



شماره

نیمه دوم
تیر ۱۳۹۷گفت و گو با مدیرعامل
شرکت تایید و اتر خاورمیانه؛توسعه زیرساخت ها
لازمه توسعه
صادرات از
شمال کشور

بایندور



نگاهی به صنعت حمل و نقل دریایی در قاره سیاه
بندر هاب آفریقا
کجاست؟

دیپلک انجمن کشتیرانی مطرح کرد؛
اعتماد به بخش خصوصی،
راهکار توسعه بنادر شمالی کشور

داستان جلد

توسعه دریامحور یکی از اهداف مهم و مورد توجه وزارت راه و شهرسازی در سال های اخیر بوده است. بهره مندی از این ظرفیت عظیم می تواند تحولی در نظام اقتصادی و تجاری ایران به وجود بیاورد و ارتباط ما با دیگر کشورها را تسهیل بخشد. همایش توسعه صادرات از دریای خزر نیز در همین راستا و با حضور کشورهای حاشیه دریای خزر در ساری برگزار شد.



محمد راستاد

مدیرعامل سازمان بندر

در دریای خزر حدود ۱۳۵ میلیون تن ظرفیت بندری داریم که ۳۰ میلیون تن آن می تواند ظرفیت ما باشد. اما کل حمل و نقل دریایی که در دریای خزر انجام می شود چیزی حدود ۳۰ میلیون تن است.



دبیرکل انجمن کشتیرانی مطرح کرد:

اعتماد به بخش خصوصی، راهکار توسعه بندر شمالی کشور



مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در حاشیه برگزاری همایش توسعه صادرات از مسیر دریای خزر گفت: «برای فعال سازی صادرات از طریق دریای خزر چاره ای جز اعتماد و حمایت از بخش خصوصی وجود ندارد. با برنامه های توسعه ای سازمان بندر می توان به گسترش فضای پشتیبانی و پسکرانه ها در این نطقه از کشور امیدوار بود تا هم در حجم و میزان تخلیه و بارگیری شاهد افزایش محسوس باشیم.»

وی در ادامه افزود: «اگر ما این امکان را برای بخش خصوصی ایجاد کنیم، صادرکننده ها می توانند خارج از پیچ وخم های اداری و با حمایت های مالی که اتفاق می افتد، امکان صادرات به ویژه به کشور روسیه را به صورت جدی فراهم کنند. هم اکنون تولیدات کشور به خصوص در استان مازندران قابلیت بالایی را برای صادرات به کشورهای حاشیه دریای خزر، کشورهای CIS و قفقاز دارد.»

پل مه در خصوص اعطای بسته تشویقی به بخش خصوصی برای حضور و سرمایه گذاری در بندر شمالی کشور نیز تصریح کرد: «بهترین بسته تشویقی آن است که تمامی امور با اختیارات کامل، که نیاز اجرایی یک پروژه اقتصادی است در اختیار بخش خصوصی قرار بگیرد و دولت تنها بخش نظارتی را عهده دار باشد. اگر قابلیت هایی که اصل ۴۴ تعیین کرده را برای تصمیم گیری، نظارت، مدیریت و اجرا به بخش خصوصی واگذار کنیم و از سوی دیگر، موانع مختلف را از سر راه برداریم شاهد خواهیم بود که خیلی سریع تر به اهداف از پیش تعیین شده می رسیم.»



از ابتدای سال جاری تاکنون صورت گرفت

برگزاری ۱۹ جلسه کمیته های تخصصی مشورتی در انجمن کشتیرانی

شیمیایی برگزار شده است. همچنین ۱ جلسه امور حقوقی و بیمه، ۴ جلسه کمیته کانتینری، ۱ جلسه کمیته روابط بین الملل و ۲ جلسه کمیته آموزش در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شده است.

برگزاری این جلسات با حضور دبیرکل انجمن کشتیرانی، روسا و اعضای کمیته ها به صورت منظم ادامه خواهد یافت تا مسائل مرتبط با حوزه دریایی و بندری هر کمیته مورد ارزیابی و بررسی قرار بگیرد.

جلسات کمیته های تخصصی-مشورتی در بخش های مختلف به صورت منظم در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شده است. از ابتدای سال جاری و طی ۴ ماه نخست سال، مجموع جلسات کمیته های تخصصی-مشورتی ۱۹ مورد بوده است.

در این مدت ۳ جلسه کمیته تخصصی مشورتی بندری و غیرکانتینری، ۴ جلسه کمیته مالیات و تامین اجتماعی، ۱ جلسه کمیته امور گمرک، ترانزیت و فوروردی و ۳ جلسه کمیته مواد نفتی و



حضور دبیرکل انجمن کشتیرانی در همایش توسعه صادرات از مسیر دریای خزر

با حضور مسوولان و نمایندگان داخلی، مهمانان خارجی و فعالان صنعت حمل و نقل دریایی؛ همایش بین المللی توسعه صادرات از مسیر دریای خزر برگزار شد. در این مراسم که در شهر ساری برگزار شد، دبیرکل انجمن کشتیرانی نیز به عنوان مهمان ویژه حضور داشت. این همایش در دو روز و با حضور ۵۰ مهمان خارجی و صدها مهمان داخلی برگزار شد.



اهدای لوح تقدیر به انجمن کشتیرانی

لوح سپاس حضور در نمایشگاه جامع دریایی ایران به دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته اهدا شد. این لوح توسط بابک اکبری، دبیر برگزاری نمایشگاه به مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی اهدا شد. این نمایشگاه با حضور مسوولان، مدیران، نمایندگان شرکت های خصوصی و انجمن های فعال در حوزه دریایی در محل برگزاری نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار شده بود.





فرودمرکدال | تحلیلگر کلارکسون پلاتو

افزایش حجم کشتی‌ها باعث افزایش رقابت از یک سو و کاهش میزان سود در میان شرکت‌های کشتیرانی شده است. این موضوع به افزایش رقابت شدید میان لاینرها و استفاده محدود از ابزارهای مدیریتی شده که پیش از این در اختیار داشتند.

خبر ویژه

نگاهی به صنعت حمل و نقل دریایی در قاره سیاه

بندر هاب آفریقا کجاست؟



ظرفیت بخش حمل و نقل دریایی در قاره آفریقا بسیار بالاست. اما این قاره به دلیل عدم سرمایه‌گذاری مناسب در زیرساخت‌های بندری نمی‌تواند از قدرت بالقوه حمل و نقل دریایی بهره‌مند شود. کدام یک از بنادر قاره آفریقا توان تبدیل شدن به هاب منطقه را دارند؟ چه باید بکنند تا این ظرفیت بالقوه به شکل اجرایی خودش را نشان بدهد. صنعت حمل و نقل دریایی مایه حیات و نیروی نجات بخش آفریقا است. به طوری که بیش از ۹۰ درصد صادرات و واردات این قاره به وسیله صنعت حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. در گزارش منتشره توسط سایت ship technology، اتحادیه آفریقا صنعت حمل و نقل دریایی را «مرز جدید برای رنسانس قاره» نامیده است.

اما با این ظرفیت عظیم، آفریقا تنها بخش اندکی از سهم حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی را در اختیار دارد. مشکلاتی همچون مسائل ظرفیت بندار، فساد اداری، عدم امنیت و ناکارآمدی مدیریت باعث شده تا از این ظرفیت استفاده نشود. گزارش (PWC) نیز تاکید دارد که اگر آفریقا به دنبال تحقق بخشیدن به اهداف خود است، باید از ظرفیت بندار خود به خوبی استفاده کند. تجزیه و تحلیل گزارش شرکت (PWC) نشان می‌دهد که اگر در روند فعالیت بندار آفریقا ۲۵ درصد بهبود یابد، به میزان ۲ درصد تولید ناخالص داخلی افزایش خواهد یافت. ما به اتفاق‌هایی که باید در ۵ بندر مهم آفریقا رخ بدهد تا این رشد محقق شود، نگاهی داشته ایم. ۵ بندر مهم آفریقا یعنی دوربان، آبیجان، مومباسا، جیبوتی و لاگوس مورد بررسی قرار گرفته که در این میان، بندر دوربان در آفریقای جنوبی نقش مهمی را در قاره سیاه ایفا می‌کند.



Hapag-Lloyd

کاهش بهای سهام شرکت‌های بزرگ کانتینری آغاز شد

رقابت برای افزایش سهم بازار و کاهش هزینه‌ها

بود وارد آب‌ها و خطوط کشتیرانی شده اند و همین مسأله یکی دیگر از علت‌های بروز رقابت برای افزایش سهم بازار حمل و نقل بین‌المللی است. ارزش سهام هاپاگ لوید با ۹.۹ درصد کاهش به ۳۲.۳۶ یورو رسیده است. این بزرگ‌ترین میزان افت سهام شرکت از نوامبر ۲۰۱۵ تاکنون به شمار می‌رود. در حال حاضر نیز ارزش مجموع سهام هاپاگ لوید ۵.۷ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. هاپاگ لوید طبق بیانیه‌ای اعلام کرده بود که انتظار دارد در سال جاری میلادی ۴۵۰ میلیون یورو درآمد داشته باشد. این شرکت در سال گذشته میلادی به درآمد ۴۱۰ میلیون دلاری رسیده بود.

سهام شرکت آلمانی کشتیرانی «هاپاگ لوید» پس از پیش‌بینی کاهش سود سالانه خود، حدود ۲۲ درصد کاهش یافت. چرا که افزایش ظرفیت به همراه افزایش قیمت سوخت در میزان سود نهایی تاثیرگذار بود. رقیب دانمارکی هاپاگ لوید، یعنی A.P. Moller-Maersk به عنوان یکی از تهدیدهای عدم رشد سود آن به شمار می‌رود. همچنین ظرفیت حمل و نقل دریایی از میزان حجم تجارت دریایی در سال جاری میلادی پیش‌بینی گرفت و باعث شد تا رقابت برای شرکت‌های کشتیرانی سخت‌تر شود. از سوی دیگر، کشتی‌های سایز بزرگ که در سال‌های قبل سفارش ساخت آنها به ثبت رسیده



سقوط یک پله‌ای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

ماه ژوئن در حالی به پایان رسید که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران جایگاه هجدهم خود در جدول برترین شرکت‌های کشتیرانی کانتینری دنیا را از دست داد و با یک پله سقوط در رده نوزدهم ایستاد.

در حال حاضر شرکت‌های ای.پی.ام. مرسک، مدیران‌ه‌ای و سی.ام.ای.سی. جی.ام. رتبه‌های اول تا سوم این جدول را در اختیار دارند.

Rank	Company	TEU	Share	YOY Growth
1	MSC	4,118,000	18.1%	+12.1%
2	CMA CGM	3,200,000	14.1%	+10.1%
3	Maersk	2,800,000	12.4%	+8.1%
4	Hapag-Lloyd	2,400,000	10.7%	+6.1%
5	OOCL	2,100,000	9.3%	+5.1%
6	Evergreen	1,900,000	8.5%	+4.1%
7	Yang Ming	1,800,000	8.0%	+3.1%
8	Shen Yang	1,700,000	7.5%	+2.1%
9	ONE	1,600,000	7.1%	+1.1%
10	UHL	1,500,000	6.6%	+0.1%
11	Harbour City	1,400,000	6.2%	+0.1%
12	Blue Star	1,300,000	5.8%	+0.1%
13	Front Runner	1,200,000	5.4%	+0.1%
14	Sea Group	1,100,000	5.0%	+0.1%
15	Grimaldi	1,000,000	4.5%	+0.1%
16	Star Line	900,000	4.1%	+0.1%
17	Blue Bird	800,000	3.6%	+0.1%
18	Seaconsolid	700,000	3.1%	+0.1%
19	Uthmaniyah	600,000	2.7%	+0.1%
20	Almalyk	500,000	2.2%	+0.1%



شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری کاهش یافت

شاخص اجاره بهای کشتی‌های کانتینری عقب‌نشینی محسوس‌تری را تجربه کرد. اما همچنان امتیاز آن نسبت به سال گذشته در همین مدت، رشد ۳۹ درصدی را نشان می‌دهد. با آغاز تعطیلات تابستانی در نیمکره شمالی، بخشی از بازار حمل و نقل کانتینری دچار کاهش حجم فعالیت شد و همین مسأله، عدم افزایش امتیازها را در پی داشت. البته این موضوع در همه بخش‌ها دیده نمی‌شود.

New ConTex*	534		
	05.07.18	12 mos	24 mos
Gearless	1100 TEU	\$8.543	n.a.
Geared	1700 TEU	\$11.028	n.a.
	2500 TEU	\$12.139	\$13.050
	2700 TEU	\$12.246	\$13.133
	3500 TEU	\$12.578	\$13.530
	4250 TEU	\$13.139	\$14.274



دیویش اوتام، معاون سفیر هند در ایران:
توسعه بندار شمالی این امکان را فراهم می‌سازد تا بتوانیم بخشی از کالاهای صادراتی خود را از طریق بندر چابهار به کشورهای شمال ایران برسانیم.



موضوع:

توسعه صادرات از
بندار شمالی کشور



پرونده



گفت و گو با مدیر عامل شرکت تایدواتر خاور میانه؛

توسعه زیر ساخت ها؛ لازمه توسعه صادرات از شمال کشور

کنیم، به حوزه توسعه دریامحور می‌رسیم که در همه جا، گزارش‌ها، تحلیل‌ها و خبرهای آن را می‌بینیم، اما توجه ویژه‌ای برای رفع موانع یا تعیین استراتژی صورت نگرفته است. با توجه به سطح کیفی محصولاتی که داریم و نیاز منطقه و اقتصاد کشور، می‌طلبید که در همه بخش‌های خدماتی، کشاورزی و صنعتی بیشتر وارد عرصه صادرات شویم. در حال حاضر، می‌توان از مسیرهای راحت‌تر و همکاری با تجار کشورهایی که ارتباط بهتری با ما دارند آغاز کنیم. به طور مثال، کشورهای حاشیه دریای خزر که محدودیت‌های تحریمی در آنجا وجود ندارد و احتمالاً در آینده هم به شکل جدی وجود نخواهد داشت. مثلاً ارتباط با روسیه که خودش دچار تحریم شده و بخشی از نیازهایش را از ترکیه تأمین می‌کند. اگر ما ظرفیت کنونی را به خوبی شناسایی و جذب کنیم، می‌توانیم ارتباط سازنده‌ای با کشورهای حاشیه دریای خزر به وجود

اولین همایش توسعه صادرات از راه دریای خزر با حضور مسوولان داخلی و خارجی برگزار شد. تصور می‌کنید برگزاری این نوع همایش‌ها در شرایط کنونی تا چه اندازه می‌تواند برای ارتقای رشد صادرات کشور اثر بخش باشد؟

پرداختن به موضوع صادرات در کشوری که تمام تفکرات و پشتوانه‌هایش عمدتاً معطوف به واردات بوده، حتی اگر به صورت نظری هم انجام شود بسیار مهم است. بنابراین از این نظر، هر نوع همایش یا برنامه‌ای با هر نوع نیت و شکل اجرا که با موضوع صادرات برگزار شود می‌تواند این سوال مهم را مطرح سازد تا به تدریج مشکلات، موانع و محدودیت‌های قانونی صادرات در آن مطرح شود. شرکت‌ها، صاحبان کالا و طرف‌های خارجی بایند و زیرساخت‌ها مورد ارزیابی و تحلیل قرار بگیرد و این، قطعاً به نفع کشور خواهد بود. اما اگر از این بخش عبور

برگزاری نخستین همایش
توسعه صادرات از راه

دریای خزر فرصت مناسبی را ایجاد کرد تا مسوولان صنعت حمل و نقل و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی گرد هم آیند تا با آخرین وضعیت بندار شمالی کشور آشنا شده و به بررسی راهکارهای توسعه سرمایه‌گذاری در این حوزه بپردازند. در همین خصوص، گفت‌وگویی با مهدی اعتصام، مدیرعامل شرکت تایدواتر خاور میانه که از جمله مهمانان ویژه این همایش بود انجام داده‌ایم که تقدیم می‌شود.



یادداشت



آناگورگی کاسایف، مدیر بندر ترکمن باشی ترکمنستان

ارتباطات ترانزیتی مهمی میان ایران و ترکمنستان وجود دارد و ما علاقه مندیم تا همکاری های اقتصادی دریایی با ایران را گسترش دهیم. باراه اندازی این مسیر ریلی، امکان ترانزیت کالا از بنادر خلیج فارس به دریای خزر و اروپا ممکن می شود و در این امر سهولت بیشتری به وجود می آید.



نخستین همایش توسعه صادرات از مسیر دریای خزر برگزار شد

خیز صادرات از خزر

در هوای شرجی ساری، صدها مهمان داخلی و ۵۰ مهمان خارجی از کشورهای تاجیکستان، روسیه، ترکمنستان، آذربایجان، قزاقستان، گرجستان، افغانستان و هند در همایشی با عنوان «توسعه صادرات از راه دریای خزر» شرکت کردند تا با ظرفیت های صادراتی بندر شمالی کشور بیشتر آشنا شوند و فرصت های سرمایه گذاری در حوزه های مختلف را مورد ارزیابی قرار بدهند. به گفته کارشناسان، ظرفیت جابجایی دریای خزر چیزی حدود ۱۳۵ میلیون تن است. اما به دلایل مختلف تنها از ۳۰ میلیون تن این ظرفیت استفاده می شود. نکته قابل تامل اینکه قابلیت ظرفیت صادرات ایران، دقیقاً معادل تمام ظرفیت کنونی جابجایی در بزرگ ترین دریاچه جهان است. اما چرا تاکنون نتوانسته ایم از تمام ظرفیت ممکن برای توسعه صادرات و افزایش ترانزیت در این نقطه از کشور بهره ببریم؟ اگر بخواهیم تنها به یک نمونه از ظرفیت صادراتی کشور نگاه کنیم، روسیه نمونه کاملی خواهد بود. کالاهای وارداتی روسیه در ۲۶ گروه تعریف می شود که عمده آنها را محصولات کشاورزی، غذایی و مصالح ساختمانی تشکیل می دهد. کالاهایی که امکان تولید آنها با کیفیت مطلوب در همان استان های شمالی کشور وجود دارد. اما عدم سیاست های تشویقی برای سرمایه گذاران، مطلوب نبودن صنعت بسته بندی، ضعف شبکه حمل و نقل، وجود کمبودها در بندر شمالی به لحاظ زیرساختی، عدم بازاریابی مناسب و دیپلماسی قوی برای ایجاد تعاملات تجاری باعث شده تا نتوانیم در گذشته از این فرصت طلایی بهره لازم را ببریم. همانطور که نمایندگان کشورهای حاشیه دریای خزر در این همایش عنوان کردند، آنها سرمایه گذاری های کلانی را در بخش بندری و لجستیک خود انجام داده اند و قصد دارند در آینده نزدیک سهم بیشتری از ظرفیت بزرگ کاسپین را از آن خود کنند. این فرصت، اگر به خوبی درک نشود شاید در آینده نقش منفی برای بندر شمالی کشور به شمار آید. برگزاری این همایش کمک کرد تا کمبودها را بسنجیم، فرصت ها را دریابیم و ظرفیت ها را بشناسیم. وجود ۸۸۹ کیلومتر خط ساحلی در شمال کشور این نوید را می دهد که در آینده های نزدیک بتوانیم سهم صادرات خود را از این بخش از کشور ارتقا دهیم، اقتصاد مقاومتی را عملی سازیم و نقشی سازنده در معادلات تجاری دریای خزر داشته باشیم.



در حال حاضر ظرفیت بندر شمالی متناسب با فعالیت هایی که برای صادرات دارد انجام می شود بسیار بیشتر است. اما در برخی بخش ها دچار کمبود جدی هستیم

باوریم و برگزاری این نوع همایش ها هم می تواند ما را به هدف نزدیک تر کند.

در اولین همایش شاهد حضور مهمانان و مسوولان خارجی بودیم که علاقه مند بودند سطح حمل و نقل و تجارت با کشورمان را ارتقا بدهند. آنها تا چه اندازه در این امر موجد هستند؟

طبیعی است که آنها آمده اند تا ظرفیت های ما را بشناسند. سطح کیفی و برندهایی که معرفی می کنیم را بشناسند و با قوانین ما بیشتر آشنا شوند. اما علاوه بر مسوولان حمل و نقل و تجاری کشورهای حوزه دریای خزر، حضور نماینده هایی از هند و افغانستان نشان می دهد که آنها تشنه این مسائل هستند. حالا کافی است که ما ظرفیت ها و نیازهای این کشورها را بشناسیم و متناسب با آن، بتوانیم به توسعه تجارت و صادرات مان بیاوریم. به عنوان مثال، در استان های شمالی محصولات کشاورزی و گلخانه ای با کیفیت مطلوب تولید می شود که امکان صادرات آنها وجود دارد. اگر زیرساخت ها و امکانات صادرات وجود داشته باشد، قطعاً ما شاهد رشد صادرات در این منطقه خواهیم بود.

به موضوع زیرساخت ها اشاره کردید، به نظر می رسد مسوولان سازمان بندر نیز علاقه مندند تا بخشی از جذب سرمایه گذاری ها در این بخش انجام شود. در حال حاضر ظرفیت بندر شمالی متناسب با فعالیت هایی که برای صادرات دارد انجام می شود بسیار بیشتر است. اما در برخی بخش ها دچار کمبود جدی هستیم. مثلاً در بخش کانتینرهای یخچالی خدمات خوبی نداریم و دچار محدودیت هستیم. سیستم های مانیتورینگ به قدر کافی نیست و چون روی این بخش ها به خوبی کار نشده، ممکن است برای شرایط صادرات کافی نباشد. البته ظرفیت های فیزیکی و امکاناتی در بندر شمالی وجود دارد که اینها با توسعه ای که می توانند پیدا کنند از نظر حجم بار، سیلوها و انبارها خیلی خوب پوشش خواهند داد. عمده کمبودها در مسائلی است که سریع می تواند رفع شود و این مهم به وسیله اپراتورها و یا سرمایه گذاران مرتفع می شود. زیرساخت های خارج از بندر مثل مسیرهای جاده ای و ریلی بیشتر مسائل ملی است و خیلی به سازمان بندر ارتباطی

ندارد. به همین دلیل، همه نهادها و سازمان ها در کنار مجموعه های استانی باید همت کنند تا در این بخش بسیار مهم نیز اتفاق های مثبتی رخ بدهد. به خصوص، اتصال خط راه آهن قزوین-رشت که در حال انجام است با بندر کاسپین و انزلی و همین طور خطی که به امیرآباد متصل است، اینها حلقه های مفقوده ای هستند که اگر قوی تر شوند می توانند ظرفیت صادراتی ما را در بندر افزایش بدهند و از طرف دیگر، موضوع ترانزیت نیز اهمیت و معنای دیگری پیدا خواهد کرد.

در روز نخست همایش، پیشنهادهایی برای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی در بندر شمالی کشور مطرح شد. تصور می کنید تا چه اندازه این سیاست های تشویقی می تواند برای جذب سرمایه گذاران کارا باشد؟

بندر شمالی کشور به خاطر حجم بار کم برای بخش اپراتوری سودده نیست. همین مساله مشکلات عدیده ای را برای همه اپراتورهای شمالی کشور به وجود آورده و برخی از آنها را حتی دچار مشکلات نقدینگی و ضرر و زیان کرده است. سازمان بندر هم به این موضوع توجه کرده و برنامه هایی را برای رفع این مشکلات در نظر گرفته است. اما رفع مشکلات نیاز به سرعت بیشتری دارد تا میزان آسیب به اپراتورها به حداقل برسد. در بخش سرمایه گذاری موضوع متفاوت است، یعنی در برخی بخش ها سرمایه گذاری ها خوب جواب داده و در بخشی دیگر تعدد نوع سرمایه گذاری ها یکسان بوده و متناسب با حجم بار تعریف نشده و مشکلاتی را به وجود آورد است. قطعاً سیاست های حمایتی سازمان بندر می تواند کمک کند تا هم جذب سرمایه گذاری ها بیشتر شود و هم سرمایه گذاری های انجام شده سودده باشد تا انگیزه برای سرمایه گذاران پیشین ارتقا پیدا کند و جذب سرمایه گذاری جدید عملی شود. مسائلی که آقای راستاد در این همایش مطرح کرد بسیار به جا و لازم بود تا سرمایه گذاران با امید وارد این عرصه شوند و امید هست، وعده ها نیز عملی شود.

ما داریم به شرایط تحریم کشور نزدیک می شویم و به نظر می رسد این بار، موضوع تحریم های دریایی بسیار جدی تر خواهد بود. فعال سازی بندر شمالی کشور و افزایش تعاملات با کشورهای حاشیه دریای خزر چقدر می تواند در این شرایط به ما یاری برساند؟

در وضعیت تحریمی، فعال سازی بندر شمالی می تواند اثربخش باشد، اما نمی تواند جایگزین بندر جنوبی شود. چرا که بندر جنوبی یک ظرفیت استثنایی به خاطر حجم بار و نوع کالاها وجود دارد که این ظرفیت در بندر شمالی دیده نمی شود. یعنی اصلاً این میزان کالا وجود ندارد که بخواهد جابجایی مشابه آن انجام شود. اما بندر شمالی در برخی از بخش ها مانند غلات و کشاورزی می تواند فعال تر شوند و نیازهای ما را تامین کنند.

کاسپین به روایت عدد و رقم

بزرگ ترین دریاچه دنیا محل اتصال ۵ کشور ایران، روسیه، ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان فرصت مناسبی را برای تعامل آنها از یک سو و اتصال کریدور جنوب-شمال و کشورهای حوزه سی-آی-اس و ترانزیت به اروپا فراهم آورده است. با توجه به اینکه حدود ۱۴ درصد از سواحل این دریاچه بین المللی در اختیار کشور ماست، لازم است تا ظرفیت های بالقوه آن شناسایی شده و از ظرفیت های بالفعل آن به بهترین شکل ممکن استفاده شود.

۲۴ فروند کشتی

۲۴ فروند کشتی در بخش کشتیرانی و حمل و نقل دریایی خزر فعالیت دارد.



۶۸ درصد

صادرات کالا از منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر طی ۹ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه قبلی ۶۸ درصد افزایش یافته است.

۶۳ درصد

۶۳ درصد اقتصاد مازندران و ۶۳ درصد اقتصاد نوشهر از بندر نوشهر متاثر است.



۲۲۰ میلیون دلار

میزان صادرات از گمرک آستارا در سال ۹۶ مبلغی معادل ۲۲۰ میلیون دلار بوده است که از آن، چیزی معادل ۱۲۰ میلیون دلار را محصولات کشاورزی تشکیل می دهد.



۳۲ میلیارد بشکه

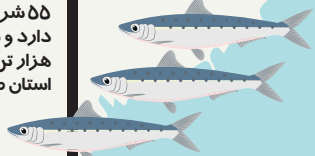
ذخایر اثبات شده نفت در این دریای ۳۲ میلیارد بشکه است و این یعنی حدود ۴ درصد از کل ذخایر نفت خاورمیانه

۱۵ میلیون تن

در دو سال گذشته پیشرفت ظرفیت بندر انزلی از ۱۱ میلیون تن به ۱۳،۵ میلیون تن رسیده است و در برنامه توسعه به ۱۷ میلیون تن خواهد رسید. بندر انزلی توانسته ۷۰ درصد سرمایه گذاری از بخش خصوصی داشته باشد. همچنین تعداد اسکله های این بندر به ۲۴ پست افزایش می یابد

۸ هزار تن

تنها استان مازندران دارای ۵۵ شرکت تعاونی صیادی دارد و سالانه بیش از ۸ هزار تن انواع ماهی از این استان صید می شود



۹۳ درصد

عملکرد بندر فریدون کنار در این مدت از رشد ۲۳ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته برخوردار بوده است. در بخش ورود کشتی به بندر نوشهر و فریدون کنار در این مدت رشد ۹۳ درصدی ثبت شده است

۱۳۰ رودخانه

۸۱ درصد آب ورودی این دریا را رود بزرگ ولگا تامین می کند. حدود ۱۳۰ رودخانه به این دریا می ریزند که اکثر آنها از شمال غربی به دریا می پیوندند. بزرگ ترین آنها رود ولگا است

۸۸۹ کیلومتر

سواحل این دریاچه جمعاً ۶۳۷۹ کیلومتر است که حدود ۸۸۹ کیلومتر آن به ایران تعلق دارد

۵ هزار تن

بندر امیرآباد: در سه ماهه ابتدایی امسال آمار صادرات از بندر امیرآباد حدود ۲۲۵ هزار تن بوده است. بندر امیرآباد در سال گذشته ۵۰۰ هزار تن صادرات را به ثبت رسانده است.



معرفی کتاب

لجستیک بین الملل

کتاب «لجستیک بین الملل»، تألیف داگلاس لانگ و با ترجمه همایون اسدی از جمله کتاب های مهم در حوزه لجستیک به شمار می رود که در آمریکا نیز جزو پر فروش ترین ها قرار گرفت. این کتاب در چهار بخش و هفده فصل به موضوعاتی همچون مدیریت عملیات جهانی، مدیریت ترابری کالای بین المللی، عملیات صادرات و واردات و مدیریت لجستیک پرداخته است. کتاب لجستیک بین الملل توسط انتشارات شولا، در ۸۴۲ صفحه منتشر شده است.



کارگاه آموزشی

برگزاری دوره آموزشی مبانی لجستیک و زنجیره تامین

دوره آموزشی مبانی لجستیک و زنجیره تامین در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی برگزار شد. این دوره آموزشی با حضور دکتر عباس حاجی ابراهیمی طی یک هفته برگزار شد. در این دوره مباحثی همچون تعریف زنجیره تامین، مشکلات زنجیره تامین و منابع آن، نقش اطلاعات در زنجیره تامین، نقش پایانه ها و مراکز توزیع در حمل و نقل، مزایای رقابتی لجستیک، مراکز تولید و ذخیره انواع هاب های لجستیک، سیستم توزیع و اثرات اقتصادی سیستم لجستیک مطرح شد.

