



# بایندر

با حضور اصحاب رسانه‌های جمعی کشور برگزار شد

## نشست خبری انجمن کشتیرانی



پس از برگزاری نخستین جلسه  
و حضور اعضا

ترکیب سمت‌های هیات مدیره  
انجمن کشتیرانی مشخص شد

معرفی یک سایت کاربردی برای فعالان  
حمل و نقل دریایی

مسافت و زمان بین دو بندر  
را آنلاین محاسبه کنید

داستان جلد ..... ۱۲

هفته گذشته، خبرنگاران، گزارشگران، عکاسان و تصویربرداران رسانه‌های جمعی و تخصصی کشور مهمان نشست خبری سالانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بودند. مسعود پل‌مه‌در این نشست با اعلام خبر کاهش تعرفه دیرکرد کانتینرها از دهم آذرماه تشریح کرد که این موضوع به ثبات بازار اقتصاد کشور و یک وحدت رویه در بنادر کشور کمک شایانی خواهد داشت. مسئله‌ای که طی یک سال گذشته و با تنوع تعرفه‌ها باعث یک بی‌سامانی شده بود و در نهایت با تدبیر انجمن کشتیرانی به سرانجام مطلوب رسید.



**محمدعلی حسن زاده** معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی

برون سپاری بنادر کوچک شمالی و جنوبی کشور از مدت‌ها قبل آغاز شده است. به عنوان مثال بندر آستارا با یک قرارداد ۶۰ ساله واگذار شده و باقی قرارداد باقی بنادر نیز به زودی انجام خواهد شد.



پس از برگزاری نخستین جلسه و حضور اعضا

## ترکیب سمت های هیات مدیره انجمن کشتیرانی مشخص شد

می شود، مجمع عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران روز سی مهر ماه در اتاق بازرگانی، معادن و کشاورزی تهران برگزار شد و اعضای جدید هیات مدیره انجمن پس از اخذ و شمارش آرا به ترتیب روز به مختاری، محمد نیک پی، مجید و روشناس، امید ملک، حسین ناجی پور، مهسا اکبری طاری و نیما روشنایی انتخاب و مشخص شدند. همچنین فرداد فیروز پور، مریم «نگین» بهلولی و محمد روشنی نیز در این انتخابات به ترتیب به عنوان اعضای علی البدل انتخاب شده بودند.

ترکیب سمت های بیست و سومین دوره هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مشخص شد. پس از برگزاری انتخابات، شمارش آرا و مشخص شدن اعضا، نخستین جلسه هیات مدیره انجمن کشتیرانی برگزار و ترکیب سمت های هیات مدیره نیز مشخص شد. بدین ترتیب روز به مختاری به عنوان رئیس هیات مدیره، محمد نیک پی به عنوان نایب رئیس هیات مدیره و حسین ناجی پور به عنوان خزانه دار انتخاب شدند. پیش از این، ریاست هیات مدیره به عهده امید ملک بود. یادآور



وزیر راه در بازدید از بندر چابهار عنوان کرد

## وجود مدرن ترین ترمینال مسافری دریایی کشور در بندر چابهار



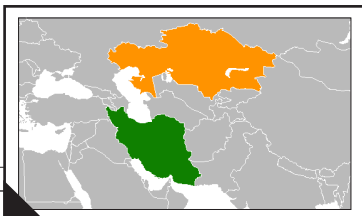
وزیر راه و شهرسازی گفت: با اسکله های جدیدی که در بندر چابهار احداث می شود بزرگ ترین کشتی های کانتینری در این بندر پهلو خواهند گرفت، ایران در تراز کشورهای دارای بنادر پیشرفته قرار خواهد گرفت. محمد اسلامی در بازدید از طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار، اظهار کرد: یکی از اقداماتی که در بندر چابهار شاهد آن هستیم، برچیدن اسکله های نصب سریع است که در دهه ۶۰ ایجاد شده بود. با سرمایه گذاری که به همت دولت در بندر چابهار انجام شده است، فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به بهره برداری رسیده است. اکنون بندر چابهار، بندری استاندارد، مجهز، با کیفیت و مجهز به تجهیزات روز با ظرفیت ۸،۵ میلیون تن است.

وی با بیان این که مجموع ظرفیت بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری به ۱۱ میلیون تن خواهد رسید افزود: این یک پیشرفت بزرگ و یکی از اهدافی است که برای توسعه سواحل مکران جزو الزامات برنامه ای بوده است. به گفته اسلامی، ۲۰۳ هکتار استحصال در فاز نخست طرح توسعه بندر چابهار انجام شده است و با اجرای فاز ۲ بندر چابهار، ظرفیت این بندر به حدود ۳۵ میلیون تن در مجموع اعم از اسکله های نفتی، فله و کانتینری خواهد رسید. وزیر راه و شهرسازی افزود: مدرن ترین ترمینال مسافری دریایی کشور بر خورداری تجهیزات روز دنیا در بندر چابهار ایجاد شده است، در هیچ نقطه ای از کشور ترمینال مسافری با این مشخصات وجود ندارد. در سال ۹۶ کشتی مسافری بین چابهار و مسقط تردد می کرد اما متوقف شد که با هماهنگی انجام شده و انعقاد قرارداد توسط سازمان بنادر و دریانوردی، از پایان آذر ماه امسال کشتی های مسافری در این مسیر عملیات جابه جایی مسافر را آغاز خواهد کرد.



