



شماره

۳۲

۱۲ تیر ۱۳۹۹

گفت و گویا مدیر عامل شرکت
کشتیرانی خلیج ایراندولت در بهبود
شرایط کسب و کار
حامی بخش
خصوصی باشد

بایندر



خزان صادرات در بهار ۹۹

آمارهای رسمی نشان می دهد که صادرات ایران طی ماه های اخیر افت شدیدی داشته است

بنادر اروپا به سمت سامانه های هوشمند
پیش می رود؛

آغاز پروژه اتوشیپ برای
بهره مندی از کشتی های خودران

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران

تضعیف ترانزیت ضربه مهلکی برای
صنعت حمل و نقل کشور است

داستان جلد ۱۲

خروج آمریکا از برجام در ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۷ سر آغاز بازگشت تحریم های ظالمانه ای شد که به مرور، اقتصاد کشور را دچار جالش کرد. به ویژه اینکه تحریم ها از ابتدای روی صنعت حمل و نقل، به ویژه حوزه کسب و کار دریایی و بندری نشانه گرفته شد. حالا پس از گذشت ۲ سال از بدعهدی آمریکایی ها، نشانه های آن به صورت ملموس در صادرات کشور نمود پیدا کرده و شاخص های آن رویه افول گذاشته است. به ویژه اینکه حضور یک پدیده شوم به نام کرونا نیز بر این گستره نامنی اقتصادی دامن زده است.



محمد راستاد | مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی!

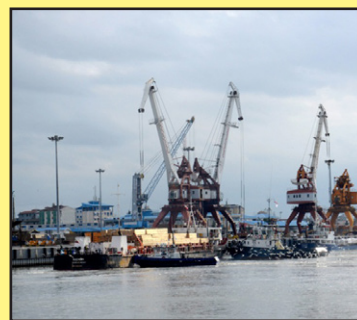
با توجه به ظرفیت های خوبی که کشور در زمینه ناوگان، نیروی دریایی دانش آموخته و زیرساخت های تجهیزاتی که در بنادر داریم، مطمئناً به دوران طلایی حمل و نقل برواهیم گشت.



خبر ویژه

جزئیات صادرات به ۲۰ کشور هدف صادراتی در سال ۹۸

صادرات به روسیه رشد کرد



جزئیات صادرات به ۲۰ کشور هدف صادراتی در سال گذشته نشان می دهد که ایران بیشترین صادرات را به کشور چین داشته و صادرات کشورمان به فدراسیون روسیه در سال ۹۸ نسبت به ۹۷ از نظر وزنی و ارزشی رشد داشته است. مهمترین بازارهای هدف کالاهای صادراتی ایران طی سال های ۱۳۹۸-۱۳۹۷ چین، عراق، ترکیه، امارات متحده عربی، افغانستان، هند، پاکستان، تایلند و امارات بوده است. صادرات ایران به ترکیه به عنوان سومین شریک تجاری ایران در سال گذشته به لحاظ ارزشی ۵ میلیارد و ۴۶ میلیون دلار و به امارات متحده عربی در همین سال ۴ میلیارد و ۵۰۱ میلیون دلار بوده است.

صادرات ایران به افغانستان که پنجمین شریک تجاری ایران در سال ۹۸ بوده است از نظر ارزشی ۲ میلیارد و ۳۶۱ میلیون دلار بوده است. صادرات ایران به هند و پاکستان در سال ۹۸ به ترتیب یک میلیارد و ۵۷۹ میلیون دلار و یک میلیارد و ۱۰۸ میلیون دلار بوده است. صادرات ایران در سال گذشته به هر یک از ۷ کشور چین، عراق، ترکیه، امارات متحده عربی، افغانستان، هند، و پاکستان بیش از یک میلیارد دلار بوده و به کشورهایمانند اندونزی، تایلند، عمان، فدراسیون روسیه، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، جمهوری کره، قطر، ازبکستان، آلمان، مالزی و کویت کمتر از یک میلیارد دلار بوده است.

میزان صادرات ایران به فدراسیون روسیه در سال گذشته ۴۵۸ میلیون دلار و در سال ۹۷ به میزان ۲۸۴ میلیون دلار بوده که مقایسه این ارقام رشد ۶۱ درصدی صادرات ایران به فدراسیون روسیه از نظر ارزشی را نشان می دهد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

تضعیف ترانزیت ضربه مهلکی برای صنعت حمل و نقل کشور است

شرایط کنونی ترانزیت است و اگر قرار بر این است که ترانزیت متولی واحدی داشته باشد باید اقدامات لازم را هر چه سریعتر آغاز کنیم. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه «اعتقاد مجموعه کشتیرانی بر این است که حذف ترانزیت به حذف یک زنجیره کامل لجستیک در کشور می انجامد». گفت: عملیات کشتیرانی، بندری، تخلیه و بارگیری و عملیات جاده ای و ریلی، همه و همه از این تعطیلی ضربه ای سهمگین خواهند خورد و چه کسی پاسخگوی خیل عظیم شاغلانی خواهد بود که با تعطیلی این حوزه بزرگ از کار بیکار می شوند.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در نشست بررسی محدودیت ها و چالش های شرکت های حمل و نقل بین المللی که با حضور صاحب نظران، فعالان و مسئولان صنعت حمل و نقل کشور برگزار شد با طرح این سوال که خواسته ما از ترانزیت چیست؟ گفت: اگر قرار باشد ترانزیت را به مثابه شاکله ای اقتصادی ببینیم، همه ما بازگران این عرصه باید دست به دست هم دهیم و از مقام معظم رهبری نیز در خواست کمک و رهنمون کنیم. او ادامه داد: هر چند که حمل و نقل داخلی به مراتب سهل و ساده تر و دارای درآمد بیشتر نسبت به

