



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۴۵

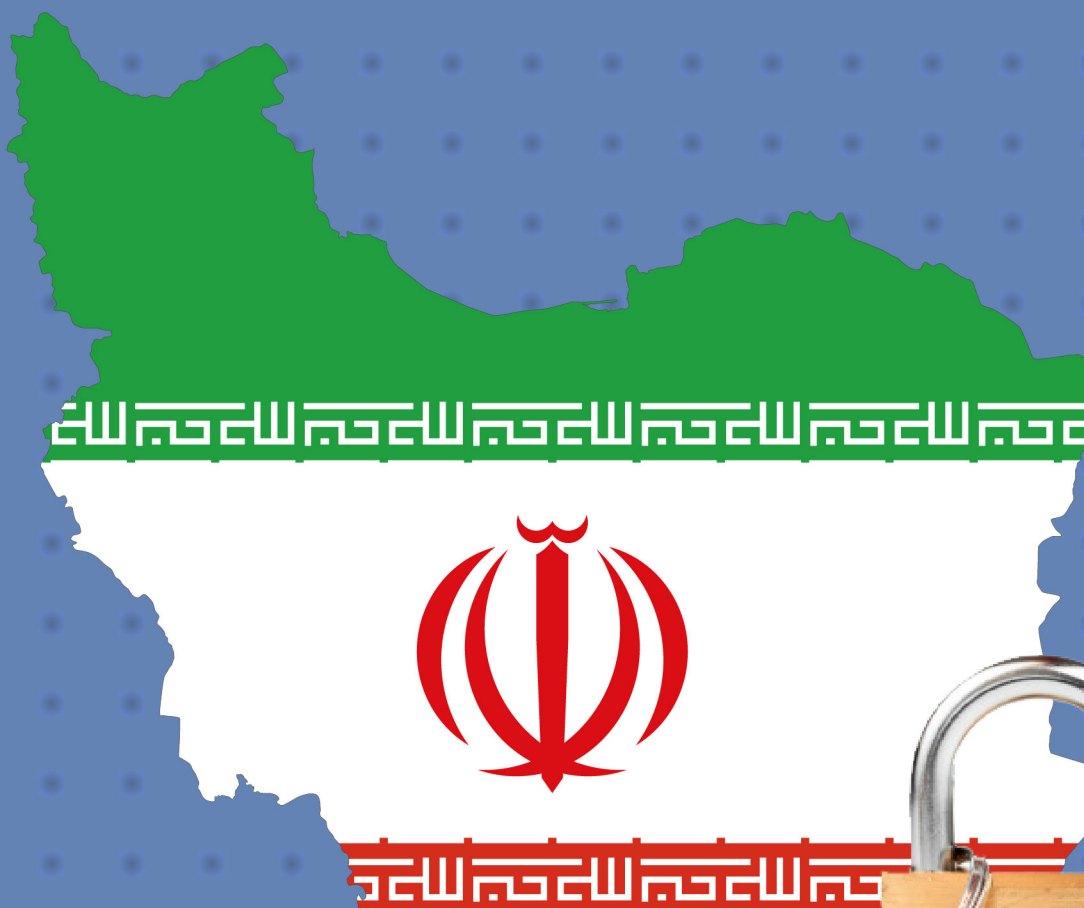
۹ اسفند ۱۳۹۹

بابک افقهی «ریس»
کمیسیون توسعه تجارت
اتاق تعاون ایران:
ایجاد خط
مستقیم کشتیرانی
میان ایران و
آمریکای لاتین



آینده بخش خصوصی در گرو حمایت‌ها و رفع فشارهای داخلی

خودتحریمی عامل زیان بنگاه‌های اقتصادی



داستان جلد

قریب به ۳۲ سال تجربه حضور در عرصه کشتیرانی از او مدیری با تجربه در این زمینه ساخته است. سیامک رحیمی طاری مدیر عامل و عضو هیئت مدیره شرکت کشتیرانی میزان بار تهران در این شماره نشریه بایندر با ما به گفت‌وگو نشست.



اداره بندر جبل الطارق در بیانیه خود اعلام کرد:

انفجار در کشتی CSSC در نزدیکی جبل الطارق چهار مصدوم برجای گذاشت

مدیرعامل شرکت حمل فله کشتیرانی ج.ا.ا:

آغاز حمل دریایی محصولات صادراتی ایران به سوریه از بیستم اسفند امسال



عباس توآزنی زاده :
مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی
تشکیل دادگاه دریایی تا الآن به تعویق افتاده،
در حالی که رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی
نیازمند قضات آشنا با حقوق و موازین دریایی است.



ایجاد خط مستقیم کشتیرانی میان ایران، آفریقای جنوبی و آمریکای لاتین

رییس کمیسیون توسعه تجارت و صادرات غیرنفتی
اتاق تعاون ایران از ایجاد خط مستقیم کشتیرانی بین
ایران، آفریقای جنوبی و کشورهای آمریکای لاتین در
آینده نزدیک خبر داد.

با یک افقهی با اعلام این مطلب افزود: با رایزنی‌های
انجام شده با مسوولان مربوطه، قرار است خط مستقیم
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، آفریقای جنوبی و
سپس آمریکای لاتین با هدف توسعه تجارت بین این
کشورها ایجاد شود.

وی ادامه داد: طراحی و ایجاد خط مذکور با حرکت از
بنادر جنوبی ایران، با توقف در بنادر آفریقای جنوبی و عزیمت به سمت کشورهای آمریکای لاتین و به‌طور مشخص
کشور برزیل، در دستور کار قرار گرفته است.

افقهی اظهار داشت: با حمایت کشتیرانی جمهوری اسلامی از برقراری خط مذکور، با وجود ظرفیت بارهای صادراتی
کشور ایران به مقاصد ذکر شده، مراتب به اتاق‌های تعاون و بازرگانی سراسر کشور، سازمان توسعه تجارت ایران و
سایر بنگاه‌های صادراتی فعال در حوزه صادرات کالا به این کشورها اطلاع‌رسانی شده است.
وی خاطر نشان کرد: ثبت درخواست‌های فعالان اقتصادی متقاضی حمل مستقیم کالا از ایران به مقاصد مذکور و
بهرمندی از این خط مستقیم و برنامه‌ریزی عملیاتی با شرکت کشتیرانی، توسط اتاق تعاون در حال انجام است.
به گزارش فصل تجارت، آمارهای غیر رسمی حاکی است در ۶ ماهه نخست سال گذشته حجم صادرات ایران و
آفریقای جنوبی به ۴۳ میلیون دلار رسید، درحالی که در نیمه نخست سال ۹۷، ۲۷ میلیون دلار بود.



عباس توآزنی‌زاده گفت:

لایحه تشکیل دادگاه‌های دریایی در دستور کار دولت قرار گرفت

عباس توآزنی‌زاده با اشاره به ماده ۱۸۸ قانون
دریایی ایران مصوب سال ۱۳۴۳، اظهار کرد: در
این باره پیش‌بینی شده وزارت دادگستری وقت،
طی مدت سه ماه از تصویب قانون لایحه قانونی
مربوط به تشکیل دادگاه‌های دریایی را تنظیم و
پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری
آن را در زمان مناسب اجرا کند.

وی ادامه داد: عمل به این مأموریت تا ماه‌های
اخیر به دلایل متعدد به تعویق افتاد و دادگاه
دریایی تشکیل نشد، آن هم در حالی که
رسیدگی تخصصی به دعاوی دریایی نیازمند
قضات آشنا با حقوق و موازین دریایی است.

مدیرکل دفتر حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی
تصریح کرد: در ماده ۲۳ قانون حفاظت از دریاها
و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی
مواد نفتی مصوب سال ۸۹، پیش‌بینی شده قوه
قضاییه در هریک از استان‌های ساحلی، محاکم
قضایی را جهت رسیدگی به دعاوی دریایی
اختصاص دهد.

توآزنی‌زاده با اشاره به اینکه آنچه در ماده ۱۸۸
قانونی دریایی تحت عنوان دادگاه دریایی مدنظر
قرار گرفته، فراتر از دادگاه‌های موضوع ماده ۲۳
قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل
کشتیرانی در مقابل آلودگی است، گفت: در
این زمینه تشکیل دادگاه‌های اختصاصی جهت
رسیدگی به دعاوی دریایی مدنظر است و بر این
اساس در سال‌های اخیر لزوم تشکیل این دادگاه
ها از سوی سازمان بنادر و دریانوردی با مسوولان
قوه قضاییه در میان گذاشته و به‌طور مستمر
پیگیری شد.

وی ادامه داد: لایحه تشکیل دادگاه دریایی از
آنجایی که یک لایحه قضایی محسوب می‌شود و
با توجه به اینکه به استناد بند ۲ اصل ۱۵۸ قانون
اساسی، تهیه و تنظیم لوایح قضایی در صلاحیت
خاص رییس قوه قضاییه است، بنابراین سازمان
بنادر این موضوع را از طریق قضاییه نیز پیگیری
کرده و خوشبختانه مسوولان ذی‌ربط از موضوع
استقبال کردند.

توآزنی زاده افزود: متن پیش‌نویس تهیه و
اصلاحات مورد نظر قوه قضاییه اعمال شده و
در نهایت از طریق وزیر دادگستری متن مذکور
برای بررسی به کمیسیون لوایح دولت ارجاع شد.



مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر تاکید کرد:

ضرورت به‌روزرسانی عملیات لجستیکی بنادر شمالی کشور

داود تفتی با بیان اینکه حل مشکلات حمل‌ونقل و
توسعه بازار حمل دریایی دریای خزر تنها با توسعه
ناوگان برطرف نمی‌شود، اظهار کرد: یکی از اقدامات
مهم برای پوشش کامل بازار صادرات و واردات کشور از
طریق دریای خزر توسعه زیرساخت‌های موجود بنادر
حوزه این منطقه است.

وی تصریح کرد: بهسازی و به‌روزرسانی عملیات
لجستیکی در برخی از بنادر شمال کشور و نصب
تجهیزات جدید در راستای افزایش سرعت تخلیه و
بارگیری می‌تواند به استقبال صاحبان کالا برای حمل
کالای صادراتی و وارداتی از این بنادر منجر شود.
وی توسعه پسرکرانه بنداری مانند بندر نوشهر و بندر
انزلی را بسیار حیاتی دانست و بیان کرد: این امر، عملیات
لجستیکی را به شکل چشمگیری بهبود می‌بخشد.



مدیرعامل شرکت حمل فله کشتیرانی ج.ا.ا:

حمل دریایی محصولات صادراتی ایران به سوریه

عبداله حسومی از راه‌اندازی خط منظم کشتیرانی
از بندرعباس به بندر لاذقیه سوریه خبر داد و گفت:
در راستای حمایت از صادرات کشور و بر اساس
برنامه‌ریزی‌های انجام شده، خط کشتیرانی ویژه حمل
محمولات صادراتی اسفند ماه امسال آغاز به کار می‌کند.

مدیرعامل شرکت حمل فله کشتیرانی جمهوری
اسلامی ایران افزود: بر این اساس محمولات صادراتی
توسط کشتی‌های ناوگان شرکت حمل فله، به صورت
منظم و ماهی یک بار از ایران به سوریه توسط
کشتی‌های چندمنظوره که قابلیت حمل محمولات
فله، کالای عمومی و کانتینر به‌طور مجزا یا ترکیبی
دارند، حمل خواهد شد.
وی تأکید کرد نخستین محموله در تاریخ ۲۰ اسفند به
بندر لاذقیه ارسال می‌شود.



رئیس و مدیر عامل Angriya:

کشتی تفریحی هند خدمات قرنطینه شناور ارائه می‌دهد

کشتی تفریحی هند Angriya که از سال ۲۰۲۰ تاکنون به دلیل همه‌گیری جهانی Covid-19 کاملاً غیرفعال است، در حال حاضر در بندر Galle سریلانکا به عنوان یک هتل شناور برای دریانوردان قرنطینه‌ای استفاده می‌شود.

سروان نیتین دهنود، رئیس و مدیر عامل Angriya گفت: دریانوردان از کشتی‌های خود پیاده می‌شوند و در حالت قرنطینه برای چهار تا پنج روز در کشتی می‌مانند، در حالی که آنها تشریفات خروج از سریلانکا را انجام می‌دهند.

وی گفت: این موضوع تنها از این جهت برای ما خوب است که شناور بیکار نماند و ما می‌توانیم به دریانوردان کمک کنیم. هنگامی که محدودیت‌های سفر کاهش یابد و شرایط به حالت عادی بازگشت، ما Angriya را به خانه خود باز می‌گردانیم و دوباره از آن به عنوان کشتی تفریحی استفاده کنیم.



خدمات مربوط به حمل‌ونقل برای یدک‌کش، جابجایی خط و لوکوموتیو و همچنین خدمات مکمل، مانند بازرسی کشتی، ایمنی و غیره.



بر اساس بیانیه گروه حمل و نقل مستقر در رم:

لوسی بوناسو، مدیر عامل شرکت d'Amico Dry درگذشت

بوناسو در سال ۱۹۹۸ برای توسعه ناوگان حمل‌ونقل فله به این شرکت پیوست. «لوسیو بوناسو» در طول سال‌ها به طور قاطع در رشد و توسعه شرکت سهیم بوده است و از طریق توافق‌نامه‌های مهم تجاری به ویژه در بازارهای آسیا و ژاپن و مدیریت برنامه جدید توسعه ناوگان به رشد تجارت کمک کرده بود.

بوناسو پس از فارغ التحصیلی در سال ۱۹۷۳ به عنوان مهندس نیروی دریایی در دانشگاه جنوا، دو سال را در نیروی دریایی گذراند و سپس به کارخانه کشتی‌سازی Officine San Giorgio del Porto در جنوا پیوست. در سال ۱۹۸۰، وی به استخدام Gestion Maritime در سال ۱۹۹۸، مستقر در موناکو درآمد و در آنجا تا سال ۱۹۹۸ باقی ماند و به تدریج موقعیت خود را تا انتصاب به عنوان مدیر عامل بهبود بخشید.



اداره کانال پاناما اعلام کرد:

کانال پاناما هزینه رزرو و خدمات حمل‌ونقل را تغییر می‌دهد

اداره کانال پاناما اعلام کرده است که برای مدیریت ظرفیت خود در مواجهه با تقاضای روزافزون، هزینه‌های رزرو حمل‌ونقل و سایر خدمات دریایی (OMS) خود را اصلاح می‌کند. اداره کانال اعلام کرد که این تغییرات بخشی از روند بهبود مستمر آن است. مقامات توضیح دادند که این تغییرات به ساده‌سازی ساختار فعلی کمک می‌کند و به دنبال انعکاس ارزش خدمات ارائه شده توسط آبراه است، از جمله سیستم رزرواسیون، که اطمینان از حمل‌ونقل در یک تاریخ معین دارد.

سیستم رزرواسیون ترانزیت یک سرویس اختیاری است که توسط کانال پاناما ارائه می‌شود که به مشتریان امکان می‌دهد در یک تاریخ خاص از طریق پرداخت هزینه اضافی ترانزیت کنند و در نتیجه حمل‌ونقل را تضمین می‌کند. افزایش تقاضا برای این اسلات‌ها کانال را بر آن داشته است تا ارزش این سرویس را در تعرفه‌ها منعکس کند تا تقاضا و عرضه فعلی را تأمین کند.

همچنین کانال پاناما از ۱۵ آوریل سایر خدمات دریایی ارائه شده توسط آبراه را اصلاح می‌کند، از جمله هزینه‌های



اداره بندر جبل الطارق در بیانیه خود اعلام کرد:

انفجار در کشتی CSSC در نزدیکی جبل الطارق چهار مصدوم برجای گذاشت

در نتیجه انفجار روز جمعه ۱۹ فوریه در بندر جبل الطارق بر روی یک ناو بزرگ با پرچم هنگ کنگ چهار خدمه زخمی شدند.

در مجموع چهار خدمه در این حادثه آسیب دیدند. دو نفر از آنها در هواپیما تحت درمان قرار گرفتند و دو نفر دیگر که دچار سوختگی شدید شدند که از طریق هلی‌کوپتر به بیمارستانی در سویا منتقل شدند. تجهیزات لنگر شناور در این حادثه آسیب دیده و قادر به لنگر انداختن نیست. مسئولین منتظر ورود خدمه اضافی برای پر کردن پست‌های افراد زخمی هستند. اداره بندر جبل الطارق از نزدیک وضعیت کشتی را زیر نظر دارد و در بیانیه خود اعلام کرد: کشتی به استثنای تجهیزات لنگر پایدار و کاملاً عملیاتی است. اداره بندر جبل الطارق به کار با خدمه کشتی و عوامل آن برای کمک در تعمیرات، تهیه و در صورت امکان لنگر انداختن ادامه خواهد داد.

پلیس محلی تحقیقات در مورد علت این حادثه را آغاز کرده است.

گفت‌وگوی بایندر با سیامک رحیمی مدیر عامل شرکت کشتیرانی میزان بار تهران

خود تحریمی عامل زبان بنگاه‌های اقتصادی

آینده بخش خصوصی در گرو حمایت‌ها و رفع فشارهای داخلی





قریب به ۳۲ سال تجربه حضور در عرصه کشتیرانی از او مدیری با تجربه در این زمینه ساخته است. سیامک رحیمی طاری مدیر عامل و عضو هیئت مدیره شرکت کشتیرانی میزان بار تهران در این شماره نشریه بایندر با ما به گفت‌وگو نشست.

بایندر از خودتان و سوابق حرفه‌ایتان در زمینه کشتیرانی بفرمایید؟

بنده سیامک رحیمی طاری کارشناسی مترجمی زبان از دانشگاه، افتخار این را داشته‌ام که بالغ بر ۳ دهه به‌طور مداوم در این عرصه فعالیت داشته باشم ابتدای راه و از دوران دانشجویی در سن ۲۲ سالگی با همین حوزه آشنا و شروع به فعالیت نمودم، با توجه به اینکه در آن زمان امکانات آموزشی در سطح بالایی نبود بیشتر به صورت سعی و خطا و همچنین با شرکت در چندین دوره موجود و بعدها، دوره‌های تکمیلی، این حرفه را فرا گرفتم. یکی از ویژگی‌های سابقه کاری بنده که بابتش خدا را شاکرم این است که از همان ابتدا با کار کردن در حوزه‌های کشتیرانی، بروکری، نمایندگی خطوط و غیره. علاوه بر این‌ها مجموعه فشرده‌ای بالغ بر ۲۵۰۰ صفحه از کتب کشتیرانی هست که چاپ لندن بود را جمع‌آوری و مطالعه کردم و از همین راه با پیچ و خم این صنعت آشنا شدم. در گام بعدی هم با حمایت تنی چند از پیشکسوتان عرصه کشتیرانی تأسیس شرکت محقق شد و تیر ماه ۱۳۷۸ بود که این مهم عملی شد و هم اکنون بیش از ۲۱ سال است که از تأسیس میزان بار تهران می‌گذرد.

بایندر عمده فعالیت مجموعه شما چیست و چه تعداد پرسنل دارید؟

مجموعه ما نمایندگی کشتیرانی است و عمده فعالیت شرکت همواره در حوزه عملیات کانتینری بوده و نمایندگی خطوط مختلفی را داشتیم و شاخص‌ترین آن‌ها نظیر خط oocl، خط TS Line و خط WOSCO که در حال حاضر مشغول فعالیت هستیم. در حال حاضر حدود ۳۰ نفر که از این تعداد ۱۰ نفر در دفتر بندرعباس و ۲۰ نفر به‌طور مستقیم در تهران مشغول هستند و البته به‌طور غیر مستقیم در بندر خرمشهر، چابهار، بندرامام و بوشهر به‌صورت شعبه همکار، فعالیت داریم و تعداد ۳۰ نفر هم آمار کارکنان ما در بندر مذکور است.

بایندر اهداف و چشم‌اندازتان در سال جدید برای بنگاه اقتصادی تان چیست؟

می‌توانم بگویم در این رابطه همه دوست دارند توسعه داشته باشند و ما هم از این قاعده مستثنی نیستیم. با توجه به مدت طولانی حضور بنده در این عرصه، هیچگاه به دنبال تغییر نوع فعالیتیمان، نبوده‌ام اما ارتقای کیفیت، بالابردن حجم کار و نحوه فعالیت، یکی از سیاست‌های اصلی ما است. در سال جدید هم با اتکا به کار گروهی، بر مبنای اعتماد و باورم به همکارانم در مجموعه، اهداف اصلیمان حتماً ارتقای سطح و توسعه شرکت خواهد بود. باور بنده این است که با انتقال و اشتراک دانش می‌توان بهترین فعالیت را داشت

آموزش دیده مراجعه می‌کنند شکل صنفی خودمان باشد بنده قطعاً استقبال خواهیم کرد، نه فقط برای مجموعه خودمان بلکه برای تحقق اهداف کلان صنف، این یک گام موثر خواهد بود و بالطبع نیاز به سرمایه‌گذاری‌های ویژه مالی و فکری و برنامه‌ای دارد که اگر بخش آموزش انجمن به طور جدی توسط همه ما دنبال شود وحدت رویه مناسبی را پیش رویمان خواهیم داشت.

بایندر فکر می‌کنید در این مسیر با چه چالش‌هایی روبه‌رو هستید؟

در این حرفه چالش‌ها بسیارند، بالغ بر ۲۷۰۰ کیلومتر مرز دریایی از اهمیت ویژه صنعت دریایی در کشورمان خبر می‌دهد؛ همچنین تاریخ سرزمین ما حکایت از قدمت طولانی در عرصه دریا و دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی داشته، واضح است که تحریم‌های ظالمانه در ۴۲ سال اخیر بر حیطه فعالیتیمان ما سایه افکنده، اما از دیدگاه بنده همه ما در این بخش موظفیم از کیان کشورمان صیانت کنیم و با تمام توان حضورمان را با قدرت و صبر بیشتری ادامه دهیم.

بایندر در این راه نقش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را چگونه می‌بینید؟

مسلماً تلاش‌های دلسوزانه انجمن به عنوان تنها تشکل با قدمت حدود ۷۰ سال را نمی‌توان در این ایام سخت نادیده گرفت و این مسئله بر کسی پوشیده نیست که در تمام زوایای حوزه فعالیتیمان و با تمام قوا آماده دفاع از حقوق اعضا بوده و البته ما هم در میزان بار تهران، در این مدت به عنوان یک عضو کوچک از این خانواده بزرگ، شاهد رشد و پیشرفت بخش آموزش دریایی انجمن همگام با تکنولوژی روز صنعت کشتیرانی و خدمات وابسته بوده‌ایم. همچنین لازم است به پررنگ‌تر شدن نقش مهم رسانه‌ای و حضور چشمگیر در بخش اطلاع‌رسانی هم از سوی این نهاد اشاره کنم که در مقایسه با سال‌های ۹۶ و ۹۷ می‌توان به طور واضح پیشرفت رسانه‌ای را با رویکرد مطالبه و احقاق حق اعضا در برابر ارگان‌های دولتی نظیر سازمان محترم بندر و دریانوردی مشاهده کرد مثال و سند واضح برای این مسئله هم می‌تواند اطلاع‌رسانی شفاف

هرچند صنعت کشتیرانی خود یک اقیانوس گسترده است و کسی نمی‌تواند ادعا کند که چیزی می‌داند و همه ما دانشجویانی هستیم که در این دانشگاه پیوسته در حال علم اندوزی و فراگیری هستیم. اما هر مقدار که آموخته‌ایم را هم عیناً در اختیار دیگران قرار داده‌ایم. و این نگرش در حیطه کاری دو نتیجه را برابمان حاصل کرده اول این که نزدیک به ۶۰ درصد پرسنل سابقه کاری شان هم سن شرکت است یعنی از بدو تأسیس مشغول به کار بوده‌اند و هیچگاه تحت هیچ عنوانی از ما جدا نشده‌اند و دومین دستاورد ما این است که با وجود رکود کامل بازار جهانی که از سال ۲۰۰۸ آغاز شد دقیقاً در همان برهه شرکت دیگری را تأسیس کردیم.

بایندر برای توسعه اولین مسئله تأمین نیروی انسانی است برای جذب نیروی کار جوان به این حوزه چه برنامه‌ای دارید؟ آیا در این رابطه سامانه اشتغال انجمن را می‌شناسید؟

مبحث تأمین نیروی انسانی کارآمد همواره یکی از چالش‌های اصلی بوده و مجموعه ما هم اخیراً با همین موضوع مواجه بود هزینه‌های بالایی را برای آگهی استخدامی برای جذب نیرو داشتیم و مدت طولانی در انتظار نتیجه ماندیم به موسسات مختلف مراجعه کردیم از یک طرف همان هزینه‌ها و از طرفی اینکه آیا نیرویی که انتظارش را داریم پیدا می‌کنیم یا خیر. در خصوص این سامانه اطلاعی نداشتم اما بسیار نکته مثبتی است. اگر انجمن بتواند این موضوع را نهادینه کند که مجموعه‌های کشتیرانی و دریایی عضو و حتی غیر عضو، به اولین مرجعی که برای جذب نیروی

**در سال جدید هم
با اتکا به کار گروهی، بر مبنای
اعتماد و باورم به همکارانم در
مجموعه، اهداف اصلیمان حتماً
ارتقای سطح و توسعه شرکت
خواهد بود.**

و تحلیلی در حوزه بخشنامه‌های مهم ابلاغی به بخش خصوصی باشد. علاوه بر تمام این‌ها، پیشگام بودن این تشکل در عرصه پرفراز و نشیب حمل‌ونقل دریایی به خصوص در بخش بین‌المللی، توانمندی‌های علمی و تجربی را مایه مباهات می‌دانم.

پیش در صحبت‌هایتان از تحریم‌ها گفتید، تاثیر این تحریم‌ها چه بوده؟

یکی از موانع همیشگی که نتوانستیم آن طور که باید در عرصه بین‌المللی خودنمایی کنیم و قابلیت‌های تجاری دریایی کشور را به منصفه ظهور برسانیم همین تحریم‌ها بوده همواره در خارج از مرزها سعی داشتند نقش ایران را کم‌رنگ کنند اما به هر حال از نظر بنده سازمان بنادر و دریانوردی از نظر تکنیکی با وجود مسائل موجود تلاش خود را انجام داده که از صحنه کنار نرود. البته اعضای صنف کشتیرانی دریایی‌های دریادل هستند و به خاطر همین خلق و خوی دریاییست که در برابر اکثر موارد صبورانه به دنبال راه چاره هستند و این شاید دلیل محکمی باشد برای ارگان‌های حاکمیتی برای اینکه در مقابله با تحریم‌ها

به هم‌افزایی با انجمن و اعضای این تشکل بپردازند و از تجربیات و توصیه‌های پیشکسوتان این صنف در کنار مطالعه و توسعه تکنیکی و علمی در اقتصاد دریایی استفاده کنند. همه واقف هستیم که در این شرایط حفظ کردن بنگاه‌های اقتصادی کار آسانی نیست از طرفی خطوط بزرگ کشتیرانی با وحشتی که از تحریم‌ها داشتند، از ایران خارج شدند و فعالیت خود را در بنادر ایران را متوقف نمودند و این مسئله عملیات حمل‌ونقل دریایی را بسیار دشوارتر از گذشته کرد. ما یک مملکت ۸۰ میلیونی هستیم، واردات کالا نیاز کشور و مردم و صادرات

سرمایه یک ملت است باید هر طور که می‌شود چرخ این اقتصاد را چرخاند.

پیش آینده بخش خصوصی را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟

بخش خصوصی نیاز به حمایت دارد، در مواقعی حتی این بخش مظلوم واقع شده و از جانب بخش غیرخصوصی مورد بی‌مهری واقع شده. در زمان رکود جهانی به یک شکل، در تحریم یک‌طور و در حال حاضر هم که با مصائب بیماری عالم‌گیر کرونا مواجهند. با وجود تمام این‌ها فعالان هیچگاه در تأمین نیازهای اساسی کوتاهی نکردند و همواره زنجیره تأمین در بخش دریایی برای کشور نقطه قوت بود

به‌طوریکه بخش اعظمی از حمل‌ونقل کالا از راه دریایی انجام شده می‌توان گفت آینده بخش خصوصی را در گرو حمایت‌ها و رفع فشارهای داخلی از آن می‌بینم. بالاخره از یک نقطه می‌بایست تعامل را شروع کرد این نقطه قبل از رفع تحریم‌های خارجی باید رفع تحریم داخلی باشد.

پیش چه نوع خود تحریمی‌ای منظور شماست؟ لطفاً واضح‌تر اشاره کنید.

به‌طور مستقیم می‌توانم به مسئله صورت‌حساب‌های سازمان بنادر اشاره کنم که جهت اخذ به شرکت‌های کشتیرانی الزام محول می‌گردد و مشکلات عدیده‌ای را برای ما به وجود می‌آورد و ما هم چاره‌ای جز پیروی نداریم. اما عواقب دریافت و پرداخت عینی این هزینه‌ها گردش حساب‌های نجومی‌ای می‌شود که ریالی از آن به جیب ما و پرسنلمان نمی‌رود، ولی هم وظیفه وصول از سوی سازمان محترم بنادر داریم و هم به دنبال آن با سازمان مالیاتی کشور و سازمان تأمین اجتماعی به ترتیب بابت گردش حساب و ماده ۳۸ تأمین اجتماعی درگیر باشیم. انتظار می‌رود سازمان

روال گذشته نپذیرند که اخذ THC را آن سازمان انجام دهد. راهکار بنده این است که سازمان یک صورت‌حساب صادر کند و آن یک صورت‌حساب از شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی وصول شود سپس سهم ترمینال اپراتورها را که طرف قرارداد خود سازمان هستند را مستقیماً پرداخت کنند. این راه شاید از نظر انفورماتیک مشکل باشد اما بهتر که بررسی کنیم می‌بینیم این پیچیدگی به پیچیدگی پرونده‌های مالیاتی و ماده ۳۸ که به دیوان عالی ارجاع شده‌اند نیست. چرا که نهایتاً صورت‌حساب‌های دریافتی مستقیم از سوی سازمان بنادر مشمول ماده ۳۸ نمی‌باشد.

پیش این تعامل منسجم چطور باید صورت بگیرد؟

در سال آینده به تعامل منسجم تری میان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، اتاق بازرگانی، شورای عالی ترابری کشور، انجمن حمل‌ونقل سراسری، در ارتباط با مباحث چالش‌زا به ویژه حق توقف کانترینر، نیاز داریم. چرا که فکر می‌کنم انجمن محترم کشتیرانی به عنوان قوی‌ترین بازوی این شاکله می‌تواند پا پیش بگذارد زیرا به جهت تشتت آرای که وجود دارد باعث شده بسیاری از پرونده‌ها در کمیسیون ماده ۲۰ بالاتکلیف بمانند. فقط یک مرجع قوی می‌تواند به نمایندگی از حداکثر مجموعه‌های فعال، در قالب نماینده به مذاکرات وارد شود و احقاق حقوق کند.

پیش فرمودید که چالش‌ها و مشکلات بسیارند، حال نکات مثبت سال ۱۳۹۹ در عرصه دریایی از نگاه شما چه بود؟

تلاش‌های انجمن کشتیرانی در راستای شفاف‌سازی قوانین و

مقررات و دستورالعمل‌های ارجاعی در این موارد، از شاخص‌ترین نکات سال ۹۹ بود و همین موضوع می‌تواند در سال آینده کورسوی امیدی برای شرکت‌های عضو باشد تا دیگر با عدم آگاهی از قوانین متضرر نشوند و شایان ذکر است اینکه انجمن توانسته صدای صنف دریایی را به مجلس و دولت برساند هرچند نتایج کمی داشته اما در گذر زمان و با تدوام این راه می‌توان امیدوار بود که ثمره تلاشمان را هم ببینیم.

پیش و کلام پایانی؟

برای تمام دوستان سالی خوش، سلامت و رها از ویروس کرونا را آرزو مندیم.



می‌توان گفت آینده بخش خصوصی را در گرو حمایت‌ها و رفع فشارهای داخلی از آن می‌بینم.

بنادر و دریانوردی به عنوان یک مرجع دولتی با این دو سازمان وارد مذاکره جدی شود و این گره کور شده‌ای که بر گره‌های دیگر اقتصاد بخش خصوصی وارد شده را رفع کند.

پیش به عنوان یک فعال و کارشناس اقتصادی برای این مسئله راهکار پیشنهادی دارید؟

دو حالت مفروض است: یک اینکه سازمان محترم بنادر بپذیرد به عنوان متولی دولتی امور دریایی از تعداد بالای اشخاص حقیقی و حقوقی، که صاحبان کالا هستند هزینه THC را مستقیماً اخذ کند که در این حالت قریب به ۸۵ درصد مشکلات کشتیرانی در این زمینه حل می‌شود و فرض دوم این است که مطابق



آموزش در سایه کرونا!

در پی راه افتادن آموزش مجازی، متخصصین آموزش باید راهکاری بیابند تا فقدان ارتباط چهره به چهره مابین دانشجو و استاد جبران شود. مرکز آموزش انجمن کشتیرانی نیز از قاعده اجبار در برگزاری دوره‌هایش به شکل مجازی مستثنی نیست، اما به سبب اهمیت موضوعات مطروحه در برخی دوره‌های مهم همچون اصول حمل و نقل کانتینری با تدریس مهندس علیرضا چشم جهان با رعایت کامل پروتکل‌های بهداشتی در محل انجمن برگزار می‌شود تا دانشجویان بتوانند در تعامل چهره با چهره با استاد موارد لازم را بیاموزند.



با سلام؛
احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۱۳۹۹ 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.



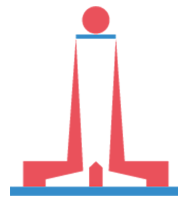
نماینده‌گی کشتیرانی

داده پردازان هومان پویان

(با مسئولیت محدود)

www.zingapp.ir

تلفن: ۰۲۱-۷۴۳۶۱۰۰۰



نماینده‌گی خطوط کشتیرانی

بویه قرمز

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۰۶۱۷



نماینده‌گی کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۸۶۴۲۵-۶



نماینده‌گی کشتیرانی

فرمد

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۲۲۰۲۸۷۸۳



شرکت کشتیرانی

روشن دریای پارس

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۱۵۳۵۷



نماینده‌گی کشتیرانی

امواج زرین دریا

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۶۱۲۴۱۷۱-۸

قالب جدید و توانمندی‌های سایت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

درباره ما

- ✓ معرفی انجمن و تاریخچه پیدایش
- ✓ ساختار و اساسنامه و اطلاعات تکمیلی انجمن



قوانین و دستورالعمل‌ها

- ✓ درج کلیه بخشنامه‌ها، آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها



عضویت و اعضا

- ✓ دسترسی به لیست اعضا
- ✓ درج شرایط عضویت و دریافت و ارسال فرم‌های عضویت از طریق سایت
- ✓ اطلاعات تکمیلی در خصوص نوع فعالیت و حوزه فعالیت اعضا
- ✓ امکان تجدید مجوز شرکت‌ها



داوری و شورا

- ✓ تسهیل امور شکایتی در حوزه شورای حل اختلاف و یا کمیته داوری و حل اختلاف
- ✓ دریافت فرم‌های مربوطه



آموزش

- ✓ معرفی خدمات آموزشی
- ✓ تقویم آموزشی در بخش دوره‌های لجستیک بندری



روابط عمومی

- ✓ دسترسی به مجلات و هفته‌نامه‌ها
- ✓ سامانه خبری و شبکه‌های مجازی انجمن
- ✓ دسترسی به بخش تبلیغات



گالری تصاویر

- ✓ دسترسی به تصاویر مجامع و گردهمایی‌های انجمن



خدمات

- ✓ امکان ثبت مشاوره در بخش‌های امور بندری، امور دریایی و امور مالیاتی و امور حقوقی
- ✓ دسترسی به کلیه طرح‌های بیمه‌ای انجمن



* مشاهده برخی از بخشنامه‌ها و امکانات سایت منوط به عضویت در انجمن می‌باشد



RIONIZ AKAM ENERGY

SHIPPING & TRADING COMPANY

our
business
is built on
trust



www.rionizakamenergy.com
info@rionizakamenergy.com



سلیس رود اروند

نماینده کشتیرانی بامجاز رسمی سازمان بنادر و دریانوردی
خدمات بارفرابری دریایی، زمینی، هوایی



« جزو ۱۰ شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

« دارای تیم تخصصی ترانزیت داخلی

« ارائه نازلترین نرخ های کرایه حمل دریایی نسبت به سایر رقبا

« ارائه بیشترین تعداد روز معافیت حق توقف (دموراژ) دربنادر مبدا و مقصد

« دارا بودن سرویس منظم هفتگی از اکثر بنادر خاور دور و اروپا به تمامی بنادر ایران

« تیم ما قابلیت امکان جابجایی و حمل محصولات فله از کلیه بنادر جهان به مقصد بنادر خلیج فارس و بالعکس را دارد

تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، حدفاصل بهشتی و مطهری، نبش کوچه عرفان، پلاک ۱۶۸، طبقه ۲، واحد ۲۲

ایمیل: IMPORT@SALISSHIPPING.COM سایت: SALISSHIPPING.COM

تلفن: ۵۴۹۶۵۰۰۰ (۳۰ خط ویژه) فکس: ۸۸۵۵۱۳۹۵

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های 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

مجمع 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: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

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





■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زر تشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۴-۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: شیرین خان میرزا

■ صفحه آرایی: احسان نوری

گفت‌وگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد

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



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان نادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS