



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۵۲

بهمن ۱۴۰۰

مسعود بل‌مه خبر داد:

فیلم سینمایی و
سریال تلویزیونی
دریا بان بایندر
ساخته می‌شود



ادعای واہی واشنگتن پست از بدرفتاری و خشونت شرکت‌های کشتیرانی ایرانی با خدمه و دریانوردان خارجی

The Washington Post



Volume 25, No. 1 • Edition: Middle East • 16

Democracy, Analysis, in Action

MAY DAY • WEDNESDAY, MAY 1, 2019 • FREE

World Africa Americas Asia Europe Middle East Foreign Correspondents

Middle East

Foreign seafarers say they were tricked into servitude on Iranian ships



کشتی‌هایی که در شرایط تحریمی به ایران تردد می‌کنند در مقایسه با کشتی‌هایی که به ایران تردد ندارند هزینه‌های زیادی را متحمل می‌شوند که همین موارد باعث شد افزایش کرایه دریایی برای ایران بیشتر از دیگر نقاط دنیا باشد.

... 2019 at Bar...
... companies in league with...
... of Indian seafarers...
... according to more than two dozen men who...
... روزبه مختاری

MOST READ WORLD >



1 U.S., Russia to face off over Ukraine at U.N. Security Council meeting

2 Ukraine's Zelensky's message is don't panic. That's making the West antsy.

3 Top Russian and U.S. officials likely to meet this week amid escalating threat to Ukraine

4 In Germany's east, far-right extremists find footholds in escalating anti-vaccine protests

5 After eight centuries of Murano glassmaking, a gas crisis is threatening its future

اداره دولتی مدیریت کانال سونز اعلام کرد:

رکور دشنی کانال سونز با وجود بحران کشتی Ever Given

کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل کشتیرانی دریایی خزر:

به پوتین بگویید کانال ولگا را باز کند



آغاز دهه فجر انقلاب اسلامی ایران گرمی باد



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN
Shipping.iran



پس از سفر امیر عبدالهیان به عمان مذاکرات برای صادرات گاز ایران به عمان مجدد از سر گرفته شد. عمان قبلاً اعلام آمادگی کرده که گاز ایران را به یمن هم برساند. عمان بنا دارد بخشی از گاز وارداتی از ایران را تبدیل به LNG و صادر کند.

با وجود گذشت چندین ماه از تصویب

تحقیق و تفحص از سازمان بنادر؛ هنوز بدون نتیجه

قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران نظارت بر دستگاه‌های اجرایی کشور را بر عهده مجلس شورای اسلامی گذاشته است. تذکر، سؤال، تحقیق و تفحص، نظارت بر مجامع، هیئت‌ها و شوراهای و استیضاح از جمله ابزارهایی است که در امر نظارت به کمک وکلای ملت می‌آید. مجلس شورای اسلامی که عالی‌ترین نهاد قانون‌گذاری و قوه ناظر بر عملکرد دستگاه‌هاست، براساس قانون هرگاه که بخواهد می‌تواند در عملکرد مسئولان دستگاه‌های اجرایی و یا در مورد اداره امور کشور از ابزارهای ویژه نظارتی



خود بهره‌گیرند. مجلس شورای اسلامی علاوه بر وظیفه قانونگذاری، مسئولیت‌های نظارتی نیز بر عهده دارد که تذکر، تحقیق و تفحص، سؤال و استیضاح از جمله ابزارهای نظارتی نمایندگان مجلس هستند. بنا بر گزارش معاونت قوانین مجلس به نقل از تسنیم، وکلای ملت در ۱۶۵ جلسه علنی خود، درخواست ۱۱۲ سؤال از وزیر دولت و ۲۴ تحقیق و تفحص داشته‌اند که از سوی هیئت رئیسه اعلام وصول شده است. فارغ از تمام این ابزارهای نظارتی، تحقیق و تفحص از عملکرد سازمان‌ها و دستگاه‌ها وظیفه‌ای است که اصل ۷۶ قانون اساسی آن را منحصر به مجلس شورای اسلامی دانسته به قوه مقننه کشور این حق را می‌دهد تا در تمام امور کشور تحقیق و تفحص کند.

کمیسیون مربوطه هم باید پس از بررسی تا مدت ۱۰ روز گزارش خود را مبنی بر تصویب یا رد تقاضای تحقیق و تفحص به هیئت رئیسه مجلس ارائه دهد. این گزارش خارج از نوبت در دستور هفته بعد مجلس قرار گرفته و به رای وکلای ملت گذاشته می‌شود. در صورت تصویب انجام تحقیق و تفحص، موضوع به همان کمیسیون تخصصی ارجاع می‌شود. کمیسیون هم موظف است در مدت ۲۰ روز اعضای هیئت تحقیق و تفحص را تعیین کند.

براساس تبصره ۸ ماده ۲۱۴ آئین‌نامه داخلی مجلس، مهلت انجام تحقیق و تفحص ۶ ماه از تاریخ صدور ابلاغ اعضای هیئت است و در صورت ضرورت با درخواست هیئت تحقیق و تفحص و تصویب هیئت رئیسه مجلس تا ۶ ماه دیگر قابل تمدید است.

۲۴ تحقیق و تفحص در ۲۰ ماه ابتدایی مجلس یازدهم مطرح شده است اما هیچ کدام به مرحله «قرائت گزارش» نرسیده است. همچنین در شهریور ماه امسال بود که تحقیق و تفحص از سازمان بنادر به تصویب مجلس رسید اما با گذشت زمانی طولانی هنوز این گزارش به مجلس ارائه نشده است.

عنوان آخرین وضعیت	سؤال	استیضاح	تحقیق و تفحص
مسترد شده/ رد شده	-	-	-
تحت بررسی	۷۸	-	۲۴
طرح در جلسه علنی	۳۴	-	-
جمع کل	۱۱۲	-	۲۴

در ماه‌های 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 اصیلترین کانون مفسده در سازمان بنادر و دریانوردی به اختیارات تام هیئت عامل سازمان بنادر در قالب ماده ۳۱ آیین‌نامه معاملات آن باز میگردد.

براین اساس ابهاماتی درخصوص نحوه واگذاریها از سوی کارشناسان مطرح شده که برخی واگذاریهای 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 گوشه‌ای 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.



همکاری CEVA Logistics با فراری برای فصل جدید فرمول ۱

شرکت CMA CGM در خبری که اخیراً در وب سایت خود منتشر کرده اعلام کرده است که یکی از شرکت‌های تابعه اش به نام CEVA Logistics در فصل جدید فرمول ۱ در سال ۲۰۲۲ وظیفه کامل موضوعات لجستیکی موردنیاز تیم فراری را در این مسابقات به عهده خواهد داشت.

لازم به ذکر است که مسابقات فرمول ۱ هر ساله در ۲۳ هفته و در ۲۳ پیست متفاوت در کشورهای مختلف برگزار میشود تا در نهایت قهرمان مسابقات هر ساله مشخص شود. مسابقات امسال از تاریخ ۱۸ مارس در بحرین آغاز شده و در ۱۸ نوامبر در ابوظبی به پایان خواهد رسید.

همچنین لازم به ذکر است که پیست‌هایی در کشورهای استرالیا، عربستان سعودی، بحرین، ایتالیا، ایالات متحده آمریکا، اسپانیا، موناکو، آذربایجان، انگلستان، کانادا، اتریش، فرانسه، مجارستان، بلژیک، هلند، ایتالیا، روسیه، سنگاپور، ژاپن، ایالات متحده، مکزیک، برزیل و امارات میزبانان امسال مسابقات فرمول ۱ خواهند بود.

باید توجه داشت تقویم برگزاری مسابقات لجستیک و حمل و نقل تجهیزات و خودروهای مسابقات را بسیار با اهمیت می‌کند. البته شرکت CEVA Logistics پشتیبانی لجستیکی خودروهای مسابقات GT شرکت فراری را نیز به عهده دارد.



اداره دولتی مدیریت کانال سوئز اعلام کرد:

رکوردشکنی کانال سوئز با وجود بحران کشتی Ever Given

براساس گزارشات منتشر شده از منابع مختلف تعداد کشتی های بیشتری در سال ۲۰۲۱ از کانال سوئز با وجود بسته شدن کانال توسط کشتی ۴۰۰ متری شرکت Ever Green و همچنین تاثیرات پاندمی کرونا عبور کرده اند. براساس اعلام مسئول مربوطه در مصر تصور میشود که این تعداد در سال آینده و در زمانی که پروژه گسترش کانال انجام شود باز هم رشد خواهد کرد.

اسامه ربیع عضو هیات مدیره و مدیر اجرایی مسئول در کانال سوئز در مصاحبه ای که اخیرا با یکی از شبکه های تلویزیونی صورت داده اعلام کرده است که کانال سوئز از از طریق عبور دادن ۲۰۶۹۴ کشتی در سال ۲۰۲۱ درآمدی معادل ۶,۳ میلیارد دلار را بوجود آورده است.

وی افزود: این ارقام در سال ۲۰۲۲ افزایش بیشتری خواهد داشت و با وجود اینکه رقم هزینه ای که شرکت های کشتیرانی برای عبور از کانال سوئز در سال ۲۰۲۲ باید بپردازند ۶ درصد اضافه شده است اما بدلیل ساخته شدن کشتی های جدید در سال آینده رشد بیشتری خواهیم داشت.

اسامه ربیع ادامه داد: کشتی هایی که از سوخت LNG استفاده میکنند از این افزایش قیمت معاف هستند. همچنین کشتی هایی که سوختی استفاده میکنند که با استانداردهای سازمان ملل تطابق دارند نیز شامل تخفیف خواهند شد. البته ممکن است در آینده تغییراتی در این برنامه اعلام صورت بگیرد چون هنوز به شکل رسمی این موضوع را اعلام نکرده ایم.

این مسئول اجرایی کانال سوئز در پایان گفت: پروژه عریض سازی و عمیق سازی کانال سوئز در جریان است و در ماه جولایی ۲۰۲۳ به پایان میرسد که به ما اجازه میدهد که مقدار ۲۸ درصد بیشتر پذیرای کشتی های عبوری باشیم.

با وجود اپیدمی کرونا؛

کشتی سازی چین تمام رکوردها را در سال ۲۰۲۱ شکست

انجمن ملی صنعت کشتی سازی چین (CANSI) در گزارشی که اخیرا منتشر کرده است گفته است: کارخانه های کشتی سازی چینی در سه آمار اصلی این صنعت بالاترین آمار را در سال ۲۰۲۱ از خود نشان داده اند. سه مورد بالاترین تعداد سفارش تکمیل شده، تعداد سفارش جدید و سفارش های در حال انجام از معیارهای این رتبه بندی هستند که نشان میدهد در ۱۴ سال آینده این شرکت های کشتی سازی برنامه بلندمدتی را در دست خواهند داشت.

شرکت های کشتی سازی چینی ۵۰ درصد سفارش های جهانی ساخت کشتی را در دست دارند. همچنین شرکت کشتی سازی دولتی چین (CSSC) که بزرگترین شرکت کشتی سازی چین است اخیرا و برای اولین بار از شرکت صنایع سنگین هیوندای عبور کرده و عنوان بزرگترین شرکت کشتی سازی جهان را نیز به خود اختصاص داده است.

شرکت کشتی سازی دولتی چین تعداد ۲۰۶ کشتی را در سال ۲۰۲۱ به سفارش دهندگان خود تحویل داده است که این تعداد ۲۰,۲ درصد سفارش های جهانی در سال ۲۰۲۱ بوده است. ارزش سفارش های جدید شرکت کشتی سازی دولتی چین به ۱۳۰ میلیارد یوان یعنی ۲۰,۴۹ میلیارد دلار رسیده است. در حال حاضر شرکت کشتی سازی دولتی چین (CSSC) سفارش هایی به میزان ۴۱,۹۵۳ میلیون تن را در دست دارد که در سال ۲۰۲۱ از معیارهای خود نیز پیشی گرفته است.

گزارش انجمن ملی صنعت کشتی سازی چین همچنین به این موضوع اشاره میکند که شرکت کشتی سازی دولتی چین موقعیت های بسیار خوبی

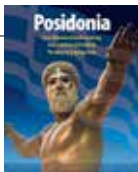


که در سال ۲۰۲۱ شرکت های چین کشتی سازی رشد بسیار خوبی را علارغم مشکلات بسیار زیاد تجربه کرده اند. براساس این گزارش ها البته برخی از مشکلات در راستای تامین مواد و دیگر مسائل لجستیکی در راستای اپیدمی کرونا بر این صنعت در چین هم مشکلاتی همچون تاخیر و تغییر در هزینه ها را ایجاد کرده است اما طبق گزارش ها این مشکلات با مذاکره با سفارش دهندگان حل و فصل شده است.

طبق این گزارش ها با وجود کنترل بسیار خوب کرونا در چین درخواست های داخلی ساخت کشتی از درخواست های خارجی نیز بیشتر شده است. برخی از مسئولان میگویند که خریداران چینی نیز ترجیح میدهند، کشتی سازان داخلی را انتخاب کنند که باعث شده کشتی سازی چین از شرکت هایی مانند هیوندای پیشی بگیرند.

را نیز برای گسترش صنعت حمل و نقل دریایی در جهان بدست آورده است و در سال ۲۰۲۱ قراردادهای متعددی را با شرکت های غیرچینی مانند شرکت فرانسوی CMA CGM، شرکت سوئسی Mediterranean Shipping Co و شرکت کانادایی Seaspan امضا کرده است. قرارداد ساخت ۲۲ کشتی کانتینری از طرف شرکت CMA CGM، ارزشی معادل ۱۵ میلیارد یوان داشته و یک رکورد در میان شرکت های کشتی سازی داخلی چین است. قراردادهایی که شرکت کشتی سازی دولتی چین در سال ۲۰۲۱ بدست آورده است از ۶۸ میلیارد یوان عبور کرده و یک سوم سفارش های جهانی در این سال بوده است و این شرکت را بهترین شرکت جهانی کشتی سازی در جهان تبدیل کرده است.

براساس آمار و ارقامی که مسئولین دولتی در چین به رسانه های مختلف ارائه داده اند نشان از آن دارد



نمایشگاه Posidonia ۲۰۲۲ از تاریخ ۶ تا ۱۰ ژوئن در مرکز نمایشگاه متروپولیترین در یونان با حضور شرکت‌های بزرگ کشتیرانی برگزار می‌شود

Drewry

قیمت کشتیرانی کانتینری بعد از چند هفته رشد کاهشی پیدا کرد

فعالیت می‌کنند برای هفتمین هفته متوالی در حال رشد است. نرخ حمل و نقل از شانگهای تا لس آنجلس ۵ درصد یا ۵۷۶ دلار رشد کرده و به ۱۱,۱۹۷ دلار رسیده و نرخ ها از شانگهای تا نیویورک ۲ درصد یا ۲۱۶ دلار رشد داشته و به ۱۳,۹۸۷ دلار برای کانتینرهای ۴۰ فوتی رسیده است. همانطوری که نرخ ها از رتردام به نیویورک ۱ درصد رشد داشته و به ۶,۲۹۲ دلار رسیده است. البته نرخ ها میان رتردام تا شانگهای ۵ درصد کاهش داشته است. ضمن آنکه خطوط میان شانگهای-جنوا و نیویورک-رتردام در حدود هفته های گذشته هستند. این اتفاق در صورتی شکل گرفته که شرکت Drewry پیش بینی کرده بود که نرخ ها در هفته آینده همچنان صعودی خواهد بود.

نمایه مرکب جهانی قیمت کشتیرانی کانتینری Drewry نشان از رشد ۱,۶ درصدی و قیمت ۹,۶۹۸ دلاری برای هر کانتینر ۴۰ فوت در هفته های گذشته داشت اما در هفته جاری ۲,۹ درصد کاهش مواجه بوده است.

نمایه مرکب در هفته های گذشته ۱,۶ درصد رشد داشته است و هنوز ۸۲ درصد بیشتر از قیمت سال آینده است. میانگین نمایه که توسط شرکت Drewry آماده شده است نشان از آن دارد که قیمت کنونی برای کانتینرهای ۴۰ فوتی ۹۵۵۱ دلار است که ۶,۶۵۶ دلار بیشتر میانگین ۵ سال گذشته به ارزش ۲,۸۹۵ دلار برای کانتینر ۴۰ فوتی است. قیمت هر اسپات در خطوطی که در اقیانوس آرام



روند رو به رشد صادرات LPG ایران و نیاز به کشتی‌های تانکر

اس پی گلوبال پلتس اخیرا در گزارشی آورده است که پیش‌بینی می‌شود ایران در ۲۰۲۲ حدود ۶ میلیون تن ال‌پی‌جی صادر کند و اصلی‌ترین خریدار این محصول ایران، چین باشد. اگر آمریکا تحریم‌های اعمال‌شده توسط ترامپ بر بخش انرژی ایران را بردارد، این مقدار می‌تواند بالاتر از این رقم هم باشد. طبق پیش‌بینی برخی منابع، میزان صادرات ال‌پی‌جی ایران با توجه به در دسترس بودن نفت‌کش‌های لازم، حدود ۴۵۰ تا ۵۳۰ هزار تن در ماه خواهد بود.

تولید ال‌پی‌جی ایران رو به افزایش است اما مشکل تعداد نفت‌کش‌های موجود در بنادر ایران است. چین اصلی‌ترین واردکننده ال‌پی‌جی ایران در ۲۰۲۲ خواهد بود.

صادرات ال‌پی‌جی ایران در آخرین ماه سال گذشته میلادی به ۵۳۱۰۰۰ تن رسید. این کشور در ماه نوامبر ۵۳۹۵۰۰ تن و در اکتبر سال گذشته ۳۶۳۵۰۰ تن ال‌پی‌جی صادر کرده بود. محموله‌های صادراتی ایران ترکیبی از پروپان و بوتان بودند. صادرات ال‌پی‌جی ایران در سپتامبر سال گذشته میلادی به اوج ۵۵۶ هزار تن رسیده بود و در دو ماه قبل از آن هم حدود ۵۰۰ هزار تن بود. برخی منابع تجاری صادرات ال‌پی‌جی ایران در سال جاری میلادی را حدود ۵,۶ میلیون تن و بالاتر از ۵,۵ میلیون تن سال گذشته تخمین می‌زنند، اما تحلیلگران عقیده دارند ایران صادرات خود را ۱,۹ میلیون تن در ۲۰۲۲ افزایش می‌دهد.

اطلاعات صنعتی نشان می‌دهند چین مقدار ۴,۹۴ میلیون تن ال‌پی‌جی ایران را در ۲۰۱۹، ۳,۸۵ میلیون تن در ۲۰۲۰ و ۱,۹۶۵ میلیون تن از ژانویه تا ماه مه ۲۰۲۱ وارد کرده بود.

اصلی‌ترین مانع افزایش صادرات ال‌پی‌جی ایران به آسیا محدودیت‌هایی است که شرکت‌های بین‌المللی تجارت و کشتیرانی به خاطر تحریم‌ها با آن مواجه هستند.

اطلاعات تجاری نشان می‌دهند صادرات ایران در دسامبر سال گذشته میلادی حدود ۳۱۶ هزار تن پروپان و ۲۱۵ هزار تن بوتان بوده و بنادر بارگیری این محموله‌ها بیشتر عسلویه و گاهی بندر سیراف در استان بوشهر بوده‌اند.



سرمایه گذاری برای خرید سه گنتری کرین جدید، ساخت یک اسکله جدید و عمیق تر کردن بندر بوده است.

مارک میران مدیر اجرایی بندر بوستون با اشاره به اینکه ما از ورود کلاس جدیدی از کشتی های کانتینری به بندر بوستون شگفت زده هستیم، افزود: اینکه بندر ما آماده ورود کشتی های بزرگ است امکان فعالیت ترمینال ما را گسترش داده است.

وی با تشکر از اداره بندر ماساچوست و دولت فدرال و ایالت مربوطه برای سرمایه گذاری دولتی در این عرصه و تبدیل بندر بوستون به بندری رقابت پذیر و آماده برای رشد گفت: تجهیزات و امکانات کنونی ما فرصت های جدیدی را برای مشتریان ما ایجاد کرده است که محصولات بیشتری را صادر یا وارد کرده و ارتباط بین المللی را بوجود آورند که تاکنون امکان پذیر نبوده است.

لازم به ذکر است ترمینال کانلی تنها بندر کانتینری نیوانگلند است که به ۲۵۰۰ صادرکننده و واردکننده نیوانگلند خدمت رسانی میکند. ترمینال های عمومی در بندر بوستون متعلق به اداره بندر ماساچوست است.

همچنین جرثقیل های جدید neo-panamax خریداری شده برای این بندر توسط شرکت ZPMC در چین ساخته شده است.



در نتیجه ۸۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری دولتی

بندر بوستون پذیرای بزرگترین کشتی های جهان خواهد بود

براساس اطلاعات منتشر شده بندر بوستون اخیرا و بعد ای پروژه ۸۵۰ میلیون دلاری، پذیرای بزرگترین کشتی ای بوده است که تاکنون به این بندر راه یافته است.

کشتی MV Ever Fortune متعلق به شرکت اورگرین روز یکشنبه گذشته به ترمینال کانتینری بندر بوستون رسیده است. طول این کشتی به اندازه سه زمین فوتبال است که در سال ۲۰۲۰ ساخته شده و بوستون را به تعدادی از بنادر در شرق آسیا از طریق کانال پاناما متصل میکند.

۸۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری صورت گرفته برای مدرن سازی و گسترش ترمینال کانلی و لایروبی بندر هزینه شده است و امکان ورود اینگونه کشتی ها را ایجاد کرده است. ضمن آنکه بخش دیگری از این



نیکپی: باید با آموزش مناسب از ظرفیت فوق العاده بازار کار حوزه دریایی و بندری بهره برد

محمد نیکپی، نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفتگویی که با رسانه سازمان بنادر و دریانوردی داشته است با تأکید بر حمایت این انجمن از توسعه کمی و کیفی نیروها در حوزه بندری و دریایی، گفت: در رابطه با ضرورت بکارگیری نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی و بندری و لزوم موافقت مجلس با درخواست سازمان بنادر نسبت به جذب و بورسیه کردن دانشجویان در دانشگاه‌های داخلی کشور در رشته‌های علوم و فنون دریایی و بندری از منابع داخلی خود رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی در این راستا قابل احترام است چرا که قصد دارد از محل منابع خود هزینه جذب دانشجویان در رشته‌های علوم و فنون دریایی را تأمین کند.



در همایش ملی ایران و همسایگان مطرح شد پل مه: بازگشت به روزهای طلایی گذشته مستلزم اراده قاطع نظام در حمایت از صنعت حمل و نقل است

همایش ملی ایران و همسایگان صبح دوشنبه ۴ بهمن ماه با حضور سرلشکر سید یحیی رحیم صفوی رییس مرکز آینده پژوهی جهان اسلام، احمد وحیدی وزیر کشور و سید احسان خاندوزی وزیر امور اقتصادی و دارایی و مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و دیگر مهمانان داخلی و خارجی در مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه برگزار شد.

مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در بخشی از این همایش گفت: بدلیل ورود برخی نگاه‌ها به مباحث اقتصادی در کریدورهای ترانزیتی در سال‌های گذشته، مزیت نسبی و مطلق که در سال‌های گذشته داشته‌ایم را از دست داده‌ایم. وی افزود: در خلال ۲۰ سال گذشته اقدامات ما و همچنین عدم وجود رویکرد موازنه‌ای باعث شده است که موقعیت‌های استراتژیکی که داشته‌ایم را به همسایگان خود بسپاریم.

پل مه با اشاره به اینکه این همسایگان ما از خلا بوجود آمده استفاده کافی را بردند ادامه داد: البته سیاست‌های خصمانه آمریکا در غالب تهدیدات تحریمی موجب شده است که سایر کشورها از دیگر کریدورهای تجاری استفاده کننده تا در نهایت ترانزیت کالا از ایران فاقد توجیه اقتصادی باشد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: بازگشت به روزهای طلایی دهه ۷۰ مستلزم اراده قاطع نظام برای حمایت تمام عیار از ترانزیت، بوجود آوردن مدیریت واحد در شمایل فرماندهی، تنقیح قوانین و ایجاد تسهیلات برای گسترش این صنعت است.



دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران: فیلم سینمایی و سریال تلویزیونی دریابان غلامعلی بایندر ساخته می‌شود

اخیرا نشست در انجمن سینمایی دفاع مقدس با محور ساخت آثاری در رابطه با دریابان غلامعلی بایندر برگزار شده است. مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران که یکی از افراد حاضر در این جلسه بوده در رابطه با شخصیت این شهید گفت: غلامعلی بایندر در ۳ شهریور ۱۳۲۰ و در مواجهه نظامی با اشغال گران انگلیسی در خرمشهر به شهادت رسید. ایشان موسس نیروی دریایی نوین ایران در مقطع زمانی خودش بوده است و رشادت‌های وی موجب همبستگی مردم خوزستان برای مقابله با متجاوزان انگلیسی می‌گردد.

وی همچنین در رابطه با این جلسه گفت: طی ۵ سال گذشته و با مطالعات میدانی و تاریخی صورت گرفته و به استناد کلیه اسناد داخلی و خارجی و نظرات مورخین و تحلیل گران داخلی و خارجی فیلم نامه این اثر سینمایی و تلویزیونی تهیه شده است و در این جلسه قرار شد که مسیر تولید این اثر برای معرفی ایشان به عنوان یک اسطوره تاریخی و استکبارستیز آغاز شود. لازم به ذکر است که در این نشست نمایندگانی از انجمن سینمایی دفاع مقدس، بنیاد فرهنگی روایت فتح، نیروی دریایی راهبردی ارتش و ستاد فرماندهی ارتش جمهوری اسلامی ایران حضور داشتند.

وی با اشاره به اینکه در نوار ساحلی کشور شاهد جمعیت کم برخوردار هستیم، عنوان کرد: در صورتی که بتوانیم از ظرفیت جمعیت ساحلی کشور به نحو مطلوب استفاده کنیم و امکان تحصیل آنها در حوزه دریایی و بندری را به وجود آوریم، شاهد رشد و شکوفایی این مناطق خواهیم بود.

نایب رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: علاوه بر این سازمان بنادر و دریانوردی، ارگان‌های دریایی، بخش خصوصی و بخش دولتی می‌توانند از تخصصی شدن نیروها در حوزه دریایی و بندری بهره مند شوند.

وی با بیان اینکه باید از ظرفیت فوق العاده بازار کار حوزه دریایی و بندری بهره برد، تأکید کرد: نگاه سازمان بنادر و دریانوردی در راستای تخصصی شدن نیروها و توسعه کمی و کیفی منابع انسانی در حوزه دریایی و بندری مورد حمایت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران است و به صورت ویژه از آن استقبال می‌کنیم.

ادعای مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان: بندر چابهار بزودی جایگزین مسیر کانال سوئز می شود

بهر روز آقایی ۵ بهمن ماه در گفت و گو با خبرنگار خبرگزاری تسنیم در سواحل مکران اظهار داشت: هیئت اقتصادی ازبکستان با حضور معاون وزیر حمل و نقل و معاون وزیر تجارت این کشور امروز در چابهار حضور داشت تا مراحل نهایی الحاق این کشور به توافق نامه چابهار نهایی شود.

وی افزود: پیش نویس این الحاق آماده شده است و طی یک ماه آینده در نشست در تهران، ازبکستان رسماً به توافق نامه بین المللی چابهار اضافه می شود، با این الحاق عملاً توافق نامه وارد مرحله جدیدی می شود.

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان تصریح کرد: توافق نامه ایجاد دالان تجاری مشترک ایران، افغانستان و هندوستان خرداد ماه ۹۵ با حضور سران سه کشور امضا شد، بر مبنای این توافق نامه که به تأیید و تصویب مجالس هر سه کشور رسیده است هند تبادلات تجاری خود با افغانستان را از راه چابهار انجام می دهد و پورت اپراتوری بخشی از اسلک های فاز اول طرح توسعه بندر شهید بهشتی را هم با همکاری شریک ایرانی عهده دار شده است.

آقایی گفت: هند هم چنین ۸۵ میلیون دلار را صرف

خریداری تجهیزات تخلیه و بارگیری در این بندر کرده است که ۴ جرثقیل ساحلی آن وارد شده و بقیه در حال ساخت است؛ افغانستان هم در این توافق نامه مبادلات تجاری خود با هند را با سهولت بیشتری انجام می دهد و تاکنون چندین محموله صادراتی شامل میوه، تره بار و اقلام صادراتی این کشور به هندوستان از چابهار ترانزیت شده است.