## توافقنامه کشتیرانی تجاری بین ایران و قزاقستان به زودی اجرا می شود

محمدعلی سعیدی پور، مدیر کل توافقنامه ها و توسعه بازار سازمان بنادر و دریانوردی گفت: توافقنامه کشتیرانی تجاری در حوزه حمل و نقل دریایی بین ایران و قزاقستان می تواند نقش ویژه ای در توسعه کریدورهای بین المللی و افزایش حجم بارهای ترانزیتی داشته باشد. این توافقنامه برای دو کشور تعهداتی به همراه دارد و در این میان هماهنگی هایی در مباحث کشتیرانی مطرح شده که بسیار اثر گذار است. هم اکنون فرآیند استصوابی این توافقنامه در کشور پس از ارائه به مجلس در حال انجام است که به زودی ابلاغ و اجرایی خواهد شد.



## نشست خبری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد

نشست خبری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به میزبانی مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و با حضور اصحاب رسانه از خبرگزاری فارس، خبرگزاری تسنیم، ماهنامه صنعت حمل و نقل، باشگاه خبرنگاران جوان، پرتال حمل و نقل، خبرگزاری مانا، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، خبرگزاری مهر، پایگاه خبری سازمان بنادر و دریانوردی، روزنامه همشهری، روزنامه دنیای اقتصاد، ماهنامه ترابان، اقتصاد نیوز، خبرگزاری ایلنا، روزنامه ایران، پایگاه خبری تین نیوز، خبرگزاری مارین نیوز و خبرگزاری ایسنادر اتاق بازرگانی تهران برگزار شد.





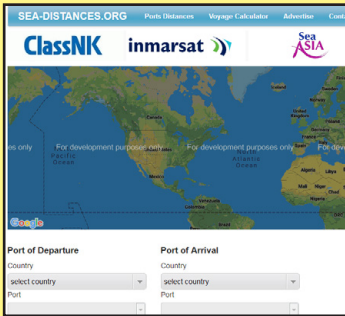
## سعد الکعبی مدیرعامل قطر پترولیوم

ما تولید LNG را تا سال ۲۰۲۴ به حدود ۱۰ میلیون تن افزایش خواهیم داد و چهار فاز تاسیسات تولید جدید را راه اندازی می کنیم و قصد داریم تولید مان را ۶۴ درصد افزایش دهیم.



معرفی یک سایت کاربردی برای فعالان حمل و نقل دریایی

## مسافت و زمان بین دو بندر را آنلاین محاسبه کنید



سایت های متنوعی در خدمت صنعت حمل و نقل دریایی هستند تا اطلاعات جذابی را به فعالان این عرصه ارائه کنند. از جمله سایت های مفید و پر کاربرد برای فعالان عرصه حمل و نقل دریایی می توان به sea-distances.org اشاره کرد. کاربران در سایت «سی-دیسٹنسز» می توانند فاصله بین تمام بنادر دنیا در همه کشورها را به صورت دقیق محاسبه کنند. همچنین اگر سرعت حرکت کشتی را بین دو بندر مشخص کنند می توانند با یک برآیند درست متوجه شوند که کشتی در فاصله بین دو بندر چند روز در راه خواهد بود.

برای آزمون این سایت کافی است ابتدا کشور بندر مبدا (Port of Departure) و بعد کشور بندر مقصد (Port of Arrival) را مشخص کنند. سپس نوبت تعیین بندر می رسد تا مشخصات بندر مبدا و مقصد به سامانه ارائه شود. در انتها نیز می توانید سرعت حرکت کشتی را مشخص کنید تا فاصله و زمان دقیق رسیدن کشتی به بندر مورد نظر به شما نشان داده شود.

برای مشخص شدن کارکرد این سایت مفید ما کشور مبدا را ایران و کشور مقصد را آلمان قرار می دهیم. بعد از مشخص شدن کشورها، تنها بنادر مبدا و مقصد نشان داده خواهد شد و پس از مشخص کردن آنها و سرعت کشتی می توانید روی کلید calculate کلیک کنید. برای این مبدا و مقصد و در صورت حرکت کشتی با سرعت ۱۰ نات دریایی، ۶۳۶۹ مایل بین بندر شهید رجایی تا بندر هامبورگ از طریق کانال سوئز فاصله است. همچنین کشتی شما ۲۶ روز و ۱۰ ساعت در راه خواهد بود تا به هامبورگ برسد.

Global figures 6,151 active ships including 5,345 fully cellular 23,577,177 TEU 23,190,186 TEU fully cellular 285,241,854

Figures are consolidated

Regional Trades weekly capacities Trans-Atlantic 150,011 TEU Trans-Pacific 446,377 TEU Feast-Europe 390,845 TEU

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	4,200,370	17.8%		
2	Mediterranean Shg Co	3,749,017	15.9%		
3	COSCO Group	2,941,001	12.5%		
4	CMA CGM Group	2,671,986	11.3%		
5	Hapag-Lloyd	1,715,068	7.3%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,581,182	6.7%		
7	Evergreen Line	1,271,237	5.4%		
8	Yang Ming Marine Transport Corp.	648,343	2.7%		
9	PIL (Pacific Int. Line)	393,498	1.7%		
10	Hyundai M.M.	382,360	1.6%		
11	Zim	277,662	1.2%		
12	Wan Hai Lines	271,251	1.2%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	161,068	0.7%		
14	IRISL Group	152,419	0.6%		
15	Antong Holdings (QASC)	146,850	0.6%		
16	KMTC	142,818	0.6%		
17	SITC	120,004	0.5%		
18	X-Press Feeders Group	109,564	0.5%		

آلفالاینر گزارش می دهد

## تعداد کانتینرهای جهان از مرز ۲۳،۵ میلیون TEU فراتر رفت

رتبه های بعدی این فهرست قرار دارند. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز همچون سه ماه گذشته در رتبه چهاردهم قرار گرفته و تغییر جایگاه نداشته است. IRISL با در اختیار داشتن ۱۵۲ هزار TEU کانتینر، سهم ۶ دهم درصدی در صنعت حمل و نقل کانتینری دنیا دارد. هلدینگ آنتونگ اما در نزدیکی این شرکت ایرانی قرار دارد. در گزارش اخیر تعداد کشتی های فعال این حوزه نیز ۶۱۵۱ فروند عنوان شده است. DWT نیز نسبت به ماه گذشته رشد داشته و به بیش از ۲۸۵ میلیون تن رسیده است.

سایت معتبر آلفالاینر گزارش اخیر خود را در حوزه صنعت حمل و نقل کانتینری جهان ارائه کرد. بر این اساس، تعداد کانتینرهای جهان از مرز ۲۳،۵ میلیون TEU فراتر رفت که یک رکورد تازه در این بخش محسوب می شود. رنکینگ برترین شرکت های فعال در عرصه حمل و نقل کانتینری جهان نسبت به ماه گذشته همچنان بی تغییر باقی مانده و ای.پی.ام مرسک با اختصاص سهم ۱۷،۸ درصدی کل حمل و نقل کانتینری دنیا در رتبه یک قرار دارد. شرکت های مدیترانه ای، کاسکو، سی.ام.ای سی.جی.ام و هاپاگ لوید در



## افزایش ۶۴ درصدی تولید بزرگترین تولیدکننده LNG جهان

قطر که بزرگترین تامین کننده گاز طبیعی مایع (LNG) در جهان است، پس از اینکه تاسیسات تولید جدیدی را برای بهره برداری از ذخایر جدید اضافه کرد، قصد دارد ظرفیت تولید خود را دو سوم افزایش دهد و تا سال ۲۰۲۷ معادل ۱۲۶ میلیون تن در سال تولید کند. مسئولان گفته اند که کار مهندسی برای دو واحد عظیم LNG با مجموع ظرفیت ۱۶ میلیون تن در سال را آغاز می کنند و در نتیجه تولید LNG قطر از ۷۷ میلیون تن فعلی به ۱۲۶ میلیون تن تا سال ۲۰۲۷ صعود خواهد کرد.



## واژگونی کشتی باری حامل ۱۵ هزار راس گوسفند

یک فروند کشتی باری که حامل ۱۵ هزار راس گوسفند بود در دریای سیاه و در آب های مرزی کشور رومانی واژگون شد. کشتی باری «کویین هیند» پس از آنکه به سمت عربستان سعودی عزیمت کرد، در آب های شهر «کانس تانتا» به دلیلی نامعلوم واژگون شد. مسئولان بندری این شهر اعلام کرده اند که خدمه این کشتی باری شامل ۲۰ نفر شهروند کشور سوریه و یک نفر لبنانی بوده اند که همگی نجات یافته اند. تنها تعداد اندکی از این گوسفندها به صورت زنده نجات یافتند.





### سخنرانی جمعی از فعالان اقتصادی

در ابتدای این دیدار، تعدادی از تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی به تبیین شرایط فعلی کشور و مسائل و مشکلات پیش روی عرصه تولید پرداختند و به ضرورت توجه هر چه بیشتر مسئولان برای رفع موانع حوزه کسب و کار تاکید کردند.

مقام معظم رهبری در دیدار با جمعی از تولیدکنندگان، کارآفرینان و فعالان اقتصادی عنوان کردند

# بخش خصوصی و دولتی باید مکمل همدیگر باشند



«همه بدانند؛ هم دوستان ما، هم

دشمنان ما. ما در عرصه‌ی جنگ

نظامی دشمن را عقب زدیم، در عرصه‌ی

جنگ سیاسی دشمن را عقب زدیم، در

عرصه‌ی جنگ امنیتی دشمن را عقب زدیم

-همین کارهای این چند روز، کارهای امنیتی

بود؛ اینها کارهای مردمی نبود، کار امنیتی

بود؛ عقب‌زده شدند- در عرصه‌های مختلف

دشمن را عقب زده‌ایم؛ به توفیق الهی، در

عرصه‌ی جنگ اقتصادی هم دشمن را به طور

قاطع عقب خواهیم زد.» این بخشی از بیانات

مقام معظم رهبری در دیدار با جمعی از

تولیدکنندگان، کارآفرینان و فعالان

اقتصادی بود که در اواخر آبان ماه در

حسینیه امام خمینی (ره) بود. تاکیدات

ایشان بر رفع موانع تولید و خدمات داخلی

نشانگر توجه و اهمیت این مقوله در دوران

کنونی دارد. بخشی از بیانات معظم له در این

دیدار آورده شده است. یادآور می‌شود در

این دیدار، مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن

کشتیرانی به همراه جمعی از مسئولان

وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و

دریانوردی و همچنین فعالان عرصه

حمل و نقل کشور نیز حضور داشتند.

