



شماره

۴۹

۲۰ اسفند ۱۳۹۹

«داود تفتی» مدیرعامل  
کشتیرانی دریای خزر:فریدونکنار به  
شبکه حمل و نقل  
کانتینری دریای  
خزر متصل شد

# بایندر

اخذ تعرفه‌ای به نام THC بدون منفعت برای شرکت‌های کشتیرانی

## شمشیر احبا و تیغ اضداد؟

بخش  
خصوصیبخش  
دولتی

داستان جلد

شرکت‌های کشتیرانی تبدیل به کارگزار بدون جیره و موجب سازمان بنادر و دریانوردی شده‌اند و متاسفانه با وجود اینکه این شرکت‌ها در اخذ THC کوچک‌ترین منفعت و سودی ندارند اما سازمان بنادر این مبلغ را از آن‌ها دریافت می‌کند.

فرداد فیروزپور

درخواست فعالان صنعت حمل و نقل اروپا از اتحادیه اروپا:  
معرفی هیدروژن سبز و آمونیاک به عنوان سوخت دریایی

روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:  
معود ۵ پله‌ای کشتیرانی در بین ۱۰۰ شرکت برتر ایران



**محمد راستاد:**  
مدیرعامل سازمان بنادر  
باید رقابت‌پذیری بنادر کشور را افزایش داده و  
سهم‌مان از حمل‌ونقل دریایی منطقه و جهان را  
ارتقا دهیم



## در سومین اجلاس مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی: دریافت تندیس مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

در سومین اجلاس سراسری مسئولیت‌پذیری اجتماعی و فرهنگ سازمانی، از مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تقدیر و تندیس مسئولیت‌پذیری اجتماعی (CSR) به ایشان اهدا شد.

این اجلاس سراسری که با رویکرد تکریم از چهره‌های نامی صنعت و اقتصاد کشور و با حضور دکتر فریدون عباسی رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی، دکتر غلامرضا پناه معاون توسعه مدیریت و منابع وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی و رئیس شورای سیاست‌گذاری

مسئولیت‌پذیری اجتماعی و جمعی از مدیران ارشد شرکت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی کشور، اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران حوزه مسئولیت اجتماعی و فرهنگ سازمانی ۱۲ اسفند ماه در سالن دیپلماتیک وزارت امور خارجه برگزار شد، از مهندس محمدرضا مدرس خیابانی نایب رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تقدیر شد.

شایان ذکر است توانمندسازی سازمان‌ها و شرکت‌ها در زمینه مسئولیت اجتماعی، بررسی جایگاه اخلاق CSR در فعالیت‌های تولیدی - خدماتی بنگاه‌های تجاری اقتصادی، ارتقای سطح مشارکت سازمان‌ها و شرکت‌ها در حوزه‌های بین‌رشته‌ای، نهادینه‌سازی مفهوم مسئولیت اجتماعی در اقتصاد ایران و ارتقای جایگاه اخلاق کسب و کار و مسئولیت‌پذیری اجتماعی شرکت‌ها و سازمان‌ها از اهداف برگزاری این اجلاس بوده است.



محمد راستاد مدیرعامل سازمان بنادر:

## لغو تحریم‌ها خدمات‌رسانی به شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی است

به نقل از روابط عمومی، محمد راستاد با اعلام آمادگی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نهاد حاکمیتی دریایی کشور برای همکاری با خطوط خارجی جهت فعالیت مجدد آن‌ها در بنادر در پساتحریم اظهار کرد: لازم‌ه ارائه خدمات به شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی، در وهله اول، برداشتن همه محدودیت‌ها و تحریم‌های غیرقانونی علیه ناوگان ملی و شرکت‌های کشتیرانی ایرانی است و اولویت پساتحریمی استفاده از ظرفیت‌های داخلی حمل‌ونقل دریایی است.

وی همچنین، اظهار کرد: در بازار بین‌المللی صنعت دریانوردی، نمی‌توانیم درها را به روی خودمان ببندیم، بلکه باید رقابت‌پذیری بنادر کشور را افزایش داده و سهم‌مان از حمل‌ونقل دریایی منطقه و جهان را ارتقا دهیم؛ البته، شرکت‌هایی که با یک اشاره قدرت‌ها فضا را ترک کردند، نمی‌توانند بدون هیچ تفاوتی از حیث مشوق‌ها برای شرکت‌های کشتیرانی داخلی، ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی کشور را به خود اختصاص دهند.

مدیرعامل سازمان بنادر افزود: اگرچه ارتقای سهم در بازار بین‌المللی حمل‌ونقل دریایی با پذیرش ناوگان جهانی محقق می‌شود، منتها مشوق‌ها برای ناوگان داخلی بایستی به گونه‌ای باشد که بتوانیم حداکثر استفاده را از ظرفیت‌هایمان ببریم. راستاد با بیان اینکه ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی کشور، فراتر از نیازهای داخلی است تصریح کرد: در دوره پساتحریم و بازگشت احتمالی شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی به بنادر ایران، مجموعه بندری و اپراتورهای کشور باید دارای آمادگی لازم باشند تا بتوانند به کشتیرانی‌های خارجی ارائه خدمات کنند.

معاون وزیر راه و شهرسازی در رابطه با تامین سوخت کم سولفور برای کشتیرانی داخلی و خارجی گفت: ایران به عنوان یک کشور ساحلی، باید علاوه بر تامین نیازهای داخلی، خدمات سوخت‌رسانی به ناوگان بین‌المللی را نیز پوشش دهد.



مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر:

## اتصال بندر فریدونکنار به شبکه حمل و نقل کانتینری دریای خزر

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر، در حاشیه مراسم اتصال بندر به شبکه حمل و نقل کانتینری دریای خزر گفت: این کار برای حمل ارزان کالاهای تجاری ایرانی انجام شد و به زودی نخستین کشتی با ۱۰ کانتینر یخچالی و ۴۰ کانتینر خشک از بندر فریدونکنار به بندر آکتائو قزاقستان روانه خواهد شد.