وی خاطر نشان کرد: افق این توافق نامه اضافه شدن همه کشورهای حوزه مشترک المنافع آسیای مرکزی و بسط آن به قفقاز و شرق اروپاست چرا که به صرفه ترین، ایمن ترین و اقتصادی ترین راه مبادلات تجاری بیش از ۳ میلیارد نفر جمعیت روی کره زمین در کشورهای حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیای میانه، قفقاز و شرق اروپا بندر چابهار است و این بندر به گواه کارشناسان بین المللی به زودی جایگزین مسیر کانال سوئز برای تجارت اروپا، آسیا و آفریقا می شود.

لازم به ذکر است اظهارات آقایی در حالی است که کانال سوئز روزانه شاهد عبور ۴۰ تا ۵۰ کشتی و حمل ۴،۵ تا ۵،۵ میلیون تن کالا است.



طولانی ترین شبکه پرسرعت راه آهن جهان طولانی تر می شود

چین برای افزایش توسعه صادرات و مهار کندی رشد اقتصادی قصد دارد تا سال ۲۰۲۵ زیرساخت های خود را در قیاس با میزان فعلی یک سوم گسترش دهد. بر اساس برنامه جامع حمل و نقلی که این هفته توسط مسئولین دولتی چین معرفی شده است؛ این کشور قصد دارد تا پایان سال ۲۰۲۵ طول شبکه راه آهن سریع السیر خود را به ۵۰۰۰۰ کیلومتر (۳۱۰۷۰ مایل) افزایش دهد. این شبکه ۱۲۰۰۰ کیلومتر طولانی تر از آن چیزی است که تا پایان سال ۲۰۲۰ به بهره برداری رسید.

طولانی تر شدن شبکه راه آهن سریع السیر چین سبب می شود که این کشور در زمینه ریلی پرسرعت از اسپانیا، ژاپن، فرانسه، آلمان و فنلاند پیشی بگیرد به طوری که بر اساس آمارهای اتحادیه بین المللی راه آهن طول کل شبکه های این ۵ کشور مذکور در سال گذشته ۱۱۹۵۴ کیلومتر بوده است. تحلیلگران اقتصادی می گویند پکن در حال تسریع سرمایه گذاری در زیرساخت های خود برای مهار کند شدن رشد اقتصادی و توسعه صادرات خود است.

راه آهن سریع السیر این کشور در پایان سال گذشته به ۳۸۰۰۰ کیلومتر رسید که ۸۰۰۰ کیلومتر طولانی تر از هدف تعیین شده توسط مسئولین این کشور در سال ۲۰۱۷ بود.

با این وجود مسئولین دولتی چین می گویند که همچنان سیستم حمل و نقل این کشور نامتوازن و توسعه نیافته است؛ به طوری که طی بیانیه ای اعلام کرده اند: کشورمان کاستی های آشکار و زیادی در راه آهن شهری و بین شهری خصوصاً در کلان شهرها دارد.

گفتنی است در ماه جاری میلادی، پروژه ای به ارزش ۲۳۸ میلیارد یوان (۳۷.۵ میلیارد دلار) برای ساخت دو خط راه آهن سریع السیر جدید به طول مجموع ۸۲۶.۸ کیلومتر به تصویب سران چینی رسید.

طرح توسعه راه آهن، بخشی از تلاش پکن برای افزایش شبکه راه آهن ملی خود از ۱۴۶۰۰۰ کیلومتر در سال ۲۰۲۰ به ۱۶۵۰۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۵ است.

با تأیید رسانه هندی:

تریبون ایندیا: خط کانتینری میان چابهار و بنادر هند راه اندازی شده است

ایران و هند یک مسیر مستقیم تجارت کالا بین بندر چابهار ایران و دو بندر ناواشیوا و کاندلا در غرب هند راه اندازی می کنند تا پاکستان را دور زده و کالاها را به افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی برسانند. تریبون ایندیا تأیید اینکه یک مسیر تجارت کانتینری مستقیم بین بندر چابهار ایران و دو بندر ناواشیوا و کاندلا در غرب هند راه اندازی شده است اعلام کرده است اولین محموله کانتینری از این مسیر در شانزدهم فوریه وارد بندر شهید بهشتی ایران خواهد شد.

هند قبلاً در ۲۰۱۷ خطوط کشتیرانی دیگری بین بندر چابهار ایران و بنادر بمبئی و موندرا افتتاح کرده است. دومین مسیر دریانوردی مستقیم بین دو کشور در ژانویه ۲۰۱۹ افتتاح شد. این مسیر از بنادر بمبئی، موندرا، کاندلا و چابهار عبور کرده و در نهایت به بندرعباس در جنوب ایران می رسد. هند از این مسیرهای کشتیرانی برای حمل کالا به افغانستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس و همچنین کشورهای آسیای مرکزی استفاده می کند. هند می تواند از طریق بندر چابهار، پاکستان را دور زده و کالاها را خود را به افغانستان و آسیای مرکزی برساند. به این ترتیب افغانستان از طریق دریا به هند متصل می شود.

ایران پروژه های برای نصب و راه اندازی تجهیزات مدرن بارگیری و تخلیه بار در بندر شهید بهشتی چابهار در اختیار هند قرار داده است.

اولین نشست سه جانبه هند، ایران و ازبکستان در ماه گذشته برای توسعه مسیرهای ارتباطی با کشورهای آسیای مرکزی برگزار شد.

شرکت CMA CGM قرارداد ۱۰ ساله عملیات سوخت رسانی LNG با چینی ها امضا کرد

اوایل این ماه بود که خبر رسید شرکت CMA CGM قرار است قرارداد بزرگی را برای عملیات ذخیره سازی و سوخت رسانی LNG به کشتی های خود در یکی از بنادر چین امضا کند و اکنون خبر رسیده است که این شرکت قراردادی ۱۰ ساله را برای تبدیل شدن این شرکت به مهر مهم عملیات اولین مجموعه بهره بردار و ذخیره سازی LNG در چین امضا کرده است. این شرکت در بیانیه ای که در وب سایت خود منتشر کرده می گوید ما قرارداد خود را با شرکت لجستیک چینی گروه شانگهای اینترنشنال امضا کرده ایم تا فعالیت خود را در ناحیه بندری Yangshan آغاز کنیم.

بر اساس این قرارداد طی ۱۰ سال آینده قرار است کشتی های دوگانه سوز کانتینری با ظرفیت ۱۵،۰۰۰ TEU متعلق به شرکت CMA CGM که در مسیر چین تا لس آنجلس فعالیت می کنند در منطقه Yangshan سوخت LNG دریافت کنند. گروه شانگهای اینترنشنال از کشتی سوخت رسان LNG جدید خود با ظرفیت ۲۰،۰۰۰ مترمکعب برای انجام این عملیات استفاده خواهد کرد.

گروه شانگهای اینترنشنال یک شرکت لجستیک چینی است، که در سال ۲۰۰۳ تأسیس شده است. این شرکت در بیانیه خود در راستای امضا این قرارداد آورده است: به عنوان یکی از برترین ترمنال اپراتورهای بین المللی گروه شانگهای اینترنشنال همواره تلاش داشته است که چارچوب توسعه سبز و کاهش استفاده از سوخت فسیلی را در تمام ابعاد توسعه بندر را در نظر گیرد و ما همواره دنبال این هستیم که در رسانه توسعه بندر از زوایای مختلف به عنوان رهبر بازار معرفی شویم.

به پوتین بگویند کانال ولگا را باز کند

وی تأکید کرد: پایین آمدن سطح آب خزر سبب شده تا آبخور بارگیری کشتی‌ها پای اسکله بنادر شمالی، کم شود و نتوانیم از تمام ظرفیت بارگیری کشتی استفاده کنیم؛ انتظاری که از رئیس جمهور داریم این است که از روس‌ها بخواهد تا کانال ولگا را باز کنند؛ اگر کانال ولگا باز شود، هم آب بیشتری وارد دریای خزر می‌شود و هم می‌توانیم به فعالیت دریایی در خزر ادامه دهیم.

این فعال صنعت حمل و نقل یادآور شد: نمی‌دانم سیاست روس‌ها چیست که کانال ولگا را بسته‌اند؛ البته روس‌ها حمل و نقل ریلی از روسیه تا ایستگاه آستارای ایران را راه اندازی کرده‌اند؛ از سمت شرق دریای خزر هم خط ریلی را تا قزاقستان و ترکمنستان و سپس مرز اینچون برون بین ایران و ترکمنستان احداث کرده‌اند که به شبکه ریلی کشورمان متصل می‌شود؛ ولی متأسفانه خط ریلی به ایستگاه آستارا متصل نیست و راه آهن تنها تا رشت متصل شده است.

وی خاطرنشان کرد: با توجه به اینکه دریای خزر به دریای سیاه از طریق کانال ولگا راه دارد، ایران و روسیه می‌توانند با هم تعامل داشته و مشکل کاهش سطح آب خزر را حل کنند؛ البته مشکل کاهش سطح آب خزر برای سایر بنادر کشورهای حاشیه خزر هم هست اما بنادر ایرانی به دلیل چسبیدن اسکله‌ها به مرکز شهرهای همجوار، مشکل بیشتری دارند.

کاپیتان تفتی درباره سرمایه‌گذاری ایران در بندار روسیه گفت: بندر سالیانکا متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی است و به کشتیرانی خزر تعلق ندارد؛ البته کشتیرانی خزر، شرکت تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است. در حال توسعه این بندر هستیم که خط ریلی و ادوات تخلیه و بارگیری، به روز رسانی اسکله‌های تخلیه و بارگیری از جمله آنهاست و کشتیرانی دریای خزر در حال احیای اسکله‌های این بندر است.

ردیف	نام بندر	کشور مبدأ	کشور مقصد	نوع کالای بارگیری
1	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
2	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
3	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
4	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
5	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
6	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
7	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
8	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
9	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
10	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
11	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
12	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
13	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
14	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
15	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
16	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
17	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
18	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
19	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون
20	بندر	روسیه	ایران	کالای گوناگون

هفته گذشته بود که آیت الله رئیسی سفری را به مسکو داشتند. یکی از محوری ترین موارد مذاکرات، حمل و نقل و ترانزیت بوده است که برای کسب سهمی از شبکه‌های حمل و نقلی ریلی، جاده‌ای و دریایی ایران جهت واردات، صادرات و ترانزیت انجام می‌شود. در حال حاضر کشتیرانی‌های ایرانی در دریای خزر، در رتبه دوم بازار منطقه هستند اما با توجه به فقدان حلقه متصله ریلی میان بنادر شمالی ایران خصوصاً رشت-آستارا، راه اندازی کریدور شمال-جنوب با موانعی جدی روبه‌رو است.

البته اخیراً سازمان توسعه تجارت از راه اندازی خطوط منظم کشتیرانی میان ایران و روسیه برای صادرات محصولات تولیدکنندگان ایرانی خبر داده است که برای اولین بار این اتفاق رخ می‌دهد.

در همین راستا اخیراً کاپیتان داوود تفتی مدیرعامل کشتیرانی خزر در گفتگویی که با خبرنگاری مهر داشته با بیان اینکه این کشتیرانی هنوز کشتی رو-رو خریداری نکرده و در حال انجام مطالعات خرید کشتی رو-رو هستیم، گفت: هنوز هیچیک از کشتیرانی‌های ایرانی، کشتی رو-رو (کامیون بَر) خریداری نکرده و تنها از ترم اجاره زمانی استفاده میشود؛ البته دریافتیم که استفاده از کشتی رو-رو به صرفه نبود؛ چون هنوز زیرساخت‌های لازم برای این مدل کشتی نداریم.

وی ادامه داد: یکی از مشکلات کشتی رو-رو در ایران، دعوای شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با گمرک ایران بر سر تخصیص سوخت یارانه‌ای است؛ در حال حاضر کامیون‌هایی که قرار است سوار کشتی‌های رو-رو شوند، مشخص نیست که می‌توانند با سوخت یارانه‌ای بارگیری شوند یا خیر؛ هنوز دستگاه‌های مربوطه به تفاهم نرسیده‌اند که چه میزان سوخت یارانه‌ای به این کامیون‌ها داده شود.

وی تأکید کرد: ما خلأ کشتی‌های رو-رو را با کشتی‌های کانتریبر یخچالی و معمولی پُر کرده‌ایم و اتفاقاً بهتر از رو-رو هم جواب می‌دهد؛ بنابراین دو کار انجام دادیم: نخست آنکه بخش حمل دریایی کانتریبری را تقویت کردیم و دوم اینکه حمل و نقل ترکیبی را ارتقا دادیم؛ به این معنی که همان باری که قرار بود با کامیون‌های خودمالک و با استفاده از کشتی به مقصد برود، طی قراردادی که با راه آهن قزاقستان و روسیه امضا کردیم، به حمل ریلی بردیم و در حال حاضر هم ترانزیت این بار را انجام می‌دهیم.

کاپیتان تفتی بزرگترین مشکل حمل دریایی ایران و روسیه را کاهش سطح آب دریای خزر دانست و گفت: انتظار داریم این موضوع در دیدارهای آیت الله رئیسی با پوتین رئیس جمهور روسیه مطرح شود؛ سطح آب دریای خزر هر ساله در سمت بنادر ایرانی در حال کاهش است؛ درست است که شیب به سمت ماست، اما چون بنادر قدیمی ساز هستند، امکان پهلوگیری کشتی‌ها به دلیل کاهش سطح آب خزر به سختی وجود دارد.

ادعای واهی واشنگتن پست از بد رفتاری و خشونت شرکت‌های کشتیرانی ایرانی با خدمه و دریانوردان خارجی



اخیرا گزارشی در روزنامه واشنگتن پست گزارشی مبنی بر بد رفتاری و خشونت شرکت‌های کشتیرانی ایرانی با خدمه و دریانوردان خارجی به خدمت گرفته شده بر روی کشتیهای ایرانی منتشر شده است. البته لازم به ذکر است که انتشار محتوای این گزارش در نشریه بایندر به معنی تایید محتوای منتشر شده از سوی رسانه واشنگتن پست نیست.

در این گزارش آمده است: شرکت های کشتیرانی ایرانی در یک همکاری مشترک با شرکت های استخدامی بین المللی تعداد بسیاری از خدمه کشتی که عموماً هندی هستند را مجبور می کنند که در شرایط خطرناک و با پول ناچیز یا اصلاً هیچ مبلغی کار کنند. این گزارش ها از طرف عده ای از خدمه که وارد این کار شده بودند به واشنگتن پست داده شده است.

طبق این گزارش صدها مرد هندی در طی هر سال و با توجه به تضمین حقوق و تجربه مناسب و حتی قول هایی که شرکت های استخدامی به آنها میدهند فریب می خورند و وارد اینگونه کار ها در برخی از کشورهای خاورمیانه میشوند. طبق این گزارش این افراد به ایران فرستاده شده و به از آنجا به دریا میروند در حالی که کار زیاد و غذای محدود و همراهی در حمل و نقل مواد مخدر و کالاهایی که تحت تحریم بین المللی است از ویژگی های این گونه فعالیت های شغلی است.

دریابورد ۲۴ ساله ای به نام Ashkay Kumar که در میان ۲۶ هندی بوده که با این رسانه مصاحبه کرده است در رابطه با تجربه خودش با شرکت های کشتیرانی ایرانی می گوید: آنها خدمه ای را میخواهند که بدون پول کار کنند و این یک دام بزرگ است و آنها ما را مجبور میکردند که مانند برده ها کار کنیم.

براساس این گزارش واشنگتن پست این دریابورد اوایل سال گذشته بلیط هواپیما و ویزا ایران خود را از شرکت کاریابی دریافت کرد. این فرد برای پرداخت هزینه های کاریابی مبلغ ۲۶۰۰ دلار را به آن شرکت برای کاری پرداخت کرده است که تصور کرده در دویی فعالیت میکند و امیدوار بوده است که این تجربه باعث آغاز یک مسیر کاری توسط وی باشد. زمانی که او متوجه میشود که در این موضوع او را گول زده اند درخواست بازگشت پول را میکند اما این درخواست رد میشود و او تصمیم کوچکی میگیرد و به ایران سفر میکند و این سفر با سوار شدن به کشتی کوچکی همراه میشود که فلزات را به عراق انتقال می داده است.

این دریابورد میگوید دوست من پیش از سفر به من اعلام کرد که شرکت های ایرانی حقوق کارکنان را

طبق ادعای واشنگتن پست سازمان بنادر ایران و همچنین انجمن کشتیرانی ایران به این مسائل پاسخی نداده اند.

در بخش دیگری از این گزارش ادعا میشود که یک دریابورد ۲۸ ساله از کلکته که در آشپزخانه یک کشتی ایران در خط میان جیبوتی تا ایران فعالیت میکرد از اینکه این کشتی هروئین حمل میکرد است پیش از آنکه توسط نیروهای ایرانی دستگیر شوند مطلع نبوده و به همراه ۷ نفر دیگر این کشتی دستگیر شده و ۱۸ ماه را در زندان اوین گذرانده است.

در انتها لازم به ذکر است انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن عدم تایید محتوای گزارش واشنگتن پست، دریافت هرگونه ایمیل برای بررسی این موضوع از سوی آن رسانه را تکذیب می کند.

این درحالیست که جمهوری اسلامی ایران ضمن پایبندی بر کلیه کنوانسیون های بین المللی کار، دارای قوانین مترقی در حمایت از حقوق فعالین حوزه دریانوردی بوده است و همواره حقوق مادی دریانوردان ایران و خارجی در برابر سختی های حوزه شغلی را رعایت نموده است.

پرداخت نمیکند و همین اتفاق هم برای من تکرار شد. این دریابورد اعلام میکند که در آگوست ۲۰۲۰ با دست خالی ایران را ترک می کند و شرکتی که او با آن فرد قرارداد داشته است که نام آن در اینجا محفوظ است وی را بدون پرداخت پول از ایران خارج می کند.

اسنادی که توسط واشنگتن پست دیده شده است تنها این موضوع را نشان میدهد که آن شرکت تایید کرده است که وی این کار را با شرکت مربوطه تجربه کرده است. شرکت مربوطه ایرانی پاسخ به این موضوع را رد کرده است.

لازم به ذکر است که هندی های درصد زیادی از دریانوردان در میان شرکت های ایرانی را همانند تمام جهان به خود اختصاص داده اند. حدوداً ۳۱۶ هزار هندی در جهان به عنوان دریانورد فعالیت میکنند که حدود ۲۰ درصد کل دریانوردان جهان را شامل می شود.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن عدم تایید محتوای گزارش واشنگتن پست، دریافت هرگونه ایمیل برای بررسی این موضوع از سوی آن رسانه را تکذیب می کند.

در بازدید و جلسه علیرضا پیمان پاک در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مطرح شد

معاون وزیر صمت: مشکلات لجستیک بندری و دریایی ایران باید با کمک بخش خصوصی حل شود



پیمان پاک با اشاره به اختلافات فی مابین سازمان بنادر، راهداری و حتی راه آهن و دیگر نهادها ادامه داد: ما باید برنامه منسجمی را آماده کنیم که اگر قرار است تغییری هم در عرصه حمل و نقل دریایی صورت بگیرد با ارائه این برنامه منسجم به نتیجه برسیم. همانطوری که اخیراً هم در دیدار رئیس جمهور با آقای پوتین هم موضوع کریدور شمال به جنوب مطرح شده و ما قصد افزایش میزان صادرات خود را داریم آیا با این امکانات موجود میتوانیم به آن نقاط دست پیدا کنیم یا نه؟



رئیس سازمان توسعه تجارت ادامه داد: در اینجا دو دسته بندی اقدامات کوتاه مدت و یک بخش هم برنامه بلند مدت ما است که این دو موضوع را باید به شکل جداگانه به دولت ارائه شود تا توقع داشته باشیم که کارها با توجه به بهانه‌های مختلفی که از سمت سازمان‌های مجری وجود دارد امید به اجرا داشته باشد تا در نهایت بتوانیم با مجموع این اقدامات یک تکان جدی به حوزه لجستیک بندری و دریایی ایران بدهیم.