تلاش دریانوردان در دوران تحریم مانع توقف تجارت شده است

محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در برهه کنونی و با توجه به تحریم های ناجوانمردانه در بخش حمل و نقل دریایی کشور، همدلی و دلسوزی دریانوردان در خنثی کردن تحریم های تحمیلی موجب شد که صادرات و واردات کالاها با وقفه مواجه نشود. وی در پیامی فرارسیدن روز جهانی دریانوردان را به همه دریانوردان که با همت و تلاش از جان و آسایش خود مایه می گذارند تا چرخ عظیم صنعت حمل و نقل دریایی به حرکت دائمی خویش ادامه دهد تبریک گفت.



نیاز ۶۰۰ کانتینر یخچالی برای افزایش ۳ میلیارد دلاری صادرات به اوراسیا

سید جلیل جلالی فر، عضو هیئت رئیسه اتاق مشترک ایران - روسیه اظهار کرد: اعطای تسهیلات ارزی و یا ریلی صفر و یا کم بهره جهت واردات کانتینر یخچالی اجتناب ناپذیر است. اگر قصد داریم صادرات غیر نفتی ایران به اوراسیا را به سه میلیارد دلار افزایش دهیم، وجود حداقل ۶۰۰ دستگاه کانتینر یخچالی در دریای کاسپین لازم و اجتناب ناپذیر است. هدف از عضویت در اوراسیا توسعه صادرات کشور است، بدون شک توسعه صادرات الزاماتی دارد که در صورت توسعه صادرات شاهد تحقق شعار سال خواهیم بود.





دینگ نانگ |

مدیر اجرایی شرکت کشتیرانی کاسکو

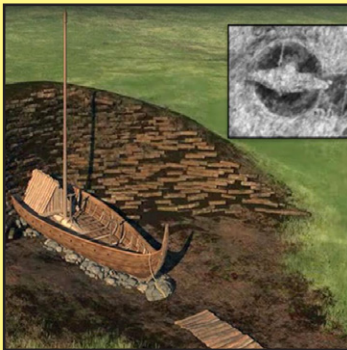
شرکت کاسکو سفارش خرید سه فروند کشتی حمل ال.ان.جی با حجم ۱۷۴ هزار سی.یو.ام را امضا کرده است. این کشتی ها به ارزش ۵۵۴ میلیون دلار در هوندانگ ژوئنگوا ساخته خواهند شد.



خبر ویژه

توسط باستان شناسان صورت گرفت:

کشف یک کشتی هزار ساله متعلق به وایکینگ ها در نروژ



باستان شناسان در نروژ در پی شناسایی یک کشتی قدیمی چوبی متعلق به وایکینگ ها، عملیات حفاری را برای خارج کردن آن از دل زمین آغاز کردند. این کشتی در منطقه ژلستاد در جنوب شرقی نروژ و در یک سایت باستان شناسی کشف شده است. کارشناسان بر این باورند که عملیات خارج سازی این کشتی حدود ۵ ماه زمان خواهد برد. البته پیش بینی می شود که این کشتی چوبی در وضعیت مناسبی قرار ندارد، اما تلاش باستان شناسان این است که بتوانند بقایای این کشتی را از دل زمین بیرون بیاورند. در حال حاضر، تنها سه فروند کشتی متعلق به وایکینگ ها به صورت سالم در نروژ کشف شده است.

نات پاشه Knut Paasche، یکی از مدیران موسسه تحقیقات میراث فرهنگی نروژ می گوید: انتظار نمی رود که بقایای کامل این کشتی که متعلق به حدود ۱۰۰۰ سال پیش از کاملا سالم مانده باشد. اما تلاش مان را می کنیم تا با استفاده از ابزارهای مدرن آن را به صورت سالم خارج کنیم. این کشتی حدود ۲۰ متر (۶۵ فوت) طول دارد و توسط تصاویر رادارهای نفوذپذیر در زمین در سال ۲۰۱۸ میلادی کشف شده است.

سوینونگ روتواتن، وزیر فرهنگ نروژ در این خصوص گفت: کشف این کشتی اطلاعات جدیدی را از شیوه ساخت کشتی های متنوع توسط وایکینگ ها در اختیار ما قرار می دهد و یک ثروت ملی به شمار می رود. تکنیک ساخت کشتی و شناورها توسط چوب و دیگر مواد باعث شده تا ما با شیوه های زندگی آنها و نوع تجارت و سفرهایشان آشنا شویم.



بنادر اروپا به سمت سامانه های هوشمند پیش می رود

آغاز پروژه اتوشیپ برای بهره مندی از کشتی های خودران

کمتری نسبت به آب های آزاد دارد. فناوری ای که باعث می شود این کشتی ها خودران شوند از ۳ بخش اصلی تشکیل شده است. بخش اول چیزی است که باعث می شود کشتی ها به طور مستقل حرکت کنند. این شامل سیستم های فرعی برای آگاهی از شرایط مانند سنسورها، سیستم های موقعیت یابی یا دوربین ها و سایر فناوری ها است که امکان شناسایی موانع را فراهم می آورد. سپس داده های این سنسورها که به هم پیوسته اند با کمک ابزاری به نام فیوژن حسگر و به سیستم ناوبری خودکار کشتی منتقل می شود که تصمیم گیری های فرمان بر اساس آن را می گیرد.

