



کشتیرانی، روی موج رونق

سعیدی، مدیر عامل کشتیرانی: حمل و نقل دریایی فلج بود، اکنون نفس تازه می کشد

عکس: امیر رحیمی/ایران

تنها در حدود ۲۰ روز بعد از اجرایی شدن برجام، کشتیرانی نخستین شرکتی بود که از آثار برجام توانست استفاده و خط اروپا را برسرعت راه اندازی کند. خط دوم، خط اتصال به منطقه امریکای لاتین بود که در دوران تحریم آن راهم از دست داده بودیم. الان کشتی های ما به صورت روتین به بنادر امریکای لاتین در کشورهای برزیل، اروگوئه و آرژانتین بدون هیچ محدودیتی رفت و آمد دارند. در اقدام سوم، بنادر آفریقا را به عنوان سرویس روتین تعریف کردیم. همچنین در آسیای شرقی نیز فقط به کشورهای محدودی می توانستیم رفت و آمد کنیم، ولی الان همه بنادر این منطقه شامل کره جنوبی و ژاپن نیز تحت پوشش ما است. سرویس جدیدی را هم برای هندوستان، بنادر بمبئی و ام القصر عراق به صورت منظم تعریف کرده ایم. در حال حاضر بجز دو کشور، عملاً به تمام بنادر دنیا رفت و آمد داریم و هیچ محدودیتی نداریم. در حوزه شرکت های بیمه ای و مؤسسات رده بندی نیز با بزرگ ترین های دنیا قرارداد همکاری امضا کرده ایم و از این نظر نیز مشکلات مان حل شده است. در اواسط بهمن ماه نیز مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان عضو هیأت مدیره کلوپ بیمه ای Steamship Mutual درآمد. این هم یکی از آثار رفع تحریم ها و بازگشت ما به بازار بین المللی بود.

تمام این مشکلاتی که بر شمردید در هزینه های صادرات و واردات مادر دوران تحریم چه تأثیری ایجاد کرده بود و حالا چطور تغییر کرده است؟

قطعاً تأثیر چشمگیری خواهد داشت. در دوران تحریم بسیاری از محصولات صادراتی از جمله محصولات پتروشیمی که به اروپا صادر می شد، اول به ترکیه می رفت و سپس از آن جا به سمت اروپا مجدداً توسط شرکت های ترک صادر می شد که همین مسأله هزینه زیادی به صادرات ما تحمیل می کرد. اما اکنون با توجه به سرویس منظم شرکت های تولید کننده و صادر کننده داخلی چه در بخش فولادی و چه در بخش پتروشیمی، صادرات می تواند مستقیماً توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به مقاصد نهایی برسد. این مسأله باعث شده شرکت های معدنی و پتروشیمی واسطه ها را حذف کنند و عملاً سود حاصل، در اختیار تولید کننده اصلی قرار بگیرد و در اختیار واسطه ها.

در تمام طول مدت تحریم، ناوگان کشتیرانی ایران با ۱۵۵ فروند کشتی به عنوان یکی از محور های اصلی برای ضربه زدن به اقتصاد ایران، هدف قرار گرفته بود. اگر کشتی های ایرانی بیمه نداشته باشند و از تأیید مؤسسات بهره مندی هم برخوردار نباشند، عملانی توانند در آب های ایران حضور پیدا کنند. حالاً در کنار این مسأله، بخش زیادی از صادرات و واردات ایران نیز وابسته به همین آب هاست. در این شرایط، تا کمتر از یک سال و نیم پیش، امکان پهلو گرفتن کشتی های ایرانی بجز در دو خط، فراهم نبود. اما این روزها، ۱۶ خط بین المللی به آب های ایران رفت و آمد می کنند و همه ارتباطات با اروپا، آسیای شرقی و امریکای لاتین، از سر گرفته شده است. همچنین تا انتهای سال ۹۶ نیز پای ابر کشتی های نسل جدید هیوندای، برای نوسازی این ناوگان به آب های ایران باز خواهد شد. محمد سعیدی، مدیر عامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، پای گفت و گوبا «ایران» نشسته و از ماجراهای دریایی ایران در روزهای تحریم و نفس تازه آن بعد از برجام، روایت کرده است.



ریحانه یاسینی
خبرنگار

مشکل دیگر در دوران تحریم این بود که بیمه های بین المللی ارتباط شان را با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران قطع کردند و همین موضوع محدودیت هایی در رفت و آمد به بنادر بین المللی فراهم کرد. چالش سوم نیز قطع ارتباط مؤسسات رده بندی دنیا با ایران بود. برای کشتی های خطوط بین المللی باید مؤسسات رده بندی گواهی نامه های معتبر صادر و تأیید کنند که از نظر فنی، می توانند در آب های بین المللی رفت و آمد کنند. ما از این مسأله نیز محروم شده بودیم. محدود شدن بازار فعالیت کشتی ها، بیمه نشدن و عدم صدور گواهی نامه مؤسسات رده بندی، سه چالش اصلی و بزرگی بود که کشتیرانی در دوران تحریم با آنها دست و پنجه نرم می کرد.

بعد از توافق هسته ای و اجرایی شدن برجام، این روند چطور تغییر کرد؟

از دو ماه قبل از اجرایی شدن برجام و با توجه به چشم انداز توافق هسته ای، تلاش کردیم همه شرایط محدودیت خودمان را برطرف کنیم و مجدداً به بازار بین المللی برگردیم. در نخستین اقدام سعی کردیم، سرویس هایی را که در دوران تحریم از دست داده بودیم، به حالت اولیه برگردانیم. در طول این یک سال نخستین خطی که ایجاد کردیم، خط بندر عباس یا خلیج فارس به مقاصد کشورهای اروپایی و مقاصد هامبورگ آلمان، آنتورپ بلژیک و بندر جنوا ایتالیا بود.

در دوران تحریم کشتیرانی ایران چه وضعیتی داشت؟

در دوران تحریم هدف گذاری و تمرکز عمده کشورهای دیگر برای فلج کردن اقتصاد ما در حمل و نقل دریایی بود. تلاش می کردند حمل و نقل دریایی را به قدری محدود کنند که مسیر صادرات و واردات مختل شود. در آن زمان خطوط دیگر کشتیرانی ها به بنادر ایرانی رفت و آمد نمی کردند و عمدتاً کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان ناوگان ملی، خدمات صادرات و واردات را انجام می داد و نیازهای اساسی مردم را تأمین می کرد. بر همین اساس تصور این بود که اگر این شرکت و مجموعه های آن تحت تحریم قرار بگیرد، ۸۵ درصد از صادرات و واردات کشور مختل خواهد شد. به همین دلیل، آنها تحریم همه جانبه ای با این هدف که صادرات و واردات کالا های ضروری عملاً مختل شود، وضع کرده بودند.

در آن زمان نیروهای مجرب و کار آزموده تلاش زیادی کردند که این محدودیت ها اثر کمتری داشته باشد. به همین جهت در دوران تحریم عمدتاً از دو خط و سرویس برخوردار بودیم. خط آسیای شرقی یا منطقه شانگهای به سمت جبل علی و بندر عباس که با هدف تجارت با بنادر خلیج فارس فعالیت می کرد و دومی هم از بنادر خلیج فارس به سمت بنادر شرقی کشورهای آفریقایی. عملات آنها از این دو مسیر سرویس دهی انجام می شد و بقیه مسیرها مسدود و محدود شده بود.