



شماره

۵۹

آذر ۱۴۰۱



شصت و نهمین سالگرد

بایاندور

- چالش‌ها و موانع حمل‌ونقل دریایی ایران
آماده احیای برجام است؟ (صفحه ۲۲)
- توسعه لجستیک انجمن کشتیرانی در صدد رفع مشکلاتی است که شرکت‌ها با آن مواجه هستند (صفحه ۳۰)
- در بخش حمل‌ونقل ایران تاثیر تحریم‌ها بر صنعت کشتیرانی (صفحه ۴)





بیمه یاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه یاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- تامین ۹۵٪ خسارت وارده به کانتینر از سوی بیمه
- افزایش ۱۵ روزه Free time در صورت بروز خسارت

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی شکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران

توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی؛ بسیار خوب
- عضویت؛ عالی
- خدمات؛ عالی
- تاثیرگذاری بر سیاست؛ عالی
- تنظیم‌گری؛ مطلوب
- تعامل با اتاق؛ عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

فهرست

- تأثیر تحریم‌ها بر صنعت کشتیرانی ۵
- گزارش آنکتاد از کاهش رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۳ ۸
- روند افزایشی بی‌سابقه و سرسام آور نرخ اجاره تانکرهای گازبر ۹
- موفقیت اولین برنامه آزمایشی حمل‌ونقل بین‌المللی دیجیتال (ETIR) ۱۰
- توسعه اقتصادی کشور در گرو توسعه دریامحور است ۱۱
- «هزینه دیرکرد» و «هزینه محلی» به استناد ماده ۱۹۴ رفع و رجوع شد ۱۱
- اعضای جدید هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران انتخاب شدند ۱۲
- پیگیری اقدامات لازم برای تصویب «جایزه ملی بهره‌وری بایندر» ۱۲
- قانون دریایی بسیار کلی است و به جزییات ورود نکرده‌ایم ۱۳
- ارتباطات گسترده‌تر دریایی و حمل و نقل چند وجهی، رویکرد جدید مجلس و دولت ۱۴
- مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد ۱۵
- اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مراسم روز جهانی دریانوردی تقدیر شدند .. ۱۶
- ظرفیت اسمی بنادر ایران ۲۴۰ میلیون تن است ۱۶
- پیشنهاد تشکیل کمیته حمل و نقل و ترانزیت در نشست مجمع اقتصادی خزر ۱۷
- در اقدامات مطبوعاتی، باور لازم به محوریت تشکل‌ها مشهود نیست اهمیت ترویج کار گروهی تجاری ۱۸
- چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل‌ونقل ایران (بخش سوم) ۲۰
- حمل‌ونقل دریایی ایران آماده احیای برجام است؟ ۲۳
- کابوس ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی ۲۷
- شرکت‌های تازه عضو شده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ۱۴۰۱ ۳۰
- انجمن کشتیرانی در صدد رفع مشکلاتی است که شرکت‌ها با آن مواجه هستند ۳۱
- دلایل معطلی کشتی‌ها در بنادر روسیه ۳۳



تأثیر تحریم‌ها بر صنعت کشتیرانی

مزیت اقتصادی محسوب می‌شود. کشورمان با وجود این دارایی‌ها آنچنان که باید از اقتصاد دریامحور بهره‌مند نشده است. از این رو در اسناد بالادستی مانند برنامه‌های توسعه‌ای توجه به زیرساخت‌های دریایی و بندری بیشتر شد و اقتصاد دریامحور و توسعه محور شرق از راه دریا و ترانزیت وارد ادبیات مسئولان مدیران شد.

در حال حاضر بیش از ۱۵ بندر بازرگانی، تجاری و غیره در شمال و جنوب کشور فعال است؛

در استان گیلان بنداری نظیر: انزلی، کاسپین و بندر آستارا، در استان مازندران بنداری مثل: بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندر فریدون کنار را داریم. در جنوب کشور هم بنداری مانند: بندر چابهار به عنوان بندر اقیانوسی با ظرفیت استراتژیک بالا، بندر کانتینری شهید رجایی، بندر امام خمینی (ره)، بندر خرمشهر، بندر بوشهر، بندر عسلویه و بندر ماهشهر از ظرفیت‌های اساسی کشور محسوب می‌شوند.

تحریم‌ها اغلب پایگاه اقتصادی کشور را هدف قرار می‌دهند که از شریان‌های اساسی کشور محسوب می‌شود و مهمترین آن‌ها کشتیرانی و فعالیت‌های لجستیکی بندری کشور است. حجم زیادی از کالاهای داد و ستد شده در تجارت جهانی؛ یعنی بیش از ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی را محصولات دریا برد تشکیل می‌دهد.

از آنجایی که تمامی صادرات نفت، فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی که از منابع اصلی درآمد کشور محسوب می‌شوند به حمل و نقل دریایی بستگی دارد، این میزان از ۹۵ درصد فراتر می‌رود.

سال‌هاست که فعالیت‌های دریایی و بندری کشور تحت فشار و تحریم هستند و تحریم گران همواره تلاش می‌کنند بیشترین آسیب را از همین محل به اقتصاد ملی وارد کنند.

وجود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل جنوبی و شمالی و ظرفیت اسمی ۲۴۶ میلیون تن در بنادر یک امکان و

برای اولین بار در قطعنامه ۱۸۰۳ در سال ۲۰۰۸، شورا مشخصاً تعدادی از محموله‌های کشتی‌های ایرانی را مورد تحریم قرار داد

کند تا بتواند مشکلات تحریمی را تا حدودی برطرف نماید.

البته نباید از ثمراتی که تحریم‌ها در راستای اقتصاد مقاومتی هم داشته صرف‌نظر کرد که از جمله آنها می‌توان به تولد شرکت‌های کشتیرانی سایز کوچک و متوسط، توسعه مالکیت ناوگان و کانتینر، توسعه فعالیت‌های سوخت‌رسانی، توسعه تعمیرات کشتی، ورود به بازار بیمه‌های دریایی و تامین پوشش پی‌اند‌آی برای کشتی‌های ناوگان و همچنین با به‌کارگیری موسسات رده‌بندی داخلی و تقویت آنها اشاره داشت.

در این مدت برخی شرکت‌ها از ایران رفتند، به طور مثال هنگام اعلام تحریم‌ها به ویژه در بخش کالاهای اساسی به دلیل اینکه بحث خرید کالا هم مورد توجه و مشکل قرار گرفت، به طور طبیعی کسانی که به ایران کالا می‌فروختند حال چه گندم، جو و ذرت معمولاً با شرط اینکه کشتیرانی را خود انتخاب کنند، معامله می‌کردند و این به ضرر ایران بود. این مشکل در بخش فله بیش از سایر محمولات اتفاق می‌افتاد و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خسارت جدی در این میان دید و در شرایطی حتی مجبور به متوقف کردن برخی خریدها شد. از زوایه‌ای دیگر حمل‌کالای اساسی با ناوگان خارجی در پنجره درآمدی دولت گرفتار شد و دولت توجه به تاثیرات تحریمی با استفاده حداکثری از قانون موسوم به حق پرچم، خود بر تورم حاصل از تحریم افزود. این قانون به دولت اجازه می‌دهد ۱۰ درصد مابه‌التفاوت کرایه حمل ناوگان خارجی را با هدف حمایت از ناوگان ایرانی اخذ کند، ولی شاهد بودیم دولت نه حمایتی از بخش خصوصی کرد و نه به اقتضای زمانه مانع از افزایش نرخ تمام شده کالاها، آن‌هم کالاهای اساسی گردید.

این نوع خرید و فروش کالا در زمان تحریم‌ها نه به صورت کاملاً صد درصد اما تا حد نسبی بر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اثرات سختی گذاشت؛ اما در اقلامی همچون گندم، جو، ذرت، سویا و شکر به صورت کامل از بد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خارج شد. اگر بخواهیم به تاثیر تحریم‌ها بر وضعیت صادرات و واردات در بخش دریایی نگاهی داشته باشیم، باید گفت

اگرچه با اجرای برجام تحریم‌ها علیه صنعت کشتیرانی ایران برداشته شد، لذا با خروج آمریکا از توافق هسته‌ای در سال ۱۳۹۷، این صنعت دوباره در لیست سیاه تحریم‌های آمریکا و بسیاری از شرکت‌های بزرگ مرتبط با این صنعت قرار گرفت؛ تا جاییکه معاملات تجاری خود را در صنعت کشتیرانی با ایران متوقف کردند. به گفته مقامات و مسئولان بخش بندری و دریایی، تحریم‌های آمریکا به اندازه تحریم‌های شورای امنیت الزام آور و فلج‌کننده نیستند.

تحریم‌ها علیه صنعت کشتیرانی ایران، آشکارا اولین بار توسط شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ اعمال شد.

برای اولین بار در قطعنامه ۱۸۰۳ در سال ۲۰۰۸، شورا مشخصاً تعدادی از محموله‌های کشتی‌های ایرانی را مورد تحریم قرار داد و اعلام کرد که کشورها حق دارند محموله‌های ارسالی یا ورودی از ایران را در بنادر خود بازرسی کنند؛ مشروط بر اینکه دلایل محکمی برای حمل اقلام ممنوعه وجود داشته باشد.

بخش عمده‌ای از تحریم کشتیرانی ایران شامل: بازرسی محموله کشتی‌ها به مقصد یا مبدا ایران در مناطق مختلف دریایی، بلوکه کردن اموال سازمان‌های وابسته به کشتیرانی، تحریم پورت اپراتور بندر شهید رجایی، تحریم شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در صورت ادامه فعالیت در بنادر جمهوری اسلامی ایران و... بود.

تحریم‌های شورای امنیت علیه صنعت کشتیرانی ایران با تصویب قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت در سال ۲۰۱۰ میلادی ابعاد تازه‌ای به خود گرفت و شورای اتحادیه اروپا، چند شرکت دیگر وابسته به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به فهرست تحریم‌ها افزود، البته این تحریم‌ها مغایر با برخی معاهدات بین‌المللی محسوب می‌شد، اما با این وجود اجرایی می‌شد.

تحریم‌های ذکرشده مربوط به پیش از اجرای برجام است اما این تحریم‌ها در سال ۹۷ و با خروج آمریکا از برجام شکل تازه‌ای به خود گرفت، در تحریم‌های جدید آمریکا علیه ایران، صنعت کشتیرانی در فاز دوم تحریم‌ها یعنی در آبان ماه اجرایی شدند و براساس آن معامله با بخش‌های کشتیرانی و کشتی‌سازی و بنادر ایران تحریم شد و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی تانکر ایران و ۲۱۱ کشتی تحت کنترل و ۶۵ شخص حقیقی و حقوقی مربوطه از جمله دیگر نهادهای ایرانی تحت تحریم‌های جدید آمریکا تحریم شدند.

شرکت‌های کشتیرانی ایرانی برای مقابله با تحریم‌ها ناچار شد کشتی‌های خود را با نام‌های خارجی، پرچم کشورهای خارجی و حتی با انعقاد قراردادهای فروش و استیجاری به کشورهای دیگر، وارد آب‌های بین‌المللی

تحریم‌ها و محدودیت‌های متعددی علیه صنعت کشتیرانی کشور و بالاخص کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعمال شده است؛ همچنان به قوت خود باقی است

قرار گرفته است، مصون بودن بنادر کوچک از تحریم‌های یک جانبه آمریکایی‌ها می‌تواند فرصت بسیار مناسبی تلقی شده که با ایجاد بستر برای پذیرش کشتی‌ها هرچند در سطحی کوچک‌تر، می‌توانند مقداری از بار مورد نیاز کشور را پذیرا باشند.

صنعت دریایی ایران از جمله صنایع با سابقه و راهبردی کشور است که با وجود منابع و ظرفیت‌های بالقوه دریایی، آنطور که باید توسعه پیدا نکرده و ارتقاء نیافته است. از جمله نیازهای این بخش مهم و کاربردی در کشور، تامین قطعات مورد نیاز آن است. قطعاتی حیاتی که ادامه کار این صنعت را تضمین می‌کنند.

یکی از اساسی‌ترین نیازهای این صنعت، تامین قطعات مورد نیاز است. قطعاتی که در شرایط تحریمی کشور، تامین آن‌ها از دیگر کشورها سخت و زمان‌بر است، اما با تلاش دانش‌بنیان‌های فعال کشور، قطعات مورد نیاز صنعت دریایی در داخل کشور تولید می‌شود و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری هم از این کار حمایت می‌کند.

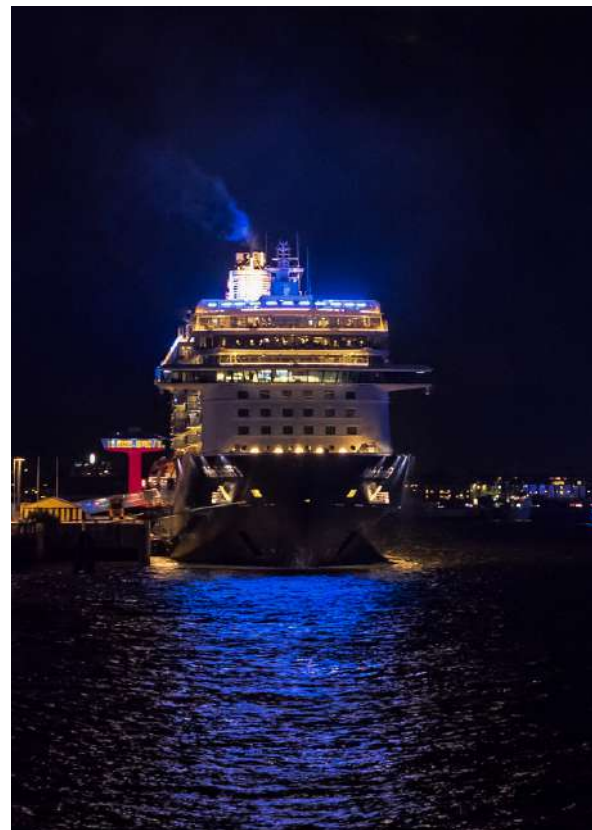
لازمه تولید این قطعات، استاندارد بودن آنها است. استانداردهایی ملی و بین‌المللی که اساس تولید این قطعات در کشور هستند و باید رعایت شوند. ایجاد شبکه قطعه‌سازی ناوگان دریایی کشور اقدامی مهم است که توسط ستاد توسعه فناوری‌های فضایی و حمل و نقل پیشرفته معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری انجام گرفته است.

کشور ایران به عنوان بزرگ‌ترین ناوگان دریایی منطقه ظرفیت افزایش جابه‌جایی محمولات را دارد و با توجه به اینکه در بخش نیروی انسانی نیز کمبودی وجود ندارد و حتی متخصصان خوبی در این بخش دارد، لیکن با سوء تدبیر در تطبیق کم و کیف پرداخت دستمزد در مشابهت بین‌المللی خروج لازم از حوزه کسب و کار تسریع شده است. امیدواریم با برداشته شدن تحریم‌ها، مسائل و مشکلات کشور کاهش یابد و فعالیت‌های بندری و دریایی به روزهای اوج خود برگردد.

در دوران تحریم در این بخش با کمترین کاهش میزان واردات همراه بوده است به گونه‌ای که حتی در دریای خزر درصد واردات محمولات نیز افزایش داشته است. در حال حاضر تحریم‌ها و محدودیت‌های متعددی علیه صنعت کشتیرانی کشور و بالاخص کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اعمال شده است، همچنان به قوت خود باقی است و با وجود دستیابی به توافق جامع در برنامه هسته‌ای ایران، هیچ‌گونه رفع تحریم یا حتی تسهیلی در این بخش صورت نگرفته است. البته گفتنی است مطابق مفاد توافقنامه موقت ژنو و تمدید چندباره آن، هیچ تحریم جدیدی از طرف اتحادیه اروپا و آمریکا علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران صورت نگرفته و این موضوع سبب شده است علاوه بر اینکه فضای مثبتی در این زمینه پیش بیاید، دستاوردهای ناشی از اعمال تحریم‌ها نیز به ثمر بنشیند و این بخش‌ها بتوانند با فراغ بال بیشتری نسبت به توانمندسازی خود اقدام کنند.

برای توان رقابت در بخش اقتصاد دریایی با بازار جهانی هیچ راهی جز توسعه زیرساخت‌ها نیست و بدون افزایش ظرفیت بنادر و ناوگان نمی‌توان در شرایط رقابتی سهمی در بازار بین‌المللی داشت. حال اینکه بنادر و ناوگان ایران ناچوانمردانه با تحریم‌های کشورهای قدر هم مواجه است.

در شرایط تحریم علاوه بر بندر چابهار که مورد معافیت





گزارش آنکتاد از کاهش رشد اقتصادی جهان در سال ۲۰۲۳

بسیاری از کشورهای تورم، ناشی از بحران انرژی و کاهش نرخ ارز می‌باشد که واردات را گرانتر کرده است. نکته‌ای که باید بدان پرداخت ابتکار عمل حمل غله از اوکراین به سایر نقاط جهان به رهبری سازمان ملل تأثیر قابل توجهی در کاهش قیمت مواد غذایی گذاشت به گونه‌ای که در ماه آگوست ۲۰۲۲ قیمت همه نوع غلات ۱.۴ درصد پایین آمد که این کار به پایین آمدن پنج درصدی قیمت بین‌المللی گندم به علت از سرگیری صادرات آن شد. کوزول در پایان تأکید کرد: مسئولان کشورها باید برای خروج جهان از این بحران تصمیم‌های جمعی بگیرند که متأسفانه امروزه شاهدیم که تصمیمات فردی مربوط به هر کشور جای تصمیمات بزرگ جهانی را گرفته است که در چنین وضعیتی اقتصاد چشم‌انداز مناسبی در سال ۲۰۲۳ نخواهد داشت.

کشورها با درآمد متوسط و کشورهای کم درآمد آفریقا بیشترین کاهش‌ها را در سال ۲۰۲۲ ثبت خواهند کرد. گرینسپن در ادامه یادآور شد: حدود ۹۰ کشور در حال توسعه شاهد کاهش ارزش پول خود هستند این کشورها حدود ۳۷۹ میلیارد دلار برای دفاع از ارزش خود هزینه کرده‌اند. از سوی دیگر هم‌اکنون ۴۶ کشور در حال توسعه در معرض شوک اقتصادی قرار داشته و ۴۸ کشور نیز به طور جدی با خطر بحران بدهی جهانی مواجه هستند. وی در ادامه اذعان داشت در کشورهای توسعه یافته قیمت کالاها و انرژی به شدت بالا رفته و در زنجیره تأمین کالا تنگناهایی وجود دارد که ریشه در سرمایه‌گذاری ناکافی دارد. «ریچارد کوزول» سرپرست تیم مسئول تهیه و تدوین گزارش نیز در این زمینه گفت: مشکل پیش روی سیاستگذاران بحران تورمی نیست بلکه بحران توزیعی است که برای مردم همه کشورها مشکل زا می‌باشد. در

بر اساس گزارش سالانه آنکتاد (کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد) که اخیراً منتشر شده نشان می‌دهد در صورتی که سیاست‌های پولی و مالی در اقتصاد کشورهای پیشرفته اصلاح نشود جهان به سمت یک رکود طولانی بدتر از سال ۲۰۰۸ میلادی و سال شوک آور ۲۰۲۰ ناشی از کووید ۱۹ خواهد رفت.

بر اساس این گزارش «ریکا گرینسپن» دبیر کل UNCTAD آنکتاد در این زمینه گفت: متأسفانه چشم انداز اقتصادی جهان در حال بدتر شدن است و تولید ناخالص اکثر کشورها در حال کاهش است و کسری تراز جمععی بیش از ۱۷ تریلیون دلار که حدود ۲۰ درصد درآمد جهانی را تشکیل می‌دهد، در پیش است. وی افزود: اگرچه پیش‌بینی‌ها در حال ضربه زدن به اقتصاد همه کشورهای است، اما زنگ خطر را بیشتر برای کشورهای در حال توسعه به صدا درمی‌آورد. به گفته دبیر کل UNCTAD

روند افزایشی بی سابقه و سرسام آور نرخ اجاره تانکرهای گازبر

◀ به گزارش خبرگزاری رویترز؛ اجاره روزانه کشتی‌های حمل گاز ال ان جی بر اساس نوع ظرفیت بین ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دلار در نوسان است و روز به روز بر دامنه آن افزوده می‌شود.

گزارش تحقیقی isi evercore با استناد به داده‌های مؤسسه کلارکسون حاکی است در هفته منتهی به ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۲ نرخ اجاره تانکر گازبر به ۲۰۷ هزار و ۵۰۰ دلار رسید که این رقم در اوایل سپتامبر ۱۳۷ هزار و ۵۰۰ دلار و در ماه آگوست ۶۸ هزار دلار بود. بر اساس این گزارش تحلیلگران علت اصلی افزایش نرخ‌های اجاره ال ان جی را اعمال تحریم‌های گازی روسیه، افزایش تقاضا توسط اروپا و نشت گاز در خط لوله نورد استریم می‌دانند. "عمر نوکتا" تحلیلگر گروه کارگزاری

کشتی جف رایس در این زمینه می‌گوید: به درستی نمی‌دانیم که در بازار اجاره تانکرهای گازبر چه خبر است. هر روز بر نرخ اجاره آن‌ها افزوده می‌شود و متأسفانه صاحبان این نوع کشتی‌ها فقط به بالا رفتن کرایه می‌اندیشند.

"بن نولان" تحلیلگر بازار سهام کشتی‌های حمل گاز نیز معتقد است خریداران اروپایی گاز ال ان جی را با نرخ‌های بالا پیش خرید کرده‌اند تا زمستان خوبی برای مردم کشورها فراهم کنند به همین جهت حالا مجبورند به افزایش نرخ اجاره تن دهند. در این ارتباط مالکان و اجاره دهندگان کشتی‌های حامل گاز از وضع موجود نهایت سوء استفاده را می‌کنند. "امیلی مک کلین" دستیار مؤسسه

ریستاد انرژی خاطر نشان می‌سازد: علت اصلی افزایش نرخ حمل گاز صرفاً به بالا بودن عرضه از سوی اروپا و حتی آمریکا است. خبرنگار رویترز در ادامه گزارش می‌نویسد: مشاهدات تحلیلگران مؤسسه رفی‌نی‌تیو نشان می‌دهد در ۱۲ ماه گذشته آمریکا محموله‌های گاز ال ان جی زیادی را خریداری کرده و بر میزان آن هر ماه و هفته می‌افزاید این عمل باعث شده گاز ال ان جی کمتری به سمت اروپا حمل شود در این میان هر اجاره دهنده کشتی فقط در قبال پول بیشتر حاضر است تغییر مسیر دهد.

خبرنگار رویترز در پایان می‌نویسد: آمریکا و اروپا نگران ماه‌های نوامبر و ژانویه هستند و اجاره کنندگان گاز ال ان جی نیز به زیاد شدن اندوخته‌های خود می‌اندیشند.

موفقیت اولین برنامه آزمایشی حمل و نقل بین المللی دیجیتال (ETIR)

◀ به گزارش اکونومیک تایمز، هند و ایران به تازگی اولین انتقال آزمایشی یک حمل و نقل بین المللی تحت سیستم ETIR را برای پیشبرد تجارت از طریق کریدور شمال-جنوب (INSTC) بین هند و روسیه با موفقیت به پایان رساندند که کمتر از یک روز پس از ورود به بندرعباس، اقدامات اداری آن انجام شد. این سیستم یک سیستم حمل و نقل جهانی است و این امکان را فراهم می کند تا کالاها از کشور مبدأ، از طریق ترانزیت، به کشور مقصد در محفظه های بار مهر و موم شده که توسط گمرک از طریق یک سیستم چندجانبه و متقابل به رسمیت شناخته شده، حمل شود. این ساده ترین و مطمئن ترین راه

برای جابه جایی کالا از مرزهای بین المللی متعدد است که در زمان و هزینه برای صاحب کالا هر روز به صرفه خواهد بود.

به گفته یک مقام هندی، این پروژه آزمایشی کارایی حمل و نقل را به شکل کاملاً چندوجهی نشان داد. این مقام مسئول گفت: ضمانت نامه الکترونیکی به جای کارنه تیر صادر شد و کلیه پیام ها مانند پیش اظهاریه از قبل به صورت الکترونیکی با عوامل دولتی و خصوصی مربوط به آن از جمله گمرک مبادله شد که تشریفات گمرکی در بنادر را سرعت دادند.

در بحبوحه تحریم های غرب علیه مسکو پس از حمله روسیه به اوکراین، کریدور شمال- جنوب حجم بیشتری از تجارت بین هند و روسیه را از طریق ایران به خود اختصاص داد. شبکه بزرگراه ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر زیر نظر این کریدور کوتاه ترین مسیر ارتباطی بین روسیه و هند است. کارشناسان می گویند این مسیر هزینه حمل و نقل بین دو کشور را تا حدود ۳۰ درصد کاهش می دهد. در حال حاضر بیشتر کالاهایی که از طریق ایران در این مسیر حمل می شود، محموله بین روسیه و هند است. خطوط کشتیرانی ایران

در اوایل فروردین کارگروه عملیاتی توسعه حمل و نقل در امتداد کریدور شمال- جنوب تشکیل داده بودند.

این مسیر اقیانوس هند را از طریق خلیج فارس به دریای خزر و روسیه و شمال اروپا متصل می کند و کوتاه ترین مسیر ارتباطی را بین آنها ارائه می دهد.

همچنین برنامه هایی برای اتصال مسیر شمالی از طریق قطب شمال روسیه با کریدور شمال- جنوب برای حمل و نقل کالا وجود دارد.

بنای کریدور حمل و نقل شمال به جنوب در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ بر اساس توافقنامه بین دولتی که بین روسیه، ایران و هند امضا شد، گذاشته شد. آذربایجان در سال ۲۰۰۵ به این قرارداد ملحق شد. این توافقنامه توسط ۱۳ کشور (آذربایجان، بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین) به تصویب رسید.

این پروژه چند مسیر دارد: اروپای شمالی و غربی - فدراسیون روسیه، قفقاز - خلیج فارس (مسیر غربی). آسیای مرکزی - خلیج فارس (مسیر شرقی)؛ و دریای خزر - ایران - خلیج فارس (مسیر مرکزی).





توسعه اقتصادی کشور در گرو توسعه دریامحور است

◀ به گزارش خبرنگار سی نیوز، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مراسم سالگرد شصت و نهمین سالگرد تاسیس این انجمن در جمع اعضای هیئت مدیره و شرکت های عضو، خبرنگاران رسانه ها و برخی از مسئولین دولت و مجلس، توسعه اقتصادی کشور را در گرو توسعه دریامحور و نگاه بسیط و عمیق اجتماعی و اقتصادی از دریچه دریا دانست. دکتر مسعود پل مه گفت: پیشرفته ترین و زیباترین شهرها، توسعه یافته ترین کارخانجات و فعالیت های اقتصادی در کنار سواحل شکل گرفته و بالندگی آن کشورها را رقم می زند. وی افزود: تنها دلیل این توسعه و پیشرفت، نگاه بسیط و عمیق اجتماعی و اقتصادی از دریچه دریاست. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خاطرنشان ساخت: بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی و جزیره ای و رودخانه ای داریم ولی متاسفانه نرخ بسیار پایینی از GDP (تولید ناخالص داخلی) در کسب و کار داریم. وی یادآور شد: ما که در نوک پیکان تحریم های اقتصادی هستیم بر این خدمت می بایم و بیش از هر چیز از خود تحریمی های داخلی شکوه داریم؛ از آنجایی که بعضی از سازمان های دولتی فقط نگاه صرف به ماموریت های سازمانی خود دارند نه منافع ملی.

«هزینه دیرکرد» و «هزینه محلی» به استناد ماده ۱۹۴ رفع و رجوع شد

منجر به این شده است که سازمان مالیاتی تا سرحد امکان مواخذه کرده و جرایم مالیاتی که حق ما نیست را اخذ کند. دکتر پل مه اظهار داشت: در کنار موضوع وحدت رویه، تعهدنامه های کانتینر را داریم که از بعضی اقدامات سلبی همکاران مان در این حوزه کاسته می شود. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به موضوع ماده ۳۸ گفت: به نظر می رسد با چشم اندازی که در پیش روی ماست، امسال این مسئله به سرانجام برسد و از خسارات صدها میلیاردی که متاسفانه در این حوزه متحمل می شویم جلوگیری شود. وی با تاکید بر توسعه و بقای فعالیت دریایی اعضای انجمن بیان داشت: اقدام به تاسیس کنسرسیوم کانتینری کردیم که اطلاعات دقیق تر آن ظرف دو ماه آینده به استحضار اعضا خواهد رسید.

◀ به گزارش خبرنگار سی نیوز در پایان مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، گزارش عملکرد و دستاوردهای سال گذشته این انجمن از سوی دبیرکل به حاضرین ارائه شد. دکتر پل مه گفت: از جمله مهمترین سرفصل های این گزارش، رفع و رجوع موضوعات هزینه های «هزینه دیرکرد» و «هزینه محلی» به استناد ماده ۱۹۴ قانون دریایی کشور و اخذ رتبه A از اتاق بازرگانی بود که در رتبه بندی و ارزیابی دو سال اخیر، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران موفق به دریافت آن شده است. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: ما توانسته ایم خدمات بیمه ای را به صورت تخصصی و انحصاری برای صنف دریایی به ارمغان بیاوریم. وی خاطرنشان ساخت: عدم وجود وحدت رویه در عملکردهای مالی ما



پیگیری اقدامات لازم برای تصویب «جایزه ملی بهره وری بایندر»

های ما توسعه کمی و کیفی آموزش مبتنی بر فعالیت های داخلی و خارجی است.

پله مه با مقایسه آمار ۴۰ هزار ساعته آموزش در سال گذشته اذعان داشت: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در شش ماهه امسال تقریباً ۳۹ هزار ساعت آموزش ارائه داده است.

وی درباره حوزه مشاوره های تجاری و حقوقی به مفهوم حمایت از حوزه کسب و کار گفت: در سال ۱۳۹۰ صد و چهارده مشاوره داشتیم و خوشبختانه در شش ماهه امسال به ۴۰۰۰ مورد مشاوره ای (که یا تاسیس شرکت های جدید را در پی داشته یا منجر به توسعه فعالیت به مفهوم استمرار خط بقا بوده) را رقم زدیم. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، متولی طرح بیمه ورود موقت خودرو

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: انجمن توانسته موافقت قوه قضائیه را برای یک مرکز داوری و میانجیگری و شورای حل اختلاف بگیرد و به واسطه همین اقدام با فعالیتهای درون صنفی توانسته ایم از ده پرونده

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: در نظر داریم به منظور ارتقای حوزه کسب و کار دریایی، «جایزه ملی بهره وری بایندر» را پس از کسب موافقت لازم توسط دولت، اجرایی کنیم.

پل مه اظهار داشت: یکی دیگر از خدمات پیش رویی که امیدواریم امسال اجرایی شود، طرح بیمه TAC خواهد بود که با اجرای این طرح تمامی فعالیت های حوزه TAC بدون نیاز به مرادوات مالی مستقیم و مشکلاتی که حاصل دریافت صورت حساب های سازمان بنادر خواهد بود را رفع و رجوع می کنیم.

وی افزود: خوشبختانه در طول ۱۰ سال گذشته توسعه اعضا به واسطه توسعه فعالیت های انجمن را داشتیم.

در سال ۱۳۹۰ انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ۱۵۶ عضو داشت؛ در حالیکه همینک بیش از ۳۴۰ عضو اصلی دارد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عنوان نمود: در بخش آموزش خوشبختانه در خلال ۱۰ سال گذشته رشد بسیار زیاد و خوبی داشتیم. یکی از اهداف برنامه

اعضای جدید هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران انتخاب شدند

در ادامه برنامه مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران که روز چهارشنبه ۲۷ مهرماه برگزار شد، مجمع عمومی فوق العاده با دستورکار انتخاب هیأت مدیره جدید انجمن در دستور کار قرار گرفته و پس از اخذ آرا و شمارش آن اعضای جدید هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، شامل هفت عضو اصلی و سه عضو علی البدل انتخاب شدند. به این ترتیب از بین ۱۳ نفر از نامزدهای احراز صلاحیت شده، آقایان: مجید وروشوساز با ۷۷ رای، حسین ناجی پور با ۷۳ رای، محمد نیک پی با ۷۱ رای، روزبه مختاری با ۶۶ رای، پیمان نبوی فرهمند با ۶۲ رای، فرداد فیروزپور با ۶۰ رای و خانم فاطمه جمشیدی با ۵۶ رای به مدت سه سال هدایت سکان هیأت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را بدست گرفتند که وظایف صنفی را برعهده خواهند داشت.



روزبه مختاری



فرداد فیروزپور



فاطمه جمشیدی



مجید وروشوساز



محمد نیکپی



پیمان نبوی فرهمند



حسین ناجیپور



قانون دریایی بسیار کلی است و به جزئیات ورود نکرده ایم

پل مه وابسته با بیان اینکه قانون دریایی کشور بسیار کلی است، افزود: اکنون درخصوص «عملیات تجاری کانتینری» و در بخش «اقدامات اسنادی بارنامه» نیز همین خلاء قانونی را داریم. در نتیجه به دلیل آنچه که در بعضی موارد منتهی به تداخلات می شود مراجع قانونی باید از عرف و ضوابط بین المللی تبعیت کنند.

وی اضافه کرد: به دنبال این موضوع هستیم که در اهداف انجمن کشتیرانی توجه به این نکته را لحاظ کنیم. دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه اکنون این بند را در اساسنامه نداریم، تصریح کرد: این بند با تشریحی که تعیین کننده و تبیین کننده موضوع می تواند باشد، در اهداف انجمن لحاظ می شود.

پل مه همچنین خاطرنشان ساخت: برای اضافه شدن کلمه «ایران» به نام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته امشب رای گیری شد که به اتفاق آرا مورد تصویب قرار گرفت؛ بعد از این در اتاق بازرگانی رای گیری می شود تا بعد از مذاکرات با وزارت کشور در صورتی که پذیرفته شود، به ادامه نام انجمن الحاق شود.

به گزارش خبرنگار سی نیوز، مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عصر چهارشنبه ۲۷ مهرماه ۱۴۰۱ با حضور مدعوین، اعضای هیئت مدیره و شرکت های عضو این انجمن، خبرنگاران رسانه ها و برخی از مسئولین دولت و مجلس برگزار شد.

در ابتدای این مراسم و با شکل گیری مجمع عمومی با حضور نمایندگان شرکت های عضو انجمن، دکتر مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه قانون دریایی بسیار کلی است و به جزئیات ورود نکرده، گفت: تا زمان اضافه شدن جزئیات در بخش «عملیات تجاری کانتینری» و «بارنامه»، همچنان از قوانین و ضوابط بین المللی تبعیت می شود.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در این مراسم گفت: پیشنهادی در رابطه با بهره مندی از ماده ۱۹۴ قانون دریایی داریم. این ماده قانونی اذعان می دارد اگر در قوانین مملکتی نسبت به موضوعات مرتبط با حوزه کسب و کار قانونی وجود نداشته باشد، عرف و ضوابط بین المللی حاکم است.

در سال ۱۳۹۰ به رسیدگی به ۱۹۰ پرونده در سال ۱۴۰۰ و ۱۵۰ پرونده در شش ماه اخیر برسیم.

پل مه گفت: یکی از خدماتی که انجمن با همکاری و مساعدت اعضا در حوزه کانتینر ارائه می دهد، طرح تضمین کانتینر است که قبلا شرایط را برای دریافت کنندگان کانتینر سخت می کرد.

وی افزود: انجمن در شش ماهه اول سال جاری از گردش مالی نقدی بالغ بر ۳۰۰ میلیارد تومان این طرح و نیز از گردش اسنادی بیش از ۵۰۰۰ میلیارد تومان در حساب های بانکی ۷۰ شرکت نمایندگی کشتیرانی جلوگیری کرده است.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خاطرنشان ساخت: یکی دیگر از خدمات ارائه شده انجمن، بحث تامین تعهدات شرکت های حمل و نقل به مفهوم تضمین ترانزیت است که خوشبختانه علیرغم مشکلاتی که در مواجهه با گمرک اخیرا برای ما به وجود آمده بود، موافقت های اولیه ای برای استمرار موقت تا تعیین تکلیف آن بدست آمده است.

پل مه تاکید کرد: یکی از طرح هایی که انجمن بصورت انحصاری در اختیار دارد، طرح بیمه ورود موقت خودرو است که در کشور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به عنوان متولی اصلی با همراهی بیمه پاسارگاد و شرکت بیمه تامین تراپر ایرانیان اجرای آن را برعهده دارد.

ارتباطات گسترده‌تر دریایی و حمل و نقل چند وجهی، رویگرد جدید مجلس و دولت



در فراکسیون این کار را شروع کرده ایم و این قول را می دهیم که در جلسه بعد ما چالش های حمل و نقل دریایی صرفا از منظر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران باشد و این چالش ها را با همفکری انجمن بررسی و برطرف کنیم.

وی با مثبت شمردن نگاه دولت در سند تحول برای اولین بار در حوزه دریا، هرچند سرفصل مختصری به این موضوع اظهار داشت: جای خوشحالی است که نگاه دولت به دریا تخصصی تر شده و امیدواریم در برنامه هفتم توسعه، سرفصل دریا را جداگانه از محیط های دیگر داشته باشیم و مقداری حرفه ای تر ببینیم و در نتیجه مسائل، نگرانی ها، دغدغه ها و نقشه راه را برای ۵ سال آینده بهتر و روشن تر مشخص کنیم.

آرامی در پایان اشاره کرد: تلاش می کنیم تا اقتصاد، حمل و نقل و ترانزیت دریایی را با توجه به رویکرد جدید دولت به ارتباطات گسترده تر دریایی و بحث حمل و نقل چند وجهی در مجلس مطرح کنیم.

کرده و این مهم را پیگیری و دنبال کنند و نشست های تخصصی در این موضوع برگزار کنند، افزود: در هفته گذشته جلسه چالش های حوزه حمل و نقل دریایی با حضور مدیران دستگاه های اجرایی و تعدادی از دوستان در بخش خصوصی داشتیم که این چالش ها رو بعد از کرونا حل و فصل کنیم و با جدیت هم دنبال این هستیم که اگر لازم باشد قانون جدیدی وضع یا اصلاح شود، این کار را به سرعت اجرا کنیم.

عضو فراکسیون اقتصاد دریامحور مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: اعتقاد داریم که بعضی از جاها نیاز به تغییر، اصلاح و وضع شیوه نامه ها و قوانین فعلی و جدید است تا در تقویت سهم حوزه دریایی حرکت کنیم.

نماینده مردم بندرعباس در مجلس شورای اسلامی خاطر نشان ساخت: به جز حوزه اقتصادی حتما لازم است همه حوزه های متعدد دیگر از جمله: اجرایی، قضایی، اجتماعی و فرهنگی در این زمینه وارد شوند و ما

به گزارش خبرنگار سی نیوز، دکتر منصور آرامی، نماینده مردم بندرعباس در مجلس شورای اسلامی ضمن تبریک شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن، تلاش در یادلان و شرکت های کشتیرانی و خدمات وابسته آن را ستود و عنوان کرد در دو سال اخیر علیرغم تعطیلی و آسیب فراوان کسب و کارها از کرونا، اما تلاش بی وقفه صنعت کشتیرانی کشور باعث شد تا هیچ خلل و آسیبی به توسعه اقتصادی کشور وارد نشود.

وی تاکید کرد با تلاش نمایندگان دریایی شمال و جنوب کشور در فراکسیون اقتصاد دریامحور مجلس شورای اسلامی و رایزنی و جلسات متعدد با دولت و نگاه مثبت دولت در سند تحول در حوزه دریا بتوانند چالش ها و دغدغه های فعالان صنعت حمل و نقل و ترانزیت دریایی را برطرف نمایند. آرامی با اشاره به این نکته که نمایندگان فراکسیون اقتصاد دریامحور مجلس خود را ملزم می دانند در بحث دریایی ورود پیدا



معتضد، تاریخ پژوه معاصر بود که درباره شهادت در یادار غلامعلی بایندر که در طول جنگ جهانی دوم و مبارزه با نیروهای متجاوز انگلیسی در خرمشهر بین سال های ۱۳۱۵ تا ۱۳۲۰ اتفاق افتاد، مستندات تاریخی را شرح داد.

وی همچنین به توضیح زوایای تازه ای از رخدادهای تاریخی حوزه دریایی کشور پرداخت و سابقه تاریخی تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را نه تنها یک حرکت صنفی بلکه پایه ای از وطن پرستی و خدمت به ایران و حمایت از بازرگانی ایران دانست.

پس از وی بهروز افخمی، کارگردان و هنرمند عرصه سینما درباره ضرورت تولید آثار دریایی با محوریت شخصیت‌هایی همچون بایندر به سخنرانی پرداخت و نقدهای مثبتی از شخصیت در یادار شهید بایندر و فیلم مستند ساخته شده درباره وی عنوان نمود.

در پایان این مراسم، گزارش عملکرد و دستاوردهای سال گذشته انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از سوی دبیرکل انجمن به حاضرین ارائه شد.

از جمله مهمترین سرفصل‌های این گزارش، رفع و رجوع موضوعات هزینه‌های چون: «هزینه دیرکرد» و «هزینه محلی» به استناد ماده ۱۹۴ قانون دریایی کشور و اعلام خبر اخذ رتبه A از اتاق بازرگانی بود که در رتبه بندی و ارزیابی دو سال اخیر، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران موفق به دریافت آن شده است.



خدمات وابسته ایران، شامل هفت عضو اصلی و سه عضو علی‌البدل انتخاب شدند.

به این ترتیب آقایان: مجید ورشوساز با ۷۷ رای، حسین ناجی پور با ۷۳ رای، محمد نیک پی با ۷۱ رای، روزبه مختاری با ۶۶ رای، پیمان نبوی فرهمند با ۶۲ رای، فرداد فیروزپور با ۶۰ رای و خانم فاطمه جمشیدی با ۵۶ رای به مدت سه سال هدایت سکان هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را بدست گرفتند که وظایف صنفی را برعهده خواهند داشت.

در بخش دوم برنامه مراسم سالگرد شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، دکتر پل مه در سخنان ابتدایی خود در این مراسم، توسعه اقتصادی کشور را در گرو توسعه دریامحور و نگاه بسیط و عمیق اجتماعی و اقتصادی از دریچه دریا عنوان نمودند.

دکتر منصور آرامی، نماینده مردم بندرعباس در مجلس شورای اسلامی هم در ادامه مراسم ضمن تبریک شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن، تلاش در یادلان و شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته آن را ستود و عنوان کرد در دو سال اخیر علیرغم تعطیلی و آسیب فراوان کسب و کارها از کرونا، اما تلاش بی‌وقفه صنعت کشتیرانی کشور باعث شد تا هیچ خلل و آسیبی به توسعه اقتصادی کشور وارد نشود.

وی تاکید کرد با تلاش نمایندگان دریایی شمال و جنوب کشور در فراکسیون اقتصاد دریامحور مجلس شورای اسلامی و رایزنی و جلسات متعدد با دولت و نگاه مثبت دولت در سند تحول در حوزه دریا بتوانند چالش‌ها و دغدغه‌های فعالان صنعت حمل و نقل و ترانزیت دریایی را برطرف نمایند.

برنامه بعدی سخنرانی استاد خسرو

مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد

مراسم شصت و نهمین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عصر چهارشنبه ۲۷ مهرماه ۱۴۰۱ با حضور مدعوین، اعضای هیئت مدیره و شرکت‌های عضو این انجمن، خبرنگاران رسانه‌ها و برخی از مسئولین دولت و مجلس برگزار شد.

در ابتدای این مراسم و با شکل‌گیری مجمع عمومی با حضور نمایندگان شرکت‌های عضو انجمن، دکتر مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برخی پیشنهادات در راستای برطرف کردن خلاءهای قانونی موضوعاتی همچون عملیات تجاری کانتینر و برنامه‌ها را مطرح کرد که جهت بررسی و پیگیری با رای و نظر مثبت اعضای حاضر در مراسم، در دستور کار انجمن قرار گرفت. همچنین برای اضافه شدن کلمه «ایران» به نام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته رای‌گیری شد که به اتفاق آرا مورد تصویب قرار گرفت.

در ادامه برنامه مراسم مجمع عمومی فوق‌العاده با دستورکار انتخاب هیات مدیره جدید انجمن در دستور کار قرار گرفته و پس از اخذ آرا و شمارش آن اعضای جدید هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و



ظرفیت اسمی بنادر ایران ۲۴۰ میلیون تن است

تشکیل کارگروهی مشترک شامل نمایندگان وزارتخانه‌های ذیربط حمل‌ونقلی کشورهای عضو برای تدوین برنامه عمل مشترک منطقه‌ای با هدف مشخص تحقق ترانزیت سالانه ۲۰ میلیون کالا بین ایران تاکید کرد و خواستار ارائه این برنامه مشترک جهت تصویب در نشست بعدی این اجلاس شد.

وی افزود: همانطور که در منابع و مراجع معتبر بین‌المللی و علمی توصیه شده است، ایجاد ساز و کاری برای مدیریت کریدورهای ترانزیت منطقه‌ای، به عنوان ضرورتی اساسی برای بهره‌گیری حداکثری کشورها از کریدورهای ترانزیتی عبوری از قلمروی سرزمینی شان محسوب می‌شود.

وزیر راه و شهرسازی ادامه داد: بنابراین ایجاد این سازوکار با هدف هماهنگ‌سازی و همسوسازی اقدامات کشورها، انسجام‌بخشی به مقررات و قوانین و رویه‌ها و استانداردها، پایش و ارزیابی مستمر عملکرد ترانزیتی در کریدورها، انطباق بخشی سیاست‌گذاری‌ها و اقدامات داخلی با برنامه عمل مشترک به عنوان یک اقدام اساسی مورد تأکید است.

وی بهبود عوامل کلیدی زمان و هزینه ترانزیت، در تردهای مرزی و همچنین در قلمرو کشورهای عضو

وزیر راه و شهرسازی، در اجلاس توسعه همکاری‌های ترانزیتی حوزه آسیای مرکزی که دیروز در تهران برگزار شد، جمهوری اسلامی ایران را کشوری ترانزیتی و دارای بنادری با ظرفیت اسمی ۲۴۰ میلیون تن و ظرفیت کانتینری ۸ میلیون TEU توصیف کرد و گفت: طرح‌های توسعه بنادر شمالی در سرتاسر شرق تا غرب دریای خزر و همچنین بنادر جنوبی از غربی‌ترین نواحی خلیج فارس تا شرقی‌ترین نقطه دریای عمان یعنی بندر چابهار با جدیت در حال انجام است.

رستم قاسمی در اولین اجلاس شش‌جانبه وزرای حمل و نقل ایران، ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان در خصوص توسعه همکاری‌های ترانزیتی حوزه آسیای مرکزی، که علی‌اکبر صفایی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشت، اظهار داشت: موضوع توسعه همکاری‌های ترانزیتی در پهنه ایران و کشورهای آسیای مرکزی، صرفاً موضوعی مربوط به امروز و آینده نیست؛ بلکه به گواه تاریخ، این منطقه دارای حافظه باستانی در خصوص نقش آفرینی پررنگ و محوری در مبادلات تجاری شرق و غرب و شمال و جنوب جهان بوده است.

عضو کابینه دولت سیزدهم بر

اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مراسم روز جهانی دریانوردی تقدیر شدند

در مراسم روز جهانی دریانوردی که با شعار «فناوری‌های جدید برای کشتیرانی سبزتر» و با حضور مدیران و فعالان دریایی و دریانوردی کشور به میزبانی سازمان بنادر برگزار شد، از اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مراسم روز جهانی دریانوردی قدردانی شد.

بر اساس این گزارش، آقایان دکتر فرخ طراح زادگان (شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا) و کریم خمیسی (شرکت کشتیرانی پارس دریا سریع) از اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز به عنوان شرکت‌های نمونه بندری و کشتیرانی در این مراسم مورد تقدیر قرار گرفتند.



قاسمی ادامه داد: در این راستا وزارت راه و شهرسازی برای جذب سرمایه گذاری کشورهای حاضر در پروژه‌های زیرساختی گفته شده در چارچوب شیوه‌های مشارکت عمومی خصوصی نظیر مدل های T-B-O و B-L-T آمادگی کامل دارد. وی خاطر نشان کرد: بدون شک، توسعه همکاری‌های دوجانبه حمل و نقل و ترانزیتی میان کشورهای حاضر در این اجلاس، به مثابه قطعات تکمیل کننده ابتکار برنامه عمل مشترک چند جانبه توسعه ترانزیت منطقه‌ای خواهد بود. وزیر راه و شهرسازی با طرح ۴ دیجیتالی کردن و سبز کردن مسیر گمرکات، صدور ویزای یک‌ساله برای رانندگان و لکوموتیورانان و تجار، توسعه زیرساخت‌ها و ناوگان حمل و نقل و ایجاد حمل و نقل ترکیبی و برطرف کردن مساله تعرفه‌ها، اجرای این موارد را برای افزایش سرعت و حجم ترانزیت ضروری و مهم دانست. وی ادامه داد: همچنین وجود کریدورهای ریلی و جاده‌ای متعدد در کشور ظرفیت مناسبی را برای افزایش ترانزیت فراهم کرده است، همچنین در حال اجرای بزرگراه از بندر شهید رجایی تا آستارا هستیم که بر این ظرفیت‌ها می‌افزاید. وزیر راه و شهرسازی در پایان اعلام آمادگی کرد که با ارائه زمین به کشورها امکان ساخت مراکز ترانزیتی در پایانه‌های مرزی فراهم شود.

را ضرورتی اساسی برای توسعه همکاری‌های ترانزیتی دانست و گفت: در این راستا، ضمن اعلام آمادگی برای تسهیل و تسریع در تردهای مرزی و نیز ترانزیت از پهنه سرزمینی ایران، یادآوری می‌کنم که در آوریل سال جاری توافقی کلیدی در چارچوب رونق بخشی به کریدور ترانزیتی شمال-جنوب از طریق هدف‌گذاری کوتاه مدت، حجم ترانزیت ۱۰ میلیون تن تا پایان سال ۲۰۲۳ کالا از این کریدور از مبادی و مقاصد واقع در روسیه از طریق ایران با فدراسیون روسیه، محقق شد. قاسمی خاطر نشان کرد: علاوه بر این طرح‌های زیرساختی به ویژه احداث مراکز لجستیک چندوجهی در دست اجراست و توسعه آن‌ها با تأکید بر سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و طرف‌های خارجی با اولویت در حال پیگیری است.

به گفته وزیر راه و شهرسازی، با تکمیل این شبکه مراکز لجستیک، مزیت‌های رقابتی در حوزه ترانزیت با کاهش زمان و هزینه ترانزیت به طور مستمر محقق خواهد شد. وی تأکید کرد: با تجاری سازی کریدورها و مسیرهای ترانزیتی در منطقه ما، پیوندهای حمل و نقلی میان کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی با آب‌های جنوبی به ویژه از طریق بندر چابهار تسهیل خواهد شد.

پیشنهاد تشکیل کمیته حمل و نقل و ترانزیت در نشست مجمع اقتصادی خزر

همانگونه که پیش‌بینی می‌شد، ترانزیت و مسیرهای ترانزیتی از مهمترین موضوعات مطرح شده در دیدار معاون اول رئیس‌جمهور با مسئولان و مقامات دیگر کشورهای حاضر در دومین اجلاس مجمع اقتصادی کشورهای ساحلی خزر بود. محمد مخبر در دیدار با «ایگور لویتین» دستیار رئیس‌جمهور روسیه، به مسیر راه‌آهن رشت-آستارا اشاره کرد و مهدی صفری معاون دیپلماسی اقتصادی وزیر امور خارجه هم با اشاره به توافقات ایران و روسیه در خصوص همکاری ترانزیتی و سرمایه‌گذاری برای این مسیر، گفت: خوشبختانه در حوزه گمرک با کشور روسیه مسیر سبز گمرکی ایجاد شده و توافق مربوطه میان دو کشور به امضا رسیده است. دومین پیشنهاد معاون اول در نشست مجمع اقتصادی هم درباره ترانزیت بود. مخبر در سخنرانی خود، در زمینه حمل و نقل و به منظور یکسان‌سازی و هماهنگی تعرفه‌های حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و دریایی، ایجاد زمینه برای سرمایه‌گذاری‌های مشترک در کارهای زیربنایی مانند بنادر، کشتیرانی و خطوط راه‌آهن، تشکیل «کمیته همکاری حمل و نقل، ترانزیت، تعرفه و تجارت و گمرکی» را پیشنهاد کرد.





دکتر مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن
کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

در اقدامات مطبوعاتی، باور لازم به محوریت تشکرها مشهود نیست اهمیت ترویج کار گروهی تجاری

توسعه آنها را می‌توان براساس یک استراتژی نانوشته دانست که نیاز و باور، از ارکان اصلی آن محسوب می‌شود، اما مولفه‌های دیگری هم وجود دارد که هر کدام از وزن و اهمیت خاصی برخوردارند و عدم رشد متوازن آنها (که در بعضی از حوزه‌ها مشهود است) می‌تواند ما را از رسیدن به هدف باز دارد.

این نکته را نیز نباید از خاطر دور داشت که تکثر مطبوعات می‌تواند عاملی بر رقابت کمی و کیفی نشر علوم و فرهنگ حمل‌ونقل باشد. آن‌ها می‌توانند با عبور از کلیات حوزه کسب‌وکاری،

بر موضوعات تخصصی تمرکز کنند و به‌نوعی رقابت سالم در احصای فرصت‌ها و چالش‌های مرتبط داشته باشند، هرچند متأسفانه به‌دلایل مختلف به‌ویژه اقتصادی این تعدد و تنوع، به‌شکل مطلوب محقق نشده است. البته آن دسته از مطبوعات موجود در حد بضاعت و به اقتضای توانمندی توانسته‌اند شرط لازم را ایفا کنند، اما این میزان کفایت نمی‌کند! ترویج اشتراکات و کار گروهی تجاری از جمله موضوعات مغفول مطبوعاتی حوزه تخصصی ما است؛ این در حالی است که در بسیاری از کشورها، بخش خصوصی با تجمیع توانایی‌های فردی، هم‌افزایی و هم‌آمیختگی تجاری و مالی ایجاد کرده و قدرت مدیریتی، مالی و عملیاتی موثر و واحدی برای تصدی امر به دست آورده‌اند.

قدر مسلم، فرهنگ‌سازی و هدایت فکری از جمله ملزوماتی است که در ید مطبوعات خواهد بود. از دیگر موضوعاتی که به‌خوبی به آن توجه نشده، تمرکز بر صدای واحد و به‌واقع اقدامات صنفی از سوی مطبوعات است.

شاید باز هم دلیل آن را باید از دریچه اقتصادی دید. می‌دانیم خواستگاه صنفی، قدرتمندترین نظام

مطبوعات در همه جوامع با رویکرد تعمق و توسعه علم، فرهنگ و آگاهی‌بخشی به‌وجود آمده‌اند و نقشی بسیار بسیط و اثرگذار دارند. آنچه مبرهن است در هر جامعه‌ای دسترسی به اطلاعات، آن هم از جنس تخصصی برای همه آحاد مردم یکسان، برابر و به‌راحتی میسر نیست و به‌واقع روند منطقی و روبه‌رشدی ندارد، مگر آنکه با ایجاد فضای اطلاع‌رسانی سالم، امکان تجزیه، تحلیل و نقد را فراهم و مروج توسعه و تعمق باشند.

در نتیجه مطبوعات تخصصی برای نیل به این هدف باید نقش موثرتری در شناسایی و به‌کارگیری نخبگان و روشنفکران حوزه تخصصی بر عهده گیرند تا علاوه بر وظیفه نشر فرهنگ، نسبت به معرفی افراد موثر در حوزه و استفاده از مقبولیت‌های مردمی ایشان بهره‌جویند. حال اگر توصیف کلی جامعه را به عبارت عینی حمل‌ونقل تعمیم دهیم، جامعه حمل‌ونقل ما نیز از این قاعده مستثنی نیست.

حمل‌ونقل به‌عنوان زیر فصل لجستیک و لجستیک، پایه اصلی توسعه اقتصادی و پیشرفت هر جامعه به‌شمار می‌رود، ولی در ایران این صنعت به شکل سنتی به‌وجود آمده و تاکنون استمرار پیدا کرده و امروز با قدری تغییر چهره به‌دست ما رسیده است؛ در صورتی که در کشورهای توسعه‌یافته بسترهای شکل‌گیری، رویکردها و چشم‌انداز بسیار متفاوت از رفتارسازی‌های ما بوده، چراکه حمل‌ونقل منجر به تحول بنیادین اقتصاد و عبور بشریت از سنت به مدرنیته شده و صد البته پیش‌نیاز این تحولات حرفه‌ای از منظر تعمق، توسعه و آگاهی‌بخشی تخصصی، فقط از مطبوعات تخصصی نشأت خواهد گرفت.

با این توصیف، می‌توان به نقش محوری مطبوعات در پیشرفت، ایمان آورد.

در عین حال، شکل‌گیری مطبوعات موثر تخصصی و

خوشبختانه، مجموعه وزین ترابران بیش از یک نشریه، نقش فرهنگی لازم را در حوزه حرفه‌ای حمل و نقل و در گامی فراتر در حوزه لجستیک ایفا کرده و موجب بهره‌مندی جامعه صنفی از نظرات شاخص علمی و عملی کسب و کار بوده است. شاهد این مدعا را می‌توان طیف گسترده و متنوع مخاطبان دانست.

از دیگر سو، بخش خصوصی هم که می‌خواهد زمینه‌ساز چنین اقتصادی باشد خود باید به مفاهیم اجتماعی آگاه و اعتقاد داشته باشد و در افق اجرایی آن قدم بردارد. اینجاست که باید بخش خصوصی را به رسمیت بشناسیم و بدانیم در تحقق آزادی‌های مشروع اجتماعی و فردی و عدالت اقتصادی کشور که بدون بنیان‌های صحیح اقتصادی امکان‌پذیر نیست، نقشی جدی دارند.

این همان ویژگی است که منجر به همزادپنداری مطبوعات شده و در نهایت آنها را به صدای رسای بخش خصوصی تبدیل می‌کند.

دولتمردان هم باید بپذیرند که این رفتار هیچگاه در تقابل با اهداف اقتصادی دولت نخواهد بود، بلکه همسویی در راه آبادانی و توسعه کشور ولی با ادبیاتی متفاوت است، در انتها، بعضی از شهود قائم بالذات بخش خصوصی را که تاثیر به‌سزایی در همراهی مطبوعات داشته است، می‌توان چنین برشمرد:

- ۱- بازتاب منافع حقه بخش خصوصی در منافع ملی و حقوق عامه
- ۲- عقلانی شدن و رفتارسازی حرفه‌ای بخش خصوصی با رویکرد مطالبه‌گری
- ۳- گسترش و کارآمدی سازمان‌های مردم‌نهاد در دریافت تصدیگری دولتی
- ۴- تمرکززدایی منطقی از دولت با حفظ اقتدار دولت در اقتصاد
- ۵- واقع‌گرایی مبتنی بر نیاز و اقتضائات ملی در حمایت از بخش خصوصی کنشگر

پذیرفته‌شده قانونی است، ولی این مهم به‌قدر کفایت در کانون توجه مطبوعات قرار نگرفته و به‌واقع در اقدامات مطبوعاتی، باور لازم به محوریت تشکل‌ها مشهود نیست. خوشبختانه، مجموعه وزین ترابران بیش از یک نشریه، نقش فرهنگی لازم را در حوزه حرفه‌ای حمل و نقل و در گامی فراتر در حوزه لجستیک ایفا کرده و موجب بهره‌مندی جامعه صنفی از نظرات شاخص علمی و عملی کسب و کار بوده است.

شاهد این مدعا را می‌توان طیف گسترده و متنوع مخاطبان دانست. البته نقش فزاینده این مجله وزین را می‌توان به‌شیوه دیگر بیان کرد که مروج توسعه‌یافتگی و زایش نوسازی بوده است؛ لذا در استمرار بهره‌مندی از این ابزارها باید به بنیان‌های شکل‌گیری توجه بیشتری کرد.

می‌دانیم شکل‌گیری مطلوب اجتماعی به ساخت اقتصاد و کارآمدی دیگر سیستم‌های حاکم بر جامعه منجر خواهد شد.

ترویج توسعه‌یافتگی فرهنگی، اثرات بلافصلی بر نوسازی عقلانی و ادراکی اجزاء جامعه خواهد داشت؛ بنابراین شکل‌گیری مطلوب اجتماعی زمانی از سکون به توسعه‌یافتگی گذر خواهد کرد که عناصر آن یا به‌واقع افراد و ذی‌نفعان اصلی جامعه هدف، هر چه بیشتر به وجدان کاری، شعور حرفه‌ای و خودآگاهی جمعی اعتقاد داشته باشند و تمسک جویند. این را می‌توان هدف آتی ترابران برای تحول و نوگرایی جامعه صنفی دانست.

بازیگران عرصه اقتصادی، دولت و بخش خصوصی هستند، اما اینکه اقتصاد دولتی فاقد پویایی و مبتنی بر ناکارآمدی است بر کسی پوشیده نیست.

نخستین پایه نزول جایگاه حاکمیت دولتی در اقتصاد، نقش شراکتی در بنگاه‌های اقتصادی است، یعنی کسب درآمد مستقیم از جیب بخش خصوصی، در حالی که می‌توان شان دولت را به‌قدری ترقی داد که رویکرد هزینه فرصت را مبنای تصمیم‌گیری و رفتارسازی مالی و اقتصادی پایه‌گذاری کند و فرصت مدیریت، نظارت، سرمایه‌گذاری و اجرا را به بخش خصوصی داده و تاثیر فزاینده اقتصاد رقابتی مبتنی بر ارزش و شایستگی را خلق کند.

این تضاد رفتاری مشهود از دید نشریات مغفول‌نمانده و چرایی تبدیل مطبوعات تخصصی به بلندگوی بخش خصوصی از همین جنس است. من از فرمایشات عزیزانی دیگر وام می‌گیرم که بخش خصوصی سالم و صادق را باید در جایگاه مردم‌سالاری و اقتصاد را به‌عنوان بنیان اصلی توسعه در نظر گرفت.

در حقیقت بایستی در سطوح مختلف اقتصادی، بخش خصوصی توانا و رقابت‌پذیر داشته باشیم تا زمینه‌های اقتصادی با رویکرد عدالت اجتماعی تحقق یابد.

چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش سوم)

بررسی جایگاه لجستیک ایران براساس شاخص جهانی عملکرد لجستیک

لجستیک، تأمین کنندگان لجستیک و تاجران کمک می‌کند تا بتوانند چالش‌ها و موانع لجستیکی پیش روی خود را برای تجارت بین‌المللی شناسایی نموده، عملکرد کلی کشورها را در رابطه با لجستیک تجاری و میزان ارتباط فعالیت‌های تجاری هر کشور با بازارهای بین‌المللی در ابعاد مختلف ارزیابی کرده و از این طریق شرکای تجاری خود را انتخاب کنند. یکی دیگر از دلایل اهمیت شاخص عملکرد لجستیک آن است که پیشران‌ها (اعم از پیشران‌های حمل و نقل ترکیبی و چه تک‌وجهی) برای انتخاب مسیرهای عبوری به نوعی از شاخص (LPI) استفاده می‌کنند ترجیح می‌دهند با کشورهای تعامل داشته باشند که میزان (LPI) بالایی دارند.

همان‌گونه که در جدول ۳ ملاحظه می‌شود، رتبه ایران در عملکرد لجستیک در بین ۱۶۰ کشور مورد بررسی در سال ۲۰۱۶، برابر ۹۶ و این رتبه در سال ۲۰۰۷ از بین ۱۵۰ کشور برابر ۷۸ بود.

بنابراین ایران از موقعیت مناسب و قابل دفاع در عملکرد

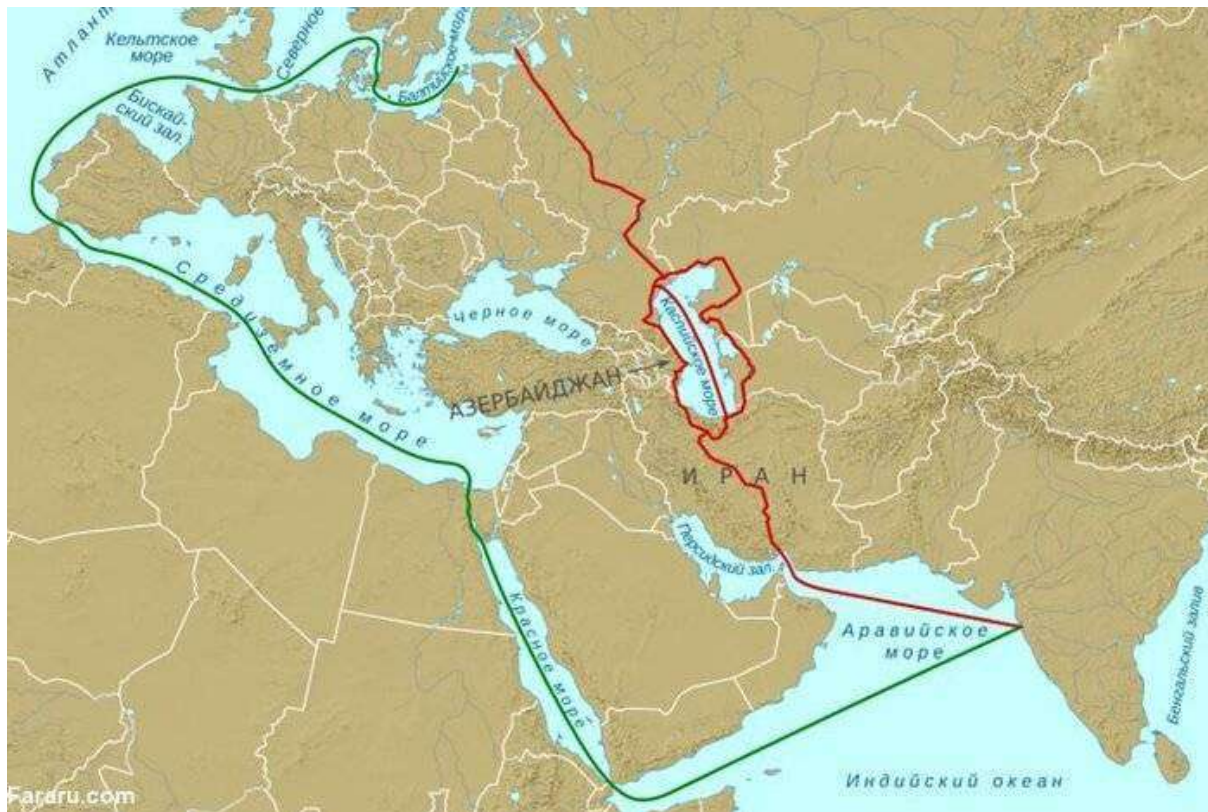
شاخص عملکرد لجستیک (LPI) یک شاخص بین‌المللی است که توسط بانک جهانی تعریف شده و برای تعیین وضعیت عملکرد لجستیکی کشورها مورد استفاده قرار می‌گیرد. این شاخص تمایز کشورها را از لحاظ عملکرد لجستیک نشان می‌دهد و به شناخت فرصت‌ها و تهدیدهای فرآیند لجستیکی کشور و بررسی وضعیت زنجیره تأمین آن کمک می‌کند و همچنین کشورها را در اتخاذ راهکارهای مناسب برای بهبود عملکرد لجستیک راهنمایی می‌کند.

شاخص عملکرد لجستیک براساس مطالعات جهانی در رابطه با حمل و نقل جهانی و متصدیان حمل و نقل استوار است و اطلاعات مربوط به سهولت و روان بودن عملیات لجستیک در کشورهای مختلف را ارائه می‌نماید. این شاخص به رهبران ملی، سیاستگذاران، متخصصان

سال		سال		شاخص
۲۰۱۶	رتبه	۲۰۰۷	رتبه	
۲.۳۳	۱۱۰	۲.۵	۶۲	کارایی فرآیندهای ترخیص کالا (سرعت، سادگی قابل پیش‌بینی بودن تشریفات اداری مانند فرآیندهای گمرکی)
۲.۶۷	۷۲	۲.۴۴	۶۶	کیفیت زیرساخت‌های لجستیکی (مانند مبادی ورودی، راه آهن، جاده‌ها و تکنولوژی اطلاعات)
۲.۶۷	۸۸	۲.۵۹	۷۸	سهولت در ارسال محموله‌های بین‌المللی (ترانزیت و صادرات مجدد)
۲.۶۷	۸۲	۲.۶۹	۶۶	شایستگی و کیفیت خدمات لجستیک (متصدیان حمل و نقل، کارگزاران یا واسطه‌های گمرک)
۲.۴۴	۱۱۱	۲	۱۲۵	توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی
۲.۸۱	۱۱۶	۲.۸	۱۰۶	تحویل به موقع کالا (مناسب بودن زمان تحویل محموله به مشتری در زمان مورد انتظار یا برنامه‌ریزی شده)
۲.۶	۹۶	۲.۵۱	۷۸	شاخص عملکرد لجستیک

جدول ۳. وضعیت شاخص عملکرد لجستیک ایران در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶؛ مأخذ: سایت بانک جهانی به آدرس

<https://lpi.worldbank.org>



بالاترین عملکرد مشاهده شده در هر کدام از شاخص‌ها است. پس فاصله هر کشور با مرز در مقیاس از صفر تا صد بیان می‌شود که صفر به معنای پایین‌ترین عملکرد و ۱۰۰ هم روی مرز یا نقطه ایده‌آل و کاملاً مطلوب محسوب می‌شود.

عملکرد لجستیک کشورهای رقیب منطقه‌ای ایران براساس سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، در جدول ذیل آورده شده است، البته لازم به ذکر است به دلیل در نظر گرفتن وضعیت مطلوب عملکرد لجستیک در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶، رتبه اول لجستیک جهانی طی این سال‌ها نیز در جدول آورده شده است. آمار جدول، گویای آن است که در حال حاضر کشور آلمان دارای بهترین وضعیت لجستیک در جهان است و از کشور سنگاپور طی دهه اخیر سبقت گرفته است. در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا، طی یک دهه اخیر کشور امارات متحده عربی دارای بهترین وضعیت لجستیک است و وضعیت لجستیک خود را بهبود بخشیده است. در بین کشورهای مورد بررسی، طی یک دهه اخیر، کشورهای قطر، مصر و قزاقستان بیشترین تحول را در مؤلفه‌های لجستیک خود ایجاد نموده‌اند و وضعیت لجستیک خود را به نحو قابل توجه ارتقا بخشیده‌اند. ولی ایران طی این مدت تغییرات قابل توجه و تأثیرگذار در وضعیت لجستیک خود ایجاد نموده و این تغییر بسیار ناچیز بوده است و در مقایسه با کشورهای منطقه در سطح

لجستیک نسبت به کشورهای مورد مقایسه برخوردار نیست و بدترین وضعیت ایران در مؤلفه‌های لجستیک، در کارایی فرآیندهای ترخیص کالا و توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی است.

در رتبه‌بندی عملکرد لجستیک کشورهای جهان، عملکرد هر کشور نسبت به عملکرد سایر کشورها سنجیده می‌گردد؛ یعنی تنها جایگاه نسبی هر کشور در محیط لجستیک نشان داده می‌شود. بدین مفهوم که اگر در فاصله دو سال، کشوری وضعیت لجستیک خود را بهبود دهد، اما سایر کشورها بهبود به نسبت بیشتری پیدا کنند، رتبه کشور مربوطه بهتر نمی‌شود و این تلاش کشور در آمارها قابل مشاهده نیست. پس نیاز به سنجش است که بهبود کیفیت مطلق و نه نسبی وضعیت لجستیک را نشان دهد. همچنین جدای از عدم امکان مشاهده روند بهبود طی زمان، امکان قضاوت درباره میزان شکاف بین دو کشور، در یک مقطع زمانی هم وجود ندارد؛ چون با رتبه‌بندی کشورها فقط تنها رتبه کشورها معلوم می‌شود، ولی آیا این رتبه‌بندی نسبت دقیق‌تری کشورها در مقایسه با یکدیگر را نشان می‌دهد؟ که البته این گونه نیست.

با مشاهده سنج فاصله تا مرز، می‌توان کارنامه عملکرد واقعی و مطلق لجستیک را ملاحظه نمود. این سنج به صورت درصدی محاسبه می‌گردد و ۱۰۰ به معنای

ضعیفی از لحاظ عملکرد لجستیک قرار دارد.

ایران، دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به صورت یکجا باشد. اما در خصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهایی است که فاقد این گونه مزایای لجستیکی هستند.

برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات و ترکیه، نمونه‌ای از این موارد هستند. به هر حال با تمام امکانات و فرصت‌های موجود، ایران جهت تبدیل به یک هاب لجستیکی، از این مواهب خدادادی و سابقه دیرین در امر لجستیک و بازرگانی به نحو مناسب بهره‌برداری نشده است. برخی کشورهای همسایه با درک درست شرایط محیطی و آینده‌نگری صحیح، به طور شایسته‌ای از موقعیت منحصر به فرد منطقه خاورمیانه در جهت توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده‌اند. علیرغم

اینکه ایران به لحاظ موقعیت ژئوپلیتیکی، موقعیت منحصر به فرد در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری- لجستیکی محسوب می‌گردد، ولی متأسفانه به لحاظ عملکرد لجستیک وضعیت مناسبی ندارد.

کشور امارات در حال حاضر به عنوان یک هاب تجاری و لجستیکی برجسته در سطح منطقه و جهان شناخته می‌شود. ایجاد تنها شهر لجستیکی دنیا در امارات (شهر لجستیکی دوبی)، ساخت بزرگترین بندر ساخت دست بشر (بندر جبل علی)، ساخت یکی از بزرگترین فرودگاه‌های دنیا (فرودگاه آل مکتوم) و بسیاری از نمونه‌های موفق، سبب شده تا کشور امارات که به لحاظ موهبت‌های خدادادی و طبیعی کمترین مزیت‌های لجستیکی را در خود داشته

است، طی دهه‌های اخیر رشد چشمگیری در ایجاد و بهره‌برداری از زیرساخت‌های لجستیکی داشته باشد. کشور امارات در حالی به عنوان هاب لجستیکی در منطقه و دنیا مطرح است که برخلاف ایران در حوزه حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) هیچ مزیتی نداشته و به علت وسعت اندک و اقلیم نامناسب آن کشور، زیرساخت‌های مناسب برای حمل و نقل زمینی در این کشور ایجاد نشده است و ایجاد آن تنها با سختی و صرف هزینه زیاد ممکن است.

کشور ترکیه نیز با توسعه زیرساخت‌های لجستیکی خود (همچون بنادر، راه آهن و شبکه جاده‌ای) و به کار گماردن ناوگان مناسب به یکی از مهمترین کشورهای ترانزیتی تبدیل گردیده است. موقعیت جغرافیایی کشور ترکیه به گونه‌ای است که این کشور را در مسیر حمل و نقل شرق به غرب و بالعکس قرار می‌دهد. از این رو تقاضای مسافر و کالا در این کشور به شدت زیاد و رو به افزایش است؛ به گونه‌ای که این کشور به یک هاب ترانزیتی برای حمل کالاهای تجاری بین قاره آسیا و اروپا تبدیل شده است.

سال		۲۰۰۷		۲۰۱۶	
کشور	رتبه	درصد از بهترین عملکرد	رتبه	درصد از بهترین عملکرد	رتبه
آلمان	۳	۹۷.۱	۱	۱۰۰	
سنگاپور	۱	۱۰۰	۵	۹۷.۴	
امارات	۲۰	۸۵.۵	۱۳	۹۱.۱۹	
قطر	۴۶	۶۱.۹	۳۰	۸۰.۵۷	
ترکیه	۳۴	۶۷.۵	۳۴	۷۵.۱۳	
بحرین	۳۶	۶۷.۵	۴۴	۷۱.۷۳	
عمان	۴۸	۶۰.۳	۴۸	۶۹.۲۶	
مصر	۹۷	۴۳	۴۹	۶۷.۷۳	
عربستان	۴۱	۶۳.۳	۵۲	۶۶.۸۴	
کویت	۴۴	۵۲	۵۳	۶۶.۷	
اردن	۵۲	۵۹.۲	۶۷	۶۰.۶۲	
پاکستان	۶۸	۵۰.۷	۶۸	۵۹.۶۲	
قزاقستان	۱۳۳	۳۵.۲	۷۷	۵۴.۳۱	
ایران	۷۸	۴۷.۳	۹۶	۴۹.۶۴	

جدول ۴. وضعیت شاخص عملکرد لجستیک کشورهای منتخب در سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶



حمل و نقل دریایی ایران آماده احیای برجام است؟

◀ بلوغ تحریمی شرکت های کشتیرانی

حمل و نقل دریایی از رکن های اصلی تجارت در سطح جهانی است و به دلیل اینکه بر قیمت تمام شده کالا تاثیر می گذارد، از اهمیت زیادی برخوردار است. بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل های بین المللی، به این شیوه انجام می شود. صنعت حمل و نقل دریایی کشورمان با استفاده از ویژگی های ناشی از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی در چند استان، جزایر شمالی و جزایر جنوبی کشور به توسعه اقتصاد ایران کمک بسیار زیادی می کند.

این صنعت نقش بسزایی در توسعه تجارت خارجی کشور دارد و به نوعی قلب تپنده اقتصاد به شمار می رود. همواره در تحریم ها، ابتدا شالوده اقتصادی کشور که شریان های مواصلاتی کشور هستند، مورد هدف قرار می گیرد که مهم ترین آنها کشتیرانی و فعالیت های لجستیکی بندری کشور است.

حجم وسیعی از کالاهای مبادله شده در تجارت جهانی، یعنی بیش از ۹۰ درصد از مبادلات بین المللی، کالاهای دریا برد هستند. در کشور ما این میزان از ۹۵ درصد هم فراتر می رود زیرا تمامی صادرات نفت، مشتقات نفتی و محصولات پتروشیمی که یکی از منابع اصلی درآمدی کشور تلقی می شود متکی بر حمل دریایی است. در

نتیجه محل درگیری، فعالیت های دریایی و بندری کشور بود که تحت فشار و تحریم قرار گرفت و همواره سعی کردند که بیشترین آسیب را به اقتصاد کشور از این محل وارد کنند.

افزایش هزینه های حمل و نقل دریایی در نتیجه تحریم ها

بیش از ۲۰ شرکت کشتیرانی بزرگ بین المللی که فعالیت های بسیار گسترده داشتند و تقریباً در اکثر کشورهایی که دارای بنادر تجاری بودند فعالیت می کردند و به دلیل مبادلات تجاری که با آمریکا و اروپا داشتند و از حجم مالی و عملیاتی بسیار بالایی برخوردار بودند، تحریم را پذیرفتند و از ورود به بنادر کشور و انتقال کالا خودداری کردند. حتی بعضی از آنها اجازه ورود باکس های کانتینری خود را به بنادر ایران ندادند.

زمانی که این اتفاق افتاد، برای اینکه بتوانیم این خلأ را پر کنیم از شرکت های کشتیرانی محلی و منطقه ای با ابعاد کوچک برای فعالیت استفاده کردیم زیرا یا تحریم بر آنها تاثیر نداشت یا تحریم کمترین آسیب پذیری را به آنها تحمیل می کرد.

باید توجه داشت زمانی که یک کالا از مبدا اصلی با یک کشتی به طور مستقیم به بنادر کشور حمل می شود،

مدت زمان، فرآیندها و هزینه‌های حمل‌کاهش پیدا می‌کند. اما چنانچه این عملیات میسر نباشد، دفعات حمل، تخلیه و بارگیری و تغییرات اسنادی افزایش یافته و به واسطه این شرایط، هزینه‌ها افزایش می‌یابد و این خود به عنوان یکی از محدودیت‌هایی تلقی می‌شود که اقتصاد کشور از درجه لجستیک را آسیب‌پذیر می‌کند. خوشبختانه با تجربه‌ای که در دور قبلی تحریم به دست آمد، این امکان فراهم شد که قابلیت‌های لازم مدیریتی، اجرایی و سرمایه‌گذاری برای دور زدن تحریم‌ها و سپس بی‌اثر کردن تحریم‌ها را به دست بیاوریم. هرچند این اقدامات باعث افزایش فرآیند لجستیکی و افزایش هزینه انتقال کالا به کشور و بالعکس شده است.

از این رو در صورت به نتیجه رسیدن برجام، امید است محدودیت‌هایی که به وجود آمده در این بخش برطرف شود. پل مه، درباره عدم‌همکاری خطوط کشتیرانی خارجی در دوره تحریم‌ها گفت: خطوط کشتیرانی بین‌المللی خارجی در نتیجه تحریم‌ها آسیب ندیدند البته هر از چند گاهی با اعمال تحریم‌های جدید، نامی از کشورها و شرکت‌هایی که فعالیت اقتصادی به‌ویژه در امر دریایی با کشور ما داشتند را می‌شنویم که طبیعتاً باعث می‌شود این شرکت‌ها آسیب دیده یا نیاز به اصلاحات حقوقی برای فعالیت‌های دیگر داشته باشند. اما عموماً شرکت‌های بزرگ با عنایت به اینکه در همان ابتدای تحریم‌ها، فعالیت خود را قطع کردند نه تنها آسیب ندیدند بلکه خروج آنها از فعالیت‌های بندری ما به نوعی منجر به آسیب حمل‌ونقل دریایی کشور شد.

هر چند فرصت‌هایی را برای کشور ایجاد کردند تا قابلیت‌های دیگری را به دست آورده و فعال کنیم و با مدیریت پایه‌ای آن بتوانیم بخش قابل توجهی از فرآیندهای حمل‌ونقل دریایی کشور را به دست بگیریم.

صیانت از ظرفیت و توانمندی شرکت‌های خصوصی کشتیرانی بعد از احیای مجدد برجام

در دوره قبلی تحریم‌ها، تمرکز روی مدیریت نرم‌افزاری قرار گرفت و با استفاده حداکثری، از امکانات، تجهیزات

بیش از ۲۰ شرکت کشتیرانی بزرگ بین‌المللی که فعالیت‌های بسیار گسترده داشتند و تقریباً در اکثر کشورهای که دارای بنادر تجاری بودند فعالیت می‌کردند و به دلیل مبادلات تجاری که با آمریکا و اروپا داشتند و از حجم مالی و عملیاتی بسیار بالایی برخوردار بودند، تحریم را پذیرفتند و از ورود به بنادر کشور و انتقال کالا خودداری کردند. حتی بعضی از آنها اجازه ورود باکس‌های کانتینری خود را به بنادر کشور ندادند.

و سرمایه‌های خارجی، توانستیم کالا را به کشور منتقل کنیم. بعد از انعقاد برجام دست ما از زیرساخت‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی خالی بود و عمده شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، امکانات لازم برای اینکه با حضور خارجی‌ها، همچنان در عرصه فعالیت باقی بمانند را نداشتند. در آن زمان متوجه شدیم چه نقاط ضعف و خطاهایی داشته‌ایم.

در تحریم دوم علاوه بر اینکه تجربیات قبلی و امکانات لازم در حوزه نرم‌افزاری را در اختیار داشتیم به سمت تامین سخت‌افزار نیز حرکت کردیم؛ یعنی شرکت‌های کشتیرانی خصوصی در ابعاد کوچک و متوسط به وجود آمدند و خوشبختانه در حال حاضر

بیش از ۲۰ شرکت کشتیرانی ایرانی و صد درصد خصوصی علاوه بر شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش در کشور داریم.

اگر با انعقاد برجام، شرکت‌های کشتیرانی بزرگ خارجی شروع به فعالیت در حمل‌ونقل دریایی کشور کنند، قابلیت لازم برای اینکه بخشی از فعالیت‌های دریایی را همچنان در اختیار خودمان داشته باشیم خواهیم داشت. حضور اینها می‌تواند مزید بر علت برای ورود سرمایه و استفاده از توانمندی‌های مضاعف باشد. این طور نخواهد بود که با حضور خطوط کشتیرانی خارجی، شرکت‌های خصوصی داخلی که اقدام به خرید کشتی و تجهیزات مرتبط با حمل‌ونقل دریایی کرده‌اند، آسیب ببینند.

با وجود اینکه تمرکز را صرفاً بر بنادر کشور به عنوان مبدا و مقصد نگذاشته‌ایم بخش عمده‌ای از فعالیت‌های ما در حوزه دریا مبتنی بر پشتیبانی از اقتصاد و تردد در بنادر کشور است و بخش دیگر آن با توجه به سهمی که باید در عرصه بین‌المللی داشته باشیم شامل فعالیت در سایر کشورهاست. در نتیجه زمانی که برجام مجدداً احیا شود این فعالیت‌ها توسعه پیدا می‌کند. زیرا در فعالیت‌های دریایی بعضاً مواجه می‌شدیم با اینکه اگر پرچم کشتی متعلق به جمهوری اسلامی ایران بود، در بعضی کشورها دچار اخلال و توقف می‌شدیم.



اگر با انعقاد برجام، شرکت‌های کشتیرانی بزرگ خارجی شروع به فعالیت در حمل و نقل دریایی کشور کنند، قابلیت لازم برای اینکه بخشی از فعالیت‌های دریایی را همچنان در اختیار خودمان داشته باشیم خواهیم داشت. حضور این‌ها می‌تواند مزید بر علت برای ورود سرمایه و استفاده از توانمندی‌های مضاعف باشد.

در صورت رونق اقتصاد جهانی، سرمایه‌گذاری در حوزه دریا به دلیل حجم بالای مبادلات کالایی و بازگشت سرمایه، مشروط بر اینکه تمامی مولفه‌های صحیح اقتصادی و فنی بجا پیش‌بینی و اجرا شود تا ۳۰ درصد برگشت سرمایه خواهد داشت. هر چند صنعت دریایی و بندری ما و سایر شقوق اقتصادی متکی به سواحل، پذیرش‌گر حجم وسیعی از سرمایه‌گذاری خواهند بود، به طور قطع، ورود سرمایه قابل توجه، تعدد بازیگران اقتصادی و به همان تناسب توسعه فعالیت‌های تجاری دریایی را شاهد خواهیم بود.

با توسعه فعالیت‌ها، ناوگان فعلی پاسخگو نخواهد بود

دولت باید به این مهم توجه لازم را معطوف دارد تا با استفاده از فرصت برجام اقدام به نوسازی و توسعه ناوگان دریایی با تمرکز بر افزایش شرکت‌های کشتیرانی سبک و کوچک بخش خصوصی کند. هیچ ضمانتی وجود ندارد بعد از پذیرش برجام، تحریم دیگری شکل نگیرد. به واقع باید از غفلت دولت قبلی در ذوق زدگی از برجام و فراموش کردن نقش راهبردی شرکت‌های ایرانی در بازنگهداشتن مسیرهای مواصلاتی دریایی، درس عبرت گرفت و پیش‌بینی مخاطرات بعدی را با تقویت ناوگان دریایی کشور کرد.

به کارخانه‌های کشتی‌سازی مانند صنایع عمرانی و مسکن نگرسته می‌شود

به نظر می‌رسد توانمندی‌های مالی داخلی نیز با عنایت به نرخ تمام شده بالایی که کشتی دارد و به

همان تناسب عدم توانمندی کارخانه‌های داخلی در تولید بخشی از کشتی‌ها و همچنین مشکلات فنی-مهندسی که به‌ویژه در طول تحریم به دلیل عدم انتقال تکنولوژی لازم برای آن دسته از کشتی‌هایی که تاکنون در کشور تولید کرده‌ایم برای ما راهگشا نباشد.

عرف بین‌المللی برای سفارش ساخت یک کشتی شامل ۵ درصد آورده متقاضی و ۹۵ درصد آن به صورت تامین مالی کارخانه از محل بانک‌های حامی است. باز پرداخت آن نیز به مدت ۸ تا ۱۲ سال توام با دوران تنفس خواهد بود. متأسفانه، کارخانه‌های کشتی‌سازی در کشور مانند صنایع عمرانی و مسکن دیده می‌شود. به این صورت که ابتدا به سختی کشتی را در رهن قرار می‌دهند. از سوی دیگر آورده متقاضی را بین ۲۰ تا ۴۰ درصد در نظر می‌گیرند.

خرید یک کشتی حداقل ۲۵ میلیون دلار هزینه دارد. اگر قرار باشد یک شرکت کشتیرانی سفارش ساخت ۱۰ فروند کشتی را با این شرایط به داخل بدهد، با این مبلغ می‌تواند از شرکت‌های کشتی‌سازی خارجی ناوگان خود را تامین و به جای ۱۰ فروند حداقل ۴۰ فروند سفارش

اعتبارسنجی داشته باشند تا قابلیت‌های اعتباری بین‌المللی را کسب کنند. در کنار آن نقش عمده را دولت باید بازی کند یعنی دولت به عنوان ضامن اصلی توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور باید نقش هدایتی، حمایتی و دست‌آخ‌ر ناظر لجستیک کشور را بعد از برجام در کانون توجه خود قرار دهد تا آمادگی لازم برای تحریم‌های احتمالی بعدی را به دست آوریم.

هزینه تمام شده ساخت کشتی به‌ویژه بعد از تحولات اقتصادی بین‌المللی و رکود تورمی که اتفاق افتاد، بسیار افزایش یافت بسیاری از کشتی‌ها اسکرپ شدند و بسیاری از سفارش‌های ساخت کشتی کنسل شد. علاوه‌بر این خرید کشتی‌های نو مستلزم سفارش ساخت بر اساس شرایط ویژه کاربری هستند و ساخت آنها با توجه به ابعاد مختلف کشتی‌ها، تناژ آنها و قابلیت‌های دریانوردی، حداقل یک سال و نیم به طول می‌انجامد.

در صورت رونق اقتصاد جهانی، سرمایه‌گذاری در حوزه دریا به دلیل حجم بالای مبادلات کالایی و بازگشت سرمایه، مشروط بر اینکه تمامی مولفه‌های صحیح اقتصادی و فنی بجا پیش‌بینی و اجرا شود تا ۳۰ درصد برگشت سرمایه خواهد داشت.

ساخت بدهد. در این زمینه نیازمند استفاده از منابع مالی بین‌المللی هستیم. بخشی از این مشکل به شرکت‌های کشتیرانی بر می‌گردد که خودشان مدیریت لازم را برای





گفت‌وگو با امیرعلی برجی (عضو کمیته حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران)

کابوسی ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی

◀ **بایندر: به نظر شما مهمترین چالشی که در حال حاضر گریبانگیر صنعت دریانوردی و کشتیرانی است، چیست؟**

برجی: در واقع مهمترین چالشی که گریبانگیر سازمان بنادر و دریانوردی، انجمن کشتیرانی به نمایندگی کلیه شرکت‌های کشتیرانی و از سوی دیگر در حوزه بندر، شرکت‌های اپراتور و .. هست این است که پای ارگان دیگری به نام سازمان تأمین اجتماعی به این رابطه سه جانبه اضافه شده.

سازمان تأمین اجتماعی روابطی که در روند تخلیه و حسب مورد بارگیری و در ادامه، حمل و نقل و انبارداری (که در مناطق ویژه قالباً و مناطق آزاد رخ می‌دهد) را مشمول یک مقرری می‌داند به اسم ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی که به این عنوان مرسوم شده و همه فعالان صنعت، با این ادبیات آن را می‌شناسند.

در مورد ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی، موضوع از این قرار است که سازمان تأمین اجتماعی اعتقاد دارد شرکت‌های کشتیرانی که در واقع طرف قراردادهای صاحبین کالا هستند، در مواقعی که کانتینر وارد بندر می‌شود و هزینه‌ای که تحت عنوان THC ترمنال هندلینگ شارژ رخ می‌دهد، باید معادل ۵٪ از صورت حساب‌هایی که صادر می‌شود کسر کند و شرکت‌های اپراتور را موظف کند که در یک بازه زمانی حسب مورد کوتاه مدت باشد (پایان آن دوره اگر بلند مدت و مستمر باشد) پایان هر سال مالی به شرکت‌های پایانه‌دار مفاصا حساب بدهند.

در قراردادهای شرکت‌های اپراتور این هزینه در مدل مالی قرارداد با صاحبان بنادر دیده نشده است. مستحضر هستید شرکت‌های پایانه‌دار و اپراتور، قراردادهایشان براساس یک مدل مالی درآمد محور و درکنارش، براساس هزینه‌های تعمیر و نگهداری و هزینه‌های اجاره به سازمان بنادر به عنوان بخش حاکمیتی این فرآیند باید پرداخت شود.

به عقیده شرکت‌های اپراتور این هزینه‌ی مازاد است و چالش جدی اینجاست که نمی‌توانند این هزینه را تقبل کنند؛ از طرفی شرکت‌های کشتیرانی اعتقاد دارند که در این فرآیند، وجهی به عنوان درآمد وصول نمی‌شود. در واقع بابت این قضیه، سازمان تأمین اجتماعی

شرکت‌های کشتیرانی را دچار خسران کرده؛ در نتیجه شرکتی که درآمد ندارد باید فرآیند پیمان کاری قواعد و مقررات پیمانکاری را رعایت کند. در واقع می‌توان گفت با کسر ۵٪ از صورت حساب‌های شرکت‌های اپراتور، چالشی ایجاد می‌شود که منتهی به مکاتبات و جلساتی در سازمان بنادر، انجمن کشتیرانی و مکاتبات خود سازمان تأمین اجتماعی شده است.

بابت این قضیه هنوز به جمع‌بندی نهایی و یک وحدت رویه نرسیدیم؛ از طرفی صاحبان کالا برای پرداخت وجوه (طبق تعرفه اعلام شده سازمان بنادر برای حمل و نقل و تخلیه بارگیری)، هر عددی از آن بالاتر رود می‌توانند به سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان مراجعه کنند و اعلام کنند که شرکت‌های کشتیرانی مبلغی بیشتر از تعرفه از ما وصول کرده. این عارضه برای شرکت‌های کشتیرانی وجود دارد و چالشی است که ذهن مدیران سازمان بنادر، مدیران کشتیرانی و شرکت‌های اپراتور را به خود مشغول کرده است.

علیرغم چند صد ساعت مشاوران متأسفانه به نتیجه نرسیده و علت این موضوع هم این است که در این رابطه سازمان تأمین اجتماعی خود را ذی‌نفع می‌داند که از این فرآیند باید حداکثر بهره‌برداری را داشته باشد. برخلاف مکاتبات فراوان انجام شده، اعتقاد شرکت‌های پایانه‌دار - به عنوان اصلی‌ترین شرکت، بازو و پیشانی بنادر - این است که پرسنلی که این عملیات را انجام می‌دهند در واقع هرماه لیست بیمه‌شان رد می‌شود. آنچه که هدف قانون تأمین اجتماعی است از طریق پرداخت حقوق نیروی انسانی در لیست بیمه به صورت کارگاهی برآورده می‌شود و هرگونه پرداخت اضافه‌ای مازاد و نامشروع تلقی می‌شود.

باور سازمان تأمین اجتماعی از این قضیه این است

در مورد ماده ۳۸ قانون تأمین اجتماعی، موضوع از این قرار است که سازمان تأمین اجتماعی اعتقاد دارد شرکت‌های کشتی‌رانی که در واقع طرف قراردادشان صاحبین کالا هستند، در مواقعی که کانتینر وارد بندر می‌شود و هزینه‌ای که تحت عنوان THC ترمینال هندلینگ شارژ رخ می‌دهد، باید معادل ۰.۵٪ از صورت حساب‌هایی که صادر می‌شود کسر کند و شرکت‌های اپراتور را موظف کند که در یک بازه زمانی حسب مورد کوتاه مدت باشد (پایان آن دوره اگر بلند مدت و مستمر باشد) پایان هر سال مالی به شرکت‌های پایانه‌دار مفاصا حساب بدهند.

تا کنون در بنادر کشور ما وحدت رویه وجود نداشته است. بندر شهیدرجایی ابتدا شروع به این قضیه کرده است؛ یعنی همین تخلیه و بارگیری و تصور کنید در بنادر امام خمینی (ره)، خرمشهر و بوشهر اتفاق افتاده و ادامه دارد. سازمان تأمین اجتماعی، اداره کل‌هایی در آن مناطق دارد که هیچ‌گونه ادعایی تا حالا مطرح نشده که پروسه این موضوع مشمول ماده ۳۸ است. چرا؟ شاید بتوان گفت که خیلی از درآمدهای عملیات تخلیه بارگیری به سمت بندر بوشهر و بندر امام سرازیر نشده. در بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کشور، یک آمار غیررسمی ۸۰٪ تخلیه بارگیری وجود دارد. در واقع در بنادر دیگر جوهی که پرداخت می‌شده خیلی قابل توجه نبوده و این جذابیتی برای سازمان تأمین اجتماعی نداشته و آن سمت این اتفاق رخ نداده. البته مکاتباتی با سازمان تأمین اجتماعی با ادارات کل در بنادر مذکور انجام شده و آنها به صراحت عنوان کرده اند که این عملیات مشمول ماده ۳۸ نیست! البته این موضوع مربوط به گذشته است اما این سوال که چه اتفاق جدیدی افتاده یا چه ویژگی خاصی در بندر شهید رجایی وجود دارد که این فعالیت و

که هرچند در رابطه‌ی بین کشتی‌رانی و اپراتورها قرارداد بسته نمی‌شود و در واقع ماده ۳۸ اشاره به این دارد که باید در رابطه‌ای که بین دو نفر منعقد می‌شود قرارداد باشد که یک طرف کارفرما، یک طرف پیمانکار، کارفرما پیمانکار را ملزم کند که نیروی انسانی خودتان را بیمه کنید. من از هر صورت حسابی ۰.۵٪ کسر می‌کنم و آخرین صورت وضعیت را به عنوان سپرده نگهداری می‌کنم. پس هر زمان شما مفاصا حساب تأمین اجتماعی را آوردید من کلیه سپرده‌ها را آزاد می‌کنم.

آثار مالی آن از این قرار است که بعضاً در یک سال مالی ممکن است بیش از ۱۰ میلیارد تومان و پروسه اداری که به شرکت‌های اپراتور و شرکت کشتی‌رانی تحمیل می‌شود این اتفاق را پیچیده‌تر می‌کند، سپرده‌هایی است که شرکت‌های اپراتور نزد کشتیرانی دارند. در واقع یک عدم نفعی است که وجهی را که برای خرید کالا، خرید قطعات و پرداخت حقوق باید از آن استفاده کنند، نزد شرکت‌های کشتیرانی به امانت می‌ماند. شرکت‌های کشتیرانی آن امانت را نمی‌توانند از حساب خارج کنند و احياناً سرمایه‌گذاری کنند یا کار دیگری کنند. در واقع یک حجم زیادی از وجه بلوکه می‌شود که هیچ نفعی هم برای شرکت‌های کشتیرانی به عنوان حساب ندارد.

قطعا از آن طرف شرکت‌های اپراتور از اینکه وجهی را حداقل به اندازه یک سال در دسترس ندارند، متضرر هستند. سازمان تأمین اجتماعی اعتقاد دارد طبق بخش‌نامه‌هایی که صادر می‌کنند تمامی قراردادهای از حداقل ۷/۸ الی ۱۶/۷۸ در ضرایب پیمان متغییر است. بعضاً بخشنامه‌هایی که در مورد حمل و نقل و تخلیه و بارگیری صادر شده، اشاراتی در مورد ضرائب هم داشتند اما همیشه مورد اعتراض شرکت‌های مخصوصاً اپراتور بوده؛ به واسطه این که کارمندان و کارشناسان تأمین اجتماعی آگاهی کافی از ماهیت کار نداشتند که این ضرائب را پیشنهاد دادند و در واقع چون سابقه‌ی این موضوع در سازمان تأمین اجتماعی وجود ندارد، هر تصمیم‌گیری که گرفته شده، تصمیم‌گیری عجولانه‌ای بوده؛ یعنی باید از قبل کارشناسی مستمری انجام و تمامی فرایندها بررسی می‌شده و آن قسمت از کار که توسط نیروی انسانی و تجهیزات انجام می‌شد باید مورد بررسی قرار می‌گرفت. قطعاً در تعیین ضرائب اهمیت دارد که چقدر از کار توسط نیروی انسانی و چه اندازه از کار توسط تجهیزات یا مصالح در این قرارداد صورت گرفته است.

چیزی که واقعاً مورد اعتراض شرکت‌های اپراتور و غالباً هم به حق است این است که سازمان تأمین اجتماعی به واسطه‌ی رسالتش (پرداخت حقوق بازنشستگان و سایر تعهداتی که در قالب خدمات عمومی دارد) در واقع در پی حصول بالاترین وجه است.

طبق آخرین رویه‌ها و مکاتباتی که از سازمان تأمین اجتماعی به نامه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران صادر شده است (که مرتبط با مرداد ماه است) می‌توان به صراحت گفت که اعلام شده که این فعالیت تخلیه بارگیری کانتینر در قالب THC، مشمول ماده ۳۸ است.

کارفرما ۵٪ را کم نکند، قاعده اش این است که از نظر تأمین اجتماعی شما به وظایف‌تان عمل نکرید و باید از حساب شخصی‌تان پرداخت کنید؛ در نتیجه متعاقباً باید به شرکت‌های اپراتور مراجعه کنید و اعلام کنید بنده محکوم شدم. باید در رابطه شما من این فرآیند را طی می‌کردم که طی نکردم؛ حالا یا از طریق مصالحه منتهی به نتیجه می‌شود و اگر نشود احتمال طرح موضوع در مرجع قضایی هم محتمل است.



این عملیات در این استان و این بندر مشمول این موضوع است و چالش برانگیز و هزینه مازاد دارد، همین اتفاق در بنادر دیگر این قصبه و رویه درموردش جاری نیست که این اختلاف و این تبعیض علتش بر ما پوشیده است. درمورد بنادر خارج از کشور جواب یکسان و کاملی وجود ندارد؛ چون قوانین کشورها متفاوت است. درواقع قانون تأمین اجتماعی که اشاره کردم ممکن است در آینده در مجلس شورای اسلامی ایران تغییر کند و اساساً موضوع از بین برود. براساس تحقیقاتی که ما انجام دادیم و همین طور مطالعات و شنیده‌ها حاکی از این بود که در بنادر حوزه‌ی خلیج فارس این اتفاق روی نمی‌دهد و شرکت‌های کشتیرانی و اپراتور با همچنین چالشی روبرو نیستند، این اتفاقی است که فقط گریبانگیر بندر شهید رجایی شده. از طرفی پیش‌بینی شخص خودم به عنوان یک کارشناس موضوع این است که سازمان تأمین اجتماعی در آینده به تمامی فرآیندهای تخلیه بارگیری و حتی ممکن است انبارداری در بنادر مراجعه کند. با توجه به کسری بودجه‌ای که سازمان تأمین اجتماعی با آن مواجه است به خاطر پرداخت حقوق بازنشستگان و آن خدمات حقوقی که باید پرداخت کنند، مراجعه خواهد کرد.

طبق آخرین رویه‌ها و مکاتباتی که از سازمان تأمین اجتماعی به نامه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران صادر شده است (که مرتبط با مرداد ماه است) می‌توان به صراحت گفت که اعلام شده که این فعالیت تخلیه بارگیری کانتینر در قالب THC، مشمول ماده ۳۸ است. از طرفی سازمان تأمین اجتماعی بخشنامه صادر کرده ولی اختلاف را هنوز نتوانسته بین شرکت‌های اپراتور و شرکت‌های کشتیرانی برطرف کند؛ چون کماکان شرکت‌های اپراتور اعتقاد دارند که این موضوع مشمول ماده ۳۸ نیست.

در مصوبه مجلس ماده ۳۸ یک آیین‌نامه اجرایی دارد و اشاره می‌کند اگر کسی که موظف بوده وجوه سپرده را کسر کند که غالباً عنوان پیمانکار به وی وارد است، چنانچه کسر نکند مسئولیت مدنی و مسئولیت تضامنی نسبت به تأمین اجتماعی پیدا می‌کند؛ چون مستحضر هستید اصل پرداخت‌ها از طرف کارفرما باید انجام شود، پیمانکار موظف است که کسر کند، کارفرما موظف است که ۵٪ از صورت حساب را کسر کنند که در این رابطه شرکت‌های کشتیرانی از نظر سازمان تأمین اجتماعی کارفرما تلقی و شرکت‌های اپراتور هم پیمانکار شده‌اند. وقتی شرکت

شرکت‌های تازه عضو شده انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ۱۴۰۱

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	آدرس
۱	نیک آریا سیما ایرانیان قشم	غلامرضا طهماسبی	۸۸۶۴۳۴۰۰	دفتر تهران-میدان آرژانتین-انتهای خیابان الوند-پلاک ۷۲-طبقه ۳ غربی
۲	راسا لجستیک	سعید قاندى	۲۲۰۲۲۰۲۴	تهران - بلوار نلسون ماندلا-بلوار گلشهر- پلاک ۳-طبقه ۲- واحد ۴
۳	دریای آرام طلایی	فاطمه چراغی	۸۸۸۷۱۹۷۱	تهران-محلہ کاووسیہ-کوچہ مدیر-خیابان شهید هرمز ستاری-پلاک ۷۵-طبقه ۴- واحد ۷ کدپستی: ۱۹۶۸۸۱۶۶۱۸
۴	فرمانروای دریای پارس	محسن صاحب جمعی	۸۸۴۰۷۱۰۵ ۸۸۴۱۶۶۷۴	تهران-خیابان سهروردی شمالی-روبروی پمپ بتزین - پلاک ۳۱۷-برج آسمان
۵	راه سبز	غلامرضا موسوی	۸۸۶۴۳۴۰۰	تهران-بلوار آفریقا-پایینتر از چهار راه جهان کودک-نیش خیابان ۲۵-ساختمان ۲۹ آفریقا-پلاک ۶۲-طبقه ۲-واحد D۲
۶	آریا تراپر البرز	علی ابوالحسنی	۲۲۰۲۲۰۲۴	تهران-خیابان جردن-بلوار گلستان-خیابان مشیری-پلاک ۸- طبقه ۵
۷	رایکا سپهر پارس	غلامرضا متدین اعتمادی	۸۸۸۷۱۹۷۱	تهران - خیابان مطهری-نیش لارستان- پلاک ۴۱۴-طبقه ۵- واحد ۱۴
۸	عقاب دریای بیکران	سمیرا حاج صمدی	۸۸۶۴۳۴۰۰	تهران -خیابان بهشتی-نیش سرافراز-برج دریای نور-طبقه ۶-واحد ۶۰۲
۹	آسیا تیر	بهرام دردی طقان پور	۲۲۰۲۲۰۲۴	تهران - خیابان میرداماد- میدان مادر- برج بیژن-طبقه ۴-واحد ۸
۱۰	کالا بر	محمد شمس یکتا	۷۷۶۷۱۱۵۶-۹ ۲۲۲۲۶۱۹۱	تهران - خیابان طالقانی-نیش بهار جنوبی -پلاک ۱۶۳-طبقه ۵-واحد ۱۸
۱۱	ویرا سما تراپر	علی برات زاده برزلی	۸۸۱۹۲۳۶۱	تهران - خیابان ورزا-کوچه ۲۹- پلاک ۲۰
۱۲	آسمان دریا رها	سمیه حسینیان مبصر	۸۶۰۸۳۵۲۸ ۸۶۰۸۲۳۱۴	تهران- میدان ونک - ابتدای خیابان گاندی جنوبی-خیابان ۲۵-پلاک ۱۲-طبقه ۵-واحد ۱۴
۱۳	خاورزمین طوس	معین صباغی	۰۵۱۳۳۴۴۶۹۰۰	خراسان رضوی-مشهد- خیابان امام رضا-۷۶-پلاک ۸۵
۱۴	دریا داران طوس	الهام هادی زاده	۰۵۱۳۸۵۴۷۹۴۰	مشهد- حد فاصل میدان عدل خمینی و ۱۵ خرداد- نیش خرّمشهر-۴-پلاک ۲۴-کدپستی ۹۱۸۳۸۹۶۱۵۵
۱۵	تیراس	امیررضا ملک زادگان	۸۸۸۴۸۸۷۱-۳	تهران-خیابان مطهری-خیابان فجر-جنب کوچه گودرز-پلاک ۳۴
۱۶	شنل	عباس مهرائی	۴۶۲۴	تهران - بخارست - نیش کوچه ۱۱- طبقه ۱۱ - واحد ۳۹



مسعود عطری (مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی دریابار)

انجمن کشتیرانی در صدد رفع مشکلاتی است که شرکت‌ها با آن مواجه هستند

◀ مسعود عطری گفت: فعالیت‌ها را از سال ۱۳۴۶ آغاز کردم که از آن تاریخ تا امروز ادامه داشته است. بنابراین حدود ۵۳ سال است که در این رشته فعالیت می‌کنم. وی افزود: فعالیت‌ها را اول از خرمشهر شروع کردیم که در آن زمان بندر اصلی کشور به شمار می‌رفت؛ چون که کارون اصلی‌ترین رودخانه قابل کشتیرانی بود و ما در بخش کشتیرانی فعال بودیم و می‌توانیم به جرات بگوییم که در بخش فوروردی یا لجستیکی که مربوط به بخش دریایی می‌شد، در آن زمان فعالیت‌ها را خیلی پررنگ‌تر از امروز انجام می‌دادیم.

عطری خاطرنشان کرد: بعد از انقلاب و شروع جنگ تحمیلی خوشبختانه یک سری امکاناتی داشتیم و فعالیت خود را از سر گرفتیم اما مشکل ما این بود که تشکیلاتی که داشتیم در خرمشهر بود و جنگ مانع کار می‌شد. بعد از جنگ هم در واقع چیزی باقی نمانده بود، بنابراین ما مجبور شدیم بخش عمده فعالیت خود را در بندرعباس داشته باشیم و تا حدودی بندر امام. در ادامه آن دوره، فعالیت ما ادامه پیدا کرد و در شمال هم در بندر امیرآباد و انزلی و نوشهر این فعالیت توسعه داشت.

وی گفت: لازم به یادآوری است که ما یک سری امکانات و تجهیزات در جلفا داشتیم که در آن موقع، گمرک فعالی بود اما با جنگی که میان ارمنستان و آذربایجان رخ داد منجر به بسته شدن مسیر ارمنستان شد و فعالیت‌ها در این زمینه هم محدود شد و در حال حاضر در مرز نخجوان فعالیت‌هایی داریم.

عطری با بیان اینکه در گذشته نمایندگی‌هایی داشتیم که با شروع تحریم فعالیت‌های خود را محدود کرده‌اند اظهارداشت: هم‌اکنون با دوسه شرکت کوچک‌تر که محدودیت کمتری دارند فعالیت داریم و امیدوار هستیم در ماه‌های آینده با تحولاتی که پیش بینی می‌شود به وضعیت قبل بازگردیم و شرکت‌هایی که در حمل و نقل دریایی هستند فعالیت خود را ادامه دهند.

وی با بیان اینکه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران قدمتی ۶۹ ساله دارد گفت: در این سال‌ها انجمن

سعی داشته خیلی از مسائل و مشکلاتی که صنف ما با آن دست به گریبان بود را سعی برطرف نماید و همچنان هم در صدد رفع مشکلاتی است که شرکت‌ها با آن مواجه هستند.

عطری خاطرنشان کرد: در حال حاضر یکی از مشکلات، بخش آموزش می‌باشد و یک سری الزاماتی است که عدم آن موجب گرفتن مجوز می‌شود؛ مواردی چون: دوره‌های آموزش برای پرسنل و الزامات سازمان بنادر برای آموزش تا پیش از این نبود و جای آن خالی بود. ما امیدوار هستیم این برنامه ادامه یابد. کشتیرانی در مقایسه با وضعیت کشور ما الان خیلی محدود است و این به خاطر تحریم است و بسیاری از ظرفیت‌های ما بلا استفاده باقی مانده است. با ادامه این برنامه آموزشی که شاید نیاز دائمی باشد، مرحله به مرحله مشکلات مرتفع می‌شود.

وی با اشاره به خدمات لجستیکی کشتیرانی در گذشته گفت: شاید بتوان به جرات گفت که لجستیکی که ما دنبال آن هستیم دقیقاً در آن زمان پیاده می‌شد. به یاد دارم که در آن زمان ترمینال داشتیم که در آن روز انبار خوانده می‌شد و وسایل دریایی که "بارج" بود و به زبان خودش "دوبه" خوانده می‌شد، از ظرفیت ۱۵۰ تنی تا هزار تنی بود. بار از زمانی که تحویل می‌گرفتیم تا زمان بارگیری در کشتی، فرآیند و اقدامات لجستیکی خاص روی آن صورت می‌گرفت.

وی با اشاره به اینکه ما تنها سالی ۴۰ هزار تن پنبه صادر می‌کردیم، تصریح کرد: ما در نقش فورواردر بودیم و براساس نوع پنبه، این‌ها را سورت می‌کردیم؛ یعنی اشخاصی بودند که اینها را تشخیص می‌دادند و الیاف آن را از نظر طول و اندازه پنبه اندازه‌گیری و در نهایت مارک می‌کردند. صادرکننده اصلی هم براساس داده‌هایی که ما می‌دادیم، جنس خود را عرضه و معامله می‌کرد. بعد



فعالیت آنجا افزایش یافت که دلیلش کم شدن فعالیت جنوب بود. در ادامه، همان برنامه قبلی مان را در سایر بنادر انجام دادیم. تعداد پرسنل در خرمشهر زیاد بود و ما نمی توانستیم این افراد را به جاهای دیگر بفرستیم؛ با این حال در حد امکان از همان پرسنل استفاده کردیم و هم اکنون از سه نسل در مجموعه داریم.

عطری یادآور شد: در رابطه با شرایط موجود باید بگوییم که تحریم ها مشکلات عدیده ای را پیش پای ما گذاشته است و این تنها برای صنف ما نیست بلکه برای اقتصاد ایجاد کرده اما صنف ما زودتر تحت تاثیر قرار گرفته است. همواره انتظار ما این است که یک سری تسهیلات ویژه تری برای ما در نظر گرفته شود و یا مانع زدایی صورت گیرد و این متاسفانه کمتر دیده شده است.

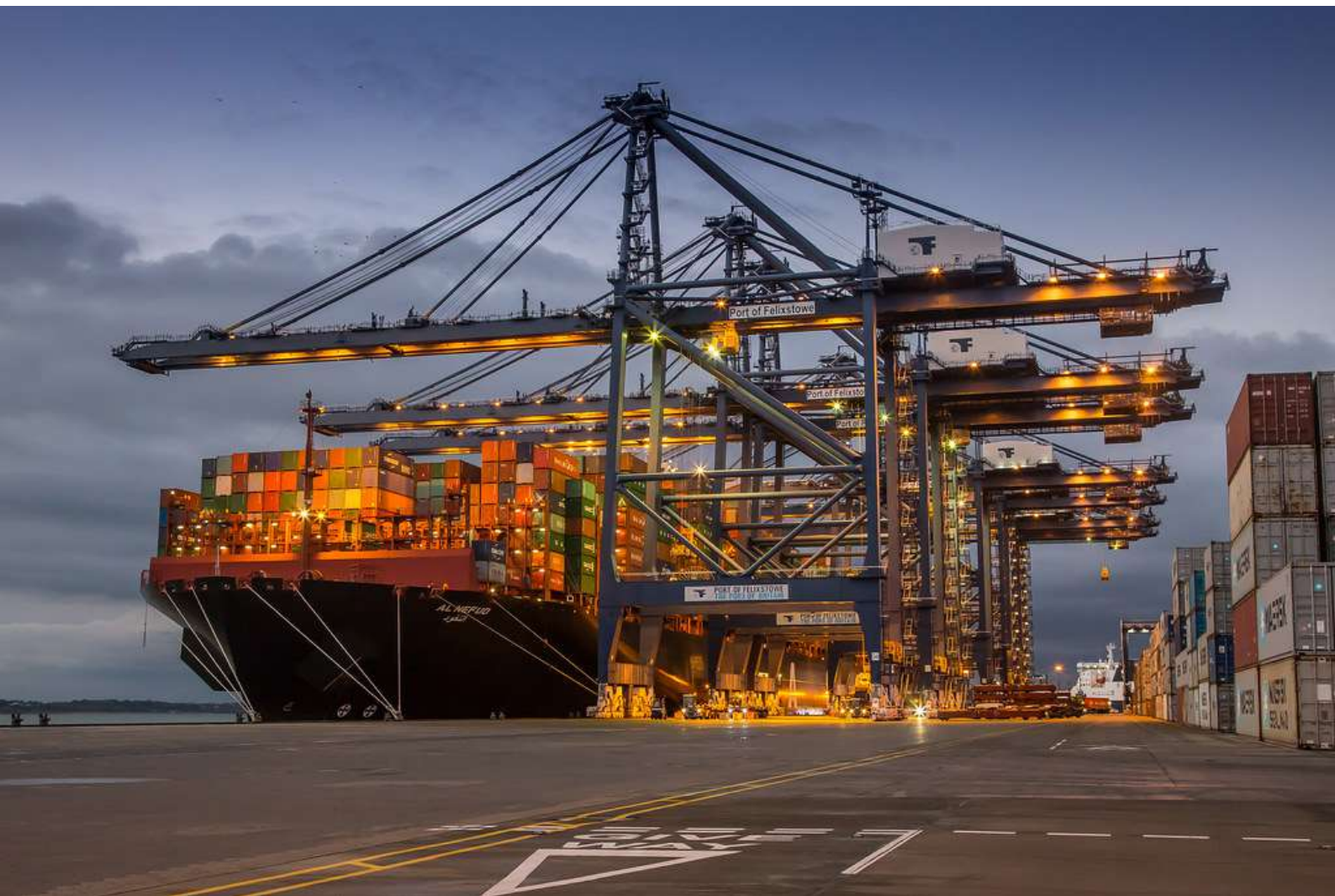
عطری در پایان خاطرنشان کرد: ما یک سری مشکلاتی داریم که مسائل آن به ما مربوط نمی شود مسئولان ما در پی آن بوده اند؛ برخی از آنها نتیجه نسبی گرفته شده و برای برخی نه. با این حال امیدواریم این مشکلات کم و امکان فعالیت شرکتها بیشتر شود. چون در وضعیت فعلی امکان فعالیت برای آنها نخواهد بود.

از معامله هم به ما دستور می دادند که چه میزان از این پنبه ها باید به کجا صادر شود. همه این فرآیند را انجام می دادیم و با وسایل دریایی حمل می کردیم و در کشتی بارگذاری می شد.

وی افزود: براین اساس ما کالاهای صادراتی را پای کشتی می بردیم و در آن زمان کانتینر نبود و بارها بدون کانتینر بارگیری می شدند. معمولاً به خاطر تراکم، کالاها را تا پای کشتی برای بارگیری می بردیم و بعضاً در رابطه با محموله های وارداتی هم اینگونه عمل می کردیم.

عطری گفت: تمام کارها در یک اسکله کوچک انجام می شد و ما می توانستیم در عرض یک ساعت، سیستم گمرکی را انجام بدهیم و برود پای کشتی. در آن زمان امکان تخلیه بار روزانه ۴ هزار تن را داشتیم. در واقع بخشی از کار لجستیکی را، یعنی: تفکیک کردن، سورت کردن، مارک کردن، بارگذاری کردن، رزرو کشتی و هماهنگی های لازم در این زمینه را انجام می دادیم و این کاری است که در سیستم های امروز به راحتی مهیا نیست.

وی افزود: با از بین رفتن امکانات ما در جنگ و بنا بر ضرورتی که می دیدیم از نظر گمرکی همزمان با شروع فعالیت جلفا فعالیت خود را آغاز کردیم و بعد از سال ۵۹



دلایل معطلی کشتی ها در بنادر روسیه

کشور هند از توسعه چابهار در افق کریدور چابهار ولی بعضی از کارشناسان و مقامات منطقه CIS و قفقاز بر این باور بودند که چابهار تا به امروز نتوانسته انتظاراتی که برای یک فعالیت مطلوب لجستیکی وجود دارد را محقق سازد. همچنین در این مراسم سرکنسول افغانستان اعلام کرد که تا کنون این مسیر هیچ تسهیلاتی برای فعالان اقتصادی و تجار افغانی در پی نداشته که آنها را ترغیب به بهره‌برداری بیشتر کند.

وی افزود: هر چند که معتقدم بخشی از مطالب اعلام شده از نظر فنی واقعیت دارد و بخشی هم سیاه‌نمایی بوده اما موضوع مهم این است که چابهار و کریدور شمال- جنوب در دو دهه گذشته نتوانسته طبق اهداف پیش‌بینی شده، نقش اقتصادی فعالی برای کشورهای عضو کریدور داشته باشد.

◀ یکی از کارشناسان حوزه‌ی دریایی و بندی درباره روند ترانزیت و حمل بار از کریدور شمال - جنوب در یکسال گذشته و مقایسه آن با سال‌های گذشته اظهار داشت: چند سالی است که توافقنامه کریدور شمال - جنوب برای ترانزیت و حمل و نقل تجاری از این مسیر بر روی کاغذ بین سه کشور منعقد شده و در این مدت چند کشور هم درخواست پیوستن به این توافقنامه را داشته اند یا اینکه برای حضور در این کریدور ترغیب شده اند تا به این توافقنامه بپیوندند.

وی با اشاره به دیدگاه مقامات کشورهای همسایه و ذی‌نفع درباره کریدور شمال- جنوب در رویدادهای اخیر گفت: در روز ملی چابهار که اخیراً در چابهار و پس از آن در بمبئی هند با حضور سُفرای کشورهای آسیای میانه برگزار شد، اظهار نظرهای متفاوتی درباره کارکرد کریدور شمال- جنوب مطرح شد. علیرغم حمایت همه جانبه

کریدور شمال جنوب فارغ از ایجاد امکان مبادلات وارداتی و صادراتی هند از مسیر ایران به روسیه و بالعکس، عمدتاً یک راهگذر ترانزیتی محسوب می‌شود و باید توجه داشته باشیم که هزینه، زمان و امنیت سه پارامتر اصلی برای انجام ترانزیت مطمئن هستند که توجیه اقتصادی یک فعالیت ترانزیتی را تعریف، ایجاد یا سلب می‌کنند

مرتبط در ایران به این فرصت، توجهات خوبی داشته اند بطوریکه عملکرد کریدور شمال - جنوب نسبت به سال گذشته که هنوز این تحولات رخ نداده بود، تا چند ده برابر شده افزایش یافته است هر چند با هدف گذاری‌ها فاصله زیادی دارد.

وی با اشاره به هدف گذاری‌های مورد توافق ایران و روسیه برای ترانزیت از کریدور شمال - جنوب اظهار داشت: در مذاکرات مسکو به هدف گذاری ۱۰ میلیون تن ترانزیت از کریدور شمال - جنوب رسیدیم که البته این عدد اغوا کننده است و شرایط موجود چشم انداز خوبی از تحقق این هدف گذاری را نشان نمی‌دهد. این در حالی است که ما حداکثر توان را برای توسعه فعالیت در این راهگذر معطوف داشته ایم. در عین حال باید پذیرفت که ناوگان دریایی، جاده‌ای و ریلی کشورمان توانایی لازم برای جذب این میزان بار را ندارند و علاوه بر این، اساساً اراده ملموسی از روسیه برای انتقال ۱۰ میلیون تن کالا از مسیر ایران به چشم نمی‌آید.

این کارشناس حوزه‌ی دریایی و بندری گفت: حداکثر ناوگان تحت مالکیت که در دریای خزر فعال است به ۴۰ فروند می‌رسد که ۲۳ فروند آن متعلق به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده این در حالی است که برای تحقق اهداف در بنادر شمالی به ۱۰۰ فروند کشتی نیاز داریم.

وی با اشاره به گلایه فعالان اقتصادی به طولانی بودن مدت زمان رفت و برگشت کشتی حامل بار از/ به بنادر روسی اظهار داشت: یکی از مشکلات کاهش ورودی آب و عدم لایروبی و لنگا است لذا تردد در این مسیر علاوه بر زمستان در بخشی از فصول سال دچار مشکل است و

وی با بیان اینکه باید کارکرد کریدور شمال - جنوب را در دو مقطع زمانی پیش از جنگ روسیه و اوکراین و پس از آن مورد بررسی قرارداد، ادامه داد: اگر تردد بار از کریدور شمال - جنوب را در دو مقطع زمانی قبل از تنازعات روسیه و اوکراین و (دوران دسترسی روسیه به مسیرهای مواصلاتی کشورهای اروپایی) و بعد از این دوران مورد بررسی قرار دهیم، به این باور دست پیدا می‌کنیم که روسیه و هند به دلایل متعدد و منطقی از این کریدور استفاده نمی‌کردند و در واقع عدم استفاده هند و روسیه از این راهگذر منافع اقتصادی کلان و ملی آنها را در پی داشت. این کارشناس حوزه‌ی دریایی و بندری با بیان اینکه کریدور شمال - جنوب فارغ از ایجاد امکان مبادلات وارداتی و صادراتی هند از مسیر ایران به روسیه و بالعکس، عمدتاً یک راهگذر ترانزیتی محسوب می‌شود، اظهار داشت: باید توجه داشته باشیم که هزینه، زمان و امنیت سه پارامتر اصلی برای انجام ترانزیت مطمئن هستند که توجیه اقتصادی یک فعالیت ترانزیتی را تعریف، ایجاد یا سلب می‌کنند.

وی افزود: بنابراین اگر فقط عبور از سرزمین کشورمان و مدت زمان تشریفات گمرکی را در نظر بگیریم، در واقع انتقال کالا از ایران ۲۸ روز زمان بُرد، در حالی که انتقال این بار از مسیر هند-دریای سرخ و دریای سیاه در بدترین شرایط ممکن ۴۰ روز به طول می‌انجامد و با این اطمینان خاطر که انتقال بار در عمده راه تحت مدیریت فرد، در کشتی است. حال اینکه انتقال بار از مسیر ایران در مسافت ۱۶۰۰ کیلومتری سه هفته طول کشید البته با در نظر گرفتن این نگرانی یا که خدمات گمرکی در ایران به هر علت طولانی است. در حالی که این خدمات در کشورهای همسایه تنها در ۲ ساعت انجام می‌شود.

این کارشناس حوزه‌ی دریایی و بندری با بیان اینکه همزمان، اتفاقاتی رخ داده که با توجه به شرایط موجود می‌توان به افزایش عملکرد کریدور شمال - جنوب امیدوارتر بود، افزود: از حدود چهار هفته گذشته شاهد آن بودیم که ترکیه هزینه عبور از تنگه بسفر را افزایش داد که براساس اطلاعات به دست آمده این هزینه تا هر تن ۶ دلار رشد داشته و این موضوع اتفاق مثبتی برای نقش پذیری بیشتر کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود چراکه با افزایش هزینه‌ها، سهم انتقال کالا از مسیر دریای سیاه کاهش پیدا می‌کند.

وی ادامه داد: در حال حاضر حمل دریایی کالا به / از روسیه یک بار برای عبور کالا از کانال سوئز و دیگر بار برای عبور از تنگه بسفر هزینه قابل توجهی را می‌پردازند که با این شرایط پذیرش هزینه تردد بار از مسیر ایران معقول تر و منطقی تر است و می‌تواند به عنوان یک راهگذر جایگزین استفاده شود. خوشبختانه سازمان‌های

برای اینکه بتوانیم در دریای خزر برای تعاملات لجستیکی حرفی برای گفتن داشته باشیم حداقل به یکصد فروند کشتی نیاز داریم که سفارش ساخت و خرید این تعداد کشتی نیازمند تامین منابع مالی قوی و مطمئن است در حوزه کانتینر نیز دارای چنین مشکلی هستیم. همچنین از دیگر مشکلات موجود در دریای خزر هزینه بالای عبور از ولگا است که در تمام مذاکرات تقاضای تعدیل این هزینه‌ها را داشتیم.

امکان ارتباط ریلی از قفقاز به روسیه را نداریم. متأسفانه همین نقیصه را هم در چابهار داریم. این کارشناس حوزه‌ی دریایی و بندری با اشاره به توان دریای خزر برای تحقق اهداف تعیین شده برای کریدور شمال- جنوب گفت: برای اینکه بتوانیم در دریای خزر برای تعاملات لجستیکی حرفی برای گفتن داشته باشیم حداقل به یکصد فروند کشتی نیاز داریم که سفارش ساخت و خرید این تعداد کشتی نیازمند تامین منابع مالی قوی و مطمئن است در حوزه کانتینر نیز دارای چنین مشکلی هستیم. همچنین از دیگر مشکلات موجود در دریای خزر هزینه بالای عبور از ولگا است که در تمام مذاکرات تقاضای تعدیل این هزینه‌ها را داشتیم. وی با بیان اینکه در مجموع، اراده و تمام تلاش ما بر این است که با بهره‌مندی از شقوق مختلف حمل و نقل هدفگذاری تعیین شده در کریدور شمال- جنوب شکل حداکثری به خود بگیرد، اظهار داشت: معتقدم اگر مشکلات به ویژه مشکلات مرتبط با بخش دریا مرتفع شوند به حجم ۱۰ میلیون تن ترانزیت نزدیک می‌شویم. به طور قطع با حمایت میدانی و واقعی دولت از بخش خصوصی در تمامی حوزه‌های که می‌تواند تسهیل کند فضای کسب و کار باشد، می‌توان امیدوار بود که ظرف یکسال آینده شرایط بسیار مطلوبی در کریدور شمال- جنوب نسبت به آنچه که امروز در این راه‌گذر بین‌المللی شاهد آن هستیم، خواهیم داشت.

علیرغم حمایت همه‌جانبه کشور هند از توسعه چابهار در افق کریدور چابهار ولی بعضی از کارشناسان و مقامات منطقه CIS و قفقاز بر این باورند که چابهار تا به امروز نتوانسته انتظاراتی که برای یک فعالیت مطلوب لجستیکی وجود دارد را محقق سازد

همین باعث ایجاد مشکلات عدیده در پهلوگیری شناورها در بنادر آستاراخان و ماخاچ قلعه شده و به همان تناسب مدت توقف و سفر کشتی‌ها در این بنادر افزایش پیدا می‌کند به طوری که در حال حاضر یک کشتی ایرانی در این مسیر حداکثر ۱/۵ سرویس در ماه می‌تواند انجام دهد.

این کارشناس حوزه‌ی دریایی و بندری با تأکید بر اینکه بعضاً در بنادر روسیه نگاه ناسیونالیستی حاکم بوده است، گفت: همین موضوع باعث می‌شود که کشتی‌ها از سرویس مطلوبی برخوردار نباشند و از سوی دیگر در بنادر روسیه هم تجهیزات مناسب و کافی وجود ندارد و موضوع مهم‌تر اینکه عمق کم در این بنادر مشکلاتی را برای پهلوگیری کشتی‌ها ایجاد کرده است. روسیه در فصل کشت، اجازه ورود حجم کمی از آب را به ولگا می‌دهد و همین باعث کاهش عمق می‌شود و نمی‌توان استفاده مطلوب از این بنادر داشته باشیم. وی تأکید کرد: همه این عوامل دست به دست هم می‌دهند که سیر و حرکت دریایی به حداقل برسد. یک رفت و برگشت از/ به بندر انزلی تا آستاراخان در بهترین شرایط حداقل ۲۰ روز طول می‌کشد.

وی ادامه داد: همانطور که گفته شد میزان ترانزیت از کریدور شمال- جنوب نسبت به سال گذشته تا بیش از ده برابر افزایش یافته اما این میزان افزایش نمی‌تواند چشم‌انداز دست‌یابی به ترانزیت ۱۰ میلیون تن در سال را به وجود بیاورد.

وی ادامه داد: در کنار تمام این موضوعات، یکی از عوامل موثر در ترانزیت زیرساخت‌های ریلی است که ایران با عدم تکمیل زیرساخت‌های ریلی هم مواجه است. در حال حاضر دسترسی ریلی تا رشت برقرار است ولی مسیر ریلی تا آستارا تکمیل نشده و به همین دلیل



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، تامين
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

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





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ سردبیر: محمدحسین پرتویان
■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی
گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل قول‌ها ندارد!

■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴-۹

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

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 عالی و جوانی و ورزش



سازمان آموزش عالی و جوانی و ورزش



سازمان آموزش عالی و جوانی و ورزش



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS