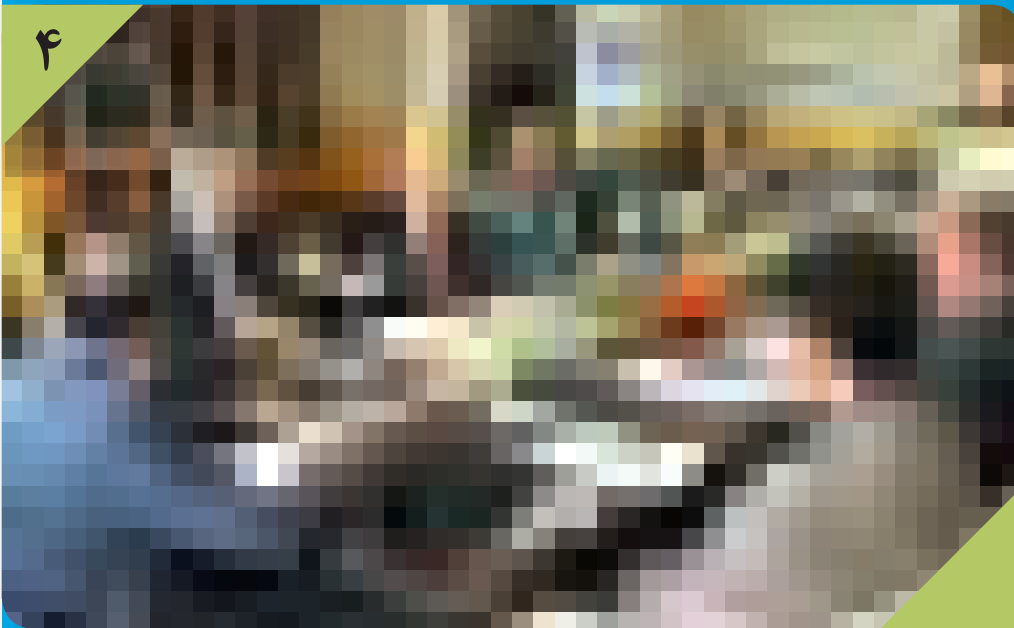


حضور رئیس و نایب رئیس فدارسیون بین‌المللی فوناسبا در انجمن کشتیرانی



تعبیر رئیس جمهور از تاثیر برجام
بر رونق بنادر و کشتیرانی ۶

یک سوال از وزیر؛
سهم کشتیرانی چه می‌شود ۸

تقدیر از مدرسین مرکز
آموزش انجمن کشتیرانی ۵

پیام‌نمگین

سال بیستم، شماره ۱۳۹ - بهار ۱۳۹۵

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی خدمات وابسته
■ شورای سیاست‌گذاری: مسعود پل مه، امید ملک،
مهرشاد معین انصاری، حسین ناجی پور، روزبه
مختاری، علیرضا چشم جهان، محمد نیک پی
■ مدیر مسئول: یحیی ضیائی مهرجردی
■ سردبیر: عبدالحمید بیاتی
■ با تشکر از: رعنا عامری، الهام بن فیری، منصوره
سالاروند، سرور احمدی، نعیمه عارفی زاده، وحید زبرجد

- ۳ سرمقاله / نگاهی گذرا به عملکرد حمل و نقل و ترانزیت ایران و کشورهای همجوار
- ۴ حضور رئیس و نایب رئیس فدراسیون بین المللی فوناسبا در انجمن کشتیرانی
- ۴ اعطای گواهی نامه مهارت و شایستگی به اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۵ دوره «مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی و عملیات پایانه مسافری دریایی» برگزار شد
- ۵ تقدیر از مدرسین مرکز آموزش انجمن کشتیرانی
- ۶ تعبیر رئیس جمهور از تاثیر برجام بر رونق بنادر و کشتیرانی
- ۶ برگزاری جلسه طرح «دیگرکرد بیمه کانتینر» در انجمن کشتیرانی
- ۷ اعطای گواهینامه های جدید عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۷ حضور مدیرعامل «ماری تایم استاندارد» در انجمن کشتیرانی
- ۸ سهم کشتیرانی چه می شود
- ۹ برگزاری ضیافت افطاری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۹ در چابهار چه خبر است
- ۱۰ رویای تحول اقتصادی و چالش رکود بنادر
- ۱۱ تسهیل داد و ستد با ایران یا تشدید فشارها بر تهران
- ۱۱ عملکرد کانتینتری بنادر کشور در سال ۹۴
- ۱۲ مشکل بیمه کشتی های ایران حل شد
- ۱۴ رکود در کمین کردورهای ترانزیتی ایران
- ۱۵ آغاز دوره های آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته + جداول

استفاده از مطالب این نشریه با ذکر منبع بلامانع است

سر مقاله

مسعود پل مه

رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی
و خدمات وابستهنگاهی گذرا به عملکرد حمل و نقل
و ترانزیت ایران و کشورهای همجوار

دالان های ترانزیتی ایران دارد. این همان راه آهنی است که اخیراً یک قطار آن با تعدادی کانتینر از شرق چین از طریق مرز سرخس به تهران آمد و با استقبال مقامات راه آهن ایران به عنوان یک دستاورد بزرگ مواجه شد و مزیت آن بر مسیر دریایی شانگهای به بندرعباس بارها و بارها در رسانه های کشور تبلیغ شد.

کریدور «عبور» که بخشی از آن با عنوان China Pakistan Economic Corridor - CPEC شرقی چین را از طریق کاشغر (واقع در شمال پاکستان در مرز چین) به بنادر پاکستانی گوادر و در صورت نیاز به کراچی می رساند. حجم سرمایه گذاری چین برای ایجاد این دالان ۴۶ میلیارد دلار اعلام شده که عمدتاً در محدوده جغرافیایی پاکستان صورت می گیرد. ۳۴ میلیارد دلار آن در حوزه انرژی، بیش از هفت میلیارد دلار برای احداث و بهسازی خطوط ریلی، حدود چهار میلیارد دلار برای توسعه و بهبود وضعیت جاده ها و ۷۰۰ میلیون دلار برای توسعه بندر گوادر و گسترش شبکه فیبر نوری صرف خواهد شد.

پروژه های ریلی کشورهای عرب منطقه خاورمیانه با عناوین «لندبریج» و «اتحاد» که تا سال ۲۰۱۸ میلادی سواحل دریای سرخ را به خلیج فارس و متعاقب آن بنادر صحرار و صلاله عمان را در حاشیه اقیانوس هند به اردن و در نهایت به سواحل مدیترانه وصل می کند. حجم سرمایه گذاری کلی برای تحقق این طرح ۲۸۶ میلیارد دلار برآورد و اعلام شده است.

علاوه بر مراتب یاد شده بندر فاو (عراق) نیز با سرمایه گذاری قابل ملاحظه در دست تکمیل بوده و رفع مسائل امنیتی مسیر ترانزیتی از طریق آن کشور رقیبی جدی برای مسیر ترانزیتی ایران خواهد بود.

بنابراین علاوه بر مسائل و موانع داخلی کشور که ترانزیت از ایران را پرهزینه ساخته، مسائل ناشی از تحولات منطقه ای به ویژه با همسایگان و کشورهای عربی خلیج فارس مزید بر علت گردیده که اقتضا دارد مراتب در سطوح عالی مورد توجه قرار گرفته و تدابیر مقتضی برای پیشگیری از انزوای کشور اتخاذ شود.

کاهش حمل و نقل داخلی کالا عمدتاً ناشی از رکود و کاهش جابجایی عمومی زمینی مسافر، در نتیجه ارزان تر بودن سفر با وسایط شخصی است، با توجه به کاهش یک درصد ترانزیت نسبت به پارسال و کاهش ۱۱ درصد از هدف برنامه، باید تحولات منطقه ای شامل فعال شدن بندر گوادر پاکستان با سرمایه گذاری چین، سرمایه گذاری سنگین کشورهای عربی برای انتقال نفت و دیگر کالاها از طریق راه آهن به دریای سرخ و کانال آبی در دست مطالعه موسوم به سلمان و تکمیل بندر فاو (عراق) مورد توجه قرار گرفته و ایجاب می کند تا راهبردها و سیاست های کشور در ارتباط با حمل و نقل بین المللی و ترانزیت بازمینی و تکمیل کریدورهای ترانزیتی شمالی-جنوبی (به ویژه راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا) و نیز کریدور شرقی - غربی کشور و روان سازی و رقابت پذیر نمودن آنها ضمن تعامل با همسایگان، رفع موانع آن مورد بازمینی قرار گیرد.



با وجود جایگاه ممتاز ایران در منطقه، بنظر می رسد که در پی تحمیل بحران های منطقه خلیج فارس، کریدورهای جدید در حال شکل گیری است که بدون تردید جایگاه ایران را به طور جدی تحت تاثیر قرار خواهد داد:

خط ریلی موسوم به جاده ابریشم احیا شده « که شرق چین را به کشورهای قزاقستان، ترکمنستان و ایران متصل می سازد و حتی در ادامه می تواند از طریق ایران و یا از مسیر بنادر کشورهای قزاقستان (اکتائو)، ترکمنستان (ترکمن باشی) و جمهوری آذربایجان (باکو) تا اروپا امتداد یابد، به راحتی قابلیت تغذیه کشورهای شرق دریای خزر را مستقل از

پروژه های ریلی
کشورهای عرب
منطقه خاورمیانه
با عناوین
«لندبریج» و
«اتحاد» که تا
سال ۲۰۱۸ میلادی
سواحل دریای
سرخ را به خلیج
فارس و متعاقب
آن بنادر صحرار و
صلاله عمان را در
حاشیه اقیانوس
هند به اردن و در
نهایت به سواحل
مدیترانه وصل می
کند. حجم سرمایه
گذاری کلی برای
تحقق این طرح
۲۸۶ میلیارد دلار
برآورد و اعلام
شده است.

حضور رئیس و نایب رئیس فدراسیون بین المللی فوناسبا در انجمن کشتیرانی

۴۹ کشور عضو آن هستند. این فدراسیون هر ساله نشست هایی را برگزار می کند که نشست آن در سال ۲۰۱۶ در ماه اکتبر و در لندن برگزار خواهد شد.

یادآوری می شود اصلی ترین برنامه این فدراسیون آموزش است. تحقیق در استانداردهای کیفی، روش های بازرسی بنادر که در حال حاضر بیش از ۲۰۰ بندر را در ۳۷ کشور پوشش می دهد و همچنین ارائه استانداردهای کیفی به انجمن های زیر مجموعه که تعداد آن به ۲۴ عضو می رسد و شرکت های زیر مجموعه که به ۳۷۵ شرکت افزایش یافته است و علاوه بر این بروز رسانی مدارک و اسناد استاندارد شده از قبیل:

Agency agreement
General, Agency agreement
International Broker
Commission Clause
ISPC clause
Standrd port Agency
Sub Agency agreement
Standard line & Agency agreement
Web site (Linked
(in&Facebook

از جمله خدمات فدراسیون هستند.



در این جلسه «گلن گاردن فیندلای» رئیس، و «عبدالعزیز مانترچ» نایب رئیس و مسئول بخش خاورمیانه و آفریقای فدراسیون فوناسبا و همچنین اعضای هیئت مدیره انجمن حضور داشتند.

در این جلسه نمایندگان فدراسیون فوناسبا به تشریح عملکرد این فدراسیون که با انجمن های کشتیرانی کشورهای مختلف در ارتباط است پرداخته و مزایای عضویت در این فدراسیون را برای اعضای هیئت مدیره انجمن تشریح کردند. لازم به ذکر است فوناسبا یک فدراسیون بین المللی است که در سال ۱۹۶۹ تاسیس شده است و دفتر مرکزی آن در لندن قرار دارد و هم اکنون

رئیس و نایب رئیس فدراسیون بین المللی فوناسبا (Fonasba) با حضور در محل دبیر خانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته جلسه ای را با اعضای هیئت مدیره برگزار کردند.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، این جلسه در راستای برقراری ارتباط با انجمن های دریا محور بین المللی و بنا به درخواست فدراسیون بین المللی فوناسبا مبنی بر تمایل این فدراسیون بین المللی برای ارتباط با ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد.

اعطای گواهی نامه مهارت و شایستگی به

اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کنند. با توجه به آنکه اعتبار مجوزهای دریافتی برخی شرکت ها به پایان رسیده بود و همچنین نظر به آنکه دستورالعمل سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص اخذ این مجوزها تغییر کرده بود و بر اساس آن مدیرعاملان شرکت ها باید دوره های آموزشی مصوبه جدید را طی می کردند، انجمن کشتیرانی برای حل این موضوع وارد عمل شد. بر همین اساس با توجه به اینکه مدیران عامل شرکت های عضو انجمن از مدیران با سابقه و با تجربه در این صنف هستند انجمن تطبیق دوره های آموزشی مدیرعاملان را انجام داد.

بدین ترتیب که بعد از جمع آوری مدارک توسط مرکز آموزش و تشکیک پرونده برای مدیران، برای هر یک از پرونده ها فرم های آموزشی تکمیل گردید و در نهایت پرونده ها به سازمان بنادر ارسال شد و طی جلسات متعدد و مکرری که با مدیرکل وقت امور دریانوردان سازمان بنادر و رئیس محترم اداره آموزش سازمان بنادر به عمل آمد انجمن موفق به دریافت این گواهی نامه ها شد.



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در راستای تطبیق دستورالعمل جدید سازمان بنادر و دریانوردی با مجوز فعالیت های شرکت های دریایی، اقدام به اعطای گواهی نامه مهارت و شایستگی کرد.

به گزارش روابط عمومی انجمن، گواهی نامه های مهارت و شایستگی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در ضیافت افطاری انجمن در تاریخ ۲۴ خرداد و با حضور اعضای محترم هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی دکتر «علی جهاندیده» معاونت توسعه مدیریت و منابع، کاپیتان «محمد راستاد» معاونت امور دریایی، و مهندس «نورالدین علی آبادی» معاونت توسعه و تجهیز بنادر سازمان بنادر و دریانوردی به ۱۷ نفر از مدیران عامل شرکت های عضو انجمن اهدا شد. این دومین مرحله از اهدای گواهی نامه های مهارت و شایستگی اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بود که مرحله اول آن در تاریخ ۳۱ فروردین سال جاری انجام شده بود.

یادآور می شود شرکت هایی که قصد فعالیت در امور کشتیرانی دارند باید مجوز فعالیت خود را از

با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی؛

دوره «مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی

و عملیات پایانه مسافری دریایی» برگزار شد

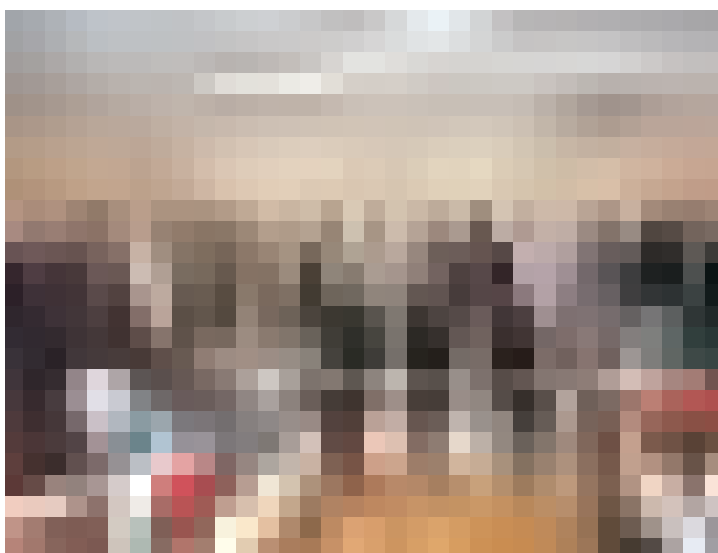


همچنین مدیران عامل پیشکسوت شرکت های عضو انجمن حضور داشتند. در این جلسه همچنین دو طرف به بیان دیدگاه ها و تجربیات خود در خصوص «دوره مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی و عملیات پایانه مسافری دریایی» پرداختند.

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته دوره مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی و عملیات پایانه مسافری دریایی را با حضور ۲۹ تن از مدیران با سابقه تحت پوشش برگزار کرد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در این دوره نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و

تقدیر از مدرسین مرکز آموزش

انجمن کشتیرانی



همزمان با روز معلم، از مدرسین مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و همکاران اداره آموزش سازمان بنادر و دریانوردی تقدیر شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، به منظور ارج نهادن به مقام شاخص معلم و تشکر از زحمات مدرسین مرکز آموزش انجمن کشتیرانی، در مراسمی با حضور «مهرشاد معین انصاری» نایب رئیس هیئت مدیره انجمن از زحمات این عزیزان تقدیر شد.

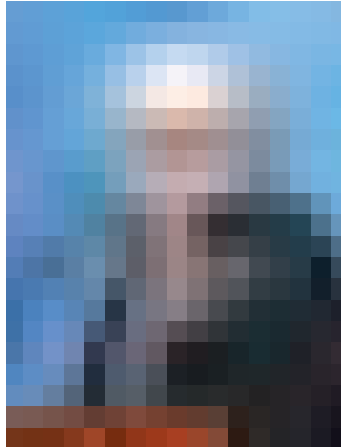
در سال ۱۳۹۴ در مجموع ۵۰ دوره آموزشی از سوی مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار گردید که اغلب آنها در تهران و برخی از آنها نیز در بنادر مختلف کشور برگزار شده بودند.

در سال ۱۳۹۴
در مجموع ۵۰
دوره آموزشی از
سوی مرکز آموزش
انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته
برگزار گردید که
اغلب آنها در
تهران و برخی از
آنها نیز در بنادر
مختلف کشور
برگزار شده بودند.

تعبیر رئیس جمهور از تاثیر برجام

بر رونق بنادر و کشتیرانی

مقام عمل، خاطر نشان کرد: اگر صادرات نفت از یک میلیون و ۲۰۰ هزار بشکه به ۲ میلیون و ۳۰۰ هزار بشکه رسیده می‌گویند این که چیزی نیست و زمانی که می‌گوییم در سایه برجام در نقل و انتقال پول، گشایشی حاصل شده، باز هم آن را ناچیز می‌شمارند و در جای دیگر وقتی می‌گوییم که امروز در سایه برجام به جای اینکه کشتی‌های بزرگ در ساحل کشور همسایه پهلو بگیرند و کالاها با قایق و لنج با هزینه ۷۰۰ دلار اضافه برای هر کانتینر به ساحل کشورمان حمل شوند، مستقیماً در بنادر خودمان پهلو می‌گیرند، باز هم می‌گویند که ۷۰۰ دلار چیزی نیست و ما در سایه تحریم زندگی خوبی داشتیم، چرا زندگی خوب ما را برهم زدید!



است که توسط همه مردم با هدایت‌های رهبر معظم انقلاب انجام شده است. روحانی با اشاره به نتایج برجام در

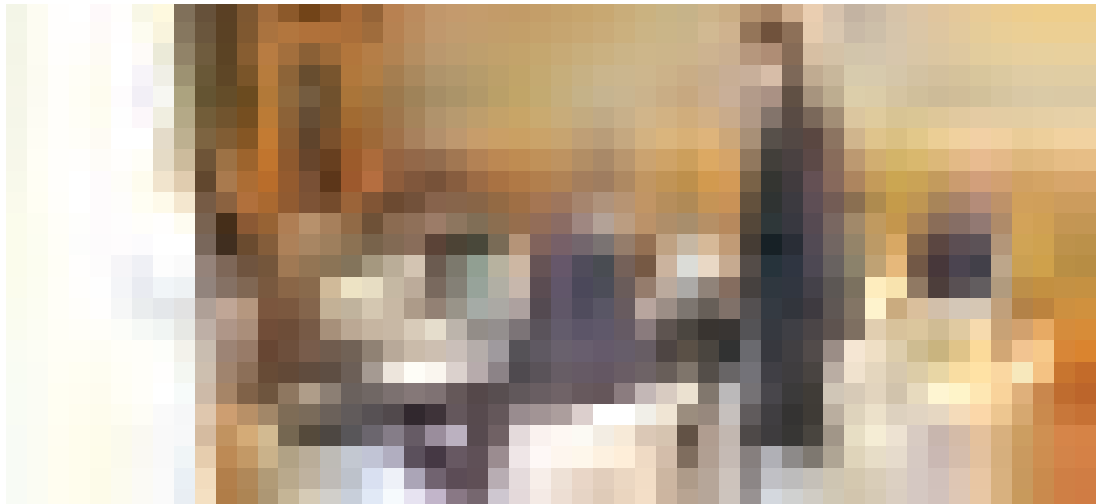
رئیس جمهور گفت: در سایه برجام به جای اینکه کشتی‌های بزرگ در ساحل کشور همسایه پهلو بگیرند و کالاها با قایق و لنج با هزینه اضافه به ایران بیایند، مستقیماً در بنادر خودمان پهلو می‌گیرند.

به گزارش سی نیوز، حجت‌الاسلام «حسن روحانی» در مراسم روز جهانی کارگر، با تبریک و تهنیت آن به همه کارگران کشور، گفت: راه برای سرمایه‌گذاری خارجی و افزایش تولید، در دوره پس‌ابرجام گشوده شده و امروز نیازمند کار و تولید هستیم و این دو بدون سرمایه و تکنولوژی امکان‌پذیر نیست.

وی تصریح کرد: چرا کار یک ملت بزرگ را کوچک می‌شمارید؟ این کار بزرگی که انجام شد، کار دولت نیست، بلکه کار یک ملت بزرگ، قدرتمند و مقاوم است و کاری

برگزاری جلسه طرح «دیرکرد بیمه کانتینر»

در انجمن کشتیرانی



کانتینر توسط نماینده بیمه پاسارگاد برای حاضرین توضیح داده شد و سپس مدیران عامل و مشاوران خارجی شرکت‌های حاضر در جلسه به طرح سوال در خصوص طرح مذکور و بیان ابهامات خود در این رابطه پرداختند که اعضای هیئت مدیره انجمن و نمایندگان بیمه به این پرسش‌ها و شبهات پاسخ دادند. در پایان این جلسه شرکت‌های مذکور از برگزاری آن اعلام رضایت کردند.

کشتیرانی و خدمات وابسته، در این جلسه که در تاریخ ۹۵/۱/۲۸ و از ساعت ۱۵ در محل دبیرخانه انجمن برگزار شد علاوه بر اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی، مدیران عامل و مشاوران خارجی شرکت‌های مازند دریا، دریا درخش، امید دریا، فروغ دریا و اسکوسیر و همچنین نمایندگان بیمه پاسارگاد حضور داشتند. در این جلسه ابتدا طرح بیمه دیرکرد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به منظور سهولت واگذاری کانتینر به صاحبان کالا و همچنین اطمینان شرکت‌های کشتیرانی از بازگشت سالم کانتینر و پرداخت هزینه‌های مالی آن اقدام به برگزاری جلسه توجیهی با حضور نمایندگان بیمه پاسارگاد و تعدادی از مدیران عامل شرکت‌های کشتیرانی به همراه مشاوران خارجی آنها نمود. به گزارش روابط عمومی انجمن

اعطای گواهینامه های جدید عضویت انجمن

کشتیرانی و خدمات وابسته

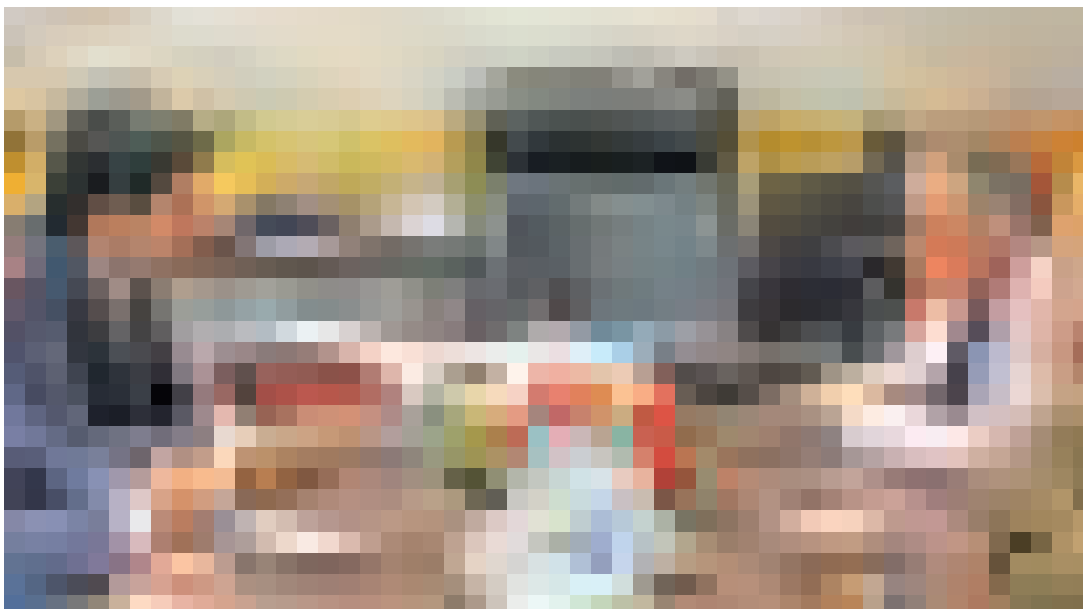


انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در راستای تمدید و همچنین صدور گواهینامه های عضویت اعضا، اقدام به تهیه و اعطای الواح جدید عضویت کرد.

به گزارش روابط عمومی انجمن، الواح تهیه شده بصورت جداگانه در دو زبان فارسی و انگلیسی بوده و در مقایسه با الواح سال های قبل از ویژگی های بیشتری برخوردار هستند. این برای اولین بار است که لوح مربوط به عضویت اعضای انجمن، جداگانه در دو زبان فارسی و انگلیسی تهیه شده و الواح اعطایی دارای نشان هولوگرام نیز هستند. دوره اعتبار الواح جدید عضویت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته یک ساله است.

حضور مدیرعامل «ماری تایم استاندارد»

در انجمن کشتیرانی



موارد تحت پوشش این نشریه مواردی همچون تانکرها، کانتینر، محموله های جامد و مایع، عملیات های ترمینالی، توسعه بنادر، تعمیر و تبدیل کشتی، کشتی سازی، آژانس های کشتی رانی، مسائل مالی و بیمه، قوانین دریانوردی، و لجستیک و حمل و نقل را شامل می شود.

انجمن در گفتگویی به تشریح عملکرد ماری تایم استاندارد پرداخت. ماری تایم استاندارد نشریه الکترونیکی است که نسخه آنلاین آن هر ۱۵ روز یکبار منتشر شده و در آن به اخبار روز حوزه کشتیرانی و صنعت دریانوردی در خاورمیانه و شبه قاره هند پرداخته می شود.

مدیرعامل نشریه الکترونیکی ماری تایم استاندارد پیش از ظهر روز چهارشنبه ۲۲ اردیبهشت ماه در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته حاضر شد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی، «تروور پریرا» مدیر عامل ماری تایم استاندارد در مدت حضور در دبیرخانه

یک سوال از وزیر؛

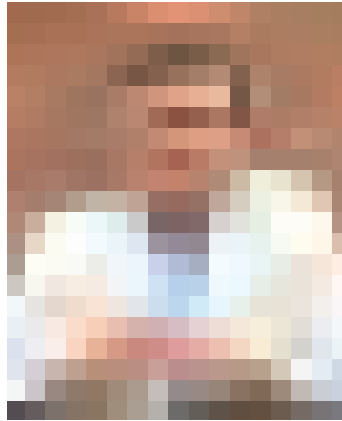
سهم کشتیرانی چه می شود

«عباس آخوندی» وزیر راه و شهرسازی، در گفت و گویی از تحول در بخش حمل نقل ریلی و هوایی کشور در سال جدید خبر داده بود، با توجه به نقش و اهمیت ترانزیت دریایی در توسعه اقتصادی باید این سوال را مطرح کرد که سهم ترانزیت دریایی و بطور روشن تر خطوط کشتیرانی در این تحول چه می شود؟

به گزارش سی نیوز، اقتصاد ایران به موجب توافق هسته ای انجام شده و رفع نسبی تحریم ها شرایط متفاوتی را با سال های گذشته تجربه می کند و نظر به تمایل کشورهای مختلف برای احیای روابط تجاری با ایران لزوم نوسازی و به روز رسانی خطوط حمل و نقل پیش از گذشته شده است.

در همین رابطه دولت محترم پس از اجرای برجام اقداماتی را برای ایجاد تحول در خطوط هوایی و ریلی آغاز کرده که بارزترین مورد آن عقد قرارداد با شرکت های هواپیماسازی معتبر جهانی برای خرید هواپیماهای مسافری است.

اما با توجه به اینکه در دوران اعمال تحریم های غرب علیه ایران، کشتیرانی کشور



نیز یکی از اهداف اصلی این تحریم ها باید از جناب وزیر راه و شهرسازی سوال شود آیا در تحول بخش های ترانزیتی، دولت سهمی را نیز برای کشتیرانی در نظر گرفته است؟ نظر به آنکه تحریم های اعمال شده بر کشتیرانی ایران موجب کاهش درآمد و فعالیت کشتیرانی کشور شده بود اکنون در دوران پساجام دولت چه برنامه ای برای احیای این خط ترانزیتی حیاتی دارد؟ در اواخر اسفندماه سال گذشته «محمد

سعیدی» مذاکره کننده پیشین هسته ای کشورمان و مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره شرکت کشتیرانی ایران، در سخنانی گفته بود: یکی از بخش های مورد تحریم با آغاز تحریم ها در سال ۲۰۰۸ کشتیرانی ایران بود، در واقع تصور کشورهای غربی این بود که با تحریم کشتیرانی موجب اختلال صادرات و واردات کشور شده و به اقتصاد و به تبع آن مردم ایران ضربه وارد کنند، البته با توجه به قطع ارتباط خطوط کشتیرانی دنیا پیش بینی می شد که با وجود دیگر تحریم ها ایران ضعیف و منزوی شود.

وی با بیان اینکه تحریم ها اثرات نامطلوب متعددی داشت، افزود: جلوگیری از نوسازی ناوگان کشتیرانی یکی از این آثار مخرب بود با توجه به اینکه نوسازی یک اقدام ضروری است و همین عدم نوسازی باعث آسیب به بدنه کشتیرانی کشور شد، در واقع با فسخ و تعلیق قراردادهای این بخش و Pending آنها، سیستم ناوبری کشور تضعیف و در نهایت توان رقابت با رقبای قوی در صحنه بین الملل از ما گرفته شده بود

نظر به آنکه تحریم های اعمال شده بر کشتیرانی ایران موجب کاهش درآمد و فعالیت کشتیرانی کشور شده بود اکنون در دوران پساجام دولت چه برنامه ای برای احیای این خط ترانزیتی حیاتی دارد؟



برگزاری ضیافت افطاری انجمن

کشتیرانی و خدمات وابسته

موسسه خدمات رفاهی کشتیرانی جمهوری اسلامی برگزار شد اعضای محترم هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز حضور داشتند.

این انجمن برگزار شد. به گزارش روابط عمومی انجمن، در این مراسم که با حضور اعضا انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در

ضيافت افطاری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در شب هفتم ماه مبارک رمضان (۲۴ خرداد) با حضور اعضای



سی نیوز بررسی می کند؛

در چابهار چه خبر است

تحلیل

خلق چین گفت: پس از انجام تشریفات قانونی بزودی شهرک صنعتی چینی ها و بزرگترین کارخانه کشتی سازی در چابهار احداث می شود.

«وانگ هونگ شنگ» در دیدار با جمعی از مدیران و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار افزود: رابطه تجاری، اقتصادی و فرهنگی دو کشور چین و ایران از گذشته دور برقرار بوده است.

وی گفت: مدیران و افراد متخصص و فنی هشت شرکت بزرگ کشور چین در این سفر حضور دارند و از نزدیک ظرفیت ها و توانمندیهای چابهار را برای سرمایه بررسی می کنند.

وی هدف از این سفر را بررسی های لازم جهت جانمایی شهرک صنعتی و شرکت کشتی سازی چینی ها در منطقه آزاد چابهار عنوان کرد و افزود: مصمم به سرمایه گذاری کلان در این منطقه هستیم.

رئیس هیات مدیره شرکت انرژی راه ابریشم کشور جمهوری خلق چین ادامه داد: مدیران و افراد متخصص و فنی شرکت کشتی سازی بین الملل، شرکت کشتی سازی گوانگ ژو، شرکت مهندسی نفت چین، شرکت گروه الکترونیک دونگ فانگ، شرکت گروه سینو هیدرو، شرکت طراحی صنعتی نوناین، شرکت کشتی سازی دولتی چین و شرکت فولاد یونگ لیان در سفر دو روزه در چابهار حضور دارند و در آینده اقدامات خوبی برای سرمایه گذاری انجام می دهند.

وانگ هونگ شنگ اظهار کرد: چابهار در دنیا موقعیت راهبردی مناسبی دارد و سرمایه گذاران کشور چین نیز تمایل زیادی برای فعالیت تجاری و اقتصادی در این منطقه دارند.

سرمایه گذاری ۸۵ میلیون دلاری هندی های در بندر چابهار

حضور هم زمان هیئت هایی از کشور چین و افغانستان در چابهار که در فرودین ماه سال جاری انجام گرفت موجب شد تا اخبار این منطقه مجددا در صدر خبرهای اقتصادی قرار بگیرد.

به گزارش سی نیوز، «حامد مبارکی» رئیس هیات مدیره و مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار گفت: ۲ هیات از کشورهای چین و افغانستان با هدف سرمایه گذاری در بخش های صنعتی و تجاری وارد منطقه آزاد در این شهرستان شدند.

وی ادامه داد: این هیات ضمن بازدید از مراکز تجاری و بازارهای منطقه آزاد، طرح توسعه بنادر شهید بهشتی و اسکله شهید کلانتری، نشست هایی با علی اوسط هاشمی استاندار سیستان و بلوچستان، مدیران حمل و نقل و ترانزیت و معاونت اقتصادی منطقه آزاد خواهند داشت.

مبارکی افزود: همچنین هیات تجاری افغانستان که صبح امروز به چابهار سفر کرده، علاوه بر نشست ها و بازدیدهای مشترک گشت ساحلی نیز خواهند داشت و از نزدیک با ظرفیت های منطقه آشنا می شوند.

مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار بیان کرد: راه اندازی خط ترانزیت کالا از منطقه آزاد چابهار به افغانستان یکی از اهداف سفر هیات تجاری - سرمایه گذاری این کشور به شهرستان است.

مبارکی بیان کرد: هیات سرمایه گذاری کشور افغانستان یکشنبه شب و هیات سرمایه گذاری کشور چین صبح دوشنبه هفته جاری چابهار را به مقصد تهران ترک می کنند.

احداث بزرگترین کارخانه کشتی سازی و شهرک صنعتی چینی ها در چابهار

رئیس هیات مدیره شرکت انرژی راه ابریشم کشور جمهوری

اما در حالی یک پایگاه خبری وابسته به وزارت نفت از آمادگی هندی‌ها برای سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری در بندر چابهار خبر داده که مدیرکل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان کل سرمایه‌گذاری هندی‌ها را در این بندر ۸۵ میلیون دلار اعلام کرد. «سیاوش رضوانی» در واکنش به انتشار خبر سرمایه‌گذاری ۲۰ میلیارد دلاری هندی‌ها در بندر چابهار اظهار کرد: کل سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار ۸۵ میلیون دلار است که مربوط به خرید تجهیزات فاز یک این بندر است. وی با تاکید بر این که سرمایه‌گذاری مذکور با جوینت شدن شرکتی هندی با شرکتی داخلی انجام می‌شود، تصریح کرد: یکی از شروط این سرمایه‌گذاری مشترک حضور یک پیمانکار بخش

خصوصی ایرانی است که تا نیمه نخست امسال عملیاتی می‌شود. وی با یادآوری مصوبه دولت هند برای سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیون دلار دیگر در استان سیستان و بلوچستان، افزود: این میزان سرمایه‌گذاری در بخش‌هایی مانند، ترانزیت، راه آهن، پتروشیمی و... صورت می‌گیرد. مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان با تاکید بر این که میزان کل سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار ۸۵ میلیون دلار است، بیان کرد: این میزان سرمایه‌گذاری برای مدت ۱۰ سال است و در این رابطه سه نشست با طرف‌های هندی داشته‌ایم. به گفته وی، قرارداد بین شرکت ایرانی و هندی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار تا پایان نیمه نخست امسال نهایی می‌شود.

سی‌نیوز بررسی کرد؛

رویای تحول اقتصادی و چالش رکود بنادر

برای رسیدن به رشد اقتصادی و تحقق تحول در این بخش، کشور باید از تمامی ظرفیت‌های خود استفاده کند و نظر به نقش مهم بندر در صادرات و واردات کالا رکود این بخش می‌تواند به عنوان چالشی مهم برای طرح رشد اقتصادی مطرح باشد.

به گزارش سی‌نیوز، با رهنمودهای رهبر معظم انقلاب، ایران در حال پشت سر گذاشتن دوران اقتصاد مقاومتی است و در این راه دولت محترم نیز برنامه‌هایی را برای رشد اقتصادی و تحول در دست اجرا دارد اما انتشار گزارش‌های آماري سال گذشته نشان می‌دهد اقدامات دولت با چالشی بنام رکود در بنادر مواجه است. بر اساس این گزارش، در سال گذشته ۱۳۱ میلیون و ۷۹۶ هزار و ۱۶۹ تن کالا در بندر ایران تخلیه و بارگیری شد تا به این ترتیب کاهش ۱۰ درصدی در این بخش ثبت شود که نشان دهنده عمیق‌تر شدن رکود در بنادر است. بر اساس آمار سازمان بندر و دریانوردی، پرونده عملکرد یک‌ساله بندر ایران در پایان سال ۹۴ با ثبت روند نزولی ۱۰.۱ درصدی بسته شد به صورتی که با کاهش حدود ۱۵ میلیون تنی، تخلیه و بارگیری یکساله کالاهای غیرنفتی و مواد نفتی در بندر ایران به ۱۳۱ میلیون و ۷۹۶ هزار و ۱۶۹ تن رسید که در این میان معدل تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی منفی و کالاهای نفتی مثبت ثبت شد.

کاهش ۱۶.۳ درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی

طبق این آمار، تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی با کاهش ۱۶.۷ میلیون تنی به ۸۵ میلیون و ۸۹۴ هزار و ۳۱۷ تن و افت ۱۶.۳ درصدی رسید که ۴۱ میلیون و ۷۲۲ هزار و ۸۹۵ تن سهم عملیات تخلیه و ۴۴ میلیون و ۱۷۱ هزار و ۴۲۲ تن سهم عملیات بارگیری است تا به این ترتیب عملیات تخلیه با ۲۱ درصد کاهش و عملیات بارگیری با ۱۱.۴ درصد کاهش همراه شود.

واردات و صادرات کالاهای غیرنفتی دو شاخص دیگر عملکرد بندری است که هر کدام از آنها در برهه زمانی سال ۹۴ ریزش

ثبت شدند به صورتی که واردات کالاهای غیرنفتی با کاهش ۱۸.۶ درصد به ۳۳ میلیون و ۴۶۱ هزار و ۲۹۲ تن رسید این در حالی است که صادرات کالاهای غیرنفتی که یکی از اولویت‌های اقتصادی کشور برای دستیابی به قطع وابستگی اقتصاد به صادرات نفت خام است با کاهش ۹ درصدی به ۳۷ میلیون و ۴۰۵ هزار و ۴۷۲ تن رسید.

ترانزیت، کاپوتاز و ترانشیپ نیز از دیگر شاخص‌های عملیات بندری در بخش غیرنفتی هستند که هر کدام به ترتیب با کاهش ۲۱.۸ درصدی، ۲۶.۷ درصدی و ۳۷.۴ درصدی در پرونده یکساله بندر ثبت شده‌اند. بدین صورت اگر معدل رویه‌های دیگر در تخلیه و بارگیری بندر در نظر گرفته شود بخش آمار غیرنفتی عملیات تخلیه و بارگیری بندر کاملاً ریزشی است زیرا سایر رویه‌ها نیز با کاهش ۲۸.۵ درصدی روبه‌رو شده است. به بیان دیگر، رکود تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در بندر با تداوم روند ریزشی یکساله عمیق‌تر شد به طوری که روند کاهش که از فروردین ماه سال ۹۴ در بندر آغاز شده بود با پیش رفتن در این مسیر، یکساله شد و رکود بندر را ملموس‌تر کرد.

تخلیه و بارگیری حدود ۴۶ میلیون تن مواد نفتی در سال ۹۴

بر اساس همین آمار، تخلیه و بارگیری مواد نفتی در بندر که از ابتدای سال ۹۴ تا پایان این سال روند سینوسی را سپری کرد و بالاخره با ثبت روند افزایشی در چند ماه پایانی سال توانست در کارنامه یکساله خود، نمره قبولی کسب کند به‌صورتی که ۴۵ میلیون و ۹۰۱ هزار و ۸۵۱ تن مواد نفتی در بندر تخلیه و بارگیری شد و افزایش ۴.۳ درصدی را ثبت کرد.

با این همه بارگیری مواد نفتی در سال ۹۴ از وضعیت مناسب‌تری نسبت به تخلیه برخوردار بود زیرا بارگیری با افزایش ۱۸.۱ درصدی به ۲۵ میلیون و ۱۹۲ هزار و ۳۸۶ تن رسید اما تخلیه نه تنها افزایش نیافت بلکه کاهش ۸.۷ درصدی را در کارنامه خود ثبت کرد و به ۲۰ میلیون و

۷۰۹ هزار و ۴۶۵ تن بالغ شد.

این در حالی است که، صادرات و واردات مواد نفتی هم‌پای یکدیگر افزایش یافتند به صورتی که واردات با افزایش ۴۳.۴ درصدی به دو میلیون و ۴۹۱ هزار و ۵۲۷ تن و صادرات با افزایش ۴۲.۸ درصدی به ۱۵ میلیون و ۷۸۸ هزار و ۳۳ تن رسید.

برای ترانزیت و کابوتاز مواد نفتی هم در سال ۹۴ روند منفی ثبت شد به صورتی که ترانزیت ۸.۳ درصد و کابوتاز ۱۲.۳ درصد افت پیدا کرد این در حالی است که سایر رویه‌های تخلیه و بارگیری مواد نفتی در بندر با افزایش ۲۸۴ درصدی مواجه شد.

گفتنی است؛ بر اساس آمار سازمان بندر و دریانوردی، بیشترین رکورد تخلیه و بارگیری مواد نفتی و کالاهای غیرنفتی در بندر متعلق به بندر شهیدرجایی با سهم تخلیه و بارگیری بالغ بر ۱۸ میلیون تن مواد نفتی و ۴۰.۶ میلیون تن کالاهای غیرنفتی است.

عملیات تخلیه و بارگیری مواد نفتی و کالاهای غیرنفتی در بندر فریدون کنار با ۵۷ درصد کاهش، در بندر خرمشهر با ۳۳ درصد کاهش، در بندر آستارا با ۳۲ درصد کاهش، در بندر گناوه با ۲۹ درصد کاهش، در بندر آبادان با ۲۵ درصد کاهش، در بندر قشم با ۲۰ درصد کاهش، در بندر بوشهر با ۱۹ درصد کاهش، در بندر امیرآباد با ۱۷ درصد کاهش، در بندر چابهار با ۱۴ درصد کاهش، در بندر انزلی با ۱۲ درصد کاهش، در بندر شهیدرجایی با ۱۱ درصد کاهش، در بندر نکا با ۱۰ درصد کاهش، در بندر امام خمینی با ۵ درصد کاهش، در بندر شهیدباهنر با سه درصد کاهش و در بندر لنگه بدون تغییر، در بندر نوشهر با ۱۹ درصد افزایش و در بندر جاسک با ۴۵۱ درصد افزایش نسبت به سال ۹۳ ثبت شد.

با توجه به آمارهای ارائه شده مشخص است که بندر کشور نیازمند توجه و اندیشه راهکارهای مناسب برای خروج از رکود هستند زیرا خروج این بخش از رکود و سکون می‌تواند محرکی باشد برای رونق گرفتن بازار کسب و کار در داخل کشور و در نهایت بهبود شرایط اقتصادی.

با رهنمودهای

رهبر معظم

انقلاب، ایران

در حال پشت

سرگذاشتن دوران

اقتصاد مقاومتی

است و در این

راه دولت محترم

نیز برنامه‌هایی را

برای رشد اقتصادی

و تحول در دست

اجرا دارد اما

انتشار گزارش‌های

آماري سال گذشته

نشان می‌دهد

اقدامات دولت با

چالشی بنام رکود

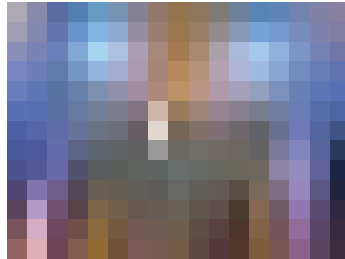
در بندر مواجه

است.

تسهیل داد و ستد با ایران یا تشدید فشارها بر تهران

موضوع از طریق معاملات دلاری بپردازیم. به گزارش سسی نیوز، آنچه از اظهارات جدید رئیس جمهور آمریکا برمی آید موید این مطلب است که شرکت های آمریکایی با وجود لغو تحریم های واشنگتن علیه تهران همچنان برای معامله با ایران با مشکلاتی مواجه هستند که عمده ترین مورد آن ممنوع بودن مبادلات بانکی میان بانک های آمریکایی و ایرانی است.

با توجه به این وضعیت می توان گفت که اوباما در برابر فشارهای وارده از سوی ایران و همچنین کشورهای اروپایی و حتی شرکت های آمریکایی برای تسهیل داد و ستد با ایران با توجه به اجرای برجام، به نوعی دست به یک حرکت دیپلماتیک زده و با مامور کردن وزیر خزانه داری خود برای مذاکره با پنج کشور به نوعی با افکار عمومی بازی کرده و هدف آن بر اساس عملکرد کاخ سفید در دوره پاسبانجام صرفاً تشدید فشارها بوده و نه تسهیل روابط تجاری زیرا در این مدت چند ماهه مشخص شده که آمریکا به رغم تصویب برجام در کنگره تمایلی برای انجام معاملات با تهران ندارد.



وی در عین حال گفت چند ماه طول می کشد تا شرکت های خارجی نسبت به معامله با ایران اطمینان خاطر پیدا کنند. رئیس جمهور آمریکا در ادامه گفت کشورش در نظر ندارد اجازه دهد از طریق نظام بانکی آمریکا با ایران معاملات دلاری انجام شود و شرکت های خارجی می توانند از طریق بانک های اروپایی با ایران همکاری داشته باشند.

وی با اشاره به گلایه های ایران از بی میلی بانک های خارجی برای احیای روابط با ایران گفت: برخی نگرانی هایی را که ایران عنوان کرده است ما با تعامل با ایران در حال حل و فصل آنها هستیم. وی در عین حال گفت: لازم نیست که به این

رئیس جمهور آمریکا در اظهاراتی از ماموریت وزیر خزانه داری این کشور برای مذاکره با پنج کشور در راستای تسهیل امر داد و ستد با ایران و از میان برداشته شدن موانع موجود در روابط تجاری تهران با سایر کشورها خبر داده اما آیا این اظهارات صحت دارند؟

به گزارش سسی نیوز، «باراک اوباما» با اذعان به تداوم برخی تحریم ها با وجود اجرایی شدن برجام گفت: «جک لو» وزیر خزانه داری آمریکا به همراه هم تائیان خود در پنج کشور دیگر طرف مذاکره با ایران برای شرکت ها شفاف خواهند کرد که در واقع چه معاملاتی با ایران مجاز است.

رئیس جمهور آمریکا مدعی شد کشورش سعی خواهد کرد تا به شرکت های خارجی کمک کند تجارت آسان تری با ایران داشته باشند اما تهران نیز باید به آنها اطمینان دهد که ایران مکان امنی برای سرمایه گذاری است.

باراک اوباما که در پایان یک نشست دوازده امنیت هسته ای در آمریکا سخن می گفت به طور ضمنی به عدم لغو عملی برخی تحریم ها علیه ایران اذعان کرد.

تحلیل

باراک اوباما که در پایان یک نشست دوازده امنیت هسته ای در آمریکا سخن می گفت به طور ضمنی به عدم لغو عملی برخی تحریم ها علیه ایران اذعان کرد.

عملکرد کانتینری بنادر کشور در سال ۹۴

چنین عددی تجربه نشده بود بلکه حتی در سال هایی عملیات کانتینری حدود سه میلیون و یا حتی بالاتر از سه میلیون هم نیز رسیده بود.

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، عملکرد بنادر مهم و بزرگ کانتینری ایران مانند شهیدرجایی، بوشهر و امام خمینی^(ع) منفی در سال گذشته بود که البته بنادر شهیدباهنر، چابهار، امیرآباد و قشم نیز از این بنادر تبعیت کرده و نمودار منفی را در این بخش ثبت کردند این در حالی است که بنادر کوچک مانند گناوه، انزلی، نوشهر، شهیدباهنر، امیرآباد و لنگه در مجموع روند مثبتی را در پیش گرفتند.

بنابر آمار، میزان تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر شهیدرجایی با کاهش ۳۱.۵ درصد به یک میلیون و ۸۲۳ هزار و ۱۶۶ TEU کانتینر رسید. تا به این ترتیب بزرگترین بندر کانتینری ایران با سهم ۲۰ درصدی از کل عملیات کانتینری ایران، پرچم عملکرد منفی کانتینری خود را در تمام طول سال ۹۴ برافراشته نگه دارد.

بندر بوشهر هم به عنوان دومین بندر کانتینری ایران در سال گذشته موفق به تخلیه و بارگیری ۱۸۸ هزار و ۱۳ TEU کانتینر شده بود کاهش ۳۱ درصدی را در

بتواند موتور بنادر را به حرکت درآورد. این در حالی است که بسیاری از تجار و بازرگانان از خرید و معامله کالا خودداری کرده و منتظر مشخص شدن نتایج مشهود برجام بودند. همچنین با وجود اجرای برجام و رفع محدودیت های تجاری ایران، متاسفانه محدودیت های بانکی و مرادات مالی ایران با دیگر کشورها همچنان پابرجا بود بنابراین همه عوامل دست به دست هم دادند تا عملکرد بنادر ایران در سال گذشته نسبت به سال ۹۳ ریزش داشته باشد و به تبع آن پرونده عملیات کانتینری بنادر نیز با افت ۱۴.۶ درصدی بسته شود. این در حالی است که عملیات کانتینری بنادر در سال ۹۳ نسبت به سال ۹۲ بیش از ۱۰.۵ درصد افزایش یافته بود.

مارین تایمز در گزارشی می نویسد: گفتنی است که عملیات کانتینری بنادر ایران که تا سال ۹۱ روند افزایشی داشت در سال ۹۲ نسبت به قبل اندکی کاهش یافت اما این کاهش را در سال بعد یعنی سال ۹۳ جبران کرد اما این شاخص بندری در سال گذشته با ریزشی شدید به سال ۸۷ و ماقبل آن سقوط کرد زیرا سال ۸۷ که میزان عملیات کانتینری حدود ۲.۱ میلیون TEU کانتینر بود تا سال گذشته دیگر

عملیات کانتینری بنادر در سال گذشته با ۱۴.۶ درصد کاهش نسبت به سال ۹۳ به دو میلیون و ۹۹ هزار و ۵۰۶ TEU رسید. به گزارش سسی نیوز، عملیات کانتینری بنادر در سال گذشته با ۱۴.۶ درصد کاهش نسبت به سال ۹۳ به دو میلیون و ۹۹ هزار و ۵۰۶ TEU رسید این در حالی است که کارنامه عملیات کانتینری بنادر در سال ۹۳ با ۱۰.۵ درصد افزایش نسبت به سال ۹۲ بسته شده بود.

به اعتقاد کارشناسان دریایی و بندری قیمت نفت اصلی ترین بازیگردان عملیات بندری است به گونه ای که با کاهش قیمت نفت واردات نیز کاهش می یابد و به نسبت کاهش واردات فعالیت بنادر نیز کمتر می شود و هم پای افزایش قیمت نفت، واردات نیز افزایش یافته و فعالیت بنادر را نیز رونق می گیرد. البته به اعتقاد کارشناسان عوامل مختلف دیگری نیز بر پروسه عملیات مختلف بندری تاثیرگذار است که از جمله مهم ترین عوامل در چند سال گذشته ایران می توان به تحریم های ظالمانه اشاره کرد که حرکت رشد عملیات بندری را در کشور کند کرده بود با این وجود در سال گذشته پیش بینی می شد که توافق هسته ای ایران و کشورهای ۱+۵ و پس از آن اجرای برجام

گزارش خبری

سال گذشته نسبت به سال ۹۳ ثبت کرد. بندر امام خمینی^(۵) نیز سومین بندر کانتینری ایران در سال ۹۴ با جابه‌جایی ۱۲۱ هزار و ۳۵۹ TEU کانتینر نسبت به سال ۹۳ حدود ۳۱.۵ درصد کاهش را در کارنامه خود ثبت کرد.

لازم به ذکر است حدود ۹۵ درصد فعالیت کانتینری بنادر در سه بندر نامبرده انجام می‌شود که متأسفانه در سال ۹۴ این سه بندر با قرار گرفتن در مسیر کاهشی، موجب افت مجموع آمار عملیات کانتینری بنادر کشور شدند در واقع با آنکه درصد افزایش عملکرد بنادر کوچک بیشتر از درصد کاهش بنادر بزرگ‌تر بوده اما از آنجایی که بیشترین سهم کانتینری بنادر متعلق به این

سه بندر بزرگ کشور است به همین دلیل با غلبه بر مجموع آمار، افت و کاهش را برای فعالیت کانتینری بنادر رقم زدند.

پس از سومین بندر، بندر خرمشهر قرار دارد که با جابه‌جایی ۵۶ هزار و ۳۱۶ TEU کانتینر و ثبت ۴۰ درصد افت، در جایگاه چهارمین بندر کانتینری در سال ۹۴ نشسته است. بندر چابهار به عنوان پنجمین بندر کانتینری ایران هم، با ثبت کاهش ۴۲.۵ درصدی توانست ۲۶ هزار و ۴۸۵ TEU کانتینر را تخلیه و بارگیری کند.

بر اساس این آمار پس از بندر چابهار، بندر قشم با جابه‌جایی ۱۲ هزار و ۴۲۰ TEU کانتینر و کاهش ۴۸ درصدی در رتبه ششم، بندر گناوه با جابه‌جایی ۱۰ هزار و

۲۱۶ TEU کانتینر و افزایش پنج درصدی در رتبه هفتم، بندر انزلی با جابه‌جایی ۴ هزار و ۱۵۲ TEU کانتینر و افزایش ۴۰ درصدی در رتبه هشتم، بندر نوشهر با جابه‌جایی ۷۱۲ TEU کانتینر و افزایش ۴۱.۸ درصدی در رتبه نهم، بندر شهیدباهر با جابه‌جایی ۶۱۴ TEU کانتینر و کاهش ۸۷ درصدی در رتبه دهم، بندر امیرآباد با جابه‌جایی ۵۹۴ TEU کانتینر و کاهش ۴۹.۷ درصدی در رتبه یازدهم، بندر لنگه با جابه‌جایی ۴۲۷ TEU کانتینر و افزایش ۲۵۰ درصدی در رتبه دوازدهم بنادر کانتینری قرار گرفتند. گفتنی است بیشترین کاهش به نام بندر امیرآباد و بیشترین افزایش به نام بندر لنگه ثبت شد.

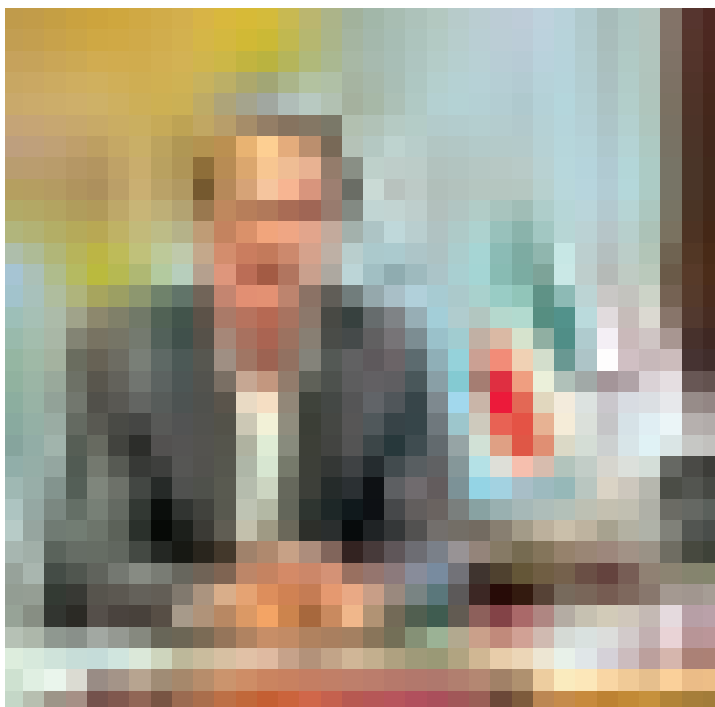
مدیر بازرگانی شرکت ملی نفتکش خبر داد؛

مشکل بیمه کشتی‌های ایران حل شد

مدیر بازرگانی شرکت ملی نفتکش ایران ضمن اعلام پهلوگیری نخستین کشتی این شرکت در بنادر آفریقا از حل شدن مشکل بیمه کشتی‌ها خبر داد.

به گزارش سسی نیوز، «نصرالله سردشتی» مدیر بازرگانی شرکت ملی نفتکش ایران با بیان اینکه ناوگان این شرکت به لحاظ فنی و عملیاتی مشکلی برای تردد در آب‌ها و بنادر اروپا ندارد، گفت: از ژانویه (دیماه) ۲۰۱۶ و با اجرایی شدن برنامه جامع اقدام مشترک (برجام)، تلاش‌های ما برای اخذ رتبه، پرچم و بیمه نفتکش‌ها، بیش از گذشته شدت گرفت که در نتیجه این اقدام‌ها، مسایل مربوط به پرچم و کلاس کشتی‌ها به طور کامل حل شد.

بر اساس اعلام شرکت ملی نفتکش، وی درباره بیمه کشتی‌ها نیز افزود: باتوجه به پیگیری‌ها و رایزنی‌های انجام شده این مشکل مرتفع شده است، به طوری که بزودی شاهد ورود کشتی‌های ناوگان شرکت ملی نفتکش به کلپ‌های بین‌المللی بیمه‌ای و حضور ناوگان این شرکت در پایانه‌های اروپایی و دیگر پایانه‌های بزرگ نفتی در دنیا خواهیم بود. مدیر بازرگانی شرکت ملی نفتکش ایران به پهلوگیری نخستین نفتکش ایرانی در بنادر آفریقا پس از لغو تحریم‌ها اشاره و اضافه کرد: تا پیش از لغو تحریم‌ها، کشتی‌های شرکت ملی نفتکش تنها در بنادر شش کشور تعیین شده برای صادرات نفت کشور پهلو می‌گرفتند اما اواخر اسفندماه سال گذشته، شاهد پهلوگیری نخستین کشتی این شرکت در بندری به جز بنادر این شش کشور بودیم. وی ابراز امیدواری کرد به زودی شاهد

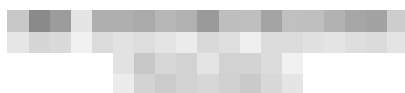
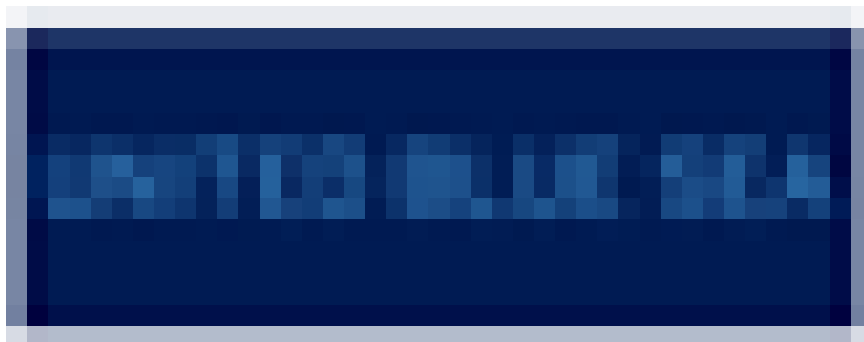
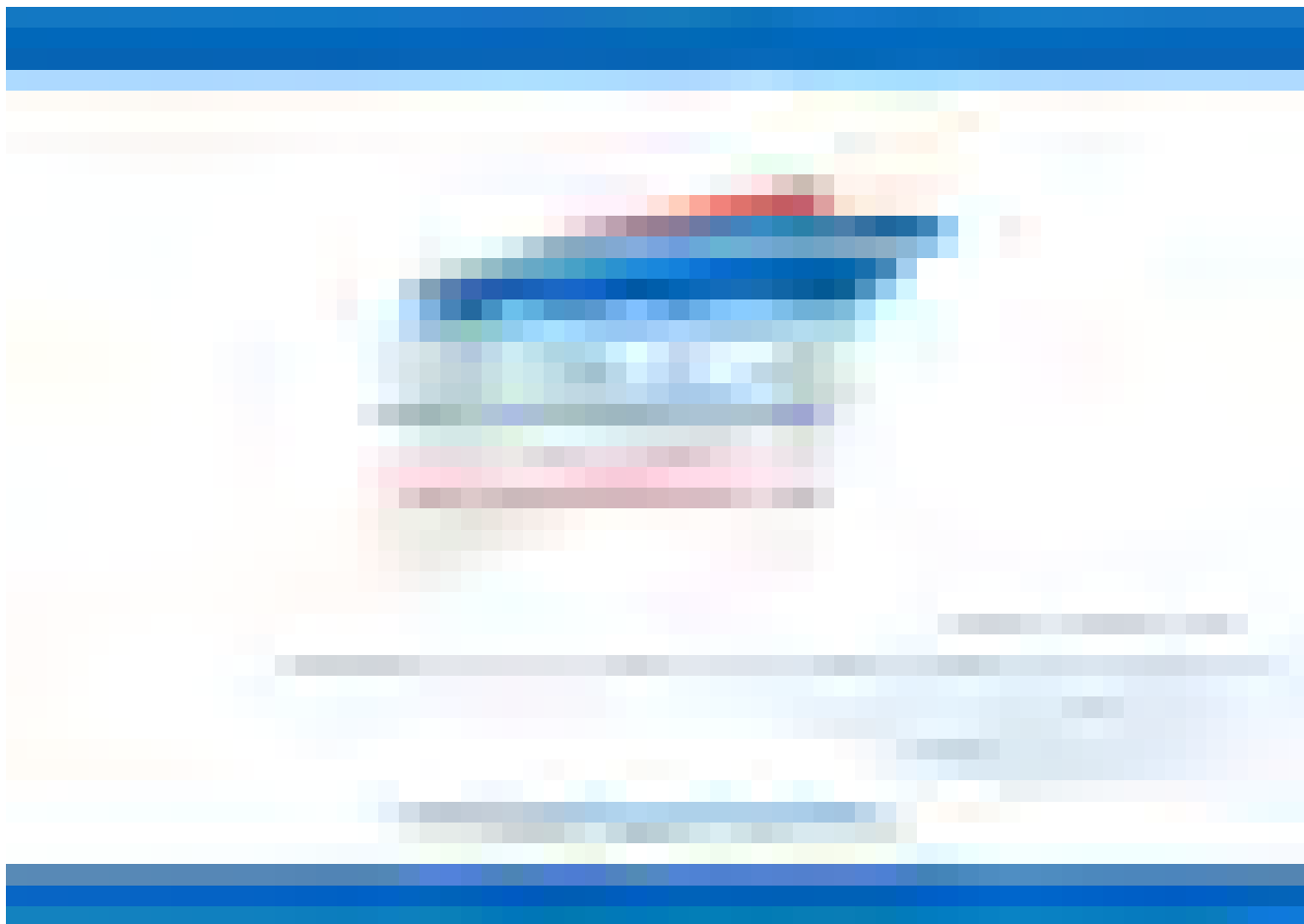


برجام (توافق ایران و ۵+۱) تحریم‌های صنعت نفت و نفتکش‌های ایرانی رفع شد. با توجه به ریسک بالای حمل‌محموله‌های نفتی، بنادر بسیاری از کشورها به شرطی اجازه تردد به نفتکش‌ها را می‌دهند که تحت پوشش بیمه‌های معتبر بین‌المللی قرار داشته باشند، بر این اساس به دلیل تحت پوشش قرار نگرفتن بیمه‌های بین‌المللی، حضور نفتکش‌های ایرانی در بنادر اروپایی با مانع مواجه شد.

در صورت رفع مشکل بیمه، نفتکش‌های ایرانی علاوه بر حمل نفت ایران به مقصد اروپا، می‌توانند نفت شرکت‌های بین‌المللی را نیز در بنادر مختلف حمل کنند.

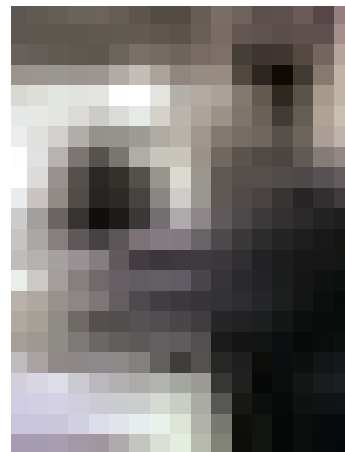
پهلوگیری کشتی‌های شرکت ملی نفتکش ایران در بنادر اروپایی باشیم. سردشتی با بیان اینکه ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران تا پیش از تحریم‌ها همواره مورد توجه شرکت‌های بزرگ نفتی بوده است، بیان کرد: نخستین کشتی ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران پس از لغو تحریم‌ها در اسفندماه سال گذشته به اجاره یکی از شرکت‌های بزرگ نفتی درآمد. وی با بیان اینکه تمامی کشتی‌های ناوگان این شرکت در سال گذشته فعال و عملیاتی بوده، گفت: هم‌اکنون ۹۰ درصد ناوگان این شرکت در خدمت صادرات نفت جمهوری اسلامی ایران است. از دی‌ماه سال گذشته و اجرایی شدن

در صورت رفع
مشکل بیمه،
نفتکش‌های
ایرانی علاوه بر
حمل نفت ایران
به مقصد اروپا،
می‌توانند نفت
شرکت‌های بین
المللی را نیز در
بنادر مختلف
حمل کنند.



رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته هشدار داد؛

رکود در کمین گریدورهای ترانزیتی ایران



رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: یکی از منابع درآمدی کشور، حمل و نقل است که اگر به صورت کلان بنگریم و با نام لجستیک به آن نگاه کنیم از شاخصه‌های مختلفی برخوردار است که این شاخصه‌ها و مولفه‌ها باید به گونه‌ای تجزیه شود که بالتبع عوامل تاثیرگذار آن اعم از مثبت و منفی احصاء شود.

به گزارش سسی نیوز، دکتر «مسعود پل‌مه» گفت: باید بدانیم که حمل و نقل صرفاً انتقال کالا نیست. اگر یک فرایند را در نظر بگیریم از زمانی که مدیریت لجستیک و زنجیره تامین شکل می‌گیرد یعنی اصطلاحاً خدمات بازرگانی و فوروردری آغاز و کالا برای عبور از ایران جذب می‌شود، این ارتباط شکل می‌گیرد و به عنوان یکی از مهم‌ترین پایه‌ها تا زمانی که طراحی حمل برای انتقال به بنادر ما، عملیات تخلیه و بارگیری و دیو در بنادر، مجدداً عملیات تخلیه و بارگیری چه به صورت ترانشیپ و چه حمل ترکیبی برای عبور از ایران و ... این زنجیره را به صورت کامل دربر می‌گیرد.

وی افزود: به طور قطع ما تنها کشوری نیستیم که به دنبال دسترسی یافتن و به وجود آوردن زنجیره کامل از این حلقه‌ها هستیم.

پل مه در مصاحبه با مارین تایمز با اشاره به اینکه یکی از مزیت‌های کشور ما امنیت است، گفت: اگر پاکستان، افغانستان، عراق و حتی ترکیه را بخواهیم از این منظر نگاه کنیم از امنیت لازم برخوردار نیستند پس مهم‌ترین پارامتر برای اینکه بتوانیم عملکرد رقابتی در این زمینه به جای بگذاریم این است که از این مزیت استفاده لازم را ببریم. در کنار این موضوع، ما کریدورهایی داریم که نمی‌توانیم از آنها به نحو مطلوب استفاده کنیم بنابراین به طور قطع باید بررسی کنیم که چه عوامل بازدارنده‌ای در کشور ما وجود دارد که مانع

اصلی استفاده بهینه از این کریدور می‌شود. رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته درباره دیگر عوامل موثر در این موضوع تصریح کرد: همچنین ما در منطقه شرایطی را داریم که مزیت‌های نسبی برای ما به وجود می‌آورد تا بتوانیم بهره خوبی را از آن شرایط ببریم اما این شرایط رفته رفته رنگ می‌بازد و از بین می‌رود.

وی در ادامه خاطرنشان کرد: در یک دهه قبل ما در منطقه درخصوص حمل ترانزیتی حرف اول را می‌زدیم اما متأسفانه آرام آرام به واسطه عدم توجه لازم و عدم ترسیم نمودار عمر ترانزیت اکنون این جایگاه را نداریم. در صورتی که اگر می‌توانستیم بر اساس نمودار عمر، که از زمان تولید تا مرگ شامل سیر صعودی، سیر افقی و سیر نزولی است، سیر صعودی ترانزیت خود را با تجدید مهندسی و مهندسی ساختار سیر صعودی و افقی خود را افزایش دهیم می‌توانستیم خیلی دیرتر از این به نزول آن نزدیک شویم، اما متأسفانه این اتفاق نیفتاد.

پل مه افزود: علاوه بر این کریدورهای تراسیکا در شمال ایران چه جاده‌ای، چه ریلی و چه دریایی شکل گرفته است که همه اینها عواملی بود که روز به روز ما را در شرایطی قرار داد که قابلیت‌های بالفعل را از دست دادیم.

وی با اشاره به اینکه اگر جزء به جزء بخواهیم اتفاقات منطقه را بررسی کنیم باید برنامه‌های چین را در نظر بگیریم، بیان کرد: چین در یک پروژه بلندپروازانه با نام پروژه مروراید که در جنوب آسیا و در خاورمیانه رقم می‌خورد صرفاً برای پاکستان ۲۲ میلیارد دلار تخصیص می‌دهد که شامل ایجاد ساختارهای جاده‌ای، ریلی، بندری فرودگاهی، ارتباطی، مخابراتی و حتی در زمینه فرهنگ‌سازی است علاوه بر این چین نیز در حال سرمایه‌گذاری بزرگتری در آفریقا است.

این فعال دریایی کشور تصریح کرد: یکی از اقدامات دیگر چین، کریدوری ریلی است که از شرق این کشور به جنوب پاکستان برای دسترسی به کراچی و گوادر کشیده می‌شود که هم اکنون در حال طراحی است نکته حائز اهمیت این است که وقتی این پروژه اجرایی شود سهم حمل و نقل دریایی ما تحت تاثیر گردش عملیات این کریدور، کم می‌شود.

وی هشدار داد: درست است که چین به منظور پشتیبانی در فعالیت‌های اقتصادی خود در آفریقا می‌خواهد این اقدام صورت گیرد اما مفهومش این نیست که هیچ کالایی

وارد این خط ریلی نمی‌شود به استثنای کالایی که به آفریقا می‌خواهد برود. بنابراین کالاهایی که به منطقه ما وارد می‌شود اعم از کالاهایی که به مقصد ایران یا کشورهای جنوب خلیج فارس در حرکت هستند نیز می‌توانند از این مسیر عبور کنند.

پل مه تأکید کرد: در کنار این اتفاقات یک خط ریلی دیگر شکل می‌گیرد که دو تا سه ماه قبل چند کانتینر خالی به صورت نمادین از طریق آن و از چین به کشورهای آسیایانه میانه و به ایران منتقل شد این در شرایطی است که همین کار نمادین عواقبی را برای کشور ما به همراه دارد.

این مقام مسوول در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: همه این اتفاقات در حالی رخ می‌دهد که تمام توجه ما به کریدور ترانزیت شمال - جنوب و با حمایت ناوگان دریایی و بنادر است تا کالاهایی را که از چین می‌آید به ایران منتقل کنند و از ایران به کشورهای دیگر ترانزیت کنیم، یعنی خط ریلی که از چین به قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان و در نهایت به ایران برسد. انتهای این خط به ما می‌رسد در نتیجه این کریدور ریلی هیچ گونه درآمدزایی، اشتغالزایی و ارزش افزوده برای ما ندارد.

از جمله تاثیرات سوء این اتفاق کاهش حجم قابل توجهی از بازارهای ترانزیتی به حوزه CIS خواهد بود که از طریق دریا به بنادر ما می‌آیند در نتیجه حمل و نقل دریایی و جاده‌ای کشور و عملکرد ما در این بخش آسیب خواهد دید.

شاید گفته شود چرا با توجه به اینکه حوزه اصلی ما و ماموریتمان دریا است به ترانزیت توجه می‌کنیم. لازم است عرض نمایم ترانزیت جزو لاینفک ارتقاء و در آمد زیبای حمل و نقل دریایی و خدمات بندری می‌باشد. طبیعتاً حفظ و افزایش آمارهای ترانزیتی ارتباط مستقیم با رشد کمی حمل دریایی، تخلیه، بارگیری و انبارداری در بنادر ما دارد.

وی در پاسخ به این پرسش که به چه دلیل ما برای این کریدور جدید اهمیت زیادی قائل هستیم، گفت: زیرا ما جزیره‌ای فکر می‌کنیم در صورتی که اگر ملی فکر کنیم به طور قطع این اتفاق نمی‌افتد. به بیان دیگر چون سازمان‌هایی که متولی یک صنعت و حرفه مشخص هستند جزیره‌ای فکر می‌کنند به دنبال رشد مثبت در عملکرد سازمان خود هستند و از موضوعات دیگر که در رشد ملی تاثیر دارد فارغ می‌شوند در نتیجه عملکردهای کوتاه مدت دارند و از دیگر عوامل غافل می‌شوند.

در یک دهه قبل ما در منطقه

درخصوص حمل ترانزیتی حرف

اول را می‌زدیم اما متأسفانه آرام آرام

به واسطه عدم توجه لازم و عدم

ترسیم نمودار عمر ترانزیت اکنون این

جایگاه را نداریم. در صورتی که اگر

می‌توانستیم بر اساس نمودار عمر،

که از زمان تولید تا مرگ شامل سیر

صعودی، سیر افقی و سیر نزولی

است، سیر صعودی ترانزیت خود را با

تجدید مهندسی و مهندسی ساختار

سیر صعودی و افقی خود را

افزایش دهیم می‌توانستیم خیلی

دیرتر از این به نزول آن نزدیک

شویم، اما متأسفانه این اتفاق نیفتاد.

آغاز دوره های آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



دوره های آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در سال ۱۳۹۵، از روز سه شنبه ۷ اردیبهشت آغاز شد. به گزارش روابط عمومی انجمن، اولین دوره آموزشی که در محل مرکز آموزش انجمن برگزار گردید «آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر» بود که از ساعت ۱۳ روز سه شنبه هفتم اردیبهشت آغاز شد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با مجوز سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به برگزاری دوره های لجستیک بندری نموده است و در همین رابطه برای سه ماه نخست سال ۱۳۹۵، در مجموع ۹ دوره آموزشی در نظر گرفته شده بود که توسط اساتید مجرب حوزه دریا و بندر در محل مرکز آموزش انجمن تدریس شدند. علاوه بر دوره های طی شده، دوره های دیگری نیز تا پایان سال جاری برنامه ریزی شده است.

جدول دوره های آموزشی از تیرماه سال جاری به شرح زیر است:

ردیف	کد دوره	نام دوره آموزشی	مدت دوره (ساعت)	روزهای برگزاری	ساعت برگزاری	روز آزمون	نام مدرس	شهریه ثبت نام (ریال)
۱	۴۷	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی)	۲۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۲ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۴/۵ یکشنبه ۹۵/۰۴/۶	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	چهارشنبه ۹۵/۴/۹ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس کورش جلالی فراهانی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۲	۳۰	صادرات، واردات و صادرات مجدد	۳۲ ساعت (۱۲ ساعت حضوری و ۲۰ ساعت غیر حضوری)	سه شنبه ۹۵/۴/۸ چهارشنبه ۹۵/۴/۹ پنج شنبه ۹۵/۴/۱۰	۱۴-۱۸ ۱۴-۱۸ ۹-۱۳	سه شنبه ۹۵/۴/۱۵ ساعت ۹-۱۱	جناب آقای رضا گلی	۳,۰۰۰,۰۰۰
۳	۴۸	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (تکمیلی)	۴۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۳۲ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۴/۱۳ دوشنبه ۹۵/۴/۱۴	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	دوشنبه ۹۵/۴/۲۱ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس کورش جلالی فراهانی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۴	۳۶	بیمه های دریایی	۱۲ ساعت	سه شنبه ۹۵/۴/۲۲ چهارشنبه ۹۵/۴/۲۳ پنج شنبه ۹۵/۴/۲۴	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۹-۱۳	یکشنبه ۹۵/۴/۲۷ ساعت ۹-۱۱	سرکار خانم سهیلا شرفی	۳,۰۰۰,۰۰۰
۵	۴۴	مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۴/۲۶	۹-۱۳	شنبه ۹۵/۵/۰۲ ساعت ۹-۱۰	آقای کاپیتان مهران کاظمی	۱,۳۰۰,۰۰۰
۶	۲۰	عملیات پایانه مسافری دریایی	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۴/۲۶	۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۰۵/۰۲ ساعت ۱۰-۱۱	آقای کاپیتان مهران کاظمی	۱,۳۰۰,۰۰۰
۷	۱۳	اسناد، قوانین و سازمانها	۳۲ ساعت (۱۶ ساعت حضوری و ۱۶ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۵/۰۲ یکشنبه ۹۵/۰۵/۰۳ دوشنبه ۹۵/۰۵/۰۴ سه شنبه ۹۵/۰۵/۰۵	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	دوشنبه ۹۵/۵/۱۱ ساعت ۹-۱۱	آقای یونس جاوید	۴,۰۰۰,۰۰۰

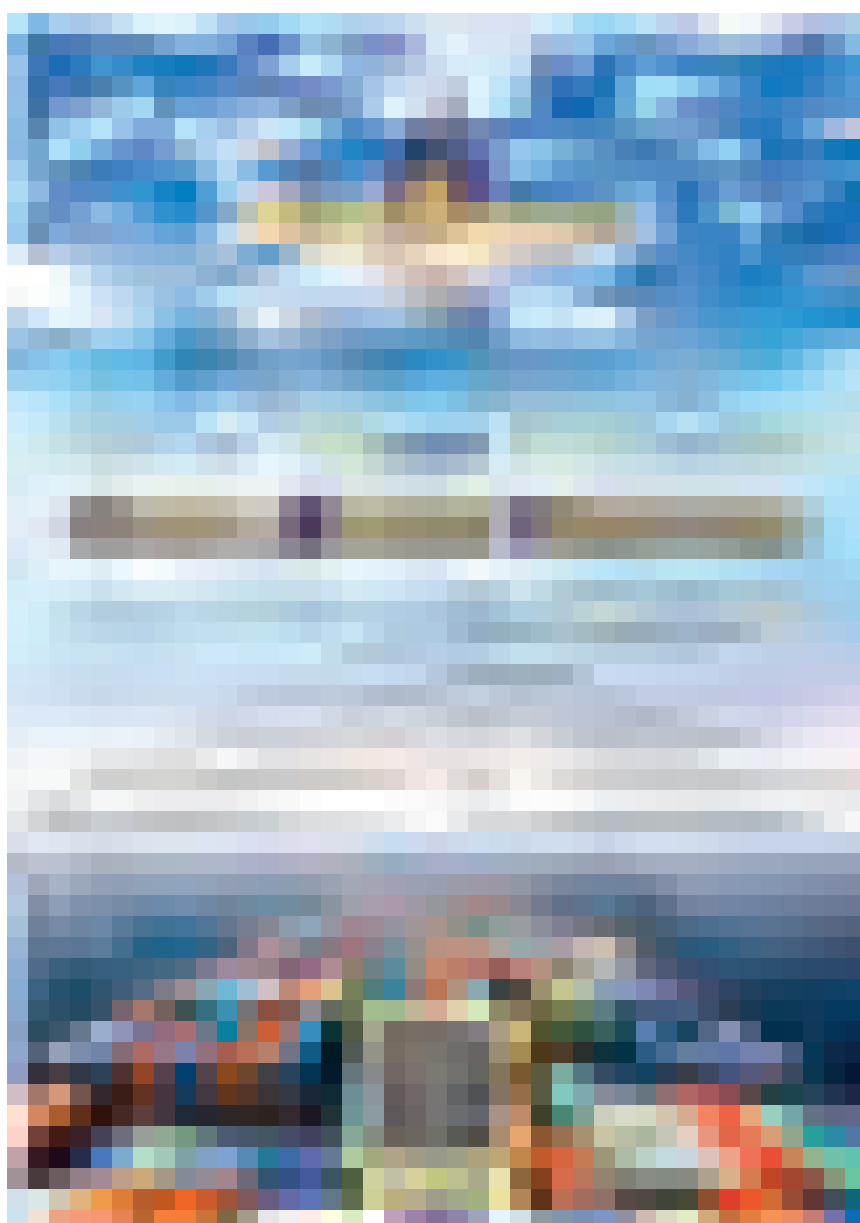
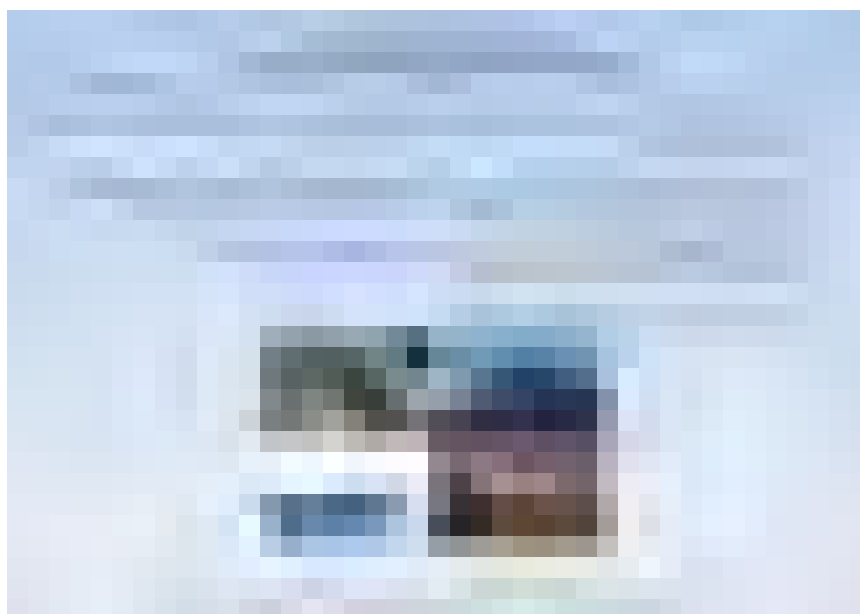
شهریه ثبت نام (ریال)	نام مدرس	روز آزمون	ساعت برگزاری	روزهای برگزاری	مدت دوره (ساعت)	نام دوره آموزشی	کد دوره	رتبه
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای مهندس روزبه مختاری	دوشنبه ۹۵/۵/۱۸ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	دوشنبه ۹۵/۰۵/۱۱ سه شنبه ۹۵/۵/۱۲	۳۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۲۴ ساعت غیر حضوری)	آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر	۰۹	۸
۳,۰۰۰,۰۰۰	آقای رضا گلی	سه شنبه ۹۵/۵/۱۹ ساعت ۹-۱۱	۱۴-۱۸ ۹-۱۳ ۱۴-۱۸	چهارشنبه ۹۵/۵/۱۳ پنج شنبه ۹۵/۵/۱۴ شنبه ۹۵/۰۵/۱۶	۳۲ ساعت (۱۲ ساعت حضوری و ۲۰ ساعت غیر حضوری)	صادرات، واردات و صادرات مجدد	۳۰	۹
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای کاپیتان آرمان جهان بیگلری	یکشنبه ۹۵/۵/۲۴ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۵/۱۷ دوشنبه ۹۵/۵/۱۸	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	اجاره کشتی	۳۳	۱۰
۱,۳۰۰,۰۰۰	آقای کاپیتان مهران کاظمی	شنبه ۹۵/۵/۳۰ ساعت ۹-۱۰	۹-۱۳	شنبه ۹۵/۰۵/۲۳	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی	۴۴	۱۱
۱,۳۰۰,۰۰۰	آقای کاپیتان مهران کاظمی	شنبه ۹۵/۰۵/۳۰ ساعت ۱۰-۱۱	۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۰۵/۲۳	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	عملیات پایانه مسافری دریایی	۲۰	۱۲
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای مهندس کوروش جلالی فراهانی	پنج شنبه ۹۵/۵/۲۸ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۵/۲۴ دوشنبه ۹۵/۰۵/۲۵	۲۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۲ ساعت غیر حضوری)	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی)	۴۷	۱۳
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای مهندس کوروش جلالی فراهانی	دوشنبه ۹۵/۰۶/۸ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۵/۳۱ دوشنبه ۹۵/۰۶/۰۱	۴۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۳۲ ساعت غیر حضوری)	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (تکمیلی)	۴۸	۱۴
۲,۰۰۰,۰۰۰	سرکار خانم فائزه طباطبایی	یکشنبه ۹۵/۵/۳۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	سه شنبه ۹۵/۵/۲۶ چهارشنبه ۹۵/۵/۲۷	۱۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۴ ساعت غیر حضوری)	توقیف کشتی و راه های جلوگیری از آن	۳۹	۱۵
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای مهندس کیان کریم	شنبه ۹۵/۶/۶ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	سه شنبه ۹۵/۶/۲ چهارشنبه ۹۵/۶/۳	۸ ساعت	بارفرایی	۳۵	۱۶
۲,۰۰۰,۰۰۰	آقای همایون اسدی	شنبه ۹۵/۰۶/۱۳ ساعت ۹-۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۶/۷ دوشنبه ۹۵/۰۶/۸	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	مبانی لجستیک و زنجیره تامین	۴۶	۱۷



ردیف	کد دوره	نام دوره آموزشی	مدت دوره (ساعت)	روزهای برگزاری	ساعت برگزاری	روز آزمون	نام مدرس	شهریه ثبت نام (ریال)
۱۸	۳۲	حقوق دریایی (بازرگانی)	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	سه شنبه ۹۵/۰۶/۹ چهارشنبه ۹۵/۰۶/۱۰	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	دوشنبه ۹۵/۰۶/۱۵ ساعت ۹-۱۱	آقای ملک رضا ملک پور	۲,۰۰۰,۰۰۰
۱۹	۴۰	مدیریت عملیات کانتینر	۳۲ ساعت (۶ ساعت حضوری و ۲۶ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۰۷/۴ دوشنبه ۹۵/۰۷/۵	۱۳-۱۶ ۱۳-۱۶	یکشنبه ۹۵/۰۷/۱۸ ساعت ۹-۱۰	آقای مهندس علیرضا چشم جهان	۱,۵۰۰,۰۰۰
۲۰	۱۰	عملیات پایانه کانتینری	۳۲ ساعت (۶ ساعت حضوری و ۲۶ ساعت غیر حضوری)	سه شنبه ۹۵/۰۷/۶ چهارشنبه ۹۵/۰۷/۷	۱۳-۱۶ ۱۳-۱۶	یکشنبه ۹۵/۰۷/۱۸ ساعت ۱۰-۱۱	آقای مهندس علیرضا چشم جهان	۱,۵۰۰,۰۰۰
۲۱	۱۱	کار با کانتینر	۲۸ ساعت (۶ ساعت حضوری و ۲۲ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۷/۱۰ یکشنبه ۹۵/۰۷/۱۱	۱۳-۱۶ ۱۳-۱۶	یکشنبه ۹۵/۰۷/۱۸ ساعت ۱۱-۱۲	آقای مهندس علیرضا چشم جهان	۱,۵۰۰,۰۰۰
۲۲	۳۸	عملیات بندری	۱۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۴ ساعت غیر حضوری)	چهارشنبه ۹۵/۷/۱۴ پنج شنبه ۹۵/۷/۱۵	۱۳-۱۷ ۹-۱۳	شنبه ۹۵/۷/۱۷ ساعت ۹-۱۱	آقای حسین چراغی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۲۳	۳۴	کشتیرانی و تجارت الکترونیک	۸ ساعت	دوشنبه ۹۵/۰۷/۲۶ سه شنبه ۹۵/۷/۲۷	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	پنج شنبه ۹۵/۷/۲۹ ساعت ۹-۱۱	آقای دکتر وحید حیدر پور	۲,۰۰۰,۰۰۰
۲۴	۰۳	آشنایی با کالای خطرناک	۲۴ ساعت (۱۲ ساعت حضوری و ۱۲ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۰۸/۰۲ دوشنبه ۹۵/۰۸/۰۳ سه شنبه ۹۵/۰۸/۰۴	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۸/۰۹ ساعت ۹-۱۱	آقای منصور بیات	۳,۰۰۰,۰۰۰
۲۵	۴۴	مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۸/۰۸	۹-۱۳	شنبه ۹۵/۰۸/۱۵ ساعت ۹-۱۰	آقای کاپیتان مهران کاظمی	۱,۳۰۰,۰۰۰
۲۶	۲۰	عملیات پایانه مسافری دریایی	۱۸ ساعت (۴ ساعت حضوری و ۱۴ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۸/۰۸	۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۰۸/۱۵ ساعت ۱۰-۱۱	آقای کاپیتان مهران کاظمی	۱,۳۰۰,۰۰۰
۲۷	۰۹	آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر	۳۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۲۴ ساعت غیر حضوری)	دوشنبه ۹۵/۰۸/۱۰ سه شنبه ۹۵/۸/۱۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۸/۱۶ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس روزبه مختاری	۲,۰۰۰,۰۰۰

ردیف	کد دوره	نام دوره آموزشی	مدت دوره (ساعت)	روزهای برگزاری	ساعت برگزاری	روز آزمون	نام مدرس	شهریه ثبت نام (ریال)
۲۸	۳۹	توقیف کشتی و راه‌های جلوگیری از آن	۱۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۴ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۰۸/۱۶ دوشنبه ۹۵/۰۸/۱۷	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	چهارشنبه ۹۵/۸/۱۹ ساعت ۹-۱۱	سرکار خانم فائزه طباطبایی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۲۹	۳۲	حقوق دریایی (بازرگانی)	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۸/۲۲ یکشنبه ۹۵/۰۸/۲۳	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	چهارشنبه ۹۵/۰۸/۲۶ ساعت ۹-۱۱	آقای ملک رضا ملک پور	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۰	۳۵	بارفرابری	۸ ساعت	سه شنبه ۹۵/۰۹/۲ چهارشنبه ۹۵/۰۹/۳	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۰۹/۶ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس کیان کریم	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۱	۳۳	اجاره کشتی	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۹/۰۶ یکشنبه ۹۵/۰۹/۰۷	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۰۹/۱۳ ساعت ۹-۱۱	آقای کاپیتان آرمان جهان بیگلری	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۲	۱۳	اسناد، قوانین و سازمانها	۳۲ ساعت (۱۶ ساعت حضوری و ۱۶ ساعت غیر حضوری)	شنبه ۹۵/۰۹/۱۳ یکشنبه ۹۵/۰۹/۱۴ دوشنبه ۹۵/۰۹/۱۵ سه شنبه ۹۵/۰۹/۱۶	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۹/۲۱ ساعت ۹-۱۱	آقای یونس جاوید	۴,۰۰۰,۰۰۰
۳۳	۴۷	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی)	۲۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۲ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۰۹/۲۱ دوشنبه ۹۵/۰۹/۲۲	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	یکشنبه ۹۵/۰۹/۲۸ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس کورش جلالی فراهانی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۴	۴۸	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (تکمیلی)	۴۰ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۳۲ ساعت غیر حضوری)	سه شنبه ۹۵/۰۹/۳۰ چهارشنبه ۹۵/۱۰/۰۱	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	سه شنبه ۹۵/۱۰/۰۷ ساعت ۹-۱۱	آقای مهندس کورش جلالی فراهانی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۵	۰۶	مبانی کار با کالای فله خشک	۲۴ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۶ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۱۰/۰۵ دوشنبه ۹۵/۱۰/۰۶	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۱۰/۱۱ ساعت ۹-۱۱	آقای دکتر غلامرضا متدین اعتمادی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۶	۴۶	مبانی لجستیک و زنجیره تامین	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۱۰/۱۲ دوشنبه ۹۵/۱۰/۱۳	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۱۰/۱۸ ساعت ۹-۱۱	آقای همایون اسدی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۳۷	۳۶	بیمه های دریایی	۱۲ ساعت	چهارشنبه ۹۵/۱۰/۱۵ پنج شنبه ۹۵/۱۰/۱۶ شنبه ۹۵/۱۰/۱۸	۱۳-۱۷ ۹-۱۳ ۱۳-۱۷	دوشنبه ۹۵/۱۰/۲۰ ساعت ۹-۱۱	سرکار خانم سهیلا شرفی	۳,۰۰۰,۰۰۰
۳۸	۳۰	صادرات، واردات و صادرات مجدد	۳۲ ساعت (۱۲ ساعت حضوری و ۲۰ ساعت غیر حضوری)	سه شنبه ۹۵/۱۰/۲۱	۱۴-۱۸ ۱۴-۱۸ ۹-۱۳	دو شنبه ۹۵/۱۰/۲۷ ساعت ۹-۱۱	آقای رضا گلی	۳,۰۰۰,۰۰۰
۳۹	۱۲	انبارداری عمومی	۱۸ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۱۰ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۱۰/۲۶ دوشنبه ۹۵/۱۰/۲۷	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	شنبه ۹۵/۱۱/۲ ساعت ۹-۱۱	آقای ایرج مدبری	۲,۰۰۰,۰۰۰
۴۰	۴۵	مدیریت ریسک و بیمه	۱۲ ساعت (۸ ساعت حضوری و ۴ ساعت غیر حضوری)	یکشنبه ۹۵/۱۱/۳ دوشنبه ۹۵/۱۱/۴	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	چهارشنبه ۹۵/۱۱/۶ ساعت ۹-۱۱	سرکار خانم سهیلا شرفی	۲,۰۰۰,۰۰۰
۴۱	۰۲	آشنایی با کد امنیتی کشتی و بندر	۸ ساعت	سه شنبه ۹۵/۱۱/۱۲ چهارشنبه ۹۵/۱۱/۱۳	۱۳-۱۷ ۱۳-۱۷	چهارشنبه ۹۵/۱۱/۱۳ ساعت ۱۷-۱۸	آقای احمد سلیمانی	۲,۰۰۰,۰۰۰

شماره تماس مرکز آموزش: ۰۲۱۸۸۹۳۷۴۴۸۲
شماره فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴
پست الکترونیک: tc@saoi.ir



خبرگزاری سے نیوز

نخستین خبرگزاری مستقل بندری و دریایی

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

www.seanews.ir
info@seanews.ir

