



شماره

۳۳

۱۹ تیر ۱۳۹۹

گفت و گو با مدیر عامل شرکت
کشتیرانی خیام ترابدربار روزی رسان
است،
نه روزی ستان

بایندور



بنزین کش!

آیا ایران صادرات بنزین را جایگزین صادرات نفت می کند؟

آلفالاینر برترین شرکت های کشتیرانی را معرفی کرد
صعود کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران به رده چهاردهم

دیپلک انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
شیوع کرونا، ناکارآمدی های
صنعت حمل و نقل را نشان داد

داستان جلد ۱۲

نفت همواره پررنگ ترین محصول سبب صادراتی ایران طی دهه های اخیر بوده است. تا آنجا که ردپای این کالای استراتژیک در همه ارکان اقتصادی کشور دیده می شود. با آغاز تحریم های ظالمانه که منجر به کاهش حداکثری صادرات طلای سیاه ایران به نقاط مختلف جهان شد، ظاهر تغییر محسوس در سبب صادراتی کشور ایجاد شده است. ما که تاکنون خود، واردکننده بنزین بودیم حالا در قامت صادرکننده این سوخت طرفدار برآمده ایم.



سیدعباس موسوی | سخنگوی وزارت امور خارجه |

قرار نیست هیچ جزیره ای و یا منطقه نظامی به چینی ها واگذار شود. برنامه همکاری های جامع ایران و چین، یک نقشه راه روشن برای روابط دو کشور در دنیای آینده است.



خبر ویژه

رشد ۱۵ درصدی واردات کالاهای ضروری واسطه‌ای

آمار واردات سال ۹۸ اعلام شد



واردات کالاهای ضروری واسطه‌ای در سال ۹۸ نسبت به ۹۷ به لحاظ ارزشی ۱۵ و به لحاظ وزنی ۲۴ درصد رشد داشته است. در سال ۱۳۹۸ در مجموع ۳۵ هزار و ۳۶۴ تن کالا به ارزش ۴۳ میلیارد و ۷۳۵ میلیون دلار به کشور وارد شده است.

ارزش کالاهای وارداتی سرمایه‌های ۴ میلیارد و ۶۲۰ میلیون دلار و سرمایه‌ای ضروری یک میلیارد و ۳۱۹ میلیون دلار، مصرفی ۳ میلیارد و ۵۲۴ میلیون دلار، مصرفی ضروری ۴ میلیارد و ۶۷ میلیون دلار، واسطه‌ای ۸ میلیارد و ۵۱۷ میلیون دلار و واسطه‌ای ضروری ۲۰ میلیارد و ۹۲۳ میلیون دلار بوده است.

این گزارش می‌افزاید در سال ۱۳۹۷ در مجموع ۳۲ هزار و ۳۵۶ تن کالا به ارزش ۴۳ میلیارد و ۱۶۹ میلیون دلار کالا به کشور وارد شده است. بر این اساس، میزان واردات کالا در سال ۹۸؛ نظر ارزشی نسبت به سال ۹۷ در مجموع ۱۰۰ درصد و از نظر وزنی ۹ درصد رشد داشته است.

گفتنی است واردات کالاهای واسطه‌ای ضروری در سال ۹۸ نسبت به ۹۷ به لحاظ ارزشی ۱۵ درصد و به لحاظ وزنی ۲۴ درصد رشد داشته است.

گروه کالایی	۱۳۹۸		۱۳۹۷	
	ارزش	وزن	ارزش	وزن
سرمایه‌ای	۲۶۰۰	۲۷۸	۲۲۰۰	۲۴۹
سرمایه‌ای ضروری	۱۳۱۹	۱۰۶	۱۳۲۰	۹۰
مصرفی	۲۵۲۲	۸۰۲	۲۲۲۵	۸۷۰
مصرفی ضروری	۲۰۶۷	۲۰۰	۲۲۵۱	۱۸۲
واسطه‌ای	۸۵۱۷	۵۲۴	۸۶۲۰	۵۲۷
واسطه‌ای ضروری	۲۰۱۲۴	۲۰۱۲۴	۲۳۶۹۹	۱۶۱۸۸
جمع کل	۲۲۲۶۵	۲۵۲۶۶	۲۲۲۵۶	۲۳۲۶۶



دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شیوع کرونا، ناکارآمدی های صنعت حمل و نقل را نشان داد

و... داشتیم.

در حالی که دولت به تنهایی نمی‌تواند در حوزه کرونا کار جدی انجام دهد، کرونا باعث شد که اقتصاد ما به سمت خصوصی سازی سرعت بیشتری به خود بگیرد، علاوه بر کرونا تهدید جدی تری به عنوان تحریم داریم. تحریم باعث شده بود اقتصاد دولتی ما ضعیف شود. هم اینک دولت دارد سهم تصدی گری خود را به شکل خیلی سریع تر از آنچه که طی ۳۰ سال گذشته دیدیم، به بخش خصوصی واگذار می‌کند. این کار از جمله محاسنی است که کرونا برای اقتصاد ما رقم زده است.

مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران شیوع ویرس کرونا را نه یک تهدید، بلکه بستر ساز فرصت های جدید خواند و گفت: اگر هوشیاری لازم وجود داشته باشد می‌شود به اندازه توان از آن بهره برد. در غیر این صورت است که کرونا می‌تواند به یک زیان و تهدید بدل شود.

