



به نام خدا

کشتیرانی ها اجباری به خرید کشتی خارجی ندارند،

اما کشتی داخلی را هم نمی شود به اجبار به آنان فروخت!

همکاری، هماهنگی، همراهی و همدلی واژه های ساده ای هستند که درک مفاهیم شان چندان دشوار نیست. خصوصیت اصلی همه این واژه ها اما، در متقابل بودن صفتی است که با خود به همراه می آورند. برای مثال همدلی نمی تواند یک طرفه باشد. همکاری بدون کمک طرف مقابل راه به جایی نمی برد! هماهنگی رسیدن به یک نوع تفاهم تحمیل شده نیست! همراهی گام برداشتن ساده در جهت موافق سلیقه های دو نفر یا دو ارگان متفاوت است. با این تعاریف می توان برخی از دوستان در صنعت کشتی سازی را سرزنش کرد که چرا همه این مفاهیم را در قالب خواست ها و تمنیات خودشان معنی می کنند.

موضوع اصلی این گفتار خبری است از خبرگزاری تین که ماحصل آن به تفاهم رسیدن صنعت کشتی سازی با وزارت صنعت برسر موضوعی است که حیات صنعت کشتی داری را تهدید می کند. برای درک بهتر موضوع و ارزیابی ابعاد مساله بهتر است ابتدا نگاهی به اصل خبر بیاندازیم که ساعت ۱۵ روز ۲۳ فروردین ۱۳۹۶ روی تلکس خبرگزاری تین نیوز رفته است به شرح زیر:

جلوگیری از سفارش خرید کشتی های بزرگ از خارج

تین نیوز | ایدرو براساس مصوبه ای که به تصویب وزارت صنعت، معدن و تجارت رسیده و طی یک برنامه استراتژیک ۱۰ ساله قصد دارد مانع سفارش کشتی های بزرگ به خارج از ایران شود. به گزارش ایسنا، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به سفارش وزارت صنعت، معدن و تجارت برنامه استراتژیک راهبری ۱۰ ساله ای را در حوزه صنعت کشتی سازی و دریایی کشور نهایی کرده و به تصویب این وزارتخانه رسانده است تا مبنای عمل واحدهای صنعتی کشور شود. از سوی دیگر سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در حال ایجاد یک شرکت مشترک با شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت کش است تا با کمک یک شریک خارجی معتبر درجه یک جهانی از سفارش کشتی های بزرگ به خارج کشور جلوگیری کند. علاوه بر این مساله دیگری که مدنظر قرار گرفته است تعمیر و ساخت کشتی و تجهیزات آن در داخل کشور است تا از این طریق ایدرو مانع وابستگی خود به سایر کشورها در صنعت کشتی سازی و دریایی ایران شود.

صنعت حمل و نقل به معنای عام کلمه در بخش دریایی یکی از زمینه های اصلی فعالیت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران است که پس از برجام نیازمند ارتقاء و نوسازی تکنولوژی بوده تا با ایجاد مشارکت های درازمدت با شرکت های صاحب نام خارجی با پیشبرد همراه شود.

البته ظاهراً خبر هیچ منبع و سرچشمه مشخصی ندارد و طبعاً کسی هم مسئول صحت و سقم آن نیست. اما مگر می شود قبول کرد که خبرگزاری شناخته شده ای در حد تین نیوز بدون کسب اطلاعات موثق چنین خبری را از سوی خود ابداع و در اختیار کاربران قرار داده باشد؟ بنابراین روشن است که عزیزی از صنایع کشتی سازی و در این مورد از سوی (سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران) همچنان می کوشند برخی از نهادها و شخصیت های دولتی را متقاعد کنند که دست و پای صنعت کشتیرانی را ببندند و آنان را ناچار کنند که کشتی های مورد نیاز خود را بدون توجه به عوامل مهمی مانند سطح قیمت یا میزان مرغوبیت و با زمان بندی مناسب تحویل به کارخانه های داخلی سفارش بدهند. این عزیزان احتمالاً نمی دانند که شرکت های بزرگ کشتیرانی و از جمله شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت کشتیرانی ملی نفتکش در گذشته بارها ناتوانی و عدم رعایت زمان بندی ساخت و تحویل کشتی سازان داخلی را آزموده اند و دیگر با هیچ ترفندی نمی شود آنان را متقاعد کرد که بار دیگر هزینه کنند و به وقت کشتی های تحمیلی شرکت های مزبور تن بدهند.

خوشبختانه شرکت های کشتیرانی هیچ وقت اشتیاق خودشان را برای استفاده از شناورهای ساخت داخل (البته به شرطی که از نظر کیفی و قیمت تمام شده بتوانند در کنار کشتی سازان بین المللی قرار گیرند) پنهان نکرده اند اما این دلیل نمی شود که کشتی سازان گمان کنند هر محصولی را با هر شرایطی می توانند جای کشتی های خارجی قرار بدهند و از آن بالاتر از مقام ها و سازمان های مختلف مملکتی در جهت مجبور کردن کشتیرانیها برای خرید محصولاتشان استمداً بطلبند.

همه این بحث ها در وضعیتی انجام می گیرد که گزارش های دیگری حکایت از نزدیک تر شدن دیدگاه های شرکت های بزرگ کشتیرانی با کشتی سازان برتر کشورمان دارد. به گزارش روزنامه شرق، اخیراً نحوه همکاری مشترک شرکت کشتی سازی ایزوایکو و شرکت کشتیرانی در جلسه مشترک میان استاندار هرمزگان، مدیران مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) و شرکت کشتیرانی جمهوری ایران بررسی شده است. آقای جاسم جادری، استاندار هرمزگان در این جلسه مشترک با اشاره به تحول چهار سال اخیر شرکت ایزوایکو و سوددهی آن گفته اند که این شرکت سهم عمده ای در ساخت شناور و کشتی و همچنین سکوهای استخراج گاز و نفت کشور دارد و رونق آن با حمایت کشتیرانی در سال ۹۶ بیشتر نیز می شود.

حتی آقای محمد سعیدی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی نیز در این جلسه بر ادامه همکاری این شرکت با صنایع کشتی سازی تاکید گذاشته است. از ایشان در همین جلسه نقل شده است که "کشتیرانی در کنار ایزوایکو خواهد بود و سفارش های جدید را در سال ۹۶ خواهد داد و شرکت مشترک، شکل عملیاتی به خود خواهد گرفت." باید توجه داشت که کشتی اقیانوس پیمای کاشان ساخت همین شرکت خرداد سال جاری به ناوگان عملیاتی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پیوست. با این مقدمات به نظر می رسد که منظور اصلی شرکت های کشتی سازی به صورت طبیعی در حال برآورده شدن است و نیازی هم نیست که این صنایع به نهادهای دیگر متوسل شوند تا به نزدیک تر شدن دیدگاه های دو طرف کمک برسانند. در حقیقت بهترین روش برای توسعه صنعت کشتی سازی و راغب کردن کشتی رانی ها به استفاده از دستاوردهای آنان همین است که آنان رودر روی هم بنشینند و انتظارات خودشان را روی میز بگذارند و مشخص کنند که این انتظارات تا چه اندازه می تواند از سوی کشتی سازان داخلی برآورده شود تا نیازی به استفاده از کشتی های خارجی باقی نماند. روشن است که در این وضعیت هیچ نیازی نیست که دوطرف به ابزارها یا امکاناتی خارج از قاعده متوسل شوند تا یکدیگر را مجاب کنند. کسی که کشتی می سازد لابد کشتی هایش را باید به یک شرکت کشتیرانی بفروشد و هیچ شرکت کشتیرانی هم نمی تواند بدون کشتی، کشتیرانی کند. رابطه این دو را هم فقط بده بستانی منطقی پر می کند که معادلات اقتصادی بر آن حاکم است و لاغیر. به امید آن که سال ۹۶ تفاهم ماندگاری میان این دو بخش فعال اقتصادی به وجود آید که فرصت های جدید اشتغال می تواند از دستاوردهای آن باشد.



پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران

زیر نظر: شورای سردبیری

نشانی: تهران خیابان ولیعصر پایین تر از زرتشت خیابان رحمتی بهمیری شماره ۶ طبقه پنجم

تلفن: ۸۸۹۲۵۲۵۹ - ۸۸۹۳۹۰۹۵ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ - ۸۸۹۳۹۰۹۷ دورنگار: ۸۸۸۰۱۹۴۵

Official Bulletin:

Tel: 88925259-88939097-88939095 Telefax: 88841068

www.iranemka.ir



گمرک ایران مشکل بازرسی

کانتینرهای ورودی را از میان برداشت

کانتینرهای ورودی

به گمرک بندرعباس

زیراشعه ایکس می رود

گمرک ایران اعلام کرد به زودی تمامی کانتینرهای ورودی به گمرک شهید رجایی بندرعباس زیرپوششی ایکس ری قرار می گیرد. سازمان گمرک یک دستگاه ایکس ری کامیونی بسیار پیشرفته را از کارخانه تولید کننده تحویل گرفته است و روزهای آینده وارد بندر شهید رجایی خواهد شد. این ابزارهای ایکس ری پیشرفته، پرسرعت است و به صورت fast scan عملیات اسکن و کنترل محموله ها را انجام می دهد و تمام سیستم به صورت اتوماتیک کار می کند.

این دستگاه ایکس ری بسیار پیشرفته قادر است در کمترین زمان ممکن محتویات کانتینرها را در حال حرکت اسکن و تصاویر را در اختیار بخش فنی گمرک قرار دهد. بر اساس اعلام مسوولان بخش تجهیز گمرک ایران، این ایکس ری می تواند در هر ساعت ۱۵۰ کانتینر را اسکن و تصاویر محتویات کانتینرها را در اختیار بخش فنی گمرک قرار دهد.

* دستگاه ها به گونه ای نصب شده که

نیازی به توقف کامیون ها نیست

بر اساس اعلام مسوولان بخش توسعه و تجهیز گمرک ایران مراحل جانمایی این دستگاه ایکس ری پیشرفته در محوطه بندر شهید رجایی در حال انجام است تا به زودی نصب و مورد بهره برداری قرار گیرد. با این اقدام تمامی

کانتینرهای ورودی به بندر شهید رجایی و تمامی کامیون های حامل کالاهای وارداتی در حال حرکت از طریق این ایکس ری پیشرفته اسکن و تمامی کانتینرهای وارداتی تحت پوشش این ایکس ری قرار خواهند گرفت. با توجه به مساحت ۲۴۰۰ هکتاری محوطه بندر شهید رجایی جانمایی این دستگاه ایکس ری از اهمیت زیادی برخوردار است و باید در محلی استقرار یابد تا امکان اسکن کانتینرها و کامیون ها در حال حرکت فراهم شود و همه کانتینرهای ورودی را تحت پوشش قرار دهد.

* تأمین مالی ایکس ری های پیشرفته

از منابع داخلی گمرک ایران

بر اساس این گزارش تمامی هزینه های خرید این ایکس ری های کامیونی پیشرفته از محل منابع داخلی گمرک ایران تأمین و پرداخت شده و قرار است برنامه تجهیز گمرکات به دستگاه های کنترلی پیشرفته طی روزهای آینده وارد مرحله جدیدی شود.

گمرک ایران طی سالهای اخیر ۵ دستگاه ایکس ری کامیونی از محل منابع مالی داخلی خود خریداری و در گمرکات اجرایی نصب کرده است. در حال حاضر ۱۱ دستگاه ایکس ری کامیونی در گمرکات کشور فعال است که ۲ دستگاه از این تعداد در گمرک بندر شهید رجایی فعال است.

تفاوت عمده این ایکس ری ها با ایکس ری های جدید و پیشرفته که به تازگی از سوی گمرک خریداری شده در انجام عملیات کنترل کانتینرها به صورت ثابت یا متحرک است که ایکس ری های جدید و پیشرفته این امکان را دارند تا محتویات کانتینرها و کامیون ها را در حال حرکت نیز کنترل و اسکن نمایند تا بدون معطلی و ایجاد وقفه تشریفات گمرکی کالاها نیز صورت گیرد.

"امیدان ساحل پارسیان"

نمونه اقتصاد مقاومتی و حمایت از کشتی سازی

تقدیر وزارت صنعت از یک شرکت عضو اتحادیه

در نشست با حضور وزیر صنعت، معدن و تجارت، از شرکت کشتیرانی امیدان ساحل پارسیان به دلیل توجه مناسب این شرکت به توان شرکت های کشتی سازی داخلی در جهت تقویت ناوگان های خود قدردانی به عمل آمد. در یادداشتی که از سوی آقای حسین حاجی پور مشاور وزیر و مدیرکل دفتر وزارتی به مدعومین این نشست ارسال شد، تاکید شده که شرکت امیدان ساحل پارسیان به عنوان یک شرکت خصوصی نمونه داخلی، در راستای اجرای سیاست های اقتصاد مقاومتی گام های موثری برداشته است.



به گزارش "شانا" آقای مهندس محمد رضا نعمت زاده در نشست تقدیر از شرکت امیدان ساحل پارسیان تاکید کرد که مدیران و مسوولان باید با رعایت مسائل فنی جسارت داشته باشند چراکه دانش آموخته ها و فارغ التحصیلان خوبی در این حوزه داریم. وی یادآور شد: به خاطر عملکرد گذشته شرکتهای کشتی سازی، از این صنعت سلب اطمینان شده بود اما این اعتماد درحال برگشت است و سازمانهای ذیربط نظیر سازمان بنادر، شرکت ملی نفتکش و... درحال همراه شدن هستند.

آقای نعمت زاده افزودند که با وجود داشتن ابراه های شمال و جنوب هنوز هم بخشی از کشتی ها برای تعمیرات به خارج از کشور می رود و شرکتهای چینی بدین منظور وارد عمل شدند اما در حال پیگیری از صندوق توسعه ملی هستیم که چطور می توان در حوزه ساخت و ساز و تعمیر کشتی از منابع آنها استفاده کنیم.

در این نشست همچنین آقای امید مرادی مدیر عامل شرکت کشتی سازی امیدان ساحل پارسیان گفت: توانستیم ۱۱ فروند شناور را در داخل کشور بسازیم که ۹ فروند آن صددرصد داخلی است. این در حالی است که اولین سازنده یک کشتی خدمات رسان با قدرت ۴ هزار اسب بخار و با تکنولوژی هلند در کشور هستیم. علاوه بر این توانسته ایم برای اولین بار در کشور تست مدل یک شناور بخش خصوصی را انجام بدهیم.

وی مهندسی داخلی و استفاده از دانش کشتی سازی و کشتی رانی به صورت توأمان و نیز برون سپاری بخش طراحی خارج از کارخانه و کشتی سازی و انعام این پروسه قبل از قرار داد شروع به ساخت را از عوامل موفقیت شرکت خود برشمرد. به گفته وی مدیریت و انجام خرید تجهیزات شناور به طور مستقیم و نیز تأمین نقدینگی به صورت مستقیم و عدم تکیه کامل به تسهیلات بانکی از دیگر دلایل موفقیت شرکت کشتی سازی وی بوده است.

مرادی در این نشست پیشنهادهای رامطرح کرد، به گفته وی ایجاد امتیاز در به کارگیری شناورهای ساخت داخل و خدمه ایرانی در مناقصه ها، تفاوت در مالیات و بیمه قراردادهای اجاره شناورهای ساخت داخل نسبت به شناورهای خارجی می تواند برای حمایت از شناورهای ساخت داخل در نظر گرفته شود.

همچنین حذف مطالبه ۳۰ تا ۵۰ درصدی ضمانت ملکی علاوه بر ترهین شناور و آورده نقدی متقاضی توسط بانکها برای اخذ تسهیلات ساخت و جدی گرفتن توان مهندسی داخلی در ساخت کشتی، از دیگر پیشنهادهای مدیر عامل شرکت امیدان ساحل پارسیان بود. وی تصریح کرد: بخش خصوصی دین خود را در حوزه کشتی سازی و کشتیرانی ادا کرده و دیگران هم باید ما را باور کنند و کار را به کشتی های داخلی بسپارند.

دوست و همکار ارجمند جناب کاپیتان حسن تیمورتاش

انتصاب جنابعالی را به دبیری انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران تبریک می گوئیم و آرزو داریم که در تحقق اهداف این انجمن درجهت بهبود وضعیت دریانوردان تجاری ایران موفق باشید

اتحادیه مالکان کشتی ایران

جناب آقای مهندس فرزاد یوسفی

بدینوسیله انتصاب جنابعالی را به سمت مدیرکل سازمان های کارگری و کارفرمایی وزارت کار، تعاون و رفاه اجتماعی تبریک عرض نموده و توفیق و موفقیت روزافزون جنابعالی را از خداوند منان خواستارم

اتحادیه مالکان کشتی ایران



بحث ها و تصمیمات

نشست های هفدهم،

هجدهم و نوزدهم

هیات مدیره

هفدهمین نشست دوره چهارم هیأت مدیره اتحادیه روز ۹۵/۱۰/۲۲ با حضور اکثریت اعضا در محل شرکت ملی نفتکش ایران تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

دستور جلسه:

الف. گزارشی از اقدامات انجام شده توسط اتحادیه

ب. عضویت شرکت فانوس لنگرگاه بوشهر ج. بازنگری در نحوه پذیرش اعضا اتحادیه

د. بازنگری در تعرفه های خدمات اتحادیه برای سال ۹۶

ه. بررسی پیش نویس طرح کسب و کار (BP) برای سال ۹۶

الف: اقدامات انجام شده از جلسه قبل:

۱. پیگیری نتایج نشست با مسئولین شرکت ملی فرآورده های نفتی ایران در مورد قدرت موتور شناورها برای تحویل سوخت یارانه ای و مجاب کردن آنها به قبول گواهینامه های صادره از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و موسسات رده بندی.

• موضوع تحویل سوخت هنوز در ناوگان صیادی حل نشده است سوخت تحویلی از ۱۴ ساعت کار روزانه را به ۱۰ ساعت در روز تقلیل داده اند.

• گزارشی از واگذاری سوخت نیمه یارانه ای برای شناورهای ایرانی هر لیتر ۵۰۰ تومان در سفرهای بین المللی با کشورهای همسایه و حذف آن از سال گذشته و همچنین تداوم واگذاری سوخت یارانه ای برای شناورهای ایرانی هر لیتر ۳۵۰ تومان در حال حاضر با تردد در آبهای داخلی و چگونگی محاسبات آن طبق فرمول فائو، یادآور شدند که در صورتی که شناورهای ایرانی متردد با کشورهای همسایه نفتگاز مورد نیاز خود را از بنادر ایران تحویل نگیرند شرکت پخش فرآورده های نفتی آنان را جریمه می نماید.

مقرر شد: با ادبیات مورد پذیرش در این مورد با مسئولین مکاتبه تا جهت گیری خود را به مالکان کشتی تغییر دهند.

۲. شرکت در جلسات سازمان بنادر و دریانوردی و کمیسیون امنیت اقتصادی در خصوص بسته حمایتی از ناوگان ملی و طرح چند مطلب مهم برای مالکان شناورها شامل: سوخت یارانه ای، تعرفه عوارض بندری، معافیت مالیاتی و تسهیلات بانکی مطرح شد

مقرر شد: این موضوع به مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی منعکس و هر چهار مطلب در آن قید و درخواست رسیدگی گردد و همزمان بصورت جداگانه نیز به سایر ارگانهای ذیربط مثل مجلس، شورای امنیت و غیرو منعکس شود.

۳. حضور در جلسه دریابانی در مورخ ۹۵/۱۰/۱۱ به منظور بررسی تردد شناورها و کنترل آنان توسط دریابانی و چگونگی صدور یا تمدید دفترچه تردد شناورها بنا به درخواست یکی از اعضا و مشکلات موجود و تایید دریابانی در منظور کردن موارد مطروحه در دستورالعمل های جدید

ب. عضویت شرکت فانوس لنگرگاه بوشهر به مدیرعاملی آقای عبدالحمید کرم پوردهشتی و مالکیت کشتی باری شمس ۱۱۱ که تصویب شد.

د. بازنگری در نحوه پذیرش اعضا اتحادیه

مقرر شد: ضمن هماهنگی با مسئولین سازمان بنادر و دریانوردی، بصورت کارشناسی موضوع بررسی و در آیین نامه های مربوطه در حال تدوین با کسب امتیاز " مجوز دریافت تاییدیه از اتحادیه " منظور و سپس در جذب بیشتر اعضا اقدام گردد.

ه. بازنگری در تعرفه های دفاتر ثبت و روادید برای سال ۹۶

پس از بحث و تبادل نظر

مقرر شد: از ابتدای سال ۹۶ بمیزان ۱۰ درصد به تعرفه های قبلی دفاتر ثبت و روادید مصوب ۹۳/۱۰/۲۰ (پیوست) برای غیر اعضا اضافه شود.

و. بررسی پیش نویس طرح کسب و کار (BP) برای سال ۹۶

مقرر شد، بمنظور حضور در جلسات هیأت مدیره اتحادیه بنا به شرایط از مقامات مثل مدیرعامل و معاونت های سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین اعضاء فراکسیون دریایی مجلس نیز دعوت بعمل آید.

صور تجلسه هجدهمین نشست هجدهمین نشست دوره چهارم اعضا هیأت مدیره اتحادیه روز ۹۵/۱۲/۱۶ در محل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت:

دستور جلسه:

۱- گزارشی از اقدامات انجام شده از جلسه قبلی تا کنون

۲- پیگیری مصوبات قبلی شامل واگذاری نمایندگی در جنوب، کشتیرانی نمونه،

۳- عضویت آقای افشین ربیعی

۴- بررسی طرح کسب و کار سال ۹۶

۱. گزارشی از اقدامات انجام شده از جلسه قبلی تا کنون و همچنین شانزده مورد از

اهم اقدامات انجام شده ارائه و مقرر شد موارد ذیل اجرا شود:

۱.۱ با قوه قضاییه در خصوص افزایش سقف محدوده مالی در پرونده های شورای حل اختلاف دریایی مکاتبه شود.

۲.۱ اطلاع رسانی جامعی در خصوص خدماتی که شرکتهای بیمه طرف قرارداد اتحادیه به مالکان کشتی ارائه می کنند انجام شود.

۳.۱ اتحادیه موارد توصیه ای در خصوص بیمه نامه از شرکتهای بیمه تهیه کند.

۴.۱ جهت طرح در کمیسیون اقتصادی شورای عالی امنیت ملی، از کلیه مالکین مشکلات و کمبودهایشان فراخوان شود.

۵.۱ در خصوص حل مشکلات حاصل از افزایش قیمت سوخت، آقای دکتر سعیدی با آقای میرمحمدی مذاکره فرماید.

۲. پیگیری مصوبات قبلی

۱.۲ در خصوص فعال بودن نمایندگی خرمشهر مقرر شد از شرکت بحرگان استعلام شود.

۲.۲ مقرر شد طرحی برای اعطاء نمایندگی به بنادر تهیه و در جلسه بعدی مطرح شود.

۳. با عضویت آقای افشین ربیعی موافقت شد.

۴. به دلیل ضیق وقت بررسی طرح کسب و کار سال ۹۶ میسر نشد.

صور تجلسه نوزدهمین نشست

نوزدهمین نشست دوره چهارم اعضا هیأت مدیره اتحادیه روز ۹۶/۰۱/۲۸ در محل شرکت کشتیرانی ج.ا. تشکیل و موارد زیر مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.

دستور جلسه:

۱- گزارشی از اقدامات انجام شده از جلسه قبل تا کنون

۲- عضویت شرکت نگین ساحل تاج اروند - ارائه طرح کسب و کار

۴- بررسی و تصویب حقوق و مزایای پرسنل اتحادیه برای سال ۹۶

۱- گزارشی از اقدامات انجام شده شامل ۸ مورد از اهم آنها ارائه و مقرر شد:

۱.۱ بررسی شود در صورت باصرفه بودن پروژه دوگانه سوز نمودن موتورهای دریایی، از طریق اتحادیه به آن ورود شود.

۲.۱ با توجه به الحاق ایران به عضویت کنوانسیون بین المللی کاردربائی (MLC-2006) برای پیگیری از شکایت احتمالی ملوانان در سازمان بین المللی کار (ILO)،

اتحادیه نهایت سعی خود را در حل موضوعات مطرح شده اعمال و بمنظور جلوگیری از خدشه دار شدن وجهه کشور در مجامع بین المللی، تذکرات لازم را به شرکتها و مالکین شناورهای متقاضی کار برای ملوانان خارجی روی شناورها بدهد.

۳.۱ پیرو پیشنهاد اختصاص بخشی از مجله پیام دریا در کشتیرانی ج.ا. یا نشریه شمنا در شرکت ملی نفتکش ایران به اتحادیه و جایگزین نشریه پیام اتحادیه مقرر شد.

اتحادیه ضمن هماهنگی با روابط عمومی کشتیرانی، مطالب خود را حداکثر در چهار صفحه به زبان فارسی و انگلیسی در مجله پیام دریا چاپ و همچنین بمنظور لینک ارتباطی با اعضا از Application خانواده بزرگ کشتیرانی الگو برداری و بصورت رایگان برای اتحادیه اجرا شود.

- عضویت شرکت نگین ساحل اروند مدارک با مدیرعاملی آقای محمدسعید امیران ارائه و عضویت نامبرده تصویب شد.

۳- ارائه طرح کسب و کار

۱.۳ مطالبی درباره چشم انداز، ماموریت، اهداف و پیگیری مشکلات مالکان در خصوص سوخت، مالیات و تعرفه های بندری ارائه و مطالبی نیز در رابطه با چگونگی افزایش اعضا مطرح شد.

مقرر شد: جهت دریافت اختیارات آئین نامه ای برای اتحادیه در رابطه با " احراز صلاحیت کارجو مالکان کشتی " دبیرکل همراه با آقای مرادی و آقای کیا جلسهای با آقای استاد عضو هیأت عامل و معاونت امور دریائی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار نماید. ضمناً ریاست اتحادیه نیز در این باره با مدیرعامل سازمان بنادر صحبت خواهند نمود.

۲.۳ شمای سازمانی و ساختار تشکیلاتی اتحادیه ضمن مقایسه با ساختار تشکیلاتی چند کشور مطرح دریایی و اتحادیه اروپا ارائه شد.

مقرر شد: در شرایط کنونی برابر شمای سازمانی موجود عمل و برگزاری جلسات کارگروه های اتحادیه نیز بصورت پرنرکت تر مدنظر قرار گیرد و در صورت لزوم از افراد متخصص به صورت مودی و پارت تایم استفاده شود.

۳.۳ در مورد تقویت منابع درآمدی اتحادیه، نمودارهای مربوط به مقایسه درآمد و هزینه در ۵ سال اخیر- تفکیک درآمدها در سال ۹۵ - موجودی بانک در پایان ۷ سال اخیر - مقایسه حق الزحمه ها با درآمد هزینه کل- پیش بینی درآمدها و هزینه ها در سال ۹۶.

مقرر شد: در این باره ضمن پیش بینی شناور مورد نظر، هماهنگی های لازم با شرکت پخش فرآورده های نفتی ایران انجام و نتیجه اقدامات در جلسات آتی هیأت مدیره به انضمام طرح توجیهی آن جهت اتخاذ تصمیم مطرح گردد.

۴- دوشنبه آخر هر ماه برای تشکیل جلسات معین شد. جلسات اتحادیه در کشتیرانی ج.ا. و یا شرکت ملی نفتکش و در صورت امکان سایر اعضاء در دفتر آنان برگزار شود.



برنامه های اتحادیه مالکان کشتی ایران در سال جدید اعلام شد

اولویت های اتحادیه مالکان کشتی ایران در سال جدید است

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران تلاش برای حل معضل سوخت کشتی ها، کاستن از تعرفه های بندری وضع شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین متقاعد کردن وزارت امور اقتصادی و دارایی برای کاستن از مالیات کشتی داری را از اهم برنامه های سال ۱۳۹۶ اتحادیه اعلام کرد. دبیرکل اتحادیه تاکید کرد: متأسفانه تصمیم های مربوط به حوزه فعالیت اعضاء اتحادیه، با حضور کارشناسان مستقل گرفته نمی شود و در عمل مسائل متعددی برای این صنعت به وجود می آورد که امکان بهره گیری مناسب از فرصت ها و ظرفیت های ناوگانی کشور را در سطح منطقه و جهان با اختلال مواجه می کند.

کنوانسیون های مختلف قوانین خاص خود را دارند،

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی در این باره ادامه داد: به عنوان مثال دریای خزر و خلیج فارس دارای قوانین مشخصی هستند اگر ایران بتواند در خلیج فارس با کشورهای ایران تعامل داشته باشد در IMO هم نقش موثرتری خواهد داشت و می تواند نظرات و ایده های خود را با قدرت بیشتری مطرح و به کرسی بنشاند اما متأسفانه برخی همسایگان ایران در خلیج فارس بنا به مشکلات و مسائل سیاسی فی مابین تعامل زیادی با ایران ندارند. البته از سوی دیگر در دریای خزر وضعیت بهتر است و می توان اتحاد واحدی ایجاد کرد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران در خاتمه ی گفتگو با "مانا" روی فواید همکاری و همکاری میان نهادهای مدنی و متولیان دولتی تاکید مجددی می گذارد و در حالی که صحبت از افزایش تعداد اعضای اتحادیه در سال جدید می کند سازمان بنادر و دریانوردی را نیز به همسویی بیشتر با این نهاد مدنی فرا می خواند.

شریفی با اشاره به رفع مشکلات موجود یادآور شد: برای رسیدن به حداکثر بهره وری در استفاده از امکانات بازار بزرگ حمل و نقل دریایی و ظرفیت های مناسب ناوگانی، نیاز به همکاری های متولی دریایی است. اگر سازمان بنادر و دریانوردی بخواهد از تشکل های صنفی حمایت کند، می تواند برخی از مسئولیت های خود را تفویض کرده و در این زمینه از پتانسیل های اتحادیه مالکان استفاده کند.

وی تاکید کرد: اتحادیه مالکان کشتی به مشکلات مالکان واقف است و می تواند کمک قابل توجهی در جهت رفع مشکلات دریایی و بندری به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه دهد، اما روشن نیست که چرا تاکنون از نظرات و پتانسیل بالای تشکل های صنفی و سازمان های مردم نهاد (NGO) که تقریباً در تمامی بخش های دریایی و بندری کشور تأسیس شده اند، برای بهبود و ارتقاء تصمیم گیری ها و مرتفع ساختن مشکلات موجود استفاده بایسته ای نشده است.

شریفی با اشاره به وضعیت تعرفه های بندری گفت: سازمان بنادر با قاطعیت عنوان کرده است که این سازمان نمی تواند تعرفه های خود را کاهش دهد، چرا که این سازمان یک سازمان هزینه-درآمدی است. بنابراین اگر مراجع بالا دستی در دولت کمک کنند و بودجه ای به این سازمان تخصیص دهند، سازمان بنادر تسهیلاتی در عوارض بندری به مالکین خواهد داد اما اگر بودجه ای تخصیص داده نشود، تعرفه ها نیز کاهش نمی یابد.

وی افزود: البته این سازمان همچنان به بالا بودن تعرفه ها نسبت به تعرفه کشورهای همسایه معتقد نیست! نکته حائز اهمیت این است که هزینه یک سرویس خاص در بنادر ایران به دلیل طولانی شدن و بوروکراسی خدمات بندری افزایش پیدا می کند.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی همچنین با اشاره به انعقاد تفاهم نامه های بین المللی از سوی این اتحادیه تصریح کرد: اتحادیه مالکان کشتی در سال جاری تفاهم نامه هایی را با کشورهای کره، دانمارک، کرواسی منعقد کرده که در انتقال تجارب و مهارت های مدیریتی این حوزه می تواند بسیار موثر باشد، اما بیشتر مشکلات مالکان کشتی ایران در منطقه باید حل شود تا بتوان این تجارب را در مجموعه های خود نیز به کار گیرید. اگرچه کشورهای اروپایی و یا شرق دور علیرغم توانمندی هایی بالایی که دارند به گونه ای نیستند که مشکلات یکسانی با ایران داشته باشند و بتوانند به رفع مسائل کشتی داری در ایران کمکی برسانند.

همکاری با کشورهای منطقه

شریفی با اشاره به همکاری منطقه ای و تعامل با کشورهای منطقه اظهار داشت: درست است که صنعت کشتیرانی یک فعالیت بین المللی است اما برای شناورهای کوچکتر که بطور مشخص در دریای عمان و خلیج فارس فعالیت می کنند، باید همکاری هایی منطقه ای را مد نظر قرار داد.

وی افزود: در حال حاضر ایران به دلایل سیاسی نمی تواند با بعضی از کشورهای عربی مناسبات قابل اعتمادی داشته باشد اما می تواند با کشورهای عمان، پاکستان، هند، ترکیه و کشورهای CIS سطح این مناسبات را ارتقاء دهد، چرا که دریاها از منظر IMO و

نهادهای مدنی می تواند به اخذ تصمیم های مناسب تری منتهی بشود. دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی با اشاره به عدم حضور متخصصان مستقل اتحادیه در تصمیمات اخذ شده مربوط به صنعت کشتی داری در سال های اخیر، خاطر نشان کرد: متأسفانه در زمان تصمیم گیری هیچ نظری از اتحادیه و سازمان های ذیربط و متخصصین پرسیده نمی شود. در حقیقت در مورد تغییر قیمت فروش سوخت نیز شرکت نفت تنها از سازمان بنادر و دریانوردی در این باره استعلام کرده و سازمان بنادر نیز بدون مشورت با سازمان ها و شرکت های مربوطه، از منظر حاکمیتی پاسخی داده است.

وی در این باره ادامه داد: طبیعی است که این پاسخ لزوماً نمی تواند درست و در جهت مصالح جمعی اعضای اتحادیه باشد، چرا که تردیدی وجود ندارد با این شکل از تصمیم گیری تمام جوانب امر در نظر گرفته نمی شود و نتیجه تصمیم گیری هم نمی تواند رشد و اعتلای صنعت کشتی داری را تضمین کند. اصولاً زمانی که مشورتی با صاحبان منافع صورت نپذیرد، طبیعتاً پاسخ درستی به سئوالات احتمالی داده نمی شود. همین بی اعتنایی به نظر اتحادیه موجب شده است که مالکان شناورها بیش از یک سال و نیم با مشکل سوخت دست به گریبان باشند و از هیچ راهی نتوانند تراز مالی و عملیاتی خودشان را مدیریت کنند.

شریفی با اشاره به تشکیل کار گروهی برای حل این مسئله اظهار داشت: تشکیل کارگروه زمانی موثر است که از مراجع و تشکل های مختلف تشکیل شده باشد و از نظرات و ایده های تخصصی بهره مند شود اما در این کارگروه هم، تنها سازمان بنادر نظر خود را به عنوان راه حل مشکل سوخت به شرکت نفت ارائه داده که متأسفانه آن هم تمام جوانب را در نظر نگرفته است و تنها از یک منظر صحبت شده است در صورتی که انتظار از یک مرجع و متولی دریایی این بود که نظرات مختلف فعالان حوزه را جمع کرده و پاسخ جامع و کاملی ارائه بدهد که همه جوانب تصمیم گیری را لحاظ کرده باشد.

کاهش تعرفه ها و سازمان بنادر

به گزارش مانا، مهندس علی شریفی در این باره در گفتگو با خبرنگار مانا گفت: پس از اعلام نرخ های جدید فروش فرآورده های نفتی که عمدتاً برای مقابله با قاچاق این فرآورده ها انجام گرفت، اعضای اتحادیه با مسائل عدیده ای روبه رو شدند که برای رفع آن ها جلسات متعددی با نهادهای متولی برگزار شد اما به دلیل عدم استفاده از کارشناسانی که به حوزه فعالیت های کشتی داری تسلط دارند و همچنین ارائه اطلاعات نادرست و بویژه طولانی شدن تصمیم گیری متأسفانه این مشکلات عمیق تر نیز شده است و اتحادیه برای اینکه این اطلاعات نادرست را اصلاح و مدیران و تصمیم گیران را برای تصمیم گیری مناسب متقاعد کند، بایستی زمان بیشتری را از دست بدهد.

دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران بر این باور است که عدم آشنایی و آگاهی مدیران وزارت نفت و وزارت راه و شهرسازی از مشکل اصلی سوخت، سبب شده که اطلاعات ناقص و محدود، موجب اخذ تصمیمات اشتباه از سوی آن ها بشود، در حالی که ارائه اطلاعات مناسب و واقعی درباره نحوه عملکرد و مدیریت شرکت های کشتیرانی و صاحبان کشتی ها از جمله وظایف اتحادیه مالکان کشتی ایران است و قطعاً حضور نمایندگان اتحادیه در جلسات بررسی و تصمیم گیری برای تغییر نرخ فروش سوخت به کشتی ها می توانست نتایج کم دردی را بار بیاورد و منافع کشتی داران را نیز (بخصوص در برابر رقبای کشورهای منطقه) خدشه دار نکند.

جای خالی اتحادیه در رایزنی ها

شریفی خاطر نشان کرد: اهمیت ذاتی نهادهای مدنی که از تأسیس و فعالیت آن ها در سه دهه اخیر از سوی مقام های عالی مملکتی و تشکیلات قانونگذاری مورد تأکید و تکریم قرار گرفته است، همین تأثیرگذاری آنان بر تصمیم گیری های مرتبط با فعالیت هر یک از این نهادهای مدنی است. وی افزود: اتحادیه مالکان کشتی ایران مانند هر نهاد مدنی دیگر فعالان اصلی حوزه کار خود را تحت پوشش دارد و از هر نهاد دیگری به مسائل درونی کار آنان وقوف دارد، بنابراین تردیدی وجود ندارد که استفاده از دیدگاه های کارشناسی

جناب آقای مرتضی کمالی

بدینوسیله انتصاب جنابعالی را به مدیریت عامل شرکت کشتیرانی کیش تبریک گفته، برای شما در این سمت، موفقیت روزافزون از درگاه ایزد منان مسألت می شود.

اتحادیه مالکان کشتی ایران



ایجاد منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا به وسعت ۶۱ هکتار، توسعه محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر شهید رجایی به میزان ۲۷۰۰ هکتار و افتتاح و راه‌اندازی پایانه کانتینری بندر قشم به مساحت ۱۰ هکتار از دیگر فعالیت‌های سازمان بندر بود.

در این دوره طراحی، زمینه‌سازی، برنامه‌ریزی و برگزاری مزایده سرمایه‌گذاری و واگذاری پایانه‌های کانتینری بندرهای شهید رجایی و امام خمینی (ره) به مشارکت طرف معتبر داخلی و خارجی، راه‌اندازی خطوط مسافری جدید مانند خط مسافری بین المللی خصب (عمان) - قشم و چابهار - عمان، ساخت بزرگ‌ترین آب شیرین‌کن کشور در بندر شهید رجایی و بازنگری طرح جامع بندرهای بازرگانی کشور (با مشاور داخلی - خارجی) رخ داد.

در این دوره خارج سازی ۱۰۸ فروند شناور غرق شده در آبراه اروند، رودخانه کارون و حوضچه بندر چارک، بوشهر و هرمزگان با صرف ۲۶۱ میلیارد رالد هزینه، نجات جان ۱۶۴۰ نفر در عملیات‌های امدادسانی و جست و جو و نجات دریایی و تدوین سه سند با موضوع اقدام‌های جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با دزدی دریایی در آب‌های فراساحلی ثبت شد.

ساخت پایانه کالای خطرناک در بندر امام خمینی (ره)، اجرای طرح کلان ملی فناوری «طراحی، ساخت، نصب و راه‌اندازی شبکه ملی پایش و پیش‌بینی دریایی کشور» در ۱۱ ایستگاه طراحی شبکه ملی پایش و پیش‌بینی دریایی کشور با همکاری دانشگاه صنعتی اصفهان با هدف ثبت مستمر پارامترهای دریایی و پیگیری تکمیل آن از دستاوردهای دولت یازدهم بین سال ۱۳۹۲ تا ۱۳۹۵ بود.

در این میان امضای یادداشت تفاهم ایمنی و آتش نشانی در بندرهای ایران و ایتالیا، قرارداد ساخت یک نیروگاه برق ۲۵ مگاواتی به ارزش ۳۰ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی و قرارداد ساخت سیلوی مکانیزه ۱۰۰ هزارتنی غلات به ارزش ۳۴ میلیون یورو از منابع صندوق توسعه ملی با مشارکت داخلی و خارجی صورت گرفت. امضای یادداشت تفاهم جست و جو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی دریا بین ایران و روسیه، تهیه تفاهم‌نامه همکاری مشترک برای جست‌وجو و نجات دریایی با عمان، امارات، ترکیه، عراق و کویت، حضور در نشست جست و جو و نجات هوایی - دریایی سازمان‌های بین‌المللی از دیگر فعالیت‌های مهم سازمان بندر و دریانوردی کشور در دولت یازدهم بود.

سازمان بندر و دریانوردی و بهره‌برداری از ۴۰ طرح ساخت یا خرید شناورهای تجاری و خدماتی (۲۴ فروند)، مسافری (۱۲ فروند) و نفتی (یک فروند) و تامین تجهیزات بندری (۲ طرح) به ارزش بیش از یک هزار میلیارد ریال با اعطای ۵۲ میلیارد ریال یارانه سود تسهیلات



از محل وجوه اداره شده توسط سازمان بندر و دریانوردی در این مدت ثبت شد.

همچنین دریافت ۴۴۰ میلیون دلار سهمیه ارزی از بانک مرکزی برای خرید تجهیزات دریایی و بندری در سال ۱۳۹۵، تخصیص ۳۳۴ میلیون دلار از محل صندوق توسعه ملی و ۷۰ میلیون دلار از منابع داخلی برای اجرای طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار از دیگر اقدام‌های صورت گرفته در دولت یازدهم بود.

همچنین در این دوره می‌توان به مواردی مانند انعقاد قراردادهای تجهیز، بهره‌برداری، مشارکت و فاینانس خارجی مرتبط با توسعه بندر چابهار با طرف‌های هندی به ارزش ۲۳۵ میلیون دلار، انعقاد قراردادهای خرید انواع ترانستینر (RTG)، گنتری کرین، بدک‌کش، بالگرد و شناور جست و جو و نجات دریایی (SAR)، قایق راهنما، آللودر، مکنده غلات از کشتی و لایروب به ارزش ۶۵۰ میلیون یورو و ۶۲۶ میلیارد ریال از محل منابع داخلی، صندوق توسعه ملی و فاینانس خارجی با مشارکت داخلی - خارجی اشاره کرد.

جناب آقای محمدرضا دهقان
انتصاب جنابعالی را به مدیریت شرکت فراساحل آریا جاوید تهنیت گفته برایتان آرزوی موفقیت داریم.

اتحادیه مالکان کشتی ایران

از بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از ۳۷ میلیون به ۴۹ میلیون تن) از دیگر دستاوردهای سازمان بندر و دریانوردی در این دوره بود. همچنین در این دوره کاهش ۲۶.۷ درصدی واردات کالای غیرنفتی از

بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از ۴۵ میلیون به ۳۳ میلیون تن) و افزایش ۵۳.۶ درصدی جابجایی مسافر دریایی از بندرهای مسافری و چند منظوره در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به ابتدای سال ۱۳۹۲ (از ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار و ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر) ثبت شد.

افزایش ۵/۵ درصدی شمار شناورهای تجاری در بندر در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ از ۸۸۱۸ به ۹۳۰۱ فروند، افزایش ۲۱ درصدی ظرفیت اسمی بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ از ۱۸۰ میلیون به ۲۱۷ میلیون تن و بهره‌برداری از ۱۰۱ طرح زیربنایی و تجهیزات بندری و دریایی در بندرهای تجاری کشور به ارزش ۱۱ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال از دیگر اقدام‌ها برای توسعه اقتصادی دریامحور بود.

از اقدام‌های این سازمان در بندرهای تجاری و پسکرانه‌های آن می‌توان به هزینه کرد بیش از ۲۷ هزار میلیارد ریال برای سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌های بندر از محل منابع داخلی سازمان بندر و دریانوردی و اجرای ۷۸۶ طرح اجرایی با اعتبار مصوب به ارزش ۷۵ هزار میلیارد ریال و جذب ۶۰ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی در بندرهای کشور در قالب ۱۲۶ قرارداد سرمایه‌گذاری اشاره کرد.

حمایت ۶ هزار و ۳۰۰ میلیارد ریالی از بخش غیردولتی برای ساخت یا خرید شناورهای تجاری، خدماتی، مسافری و گردشگری، تامین تجهیزات و طرح‌های سرمایه‌گذاری از محل وجوه اداره شده

همزمان با تدارک مقدمات انتخاب دولت دوازدهم منتشر شد

پیشرفت‌های

بندار و دریانوردی

در دوره دولت

یازدهم

دوره چهار ساله دولت یازدهم را می‌توان دوران طلایی بندار و دریانوردی ایران دانست و در همین راستا شاهد افزایش ۲۱ درصدی ظرفیت‌های بندری ایران در دولت تدبیر و امید بوده‌ایم. به گزارش روابط عمومی سازمان بندر و دریانوردی، میزان تخلیه و بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی در بندرهای تجاری ایران، که در آغاز سال ۱۳۹۲، ۱۳۹ میلیون تن ثبت شده بود، در پایان سال ۱۳۹۵ به بیش از ۱۴۵ میلیون تن رسید و ۴.۵ درصد رشد کرد. در سال ۱۳۹۲ ظرفیت کانتینری بندرهای تجاری کشور چهار میلیون ۵۸۰ هزار کانتینر بود اما در پایان سال ۱۳۹۵ با ۲۰ درصد رشد به پنج میلیون و ۵۰۰ هزار کانتینر افزایش یافت.

در پایان سال ۱۳۹۵ ظرفیت بندرهای کشور با ۳۵ درصد رشد در بخش مسافری به بیش از ۱۹ میلیون نفر افزایش یافت؛ در حالی که در سال ۱۳۹۲ این ظرفیت ۱۴ میلیون نفر بود. در سال ۱۳۹۲ در مجموع ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر از طریق بندرها به سفر رفتند، در حالی که در پایان سال ۱۳۹۵ شمار مسافران دریایی با ۵۲.۶ درصد رشد به ۱۷ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر رسید. بخش حمل‌ونقل دریایی ایران در ۴۴ ماه گذشته از فعالیت دولت یازدهم توانست با ایجاد تحرک در فعالیت‌های ناوگان حمل و نقل و بندرهای بازرگانی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و پیشرفته حمل‌ونقل همگام با تحولات بین‌المللی، زمینه افزایش سرعت، ایمنی و تسهیل جریان تخلیه و بارگیری کالا را تسهیل کند.

افزایش ۲۵۲ درصدی ترانزیت کالای غیرنفتی از بندرهای تجاری در پایان سال ۱۳۹۵ نسبت به آغاز سال ۱۳۹۲ (از یک میلیون و ۳۰۰ هزار به چهار میلیون و ۶۰۰ هزار تن) و رشد ۴/۳۲ درصدی صادرات کالای غیرنفتی



گفتگو با آقای محمد آبخو

گزارش عملیات تجسی و نجات

موتور لنج ۱۲۰۰ تنی آل زید در لنگرگاه بوشهر

موتور لنج حامل ۹۰۰ تن برنج وارداتی بود که

همه بدون کمترین خسارت تخلیه شد.

در بین اعضای اتحادیه مالکان کشتی ایران شرکت های متنوعی وجود دارند که کار برخی از آن ها تنها در قالب کشتی رانی و دریانوردی خلاصه نمی شود. در کنار شرکت های کشتیرانی شرکت هایی نیز به خدمت رسانی متنوعی سرگرم اند که بدون آن ها کار شرکت های کشتیرانی لنگ می ماند. از آن جمله است شرکت هایی که به کار خدمت رسانی به ناوگان های دیگر و یا فعالیت هایی مانند جستجو و نجات سرگرم اند که در موارد متعدد توانسته اند خدمت شایان توجهی برای جلوگیری از بروز خسارت های سنگین یا غرق کشتی ها به انجام برسانند

شرکت کشتیرانی و خدمات صیادی تندیس خلیج فارس از جمله همین شرکت هاست که در این شماره از پیام اتحادیه به شرح یکی از کارهای مهم این شرکت می پردازیم که طی آن موتورلنج آل زید که در بخشی از مسیر حرکت خود به گل نشسته بود بدون وارد شدن خسارت های سنگین نجات داده شد و نحوه فعالیت شرکت در این عملیات هم از طرف اتحادیه مالکان کشتی ایران و هم از سوی سایر مراجع دریایی کشور مورد تقدیر و تحسین قرار گرفت. در گزارشی که مطالعه فرمایید طی گفتگو با آقای محمد آبخو اطلاعات بیشتری راجع به این سانحه دریایی به دست آورده ایم. آقای آبخو می گوید که این سانحه در هفته اول بهمن ماه سال گذشته اتفاق افتاد و در صورتی که اقدامات مناسب انجام نمی گرفت می توانست به یک فاجعه بیانجامد. ماجرا از این قرار است که روز سوم بهمن موتور لنج تجاری ۱۲۰۰ تنی آل زید به ناخدایی آقای عبدالواحد که از شارجه به طرف بندر امام در حرکت بوده از ناحیه سکان دچار نقص فنی می شود با توجه به وجود باد شدید جنوبی ناچار به توقف در لنگرگاه بوشهر می شود. البته شدت جریان باد موجب می شود که شناور تغییر مکان داده و در حدود ۴ مایلی نقطه قبلی به گل بنشیند. آقای محمد آبخو که از نخستین دقایق شروع ماجرا بر نحوه عملیات کمک رسانی نظارت داشته است می گوید که ناخدای شناور ابتدا با این ذهنیت که امکان رهاسازی شناور وجود دارد از درخواست کمک اضطراری خودداری می کند. اما بعد از ۴۸ ساعت تلاش بی نتیجه مجبور می شود اداره بندر را در جریان قرار داده و خواستار اعزام کمک بشود. موضوع از طریق برج کنترل به نماینده شناور به گل نشسته منعکس می شود و وی نیز با همکاری تعاونی لنج داران باربری بوشهر از شرکت خدمات دریایی تندیس خلیج فارس تقاضای مساعدت

و کمک می کنند. آقای آبخو شرایط جوی را فوق العاده نامناسب تعریف می کند و تاکید می کند که با وجود ۹۰۰ تن محموله برنج امکان رهاسازی شناور عملا وجود نداشت و بنابراین نخستین کارمان این شد که بلافاصله امکانات بیشتری را برای تخلیه انبارهای شناور و سبک سازی آن به انجام برسانیم. به کار گرفتن ۲۴ کارگر و بیمه کردن آن ها و هم چنین فراهم کردن تجهیزات نیز بامشکلات فراوانی روبه رو بود که خوشبختانه به یاری مقام های محلی و شرکت های همکار از میان برداشته شد و شناور مزبور پس از اجرای چند مرحله برنامه سبک سازی به سلامت به محوطه بندری بوشهر به منظور بررسی های زیرآبی هدایت گردید و هیچ خسارتی هم به محموله کشتی وارد نیامد. آقای آبخو کلا این عملیات را فوق العاده مهم می داند و از همه عوامل درگیر در رفع مشکل و آزادسازی شناور تشکر می کند و می گوید که با توجه به شرایط بد جوی و هم چنین وجود مسایل قانونی متعدد، عوامل محلی و همکاران شرکت خدمات صیادی تندیس خلیج فارس نشان دادند که به خوبی توان مقابله با پیشامدهای نامطلوب دریایی را دارند.



درخواست

۱۴ تشکل دانشجویی

دریایی از دولت

دوازدهم

۱۴ تشکل دانشجویی دانشگاه های دریایی کشور به مناسبت روز جهانی اقیانوس ها بیانیه مشترکی صادر و تاکید کردند: ما تشکلهای دانشجویی دانشگاه های دریایی کشور به عنوان نیرو محرکه توسعه صنایع دریایی، خواستار اقدامات جدی از سوی دولت دوازدهم برای توسعه صنایع دریایی هستیم.

بیانیه ای که خطاب به مسئولین صادر شده به شرح زیر است: دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. «مقام معظم رهبری» دریا و اهمیت آن برهمگان واضح است؛ بیش از ۷۰ درصد کره زمین را دریاهای و اقیانوس ها پوشانده اند که این عامل باعث انجام بیش از ۹۰ درصد تجارت دنیا و درآمدهای ناشی از آن از مواردی است که مورد مذکور را در بر می گیرد. ۸ ژوئن؛ ۱۸ خرداد هر سال به خاطر اهمیت همین موضوع، توسط سازمان ملل، روز جهانی اقیانوس ها و دریاهای نام گذاری شده است. شعار امسال این روز «اقیانوس های ما؛ آینده ی ما» است. دریاهای و اقیانوس ها همیشه عرصه ای برای به دست آوردن و اعمال قدرت های سیاسی و اقتصادی کشورها بوده اند. در این بین، کشور ما ایران نیز با قرار گرفتن در مکانی ژئواستراتژیک همواره از این ظرفیت خدادادی در شمال و جنوب آن، برخوردار بوده است. اما نکته ای که باید یادآور شد این است که در سال ها و دهه های متعددی، مقوله دریا در نزد مسئولین کشور جایگاهی نداشته و یا اهمیت آن کم رنگ بوده است. کشور ما طی سالیان متمادی به نفت متکی بوده و این باعث غفلت مسئولین از دریا شده که مناظرات اخیر ریاست جمهوری هم گویای این مسئله هست. جایی که بارها از صنعت پتروشیمی نام برده می شود اما حتی اشاره کوچکی به مقوله دریا نمی شود! ما تشکل های دانشجویی دانشگاه های دریایی کشور به عنوان نیروی محرکه کشتی توسعه صنایع دریایی، خواستار اقدامات جدی از سوی دولت دوازدهم در رابطه با این موضوع هستیم.





ساعات پایانی شب امکان رای دادن نداشتند. معاون وزیر راه و شهرسازی، ضمن تشکر و قدردانی از مشارکت مردم در انتخابات، گفت: با انتخاب مجدد آقای روحانی، مسئولیت های ما نیز افزایش یافته است زیرا تعهدات رییس جمهور، شخصی نیست بلکه به همه سازمان ها و ارگان ها بازمی گردد.

مدیرعامل سازمان بندارو دریانوردی در این ارتباط پیشنهاد کرد که یکی از اعضای اتاق فکر این سازمان به صورت داوطلب تعهدات رییس جمهور و انتظارات جامعه در حوزه دریا و بندار را جمع بندی و در جلسه بعدی اتاق فکر ارائه و بررسی شود. وی در پایان ضمن گرامیداشت سالروز آزادی خرمشهر، گفت: پیروزی ما در این روز هم از جنس انتخابات است اما در صحنه ای دیگر، به گونه ای که از پیروزی نظامی مهمتر پیروزی وحدت و اتحاد یکپارچه ملت ایران برای آزادسازی خرمشهر بود. ما نیز یاد و خاطره شهید، و ایثارگران این عرصه را گرامی می داریم..

مدیرعامل سازمان بندار : مطالبات بندری و دریایی

پیگیری می شود

مدیرعامل سازمان بندارو دریانوردی خواستار بررسی تعهدات رییس جمهور و انتظارات جامعه در حوزه دریا و بندار در اتاق فکر این سازمان شد. وی با اشاره به انتخابات باشکوه ریاست جمهوری گفت: حضور گسترده مردم در انتخابات ریاست جمهوری علاوه بر کشورهای بیگانه، همگان را غافلگیر کرد.

آقای محمد سعید نژاد در بیست و هفتمین جلسه اتاق فکر سازمان بندار و دریانوردی که صبح امروز (سه شنبه، ۲ خرداد ۹۶) در محل این سازمان برگزار شد گفت: با وجود تجربه زیاد مسئولان در انتخابات اما صفوف طولانی رای دهندگان مسئولان را غافلگیر کرد و تعداد قابل توجهی از مردم در

سازمان بندار متولی حریم ۶۰ متری نیست

مدیرکل بندار و دریانوردی استان هرمزگان ضمن اعلام اینکه سازمان بندار متولی حریم ۶۰ متری نیست، گفت: هیچ گونه شکایتی توسط این سازمان از پروژه پارک آکواریوم شهرداری بندرعباس صورت نگرفته و اجرای قانون بر اساس مصوبات ابلاغی، ملاک عمل این اداره کل بوده است.

اله مراد عقیفی پور که دبیری کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل، بندار و جزایر استان هرمزگان را بر عهده دارد، اظهار داشت: هدف از راه اندازی این کمیته که در رأس آن استاندار به عنوان نماینده عالی دولت در استان قرار دارد، هماهنگی و همکاری مشترک دستگاه های اجرایی استان با یکدیگر در خصوص مسائل مناطق ساحلی و اعمال مقررات مربوط به ساخت و سازهای فاقد مجوز و آزادسازی نواحی ساحلی برای استفاده عموم مردم است. وی تصریح کرد: سازمان بندار متولی نظارت و صدور مجوز برای سازه هایی است که از خط مرز دریا به داخل آب ساخته می شوند.

دبیر کمیته ساماندهی و مدیریت سواحل، بندار و جزایر استان هرمزگان با اشاره به راه اندازی "سامانه جامع مدیریت و نظارت بر سواحل کشور" به منظور مستندسازی و نظارت مناسب بر ساخت و سازهای ساحلی، گفت: در این سامانه، سازه های فاقد مجوز، دارای مجوز و در حال ساخت به صورت ماهانه و بوسیله بازدیدهای ادواری مورد نظارت و ارزیابی قرار می گیرند.

عقیفی پور در همین رابطه اظهار داشت: در جریان بازدید نوروز سال ۹۵ مشاهده شد که خاکریزی و بسترسازی برای پروژه موسوم به پارک آکواریوم، در محدوده حریم ۶۰ متری دریا، در حال انجام است. وی افزود: بر همین اساس، مکاتبات متعددی با شهرداری بندرعباس در خصوص رعایت مواد قانونی از جمله بند ۲۲ ماده ۳ آیین نامه سازمان بندار و دریانوردی صورت گرفت مبنی بر اینکه هر گونه فعالیت و ساخت و ساز در داخل دریا منوط به اخذ مجوز از این سازمان است.

مدیرکل بندار و دریانوردی هرمزگان خاطر نشان کرد: بر همین اساس، هر گونه برخورد دستگاه های متولی از جمله دستگاه محترم قضایی با این پروژه یا پروژه های مشابه بر اساس موارد قانونی مرتبط بوده است.

تغییر مدیریت در شرکت کشتی سازی اروندان

در مراسمی با حضور مسئولان شهری خرمشهر و گروهی از مدیران و اعضای هیأت مدیره شرکت عمران و حمل و نقل تأمین از دکتر ارسلان غمگین به دلیل ۴ سال تلاش و کار جهادی در راه اعتلای اروندان، تقدیر به عمل آمد و مهندس حسین قربانی به عنوان سرپرست اروندان معرفی شد.

در مراسمی که با حضور مسئولان شهری خرمشهر و گروهی از مدیران و اعضای هیأت مدیره شرکت عمران و حمل و نقل تأمین از دکتر ارسلان غمگین به دلیل بیش از ۴ سال تلاش و کار جهادی در راه اعتلای اروندان، تقدیر به عمل آمد و مهندس حسین قربانی به عنوان سرپرست اروندان معرفی شد.

در این جلسه عبدالله سامری نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی با تشکر بسیار از زحمات و تلاش های این مدیر جهادی، اظهار داشت: خدائوشکر که با پیگیری های صورت گرفته و زحمات برادرمان آقای غمگین اروندان از آن شرایط بحرانی و زیر صفر خارج شده و اکنون در شرایطی به مراتب بسیار بهتر قرار گرفته است، ولی هنوز با جایگاه ایده آل فاصله دارد و امیدوارم تا رسیدن به هدف این راه ادامه یابد.

مهندس آقامحسنی مشاور ارشد مدیرعامل هلدینگ عمران و حمل و نقل تأمین نیز در این مراسم اظهار داشت: ما زحمات آقای غمگین را ارج مینهیم و از ایشان برای تصدی مسئولیت های دیگر درخواست کرده ایم که به تهران بیایند. همچنین در این مراسم ارسلان غمگین در بخشی از سخنان خود بیان داشت: خوشحالم اکنون در شرایطی این شرکت را تحویل می دهم که شرکت احیا و تمام لندینگ کرافت ها که ۱۱ سال قبل از ما بلاتکلیف بودن حل و فصل شدند. شناور پیشرفته ۱۰ میلیون دلاری کاتاماران تکمیل و شناور دیگر در حال تکمیل است. همچنین کارخانه ۲ احیا و دهها پرونده حقوقی حل و فصل گردید و صدها اقدام دیگر ... انجام شد، روزی که این کارخانه را تحویل گرفتیم ۱۰۰ درجه زیر صفر بود، اکنون یک شرکت احیا شده است که معاون اول ریاست جمهوری و تعدادی وزرا از آن بازدید کردند. وی در پایان سخنان خود ابراز امیدواری کرد، این مسیری را که با سختی شروع کردیم به نقطه اتکا و شکوفایی برسد.

معرفی شرکت های عضو اتحادیه مالکان کشتی ایران



شرکت راه ابریشم دریایی خدری

جهان دریا - خط کشتیرانی ایران-عمان

مدیرعامل: آقای مصطفی بهجت
شماره عضویت: ۱۴۸

معرفی شرکت: دارای سرویس منظم و مستقیم هفتگی به عمان، طراحی و حمل پروژه های سنگین در دریای عمان، فعالیت در زمینه های مختلف تجاری، بندری، دریایی، فراساحل، حمل و نقل دریایی کالا، نمایندگی خط ملی کشتیرانی مسافری عمان NFC تلفن: ۰۲۱-۲۷۶۹۷۲۰۰ نمابر: ۰۲۱-۲۲۷۹۲۲۶۹
پست الکترونیکی: info@msrline.com
آدرس: تهران، خیابان پاسداران، بوستان دوم، گیلان غربی، پلاک ۱۱، طبقه اول



شرکت فراساحل آریا جاوید

مدیرعامل: کاپیتان محمدرضا دهقان
شماره عضویت: ۱۵۱

معرفی شرکت: شرکت فراساحل آریا جاوید با بهره جویی از مدیران با سابقه و مجرب در مدیریت انواع کشتی ها و پشتیبانی صنایع دریایی در خلیج فارس و با در اختیار داشتن شناورهای از قبیل Crew Boat و Supply Boat، و با شناخت نیازهای کارفرمایان، قادر به تأمین سرویسهای خدماتی شامل: مدیریت سکو، جابجایی سکو، تأمین تجهیزات، تأمین نیروی انسانی و تأمین سوخت و آب مورد نیاز کشتی ها مطابق با استانداردهای بین المللی ایمنی و کیفیت می باشد.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۷۸۱۲۰ نمابر: ۰۲۱-۸۸۸۷۳۵۴۳
پست الکترونیکی: info@aryajavid.com
همراه مدیرعامل: ۰۹۱۲۳۲۴۰۶۴۸

آدرس: تهران - خیابان ونک - خیابان کار و تجارت
ساختمان ۲۱ جنوبی - طبقه ۴-واحد ۱۷



همین که هنوز در فهرست ۱۰۰ بندر مهم

جهان هستیم، می شود بالید!

پایین آمدن از پله نود و یکم به پله هشتاد و هفتم را هر چه بنامیم معنای "سقوط" نمی دهد، واژه ای که یک خبرگزاری داخلی در تیتیر گزارش سالانه "لویدزلیست" به کار گرفته است. حقیقتا گاه روزنامه نگاران امروز به کلی بار کلمات را نادیده می انگارند و هر آن چه بر زبانشان می آید در نوشته هایشان به کار می گیرند. نوعی خود کوچک بینی که حداقل در زمینه مسایل و گزارش های اقتصادی به کار نمی آید. اگر در صف یکصد بندر بزرگ جهان جایگاهی در سطح بالا داریم می شود بر آن بالید چه برسد به این که پایین و بالارفتن موسمی و اتفاقی از این نردبان را بتوان نشانه ای ناهنجار و یا نامناسب تلقی کرد. بهتر است به اصل خبر هم نگاهی ببینیم تا مشخص شود که اصولا چرا چند پله ای در این فهرست به پایین سریده ایم؟ آیا کسی را می شود به همین خاطر نکوهش کرد یا نه؟ آیا می شود انگ متفی به اصل خبر زد یا نه؟



لویدزلیست سال های سال است که روند رشد بنادر جهان را رصد می کند و اعتباری برای خود اندوخته است که همه دست اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی، کشتیرانی و کشتی داری به آن وقوف دارند و بر ادعاهایش اعتماد می کنند. بنابراین در درستی اصل خبر هیچ تردیدی در کار نیست. به زبان ساده تر در سال ۲۰۱۶ مجتمع بندری شهید رجایی از نظر حجم عملکردها در زمینه های مختلف نتوانسته است در جایگاه قبلی خود بایستد اما این بدان معنا نیست که این مجتمع در طول دوره کار کمتری انجام داده باشد. نگاهی به گزارش های سازمان بنادر و دریانوردی و عملکرد دولت یازدهم در کل دوره چهارساله این دولت حکایت از آن دارد که اتفاقا کار بیشتر و بهتری در بندر مزبور و سایر بنادر کشور انجام گرفته است.

گزارش لویدزلیست حکایت از آن دارد که در بخش عملیات حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۱۵ مجتمع بندری شهید رجایی بر روی هم در مقایسه با سال ۲۰۱۴ در حدود ۸،۹ درصد کاهش نشان داده است، یعنی این بندر به جای یک میلیون و ۸۴۲ هزار تی. ای. یو. فقط یک میلیون و ۶۷۸ هزار تی. ای. یو. کانتینر را جابه جا یا راه اندازی کرده است. مشاهده می شود که آمار هم مربوط به دو سال پیش است و نه سال ۲۰۱۶ که چهار ماه پیش پشت سر گذاشته ایم.

مشکل اما اینجاست که چرا ما به جای یافتن دلایل منطقی برای کاهش مقام مان در میان بنادر جهان به یک نتیجه گیری دلتنگ کننده قناعت می کنیم و به نوعی عملکرد هزاران کارمند و کارشناس و ده ها هزار کارگر بندری کشورمان را زیر سؤال می بریم. مثلا توجه نمی کنیم که این رده بندی فقط شامل بخش عملیات کانتینری مجتمع شهید رجایی می شود و نه کل عملکرد آن در سال میلادی ۲۰۱۶. در واقع اگر به دیگر بخش های عملکردی این مجتمع نگاهی ببینیم دستگیرمان می شود که نتیجه گیری سازمان بنادر و دریانوردی از پیشرفت فعالیت های بندری و حمل و نقل دریایی کشور در دوره کار دولت یازدهم به واقعیت نزدیک تر است.

به نقل از روزنامه کسب و کار

۲۰۱۴ میلادی ۸،۹ درصد کاهش داشته است. ظرفیت این بندر در سال ۲۰۱۴ میلادی بالغ بر یک میلیون و ۸۴۲ هزار و ۴۸۱ TEU بوده است.

عدم استقبال تجار ایرانی

از یک خط کشتیرانی

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریا سفیر هرمزبا اشاره به راه اندازی خط کشتیرانی تجاری بندر شهید باهنر به بندر شناس عمان، گفت: نزدیک ترین بندر به سرزمین اصلی عمان، بندر خصب با حدود ۶۰ مایل دریایی است که به بندرعباس بسیار نزدیک است، اما به دلیل اینکه کالاهای ترانزیت حتما باید از خاک امارات عبور داده شود تا به سرزمین اصلی عمان برسند، بازرگانان با مشکلات زیادی از جمله معطلی کالا و عوارض مرزی و غیره مواجه می شوند.

حمید عبدالهزاده در گفت و گو با خبرنگار مارین تایمز با بیان اینکه در این شرایط بهترین و نزدیکترین بندر برای تعاملات تجاری بندر شناس عمان است به لزوم لایروبی و اسکله سازی در بندر شناس اشاره کرد و افزود: اگرچه بندر شناس عمان تجاری نیست و قابلیت پهلوگیری شناورهای تجاری را ندارد، اما با روش ابداعی توانستیم بخشی از اسکله این بندر را برای پهلوگیری رمپ شناورهای تجاری اختصاص دهیم. وی با بیان اینکه خط کشتیرانی تجاری بین بندر شهید باهنر و شناس عمان همراه سال گذشته راه اندازی شد گفت: اما تاکنون استقبال چندانی از این خط صورت نگرفته است این در حالی است که، راه اندازی و تقویت این خط کشتیرانی تجاری می تواند در توسعه تعاملات تجاری دو کشور با محوریت استان هرمزگان و استان مسندمام نقش قابل توجهی داشته باشد.

عبدالهزاده، با بیان اینکه فاصله دریایی بندرعباس تا بندرشناس، ۱۶۰ مایل دریایی است، گفت: در ابتدا سرویس منظم خط تجاری به صورت هفتگی از بندر شهید باهنر استان هرمزگان به بندر شناس عمان برقرار بود، که در این مدت، چند محموله بار شیشه- ساختمانی، سرامیک، و کاشی و ایزوگام توسط لندینگ کرافت ها به بندر شناس عمان صادر شد. اما به دلیل کمبود بار و عدم تامین هزینه های بندری و سوخت، حرکت کشتی منوط به وجود حداقل ۴۰۰ تن بار شده است.

این فعال حوزه کشتیرانی، افزود: اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت صاحبان کالا را ملزم کند که بارشان را یکجا و به صورت هفتگی آماده صادرات کنند، یا اینکه بخشی از صادرات کالا به عمان با نظر این وزارتخانه از طریق این خط تامین شود، تردد در این خط تجاری نیز رونق خواهد یافت.

کاهش ۹ درصدی

ظرفیت بندر شهید رجایی

سقوط ۴ پله ای ایران

در بین بنادر برتر دنیا

خبرگزاری تسنیم روز ۲۹ فروردین متن خبری را روی سایت خود گذاشت که حکایت از کاهش عملکرد مجتمع بندری شهید رجایی بندرعباس در سال ۲۰۱۵ میلادی بود. کاهش که ظاهرا رتبه این بندر را بین یک صد بندر بزرگ جهانی چهار پله کاهش داده است. لازم به توضیح است که در کنار اصل این خبر، سرمقاله روزنامه کسب و کار را نیز درج کرده ایم که نکرشیی متفاوت به این خبر است.

اصل خبر: مطابق فهرستی که نشریه لویدزلیست منتشر کرده، بندر شهید رجایی با ۴ پله سقوط جایگاه ۸۷ را در میان ۱۰۰ بندر برتر دنیا کسب کرده است. در صدر فهرست مذکور بندر شانگهای با ظرفیت ۳۶ میلیون TEU قرار دارد.

به گزارش خبرنگار اقتصادی خبرگزاری تسنیم، بر اساس آمار منتشر شده توسط لویدزلیست رتبه یک تا ۱۰ برترین بندر کانتینری دنیا متعلق به بنادر آسیایی است. در صدر بنادر کانتینری برتر دنیا، شانگهای قرار دارد، این بندر ظرفیت کانتینری ۳۵،۵ میلیون TEU را دارد.

در رده دوم بندر سنگاپور قرار دارد؛ ظرفیت این بندر با کاهش ۸،۷ درصدی به ۳۰ میلیون و ۹۲۲ هزار TEU رسیده بندر رتبه های سوم و چهارم و پنجم برترین بندر کانتینری دنیا، متعلق به چینی هاست. بندر شزن، نینگبو ژوشان و هنگ کنگ به ترتیب با ظرفیت با ۲۴ میلیون و ۲۰۰ TEU، ۲۰ میلیون و ۶۲۰ هزار و ۲۰ میلیون و ۱۱۴ هزار TEU در رده سوم تا پنجم قرار دارند.

بندر بوسان کره جنوبی با ظرفیت ۱۹،۴ میلیون TEU، گوانژو چین با ۱۷،۶ میلیون TEU، کینگ داون چین با ظرفیت ۱۷،۵ میلیون TEU و دبی با ۱۵،۵ میلیون TEU در رده های شش تا نهم برترین بنادر کانتینری دنیا قرار دارند.

رتبه دهم نیز به بندر چینی تیانجین با ۱۴،۱ میلیون TEU رسیده است. بندر روتردام هلند با ۱۲،۲ میلیون TEU در رتبه یازدهم قرار گرفته است.

در جدول برترین بنادر کانتینری دنیا، بندر شهید رجایی در رتبه هشتاد و هفتم قرار گرفته است. این بندر در رده بندی جدید چهار پله سقوط کرده است.

ظرفیت بندر شهید رجایی یک میلیون و ۶۷۸ هزار TEU بوده که در مقایسه با سال