

شغلی میان مرگ و زندگی

آیا صنعت دریانوردی جزو حرفه‌های سخت و خطرناک محسوب می‌شود؟

چین کشتی‌هایش را
به سمت سرزمین‌های یخی می‌فرستد؛
رونمایی از جاده ابریشم قطبی

با حضور اعضای هیات مدیره
انجمن و فعالان صنعت کشتیرانی؛
انتخابات کمیته کانتینری برگزار شد

داستان جلد ...

خبیر تلخ و تکان دهنده ساخته سانچی یک بار دیگر این سوال
هزار بار پرسیده را در ذهن‌ها مجسم ساخت که آیا صنعت
کشتیرانی جزو مشاغل سخت و زیان‌آور محسوب می‌شود؟
در صفحات پرورنده به این سوال پاسخ داده شده است.



مسعود پل مه | دبیرکل انجمن کشتیرانی

«مبحث بارنامه سراسری یکی از نقاط مغفول مانده صنعت حمل و نقل است. اگر به این مسئله توجه شود، شاهد کاهش زمان و هزینه مبادلات کالا خواهیم بود. اما این تقاضا همواره از سوی نهاد های ذیربط معطوف به ترانزیت داخلی شده است.»



با حضور اعضای هیات مدیره انجمن و فعالان صنعت کشتیرانی؛

انتخابات کمیته کانتینری برگزار شد

مراسم انتخابات کمیته مشورتی تخصصی، کانتینری با حضور اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و فعالان صنعت کانتینری کشور در سالن کنفرانس انجمن کشتیرانی برگزار شد. در مراسم انتخابات کمیته کانتینری، ۱۰ نفر ثبت نام کردند که در نهایت خاتم حفاری، خاتم سمنانی، آقای ابوعلی، آقای ترابی و آقای فریدونیان به عنوان اعضای اصلی و آقای سالاری و آقای شریفی نیز به عنوان اعضای علی البدل کمیته مشورتی، تخصصی کانتینری انتخاب شدند. در نخستین جلسه رسمی اعضای کمیته مشورتی تخصصی کانتینری انجمن کشتیرانی، رئیس و نایب رئیس کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی انتخاب شدند. پس از برگزاری

اعطای گواهینامه شایستگی ۴ ساله به فعالان صنعت کشتیرانی

انجمن کشتیرانی میزبان جمعی از پیشکسوتان و فعالان صنعت حمل و نقل دریایی بود. در این نشست، گواهینامه فنی شایستگی ۴ ساله به منتخبان عرصه کشتیرانی اعطا شد. امید ملک، رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی در این جلسه گفت: «پیش از این، همه فعالان عرصه حمل و نقل دریایی در حوزه حمل و نقل دریایی و ریلی به عنوان کربودر شمال به جنوب و شرق و غرب نقش سازنده خود را در این منطقه طی مذاکراتی که با مسئولان سازمان داشتیم، مقرر شد تا گواهینامه شایستگی مدیران ارشد و فعالان سابقه صنعت کشتیرانی به صورت ۴ ساله صادر و به آنها اعطا شود.»



اولین همایش آشنایی با امور مالیاتی برگزار شد

نخستین همایش آشنایی با امور مالیاتی به همت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته برگزار شد. این همایش تخصصی با حضور استاد غلامحسین دولتی، تحلیلگر و کارشناس ارشد امور مالی و مالیاتی و نماینده بخش خصوصی در شورای عالی مالیاتی در سالن همایش های سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد. در این همایش که محوریت آن امور مالیاتی مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی بود، موضوعات مختلفی از جمله مالیاتی و همچنین سیر پیدایش قانون مالیات ها، تحولات اخیر تقنینی و تهدیدات پیش رو، مالیات بر داری و مالیات بر درآمد مالیات اشخاص حقیقی و حقوقی، احکام و مقررات مالیاتی ماده ۱۶۹ مورد بحث و بررسی قرار گرفت.



وزیر دریانوردی بریتانیا | نصرت غنی

«دولت بریتانیا بودجه ۱۵ میلیون پوندی را برای افزایش تعداد افسران و دانشجویان رشته های مختلف دریانوردی اختصاص داده است. با بودجه جدید، تعداد دریانوردان متخصص از ۷۵۰ به ۱۲۰۰ نفر در سال افزایش خواهد یافت.»



طی یک قرارداد ۱۵۰ میلیون دلاری

کره جنوبی از چین کشتی فله برمی خرد

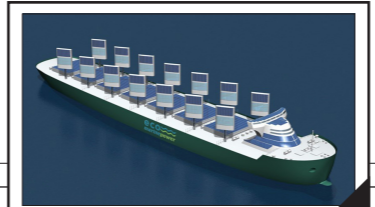
کشتیرانی کره جنوبی (SK Shipping) طی یک قرارداد، دو فروند کشتی از چین می خرد. این قرارداد با شرکت صنایع کشتی سازی دالیان چین (DSIC) منعقد شده تا دو فروند کشتی فله بر ۳۲۵ هزار dwt را جایگزین کشتی های قبلی کند. قیمت هر کدام از این کشتی های فله بر ۷۴.۲ میلیون دلار برآورد شده است. شرکت صنایع کشتی سازی دالیان چین متعهد شده تا کشتی های جدید را طبق برنامه زمان بندی شده در ماه مارس و می ۲۰۲۱ تحویل کره جنوبی بدهد. این قرارداد بخشی از تعامل میان کشتیرانی کره جنوبی و شرکت معدن و فلزات چند ملیتی «والی»

نخستین کشتی خورشیدی جهان راه اندازی شد

اولین کشتی خورشیدی با همکاری نیروی دریایی اکو (EMP) و یک کشتی ژاپنی به نام K.K.K آغاز به کار کرد. این کشتی، فعالیت آزمایشی خود را با سوخت ترکیبی جلد و انرژی خورشیدی شروع کرده است. راه حل شرکت اکو، معرفی سولانه انرژی تجدیدپذیر «اکوایوس مارین» است که به کشتی های فله بر اجازه می دهد تا از انرژی خورشیدی، چه در زمان توقف در بندر و چه در هنگام حرکت در دریا بهره مند شوند. پنل های خورشیدی بزرگ همچون بادبان بر روی عرشه نصب می شوند و انرژی خورشیدی با یک سامانه نظارتی مبتنی بر رایانه، کنترل و ذخیره می شود.

مرسک در صدر، IRISL در رده بیست و یکم

در آخرین گزارش الفالاینر، رده بندی ۱۰۰ شرکت بزرگ کشتیرانی همراه با ظرفیت آنها اعلام شده است. گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن ۴۶ فروند کشتی و همین طور ۹۶ هزار ۳۶۱ TEU کانتینر در رتبه بیست و یکم قرار دارد. شرکت مرسک لاین همچون دور قبل با در اختیار داشتن ۷۸۳ فروند کشتی و ۴ میلیون و ۲۱۴ هزار و ۷۱۲ TEU در صدر جدول قرار گرفته است. پس از آن شرکت کشتیرانی مدیترانه ای در رتبه دوم و گروه کشتیرانی سی ام ای، سی جی ام در رتبه سوم قرار دارند.



خبر ویژه

چین کشتی هایش را به سمت سرزمین های یخی می فرستد؛

رونمایی از جاده ابریشم قطبی



وزارت امور خارجه چین از سند چشم انداز خود در قالب «خط مشی چین در قطب شمال» رونمایی کرد. چین قصد دارد مسیرهای جدید حمل و نقل دریایی، اکتشافات و گردشگری را در قطب شمال و به عنوان بخشی از جاده ابریشم قطبی در نظر بگیرد. با گرم شدن زمین و ذوب شدن یخ های قطب شمال، اهمیت این بخش از کره زمین در ایجاد مسیرهای جدید دریایی و ارزش های استراتژیک بیش از پیش نمایان شده است. چین نیز با این نگاه قصد دارد بخشی از کمر بند راه بزرگ ابریشم جدید را به سوی قطب شمال بکشد و آن را به یکی از مراکز شبکه ای خطوط تجارت دریایی تبدیل کند.

بر اساس خط مشی جدید، چین به عنوان یک کشور مهم، این آمادگی را اعلام کرده که با تغییرات منطقه ای و مشارکت بتواند نقشی پررنگ تر از گذشته ایفا کند. در این سند چشم انداز آمده که شرکت های چینی تشویق شده اند تا در توسعه زیرساخت ها در این مسیر جدید تجاری همکاری داشته باشند. از سوی دیگر، مطالعات گسترده در این مسیرها صورت گرفته تا در نهایت به بهبود شرایط ناوبری، امنیت و لجستیک در قطب شمال بیانجامد. مسئولان سیاسی چین گفته اند مدیریت مسیرهای حمل و نقل قطب شمال باید مطابق با معاهدات UNCLOS و حقوق بین الملل عمومی باشد و آزادی ناوبری توسط همه کشورها مطابق با حقوق آنها برای استفاده از مسیرهای قطب شمال تعیین شود. فعالیت های تجاری در منطقه تاثیر قابل توجهی بر حمل و نقل جهانی، تجارت بین المللی و عرضه انرژی، تغییرات اجتماعی و اقتصادی مهمی خواهد داشت. با این حال، چین قصد دارد مسیر جاده ابریشم را به سمت قطب شمال بکشد تا از منافع آن بهره ببرد. ■



سایت معتبر CNBC شغل دریانوردی (ماهگیری - حمل و نقل دریایی) را دومین شغل پرخطر دنیا معرفی کرده است.



نشریه تایم هم در این زمینه آمار جالبی دارد. بر اساس گزارش Time، ماهگیری و کار در دریا، از لحاظ میزان خطر در رتبه دوم خطرناک ترین مشاغل در سال ۲۰۱۶ میلادی آمریکا قرار گرفته است. به طوری که از هر ۱۰۰ هزار نفر شاغل در این صنعت، ۸۶ نفر جان خود را از دست داده اند



ما مردمان معجزه ندیده

اندوه حادثه ما را می رباید، ما ساحل نشینان خوش نشین که در لفاقه عافیت و امنیت، تنها نظاره گریم. نگاه مان بر آتشی است که به جانمان انداخته این روزگار ناسازگار. شعله هایش امیدمان را می سوزاند و به خاکستر و آه بدل می سازد. چشم که گردانندیم، سالروز پردرد پلاسکو و پرستوهای پرانش رسید. انگار همین دیروز بود که نگاهمان به ساختمان بود که یک آن، همه امیدمان آوار شد و آن شعله ها که حسرت مان را خورد و فروبرد. نگاه مان خشکید به خبر تلخ تک خطی، به آوار، به آن آتش نشان های گریان در هجران همکاران. گفتیم این نیز بگذرد.

داشت سرد می شد این داغ که داغی دیگر رسید. درست در سالروز همان واقعه، آتشی دیگر در نیستان وجودمان زبانه کشید. آتش در دل آب که دیده و شنیده بود؟ بازی روزگار غدار، دلخوش به معجزه ای بودیم که از دل آتش، گلستانی پدید آید و دریادلان میهن را سیاهش وار به آغوش مان بازگرداند. غافل آنکه ما مردمان معجزه ندیده ایم. جان ما با سوختن و ساختن عجین تر است تا دیدن یا حتی شنیدن از یک معجزه. یک دم مسیحایی، یک نیروی فرازمینی تا در هزاره سوم، به معجزه ای ایمان تازه کنیم. شاید این خودش خرق عادت عجیب بود. یک معجزه معکوس. روییدن شعله از درون موج. شاید باید ما نیز از این پس به معکوس شدن افعال و رفتارمان بماندیشیم. جای ضجه زدن و گریستن بر آنچه که رفت، فکر فردا کنیم و به مبارزه با حادثه برویم. شاید این تنها چاره ما باشد. ما مردمان معجزه ندیده!

محمد مجد - روزنامه نگار

رویاری با یک شغل خشن

اما چه مسائلی باعث شده تا خشونت این حرفه تا به این اندازه برسد؟ ویژگی های سخت و زیان آور مشاغل مرتبط با دریا کدام است؟ دوری از خانواده بیش از یک هفته، کار در ارتفاع، کار در مجاورت مواد شیمیایی و آتش زار، امواج رادیواکتیو، امواج رادیویی، کار در محیط پرسر و صدا، عدم تعادل آب و هوایی و کار در مناطق خیلی سرد یا خیلی گرم از جمله ویژگی های مشاغل سخت است. ضمن اینکه بیشتر دریانوردان معمولاً به بیماری هایی همچون دریازدگی و یا گرمزدگی ناشی از تایش آفتاب دچار می شوند. از یک سو، حوادث مختلف همچون تصادم های دریایی و یا سقوط بار در بندر جان آنها را تهدید می کند و از سوی دیگر، حقوق پایین و نبود تضمین شغلی باعث می شود که این حرفه در فهرست سیاه بدترین شغل های دنیا جا بگیرد. به این شرایط می توان موارد خاصی مانند ربودن کشتی و ناپدید شدن کارکنان آن را هم اضافه کنید. کارشناسان معتقدند که دریانوردی، از ۲۱ معیار مختلف برای تعریف مشاغل سخت، حداقل ۱۱ معیار را داراست. مجموع این عوامل باعث می شود که در نهایت با یک حرفه خشن مواجه شویم. حرفه ای که باید در آن به مبارزه عوامل طبیعی و غیرطبیعی بروید و همچنان پابر جا بمانید.

یک شغل بین المللی با حقوق معمولی

اواخر سال ۱۳۹۲ بود که ایران به کنوانسیون جدید کار دریایی پیوست. مطابق این کنوانسیون، دریانوردان می توانند از مزایای مرتبط با ایمنی محل کار و محل زیست و بهسازی حقوق و دستمزد برخوردار شوند. آیا با این همه خطر و استرس شغلی که گریبان گیر فعالان صنعت دریانوردی است، میزان حقوق و مزایای این شغل می تواند چشمگیر باشد؟ پاسخ سوال به این بستگی دارد که در شرکت های ایرانی مشغول به کار باشید یا خارجی. اتفاقاً نکته اینجاست که در کشورهای اروپا و خارج از مرزهای ایران مشغول به کارند اما تابع قوانین حقوق و دستمزد داخلی می شوند! اگر چه شرایط حقوق و دستمزد بسته به نوع کار، روزهای کاری و شرح وظایف می تواند کاملاً متفاوت باشد. با این حال مقایسه شرایط برابر کاری یک افسر دریایی با همکار او که در یک شرکت بین المللی مشغول به کار است چندان منصفانه نیست. به عنوان مثال، افسر دوم زیر ۵۰۰ با کارت (OTF)، حقوق ۲ میلیون تومانی در ماه دریافت می کند. اما همین افسر در کشورهای همسایه ای که به دریا راه دارند، بیش از ۲ و نیم برابر دریافتی دارند. همچنین سازمان بین المللی کار در سال ۲۰۱۴ میلادی، دستمزد ماهانه یک کارگر ماهر را ۱۴۸۰ دلار اعلام کرده که این رقم در برخی از کشورهای همچون کشورهای عضو اتحادیه اروپا بالاتر و در دیگر کشورها تا حدودی پایین تر است. اگر مبنای همین رقم جهانی و نظر بگیریم و آن را با دلار ۲۵۰۰ تومانی بسنجیم، متوجه می شویم که برای کارگر ماهر در هر ماه، ۶ میلیون و ۶۰۰ هزار تومان پرداخت می شود. اینجاست که به تفاوت فاحش میان حقوق و دستمزد یک شغل بین المللی در شرکت های داخلی و خارجی پی می بریم. شرایطی که اصلاً مطلوب نیست و به نظر نمی رسد، رخداد خوشایندی نیز در انتظار آن باشد. همچنین اگر به میزان حقوق و دستمزد بر اساس گزارش سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) نگاهی بیندازیم متوجه می شویم که نه تنها در حرفه دریانوردی، که در بیشتر حرفه ها، جایی در میان ۲۰ کشور اول دنیا نداریم. تفاوت فاحش آنجا مشخص می شود که «استونی» به عنوان سی امین کشور این فهرست برای یک سال حقوق هر کارگر ماهر، بیش از ۷۰ میلیون تومان در سال پرداختی دارد!

چتر حمایتی برای فعالان صنعت دریانوردی

۵۰ سال به منظور بهرمندی از مزایای بازنشستگی پیش از موعد به رغم کافی بودن سنوات خدماتی، ملاک عمل قرار داده که این مسئله، مغایر نص صریح ماده ۱۳ قانون عمل می کند. این در حالی بود که بر اساس ماده ۱۳ آیین نامه مشاغل سخت و زیان آور، موضوع بازنشستگی دریانوردانی که حداقل دارای ۲۰ سال سابقه کار متوالی یا ۲۵ سال سابقه کار متناوب و پرداخت حق بیمه مربوطه در حرفه دریانوردی هستند، محرز و قطعی است. به هر حال اگر چه قانون کمی دیر و با شرایط خاص، برخه اهالی دریانگاران داد اما آنها توانسته اند طی این سال ها به بخشی از خواسته هایشان برسند و از حداقل های این حرفه سخت و خشن برخوردار باشند.

با تمهیداتی، مضرات و خطرات این حرفه ها را به کلی حذف کرد. اما گروه (ب) شامل مشاغلی می شود که ماهیتاً سخت و زیان آور بوده و با بکارگیری تمهیدات بهداشتی، ایمنی و تدابیر فنی توسط کارفرما، صفت سخت و زیان آوری آنها کاهش یافته، ولی از بیسن نمی رود. اوایل سال ۱۳۸۹ بود که حرفه دریانوردی در ردیف مشاغل سخت و زیان آور قرار گرفت و این قانون، یک سال بعد در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. اما سازمان تامین اجتماعی در شهریورماه ۱۳۹۱ برای اجرایی شدن این قانون شرط گذاشت: سازمان تامین اجتماعی طی دستورالعمل اجرایی داخلی، شرایطی را مبنی بر لحاظ کردن شرط حداقل سن

دریانوردان راهی طولانی برای احقاق حق و اثبات رای شان طی کرده اند تا بالاخره، بهارستان نشینان را مجاب کنند تا حرفه آنها را در میان مشاغل سخت و زیان آور به حساب آورند. راهی که از پیش از انقلاب آغاز شده و حدود ۸ سال پیش به ثمر نشسته است. به موجب ماده ۱ آیین نامه اجرایی بند (۵) جزء (ب) ماده واحده قانون اصلاح تبصره (۲) و تبصره ماده (۷۶) قانون تامین اجتماعی مصوب ۱۳۵۴ و الحاق دو تبصره به ماده (۷۶) مصوب ۱۳۷۱ - مصوب ۱۳۸۰ - موضوع تصویب نامه شماره ۱۵۳۶۵/ت/۲۶۰۵ هـ مورخ ۱۳۸۶/۲/۵، مشاغل به دو گروه (الف) و (ب) تقسیم می شوند. در مشاغل گروه (الف) می توان

آیا صنعت دریانوردی جزو حرفه های سخت و خطرناک محسوب می شود؟

شغلی میان مرگ و زندگی

خبر تلخ و تکان دهنده حادثه سانچی که به درگذشت جمعی از دریادلان هموطن مان منجر شد، یک بار دیگر این سوال هزار بار پرسیده را در ذهن ها مجسم ساخت که آیا صنعت کشتیرانی جزو مشاغل سخت و زیان آور محسوب می شود؟ اگر چنین است، این سختی ها شامل چه مواردی می شود؟ آمارها در این زمینه از چه حکایت می کنند و دیگر اینکه، مسئولان و نمایندگان مردم در قبال فعالان این صنعت حیاتی کشور چه قوانین حمایتی وضع کرده و به اجرا گذاشته اند؟ پیشنهاد می کنیم تا این گزارش را بخوانید، شاید معنای دقیق تری از فداکاری حرفه ای دریادلان کشورمان که جان شان را پای این کار گذاشته اند بیابید.



CONTAINER

کانتینر

به روایت عدد و رقم

اولین ها



انگلیسی ها اولین بار از کانتینر در دوره قبل از جنگ جهانی دوم استفاده می کردند. اولین کانتینرها قاب فلزی و در و دیوار و سقف چوبی داشتند که در سال ۱۹۳۳ تولید می شدند. کانتینرهای فلزی نیز در اواخر دهه ۴۰ میلادی باب شد و به بازار آمد.

۲۱,۷۴۹,۳۶۴

در حال حاضر ۲۱,۷۴۹,۳۶۴ TEU کانتینر در سراسر جهان وجود دارد. عمر مفید هر کانتینر حدود ۱۰ سال برآورد شده است.



قیمت کارخانه

در آمریکا قیمت هر کانتینر چیزی حدود ۱۷۵۰ تا ۲۰۰۰ دلار برآورد می شود. همچنین ۹۰ درصد کانتینرهای جهان در کشور چین تولید می شود.

ابعاد کانتینرها

دو نوع کانتینر معمول در حمل و نقل دریایی مورد استفاده قرار می گیرد. کانتینر ۲۰ فوت (۶ متری) و ۴۰ فوت (۱۲ متری). بیش از ۸۰ درصد کانتینرهای دنیا در همین دو سایز استاندارد تعریف شده است. بزرگ ترین کانتینر هم ۶۰ فوتی است که در شمال آمریکا و در سال ۲۰۱۷ بکار گرفته می شود.

دریاز قرن ها پیش تاکنون، یکی از مسیرهای مهم برای جابجایی انواع کالا محسوب می شد. دریانوردان تا دهه های اول قرن بیستم، از وسایل مختلفی برای جابجایی کالاها استفاده می کردند، اما از دهه ۲۰ میلادی، استفاده از کانتینر آغاز و در دهه ۵۰ میلادی به امری معمول بدل شد. کانتینر در ابعاد، کیفیت و مصارف مختلفه این امکان را به ما داده اند تا بتوانیم کالا را ارزان تر، ایمن تر و سالم تر جابجا کنیم. در اینفوگرافیک پیش رو، اطلاعات جالبی درباره این وسیله بسیار پر کاربرد در صنعت حمل و نقل دریایی ارائه شده است.

source:

<http://www.containerhandbuch.de>
www.wikipedia.org/wiki/Intermodal_container



استاندارد ایزو ۶۳۴۶ از سوی سازمان بین المللی استاندارد سازی به عنوان استاندارد بین المللی کد گذاری و شناسایی کانتینرها شناخته شده است.



در سال ۲۰۱۲ میلادی، بیش از ۶۰ درصد از تجارت دریایی به واسطه حمل بارهای کانتینری انجام شده که این آمار طی سال های اخیر رشد داشته است.

۶۰ درصد

تجارت دریایی

۲ دور دور کره زمین

اگر تمام کانتینرهای جهان را پشت سر هم قطار کنند، بیش از ۲ دور، به دور کره زمین گردش خواهد کرد.

۶ کانتینر

اگر ۶ تا از کانتینرها را را بدون هیچ حفاظی روی هم بچینند، سقوط نخواهند کرد.

۸۰۰۰ جفت کفش

به طور متوسط در هر کانتینر ۴۰۰۰ جفت کفش حدود ۸ هزار جفت کفش زنانه جامی شود.

2011



2013

طی سال های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۳ چیزی حدود ۲۶۸۳ TEU کانتینر در دریا کم شده است. اما اکنون آمار میانگین کانتینرهای گمشده در هر سال به حدود ۷۰۰ TEU کانتینر برسد.

محررشی کتاب

مجموعه قوانین مقررات و دستورالعمل های مناطق بندری



نخستین کتاب مجموعه قوانین، مقررات و دستورالعمل های مناطق بندری به همت سازمان بندر و دریانوردی در یک هزار تیراژ منتشر شد. این کتاب در راستای اطلاع رسانی عمومی و تسهیل دسترسی سرمایه گذاران، صاحبان کالا و فعالان اقتصادی حوزه بندری و دریایی به آخرین قوانین و مقررات، مزایا و معافیت ها و دستورالعمل های اجرای مرتبط با مناطق بندری تهیه و تنظیم شده است. این کتاب همزمان با گرامیادداشت هفته حمل و نقل و با حضور عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی و جمعی از فعالان صنعت دریانوردی و رونمایی شد.

کارگاه آموزشی

اولین دوره آموزشی «پذیرش انواع کانتینر» با اعطای مدرک بین المللی



دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از برگزاری اولین دوره آموزشی فنی حرفه ای با عنوان «پذیرش انواع کانتینر» خبر داد. مسعود پل مه با اعلام این خبر افزود: «شرکت کنندگان در این دوره آموزشی با شیوه های نوین و قوانین پذیرش انواع کانتینر آشنا می شوند. در پایان دوره نیز پس از موفقیت در آزمون سازمان فنی حرفه ای کشور، گواهینامه بین المللی این دوره به آنها اعطا خواهد شد. در اولین دوره آموزشی پذیرش انواع کانتینر که از ابتدای دی ماه سال جاری آغاز شده، ۱۶ دانشجو حضور دارند. مدرک این دوره آموزشی توسط سازمان فنی و حرفه ای کشور اعطای می شود که اعتبار بین المللی دارد»