معاون وزیر صمت افزود: دولت اگر ببیند این اقدامات و قدم‌های کوچکی که ما پیشنهاد میدهم اثرگذار است دیگران پیشنهادات ما را هم دنبال کرده و در نهایت ما شاهد نتیجه بخش بودن کارهای خود خواهیم بود. از این نگاه باید بتوانیم تکالیف و فعالیت‌های هر نهاد و ارگان را شفاف کنیم تا بتوانیم مصوباتی را بگیریم که قدم به قدم به هدف نهایی خود که همان رفع تحریم‌ها است نزدیک‌تر شویم. چرا که شما کارهایی که کرده‌اید در واقعیت است و مشکلات را کاملاً درک می‌کنید و بر مبنای آن راهکار تعیین می‌کنید و تمام این راهکارها هم باید با کمک بخش خصوصی عملیاتی شود.



شب دوم بهمن ماه نشست مشترک آقای علیرضا پیمان پاک معاون وزیر صمت و رئیس سازمان توسعه تجارت به همراه معاونین ایشان در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با حضور جمعی از اعضای هیات مدیره انجمن برگزار شد.

در ابتدای این نشست مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ارائه‌ای به معرفی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و سپس به معرفی برخی از مهم‌ترین نیازهای صنعت کشتیرانی در عرصه شناور و خرید شناورهای لازم پرداختند.

سپس آقای علیرضا چشم‌جهان در ارائه‌ای دیگر به موضوع کریدورهای لجستیک ایران و کشورهای همسایه ایران و ضرورت توجه به ظرفیت‌های خالی و استفاده نشده از موقعیت ایران اشاره کردند.

پس از ارائه آقای چشم‌جهان، آقای پیمان پاک رئیس سازمان توسعه تجارت با تاکید بر دقت محتوای ارائه شده گفت: اهمیت موضوع غیرقابل انکار است و اینکه ما در قالب دولت در راستای حل مشکلات موجود چه اقدامی باید انجام دهیم هم مسئله دیگری است. شما به عنوان بازوهای کارشناسی و سیاست‌سازی اقدامات خود را دنبال کرده و ما بتوانیم این اقدامات شما را مصوب کنیم.

وی افزود: در اینجا ما باید همه موانع و محدودیت‌ها را در نظر بگیریم که اگر طرحی هم میدهم آن طرح عملی باشد. پراکندگی و ناهماهنگی بین نهادها و همچنین کمبود بودجه از مواردی است که ما باید به آنها توجه کنیم.



بازدید و نشست مشترک معاون وزیر صمت و رئیس سازمان توسعه تجارت در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

اقتصاد باید در سیاست خارجی همیشه حرف اول را بزند



روزبه مختاری رییس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اخیراً گفتگویی را با نشریه صنعت حمل و نقل داشته است. وی در این مصاحبه معتقد است: خودتحریمی فریاد مشترک صاحبان کسبوکارهایی است که از آشفتنگی تصمیمات در نهادهای مختلف دولتی به ستوه آمده‌اند. کشتی‌هایی که در شرایط تحریمی به ایران تردد می‌کنند در مقایسه با کشتی‌هایی که به ایران تردد ندارند هزینه‌های زیادی را متحمل می‌شوند که همین موارد باعث شد افزایش کرایه دریایی برای ایران بیشتر از دیگر نقاط دنیا باشد. در ادامه بخش‌هایی از گفت و گوی صنعت حمل و نقل را با آقای روزبه مختاری رییس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را می‌خوانید.

با توجه به همه‌گیری کرونا و محدودیت‌هایی که در همه حوزه‌ها پیش آمد و با توجه به اهمیت انجمن کشتیرانی، شرکت‌های کشتیرانی فعال در این دوران با چه چالش‌هایی روبه‌رو بودند و با روی کار آمدن دولت جدید چه قدر می‌توان امیدوار بود این چالش‌ها مدیریت شوند؟

مختاری: در این مدت دو مشکل داشتیم. یکی مشکلات بین‌المللی بود و دیگری مسائل داخلی. در بحث صنعت حمل و نقل دریایی پس از همه‌گیری کووید ۱۹ در جهان با کمبود شدید کشتی مواجه شدیم و ماندگاری طولانی کشتی‌ها در بنادر آمریکا باعث شد تردد دریایی کمتر شود. البته سال پیش از آن هم شاهد رکود شدیدی در حمل و نقل دریایی بودیم که باعث شد تولیدات و سفارش‌های مختلف در جهان کم شود. این کمبود باعث شد در سال ۲۰۲۱ تقاضای بازار بالاتر برود و ورودی کشتی کانتینری و فله‌بر کمتر از نیاز بازار باشد. مساله دیگر محدودیت‌های آمریکا برای تردد کشتی‌ها بود که باعث شد کشتی‌ها زمان طولانی‌تری در بنادر توقف داشته باشند و این امر همه بنادر جهان را تحت تأثیر خود قرار داد. همچنین چون سفارش‌های تولید کشتی در جهان با رکود همراه شد و از آن طرف کشتی‌هایی که باید اسقاط می‌شدند از گردونه فعالیت خارج شدند این کار دنیا را با کمبود کشتی مواجه کرد. همه این‌ها باعث شد تا کرایه حمل کشتی تا ۶ برابر افزایش پیدا کند. البته طی چند هفته اخیر شاهد هستیم تردد کشتی‌ها روان‌تر و محدودیت‌های کرونایی کمتر شده است.

مساله دیگر در دوران همه‌گیری کووید ۱۹ کمبود نیروی کار بود. نیروی کار در این شرایط ترجیح داد کمتر روی کشتی فعالیت داشته باشد و کسانی که روی کشتی کار می‌کردند مسئولان کشتی سعی می‌کردند تا حد ممکن نیروها را داخل کشتی نگه دارند و برای تردد آنها نیز محدودیت‌هایی ایجاد شده بود که باعث می‌شد نیروی کار کمتری تمایل به کار روی کشتی داشته باشند. البته مسائل و شرایط دیگری هم مطرح بود که باعث شد با چالش‌های زیادی در حمل و نقل

دریایی جهان روبه‌رو باشیم.

نکته مهم دیگر این است که با توجه به شرایط تحریم در داخل نیز با خودتحریمی‌های بیشتری روبه‌رو هستیم. کشتی‌هایی که در این شرایط به ایران تردد می‌کنند در مقایسه با کشتی‌هایی که به ایران تردد ندارند هزینه‌های زیادی را متحمل می‌شوند که همین موارد باعث شد افزایش کرایه دریایی برای ایران بیشتر از دیگر نقاط دنیا باشد. این کار باعث شد تا از تعداد کشتی‌هایی که می‌توانستند به ایران تردد داشته باشند و کالاهای شرکت‌های ایرانی را حمل کنند کم شود و ماندگاری کانتینرها در بنادر کشور افزایش یابد. زاویه نگاه بازرگانی اتفاقی که در زمینه کرایه حمل افتاد باعث شد بازرگانان ایرانی با طرف‌های خارجی خود دچار مشکلاتی شوند. در شش ماهه دوم سال نسبت به شش ماهه اول سال صادرات کالاهای داخلی با افزایش روبه‌رو می‌شود با کمبود انواع کانتینر برای حمل کالاهای صادراتی مواجه شدیم که این عوامل باعث افزایش کرایه‌های حمل و نقل شد. مورد دیگر با توجه به شرایط تحریمی این است که مجبور هستیم کالاهای صادراتی‌مان را در بندر ثانویه از یک کانتینر به یک کانتینر دیگر تخلیه کنیم و مجبور هستیم تا همه اسناد مربوطه را تغییر دهیم و این کار ریسک سلامت کالاهای صادراتی را بالا می‌برد و ریسک هزینه‌های کالا دائماً افزایش می‌یابد و ثبات حاکم بر صادرات از بین می‌رود. در نهایت همه این مسائل و

یکی از اثرات خوب تحریم رشد و نمو شرکت‌های داخلی در عرصه‌های مختلف است، اما از این فرصت نیز استفاده نشد

مشکلات باعث می‌شوند در زنجیره تامین و لجستیک که باید روان باشد دچار مشکلات عدیده‌ای بشویم و خروجی و نتیجه آن این‌که حلقه‌های زنجیره تامین دچار تزلزل می‌شوند. اگر بخواهیم تجارت خودمان را بهینه ببینیم باید همیشه نیم‌نگاهی هم به بازرگانان داشته باشیم و سعی کنیم بهترین شرایط را برای‌شان فراهم کنیم تا صدمه‌ای به صنعت‌مان وارد نشود تا بتوانیم این زنجیره را سالم حفظ کنیم.

با توجه به تحریم‌ها، خطوط کشتی‌رانی خارجی به‌طور مستقیم در ایران فعالیت ندارند. این کار به چه میزان در افزایش هزینه‌های حمل و نقل کالا تأثیر گذاشته است و آیا این هزینه‌ها محاسبه شده است؟

مختاری: افزایش هزینه‌ها به صورت دقیق محاسبه نشده است ولی می‌توانم بگویم ۱۵ شرکت بزرگ و اصلی حمل و نقل دریایی دنیا پس از تحریم‌ها فعالیت خودشان را در ایران تعطیل کردند و این باعث شد تا حمل و نقل مستقیم کالا از ایران به کشورهای دیگر نداشته باشیم.

در این میان شرکت‌های مقیاس کوچک فعالیت خودشان را در ایران آغاز کردند. به این نحو که کالا را از ایران و از بنادر مختلف مثل بندرعباس بار می‌زنند و به جبل‌علی حمل می‌کنند و از آن‌جا کالا به مقصد نهایی صادر می‌شود. این شرکت‌ها با توجه به این‌که کشتی متعلق به خودشان نیست و باید فضای بار را از کشتی اجاره کنند هزینه‌های حمل و کرایه خیلی بالاتر می‌رود. افزایش دیگری که در هزینه‌ها اتفاق می‌افتد هزینه ترنشیپ مید است و همچنین معطلی و طولانی شدن مدت زمان حمل که همه دست به دست هم می‌دهند و هزینه‌های نهایی افزایش چشمگیری می‌یابد. با یک حساب سرانگشتی می‌توان گفت کرایه‌های حمل و نقل دریایی دو تا سه برابر افزایش

یافته است و هزینه‌ای است که بر دوش شرکت‌ها است.

این افزایش دو تا سه برابری برای بنادر طبیعی است و برای بنادر اروپایی یا افریقایی امکان ترنشیپ نداریم و باید حتما کانتینرها کراس‌استاپ شوند که این کار هم برای هر کانتینر دست‌کم ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ دلار هزینه اضافه‌تر دارد.

در واقع می‌شود گفت به دلیل شرایط تحریمی کسب‌وکارهای جدیدی وارد بازار شده‌اند که فعالیت آنها می‌تواند تبعات حقوقی در پی داشته باشد و هم باعث افزایش قیمت می‌شوند. فعالان این کسب‌وکارها همان‌هایی هستند که پیش از این کار کشتیرانی انجام می‌دادند یا تازه‌وارد هستند؟

مختاری: عمده این‌ها تازه‌واردان بازار هستند. تعدادی هم هستند که مالکیت یا نمایندگی NVOCC را داشتند و خوشبختانه هنوز در بازار فعال هستند. حمل و نقل دریایی استانداردهایی دارد که همه باید رعایت کنیم. وقتی شرکتی به نمایندگی کار می‌کند پیرو دستورالعمل‌های شرکت مادر فعالیت می‌کند. هرچه شرکت‌های اصلی از استانداردهای بالاتری برخوردار باشند به تبع از نماینده خودش هم انتظار دارد تا استانداردهای بالاتر را رعایت کند. شرکت‌های بزرگ بین‌المللی که در ایران حضور ندارند ولی با ما کار می‌کنند همیشه استانداردهایی را از ما طلب می‌کنند. اما وقتی شرکت‌هایی که خودشان استانداردهای پایین‌تر دارند به تبع از نماینده‌هایشان نمی‌توان انتظار داشت استانداردهای بالایی را رعایت کنند و در مجموع باعث می‌شود استاندارد حمل و نقل دریایی ما افت شدیدی داشته باشد. همه این‌ها در زمانی اتفاق می‌افتد که طی چهار سال اخیر و به‌ویژه پس از کووید ۱۹ استانداردهای بالاتری در دنیا تهیه و تدوین شد و فرآیندهای جدیدی به‌وجود آمد که نشان داد فاصله ما با دنیا بیشتر از قبل شده است.

از دو سال گذشته شاهد هستیم بازتعریفی در کربدورهای ترانزیتی شده که نقش ایران در این

میان کم‌رنگ شده است. چه دلایلی را می‌توان برای این کم‌رنگ شدن نقش ایران برشمرد؟

مختاری: باید به همان بحث زنجیره تامین برگردم. زمانی ۳۰ درصد کانتینرهای ورودی به بندرعباس ترانزیتی بودند. این ۳۰ درصد در حال حاضر خیلی افت کرده که بخشی به دلیل تحریم‌ها و سیاست‌هایی است که کشورها سعی دارند ایران را دور بزنند، اما مهم‌تر از آن فرآیندهای کاری است که در داخل وجود دارد و عاملی است که به دیگران کمک می‌کند تا این کار را انجام دهند. باید شرایط را در داخل برای همین اندک ترانزیتی که وارد ایران می‌شود چنان سهل و آسان و ارزان کنیم تا برای بازرگانان خارجی سودآور باشد و بتوانیم این میزان اندک را همچنان حفظ کرده و به مرور افزایش دهیم، اما در داخل برعکس کاری که باید می‌شد پیش رفته‌ایم و سنگ‌اندازی‌های زیادی در راه ترانزیت شده است. بخش سیاست خارجی که بحث‌های خودش را دارد و باید بدانیم همیشه اقتصاد است که در سیاست خارجی حرف اول را می‌زند، اما در بخش سیاست داخلی که دست خودمان است و باید بتوانیم شرایط را سهل‌تر کنیم نه‌تنها مسیر ترانزیت را سهل‌تر نکردیم بلکه کار را مشکل‌تر هم کرده‌ایم.

انجمن هم‌اکنون چه تعداد عضو دارد و شرکت‌هایی کبر چه سهمی دارند و چقدر می‌توان امیدوار بود در آینده شرکت‌های شبیپینگ بتوانند نمایندگی شرکت‌های بزرگ کشتیرانی را داشته باشند و فعالیت کنند.

مختاری: ناوگان‌های خصوصی زیادی در کشور داریم که همه فعالیت‌ها را خودشان انجام می‌دهند ولی به دلیل مشکلاتی که در ثبت شرکت‌ها وجود دارد ترجیح می‌دهیم شرکت‌ها در ایران ثبت نشوند. در واقع ما فرآیندی برای ثبت شرکت کشتیرانی در ایران نداریم و هر چه وجود دارد در مورد ثبت نمایندگی شرکت کشتیرانی است. وقتی در کشورهای دیگر نظیر امارات وقتی برای ثبت شرکتی اقدام می‌کنیم خیلی زیاد استقبال می‌کنند و کمک‌های مختلف و تسهیلات در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهند و در مقابل هم هیچ مشکل و سختی به وجود نمی‌آورند. اما اگر همین

کار را در ایران انجام دهیم نگاه سازمان‌های نظارتی بدین‌گونه است که دایما پروسه را سخت‌تر می‌کنند و مشکلات عدیده‌ای به‌وجود می‌آورند.

همان‌گونه که مسئولان در دوران تحریم و کمبود ارز برای مثال واردات پوشاک را ممنوع کردند و با حمایت از صنعت داخلی تولیدکنندگان خوبی شکل گرفتند و پس از این شرکت‌های خارجی تولید پوشاک نمی‌توانند در ایران به راحتی سابق رقابت کنند در زمینه کشتیرانی نیز مسئولان باید از فعالان و بخش خصوصی حمایت کنند. یکی از اثرات خوب تحریم رشد و نمو شرکت‌های داخلی در عرصه‌های مختلف است، اما از این فرصت نیز به دلیل نقش کم‌رنگ بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها نتوانستیم استفاده بهینه کنیم و پلان و طرح خوبی طراحی و اجرا کنیم.

با توجه تجربه ۶۸ ساله انجمن ظرفیت‌های کشتیرانی ما چگونه است و اگر تحریم‌ها برداشته شود چه ظرفیت‌هایی وجود دارد تا بتوان برای کشورهای منطقه و ترانزیت از آنها بهره‌برداری و استفاده کرد؟

مختاری: ما در منطقه ۷ کشور داریم که در محاصره خشکی هستند و بهترین مسیر برای دسترسی آنها به آب‌های آزاد مسیر ایران است. تمام همت ما هم برای است که بتوانیم سرعت حمل و نقل را افزایش و هزینه و ریسک را کاهش بدهیم. یکی از مشکلات بازرگانان خارجی شناسایی شرکت‌های ایرانی است و انجمن می‌تواند و این ظرفیت را دارد که اطلاعات مناسب و خوبی از شرکت‌های ایرانی را در اختیار شرکای تجاری خارجی قرار دهد. انجمن این آمادگی را دارد که با همه انجمن‌ها، اتحادیه‌ها، بخش‌های خصوصی و دولتی کشورهای دیگر رابطه نزدیک داشته باشد و در برداشتن چالش‌ها و مشکلات پیش پای شرکت‌ها پیش‌قدم شود و راهکارهای مناسب را در اختیار آنها بگذارد.

ارتباط انجمن با سازمان بنادر چگونه است و آیا سازمان در تصمیم‌گیری‌ها از نظرات انجمن استفاده می‌کند؟

مختاری: وقتی قرار است اتفاق اقتصادی بیفتد باید همه ذی‌نفعان کنار هم باشند و هر زمان یکی از این ذی‌نفعان حضور نداشته باشد مشکل به‌وجود می‌آید. برای مثال اگر انجمن بخواهد در موردی تصمیمی بگیرد اگر نظر بازرگانان و تجار را نداند و آن تصمیم را بگیرد به مشکل خواهد خورد. وقتی سازمان بنادر در بحث دریانوردی یا بنادر می‌خواهد تصمیمی بگیرد باید بخش خصوصی در کنارش باشد و از نظرات کارشناسی و تخصصی آن استفاده کند. سازمان بنادر باید این را در نظر داشته باشد که انجمن و سازمان هر دو در یک طرف ایستاده‌اند و هدف‌های مشترک دارند و رقیب هم نیستند تا بتوانیم تجارت روان و خوبی را شاهد باشیم. هر دو طرف باید تلاش کنند که فاصله بین‌شان کمتر شود و شاهد بوده‌ایم هر وقت این فاصله کمتر شده تصمیم‌های خوبی گرفته شده است و همه و در نهایت کشور سود برده است و برعکس.



در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

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

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

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

خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری



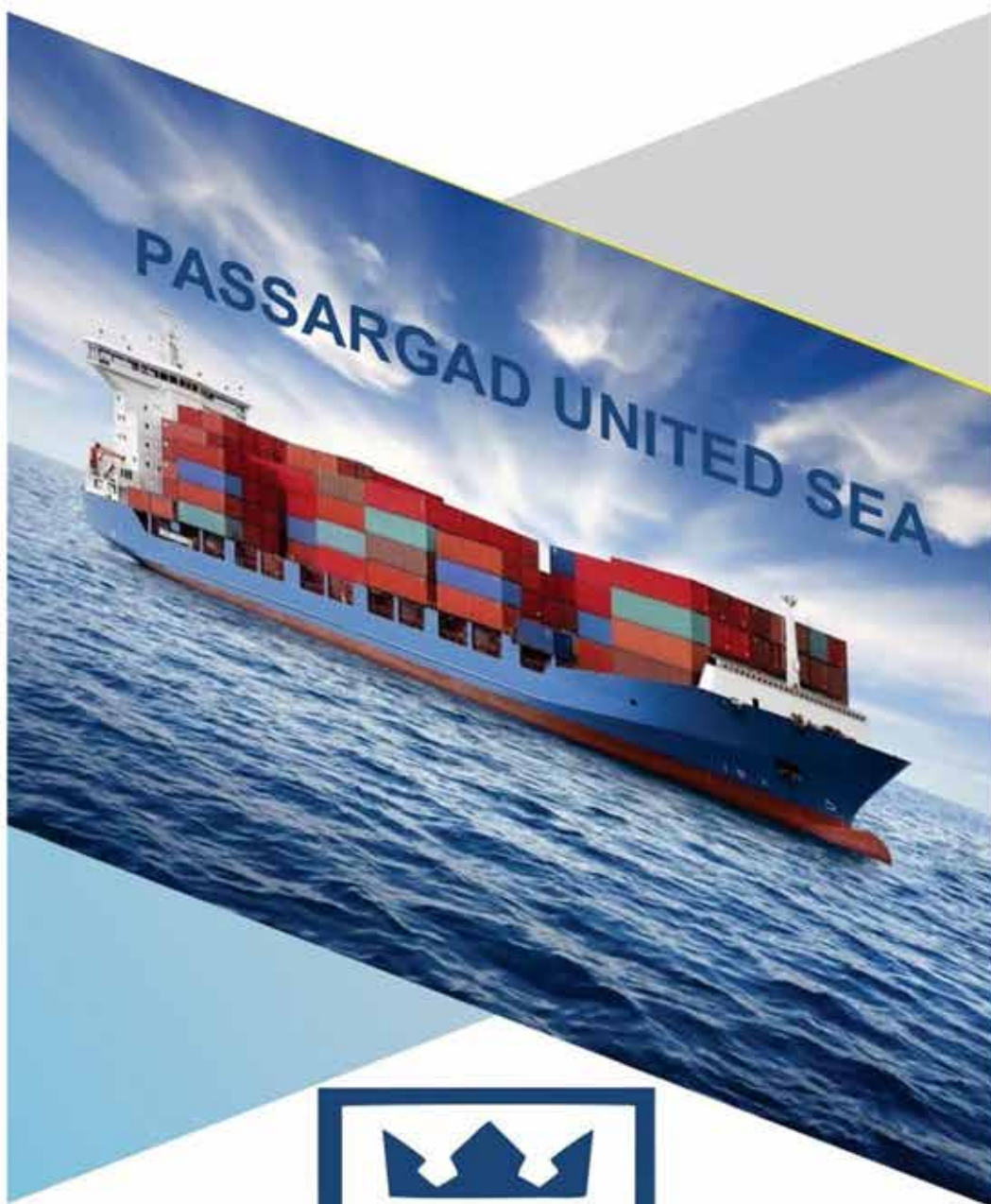
Posidonia



Five millennia of Greek seafaring
Half a century of Posidonia
The heart of shipping today

Posidonia 2022

6–10 June 2022 • Metropolitan Expo • Athens • Greece



**PASSARGAD
UNITED SEA**

**4th Floor, No 222 (Negin-Sabz),
Khorramshahr St, Tehran , Iran**

Tel: +9821 58 12 7000

<https://pasusea.com/>

We know the **business**, you call, we **move!**



مهردریا ناوگان

با مسئولیت محدود

نماینده و خدمات کشتیرانی شماره ثبت: ۱۹۶۲۲

MEHR DARYA Navgan

Shipping Agency



www.mehrdarya.com

+9821 91006050

اقتصاد سرآمد با محوریت پژوهشگران دریایی مطرح می‌کند «دریا، بنادر و مردم ایران»



توسعه دریا محور از مهدهای کودک آغاز می‌شود

«برای اولین بار در ایران، روزنامه اقتصاد سرآمد با همکاری کارشناسان دریایی و بندری کشور در راستای تاکیدات رهبر معظم انقلاب بر اقتصاد دریا محور (منشور اقتصاد گام دوم انقلاب) و جدیت نظام جمهوری اسلامی با هدف توسعه دریا محور طرحی را با عنوان «دریا، بنادر و مردم ایران» تدوین نموده تا از طریق ارتقاداتانی ملی به ویژه مردم ساکن در شهرهای پر جمعیت و غیر ساحلی مثل مشهد، اصفهان، تبریز، یزد شیراز و تهران در گروه‌های سنی کودکان، نوجوانان جوانان و بزرگسالان از ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود در کسب و کارهای دریایی و بندری (سرمایه‌گذاری و اشتغالزایی در فاز اول)، نقشی اساسی را در خصوص توسعه این صنعت ایفا نماید.

«در راستای دستیابی به اهداف این طرح ملی، از تمامی رسانه‌های کشور اعم از مکتوب و دیجیتال فعال در شهرهای ذکر شده دعوت می‌گردد تا آمادگی خود را جهت همکاری در این طرح اعلام تا در قالب نشست‌های حضوری یا مجازی جزئیات بیشتر این طرح ملی اطلاع رسانی شود.

«بر همین اساس تمرکز برنامه‌ها برای مردم ساکن دیگر شهرهای غیر ساحلی کشور نیز در فاز بعدی طرح آورده شده است.





Tiam Darya Land Services co.

ABOUT US


Tiam Darya Land Service Agency is started for being the provider of worldwide transport solution whether is the matter of Break Bulk, Project Cargo, or Containers. TDLS has established by experienced and energetic young staffs in the field of shipping services in Tehran in 2020 and since then, its professional and ethical charter has been based on providing the best services to clients' needs.

As an NVOCC and Ocean freight consolidator, we are committed to delivering the highest level of customer service and support all industries and offer regular and scheduled Break Bulk and container shipments worldwide with our principals and international partners.


WHAT WE DO

1. we receive your requirements.
2. we establish the best method to ship your goods on best price by using of our quality services.
3. we answer any questions that you may have about the shipping process; we would be happy to devote as much time as you need to answering questions. We appreciate that shipping can be a daunting process and want to make it as simple as possible for you.
4. When you provide us your supplier's contact details, we'll contact in their own language to book the goods onto the ship.
5. We'll manage the booking process to ensure that the goods are with you as soon as possible by booking the vessel with the earliest arrival date rather than the shortest transit time.
6. We'll ensure to get your goods into a container and onto the ship as they are exported from their country of origin.
7. We'll issue you all-inclusive invoice including the Freight fee, POL and POD local charges and VAT on it to pay before the goods are delivered.
8. We'll arrange the best day for delivery with you and book it accordingly. If you have specific delivery requirements, we'll help with them too.



 (+98) 21 26404531-36
(+98) 21 26407278

 INFO@TIAMDARYA.COM

 Unit 1, No. 1, 1st, Northern Dr. Mosaddegh (Naft), Mirdamad Blvd, Tehran, Iran



شرکت خدمات کشتیرانی الماس سپید دریا
Sea White Diamond Shipping Services Co.



تخصص ما:

- انجام خدمات کانتینری و حمل دریایی از کلیه بنادر عملیاتی دنیا به بنادر جنوبی ایران و بالعکس
- خدمات درب به درب (Door To Door)
- خدمات حمل دریایی به صورت فله
- تامین کانتینرهای یخچالی
- ارائه مشاوره به صاحبان کالا جهت انجام مناسب ترین شیوه حمل و نقل



تجربیات ما:

- انجام عملیات کراس استافینگ کالا (جابجایی بار از یک کانتینر به کانتینر دیگر در بندر ثالث و انجام کلیه امور تشریفاتی گمرکی مربوطه) به صورت کاملاً تخصصی
- ترخیص کالا و انجام امور گمرکی برای محموله های وارداتی و صادراتی
- خدمات پروژه ای
- خدمات لجستیک
- دارای روابط قوی با شرکت ها و نمایندگی های خطوط کشتیرانی جهت دریافت سرویس ها و قیمت های رقابتی



S H I P P I N G C O M P A N Y

+98 21 88610357-8

آدرس: تهران- ضلع شمال غربی میدان شیخ بهایی-

پلاک ۲ (برج صدف) طبقه ۱۳- واحد ۱۳۴

sea_white_diamond_shipping_co

info@swdiamond.org

swdiamond.org



NOVEL STAR

نمایندگی کشتیرانی ستاره اقیانوس بدیج

| *We Are Responsible* |





■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
 ■ ندر بریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ سردبیر: محمدحسین پرتویان
 ■ صفحه آرای: نیاک گرافیک
 گفت‌وگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد

■ 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
 شماره: ۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
 ایمیل: info@seanews.ir

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



مرکز آموزش دریایی وابسته به انجمن کشتیرانی ایران



مرکز آموزش دریایی وابسته به انجمن کشتیرانی ایران



INSTITUTE OF
 CHARTERED
 SHIPBROKERS