

آخرین وضعیت تخلیه و بارگیری در بندر ایران



میزان تخلیه و بارگیری بندر در ۱۱ ماهه سال جاری نسبت به مدت مشابه ۱۳.۹ درصد کاهش یافته است. به گزارش ایسنا، میزان تخلیه و بارگیری بندر از ابتدای سال جاری تا پایان بهمن ماه معادل ۱۲۵۶۹ میلیون تن بوده است که در قیاس با مدت مشابه سال قبل که میزان تخلیه و بارگیری رقیمی معادل ۱۴۶ میلیون تن بود حاکی از کاهش ۱۳.۹ درصدی میزان تخلیه و بارگیری در ۱۷ بندر کشور شامل بندر آبادان، آستارا، امام خمینی، امیرآباد، انزلی، بوشهر، جاسک، چابهار، خرمشهر، شهید باهنر، شهید رجایی، فریدون کنار، قشم، گناوه، لنگه، نکاو و نوشهر است. میزان عملیات تخلیه و بارگیری طی ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۷ در بخش کانتینری ۱۸.۹ میلیون تن، فله خشک ۴۴.۲۶ میلیون تن، فله مایع ۴۶.۹ میلیون تن، جنرال کارگو ۱۷.۶۲ میلیون تن و مواد نفتی ۴۰.۱۲ میلیون تن بوده است. عملیات تخلیه و بارگیری در بخش کانتینری کاهش ۲۴.۸ درصدی، مواد نفتی کاهش ۱۱.۵ درصدی، جنرال کارگو کاهش ۱۳ درصدی، فله مایع رشد ۱۳ درصدی، فله خشک کاهش ۶.۳ درصدی و عملیات کانتینری کاهش ۳۹.۳ درصدی را طی ۱۱ ماهه سال جاری تجربه کرده است. این در حالی است که میزان عملیات تخلیه و بارگیری در مدت مشابه سال قبل در بخش کانتینری ۲۸.۹۸ میلیون تن، فله خشک ۴۷.۲۵ میلیون تن، فله مایع ۴۰.۱۵ میلیون تن، جنرال کارگو ۲۰.۱۸ میلیون تن و مواد نفتی ۴۵.۳۵ میلیون تن بوده است. تادرم مجموع میزان ۱۴۶ میلیون تن تخلیه و بارگیری در بندر کشور به ثبت برسد.

هزار کانتینر قطعات خودرو آماده ترخیص از چابهار است



رئیس کل گمرک چابهار گفت: از سه هزار کانتینر قطعات خودرو باقی مانده در این گمرک که مهلت قانونی سه ماهه برای ترخیص آنها به اتمام رسیده بود، با اعلام فرصت ۲۰ روزه دیگر، یک هزار کانتینر آماده ترخیص است. به گزارش ایرنا، در ماه‌های گذشته خودرو سازان همواره مشکلات متعددی همچون اختصاص ارز برای واردات مواد اولیه مورد نیاز قطعات، تریک نقدینگی و رفع مسائل گمرکی را مهم‌ترین دغدغه خود بیان کردند. «عزیز شمس» امروز به ایرنا گفت: وقتی کالایی در گمرک است به معنای توقیف آن نیست بلکه ممکن است اقدامات و مجوزهای لازم برای ترخیص انجام نشده باشد. وی افزود: در ماه‌های گذشته نیز گمرک جمهوری اسلامی ایران تسهیلاتی برای ترخیص ارقام وارداتی اعلام کرد که بر این اساس، وارد کنندگانی که مشکلات بانکی دارند می‌توانند ۷۰ تا ۸۰ درصد کالای خود را ترخیص کنند تا مابقی ارقام نیز پس از حل مشکلات بانکی ترخیص شود. رئیس کل گمرک چابهار اظهار داشت: حدود ۲ هزار و ۸۰۰ کانتینر قطعات خودرو در گمرک چابهار وجود دارد که با وجود پایان یافتن مهلت قانونی سه ماهه ترخیص آنها هنوز اقدامی برای آنها صورت نگرفته است. وی افزود: با توجه به اینکه این دو شرکت خودرو ساز وارد کننده قطعات، مشکلات بانکی را یکی از دلایل ترخیص نشدن ارقام اعلام کردند فرصت یک ماهه‌ای به آنها داده شد تا هر چه زودتر اقدام کنند که اگر تا پایان مهلت دوم نیز اقدامی صورت نگیرد، قطعات به عنوان کالای متروکه اعلام می‌شود. شمس گفت: طی چند روز اخیر، ایران خودرو و خراسان و دیگر نمایندگی‌های خودرو ساز اقدام‌های لازم برای ترخیص یک هزار و هشتاد کانتینر را انجام داده‌اند و این قطعات آماده ترخیص است. این مقام مسئول اظهار داشت: پیش بینی ما این است که در مدت زمان تعیین شده بقیه کانتینرهای آماده ترخیص شوند. وی درباره رسوب دیگر کالاهای موجود در انبار گمرک، گفت: گمرک چابهار انباری برای ذخیره ارقام ندارد و انبارها مخصوص سازمان بندر است.

یک صادر کننده در راستای جلوگیری از خام‌فروشی پیشنهاد کرد:

دولت تعرفه‌های حمایتی و بازدارنده تعیین کند



امیدوار بودیم که به هر حال دولت سیستم بانکی راه‌حل‌های خنثی کردن بخشی از گرفتاری‌های تحریم را تدبیر کنند که متأسفانه کمتر این اتفاق افتاده است و احتمالاً آنها هم به دلیل فشارها نظیر که نیاز بوده مهیا نشده‌اند. از سوی دیگر تولید و ظرفیت بالاست که کار تولید را اقتصادی و سودآور می‌کند و این بدون نگاه به بازارهای خارجی و صادرات میسر نمی‌شود.

به نظر شما از چه زمانی در ایران برای اینکه به جای صادرات مواد معدنی خام به شکل فرآوری شده صادر کنند، ظرفیت وجود داشته است؟

اولین تولید کننده آلومینیوم در خاور میانه، ایران و مشخصاً شرکت آلومینیوم ایران (ایرالکو) در اراک که تأسیس آن به قبل از انقلاب بازمی‌گردد، بوده است. در کشور ما ظرفیت همیشه وجود داشته و منابع طبیعی بسیاری داشته‌ایم، ولی چون به اندازه کافی به آن نپرداخته‌اند، امکان استفاده از ظرفیت‌های موجود مهیا نشده است. آلومینیوم در دنیا به عنوان انرژی جامد شناخته می‌شود زیرا بیشترین هزینه در تولید آن هزینه انرژی است و ماباد استرسی به انرژی ارزان قیمت در کشور، از این نظر یک مزیت داریم. در حاشیه خلیج فارس هم این همه کارخانه تولید آلومینیوم با ظرفیت بالا به دلیل دسترسی به همین منابع انرژی تأسیس شده است. ما در جاجرم معدن آلومینا داریم که ماده اولیه تولید آلومینیوم است، اما در کشورهای حاشیه خلیج فارس این معدن هم وجود ندارد و آلومینای مورد نیاز خود را با واردات تأمین می‌کنند. ما هم انرژی داریم و هم معدن، اما به دلیل عدم توجه کافی به این بخش از آنها عقب مانده‌ایم. به عبارتی آلومینیوم به دلیل ماهیت انرژی‌بر و ویژگی ممتاز در تبدیل انرژی و نگهداشت حلقه‌های مهم زنجیر پاره کرده است.

گزارش

گزارش رویترز از صادرات نفت ایران

آسیایی‌ها نفت بیشتری از ایران می‌خرند

منابع تجاری و انرژی پیش‌بینی می‌کنند که کشورهای آسیایی واردات نفت از ایران را در ماه‌های آینده افزایش دهند. خبرگزاری انگلیسی رویترز از سنگاپور گزارش داد: منابع تجاری گفته‌اند انتظار می‌رود واردات نفت ایران از سوی ژاپن و کره جنوبی تا ماه‌های منتهی به ماه مه (اردیبهشت) افزایش یابد زیرا خریداران میزان نفتی را که می‌توانند در مدت زمان اجرای معافیت‌ها خریداری کنند افزایش داده‌اند. رویترز با استناد بر آمار شرکت «ریفینیتو» نوشت انتظار می‌رود واردات نفت آسیا از ایران تقریباً دو برابر

انرژی کشور است و نه مزیت معدنی آن. می‌خواهم به سوال شما برگردم و تأکید کنم که این ظرفیت همواره در کشور ما پیدا کرده است. اما روند رشد بسیار کندتر از دنیا بوده و این رونق‌یافته را یافته است.

مزیت انرژی و معادن همواره برای ما وجود داشته است و شکی در آن نیست، اما آیا در حوزه تولید فلزات بجز انرژی و معدن، مزیت دیگری هم داریم؟

بله دانش فنی، تکنولوژی و نیروی کار متخصص و نسبتاً ارزان قیمت. ما نسبت به بسیاری از نقاط دنیا نیروی کار ارزان و متخصص داریم که در دسترس ما هستند و به اعتقاد من ارزش و مزیت نیروی انسانی ما به ما کمتر از معادن ما نیست.

با توجه به این مزیت‌ها، آیا ما می‌توانیم سهم خوبی در این حوزه داشته باشیم؟ به شرط هدف‌گذاری، برنامه‌ریزی و تدوین استراتژی در دست قطعی می‌توانیم چون همه مزیت‌ها را داریم. امروزه در کشورهای مثل ترکیه و چین که صادرات واردات آنها در حجم گسترده صورت می‌گیرد، به صادرات مواد خام بر اساس تعرفه در صدی عوارض اعمال می‌شود که صادر کننده باید پرداخت کند، اما هر چه این صادرات از مواد خام به سمت محصول نهایی حرکت کند، تعرفه‌ای که اعمال می‌شود به سمت صفر و در ادامه به سمت جایزه صادراتی میل می‌کند. به عبارت دیگر، صادر کننده برای صادرات شمش آلومینیوم خالص باید به دولت عوارض پرداخت کند، اما اگر آلومینیوم را به مفتول یا شمش آلومینیومی تبدیل کند، تعرفه آن صفر می‌شود و با تبدیل آن به کابل یا قطعات محصولات آلومینیومی، جایزه صادراتی هم می‌گیرد. یعنی یک استراتژی صادراتی تعریف شده است که برای صادر کننده انگیزه به وجود می‌آورد که به جای خام‌فروشی، با ایجاد ارزش افزوده

ببخشی از مشکلات ما مشکلات ملی است، بخشی هم به بنیة بخش خصوصی و نهادهای کمک‌کننده به آن از جمله دولت است. بازمی‌گردد که وظایف خاصی باید داشته باشند. وضعیت کشور از این منظر در حوزه فعالیت شما، چگونه است؟ انتظاراتی که ما از دولت داریم در سطح قانونگذاری و کلان قضیه است.

جایی است که دولت باید اعمال نظر کند تا کانال‌ها طراحی شود و همه در آن کانال‌ها و در یک مسیر مشخص حرکت کنند و نتیجه دلخواه حاصل شود. در مورد بخش خصوصی به تجربه‌ای اشاره کنم که متأسفانه در آسیای میانه پشت‌سر گذاشتیم و بازار گانان ما برای کسب یک سود و منفعت آنی، برند ایرانی را زیر سوال بردند و بی‌اعتبار کردند. به نظر من سندیکاها و کنفدراسیون صادرات باید برای پیشگیری از این گونه موارد فعال‌تر عمل کنند و کسی اجازه نداشته باشد کالای بی‌کیفیت صادر کند. ما با قوه این امکانات اداری، پولی عملیاتی نشده‌است. مادر تشکل‌های سندیکایی هنوز

به این بلوغ نرسیده‌ایم و باید رشد کنیم. باید یاد بگیریم که به اتفاق هم یک منافع مشترک ایجاد و یکدیگر حمایت کنیم تا از این حمایت یک اینرسی به وجود آید و هر یک بتوانیم به اندازه ظرفیت و توان مان از منفعت حاصل از آن منتفع شویم. در حال حاضر هیچ ارگان دولتی همت نکرده است که با مدیریت و تدبیر این هم‌افزایی را ایجاد و از ظرفیت‌ها استفاده کند؛ حتی در مواردی می‌بینیم که شرکت‌های دولتی صرفاً منافع خود را می‌بینند و حتی به قیمت زیان، در بخش صادرات با شرکت‌های خصوصی رقابت می‌کنند؛ از این رو به اعتقاد من صنعت کشور یک پدرخوانده می‌خواهد که در رأس بنشیند و با نگاه به آینده و مدیریت امکانات موجود اجازه ندهد منابع کشور هدر رود.

در واقع فکر می‌کنید دولت می‌تواند در این راستا نقش بیشتری داشته باشد.

باید داشته باشد، زیرا تنها دولت است که می‌تواند با اعمال سیاست‌ها تعیین‌کننده باشد. در چین و ترکیه دولت می‌گوید خام‌فروشی نکنید؛ اما برای خام‌فروشی جرمه برای محصول نهایی

جایزه می‌گذارند و در واقع کانالی کشیده و همه را ملزم کرده است که از این کانال به سمت مقصد و جایگاه مشخص حرکت کنند. اجازه نمی‌دهد که هر کس راه خود را برود و منافع جمعی پایمال شود. در کشور ما هم دولت باید اعمال نظر و در راستای جلوگیری از خام‌فروشی و ایجاد ارزش

افزوده، تعرفه‌های حمایتی و بازدارنده تعیین کند. چرا که از این رهگذر در کشور ارزش افزوده و اشتغالزایی ایجاد می‌شود. ثروت ملی افزایش می‌یابد فقر کاهش پیدا می‌کند و مسائل فرهنگی و اخلاقی هم به دنبال آن اصلاح می‌شود. به عبارت دیگر با طراحی درست سیاست‌های کلان، همه مسائل خود به خود حل می‌شود. واقعیت این است که سرمایه مثل آب که بالاخره گودال را پر می‌کند، به دنبال سود می‌رود و سود را در جایی می‌یابد. این گودال را باید دولت ایجاد کند زیرا ممکن است راهی که سرمایه پیدای می‌کند به نفع کشور نباشد و منافع یک عده خاص در یک زمان محدود را تأمین کند.

آیا در کار تجارت خارجی موفقیت برنامهریزی نشده و اتفاقی هم وجود دارد؟

در کشور ما هم دولت باید اعمال نظر و در راستای جلوگیری از خام‌فروشی و ایجاد ارزش افزوده، تعرفه‌های حمایتی و بازدارنده تعیین کند، چرا که از این رهگذر در کشور ارزش افزوده و اشتغالزایی ایجاد می‌شود. ثروت ملی نیز افزایش می‌یابد و فقر کاهش پیدا می‌کند.

اتفاق خیلی قابل اعتنا نیست زیرا می‌تواند همانطور که سودآور است، زیان‌آور هم باشد. اصول کار این است که صد در صد آن بر نامهریزی انجام شود، ولی گاهی ناخودآگاه شما دستخوش اتفاقات پیش‌بینی نشده مثل نوسانات قیمتی می‌شوید که به شما یک سود یا زیان پیش‌بینی نشده می‌دهد. در تجارت جهانی معمولاً اگر قرار داد شما طولانی مدت باشد، قیمت‌ها شناور است و به اصطلاح با هج کردن می‌توانید موارد پیش‌بینی نشده را پوشش دهید یا معاملات آتی که انجام است سه ماه دیگر به شما تعهدی بدهم، امروز قیمت را برای تحویل سه ماه دیگر می‌بندم تا از زیان حاصل از نوسان قیمت در امان باشم. مادر حال حاضر این امکانات را در عرصه بین‌الملل نداریم و همین مسئله باعث بالا رفتن در صدر ریسک‌های مادر در نوسانات قیمت می‌شود و ممکن است نتایجی به نفع یا به زیان ما به دنبال داشته باشد. اگر عدداً ریسک از یک حدی بالاتر برود، شما نمی‌توانید آن را پوشش دهید و ترجیح می‌دهید حرکت نکنید، چرا که در تاریکی حرکت کردن قمار است، کار نیست.

فرض کنید ایران به سازمان تجارت جهانی بپیوندد، همان‌طور که می‌دانید این بحث پیش از این و قبل از مسائل اخیر مطرح بود و احتمالاً اگر موانع رفع شود، دوباره مطرح خواهد شد. برای آن دوره گزار سناریو دارید؟

من آن را کمی دورتر از رفع تحریم‌ها می‌بینم. پیوستن به سازمان تجارت جهانی برای کشور ما هم فرصت است و هم تهدید. زیرا آن روز و بعد از اینکه یک سری از تعرفه‌های حمایتی برداشته شود، برخی صنایع کشور از جمله صنعت خودرو زمین می‌خورد. صنعت خود را به عصا عادت کرده‌اند و اگر این عصا بردارند، حتماً این عصا را برمی‌دارد. مادر صنعتی که مادر آن فعال هستیم، این طور نیست زیرا نه تنها تولیدون تبصره، حمایت خاص و سوبسید، بلکه به سیاست‌های ضد حمایتی در عرصه جهانی مشغول کار هستیم. بنابراین اگر دولت به داد ما نرسد، آن زمان بزرگتر از بزرگتر ما به دامن می‌رسد و حمایتی که ما امروز از دولت طلب می‌کنیم، از مرجع بالاتری دریافت خواهیم کرد.



سبک برای استفاده در تولید مواد پتروشیمی محدود کرده است. این گزارش افزود: چین به عنوان بزرگ‌ترین مشتری نفتی ایران در ماه ژانویه ۳۷۷ هزار و ۳۸۰ بشکه نفت در روز از ایران وارد کرد.

کمتر از رقم همین ماه در سال گذشته بوده است. بر اساس این گزارش، کره جنوبی به عنوان سومین کشور بزرگ خریدار نفت ایران در آسیا، واردات خود را در میانه‌های گازی شامل نفت فوق

شود و ۱،۲۸ میلیون بشکه در روز برسد. این خبر گزار می‌گفت: چهار کشور اصلی خریدار نفت خام ایران شامل چین، هند، ژاپن و کره جنوبی در ماه ژانویه در مجموع ۷۱۰ هزار و ۶۹۹ بشکه نفت در روز از ایران وارد کرده‌اند که ۴۹ درصد کمتر از همین ماه از سال ۲۰۱۸ بوده است. این خبر گزار نوشت: تحریم‌های آمریکا علیه ایران که از اواخر ماه نوامبر (آذر) اجرایی شد، بر صادرات نفت این کشور به آسیا تأثیر منفی داشته است. به نوشته رویترز، خریداران نفتی باید بر مشکلات ناشی از حمل‌محموله‌های نفتی و پرداخت پول