آرتین نیوز
۱۴۰۲
گفتگو

افزایش ۳۳ میلیارد دلاری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳

با افزایش دو برابری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳ میلادی نسبت به سال ۲۰۲۱، امنیت انرژی در این منطقه به یک نگرانی فزاینده تبدیل شده است.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از موسسه Rystad Energy، تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند خاورمیانه علاوه بر هزینه‌های ۳۳ میلیارد دلاری در سال جاری از نظر سرمایه گذاری فراساحلی نیز از سال‌های پیش فراتر خواهد رفت.

در این گزارش آمده است: درآمد سه شرکت بزرگ ارائه کننده خدمات در میادین نفتی مانند SBL و Halliburton، Baker Hughes در چهار ماه سال ۲۰۲۳ میلادی به بالاترین سطح خود در هشت سال گذشته رسیده است. در این راستا تقاضا برای خدمات میادین نفتی قیمت را به شدت بالا برده و به تقاضای دکل نفتی ۲۰ درصد افزوده است.

تاثیر منفی خشکسالی بر تردد کشتی‌ها در کانال پاناما

مدیریت کانال پاناما اعلام کرد به علت بروز خشکسالی، محدودیت تردد برای کشتی‌های باری اعمال کرده است بر این اساس کشتی‌ها قبل از ترانزیت از کانال باید طبق برنامه‌ریزی قبلی از میزان بار خود بکاهند.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از سایت [illegible] اداره کانال پاناما در بیانیه‌ای اعلام کرد به علت کاهش شدید بارندگی در اوایل آوریل سطح آب کانال حدود ۲۰ درصد [illegible] میانگین سال‌های قبل پایین آمده است که این موضوع در مسیر حیاتی کشتیرانی تاثیر منفی گذاشته است بدین جهت کشتی‌ها باید از میزان بار خود بکاهند.

بر این اساس از تاریخ ۱۹ آوریل ۲۰۲۳ میلادی حداکثر میزان آبخور ۱۴.۴۸ متر (۴۷.۵ فوت) تعیین شده است که این میزان از تاریخ ۲۷ آوریل تا ۱۲ می به ۱۴.۰۲ متر (۴۶ فوت) می‌رسد.

ARTIN NEWS
Internal publication of Artin Bandar No.4 2023
گفتگو

قطر رتبه اول صادرات گاز LNG را به خود اختصاص داد

قطر در سال ۲۰۲۲ به عنوان بزرگترین صادر کننده گاز LNG کشورهای استرالیا، آمریکا، روسیه و مالزی را پشت سر گذاشت.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از یورو نیوز؛ علاوه بر این، کشور قطر در چهار ماهه سال ۲۰۲۳ میلادی نیز همچنان در رتبه اول صدور گاز با حامل‌های LNG قرار دارد.

بر اساس این گزارش، آمار منتشر شده از سوی مجمع کشورهای صادر کننده گاز (GCFF) حاکی است قطر در سال گذشته میلادی بیش از ۸۰ میلیون تن گاز LNG به کشورهای مختلف صادر کرد. پس از آن استرالیا با صدور ۷۹ میلیون تن، آمریکا ۷۸ میلیون تن، روسیه ۳۲ میلیون تن و مالزی ۲۷ میلیون تن در ردیف‌های بعدی قرار دارند.

صادرات گاز LNG از ژانویه تا مارس ۲۰۲۳ میلادی توسط اعضای مجمع کشورهای صادر کننده با ۶.۵۱ میلیون تن افزایش نسبت به مدت مشابه سال ۲۰۲۲ میلادی به ۱۱۲ میلیون تن رسید که قطر همچنان جزء اولین کشور صادر کننده است.

افزایش دو برابری ظرفیت ترمینال بندر روتردام تا سال ۲۰۲۶ توسط مرسک

شرکت پایانه مرسک، توافقنامه‌ای را با اداره بندر روتردام هلند برای ادامه توسعه ترمینال این شرکت در منطقه Maasvlakte II این بندر امضا کرده است.

به گزارش آرتین نیوز به نقل از ماناه، طبق قراردادی که در ۳۱ مارس ۲۰۲۳ امضا شده، ترمینال‌های APM ظرفیت سالانه نزدیک به دو میلیون TEU خود را علاوه بر ظرفیت اولیه ۲.۷ میلیون TEU، دو برابر می‌کند.

این ترمینال در زمینی قرار دارد که با تکمیل ترمینال Maasvlakte ۲ در سال ۲۰۱۳ میلادی، به عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های مهندسی در هلند، به طور کامل از دریای شمال بازیابی شده است.

اداره بندر روتردام اکنون در حال تکمیل ساخت دیوارهای جدید اسکله در مناطقی است که برای توسعه آینده آن در نظر گرفته شده است. بندر روتردام اعلام کرده است که بخشی از ساخت و ساز خود را تا اواسط سال ۲۰۲۴ میلادی به پایان خواهد رساند. این توافق همچنین نشان دهنده تکمیل تمام مناطق نگهداری شده برای توسعه بخشی از بندر است.

بررسی تعلل به‌روزرسانی تعرفه‌های بندری در گفتگو با دبیر انجمن بنادر ایران؛

هزینه‌های دلاری؛ تعرفه‌های ریالی

محسن صادقی فر
دبیر انجمن بنادر ایران

یکی از اساسی ترین معضلات شرکت های خدمات بندری و دریایی کشور تعرفه های هزینه های بندری بر تخلیه و بارگیری کالا و همچنین حقوق و عوارض برکشتی ها است. ریالی بودن تعرفه‌های بندری در برابر تجهیزات دلاری یکی از اشکالات اصلی تعرفه‌های خدمات بندری است و این امر سبب بی انگیزگی و اغلب زیانده شدن این شرکت ها شده است.

دبیر انجمن بنادر ایران در این باره می گوید: در حال حاضر با توجه به تغییرات افسارگسیخته نرخ ارز میانگین نرخ هزینه های بندری که مبنای درآمدی بخش های خصوصی در بنادر است به ۲۰ الی ۳۰ سنت رسید. بنابراین با تعرفه های ریالی، درآمدهای حاصله جوابگوی هزینه های مترتب بر خدمات بندری نیست بگونه ای که تورم سالیانه نیز از افزایش تعرفه ها سبقت گرفته است.

در ادامه مشروح گفتگوی آرتین نیوز با محسن صادقی فر، دبیر انجمن بنادر ایران را می خوانید:

با توجه به تغییرات نرخ ارز میانگین نرخ هزینه های بندری در بنادر به ۲۰ الی ۳۰ سنت رسید

درآمدها جوابگوی هزینه ها نیست بگونه ای که تورم سالیانه نیز از افزایش تعرفه های بندری بیشتر است

#انجمن بنادر ایران دارای چند عضو است ؟

انجمن بنادر ایران دارای ۳۵ عضو رسمی است که این اعضاء، شرکت های قوی و سرمایه گذاران قدرتمند در بنادر ایران هستند. اما این انجمن بصورت غیرمستقیم، حافظ منافع بیش از ۲۰۰ شرکت خن کار، تخلیه و بارگیری، باربری و دیگر مشاغل بندری است.

#تعیین نرخ تعرفه های بندری از چه سالی با مشکل روبه رو شده است؟

اوایل انقلاب با توجه به ارزش ریال، نرخ تعرفه ها بسیار مناسب بوده و با هزینه های دلاری تقریبا همخوانی داشت اما از ۱۳۷۰ به بعد، به دلیل اینکه دلار حالت افزایشی به خود گرفت، طرحی توسط وزیر وقت به هیئت دولت ارائه شد. هیئت دولت با بخش عوارض دلاری مرتبط با کشتی موافقت کرد اما تبدیل تعرفه بندری از ریال به دلار مورد موافقت قرار نگرفت چرا که ۷۰ درصد واردات و صادرات کشور از سوی دولت انجام می شد. در نهایت مصوب شد که هزینه های بخش بندری تغییر نکند و ریالی باشد اما عوارض بندری مربوط به کشتی های خارجی به دلار اخذ شود که این مصوبه یک نابسامانی را بوجود آورد چرا که از کشتی های خارجی حدود ۲۰۰ هزار دلار دریافت می شد اما هزینه های انبارداری بصورت روزانه هر تن دو الی پنج ریال بود که مبلغ بسیار ناچیزی می شد. این امر علاوه بر اینکه سبب کاهش شدید درآمدها بندری بر کالا و توقف بیش از حد کالا در بنادر بود برای کشتی های خارجی هم جذبه ای وجود نداشت که به بنادر جنوبی ایران وارد شوند چرا که نرخ این عوارض در بنادر منطقه حدود ۱۰ هزار دلار بود و این کشتی ها به بنادر منطقه می‌رفتند و در آنجا پهلو می‌گرفتند و به بندر ایران نمی آمدند. عمده کانتینر ها و کالاها با کشتی های کوچک تر فیدری با پرداخت هزینه های حمل اضافی و پرداخت THC اضافی به بنادر ایران آورده می شدند.

#عبارت 'بنادر محل عبور کالا است و نباید به مکانی برای ماندگاری کالا تبدیل شود' بر چه اساسی عنوان شد؟

با توجه به معضلات فوق از سال ۸۲، تغییرات اساسی در تعرفه های هزینه‌های بندری بر کالا، کانتینر، حقوق و عوارض برکشتی ها ایجاد و تعرفه های جدیدی مطابق تعرفه های بنادر منطقه تدوین شد که بر اساس تعرفه های جدید حقوق و عوارض بر کشتی ها به شدت کاهش یافته و حتی ده درصد ارزان تر از بنادر منطقه بود و هزینه‌های بندری بر کالا و کانتینر نیز ۱۰ درصد زیر قیمت بنادر منطقه تعیین و در عمل شعار 'بنادر محل عبور کالا است و نباید به مکانی برای ماندگاری کالا تبدیل شود' محقق گردید. این تغییرات برای ورود کشتی های لاینری به کشور و کاهش کرایه حمل کالا و کانتینر به بنادر ایران جذابیتی ایجاد کرد و با توجه به افزایش هزینه های انبارداری در آن مقطع به شدت باعث خروج کالا و کانتینر از بنادر ایران شد.

#دهه ۸۰ به نوعی یک شکوفایی در بنادر دیده می شد. دلیل این تحول چه بوده است؟

همزمان با اجرای طرح تغییر تعرفه ها و عوارض کشتی های داخلی و ایرانی؛ بیش از ۲۵ شرکت تخلیه و بارگیری بزرگ و قدیمی در این ترمینال ها حضور پیدا کردند و در واقع همکاری سازمان با بخش خصوصی واقعی از سال ۸۲ شروع شد و با این تغییرات در تعرفه ها حدود ۲۴ خط کشتیرانی لاینر به بنادر ایران شروع به تردد کردند که این اتفاق تا سال ۹۲ ادامه داشت و سبب شکوفایی و تحول در بنادر بود به گونه ای که در آن زمان بندر کانتینری شهید رجایی در رده بندی جهانی، رتبه ۴۴ را به خود اختصاص داده بود که متاسفانه با توجه به تشدید تحریم‌های ظالمانه استکبار جهانی و قطع ورود خطوط کشتیرانی به بندر شهید رجائی عملکرد بنادر شکل نزولی به خود گرفت.

#یکی از مهم ترین موضوعات در بنادر، نرخ ریالی هزینه های بندری است چرا که هزینه های همانند خرید، تعمیر و نگهداری تجهیزات استراتژیک و قطعات یدکی دلاری پرداخت می شود اما درآمد ها ریالی است برای حل این موضوع انجمن بنادر ایران چه اقداماتی را انجام داده است؟

از سال ۸۲ تا ۹۰ به دلیل اینکه نوسانات ارزی کم بود آسیبی به شرکت ها وارد نمی شد اما از سال ۹۲ با شروع تحریم ها و جهش ارز به بسیاری از سرمایه گذاران آسیب جدی وارد شد. سال ۹۷ با اعمال تحریم های شدیدتر، شرایط سخت تر شد و تا به امروز کم و کان ادامه دارد. اگر این سالها را با یکدیگر مقایسه کنیم نرخ هزینه ها در سال ۱۳۸۲ که تعرفه های جدید تدوین شد حدود چهار دلار برای هر تن از کالا بود که در حال حاضر با توجه به تغییرات افسارگسیخته نرخ ارز میانگین نرخ هزینه های بندری که مبنای درآمدی بخش های خصوصی در بنادر است به ۲۰ الی ۳۰ سنت رسید بنابراین با تعرفه های ریالی درآمدهای حاصله جوابگوی هزینه ها نیست بگونه ای که تورم سالیانه نیز از افزایش تعرفه ها بیشتر است. این موضوع بارها در جلسات متعدد بیان شده که خدمات بندری کار حمل و نقلی صرف نیست و این شرکت های تخلیه و بارگیری کالاها را از یک روش حمل و نقلی که خطوط کشتیرانی هستند تحویل می گیرند و پس از تخلیه و نگهداری تحویل یک روش حمل و نقل دیگر (کامیون و قطار) می دهند. شرکت های عضو انجمن بنادر ایران در این بین با تجهیزات مجهز، کارگران و اپراتورهای متبحر عرفا تخلیه و بارگیری، صفافی و نگهداری تا تحویل کالا به صاحب کالا را بر عهده دارند و این بخش کاری اسنه کارگری و در این زنجیره هزینه های اندکی کمتر از دو درصد از کل هزینه های حمل از مبدا تا مقصد را برای عملیات دریافت می کنند و عمده هزینه‌های صاحبان کالا به حمل کننده از مبدا (کشتی ها به ارز) و حمل کننده کالا از بندر به دست صاحبین عمده کالا تعلق دارد. از سوی دیگر تجهیزاتی که برای خدمات بندری مورد استفاده قرار می گیرد، دلاری خریداری می شوند، بعنوان مثال یک کشنده برای جابجایی کالا از پای اسکله ۱۵۰ تا ۱۸۰ هزار تومان پول دریافت می کند در حالی که یک وانت در تهران بیش از دو برابر قیمت بندر برای حمل کالایی به مراتب سبک تر و کوچکتر کرایه دریافت می‌کند. البته مسئولان سازمان بندر به این موضوع اذعان دارند و بسیار به دنبال حل این مشکلات هستند اما متاسفانه یک عقب ماندگی تاریخی درتعیین نرخ تعرفه ها وجود دارد که طبق محاسبات انجام شده اگر قیمت فعلی ۶ برابر شود، هنوز به سال ۱۳۸۲ نخواهد رسید.

#در حال حاضر مبنای تعیین نرخ و افزایش تعرفه ها برچه اساسی است؟

افزایش تعرفه ها تنها بر اساس نقطه نظرات سازمان ها و ارگان‌های مربوطه است. انجمن بندر ایران با توجه به هزینه ها، نیازمندی به قطعات خارجی، تامین و نگهداری تجهیزات و... افزایش ۱۵۰ درصدی را پیشنهاد داده است و سازمان بنادر ۱۱۲ درصدی را پذیرفته است اما شورای عالی ترابری افزایش ۵۳ درصدی را پیشنهاد داده است و سازمان تنظیم بازار هنوز رقم خود را اعلام نکرده است.

#با توجه به تشدد آرا و از سوی دیگر وجود مشکلات متعدد چه راهکاری را پیشنهاد می دهید؟

تنها راه حل این است که متولی تعرفه گذاری شرکتهای بندری انجمن بنادر ایران باشد چرا که سازمان بندر و دریانوردی از مشکلات موجود آگاه است و از سوی دیگر انجمن بنادر ایران یک انجمن شناخته شده است و تمامی جوانب را در نظر می گیرد. در حال حاضر انگیزه بسیاری از شرکتهای بندری برای ادامه کار و سرمایه گذاری پایین آمده است چرا که خرید تجهیزات بسیار سخت، گران و از سوی دیگر تجهیزات شرکت های خصوصی و بنادر قدیمی شده است. بعنوان مثال قیمت یک دستگاه ریچ استاکر که در مقایسه با دیگر دستگاههای بندری دارای قیمت متوسط است؛ در سال ۹۰ با دلار ۱۰۰۰ تومنی ۴۵۰ میلیون تومان بوده است اما امروز قیمت چهار عدد لاستیک آن ۴۴۰ میلیون تومان است. در حال حاضر خرید یک دستگاه ریچ استاکر حدود ۲۷ الی ۲۸ میلیارد تومان است که یک دستگاه ضروری در بنادر است. ارزش دستگاهها و تجهیزات پیشرفته‌ی دیگر مانند گنتری کرین ها، مکنده ها، کرین های عملات، ترانستینرها، کرین های سنگین ۱۴۰ تنی و بالاتر که ارزش بیش از ۳۰۰ الی ۴۰۰ میلیارد تومان دارند و خرید این تجهیزات با تعرفه های ریالی در توان هر شرکتی نیست و در صورت استمرار این نوع تعرفه گذاری شرکتهای خصوصی یکی پس از دیگری از گردونه خدمات رسانی بندری خارج و ورشکست خواهند شد.

بنابراین انجمن به دنبال حمایت از شرکتها و سرمایه گذاران بندری است که این صنعت را از ورشکستگی خارج کند. البته سازمان بنادر و دریانوردی برای حل این مشکلات و برای اینکه شرکت ها آسیب کمتری ببینند، سهم خود را به شدت کاهش داده است. بعنوان مثال سهم سازمان بنادر و دریانوردی در بنادر شمالی ۵۰ درصد بوده است اما در حال حاضر سهم خود را در برخی بنادر به پنج درصد کاهش داده است.

انجمن بنادر ایران مکاتبات بسیاری با معاون اول ریاست جمهوری، وزارت راه و شهر سازی، وزارت صمت، سازمان حمایت و نمایندگان مجلس شورای اسلامی انجام داده است. خوشبختانه جناب آقای مخبر دستور مبنی بر مساعدت، همکاری و افزایش تعرفه ها صادر کردند. بنظر می رسد بهترین راهکار این است که تعرفه گذاری بر عهده انجمن بنادر ایران گذاشته شود، این انجمن چند سال است که اعلام آمادگی کرده تا در جهت ایجاد فضای رقابتی در بنادر اقدام کند و از این بابت شرکت ها نیز انگیزه پیدا کرده تا علاوه بر پرداخت هزینه های رو به افزایش پرسنلی و خدماتی بتوانند تجهیزات خود را نوسازی کنند و در رقابت تنگاتنگ منطقه حضور داشته باشند.

Scanned with CamScanner