محققان اروپایی در حال طراحی و ساخت کشتی هایی با درجات مختلف خودرانی هستند. تاکنون ۲ فروند کشتی در آب های اروپا وارد پروژه ای به نام اتوشیپ AUTOSHIP شده اند. اولی در سواحل غربی نروژ در حال حمل گوشت ماهی است و دومی در شهر فلاندر در بلژیک به فعالیت خود ادامه می دهد. جیسون مک فارلین، مدیر تحقیقات و نوآوری در شرکت دریانوردی نروژی Kongsberg گفت: یکی از کشتی ها در مسیر کوتاه که با آب و هوای جوی متغیر دچار چالش می شود روبرو است. همچنین مسیرهای داخلی در داخل یک کشور نیز مورد استفاده قرار می گیرد که چالش های



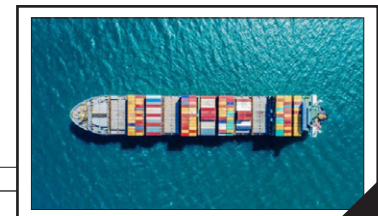
تحریم صنعت کشتیرانی ایران توسط آمریکا

پایگاه خبری «میری تایم اکس کلوسیو» از اعمال تحریم های بیشتر بر صنعت حمل و نقل دریایی ایران خبر داد. این تحریم ها شامل بنادر و کشتی های ونزوئلایی نیز خواهد شد. اعمال تحریم های ایالات متحده علیه منافع حمل و نقل ایران شش ماه پس از آن آغاز شد که دولت ترامپ قصد خود را به عنوان بخشی از تلاش های مداوم خود برای فشار بر ایران اعلام کرد.



سقوط کانتینرها به داخل دریا در هاوایی

پایگاه خبری «اینشورنس ژورنال» خبر داد که دست کم ۲۱ کانتینر از کشتی ها در جزیره هاوایی سقوط کرده است. گارد ساحلی توانسته ۹ کانتینر ۴۰ فوتی را در دریا پیدا کند. اما از سرنوشت ۱۲ کانتینر دیگر خبری نیست. همچنین گارد ساحلی خبر داده که اکثر کانتینرهای پیدا شده از ساحل حدود ۹ مایل فاصله داشته اند و تنها یکی از آنها تا ساحل رسیده است.



عمده فعالیت ما در ارتباط با نمایندگی کشتیرانی هاست. در خصوص مالکیت باید بگویم که عمده کشتی های تانکری در اختیار شرکت های دولتی از جمله شرکت ملی نفتکش است. البته بخش خصوصی هم سهمی دارد، اما این سهم بسیار اندک است



گفت و گو با **عبدالله مهدوی**، مدیرعامل شرکت کشتیرانی خلیج ایران

دولت در بهبود شرایط کسب و کار حامی بخش خصوصی باشد

چند دهه پیش با اتکا به تجربه، توان و تخصص شان شرکت نمایندگی کشتیرانی تاسیس کردند و در اوج روزهای جنگ تحمیلی نیز، گوشه ای از احیای اقتصاد کشور را به دست گرفتند. مدیران ارشد شرکت کشتیرانی «خلیج ایران» که اکنون جزو باتجربه های این صنعت به شمار می روند حتی در روزگار تحریمی نیز دست از فعالیت های خود نکشیده اند و انتظار دارند تا با بازگشت به روزهای پرامید، دوباره با همه توان شان در عرصه خدمت به کشور ظاهر شوند. در این خصوص، با **عبدالله مهدوی**، مدیرعامل شرکت کشتیرانی خلیج ایران گفت و گویی انجام دادیم که تقدیم می شود.





شرکت ما تقریباً به همه جای دنیا نفت حمل کرده است. آمریکای جنوبی، شرق آسیا و اروپا و دیگر نقاط را شامل بوده است. مادر این زمینه محدودیتی نداشته ایم. البته ما در بخش در این هم فعال هستیم و این عملیات را انجام می دهیم، اما عمده فعالیت ما در حوزه تانکری بوده است

بالایی برخوردار باشند. آنها پس از انتخاب و استخدام، دوره های آموزشی را تحت نظر ما و با انجمن کشتیرانی می گذرانند و سپس در بخش های مورد نیاز وارد فعالیت می شوند. شرکت ما در این زمینه صادرات نیروی انسانی هم داشته و توانسته در این زمینه نیز فعال باشد.

پایند در حال حاضر در کدام شهرهای بندری ایران دارای دفتر هستید؟ اصولاً شرایط شهرهای بندری کشور را چگونه ارزیابی می کنید؟

عمده فعالیت ما در بندر امام (ره) ماهشهر، بوشهر، خارگ، بندرعباس و عسلویه انجام می شود. در دیگر بندر هم فعالیت مان اندک است و به صورت موردی می رویم و کارها را انجام می دهیم. در خصوص شرایط شهرهای بندری کشور باید گفت که متأسفانه برعکس دیگر کشورهای دنیا که این شهرها از امکانات و زیرساخت های مناسبی برخوردارند، در ایران این توسعه یافتگی رخ نداده است. مثلاً اگر شما بخواهید در عسلویه یا بندر امام (ره) برای یک شب اقامت کنید این امکان وجود دارد که جای مناسبی پیدا نکنید در حالی که بخشی از توسعه صنعت حمل و نقل دریایی به توسعه امکانات و زیرساخت های شهرهای بندری بازمی گردد که باید توجهات لازم در این زمینه صورت بگیرد. در سال های اخیر، شرایط بهتر شده اما تا وضعیت مطلوب فاصله زیادی داریم.

پایند تعامل شما با انجمن کشتیرانی چگونه است و فعالیت های این انجمن را در راستای تحقق اهداف توسعه ای این حوزه چطور ارزیابی می کنید؟

شرکت خلیج ایران تعامل خوبی با انجمن دارد و ما تلاش مان این است که بنا به دعوت، در جلسات مختلف آن شرکت کنیم. بنده خودم عضو کمیته تخصصی -مشورتی تانکری و مواد شیمیایی هستم. معتقدم که انجمن کشتیرانی در سال های اخیر با تغییر در رویه و رویکرد خود یک جریان نورانی ایجاد کرده و فعالیت های ثمربخش آن در حوزه های مختلف قابل مشاهده است. در بخش هایی مانند توسعه مرکز آموزش و برگزاری دوره های متنوع آموزشی و یا راه اندازی شورای حل اختلاف دریایی و بندری یک تحول ایجاد شده است. شرکت ما تا بحال پرونده ای در این خصوص نداشته، اما برای هر شرکتی ممکن است این نیاز در آینده به وجود بیاید و بتواند از خدمات تخصصی انجمن کشتیرانی بهره مند شود.

نفت را از جزیره خارگ به تنگه هرمز می آورند. آنجا عملیات Ship To Ship انجام و نفت صادر می شود. در خصوص امنیت کشتی ها در هنگام حملات هم موارد بسیاری پیش آمد که آسیب هایی به آنها وارد شد و متأسفانه عده ای از خدمه کشتی ها نیز به شهادت رسیدند.

پایند عمده صادرات نفتی به کدام مقاصد و نقاط مختلف دنیا است؟

کشتی های طرف نمایندگی شرکت ما تقریباً به همه جای دنیا نفت حمل کرده اند. آمریکای جنوبی، شرق آسیا و اروپا و دیگر نقاط را شامل بوده است. مادر این زمینه محدودیتی نداشته ایم. البته ما در بخش درایو هم فعال هستیم و این عملیات را انجام می دهیم، اما عمده فعالیت ما در حوزه تانکری بوده است.

پایند معضلات اصلی و مشکلاتی که شما و این شرکت در صنعت حمل و نقل دریایی با آن مواجه هستید شامل چه مواردی می شود؟

اصلی ترین مشکل ما، شرایط حادثه ها، تحریم است مانند جابجایی ارز از خارج به داخل کشور که کار بسیار سختی شده است. این موضوع هم ناشی از تحریم هاست و عملاً برای جابجایی پول با دشواری های عیبی مواجه می شویم. همچنین هزینه های کشتی های تانکر بسیار بالاست.

پایند در منطقه ای که تقریباً بیشتر کشورهای تولیدکننده و صادرکننده نفت هستند، برای شرکت های نمایندگی نیز رقابتی وجود دارد؟

رقابت عمدتاً میان شرکت های بزرگ است. شرکت های بزرگ، شرکت های کوچک تر را پس می زنند و امکان فعالیت را برای آنها سخت می کنند. آنها نیز چاره ای جز ارتباط با شرکت های بزرگ تر ندارند.

پایند شما از دولت و نهادهای حاکمیتی در حوزه فعالیتتان چه تقاضایی دارید و تصور می کنید چه تسهیلاتی می توانند در حوزه کسب و کار شما فراهم سازند؟

حقیقت اینکه ما علاوه بر شرایط تحریمی، گاه دچار قوانینی می شویم که خودتحریمی را به دنبال دارد. تصورم این است که دولت حداقل باید در این شرایط سخت، وضعیت را برای فعالیت شرکت های بخش خصوصی آسان کند تا حداقل در این بخش بتوانیم اثر گذار باشیم. به عنوان مثال، سازمان بندر و دریانوردی به جای اینکه بابت هر کشتی طلب پیش پرداخت ۹۰ درصدی داشته باشند، می توانند این درصد را تعدیل کنند تا پس از انجام عملیات و جابجایی پول، امکان پرداخت به وجود بیاید. آنها هم مطلع هستند که جابجایی ارز در این شرایط خیلی سخت است و به همین دلیل، می توانند وضعیت مسارا درک کنند و با ارائه راهکارهای مناسب و تسهیلات صحیح، امکان فعالیت را بهبود ببخشند. اگر این مبالغ را کمتر کنند یا زمان بیشتری در اختیار شرکت های بخش خصوصی بگذارند طبیعتاً وضعیت بهتر خواهد شد. دولت می تواند شرایط کسب و کار را برای بخش خصوصی به گونه ای فراهم کند که وجه حمایتی آن نیز کاملاً مشهود باشد.

پایند برای تامین نیروها و منابع انسانی شرکت چه سیاستی را در پیش گرفته اید؟

از آنجا که ما با کمبود نیروهای متخصص دریایی فعال در دفاتر کشتیرانی مواجه هستیم، برای تامین نیروی انسانی بیشتر روی افرادی حساب می کنیم که به زبان انگلیسی مسلط و از هوش

پایند شرکت خلیج ایران جزو شرکت های قدیمی حوزه حمل و نقل دریایی کشورمان محسوب می شود. لطفاً درباره زمان تاسیس و فعالیت های این شرکت توضیح دهید؟

شرکت خلیج ایران در سال ۱۳۶۲ تاسیس شده و عمده فعالیت آن از ابتدا در زمینه شناورهای تانکر و مواد شیمیایی بوده است. فعالیت ما تا یک سال پیش با حجم بالا انجام می شد، اما متأسفانه به دلیل شرایط تحریمی که به وجود آمد، بخش قابل توجهی از این فعالیت ها به حالت تعلیق درآمده است. در حال حاضر هم منتظریم تا ببینیم در آینده چه شرایط و تغییراتی در سطح کلان کشور پیش می آید. فعالیت ما در دفتر تهران انجام می شود در عین حال در تمام بندر جنوب کشور نیز دارای دفتر هستیم.