اما کرونا چه تبعاتی برای کشور ما داشت؟ باید از حوزه کسب و کار خودمان یعنی صنعت کشتیرانی شروع کنیم. یکی از اتفاقات خوب نمایان شدن ناکارآمدی‌هایی است که به شکل پُر و کراسی در حوزه کسب و کاری، اقتصادی



ادامه توزیع اقلام بهداشتی از سوی انجمن کشتیرانی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ادامه فعالیت ها و خدمات اجتماعی خود، توزیع اقلام بهداشتی جدید را برای شرکت های عضو فراهم کرده است. این انجمن که در ماه های قبل نسبت به تهیه و توزیع اقلامی نظیر ماسک های پزشکی و ۱۹۵، دستکش و شیلد محافظ صورت فعال بود، هم اکنون توزیع ماسک و شیلد را برای شرکت های عضو آغاز کرده است. متقاضیان می‌توانند جهت دریافت این اقلام با شماره تلفن ۸۸۹۴۷۶۴۶ تماس حاصل نمایند.



تغییر در هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از ایجاد تغییرات در هیات مدیره این انجمن خبر داد. مسعود پل مه در این خصوص اظهار کرد: «نظر به استعفای آقای امید ملک از سمت عضویت هیات مدیره و تصویب استعفای مشارالیه، آقای فراد فیروزپور، عضو علی البدل اول به سمت عضو اصلی هیات مدیره جایگزین شده اند. بدین وسیله ضمن قدردانی از مساعی آقای امید ملک، حضور آقای فراد فیروزپور را در زمره اعضای اصلی خیر مقدم عرض می‌نمایم.»





پتر آلتمایر وزیر اقتصاد آلمان

امید داریم دوران رکود اقتصادی ناشی از پاندمی کرونا در آلمان پس از پایان تعطیلات تابستان پایان یابد و با آغاز ماه اکتبر، فعالیت بنادر کشور روبه بهبودی برود.

خبر ویژه

آیا صنعت حمل و نقل دریایی به شرایط سال ۲۰۱۹ بازمی گردد؟

بدترین رکورد صنعت کشتیرانی طی ۳۵ سال گذشته!



آیا شرایط حمل و نقل دریایی به بخش های کانتینری، تانکری و فله خشک به شرایط سابق در سال ۲۰۱۹ بازمی گردد؟ این سوالی است که در بررسی های اخیر صنعت حمل و نقل دریایی به آن پرداخته شده است. مطابق تحقیقاتی که کلارکسون آن را منتشر کرده است، شرایط برای صنعت حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۰ بد توصیف می شود. کلارکسون در آخرین گزارش خود که در همین هفته شد، اعلام کرد که حجم جابجایی کالای جهانی توسط صنعت حمل و نقل دریایی حدود ۵۶ درصد در سال جاری میلادی کاهش می یابد. در این گزارش اعلام شده که بیش از ۱ میلیارد دلار از تجارت جهانی به واسطه شیوع ویروس کرونا از دست رفته و همین مسئله، ضربه بزرگی به صنعت حمل و نقل جهانی وارد کرده است. این ضربه و کاهش به گونه ای است که همانند آن در ۳۵ سال گذشته اتفاق نیافتاده است. اما این همه داستان نیست، بخش قابل توجهی از نمایشگاه های دریایی در سراسر جهان تعطیل شده یا به حالت تعویق درآمده است و بسیاری از فعالیت های تجاری به صورت وینار و با حداقل حجم در حال برگزاری است. با شرایط کنونی، انتظار بهتری از بهبود شرایط صنعت حمل و نقل در عرصه جهانی نمی رود. با این حال، سایت معتبر اسپلش یک نظر سنجی را برای تحلیل دقیق تر صنعت حمل و نقل دریایی آغاز کرده و از فعالان این حوزه خواسته تا به سوالات آن پاسخ دهند. برای شرکت در این نظرسنجی می توانید روی این آدرس کلیک کنید و پاسخ خود را به ثبت برسانید. <https://www.surveymonkey.com/r/J3K8DJJ>

Alphaliner TOP 100 / 09 Jul 2020

Global figures: **6,135 active ships** including 5,347 fully cellular **23,827,980 TEU** 23,456,554 TEU fully cellular **DWT 287,700,935 DWT**

Figures are consolidated Regional Trades weekly capacities Trans-Atlantic **141,571 TEU** Trans-Pacific **464,174 TEU** Feast-Europe **464,435 TEU**

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	APM-Maersk	3,944,110	16.6%		
2	Mediterranean Shg Co	3,736,041	15.7%		
3	COSCO Group	2,930,214	12.3%		
4	CMA CGM Group	2,728,812	11.5%		
5	Hapag-Lloyd	1,707,050	7.2%		
6	ONE (Ocean Network Express)	1,548,573	6.5%		
7	Evergreen Line	1,225,928	5.1%		
8	HMM Co Ltd	602,186	2.5%		
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	597,362	2.5%		
10	PIL (Pacific Int. Line)	347,596	1.5%		
11	Zm	312,057	1.3%		
12	Wan Hai Lines	250,625	1.1%		
13	Zhonggu Logistics Corp.	168,581	0.7%		
14	IRISL Group	152,419	0.6%		
15	KMTC	151,070	0.6%		
16	Antona Holdings (OAS)	143,628	0.6%		

آلفالاینر برترین شرکت های کشتیرانی کانتینری را معرفی کرد

صعود کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به رده چهاردهم

تی.ای.یو نزدیک می شود. آمار DWT نیز به بیش از ۲۸۷ میلیون تن رسیده است. کاهش نسبتاً نامحسوس سهم جابجایی کشتیرانی مرسک به میزان دو دهم درصد نیز در این هفته جالب به نظر می رسد. هم اکنون مرسک ۱۶.۶ درصد جابجایی کل کانتینرهای دنیا را به عهده دارد. رتبه دوم به شرکت کشتیرانی مدیترانه ای رسیده که با حجم ۱۵.۷ درصد در تعقیب مرسک قدم برمی دارد و شاید در ماه های آینده، بتوان این شرکت را در رتبه نخست آلفالاینر ببینیم. در رتبه سوم این جدول نیز کاسکو با فاصله معنادار ۱۲.۳ درصدی از سهم جابجایی کانتینری جهان قرار گرفته است.

