

انتقاد انجمن کشتیرانی از بانک مرکزی و سازمان بنادر/ رای دادگاه سانچی اواخر 2019 صادر می شود - اخبار اقتصادی - اخبار تسنیم

[ad_1]

به گزارش خبرنگار اقتصادی روابط عمومی گروه تجاری ققنوس، مسعود پل مه در نشست خبری با اشاره به این که چهارشنبه هفته آینده میزبان صنعت حمل و نقل دریایی کشور به مناسبت سالروز تاسیس انجمن کشتیرانی هستیم، اظهار کرد: انجمن کشتیرانی همه کسب و کار بندر و دریا را پوشش می دهد، آموزش، موضوعات رسانه ای، مسال حقوقی، ایجاد ارتباطات بین المللی نیز مورد توجه انجمن کشتیرانی قرار دارد.

وی تصریح کرد: بندر و دریا سرمنشا تحول و توسعه اقتصاد دریایی و اقتصاد یک کشور تلقی می شود. ایران نیز به عنوان کشوری که به آبهای آزاد دسترسی دارد 95 درصد تجارتش متکی به دریاست.

وی با بیان این که واردات اقتصاد ایران را تحت الشعاع قرار داده متاسفانه اقتصاد کشورمان وارداتی است، افزود: اقتصاد صادراتی که شقوق اعظم آن فرآورده های نفتی از طریق دریا منتقل می شود، از این رو حمل و نقل دریایی سرمنشا توسعه اقتصادی است.

دبیر انجمن کشتیرانی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار کرد: هر چه فضای کسب و کار به مفهوم عدم تصدی گری دولت وجود داشته باشد، تعداد شرکت ها افزایش می یابد. در ادوار مختلف ورود و خروج شرکت ها را داشته ایم. هم اکنون 270 عضو حقوقی و تعدادی اعضای حقیقی داریم.

پل مه بیان کرد: این شرکت ها بازیگران اصلی کار هستند و بر اساس اطلاعات ما این تعداد عضو بیش از 95 درصد فعالیت های بندری و دریایی را تحت نظر دارند.

وی با بیان این که اولین نقطه برخورد ما در تحریم دریا بود، گفت: شرکت هایی که به نوعی دارای فعالیت اقتصادی با آمریکا بودند یا مورد تهدید قرار گرفته بودند بنادر ایران را ترک کردند. حدود 20 شرکت فعال حمل و نقل دریایی خارجی بودند.

وی با اشاره به احیای لیست سیاه تحریم اشخاص حقیقی از سوی آمریکا، اظهار کرد: به دلیل تجارب خوب تحریم قبل، قابلیت مقابله با تحریم ها را داریم. هرچند تحریم ها در بخش هایی موثر واقع شده است و دولتمردان باید شرایطی را به وجود آورند تا توان مقابله با تحریم ها را داشته باشیم.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران همچنین با بیان این که شرکت های بیمه بین المللی تمام پوشش های خود را تا آبهای سرزمینی کشورمان دارند و بعد از ورود کشتی به آبهای ملی ایران این پوشش ها را سلب می کنند، اظهار کرد: در دوره قبل از برجام با توجه به تجربه تحریم ها دو موسسه داخلی را راه اندازی کردیم و با مذاکره با کشورهای منطقه و خارج از منطقه این توافق به عمل آمد که کشتی های ما که با بیمه های داخلی تردد می کنند را قبول می کردند.

پل مه با یادآوری این که در دوره بعد برجام دولت به این شرکت ها توجهی نکرد که باعث تعطیلی این موسسات شد در پاسخ به پرسش روابط عمومی گروه تجاری ققنوس مبنی بر این که وضعیت کنونی شرکت های کشتیرانی در داخل پس از تحریم ها چگونه است و آیا سازمان ها و دستگاه های ذی ربط حمایت های لازم را از این شرکت در مواجهه با تحریم به عمل می آورده اند، گفت: پس از تحریم 20 شرکت لاینر خارجی که رتبه بالایی در سطح بین المللی داشتند از بنادر کشورمان رفتند و این مسئله به ما لطمه وارد کرد. ضمن این که تعدادی از مدیران کشتیرانی نیز در لیست تحریمی آمریکا قرار گرفتند.

وی ادامه داد: پس از تحریم 30 درصد حجم معاملات خارجی در حوزه واردات و ترانزیت پس از تحریم کاهش یافته است. شاید یکی از دلایل این باشد که ارزش پول کشور کاهش یافته است. اما در بخش صادرات کاهش چندانی نداشته ایم.

به گفته وی، به همین ترتیب برخی نیروهای پرسنلی با تعدیل مواجه شده اند و در بنادر ترمینال دارها با کاهش فعالیت از سه شیفت کاری به یک شیفت کاری برسند. به طور کلی حدود 40 درصد نیروهای فعال در بخش شرکت های کشتیرانی تعدیل شده اند.

مهرشاد معین انصاری عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز در این باره گفت: در تسویه وجوه و پرداخت عوارض بندری و پایانه های بندری به مشکل بر خورده اند چرا که پیش از این به راحتی می توانستند با حساب های ارزی خود، آن ها را پرداخت کنند اما امروز با توجه به این که مبنای محاسبه عوارض بندری به دلار آزاد تغییر کرده است و دلار به نرخ آزاد محاسبه می شد، این کار از طریق حساب های ارزی نیز به راحتی ممکن نیست.

وی بیان کرد: فعالان حوزه دریایی و بندری به جای پرداختن به امور حمل و نقل دریایی درگیر نقل و انتقالات ارزی شده اند و نقشی مشابه صرافی ها پیدا کرده اند و در این بین سازمان بنادر و دریانوردی و بانک مرکزی نیز کمکی نکرده اند.

ارتقای 10 پله ای جایگاه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در دنیا

امید ملک رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در این نشست در رابطه با آخرین وضعیت کشتی سانحه دیده سانچی با بیان این که غرق شدن کشتی سانچی را نماد مدیریت دولتی دانست و گفت: پرونده این سانحه دریایی همچنان باز است. در حال حاضر دادگاه های بین المللی در حال بررسی سانحه ساچی است و احتمالاً تا پایان سال 2019، مجامع قضایی رای نهایی خود صادر خواهد کرد.

ملک با اشاره به این که که پیش تر فضا برای ترانزیت دریایی بخش خصوصی بیشتر فراهم بود این موضوع بر امنیت و کاهش سوانح دریایی اثر مثبت داشت و افزود: در حاضر بیشتر فعالان حوزه بندری به امور فرعی یعنی انتقال اعتبارات ارزی پرداخته و از وظیفه اصلی خود که حمل و نقل است، جا مانده است.

انتهای پیام/

[ad_2]