پایند شما مالکیت کشتی هم دارید یا به شیوه دیگری به فعالیت می پردازید؟

خیر، عمده فعالیت ما در ارتباط با نمایندگی کشتیرانی هاست. در خصوص مالکیت باید بگویم که عمده کشتی های تانکری در اختیار شرکت های دولتی از جمله شرکت ملی نفتکش است. البته بخش خصوصی هم سهمی دارد، اما این سهم بسیار اندک است. درباره اینکه چرا مالک کشتی نیستیم یاد دیگر شرکت های بخش خصوصی که این شرایط را دارند یاد به دو نکته توجه کنیم. نخست، مقررات و قوانین ماست که بخش خصوصی را در این حوزه به میدان نطلبیده است. در مرحله بعد نیز باید به نقدینگی بسیار بالا برای خرید این کشتی ها اشاره کرد. اگر یک شرکت بخش خصوصی بخواهد یک یا چند فروند کشتی تانکری بخرد باید هزینه بسیار گزافی را بپردازد. همچنین سیاست هانیز در این زمینه بی تاثیر نبوده، با این حال در سال های اخیر شرایط اندکی بهتر شده است.

پایند چرا از ابتدا سراغ کشتیرانی تانکری و مواد شیمیایی رفتید؟

به این خاطر بوده که تجربه هایی در این زمینه داشتیم و دیگر تغییر رویه ندادیم. برای همین شرکتی تاسیس کردیم که عمده فعالیت آن در حوزه خدمات نمایندگی و حمل مواد نفتی باشد.

پایند اصولاً چه تفاوت هایی میان حمل مواد نفتی و شیمیایی و دیگر کالاها بر روی دریا وجود دارد؟

اصول و ساختار کشتی ها و مقررات اصلی تقریباً یکی است. در بخش حمل مواد نفتی یا تانکری شیوه تخلیه و بارگیری نسبت به دیگر مواد متفاوت خواهد بود. از سوی دیگر، مواردی همچون ایمنی نیز نسبت به دیگر محموله ها تفاوت هایی دارد. به هر حال، ما در حال جابجایی محموله هایی هستیم که خطرناک ترند و امکان بروز حادثه برای آنها در همه حال وجود دارد. مثلاً در حادثه کشتی سلانچی و آن اتفاق در دناک دیدید که خدمه آن در حین خدمت جان خود را از دست دادند و موارد مشابه نیز در جهان اتفاق می افتد. برای همین، حوادث برای این نوع کشتی ها معمولاً با هزینه های سنگین تری رخ می دهد.

پایند زمانی که شما شرکت را تاسیس کردید، ما در حال جنگ تحمیلی با عراق یعنی بودیم. در خلیج فارس که شرایط عادی نداشت، چه مشکلاتی برای شرکت های تانکری به وجود می آمد؟

هنگامی که جنگ شروع شد، عمده صادرات نفتی ما از بندر خارگ انجام می شد. اما به دلیل نزدیکی این بندر به عراق فعالیت های آن عمدتاً به جزایر لاوان و سیری و تنگه هرمز منتقل شد. یعنی یک سری کشتی های عمدتاً ایرانی یا چارتر ایرانی



آمارهای گمرک از حجم تجارت خارجی ۳ ماهه سال ۹۹ نشان می دهد که صادرات در این مدت به نسبت سه ماهه ۹۸ به لحاظ ارزش ۴۴ درصد و به لحاظ وزنی ۴۵ درصد کاهش یافته و به رقم ۶ میلیارد و ۳۶۴ میلیون دلار رسیده است



کرونا و تحریم ها، بلای جان صادرات

| فعالیت | سه ماهه نخست سال ۱۳۹۹ | | | سه ماهه نخست سال ۱۳۹۸ | | | درصد تغییرات نسبت به مدت مشابه سال گذشته |
|--------|-----------------------|--------------------|---------------|-----------------------|---------------|--------------------|--|
| | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | |
| واردات | ۸,۹۳۳ | ۷,۶۴۰ | ۱۰,۲۰۲ | ۸,۹۳۳ | ۶,۷۵۶ | ۱۰,۲۰۲ | -۲۲,۳۲۱ |
| صادرات | ۲۱,۹۲۹ | ۶,۲۶۶ | ۲۹,۹۶۲ | ۹,۷۳۳ | ۱۱,۳۲۹ | ۱۰,۱۳۲ | -۲۲,۰۰۱ |

خروج آمریکا از برجام در ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۷ سرآغاز بازگشت

تحریم های ظالمانه ای شد که به مرور، اقتصاد کشور را دچار چالش کرد. به ویژه اینکه تحریم ها از ابتدا روی صنعت حمل و نقل، به ویژه حوزه کسب و کار دریایی و بندری نشانه گرفته شد. حالا و پس از گذشت ۲ سال از بدعهدی آمریکایی ها، نشانه های آن به صورت ملموس در صادرات کشور نمود پیدا کرده و شاخص های آن رو به افول گذاشته است. به ویژه اینکه حضور یک پدیده شوم به نام کرونا نیز بر این گستره ناامنی اقتصادی دامن زده است. در این گزارش به کاهش حجم صادرات ایران طی ماه های اخیر پرداخته شده است.