سایت معتبر آلفالاینر که تحلیل های تخصصی در حوزه حمل و نقل کانتینری ارائه می دهد در تازه ترین گزارش خود، فهرست برترین شرکت های کشتیرانی جهان را اعلام کرد. بر این اساس، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که تا هفته پیش در رده پانزدهم این جدول بود، با یک پله صعود به رتبه چهاردهم رسید و موقعیت خود را تثبیت کرد. تعداد کشتی های فعال کانتینری در جهان نسبت به ماه گذشته کاهش ناچسوسی داشته و هم اکنون به ۶۱۳۵ فروند رسیده است. همچنین تعداد کانتینرهای جهان نیز به رشد خود ادامه داده و به رکورد ۲۳ میلیون ۸۳۸ هزار



ترافیک نفتکش ها در سواحل شمالی چین

خریدهای ارزان چین در فصل بهار، آب های این کشور را با ترافیک بی پایان نفتکش ها مواجه کرده است. مطابق گزارش کلیپر دیتا (ClipperData)، ۵۹ نفتکش که حامل ۷۳ میلیون بشکه نفت هستند از ۲۹ ژوئن تا کنون در سواحل شمالی چین در نوبت تخلیه محموله های خود معطل مانده اند. چین پس از آمریکا دومین مصرف کننده بزرگ نفت در جهان است ولی میزان نفتی که در حال حاضر در آب های ساحلی این کشور شناور مانده، معادل ۷۵ درصد تقاضای ماهانه نفت در جهان است.



ادعای چین بر سر مالکیت بندر ولادی وستوک

حضور سفیر روسیه در بندر «ولادی وستوک» و توثیق اخیر او باعث ایجاد جنجال در مناسبات سیاسی دو کشور شده و بحث بر سر این بندر ولادی وستوک در اصل متعلق به کدام کشور بوده بالا گرفته است. سفیر روسیه در چین، به مناسبت صدو شصتیمین سالگرد احداث شهر ولادی وستوک لقبی روسی به آن داد و یادآوری کرد که این شهر بندری از ابتدا به وسیله روسها و با عنوان «حاکم شرق» ساخته شده است. اما این اظهار نظر از سوی مسئولان و روزنامه نگاران چینی مورد انتقاد واقع شده است.



خاطرم هست که در دوران دبیرستان یعنی سال ۱۳۶۷ به این حوزه علاقه مند شدم. پدرم از فعالان صنعت حمل و نقل بود. خودم هم علاقه داشتم و با یک سری انگیزه ها وارد این صنعت شدم و تا امروز نیز حدود ۳۲ سال است که همچنان در این حوزه فعال هستم



گفت و گو با رسول رضازاده، مدیرعامل شرکت کشتیرانی خیام ترابری

دریا روزی رسان است و نه روزی ستان!

بیش از سه دهه فعالیت در حوزه دریا، او را به مردی باتجربه در صنعت کشتیرانی تبدیل کرده است. برای تهدیدها و تحریم ها راهکارهای اختصاصی دارد و امید دارد که مسئولان صدای او و دیگر باتجربه های این صنف را بشنوند و بکار گیرند. با رسول رضازاده، مدیرعامل شرکت کشتیرانی «خیام ترابری» گفت و گویی داشتیم تا از وضعیت این صنعت در بخش خصوصی بیشتر مطلع شویم.



نیست و هیچکس در این دنیای نمی تواند مدعی باشد که همه علم آن را می داند! از طرف دیگر، چالش های دریا هم جذاب است و کلاس کار آن را نمی توانید در دیگر بخش ها ببینید. این موضوع در همه جای جهان پذیرفته شده است و شرکت های کشتیرانی ارج و منزلت خودشان را دارند، البته متأسفانه در ایران نسبت به این موضوع اندکی کم لطفی شده است.

باید این کم لطفی و ناآشنایی با فعالیت های متنوع حوزه دریا به نظر تان از کجا نشأت می گیرد؟ در حالی که ما هم در شمال و هم در جنوب کشور دریا داریم.

این مسئله، از عدم قابلیت دولت ها و مدیران ارشد ما برمی گردد. نتوانستند نشان بدهند که دریا یعنی چه. از قدیم گفته اند که دریا نان می دهد و نان نمی ستاند. دریا همیشه معدن رزق و روزی بوده

خط کانتینری راه انداختیم و از همان ابتدا هم مالک بودیم. بعد، نمایندگی چند خط راهبرده دار شدیم و دفاتری در خارج از کشور تاسیس کردیم. اولین دفترمان در روسیه راه افتاد و پس از آن در دبی، هنگ کنگ، سنگاپور، آلمان و همین طور دیگر نقاط جهان.

باید از آنجا که پدر تان از فعالان صنعت حمل و نقل زمینی بودند شما می توانستید راه ایشان را ادامه بدهید یا مثلاً بخش هوایی، چرا سمت حمل و نقل دریایی آمدید و چه جذابیتی برایتان داشت؟

حقیقت اینکه فعالیت در بخش دریایی عشق و علاقه خودش را می خواهد و من این عشق را داشتم. ثانیاً، در حوزه دریایی علمی که افراد می توانند به دست بیاورند بالاتر از همه حوزه های دیگر است. دریا همانند اسمش باعظمت است و انتهای بی برایش متصور

باید ورود شما به صنعت حمل و نقل چگونه و از چه مسیری شکل گرفت؟

خاطرم هست که در دوران دبیرستان یعنی سال ۱۳۶۷ به این حوزه علاقه مند شدم. پدرم از فعالان صنعت حمل و نقل بود. خودم هم علاقه داشتم و با یک سری انگیزه ها وارد این صنعت شدم و تا امروز نیز حدود ۳۲ سال است که همچنان در این حوزه فعال هستم.

باید پس این شغل را در کنار پدر تان آغاز کردید؟

خیر، اصلاً با پدرم در این حوزه همکاری نداشتم و از ابتدا مستقل بودم. پدرم در زمینه حمل و نقل زمینی فعالیت داشتند. فعالیت جدی ما پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی در سال ۱۹۹۲ آغاز شد، البته قبل از آن هم فرورواردی کار می کردیم، اما از آن سال کارمان به صورت منسجم شروع شد. کشتی خریدیم و

زمانی که کارمان را شروع کردیم وضعیت نیروی کار نسبت به حالا بهتر بود. یعنی تعهدات نسبت به سیستم بالا بود و همه برای اعتلای شرکت فعالیت می کردند. اما این شرایط به مرور تغییر کرد. یک زمان شرکت ما معروف شده بود به «دانشگاه خیام تراب» که صدها نفر به آن وارد می شدند، یک سالی با ما همراهی می کردند، بعد که تاحدودی کار رایادی می گرفتند از اینجا می رفتند



گروهی که الان در انجمن کشتیرانی در راس امور هستند یک گروه منسجم اند که بین شان تشدد آرا وجود ندارد و چندصدایی ها و تناقض های فکری به حداقل رسیده است

باید در همه جای دنیا، منافع دولت ها از فعالیت بخش خصوصی تامین می شود؟ با این صحبت هایی که شما عنوان کردید ظاهراً دولت های ما توجهی به بخش خصوصی نشان نداده اند.

اجازه بدهید تنها یک مثال بزنم تا شیوه برخورد دولت با بخش خصوصی را شفاف نشان بدهم. بنده حدود ۲۰ سال است که در یکی از کشورهای همسایه فعال هستم. برای تمدید مجوز فعالیت، کافی است که کارمند بنده - و نه خودم - در یک روز مشخص به اداره مربوطه مراجعه کند، تنها طی ۱۵ دقیقه استعلام های لازم از ۲۷ نهاد و سازمان مربوطه اخذ می شود و شما پس از پرداخت فیش مربوطه با مجوز تمدید شده آن اداره را ترک می کنید. همه این روند حتی نیم ساعت هم طول نمی کشد. حالا بیایید و به تمدید مجوز فعالیت بخش خصوصی در کشورمان نگاهی بیاندازید. برای اینکه اتوماسیون آنها مشکل دارد می بینید که اخذ مدارک بیش از یک ماه طول می کشد. بعد باید بروید مفاصل حساب از مالیات و شهرداری و دیگر نهادها بگیرید. اصلاً معروف است که شرکت های خصوصی برای تمدید پروانه فعالیت شان از شش ماه قبل اقدام کنند. ما برای هر کار کوچک باید ۱۳-۱۴ تا صورت حساب پرداخت کنیم که باعث اتلاف زمان و نیروی انسانی می شود.

باید فعالیت های انجمن کشتیرانی را طی این سال ها چگونه ارزیابی می کنید؟ آیا این نهاد توانسته صدای بخش خصوصی باشد؟

گروهی که الان در راس امور هستند یک گروه منسجم اند که بین شان تشدد آرا وجود ندارد و چندصدایی ها و تناقض های فکری به حداقل رسیده است. دبیر محترم همه را حول انجمن جمع کرده و آن گسیختگی سابق بسیار کمرنگ شده است. بنده در حال حاضر عضو کمیته کانتینری هستم و هر طور که بتوانم به انجمن مدد می رسانم. نقض هایی هم در کار وجود دارد که باید مرتفع شود و تقویت صورت بگیرد. شاید اصلاح برخی امور زمانبر باشد، اما همین که صدای ما را می شنوند و نظرمان را جویا می شوند این یک حسن است. باید با مشارکت همه شرکت به دنبال منافع جمعی این صنعت باشیم و این مهم از طریق حمایت از فعالیت های انجمن شکل واقعی به خود خواهد گرفت.

باید اگر بخواهیم صنعت حمل و نقل کشورمان را با دیگر نقاط دنیا یا حتی همسایگانمان مقایسه کنیم شرایط را چطور ارزیابی می کنید؟

اگر به تاریخ نگاه کنید می بینید که این صنعت توسط وایکینگ ها ایجاد شده و توسط ایرانی ها توسعه یافته است. یعنی علم و تجربه در یانوردی نزد ایرانی ها بوده و این امر، نهادینه شده. اما به تدریج فرسایش یافته. شرایط الان ما نسبت به کشورهای نظیر ترکیه و هند به مراتب پایین تر است. ما هم از نظر علمی و هم از نظر سرمایه گذاری عقب مانده ایم. بخشی از اینها به تحریم ها برمی گردد و بخشی دیگر نیز به خودخواهی و رانت جویی هایی که در کشورمان رخ می دهد. حتی ما شاکله اصلی این صنعت را در کشورمان پیدا نمی کنیم. شما ببینید، موضوعات صنعت حمل و نقل دریایی به وزارت راه و شهرسازی مرتبط است. مگر ما می خواهیم شهر یا راه بسازیم؟ اصلاً انتخاب این متولی نادرست است. حالا دولت هم بخواهد در این بخش کاری انجام بدهد به جای اینکه باید در حوزه بندری سرمایه گذاری کند و یا بیاید چند فروند کشتی را به ناوگان بیافزاید و اندیشه ای نو در اندازد، می رود و سرمایه اش را تبدیل به خانه سازی های ۴۰ متری می کند تا مثلاً بین مردم محبوبیت به دست آورد. من نمی گویم آن طرح ها بد است، اما اصلاً این موضوعات به حوزه ما ربطی ندارد. از طرفی، امکانات و تسهیلات در اختیار افرادی قرار می گیرد که اصلح به امور نیستند و این زمانی مشخص می شود که بن بستی به نام تحریم ها جلوی روی ما قرار می گیرد. وقتی می گویم، دولت، منظورم تمام دولت های دهه های اخیر است که در هیچ کدام از آنها، توجه ویژه به حوزه دریایی و بندری صورت نگرفته. ما مدیرانی داشته ایم که آگاه به این صنعت نبوده اند و بدون تخصص وارد عرصه تصمیم سازی شده اند.

باید آینده این صنعت را در کشورمان چگونه ارزیابی می کنید؟

امیدم این است که حاکمیت و نظام، فقط اندکی از بخش خصوصی واقعی حمایت کنند تا به ورطه نابودی کشیده نشود. ما طرح های فراوانی دادیم و قصدمان اصلاح کار بود. اما با این همه تجربه و تخصص، هیچکدام از مدیران دولتی نیامدند و برای برنامه ریزی هایشان از توان بخش خصوصی بهره ببرند. اگر هم دعوتی صورت گرفته برای آن بوده که بیایند و طرح های خودشان را مطرح کنند و حرکت مشورتی نبوده است. تاکید دارم اگر به بخش خصوصی بها بدهند و توجه نشان دهند، این صنعت نه تنها به حیات خود ادامه می دهد، بلکه می تواند در همه حوزه ها از جمله اشتغال نیز کارگشا باشد.

و منبعی بی پایان است. شما ببینید، کشورهای بسیار کوچک دنیا که به دریا دسترسی دارند چطور اقتصاد، زندگی و حیات شان را به این بخش گره زده اند. اما حالا به تصورات مان از دریا در کشور خودمان نگاهی بیاندازید. بدترین جاها حاشیه های کنار دریاست. سواحل شمال مملو از آلودگی است و سواحل جنوب نیز از توسعه نیافتگی شهرهای رنج می برد. مسئولان ما برنامه ریزی مدونی برای آبادانی شهرهای بندری مان نداشته و تنها به بخش خصوصی فشار آورده اند. هر کجا هم که می بینید کاری انجام شده از توجه و تلاطم فعالیت بخش خصوصی صورت گرفته است.

باید هنگامی که وارد این حوزه فعالیت شدید، به دلیل عدم آشنایی دچار ترس نشدید؟

نه، اهل ریسک هستیم و این را یک مزیت برای خودم می دانم. سال اول فعالیتیم ۲۵۲ هزار دلار ضرر کردم و این تقریباً معادل کل سرمایه زندگی ام بود. اما نترسیدم و ایستادم. چون می دیدم که می توانم رشد کنم و زمینه هایی را ساختم که بتوانم در آینده برای کشورم ارزشمند باشد. آهسته آهسته راهکارها را آموختم و متوجه شدم که چه راهکارهایی برای هر نوع تهدید و یا مسئله وجود دارد.

باید شما که از حمایت خاصی در طول این سال ها برخوردار نبودید چطور توانستید این مسیر پر تنش را بگذرانید. نقش نیروی انسانی در این طی طریق را چطور ارزیابی می کنید؟

ما زمانی که کارمان را شروع کردیم وضعیت نیروی کار نسبت به حالا بهتر بود. یعنی تعهدات نسبت به سیستم بالا بود و همه برای اعتلای شرکت فعالیت می کردند. اما این شرایط به مرور تغییر کرد. یک زمان شرکت ما معروف شده بود به «دانشگاه خیام تراب» که صدها نفر به آن وارد می شدند، یک سالی با ما همراهی می کردند، بعد که تاحدودی کار رایادی می گرفتند از اینجا می رفتند. البته این موضوع جنبه های مثبتی هم داشت. در حال حاضر طی این سال ها ۲۶ صاحب شرکت که هر کدام بیش از ۳۰ کارمند دارند را ما تحویل این جامعه بزرگ دریایی داده ایم و همه شان شرایط کاری خوبی دارند و با آنها نیز در تعامل هستیم. حتی نیروی متخصص به اروپا و دیگر نقاط جهان فرستادیم. من برادر و شریک نداشتم، اما به لطف خدا همکاران خوبی دارم که آنها سرمایه های اصلی شرکت ما محسوب می شوند.

باید در میان صحبت ها یتان تاکید داشتید به اینکه می خواستید از ابتدا مالک کشتی و دفاتر تان باشید. آیا این تصمیم دلیل خاصی داشته است؟

ما ضمن اینکه مالکیت داشتیم، نمایندگی، فورواردی و حمل زمینی، دریایی و هوایی هم داشتیم و در تمام بخش ها فعال بودیم. حتی خدمات گمرکی هم انجام می دادیم که چندسالی می شود در ایران آن را کنار گذاشته ایم. علاقه مند بودم که زنجیره را به شکل کامل شکل بدهم تا فعالیت هر کدام کم شد، روی موارد دیگر سود داشته باشیم. به نظر من، فعالیت تک بعدی در صنعت حمل و نقل نمی تواند کارگشای ما در کشور باشد و اگر بن بستی در مسیر ایجاد شود، باید هزینه سنگینی بپردازیم. فعالیت مان آهسته و پیوسته بوده و تاکنون علیرغم نامایمات گوناگون، تعدیل نیرو نداشته ایم. در حال حاضر نیز ۲۸ دفتر در ایران داریم و دفاتر دیگرمان هم در دیگر نقاط جهان دایر است.



با توجه به متوسط قیمت نفت خام صادراتی ایران در بهار سال جاری (۲۵ دلار برای هر بشکه)، کل درآمد کشور از صادرات نفت در سه ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۹ حدود ۴۲۰ میلیون دلار بوده، در حالی که درآمد کشور از صادرات بنزین در همین دوره زمانی ۶۹۰ میلیون دلار گزارش شده است



صادرات بنزین به جای نفت

گمرک جمهوری اسلامی در تازه‌ترین گزارش خود از افت ۴۴ درصدی صادرات غیرنفتی ایران خبر داده، اما صادرات بنزین به شدت اوج گرفته است. در سه ماهه ابتدایی سال جاری خورشیدی ایران نزدیک به ۶۰۳۶ میلیارد دلار صادرات داشته که ۱۱ درصد آن، معادل تقریباً ۶۹۰ میلیون دلار، بنزین بوده است. ایران تا دو سال پیش وارد کننده بنزین بود، اما با توسعه پالایشگاه ستاره خلیج فارس با ظرفیت پالایش روزانه ۳۵۰ هزار بشکه میعانات گازی، همچنین افزایش چشمگیر قیمت بنزین در آبان ماه پارسال و نهایتاً افت مصرف داخلی به خاطر شیوع کرونا، به صادر کننده بنزین تبدیل شده است.

معمولاً گمرک ایران صادرات محصولات پالایشگاهی مانند بنزین، گازوئیل و نفت کوره را در سبد صادرات غیرنفتی قرار نمی‌دهد و احتمالاً برای پنهان کردن افت شدید صادرات غیرنفتی، بنزین را هم برای اولین بار به لیست صادرات اضافه کرده، و گرنه صادرات غیرنفتی کشور با معیارهای بهار پارسال و بدون محاسبه بنزین، در واقع کمتر از نصف شده است. اما نکته مهم و تمرکز این مقاله بر این نکته است که صادرات بنزین کشور به شدت اوج گرفته و از درآمدهای صادرات نفت خام ایران نیز پیشی گرفته است.

رشد تولید بنزین در کشور

بر اساس برآورد شرکت مشاوره انرژی «فکتز گلوبال انرژی»، ایران در سه ماهه اول سال جاری میلادی (تقریباً زمستان پارسال) روزانه ۸۴ هزار بشکه بنزین مازاد تولید کرده و این رقم در سه ماهه دوم سال جاری میلادی (بهار امسال) به ۱۷۲ هزار بشکه رسیده است. در تابستان امسال نیز انتظار می‌رود بنزین مازاد ایران روزانه ۱۳۸ هزار بشکه باشد، اما با کاهش محدودیت‌های کرونا، همچنین رشد سالانه تقاضای بنزین کشور انتظار می‌رود در سال آینده بنزین تولیدی مازاد کشور بطور متوسط روزانه ۶۰ تا ۷۰ هزار بشکه باشد. خبرگزاری رویترز نیز دو هفته قبل با پوشش آمارهای این شرکت

بنزین کش!

آیا ایران صادرات بنزین را جایگزین صادرات نفت می‌کند؟

نفت همواره پررنگ‌ترین محصول صادراتی ایران طی دهه‌های اخیر بوده است. تا آنجا که ردپای این کالای استراتژیک در همه ارکان اقتصادی کشور دیده می‌شود. با آغاز تحریم‌های ظالمانه که منجر به کاهش حداکثری صادرات طلای سیاه ایران به نقاط مختلف جهان شد، ظاهراً تغییر محسوسی در سبد صادراتی کشور ایجاد شده است. ما که تاکنون خود، واردکننده بنزین بودیم حالا در قامت صادرکننده این سوخت طرفدار برآمده ایم. در این گزارش، موضوع صادرات بنزین ایران به جای نفت مورد بررسی قرار گرفته است.





وزیر امور خارجه آمریکا پس از انتشار خبر صدور بنزین ایران به ونزوئلا دو کشور را تهدید به مقابله کرده بود. به رغم آن آمریکا تا کنون اقدامی برای مانع شدن از عبور نفتکش های ایران و تحویل سوخت به ونزوئلا نکرده است. آمریکا شرکت های بیمه و کشتیرانی و همه شرکت های که در این زمینه با دو کشور ایران و ونزوئلا همکاری می کنند را تهدید به تحریم کرده است. به رغم این تهدیدها، خبر گزارى رویترز به نقل از چند مقام وابسته به وزارت نفت و همچنین سپاه پاسداران انقلاب اسلامی خبر داد که ایران به صدور بنزین به ونزوئلا ادامه خواهد داد

به ونزوئلا یکی از گزینه هایی است که ایران برای مقابله با تحریم ها دنبال می کند. خبر گزارى رویترز با انتشار گزارشی از لندن خبر از تمایل ایران برای فرستادن دو یا سه نفتکش حامل بنزین در ماه به ونزوئلا داده است. جمهوری اسلامی از این طریق می تواند بخشی از مازاد تولید بنزین خود را به فروش رسانده و همچنین بر نفوذ خود در ونزوئلا بیافزاید. ایران و ونزوئلا از سوی آمریکا تحریم شده اند. ونزوئلا که یکی از کشورهای عضو اوپک است، به علت تحریم ها و فرسوده بودن شبکه پالایشگاهی خود با کمبود شدید سوخت و بنزین روبه رو است. ایران از ماه آوریل تا کنون پنج نفتکش حامل یک میلیون و ۵۰۰ هزار بشکه بنزین به ونزوئلا فرستاده است. به رغم آن، کمبود سوخت و بنزین در این کشور همچنان باقی است.

آیا تهدیدهای آمریکا کارساز است؟

مایک پمپئو، وزیر امور خارجه آمریکا پس از انتشار خبر صدور بنزین ایران به ونزوئلا دو کشور را تهدید به مقابله کرده بود. به رغم آن آمریکا تا کنون اقدامی برای مانع شدن از عبور نفتکش های ایران و تحویل سوخت به ونزوئلا نکرده است. آمریکا شرکت های بیمه و کشتیرانی و همه شرکت هایی که در این زمینه با دو کشور ایران و ونزوئلا همکاری می کنند را تهدید به تحریم کرده است.

به رغم این تهدیدها، خبر گزارى رویترز به نقل از چند مقام وابسته به وزارت نفت و همچنین سپاه پاسداران انقلاب اسلامی خبر داد که ایران به صدور بنزین به ونزوئلا ادامه خواهد داد. با این حال، به نظر می رسد که تاکنون تهدیدهای آمریکا نتوانسته سد جدی برای صادرات بنزین به ونزوئلا ایجاد کند.

ایران که یکی از کشورهای واردکننده بنزین بود، پس از راه اندازی پالایشگاه بندرعباس به خود کفایی در این عرصه رسیده است. خبر گزارى رویترز ظرفیت تولید بنزین پالایشگاه بندرعباس را ۳۵۰ هزار بشکه در روز اعلام کرده است. این در حالی است که در پی شیوع بیماری کووید-۱۹، میزان تقاضای داخلی برای بنزین در ایران کاهش یافته است. همین منبع خبری نوشته است که میزان تقاضای ایران به بنزین در سه ماهه نخست سال جاری میلادی به ۴۵۰ هزار بشکه در روز کاهش یافته است. این رقم در قیاس با سال گذشته کاهشی بالغ بر ۲۰۰ هزار بشکه در روز است. حتی پیش از شیوع ویروس کرونا نیز ایران با مازاد تولید بنزین به میزان ۸۴ هزار بشکه در روز روبه رو بوده است. از این رو، درخواست نیکلاس مادورو برای خرید بنزین از ایران، استقبال زیاد مسئولان جمهوری اسلامی ایران را در پی داشت.

مازاد ماهانه تولید بنزین ایران برای ۱۵ تا ۲۰ کشتی نفتکش کفایت می کند. این در حالی است که جمهوری اسلامی هر ماه قادر به صدور پنج محموله به کشورهای آسیایی و آفریقایی است.

منبع: پایگاه خبری برونویز

بشکه گازوئیل صادر می کند. لازم به یادآوری است که در پالایشگاه خلیج فارس، همزمان با بنزین، گازوئیل نیز تولید می شود و اوج گیری صادرات گازوئیل کشور چندان عجیب نیست. اگر چه صادرات محصولات نفتی ایران اوج گرفته، اما سوال مهم این است که آیا محصولات نفتی می تواند سقوط درآمدهای صادرات نفت خام ایران را جبران کند؟ بر اساس آمارهای اوپک، ایران در سال ۲۰۱۱ حدود ۱۱۰ میلیارد دلار صادرات نفت خام داشت که در سال ۲۰۱۸ به ۶۲ میلیارد دلار رسید. آمارهای ایران نشان می دهد کل درآمدهای صادرات نفت خام پارسال کمتر از ۹ میلیارد دلار بوده و اگر حجم صادرات و قیمت نفت خام ایران در سطح کنونی باقی بماند، احتمالاً درآمدهای صادرات نفت خام ایران در سال جاری حدود ۲ میلیارد دلار باشد. اگر صادرات محصولات نفتی ایران نیز در سطح کنونی ادامه یابد، انتظار می رود درآمدهای ایران از این بخش حدود ۸ میلیارد دلار باشد. بدین ترتیب اگر چه صادرات محصولات نفتی ایران چهار برابر صادرات نفت خام خواهد بود، اما هرگز افت درآمدهای صادرات نفت ایران را جبران نخواهد کرد. صادرات نفت خام ایران از ۲.۵ میلیون بشکه در ابتدای سال ۲۰۱۸ به زیر ۲۰۰ هزار بشکه در بهار امسال رسیده و درآمدهای نفتی ایران نیز در کل سال جاری نسبت به سال ۲۰۱۸ حدود ۶۰ میلیارد دلار افت خواهد داشت. به همین دلیل، شاید چرخش سیاست های ایران در حوزه صادرات مواد نفتی، این بار با تمرکز بر روی صادرات بنزین صورت بگیرد.

تداوم صادرات بنزین ایران به ونزوئلا

ایران به صادرات بنزین به ونزوئلا ادامه می دهد و قصد دارد ماهانه دو یا سه نفتکش به ونزوئلا ارسال کند. تحریم های ظالمانه اقتصادی و همچنین تحریم های نفتی ایران از یکسو و شیوع ویروس کرونا از سوی دیگر، باعث تولید مازاد بر نیاز بنزین در پالایشگاه های ایران شده است. اکنون، صدور بنزین

بین المللی، از قول چندین منبع گزارش داده بود ایران ماهانه پنج نفتکش را برای صادرات بنزین به آفریقا و کشورهای آسیایی راهی اقیانوس ها می کند. بدین ترتیب ایران روزانه حدود ۵۰ هزار بشکه بنزین به بازارهای دور صادر می کند، اما مهم ترین بازارهای بنزین ایران کشورهای همسایه خصوصاً افغانستان، پاکستان، عراق و ارمنستان هستند. البته ردیابی صادرات بنزین ایران به این کشورها بسیار مشکل است، چون از طریق زمینی صادر می شود و نقش بخش خصوصی در معاملات چشمگیر است. از سوی دیگر، مسئولان ایرانی نیز قصد دارند تا بنزین را در بورس انرژی عرضه می کنند و قرار است صادرات آن از این طریق انجام می شود. برخلاف نفت خام که مشتری آنها فقط پالایشگاه های خارجی هستند و ردیابی معاملات و ریسک تحریم های آمریکا علیه آنها بسیار بالاست، بازار محصولات نفتی متنوع و امکان خرده فروشی این محصولات نیز وجود دارد.

درآمد ۶۹۰ میلیون دلاری صادرات بنزین

آمارهای شرکت اطلاعات انرژی کیپلر نشان می دهد ایران در زمستان پارسال، روزانه ۲۹۴ هزار بشکه و در بهار امسال روزانه ۱۸۷ هزار بشکه نفت خام صادر کرده است. بدین ترتیب، با توجه به متوسط قیمت نفت خام صادراتی ایران در بهار سال جاری (۲۵ دلار برای هر بشکه)، کل درآمد کشور از صادرات نفت در سه ماهه ابتدایی سال ۱۳۹۹ حدود ۴۲۰ میلیون دلار بوده، در حالی که درآمد کشور از صادرات بنزین در همین دوره زمانی ۶۹۰ میلیون دلار گزارش شده است. موضوع صادرات بنزین ایران زمانی در مرکز توجه رسانه ها قرار گرفت که ایران بیش از یک ماه پیش ۱.۵ میلیون بشکه نفت تحویل ونزوئلا داد که معادل صادرات روزانه ۵۰ هزار بشکه است.

گزارش ها حاکی است چهار نفتکش دیگر ایران با بار بنزین هم اکنون دوباره راهی ونزوئلا شده است. ارزش ۱.۵ میلیون بشکه بنزینی که ایران تحویل ونزوئلا داده ۴۵ تا ۵۰ میلیون دلار است و نشان می دهد کل صادرات بنزین ایران در بهار سال جاری ۱۳ برابر بنزینی است که به ونزوئلا تحویل داده است. ایران به غیر از بنزین، روزانه ۵۰۰ هزار بشکه صادرات گازوئیل، نفت کوره و گاز مایع (ال پی جی) نیز دارد که با محاسبه آنها، ارزش صادرات محصولات نفتی ایران چندین برابر صادرات نفت خام است.

در حالی که صادرات نفت خام کاهش یافته و به صادرات بنزین افزوده شده است.

جایگزینی بنزین به جای نفت خام

ایران روزانه نزدیک ۲۹۰ هزار بشکه صادرات نفت کوره و نصف این میزان نیز صادرات گاز مایع (ال پی جی) دارد. همچنین تا ابتدای پارسال، مقدار اندکی نیز صادرات گازوئیل داشت. اما آمارهای فکتز گلوبال انرژی نشان می دهد که ایران از تابستان پارسال صادرات گازوئیل را نیز به شدت افزایش داده و روزانه بطور متوسط حدود ۷۰ هزار



خبر گزارى رویترز نیز دو هفته قبل با پوشش آمارهای این شرکت بین المللی، از قول چندین منبع گزارشی داده بود ایران ماهانه پنج نفتکش نه چندان بزرگ را برای صادرات بنزین به آفریقا و کشورهای آسیایی راهی اقیانوس های می کند

MARINE SAMIN PARS SHIPPING & INT'L TRANSPORT CO. (MSP)

- سرویس فیدری از بنادر جنوبی به بندر جبل علی و بالعکس
- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویسهای کانتینری
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی با انتخاب مناسبترین شیوه حمل در کوتاهترین زمان



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
مارین سمن پارس

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی پلاک ۱۲، طبقه ۴

تلفن ۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس ۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: Info@m-sp-co.com



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



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



دولت مهم، کیفیت آموزشی
موسسه آموزش عالی آوناسار



سازمان بازرگانی دریایی ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS