

پایند

هفته نامه الکترونیکی
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

سازمان بنادر زیر تیغ نظارتی مجلس

آستارا، آخرین نقطه
جامانده از یک مسیر
ترانزیتی

صفحه ۱۷

گزارش رشد شگفت انگیز
سی ام ای سی جی ام در
سه ماهه دوم سال

صفحه ۳۱

کلاف سردرگم حمایت از
شرکتهای نوآور حوزه دریا

صفحه ۸

در نشست مشترک اعضای هیئت مدیره و دبیر کل انجمن
کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با مسئولان منطقه ویژه
اقتصادی پیام تاکید شد

ضرورت تعامل و هم افزایی دوجانبه برای انتفاع طرفین

اعضای هیئت مدیره و دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران با مسئولان منطقه ویژه اقتصادی پیام بر
ضرورت همکاری های دوجانبه تاکید کردند.

منطقه ویژه اقتصادی پیام

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir



منطقه ویژه
پیام نزدیکترین
منطقه ویژه
اقتصادی به
تهران است
و ۱۰ هزار
مساحت دارد
که ۳۶۰۰ هکتار
در سال ۷۴
مصوبه منطقه
ویژه اقتصادی
دارد

در نشست مشترک اعضای هیئت مدیره و دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با مسئولان منطقه ویژه اقتصادی پیام، مدیرعامل مرکز خدمات تجاری بین الملل پیام، در تشریح ویژگی های این منطقه گفت: منطقه ویژه پیام نزدیکترین منطقه ویژه اقتصادی به تهران است و ۱۰ هزار مساحت دارد که ۳۶۰۰ هکتار آن، از سال ۷۴ مصوبه منطقه ویژه اقتصادی دارد.

منطقه ای که دور آن دیوار کشی شده و محصور است، منطقه ویژه ای است که اقلیم قلمرو گمرکی محسوب می شود و اداره کل گمرک استان در اینجا مستقر است که تشریفات ترخیص، بارگیری، تخلیه و انبارداری فقط در داخل منطقه ویژه پیام انجام می شود.

قدمیاری ادامه داد: در سال ۷۰ و قبل از اینکه منطقه پیام به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شود، به دلیل تصمیمات شرکت مخابرات و پست که مالکان اصلی منطقه ویژه هستند، آنجا را به عنوان هاب پستی منطقه در نظر گرفتند و سالن های متعدد و فرودگاه راه اندازی شد و در این فرودگاه قبل از اینکه به صورت عملیاتی در اختیار هاب پستی باشد، در اختیار جبهه و جنگ بود که روزانه حدود ۷۰ پرواز عملیاتی باری و لجستیکی در این منطقه برای جبهه و جنگ انجام می شد.

وی همچنین اعلام کرد: منطقه ویژه اقتصادی پیام دارای دو قطب صنعتی و فرودگاهی است که در قطب فرودگاهی، از پهن ترین، مقاومترین و طولانی ترین باند پروازی کشور به طول ۴۲۵۰ متر و عرض ۶۵ و پی سی ام ۷۰ برخوردار است و از ایمنی هم در زمره فرودگاه های خیلی خوب قرار دارد.

قدمیاری با بیان اینکه این مجموعه ۱۰ آکادمی آموزشی هوانوردی به صورت عملی و تئوری دارد و حدود ۲۰۰۰ نفر فعال صنعت هوانوردی در اینجا مشغول به کار و تدریس و گذراندن آموزش های تئوری و عملی هستند، تصریح کرد: در بخش مسافری هم به سه



از سال ۹۹
منابع دولتی
برای این منطقه
مصوب شد که
آخرین منابع
مصوب، ۸۰۰
میلیارد تومان
برای توسعه پیام
در برنامه ۵ ساله
اول از سوی
شورای پول و
اعتبار مصوب و
ابلاغ شد

شهر مشهد، یزد و اهواز در طول هفته ده پرواز برقرار است که به زودی پرواز به قشم و چند شهر دیگر برقرار می شود. وی با بیان اینکه بعد از فرودگاه مهرآباد، بیشترین تعداد پروازها را فرودگاه پیام با روزانه ۴۳۰ پرواز به خود اختصاص داده که ترافیکی زیادی را در آسمان ایجاد می کند، گفت: منتهی چون ۹۵ درصد آن مربوط به پروازهای آموزشی تک نفره و دونفره است، در آمار هواپیمایی قید می شود اما در آمار اطلاع رسانی به مردم منعکس نمی شود.

به گفته قدمیاری در بخش صنعتی منطقه پیام، سه فاز عملیاتی وجود دارد که فاز یک و دو قدیمی به مساحت ۵۸ هکتار است و فاز سه به مساحت ۲۰ هکتار است که آن هم تکمیل شده است و فاز ۴ به مساحت ۱۶۵ هکتار در دست احداث است که بزرگترین شهرک صنعتی کشور محسوب می شود.

این مسئول افزود: در حال حاضر ۳۰۷ شرکت در زمینه های مختلف در حوزه های دانش بنیان، های تک، نانو فعالند که از این تعداد ۵۰ شرکت به صورت انحصاری در کشور فعالند و محصولات تولیدی آنها کاملاً حرفه ای و انحصاری است.

وی با اعلام اینکه تا سال گذشته منابع پیام به صورت درآمد- هزینه بود، یعنی از محل اجاره و خدمات درآمد کسب می کرد و هزینه صرف می کرد، تصریح کرد: از سال ۹۹ منابع دولتی برای این منطقه مصوب شد که آخرین منابع مصوب، ۸۰۰ میلیارد تومان برای توسعه پیام در برنامه ۵ ساله اول از سوی شورای پول و اعتبار مصوب و ابلاغ شد که از امسال این تزریق مالی به منظور رشد و توسعه منطقه انجام شود.

قدمیاری در ادامه با بیان اینکه در این منطقه همچنین مجموعه کاملی از خدمات حمل و نقلی از قبیل ریلی، جاده ای و مترو ارائه می شود، که پارامتر بسیار مهمی برای توسعه پیام محسوب می شود، افزود: طبق آخرین محاسبات انجام شده سالانه ۱۸ هزار کانتینر در استان البرز گردش دارد که عدد



مختاری:
حمل از بنادر
به مقاصد
مختلف
ساده ترین
موضوع
لجستیکی در
کشور است
که باید لحاظ
کنیم اما
متأسفانه طرح
جامعی برای
آن تدوین
نشده است.

بسیار بزرگی است و طبق آمار گمرک، گمرک البرز در سال گذشته به درآمد ۱۲۰۰ میلیارد تومان دست یافته که نسبت به سال ۹۶ رشد ۳۰۰ درصدی را تجربه کرده است.

وی با بیان اینکه درآمد گمرک البرز از درآمد حدود ۴۰۰ میلیارد تومانی در سال ۹۶ به ۱۲۰۰ میلیارد تومان در سال ۹۹ افزایش یافته است، در این راستا تشریح کرد: بیش از ۸۰ درصد این درآمدها از محل واردات بوده است و حدود ۲۰ درصد هم از محل خدمات صادرات بوده است و این افزایش صادرات و واردات در پی توسعه سطح خدمات در گمرک انجام گرفته است.

قدمیاری همچنین با تاکید بر ضرورت تمرکز عملیات لجستیکی در کشور بیان کرد: یکپارچه سازی و تمرکز عملیات لجستیکی در کشور موضوع مهمی است که منفعت آن به جیب همه می رود و اتلاف و اسراف و موازی کاری‌ها را در این حوزه حذف می کند. وی با اشاره به ظرفیت های خالی کانتینرها گفت: اگر عملیات لجستیکی در بخش کانتینرها متمرکز شود و سیستم هوشمندی برای این منظور پیش بینی شود، مانند کشورهای دیگر، این عملیات بسیار با هزینه کمتر و سرعت و بهره‌وری بیشتری انجام می گیرد.

**روزبه مختاری: طرح
جامعی برای حمل و
نقل کانتینری تدوین
نشده است**

همچنین در این نشست
روزبه مختاری، رئیس
هیات مدیره انجمن



کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه حدود ۷۰ درصد حمل و نقل کانتینری در کشور به صورت خالی انجام می شود، گفت: این آمار اصلاً آمار خوب و مطلوبی نیست و دلیل آن هم این است که ارتباط و هماهنگی لازم در چرخه کانتینری بین

“

پل مه:
ما برای
توسعه
اقتصادی
کشور آنچه
را که در توان
داریم، دریغ
نمی کنیم
و این چه از
طریق هم
افزایی بخش
خصوصی
و چه در
همراهی با
دولت، این
اتفاق می افتد.

۶

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir

واردات و صادرات وجود ندارد.

وی در این زمینه تشریح کرد: در این راستا ۴ عملیات در حال انجام است که این عملیات با همدیگر هماهنگ نیستند. این ۴ مرحله از ورود کانتینر تا بنادر است، دیگری انتقال کانتینر از بنادر به گمرکات داخلی است، سومی بحث صادرات و جابجایی کالا از مبادی مختلف تا بنادر است و حالت چهارم حمل از بنادر به مقاصد مختلف است و این ساده ترین موضوع لجستیکی در کشور است که باید لحاظ کنیم اما متأسفانه طرح جامعی برای آن تدوین نشده است.

مختاری تاکید کرد: اگر ما بتوانیم کنترل ورودی کالا به منطقه را از طریق کانال های خاصی انجام دهیم که بتوانیم موجودی کانتینر داشته باشیم و نیز موجودی کانتینر در اختیار ما باشد، از همین موجودی کانتینر می توانیم دوباره برای صادرات اقدام کنیم و زمانی هم که تردد ما کم باشد، می توانیم نزدیک به ۳۰ درصد در مصرف انرژی صرفه جویی کنیم.

**پل مه: مفهوم ملی
به معنی اشتغال
زایی در یک فعالیت
اقتصادی است**

در ادامه این نشست دبیر
کل انجمن کشتیرانی ایران
گفت: بخش خصوصی



برای حضور در حرفه و سرمایه گذاری و ماندگار بودن و نقش پذیری در این عرصه، توانسته از پس معضالت بر بیاید و به این مرحله از توفیق دست پیدا کند.

مسعود پل مه ادامه داد: ما برای توسعه اقتصادی کشور آنچه را که در توان داریم، دریغ نمی کنیم و این چه از طریق هم افزایش بخش خصوصی و چه در همراهی با دولت، این اتفاق می افتد. وی یادآور شد: هرچند که در همراهی با دولت، بیش از



گزارش

ضرورت تعامل و هم
افزایی دوجانبه برای
انتفاع طرفین

۷

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir

آنچه که عاید ما شود، اتالف منابع مالی و هدررفت منابع انسانی رخ می دهد. اما آنچه که مشخص است، چنانچه این رفتارها تبدیل به سینرژی در دو مقوله مرتبط اقتصادی با مدخلیت بخش خصوصی شود، نتیجه مطلوب، هر چند زمانبر خواهد بود، اما در نهایت تحقق پیدا می کند.

وی با اشاره به ضرورت شکوفایی و توسعه هر چه بیشتر منطقه ویژه اقتصادی پیام از طریق تفاهم، تعامل و هم‌افزایی بین دو مجموعه تاکید کرد: از این طریق می توانیم انتظار داشته باشیم که منفعت و سود و درآمدزایی برای اعضای انجمن کشتیرانی حاصل شود.

پل مه با بیان اینکه کمتر پیش می آید که در بخش خصوصی دست به اقداماتی زده شود که سود آنی برای آنها متصور نباشد، اضافه کرد: علیرغم اینکه ما همیشه از بخش خصوصی حمایت و از مظلومیت آنها صحبت کرده ایم، اما واقعیت آن است که مسائل در یک رویه معقول پیش نمی رود و استانداردهای لازم در حداقل رفتارهایی باید شاهد باشیم را مشاهده نمی کنیم.



گزارش

کلاف سردرگم حمایت از شرکت‌های نوآور حوزه دریا

در سال‌های اخیر هم مجموعه‌ای با عنوان «مرکز نوآوری باز دریایی» تاسیس شده است که تلاش دارد با ارائه نیازهای فناورانه پاسخ‌های مناسبی را از شرکت‌های نوآور و متقاضی دریافت کند اما داده‌های زیادی از این فعالیت‌ها وجود ندارد. برای مثال آخرین اقدام این مجموعه فراخوان دومین رویداد جذب ایده مرکز نوآوری باز دریایی با موضوع پهنادهای دریایی بوده است که گزارشی از نتایج آن نیز موجود نیست.

بایندر

هفته‌نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir



صنعت
دریانوردی در
مسیر رشد
و توسعه به
نوآوری سریع
و تفکر تازه‌ای
برای دستیابی
به نتایج مناسب
تجاری نیاز دارد

چند سال پیش بود که شرکتهای بزرگ دریایی همچون Wärtsilä و Cargotec، HHLA، Inmarsat، Shell شرکت Rainmaking به منظور گسترش فناوری دیجیتال، کاهش مصرف انرژی، کربن زدایی و ... توافقنامه‌ای امضا کردند تا به توسعه فناوری در حوزه دریا کمک کنند.

این مجموعه‌ها معتقد بودند که صنعت دریانوردی در مسیر رشد و توسعه به نوآوری سریع و تفکر تازه‌ای برای دستیابی به نتایج مناسب تجاری نیاز دارد. راه‌اندازی فناوری‌های جدید می‌تواند به کارآفرینی بیشتر در حمل و نقل دریایی منجر شود. برای مثال یکی از برنامه‌های مشترک اینگونه سرمایه‌گذاری ایجاد یک برنامه تلفن هوشمند برای دریانوردان است تا گزارش‌های مربوط به هرگونه رویداد و حادثه را به طور مداوم ضبط کرده و داده‌های آنها را در اختیار کاربران و مسئولان قرار دهد. از سوی دیگر بهبود مصرف انرژی نیز از جمله برنامه‌هایی است که در برنامه‌های مشترک مدنظر قرار دارد.

برای مثال شرکت Wärtsilä با سرمایه‌گذاری در زمینه فناوری دیجیتال برای بهره‌وری در مصرف انرژی و عملیات مبتنی بر داده‌ها شناخته شده است که با استارت آپ Signol برای صرفه جویی هرچه بیشتر همکاری خواهد کرد و مسئولان این استارت آپ نیز به دنبال کشف روش‌های جدیدی برای بهبود مصرف انرژی هستند. از سوی دیگر «Steffen Knodt» مدیر سرمایه‌گذاری‌های جدید Wärtsilä با اشاره به اینکه همکاری با استارت آپ‌ها به زودی آغاز می‌شود گفت: درصدد اجرای برنامه‌ای با همکاری استارت آپ‌ها به منظور کربن زدایی بیشتر هستیم و اطمینان داریم که با همکاری استارت آپ‌ها به راه‌حلهایی برای دستیابی به کربن صفر خواهیم رسید.

در ایران هم چند سالی است که مجموعه‌های مختلفی در راستای توسعه طرح‌های نوآورانه در صنعت کشتیرانی اقداماتی را برای استفاده از ایده‌ها و استعدادهای برتر آغاز کرده‌اند.



برای مثال حدوداً ۴ سال پیش رویداد نوین نرم‌افزارهای دریایی در دل چهارمین جشنواره ملی دریا مسیر پیشرفت با حمایت ستاد توسعه دانش بنیان دریایی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری برگزار شد که در پایان آن ۷ طرح برگزیده را به‌عنوان ایده پردازان برتر دریایی پذیرفتند.

در این رویداد محصولاتی همچون طرح سیستم جامع مدیریت شناورها- سی مستر، اپلیکیشن تأمین و نگهداشت نیروی انسانی، طرح عرضه ماهی بدون واسطه، اپلیکیشن بهبود عملکرد ذهنی دریانوردان، اپلیکیشن معرفی و خرید ماهی فیش پلاس (+Fish)، نرم‌افزار جوی سپهر و بازی استراتژیک ناوگان دریای سرخ به عنوان ایده های برتر انتخاب شدند.

اما مسئله این است که هیچ داده ای در مورد آنکه این محصولات در چه وضعیتی قرار داشته و آیا توانسته اند به بازار عرضه شوند یا خیر وجود ندارد و همین مسئله یکی از دلایل عدم توفیق اینگونه رویدادها است.

مسئله بعدی بحث سرمایه گذاری در این حوزه است و با توجه

گزارش

کلاف سردرگم حمایت
از شرکت‌های نوآور
حوزه دریا

۱۰

بایندر

هفته‌نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir



مسئله این است که هیچ داده ای در مورد آنکه این محصولات در چه وضعیتی قرار داشته و آیا توانسته اند به بازار عرضه شوند یا خیر وجود ندارد و همین مسئله یکی از دلایل عدم توفیق اینگونه رویدادها است.

به جستجوهای صورت گرفته روند شفافی برای رشد تیم های این حوزه وجود ندارد و هنوز نحوه سرمایه گذاری صرفا به شکل وام مورد توجه قرار دارد. برای مثال چندی پیش بود که مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی از اعطای تسهیلات کم بهره به شرکتهای دانش بنیان و استارت آپ های فعال در حوزه حمل و نقل دریایی و بندری خبر داد.

«محمد قائم تاجگردون» در همین رابطه گفته است: مطابق با سند چشم انداز و نقشه راه هوشمندسازی بنادر کشور مصوب هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی و رویکرد توسعه بنادر در جهت ارتقاء به بنادر هوشمند نسل سوم و چهارم، این سازمان به دنبال استفاده از ظرفیت های فناورانه و نوآورانه کشور در راستای تحقق اهداف و برنامه های هوشمندسازی است. سازمان بنادر عزم راسخی برای افزایش سطح کیفیت خدمات، رقابت پذیری و افزایش کمی و کیفی شاخص های کلیدی عملکرد بنادر دارد و نقش فناوری و نوآوری در این خصوص انکارناپذیر است و استفاده از توان استارت آپ ها و شرکتهای دانش بنیان به جهت چابکی و سرعت عمل آنها در برنامه است.

در سال های اخیر هم مجموعه ای با عنوان «مرکز نوآوری باز دریایی» تاسیس شده است که تلاش دارد با ارائه نیازهای فناورانه پاسخ های مناسبی را از شرکت های نوآور و متقاضی دریافت کند اما داده های زیادی از این فعالیت ها وجود ندارد. برای مثال آخرین اقدام این مجموعه فراخوان دومین رویداد جذب ایده مرکز نوآوری باز دریایی با موضوع پهپادهای دریایی بوده است که گزارشی از نتایج آن نیز موجود نیست.

در ماموریت این مرکز آمده است: «شناسایی نیازهای فناورانه ارگان های دریایی، تشکیل تیم های استارت آپی برای راه اندازی کسب و کار دریایی، حمایت، مربیگری، سرمایه گذاری و تجاری سازی ایده های در حوزه های دریا، توسعه سواحل و جزایر از



در سال‌های
اخیر هم
مجموعه‌ای با
عنوان «مرکز
نوآوری باز
دریایی» تاسیس
شده است که
تلاش دارد با
ارائه نیازهای
فناورانه پاسخ
های مناسبی را
از شرکت‌های
نوآور و متقاضی
دریافت کند



اهداف این مرکز است.» و «مرکز نوآوری باز دریایی با هدف اکتساب فناوری و توسعه فضای کسب و کار دریایی جهت حمایت از نخبگان، ایده پردازان، اساتید حوزه دریا، توسعه سواحل و جزایر کشور برای رفع نیازهای خود و سایر ارگان‌های دریایی کشور تشکیل شد.»

موارد ذکر شده در اهداف و مأموریت این مجموعه نشان از توجه مناسب بنیانگذاران آن است اما همچون دیگر مجموعه‌های سرمایه گذاری یا شتابدهی استارت‌آپ‌ها در کشور ضعف جذب تیم‌های با استعداد و توسعه ایده‌های فناورانه و همچنین حمایت کامل تا رسیدن محصول به بازار از ضعف بزرگ مدل استارت‌آپی در صنعت کشتیرانی ایران است که همانطور که در ابتدای مقاله به سرمایه گذاری دقیق شرکت‌های خارجی در رشد و توسعه اینگونه فعالیت اشاره شد لازم است که شرکت‌های خصوصی حضور پررنگ تری در این عرصه داشته باشند چرا که موفقیت اینگونه طرح‌ها و حمایت از آنها در نهایت باعث افزایش کارایی و درآمد صنعت کشتیرانی در ایران خواهد شد.

گزارش

آیا بازار فله بر قدم بعدی رشد خود را برمی دارد؟

بازار باربری کشتی‌های فله بر تابستان قابل توجهی را به
ایان رسانده است و با نزدیک شدن به پایان سال ۲۰۲۱،
مایندگان بازار در حال تلاش برای تعیین این هستند که آیا
می‌تواند گام بعدی را به جلو بردارد یا خیر؟

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ - شماره ۵۰

www.saoi.ir



تاکنون در سال جاری درآمدها وضعیت متفاوتی به نسبت سال گذشته داشته است و این اتفاق سال‌ها است که در این صنعت بدین شکل دیده نشده است

بازار باربری کشتی‌های فله بر تابستان قابل توجهی را به پایان رسانده است و با نزدیک شدن به پایان سال ۲۰۲۱، نمایندگان بازار در حال تلاش برای تعیین این هستند که آیا می‌تواند گام بعدی را به جلو بردارد یا خیر؟ Allied Shipbroking در آخرین گزارش هفتگی خود می‌گوید: با توجه به افزایش بیشتر نرخ حمل و نقل در ماه آگوست بازار فله خشک در وضعیت مثبتی پایان یافته است. حالا که آرام آرام به پایان سال نزدیک می‌شویم فرصت مناسبی است که با بررسی عمیق تری آمارهای بازار را بررسی کنیم.

با توجه به گزارش‌های ۳ ماهه چهارم میلادی بسیاری از فعالان صنعت توقع دارند که آیا می‌توان وضعیت را به گونه‌ای دید که آیا این صنعت در سال آینده، هم همچنان در حال رشد خواهد بود یا نه. تاکنون در سال جاری درآمدها وضعیت متفاوتی به نسبت سال گذشته داشته است و این اتفاق سال‌ها است که در این صنعت بدین شکل دیده نشده است.

البته نمی‌توان به شکل قطع گفت اما شرایط کنونی این دیدگاه را بوجود آورده است که در دوران جدیدی از بازار کشتیرانی قرار گرفته‌ایم مخصوصاً در شرایطی که در این وضعیت، پاندمی کرونا که همه چیز مدام تغییر میکند و هنوز چیزهای ناشناخته زیادی وجود دارد.

در این شرایط اعداد کرایه حمل به آنچه در سال ۲۰۱۰ صورت گرفته نزدیک است و قرار دادن سال ۲۰۱۰ به عنوان مبنای شناخت تغییرات در طول زمان و شناخت دیگر شرایط کمک بسیاری میکند. اما در صنایع دیگر قدری وضعیت فرق میکند و شرایط آنچنان مثبت نیست.

پیش از این نیز در گزارش‌هایی آمده بود که به سه دلیل چشم‌انداز مثبت برای بازار فله خشک وهم‌چنین بهبود شاخص بالتیک فله خشک BDI پیش‌بینی می‌شود. نخست اینکه عرضه و تولید سنگ آهن از کانادا و برزیل افزایش خواهد

سنگ آهن در آسیا فرصت های جذب خوبی را برای فله بر کیپ سائز و VLOC فراهم کرد. به طوریکه شاخص بالتیک کیپ سائز BCI به بالای دو هزار و ۵۰۰ واحد رسید. اما از سوی دیگر عرضه پایین سنگ آهن، افت تقاضا برای فله بر کیپ سائز و VLOC را در نیمه دوم ماه مذکور به همراه داشت. به دنبال افزایش عرضه شاخص بالتیک کیپ سائز BCI به زیر یک هزار و ۵۰۰ واحد رسید. انتظار می رود عرضه سنگ آهن در دوماه آینده دوباره شیب صعودی به خود گیرد. به دنبال بهبود تقاضا برای عرضه سنگ آهن، تقاضا برای فله بر کیپ سائز در مسیرهایی از برزیل و کانادا نیز به جهت بالا حرکت خواهد کرد. افزون بر این، نرخ چارتر فله بر پاناماکس بهبود ملایمی را در ماه جاری

یافت، این روند افزایشی عرضه به عنوان انگیزه و محرکی برای تجارت سنگ آهن و در نتیجه افزایش نرخ چارتر فله بر کیپ سائز و حمل کننده غول پیکر سنگ آهن VLOC تلقی می شود. دوم اینکه، از آنجائیکه چین تدابیر ضد دامپینگ مربوط به واردات سورگوم یا ذرت خوشه ای از آمریکا را لغو کرد، تجارت این محصول نیز روند افزایشی را نشان خواهد داد. بنابراین انتظار می رود تقاضا برای شناورهای پاناماکس و هندی سائز شیب صعودی به خود گیرد و سومین دلیل اینکه به دنبال افزایش مصرف الکتریسته در طول فصل و اوج تابستان، تقاضا برای ذغال حرارتی از میان کشورهای آسیای شرق دور، رشد را تجربه خواهد کرد. برای مثال در سال ۲۰۱۶، تقاضای قوی





کشتی فله‌بر
گونه‌ای کشتی
تجاری است
که برای ترابری
کالاهای
بسته‌بندی‌نشده
و فله‌ای
مانند غلات،
زغال‌سنگ،
کانی‌ها و سیمان
به کار گرفته
می‌شود

میلادی تجربه می‌کند، چرا که به دنبال فصل اوج تابستان، تقاضای ذغال سنگ در کشورهای آسیای شرق دور بالا است. دوم اینکه، بهبود تجارت ذرت خوشه‌ای فرصت‌های جذب شناور در مسیر آمریکا-چین را افزایش خواهد داد. افزون بر این جنگ تجارت آمریکا-اتحادیه اروپا تقاضای فله بر پاناماکس را به طور چشمگیری تحت تاثیر قرار نخواهد داد.

لازم به ذکر است کشتی فله‌بر گونه‌ای کشتی تجاری است که برای ترابری کالاهای بسته‌بندی‌نشده و فله‌ای مانند غلات، زغال‌سنگ، کانی‌ها و سیمان به کار گرفته می‌شود. این گونه کشتی‌ها از میانه‌های سده نوزدهم آغاز به رفت‌وآمد در آب‌ها کردند. امروزه کشتی‌های فله‌بر یک‌سوم ناوگان تجاری کشتی‌های جهان را تشکیل می‌دهند. کشور ایران ۳۸ کشتی فله‌بر دارد.

نرخ کرایه کشتی‌های حمل بار فله در بازاری جهانی همچون بازار بورس مشخص می‌گردد و شاخصی با نام شاخص بالتیک آن را مشخص می‌کند.

منبع:

Nikos Roussanoglou, Hellenic Shipping News Worldwide
<https://www.hellenicshippingnews.com/will-the-dry-bulk-/market-take-the-next-step-forward>



گزارش

آستارا، آخرین نقطه جامانده از یک مسیر ترانزیتی؛ قطعه ریلی رشت – آستارا، حلقه مفقوده کریدور شمال – جنوب

از آنجایی که مدت زمان این ترانزیت کمتر از نصف مدت حمل و نقل دریایی (بین هلسینکی و بندر ناوشیوا در هند از مسیر کانال سوئز) است و در عین حال به دلیل افزایش چشمگیر کرایه حمل دریایی و کمبود کانتینر در اکثر بنادر جهان، استفاده از این مسیر ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتری با استقبال فعالان حوزه ترانزیت روبه رو شده است.

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

.....
www.saoi.ir
.....



کریدور ریلی
شمال - جنوب
کوتاه ترین
مسیر برای
انتقال کالاها
از جنوب و
شرق آسیا به
اروپای شمالی
و بالعکس است
که به عنوان
یکی از مهمترین
مسیرهای حمل
و نقل قاره های
آسیا - اروپا،
هندوستان را
به اروپا متصل
می کند

شهر مرزی آستارا به لحاظ برخورداری از یک موقعیت استراتژیک در بخش حمل و نقل، از سالیان دور در زمینه ترانزیت خارجی فعالیت می کند و سالیانه هزاران کامیون از گمرکات مرز زمینی و صد ها کشتی از گمرکات مرز دریایی این شهرستان، کالاهای مختلف را بین کشورهای مختلف قاره ها جابه جا می کنند.

امروز حمل و نقل ریلی محمولات کانتینری، به عنوان یک جایگزین مطمئن برای مسیر هلسینکی (فنلاند) به ناواشیوا (بمبئی - هندوستان) از طریق خاک روسیه، جمهوری آذربایجان و ایران آغاز شده و این مسیر ریلی از آستارا و بندرعباس نیز عبور می کند.

بر اساس این گزارش، از آنجایی که مدت زمان این ترانزیت کمتر از نصف مدت حمل و نقل دریایی (بین هلسینکی و بندر ناواشیوا در هند از مسیر کانال سوئز) است و در عین حال به دلیل افزایش چشمگیر کرایه حمل دریایی و کمبود کانتینر در اکثر بنادر جهان، استفاده از این مسیر ۷ هزار و ۲۰۰ کیلومتری با استقبال فعالان حوزه ترانزیت روبه رو شده است.

درواقع کریدور ریلی شمال - جنوب کوتاه ترین مسیر برای انتقال کالاها از جنوب و شرق آسیا به اروپای شمالی و بالعکس است که به عنوان یکی از مهمترین مسیرهای حمل و نقل قاره های آسیا - اروپا، هندوستان را به اروپا متصل می کند.

در این میان عدم تکمیل راه آهن رشت - آستارا به عنوان آخرین قطعه این پروژه مهم، طرح بین المللی اتصال این دو قاره را عملاً با مشکل مواجه کرده است. در واقع سال هاست که تکمیل قطعه ریلی رشت - آستارا، حلقه مفقوده این مسیر استراتژیک است و فعالان حوزه حمل و نقل بر این باورند که تکمیل این کریدور باید به عنوان یکی از اولویت های مهم دولت جدید در حوزه توسعه ترانزیت یا حمل و نقل بین الملل مورد توجه قرار گیرد. چرا که کشور ما در شاهراه حمل و نقل ترانزیتی جهانی «شمال - جنوب» و «غرب - شرق» قرار دارد و به لحاظ اینکه



گزارش

آستارا، آخرین نقطه
جامانده از یک مسیر
ترانزیتی

۱۹

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir

جامعه جهانی همواره در تلاش برای کوتاه کردن مسیرها است، نیاز است که در این خصوص در کشور ما نیز اقدامات اساسی انجام گیرد.

در راستای تکمیل کریدور شمال - جنوب، در حال حاضر قطعه قزوین - رشت به طور کامل تکمیل شده و به بهره برداری رسیده است، اما متأسفانه اتصال قطعه رشت - آستارا هنوز در حد حرف باقی مانده و کوتاهی در این زمینه، همه ساله خسارت قابل توجهی را به اقتصاد کشور وارد می کند.

در عین حال به دلیل عدم اتصال خط آهن قطعه رشت - آستارا و نبود خدمات بهینه در این منطقه، کالاهای وارداتی و ترانزیتی عمدتاً به شیوه ی جاده ای، آن هم به شکل نامناسب از مبدأ به مقصد حمل می شوند، از جمله معایب و خسارات آن را می توان تاخیر بیش از حد کالا به دلیل ترافیک بالای مرزی، مصرف نامتعارف سوخت، کاهش کیفیت مواد غذایی و ... دانست که در نهایت، خسارات وارد شده در این نوع جابه جایی های غیراصولی، سبب تغییر مسیر بازرگانان و تجار می شود.



پروژه مهم اعلام آمادگی کرده اند. بر این اساس، انتظار فعالان حوزه ترانزیت کشور در آستانه استقرار دولت جدید این است که دولتمردان هر چه سریع تر در خصوص اتصال راه آهن رشت - آستارا اقدامات عملیاتی انجام دهند، زیرا بدون تردید تکمیل و بهره برداری از این خط ریلی تحول اساسی در ترانزیت کشور ایجاد می کند که در نهایت اشتغالزایی و درآمد بالایی برای

در همین راستا علیرغم دستور مقام معظم رهبری در خصوص ضرورت تقویت روابط اقتصادی با کشورهای همسایه و لزوم برنامه ریزی دولتمردان برای ایجاد زیرساخت های جدید، متأسفانه اقدام جدی از سوی مجریان پروژه رشت - آستارا انجام نگرفته و این در حالی است که چندین کشور خارجی از قبیل جمهوری آذربایجان و روسیه برای همکاری و مشارکت در جهت احداث این



علیرغم
دستور مقام
معظم رهبری
در خصوص
ضرورت تقویت
روابط اقتصادی
با کشورهای
همسایه و لزوم
برنامه ریزی
دولتمردان برای
ایجاد زیرساخت
های جدید،
متأسفانه اقدام
جدی از سوی
مجریان پروژه
رشت - آستارا
انجام نگرفته

منطقه، استان و کشور به همراه خواهد داشت.

لازم به ذکر است، آستارا، تنها شهر مرزی کشور است که همزمان دارای گمرکات زمینی، ریلی و دریایی است و از این رو نیاز است که نهادهای متولی بسترهای تکمیل زیرساخت های گمرکی را در بارانداز ریلی و منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا را با سرعت شایسته کشور فراهم سازند. در عین حال با توجه به اینکه تاثیرات مثبت و سودآوری جابه جایی کالا در حوزه های صادرات، واردات و ترانزیت از مرزها و و گمرکات زمینی، دریایی، ریلی و منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا در اقتصاد کشور یک امر اثبات شده است، بنابراین امروز زمان آن فرارسیده است که ضمن تکمیل قطعه ریلی رشت - آستارا، زیرساخت های گمرکات در این شهرستان به تفکیک کدهای گمرکی بارانداز ریلی و منطقه ویژه اقتصادی بندر، فعال شود تا شاهد ساماندهی تمام امور و فعالیت های مربوطه در این گمرکات باشیم.

شاید لازم است مدیران و دست اندر کاران امر طور دیگری به موضوع نگاه کنند و حلقه مفقوده دیگری را که به کاهش اهمیت اقتصادی و مانع افزایش بهره وری بندر آستارا گردیده است توجه ویژه نمایند. آن هم چیزی نیست جز عمق کم دهانه و محوطه بندری آستارا که تمامی سرمایه گذاری ها و برنامه های از پیش تعیین شده را تا حد قابل ملاحظه ای متوقف و غیر اقتصادی نموده است. راستی هیچ اندیشیده ایم که چرا خط ریلی رشت-آستارا برای افزایش ورود و خروج ایمن کالا تکمیل نمی گردد؟

گزارش

مالکیت کشتی ره‌اشده و قواعد حاکم بر آن در نظام حقوقی ایران و اسناد بین‌المللی

قانون دریایی ایران و معاهدات دو یا چندجانبه موجود، راهکار مشخص و معینی را در این باب ارائه نداده و از طرفی معتبر و محترم بودن مالکیت، آثار و اوصاف آن در همه نظامهای حقوقی به ویژه نسبت به برخی از این کشتی‌ها که از شخصیت حقوقی، اقامتگاه و تابعیت خارجی برخوردار هستند، حل این معضل را قدری پیچیده می‌کند.

بایندر

هفته‌نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir



تکالیف مالک
در موقع سانحه
یا سوانح دریایی
چیست؟
ضمانت اجرای
انجام نشدن
این تکالیف در
نظام حقوقی
ایران و اسناد
بین‌المللی چه
است؟

در عمده کشورهای ساحلی از جمله ایران کشتی و شناورهای به گل نشسته، آسیب دیده، نیمه مغروق و غرق شده بسیار زیادی موجود است که مالک یا مالکان آنها برای انتقال، جابه جایی، اوراق، متلاشی کردن و به طور کلی تعیین تکلیف آنها اقدامی صورت نمی دهند. قانون دریایی ایران و معاهدات دو یا چندجانبه موجود، راهکار مشخص و معینی را در این باب ارائه نداده و از طرفی معتبر و محترم بودن مالکیت، آثار و اوصاف آن در همه نظامهای حقوقی به ویژه نسبت به برخی از این کشتی ها که از شخصیت حقوقی، اقامتگاه و تابعیت خارجی برخوردار هستند، حل این معضل را قدری پیچیده می کند. در اسناد بین‌المللی هیچ قرارداد و متن حقوقی وجود ندارد که نسبت به مالکیت لاشه کشتی های موصوف قواعدی ارائه داده باشد؛ در این تحقیق با احتجاج از اصول و موازین فقهی و قانونی و بعضا بهره گیری از اصول و موازین سایر نظام های حقوقی، سلطه و مالکیت در این نوع کشتیها منقطع و پس از مرعی داشتن سیاست راهبردی سازمانهای بنادر و دریانوردی و حفاظت از محیط زیست و قواعد تجویز کننده بین‌المللی در مانحن فیه، در حکم اموال در اختیار حاکم اسلامی قرار می گیرد.

ایران با در اختیار داشتن سواحل خلیج فارس، دریای مازندران، دریای عمان، اروندرود و جزایر و بنادر متعدد که جمعا بیش از ۵۰۰۰ کیلومتر مرز دریایی می شود، در زمره کشورهای دریایی محسوب می شود؛ اولین قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ به تصویب رسید، مطالعه و بررسی اجمالی قانون دریایی ایران حاکی از آن است که اکثر مواد قانون مزبور ترجمه ای است از کتاب دوم قانون بازرگانی فرانسه مصوب ۱۸۰۲م و قانون بازرگانی بلژیک مصوب ۱۸۹۵ م که به رغم منسوخ شدن برخی از این مقررات در کشور فرانسه به عنوان مثال در باب قرارداد اجاره کشتی، قانون دریایی ایران بدون کمترین تغییری در این بخش پابرجاست، بدیهی است مباحث مهمی چون بیمه دریایی، خسارت مشترک، سازمان و صلاحیت محاکم دریایی، تعیین تکلیف کشتی سانحه دیده و داوری اختصاصی در این قانون

مغفول مانده (توازی زاده، ۱۳۸۰، ص ۴۸ و ۴۹) و از طرفی با تامل در کنوانسیون های بین المللی دریایی استنباط این نکته بدیهی است که نسبت به کشتی هایی که در آب های ساحلی دچار سانحه شده و در عین حال در راستای معاملات تجاری بین المللی بنابه مواردی چون جنگ بین دولت های ساحلی بعضا بدون پوشش بیمه ای فعالیت می کردند راهکار مشخصی ارایه نشده تا این که در شهر نایروبی کشور کنیا کنوانسیون موسوم به «انتقال لاشه کشتی در تاریخ هجدهم ماه می سال ۲۰۰۷ میلادی برابر با بیست و هشتم اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ هجری شمسی) به تصویب می رسد که اجرایی شدن این قانون منوط شده به عضویت ۱۰ دولت که بدون شرط تنفیذ، پذیرش، با تصویب، این کنوانسیون را امضا کرده باشند یا پسند پذیرش، تصویب یا الحاق رانزد دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی (I.M.O) بسپارند.

خوشبختانه، با تصویب این کنوانسیون که دولت جمهوری اسلامی ایران نیز طی

قانون مصوب بیست و هشتم اردیبهشت ماه ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی به آن ملحق شده، قسمتی از مخاطرات زیست محیطی دریایی، تعدیل شده، لکن این کنوانسیون از یک سو از تاریخ تصویب والحق ۱۰ دولت که مخیر به عضویت در این معاهده هستند، لازم الاجراست و عطف به گذشته نمی شود و از سوی دیگر فعلا محدوده اجرایی این معاهده در منطقه انحصاری اقتصادی که بیش از ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط مبدایی که از آنها، عرض دریایی سرزمینی آن اندازه گیری می شود، معتبر است، مگر آن که دولت های عضو، مراتب رضایت خود را به اجرایی شدن این کنوانسیون در دریای سرزمینی اعلام نمایند، با این وجود کشتی های رهاسده فراوانی در آب های ایران موجود هست که وضعیت آنها با وصف گذشت زمان زیادی از تاریخ رهایی و غرق شدگی آنها در هاله ای از ابهام قرار دارد.

رویه قضایی هم به دلیل نبود تمرکز دعاوی دریایی در یک مرجع قضایی و



رهاشده میتواند تحت ماهیت فقهی اعراض یا مجهول المالک یا تالف عرفی و با مرور زمان مملک قرار بگیرد؟ در این جستار با اشتاره اجمالی به مفاهیم، سرانجام با بررسی قواعد فقهی و قانونی حاکم بر موضوع، وضعیت حقوقی کشتی رهاشده مشخص خواهد شد.

بند اول - مفاهیم

برای تبیین موضوع ضرورت دارد تا مفاهیم مالکیت، «کشتی» و «رهاشده» به طور اجمالی مورد بررسی قرار بگیرد.

■ مفهوم مالکیت

در ماهیت مالکیت، بین فقهای متقدم و متاخر مناقشه زیاد است و قدمامالکیت را بر مقوله جده می دانند، یعنی معتقد بودند بین شخص (مالک) و مال تحت تملک خود (مملوک) یک حالت دارایی وجود دارد و متاخرین بر این اعتقادند که مالکیت از مقوله اضافه است، یعنی مالکیت رابطه ای بین مالک و مملوک است که به

تشکیل دیرهنگام دادگاه دریایی در این خصوص نمی تواند راهگشا باشد، چرا که مطابق ماده ۱۸۸ قانون دریایی ایران وزارت دادگستری تکلیف داشت ظرف سه ماه از تاریخ تصویب این قانون لایحه مربوط به تشکیل دادگاه های دریایی، حدود و صلاحیت آنها، طرز رسیدگی به تخلفات و اختلافات و کلیه دعاوی ناشی از اجرای این قانون را تنظیم و پس از تصویب کمیسیون مشترک دادگستری مجلسین به موقع اجرا بگذارد که متأسفانه طی چند دهه مغفول ماند و خوشبختانه در سال جاری با دستور ریاست محترم قوه قضائیه تحقق یافت؛ ناگزیر با احتجاج به اصول فقهی و موازین شرعی و قانونی و بهره گیری از تجربه های موجود در سایر نظام های حقوقی باید برای این مسایل پاسخ مستند و مستدلی پیدا کرد:

تکالیف مالک در موقع سانحه یا سوانح دریایی چیست؟ ضمانت اجرای انجام نشدن این تکالیف در نظام حقوقی ایران و اسناد بین المللی چه است؟ آیا کشتی





واژه «رهایی» در
قوانین موضوعه
ایران در موارد
محدودی به
کار گرفته شده،
یکی از این
موارد بند چهار
ماده ۲۱ قانون
دریایی ایران
است

نوعی آنها را به یکدیگر ربط می دهد، چنان که از دیدگاه شیخ
انصاری (ره) ملکیت و رابطه ای اعتباری است که بین شخص باشی
برقرار می شود. (گرجی، ۱۳۷۱، ص ۲۷ به نقل از کفایه مصباح
الفقاهه، مکاسب محشی، منیه الطالب و مکاسب) با بررسی در تعاریف
حقوقدانان، تعریف نسبتا کامل از مالکیت این است که:

مالکیت، عنوانی است اعتباری که مبین نسبت و رابطه اشیا با اشخاص
است و در بردارنده مجموعه روابط و مناسباتی است که استیلا و تسلط
انسانها را بر اشیا نشان میدهد. (محقق داماد، ۱۳۸۷، ص ۲۹) افزون
بر آن با تامل در مفاد مواد ۳۰ و ۳۱ قانون مدنی و اصول ۴۰ و ۴۴
قانون اساسی سلطه و اقتدار شخص برشی با تمام اوصافش یعنی
«مطلق»، «دایمی» و «منحصر بودن، در صورتی مورد حمایت قرار
می گیرد که شیوه اکتساب و اجرای آن در مسیر هدف قانون گذار
باشد و وسیله ای برای اضرار به غیر و تجاوز به منافع عمومی تلقی
نشود. (کاتوزیان، ۱۳۷۸، ص ۱۰۴)

■ تعریف کشتی

بند ۴ ماده ۵۲ قانون دریایی ایران، کشتی را وسیله ای اطلاق نموده
که برای حمل بار در دریا به کار می رود؛ به نظر دکتر نجفی اسفاد
مناسب ترین تعریف؛ تعریفی است که در ماده ۱۲ کنوانسیون راجع
به شرایط ثبت کشتیها (مصوب ۷ فوریه ۱۹۸۹) آمده: اکشتی عبارت
است از هر گونه شناور دریارو هدایت شونده با نیروی محرکه خود که
برای حمل و نقل کالا، مسافر یا هردو، در تجارت دریایی بین المللی
مورد استفاده قرار گیرد، به استثنای شناورهای با ظرفیت ناخالص
ثبت شده زیر ۵۰۰ تن. (نجفی اسناد، ۱۳۹۲، ص ۳۹) علمای حقوق
بین الملل دریایی در تعاریفی که ارائه کرده اند روی دو معیار شناور
بودن و قابلیت دریانوردی داشتن وحدت نظر دارند (فیوضی، ۱۳۹۵،
ص ۹۹) بر همین مبنایکی از شرایط ضروری ثبت کشتی احراز قابلیت
دریانوردی کشتی است که با صدور گواهینامه فنی از سوی سازمان
بنادر و دریانوردی یا یکی از مراجع صلاحیتدار بین المللی که



کشتی رها شده
عبارت است از
کشتی ای که
حسب مورد تحت
تاثیر اوضاع و
احوال جوی یا
وقایع و اعمال
حقوقی، وضعیت
سیاسی یا
اقتصادی یا گاهی
مجموع این عوامل
برای مدت زمان
طولانی رهاو اراده
ای برای احیاء
بهره برداری آن، از
سوی مالک یادی
نفع آن، نوعاً دیده
نمی‌شود

صلاحیت آن مورد قبول سازمان مزبور باشد صورت می‌گیرد؛ بدیهی است با تحقق شرایط قید شده در اظهارنامه و سند ثبت کشتی و تایید آن از سوی کارشناسان فنی سازمان فوق الذکر کشتی واجد وصف قابلیت دریانوردی خواهد شد. به هر حال از منظر حقوقی می‌توان این تعریف را برای کشتی ارایه داد: کشتی عبارت است از مال منقول شناور قابل ثبتی که ظرفیت و قابلیت دریانوردی برای حمل کالای مسافر با هر دوی آن را در حدود موازین قانونسی دارا باشد.

■ مفهوم رهایی کشتی

واژه «رهایی» در قوانین موضوعه ایران در موارد محدودی به کار گرفته شده، یکی از این موارد بند چهار ماده ۲۱ قانون دریایی ایران است که اشاره می‌کند در صورتی که مالک، کشتی را رها نماید، این حالت می‌تواند سبب سلب تابعیت و ابطال ثبت کشتی شود؛ دیگری اصل ۴۵ قانون اساسی است که اعلام می‌کند انفال و ثروت‌های عمومی از قبیل زمین‌های موات یارها شده... در اختیار حکومت اسلامی قرار می‌گیرد، با این وصف «رهایی» در نظام فقهی اسلامی و همچنین سایر نظام‌های حقوقی دنیا یکی از ارکان اعراضه به عنوان رکن مادی محسوب می‌شود. (محقق داماد، ۱۳۹۲، ص ۲۸۰ و ۲۸۱) باتامل در حقوق دریایی و نظام بیمه دریایی به نظر می‌رسد کشتی رها شده عبارت است از کشتی ای که حسب مورد تحت تاثیر اوضاع و احوال جوی یا وقایع و اعمال حقوقی، وضعیت سیاسی یا اقتصادی یا گاهی مجموع این عوامل برای مدت زمان طولانی رهاو اراده ای برای احیاء بهره برداری آن، از سوی مالک یادی نفع آن، نوعاً دیده نمی‌شود و استمرار این وضعیت سبب ضرر و تهدید منافع دولت ساحلی یا سایر دولت‌های تحت تاثیر می‌شود.

بند دوم

■ تکالیف مالک کشتی سانحه دیده

قانون دریایی، آیین‌نامه بندرهای ایران (مواد ۴۹ و ۶۹) و همچنین



مالک، فرمانده
ویاسایر خدمه
کشتی موظف
هستند در
قسمت سینه
کشتی، یک
چراغ سفید همه
جانبه بایک توپ
و در پاشنه و در
سطح پایین تر
از آن چراغ، یک
چراغ سفید همه
جانبه تعبیه
نمایند



کنوانسیون انتقال لاشه کشتی تکالیفی را برای مالک، فرمانده و سایر خدمه مسئول در موقعی که کشتی در آبهای ایران دچار سانحه میشود مقرر داشته که مواردی از آن بدین شرح اعلام می‌شود:

■ اعلام جریان واقعه به اداره بندر دولت ساحلی

فرمانده یا صاحب کشتی مکلف است در مواردی که کشتی دچار حریق، شکستگی، فرسودگی و عیب فاحش شده یا در اثر سانحه، صدمه جانی به کسی وارد آمده و یا سانحه دریایی باعث اضرار مادی به کشتی دیگری شده باشد؛ اعلامیه حاکی از جریان واقعه را به اداره بندر یا مأمور صلاحیت دار بندری ارسال دارد، متعاقب وصول این اعلامیه، اداره بندر ضمن ارسال رونوشتی از این اعلامیه برای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، باید به فوریت با حضور نماینده کشتی، راجع به خسارت وارده صورت مجلسی را تنظیم و به امضای فرمانده یا نماینده آن برساند. بدیهی است گزارش مزبور باید حاوی این اطلاعات باشد:

محل استقرار دقیق کشتی؛ نوع، اندازه و ساختار کشتی؛ ماهیست خسارت وارده، میزان و مقدار محموله به ویژه هرگونه مواد خطرناک و سمی، مقدار و نوع نفت، به ویژه نفت سوخت و روغن روان کننده کشتی؛ در معرض آسیب بودن تسهیلات بندری؛ میزان جزر و مد و جریانات آب محل وقوع سانحه و سایر اطلاعاتی که در جابه جایی کشتی و جلوگیری از خطر و ایجاد خسارات موثر است.



پس از اعلام
گزارش واقعه
مالک و فرمانده
کشتی باید طبق
نظام پذیرفته
شده بین‌المللی،
نسبت به بویه
گذاری در
منطقه ای که
لاشه کشتی در
آن واقع شده،
اقدام نماید

■ علامت گذاری

با استناد به وحدت ملاک از احکام مندرج در ماده ۲۳۳ قانون مدنی و مواد ۵۱۲ و ماده ۵۲۲ قانون مجازات اسلامی مالک کشتی متوقف، باید از باب «تعهد به حفاظت و الزام ناشی از اماره مسئولیت، خطرات ناشی از کشتی سائحه دیده را پیش بینی و با علامت گذاری مناسب، اشخاص و دیگر کشتی ها را از وجود آن مطلع سازد، به عنوان نمونه چنانچه کشتی به گل نشسته باشد مطابق ماده ۳۰ کنوانسیون جلوگیری از تصادم در دریا (مصوب پنجم مهرماه سال ۱۳۹۷) مالک، فرمانده و یاسایر خدمه کشتی موظف هستند در قسمت سینه کشتی، یک چراغ سفید همه جانبه بایک توپ و در پاشنه و در سطح پایین تر از آن چراغ، یک چراغ سفید همه جانبه تعبیه نمایند و علاوه بر این، دو چراغ همیشه روشن در یک خط عمودی و سه توپ به موازات آن جاگذاری کنند. پس از اعلام گزارش واقعه مالک و فرمانده کشتی باید طبق نظام پذیرفته شده بین‌المللی، نسبت به بویه گذاری در منطقه ای که لاشه کشتی در آن واقع شده، اقدام نماید و مختصات آن راضمن ثبت در دفتر ثبت وقایع کشتی، به دولت ساحلی اعلام کند.

■ انتقال و جابه جایی سریع از منطقه خطر

در صورتی که کشتی حسب اخطار اداره بندر در مسیر تردد کشتیها، متوقف شده باشد، مالک یا فرمانده کشتی باید در مهلت قید شده در اخطاریه باهر وسیله ممکن، نسبت به انتقال و دور کردن این کشتی از این خط سیر اقدام کند. افزون بر آن مطابق ماده ۹ کنوانسیون نایروبی مالک ثبت شده کشتی موظف است برای انتقال لاشه کشتی که مشخص شده خطری ایجاد می کند از طرف مالک باهرنجات دهنده یا شخص دیگر قرارداد منعقد کند و در این عملیات باید ضوابط اعلامی دولت ساحلی را از منظر ملاحظات ایمنی و حفاظت از محیط زیست دریایی رعایت کند.



واحد محاسبه
بیمه باید
به پول رایج
ملی کشوری
باشد که حق
برداشت ویژه از
صندوق تحدید
مسئولیت
دعای دریایی
دارد

■ ارایه بیمه یا تضمین مالی مناسب به دولت ساحلی

نقطه قوت و بدیع کنوانسیون انتقال لاشه کشتی، که خلاء چندین ساله قانون دریایی ایران و سایر کشورها را پوشش داده همین الزام به مالک کشتی است که باید دلیل و مدرک بیمه یا تضمین مالی دیگر را به نحو مقرر در ماده ۱۲ این کنوانسیون ارایه کند، این ماده مقرر می‌دارد:

هر دولت عضو باید به موجب قانون ملی خود اطمینان حاصل نماید که بیمه یا تضمین دیگر به میزانی که در بند (۱) مقرر شده است در مورد هر کشتی با ظرفیت ناخالص ۳۰۰ تن یا بیشتر - هر کجا ثبت شده باشد. در زمان ورود یا ترک بندر واقع در قلمرو آن یا در زمان ورود یا ترک تسهیلات فراساحلی واقع در دریای سرزمینی آن، وجود دارد. به موجب بند (۱) این ماده، کشتی باید بیمه یا ضمانت نامه بانکی یا مؤسسه مشابه دیگر، باید به میزان معادل حدود مسئولیت تعیینی نظام ملی یا بین‌المللی حاکم که بیشتر از میزان محاسبه شده طبق جز (ب) بند (۱) ماده (۹) کنوانسیون تحدید مسئولیت دعای دریایی (مصوب ۱۹۷۹ میلادی) نباشد، به همراه داشته باشد. در ضمن ذکر این نکته ضروری است که واحد محاسبه بیمه باید به پول رایج ملی کشوری باشد که حق برداشت ویژه از صندوق تحدید مسئولیت دعای دریایی دارد، به عنوان مثال به نظر می‌رسد چنان چه کشتی ای با تابعیت نروژ و باتناژ ۳۰ هزار تن قصد ورود به ساحل بندر شهید رجایی بندرعباس داشته باشد، باید بیمه نامهای معادل پنج میلیون و ۱۲ هزار و ۵۰۰ یورو که به پول رایج کشور ایران معادل ۱۷۵ هزار میلیون ریال بالغ می‌شود، از باب تامین خسارت ناشی از لاشه کشتی، به همراه داشته باشد.

در اینجا بخش اول این گزارش به پایان میرسد و در بخش‌های آینده موارد همچون ضمانت اجرای تکالیف، مطالبه هزینه‌های انتقال کشتی، ماهیت فقهی و حقوقی کشتی رها شده و مرور زمان پرداخته می‌شود. ادامه این گزارش را در شماره‌های بعدی بایندر بخوانید

منبع: <https://jlr.sdil.ac.ir/article.html.96258>



گزارش

گزارش رشد شگفت انگیز سی ام ای سی جی ام در سه ماهه دوم سال

درآمد سه ماهه دوم شرکت در ۱۲,۴ میلیارد دلار در این
ه ماهه رسیده است که به رکورد ۷۷ درصد رشد در شرایط
مشابه این ماه ها در سال ۲۰۲۰ رسیده است که البته بدید
کاهش سرعت بازرگانی بین المللی به دلیل پاندمی کرونا
اتفاق افتاده بود

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

.....
www.saoi.ir
.....



درآمد سه ماهه
دوم شرکت در
۱۲,۴ میلیارد
دلار در این سه
ماهه رسیده
است که به
رکورد ۷۷
درصد رشد در
شرایط مشابه
این ماه ها در
سال ۲۰۲۰
رسیده است

هیئت مدیره شرکت CMA اخیراً گزارش مالی سه ماهه دوم سال جاری میلادی را منتشر کرده است که افزایش سود و درآمد زیادی را نشان می دهد.

درآمد سه ماهه دوم شرکت در ۱۲,۴ میلیارد دلار در این سه ماهه رسیده است که به رکورد ۷۷ درصد رشد در شرایط مشابه این ماه ها در سال ۲۰۲۰ رسیده است که البته بدید کاهش سرعت بازرگانی بین المللی به دلیل پاندمی کرونا اتفاق افتاده بود. در بخشی از گزارش آمده است که افزایش درخواست ها بدلیل افزایش نیازهای مشتریان به شکل مداوم ادامه و ثبات دارد.

البته با وجود کاهش بدهی های شرکت در سه ماهه دوم در این گزارش اشاره به برخی هزینه های گسترده برای گسترش ساختارهای اقتصادی شرکت صورت گرفته است.

مدیرعامل شرکت در بخشی از این گزارش گفته است که تغییرات شدید اقتصادی جهان در دوران کنونی باعث افزایش درخواست ها برای سرویس های حمل و نقل و لجستیک شده است و انتقال کانتینری هم به اعداد بالاتر و حجم بیشتری در حال رشد است. این شرکت مستقر در ماریسی سه ماهه دوم سال ۲۰۲۰ حدوداً ۱۹ درصد تعداد کانتینرهای خود را بیشتر کرده است و همچنین در سه ماهه اول سال ۲۰۲۱ نیز این رشد با نرخ ۴,۴ درصد ادامه داشته به شکلی که در سه ماهه اخیر این شرکت ۵,۷ میلیون TEU را جا به جا کرده است.

با توجه به این گزارش ها و همچنین افزایش درخواست ها پیش بینی میشود که افزایش درآمد شرکت در ادامه سال و سال آینده همچنان صعودی بوده و در میزان تعداد خدمات و درآمد رشد قابل توجهی را تجربه کند. پیش بینی میشود که این شرکت در ادامه سال درآمد ۱۷۵۶ دلاری از هر TEU به دست آورد.

این شرکت در گزارش خود آورده است که با توجه به شرایط پیش آمده در افزایش نیاز زنجیره تامین در جهان این شرکت به

سی‌ام‌ای سی‌جی‌ام (CMA CGM) نام یک شرکت کشتیرانی فرانسوی است که توسط رادلف سعاده مدیریت می‌شود. این شرکت سومین شرکت کانتینری بزرگ جهان است که دارای ۱۷۰ مسیر حمل‌ونقل در ۴۰۰ بندرگاه بین ۱۵۰ کشور مختلف می‌باشد. مرکز مدیریت این شرکت در ماریسی قرار دارد. سی‌ام‌ای سی‌جی‌ام سرواژه عبارت شرکت حمل‌ونقل بار دریایی و شرکت عمومی دریایی می‌باشد.

گروه سی‌ام‌ای سی‌جی‌ام که در سال ۱۹۷۸ در ماریسی توسط ژاک سعاده

شکل مدام در حال سرمایه‌گذاری برای افزایش خدمات و تقویت زیرساخت‌های شرکت و دیگر موارد است.

از ابتدای سال این شرکت فرانسوی یک کشتی با ظرفیت ۱۵ هزار TEU به همراه ۱۵ کشتی کانتینتری دست دوم و برخی دیگر از ناوگان را به تجهیزات و ناوگان شرکت اضافه کرده است.

یکی از نکات اشاره شده در این گزارش آن است که این شرکت فقط در یک سال ۵۲۰ هزار کانتینر به زیرساخت‌های شرکت افزوده که توانسته است به طور کلی زیرساخت شرکت را ۱۳ درصد بزرگتر از قبل کند.





این شرکت
سومین شرکت
بارگنجی بزرگ
جهان است
که دارای ۱۷۰
مسیر حمل و نقل
در ۴۰۰ بندرگاه
بین ۱۵۰ کشور
مختلف می باشد

تأسیس شد نشان داد که شرکت‌های خانوادگی از لحاظ اجتماعی و اقتصادی کارآمدتر هستند.

■ ناوگان سی ام ای سی جی ام در سال ۲۰۱۷:

شناور : ۴۸۹ دستگاه

طرفیت : ۲,۲۴۴,۵۰۹ TEU

این ناوگان دارای ۱۷۰ مسیر حمل و نقل در ۴۰۰ بندر بین ۱۵۰ کشور مختلف می باشد. در دنیا ۵۲۱ بندر تجاری وجود دارد. برخی از کشتی‌های ناوگان :

سی ام ای سی جی ام مارکوپولو (TEU ۱۶,۰۲۰)

سی ام ای سی جی ام ژول ورن (TEU ۱۶,۰۲۰)

سی ام ای سی جی ام الکساندر فون هومبولت (TEU ۱۶,۰۲۰)

سی ام ای سی جی ام کرگولن (TEU ۱۸,۰۰۰)

سی ام ای سی جی ام واسکو د گاما (TEU ۱۸,۰۰۰)

سی ام ای سی جی ام بوگاینویل (TEU ۱۸,۰۰۰)

سی ام ای سی جی ام گئورگ فورستر (TEU ۱۸,۰۰۰)

سی ام ای سی جی ام ژنگ وی (TEU ۱۸,۰۰۰)

سی ام ای سی جی ام بنجامین فرانکلین (TEU ۱۸,۰۰۰)

منبع:

<https://container-news.com/cma-cgm-reports-oustanding-financial-figures-q2>



بایند

هفته نامه انجمن کشتیرانی ایران

شهریور ۱۴۰۰ شماره ۵۰

www.saoi.ir

[@bayandor](https://www.instagram.com/bayandor)

معرفی بازی

معرفی بازی TransOcean؛ شیه ساز کشتیرانی بین المللی



کشتی رانی می باشد که توسط شرکت astragon Software GmbH برای کامپیوتر عرضه شده است. مدت هاست که شبیه سازی وسایل نقلیه برای بازیسازان بسیار مورد توجه بوده و بسیاری از استودیوها دست به ساخت بازی های از این دست مشغول هستند یکی از همین استودیوها Hamburg 13 Deck است که به تازگی بازی شبیه سازی کشتیرانی را توسعه داده است.

در این بازی شما در یک شرکت حمل و نقل کشتیرانی مشغول به کار هستید و باید با پذیرش بارهای عظیمی بندر را ترک کرده و در دریاها و اقیانوس ها سفر کنید، شما کنترل بزرگترین کشتی ها را در اختیار خواهید داشت که بسیار جذاب به نظر می رسد. TransOcean The Shipping Company دارای یک سیستم زمانی واقعی است و در آن زمان بسیار فاکتوری مهمی به شمار می رود. در زمانی مشخص می توانید در کنار اسکله بندرگاه توقف کرده و در زمانی مشخص بندرگاه را ترک کنید. این جمله را هرگز فراموش نکنید، زمان برای شما طلاست زیرا هرچه زودتر بار خود را به بندرگاه برسانید، پاداش بیشتری نصیب شما خواهد شد و قادر خواهید بود با استفاده از آن کشتی و بندرگاه خود را بهبود بخشیده و بخش های مختلف آن را گسترش دهید شما میتوانید بندر و کشتی خود را بخرید و با شرکت های دیگر

همکاری داشته باشید و پول بدست بیاورید وقتی که شما بتوانید رقیبانتان را شکست دهید اسم شرکت شما معروف خواهد شد، این بازی دارای ۵۵ بندر مختلف و ۲۰ کلاس کشتی متفاوت می باشد که هر کدام قابلیت مختص خود را دارند که شما با انتخاب صحیح در اول بازی می توانید مسیر مناسبی را در ادامه تجارت خود شکل بدهید. هرچه جلو می روید تعداد کشتی های شما بیشتر می شود و نیاز به مدیریت بیشتری دارند. کم کم شما به نفر اول تجارت دریایی در جهان تبدیل میشوید. البته برای این کار باید سختی های زیادی را تحمل کنید. در طول بازی ممکن است ضرر های زیادی مانند غرق شدن کشتی، قرار داد های پر ضرر، دزدان دریایی و... مواجه شوید. اما با کار صحیح میتوانید با آنها مقابله کنید و باز هم به سود آوری برسید.

کافیست کشتی خود را کنترل کرده و بندر را ترک کنید. بارهای گران قیمتی را حمل می کنید و طبق قرارداد باید آن ها را سالم و به موقع به بندر مورد نظر برسانید. در این بازی زمان بسیار مهم است و شما باید در کار خود بسیار سریع و دقیق باشید. ۵۵ بندر با نمای واقعی وجود دارد که در طول بازی آن ها را راه گشایی می کنید همچنین ۲۰ کشتی از کلاس های مختلف وجود دارد که در طول دوران حمل و نقل میتوانید از آن ها بهره ببرید. در بخش Online mode میتوانید با بازیکنان دیگر ارتباط برقرار کنید و از



آخرین قیمت کالاها برای حمل و نقل با خبر شوید.
Rivals ۲ TransOcean نسخه دوم این بازی محبوب حمل و نقل دریایی است که در سال ۲۰۱۶ منتشر شده است و ویژگی های بسیار مشترکی با نسخه اول خود دارد.

شما این بازی را می‌توانید به صورت تک نفره و یا چند نفره و آنلاین با دوستان خود تجربه کنید. شما در وهله ی اول باید بندر تجاری خود را به صورت هوشمندانه انتخاب کرده و سپس قراردادهای پر منفعتی را منعقد کنید. بودجه ی خود را همیشه مدنظر داشته باشید. با استفاده از هوش خود کسب و کار را پیشرفت داده و همیشه پیش بینی عوامل خارجی نظیر قیمت نفت و یا ورود دیگر شرکت ها را مدنظر داشته و آن را دست گم نگیرید. به این روش قادر خواهید بود تا تجارت خود را پله به پله رونق دهید. ۶ فصل هیجان انگیز در بازی بازیکنان را با مکانیسم اصلی آن آشنا می کند. همچنین در داخل هر کدام از ماموریت ها تعداد بسیار زیادی مینی گیم وجود دارد که انجام دادن آنها باعث سرگمی و تنوع بوده و هم مدت زمان بازی را افزایش خواهد داد.

بازی زیبای TransOcean The Shipping Company در سبک استراتژیکی و یکی از بهترین بازی های شبیه سازی کشتیرانی می باشد که میتواند علاقمندان به کشتیرانی را تا مدت ها سرگرم کند.

ویژگی های بازی:

- مدیریت پیچیده بارها و انواع و اقسام چالش های جدید
- دارای ۵۵ بندر با ۲۰ نشان نمادین
- وجود گرافیک خیره کننده و صداگذاری فوق العاده
- دارای ۲۰ نوع کلاس کشتی مختلف
- ۲۲ نوع کالا برای تجارت
- هدایت کشتی به صورت آزادانه و مبتنی بر خلاقیت گیمرها
- دارای حالت آنلاین که می توانید با دیگر بازیکنان به تجارت

بپردازید

سازمان بنادر زیر تیغ نظارتی مجلس

وکلاي ملت با ۱۸۰ رأی موافق، ۳۰ رأی مخالف و ۸ رأی ممتنع از مجموع ۲۳۶ نماینده حاضر در مجلس با تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کردند. به گفته کارشناسان اصلی ترین کانون مفسده در سازمان بنادر و دریانوردی به اختیارات تام هیئت عامل سازمان بنادر در قالب ماده ۳۱ آیین نامه معاملات آن باز می گردد.



بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

.....
www.saoi.ir
.....



به گفته
کارشناسان
اصلی ترین
کانون مفسده
در سازمان بنادر
و دریانوردی به
اختیارات تام
هیئت عامل
سازمان بنادر
در قالب ماده
۳۱ آیین نامه
معاملات آن باز
می گردد.

در روزهای گذشته بحث تحقیق و تفحص از سازمان بنادر توسط برخی از نمایندگان مجلس مطرح شد که در نهایت این موضوع برای بررسی به تصویب رسید. نمایندگان مجلس شورای اسلامی در جلسه علنی یکشنبه ۱۴ شهریور ۱۴۰۰ در جریان بررسی تقاضای تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته و نهایتاً پس از استماع نظرات موافقان و مخالفان این تقاضا با تحقیق و تفحص موافقت کردند.

گفتنی است، وکلای ملت با ۱۸۰ رأی موافق، ۳۰ رأی مخالف و ۸ رأی ممتنع از مجموع ۲۳۶ نماینده حاضر در مجلس با تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کردند.

به گفته کارشناسان اصلی ترین کانون مفسده در سازمان بنادر و دریانوردی به اختیارات تام هیئت عامل سازمان بنادر در قالب ماده ۳۱ آیین نامه معاملات آن باز می گردد.

براین اساس ابهاماتی در خصوص نحوه واگذاری ها از سوی کارشناسان مطرح شده که برخی واگذاری های کاملاً مونوپولی و بدون اکران در سازمان بنادر از جمله در حوزه بندر نفتی خلیج فارس، در واگذاری انحصاری بیش از نیمی از اراضی نفتی، خطوط لوله و چندین پست اسکله نفتی و ... به شرکتی که بدهی کلان معوقه به چندین بانک دارد از یک سو و تبدیل کردن اراضی متعلق به سازمان بنادر به عنوان وثیقه این فرد، تنها گوشه ای از اقداماتی است که بر خلاف تمامی قواعد و قوانین جاریه کشور بر بستر ماده ۳۱ صورت گرفته و تاکنون سازمان بنادر و دریانوردی پاسخگوی این ابهامات نبوده است. در این گزارش قصد داریم مروری بر اخبار و گفتگوهای صورت گرفته حول این مسئله داشته باشیم.

خضریان: سازمان بنادر بدون هیچ مزایده و یا مناقصه ای و بر اساس روابط، محوطه های بندری و اسکله ها را واگذار کرده است





خضریان:
هیات عامل
این سازمان
می تواند هر
تصمیمی که
بخواهد، بگیرد
و عملاً هیچ
نظارتی بر این
سازمان وجود
ندارد.



تصویر نامه امضا کنندگان طرح تحقیق و تفحص

روز یکشنبه ۱۴ شهریور علی خضریان، نماینده مجلس و سخنگوی کمیسیون اصل نود در جلسه علنی به عنوان متقاضی تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی گفت: طی مدت گذشته شکایاتی در کمیسیون اصل نود در مورد برخی تخلفات در سازمان بنادر مطرح شد که بخشی از آن ها در حال رسیدگی در کمیسیون اصل ۹۰ است منتها امکان بررسی بخشی

دیگر در این کمیسیون وجود ندارد و باید به نمایندگان اختیاراتی داده شود تا در کمیسیون عمران مورد بررسی قرار گیرد. حال اینکه بنا به اطلاعات واصله در سال های اخیر در سازمان بنادر و دریانوردی تخلفات عدیده ای صورت گرفته و نگرانی های فراوانی را ایجاد کرده است.

خضریان در این جلسه گفت: هیات عامل این سازمان می تواند هر تصمیمی که بخواهد، بگیرد و عملاً هیچ نظارتی بر این سازمان وجود ندارد. هیات عامل سازمان اختیارات فراوانی دارد و طبق اخبار رسیده در سنوات گذشته بدون هیچ مزایده و یا مناقصه ای و بر اساس روابط، محوطه های بندری و اسکله ها را واگذار کرده که مفسده های بسیاری را به همراه داشته است. نظارت پذیری این سازمان عمیقاً ضعیف بوده و در حاشیه ای قرار گرفته که از چشم نظارتی مجلس و دستگاه های نظارتی دور بوده است و بسیاری از پرداختی ها از محل وجوه اداره شده سازمان به عنوان یکی از کانون های مفسده، حساب و کتاب درستی ندارد.



خضریان:
برآورد اولیه
آسیب به بنادر
در پی این اتفاق
۱۰۰۰ میلیارد
تومان تخمین
زده شده است.

سخنگوی کمیسیون اصل نود در ادامه به تشریح برخی موارد تخلف در سازمان بنادر و دریانوردی به ترتیب زیر پرداخت:

۱- مطابق اخبار واصله ۷۰ درصد بزرگترین بندر نفتی ایران (بندر نفتی خلیج فارس) به فردی سپرده شده که یکی از بزرگترین بدهکاران بانکی کشور است. ظاهراً تمامی کسانی که تصمیم‌گیرنده در این واگذاری بوده‌اند (هیات عامل سازمان)، اکنون عضو هیات مدیره و سهامدار این شرکت هستند که در این صورت ردپای رانت و تبانی به خوبی در این واگذاری به چشم می‌خورد و به طور حتم مجلس باید رسیدگی کند که این اطلاعات تا چه اندازه صحت دارد و عجیب‌تر آنکه واگذاری ابتدا ۲۵ ساله بوده و با یک برگ کاغذ و بدون هیچ حساب و کتابی، قرارداد این شرکت را نیز به ۴۰ سال افزایش داده‌اند.

۲- در اقدامی عجیب مدیرکل سابق فناوری اطلاعات سازمان بنادر و دریانوردی، علیرغم هزینه کرد میلیاردها تومان جهت بکارگیری تجهیزات جدید و جمع کردن کل سرورهای مستقر در بنادر، ظاهراً کلیه اطلاعات حیاتی این سازمان که در سازمان بنادر هم در حوزه مقابله با تحریم‌های ظالمانه علیه نظام جمهوری اسلامی لازم و ضروری بوده، این اطلاعات از سازمان را از دست داده و اکنون بسیاری از اطلاعات مالی در سازمان بنادر و دریانوردی قابل برگشت نیست که از جمله آن اطلاعات سندهای مالی شرکت‌های کشتیرانی است که با بحران مواجه شده و در تسویه حساب با مشتریان خود گرفتار مانده‌اند. بسیاری از دلسوزان حوزه بندری و دریایی معتقدند این اقدام عمده بوده و برای سرپوش‌گذاردن بر سوءمدیریت‌ها و فساد کلان در این مجموعه رخ داده است. برآورد اولیه آسیب به بنادر در پی این اتفاق ۱۰۰۰ میلیارد تومان تخمین زده شده است.

۳- سازمان بنادر و دریانوردی به هیچ وجه حاضر به درج فیش حقوقی و سطح پرداختی به مدیران خود در سامانه شفافیت نیست. در این سازمان همچنان حقوق‌های نجومی جریان داشته و به بهانه‌های مختلف پاداش‌های فصلی و سالانه بی حساب و کتاب



خضریان:
ریشه بسیاری
از مفاسد
سازمان بنادر
و دریانوردی را
باید در صندوق
بازنشستگی
این سازمان
و شرکت‌های
وابسته به آن
جستجو کرد.

پرداخت می‌شود. سفرهای خارجی بی ضابطه و فراوانی نیز به خرج شرکت‌های بندری و دریایی در این سازمان به وفور انجام می‌گیرد که می‌تواند مورد بررسی ما در هیات تحقیق و تفحص قرار گیرد.

۴- ریشه بسیاری از مفاسد سازمان بنادر و دریانوردی را باید در صندوق بازنشستگی این سازمان و شرکت‌های وابسته به آن جستجو کرد. طی یک سال اخیر تعداد زیادی از مدیران این صندوق بازداشت شده‌اند و حق مجلس است که بداند در این مجموعه که این همه مدیر بازداشتی دارد، چه اتفاقی می‌افتد و دستگاه نظارتی موظف است به این موضوع ورود کند. بخش خصوصی حاضر در بنادر کشور عمیقاً نسبت به شکل‌گیری رویه‌های غلط از جمله شریک شدن اجباری برخی اعضای هیأت‌عامل در شرکت‌ها به عنوان شرط تمدید قراردادهای اپراتوری و خدمات بندری در عذابند و به گونه‌ای سازمان را تبدیل به سازمانی برای پیشبرد کارهای خصوصی خود کرده‌اند. سوال مهم اینجاست که چرا وجوه اداره شده سازمان بنادر که حاصل درآمدهای کلان ارزی است، هرگز حسابرسی دقیقی نمی‌شود؟ این وجوه بسیار فراتر از تصور بوده و سازمان بنادر و دریانوردی را متاثر از این درآمد کلان به کانونی برای زد و بندهای سیاسی بدل ساخته است. همچنین طبق اخبار واصله، دهها منزل مسکونی در مناطق شمالی تهران که ارتباطی به محل کار مدیران سازمان که در مناطق دریایی جنوب یا شمال کار می‌کنند، ندارد، به رقم‌های بسیار نازل و اقساطی به برخی اعضای هیأت‌عامل و مدیران کلان سازمان واگذار شده و هیچکس پاسخگو نیست.

۵- مطابق اظهارات دلسوزان، سازمان بنادر و دریانوردی در یک فقره میلیون‌ها دلار پول را در قالب خریدهای سازمان بازنشستگی به حساب فردی واریز کرده و نامبرده پس از دریافت همه این مبلغ از کشور متواری شده است و مشخص نیست سرنوشت این پول بیت‌المال به کجا رسیده است! این موضوع و موضوعات مشابه که متواتر گزارش شده است باید با دقت بیشتری مورد بررسی قرار گیرد.

۶- باید بررسی شود واگذاری اخیر اراضی در بندر شهید رجایی به

“

خضریان:
سازمان بنادر
و دریانوردی
در یک فقره
میلیون ها
دلار پول را در
قالب خریدهای
سازمان
بازنشستگی به
حساب فردی
واریز کرده و
نامبرده پس از
دریافت همه این
مبلغ از کشور
متواری شده
است

۴۴

بایندر

هفته نامه الکترونیکی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

شهریور ۱۴۰۰ • شماره ۵۰

www.saoi.ir

شرکتی به نام «دریا پیکر» با چه ماهیتی صورت گرفته است. این شرکت که در واقع متعلق به برخی مدیران عالی سازمان بنادر و دریانوردی است در اقدامی عجیب و غیرقابل باور به مدت سه سال از بوشهر به بندر شهید رجایی آورده می شود و گفته می شود بدون ریالی سرمایه گذاری و فقط با تجهیزات سازمان، سالی ۱۲۰ هزار کانتینر به این شرکت واگذار و درآمدی معادل ۶۰۰ میلیارد تومان نصیب آن شده است. در صورت صحت خبر، به عبارتی کار نگهداری و بارگیری با تجهیزات سازمان بنادر ولی با فاکتور شرکت دریا پیکر انجام می گیرد و در بندر شهید رجایی به این شرکت محوطه ای داده شده و کار تخلیه و بارگیری را بدون تکمیل محوطه شروع کرده است.

۷- ضمن اینکه بررسی های میدانی حاکیست، سازمان بنادر در عمل به مسئولیت های اجتماعی خود در جنوب کشور و در استان های محروم بوشهر و هرمزگان انجام نداده و در استانی که بیش از ۸۰ درصد درآمدش را از آن کسب می کند، حاضر نیست ۲۰ کیلومتر راه دسترسی مناسب فراهم کند و یا نقش متقابل بندر به شهر همجوار خویش را ایفا کند.

خضریان در پایان بعد از تشریح این موارد تاکید کرد که تصمیم نمایندگان برای تحقیق و تفحص از سازمان بنادر و دریانوردی می تواند نقطه تاریکی در مجموعه ای را اصلاح کند که زیر نظر دستگاه های نظارتی نبوده است علاوه بر این با متخلفان برخورد شود.

جباری: تحقیق و تفحص از سازمان بنادر
سرآغازی بر اصلاح عملکرد آن است /
تحقیق و تفحص سازمان بنادر باعث
افزایش انگیزه بخش خصوصی می شود
احمد جباری نماینده مردم غرب هرمزگان



هم در گفتگویی با اشاره به تصویب طرح تحقیق و تفحص از سازمان بنادر و دریانوردی و رای بالای مجلس به این طرح، اظهار



جباری: بسیاری
از تجهیزات
بندری در سایه
بی توجهی های
صورت گرفته،
فرسوده شده و
نوسازی بنادر
عملا مورد
غفلت قرار
گرفته است

داشت: یکی از سازمان های مهم زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی است که طرح تحقیق و تفحص از آن از زمستان سال گذشته در میان نمایندگان مطرح و بنده نیز با توجه به اطلاعات و اخباری که از وضعیت این سازمان و نحوه مدیریت بنادر و مسائل و موضوعات مطرح پیرامون آن داشتم، طرح را امضا کردم. نماینده مردم غرب هرمزگان افزود: مسائل و مفسده های مختلفی در مورد سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه های مختلف از جمله در موضوعات واگذاری اپراتوری ها، واگذاری محوطه های بندری، نقش برخی از اعضای هیأت عامل در واگذاری های رانتی، تمدید برخی قراردادهای واگذاری های فاقد اهلیت، وضعیت صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی و ... مطرح بود که ما را بر آن داشت تا موضوع را با جدیت بیشتری در کمیسیون عمران نیز مطرح و پیگیری کنیم.

جباری گفت: بسیاری از تجهیزات بندری در سایه بی توجهی های صورت گرفته، فرسوده شده و نوسازی بنادر عملا مورد غفلت قرار گرفته است و یکی از محورهای تحقیق و تفحص، ارزیابی وضعیت تجهیزات و ابنیه بنادر کشور بخصوص بندر شهید رجایی و دیگر بنادر بزرگ کشور و برخی واگذاری های رانتی در این بنادر و شراکت اعضای هیأت عامل با شرکتها و رفتارهای رانتی است.

جباری اضافه کرد: تحقیق و تفحص از سازمان بنادر و دریانوردی آغاز راهی برای اصلاح رویه های نادرست حاکم بر این سازمان مهم و راهبردی کشور است که بتواند نقش بهتری در اقتصاد ملی و محلی ایفا کرده و بخش خصوصی حاضر در آن با اشتیاق و انگیزه هرچه بیشتری فعالیت سالم خود را ادامه دهند

■ تحرک رسانه های در سازمان بنادر بعد از بالا گرفتن زمزمه تحقیق و تفحص

چند روز بعد از اعلام یکی از نمایندگان در خصوص پیگیری تحقیق و تفحص از سازمان بنادر، حالا مسئولان این سازمان فعالیتهای رسانه های



دنیامالی:
به سازمان بنادر
و دریانوردی
بودجه‌ای تعلق
نمی‌گیرد،
می‌افزاید
سازمان بنادر و
دریانوردی؛ یک
سازمان درآمد-
هزینه‌ای است.

جدیدی آغاز کرده‌اند. جواد رحیمی سرمایه گذار بخش خصوصی در حوزه کانتینری در گفت و گو با پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان اینکه سازمان بنادر و دریانوردی؛ مشتاقانه پذیرای بخش خصوصی و متقاضیان فعالیت در حوزه دریایی و بندری است، گفت: قراردادهای منعقد شده بین بخش خصوصی و سازمان بنادر از شفافیت لازم برخوردار است. سازمان بنادر و دریانوردی حاضر است در راستای واگذاری هرچه بیشتر فعالیت‌ها به بخش خصوصی اقدام کند و در راستای توسعه بنادر گام بردارد.

■ اظهار نظرهای عجیب و غریب در مخالفت با تحقیق و تفحص

اما به دنبال ورود تعدادی از نمایندگان مجلس به موضوع فساد سازمان بنادر و دریانوردی و علی‌رغم ضرورت شفاف سازی درباره هزینه‌ها و شائبه‌های مالی درباره این سازمان برخی دیگر از نمایندگان در اظهار نظرهایی عجیب مدعی شفافیت قابل توجه این سازمان شده‌اند. در همین زمینه احمد دنیا مالی از مدیران سابق سازمان بنادر و دریانوردی و عضو کنونی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یکی از سازمان‌های با کارکرد قابل قبول به عنوان زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی است، می‌گوید این سازمان؛ درآمد-هزینه‌ای بوده و بودجه‌ای به آن تعلق نمی‌گیرد.

دنیامالی در ادامه با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی؛ قوانین قوانین خاص خود را دارد و بر اساس کنوانسیون‌های تخصصی و بین‌المللی فعالیت‌های محوله را پیگیری می‌کند، معتقد است سازمان بنادر و دریانوردی یکی از سازمان‌های با کارکرد قابل قبول به عنوان زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی است و در بسیاری از موارد از جمله فعالیت‌های سرمایه‌گذاری و توسعه‌ای از قوانین خاص خود؛ برخوردار است.

وی با بیان اینکه به سازمان بنادر و دریانوردی بودجه‌ای تعلق



برخی
نمایندگان به
وظیفه نظارتی
خود که یکی
از آنها تحقیق
و تفحص است
توجه جدی
ندارند و اصرار
به تداوم عدم
شفافیت سازمان
بنادر دارند
و عنوان هم
می‌کنند که
سازمان بنادر
شفاف است؟!!

نمی‌گیرد، می‌افزاید سازمان بنادر و دریانوردی؛ یک سازمان درآمد-هزینه‌ای است.

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه فعالیت‌ها در سازمان بنادر و دریانوردی؛ شفاف است و از جمله سازمان‌های بی‌حاشیه به شمار می‌رود، می‌گوید هر مجموعه‌ای دارای نقاط ضعف و قوت است و شاید کارکرد و فعالیت‌های در حوزه بندری و دریایی نیز ایده‌آل نباشد اما عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به بسیاری از سازمان‌ها و دستگاه‌های کشور بهتر است.

■ یک نماینده مجلس: نمایندگان مجلس شورای اسلامی از ایجاد فضای غوغاسالار پرهیز کنند

از سوی دیگر رحمت‌الله فیروزی پوربادی، نماینده مجلس در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، با تأکید بر اینکه ضرورت دارد برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی از ایجاد فضای غوغاسالار پرهیز کنند، گفت: به سازمان‌های درآمد-هزینه‌ای؛ بودجه‌ای از سوی دولت تعلق نمی‌گیرد. مقوله تحقیق و تفحص در حد مصوبه نیست و تاکنون نیز گزارشی به کمیسیون عمران ارجاع نشده که در قامت ایراد گرفتن و محکوم کردن سازمان بنادر و دریانوردی باشد.

■ سازمان دیده بان شفافیت و عدالت: نگرانی نمایندگان مخالف تحقیق و تفحص از کجا نشأت می‌گیرد؟

اما انتقاد برخی نمایندگان به طرح تحقیق و تفحص از سازمان بنادر با واکنش سازمان دیده بان شفافیت و عدالت مواجه شد. جلواتی قائم مقام این سازمان ضمن انتقاد به اظهارنظرهای برخی نمایندگان مجلس می‌گوید ظاهراً برخی نمایندگان به وظیفه نظارتی خود که یکی از آنها تحقیق و تفحص است توجه جدی ندارند و اصرار به تداوم عدم شفافیت سازمان بنادر دارند و عنوان هم می‌کنند که



سازمان بنادر
از تحقیق و
تفحص استقبال
می کند /
نماینده مذکور
حیثیت مدیران
عالی یک
دستگاه اجرایی
را پایمال کرده
است

سازمان بنادر شفاف است؟!

به گفته وی از آن بدتر اینکه به تحقیر همکاران خود با عنوان «قلیلی از نمایندگان به دنبال تحقیق و تفحص هستند» می پردازند. حال جای سؤال است که نگرانی این نمایندگان از کجا نشأت می گیرد؟!

■ **بیانیه و واکنش سازمان بنادر به تحقیق و تفحص توسط مجلس: برخی از تخلفات اشاره شد در مجلس مغایرت آشکار با واقعیتها دارد / نماینده مزبور سابقه این اتهامزنیها را دارد**

سازمان بنادر و دریانوردی بعد از تصویب تحقیق و تفحص توسط مجلس بیانیه‌ای را نیز به شرح زیر منتشر کرد: در جریان بررسی طرح تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی طی جلسه علنی مورخ ۱۴۰۰/۶/۱۴ مجلس شورای اسلامی، جناب آقای خضریان؛ نماینده مجلس شورای اسلامی در مقام تبیین ضرورت تحقیق و تفحص از سازمان بنادر و دریانوردی بدون ارایه و استناد به حداقل مستندات و شواهد قابل توجه و نوعاً به صورت کلی و با استناد به برخی گفته‌ها و ... تخلفاتی را به طور مستقیم یا غیر مستقیم به سازمان بنادر و مدیران آن (بدون تعیین دوره زمانی که تخلفات ادعایی رخ داده) نسبت دادند که به علت مغایرت آشکار برخی از آنها با واقعیت‌هایی که بدون فرآیند تحقیق و تفحص نیز به آسانی قابل راستی آزمایی بود (از قبیل وجود ده‌ها خانه متعلق به سازمان در شمال شهر و واگذاری آنها به اعضای هیأت عامل و مدیران سازمان با قیمت نازل و به صورت اقساطی) علاوه بر سیاه‌نمایی ناموجه و کاملاً دور از انصاف از وضعیت جاری یکی از دستگاههای اجرایی موفق (به گواهی شناسایی رسمی سازمان بنادر به عنوان سازمان برتر یا نمونه در حوزه‌های مختلف در سطح ملی) و بسیار مهم و تاثیرگذار در جریان فعالیت‌های تجاری و اقتصادی کشور؛ عملاً به مثابه متهم ساختن مدیران مزبور به ارتکاب جرایم مالی تلقی می‌شود. قابل ذکر است که نماینده مزبور پیشتر نیز



سازمان بنادر و دریانوردی تحت حسابرسی قرار نداشته و زیر نظر دستگاههای نظارتی نبوده است

موارد و اتهامات فوق را در قالب مصاحبه با برخی رسانه ها مطرح کرده بودند.

■ سازمان بنادر از تحقیق و تفحص استقبال می کند / نماینده مذکور حیثیت مدیران عالی یک دستگاه اجرایی را پایمال کرده است لذا لازم است در مقام تنویر افکار عمومی و دفاع از حقوق انسانی بخشی از مدیران و کارکنان تلاش گر قوه مجریه در این سازمان، توضیحاتی ارائه شود:



– سازمان بنادر و مدیران آن ضمن استقبال از تحقیق و تفحص که حق مسلم مجلس شورای اسلامی است، به نوبه خود بر شفاف سازی حداکثری در این زمینه تاکید می نماید. در عین حال انتظار این بود که نماینده مزبور در مقام اعمال حق نمایندگی برای وصول به هدف اقناع سایر نمایندگان محترم نسبت به ضرورت تحقیق و تفحص از سازمان بنادر، سایر اصول و موازین قانون اساسی و عرفی را نیز پاس می داشتند و با طرح برخی شبهات کاملاً کذب و ناروا، حریم و حرمت و به تعبیر قانون اساسی در اصل ۲۲، حیثیت مدیران عالی یک دستگاه اجرایی را که با افتخار خود را وقف خدمت به نظام اسلامی نموده اند، این گونه پایمال نمی کردند و با سیاه نمایی بی دلیل؛ بدین صورت افکار عمومی و ذهن ملت را نسبت به بخشی از خدمتگزاران خود مشوش نمی ساختند؛ به نحوی که گویا در طول سال های گذشته فساد فراگیر بر این سازمان و مدیران آن حاکم بوده و معالاسف دستگاههای مهم نظارتی از قبیل دیوان محاسبات کشور و سازمان بازرسی نیز از این امر غافل بوده اند. ایشان در بخشی از اظهارات خود، اعلام کردند:



سازمان بنادر
و مدیران آن
ضمن استقبال
از تحقیق و
تفحص که حق
مسلم مجلس
شورای اسلامی
است، به نوبه
خود بر شفاف
سازی حداکثری
در این زمینه
تاکید می نماید.

- «.. سازمان بنادر و دریانوردی تحت حسابرسی قرار نداشته و زیر نظر دستگاههای نظارتی نبوده است.» این ادعا به استناد سوابق و مستندات موجود از جمله صدها مورد سؤال، مکاتبه و بازرسی توسط سازمان محترم بازرسی و دیوان محترم محاسبات کشور از سازمان بنادر در طول سالهای گذشته و استقرار نمایندگان محترم سازمان های نظارتی مزبور در سازمان بنادر، کاملاً بی اساس و مغایر واقعیت است و برای سازمان و مدیران آن حقیقتاً مشخص نیست چرا ایشان بدون کمترین توجه به مستنداتی که در این زمینه به ایشان و کمیسیون محترم مربوط از طرف سازمان بنادر ارائه شد، چنین ادعایی را مطرح کردند.

- طبق اصل چهارم قانون اساسی «هیچکس نمی تواند اعمال حق خویش را وسیله اضرار به غیر یا تجاوز به منافع عمومی قرار دهد و به طور کلی اعمال اختیارات نمایندگی حسب مورد باید در چارچوب اصول کلی مذکور در فصل اول قانون اساسی؛ از جمله اصل ۲۲ که طبق آن حیثیت اشخاص مصون از تعرض است مگر در مواردی که قانون تجویز کند، اعمال شود.

- با این حال؛ این موازین مترقی که ناظر بر حقوق بنیادی افراد ملت است از سوی نماینده مزبور نقض شد و لذا طبعاً حق دفاع و انجام هرگونه اقدام قانونی و مشروع در این زمینه برای سازمان بنادر محفوظ خواهد ماند.

برخی از منابع:

/I40006I4I0I85/https://www.isna.ir/news

https://www.farsnews.ir/hormozgan/

/I40006I500043I/news

/https://www.tahririeh.com

/http://portpress.ir

/55267/https://www.pmo.ir/fa/news



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

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

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تسمین
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



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



■ نشانی:

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

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۶۴

نمبر: 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

سر دبیر: محمد حسین پرتویان

■ صفحه آرایی: محراب محمدزاده

گفت‌وگوهایی 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



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS