



شماره

۵۱

هفته سوم دی ماه ۱۴۰۰

مدیرعامل شرکت خیم تراب
در گفتگو با بایندر:تنها چیزی که
در جامعه ما
ارزش ندارد
بخش خصوصی
است

بایندر

آیا وقت خروج سرمایه از فضای کشتیرانی کانتینری فرارسیده است؟

KERGUELEN
ETTA

ایران جزیره آرزوی سرمایه‌گذاران است و یک همت دولتی و جسارت مدیران لازم است که با کمک بخش خصوصی بتوان نتایج خوبی را از سرمایه‌گذاری در حوزه دریایی و بندری و بدست آورد.

علی داود ترکمان

طبق داده‌های Marine Hormuz:

عمان افزایش تقاضای نفتکش را هدف گرفته است

منابع رسمی هندی در گزارش هایی اعلام کرده اند:

۳ کشتی با هویت جعلی در محل‌های اسقاط کشتی هند توقیف شده‌اند. کشتی‌های توقیف شده در خاورمیانه تردد کرده‌اند.



آلفالاینر: ۱۰ خط کشتیرانی برتر جهان بدنال دستیابی به سود ۱۲۰ میلیارد دلاری در پایان سال ۲۰۲۱

شرکت های برتر دارنده بزرگترین خطوط کشتیرانی جهان این روزها آمار ویژه ای از سود خود در سال جاری میلادی که بزودی به پایان میرسد را منتشر کرده اند. بر همین اساس مجموعه آلفالاینر در گزارشی به این موضوع پرداخته است.

آلفالاینر در گزارش خود آورده است که ۱۰ شرکت برتر کشتیرانی جهان به شکل قطعی در ۹ ماه ابتدای سال آمار ۸۰ میلیارد دلار سود را اعلام کرده اند.

شرکت های تابوانی این دسته باوجود بسیاری از مشکلاتی که در سال ۲۰۲۱ جریان داشت بالاترین میزان سود در سال های اخیر را به دست آورده اند. همچنین شرکت اورگرین که ۳۴ درصد بخشی از بازار را به طور کامل در دست دارد گزارش کرده است که در ۹ ماهه اول سال ۲۰۲۱ ۶۷ درصد سود بیشتر بدست آورده که این موضوع برای شرکت هایی مثل یانگ مینگ ۶۶ درصد و وان های ۶۱ درصد بوده است.

همچنین آلفالاینر پیش بینی کرده است که این رشد برای سال نوی چینی نیز هنوز ادامه داشته باشد.

شرکت های کشتیرانی بزرگ عموماً کشتی های خود را خارج از اقیانوس آرام به حرکت در می آورند. شرکت هاپاگ لوید گزارش کرده است که در ۳ فصل اول سال ۲۰۲۱ ۴۶ درصد سود بیشتر بدست آورده است در حالی که فقط ۱۲ درصد از کشتی های خود را در خطوط آسیا - آمریکای شمالی به حرکت درآورده است.

البته براساس این گزارش برخی شرکت ها همچون مرسک و ام اس سی گزارش های مالی خود را هنوز منتشر نکرده اند.



به گزارش xeneta:

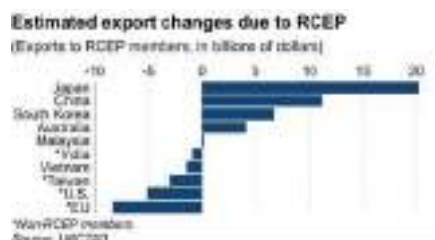
توافقنامه بزرگ تجارت آزاد آسیا شکل اجرایی گرفت / ایران در اینگونه توافقات چه جایگاهی دارد؟

در چند روز گذشته بعد از گذشت حدود یک سال، توافق مشارکت اقتصادی جامع منطقه ای (RCEP) شکل اجرایی به خود گرفت. ۱۵ کشور عضو (کشورهای آسه آن، ژاپن، کره جنوبی، استرالیا و نیوزیلند) رسماً توافقنامه مشارکت اقتصادی جامع منطقه ای (RCEP) را امضا کردند که ۳۰ درصد از جمعیت جهان و ۲۸،۵ تریلیون دلار GDP را شامل می شود و اکنون منطقه زیر پوشش این توافقنامه به بزرگترین منطقه تجارت آزاد جهان تبدیل شده است.

به گفته بسیاری از متخصصان این امضای این توافقنامه نه تنها دستاورد برجسته همکاری منطقه ای آسیای شرقی، بلکه همچنین پیروزی چندجانبه گرایی و تجارت آزاد است. اخیراً هم آنگتاد در گزارشی به اهمیت این پیمان منطقه ای اشاره کرده و گفته است که این پیمان در آینده نقطه جاذبه تجارت جهانی خواهد شد.

مطالعات آنگتاد اعلام کرده است که حذف تعرفه ها در کشورهای عضو صادرات را با تغییر مقصد صادرات از غیر کشورهای عضو به کشورهای عضو به نسبت سال ۲۰۱۹ به میزان ۲ درصد یا ۴۲ میلیارد دلار افزایش خواهد داد. همچنین این موضوع روند سرمایه گذاری ها را نیز در سال های آینده تغییر خواهد داد.

گفتنی است این پیمان خواستار حذف مقدار قابل توجهی از تعرفه های صادرات کالا است. به عنوان مثال، به گفته کاخ ریاست جمهوری کره جنوبی، یک شرکت کره جنوبی که قطعات خودرو را به اندونزی می فروشد، تاکنون ۴۰ درصد تعرفه می پرداخت، اما با اعمال RCEP، نرخ این تعرفه ها به



تغییرات میزان صادرات با وجود شکل گیری پیمان مشارکت اقتصادی جامع منطقه ای

صرف کاهش می یابد.

لازم به ذکر است امضای توافقنامه RCEP در حالی رخ داد که جهان درگیر بیماری همه گیر COVID-۱۹ و تأثیر نامطلوب اقتصادی آن است. رهبران کشورهای امضا کننده گفتند که این نشان دهنده تعهد قوی مادر حمایت از بهبود اقتصادی، توسعه فراگیر، ایجاد شغل و تقویت زنجیره های تأمین منطقه ای و همچنین حمایت ما از یک توافق نامه تجارت و سرمایه گذاری مبتنی بر قوانین باز و فراگیر است. کاخ ریاست جمهوری کره جنوبی امضای RCEP را «نتیجه اصلی» سیاست جدید جنوب دولت مون جائه این با هدف بهبود روابط استراتژیک با کشورهای جنوب شرقی آسیا و همچنین فرصتی برای کره جنوبی جهت تبدیل شدن به «قدرت اقتصادی» سریع توصیف کرد.

مذاکرات RCEP در سال ۲۰۱۲ آغاز شد. اما هند با این استدلال که چین از پیمان منافع بیشتری می برد، از مذاکرات خارج شد. رهبران کشورهای عضو RCEP تأکید کردند که آنها همچنان به نقش هند در این اتحادیه اهمیت می دهند و تأکید کردند که RCEP برای هند با توجه به اهمیت استراتژیک آن به عنوان یک شریک منطقه ای در ایجاد زنجیره های ارزش منطقه ای عمیق تر و گسترده تر باز است.

برخی از تحلیلگران ایرانی نیز در رابطه با این توافق اظهارات مثبتی را داشته اند اما نبود یک توافقنامه منطقه ای ارزشمند که ایران نیز عضو آن باشد از طرف آنها خطرناک توصیف شده است. واقعیت ها نشان می دهند که از سال ۱۹۹۰ به بعد، بر تعداد توافقنامه ها و معاهدات تجاری منطقه در جهان به شدت افزوده شده است. کشورهای جهان در حال توسعه دارای ارتباطات تجاری با یکدیگر هستند و بلوک های روابط و قدرت اقتصادی شکل می دهند (نظیر اتحادیه اروپا، نفتا یا همین RCEP).

کشورهای جهان در حال توسعه شبکه ای از راه ها، خطوط لوله، کریدورهای ارتباطی زمینی، دریایی و هوایی، خطوط انتقال داده، زنجیره های فعالیت اقتصادی و ... شکل دادن به بلوک های همکاری و تبادلات اقتصادی گسترده هستند.

شماری از تحلیلگران بیرون بودن آمریکا - بزرگترین اقتصاد دنیا - از توافقنامه RCEP را برای آینده اقتصادی این کشور زبان بار تحلیل کرده اند. بیرون از شبکه اقتصاد جهان بودن حتی برای اقتصاد آمریکا هم خطرناک است. بیرون از اقتصاد جهان بودن برای ما چه معنایی دارد؟

آیا وقت خروج سرمایه از فضای کشتیرانی کانتنری فرا رسیده است؟



شرکت میتسوبیشی خبر داد:

میتسوبیشی برنده تامین سیستم تامین LNG برای ۶ شناور شد

شرکت کشتی سازی میتسوبیشی خبر داده است که این شرکت سیستم تامین LNG شش شناور جدید را که با گاز LNG فعالیت میکنند را تامین خواهد کرد. این شرکت در وب سایت رسمی خود اعلام کرده است که قرار است ما تانکر سوخت، سیستم های تامین گاز و سیستم های کنترل سوخت ۶ کشتی جدید با سوخت دوگانه که توسط شرکت کشتی سازی Imabari در حال ساخت هستند را تامین کنیم.

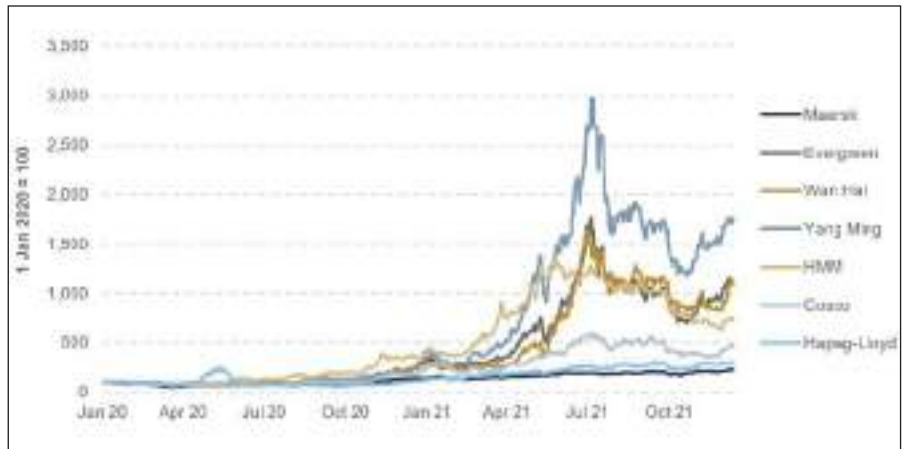
شرکت کشتی سازی میتسوبیشی در بیانیه خود آورده است ضمن ساخت سیستم تامین سوخت گاز برای تعداد زیادی از مشتریان که به دنبال ایجاد کشتی های با سوخت گاز هستند بدنبال تغییر روند استفاده از سوخت فسیلی در شناورها و ایجاد ارزش افزوده برای صنعت و پیروزی در این رقابت بزرگ است.

همچنین این شرکت معتقد است که به عنوان یک شرکت بزرگ تامین کننده در جهان به دنبال ترویج کربن زدایی در صنعت کشتیرانی هستیم و با تشویق به استفاده کشتی از سوخت گاز مایع بدنبال کاهش خطرات استفاده از سوخت فسیلی در جهان خواهیم بود. لازم به ذکر است بحث تغییر سوخت کشتی ها چند سالی است که به عنوان هدف کوتاه مدت موضوع کاهش گوگرد در سوخت مورد نظر بوده و سپس استفاده از سوخت هایی مانند LNG مورد توجه است. پیش از این دانشمندان پروژه ای وابسته به اتحادیه اروپا در یک تأسیسات پژوهشی در کپنهاگ دانمارک موتور برای کشتی ساخته اند که منحصر به فرد است. این موتور هم با سوخت دیزل کار می کند و هم با گاز طبیعی مایع و طوری طراحی شده تا گسیل گازهایی مثل دی اکسید کربن و اکسیدهای نیتروژن را کاهش دهد.

صاحبان کشتی تا کنون بیش از ۱۰۰ موتور از این نوع را برای تجهیز ناوگان هایشان خریده اند. خریداران اطمینان دارند که این سرمایه گذاری آنها در آخر برایشان سودآور خواهد بود زیرا مقررات محیط زیستی در بخش دریانوردی مرتباً سختتر می شود.

پیتر اندرسون، مدیریت شرکت حمل و نقل دریایی در اروپا می گوید: «باید چشم انداز درازمدت را دید. کشتی شما بین ۲۵ تا ۳۰ سال کار خواهد کرد و دیگر نمی توانید سوختهایی را به کار ببرید که گوگرد زیاد داشته باشد. وقتی این طور به مسئله نگاه کنید، می بینید که این راه حل به نفع هر دو طرف است.»

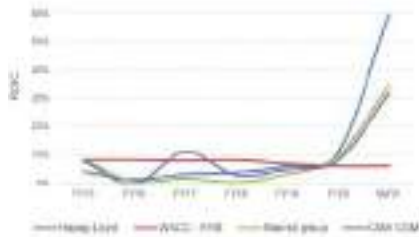
بیش از ۹۹ درصد ناوگان تجاری دنیا کشتی هایی هستند که با موتور دیزل کار می کنند و پژوهشگران باور دارند بازار بالقوه بزرگی برای کالای آنان وجود دارد.



تشویق شده اند که از فضای کشتیرانی کانتنری خارج شده و سرمایه خود را به حوزه دیگری ببرند. اما برخی از تحلیل ها ما را تشویق میکنند که در مورد این بخش هنوز نگاه مثبتی داشته باشیم.

واریانت جدید بیماری کرونا یعنی امیکرون ریسک ادامه دار مشکلات زنجیره تامین را مجدداً در جهان را بالا برده که میتواند باعث افزایش نرخ سهام در آینده شود. همچنین افزایش سرمایه شرکت های بزرگ در بازار در دوسال آینده ارزش سهام ها در بازار را نیز رشد خواهد داد.

شرکت Maersk اعلام کرده است در چند ماه آینده ۱۴.۵ میلیارد دلار در این حوزه سرمایه گذاری خواهد کرد که بر این اساس پیش بینی میشود با مجموع سرمایه گذاری دیگر شرکت



ما حداقل ۱۰۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری جدید در سال جاری صورت بگیرد. این موضوع و سرمایه گذاری های دیگر احتمالاً رشد دوباره بازار و حفظ ارزش سرمایه گذاری ها در سال جدید را تضمین میکند.

نمودار بالا نشان میدهد که در سال ۲۰۲۱ مقدار بازگشت سرمایه بیشتر از میانگین هزینه در این دوره شده است. این شرایط به احتمال زیاد در آینده هم پایدار خواهد بود تا شرکت های کشتیرانی مطمئن باشند که بارهای خود را میتوانند با هزینه مناسبی جابجا کنند در حالی که سود مناسبی نیز در مقابل میانگین هزینه بدست آورند.

موسسه تحقیقاتی اقتصادی کشتیرانی Drewry که بازوی تحقیقاتی سرمایه گذاری موسسه مشاوره کشتیرانی جهانی Drewry حساب می شود اخیراً در گزارش خود به احتمال رشد و سوددهی بخش کشتی های کانتنری پرداخته است. در بخشی از گزارش این ایده مطرح شده است که سرمایه گذاران هنوز باید سرمایه خود را در این حوزه حفظ کنند چرا که در سال ۲۰۲۲ دوباره شاهد رشد و سوددهی بیشتر در این بخش صنعت خواهیم بود.

رشدی که بخش کانتنری صنعت کشتیرانی در بورس جهانی صورت گرفت و در تصویر مشخص است بسیاری را به ادامه این رشد امیدوار کرده بود اما بازگشت و تغییرات قیمت ها در ادامه سال ۲۰۲۱ بسیار نجومی بود.

شرکت های لاینر آسیایی در این بخش بالاترین آمار را از خود به جا گذاشتند که تا نیمه دسامبر ۲۰۲۱ شرکت Yang Ming با رشد ۱۵۸۲ درصدی و Evergreen با رشد ۹۸۷ درصدی و Wan Hai با رشد ۹۷۶ درصدی همراه بوده است. شرکت HMM هم ۶۲۱ درصد بازده داشته است. بیشترین رشد متوسط در اروپا دیده شده است در جایی که سهام Hapag-Lloyd فقط ۱۹۲ درصد و سهام Maersk فقط ۱۲۳ درصد رشد داشته است.

مشخصاً مشکلاتی همچون پاندمی کرونا و مشکلات زنجیره تامین سود شرکت های حمل و نقل را در سال گذشته بسیار بالا برد. البته این موضوع در ادامه قدری کاهش داشت اما با کشف دوباره واریانت امیکرون این رشد دوباره بازگشت، در حالی که امید میرفت، بازارها دوباره به شرایط نرمال خود برگردند. آیا وقت خروج سرمایه از سهام کشتیرانی کانتنری فرا رسیده است؟

بدلیل رشد بسیار مثبت سهام و افزایش قیمت هزینه حمل و نقل که به اوج خود در دهه های اخیر رسید برخی از سرمایه گذاران



طبق داده‌های Hormuz Marine:

عمان افزایش تقاضای نفتکش را هدف گرفته است

براساس داده‌هایی که اخیراً یک تامین کننده محلی در عمان به نام Hormuz Marine اعلام کرده است که بازار نفتکش در عمان بدنبال فروش دوبرابری در سال ۲۰۲۲ است. سلیمان الهدرمی مدیرعامل Hormuz Marine اخیراً در مصاحبه ای گفته است فروش نفتکش ها در عمان حدوداً ۵۰۰۰ تا ۸۰۰۰ mt/month است. هدف بعدی آن است که به عدد ۱۵,۰۰۰ mt/month برسیم. الهدرمی گفته است که این هدف شش ماهه آینده ماست و میخواهیم که هدف آینده خود ۲۵,۰۰۰ mt/month را نیز در مدتی کوتاه بدست آوریم.

شرکت تامین کننده Hormuz در عمان اخیراً و در ماه آگوست قرارداد تامین نفتکش در سوهار امضا کرده است. همچنین این موضوع به تامین کننده در صلاله هم مربوط میشود. این مدیرعامل همچنین تاکید کرده است که رشد سوهار بزرگترین هدف ما در زمان کنونی است. این شرکت همچنین در دیگر بنادر عمان نیز فعالیت های گسترده ای دارد و فروش و تجارت در این بنادر را با تمرکز بر نفت خام عمان کنترل میکند. شرکت فروش نفت عمان اخیراً یک ترمینال در بندر الدقم افتتاح کرده است که انواع سوخت کشتی را در آن ارائه میدهد.