جزئیات حجم تجارت خارجی کشور نشان می دهد صادرات کشور با افت ۴۴ درصدی به دلیل کرونا و بسته شدن مرزها روبرو بوده است. با این وجود، ۷۰۰ میلیون دلار بنزین در این دوره زمانی صادر شده است. اما وضعیت تحریمی و کاهش فعالیت بندار به دلیل شیوع ویروس کرونا دلایل عمده کاهش حجم صادراتی کشور در ماه های ابتدایی سال گزارش شده است. آمارهای گمرک از حجم تجارت خارجی ۳ ماهه سال ۹۹ نشان می دهد که صادرات در این مدت به نسبت سه ماهه ۹۸ به لحاظ ارزش ۴۴ درصد و به لحاظ وزنی ۴۵ درصد کاهش یافته و به رقم ۶ میلیارد و ۳۶۴ میلیون دلار رسیده است. اقدام عمده صادراتی شامل بنزین به ارزش ۶۸۹ میلیون دلار و سهم ارزشی حدود ۱۱ درصد، گاز طبیعی ۳۶۷ میلیون دلار و سهم ارزشی ۵,۷۷ درصد، پروپان مایع شده به ارزش ۲۶۵ میلیون دلار و سهم ارزشی ۴,۱۶ درصد، پلی اتیلن به ارزش ۲۴۱ میلیون دلار به سهم ارزشی ۳,۷۹ درصد و سایر روغن های سبک و فرآوردهها بجز بنزین به ارزش ۱۸۷ میلیون دلار به سهم ارزشی ۲,۹۳ درصد بوده است. کشورهای عمده صادراتی نیز به ترتیب چین، عراق، امارات متحده عربی، افغانستان، ترکیه و دیگر کشورها گزارش شده است. در حوزه صادرات قطعی غیر نفتی نیز شاهد کاهش ۴۵ درصدی به لحاظ وزنی و ۴۳ درصدی به لحاظ ارزش دلاری هستیم.

کاهش واردات از چین، افزایش واردات از امارات

| کشور مبدا صادرات | سه ماهه نخست سال ۱۳۹۹ | | | سه ماهه نخست سال ۱۳۹۸ | | | درصد تغییرات |
|-------------------|-----------------------|--------------------|---------------|-----------------------|---------------|--------------------|--------------|
| | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | وزن (هزار تن) | ارزش (میلیون دلار) | |
| چین | ۶,۳۲۱ | ۱,۸۲۰ | ۱۰,۶۲۲ | ۲,۵۵۹ | ۱,۳۳۱ | ۲,۵۵۹ | -۱۰,۰۰۱ |
| عراق | ۵,۰۷۵ | ۱,۳۸۹ | ۱۲,۳۰۰ | ۲,۲۶۶ | ۱,۳۲۰ | ۲,۲۶۶ | -۱۰,۰۰۱ |
| امارات متحده عربی | ۲,۳۲۷ | ۹۷۷ | ۱۵,۲۰۰ | ۸۹۲ | ۱,۵۲۰ | ۱,۵۲۰ | ۱۰,۰۰۱ |
| افغانستان | ۱,۶۷۷ | ۳۹۹ | ۱,۶۷۷ | ۳۹۲ | ۳۹۲ | ۳۹۲ | -۱۰,۰۰۱ |
| ترکیه | ۵۲۱ | ۱۵۰ | ۳,۳۲۱ | ۲,۳۲۵ | ۸,۹۳۳ | ۲,۳۲۵ | -۱۰,۰۰۱ |
| سایر کشورها | ۵,۹۷۷ | ۱,۳۶۸ | ۲۰,۳۱۱ | ۲,۳۲۷ | ۱,۳۶۸ | ۲,۳۲۷ | -۱۰,۰۰۱ |
| جمع کل واردات | ۱۹,۹۱۹ | ۶,۲۶۶ | ۳۹,۹۶۲ | ۱۰,۰۰۱ | ۱۰,۰۰۱ | ۱۰,۰۰۱ | -۲۲,۳۲۱ |

بررسی حجم و ارزش واردات کشور طی ماه های نخست سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته نیز تأثیرات نفوذ تحریم ها و شیوع کرونا را نشان می دهد. اقلام عمده وارداتی شامل ذرت دامی به ارزش ۵۸۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۷,۷۲ درصد، سایر مخلوط های گندم به ارزش ۵۳۷ میلیون دلار به سهم ارزشی ۷,۰۵ درصد، گوشتی تلفن همراه به ارزش ۳۵۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۴,۰۷ درصد، برنج نیمه سفید شده یا برنج کامل سفید شده به ارزش ۲۰۵ میلیون دلار به سهم ارزشی ۲,۶۹ درصد و لوبیای سویا به ارزش ۱۷۰ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲,۲۳ درصد بوده است. این واردات عمدتاً از کشورهای چین، امارات متحده عربی، ترکیه، هند، فدراسیون روسیه صورت گرفته است. با بررسی آمارها در سه ماهه نخست سال جاری این نکته مشخص می شود که حجم واردات از چین کاهش و این حجم از سوی امارات متحده عربی افزایش نشان می دهد. واردات از چین طی سه ماه نخست سال گذشته، ۸۱۲ هزار تن بوده که این رقم در مدت مشابه سال جاری به ۷۱۶ هزار تن رسیده و کاهش ۱۱,۸ درصدی را به ثبت رسانده است. اما این



خزان صادرات در بهار ۹۹

گزارش های رسمی نشان می دهد که صادرات ایران طی ماه های اخیر افت شدیدی داشته است



پژوهنده

اقدام عمده وارداتی شامل ذرت دامی به ارزش ۵۸۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۷.۷۲ درصد، سایر مخلوط‌های گندم به ارزش ۵۳۷ میلیون دلار به سهم ارزشی ۷.۰۵ درصد، گواهی تلفن همراه به ارزش ۳۵۸ میلیون دلار و سهم ارزشی ۴.۷ درصد، برنج نیمه سفید شده یا برنج کامل سفید شده به ارزش ۲۰۵ میلیون دلار به سهم ارزشی ۲.۶۹ درصد و لوبیای سویا به ارزش ۱۷۰ میلیون دلار و سهم ارزشی ۲.۲۳ درصد بوده است

کاهش ۳۰ درصدی تجارت دنیا در ماه‌های ابتدای سال ۲۰۲۰

امید بهبودی بازار برای نیمه دوم سال

به گفته حریری اگر شیوع ویروس کرونا در دنیا کمتر شود می‌توان امید داشت که در نیمه دوم سال میلادی وضعیت تجارت ما بهبود یابد اما متأسفانه در این خصوص چشم‌اندازی مثبتی وجود ندارد و حتی متخصصان در انتظار موج دوم شیوع ویروس کرونا هستند که این امر می‌تواند باز هم کسب و کارها را متوقف و تقاضا برای انرژی و مواد اولیه را کاهش دهد. وی با اشاره به اینکه حدود ۱۵ درصد از صادرات غیر نفتی کشور را کالاهای مصرفی و ساخته شده به علاوه کالاهای کشاورزی تشکیل می‌دهد، بیان داشت: عمده صادرات این بخش به کشورهای عراق و افغانستان است، در حالی که به شیوع ویروس کرونا طی چند ماه اخیر، تقریباً مرزهای این کشورها به روی کالاهای صادراتی ما بسته بود. حریری همچنین با اشاره به کاهش قیمت نفت، اظهار داشت: عراق به عنوان یکی از شرکای مهم تجاری ایران به لحاظ درآمدی کاملاً وابسته به نفت است، لذا کاهش قیمت نفت به صورت مستقیم بر درآمد دولت و مردم عراق تأثیرگذار است و در صورت کاهش درآمد، قدرت خرید مردم کاهش می‌یابد و کاهش قدرت خرید باعث کاهش تقاضا برای خرید می‌شود و این موضوع نیز عامل مؤثر دیگر بر روی صادرات ما خواهد بود.

وی با انتقاد از محدود بودن کشورهای هدف صادراتی گفت: ۷۰ درصد از صادرات غیر نفتی ایران جذب بازارهای ۳ کشور چین، عراق و افغانستان و ۹۵ درصد از صادرات غیر نفتی جذب ۵ کشور می‌شود، لذا با قطع رابطه اقتصادی هر کدام از این کشور با ایران، لطمات جبران‌ناپذیری به تجارت خارجی کشور وارد خواهد شد. حریری با تأکید بر اینکه محدودیت بازارهای صادراتی برای تجارت یک خطر

محسوب می‌شود، گفت: لذا سیاستگذار و متولی تجارت که همان وزارت صنعت است، باید خطرات تجارت را احصا کرده و از طریق دیپلماسی تجاری به دنبال اگر شرایط بحرانی کرونا فروکش کند، می‌توانیم کاهش صادرات امسال را جبران کنیم.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با بیان اینکه واردات رسمی تقریباً ۱۶۵۰ قلم کالا طی دو سال اخیر ممنوع شده است، بیان داشت: اگر میزان واردات در سال‌های اخیر کنترل نمی‌شد با توجه به وضعیت عدم فروش نفت، از نظر ارزی اکنون در شرایط دیگری قرار داشتیم این در حالی است که اکنون با کنترل تقاضای ارز، میزان واردات نیز تحت کنترل قرار گرفته است.

وی در مورد دلایل کاهش صادرات کشور در ۲ ماهه ابتدای امسال، گفت: طی سه - چهار ماه اخیر خرید و فروش در تمام دنیا کاهش یافته و به عبارتی حدود ۳۰ درصد تجارت بین‌المللی در در بازه زمانی شیوع ویروس کرونا نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش یافته که تجارت کشورمان نیز از این موضوع مستثنی نبوده است.

حریری با بیان اینکه شیوع ویروس کرونا بر تجارت کشورمان تأثیر دارد، اظهار داشت: تجارت ایران تحت تأثیر کاهش صادرات نفت و رسیدن آن به ۱۰ درصد شرایط اوج صادرات نفتی و همچنین جنگ قیمت نفت بین عربستان و روسیه نیز منجر به کاهش شدید قیمت نفت شده است.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با اشاره به کاهش شدید قیمت نفت اظهار داشت: به دلیل آنکه قیمت بیش از ۵۰ درصد از صادرات غیر نفتی کشور مانند صادرات پتروشیمی‌ها، گازها، میعانات و فرآورده‌های نفتی متأثر از قیمت نفت است، لذا کاهش قیمت نفت اثر مستقیم بر ارزش صادرات این بخش دارد و بر این اساس بیش از ۵۰ درصد از صادرات غیر نفتی کشورمان در دنیا دچار افت شدید قیمت شده است.

به گفته حریری علاوه بر این مصرف فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی در دنیا به شدت کاهش و به کمتر از نصف رسیده، لذا با کاهش تقاضای قیمت فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی به شدت کاهش یافته است و این موضوع بر ارزش صادراتی تأثیرگذار بوده است.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با اشاره به اینکه حدود ۲۰ درصد از صادرات غیر نفتی کشور را مواد فلزی، معدنی و غیره است، گفت: با توجه به کاهش فعالیت بسیاری از کارخانه‌ها در دنیا به دلیل شیوع ویروس کرونا، تقاضا برای مواد اولیه معدنی و خام کاهش یافته و این موضوع باعث کاهش ۲۰ درصدی قیمت‌ها در این بخش شده است.

وی اظهار داشت: در صورت ادامه این شرایط باید منتظر بود که صادرات غیر نفتی کشور در سال جاری حداقل بین ۳۰ تا ۴۰ درصد به لحاظ ارزشی نسبت به سال گذشته کاهش یابد.

رشد از کشوری مانند امارات به لحاظ وزنی حدود ۲۲ درصد و به لحاظ ارزشی ۸۵،۲ درصد بوده است. کاهش واردات از کشورهای ترکیه و هند نیز قابل مشاهده است، اما حجم واردات از روسیه روند افزایشی داشته است.

فروش حداقلی نفت، ورود بنزین به حوزه صادرات

| مجموع کل واردات نفتی به تفکیک پنج کشور طرف معامله طی سه ماه نخست سالهای ۱۳۹۹ - ۱۳۹۸ | |
|---|--------------|
| کشور طرف معامله و واردات | درصد تغییرات |
| چین | ۷۶۶ |
| امارات متحده عربی | ۱۰۰۰ |
| ترکیه | ۱۵۳۸ |
| هند | ۷۰۰ |
| فرانسویز روسیه | ۱۶۸۵ |
| سایر کشورها | ۳۰۵۶ |
| مجموع کل واردات | ۸۰۲۲ |

خبرگزاری رویترز گزارش داده که صادرات نفت ایران به دلیل شیوع ویروس کرونا، تحریم‌های آمریکا و کاهش خرید نفت از سوی چین به شدت کاهش پیدا کرده است. بر اساس آمار کیپلر (شرکت اطلاعات انرژی و ردیابی نفتکش‌ها) صادرات نفت ایران در ماه آوریل به طور متوسط ۷۰ هزار بشکه در روز بوده که نسبت به ماه پیش از آن، بیش از ۲۱۰ هزار بشکه در روز کاهش داشته است. این گزارش حاکی است به دلیل مشکل بودن ارزیابی دقیق حجم نفت صادراتی، ممکن است رقم واقعی صادرات نفت ایران تا ۲۰۰ هزار بشکه در روز باشد که البته آن هم در چند دهه گذشته بی سابقه است. یکی از کارشناسان کیپلر در این خصوص می‌گوید: «ما با مشاهده روند تخلیه و بارگیری نفتکش‌های ایرانی تا حدود زیادی می‌توانیم به حجم صادرات نفت ایران پی ببریم و از این رو، می‌دانیم که این روند سیر کاهش یافته است. اطلاعات ما نشان می‌دهد که ایران در سال‌های اخیر بیشتر به هند و چین صادرات نفت داشته است. اما صادرات نفت به هند و ترکیه تا حدود زیادی متوقف شده و صادرات به چین هم کاهش نشان می‌دهد. در واقع اینطور می‌توان گفت که در حال حاضر عمده و تنها خریدار نفت ایران چین است.» شیوع ویروس کرونا از یک سو و کاهش قیمت نفت از سوی دیگر باعث شده تا حتی نفت ایران نیز مشتری‌های ثابت خود را از دست بدهد. با این حال، چینی‌ها اگرچه میزان خرید خود را کاهش داده‌اند، اما فعلاً مشتری اصلی نفت ایران هستند.

سایه کرونا بر روی صادرات

اگرچه موضوع تحریم‌ها از دو سال گذشته سبب کاهش تدریجی حجم صادرات کشور شده، اما حضور یک میهمان ناخوانده و شوم در اقتصاد جهان و سایه آن بر سر ایران باعث شده تا عاملی جدید برای تشدید کاهش حجم صادرات پیدا شود. رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین با اشاره به کاهش صادرات ایران طی دو ماه گذشته نسبت به مدت مشابه سال گذشته، گفت: تجارت دنیا نیز به علت شیوع ویروس کرونا در ماه‌های اخیر حدود ۲۰ درصد افت کرده است. مجیدرضا حریری در پاسخ به این سؤال که دلیل منفی شدن ۷۴۱ میلیون دلاری تراز تجاری کشور در ۲ ماه نخست امسال چیست، گفت: وضعیت تجارت کشور همواره به این صورت بوده که در صورت عدم فروش نفت، تراز تجاری منفی بوده و این امر موضوع جدیدی نیست. رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین درباره سبقت گرفتن واردات بر صادرات در ۲ ماه ابتدای امسال بیان داشت: طی سال‌های اخیر واردات کشور به شدت کاهش یافته است، بطوری که میزان واردات رسمی در چند سال گذشته، نسبت به اوایل دهه ۹۰ و اواسط دهه ۸۰ تقریباً به نصف کاهش یافته و واردات قاچاق نیز براساس اعلام ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، ۲۵ میلیارد دلار به حدود ۱۰ تا ۱۲ میلیارد دلار کاهش یافته است.



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 بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS