



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۴۹

خرداد ۱۴۰۰

«عیسی کلاتری»
معاون رئیس جمهور:

پس از ۱۰ سال،
مجوز انتقال آب
دریای خزر
به سمنان
صادر شد



بزرگترین رزم ناو تدارکاتی ارتش ایران، بعد از حریق هولناک غرق شد

خارک؛ غرق در حریق



به واسطه ظرفیت آموزشی ایجاد شده در انجمن کشتیرانی، به عنوان مرجع دریایی کشور می‌توانیم بگوییم پشتوانه خوبی وجود دارد تا نسل‌های آینده و کسانی که می‌خواهند وارد این صنعت شوند، بتوانند تخصص و دانش لازم را کسب کنند.

محمد راستاد

طبق داده‌های Seaexplorer:

بیش از ۳۰۰ خط منتظر فضای خالی در اسکله‌ها

کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل کشتیرانی دریایی خزر:

برقراری خط دریایی بندر امیرآباد ایران به آستاراخان روسیه

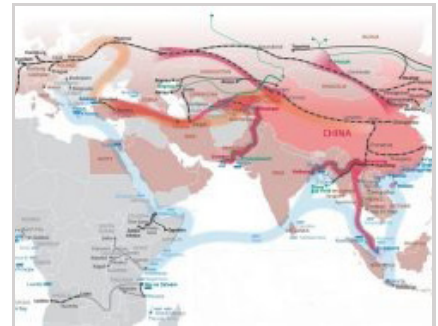


رئیس کمیته صمت ستاد انتخاباتی آیت الله رئیسی: برنامه دولت جدید برای تقویت و بهره‌برداری از صنعت کشتیرانی

فرهاد تقوامنش رئیس کمیته صمت ستاد انتخاباتی آیت الله رئیسی ضمن انتقاد از وضعیت فعلی صنعت کشتیرانی کشور، تقویت و بهره‌برداری از این صنعت را از مهم‌ترین برنامه‌های آیت الله رئیسی دانست. فرهاد تقوامنش با انتقاد از صنعت کشتیرانی کشور تصریح کرد: صنعت کشتیرانی کشور از دو شرکت کشتی‌سازی تشکیل شده که متاسفانه در چنگال دو سازمان دولتی غیرمتعهد قرار گرفته است.

وی ادامه داد: شرکت کشتی‌سازی اروندان یکی از کشتی‌سازان ایران است که در نقطه استراتژی کشور، در بندر خرمشهر و کنار اروند رود قرار دارد و متعلق به یکی از هلدینگ‌های شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی (شستا) است. این شرکت قادر است با اشتغال زایی موجود از کشورهای منطقه مانند کویت، عراق، قطر و امارات ثبت سفارش کند اما متاسفانه مورد غفلت واقع شده و حضور مدیران بی کفایت، این شرکت را با چالش‌های جدی مواجه کرده و با هزاران نیرو در قانون ورشکستی شرکت‌ها قرار دارد. وی افزود: یکی دیگر از کشتی‌سازان کشور شرکت فراساحل استان هرمزگان است که در کرانه خلیج فارس قرار دارد و متعلق به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) است. این کارخانه با عظمت خاص نزدیک به ۲۵۰۰ نفر نیروی کار دارد و در حالی که این شرکت عملاً تحت نظر وزارت صمت است اما مورد حمایت این سازمان قرار نگرفته است.

فرهاد تقوامنش در پایان خاطرنشان کرد: تمام دغدغه دولت جدید احیا، رشد و شکوفایی و اشتغال‌زایی بالای صنایع با استفاده از مدیران جوان کارآمد، انقلابی، متخصص و متعهد به نظام برای پیشبرد اهداف صنعتی و اقتصادی کشور است.



در دومین روز از نشست «گروه ۷» مطرح شد:

طرح بزرگ زیرساختی برای مقابله با پروژه راه ابریشم چین

رهبان «گروه ۷» شنبه در دومین روز از نشست خود طرحی را برای مقابله با نفوذ چین از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها در کشورهای در حال توسعه مطرح کردند. رهبان هفت کشور صنعتی موسوم به «گروه ۷» که در کورن‌وال، در جنوب غربی بریتانیا نشست خود را برگزار می‌کنند، در جستجوی یافتن پاسخی هماهنگ برای مقابله افزایش نفوذ اقتصادی چین از طریق پروژه «راه ابریشم» هستند.

شن جین پینگ، رئیس جمهور چین با طرح «راه ابریشم جدید» درصدد است که ده‌ها کشور جهان را از طریق شبکه‌ای از خطوط جاده‌ای و ریلی و مسیرهای دریایی به هم متصل کند.

این طرح اما با واکنش‌های جهانی متفاوتی مواجه شده است. در همین زمینه، کاخ سفید می‌گوید، جو بایدن، رئیس جمهوری آمریکا و دیگر رهبران گروه ۷ امیدوارند این طرح که هزینه‌ای بالغ بر ۴۰ تریلیون دلاری خواهد داشت، جایگزینی با کیفیت برای طرح «راه ابریشم جدید» چین باشد.

قرار است این طرح تا سال ۲۰۳۵ محقق شود. اما منابع مالی آن هنوز مشخص نشده است.

یک مقام ارشد دولت آمریکا گفته است، هدف این طرح تنها مقابله یا رویارویی با چین نیست، بلکه موضوع مهم این است که «ما تا کنون طرح جایگزین مثبتی را ارائه نکرده‌ایم که نشان دهنده ارزش‌ها، استانداردها و شیوه تجارت ما باشد».

طرح «کمربند و جاده» چین، یک پروژه زیرساختی عظیم است که با هدف ساخت و احداث بندر، خطوط انتقال لوله، خطوط ریلی و بزرگراه‌ها از کشورهای آسیایی تا اروپایی، برای نخستین بار در سال ۲۰۱۳ از سوی شی جین پینگ، رئیس جمهوری چین، مطرح شد.

موسسات مالی خصوصی هزینه این طرح را حدود ۳.۶ تریلیون دلار تخمین زده‌اند و برخی تحلیلگران این طرح را مسیری برای توسعه نفوذ سیاسی، اقتصادی و نظامی چین در عرصه جهانی و در رقابت با غرب و به ویژه ایالات متحده می‌دانند.



عیسی کلانتری معاون رئیس جمهور:

صدور مجوز انتقال آب دریای خزر به سمنان پس از ۱۰ سال

عیسی کلانتری در خصوص انتقال آب دریای خزر به استان سمنان اظهار داشت: روند پروژه عظیم انتقال آب دریای خزر به استان سمنان طی یک فرآیند رفت و برگشتی ۱۰ ساله و بر اساس یک سری ضوابط محیط زیستی سختگیرانه، موفق به اخذ مجوزهای لازم از سوی سازمان حفاظت محیط زیست شد.

معاون رئیس جمهور ادامه داد: این مجوز توسط معاونت محیط زیست انسانی و بعد از تصویب گزارش ارزیابی زیست محیطی به وزارت نیرو ابلاغ شد.

به گفته وی، با ابلاغ مجوز زیست محیطی به وزارت نیرو، این وزارتخانه باید نسبت به انتخاب سرمایه‌گذار واجد شرایط به منظور آغاز پروژه اجرایی انتقال آب دریای خزر به استان سمنان اقدام کند که بر اساس الزامات تعیین شده و نصب دستگاه‌های آب شیرین کن، آب شیرین شده دریای خزر توسط خط لوله به این استان منتقل می‌شود.

کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل کشتیرانی دریایی خزر:

برقراری خط دریایی بندر امیرآباد ایران به آستاراخان روسیه

برای نخستین بار در تاریخ بندر شمالی ایران محموله شیمیایی مونواتیلن گالیکول از سوی کشتیرانی دریای خزر و از بندر امیرآباد به بندر آستاراخان روسیه صادر شد.

کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل کشتیرانی دریایی خزر با بیان اینکه محموله مونواتیلن گالیکول تولید پتروشیمی شازند اراک برای صدور به روسیه بوده است، خاطرنشان کرد: بازاریابی حمل محموله یاد شده به صورت بازرگانی در فلکسی تانک و کانتینر توسط شرکت کشتیرانی دریای خزر انجام و به بندر آستاراخان روسیه حمل شد.

بندر امیرآباد نام بندرگاهی در شمال شهرستان بهشهر در استان مازندران ایران است. این منطقه در سه فاز با ۳۴ پست اسکله طراحی شده است که اکنون فاز اول آن تکمیل شده است. وسعت این منطقه ویژه یک هزار هکتار است و به شبکه ریلی ایران نیز پیوند دارد.



تعلیق حمل و نقل خطوط اصلی کانتینر در سراسر جهان

شرکت‌های CMA CGM و Hapag-Lloyd اعلام کردند:

CMA CGM و Hapag-Lloyd تعلیق حمل و نقل را در چندین منطقه در سراسر جهان اعلام کردند. گروه کشتیرانی فرانسوی گفت که تمام محموله‌های ارجاع به کابیندا در انگولا به دلیل تراکم مداوم به حالت تعلیق در می‌آیند، این امر باعث افزایش زمان و نامنظم شدن در فرآیند حمل و نقل می‌شود. بعلاوه، Hapag-Lloyd تأیید کرده است سرویس کانتینری خود را به بندر مالزی شرقی (کوچینگ، سیبو، بینتولو، کوتا کینابالو، لابوان، سانداکان و تاوا) به طور موقت به دلیل محدودیت فضای فیدر به حالت تعلیق در می‌آورد.

علاوه بر این، یک شرکت هواپیمایی آلمانی نیز اعلام کرده بود که پذیرش چوب و محصولات وابسته آن از جمله زغال چوب در نیجریه را به دلیل اعلام گمرکی نیجریه و بخشنامه مربوط به تعلیق صادرات چوب و محصولات وابسته آن متوقف کرده است.



طبق داده‌های Sealexplorer:

بیش از ۳۰۰ خط منتظر فضای خالی در اسکله‌ها

از شکو تا سیاتل، آمستردام تا اوکلند، کشتی‌های کانتینری مانند هیچ زمان دیگری در این صنعت ۶۵ ساله، با فشار عظیم ناشی از کووید ۱۹ و رفتارهای استثنایی مصرف‌کنندگان، روبرو نشده‌اند.

داده‌های اخیر Sealexplorer نشان می‌دهد که حامل‌های جهانی به وسیله زنجیره‌های تأمین تحت فشار زیادی هستند.

این در حالی که همه مسائل تراکم کشتی‌ها در بندر مهم جهان از جمله ایالات متحده و بندر جنوبی چین را می‌توان ناشی از شیوع اخیر کووید ۱۹ در دانست، نقشه ارائه شده توسط Sealexplorer به وضوح پدیده جهانی ازدحام لنج را در سال ۲۰۲۱ نشان می‌دهد، حتی برخی از بندرگاه‌ها دارای ازدحام شدید هستند که کار ترخیص به سختی و کندی پیش می‌رود.

در حال حاضر، بیش از ۳۰۰ کشتی کانتینر در انتظار باز شدن فضاهای اسکله در سراسر جهان هستند و همانطور که اکنون در حال رفتن به فصل اوج و شلوغی هستیم، انتظار می‌رود این مسائل حداقل در طول سال ادامه داشته باشد.



وزارت بندر و کشتیرانی هند:

اولویت واکسیناسیون دریانوردان و خانواده‌هایشان در هند

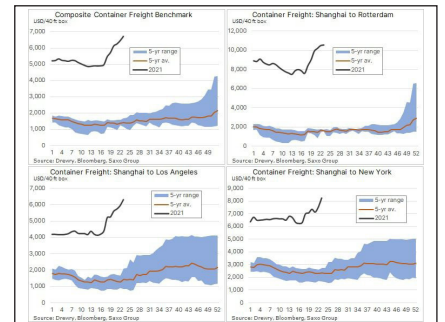
هند واکسیناسیون دریانوردان و خانواده‌های آنان در اولویت قرار داده و از همه آنان خواسته در اولین فرصت نسبت به واکسینه شدن اقدام کنند.

وزارت بندر و کشتیرانی هند طی بیانیه‌ای رسمی اعلام کرد از آنجایی که هند نقش بسزایی در صنعت دریایی جهان دارد به همین جهت واکسینه شدن دریانوردان و خانواده‌هایشان را در اولویت اول قرار داده است.

چیراگ بهری، مدیرعامل اتحادیه دریایی هند گفت: دولت هند تصمیم جدی دارد تا نسبت به واکسینه شدن دریانوردان و خانواده‌های آنان اقدام کند تا صنعت دریایی این کشور دچار مشکلات بیشتری نشود.

وی با اشاره به اینکه ۶ بندر بزرگ هند برای واکسینه شدن دریانوردان اختصاص یافته یادآور شد: در حال حاضر مدت زمان واکسینه کردن هندی‌ها بین دوازده روز و دوم تا ۸۴ روز به ۲۸ روز کاهش یافته به همین جهت فراخوان دریایی‌ها با بهره‌گیری از روش‌های جدید انجام می‌شود.

وی افزود: کمک‌های بین‌المللی زیادی در رابطه با نحوه مقابله با شیوع ویروس کووید ۱۹ به عمل آمده و به همین جهت اجازه نخواهیم داد دریانوردان بدون واکسینه شدن به کشتی‌ها اعزام شوند.



به گزارش xeneta:

تداوم رکورد زنی قیمت‌های حمل و نقل کانتینری

با وجود این که نرخ کرایه حمل کانتینر بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۰ در حال نوسان بود ولی هرگز از ۳ هزار دلار فراتر نرفت. با این حال، از تابستان سال گذشته، نرخ‌ها به طور مداوم در حال افزایش است.

طبق داده‌های منتشر شده، تقاضا برای حمل و نقل دریایی همچنان صعودی بوده و عامل تداوم، رشد قیمت حمل و نقل کانتینری است.

قیمت حمل دریایی در نقاط مختلف دنیا این هفته نیز رکوردزنی کرد و از ۵ برابر متوسط قیمت ۵ ساله حمل دریایی عبور کرد!

این موضوع، نگرانی از رشد تورم جهانی و اقدام متقابل بانک‌های مرکزی در افزایش بهره را افزایش می‌دهد.

این امر باعث می‌شود حمل‌کنندگان، به طور فزاینده‌ای با مذاکرات یک طرفه روبرو شوند و حتی در صورت امضای قراردادهای، به دلیل نرخ بهره بالای اپراتورها، قراردادهای فسخ یک طرفه بی‌انجامد.

تحلیلگران می‌گویند این پایان داستان نیست و باز شدن اقتصاد جهان هنوز به طور کامل صورت نگرفته و این هزینه بالای حمل دریایی احتمالاً تا سال ۲۰۲۲ ادامه خواهد داشت.

پویایی صنعت حمل و نقل دریایی، مدیون بخش خصوصی است

▼ در نشستی که به مناسبت بزرگداشت روز گداشت روز معلم با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مسئولان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و جمعی از اساتید مرکز آموزش انجمن، پیشکسوتان، کارشناسان و صاحب نظران این حوزه به میزبانی انجمن برگزار شد، مطالبی پیرامون عملکرد مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و همچنین نقش بخش خصوصی در پیشبرد صنعت حمل و نقل دریایی ارائه شد.



گزارش عملکرد مرکز آموزش انجمن کشتیرانی



در این نشست دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به سابقه تاریخی این انجمن گفت: انجمن کشتیرانی تحت عنوان سندیکای خطوط کشتیرانی در سال ۱۳۳۲ تاسیس شد و از همان زمان شیرازه یک فعالیت شایسته نهاده شد که تا به امروز دوام و بقا پیدا کرده است. مسعود پل مه با بیان اینکه در گام اول این خدمت در اتاق بازرگانی خرمشهر به عنوان اولین نهاد مردمی بخش دریا تاسیس شده است، ادامه داد: به مرور این انجمن به بندر امام خمینی قدیم (شاپور وقت) و سایر بنادر تسری پیدا کرد و خوشبختانه امروز در تمامی بنادر شکل اجرایی به خود گرفته است. وی همچنین در خصوص عملکرد مرکز آموزش انجمن کشتیرانی تشریح کرد: مرکز آموزش انجمن در دهه ۷۰ راه اندازی شده و امروز اگر می بینیم که آموزش توسط سازمان بنادر شکل بهینه تری به خود گرفته، برگرفته از تجاربی است که انجمن کشتیرانی از دهه ۷۰ داشته و این تجارب را به اشتراک گذاشته است. پل مه افزود: امروز بیش از ۸۰ درصد موسساتی که دارای مجوز از سازمان بنادر هستند، جزوات مورد نیاز خود را از انجمن کشتیرانی به عاریت می گیرند یا مجوز بهره برداری از این جزوات را گرفته اند که در نهایت تبدیل به کتبی می شود که امروز تحت عنوان آموزش لجستیک بندری اشاعه پیدا کرده است. وی ادامه داد: ما به یمن همکاری و خدمات شایسته ای که بین تشکل کشتیرانی و سازمان بنادر برقرار است، اولین پروانه و مجوز فعالیتی را از سازمان بنادر دریافت کرده ایم.

وی در ادامه اظهار داشت: هرچند شیوع کرونا موجب شد تا فعالیت هایی که نیازمند اتکا به بستر مجازی سازی بود، سرعت گرفت، اما ما از سال ۹۷ بنیان مجازی سازی فعالیت ها و قابلیت استفاده فرامرز از محل ساختمان و شهر تهران را استارت زدیم.

پل مه همچنین با ارائه آماری از عملکرد مرکز آموزش انجمن کشتیرانی بیان کرد: در سال ۹۸، ۱۴۱۱ نفر در این مرکز آموزش دیدند که در سال ۹۹ تعداد این افراد به ۱۹۳۵ نفر افزایش یافت. همچنین ۷۵ دوره آموزشی به ۹۸ دوره افزایش پیدا کرد و از ۲۵ هزار ساعت فعالیت آموزشی در سال ۹۸ به ۴۰ هزار ساعت در سال ۹۹ رسیدیم. هدف گذاری ما برای سال جاری حداقل ۵۰ هزار ساعت نفر آموزش است. وی با بیان اینکه فعالیت های ما منحصر به تهران نیست، گفت: ارتباطات با سایر مراجع اعم از دولتی و خصوصی مثل وزارت صمت، قوه قضاییه، سازمان امور مالیاتی، شرکت های پتروشیمی، شرکت های حمل و نقل ریلی و سایر بخش های خارج از تهران، ۳۰ درصد از آموزش های این مرکز به بخش های خارج از صنف ارائه شده است. دور از انتظار نیست که به زودی این قابلیت را خواهیم داشت که مرکزیت علمی ICS در خاورمیانه را ترغیب و تشویق به سرمایه گذاری در ایران کنیم.

پل مه تاکید کرد: فعالیت های مرکز آموزش با دو نفر پرسنل انجام شده و با توجه به اینکه از قابلیت های اجرایی و توانمندی لازم برای این امر برخورداریم، اعلام آمادگی می کنیم که می توانیم تمام مسئولیت های قابل تفویض و برون سپاری سازمان بنادر در حوزه آموزش در قالب مدیریت، برنامه ریزی و نظارت را تحت نظارت این سازمان، در سراسر کشور و در تمام بنادر بر عهده بگیریم.

حمایت سازمان بنادر از عملکرد انجمن کشتیرانی

در ادامه این مراسم، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه انجمن کشتیرانی قدیمی ترین انجمن صنفی صنعت حمل و نقل دریایی کشور است، گفت: خوشبختانه این انجمن توانسته در رابطه با آموزش در بخش های صنعت حمل و نقل دریایی

استانداردهای لازم را برای گرفتن نمایندگی ICS ایران کسب کرده ایم. وی ادامه داد: در همین حال برای بعضی از علوم اجرایی و حرفه ای مجوز سازمان فنی و حرفه ای را در خصوص فعالیت های حوزه دریا و بندر اخذ کرده ایم و چندین سال است که فعالیت های متکی بر کارگاه و عملیات های میدانی را از طریق این موسسه و مرکز آموزش انجمن ارائه می دهیم. همچنین برای اینکه تمام فعالیت های انجمن به ویژه مرکز آموزش، متکی بر استانداردهای جهانی و به روز باشد، از انواع ایزوهای تعیین کننده کیفیت و کمیت فعالیت مورد نظر، بهره جسته ایم. این فعال صنفی یادآور شد: در کنار آن برای اینکه از علم و دانش و تجارب صنفی برای استانداردسازی فعالیت حوزه کسب و کار بهره ببریم، عضو کمیته فنی متناظر هستیم که فعالیت در این کمیته، فعالیت دریایی در حوزه های مختلف به ویژه آموزش را استانداردسازی می کند.

رتبه بندی سازمان بنادر در آموزش انجمن

پل مه با اعلام اینکه حسب اطلاع غیررسمی مرکز آموزش انجمن کشتیرانی، در رتبه بندی سازمان بنادر در بخش آموزش رتبه ۱ و ممتاز مراکز آموزشی را اخذ کرده است، گفت: ما منابع و کتب آموزشی بسیار ارزشمندی را در مرکز آموزش انجمن در اختیار داریم. همچنین برای سرعت عمل در فعالیت های آموزشی، از ۵ سال قبل پورتال مرکز آموزش را طراحی کرده و به اجرا رسانده ایم.

به واسطه این ظرفیتی که ایجاد شده، می توانیم بگویم پشتوانه خوبی وجود دارد تا نسل های آینده و کسانی که می خواهند وارد این صنعت شوند، بتوانند تخصص و دانش لازم را کسب کنند.

اقدامات انجام شده در حوزه آموزش

پل مه با اشاره به اقدامات انجام شده در حوزه آموزش بیان کرد: برای اینکه آموزش به اشکال مختلف در کشور عملیاتی شود و با یک هماهنگی بهینه و آکادمیکی پیش برویم، با سایر مراکز آموزشی از جمله دانشگاه آزاد اسلامی تفاهم نامه همکاری برای برگزاری دوره های رسمی کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا منعقد کرده ایم و دانشگاه آزاد جزیره خارک که به عنوان مرکز اصلی و پایلوت هدایت علمی این امر انتخاب شده است. وی افزود: در ادامه برای اجرای فعالیت های حرفه ای با مراکز آموزشی، برای ارائه مدارج علمی MBA و DBA و همچنین برای ارائه دوره های حرفه ای و آکادمیکی متکی به دانشگاه های خارجی ارتباط برقرار کرده ایم. آسان تدبیر شریک آموزشی ما در ارائه آموزش های کاربردی است؛ به نحوی که افراد در هنگام فارغ التحصیلی از قابلیت مدیریت یک شرکت تجاری برخوردار باشند. پل مه اضافه کرد: در نتیجه علاوه بر آموزش هایی که سازمان بنادر تحت عنوان آموزش لجستیک بندری مدنظر دارد که از نظر علمی حداکثر ۴۰ درصد آموزش ها را به خود اختصاص می دهد، ما ۶۰ درصد آموزش های دیگر را از منابع داخلی و خارجی جهت پرورش مدیران اجرایی، در قالب های مختلف به ویژه از طریق آسان تدبیر ارائه می دهیم. ضمن اینکه از طریق موسسات متعدد علمی و مهندسی، آموزش های فنی و حرفه ای خاص و عملی را ارائه می دهیم. همچنین تمام

عملکرد موفق‌تری داشته باشد و برگزاری دوره‌های متعدد آموزشی از سوی این انجمن برای تعداد قابل توجهی از افراد جای تقدیر و تبریک دارد.

محمد راستاد ادامه داد: به واسطه این ظرفیتی که ایجاد شده، ما به عنوان مرجع دریایی کشور و متولی بنادر بازرگانی و کشتیرانی تجاری می‌توانیم بگوییم پشتوانه خوبی وجود دارد تا نسل‌های آینده و کسانی که می‌خواهند وارد این صنعت شوند، بتوانند تخصص و دانش لازم را کسب کنند. بر همین اساس مسیری که انجمن کشتیرانی برای ارتقا و توسعه طی می‌کند، مورد حمایت سازمان بنادر و دریانوری خواهد بود.

وی در خصوص تفویض اختیار وظایف سازمان بنادر به انجمن کشتیرانی گفت: به لحاظ اینکه به جز انجمن، شرکت‌های آموزشی خصوصی دیگری نیز وجود دارند که دوره‌های آموزشی برگزار می‌کنند و گواهی‌نامه طی دوره می‌دهند که از سوی سازمان بنادر تایید می‌شود، لذا ما در بخش دریایی تمام اختیارات مربوط به آموزش‌های دریایی را به شرکت‌هایی تفویض کرده ایم که با دریافت مجوز از سازمان، گواهی‌نامه‌های طی دوره را ارائه می‌کنند. اما گواهی‌نامه شایستگی را در نهایت خود مرجع حاکمیتی کشور به اشخاص و دریانوردان می‌دهد. بنابراین ما عملاً تصدی‌گری در رابطه با آموزش نداریم، مگر همین اقداماتی که به عنوان مرجع حاکمیتی انجام می‌دهیم.

پیش‌رقابت برای تحولات صنعت کشتیرانی

راستاد با تأکید بر اینکه صنعت حمل و نقل دریایی پویاست و تحولات زیادی که در آن رخ می‌دهد، ملزم می‌سازد که بازیگران این صنعت برای برخورداری از سهم و جایگاه ویژه برای بهره‌گیری از این بازار، دانش خود را به طور مداوم ارتقا دهند و به روزرسانی کنند، گفت: تحولات و مخصوصاً اتفاقاتی که در بازار و صنعت کشتیرانی رخ می‌دهد، واقعا قابل پیش‌بینی است. از جمله اینکه شرکت‌های کشتیرانی کانتینری همه به دنبال توسعه ظرفیت و فعالیت در اقتصاد مقیاس هستند و این باعث غافلگیری اپراتورها و متولیان بنادر شده است؛ چرا که بالا رفتن سایز کشتی‌ها به معنی محدود شدن بنداری است که می‌توانند این سایز کشتی‌ها را بپذیرند و رقابت جدیدی در این میان برای گرفتن سهم بیشتری از بازار شکل گرفته است. راستاد اضافه کرد: از طرف دیگر اقتصاد مقیاس پایین به معنی پایین آمدن کرایه حمل کالا است که طبعاً چالش‌های بزرگی را برای شرکت‌های کوچک‌تر ایجاد می‌کند و این یک نمونه از تحولات در صنعت کشتیرانی است.

پیش‌بخش خصوصی، پیشرو در صنعت حمل و نقل دریایی

این مسئول دولتی همچنین با ارزیابی مثبت از عملکرد بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل دریایی بیان

کرد: تمام فعالیت‌هایی که در این عرصه انجام می‌شود، در اختیار بخش خصوصی است و ما به عنوان مرجع حاکمیتی هیچ‌گونه تصدی‌گری نداریم و بخش خصوصی هستند که بنادر و صنعت حمل و نقل دریایی را به خوبی اداره می‌کنند. راستاد اعلام کرد: امروزه در عرصه یابی صنعت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی می‌بینیم، در جایی که بخش خصوصی حضور دارد، امور با بهترین کیفیت انجام می‌شود و حتی در شرایط سخت تحریم، بخش خصوصی توانسته کشور را از مراحل خطرناکی عبور دهد تا انسدادی در این فعالیت‌ها انجام نشود. وی با بیان اینکه صنعت حمل و نقل دریایی پویایی و دستاوردهای خود را مدیون و مرهون فعالان بخش خصوصی است، اعلام کرد: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی حتی در شرایط سخت اقتصادی و تحریم‌ها در رول‌ها و تجهیزات و حتی زیربنای بندری ادامه دارد. به طوری که میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هم اکنون فراتر از میزان سرمایه‌گذاری سازمان بنادر و دریانوری است.

راستاد با اعلام اینکه حضور بخش خصوصی در بنادر بازرگانی کشور بالغ بر ۳۳۰ قرارداد با ارزشی معادل ۱۰۰ هزار میلیارد تومان است، ابراز امیدواری کرد: این صنعت بزرگ بتواند به حداکثر سهم خود از اشتغال زایی و ایجاد ارزش افزوده در کشور دست پیدا کند و ایران ظرفیت‌هایی بیشتر از آنچه امروز در سطح جهانی دارد، به خود اختصاص دهد.



گزارش



موقعیت حوادث اخیر دریایی در اطراف سریلانکا که آخرین آن غرق شدن کشتی کانترینر X-Press Pearl بر اثر آتش سوزی کانتینرهای حامل کالاهای خطرناک (که یکی از آنها حاوی ۲۵ تن اسید نیتریک) می باشد:

نشت اسید - نشت آتشین

چنین کانتینری را ندارد. البته مقامات قطری واکنشی نسبت به این ادعا نشان نداده‌اند.

پس از خروج از بندر حمد کشتی مسیر حرکت خود را به سمت بندر هزیرا در هند ادامه می دهد. البته معلوم نیست که چرا کشتی از بندر جبل علی، یا خلیفه یا حتی بندر ایرانی واقع در حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند به ویژه بندرعباس، بوشهر و یا چابهار درخواست کمک برای تخلیه این کانتینر نکرده است.

به گفته مسئولین گروه اکسپرس فیدر، با رسیدن اکسپرس پرل در تاریخ پانزدهم ماه می به بندر هزیرا، باز هم مقامات بندری به درخواست تخلیه کانتینر حاوی اسید نیتریک که در حال نشت پاسخ منفی می‌دهند. بنابراین کشتی پس از تخلیه و بارگیری شدن سایر کانتینرها به سمت بندر کلمبو ادامه مسیر می‌دهد و در شامگاه تاریخ ۱۹ ماه می ۲۰۲۱ به حوالی لنگرگاه کلمبو می‌رسد و لنگر می‌اندازد.

روز ۲۰ می مشاهده دود از عرشه کشتی به اطلاع مقامات بندر کلمبو می‌رسد. عوامل امداد دریایی و ارتش سریلانکا با تمام توان تلاش می‌کنند تا دود و حریق را سرکوب کنند اما دامنه آتش وسعت می‌گیرد. نیروهای کمکی گارد ساحلی هندوستان نیز به تیم نجات ملحق می‌شوند اما کار از کار گذشته است.

پس از نزدیک به دو هفته آتش‌سوزی گسترده، در تاریخ دوم ماه ژوئن در حالی خاتمه حریق اعلام می‌شود که تقریباً چیزی از کشتی و محمولات روی آن باقی نمانده و توفیقی برای جابجایی کشتی به

سوخت و تمام محموله روی آن هم از بین رفت.

به گفته آقای مهندس بهزاد فرجی، معاون عملیات و امور بندری شرکت افق چکاد دریا، اسید نیتریک (Nitric Acid) یک اسید معدنی قوی است که به علت گرما یا ماندگاری طولانی در محیط، تجزیه شده و می‌تواند دچار خوداشتعالی شود.

این اسید که یک ماده اکسید کننده قوی است می‌تواند با فلزات نیز واکنش نشان دهد و گاز خرمایی رنگ اسید ازت (NO_2) را متصاعد سازد که تصاویر اولیه منتشره از کشتی قبل از وقوع آتش‌سوزی نیز وجود دود خرمایی رنگ را تایید می‌کند.

مشاهده دود سیاه در حین حریق هم نشان می‌دهد که حلال‌های آلی، روغن‌های صنعتی و پایه، قیر و ... بر روی کشتی وجود داشته‌اند و بر دامنه حریق افزوده‌اند.

فرمانده و خدمه اکسپرس پرل قبل از آنکه آتش به تمام پیکره کشتی سرایت کند، نجات داده شدند. پلیس سریلانکا، فرمانده، افسر اول و مهندس کشتی را بازداشت و از آن‌ها ساعت‌ها بازجویی کرد.

در همین حال مسئولین گروه اکسپرس فیدر اظهار می‌دارند که نشت اسید نیتریک از کانتینر حامل آن پس از حرکت کشتی از جبل علی توسط خدمه مشاهده شده و زمانی که کشتی به بندر حمد می‌رسد، تقاضای تخلیه این کانتینر را مطرح می‌کند ولی مسئولین بندر حمد از پذیرش این تقاضا طفره رفته و اعلام می‌کنند که امکانات تخصصی برای مواجهه با

کشتی X-Press Pearl در حالیکه فقط سه ماه از تاریخ به آب اندازی و به کارگیری آن برای حمل کانتینر در مسیر بین بنادر پورت کلانگ، سنگاپور، جبل علی، حمد (قطر)، هزیرا (هند)، کلمبو (سریلانکا) و پورت کلانگ توسط شرکت X-Press Feeder (هفدهمین ناوگان بزرگ کانتینری جهان) با پرچم سنگاپور گذشته بود در پی یک آتش‌سوزی مهیب و طولانی در نزدیکی بندر کلمبو به کلی از بین رفت و بقایای آن در حالت نیمه غرق در نزدیکی سواحل سریلانکا مقابل مشاهده است.

این واقعه یکی از مهیب‌ترین حوادث مرتبط با حمل کانتینرهای حاوی کالاهای خطرناک از طریق دریاست که به از بین رفتن کشتی و تلف شدن کل محمولات روی آن انجامیده و علاوه بر خسران وارده بر مالک کشتی و صاحبان محمولات به محیط زیست دریایی و کسب و کار ساحل نشینان لطمه زده است.

اگرچه هنوز اطلاعات کاملی از محموله‌های در حال حمل توسط این کشتی منتشر نشده و اعلام دلایل قطعی بروز این حادثه نیازمند تحقیقات بیشتر است اما اکثر منابع و مراجع خبری علت بروز این واقعه را نشت بخشی از یک محموله ۲۵ تنی اسید نیتریک از یک کانتینر موجود روی کشتی اعلام کرده‌اند که به تدریج باعث واکنش شیمیایی گرمازا و ایجاد شعله و بروز حریق شده و به علت همجواری با سایر کالاها که بخشی از آنها را محمولات شیمیایی و نفتی، لوازم آرایش و پلی اتیلن سبک تشکیل می‌دادند، دامنه حریق گسترش یافته و با وجود تلاش تیم امداد بنادر و ارتش سریلانکا و گارد ساحلی هند این کشتی تا آخر



مناطق دورتر از سواحل کلمبو حاصل نشده است.

مهندس بهزاد فرجی در این رابطه می‌گوید: اگرچه این کالای خطرناک به درستی اظهار و در اسناد کشتی درج شده بود اما عواملی مانند بسته‌بندی نامناسب، آسیب دیدن بسته‌ها حین بارگذاری محموله به داخل کانتینر، گرمای هوا، ماندگاری طولانی در بندر قبل از بارگیری کانتینر حامل اسید نیتریک به کشتی و مجاورت کانتینر حامل این کالای خاص با سایر کانتینرهایی که حاوی کالاهایی با نقطه اشتعال پایین بوده‌اند، می‌توانستند از عوامل بروز و تشدید این واقعه باشد.

وی افزود، این حادثه نشان داد که عواقب بی‌توجهی به حمل صحیح و ایمن کالاهای خطرناک تا چه حد می‌تواند مشکل ساز باشد و در این رابطه فقط اظهار خطرناک بودن کالا از سوی صاحب کالا کفایت نمی‌کند بلکه در چنین مواردی بنادر (مانند بندر شهید رجایی) باید نظارت دقیقی بر فرآیند بارگذاری کالاهای خطرناک به داخل کانتینرها، حصول اطمینان از صحت نوع ظروف و نحوه بسته‌بندی محمولات به عمل آمده و قبل و حین بارگیری به کشتی می‌بایست از عدم وجود هرگونه نشستی مطمئن شوند.

فرجی افزود، اگر برخورد مسئولانه در قبال این محموله خطرناک کانتینری در بنداری که کشتی در طول مسیر خود به آنها تردد داشته صورت می‌گرفت شاید ابعاد این حادثه تا این حد فاجعه آمیز نمی‌شد.

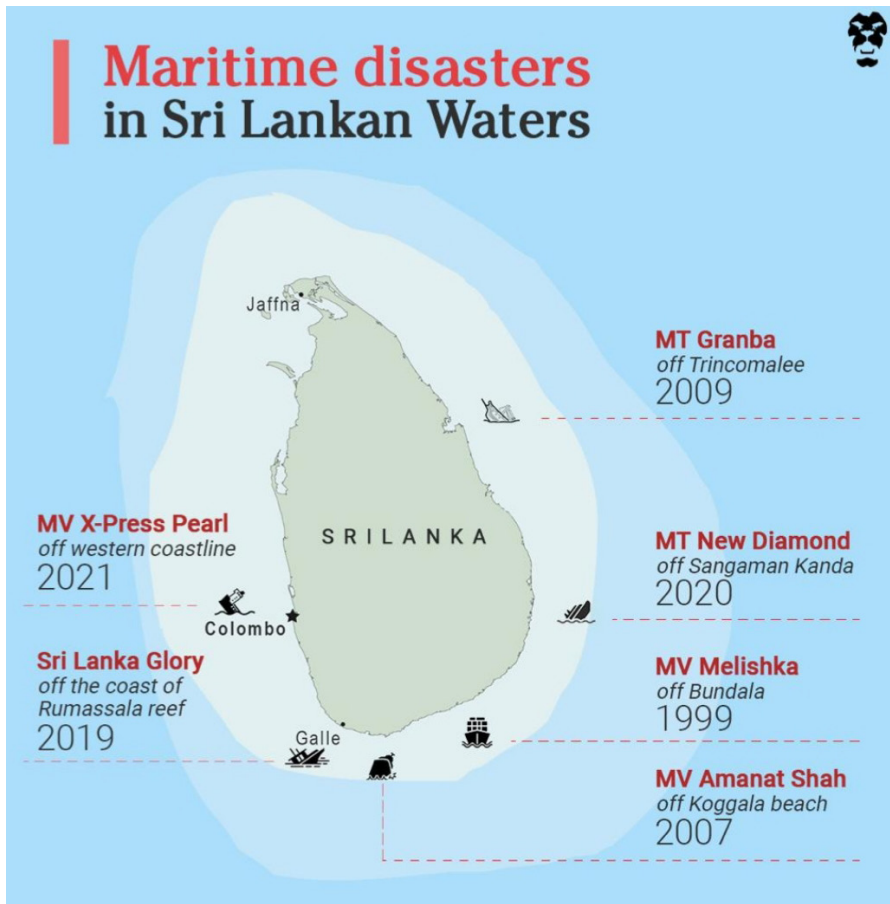
مقامات کشور سریلانکا که از بابت پذیرش کشتی اکسپرس پرل در سواحل کلمبو و عدم توفیق در اطفای حریق آن و همچنین عوارض زیست محیطی حادثه به ویژه در بخش آلودگی سواحل و نابودی ذخائر آبزیان، بیکاری ماهیگیران و تعطیلی توریسم دریایی از طرف افکار عمومی زیر سؤال هستند، از گروه اکسپرس فیدر مبلغ ۴۰ میلیون دلار خسارت طلب کرده‌اند.

تا زمان چاپ این گزارش موارد متعددی از تلف شدن لاک‌پشت‌ها، دلفین‌ها و انواع ماهی در سواحل و اطراف سریلانکا گزارش شده است.

روایت دیگری نیز حکایت از آن دارد که دولت سریلانکا مجبور شده تا پرداخت روزانه ۲۵ دلار را به عنوان خسارت عدم کارکرد به ماهیگیران محلی بپردازد.

لازم به یادآوری است که خط کشتیرانی اکسپرس فیدر، ضمن ابراز تاسف از این واقعه، پست‌های الکترونیک ذیل را به تمام خسارت‌دیدگان حادثه آتش‌سوزی کشتی اکسپرس پرل اعلام کرده تا هرگونه دعاوی خود بابت کالا و کانتینرهای از دست رفته را با پی‌اند آی کلاب و وکلای ذریبط مطرح نمایند.

simon.leslie@londonpandi.com
anthony.caje@londonpandi.com
maria@cjclaw.com
will@cjclaw.com
debo@cjclaw.com
legal@x-pressfeeder.com



موقعیت حوادث اخیر دریایی در اطراف سریلانکا که آخرین آن غرق شدن کشتی کانتینربر X-Press Pearl بر اثر آتش‌سوزی کانتینرهای حامل کالاهای خطرناک (که یکی از آنها حاوی ۲۵ تن اسید نیتریک) می‌باشد.

«خارک» در آبهای ایران آرام گرفت

«خارک» بزرگترین ناو تدارکاتی ایران در تاریخ ۱۱ خرداد ماه ۱۴۰۰ به دلیل آتش‌سوزی در ناحیه موتورخانه و متعاقباً عدم کنترل آتش‌سوزی، غرق شد و برای همیشه به مأموریت خود پایان داد.

در دهه ۴۰ شمسی که ایران در حال توسعه ناوگان نظامی دریایی خود بود، به یک کشتی تدارکاتی نیاز داشت تا بتواند ناوگان خود را که متشکل از ناوهای ساخت انگلیس و آمریکا بود، پشتیبانی و سوخت‌گیری کند. به لحاظ اینکه در دهه ۱۹۶۰ میلادی، تانک‌های کلاس OI جزو سریعترین و بزرگترین کشتی‌های خدمات کمکی ناوگان بریتانیا بود، بنابراین ایران پس از انجام بررسی‌های فراوان کلاس Oi-class را برای این منظور انتخاب کرد.

در این کلاس سه کشتی به نام‌های RFA Olwen، RFA Olmeda و RFA Olna بودند. کشتی سر بسته این کلاس که به عنوان RFA Olynthus راه اندازی شد، به عنوان کلاس اولیتوس شناخته شد. اما در سال ۱۹۶۷ اولیتوس به اولوین و پس از آن به کلاس اولی تغییر نام یافت.

این تانکرها با دماغه تقویت شده برای استفاده در

یخ طراحی شده بودند، همچنین کشتی‌ها دارای تهویه مطبوع کامل بودند و از عرشه‌های فرود برای هلیکوپترها و همچنین فضای نگهداری برای دو بالگرد برخوردار بودند.

در سال ۱۹۷۶ که دولت ایران قرارداد ساخت ۴ فروند کشتی با شرکت Ltd Swan Hunter Shipbuilders انگلیس را بست، اصلاحاتی بر روی نمونه اصلی انجام شد تا کشتی‌های مورد نظر علاوه بر نقش سوخت‌گیری و تدارکات، نقش پشتیبانی از سایر نیروها را نیز داشته باشند.

بر این اساس، یک توپ ۷۶ میلیمتری اتو ملار ساخت ایتالیا در سینه جلوی کشتی نصب شد که دارای یک سامانه اپتیکی برای نشان روی نیز است. همچنین برای دفاع هوایی به دو دستگاه توپ ۲۳ میلیمتری مجهز شد. البته این توپ‌ها در ایران روی آن نصب شد که همان توپ ۲۳ م م روسی دو لول است. سپس این کشتی به نام «خارک» نامگذاری شد.

ناو خارک از ۲۰۷ متر طول، ۲۶،۶ متر عرض و ۲۵،۵ متر ارتفاع برخوردار بود و با تناژ ۳۳ هزار تن، بزرگترین و سنگین‌ترین ناو نیروی دریایی ایران به حساب می‌آمد.

ساخت این ناو در سال ۱۹۸۰ میلادی به پایان رسید، اما با این حال به دلیل جنگ و تحریم‌ها تا سال ۱۹۸۴ تحویل نیروی دریایی نشد. در نهایت هنگامی که دولت انگلیس با فشار دیپلماتیک و رای دادگاه مبنی بر دریافت غرامت مواجه شد، با باز کردن توپ سینه و سایر تجهیزات دفاعی، آن را به ایران تحویل داد. در سال ۱۹۹۳ ایران آن را به تجهیزات دفاعی مجهز کرد. در سال ۲۰۱۱ به همراه ناو الوند برای اولین بار از کانال سوئز عبور کرد و به مدیترانه رسید.

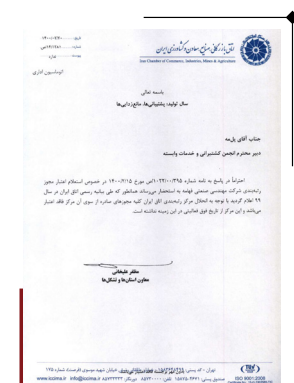
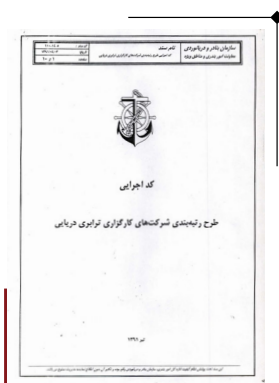
در سال ۱۳۹۲ این ناو لجستیک جهت تعمیرات اساسی در یکی از اسکله‌های نیروی دریایی پهلو گرفت و در طول مدت ۳ سال دیگ‌های بخار آن بازسازی و حجم بسیار زیادی از لوله‌های انتقال بخار تعویض شد. همچنین سیستم کنترل ایمنی ناو مورد ارتقا قرار گرفت و در قسمت سیستم هدایت ناو نیز سیستم‌های آنالوگ به سیستم دیجیتال تغییر کرد که به عنوان یکی از اقدامات مهم به شمار می‌آید. در رزمایش سال ۱۳۹۵ این ناو به یگان دریایی تحویل داده شد.



موضع انجمن در قبال کلید خوردن مجدد طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری

معدن و کشاورزی ایران، در تاریخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۵ نامه شماره ۱۲۲/۸۳۱۳۲ مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۸ سازمان بورس و اوراق بهادار در رد صلاحیت و مجوز رتبه‌بندی شرکت «ف...» و نامه شماره ۸۴۲۹۶/ت/۵۷۵۲۶ مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۳ وزارت صمت، نسبت به تنظیم و ارسال نامه‌ای مشترک به همراه انجمن پایانه‌داران بندر ایران، انجمن بندر خصوصی ایران و فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران خطاب به معاونت وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی اقدام نمود و طی آن به صورت کاملاً شفاف تقاضا کرد تا ضمن کان لم یکن شدن طرح مورد بحث، در خصوص ارائه مستندات قانونی الزام به رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری و همچنین مجوز شرکت منتخب سازمان بندر و دریانوردی برای اجرای امور ارزیابی و رتبه‌بندی اقدام گردد. سؤال اینجاست که چرا در شرایطی که کشور تحت شدیدترین فشارهای ناشی از تحریم‌های ظالمانه بین‌المللی و عوارض مهلک شیوع بیماری کرونا، تورم و بیکاری قرار دارد، با طرح اینگونه اقدامات فراقانونی، زمان تمرکز شرکت‌های کارگزاری بندری و دریایی کشور که خط شکن تحریم‌های غیرقانونی و ظالمانه آمریکا بر علیه نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران هستند، به بیراهه کشانده می‌شود؟ آیا دوبار شکست در اجرای طرحی فاقد محل قانونی، کافی نیست که باز هم با معرفی شرکتی که حتی مجوز آن برای ارزیابی و رتبه‌بندی شرکت‌ها لغو شده، خود را در معرض چالشی با خانواده بندری و دریایی کشور قرار می‌دهد؟ آیا در این خصوص قانون حاکم است یا نظرات شخصی مدیری که ابتدا خود طراح و دنبال‌کننده آن بوده است؟ کارگزاران بندری و دریایی کشور در حال حاضر علاوه بر اینکه در عرصه بین‌المللی در معرض مهلک‌ترین تهدیدات تحریمی و آسیب‌ها قرار دارند در داخل نیز با سخت‌ترین چالش‌ها با سازمان‌هایی مانند تامین اجتماعی و ادارات دارایی و همچنین کاهش فاحش ارزش پول ملی و تورم لجام گسیخته روبرو هستند که سازمان بندر و دریانوردی هرگز توان مقابله با این مجموعه مشکلات و تسهیل فعالیت کارگزاران را نداشته و اینکه امروز برای ایجاد فشاری بیشتر از کانالی دیگر وارد عرصه شده، موجب تعجب و شگفتی است.

اواخر فروردین ماه امسال بود که رونوشت نامه‌ای از سوی مدیر کل امور بندری سازمان بندر و دریانوردی خطاب به شرکت «ف...» در اختیار دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران قرار گرفت که حکایت از کلید خوردن مجدد طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری داشت. البته پیشینه این اقدام فراقانونی به اوایل دهه ۹۰ شمسی برمی‌گردد که طی یک دهه سازمان بندر و دریانوردی در دو مرحله تلاش نمود تا به رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری دریایی و بندری اقدام نماید لیکن اجرای آن به دلیل فقدان محل قانونی مورد اعتراض تشکل‌های اقتصادی ذیربط قرار گرفت و متوقف شد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بنا به رسالت خویش برای صیانت از حقوق اعضا ابتدا طی نامه‌ای به شماره ۱۰۰۱/۰۲۵۷/ص مورخ ۱۴۰۰/۰۲/۲۵ از مدیر کل امور بندری مستندات قانونی الزام به رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری و تصویر مجوز و صلاحیت رتبه‌بندی شرکت مذکور را رسماً مطالبه نمود (تاکنون فاقد پاسخ بوده است!) متعاقباً و به استناد ماده سوم قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار مصوب ۱۳۹۰/۱۱/۱۶ مجلس شورای اسلامی، نامه معاون اول ریاست جمهوری در تاریخ ۱۳۹۸/۱۱/۱۷ به اعضای دولت مبنی بر لزوم دریافت نظرات بخش خصوصی و تشکل‌های ذیربط در رابطه با آیین‌نامه‌ها، بخشنامه‌ها و دستورالعمل‌ها، بند ۹ ماده ۳ آیین‌نامه رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری سازمان بندر و دریانوردی تحت سند مورخه ۱۳۹۱/۰۴/۰۳ (تقاضای ارزیابی و تعیین رتبه را از سوی متقاضی ضروری دانسته) بند ۷ ماده ۶ (شرکت‌های کارگزار را در مورد درخواست رتبه‌بندی مخیر می‌داند) و بیانیه رسمی اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی ایران به تاریخ ۱۳۹۹/۱۰/۰۳ در خصوص انحلال مرکز ملی رتبه‌بندی و لغو مجوز رتبه بندی که در آن نام شرکت «ف...» نیز به چشم می‌خورد و همچنین بر اساس آیین‌نامه قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور مصوب نشست مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۰ هیات وزیران دولت جمهوری اسلامی ایران که در تاریخ ۱۳۹۹/۰۷/۲۲ ابلاغ شد. همچنین با توجه به نامه مورخه ۱۴۰۰/۰۲/۳۰ اتاق بازرگانی، صنایع،



سازمان مربوطه

آقا گوشی رو بردار
صدامون برسه!

گواهینامه
شایستگی
رتبه بندی مالیات بر عملکرد
ارزش افزوده
TFC خرید توکن
تهدیه مجوز
ماره ۲۸

۱۰ خط کانتینری برتر جهان بر اساس اندازه و ظرفیت ناوگان

ژوئن ۲۰۲۱



6,221 active ships
including 5,446 fully cellular



24,748,269 TEU
24,409,060 TEU fully cellular



297,441,435 DWT



MAERSK



Hapag-Lloyd



Regional Trades weekly capacities

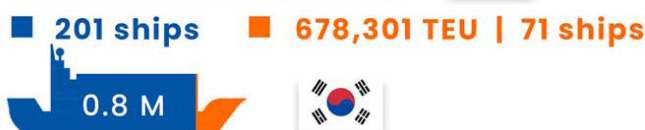
Trans-Atlantic
146,855 TEU

Trans-Pacific
590,342 TEU

Feast-Europe
435,733 TEU



EVERGREEN LINE



Active Capacity

Orderbook Capacity



WAN HAI LINES LTD.
WE CARRY. WE CARE



TEU
Twenty-Foot Equivalent Unit

منبع:

"Alphaliner TOP 100 / 21 Jun 2021", Alphaliner
<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>



**ALCOTT
GLOBAL**

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran (since 1953)

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (تاسیس ۱۳۳۲)

شماره: ۱۱۲/۰۰۹۸۰
تاریخ: ۱۴۰۰/۳/۱۰
پوست:

بیتام خدا
انالله و انالیه راجعون

جناب آقای مهندس مدرس خیلانی
مدیرعامل محترم شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

باسلام
احتراماً، شایسته است یادگذاشت در کرامتان را به حضرتعالی و خانواده محترم تسلیت عرض می‌نمایم. ضمن ابراز همدردی، از درگاه خداوند متعال برای بانهاذگان صبر جمیل و جنت شادی روح آن مرحوم خزان و آراش ابدی در جنت المذاکلت داریم.

بیتام احترام
سوزیل
دیگل

No.30, Daneshkian Alley, Vali Asr Sq., Tehran, Iran
P.O. Box 1415845171 Tel: +98 21 88947656 & +98 21 88947646-9, Fax: +98 21 88905604
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۳۰ میدان ولیعصر، کوچه
دانش کیان، شماره ۳۰ کدپستی: ۱۴۱۵۸۴۵۱۷۱
تلفن: ۸۸۹۴۷۶۶۶-۹ و ۸۸۹۴۷۶۵۶، فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

Website: www.saoi.ir E-Mail: info@saoi.ir NewsWeb: www.seanews.ir

Shipping Association of Iran (since 1953)

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (تاسیس ۱۳۳۲)

شماره: ۳۰۵۱۰/۸۴۴
تاریخ: ۱۴۰۰/۳/۲
پوست:

بیتام خدا
انالله و انالیه راجعون

سرکار خانم فریون لطفی
مدیرعامل محترم شرکت بهمان مائل اروند

باسلام
احتراماً، شایسته است یادگذاشت در کرامتان را به حضرتعالی و خانواده محترم تسلیت عرض می‌نمایم. ضمن ابراز همدردی، از درگاه خداوند متعال برای بانهاذگان صبر جمیل و جنت شادی روح آن مرحوم خزان و آراش ابدی در جنت المذاکلت داریم.

بیتام احترام
سوزیل
دیگل

No.30, Daneshkian Alley, Vali Asr Sq., Tehran, Iran
P.O. Box 1415845171 Tel: +98 21 88947656 & +98 21 88947646-9, Fax: +98 21 88905604
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۳۰ میدان ولیعصر، کوچه
دانش کیان، شماره ۳۰ کدپستی: ۱۴۱۵۸۴۵۱۷۱
تلفن: ۸۸۹۴۷۶۶۶-۹ و ۸۸۹۴۷۶۵۶، فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

Website: www.saoi.ir E-Mail: info@saoi.ir NewsWeb: www.seanews.ir

Shipping Association of Iran (since 1953)

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (تاسیس ۱۳۳۲)

شماره: ۳۳۱۰۰/۱۲۵۱
تاریخ: ۱۴۰۰/۳/۲۶
پوست:

بیتام خدا
انالله و انالیه راجعون

جناب آقای اکبر لطفی
مدیرعامل محترم شرکت نمایندگی کشتیرانی ایران جنوب

باسلام
احتراماً، شایسته است یادگذاشت در کرامتان را به حضرتعالی و خانواده محترم تسلیت عرض می‌نمایم. ضمن ابراز همدردی، از درگاه خداوند متعال برای بانهاذگان صبر جمیل و جنت شادی روح آن مرحوم خزان و آراش ابدی در جنت المذاکلت داریم.

بیتام احترام
سوزیل
دیگل

No.30, Daneshkian Alley, Vali Asr Sq., Tehran, Iran
P.O. Box 1415845171 Tel: +98 21 88947656 & +98 21 88947646-9, Fax: +98 21 88905604
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، پلاک ۳۰ میدان ولیعصر، کوچه
دانش کیان، شماره ۳۰ کدپستی: ۱۴۱۵۸۴۵۱۷۱
تلفن: ۸۸۹۴۷۶۶۶-۹ و ۸۸۹۴۷۶۵۶، فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

Website: www.saoi.ir E-Mail: info@saoi.ir NewsWeb: www.seanews.ir

با سلام؛

احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۱۴۰۰ 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.



نماینده کشتیرانی
دریاگستران ققنوس
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۶-۳۳۳۱۸۰۳۳



شرکت صنعت کشتیرانی
اکسون
(سهامی خاص)

تلفن: ۰۲۱-۲۶۶۵۴۳۰۰



شرکت کشتیرانی
پرنده دریای هرمز
(سهامی خاص)

تلفن: ۰۷۶-۳۳۶۳۷۵۱۲-۱۳



موسسه کلوب بین‌المللی بیمه
متقابل اطمینان متحد قشم

تلفن: ۰۲۱-۲۶۱۰۰۰۹۱-۵



حمل و نقل بین‌المللی
تاو ساحل اوند
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۴۱۹۸۹۰۰۰



نماینده کشتیرانی
آداک آرام آریا
(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۹۲۲۹۷-۸

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





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

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: ۸۸۹۴۷۶۴-۹
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@seanews.ir

صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
مدیر مسئول: مسعود پل مه
نخبر بر به: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
سردبیر: شیرین خان میرزا
صفحه آرای: احسان نوری
گفت و گوهای مندرج در بایندور نظر شخصی طرف مصاحبه شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل قول ها 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 آوا باند



سازمان بازرسی دریایی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS