



بایندور



ریال در دنیای رئال

کاهش ارزش واحد پول ملی چه تبعاتی
برای شرکت‌های دریایی دارد؟

ONE HUNDRED THOUSAND RIALS 100 000

گزارش اولیه یک پژوهش جهانی نشان می‌دهد
شرکت‌های کانترینی،
پیشگام در حفظ محیط زیست

در همایش ملی شکل‌های اقتصادی صورت گرفت
تقدیر از انجمن کشتیرانی
به عنوان شکل برتر کشور

داستان جلد ۱۲

کاهش ارزش واحد پول ملی طی ماه‌های اخیر تبعات منفی بسیاری برای شرکت‌های حمل و نقلی، به ویژه شرکت‌های دریایی داشته است. این شرکت‌ها در کنار معضل تحریم‌های ظالمانه، حالا باید خودشان را با دشواری‌های اقتصادی جدیدتری آماده کنند. در این پرونده به برخی تبعات منفی این رویداد اقتصادی پرداخته‌ایم.



مسعود پل مه!

دبیر کل انجمن کشتیرانی!

در سال گذشته ما سه میلیون TEU جابجایی کانینر داشته ایم که حدود ۶۰ درصد آن سهم شرکت‌های خارجی بوده است. هر چند موضوع مالکیت کشتی‌ها مطرح نیست، اما سهم شرکت‌های خارجی همان ۶۰ درصد بوده است.



به مناسبت سالگرد شهادت دریادار بایندر

دریاداران، افتخار دوران



دریادار «غلامعلی بایندر» را می‌توان نماد استعمارستیزی نوین در ایران دانست. او که فارغ‌التحصیل مدرسه دارالفنون و مدرسه نظام مشیرالدوله بود به همین‌ها بسنده نکرد و تحصیلاتش را در دانشگاه جنگ پاریس و نیروی دریایی ایتالیا ادامه داد. بایندر در سال ۱۳۰۱ به واسطه رشادت‌هایش، نشان «ذوالفقار» که عالی‌ترین نشان نظامی ایران بود را دریافت کرد و ۹ سال بعد نیز فرمانده نیروی دریایی آن زمان ایران شد. نقطه اوج میهن‌پرستی این رادمرد دریادل، دفاع از حق حاکمیت ایران بر سر جزایر سه‌گانه به خواسته ساکنان این جزایر و ایستادگی در برابر ادعاهای ناحق انگلیسی‌ها بود.

شعله ور شدن آتش جنگ جهانی دوم دامن ایران را نیز گرفت تا انگلیسی‌ها حضوری پررنگ‌تر در مناطق جنوبی کشور داشته باشند. اما با دریادلانی مواجه شدند که به فرماندهی بایندر، قدمی از آرمان‌های میهن‌پرستانه‌شان عقب نمی‌نشستند. شکست مذاکرات پیشین تنها گزینه درگیری رودرو را مقابل طرفین این دعوی قرار داد. انگلیسی‌ها به روی ناوچه‌های ایرانی آتش گشودند و تعدادی از افسران و ناوی‌ها به شهادت رسیدند. دریادار بایندر برای آماده‌باش به ستاد نیروی دریایی جنوب، به سوی خرمشهر راهی شد. ولی پیش از آن که به خرمشهر برسد با آتش مسلسل‌های انگلیسی به شهادت رسید. حال این میراث ماندگار بایندر و همراهانش، یعنی حاکمیت ایران بر جزایر سه‌گانه و حفظ تمامیت ارضی کشور در جنوب که به بهای گلگون شدن آب‌های خلیج فارس تمام شد جزئی از تاریخ پرافتخار معاصر ایران است.



در همایش ملی تشکل‌های اقتصادی صورت گرفت

تقدیر از انجمن کشتیرانی به عنوان تشکل برتر کشور

مسعود پزشکیان نایب رئیس مجلس شورای اسلامی و ۲۰۰ تشکل بخش خصوصی در ساختمان اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار شد. در این همایش یک روزه، از انجمن کشتیرانی به عنوان یکی از برترین تشکل‌های کشور که رتبه مناسبی نیز کسب کرده بود تقدیر به عمل آمد. مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی این جایزه را از مسعود پزشکیان دریافت کرد.