### راهی جز ترویج تولید نداریم

این دیدار در درجه اول برای تکریم تولیدکنندگان است. ما خواستیم در افکار عمومی کشور این حرف جا بیفتد که نظام جمهوری اسلامی به معنای واقعی کلمه به تولیدکنندگان و ترویج‌کنندگان صنعت داخل، کشاورزی داخل، تولید داخل، خدمات داخل اهمیت می‌دهد و آنها را تکریم می‌کند. آنچه شما باید مطمئن باشید و بدانید این است که من معتقد به این حرفم. بنده معتقدم که علاج مشکلات کشور، کلید حل معضلات کشور عبارت است از ترویج تولید داخلی در بخشهای مختلف. خوشبختانه امشب این تعدادی از فعالان اقتصادی که صحبت کردند، حرفها سنجیده بود، در این جلسه تعدادی از مسئولین محترم حضور دارند، لکن این کافی نیست؛ ای کاش در این جلسه تعداد بیشتری از مسئولین دولتی -بخشهای مختلف دولت- و همچنین تعدادی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی بودند و این حرفها را می‌شنیدند؛ یا آن کسانی که در مورد تولید با رونق اقتصاد کشور جور دیگری فکر

می‌کنند، جای دیگری چشم می‌دوزند، اینها می‌آمدند می‌دیدند راه این است، در چه منتقل کننده حیات و روشنایی و نیرو به داخل کشور همین در پیچه‌ی باز شده به وسیله عناصر متصدی و متکفل تولید است؛ راه غیر از این نیست. آسیب‌ناپذیر کردن و در واقع مسلح کردن انقلاب به سلاح تولید داخلی و اراده‌ی داخلی.

### شما فرماندهان بخشی اقتصادی هستید

آنچه من می‌خواهم به شما بگویم در درجه اول، این است که عرصه تولید و رونق اقتصادی و اوج گرفتن ثروت ملی و رفاه عمومی در کشور، مثل همه عرصه‌های دیگر احتیاج دارد به پیشروانی، فرماندهانی، صفوف مقدمی؛ آن پیشروان و فرماندهان و صفوف مقدم، شما هستید؛ شما تولیدکنندگان. بنده صرفاً جمع حاضر در این جلسه را نمی‌خواهم بگویم؛ این نوع، این حرکت، همین آقایانی که صحبت کردند، فعالیت‌های خودشان را گفتند، اینها صفوف مقدم و خط‌شکن‌های این



## حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی در جلسه

مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به همراه محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی، مسئولان سازمان بندار و جمعی از فعالان حوزه حمل و نقل کشور، در دیدار با مقام معظم رهبری حضور داشت.



## در داخل کشور، ظرفیت‌ها خیلی بالا است. شما بهتر از من می‌دانید، من هم البته بی‌اطلاع نیستم. در بخش‌های مختلف، ظرفیت‌های استفاده‌نشده‌ای وجود دارد که با این موانع نمی‌توانیم از آنها استفاده کنیم، موانع را برداریم تا بشود استفاده کرد



عرصه و این میدان‌اند؛ این میدان هم مهمی است، میدان خطیری است، میدان جنگ است. جنگ اقتصادی در دنیا به شکل‌های مختلفی وجود دارد. آن کسانی که دست‌شان در کار مسائل اقتصاد بین‌المللی است، بروشنی می‌بینند که کشورهای قدرتمند و همه دنیا با هم سر مسئله اقتصادی جنگ دارند. تحریم از اول انقلاب بود، اما در این ده سال اخیر شدت بیشتری پیدا کرده؛ و این تحریم فعلاً خواهد بود؛ اینکه کسی امید ببندد به اینکه حالا یک سال دیگر، دو سال دیگر این تحریم تمام می‌شود، خیال باطل است، این تحریم حالا حالاها هست، باید باشد و خواهد بود. ما برای نجات اقتصاد کشور، چشمان راه‌آیدمان را نبندیم به اینکه حالا کی بشود این تحریم برداشته بشود یا این شخص نباشد یا آن جمع نباشد یا این کشور چنین بکند، نه؛ اینها تأثیری ندارد، این تحریم هست. حالا البته یک زنگی‌هایی بعضی می‌کنند، تحریم را دور می‌زنند، خیلی هم خوب است، عیبی ندارد، دست‌شان درد نکند اما کار اساسی مصون‌سازی اقتصاد کشور از آسیب دیدن از تحریم است؛ کار اساسی این است. دور زدن تحریم یک تاکتیک است، مصون‌سازی کشور در مقابل تحریم، یک راهبرد است، باید این کار را کرد، باید کاری کرد که ما در مقابل تحریم آسیب‌پذیر نباشیم.

### تحریم را به فرصت تبدیل کنیم

در داخل کشور، ظرفیت‌ها خیلی بالا است. شما بهتر از من می‌دانید، من هم البته بی‌اطلاع نیستم. در بخش‌های مختلف، ظرفیت‌های استفاده‌نشده‌ای وجود دارد که با این موانع نمی‌توانیم از آنها استفاده کنیم، موانع را برداریم تا بشود استفاده کرد. پس ببینید، همه حرف در این جلسه این است که ظرفیت‌های کشور بی‌نهایت و فراوان است، از بخشی از آنها استفاده شده و اثربخشی داشته، از بسیاری هم استفاده نشده؛ اگر بتوانیم از آن ظرفیت‌ها استفاده کنیم اقتصاد مصون می‌شود که به برکت این تحریم، استفاده خواهیم کرد؛ این تحریم از این جهت می‌تواند -یکی از دوستان هم اینجا گفتند؛ حرف درستی است- به جای تهدید برای ما، تبدیل بشود به فرصت. اگر توانستیم با تکیه بر توان داخلی، تحریم را بی‌اثر بکنیم، آن عامل تحریم‌کننده هم از تحریم دست برمی‌دارد. البته وقتی او از تحریم دست برداشت، ما نباید سیاست تکیه به داخل را باز عوض کنیم. ظرفیت‌های کشور زیاد است؛ همه هم تکلیف دارند.

### مخاطب اصل ۴۴ قانون اساسی شما هستید

در مورد فعالان اقتصادی که شما باشید، یک کلمه فقط عرض می‌کنم که مخاطب سیاست‌های اصل ۴۴ شما هستید؛ اصلاً مخاطب این مسئله اصل ۴۴ و آن چهار چوب که ما این را آمدیم با نگاه قانونی باز کردیم و سیاست‌های اصل ۴۴ را بیان کردیم برای مردم، تبیین کردیم برای مردم، شما هستید. البته آن روزی که این سیاست‌ها ابلاغ شد، همه تأیید کردند؛ یعنی من آن روز یادم نمی‌آید که حتی یک نفر از کسانی که جزو منتقدین اقتصادی‌اند، صاحب‌نظران اقتصادی‌اند، اعتراض کرده باشند؛ همه تأیید کردند، همه گفتند کار درستی است و همین هم هست. مسئولین دولتی هم همین جور. البته درست عمل نشده؛ اینکه به بهانه

اصل ۴۴، فلان کارخانه را بدهند به یک آدم سوءاستفاده‌چی که کارخانه را برچیند و برج بسازد، تقویت بخش خصوصی نیست؛ و همین هم چقدر فضا را خراب کرد. در بین فعالان اقتصادی و آن کسانی که شرکت‌های دولتی به اینها داده شده، شاید یک درصد هم آن جور کاری نکردند، بقیه سالم عمل کردند، اما همان یک درصد وقتی گفته شد، تکرار شد، موجب این شد که یک بدبینی‌ای به وجود بیاید که «چرا این جور است». من به شما عرض بکنم مخاطب شما هستید؛ سیاست‌های اصل ۴۴ برای شما که فعال اقتصادی هستید، هم حق ایجاد می‌کند، هم تکلیف ایجاد می‌کند؛ مسئولیت دارید؛ بروید قضیه را دنبال کنید.

### بخش دولتی و خصوصی مکمل همدیگرند

توصیه مؤکد بنده به نهاد‌های عمومی غیر دولتی این است که در کارهای اقتصادی مطلقاً رقیب بخش خصوصی نشوند. این، آن حرفی است که ما به همه نهاد‌های عمومی غیر دولتی گفتیم و می‌گوییم. در جاهایی که بخش خصوصی، یا تسوان لازم و امکانات را ندارد، یا رغبتی ندارد، وارد بشوند؛ اگر چنانچه بعد از مدتی بخش خصوصی وارد آنجا شد، اینها از آنجا هم به یک نقطه دور دست‌تر و سخت‌تری مهاجرت کنند و بروند آنجا کار کنند، سرمایه‌گذاری کنند؛ و جدا از رقابت با بخش خصوصی پرهیز کنند. مطلبی که من اصرار دارم که دستگاه‌های حکومتی بجد دنبالش باشند، مسئله‌ی بهبود فضای کسب و کار است؛ همه‌ی این چیزهایی که این آقایان گفتند ناشی از عدم بهبود فضای کسب و کار است؛ قوانین مزاحم، مقررات مزاحم، عملکرد احیاناً غلط، نه از روی غرض‌ورزی که یک جاهایی هم ممکن است از روی غرض‌ورزی باشد.

باید محیط مساعد تولید را در کشور به وجود بیاورند؛ یعنی محیط مساعدی به نفع حرکت تولیدی و جهت‌گیری تولید، در مقابل جهت‌گیری واردات و تکیه به خارج. فضای اقتصادی کشور را، فضای مالی و پولی کشور را، بانک را، گمرک را، بودجه را، تأمین اجتماعی را، مقررات اینها را در جهتی سوق بدهند که به نفع تولید باشد. مسئله سیاست‌های اصل ۴۴ را هم که عرض کردیم، مجدداً تأکید می‌کنیم که سیاست‌های اصل ۴۴ مسئله‌ی جایگزینی بخش خصوصی به جای بخش دولتی نبود؛ بخش خصوصی شأنی دارد، بخش دولتی هم شأنی دارد؛ اینها باید به هم کمک کنند، مزاحم هم نباید باشند. ما گفتیم «بخش دولتی مزاحم بخش خصوصی نباشد»؛ یعنی چه؟ یعنی آن کاری را که سرمایه بخش خصوصی می‌تواند انجام بدهد، بخش دولتی وارد آن نشود؛ اگر هم هست، بکشد کنار، بگذارد در اختیار بخش خصوصی؛ اینها بشوند مکمل هم.

### مشکلات بانکی و گمرکی باید مرتفع شود

قوانین و دستورالعمل‌های مزاحم -که این بخش مربوط به مجلس است- باید نسخ بشود، با مقررات تسهیل‌کننده جایگزین بشود. در برخی از قوانین، این اتفاق افتاده؛ یعنی قوانین را تغییر داده‌اند به نفع تولید، لکن اجرایی نشده، قوانین خوبی گذاشته شده، بعضی‌ها پیش قانون‌گذاری شده، اما اجرایی نشده، باید اجرایی بشود. مشکلات عمده ما در همین زمینه‌ی بانک و گمرک و مانند این چیزها است؛ اینها بایستی برطرف بشود که مجلس و دولت باید در این زمینه بجد فعالیت کنند. یک مطلب هم در توصیه‌های لازم به دولت، عبارات است از ثبات در سیاست‌های پولی و مالی؛ ثبات در سیاست‌ها، سیاست‌هایی که هر چند ماه یک بار یا یک سال یک بار تغییر پیدا کند، ضربه‌های سختی به تولید کشور می‌زند. یک مسئله هم حمایت از صادرات و حضور فعالان اقتصادی در عرصه خارجی است که این را هم بعضی از دوستان گفتند، کاملاً درست است؛ ما از ظرفیت دیپلماسی مان می‌توانیم استفاده کنیم. اطراف خود ما، سیصد چهارصد میلیون جمعیت همسایه‌های ما هستند که با بعضی‌شان هم روابط، عادی و خوب است؛ می‌توانیم ما با اینها ارتباط خوبی داشته باشیم. مسئولین دیپلماسی کشور، نشانهای ایرانی را در بیرون بر جسته کنند.



## دور زدن تحریم یک تاکتیک است، مصون‌سازی کشور در مقابل تحریم، یک راهبرد است، باید این کار را کرد، باید کاری کرد که ما در مقابل تحریم آسیب‌پذیر نباشیم



مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی نسبت به اعمال کاهش تعرفه توافقی ارزی دیر کرد محموله‌های کانتینری ویژه شرکت کشتیرانی خارجی اقدام کردیم که این کاهش و یکپارچه‌سازی تعرفه‌ها منجر به کاهش ۶۰ تا ۸۰ درصدی هزینه تمام شده و هزینه دیر کرد حمل و نقل خواهد شد.



دبیر کل انجمن کشتیرانی در نشست خبری عنوان کرد:

# کاهش تعرفه دیر کرد کانتینر از دهم آذر

وی گفت: ما پیش از این با هزینه دیر کرد کانتینر مواجه شدیم که باعث می شد هزینه مبادله کالا به ایران و از ایران افزایش یابد. در واقع نرخ تمام شده کالا برای مصرف کننده ایرانی را افزایش می داد که شرایط نسبتاً بدی را به وجود آورد.

پل مه اظهار کرد: به عنوان یک تشکل ملی، از تصمیمات اخذ شده دولت و ستاد تنظیم بازار حمایت کرده و حداکثر همکاری را با بدنه دولت خواهیم داشت. از این رو نسبت به کاهش نرخ برخی از تعرفه خدمات اقدام کردیم. وی با اشاره به کاهش نرخ تعرفه توافقی ارزی دیر کرد کانتینر شرکت‌های کشتیرانی خارجی گفت: نسبت به اعمال کاهش تعرفه توافقی ارزی دیر کرد محموله‌های کانتینری ویژه شرکت‌های کشتیرانی خارجی اقدام کردیم که این کاهش و یکپارچه‌سازی تعرفه‌ها منجر به کاهش ۶۰ تا ۸۰ درصدی هزینه تمام شده حمل و نقل در بخش توقف خواهد شد.

## درج تعرفه های متعدد و سنگین ممنوع

دبیر کل انجمن کشتیرانی با بیان اینکه با این اقدام بخش قابل توجهی از هزینه‌های حمل و نقل کالا را کاهش می دهیم، گفت: تعرفه‌ها با به صورت توافقی تغییر می کنند یا اینکه هر

هفته گذشته نهم آذرماه، خبرنگاران، گزارشگران، عکاسان و تصویربرداران رسانه های جمعی و تخصصی کشور مهمان نشست خبری سالانه دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بودند. مسعود پل مه در این نشست با اعلام خبر کاهش تعرفه دیر کرد کانتینرها از دهم آذرماه تشریح کرد که این موضوع به ثبات بازار، اقتصاد کشور و یک وحدت رویه در بنادر کشور کمک شایانی خواهد داشت. مسئله ای که طی یک سال گذشته و با تنوع تعرفه ها باعث بی سامانی شده بود و در نهایت با تدبیر انجمن کشتیرانی به سرانجام مطلوب رسید. در این نشست خبری اصحاب رسانه از خبرگزاری فارس، خبرگزاری تسنیم، ماهنامه صنعت حمل و نقل، باشگاه خبرنگاران جوان، پرتال حمل و نقل، خبرگزاری مانا، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، خبرگزاری مهر، پایگاه خبری سازمان بنادر و دریانوردی، روزنامه همشهری، روزنامه دنیای اقتصاد، ماهنامه ترابری، اقتصاد نیوز، خبرگزاری ایلنا، روزنامه ایران، پایگاه خبری تبین نیوز، خبرگزاری مارین نیوز و خبرگزاری ایسنا حضور داشتند و سوالات شان را در حوزه دریایی و بندری از دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پرسیدند.

## کاهش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی

مسعود پل مه در نشست خبری با اشاره به خروج آمریکا از برجام در سال ۹۷، اظهار کرد: بر این اساس شرکت‌های اصلی کشتیرانی خارجی از همکاری با ما سر باز زدند، در این راستا برخی توصیه ها را جهت جلوگیری از تحت تاثیر قرار گرفتن هزینه های حمل دریایی به مسئولان امر ارائه کردیم.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از تعیین تعرفه هزینه دیر کرد کانتینر بر اساس نرخ تسعیر ارز از امروز خبر داد و گفت: به این ترتیب قیمت تمام شده کالای وارداتی در شرایط تحریمی به طور قابل توجهی کاهش می یابد.

### حضور اصحاب رسانه‌های معتبر کشور در نشست خبری

در این نشست خبری اصحاب رسانه از خبرگزاری فارس، خبرگزاری تسنیم، ماهنامه صنعت حمل و نقل، باشگاه خبرنگاران جوان، پرتال حمل و نقل، خبرگزاری مانا، پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی، خبرگزاری مهر، پایگاه خبری سازمان بنادر و دریانوردی، روزنامه همشهری، روزنامه دنیای اقتصاد، ماهنامه ترابرن، اقتصاد نیوز، خبرگزاری ایلنا، روزنامه ایران، پایگاه خبری تین نیوز، خبرگزاری مارین نیوز و خبرگزاری ایسنا حضور داشتند



## از دولت در خواست داریم موضوع استفاده سوخت کم سولفور و تامین آن را برای تردد کشتی‌ها را جدی بگیرند تا خللی در حمل و نقل کالا وارد نشود

منطقه قرار نگرفتند.

پل مه تصریح کرد: البته شرکت‌های بخش خصوصی داخلی با استفاده از توان ناوگان ایرانی و مدیریت هوشمند توانستند نبود این شرکت‌ها را در بخش کانتینری جبران کنند.

دبیر کل انجمن کشتیرانی در پاسخ به سوالی مبنی بر وضعیت رفت و آمد خطوط کشتیرانی خارجی پس از نازاری‌های اخیر در منطقه اظهار کرد: با ۲۰ شرکت کشتیرانی خارجی برای نقل و انتقال کالاها در تعامل بودیم که این شرکت‌ها از شرکت‌های چند ملیتی محسوب می‌شوند که با آمریکا معاملات گسترده‌ای دارند بنابراین تعدادی از این شرکت‌ها پس از خروج آمریکا از برجام و اعمال تحریم‌های جدید علیه ایران بنادر کشور را ترک کردند. اما در نهایت بحث واردات کالا به کشور به مشکل اساسی برخورد و فعالیت دیگر شرکت‌های خارجی با بنادر ایران برقرار است. در عین حال ابتکار عمل حمل و نقل دریایی کشور دست خود ما است و هیچ تهدیدی نمی‌تواند از ورود کالا و کشتی به بنادر جمهوری اسلامی ممانعت به عمل آورد.

### تامین سوخت کم سولفور، اولویت مهم صنعت کشتیرانی

پل مه با اشاره به اجباری شدن استفاده از سوخت کم سولفور برای تردد کشتی‌ها در دنیا گفت: از مدت‌ها قبل نهادها و موسسات بین‌المللی زمان اجرای استفاده از سوخت کم سولفور را اعلام کرده بودند. البته مشکلاتی در این زمینه وجود دارد و متأسفانه در تولید سوخت کم سولفور کوتاهی‌هایی شده است.

همانطور که می‌دانید از ابتدای سال ۲۰۲۰ میلادی همه کشتی‌ها ملزم به استفاده از سوخت کم سولفور هستند و تامین این نوع سوخت برای کشتی‌های فعال در کشور نیز مهم است. در این زمینه برخی نهادهای مسئول باید نسبت به تامین سوخت کافی اقدامات لازم را انجام دهند تا این صنعت دچار کندی نشود.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ادامه داد: به همین واسطه از دولت در خواست داریم موضوع استفاده سوخت کم سولفور برای تردد کشتی‌ها را جدی بگیرند تا خللی در حمل و نقل کالا وارد نشود.

پل مه با اشاره به ضرورت توسعه شبکه ریلی و انتقال حمل بار به راه‌آهن اظهار کرد: در حال حاضر راه‌آهن سهم کمتر از یک درصدی در حمل بارهای بندری دارد. به همین دلیل برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل نیاز به توسعه شبکه ریلی داریم.



کالاها افزایش می‌یابد.

پل مه با بیان اینکه فرمول مذکور برای شرکت‌های خارجی است، گفت: مبنای تسعیر براساس نرخ ETS است که همواره در پرتال سازمان بنادر، با منبع بانک مرکزی مشخص است. وی تأکید دارد: ۵۷ تعرفه که روی بارنامه و از مبنای توافقی استفاده می‌کردند را در این میان احصا کرده‌ایم و در این راستا، ۶۰ درصد نرخ تمام شده در حوزه تعرفه و حداکثر ۸۰ درصد تنزل می‌یابد.

وی با اشاره به این که نرخ تسعیر ارز بر اساس مبنای بانک مرکزی و ساز و کار سازمان بنادر در صورت حساب‌های شرکت‌های کشتیرانی خارجی و برای وصول ریالی تعیین شده است، اظهار کرد: این کار باعث کاهش قابل ملاحظه قیمت تمام شده کالا در شرایط تحریمی کشور خواهد شد.

### تحریم آمریکا مانعی برای فعالیت شرکت‌های خارجی نشد

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با تأکید بر این که ورود شرکت‌های کشتیرانی خارجی در بخش فله به کشور بعد از خروج آمریکا از برجام هیچ تغییری نکرده است، افزود: واقعیت این است که پس از این اتفاقات میزان صادرات و واردات کالا و حضور شرکت‌های کشتیرانی خارجی در بنادر ایران تغییر نکرد چرا که انتقال کالاهای اساسی به بنادر ایران آن قدر جذابیت دارد که هر اتفاقی در منطقه بیفتد شرکت‌های کشتیرانی خارجی این بازار را از دست نمی‌دهند هر چند هزینه‌ها کمی افزایش پیدا کرد اما شرکت‌های کشتیرانی خارجی تحت تأثیر اتفاقات تصنعی

سال براساس مصوبه شورای عالی ترابری اعلام می‌شوند. وی با یادآوری این که در یکسال اخیر مذاکرات بسیاری را با بخش دولتی و خصوصی داشتیم، ادامه داد: طی مذاکره با شرکت‌های خارجی به این توافق دست یافتیم که هزینه دیرکرد کانتینر کالای وارداتی بر اساس فرمول نرخ تسعیر ارز محاسبه خواهد شد. از این روز ۱۰ آذرماه کاهش تعرفه توافقی ارزی دیرکرد کانتینر شرکت‌های کشتیرانی خارجی اجرایی می‌شود.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: از درج تعرفه‌های متعدد و متأسفانه بسیار سنگین در بارنامه‌ها جلوگیری شود، امیدواریم با همکاری در این حوزه، با این اقدام باعث شود بخش قابل توجهی از هزینه‌های حمل را کاهش دهیم.

پل مه در خصوص ضمانت اجرایی این توافق افزود: در کشور دو تعرفه داریم؛ یک بخش تعرفه‌های توافقی و انعقاد قاعده حقوقی منظم است و اگر نباشد باید از تعرفه شورای عالی ترابری تبعیت کنند.

### تسریع در خروج کالاها از بنادر به نفع اقتصاد ملی

وی با تأکید بر همراهی و حمایت از اقتصاد مقاومتی و تبعیت تصمیمات ستاد تنظیم بازار، اضافه کرد: تا پایان آبان یک میلیون و ۹۰۰ هزار TEU کانتینر ورودی داشتیم که تا پایان سال به ۱،۵ میلیون TEU افزایش می‌یابد که در مجموع حدود ۳۰ میلیون تن خواهد بود. این کالاها به دلیل خاص بانکی و ترخیصی بعضاً تا ۹۰ روز معطل می‌مانند؛ اگر فرض کنیم یک کانتینر با هزینه روزانه ۵۰۰ هزار تومان حق توقف حدود ۹۰ روز در انتظار ترخیص منتظر بماند هزینه سنگینی را به قیمت تمام شده کالا اضافه خواهد کرد.

وی با بیان این که ۱،۹ میلیون تومان به عنوان اسلپ آخر داشته‌ایم که صاحب کالا را در شرایط بدی قرار می‌دهد، ادامه داد: در حال حاضر بالاترین اسلپ با نرخ تسعیر ارز روزانه ۱۵۰ هزار تومان است.

دبیر کل انجمن کشتیرانی گفت: اگر قرار باشد کالاها با زمان ماندگاری بالاتر در بنادر در انتظار ترخیص بمانند، نرخ مصرفی

# SAOI

## International Maritime Education Center



## با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، جوانی و ورزش  
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بازرگانی و دریانوردی



INSTITUTE OF  
CHARTERED  
SHIPBROKERS