

عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته:  
**ورود مجلس به دموراژ اشتباه است**

عضوهیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ورود مجلس به «طرح جلوگیری از پرداخت دموراژ به کشتی» را اقدامی نادرست دانست.

تاریخ: ۰۳ آذر ۱۳۹۴ - ۱۱:۴۸

کد خبر: ۵۴۸۶

**عضوهیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ورود مجلس به «طرح جلوگیری از پرداخت دموراژ به کشتی» را اقدامی نادرست دانست و اظهار کرد: بیشتر از زیرساخت‌های بندری، مسائلی همچون تحریم، قفل بودن سیستم بانکی، نبود برنامه منسجم تجاری، مدیریت زمانی و کالایی واردات و صادرات و قیمت جهانی کالا در افزایش و یا کاهش دموراژ موثر است.**



امید ملک در گفت‌وگو با خبرنگار مارین‌تایمز درباره میزان پرداخت دموراژ به کشتی به ازای هر روز گفت: میزان دموراژ از پیش تعیین نمی‌شود و نمی‌توان فرمولی برای آن تعریف کرد که همه طبق آن فرمول قیمتی را تعیین کنند بلکه میزان آن به توافق بین مالک کشتی و اجاره‌کننده آن بستگی دارد و ممکن است 90 درصد اجاره روزانه کشتی تا بالاتر از 110 درصد نیز برای دموراژ در نظر گرفته شود.

امید ملک خاطرنشان کرد: از زمانی که اوضاع و احوال بازار کشتیرانی ناخوش شد، قیمت اجاره کشتی‌ها سقوط کرد و دموراژ هم که تابعی از اجاره کشتی است به شدت کاهش یافت زیرا در زمان رونق کشتیرانی اگر به میزان 90 درصد اجاره روز کشتی، دموراژ اخذ می‌کردند ارزش آن بیشتر از 90 درصد اجاره کنونی است.

**در همه بنادر جهان دموراژ پرداخت می‌شود**

نایب رئیس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران با اشاره به اینکه در همه بنادر جهان حتی بنادر پیشرفته‌ای مانند سنگاپور و دوبی دموراژ پرداخت می‌شود، گفت: مجلس شورای اسلامی به اشتباه به موضوع دموراژ ورود کرده است زیرا چیزی نیست که فقط به بنادر ما مربوط باشد و در جهت رقابتی شدن حذف شود بلکه در همه بنادر جهان اعمال می‌شود و ارتباطی با مقامات بندر ندارد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر افزود: زمانی دموراژ به مقامات بندری و سازمان بنادر و دریانوردی مرتبط می‌شود که زیرساخت‌های بندری مهیا نباشد یعنی تجهیزات بندری جوابگوی میزان واردات و صادرات کشور نبوده و کشتی‌ها باید در صف انتظار بایستند تا اسکله خالی شود و نوبت به آنها برسد.

### تاثیرات تحریم بر دموراژ

وی گفت: آنچه در این سال‌ها موجب افزایش پراخت دموراژ در بنادر ایران شده است، بحث «تحریم» است، را فرض کنید کشتی یکی از شرکت‌ها بار را به بندر می‌آورد اما خریدار به دلیل تحریم‌ها و قفل بودن سیستم انکی ایران نتوانسته است پول را به صاحب کالا بپردازد، بنابراین کشتی در بندر معطل مانده و مجبور می‌شد دموراژ پرداخت کند.

عضو انجمن کشتیرانی و خدات وابسته با تاکید بر اینکه افزایش دموراژ در چند سال گذشته به تحریم‌ها باز می‌گردد نه به سازمان بنادر و یا مقامات بندری دیگر، افزود: در این سال‌ها بارها شاهد این بودیم که کشتی‌های مواد غذایی و غلات چند ماه در بندر امام می‌خوابیدند و مجبور به پرداخت دموراژ بودند زیرا اسناد و مدارک بین خریدار و فروشنده مبادله نشده بود و خریدار نتوانسته بود پول خود را واریز کند.

وی یادآور شد: قبول داریم که بنادر ما عقب‌ماندگی دارد اما همه تقصیرها به گردن سازمان بنادر و مقامات نمی‌افتد بلکه باید تلاش کنیم و هر چه سریع‌تر عقب‌ماندگی‌ها را جبران کنیم تا بتوانیم هم خدمات خوبی به کشتی‌ها ارائه دهیم و هم با تخلیه و بارگیری در زمان مقرر از پرداخت دموراژ به صورت طبیعی جلوگیری کنیم.

### فقدان برنامه منسجم و منظم تجاری در دولت

ملک با اشاره به اینکه برنامه منسجم و منظم به خصوص در دولت برای تجارت نداریم، خاطرنشان کرد: مدیریت زمانی و کالایی خریدار و فروشنده کالاهای وارداتی و صادراتی مهمترین عامل کاهش دموراژ است زیرا همانطور که در چند سال اخیر شاهد بوده‌ایم دولت واردات کالاهای اساسی را به نیمه دوم سال موکول می‌کند بنابراین در این نیمه از سال با ترافیک سنگین و افزایش بارهای وارد شده به بنادر مواجه می‌شویم که این موجب می‌شود عملیات تخلیه به طول بینجامد و شامل دموراژ شود در صورتی که اگر مدیریت خوبی داشته باشیم می‌توانیم در طول 12 ماه از سال واردات را انجام دهیم که با ترافیک کمتری مواجه شویم و به این ترتیب پرداخت دموراژ را مدیریت کرده باشیم.

نایب رئیس اول کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران تاکید کرد: علاوه بر این قیمت جهانی کالا نیز می‌تواند بر دموراژ تاثیر گذارد مثلاً زمانی نرخ سنگ آهن در جهان گران بود به طوری که صادرات سنگ آهن ایران نیز افزایش یافت و این امر معطلی کشتی‌ها را در مبدا در هنگام بارگیری رقم اما اکنون که قیمت جهانی این کالا کاهش یافته و صادرات آن نیز به شدت سقوط کرده است بنابراین ترافیک کشتی حامل سنگ آهن هم از بین رفته است.

وی با اشاره به اینکه وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مرتبط نیز در افزایش و یا کاهش دموراژ موثر هستند، تصریح

کرد: فرض کنید کشتی غلات وارد بندر می‌شود اما سیلوی بندر هنوز پر است و وزارتخانه مربوط به خالی کردن توزیع آن نپرداخته است بنابراین کشتی باید برای تخلیه منتظر بماند. مساله بعدی اینکه در کشورهای دیگر کالا در مبدا بازرسی و آزمایش می‌شود و بعد بار زده و به مقصد می‌رود اما در کشور ما کالا وقتی بار به بندر رسید تازه باید بازرسی شود که این امر موجب طولانی شدن روند تخلیه خواهد شد.

یرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر گفت: پس از این موارد بحث زیرساخت‌های بندری مطرح می‌شود به این صورت که اگر بندر مجهز باشند روند تخلیه و بارگیری تسریع شده و به پرداخت دموراژ نمی‌رسد مثلاً یک کشتی در یکی از بنادر آمریکا حداکثر سه روزه 2500 تا سه هزار تن گندم را بارگیری می‌کند این در حالی است که در بندر ایران به واسطه قدیمی بودن تجهیزات این روند 15 تا 20 روز به طول می‌انجامد.

این عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: بیمه، بهداشت، استاندارد، بانک، گمرک و خیلی دستگاه‌های دیگر در روند تخلیه و بارگیری کالا موثر هستند بنابراین ناخودآگاه بر دموراژ هم تاثیر می‌گذارند.

### مجلس به اشتباه در مساله دموراژ ورود کرد

عضوهیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته پس از اعلام مسائل مطرح شده، اظهار کرد: به نظر می‌رسد مجلس شورای اسلامی مطلب را به خوبی درک نکرده است که به مساله جلوگیری از پرداخت دموراژ به کشتی ورود کرده است زیرا همانطور که تشریح شد مقداری از دموراژ به زیرساخت‌های بندری برمی‌گردد و مابقی به مسائل دیگری مربوط می‌شود.

ملک در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه مدت زمان استاندارد تخلیه و بارگیری در بنادر جهان چه زمانی است، اظهار کرد: تخلیه و بارگیری استاندارد ندارد اما باید بدانید که دو نوع کشتی داریم که یکی از آنها کشتی‌های لاینر کانتینری هستند. این نوع کشتی‌ها در بنادر سرراه خود «ویندو» دارند یعنی از یک ساعت امروز تا همان ساعت روز دیگر اسکله آن بندر به این کشتی‌ها اختصاص دارد تا به محض ورود کار خود را انجام داده و حرکت کند اما کشتی‌های دیگر که لاینر نیستند از چنین قانونی تبعیت نمی‌کنند.

وی با اشاره به اینکه در بنادر پیشرفته، میزان توقف کشتی‌های لاینر کانتینری صفر است، گفت: این موضوع خوشبختانه در بندر شهیدرجایی خودمان هم تحقق یافته اما با توجه به لغو تحریم‌ها و سرازیر شدن لاینرهای مختلف به بنادر ایران حتی بندر شهیدرجایی هم به اندازه کافی «ویندو» ندارد زیرا هنوز زیرساخت‌ها آماده نیست در این زمان است که هزینه‌هایی به کشور تحمیل خواهد شد

مدیرعامل شرکت کشتیرانی بر و بحر افزود: بنابراین سازمان بنادر و دریانوردی باید هرچه سریع‌تر تجهیزات موردنیاز یال شرقی بندر شهیدرجایی را خریداری و نصب کرده تا هر خط کشتیرانی که به این بندر می‌آید به راحتی تخلیه و بارگیری شود.