اولین همایش ملی تشکل‌های اقتصادی در محل اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار شد و از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به عنوان تشکل برتر تقدیر به عمل آمد.

همزمان با «روز ملی تشکل‌ها»، نخستین همایش ملی تشکل‌های اقتصادی با حضور عبدالرضا رحمانی فضلی وزیر کشور، محمد شریعتمداری وزیر صنعت، معدن و تجارت،



برگزاری دوره آموزشی بارفرابری (فورواردینگ)

دوره آموزشی بارفرابری (فورواردینگ) به همت واحد آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. این دوره آموزشی با حضور استاد «محمد نیک پی» در واحد آموزش انجمن کشتیرانی برگزار شد و مباحث مرتبط با فورواردینگ مورد بحث و بررسی قرار گرفت. این دوره به صورت حضوری و طی دو جلسه و با حضور ۲۰ دانشجو برگزار و پس از برگزاری آزمون به آنها گواهینامه معتبر اعطا شد.



برگزاری جلسات کمیته مواد نفتی و شیمیایی و کمیته کانینری

جلسه کمیته تخصصی-مشورتی مواد نفتی و شیمیایی با حضور اعضای این کمیته در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. ریاست این جلسه که در روز دهم مرداد برگزار شد، به عهده ماشالله قاسمی نژاد بود و آخرین مباحث مرتبط با این کمیته مورد بررسی قرار گرفت. همچنین جلسه کمیته تخصصی-مشورتی کانینری با حضور اعضا و به ریاست لیدا حفاری در سالن اجتماعات انجمن برگزار شد.





مالت هامپرت | مشاوره موسسه تحقیقاتی قطب شمال در آمریکا

حضور شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در قطب شمال نشانه‌هایی از یافتن مسیری جدید برای کاهش هزینه‌های شرکت‌های کشتیرانی خواهد بود. مسیری که صنعت حمل و نقل دریایی را متحول می‌کند.

خبر ویژه

ایجاد مسیر دریایی جدید به نام مینی سوئز:

مرسک کشتی خود را به قطب شمال می‌فرستد



بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی کانانتیری جهان اولین کشتی خود را به سوی قطب شمال روانه کرد. این کشتی که بار آن عمدتاً ماهی‌های روسی و کالاهای الکترونیکی ساخت کره جنوبی بود برای اولین بار راهی قطب شمال شد.

این کشتی با ظرفیت ۳۶۰۰ TEU کانانتیر به سمت قطب شمال حرکت می‌کند. کشتی درست در روزهای پایانی این فصل اقدام به جابجایی کالا کرده است، چرا که پس از این ماه، فصل سرد و یخبندان قطب شمال آغاز خواهد شد. ورود کشتی کانانتیری مرسک می‌تواند مسیری جدید را در راه‌های دریایی و اقیانوسی جهان بگشاید. کشتی ونتامرسک که یک برند جدید به شمار می‌رود، در این سفر اطلاعات تحقیقاتی و محیطی را نیز جمع‌آوری و ثبت خواهد کرد و از این جهت یک استثنا به شمار می‌رود. همچنین ونتا مرسک یکی از شناخته شده‌ترین کشتی‌های یخ‌شکن جهان است.

تصمیم مرسک برای آزمودن این مسیر جدید، یک موفقیت برای روسیه به حساب می‌آید. چرا که می‌تواند یک مینی سوئز ایجاد کرده و مسیر میان آسیا و اروپا را کوتاه‌تر کند. مسیر دریایی جدید از منطقه «مورمانکس» در نزدیکی مرز میان روسیه و نروژ تعریف می‌شود و دیگر کشتی‌های عبوری باید از مقامات روسیه برای گذر از این مسیر اجازه بگیرند. اگرچه ثابت شده که این مسیر، نسبت به عبور از کانال سوئز کوتاه‌تر به حساب می‌آید، اما هنوز ثابت نشده که استفاده از این خط دریایی می‌تواند به نفع شرکت‌های کشتیرانی باشد.



گزارش اولیه یک پژوهش جهانی نشان می‌دهد:

کانتینری‌ها، پیشگام در حفظ محیط زیست

است. از سال ۲۰۰۹ میلادی میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در هر مسیر حرکتی کشتی‌های کانانتیری به میزان ۳۷.۱ درصد کاهش داشته است. با این وجود، نوآوری و مشارکت در تشکیل زنجیره ارزش برای دستیابی به اهداف بلندپروازانه‌ای که توسط سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) معین کرده، ضروری به نظر می‌رسد. مطابق دستورالعمل‌های سازمان بین‌المللی دریایی، تا سال ۲۰۵۰ میلادی تمام کشتی‌های بین‌المللی باید به میزان قابل توجهی از تولید گازهای گلخانه‌ای خود بکاهند و اقدامات موثر در زمینه بهره‌مندی از فناوری‌های نوین می‌تواند به این امر کمک کند.

گزارش اخیر مرکز شبکه غیرانتفاعی کسب و کار جهانی نشان می‌دهد که کشتی‌های کانانتیری ۲۲ شرکت کریرلاینر معروف در دنیا توانسته‌اند به میزان قابل توجهی از تولید گاز دی‌اکسید کربن بکاهند و اینگونه به حفظ محیط زیست کمک کنند. عوامل انتشاردهنده گاز دی‌اکسید کربن در خطوط تجاری شامل اطلاعاتی از ۳۲۰۰ فروند کشتی کانانتیری از ۲۲ شرکت معروف کریرلاینر اقیانوسی است. مطابق این گزارش، متوسط انتشار CO2 در هر کیلومتر توسط این ۲۲ شرکت که بیش از ۸۵ درصد حمل و نقل کانانتیری جهان را به خود اختصاص داده‌اند از سال ۲۰۱۶ میلادی تاکنون کاهش داشته



کاهش ۹۸ درصدی سود کاسکو در نیمه اول سال جاری میلادی

شرکت کشتیرانی کاسکو اعلام کرد که در نیمه اول سال جاری میلادی، با کاهش سود ۹۷.۸ درصدی مواجه شده است. این اتفاق به خاطر افزایش هزینه‌ها و همچنین کاهش میزان کالای حمل و نقلی رخ داده است. کاسکو که بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی چینی محسوب می‌شود و پس از خرید سهام شرکت کره‌ای تبدیل به سومین شرکت بزرگ کانانتیری در جهان شد اعلام کرده که سود خالص از ماه ژانویه تا ژوئن چیزی حدود ۴۰۸ میلیون یوان (۶ میلیون دلار) بوده است.



ترافیک بندری در غرب آمریکا افزایش یافت

جنگ تجاری میان آمریکا و چین شرایط را در بنادر آمریکا نیز تغییر داده است. هم‌اکنون میزان حجم بار در بنادر غربی آمریکا به بیشترین حد ممکن رسیده و همچنان به آن افزوده می‌شود. بسیاری از تاجران در پی افزایش تعرفه واردات کالا از چین، به دنبال آن هستند تا کالاهای مورد نظر خود را سریع‌تر وارد کشورشان کنند تا علاوه بر فرار از پرداخت تعرفه، اجناس مورد نیاز تعطیلات تابستانی را تأمین کنند و همین مساله، باعث افزایش ترافیک شده است.





رئیس کمیته تخصصی - مشورتی کانتینری انجمن کشتیرانی خبر داد

کاهش ۹۳ درصدی ارزش ریال ظرف ۵ ماه گذشته

بله، قیمت گذاری ارزی ما را دچار سردرگمی کرده است. مثلاً ۳ روز پیش سامانه «سنا» بخش دلار را به صورت ناگهانی حذف کرد. در این شرایط، هر تعرفه ای که به نرخ دلار باشد دچار چالش می شود. مثلاً مشتری‌هایی که کرایه حمل شان را با دلار پرداخت کرده اند نمی‌توانند هزینه‌ها را محاسبه کنند. شرکت‌های کشتیرانی هم نمی‌توانند THC را محاسبه کنند. حتی سازمان بنادر نیز بعنوان متولی صنعت حمل و نقل دریایی کشور دچار سردرگمی در نحوه محاسبه نرخ‌ها شده است. این اتفاق برای ایرلاین‌ها هم رخ داده و همه اینها به خاطر تصمیمات ناگهانی و بیشتر واکنش بدون پشتوانه علم اقتصاد توسط نهادهای سیاستگذار است که همه شقوق حمل و نقل را دچار اشکال و تنش می‌کند.

شرکت‌های حمل و نقل دریایی چقدر دارای درآمد ارزی و چقدر درآمد ریالی هستند؟ شرایط به وجود آمده در کدام بخش‌ها به آنها آسیب وارد می‌کند؟

طی ماه‌های اخیر شاهد کاهش ارزش پول ملی بودیم، این مساله چقدر در صنعت حمل و نقل تاثیرگذار بوده است؟

کاهش ارزش ریال اتفاق بسیار ناخوشایندی بود که از ابتدای سال جاری آغاز شد. میانگین قیمت دلار در فرودین سال جاری تقریباً حدود ۵۲۰۰ تومان بود، که این عدد در مردادماه چیزی حدود ۱۰ هزار و ۳۰۰ تومان بوده و این یعنی ارزش ریال در همین مدت اندک، ۹۳ درصد کاهش داشته است. کاهش ارزش پول ملی در تمام شقوق بخش حمل و نقل تاثیرگذار بود. بعنوان نمایندگی یک شرکت خارجی، درآمدهای شرکت‌های مشابه، دیگر کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد. نرخ THC علی‌رغم اینکه از سال ۲۰۱۴ در دفترچه تعرفه ثابت بوده است، با عنایت به کاهش ارزش پول ملی، نرخ ریالی آن ۳۱۲ درصد رشد داشته است! و خوب است بدانیم که این هزینه را مصرف کننده یا صادرکننده ایرانی می‌پردازد ...

یا همین قیمت گذاری‌های متفاوت برای دلار؟

افزایش قیمت دلار از یک سو و به تبع آن، کاهش ارزش واحد پول ملی از سوی دیگر باعث بروز مشکلات فراوانی برای شرکت‌های حمل و نقل دریایی، به ویژه شرکت‌های دریایی شده است. این شرکت‌ها به دلیل نوع درآمدزایی شان (ارزی-ریالی) تحت شرایط ماه‌های اخیر دچار معضلاتی شده‌اند، معضلاتی که اگر فکری عاجل برایش نشود حتی می‌تواند به ورشکستگی بخش قابل توجهی از این شرکت‌ها بیانجامد. در این رابطه گفت و گویی با «لیدا حفاری»، رئیس کمیته تخصصی - مشورتی کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته انجام داده ایم که تقدیم می‌شود.



یادداشت



یورونیوز: تورم ۴۰ درصدی در ایران

با وجود اینکه بانک مرکزی ایران نرخ تورم تیرماه سال ۱۳۹۷ را ۱۰٫۲ درصد اعلام کرده است، مرکز پژوهش‌های مجلس ایران اخیراً می‌گوید که به ازای هر ۱۰ درصد رشد نرخ ارز، نرخ تورم ۲ درصد افزایش خواهد یافت. با در نظر گرفتن رشد ۲۰۰ درصدی نرخ دلار طی یک سال گذشته پیش بینی می‌شود تورم ۴۰ درصدی برای اقتصاد و بازار ایران باشد.



کاهش ارزش واحد پول ملی چه تبعاتی برای شرکت‌های دریایی دارد

ریال در دنیای رئال

واحد پول ملی طی ماه‌های اخیر احوال عجیبی را پشت سر گذاشت. شرایطی که به گفته کارشناسان به دلیل افزایش تورم در داخل کشور و کم شدن نرخ تبادل بین ریال و دیگر ارزهای خارجی باعث شده تا ارزش آن به کمترین سطح ممکن طی سال‌های اخیر برسد. شرکت‌های حمل و نقل دریایی در این میان علاوه بر مسائلی همچون آغاز تحریم‌ها، کاهش حجم تجارت بین‌المللی و مشخص نبودن قیمت ارز حلالاً باید با چالشی دیگر دست و پنجه نرم کنند. گزارش‌های اولیه از بازار نشان می‌دهد که ریال در مقایسه با دیگر ارزها حداقل یک سوم کاهش ارزش داشته است. اما برابری واحد پول ملی با دلار طی ماه‌های اخیر ثابت می‌کند که این کاهش، بسیار بالاتر از این اعداد و ارقام اعلام شده است.

شرکت‌های کشتیرانی از یک سو بابت خدمات ارائه شده، هم درآمد ارزی و هم درآمد ریالی دارند. اما شرایط کنونی بازار به گونه‌ای پیش رفته که در هیچ یک از نوع درآمدها، کفه ترازو را به نفع آنها سنگینی نمی‌کند. مشخص نبودن قیمت پایه ارزی و همین‌طور سقوط قیمت ریال باعث شده تا این شرکت‌ها نتوانند رابطه‌ای منطقی میان درآمدها و هزینه‌های جاری ایجاد کنند.

در این شرایط، شرکت‌ها بخشی از فعالیت‌شان را کم کرده و به تعطیلی کوتاه مدت می‌روند. تداوم شرایط کنونی در بازار مه‌آلودی که چشم‌انداز روشنی پیش پای فعالان این عرصه نمی‌نمایاند حتی می‌تواند به بهای تعطیلی بی‌چون و چرای همیشگی این شرکت‌ها تمام شود. شرکت‌هایی که شریان حیاتی تجارت کشورند حالا دچار رسوب و گرفتگی شده‌اند و نیاندیشیدن به عواقب و چاره‌جویی می‌تواند احیای این پیکر نیمه‌جان را غیرممکن سازد.

ریال در دنیای رئال به صورت واقعی دارد ارزش صفرهایش را از دست می‌دهد و دود این آتش در وهله اول، به چشم خطوط مقدم جنگ تجاری یعنی فعالان عرصه دریا و بندر می‌رود!

خودمحوری و تعیین نرخ‌های بدون پشتوانه قانونی برونند؟ یعنی شرکت‌ها نسبت به تعرفه‌های وضع شده عدول کنند و راه خودشان را بروند؟

ما در مقوله هزینه دیرکرد کانتینر با این مساله مواجه شده‌ایم، با توجه به اینکه حدود ۳ سال است که تعرفه‌ها تغییر نکرده و تعرفه جدید با دخالت سازمان بنادر نیز به صورت بلا تکلیف باقی مانده و مشکلات افزون‌تر شده است. در حالی که قیمت دلار بالای ۱۰ هزار تومان است، تعرفه دیرکرد ۳ سال پیش اثر خود را از دست داده و نمی‌تواند جبران‌کننده فرصت از دست رفته باشد. به همین دلیل می‌بینیم که برخی از شرکت‌ها از تعرفه‌ها عدول می‌کنند و در ادامه به این نتیجه می‌رسند که به فکر خودشان باشند. یعنی به این سمت بروند تا درآمدهایشان را مطابق با هزینه‌ها تعیین کنند.

نقش دولت را در این شرایط چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آنها چطور می‌توانند دغدغه شرکت‌های حمل و نقلی را کاهش بدهند؟

به نظر می‌رسد که دولت نیاز دارد تا از مشورت‌های تخصصی بهره‌مند شود. شرکت‌های خصوصی که دست‌اندرکار بخش حمل و نقل دریایی هستند از تجربه و توان خوبی برخوردارند و می‌توانند اثرگذار باشند. اما به فعالیت آنها اهمیت چندانی داده نمی‌شود، یک روز صحبت از یورو می‌شود و فردا حرف یوان را پیش می‌کشند، یک‌شنبه تصمیم می‌گیرند و چند ماه بعد دوباره آن را تغییر می‌دهند. این موضوع حتی به بحرانی‌تر شدن شرایط می‌انجامد. باید دست از آزمون و خطا کردن بردارند و طرح و نظرات کارشناسان این عرصه را مبنای قرار بدهند. در همین موضوع ارزی، اصلاً بخش حمل و نقل دریایی کشور دیده نشده، لازم است بدانیم که حمل و نقل دریایی تنها به کشتیرانی جمهوری اسلامی ختم نمی‌شود، ضمن احترام به کشتیرانی جمهوری اسلامی که بیش از ۴۰ درصد از ترابری دریایی را عهده‌دار است (در بندر شهید رجایی بعنوان بندر اصلی کانتینری کشور)، توجه به نیازهای شرکت‌های کشتیرانی خارجی با حدود ۶۰ درصد توان عملیاتی، ضروری به نظر می‌رسد و به حیات و تداوم حمل و نقل کشور کمک خواهد کرد. اطمینان دارم بخش عمده‌ای از مشکلات تنها با مدد جستن از تدبیر و تجربه نمایندگان اصناف که قوای اصلی صنعت حمل و نقل هستند برطرف خواهد شد. مختصر آنکه تا دولت بخش خصوصی، انجمن‌های صنفی و اتاق‌های بازرگانی را به رسمیت نشناسند و از خود ندانند اجرای سیاست‌های اتخاذ شده بدون پشتوانه قوی علمی و تخصصی، تعادل بازار را بر هم می‌زند.



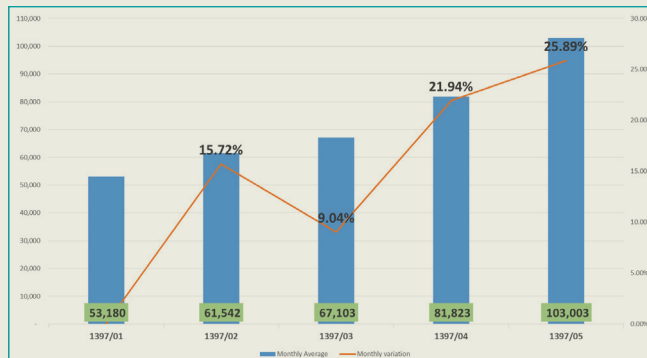
بخش عمده درآمد شرکت‌های نمایندگی در ایران مربوط به ترخیص و بارنامه است. اصل درآمد خارجی در ایران مربوط به ترخیص و بارنامه است. اما به عنوان نماینده خارجی درآمد ارزی هم داریم. با توجه به درآمدهای خارجی، بحث ارز ما را دچار مشکل می‌کند و نمی‌دانیم چه مبلغی را باید مبنای محاسبه قرار بدهیم. از طرفی، درآمدهای ریالی نیز به دلیل کاهش ارزش ریال آنقدر پایین آمده که کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد. این موضوع وقتی جدی‌تر می‌شود که بدانیم عمده درآمد شرکت‌های کشتیرانی به صورت ریالی است که همین جا اخذ می‌شود.

بخش عمده درآمد شرکت‌های نمایندگی در ایران مربوط به ترخیص و بارنامه است. اصل درآمد ما ریالی است، اما به عنوان نماینده خارجی درآمد ارزی هم داریم. با توجه به درآمدهای خارجی، بحث ارز ما را دچار مشکل می‌کند و نمی‌دانیم چه مبلغی را باید مبنای محاسبه قرار بدهیم. از طرفی، درآمدهای ریالی نیز به دلیل کاهش ارزش ریال آنقدر پایین آمده که کفاف هزینه‌ها را نمی‌دهد. این موضوع وقتی جدی‌تر می‌شود که بدانیم عمده درآمد شرکت‌های کشتیرانی به صورت ریالی است که همین جا اخذ می‌شود.

در بخش حمل و نقل جاده‌ای شرایط چگونه است؟ آنجا به نظر می‌رسد که این کاهش ارزش ریال اثرات منفی تری داشته باشد؟

برای بارهایی که به خارج از ایران حمل می‌شود، کرایه‌ها به صورت دلار یا یورو محاسبه می‌شود و بارهای داخلی نیز به صورت ریال. در حال حاضر که شاهد کاهش ارزش ریال هستیم دیگر برای کامیون‌دارها و یا شرکت‌های حمل و نقل زمینی صرف نمی‌کند که با همین شرایط بخواهند به فعالیت‌شان ادامه بدهند. قیمت قطعات اصلی و حتی خود کامیون به شدت بالا رفته و در برخی موارد، اصلاً تامین قطعه به سختی انجام می‌شود. نکته اینجاست که ابتدا باید کالا از طریق دریایی وارد کشور شود تا شرکت‌های حمل و نقل زمینی محموله‌ای برای حمل داشته باشند. وقتی در همین مدت اندک، شاهد کاهش ۲۰ درصدی حجم واردات کالا در بنادر بوده‌ایم، به همان میزان از فعالیت شرکت‌های حمل و نقل زمینی نیز کاسته می‌شود و این چرخه در سامانه‌های دیگر نیز تکرار خواهد شد.

تصور می‌کنید با توجه به ادامه روند عدم برابری هزینه‌ها و درآمدها، شرکت‌ها به سمت وسوی



مقایسه افزایش قیمت دلار طی ۵ ماه نخست سال جاری

حمل و نقل دریایی در استان هرمزگان نگین خلیج فارس

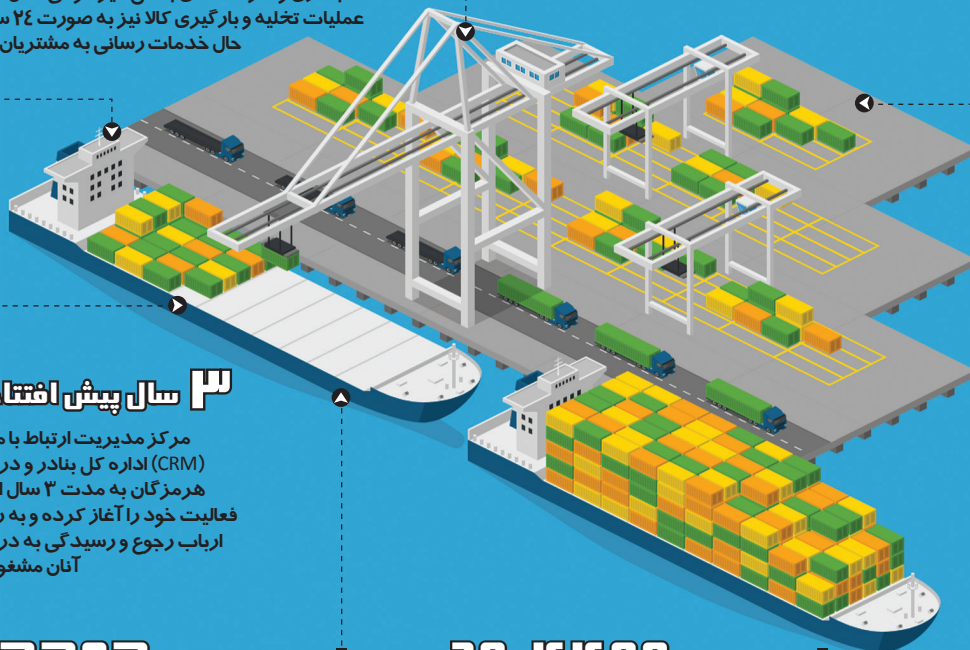
آمارها حکایت از آن دارد که بخش های مختلف حمل و نقل دریایی در استان هرمزگان طی یک سال گذشته رشد قابل توجهی داشته است. میزان تخلیه و بارگیری، میزان تردد مسافر دریایی و ارتقای سطح خدمت رسانی از جمله مواردی بود که در بنادر این استان جنوبی رشد و ترقی داشت.

۷۰ بندر فعال در استان

۷۰ بندر در استان هرمزگان مشغول خدمت رسانی هستند. تنها در ۴ ماه ابتدای سال جاری از مجموع ۳۲ میلیون و ۸۲۵ هزار تن کالای تخلیه و بارگیری شده در این بنادر، ۲۱ میلیون و ۵۴۰ هزار تن مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۱۱ میلیون و ۲۸۵ هزار تن به کالاهای نفتی اختصاص دارد.

۲۴ ساعته شد

فعالیت بندر لنگه، شهید باهنر و قشم به صورت شبانه روزی درآمده است. همچنین تمامی پایانه های بندری و شرکت های بخش غیر دولتی فعال در زمینه عملیات تخلیه و بارگیری کالا نیز به صورت ۲۴ ساعته در حال خدمات رسانی به مشتریان هستند.



۳۵۲۶۲ فروند شناور

۳۷ هزار و ۲۶۲ فروند شناور در این بندر پیلوگیری کرده اند که این رقم رشد مثبت ۲۱۶ درصدی را نشان می دهد. از این تعداد، یک هزار و ۸۱۵ فروند شامل کشتی های بالای هزار تن و ۳۵ هزار و ۴۴۷ فروند از شناورهای پیلو گرفته در این بندر، زیر هزار تن وزن داشته است.

۳ سال پیش افتتاح شد

مرکز مدیریت ارتباط با مشتریان (CRM) اداره کل بندر و دریانوردی هرمزگان به مدت ۳ سال است که فعالیت خود را آغاز کرده و به راهنمایی ارباب رجوع و رسیدگی به درخواست آنان مشغول است.

۱۵۱۱۱۱۱ کانتینر TEU

در دوره زمانی چهار ماهه نخست سال جاری، ۷۸۵ هزار و ۵۸۵ کانتینر در مجموعه بندر بازرگانی این استان تخلیه و بارگیری شد.

۶۹۰۴۴۹۹ مسافر

از آغاز سال جاری تا ابتدای مردادماه که یک دوره زمانی چهارماهه را شامل می شود، ترازبری شش میلیون و ۹۰۴ هزار و ۴۹۹ نفر سفر در بندر و پایانه های مسافری دریایی این استان به ثبت رسید.

۸۴۰ میلیارد ریال

۲۲ پروژه حوزه دریایی و بندری این استان با اعتباری بالغ بر یک هزار و ۸۴۰ میلیارد ریال آماده افتتاح شده است که تا پایان هفته دولت امسال به بهره برداری می رسد.

کابوتاژ در هرمزگان

کابوتاژ (حمل و نقل کالا از طریق آب های ساحلی) در بندر استان به دو میلیون و ۶۷۴ هزار و ۳۹۵ تن و همچنین واردات دو میلیون و ۷۰۲ هزار و ۷۷۹ تن کالای غیرنفتی رسید.

ترانشیب و ترانزیت در هرمزگان

حجم صادرات کالاهای غیرنفتی از طریق بندر تجاری استان هرمزگان ۱۲ میلیون و ۶۸۳ هزار و ۷۷۰ تن با رشد مثبت سه درصدی بوده است. همچنین از آغاز سال جاری تا ابتدای مردادماه، یک میلیون و ۵۷ هزار و ۸۹۱ تن از این کالاها، ترانشیب و یک میلیون و ۹۰۳ هزار تن نیز ترانزیت شد.

معرفی کتاب

مکس پدیا؛ کتاب جامع امور گمرکی

کتاب مکس پدیا کوشیده تا بخش جامعی از فعالیت های مرتبط با تجیره عرضه تجارت بین المللی را به خواننده خود عرضه کند. این کتاب دارای اطلاعات مفید در حوزه های بازرگانی، تجاری و گمرکی است و می تواند به دانش افرادی که قصد مرادوات تجاری با طرف خارجی دارند اثر بخش باشد اطلاعاتی نظیر ثبت سفارش و افتتاح اعتبار، تشریفات گمرکی، معرفی کنوانسیون ها و اصطلاحات بین المللی حوزه کسب و کار بین الملل. این کتاب توسط مهرداد جمال رونقی در ۵۲۶ صفحه تالیف و منتشر شده است.



کارگاه آموزشی

«مدیریت مسافر دریایی»

به همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، دوره آموزشی مدیریت مسافر دریایی برگزار شد. این دوره آموزشی به همراه دوره عملیات پایانه مسافر دریایی و مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی با تدریس کاپیتان مهران کاظمی برگزار شد. این دوره آموزشی با حضور ۱۵ شرکت کننده به مدت ۱۸ ساعت برگزار و به دانشجویان در پایان دوره، گواهینامه معتبر آموزشی اعطا شد.