کاپیتان تفتی با بیان اینکه هزار کانتینر در حمل‌ونقل دریایی دریای خزر فعال شد، افزود: برای تسریع در صادرات کالا از طریق خطوط کشتیرانی خزر و کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی اسنپ کانتینری راه‌اندازی شد.

وی کاهش قیمت تمام شده و سرعت عمل برای حمل کالا را از جمله اهداف این طرح اعلام کرد و گفت: زیرساخت‌های اجرای این طرح در بنادر شمالی فراهم شده و کمبود و مشکلی وجود ندارد.



روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران:

## صعود ۵ پله‌ای کشتیرانی در بین ۱۰۰ شرکت برتر ایران

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حفظ رتبه یک در صنعت حمل‌ونقل کشور توانست از نظر شاخص فروش و درآمد با پنج پله صعود در رتبه ۲۶، در بین ۱۰۰ شرکت برتر ایران قرار گیرد.

روابط عمومی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اذعان کرد: در همایش صد شرکت برتر ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با وجود تحریم‌های ظالمانه، با پنج پله صعود نسبت به سال قبل دوره ارزیابی در رتبه ۲۶ از لحاظ فروش قرار گرفت.

بر اساس آمار یک موسسه بین‌المللی در حال حاضر پانزدهمین شرکت برتر کانتینری دنیاست. این آمارها نشان‌دهنده پتانسیل بالای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است و برای ارتقای هر چه بیشتر آن راهی جز همت همه‌جانبه نیست.



با اعلام شرکت ارائه‌دهنده خدمات سرویس دریایی PGS:

## شناورهایمان برای فصل تابستان در دریای شمال فعال می‌شوند

شرکت ارائه‌دهنده خدمات سرویس‌های دریایی Petroleum Geo-Services، شروع به فعال‌سازی مجدد شناورها کرده است. بر اساس برنامه‌ریزی صورت گرفته پروژه، PGS آماده‌سازی را برای فعال کردن مجدد Ramform Vanguard برای فصل تابستان آغاز کرده است.

این شرکت همچنین سانکو سوئیفت را فعال می‌کند تا حداقل برای سه ماه در پروژه‌های ارائه شده به عنوان کشتی اصلی استفاده شود.

سال گذشته، PGS یک سری اقدامات کاهش دهنده هزینه به ارزش حدود ۴۰۰ میلیون دلار از طریق تعدیل کارکنان، سازماندهی مجدد، ادغام دفاتر و مذاکره مجدد در مورد توافق‌نامه خدمات را اجرا کرد و در سال بعد نیز طرح تنظیم برای اجرای بازسازی ساختار را اجرا خواهد کرد.



با اعلام کشتیرانی اقیانوس آرام شرقی (EPS):

## آغاز حرکت به سمت استفاده از سوخت‌های جدید

کشتیرانی اقیانوس آرام شرقی (EPS)، یکی از بزرگترین مالکان کشتی در جهان با ۱۶۸ کشتی در ناوگان خود، بحث سوخت آینده را ارزیابی کرده است و ترجیح استفاده از آمونیاک و متانول را به عنوان نتیجه ارزیابی خود اعلام کرد. شرکت Idan امروز فاش کرد که با تأمین‌کننده سوخت هلندی OCI و غول تولید موتور MAN Energy Solutions به منظور مقاوم‌سازی برخی از تانکرهای موجود خود و ساخت موتور با سوخت متانول و آمونیاک قرارداد امضا کرده است. علاوه بر تأمین سوخت، OCI متعهد شده است که اولین کشتی مقاوم‌سازی شده را از شرکت EPS کرایه کند.

سیریل دوکائو، مدیرعامل گفت: EPS موضع قطعی اتخاذ کرده است که پایداری آن با پاسخگویی آغاز می‌شود. این بدان معنی است که ما وظیفه داریم راه‌حل‌های کاهش انتشار را که امروز در حال توسعه همزمان راه‌حل برای فردا هستیم، پیاده‌سازی کنیم. تبدیل ناوگان متعارف موجود برای سوختن متانول فرصتی منحصر به فرد برای ادامه کاهش قابل توجه و سریع رد پای کربن ایجاد می‌کند.



بینگ چن، رئیس و مدیرعامل شرکت Seaspan:

## Seaspan با سفارش ۸ کشتی، به سرعت توسعه خود را ادامه می‌دهد

شرکت Seaspan از سفارش ساخت ۴ فروند کشتی با ظرفیت ۱۲۰۰۰ teu و نیز ۴ فروند دیگر با ظرفیت ۱۵۰۰۰ teu خبر داد. هم چنین برای ساخت ۴ کشتی دیگر با ظرفیت ۱۵۰۰۰ teu نیز برنامه دارد. این چهارمین سفارش این شرکت در سه ماه اخیر است.

بینگ چن، رئیس و مدیرعامل شرکت Seaspan، تصریح کرد: ما ضمن تقویت ترازنامه و مشارکت‌های خلاقانه مشتری، با سرعت بخشیدن به سیستم عامل مقیاس‌پذیر و کاملاً یکپارچه، به افزایش کیفیت ادامه می‌دهیم. از طریق مشارکت عمیق ما با کارخانه‌های کشتی‌سازی و مشتریان، همراه با مهارت در کلاس جهانی در ساخت کشتی توسط تیم با تجربه ما است که می‌تواند ما را قادر به توسعه راه‌حل‌های برنده برای همه ذینفعان کند. ما همچنان بر تمایز ارائه خدمات با ارزش افزوده، بهبود انعطاف‌پذیری مدل کسب‌وکار و گسترش تعالی عملیاتی پیشرو در صنعت خود متمرکز هستیم، در حالی که به طور مداوم برای سهامداران خود ارزش پایداری ایجاد می‌کنیم.



درخواست فعالان صنعت حمل‌ونقل اروپا از اتحادیه اروپا:

## معرفی هیدروژن سبز و آمونیاک به عنوان سوخت دریایی

چندین فعال صنعت حمل‌ونقل اروپا و دوستداران محیط زیست به طور مشترک نامه‌ای سرگشاده به کمیسیون اروپا ارسال کرده‌اند تا از طرح FuelEU Maritime برای ترویج توسعه هیدروژن سبز و آمونیاک به عنوان سوخت برای حمل‌ونقل استفاده کنند.

در این نامه، شرکت‌های حمل‌ونقل DFDS، CMB و وایکینگ کروز و گروه سبز حمل‌ونقل و محیط زیست (T&E) ادعا کردند که هیدروژن سبز و آمونیاک پایدار هستند و می‌توانند در مقادیر کافی برای کربن‌زدایی از صنعت تولید شوند. این گروه از قانون‌گذاران خواستند تا اتحادیه اروپا سیاست سوخت دریایی خود را در ماه آینده پیشنهاد کند و سیگنال روشنی را به سرمایه‌گذاران بالقوه ارسال کند تا روی هیدروژن و آمونیاک مبتنی بر برق تجدیدپذیر تمرکز کنند.

هیدروژن و آمونیاک سبز آینده‌ای پاک برای صنعت حمل‌ونقل و سوخت ارائه می‌دهد. با استناد به داده‌های مجمع جهانی دریانوردی، این گروه معتقد است برای تولید هیدروژن سبز و آمونیاک برای صنعت حمل‌ونقل جهانی در سطح جهان، ۱،۶۷ تریلیون دلار سرمایه در نظر گرفته شده است.

## شمشیر اجبا و تیغ اздаاد؟

سالیان سال است که شرکت‌های کشتیرانی به سبب قرار گرفتن در سبیل تحریم‌های آمریکا و یاران سوگند خورده‌اش به سختی روزگار می‌گذرانند اما با این وجود همچنان پای کار ایستاده‌اند و نقشه‌های آمریکا را برای توقف تجارت خارجی ایران نقش بر آب کرده و توانسته‌اند تیغ آمریکا را که برای بریدن شاه‌رگ اقتصاد ایران از نیام بیرون آمده بود، بشکنند. با این وجود، این شرکت‌های بحران‌زده، از ارگان‌های داخلی ناراضی هستند زیرا برای اخذ تعرفه‌ای به نام THC بدون هیچ‌گونه منفعت و سودی به کارگزار سازمان بنادر و دریانوردی تبدیل شده‌اند که جز صرف هزینه و انرژی، مشکلات دیگری اعم از پرونده‌های حجیم و سنگین مالیاتی و واریز علی‌الحساب ۷/۸ درصد از محل پرداخت‌های خود به سازمان بنادر و پورت اپراتورها به عنوان بیمه موضوع ماده ۳۸ به تأمین اجتماعی برای آن‌ها رقم زده است. بدون شک، خواسته اصلی آن‌ها رفع این معضل بزرگ به هر شکل و اخذ هزینه THC توسط خود سازمان بنادر است. خبرنگار ما به منظور آگاهی از زوایای پنهان این موضوع با فرداد فیروزپور (عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران) و احمد دنیامالی (عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی) به گفت‌وگو نشستیم که حاصل آن را در ادامه می‌خوانید.



## مسئولان سازمان بنادر

هم با وجود اینکه معتقدند این هزینه THC، مبلغ دریافتی خودشان است فقط به دلیل اینکه مذاکره با شرکت‌های کشتیرانی و دریافت پول از آن‌ها سهل الوصول تر از مشتری است، ترجیح می‌دهند به جای خودشان، شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی را با مشتری‌ها روبه‌رو کنند.

مالیات متعلقه به THC و ۵ درصد سازمان تامین اجتماعی مبلغ هنگفتی از بابت جرایم مبالغ تقدیم می‌کنند.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پترو آسیا بیان کرد: با این وجود، سازمان بنادر، مفاصا حساب تامین اجتماعی را دریافت و ارائه نمی‌دهد همچنین پیمانکاران و اپراتورها هم نمی‌توانند مفاصا حساب تمام و کمال را به شرکت‌های کشتیرانی ارائه دهند. تامین اجتماعی هم این مبلغ را از شرکت‌های کشتیرانی مطالبه می‌کند. ما هم هیچ اهرم فشاری نداریم که بتوانیم این مفاصا حساب را از سازمان بنادر دریافت کنیم. حتی وقتی پیشنهاد دادیم که از صورت حساب‌های آن‌ها کسر شود قبول نکردند زیرا تصور می‌کنند مشمول این ۵ درصد نمی‌شوند در حالی که قانون صراحت دارد و مجریان آن راحت‌ترین راه را برای وصول در مطالبه از بخش بحران زده خصوصی یافته‌اند.

## حاکمیتی بدون قبول وظایف حکمرانی

او با اشاره به اینکه فضای نامطلوبی حاکم است، انتقاد خود را چنین اظهار کرد که سازمان بنادر و دریانوردی خودش را به عنوان حاکمیت دریایی کشور معرفی می‌کند اما متأسفانه فقط امر و نهی حکمرانی را دارد و مسائل حاکمیتی مانند ارائه خدمات به شرکت‌های کشتیرانی در آن سازمان فراموش شده است. به بیان دیگر، سازمان در این گونه موارد به هیچ عنوان خود را به عنوان حاکمیت معرفی نمی‌کند اما در مواردی که بخواهد به شرکت‌های کشتیرانی مسائل را بیان کند و حرف خود را به کرسی بنشانند لباس حاکمیت به تن می‌کند.

فیروزپور با طرح این پرسش که آیا بر اساس مصوبات مجلس، سازمان بنادر و دریانوردی جزء ارگان‌های حاکمیتی است یا خیر؟ خاطر نشان کرد: بخش مالی سازمان زیر بار این داستان نمی‌رود در حالی که بخش حقوقی سازمان در پرده موافق خواسته شرکت‌های کشتیرانی است. آنها می‌دانند حق با شرکت‌های کشتیرانی است اما به آن عمل نمی‌کنند. اگر سازمان را حتی به عنوان حاکمیت دریایی کشور در نظر بگیریم حاکمی است که فقط منافع خود را در نظر می‌گیرد و این مساله برای ما بسیار آزاردهنده است.

## کشتیرانی‌ها صندوق دار سازمان بنادر نیستند

او افزود: قرار نیست که ما به عنوان دریافت کننده وجوه و صندوق دار سازمان بنادر باشیم و هر وقت کسی پول نمی‌دهد ما صندوق را از جیب خودمان پر کنیم. این ماجرا زمانی فاجعه‌آمیز می‌شود که اداره دارایی این صورت حساب‌ها را به عنوان وجه امانی قبول ندارد به همین خاطر مسائل مالیاتی همیشه برای شرکت‌های کشتیرانی زیان ده است.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره دلایل این رفتار سازمان بنادر با اشاره به این موضوع که به دست آوردن درآمد بدون زحمت برای همه خوشایند است یادآور شد: نمی‌توانیم بگوییم که مدیران سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به این موضوع آگاهی ندارند زیرا با وجود مشکلاتی که این سازمان دارد یکی از سازمان‌های بسیار باسواد و دانای

فرداد فیروزپور مدیرعامل شرکت کشتیرانی پترو آسیا با بیان اینکه شرکت‌های کشتیرانی، کارگزار بدون مواجب سازمان بنادر و دریانوردی شده‌اند، درباره شیوه دریافت (Terminal Handling Charge) THC از سوی سازمان بنادر و دریانوردی از نمایندگان کشتیرانی گفت: متأسفانه با وجود اینکه شرکت‌های کشتیرانی در اخذ THC کوچک‌ترین منفعت و سودی ندارند اما سازمان بنادر این مبلغ را از آن‌ها دریافت می‌کند، به صورتی که شرکت‌های نمایندگان خطوط کشتیرانی بین‌المللی پس از اعزام شناورها از بندر مبدأ، آن را از صاحب کالا دریافت کرده و سپس در یک بازه زمانی ۲۵ روزه به حساب سازمان بنادر واریز می‌کنند.

فیروزپور با تأکید بر اینکه ما این مبلغ را از مشتری اخذ می‌کنیم و بدون هیچ کم و کاستی به حساب سازمان بنادر و دریانوردی واریز می‌کنیم، گفت: از آنجایی که بر اساس عرف تجارت هیچ شرکتی بدون سود و منفعت کاری را انجام نمی‌دهد، سازمان‌های ذربط مانند سازمان تامین اجتماعی و اداره دارایی این موضوع را نمی‌پذیرند که شرکت‌های کشتیرانی بدون داشتن منافع رقم‌های هنگفتی را دریافت می‌کنند، از این رو مأموران مالیاتی برای شرکت‌های کشتیرانی مالیات‌های بسیار سنگین از بابت گردش مالی مربوط به مبلغ THC وضع می‌کنند، زیرا می‌گویند بخشنامه سازمان بنادر و دریانوردی وجاهت قانونی نداشته اقدام آن‌ها، فراتر از قانون و برای ما که زیرمجموعه وزارت اقتصاد هستیم، قابل پذیرش نیست.

او با اشاره به اینکه کشتیرانی‌ها برای پول و سود دریافت نکرده مالیات پرداخت می‌کنند، افزود: مسئولان سازمان بنادر هم با وجود اینکه معتقدند این مبلغ دریافتی خودشان است فقط به دلیل اینکه مذاکره با شرکت‌های کشتیرانی و دریافت پول از آن‌ها سهل‌الوصول تر از مشتری است، ترجیح می‌دهند به جای خودشان، شرکت‌های نمایندگان کشتیرانی را با مشتری‌ها روبه‌رو کنند.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تأکید کرد: حتی اگر مشتری به هر دلیلی هزینه THC را پرداخت نکند و کالای او متروکه شود باز هم سازمان بنادر و دریانوردی علیرغم اینکه شرکت کشتیرانی هیچ میلی از مشتری به نیابت از سازمان دریافت نکرده است، هزینه THC را از آن‌ها مطالبه می‌کند بنابراین شرکت‌ها در این موارد باید از جیب خودشان هزینه هنگفت THC را پرداخت کنند.

او تصریح کرد: مشکل دیگری که گریبان شرکت‌های کشتیرانی را گرفته این است که سازمان تامین اجتماعی مدعی است بر اساس ماده ۳۸ قانون تامین اجتماعی، شرکت‌های کشتیرانی با توجه به دریافت خدمات از سازمان بنادر و پیمانکاران تحت قرارداد آن، به دریافت مفاصا حساب از سازمان و یا کسر علی‌الحساب ۵ درصدی از محل پرداخت‌های خود بابت بیمه تامین اجتماعی موظف هستند. یعنی با توجه با اینکه سازمان بنادر خود را مشمول این قانون نمی‌داند و در صورت کسر مبلغ ۵ درصدی، از ارائه خدمات به شرکت‌ها خودداری می‌کند شرکت‌های نمایندگان کشتیرانی علاوه بر

کشور است و مدیران آگاه و نکته‌سنجی دارد اما شرکت‌های کشتیرانی نمی‌خواهند مبلغی را که در آن ذینفع نیستند و دخل و تصرفی ندارند و فقط برایشان گردش مالی ایجاد می‌کند، بپذیرند.

افزود: هیچ نهادی نیست که بتواند به شرکت‌های کشتیرانی پاسخ دهد که چرا باید وظیفه‌ای را که به عهده آن‌ها نیست به نیابت از سازمان بنادر انجام دهند و خساراتی را که ارتباطی با آن‌ها ندارد، پرداخت کنند.

این فعال صنعت کشتیرانی کشور درباره ارائه راهکاری برای رفع این معضل گفت: زمانی که انجمن تعرفه دموراز را بر اساس رویه بین‌المللی و روال ۵۰ سال گذشته دلار تعریف می‌کند ارگان‌های مختلفی، علیرغم اینکه دموراز به خط کشتیرانی که مالکیت آن در خارج از ایران قرار دارد متعلق است، با سردادن شعار عامه‌پسند حمایت از ارز ملی با آن مخالفت می‌کنند اما جای تعجب دارد که در جای دیگری با صورت حساب از صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و همان کشتی هزینه‌های بندری را دلاری می‌گیرد! این‌گونه است که شرکت‌های کشتیرانی نمی‌توانند سیاست یک بام و دو هوا را تاب آورند و می‌گویند اگر دغدغه اصلی ارگان‌های دولتی استفاده از ارز ملی است پس سازمان بنادر هم باید تعرفه‌های خود را به ریال دریافت کند نه به دلار.

به گفته فیروزپور؛ تصور می‌شود هر کدام از ارگان‌ها و نهادها زورشان بیشتر است حرف خودشان را به کرسی می‌نشانند و دیگر قانون‌مداری هیچ جایگاهی ندارد.

او به عنوان پیشنهاد برای رفع این مشکلات تاکید کرد: ساده‌ترین کاری که سازمان بنادر می‌تواند انجام دهد این است که همان‌طور که هزینه بندری و هزینه انبارداری را خودش دریافت می‌کند، هزینه THC را هم خودش دریافت کند، زیرا این کار برای ما هزینه‌بر است چرا که ما برای دریافت مطالبات سازمان، انجام امور اداری و واریز آن به حساب سازمان علاوه بر درسرهایی که با سازمان امور مالیاتی و تامین اجتماعی داریم می‌بایستی کارمند استخدام و انرژی صرف کنیم.

او در پاسخ به این پرسش که اگر این مطالبه شرکت‌های کشتیرانی در کمیسیون عمران مجلس مطرح شود آیا رأی می‌آورد، گفت: اگر نمایندگان محترم مجلس به سفارش‌های بیرونی توجه نکنند و فقط از روی منطق و علم و کارشناسانه به موضوع نگاه کنند و تصمیم بگیرند، بدون شک رأی خواهد آورد زیرا ما خواسته عجیبی نداریم و فقط بر اساس صراحت قانون می‌گوییم مطالبات سازمان بنادر به ما ربطی ندارد ما نمی‌توانیم برای شخص ثالث خودمان را مدیون کنیم یا اینکه عوض شخص ثالث بدهکار شویم.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی پترو آسیا در پایان سخنان خود گفت: این بی‌توجهی‌ها نسبت به شرکت‌هایی می‌شود که به استناد آمار رسمی بالغ بر ۹۰ درصد تجارت کشور را انجام می‌دهند. آن‌ها هستند که تجارت ایران را بدون کوچک‌ترین توقع و با بدترین تحریم‌های بین‌المللی و متأسفانه داخلی (بخشنامه‌های خلق‌الساعه و بدون در نظر گرفتن قوانین و عرف) انجام می‌دهند. ما همچنان امیدوار هستیم که عزم دولت و مجلس برای رفع مشکلات بخش کشتیرانی جزم باشد زیرا در این

چند سال بر اثر تحریم‌های خارجی و مشکلات داخلی کمر فعالان این صنف خم شده است و برای راست کردن قامت به حمایت همه‌جانبه دولت و مجلس نیاز دارند.

### ضرورت رفع معضل کشتیرانی‌ها به سریع‌ترین روش

زمانی که نظر احمد دنیامالی، نماینده مجلس شورای اسلامی را که چند سالی در دهه ۸۰ سکان هدایت سازمان بنادر و دریانوردی را در دست داشت درباره این موضوع جویا شدیم، با بیان اینکه THC تعرفه‌ای است که بالاخره باید از مشتری اخذ شود، گفت: اینکه سازمان بنادر و دریانوردی اخذ این تعرفه را توسط شرکت‌های کشتیرانی انجام می‌دهد بحثی است که درباره آن هم با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و هم با مسئولان سازمان بنادر مذاکره کرده‌ایم و در تلاش هستیم که این موضوع را به سریع‌ترین روش حل‌وفصل کنیم تا هر دو مجموعه برای انجام این کار منع قانونی نداشته باشند و با تعامل همدیگر بتوانند این موضوع را مدیریت کنند.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در پاسخ به این پرسش که آیا اکنون برای انجام این کار منع قانونی وجود دارد؟ اظهار کرد: سازمان بنادر بخش عمده‌ای از کارهای خود را همچون اپراتوری به بخش خصوصی واگذار کرده است که با توجه به این واگذاری‌ها باید اخذ حقوق، عوارض و تعرفه‌های گوناگون مربوط به بنادر و خدمات بندری به صورت یکپارچه شود و نباید چند مرجع برای اخذ آن وجود داشته باشد؛ بنابراین ما در تلاش هستیم که این مسائل کاملاً استخراج شود و متناسب با وضعیت، تدبیری برای آن اندیشیده شود که شرکت‌های کشتیرانی دیگر بیش از این با مشکلات مالیاتی مواجه نباشند.

دنیامالی با بیان اینکه این موضوع در اندازه‌های نیست که بخواهیم در کمیسیون عمران مطرح کنیم و باید با توافق و تعامل طرفین رفع شود، افزود: توصیه ما این است که تعامل بین دو نهاد بهترین روش برای یافتن راه‌حل منطقی‌تر، عملیاتی‌تر و سریع‌تر است اما من شخصا این موضوع را در دستور کار دارم و پیگیری می‌کنم تا به نتیجه برسیم که شرکت‌های کشتیرانی بیش از این نگرانی نداشته باشند.

او تاکید کرد: این مشکل باید برای سال آینده حل شود زیرا وقتی مبالغ هنگفتی مربوط به اخذ THC در صورت مالی شرکت‌های کشتیرانی درج می‌شود، اداره دارایی برای آن‌ها مالیات بر عملکرد تعیین می‌کند بنابراین یا باید این قرضیه را با سازمان امور مالیاتی حل‌وفصل کنیم و یا اینکه به نحوی کار را پیش ببریم که سازمان بنادر و دریانوردی این قرضیه را به هر شکل ممکن حل کند تا فعالان انجمن کشتیرانی از نگرانی خارج شوند.

با توجه به سخنان دنیامالی و تاکید او بر ضرورت حل‌وفصل سریع این معضل شرکت‌های کشتیرانی، شایسته است هم‌زمان با اعلام تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی برای سال ۱۴۰۰ نیز اخذ تعرفه THC مانند دیگر عوارض و تعرفه‌ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام شود تا پس از چندین سال شرکت‌های کشتیرانی در سال جدید نفسی تازه کنند.



### مشکل THC باید برای

سال آینده حل شود زیرا

وقتی مبالغ هنگفتی مربوط

به اخذ THC در صورت مالی

شرکت‌های کشتیرانی درج

می‌شود، اداره دارایی برای

آن‌ها مالیات بر عملکرد تعیین

می‌کند بنابراین یا باید این

قضیه را با سازمان امور مالیاتی

حل‌وفصل کنیم و یا اینکه به

نحوی کار را پیش ببریم که

سازمان بنادر و دریانوردی این

قضیه را به هر شکل ممکن حل

کند تا فعالان انجمن کشتیرانی

از نگرانی خارج شوند.

گفت و گوی با بندر با مسعود عابدینی مدیر عامل شرکت ریونیز آکام انرژی

## ارتقای صنعت حمل و نقل در گروی حمایت بخش دولتی

با حمایت‌های منطقی سال نوید بخشی پیش رو داریم





مسعود عابدینی ریاست کمیته مواد نفتی و شیمیایی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، دانش آموخته رشته علوم سیاسی از دانشگاه و مدیرعامل کنونی شرکت ریونیز آکام انرژی در گفت‌وگویی مهمان مخاطبان بایندر بود و از تجربیاتش در این حوزه برایمان گفت.

**بایندر** تحصیل در رشته علوم سیاسی تا ورود به این حرفه برایتان چگونه بود؟

بنده فعالیتم را دهه ۷۰ با شرکت ایران مارین سرویس شروع کردم و کاپیتان رهبری بانی اصلی علاقمندی و حضور بنده در این حوزه شدند. به نصیحت شخص ایشان کار را از بنادر آغاز کردم چرا که اعتقاد داشتند برای حرفه‌ای شدن در این عرصه کلید اصلی آموختن مستقیم و نزدیک از بندر و دریاست. دیدن عملیات پهلودهی، تخلیه و بارگیری برای بنده در شروع تجربه‌ای ارزشمند بود. پس از گذراندن دوره‌های حدوداً دو یا سه ساله به عنوان کارمند عملیاتی، مدیران آن زمان اینطور تشخیص داده بودند که می‌توانم با توجه به بضاعت و تجربه‌ای که از خود نشان داده‌ام در رده بالاتر یعنی مدیریتی هم شانسم را امتحان کنم. افتخار این را داشته‌ام در حوزه کشتیرانی در خدمت مدیران کارکشته و باتجربه‌ای باشم و پیچ و خم کار را بیاموزم و همین پیش‌زمینه آموختن سبب شد تا در اوج بحران کرونا نسبت به تاسیس ریونیز آکام انرژی اقدام کنم.

**بایندر** چطور شد که به عنوان رئیس کمیته مواد نفتی و شیمیایی انجمن برگزیده شدید؟ و چه شد که توانستید پایه‌های شرکت ریونیز آکام انرژی را بنا کنید؟

قبل از تاسیس این شرکت در مجموعه افق دریا به عنوان قائم مقام مدیرعامل مشغول به فعالیت بودم و تمام امور جاری را در دست داشتم و این مسئله، فرصت نگاه کردن از نزدیک‌ترین جایگاه به یک مدیرعامل را در اختیارم گذاشت، به عبارت دیگر استفاده از گنجینه تجربیات پیشکسوتان ارزنده این کسب و کار نقطه عطف تمام فصول کاری اینجانب است. در همین مقطع بود که حضور بنده به عنوان نماینده از شرکت افق دریا در جلسات کمیته باعث شد که با بزرگوارانی چون جناب آقای خشوعی و آقای اکبری و بقیه دوستان عزیز که پیشکسوت این حوزه بودند ارتباط تنگاتنگ بگیرم. حدوداً سال ۹۷ یا ۹۸ در کمیته به دعوت جناب آقای خشوعی و بقیه دوستان، نایب رئیس کمیته مواد نفتی و شیمیایی شدم؛ و سپس جناب آقای قاسمی‌نژاد که رئیس کمیته بودند، بعد از حدوداً دو سال به علت مشغله زیاد در خارج کشور باعث رأی‌گیری در کمیته شدند و بنده با اعتماد دوستان به عنوان رئیس کمیته انتخاب شدم. در خصوص پایه‌های ریونیز می‌توانم بگویم بحران تحریم منجر به کاهش فعالیت‌های افق دریا شد و بنده به دنبال فعالیت و مشغله بودم؛ به تدریج شجاعت این را داشتم که به تاسیس یک شرکت مستقل فکر کنم، پایه‌های

که این بحث مربوط به سازمان بنادر و ورود کشتی‌هایی به بنادر، جهت بارگیری می‌باشد. کشتی‌هایی که برای بارگیری‌های فله به بنادر ورود می‌کنند جزء اضافه کاری محسوب می‌شوند. سازمان بنادر، از زمان خارج از بازه اداری این بارگیری‌ها را صورت می‌بخشد که این اقدام مربوط به صاحبان کالا می‌باشد. اوایل به طور مشخص صورت حساب برای صاحبین کالا صادر می‌شد و نمایندگان درگیر این مسائل نبودند و البته رقم‌ها نیز رقم‌های قابل توجهی هستند و این تعرفه‌ها از ابتدا بوده و بر روی عملکرد این اقدامات تأثیر منفی داشته است.

**بایندر** اقتصاد کشور را در سال ۱۳۹۹ چگونه دیدید؟ صنعت کشتیرانی فراتر از نواقص بود؟ و چه نکته مثبتی در صنعت کشتیرانی در این کشور وجود داشت که حائز اهمیت است؟

بنده سال‌های زیاد در این حوزه بودم و به عنوان کسی که به هر حال در این فضا زحمت کشیده، نظر شخصی‌ام این است که این صنعت هنوز جایگاه اصلی خودش را پیدا نکرده. دو طرف کشور ما دریا است و خلیج همیشگی فارس که نقش پررنگ‌تری دارد به اعتقاد بنده خیلی بهتر از این وضعیت کنونی می‌توانست باشد. از طرفی بنادر ما از بنادر گران دنیا هستند اما سرویس‌دهی خوبی ندارند و این‌ها شاید به دلیل تحریم‌های ظالمانه‌ای است که بیش از ۴۰ سال گریبان‌گیر ما بوده؛ می‌توان گفت با وجود همه این‌ها همچنان سرپا ایستاده‌ایم. البته این نکته نیز شایان ذکر است که در زمان مدیریت جناب آقای راستاد در استان بوشهر تأسیساتی در خشکی بنا شد به این صورت که کشتی‌های ورودی به ایران آب توازن را به تأسیسات ما بدهند و آب کشتی به شکل سانتریفیوژ، مواد نفتی و آب را جدا کند و مواد نفتی دوباره به کار گرفته شود. در حوزه کشتیرانی به طور مشخص، یکی از دغدغه‌های شرکت، هزینه‌هایی است که باید به حساب سازمان بنادر واریز شود، اما در اجرا کم‌کاری صورت می‌گیرد که باید ریشه‌یابی شود و بخشی هم که گفته شد مربوط به عوارض است. این بخش و این هزینه‌ها قابل محاسبه است و شرکت‌های کشتیرانی پیش از ورود کشتی‌ها، این تعرفه‌ها را تقریبی به مالکین شناور اعلام می‌کنند که این کشتی در این

ریونیز آکام انرژی از آنجا شروع شد که رکود جهانی و همچنین تحریم‌ها و ... شکل گرفت.

**بایندر** مجموعه‌تان هم اکنون چه تعداد پرسنل دارد؟ و در چه بنادری فعال است؟ و دیگر اینکه چشم انداز اقتصادیتان چیست؟

صرف نظر از بنادر، در شرکت حدود ۱۰ پرسنل در حال فعالیت هستند. در سال گذشته که ما شروع به تاسیس این شرکت در قالب شرکت کشتیرانی کردیم، حدود دو ماه برای انتخاب اسم فکر می‌کردیم و ریونیز را که اسم یکی از سرداران هخامنشی است و آکام به معنای سرزمین‌های مرتفع و همچنین انرژی را در کنار هم قرار دادیم که هر سه دارای فاز مثبت می‌باشند، هر شرکت ایرانی باید نمادی از ایران و ایرانی بودن را آشکار گرداند. ما سال‌هاست واجد شرایط برای فعالیت در قالب این شرکت هستیم و بنده بیشتر در فضای بازرگانی این شرکت فعالیت می‌کنم و برای مالکین کشتی‌ها با همکاری شرکت خلیج آبی و جناب آقای اکبری کارهای کشتی را حل می‌کنیم و این فضا، یک فضای کاملاً رقابتی است.

**بایندر** در رابطه با مسائل و مشکلات در قالب انجمن به عنوان کسی که مطالبه‌گر بودید؛ فکر می‌کنید قوانین و بخش‌نامه‌های خاصی وجود دارد که مانع فضای کسب و کار شما بوده باشد و به نسبت سایر مشکلات چاره بیشتری داشته باشد؟

بحث دیماندا اضافه کاری، بحثی است که باید به طور اختصاصی به آن رسیدگی کرده و راجع به آن مطالعه کنیم

**این صنعت هنوز جایگاه اصلی خودش را پیدا نکرده در حالی که دو طرف کشور ما دریا است و شرایط خلیج همیشگی فارس هم خیلی بهتر از این وضعیت کنونی می‌تواند باشد.**



### **پایند** پیام نوروزیتان و اگر نکته‌ای در طول مصاحبه نیاز بود که ذکر بشود اما نشد بفرمایید؟

به سهم خودم پیشاپیش سال جدید را به همه مردم، دوستان و همکاران عزیز تبریک عرض می‌کنم، امیدوارم سال خوبی در پیش رو داشته باشند. بنده یک خواهش دارم و اینکه پیش از ارتباط گرفتن با مردم این را در نظر داشته باشید که ما همه بنده‌های خداوند هستیم و قبل این‌ها خداوند عاشقش بوده که او را آفریده. امیدوارم این بیماری نیز به زودی ریشه‌کن شود و در نظر داشته باشیم که در این دنیا جز مرگ هیچ راه بدون چاره‌ای وجود ندارد.

▼ سالی که  
پیش‌روست با  
حمایت بخش  
دولتی می‌تواند  
نویدبخش  
روزهای خوب  
باشد تا جایگاه  
این صنعت در  
سطح دنیا ارتقا  
پیدا کند.

بندر با این اسکله خاص با این مشخصات به این مقدار هزینه دارد و در آخر بر اساس فاکتورهایی که در آخر گزارش می‌شود هزینه‌های نهایی را محاسبه خواهند کرد. و از دیگر مشکل عمده این حوزه تحریم توسط شرکت سوئیفت می‌باشد که به بازار اقتصادی کشتیرانی آسیب جدی می‌رساند.

### **پایند** فکر می‌کنید چه عاملی دلیل اصلی شما برای موفقیتتان در این حوزه بوده؟

می‌توانم بگویم جسارت بالای بنده در این فضا به من کمک کرد و موجب به این شد که شاید راندمان شرکت ما از نظر فعالیتی نسبت به شرکت‌های قدیمی در حوزه بازرگانی چشم‌گیرتر باشد، فعالیتی که توانسته چراغ این شرکت را از بدو ورود روشن نگهدارد. با پشتکاری پرسنل به امید خدا به عنوان شرکت قدیمی، در آینده، خواهیم درخشید.

### **پایند** و در آخر نگاهتان برای این صنعت در سال آینده چیست؟

سالی که پیش‌رویمان است می‌تواند نویدبخش روزهای خوب باشد به خصوص اگر بخش دولتی حمایت کند، جایگاه این صنعت در سطح دنیا ارتقا پیدا خواهد کرد.



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](http://www.saoi.ir) بخش اعضا مراجعه نمایید.



شرکت کشتیرانی  
**آوش دریا کیا**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۲۹۲۶۱-۳



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی  
**آرتین راه خاورمیانه**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۵۹۸۹۶



شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی  
**آرمان دریا زمین**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۵۳۸۰



خدمات نمایندگی کشتیرانی  
**دریای متحد پاسارگاد**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۵۸۱۲۷۰۰۰



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**ونوس دریا**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۰۹۰۰۱



شرکت نمایندگی کشتیرانی  
**راشین اقیانوس شرق**  
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۷-۳۷۲۶۷۰۴۳

# RIONIZ AKAM ENERGY

SHIPPING & TRADING COMPANY

our  
business  
is built on  
trust



[www.rionizakamenergy.com](http://www.rionizakamenergy.com)  
[info@rionizakamenergy.com](mailto:info@rionizakamenergy.com)



**SEAS QUEEN SHIPPING AGENCY CO.**

شرکت نمایندگی کشتیرانی ملکه دریاها



دارای شعب در تمام بنادر بازرگانه شمال و جنوب کشور

Tel & Fax: +98 21 44471267 / WhastApp: +98 910 2832734  
[www.seasqueenshipping.com](http://www.seasqueenshipping.com) / [ops@seasqueenshipping.com](mailto:ops@seasqueenshipping.com)



BARKAV LOGISTIC  
بارکاو لجستیک


شرکت بارکاو لجستیک با سابقه درخشان در امر حمل و نقل بین المللی با کادری مجرب و متخصص و دارا بودن شعب و نمایندگی های متعدد در داخل و خارج از کشور


🚢 سرویس حمل کامیون مستقیم :  
این شرکت با امکان استفاده از کامیون های خارجی و ایرانی، حمل محمولات وارداتی شما را از تمامی مبادی اروپایی با بهترین نحو امکان پذیر می نماید .  
🚢 سرویس حمل گروپاژ (خرده بار):  
امکانات وسیع نمایندگی های این شرکت در کلیه کشور های جهان این امکان را برای ما فراهم ساخته تا نسبت به جمع آوری و حمل کالا های گروپاژ شما در کوتاهترین زمان ممکن اقدام نمائیم .  
🚢 سرویس حمل محمولات حجیم و ترافیکی :  
مشاورین این شرکت بمنظور برنامه ریزی حمل کالاهای سنگین و حجیم شما که می بایست توسط کامیونهای کمرشکن ، بوژی و مفصل دار حمل گردد در خدمت شما خواهند بود .  
🚢 سرویس کشتیرانی:  
حمل کالا بصورت فله، کانتینری از بنادر عمده اروپایی و آسیایی با استفاده از خطوط کشتیرانی به مقاصد ورودی ایران  
🚢 نمایندگی ها:  
دارای شعب و نمایندگی های داخلی در تمام مبادی ورودی و گمرکات کشور و نمایندگی های خارجی در خارج از کشور.



☎ ۹ - ۶۵ ۰۸ ۴۸ ۸۸ ۰۲۱  
📠 ۱۹ ۶۵ ۷۰ ۸۸ ۰۲۱  
✉ info@barkavlogistic.com  
🌐 www.barkavlogistic.com

# ARMAN SEA LAND

 <http://www.aslline.com>

 Email: [info@aslline.com](mailto:info@aslline.com)

 Tell: +989122782821



**RDP LINE**  
ROSHAN DARYA PARS

**RDP LINE**  
ROSHAN DARYA PARS

تهران، خیابان شهید استاد مطهری بعد از سر افراز پلاک ۲۳۵ طبقه ۲ واحد ۴

[www.roshandarya.com](http://www.roshandarya.com)

[info@roshandarya.com](mailto:info@roshandarya.com)

+98 21 88 51 53 57

+98 902 649 52 07

+98 21 86 12 06 39



## "کشتیرانی روشن دریای پارس"

با کادری ورزیده و آگاه در امور لجستیک اعم از زمینی، دریایی و هوایی با امکانات مناسب در ایران و سراسر جهان با تاکید بر سه اصل سرعت، قیمت، کیفیت در سرویس‌دهی آماده مشاوره و ارائه خدمات به شرح ذیل میباشد:

- نمایندگی لاین کانتینری RDP

- ارائه کلیه سرویس‌های کانتینری

- چارترینگ کشتی

- حمل ترکیبی کالا به صورت فله،

گرو پاژ (LCL) و کانتینری (FCL) از

کلیه مبادی و بنادر مهم تجاری جهان

به ایران و بالعکس

- ترانزیت داخلی و خارجی به

خصوص برای کشورهای همسایه و

منطقه CIS

- حمل هوایی کلیه مبادی اروپا و چین

و هند به ایران و بالعکس

- همچنین دارای دفاتر در دبی، هند،

چین میباشد.

این شرکت امیدوار است بتواند با

تأمین و ارائه امکانات و تسهیلات

لازم، رضایت و اعتماد مشتریان را

جلب کرده و زمینه را برای توفیق

بیشتر در بازارهای جهانی فراهم آورد.

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  
موسس آموزش عالی آزاد



سازمان نادر و دریانوردی



INSTITUTE OF  
CHARTERED  
SHIPBROKERS