



شماره

۴۳

۲۰ دی ۱۳۹۹

«خسرو سزایی» مدیر کل
ترانزیت، لجستیک و توافقتنامه
سازمان بنادر و دریانوردی:



عزم سازمان
بنادر برای
رفع مشکلات
بنادر چابهار

تعامل بخش خصوصی و بندر شهید رجایی

شاه کلید ایران در رشد اقتصاد دریا محور



داستان جلد ۱۲

سهم هرمزگان از نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان ۱۴۰۰ کیلومتر است که بیانگر ظرفیت بالای حمل و نقل دریایی این استان در کشور و منطقه است. منطقه ویژه بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری ایران یکی از مهم‌ترین بنادر کشور به ویژه برای بخش خصوصی به شمار می‌رود در همین راستا اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نشست را با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان علیرضا محمدی کرجی ران داشتند که گزارش این جلسه را در این شماره می‌خوانید.

بر اساس اعلام سازمان IMO:

امنیت سایبری وارد سیستم مدیریت ایمنی کشتی‌ها شد

مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد:

چهار فصل از پیش‌نویس اصلاح قانون دریایی کشور آماده شد



مسعود پیل مه:
دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
کشتی کره‌ای باید خسارات مرتبط با رفع آلودگی را
پرداخت کند تا امکان آزاد شدن و طی طریق را به
دست بیاورد.

در نشست هماهنگی بهبود عملکرد و توسعه تجارت دریایی بندر چابهار عنوان شد: عزم سازمان بنادر برای رفع مشکلات و موانع شرکت های کشتیرانی در بندر چابهار



خسرو سرایی مدیرکل ترانزیت، لجستیک و توافقنامه‌های بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: این سازمان تلاش خواهد کرد تا چالش‌های که شرکت‌های کشتیرانی برای فعالیت در بندر چابهار دارند را حل کند. وی تصریح کرد: کلیه چالش‌های پیش روی شرکت‌های کشتیرانی در بندر چابهار، پیگیری خواهد شد.

سرایی همچنین از شرکت‌های هندی خواست در راستای توسعه

بندر چابهار، بیش از گذشته به سمت بازسازی و هدایت بار از بندر چابهار اقدام کنند و تأکید کرد که با همکاری سایر دستگاه‌ها، حل مشکل سوخت و مسائل گمرکی شرکت‌های کشتیرانی در دستور کار قرار دارد و سعی خواهیم کرد که فعالیت‌ها با کمترین مشکل دنبال شود.

در این نشست که به منظور افزایش هماهنگی، استمرار و گسترش فعالیت‌های کانتینری در بندر چابهار و به درخواست اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان و به میزبانی سازمان بنادر برگزار شد، انتظارات از خطوط کشتیرانی و شرکت‌های کشتیرانی در راستای برقراری خط کشتیرانی منظم با رویکرد ایجاد اعتماد برای صاحبان کالا، همچنین تأمین کانتینرهای خالی توسط خطوط کشتیرانی، ارائه قیمت‌های حمل دریایی رقابتی در بندر چابهار ویژه کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی، کاهش بروکراسی اداری و انعطاف در صدور بارنامه و ترخیص با توجه به نیاز مشتریان و افزایش مسیرهای حمل کانتینر از مبدا چابهار به مقصد بنادر منطقه، از دیگر موضوعاتی بود که مطرح شد.



الزامات راه‌اندازی مسیر رو-رو دریای کاسپین

اولین نشست کارگروه مسیر رو-رو دریای کاسپین برگزار شد. در این نشست درباره برنامه‌ریزی و هماهنگی خط کشتیرانی رو-رو میان بنادر شمالی ایران و بنادر حاشیه دریای کاسپین گفت‌وگو و مقرر شد ظرف ۴۵ روز تمهیدات مورد نیاز برای فعالیت خط رو-رو فراهم شود.

به گزارش بازار به نقل از اتاق ایران، کارگروه راه‌اندازی مسیر رو-رو در دریای کاسپین توسط کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران برگزار شد. در نشست آنلاین حمید عزت آبادی پور، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران و سایر اعضای حاضر در نشست، درباره برنامه‌ریزی و هماهنگی خط کشتیرانی رو-رو میان بنادر شمالی ایران و بنادر حاشیه دریای کاسپین گفت‌وگو شد.

در این نشست درباره بهره‌مندی از ظرفیت بالقوه مسیر رو-رو در دریای کاسپین با اهتمام و سرمایه‌گذاری فعالان بخش خصوصی و همچنین حمایت ویژه دولت و هماهنگی و همکاری دستگاه‌ها و نهادهای تاثیرگذار مورد تأکید قرار گرفت، و مقرر شد ظرف ۴۵ روز تمهیدات مورد نیاز برای فعالیت خط رو-رو فراهم شود.

لزوم تعیین متولی لجستیک برای سازماندهی، ایجاد هماهنگی و یکپارچگی میان بخش‌های تاثیرگذار و تهیه برنامه زمان بندی سفرها از جمله مسائل مطرح شده در این نشست بود.

همچنین عنوان شد که مقدمات شکل‌گیری کنسرسیومی برای مشارکت در راه‌اندازی فرایند رو-رو ظرف یک ماه آینده فراهم شود. تعدیل کرایه کشتی موجود (پاشایف) به حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ دلار برای هر کامیون در هر سفر الزامی است و کنسرسیوم باید برای اجاره معادل نیمی از ظرفیت کشتی پاشایف در صورت تعدیل کرایه آماده شود.

در ادامه، اعلام شد: بنا بر موجه بودن راه‌اندازی مسیر، تأمین و به‌کارگیری دو کشتی مورد نیاز خواهد بود. در این نشست به لزوم مشارکت دستگاه‌ها، سازمان‌ها، نهادها، و تشکلهای مرتبط با فرایند، برای ایجاد هماهنگی، بازاریابی، اطلاع‌رسانی و غیره تأکید شد.



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تأکید کرد:

کشتی کره‌ای باید خسارت وارده به محیط زیست را بپردازد

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص توقیف یک کشتی کره‌ای گفت: سازمان بنادر هر کشور مسئول حفاظت محیط زیست دریایی است.

همچنین مسعود پیل مه تأکید کرد: در این مورد شناور کره‌ای علیرغم اخطارهای مکرری که برای توجه به مسئولیت‌های دریایی دریافت کرده به مسیر خود ادامه می‌دهد و به همین سبب توسط نیروهای مسلح به عنوان ضابطین قضایی توقیف می‌شود. کشتی کره‌ای نقض بی‌پایه قوانین زیست محیطی و تخلف ایجاد آلودگی آب دریا داشته و طبیعتاً در چنین مواردی کشتی باید خسارات مرتبط با رفع آلودگی را پرداخت کند تا امکان آزاد شدن و طی طریق را به دست بیاورد.



مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد:

چهار فصل از پیش‌نویس اصلاح قانون دریایی کشور آماده شد

در ادامه فرآیند اصلاح قانون دریایی و تدوین متنی جدید متناسب با تحولات بین‌المللی صنعت کشتیرانی، چهار فصل دیگر از پیش‌نویس اصلاح قانون دریایی کشور آماده شد.

عباس توافقی زاده در خصوص اصلاح قانون دریایی کشور، اظهار داشت: تهیه پیش‌نویس اصلاح قانون دریایی کشور شهریور ماه امسال در دستور کار قرار گرفت و هشت فصل از آن اصلاح شده بود و اکنون نیز، فصول حمل‌ونقل مسافر، حمل بار دریایی، حقوق ممتاز دریایی و وظایف فرمانده آن نیز آماده شده است.

وی خاطر نشان کرد: اصلاح قانون دریایی و تدوین متنی جدید که مفاد آن هماهنگ با تحولات بین‌المللی صنعت کشتیرانی و کنوانسیون‌های بین‌المللی باشد، همواره مدنظر سازمان بنادر بوده.



بر اساس اعلام سازمان IMO:

امنیت سایبری وارد سیستم مدیریت ایمنی کشتی ها شد

بر اساس اعلام سازمان IMO همه کشتی های تجاری باید از اول ژانویه ۲۰۲۱ امنیت سایبری را وارد سیستم مدیریت ایمنی خود کرده و نرم افزار پشتیبانی معتبر و به روز را نصب کنند.

به گزارش گروه بین الملل مانا، از آن جایی که امروزه تهدیدات سایبری به عنوان یک تجارت مضر جهانی مطرح می شود و هرکس برای ایجاد حملات سایبری تلاش زیادی به کار می برند در چند سال گذشته امنیت سایبری به چالش مهم برای صنعت دریایی تبدیل شده است در این راستا سازمان بین المللی دریانوردی تصمیم به وارد کردن امنیت سایبری در سیستم های ایمنی کشتی ها گرفته است.

در این راستا امنیت سایبری در سیستم مدیریت ایمنی safety management system کشتی از اول ژانویه ۲۰۲۱ به عنوان یک ضرورت مطرح شد.



طبق بیانیه شرکت Dynacom

مواد منفجره در تانکر Dynacom در سواحل عراق یافت شد

یک نفتکش در سواحل عراق یک شی منفجره متصل به بدنه آن را کشف کرد، آخرین حادثه خطر کشتی ها را در آبهای نزدیک شبه جزیره عربستان نشان می دهد.

طبق بیانیه مالک Dynacom Tankers Management، پلاک پرچم دار لیبریا، هنگام تخلیه بار روی کشتی دیگر، متوجه یک شی مشکوک در کشتی شد و اضافه کرد همه اعضای خدمه ایمن هستند.

بعداً مشخص شد که این شی یک بمب است و به گفته یک مقام مسئول که از نام بردن خودداری کرد، یک نیروی دریایی عراق به همراه تیم منفجره برای خنثی سازی دستگاه اعزام شدند. این مورد بلافاصله مشخص نشد که چه کسی ممکن است آن را روی نفتکش قرار داده باشد.

این در شرایطی است که جو بایدن خود را برای آغاز ریاست جمهوری آمریکا آماده می کند و تمرکز بر امنیت منطقه (به ویژه ایران) افزایش یافته.

یک سال پیش بود که ترامپ دستور حمله را در عراق داد که منجر به کشته شدن یکی از قدرتمندترین ژنرال های ایران شد.



دفتر Fratelli Cosulich جدید تجارت انبارداری را در یونان افتتاح کرد

گروه Fratelli Cosulich ایتالیا اعلام کرد که این دفتر یکی از مهمترین موارد اضافه شده به شبکه دفاتر تجارت سوخت دریایی است.

این شرکت مستقر در جنوا در بیانیه ای گفت: با تأسیس دفتر یونان، این گروه به یکی از مهمترین بازارهای صنعت حمل و نقل تبدیل خواهد شد.

تیموتی کوسولچ، عضو هیئت مدیره و مدیرعامل Fratelli Cosulich در بخش تجارت سوخت دریایی گفت: ما مدت هاست که به یونان نگاه می کنیم و برای یافتن افراد مناسب برای هدایت این پروژه تلاش کرده ایم. یک شغل خانوادگی بودن همچنین به این معنی است که مردم ما باید سفیر واقعی شرکت و ارزش های ما باشند و این برای هر رهبر در گروه بسیار مهم است. ما معتقدیم که افراد مناسبی را در یونان پیدا کرده ایم و چشم به راه سفری موفق با آنها هستیم. دفتر یونان هشتمین دفتر گروه با تمرکز بر سوخت های دریایی خواهد بود و به دفاتر شعبه مستقر در ایتالیا، موناکو، امارات، هنگ کنگ، پرتغال، سنگاپور و ایالات متحده می پیوندد.



با اعلام اداره بندر فیلیپین (PPA)

عدم تغییر خدمه شناورهای ورودی ۲۰ کشور به فیلیپین

اداره بندر فیلیپین (PPA) اعلام کرد که از ۳۰ دسامبر ۲۰۲۰ تا ۱۵ ژانویه ۲۰۲۱ تغییر خدمه کشتی ها از لیست اولیه ۲۰ کشور، در بنادر از جمله مانیل، کاپنپین، باتانان، ساسا و باتانگاس مجاز نمی باشد. PPA گفت: ممنوعیت تغییر خدمه از کشتی هایی که از این کشورها می آیند بخشی از پیشنهاد کشور برای جلوگیری از ورود موج جدید Covid19 از طریق بنادر کشور است.

براساس تفاهم نامه منتشر شده توسط بخش حمل و نقل، لیست اولیه کشورهای دارای پرچم شامل استرالیا، کانادا، دانمارک، فرانسه، آلمان، هنگ کنگ، ایسلند، ایرلند، رژیم اشغالگر قدس، ایتالیا، ژاپن، لبنان، هلند، سنگاپور، آفریقای جنوبی، کره جنوبی، اسپانیا، سوئد، سوئیس و انگلستان می باشد.

این اقدام توسط بزرگترین تامین کننده دریانوردان جهان ضربه دیگری به مالکان و مدیرانی خواهد بود که قصد انجام تغییرات بسیار ضروری در خدمه را دارند و خود دریانوردان ناامید از بازگشت به خانه خود به فیلیپین هستند، که برخی نیز ماه ها از انقضا قرارداد آنها می گذرد.

تعامل بخش خصوصی و بندر شهید رجایی شاه کلید ایران در رشد اقتصاد دریا محور

◀ در نشست اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با علیرضا محمدی کرچی ران مدیرکل بندار و دریانوردی استان هرمزگان، بر ظرفیت بالای حمل و نقل دریایی این استان در کشور و منطقه به ویژه بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری ایران تأکید شد.



پس سهم هرمزگان از نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان ۱۴۰۰ کیلومتر است که بیانگر ظرفیت بالای حمل و نقل دریایی این استان در کشور و منطقه است. منطقه ویژه بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری ایران یکی از مهم‌ترین بنادر کشور به ویژه برای بخش خصوصی به شمار می‌رود در همین راستا اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نشست را با مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان علیرضا محمدی کرجی‌ران داشتند که گزارش این جلسه را در ادامه می‌خوانید.



در ابتدای جلسه کرجی‌ران با بیان اینکه بندر شهید رجایی هم به نوعی استفاده کننده از خدمات سازمان است و اکثر مشکلات و موارد باید به دست سازمانی‌ها حل شود خطاب به نمایندگان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: همواره مشکل وجود دارد و بنده نیز با توجه به سابقه فعالیت در بخش کانتینری بطور مستقیم در جریان بسیاری از مشکلات بوده ام، اما اکنون می‌خواهم اولویت بخش خصوصی سهم استان هرمزگان و بندر شهید رجایی در این مسائل را بدانم تا با اولویت‌بندی مشکلات بتوانیم قدمی در جهت رفع آنان برداشته باشیم.



مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن در ابتدای صحبت‌هایش در جلسه به شرح دستاوردها موفقیت‌های به دست آمده در حوزه‌های مختلف برای انجمن به عنوان یک تشکل ملی پرداخت و اعلام کرد در حوزه دآوری موفق به راه‌اندازی مرکز دآوری و نیز مجوز تأسیس اولین شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اعطا شده، در حوزه کارشناسی انجمن در وزارتخانه‌های مختلف مانند: اقتصاد و دارائی، وزارت راه، مجلس شورای اسلامی و ریاست جمهوری و غیره به عنوان مرجع تخصصی دریایی و بندری بخش خصوصی حضور پیدا کرده و نظرات کارشناسی خود را ارائه می‌دهد او این موضوع را نشانه رشد انجمن در حوزه‌های مختلف خواند و بعد از ارائه این گزارش به مشکلات موجود در صنف پرداخت.

در ادامه پل‌مه ضمن تمجید از حسن نیت و شناخت کرجی‌ران از مسائل و مشکلات موجود در بخش خصوصی اظهار داشت: با توجه به این که انجمن یک تشکل ۶۷ ساله ملی و دارای وجهت و اعتبار حرفه‌ای در میان نهادهای دولتی و غیردولتی می‌باشد. انجمن با گستره فعالیت اعضا در تمامی بنادر کشور که بالغ بر ۳۰۰ شرکت بوده به ضرس قاطع می‌توانیم بگوئیم صد درصد فعالیت‌های بندری و دریایی کشور توسط مجموعه‌های عضو انجمن مدیریت و اجرا می‌شود. سهم حمل دریایی از جابه‌جایی کالا، در تجارت خارجی کشور بالغ بر ۹۰ درصد می‌باشد و این بارزترین مشخصه اعضا و وزن این تشکل در اقتصاد کشور خواهد بود، افق بسیط توسعه دریا محور از سنج‌های اصلی سرمایه‌گذاری‌های فعالین حوزه کسب و کار دریایی و بندری کشور بوده و منشأ صدها هزار میلیارد تومان سرمایه‌گذاری در بندر و سایر صنایع دریایی وابسته است، رویکرد دیگر فعالین این حوزه درآمدزایی ارزی و اشتغال‌زایی مولد برای منابع انسانی متخصص است که بالغ بر ۶۰ هزار نیروی مستقیم هستند و در غایت باید پذیرفت یکی از اصولی ترین راه‌های برون رفت از مشکلات اقتصادی به ویژه بیکاری در کشور باور به محوریت دریا در توسعه اقتصادی کشور می‌باشد. این چشم‌انداز را می‌توان در نگاه داعیانه مقام معظم رهبری بر سواحل مکران دانست نیل به این هدف جز به همراهی دولت و سایر نظامات حاکمیتی میسر نگردد در گام نخست از دولت انتظار می‌رود در چرخه مدیریت، نظارت، برنامه‌ریزی و تصمیم گیری تا سرحد امکان از توان تشکلی بخش خصوصی استفاده نماید، تا کشور قابلیت استفاده حداکثری از توانمندی‌ها و نقاط قوت، بخش خصوصی را به دست بیاورد تا با عبور از شرایط تحریم بتواند از فرصت‌های دیگر حاصل از توانمندی و توسعه بخش خصوصی استفاده کرد این هم‌افزایی مستلزم پیش‌نیاز اعتقاد به جایگزینی دولت توسط بخش خصوصی تفویض مسئولیت و اختیار به این بخش و اعطای تصدیگری‌ها به دست‌اندرکاران بخش خصوصی است. گاه‌ها اتفاق می‌افتد که در بدنه دولت مقاومت‌هایی هست و تمایلی برای حضور و مشارکت بخش خصوصی مشاهده نمی‌گردد، البته طبیعتاً تضارب آرا و نظر امری بدیهی برای توسعه و شکوفایی است ولی بعضی اوقات این مقاومت‌ها اصطلاحاً شکل حیثیتی به خود می‌گیرد و با این‌که قانون این مجال و فرصت‌ها را برای واگذاری به بخش خصوصی فراهم نموده این عزیزان پشت سپر عبارت حاکمیت‌گارد گرفته و تفسیر به غیر می‌نمایند با این مفهوم که موضوع باید در ید دولت باقی بماند و لا غیر. پل‌مه در ادامه با اشاره به خسارات مربوط به متروکه شدن کالاهای، به ویژه بارهای کانتینری گفت: یک بخش از مشکلات ما

در جغرافیای بنادر عدم تبعیت از ادبیات واحد و روشن برای تبیین مواضع و پذیرش شان و جایگاه ذینفعان است و به تعبیری دیگر مداخله در امور تجاری خوانده می‌شود. استحضار دارید علیرغم این که اعضای ما با عناوینی تحت عنوان کشتیرانی، نماینده کشتیرانی و غیره فعالیت می‌کنند ولی هیچ گونه مداخله‌ای بر عملیات تخلیه، بارگیری، حمل، جابه‌جایی کالا و کانتینر ندارند. مفهوماً از زمانی که یک کشتی در بندر پهلو می‌گیرد و عملیات تخلیه کالا و کانتینر شروع می‌شود تا مرحله انتقال به محوطه‌های پشتیبانی و تحویل به مشتری ما هیچ نقشی نداریم. پورت اپراتور، بارشمار، تالی نویس، حمل‌کننده، محوطه‌دار، استرپ‌کننده و غیره همه پیمانکاران سازمان بوده و مستقلاً ارائه خدمت می‌نمایند. حال متصور است به کالا و کانتینر خسارت وارد می‌شود و این اعلام خسارت و ارزیابی توسط یکی از پیمانکاران بندر صورت گرفته اعضا ما نیز در مقام مسئول موظفند این خسارات را به ذینفع اطلاع داده و مطالبه کنیم که یک باره بخشی از سازمان نامه می‌زند این خسارت مورد قبول نیست و شما حق دریافت خسارت را ندارید! تکلیف کشتیرانی‌ها و نمایندگان آن‌ها چیست؟ اسناد صادره از سوی پیمانکاران اداره بندر مبنی بر سلامت یا نقصان کانتینر را بپذیریم یا مکاتبات اداره بندر مبنی بر عدم وجود خسارت؟ اگر کانتینر با خسارت از کشتی پیاده شده یا در جریان تخلیه و انتقال به محوطه دچار خسارت گردیده و حال سندسازی شده که تقصیر بر عهده دیگر است! یا عرض پوزش اینجا تالی فاسدی متصور است که مسئول مربوطه خسارت حادث شده را کتمان می‌کند، ما که ماهیتاً قدرت و شأنی برای نظارت بر فرآیندهای عملیاتی در بندر نداریم نقش ما اسنادی است، این‌جا جایگاه نظارتی بندر دچار نقص است و باید اصلاح شود.



روزبه مختاری رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خلال این گفت‌وگو خطاب به کرجی‌ران اظهار داشت: در حال حاضر با دو استاندارد متفاوت در محوطه‌ها مواجه هستیم ابتدا استاندارد که محوطه تخلیه کانتینر از کشتی دارد و دوم استاندارد که محوطه نگهداری کانتینر خالی دارد؛ دو نگاه و استاندارد متفاوت بر این ماجرا داریم و این نگاه متفاوت در عمل خسارات فراوانی را به شرکت‌ها وارد می‌کند، قانوناً باید یک استاندارد را در هر دو مرحله رعایت کنند برای مثال در یک مورد کانتینر از دیدگاه بازرس زدگی دارد در حالی که از نظر یک شخص این مورد زدگی است و از دیدگاه فرد دیگر نیست ولی این نگاه و استانداردهای متفاوت تبدیل می‌شود به خسارت‌ها متعدد به بدنه فعالیت‌های کانتینری شرکت‌های کشتیرانی.

در ادامه برای تعیین تکلیف این موضوع اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی صراحتاً مطرح کردند که باید

به ضرس قاطع می‌توانیم بگوئیم صد درصد فعالیت‌های بندری و دریایی کشور توسط مجموعه‌های عضو انجمن مدیریت و اجرا می‌شود.



کشتیرانی مرتفع گردد.

کرچی‌ران در پاسخ به این موضوع گفت: قطعاً یکی از موضوعاتی که باید سر و سامان بگیرد و به نظر بنده الآن در این موضوع خوب کار می‌کنیم و باید ادامه بدهیم بحث کالای متروکه است، ما بالای ده هزارتا متروکه داریم همینطور که شما اشاره کردید شاید بعضی از این‌ها به سال ۹۲ برگردد در حالی که الآن سال ۹۹ هستیم؛ هم اکنون ما بین ما و دادستان محترم و بخش بازرسی زبان مشترکی وجود دارد در رابطه با موضوعات ترمنال داری و بندر داری و کالای متروکه و کالای اساسی و موارد مربوط به این موضوعات، کارگروهی تشکیل دادیم تا پس از گذشتن از موضوعات اختلال در سیستم، بتوانیم ظرف چند هفته آینده در وهله اول انبارگردانی اساسی و بسیار بزرگ و کارآمد در بندر شهید رجایی داشته باشیم و همراه با گروهی که تشکیل شده به تمام محوطه‌های تحت اختیار بنده اعم از اراضی، انبار، گوشه کنار و هر آن‌چه که هست را بازرسی و بررسی می‌کنیم و یک بار آمار را با دقت بالا اعلام می‌کنیم.

به سازمان بنادر پیشنهادی داشتیم که به متروکه کمک کنیم و اعلام کردیم در حال حاضر استعداد گمرک و اموال تملیکی برای پاسخگویی به تعیین تکلیف کردن این موارد کم است و خیلی از کانتینرها کالایشان باید امحا بشود و این عملیات و فرآیند هزینه‌های بالایی دارد. دو بحث وجود دارد یکی اینکه با صاحبان کالا مذاکره شود تا خودشان کالا را امحا و معدوم کنند تا بتوانند از کانتینر استفاده کنند. ما در اداره کل بنادر آمادگی داریم این تعامل را با اموال تملیکی و شرکت‌ها به وجود بیاوریم.

کرچی‌ران در پاسخ به هزینه‌های بالای مشارکت در آزاد کردن کانتینر و معدوم سازی کالاهای متروکه که گاهاً از هزینه خرید یک کانتینر بیشتر می‌شود، گفت: مبحث کالای متروکه در دستور کار قرار دارد و در واقع وظیفه ما هم هست که انجام بدهیم و برای حصول بهتر به این نتیجه یک یا دو ماه از شما فرصت می‌خواهیم تا یک برنامه‌ریزی جامع در یک فرصت کوتاه تعیین تکلیف این مبحث را انجام دهیم و دیگر نگذاریم جمع بشود.

روزبه مختاری ریاست هیئت مدیره و مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن کشتیرانی به اتفاق بر این موضوع که تعاملی از سوی این سازمان در بندر شهید رجایی در خصوص



مسعود پل‌مه در ادامه نشست، مبحث متروکه شدن بارهای کانتینری و خسارتی که از این منفذ متوجه شرکت‌ها می‌شود را مطرح کرد و بیان داشت: گفته می‌شود بیش از ۶۰ هزار کانتینر رسوبی داریم، اول اینکه ما دسترسی به آمار دقیق نداریم، پس اینکه با فرض صحت این آمار آیا واقعا صاحب کالا مسئول این رسوب است؟ خوشبختانه برای تعیین تکلیف این موضوع و جلوگیری از بسط و گسترش خسارت قوانین لازم را داریم اما چرا کسی به این سوال پاسخ نمی‌دهد که دلیل عدم اجرا تکالیف قانون از سوی سازمان‌های مسئول در این بخش چیست؟ تعداد کانتینر قابل توجهی وجود دارد که ۸ یا حتی ۱۰ سال نگهداری شده اما متروکه اعلام نشده و اگر هم متروکه اعلام شده سازمان اموال تملیکی باید این کالاها را ضبط می‌کرده که این اتفاق نیفتاده و نامهای هم از سوی گمرک و سازمان به شرکت‌های کشتیرانی مبنی بر متروکه شدن کانتینرها ابلاغ نشده ما مفروض را بر این می‌گذاریم که متروکه نشده، لذا کانتینر به عنوان جز توسعه یافته کشتی می‌بایستی مجدداً در چرخه حمل استفاده بشود ولی رسوب می‌کند و به دنبال آن اشغال محوطه و افزایش مطالبات کشتیرانی‌ها از نمایندگان را داریم و همه این‌ها محل ضرر برای اقتصاد، مردم و دولت است، اموال تملیکی آن بخش از کالاهایی که جذابیت دارند را تعیین و تکلیف می‌کند و سایر موارد بلا تکلیف باقی می‌ماند. درخواست ما به طور واضح و شفاف این است که با توجه به شرایط موجود، تعاملی بین ادارات تابعه در استان به عمل بیاید تا این کالاها در صورتی که غیرقابل استفاده هستند، تخلیه و معدوم شوند تا از این طریق بخشی از مشکلات بندر و

یک مکانیزم واحد و استاندارد اندیشیده بشود که در عملیات و بازرسی کانتینر دوگانگی نداشته باشد چرا که شرکت‌های کشتیرانی عملاً در اعلام و تعیین خسارات نقشی ندارند.

مسعود پل‌مه با اشاره به مداخله اداره امور کانتینر و معاونت امور اقتصادی و بندری در تعامل تجاری مابین متعاملین با انتقاد صریح نسبت به این امر اظهار داشت: دوستان بدون اطلاع کافی از ماهیت موضوع، دستوراتی را تحمیل می‌کنند که مشکل ساز می‌شود در همین موضوع بارها عنوان کرده‌ایم، به جای مداخله مرجعیت حل اختلاف را به متخصصین این صنف در انجمن بسپارند چرا که انجمن، اکنون مرجعیت حل اختلاف از قوه قضائیه و مرجعیت کارشناسی از وزارت راه و شهرسازی و از آن مهم‌تر در تمام قراردادهای یک مرجع داوری وجود دارد استدعای ما از این نهادهای محترم این است که به جای مداخله در امور و ارجاع نامه به صورت مستقیم، موضوعات مستقیماً به انجمن به عنوان مرجع داوری و مسئول صنفی منعکس شود. به اعتقاد ما این بدیهی‌ترین نوع تعامل است میان ما و سازمان‌های دیگر در حوزه اختلافات که ضمن ارائه احکام تخصصی می‌تواند شأن و جایگاه بخش خصوصی و سازمان‌های دولتی را حفظ کند.

کرچی‌ران در پاسخ به این موضوع گفت: طبیعتاً باید در موضوعات این چنینی طبق قانون و وظیفه قانونی عمل کنیم و همواره هم بنا بر این بوده که مشکلات صنفی از درگاه خود آن صنف بازتاب و راه حل پیدا کنند. وی خواستار ارسال و ارجاع گزارش و نامه‌های موجود در موارد اینچنینی مربوط به عملیات بندری شهید رجایی شد تا از این پس موارد مشابه، به صورت حداکثری از درگاه متخصصین صنف بازرسی و بررسی شوند. کرچی‌ران همچنین اظهار داشت: از دیدگاه بنده انجمن همواره نشان داده در این امور موفق بوده و این موضوع اغراق و تعریف مدیریتی نیست بلکه یک واقعیت است که در این سال‌ها عیناً مشاهده شده به جز چند مورد که شاید عضوی از انجمن ذینفع بوده حدود ۹۸ درصد موارد عملکرد انجمن کاملاً قابل استناد و مورد قبول بوده.

باید رویه همین طور باشد و بنده هم این را می‌پسندم. انجمن باید بخش نظارت را در موارد این چنینی در استان هرمزگان و بندرعباس بیشتر کند چرا که ۸۵ درصد کالای کانتینری از درگاه این بندر به کشور وارد می‌شود.



اخذ THC صورت بگیرد تاکید کردند که قرار شد موضوع درخواست به صورت کتبی به بندر شهید رجایی اعلام شود تا تعامل درخواستی بررسی شده و صورت بگیرد.

کرجی‌ران در خصوص ترخیص کالا و مواردی که مطرح شد اظهار داشت: تمام موارد مربوط به این موضوع در نرم افزار قابل پیش‌بینی و رهگیری است. وی همچنین عنوان کرد امیدواریم بتوانیم در مدتی که در این مسند هستیم کار ارزنده‌ای انجام دهیم، همیشه گفته‌ام خود بندر شهید رجایی به تنهایی با کل بنادر کشور برابری می‌کند ۴۲ میلیون تن تخلیه کالا به تنهایی در بندر شهید رجایی ضمانت این کلام است. اگر بنده تصمیم گیرنده باشم می‌گویم که برای ایجاد یک طرح توسعه محور حتماً برای منطقه ویژه بندر شهید رجایی یک نفر بصورت مجزا انتخاب و مدیر کل اداره بنادر هرمزگان هم شخصی دیگر انتصاب شود تا بتوان خارج از مشغله‌های فراوانی که وجود دارد، بخش زیادی از موارد را رسیدگی و مرتفع کرد. یک نفر یقیناً به تمام مشکلات نمی‌تواند رسیدگی کند حتماً این مدیر کل ترک فعل خواهد داشت چرا که آنقدر مسائل تخصصی و سنگین هستند که یک نفر برای مدیریت آن هیچوقت کافی نیست و حجم وظایف با زمان متناسب نیست. بنده نگاهم همواره ملی بوده است خدمت آقایان گفته‌ام اگر می‌خواهیم به توسعه نگاهی داشته باشیم باید به بزرگ شدن بخش خصوصی و بها دادن به بخش خصوصی حقیقی نگاهی داشته باشیم و حتماً در گام دوم انقلاب بزرگ شدن بخش خصوصی باید در دستور کار باشد و حتماً مشارکت در بنادر خارجی باید جز سیاست‌گذاری‌های ما باشد و اگر همه ما این را بگوییم حتماً باید توجه شود. به نظر می‌رسد با جایگاهی که اکنون انجمن دارد می‌تواند از جایگاه بخش خصوصی در مجلس و فراکسیون‌های دریایی حراست کند و پیشنهادهای مؤثر و جامع تخصصی مطرح کند. انتظار داریم از شما به عنوان متخصصین امر که طرح کنید تدوین کنید تا به جایگاه خوبی در آینده برسیم. در جلسات تأکید داشته‌ام با غلو کردن در آمار نمی‌توانیم به جایگاه هشتم جهان که همسایه ما در آنسوی مرزها دارد برسیم و باید واقعیت‌ها را ببینیم و کارشناسانه عمل کنیم تا به توسعه اقتصادی برسیم ما در علم و دانش به جایگاه خوبی رسیده‌ایم اما بحث اقتصاد جد است.

روزبه مختاری در تأیید صحبت‌های کرجی‌ران برای حضور بخش خصوصی به جای بخش دولتی در شرایط تحریم گفت: به وضوح دیدیم که پس از تحریم اول شرکت نفت کش و کشتیرانی جمهوری اسلامی به معنای واقعی کلمه زمین‌گیر شدند و ادار به استفاده از بخش خصوصی در تأمین نیازها در بخش حمل و نقل دریایی شدند.

در خصوص سایر مشکلات شرکت‌های کشتیرانی به چند مورد اساسی پرداخته شد که یکی از مهمترین این مسائل در بنادر در خصوص تاریخ صدور THC مطرح شد که شرکت‌های نمایندگی نیز از این موضوع نه تنها منتفع نمی‌شوند بلکه خسارت می‌بینند و در حالی که سازمان دو ماه است که صورتحساب‌ها را صادر نکرده و عملاً شرکت‌ها در این موضوع بلا تکلیف مانده‌اند. کرجی‌ران در پاسخ گفت با جلسه‌ای که اخیراً داشته‌ایم اطلاعات در حال وارد شدن به نرم‌افزار است و این دو ماه توقف را نهایتاً از پایان دو هفته آینده شروع به صادر کردن



در انتهای نشست مهسا اکبری طاری عضو هیئت مدیره در خصوص مشکلات اسکله‌های فله در بندر شهید رجایی عنوان کرد این اسکله‌ها لایروبی استاندارد ندارند و نسبت به اسکله‌های کانتینری از عمق مناسب برخوردار نیستند و شایسته است تا با استفاده از لایروبی استاندارد عمق اسکله‌های فله مثل اسکله‌های کانتینری خصوصاً وقتی در جوار یکدیگر هستند، با هم یکسان باشد. این موضوع منجر به افزایش هزینه‌های کشتی به شیوه شیف‌تینگ می‌شود و در نهایت افزایش هزینه مبادله کالا و از سوی دیگر اعتراضات مالکین کشتی و شرکت‌های کشتیرانی است در صورتی که سازمان بنادر میباید رسماً درفت واقعی اسکله‌ها را تضمین و اعلام نماید.

فرداد فیروزی مدیر عضو هیئت مدیره انجمن در تکمیل سخنان اکبری جهت رفع مشکلات اسکله‌ها با تأکید بر استفاده از شیپ‌لودرها گفت می‌توان با تجهیز بندر شهید رجایی به شیپ‌لودر این مشکلات را برطرف کرد.

کرجی‌ران در پاسخ به این مسئله گفت در حال حاضر تعرفه‌خن کاری کفاف هزینه‌های خن کاری را نمی‌دهد از طرفی باید تجهیز باشیم و در این مورد بخش خصوصی سرمایه‌گذاری نمی‌کند و بنده هم اگر بخواهم از منابع داخلی این‌ها را خریداری بکنم مقدور نیست اما برای تجهیز بنادر استان درخواست کرده‌ام از سازمان که فعلاً جوابی نگرفته‌ایم.

مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در طرح مبحث پایانی افزود: موردی مثل برگشت کانتینر خالی به سایر محوطه‌ها با توجه به مشکلات نرم‌افزاری طبیعتاً در دسر و هزینه‌های مضاعفی برای ما به وجود آورده، تاخیر در استریپ کانتینر و خسارتی که توسط پیمانکار در خلال دریافت از محوطه تا برگشت اتفاق می‌افتد سبب بروز مشکلاتی شده.

در پایان علیرضا محمدی کرجی‌ران با اشاره به این مهم که اگر مشکلات کشتیرانی حل بشود نیمی از مشکلات کشور حل می‌شود جلسه را به اتمام رساند و اضافه کرد در آینده تعامل بیشتری با انجمن کشتیرانی برای مرتفع کردن مشکلات بخش خصوصی خواهیم داشت.

با تشکر از پرسنل محترم اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

می‌کنیم و خواهش بنده این است که پاسخ به صورت جلسه‌ها از سوی شرکت‌های کشتیرانی تسریع شود تا با تعامل دو سویه بتوانیم سرعت عمل صدور صورتحساب‌ها را افزایش دهیم.

مختاری با اشاره به مسئله صدور پاس کشتی در لنگرگاه اشاره کرد به علت کرونا تمام پاس‌ها در لنگرگاه صادر می‌شود که این موضوع سبب ایجاد معضلات هزینه و زمان برای کشتی‌ها شده یدک‌کشی‌هایی که جهت این امر در نظر گرفته شده‌اند بسیار محدود و کند هستند و زمان زیادی برای شروع روند صدور پاس از کشتی‌ها می‌گیرد.

پل‌مه در تکمیل صحبت‌های مختاری عنوان کرد اگر قرار باشد شنواری پس از خروج یدک‌کش از لنگرگاه پاس شود عملاً زمان از دست رفته کشتی باید تا روز بعد متوقف شود و مستحق دریافت حق توقف است و استحضار دارید وقتی تصمیم گرفته شد، پاس کشتی در لنگرگاه به صورت پذیرد علتش کرونا بود، که اگر مورد مبتلا به کرونا وجود داشت از ورودش جلوگیری شود و تمهیدی اندیشیده بشود، اما فرضاً اگر تمام کروز هم مبتلا به کرونا باشند در عمل سازمان به کشتی پهلوی نمی‌دهد و هیچ سرویسی به کشتی و خدمه ارائه نمی‌شود. اگر بتوان مکانیزی داشت که شناور بیاید پهلوی اسکله و الزام اجرایی برای عدم ورود حتی نماینده به کشتی قبل از صدور پاس اتفاق بیفتد آن زمان طبیعتاً هم هزینه‌ها کاهش پیدا می‌کند و هم در هزینه صرفه‌جویی خواهد شد.

با توجه به جمع صحبت‌های انجام شده با مدیر کل اداره بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و انعکاس آن موضوعات به معاونت بندری و مناطق ویژه این سازمان مقرر گردید تعامل فی ما بین هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و این اداره جهت حل و فصل موضوعات مطرح شده انجام گردد تا در سریع‌ترین زمان ممکن مشکلات مهم و با اولویت بیشتر مربوط به صنف مرتفع گردد.



سفر رئیس و اعضای محترم هیئت مدیره و دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به استان هرمزگان

◀ در حاشیه سفر رئیس و اعضای محترم هیئت مدیره و دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به استان هرمزگان از تعدادی شرکت‌های عضو مستقر در بندرعباس بازدید به عمل آمد. در این بازدیدها نمایندگان انجمن مشکلات و درخواست‌ها و سخنان مدیران را شنیدند و آن‌ها را مورد تحلیل و بررسی قرار داده و راهکارهای پیشنهادی را ارائه دادند. گزارش کوتاهی از این بازدید، به همراه معرفی و شرح فعالیت تعدادی از شرکت‌ها را در ادامه می‌خوانید:





شرکت کشتیرانی آباد اختر آریامن

تاریخچه

شرکت آباد اختر آریامن دارای پروانه فعالیت از سازمان بنادر و دریانوردی و هم چنین از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای است. این شرکت ابتدا با مرکزیت بندرعباس تأسیس شد و اکنون در تهران نیز شعبه دارد و به دلیل ارتباط بسیار مناسب با مالکان کشتی‌ها تحت کلاس مؤسسات طبقه بندری بین‌المللی، کشنده و انواع یدک‌های استاندارد و دارا بودن نمایندگان خارجی با در اختیار داشتن شناور و کامیون‌های ملکی و هم چنین با بهره‌گیری از آخرین تحولات و دستاوردها در زمینه صنعت حمل و نقل دریایی و با استفاده از کادری مجرب و متشکل از کارشناسان و متخصصان خیره صنعت حمل و نقل بهترین سرویس خدمات Dor to Dor ممکن و کاملاً رقابتی را به مشتریان خود ارائه نماید. از دیگر خدمات این شرکت ارائه خدمات چارترینگ شناور در هر نقطه از دنیا می‌باشد.

بیوگرافی و گفت‌وگو با مدیرعامل

محمدرضا پل‌مه متولد ۱۳۶۱، دانش‌آموخته مهندسی کامپیوتر و IT دارای ۲۱ سال سابقه و تجربه در شاخه‌های مختلف حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، هوایی و ریلی. وی فعالیت خود را در سال ۱۳۷۸ با ورود به شرکت‌های گروه لجستیکی A.B.C شروع کرد و در کارنامه خود مدیریت کشورهای حوزه C.I.S گروه A.B.C را دارد. پل‌مه در گفت‌وگویی کوتاه با بایندر اظهار داشت: خواسته ما از انجمن این است که راه فعلی‌اش را به جد ادامه دهد و هیچ‌گاه از پیگیری امور و رسیدگی و حمایت از اعضا دست نکشد او همچنین گفت برخی چالش‌های روز که از درگاه انجمن برای اعضا، شرکت آباد اختر آریامن مرتفع می‌شوند در حوزه برخورد یک طرفه برخی سازمان‌های دولتی را دارد با شرکت‌ها و از نظر بنده راه حل و کلید حل تمام این موارد و مشکلات تنها از کانال انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و در قالب اتحاد سراسری و صنفی صورت می‌پذیرد. محمدرضا پل‌مه متولد ۱۳۶۱، دانش‌آموخته مهندسی کامپیوتر و IT دارای ۲۱ سال سابقه و تجربه در شاخه‌های مختلف حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، هوایی و ریلی. وی فعالیت خود را در سال ۱۳۷۸ با ورود به شرکت‌های گروه لجستیکی A.B.C شروع کرد و در کارنامه خود مدیریت کشورهای حوزه C.I.S گروه A.B.C را دارد. پل‌مه در گفت‌وگویی کوتاه با بایندر اظهار داشت: خواسته ما از انجمن این است که راه فعلی‌اش را به جد ادامه دهد و هیچ‌گاه از پیگیری امور و رسیدگی و حمایت از اعضا دست نکشد او همچنین گفت برخی چالش‌های روز که از درگاه انجمن برای اعضا، شرکت آباد اختر آریامن مرتفع می‌شوند در حوزه برخورد یک طرفه برخی سازمان‌های دولتی را دارد با شرکت‌ها و از نظر بنده راه حل و کلید حل تمام این موارد و مشکلات تنها از کانال انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و در قالب اتحاد سراسری و صنفی صورت می‌پذیرد.

گزارش بازدید

در بدو ورود کارکنان شرکت آباد اختر آریامن با نصب بنر، خوشامد گرمی به اعضای هیئت مدیره و دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران داشتند. در خلال بازدید و جلسه، اهم مواردی که توسط مدیریت به سمع و نظر نمایندگان رسید شامل موارد ذیل بود:

- * مشکلات حاصل از عدم صدور صورت حساب THC
- * لاوصول بودن بخشی از THCها، انباشت حساب‌های مالی حاصل از گردش مالی و ریالی آن
- * مشکلات مالی و مالیاتی به علت عدم وجود سود از عملیات THC
- * قطعی زیاد سامانه‌های بندری و گمرکی
- * مشکلات حاصل از اعمال ماده ۳۸ تأمین اجتماعی بر صورت حساب‌های بندری و دریایی





شرکت آباد اختر آریامن



**حمل و نقل بین المللی کالا
نمایندگی کشتیرانی
حق العمل کار رسمی گمرک**



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

دفتر تهران : خیابان ولیعصر، نرسیده به پمپ بنزین ساعی، برج سرو ساعی، طبقه ۱۳، واحد ۱۳۰۱ تلفن : ۰۲۱۸۸۷۲۸۲۹۰

دفتر بندرعباس: بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، کوچه دلاوران ۳، ساختمان ساحل، طبقه ۳، واحد ۶ تلفن: ۰۷۶-۳۳۴۴۶۳۶۳





خلیج آبی

خدمات کشتیرانی



شرکت خدمات کشتیرانی خلیج آبی

تاریخچه

شرکت خدمات کشتیرانی خلیج آبی با بهره‌گیری از مدیریت و پرسنل مجرب و متخصص و در اختیار داشتن امکانات وسیع اجرایی و عملیاتی در کلیه بنادر جنوبی کشور قادر به ارائه خدمات کیفی خود در زمینه نمایندگی کشتی‌های جنرال کارگو، فله‌بر، تانکر و همچنین بارگیری، تخلیه، حمل کالا و مشاوره در امور حمل‌ونقل دریایی به مشتریان طرف قرارداد خود می‌باشد. این شرکت از بدو تأسیس در سال ۱۳۶۹ با مدیریت توانا و حرفه‌ای خود که بعضاً دارای بیش از ۴۰ سال تجربه در امر حمل‌ونقل بین‌المللی می‌باشند به عنوان یکی از شرکت‌های شاخص کشتیرانی در ایران جایگاه خود را در این حرفه تثبیت نموده است به نحوی که در حال حاضر بخش اعظمی از محمولات فله صادراتی خشک منجمله سنگ آهن، سولفور، کلینکر، سنگ گچ، اوره و همچنین محمولات نفتی و مشتقات پتروشیمی تحت نمایندگی این شرکت صادر می‌شود. علاوه بر موارد یاد شده، این شرکت با استفاده از ترمینال‌های مجهز طرف قرارداد خود در بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) و بندر عسلویه و جزیره خارگ نقش بسزایی در تخلیه و بارگیری آهن‌آلات، محمولات جنرال کارگو و کالاهای پروژه‌های ایفا می‌نماید.



بیوگرافی و گفت‌وگو با مدیر شعبه

غلامرضا وکیلی مدیر شعبه شرکت خدمات کشتیرانی خلیج آبی ۵۶ ساله و متولد خرمشهر؛ در گفت و گو کوتاهی با بایندر اظهار داشت : ا زسال ۱۳۷۸ افتخار آشنائی با مجموعه خلیج آبی را داشته و تاکنون در این شرکت بعنوان مدیر شعبه بندرعباس مشغول به کار بوده . بهترین تجارب کاری خود را درکنار مدیران توانمندی همچون جناب آقای صادقی فقید (روحش شاد) و سپس جناب آقای اکبری بدست آوردم و لازم میدانم که دراینجا از اولین استاد خودم جناب آقای جمشید ناظری فقید یاد کنم که بخشی از زندگی خود را مدیون آموزش و راهنمایی های ایشان میدانم روحش شاد و یادش گرامی . تشکر میکنم از اعضای محترم هیئت مدیره انجمن کشتیرانی که از شعبه بندرعباس بازدید به عمل آوردند و بنده افتخار آشنائی با این عزیزان را داشتم . همانگونه که مستحضرهستید شرکت کشتیرانی خلیج آبی یکی از قدیمی ترین نمایندگیها درایران و بندرعباس بوده و درحال حاضر جزو شرکتهای فعال دربندر میباشد. درحال حاضر مشکلات شرکتهای کشتیرانی که درزمینه غیرکانتینری فعال هستند بسیار زیاد بوده و لازم است که انجمن صدای رسای این شرکت به سازمان بنادرودرینوردی باشد . مشکلاتی از قبیل وضعیت سیستم الکترونیکی « محدودیت درافت اسکله ها » محدودیت تجهیزات مانند تنوع درنوع و تعداد جرثقیل ساحلی و لیفتراک



گزارش بازدید

در خلال بازدید و جلسه، اهم مواردی که توسط مدیریت شعبه بندرعباس خلیج آبی به سمع و نظر نمایندگان رسید شامل موارد ذیل بود:

- * پاس کشتی
- * هزینه شیفتینگ
- * موضوع امضاهای دیجیتال
- * عدم امکانات مناسب در اسکله‌های فله‌بر
- * عدم لایروبی اسکله‌های فله‌بر



BLUE GULF

Shipping Services Co.ltd.



خدمات شرکت خلیج آبی:

خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها در تمام بنادر ایران
عملیات بندری شامل تخلیه و بارگیری کالاهای مختلف منجمده محمولات پروژه ای
تنظیم قرارداد اجاره کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک و محمولات نفتی به اقصاء نقاط جهان
مشاوره در زمینه حمل و نقل دریایی انواع کالا

خلیج آبی
خدمات کشتیرانی



تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پلاک ۴۲، بلوک ۲، طبقه ۴، واحد ۲۴
تلفن: ۳۲ ۳۱ ۸۸۸۸ (خط ۷) فکس: ۰۱ ۷۹ ۸۸

www.bluegulfsipping.com
info@bluegulfsipping.com





NOORSA DARYA
SHIPPING COMPANY

شرکت نمایندگی کشتیرانی نورسا دریا

تاریخچه:

شرکت نمایندگی کشتیرانی نورسا دریا به شماره ثبت ۱۳۹۳۵ دارای پروانه فعالیت از سازمان بنادر و دریانوردی، عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، عضو اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی با دارا بودن نمایندگی خطوط معتبر دنیا و مالکیت کانتینر در ابعاد و انواع مختلف فعال در زمینه ارائه کلیه خدمات بین‌المللی حمل دریایی (صادرات و واردات) و لجستیک در کمترین زمان ممکن و با کیفیت بالا و همچنین دارای شعبات و نمایندگی‌های متعدد جهت خدمات رسانی بهتر.



بیوگرافی و گفت‌وگو با مدیرعامل

گل‌شاهی متولد ۱۳۵۴/۰۹/۰۵ در بندرعباس، از سال ۱۳۷۹ تا کنون در زمینه کشتیرانی به عنوان کارمند، مدیر عملیات، معاونت فعالیت داشته و در حال حاضر مدیرعاملی شرکت کشتیرانی نورسا دریا را به عهده دارد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی نورسا دریا در گفتگوی کوتاه با نشریه بایندر ضمن تقدیر از حضور فعال و ثمربخش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، این گونه مطرح کرد که در حال حاضر ارسال اطلاعات پایه و جامع مرتبط با هر بخش به صورت روزانه برای شرکت‌های کشتیرانی در قالب رسانه‌ها، پیگیری و راهنمایی بابت خرید کانتینر جهت بهبود و گسترش فعالیت این شرکت؛ درخواست‌های اولیه شرکت نورسا دریا از انجمن در این مقطع می‌باشند.

خدماتی که به گفته وی از انجمن دریافت می‌کنند شامل: دریافت بخشنامه‌ها و تعرفه‌ها در کمترین زمان ممکن از طریق انجمن. دریافت نرخ تسعیر ارز به صورت روزانه و اطلاع‌رسانی در مورد نحوه ارتباط با شرکت‌های همکار و مطلع‌سازی از تغییرات آن‌ها می‌باشد.



گزارش بازدید

در حاشیه حضور اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی از شرکت نورسا دریا فریبا خزایی مدیر اجرایی این شرکت پذیرای حضور ناظران انجمن بود. خزایی درخواست‌های این شرکت را به سمع و نظر دبیر کل و اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران رساند





شرکت کشتیرانی نورسا دریا

شماره ثبت: ۱۳۹۳۵

- ارائه دهنده کلیه خدمات بین المللی حمل دریایی (صادرات و واردات) و لجستیک در کمترین زمان ممکن و با کیفیت بالا
- مالکیت کانتینر در ابعاد و انواع مختلف
- دارای شعبات و نمایندگی های متعدد جهت خدمات رسانی بهتر

آدرس دفتر مرکزی: بندرعباس، محله امیرآباد، بلوار پاسداران، ساختمان پویا، طبقه چهارم، واحد ۶ شماره تماس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۸۱۱ / شماره فکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۸۱۲

آدرس شعبه مشهد: بلوار مدرس، بین مدرس ۳ و ۵، ساختمان نگین، طبقه ۸، واحد ۲۰۸ شماره تماس: ۰۵۱-۳۱۲۰۷ / شماره فکس: ۰۵۱-۳۲۲۴۵۰۴۰



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

- ◀ نمایندگی کشتیرانی و خدمات بازرگانی (صادرات و واردات و ترخیص کالا)
- ◀ سرویس منظم شناور جهت ترانشیپ و حمل کانتینر از بندرعباس به جزیره قشم و بالعکس
- ◀ ارائه خدمات گمرکی و ترمینالی، کراس استاف در بنادر صحر (عمان) و جبل علی (امارات)

بندرعباس، چهارراه سازمان، خ امام موسی صدر شمالی، ساختمان ثریا، طبقه ۳، واحد ۳۱۳
تلفکس: ۳۳۳۸۶۴۲۶ / ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵ همراه: ۰۹۱۲۰۲۵۱۳۵۸ / ۰۹۱۲۶۹۳۵۸۹۸

INFO@SHAKHESSD.COM



هزمارین

نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی (با مسئولیت محدود)

Hormoz Marine
Shipping & Int'l Forwarding Co.(LTD)



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۰۴۹۹۹

www.hormozmarine.com



با سلام؛

احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۹۹ به عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در آمده‌اند. خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکت‌های عضو و اطلاعات شرکت‌های موصوف و راه‌های ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضا مراجعه نمایید.



شرکت کشتیرانی
ملکه دریاها
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۴۴۴۷۷۲۴۱



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی
پیام مارین
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۵۶۵۳۷



اتحاد دریای دوستی
نماینده کشتیرانی
اتحاد دریای دوستی
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۶۱-۵۲۲۳۰۳۲۱



نماینده کشتیرانی
پردیس اقیانوس سیراف
(سهامی خاص)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۱۷۹۱۵۰



شرکت نمایندگی کشتیرانی
بلوگا فرابر
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۷۱۳۶۵



شرکت نمایندگی کشتیرانی
لین مکران
(سهامی خاص)

تلفن: ۰۲۱-۴۱۴۷۹۰۰۰

نسخه جدید ماهنامه ترابران منتشر شد



جزر و مد

- « کریم از جزر ناگزیر
- « کتار کرونا بر کارگزارهای کشتی سازی
- « پوشش نظارتی به جای بسته حمایتی
- « تعیین نرخ وسط دعوا
- « سرریز چمک نهر فده با به دور دموکراتها
- « کشتی فرو رگابی
- « یک چالش سرد
- « بدون برجام: بد فرجام

۱۸۱

ماهینامه اقتصاد دریایی

شماره ۱۸۱، ۲۰ دی ۱۳۹۹، صفحه ۲۵

روزنامه صنعت حمل و نقل

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در فصلنامه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجتمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۴

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ مدیر مسئول: مسعود بل مه
 ■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ سردبیر: شیرین خان میرزا
 ■ صفحه آرایی: احسان نوری
 گفتوگوهایی مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
 انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 طبقه اول - روابط عمومی
 تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۶۴
 شماره: ۸۸۹۰۵۶۰۴
 ایمیل: info@seanews.ir

SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



مرکز آموزش دریایی و خدمات وابسته



مرکز آموزش دریایی و خدمات وابسته



مرکز آموزش دریایی و خدمات وابسته



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS