی نمی‌تواند رشد کند از همین رو در جشنواره تلاش شده تا تمامی حلقه‌هایی که به نوعی در دریا و فعالیت‌های آن سهیم هستند حضور داشته باشند. برای پیشبرد کار و فرهنگ‌سازی نیز تلاش شد تا از دانش‌آموزان، دانشجویان، نهادها و شرکت‌های دانش‌بنیان استفاده شده و آنها را در طرح‌ها مشارکت داده و از طرح‌های آنها استفاده کنیم و در کل علم و فناوری را وارد مباحث دریایی کنیم و همه بخش‌های علم و فناوری دریایی را اینجا در این جشنواره کنار هم داشته باشیم تا آنها از این فرصت استفاده کنند و با بیان ایده‌ها و دستاوردهای خود کارها را به پیش برده و امکان تجاری‌سازی ایده‌ها فراهم شود.

**■ آیا صرفا برگزاری چنین جشنواره‌هایی شما را به اهداف مورد نظر می‌رساند یا آنکه نیازمند دریافت کمک از سایر نهادها نیز هستید؟**

در خصوص مشارکت بخش خصوصی نیز باید بگوییم که شرکت‌های دانش‌بنیان همگی از بخش خصوصی هستند و ما با ارائه وام‌های کم بهره و یا بلاعوض از فعالیت‌های آنها حمایت می‌کنیم.



## نسیم اطلس اقیانوس نمایندگی کشتیرانی

سرویس Feeder Operating در مسیر جبل علی / بندرعباس  
 سرویس NVOCC از بنادر چین، کره و تایوان توسط کانتینر های تحت مالکیت شرکت به  
 بنادر ایران بدون تخلیه و بارگیری و تحت پلمپ میبا  
 سرویس تعویض کانتینر در بندر جبل علی جهت محمولات وارداتی اروپا و محمولات تحریمی  
 سرویس منظم کانتینری با امکان تحویل کانتینر در تهران جهت صادرات به کلیه بنادر دنیا  
 به صورت مستقیم و یا ترانسشیمنت  
 سرویس مستقیم کانتینری از بنادر خاور دور، اروپا و افریقا به بندرعباس، بندر امام خمینی،  
 بوشهر و خرمشهر با کمترین زمان حمل  
 سرویس خرده بار دریایی از کلیه بنادر چین کره به صورت مستقیم، ژاپن از طریق بندر بوسان  
 کره و بنادر اصلی اروپا از طریق دبی  
 سرویس حمل کالای فله از / به بنادر اصلی دنیا

تهران، خیابان احمد قیصر (بخارست)، کوچه  
 مقدس (چهارم)، پلاک ۲۱، طبقه ۱، واحد ۱۱  
 تلفن: ۰۲۱-۴۳۰۶۸  
 فکس: ۰۲۱-۸۸۵۳۰۵۴۵  
[www.atlas-ocean.com](http://www.atlas-ocean.com)  
[info@atlas-ocean.com](mailto:info@atlas-ocean.com)



## کشتیرانی آبدیس مارین

تلفن: ۰۲۱-۴۳۰۶۸

فکس: ۰۲۱-۸۸۵۳۰۵۴۵

براه: ۰۲۱ ۱۱۵ ۳۳۳۴

ایمیل: [info@abdismarine.com](mailto:info@abdismarine.com)

وبسایت: [www.abdismarine.com](http://www.abdismarine.com)

نشانی: تهران - خیابان سپهر قرنی - خیابان شاداب غربی - ساختمان شماره ۷ - طبقه ۷ - کد پستی ۱۵۹۸۹۱۵۶۳۳

# خبرگزاری سے نیوز

نخستین خبرگزاری مستقل بندری و دریایی

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

[www.seanews.ir](http://www.seanews.ir)

[info@seanews.ir](mailto:info@seanews.ir)