لازم به ذکر است که مؤسسه ارزیابی اس‌اندپی چندی پیش اعلام کرد چشم‌انداز اقتصادی عمان از حالت پایدار به حالت مثبت تغییر می‌کند، زیرا افزایش قیمت نفت و برنامه‌های اصلاحی مالی سبب بهبود کسری بودجه دولت می‌شود و از روند افزایشی سطح بدهی‌ها در سه سال آینده می‌کاهد.

این مؤسسه رتبه‌بندی، رتبه‌های اعتباری ارز خارجی و داخلی بلندمدت و کوتاه‌مدت عمان را به ترتیب B و B+ اعلام کرد.

عمان، تولیدکننده نفت نسبتاً کوچکی است که نسبت به همسایگان خود در خلیج فارس در برابر نوسان‌های قیمت نفت آسیب‌پذیرتر است، این کشور از سقوط قیمت نفت در سال ۲۰۲۰ و شیوع ویروس عالم‌گیر کرونا به شدت آسیب دید. انتظار می‌رود کسری بودجه عمان امسال بهبود یابد و به ۴۰۲ درصد تولید ناخالص داخلی برسد. کسری بودجه این کشور سال گذشته میلادی ۱۵۰۳ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور بود.



منابع رسمی هندی در گزارش‌هایی اعلام کرده اند:

سه کشتی با هویت جعلی در محل های اسقاط کشتی هند توقیف شده اند / شناورهای توقیف شده در خاورمیانه فعالیت می‌کردند

منابع رسمی هندی در گزارش‌هایی اعلام کرده اند که نیروهای دولتی هند سه کشتی که در ماه اخیر با هویت جعلی به محل اسقاط کشتی در آلانگ رسیده بودند را توقیف کرده اند.

مجموعه های دولتی اعلام کرده اند که آنها قصد دارند برخی از کشتی‌هایی که اکنون در لنگرگاه باوناگار هستند و به دنبال رسیدن به ساحل هستند را توقیف کنند. البته هنوز مشخص نیست که هند قرار است با این کشتی‌ها چه اقداماتی را صورت بدهد.

سه سال پیش بود که اتحادیه اروپا قانون جدیدی را تصویب کرد که براساس آن قوانین سختگیرانه تری برای اسقاط کشتی‌هایی که در اروپا به ثبت رسیده اند در نظر گرفته شد. براساس این قانون همه کشتی‌های بالای ۵۰۰ تن DWT باید توسط محل‌های اسقاط قانونی و دارای مجوز اسقاط شوند که اکنون بیشتر محدود به محل‌هایی در آلیاگا و ترکیه و برخی از مکان‌های در اروپا هستند. این در حالیکه که عموم محل‌های اسقاط کشتی در هند تاییده ی اتحادیه اروپا را ندارد.

در این شرایط دارندگان کشتی در اتحادیه اروپا روش‌های متفاوتی را پیش گرفته اند. برای مثال برخی از آنها با مجموعه‌های محدودی ادامه فعالیت داد، یا در بسیاری از موارد کشتی را به واسطه‌هایی به فروش میرسانند که ادعا میکنند برای صاحبان کشتی کار میکنند یا اینکه میگویند کشتی دوباره به فروش رفته است. عموم این کشتی‌ها توقف‌های بسیاری در بنادر خاورمیانه داشته اند پیش از آنکه به هند آمده و برای اسقاط اقدام کنند. این موارد در شرایطی صورت میگیرد که بسیاری از گروه‌های مردم نهاد و انجمن‌ها در اروپا برای این سختگیری‌ها اعتراضات زیادی را صورت داده اند. اخیراً دادستانی ایسلند اسنادی را از دفتر مجموعه‌ای از کشتی‌داران کشف کرده است که کشتی‌هایی را به فروش رسانده اند که در آخر کارشان به محل اسقاط در هند کشیده شده است.

در بین کشتی‌هایی که اخیراً در هند توقیف شده است یک شناور به نام Coral وجود داشته که یک تانکر نفت خام ۱۸ ساله بوده است که اخیراً

در لیبریا ثبت شده است. این کشتی با پرچم سائوتومه بعد از حرکت خود از خلیج فارس به این لنگرگاه رسیده است. براساس بررسی اسناد، این کشتی با شماره شناسایی غلط IMO در روزی به لنگرگاه رسیده است که دومین کشتی با نام Sea Golden هم با همین شرایط به این منطقه رسیده است. این شناور از هویت خواهر کوچکتر خود که چند سال پیش اسقاط شده استفاده میکرده است.

سه روز بعد از این ماجرا شناور دیگری به نام Harriet به لنگرگاه می‌رسد. بررسی اسناد نشان میدهد که کشتی مذکور تحت تحریم‌های اتحادیه اروپا قرار داشته است که البته نیروهای رسمی جزئیات بیشتری را از این ماجرا باز نکرده اند.

انجمن صنایع بازیافت کشتی در هند گفته است که چک کردن تمامی اسناد هر شناور پیش از اقدام به اسقاط اقدامی سخت و بسیار ناممکن است. آنها این موضوع را با خرید یک خودرو دست دوم مقایسه میکنند که شما تا حدی به فروشنده اعتماد میکنید. مدیر اجرایی این تشکل گفته است که هیچ بازیافت‌کننده کشتی، شناوری را به اسناد جعلی خریداری نمیکند. این مشکلات وقتی بوجود می‌آید که کشتی به لنگرگاه رسیده و در بررسی عمیق‌تر اشکالات اسناد مشخص میشود درحالی که آن اسقاط‌کننده کشتی پیش از این کشتی را خریداری کرده است.



مجموعه کشتی سازی Hudong Zhonghua چین:

بزرگترین کشتی کانتینری دنیا ساخته شد

مجموعه کشتی سازی Hudong Zhonghua چین، جدیدترین کشتی کانتینری متعلق به خط اورگرین را که بزرگترین کشتی کانتینربر جهان بر اساس ظرفیت رتبه بندی شده، ساخت.

این کشتی جدید، Ever Alot نام دارد و ظرفیت آن ۲۴۰۰۴ تی‌ای یو است.

کشتی Ever Ace هم که تا پیش از این بزرگترین کشتی کانتینربر جهان محسوب می‌شد در تابستان سال جاری ساخته شده بود و ظرفیت حمل ۲۳۹۹۲ تی‌ای یو را داشت.

مجموعه کشتی سازی Hudong Zhonghua سفارش ۱۳ کشتی کانتینری بزرگ را در سال ۲۰۲۱ دریافت کرد که شش کشتی را تحویل داده و در حال



حاضر سفارش های ساختی که به این شرکت داده شده، شامل ۱۹ کشتی کانتینری بزرگ است که قرار است تا سال ۲۰۲۵ تحویل شوند.

این کشتی های جدید با استفاده از آخرین اصول سبز (مطابق با ملاحظات محیط زیستی) برای به حداکثر رساندن کارایی و صرفه جویی در مصرف انرژی طراحی شده اند.

کشتی Ever Alot دارای طول ۱۳۱۲ فوت (۴۰۰ متر) و عرض ۲۰۲ فوت (۶۲ متر) است. مجموع ظرفیت (DWT) کشتی Ever Ace، دوپست و چهل و یک هزار و نهصد و شصت و یک تن است.

به گفته آلفالاینر، شرکت اورگرین بیشترین سفارش ساخت کشتی را از نظر تعدادی را بین تمامی شرکت های کشتیرانی کانتینری جهان دارد و از نظر ظرفیت کشتیهای سفارش داده شده، پس از خط کشتیرانی سوئیسی - ایتالیایی مدیترانه یا همان MSC حائز رتبه دوم است.

مجموع ظرفیت حمل کانتینر با کشتی های سفارش داده شده برای ساخت توسط کشتیرانی اورگرین ۶۰۷۴۰۲ تی ای یو است.

علاوه بر کشتی های فوق العاده بزرگ، امسال ۲۴ کشتی فیدر با ظرفیت بین ۱۸۰۰ تا ۳۰۰۰ تی ای یو نیز توسط اورگرین به شرکت کشتی سازی چینی سفارش داده شده است.

این سفارش ها به دنبال ۲۰ کشتی کانتینری هر کدام با ظرفیت ۱۵ هزار تی ای یو بود که ساخت آنها به صنایع سنگین سامسونگ سپرده شد.

هدف اورگرین که یک خط کشتیرانی تایوانی می باشد، ایجاد یکی از جوان ترین، پیشرفته ترین و پایدارترین ناوگان های دریایی حمل و نقل کانتینری در جهان است.

لازم به یادآوری است، خط کشتیرانی اورگرین تا پیش از اعمال تحریم های بین المللی بر علیه کشورمان، همانند اکثر خطوط شرکت های کشتیرانی مهم کانتینری جهان، با استفاده از کشتی هایی که قابلیت تردد به بندرعباس را داشتند، به ارائه خدمات حمل دریایی کانتینرهای حاوی محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی به مقصد یا از مبدا بندرعباس می پرداخت.

البته اکنون این قبیل کشتی های عظیم الجثه که اندازه آنها نسبت به سالهای گذشته بزرگتر شده، قابلیت تردد به بندر کانتینری ایران را به علت مسائل زیر ساختی و تجهیزاتی متعدد ندارند و فقط به بندر کانونی مناطق مختلف جهان از جمله خاورمیانه تردد می کنند.

سازمان بندر و دریانوردی ایران می گوید که ترمینال ۳ کانتینری بندر شهید رجایی در آینده به نحوی تکمیل و تجهیز خواهد شد که بتواند کشتی های حداکثر با ظرفیت ۱۸۰۰۰ تی ای یو را بپذیرد و تخلیه و بارگیری آنها را انجام دهد.

فراهم ساختن زمینه تردد مستقیم و منظم کشتی های کانتینری خطوط به بندر هر کشور، باعث کاهش قیمت تمام شده حمل کالاها و تقلیل مدت زمان حمل محمولات وارداتی، صادراتی و ترانزیتی (به دلیل حمل مستقیم و مستقل از بندر واسطه) می گردد که به تثبیت و تداوم رشد اقتصادی و بهبود نظام حمل و نقل و لجستیک کشورها کمک می کند.

طبق تازه ترین رتبه بندی منتشر شده:

کشتیرانی «Msc» رتبه اول را از «مرسک» گرفت / کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رتبه چهاردهم

طبق تازه ترین رتبه بندی منتشر شده، گروه کشتیرانی «ام اس سی» از «مرسک» پیشی گرفت و به عنوان بزرگ ترین خط کشتیرانی کانتینری جهان شناخته شد. همچنین طبق این رده بندی جدید، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با شش دهم درصد از ظرفیت حمل کانتینری در جهان و ظرفیت حمل فعلی ۱۵۰۰۴۰ تی ای یو در بین ۱۰۰ شرکت دیگر در رتبه چهاردهم قرار گرفته است.

بر اساس این ش، شرکت کشتیرانی سوئیسی-ایتالیایی مدیترانه (MSC) سال جدید را با عنوان بزرگترین خط کشتیرانی جهان از نظر ظرفیت حمل کانتینر آغاز کرد. آلفالاینر در رتبه بندی جدیدی که منتشر کرده برای اولین بار ام اس سی را با تنها ۱۸۸۸ تی ای یو ظرفیت بیشتر، بالاتر از مرسک در جایگاه اول قرار داده که بخش کوچکی از ظرفیت کل تقریباً ۳/۴ میلیون تی ای یو آن است.

ام اس سی به صورت خصوصی اداره میشود و افزایش ظرفیت خود را از طریق خرید کشتی های دست دوم، اجاره کشتی و ساخت کشتی های جدید به دست آورده است.

«آلفالاینر» پیش بینی می کند که MSC ظرفیت فعلی خود را نزدیک به ۲۵ درصد دیگر نیز افزایش می دهد و تقریباً یک میلیون تی ای یو به ظرفیت خود اضافه می کند.

ام اس سی که در سال ۱۹۷۰ تأسیس شده و برای بیش از چهل سال است که توسط خانواده آپونته اداره می شود، از یک کشتی به ناوگان فعلی با ۶۴۵ کشتی و با ظرفیت ۴۲۸۴۷۲۸ تی ای یو تبدیل شد.

ام اس سی امروزه به ۵۰۰ بندر در بیش از ۲۳۰ مسیر تجاری تردد دارد و سالانه بیش از ۲۳ میلیون تی ای یو کالا جابه جا می کند. مرسک نیز در سال ۱۹۷۵ حمل و

نقل کانتینری را با اولین کشتی از نه کشتی تازه ساخته شده خود آغاز کرد.

مدیر کنونی خط کشتیرانی مرسک که در سال ۲۰۱۶ زمام این شرکت را به دست گرفته، بارها گفته است که بر اندازه ناوگان تمرکز نکرده و در مصاحبه ای در اواخر دسامبر ۲۰۲۱ به بلومبرگ گفت: «اول بودن در ظرفیت هیچ معنایی ندارد». او می گوید به دنبال یک استراتژی تجاری برای تبدیل خط کشتیرانی مرسک به یک شرکت لجستیک زمینی و دریایی برای مشتریان است و سرمایه گذاری خود را در لجستیک سرعت می بخشد. همچنین امسال مرسک سرمایه گذاری در حوزه فناوری های سبز را اعلام کرد و عملیات ترمینالی خود را نیز گسترش داد. در ماه دسامبر ۲۰۲۱، مرسک بزرگترین خرید خود را اعلام کرد. این شرکت برنامه خرید LF Logistics که یک شرکت لجستیکی هنگ کنگی است را به ارزش ۶/۳ میلیارد دلار اعلام کرد.

غول کشتیرانی دانمارکی در حال حاضر ناوگانی متشکل از ۷۳۸ کشتی با ظرفیتی نزدیک به ۳/۴ میلیون تی ای یو دارد. مرسک صاحب ۶۰ درصد از ناوگان خود یعنی ۳۳۰ کشتی است و برخلاف تصور رقبا، مرسک هنوز برنامه ای برای توسعه گسترده ناوگان کانتینری خود اعلام نکرده است.

علاوه بر ام اس سی، سایر خطوط کشتیرانی مهم مانند CMA CGM, Hapag-Lloyd, COSCO, ONE, Evergreen و HMM، هر کدام برنامه هایی را برای افزایش حداقل ۲۰ درصدی ظرفیت خود اعلام کرده اند. مرسک در آگوست ۲۰۲۱ با سفارش هشت کشتی با ظرفیت ۱۶ هزار تی ای یو با موتورهای با سوخت متانول خبرساز شد اما کل سفارشات ساخت کشتی آن تنها شش درصد از ظرفیت فعلی را نشان می دهد. مرسک برخلاف سایر رقبا، هیچ کشتی فوق العاده بزرگ با ظرفیت بیشتر از ۲۴ هزار تی ای یو سفارش نداده است.



مسعود پل‌مه در مراسم رونمایی از کتاب بر مدار دریا :

امیدواریم با تغییر نگرش در حوزه دریا، روح جدیدی به فعالیت‌های کسب و کار افرادی که در آینده می‌خواهند ایران را رقم بزنند، بدمیم.

مراسم رونمایی از کتاب بر مدار دریا با حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در خبرگزاری تسنیم برگزار شد. در این مراسم همچنین رئیس کمیته توسعه دریا محور مجمع تشخیص مصلحت نظام و معاون توسعه بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران حضور داشتند.

نویسنده این کتاب پروفیسور «یوانیس تئوتاکاس» است که توسط امید اسلام جمال گلزاری معاون بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ترجمه شده است. در این کتاب به مسائل مربوط به مدیریت شرکت‌های کشتیرانی پرداخته شده است.

مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مراسم رونمایی از کتاب بر مدار دریا با بیان این‌که ترجمه کتاب مدیریت شرکت‌های کشتیرانی نقش بسیار شایسته‌ای در توسعه فرآیندهای تجاری کشتیرانی دارد، اظهار کرد: خلاء این موضوع همیشه احساس می‌شد، علی‌رغم این‌که تلاش‌های زیادی شده تا گسترش علم، فرهنگ و دانش فعالیت‌های کشتیرانی با تاثیرگذاری حداکثری شکل بگیرد، اما متأسفانه تا کنون خیلی عقب هستیم.

وی ادامه داد: بخشی از این مسئولیت بر عهده دولت و بخش دیگری بر عهده بخش خصوصی است. هر دو بخش آنطور که شایسته این امر بوده با توجه به جایگاه بالای کشتیرانی در اقتصاد ایران، نتوانسته‌اند این اتفاق را رقم بزنند.

وی افزود: مطالبی که کتاب بر مدار دریا می‌تواند به ما امکان لازم برای جان‌نشین‌پروری برای توسعه فعالیت‌های دریایی را بدهد.

وی تصریح کرد: تجاری‌سازی از سایر شرکت‌های دریایی که نقش مثبتی در توسعه داشته‌اند، بسیار خوب منتقل کرده و امیدواریم با استمرار این نوع کتاب امکان توسعه اقتصاد دریا محور را در سطوح بالا داشته باشیم. اگر مدیران و مسئولان شناخت عمیق‌تری داشته باشند باعث می‌شود این شناخت به سایر شقوق زندگی تسری پیدا کند.

وی یادآور شد: دو سال قبل جلسه‌ای با یکی از معاونان سه قوه داشتیم؛ وقتی کشتیرانی را معرفی کردم، سؤال کرد که آیا ما کشتی هم داریم! بنده جا خوردم

که آیا این سؤال مزاح بود یا از سر کنجکاو نمی‌دانم. این یک تمثیلی از این است که دید و نگاهی از حوزه اقتصادی مهم یعنی دریا وجود ندارد.

دبیر انجمن شرکت‌های کشتیرانی گفت: امیدواریم با تغییر نگرش در حوزه دریا، بتوانیم روح جدیدی به فعالیت‌های کسب و کار افرادی که در آینده می‌خواهند آینده ایران را رقم بزنند، بدمیم. امیدواریم این فرهنگ و اقل اقدام روز به روز گسترش یابد و برای اشاعه اقدامات بعدی در حوزه دریا کمک خواهیم کرد.



به‌همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

گردهمایی مروری بر آخرین تحولات زنجیره تامین برگزار شد

گردهمایی مروری بر آخرین تحولات زنجیره تامین در حوزه های حمل و نقل دریایی، خدمات بندری، لجستیک و فن آوری اطلاعات با همت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در تاریخ ۳۰ آذر ماه ۱۴۰۰ در محل همایش‌های رایزن با حضور مدیران شرکت‌های عضو، جمعی از مدیران سازمان بنادر و دریانوردی، اعضاء هیات مدیره انجمن کشتیرانی برگزار شد. در ابتدای این مراسم مسعود پل مه دبیرکل انجمن ضمن خوش آمدگویی به مهمانان به ضرورت ادامه این چنین نشست‌هایی تاکید کرد.



در این همایش مهندس علیرضا چشم جهان آخرین تحولات زنجیره تامین در دنیا از سال ۱۹۹۹ و با مروری بر رخدادهای سال گذشته و تاثیر بحران‌هایی مانند کوید ۱۹ و عوامل تاثیر گذار بر چرخه حمل و نقل جهانی با تکیه بر به روز ترین آمار و اطلاعات جهانی به حاضرین ارائه نمودند. همچنین ایشان علاوه بر بروزرسانی اطلاعات جهانی این حوزه، پیش بینی بازار در آینده و نیازهای احتمالی و همچنین راهکارهای پیشنهادی برای نقش پر رنگ تر حمل و نقل دریایی ایران در زنجیره تامین جهانی ارائه کردند.



گزارش سفر ۲ روزه هیات مدیره انجمن کشتیرانی به بندرعباس

در هفته ابتدایی دی ماه جمعی از اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران سفری دو روزه به شهر بندرعباس داشتند. در این سفرها ضمن جلسه‌ای که با مدیرکل بنادر و دریانوردی سازمان بنادر در استان هرمزگان برگزار شد این افراد بازدید از سالن‌های ترخیص و گمرک بندر شهید رجایی داشتند.

همچنین جلسه‌ای با اتحادیه کارگزاران گمرکی بندرعباس برگزار شد که در این نشست که تا پاسی از شب نیز طول کشید مسائل و مشکلات مشترک مورد بررسی قرار گرفته و برخی از ابهامات فی مابین حل و فصل شد. در بخشی از این نشست در رابطه با طرح بیمه برگشت سالم کانتینری که توسط انجمن کشتیرانی ارائه شده است گفتگوهایی برای ارائه آموزش‌های لازم به اعضای اتحادیه صورت گرفت.



در روز دوم سفر ابتدا بازدیدی در راستای بررسی و شناخت شرایط کار و مشکلات کسب و کاری از دو دفتر شرکت‌های دریایی متحد پاسارگاد و توشه‌بر در بندرعباس انجام شده و اعضای هیات مدیره انجمن با کارکنان این مجموعه‌ها برای بهبود روند کسب و کار گفت‌وگو کردند. سپس نشست مشترک انجمن با مدیران و فعالین حوزه لجستیک بندری در اتاق بازرگانی بندرعباس برگزار شد. در این نشست حاضرین به ارائه مسائل و مشکلات خود خطاب به هیات مدیره انجمن پرداخته و در همین زمینه اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با تاکید بر ضرورت توجه به مسائل مشترک و همچنین لزوم افزایش آموزش در حوزه‌های دریایی و بندری به برخی از سوالات مطرح شده در این نشست پاسخ دادند.

و ادامه داد: در شرایط فعلی که برخی از کشتی‌ها با توجه به شرایط تحریم در وضعیت‌هایی خاص خود را به ایران رسانده و تردد مرتبی بین بنادر مختلف از و به مقصد ایران دارند اما آن کشتی‌ها در بنادر خارج از ایران با همین شرایط تحریم به فعالیت خود ادامه می‌دهند اما در ایران به مشکلات زیادی برمی‌خورند که حل آن نیازمند نگاه مهربانانه مسئولان مربوطه است.

فرداد فیروزپور عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در نشست هم اندیشی هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با محمدی کرجی ران مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: برخی از اقداماتی که توسط سازمان‌ها در راستای فعالیت‌های دریایی و بندری صورت می‌گیرد باعث افزایش هزینه‌های این حوزه شده است.

وی با اشاره به وقت گیر بودن روند کنونی دریافت دموارژ از شرکت‌ها ادامه داد: اقداماتی که صورت گرفته بسیار محدود بوده و کمکی به توسعه این روند نکرده است و همچنین در رابطه با موضوع نیروهای حمل بار محل مناسبی برای استراحت این افراد وجود نداشته ضمن آنکه همین موضوع باعث مشکلات جدی‌ای برای تخلیه و بارگیری کشتندها شده است.

محمدی کرجی ران مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان در نشست هم اندیشی با هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: برگزاری این جلسات برای شنیدن و حل شدن مشکلات باید ادامه پیدا کند و اصل فعالیت ما برای کمک به تاجر و کسی است که بار را جابجا میکند و همه ما در خدمت این تاجر هستیم که بتواند تجارت سهل را با حداقل قیمت تمام شده انجام دهد. قرار است که ما با همه خدمات گیرندگان از سازمان بنادر جلسات مشترکی داشته باشیم و موضوعاتی که در چرخه حمل و نقل چالش‌هایی را ایجاد کرده است را بتوانیم روان کنیم و این اولین و آخرین جلسه خواهد بود.

وی افزود: اگر مشکلی در سامانه‌ها یا سیستم و نفارت وجود دارد باید با جزئیات این مسائل بررسی شود و مشکلات آن حوزه حل شود. ضمن آنکه اگر آسیبی هم به تجهیزات و کانتینرها وارد می‌شود باید این موضوع بررسی شود که البته ضرورت وجود سی پلیت در این عرصه نباید فراموش شود چرا که ما بر حسب قانون باید این چک را از طریق سی پلیت صورت دهیم و اگر هم مشکلی وجود داشته باشد باید به IMO هم گزارش خود را ارسال کنید. البته ما شرایط تحریم و موارد اینچنینی را درک می‌کنیم و از آن طرف هم قابل قبول نیست اگر کانتینری سی‌پلیت نداشت خراب شده و این آسیب پیگیری نشود.

کرجی ران ادامه داد: انجمن کشتیرانی محل رجوع شرکت‌های کشتیرانی است تا مسائل و مشکلات شرکت‌ها از این طریق به ما برسد. کشتیرانی‌ها همیشه همراه ما بوده‌اند و ما هیچ موقع شرکتی را مقابل خودمان ندیدیم و امیدواریم این همکاری ادامه داشته باشد.



گزارش نشست هیات مدیره انجمن کشتیرانی با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

نشست هم اندیشی هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با محمدی کرجی ران مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان صبح هفتم دی ماه ۱۴۰۰ در محل ساختمان مرکزی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان برگزار شد.

لازم بذکر است که در این نشست تعدادی از شرکت‌های کشتیرانی، نماینده کشتیرانی، سرمایه گذاران بندری مشتمل بر محوطه‌داران و سایر ارائه دهندگان خدمات بندری حضور داشتند.

در بخشی از این نشست مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: شرکت‌هایی که در عرصه خدمات دریایی و بندری فعالیت می‌کنند سرمایه‌های خود را در این عرصه بکار گرفته و توقع دریافت خدمات خوب دارند. بنادر باید این قابلیت را داشته باشند که با سرویس دهی مطلوب براساس آنچه نرم جهانی است به توسعه و افزایش بهره وری و کاهش هزینه‌ها برای شکوفایی اقتصادی کشور کمک کنند.

وی همچنین با اشاره به اینکه مدیریت میدانی باید به گونه‌ای عمل کند که نگاه تسهیل‌گرایانه داشته باشد، افزود: قانون فاقد روح است و آن عمل مجری قانون است که به این قانون روح میدهد و اگر عمل مجری قانون به توسعه اقتصادی کمک کند قطعا مطلوب بخش خصوصی هم خواهد بود. برخی از رویکرد های اجرایی که در سازمان‌ها دیگر نسبت به کسب و کار ما رقم می‌خورد باید توسط سازمان بنادر به عنوان هادی و تسهیل گر بخش خصوصی کمک کننده باشد تا هدر رفت منابع انسانی و مالی به حداقل رسیده و در نتیجه دور و تسلسل باطل صورت نگیرد.

پل مه افزود: البته شاید انتظار عبثی باشد که سازمان مستقیما به مداخلات و مسائل کاری ما با دیگر مراجع دولتی ورود کند اما آن بخش که سازمان میتواند به بهبود روند فعالیت و کسب و کار ما کمک کند قطعا مورد توجه خواهد بود. ورود سازمان برای تلطیف بعضی قوانین در شرایط کنونی ضرورت پیدا کرده است که اگر این اتفاق

نیافتد انگیزه برای فعالیت همکاران ما نخواهد بود. و همچنین در پایان جلسه با تاکید بر نکاتی که دیگر حاضرین بیان کردند گفت: نکاتی که دوستان ما بیان می‌کنند به این معنی نیست که ما سازمان بنادر را مقصر جلوه میدهیم و اگر نکته‌ای هم وجود دارد دلیل‌اش آن است که ما به دنبال حل کردن مشکلات هستیم.



محمد نیک پی نائب رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در بخشی از نشست هم اندیشی هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با محمدی کرجی ران مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان گفت: یکی از مسائلی که باید مورد توجه قرار گیرد شکایت‌های بسیاری است که در رابطه با آسیب به کالا یا کانتینر در بنادر هرمزگان است. وی افزود: خسارات مشهودی در برخی از کانتینرها بوجود می‌آید که مسئول مربوطه این موضوع را گزارش نکرده و در بازبینی خود از این موضوع چشم پوشی کرده‌اند.

نیک پی ادامه داد: بعضا مشاهده می‌شود که برخی از اپراتورها به اشتباه و در حین وارد کردن داده‌ها در سامانه اطلاعاتی را به غلط ثبت می‌کنند اما این امکان وجود ندارد که آنها اطلاعات را اصلاح کنند و همین موضوع باعث تحمیل هزینه‌های زیادی به شرکت‌ها شده است که نیازمند اصلاح این رویه از سمت سازمان است.

نائب رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به موضوع قوانینی که در حوزه گمرکی گاهی شرکت‌ها را دچار چالش‌هایی کرده است از مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان خواست که با مسئولان مربوطه این موضوعات را بررسی کرده



گفتگوی ویژه با بندر با علی داود ترکمان مدیرعامل شرکت تابدواتر خاورمیانه

ترکمان؛ واگذاری اپراتوری ترمینال‌ها مانع اصلی رشد بخش خصوصی شده است / مدیران دولتی از ترس رسانه‌ها و درگیری با مفسده‌ها دست‌په عصا شده‌اند

▼ مدیرعامل شرکت تابدواتر خاورمیانه در گفتگویی که اخیراً با نشریه با بندر انجام داده است معتقد است که ایران جزیره آرزوی سرمایه‌گذاران است و یک همت دولتی و جسارت مدیران لازم است که با کمک بخش خصوصی بتوان نتایج خوبی را از سرمایه‌گذاری در حوزه دریایی و بندری بدست آید. در ادامه محتوای این مصاحبه را مطالعه می‌کنید.



ممکن است فردی استاد دانشگاه خوبی باشد اما عمل گرا و مدیر خوبی نباشد. یعنی ممکن است افرادی در مناصبی حضور داشته باشند که بتوانند از این قانون کنونی برای پیشبرد اهداف استفاده کنند.

باید این روزها در ابتدای دولت و مجموعه جدیدی اجرایی کشور قرار گرفته‌ایم. بیم و امیدی از یک سری تغییرات در دولت وجود دارد. شما به عنوان یک فعال صنعت کشتیرانی کدام وجه این ماجرا را پر رنگ تر می‌بینید؟ امید یا بیم؟

شرایط واقعیت‌ها خوب باز هم ترکیبی از بیم و امید است، اما وظیفه‌ی من این است که امیدوار باشم و امید را در مجموعه خودم پرورش بدم و تکثیر کنم، اگر با ناامیدی برویم جلو قطعاً ضربه می‌خوریم اما همیشه امیدوار به اتفاق‌های خوب هستیم.

باید در سال‌های گذشته تلاش‌های زیادی برای جذب سرمایه‌های خارجی در صنعت صورت گرفته است اما برخی از این تلاش‌ها یا کاملاً ناموفق بوده یا به نسبت موفقیت کاملی را بدست نیاورده است. شما هم در این حوزه‌ها تجربه‌هایی دارید؟

واقعاً ایران جزیره و آرزوی سرمایه‌گذاران است چرا که بخش‌هایی از این سرزمین بیش از ۳۰ سال است که دست نخورده باقی مانده است. ایران یکی از کشورهایی است که آرزو و آمال سرمایه‌گذاران است. ظرفیت، پتانسیل، نیروی انسانی، اقتصاد، ثروت، منابع زیرزمینی و همه اینها عواملی هستند که سرمایه‌گذاران در دنیا دنبال‌شان می‌گردند. پس سرمایه‌گذاران دنیا اگر یک شرایط انبساطی فراهم شود قطعاً هجوم می‌آورند.

حالا نمی‌دانم شما خاطرتان است یا نه چند ماهی که ما بعد از برج‌ها داشتیم تقریباً هتلی در تهران گیر نمی‌آمد که خالی باشد، همش هم رزرو شرکت‌های خارجی بود و آمده بودند پای کار که کار کنند که متأسفانه حالا با موضع ترامپ در ریاست جمهوری و خروج از برجام به آن نقطه مطلوب نرسیدیم. اما خوب این یک تجربه‌ای که ما در آن چند ماهی که بعد

تغذیه می‌شوند و یا وابسته به بنیادها یا نهادهای دیگر هستند.

به این خاطر من هنوز اعتقاد دارم جامعه ما به سمت و سوی خصوصی‌سازی نرفته است و اصلاً خود فرهنگ خصوصی‌سازی و این‌که شرکت‌ها کار کنند و بخش خصوصی فعال شود هنوز به درستی شکل نگرفته است. دولت باید به شدت کوچک شود چرا که این دولت بزرگ اصلاً اجازه خصوصی‌سازی را از منظر من به عنوان یک فعال بخش خصوصی، نمی‌دهد.

باید یعنی به نظر شما قانون دچار ایراد است یا برخی نقرات با نظرات شخصی خود به این مسائل و مشکلات دامن زده‌اند؟

نه تقریباً ترکیبی از اینها است. هم ما در بعضی موارد قانون شفاف لازم داریم. اگر الان یک سرمایه‌گذاری بخواهد ورود کند، واقعاً تکلیف خودش را نمی‌داند و نمیداند که بسترها آیا آمادگی لازم برای سرمایه گذاری را دارد که آنها ترغیب شوند در این عرصه ورود کنند یا نه. البته قانون آنچنان می‌شود گفت که مانع نیست چون قانون راه‌حل‌ها و روزنه‌هایی دارد که می‌شود یک مرد عمل بیاید و وارد شود و از این روزنه استفاده کند. پیش از این مردانی عمل‌گرا در نهادهای حاکمیتی بوده‌اند که خواستند کار کنند و از همین قانون موجود به نحو احسن استفاده کرده و آن قانون دست و پایشان را نگرفت است. اما از آن طرف ممکن است افرادی هم باشند که ترسی در وجودشان باشد که نتوانند عمل‌گرا بوده و نتوانند در جایگاه مناسب خود تاثیرگذار باشند.

ترکمان: همیشه امیدوار به اتفاق‌های خوب هستیم. ایران جزیره آرزوی سرمایه‌گذاران است اما زیرساخت‌های ما آماده نیست.

باید جناب ترکمان ممنون از فرصتی که در اختیار ما قرار دادید. به عنوان سوال اول درخواست داشتیم که به برخی از چالش‌های صنعتی که در آن فعالیت می‌کنیم بپردازید و دیدگاه شما را درباره این موضوع بدانیم.

یکی از مسائل و چالش‌های ویژه ما در صنعت کشتیرانی و بندری ماجرای واگذاری‌ها است. این واگذاری‌ها مانند واگذاری اپراتورها و اپراتوری ترمینال‌ها مانع اصلی رشد بخش خصوصی شده است. شاید رفع این موضوع از منظری ساده باشد اما پیچیدگی‌های خاص خودش را دارد. نه حاکمیت و نه سازمان بنادر آن سرعت مناسب را دارد و نه قوانین حاکمیتی و قوانین نظارتی هم اجازه می‌دهد که سازمان‌های حاکمیتی در موضوع این واگذاری‌ها اقدام مناسبی را انجام دهند.

ترکمان: به رقابت علاقه‌مند هستیم اما شرکتی در سطح ما وجود ندارد.

بالاخره باید حاکمیت این بحث را به عنوان یک چالش در خودش حل کند که آیا قرار است این حوزه اقتصادی کشور از حوزه‌ی دولتی خارج شود و برود به سمت بخش خصوصی؟ قطعاً زائده‌هایی هم دارد، مشکلات خاصی دارد، مفسده دارد، همه اینها طبیعی است اما نهاد نظارتی باید قبل از این‌که واگذار شود کاملاً کنترل داشته باشد که مفسده‌ای در آن نباشد. اهلیت نفر، صلاحیت نفر مدنظر قرار بگیرد و بعد واگذاری انجام شود.

اما حالا به خاطر همین ترس‌هایی که در وجود حاکمیت برای واگذاری‌ها وجود دارد یک موقعی می‌آیند و کار را به نهادهای زیردستی واگذاری می‌کنند یا مثلاً به تعاونی‌ها یا صندوق‌های بازنشستگی یا شرکت‌های به نوعی خصولتی. این واقعا خصوصی‌سازی نیست و اسمش را در ظاهر می‌خواهیم خصوصی معرفی کنیم. در اینجا نمی‌خواهند قانون را بشکنند اما قانون را خم کرده و به آستانه شکست می‌رسانند.

در این مدل بازار آزاد به آن شکل مرسوم معنی نمیدهد چرا که بازی در نهاد قدرت و در اختیار دولت است و هیچ رقابتی وجود ندارد. اکنون که ما در یک شرکت خصوصی هستیم هنوز هم معنی رقابت را در همین عرصه کار و کسب خودمان درک نکرده‌ایم چون هنوز یک بخش‌هایی از این کسب و کار در اختیار سازمان بنادر و دیگر مجموعه‌های وابسته به دولت است.

از طرف دیگر هم شرکتی که بتواند با ما و در حد و اندازه ما و خدماتی که می‌دهیم رقابت کند هم وجود ندارد در حالی که ما به رقابت علاقه‌مند هستیم. شرکت‌هایی هم که هستند یا فراتر از ما بوده و به عنوان یک شرکت خصولتی از نهادهای حاکمیت

از برجام داشتیم کاملاً نشان می‌داد که این سرزمین پتانسیل‌های بسیار خوبی دارد، پتانسیل‌هایی که بعضاً ممکن است مدیران ما هم از آن خبر نداشته باشند.

در ایران چه از بعد منابع طبیعی چه از بعد دریا و بندری زمینه‌های خیلی خوبی وجود دارد و نتیجه‌اش هم این بود که مجموعه همین هلدینگ توانست با بزرگ‌ترین اپراتورهای دنیا قرارداد ببندد تا آنها بیایند در ایران و کارهای بزرگی را صورت دهند و اگر ما یک مقدار تعلل نمی‌کردیم قطعاً آنها آمده بودند، سرمایه‌گذاری کرده و کلنگ می‌زدند و سرمایه می‌گذاشتند و قطعاً برای مسائل و مشکلات هم یک راه حل پیدا می‌کردند که البته یک مقدار هم قوانین اجازه نداد.

ضمن این که شما می‌بینید که اگر فردا یک برجام ۲ در کشور اتفاق بیافتد و اگر سرمایه‌گذاران بیایند بسیاری از زیرساخت‌های ما آماده نیست. شما به سایت وزارت اقتصاد یا سایت امور خارجه مراجعه کنید؛ قوانین سرمایه‌گذاری چقدر برای ما شفاف است؟ کدام دفترچه آماده است که اگر یکی آمد مسیرش را بشناسد، واقعاً این نیست.

سرمایه‌گذار خارجی می‌آیند بعد چند وکیل می‌گیرد بعد تازه وکیل که می‌گیرد، وکیلی که الان در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی کار کند که در این زمینه واقعاً تسلط داشته باشد وجود ندارد. شما مثلاً وکیل در حوزه ارث در حوزه طلاق و در حوزه بحث‌های دیگر پیدا می‌کنید و می‌بینید ۱۰۰ها نفر می‌شود پیدا کرد اما در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی ما اینگونه افراد وجود ندارند.

ایران الان یک جزیره است، جزیره‌ای که باید بیایند و این کارها در آن شروع شود، اگر این زمینه‌ها و این زیرساخت‌ها در اینجا فراهم شود قطعاً بهترین گزینه است برای سرمایه‌گذاری. چرا که به نظر من ایران یک دوره ۳۰ ساله طلایی برای سرمایه‌گذاری خواهد داشت.

پیشنهاد باز هم در موضوع سرمایه‌گذاری خارجی چقدر ساختار دولتی و چقدر ساختار خصوصی مقصر است؟ چون قطعاً همه ایرادها از سمت ساختار دولتی نیست.

عمده‌ی مسائل حضور خارجی‌ها و مواعنی که ما می‌بینیم به عدم شفافیت‌ها و گره‌هایی که باید توسط حاکمیت، توسط مجلس و حوزه‌های قانون‌گذاری رفع و شفاف شوند.

از لحاظ ثروت، اقتصاد و نیروی انسانی در رنکینگ خوبی از اقتصاد دنیا قرار داریم و دیگران هم این زیرساخت‌های ما به اضافه توان‌های بالقوه و مزیت‌های نسبی ما را کاملاً بهتر از ما شناسایی کرده‌اند. یعنی اگر من و شما دریاچه‌ی ارومیه را نگاه می‌کنیم، یک ژاپنی یا یک اروپایی، ممکن است آن را به عنوان یک پروژه ارزشمند نگاه کرده و شاید ده‌ها پروژه ویژه را در مورد آن در ذهن بیاورد.

حتی در سال‌های گذشته هم ارتباطات مدیران ما با

خارج از ایران قطع شده و لازم است که حتی یک دوره بازآموزی برای مدیران گذاشته شود تا باز با فضای بیرون آشنا شوند. حتی اگر از همین فردا هم این تغییرات صورت بگیرد در این سال‌ها انقدر قوانین بین‌المللی و قوانین تجاری تغییرات داشته است که لازم است حوزه‌های مختلف بازآموزی صورت گیرد.

پیشنهاد ممنون از نکاتی که گفتید؛ قطعاً در این مسیر شما با برخی دیگر از چالش‌ها هم مواجه هستید و خوشحال میشیم در مورد آن موارد هم صحبت کنید.

صنعت که خودش یک زنجیره است، دریا و بندر یک زنجیره‌ای هستند که الان حتی دیگر زنجیره دریا و بندر را فقط در نظر نمی‌گیرند آن پارک‌های لجستیکی که ایجاد می‌شود end user را مدنظر قرار می‌دهد بنابراین شما اگر یک کالایی را سفارش دادید می‌توانید این کالا را از هلند سفارش دهید و در یک بازه‌ی زمانی به دست شما برسد یعنی آمدن این زنجیره تأمین مدیریت و مدیریت تأمین که مطرح می‌کنند دیگر خیلی از این فضاهای وقت‌بر و شرایطی که زمان را طولانی می‌کند اینها همه دیگر حذف شدن، خوب توسط چه چیزی؟

توسط سیستم‌های کشتیرانی، سیستم‌های هوشمندسازی که ایجاد شده و سرعت عمل و زیرساخت‌هایی که در بنادر مبدأ و مقصد ایجاد می‌کنند. اگر کالایی برسد با سرعت معمول بخواهد به تهران به دست ما برسد از بندر از خارج از ایران برسد بندر عباس تا بخواهد بیاد تهران و تهران تقسیمش کند یا برسد بندر امام تا برسد تهران تقسیم شود، با این زیرساخت‌هایی که ما داریم، زیرساخت‌هایی که می‌شود گفت کوزر و مریض داریم، متأسفانه اکثراً یک نقاط ضعفی دارند که باید برطرف شوند.

مثلاً الان ما از بندر امام به تهران، راه‌آهن داریم سیستم ریلی داریم، اما یک نقطه ضعف دارد و آن هم بحث سرعت سیر است. اما مشکل کجاست؟ ۳۰، ۴۰٪ این سرعت سیر برمی‌گردد به یک نقطه‌ای از این مسیر به فرض چند صد کیلومتری که می‌آیند در مثلاً منطقه‌ی درود به لحاظ نوع ساختاری که هست سرعت را کاهش می‌دهد.

اما الان یا بودجه‌اش نیست یا بحث‌هایی دیگر یا همتش نیست. چندین سال از همه‌ی کارشناسان ریلی هم پرسید همه این عیب را می‌دانند، اما فعلاً همتی رویش نیست که اینها برطرف شود. ما اگر سرعت سیر را برطرف نکنیم قطعاً مشکلات بزرگتر می‌شود. ما زیرساخت را داریم اما زیرساخت ما و سرعت ما برای ۴۰ سال پیش کاربرد داشته است.

◀ **ترکمان: تمام موفقیت‌ها حاصل جسارت مدیران است.**

پیشنهاد کرونا و کاهش سفرها شاید کمک بسیاری میکرد که این اصلاح و بهبودی هم صورت می‌گرفت، چرا در این مسائل توجهی صورت نگرفت؟

وقتی مراجعه می‌کنیم به راه‌آهن، مراجعه می‌کنیم به وزارت راه، همه خودشان این ایراد را شناخته و عیب را پیدا کرده‌اند اما مشکلاتی مثل بودجه یا بحث‌های دیگری وجود دارد که یک مدیر نیامده و تصمیم نگرفته که این اصلاح انجام شود.

یکی از این دلایل هم آن است که بسیاری از مدیران دولتی به خاطر اینکه از لحاظ رسانه‌ای درگیر بحث‌های مفسده‌ای و خبرسازی نشوند بسیار دست به عصا شده و این برای کشور ما بسیار بد است. مفسده اتفاق خوبی نیست اما دست به عصا شدن مدیران ما و مدیران محتاط خطرش خیلی بیشتر از مفسده است. یک مدیر وقتی محتاط می‌شود یعنی کل اقتصاد یعنی کل زیرمجموعه‌اش محتاط می‌شوند، این خطرش خیلی زیادت‌تر از مفسده است.

پیشنهاد لطفاً در مورد این موضوع محتاط شدن مدیران بیشتر توضیح دهید.

بگذارید یک مثال بزنم. اگر یک بچه شنا بلد نباشد خوب خطر غرق شدن هم دارد. اما من اگر بیایم فرزندم را جوری باربیاورم و انقدر از آب بترسانمش که اصلاً نزدیک آب نشود، این بچه تا آخر عمر خطر غرق شدن را دارد اما من می‌توانم دورا دور مراقبش باشم، در عین حال در آب کم عمق شنا را بهش یاد بدهم تا دست و پا زدن و ماندگاری در آب را یاد بگیرد و بعد به مرور تشویقش کنم تا یاد بگیرد و دیگر اصلاً خطری به نام غرق شدن که تا دیروز من را تهدید می‌کرد، فردا و فرداها دیگر تهدید نمی‌کند.

احتیاط برخی مدیران ما هم از این جنس است که شما بعضی چیزها را اصلاً لازمی نداری که دیگر یاد بگیري، بعضی مهارت‌ها را فراموش می‌کنی از ترس این که بعداً به تو به عنوان اختلاس‌گر به عنوان نمی‌دانم یک وزیر بد یک معاون وزیر بد یاد نکنند.

خب یادگیری جسارت کار انجام دادن مهم است. تمام موفقیت‌ها حاصل جسارت است، جسارت با احتیاط از بین می‌رود. احتیاط را می‌تواند سازمان بازرسی ایجاد کند، می‌تواند نهادهای دیگر حاکمیتی این خطر را ایجاد کنند.

پیشنهاد بنظرتان اگر قرار باشد برخی از این مسائلی که گفتید حل شود چه کارهایی باید صورت گیرد؟

من اعتقاد بسیاری دارم که اگر ساختارهای ما بخواهد درست شود در ابتدا باید از دولت شروع کرد. مثلاً دولت باید کوچک‌سازی خودش را در نظر بگیرد. هرچی دولت کوچک شود، باید به تناسبش کفه دیگر که بخش خصوصی باید بزرگ شود، من اعتقاد دارم شرکت‌های بزرگ کشور را می‌سازند نه دولت بزرگ، و این نکته‌ای که باید بهش اعتقاد پیدا کنیم، مجبوریم

سیستم‌های قضایی و سیستم‌های بازرسی واقعاً باید در مخفی‌ترین جایگاه اقتصاد کشور قرار بگیرند، که امنیت ایجاد شود، کارآفرین ترس نداشته باش. باید طرف ترسش این باشد که اگر خلاف کرد، سیستم‌ها می‌آیند ورود می‌کنند نه این که دائم هر روز با یک رسانه با چیز دیگری در معرض تهدید باشد.

پایند به نظر شما در این مسیر انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته ایران چه نقشی می‌تواند داشته باشد و چه کاری را می‌تواند برای رشد صنعت صورت دهد؟

خب انجمن‌ها اگر به آن هدفی که بخاطر آن تشکیل شده باشند اعتقاد هم داشته باشند و بخواهند رشد کنند باید تلاش کنند که آن قسمت‌های دولتی که عرض کردم مانع ایجاد می‌کنند را یا خودشان یا دولت حذف کند. این همان کوچک‌سازی دولت است و اگر دولت کوچک شود در مقابل این انجمن‌ها که متشکل از شرکت‌ها هستند رشد خواهند کرد.

باید به این اعتقاد برسیم که شرکت‌های بزرگ می‌توانند کشور را بسازند نه به این فکر باشیم که هر شرکتی بزرگ شد بگوییم دزدی کرد، فلان کرد بهمان کرد، با این روش‌ها روحیه کارآفرینی را از بین می‌بریم. اقتصاد کنونی ما به سمت اقتصاد کمونیستی کشیده است و نمی‌دانم چرا، بین جمهوری اسلامی و تفکر جمهوری اسلامی و تفکر سوسیالیستی انقدر نزدیکی و قرابت برقرار شده و این خیلی خطر بزرگی برای کشور است.

چون ما تا الان هیچ کشور کمونیستی و هیچ کشور سوسیالیستی‌ای ندیدیم که موفق باشد مگر این که راهی را باز کرده برای همان بحث اقتصادی و اقتصاد بازشان و اقتصادی که از جنس خصوصی باشد.

اما متأسفانه می‌گویم فقط این موضوع در ایران نیست، در اروپا هم الان برخی که در رأس قدرت هستند تفکر سوسیالیستی دارند اما خوب شرکت‌ها دارند کارشان را انجام می‌دهند ما اینجا متأسفانه این تفکر را داریم، این تفکر بسته را و اجازه رشد به شرکت‌های بزرگ نمی‌دهیم، شرکت‌هایی که حالا کوچک هستند و نمی‌خواهند بزرگ شوند، هر شرکتی که سرعت رشدی پیدا کرده با یک مشکل مواجه شده یک عنوان مفسده انگیزی بهش بسته‌اند. رفته‌اند پروژه را گرفته و سیستم قضایی هم به ماجرا ورود کرده است.

بهش اعتقاد پیدا کنیم. «شرکت‌های بزرگ، کشور را می‌سازند و نه دولت بزرگ»

ما الان دولتی فوق‌العاده بزرگ داریم. دولت اگر چابک باشد با همین تعداد نفرات می‌تواند کشور ۷۰۰ میلیونی را هم اداره کند اما حاصل دولت تاکنون، اقتصاد منفی است.

▼ ترکمان: مدیران دولتی از ترس رسانه‌ها و درگیری با مفسده‌ها دست به عصا شده‌اند.

حالا شما در نظر بگیرید یک کفه تراز دولت بزرگ و یک کفه ترازو شرکت‌های بزرگ، دولت هر چه کوچک شود، ظرفیت شرکت‌ها بزرگ‌تر می‌شوند و کشور را شرکت‌های بزرگ می‌سازند. آمریکا را چند شرکت بزرگ دارند می‌سازد. بعضی‌هایشان را که خودتان کاملاً اسمشان جهانی است را می‌دانید چه نقشی در اقتصاد جهان دارند. هرکدامشان می‌توانند به اندازه‌ی ۲ یا ۳ برابر نفت ما تولید ثروت می‌کنند.





مدیرعامل شرکت خیام ترابر در گفتگو با بایندر:

تنها چیزی که در جامعه ما ارزش ندارد بخش خصوصی است

وی خاطر نشان کرد: همیشه تمام مشکلات دولت روی بخش خصوصی خراب می شود و تمام سنگینی بارها به بخش خصوصی گذارده می شود و خود را مبرا می کند، بنابراین با این راهبرد هیچ گاه جلو نمی رویم. بنده هیچ پیشنهادی ندارم، چون چندین مرتبه پیشنهاد کردم اما توجهی به آن نشد، برای همین است که کارآفرین های ما در کشورهای دیگر سرمایه گذاری می کنند.

کنند، علی الخصوص اینکه انجمن توانست جلوی زیاده خواهی های ارکان دولتی بایستد. همین که می بینیم انجمن برای صنف می جنگند یک نوع ارضاء روحی برای انسان است.

رضازاده در خصوص ارتقاء سازمانی گفت: بنده که امیدی به تغییرات دولت ندارم، چرا که فقط در حد حرف است و اگر بخواهند سیستم کشتیرانی جا بیفتد و بتوانند جلو بروند و با کشورهای رقیب همکاری کنند، باید برای بخش خصوصی ارزش قائل شوند، چون در جامعه ای که ما زندگی می کنیم تنها چیزی که ارزش ندارد، بخش خصوصی است.

رسول رضازاده مدیرعامل شرکت خیام ترابر در گفتگو با بایندر و در رابطه با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: به صراحت می گویم تنها انجمنی است که هم قدمت دارد و هم ارزشمند است و توانسته رضایتمندی تمام اعضاء خود را جلب کند و از حقوق خاص صنف دفاع کند و تا اینجا هم نسبت به دوره های قبل توانسته رضایتمندی را در صنف ایجاد کنند و به نظر بنده عالی بوده است.

وی افزود: هیئت مدیره با تک تک اعضاء صحبت می کنند و نظرات آنها را دریافت می کنند و در کوچکترین موارد نیز ورود کرده و توانسته اند کار را به جلو هدایت



شاخص صدف دریا
شرکت نمایندگی کشتیرانی



شرکت کشتیرانی و خدمات بازرگانی

شاخص صدف دریا

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

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

INFO@SHAKHSSD.COM



R.D.S Group

گروه شرکت های راهیان



در کنار ما فراتر از رقبا...

شرکت کشتیرانی راهیان دریای سعادت با تحت اختیار داشتن ۱۰/۰۰۰ کانتینر ملکی، داشتن ۱۲ نمایندگی و تحت اختیار داشتن چندین فیدر فعال در حوزه خلیج فارس بهترین انتخاب برای تجار می باشد.

داشتن ۲ دفتر ملکی در دبی، محوطه اختصاصی در جبل علی، دفاتر ملکی در انگلستان، کانادا، چین و هند از دیگر مزایای رقابتی ما می باشد.

☎ ۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

✉ Email: info@rdsshipping.com

🌐 www.rdsshipping.com



A Company With a Difference

شرکتی با خدمات متفاوت

خدمات حمل و نقل کالا

Shipping & Logistics Services



Sea Golden Way

راه طلایی دریا



Unit 35, No48, valadi, Valliasr Ave.

Telfax : +98-21-88346230-2

+98-935-2300 302

تهران ، خیابان ولیعصر ، کوچه ولدی ، مجتمع اداری ولیعصر ،

برج شمالی طبقه ششم ، واحد ۳۵

تلفن : ۲-۸۸۹۴۶۲۳۰ (۲۱) ۹۸+

www.sgwlogistics.com

General email ID : sgw@sgwlogistics.com

Sales email ID : sale@sgwlogistics.com

Managment email ID : ceo@sgwlogistics.com



ARIOMARINE
SHIPPING COMPANY



www.ariomarine.com
(+9821) 88 72 02 02





ASIAN SEA
ANGEL

SHIPPING AGENCY SERVICES
WWW.ANGELSHIPCO.COM



شرکت کشتیرانی فرشته دریای آسیا

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، تسامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

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

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





نشانی:

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

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ نخر بره: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: محمدحسین پرتویان

■ صفحه آرای: احسان نوری

■ گفت‌وگوهای مندرج در بایندور 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



وزارت آموزش، جوانی و ورزش



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS