



شماره

۵۷

اردیبهشت ۱۴۰۱

تجارت چین
تحت تاثیر
همه گیری
کرونا



در مصاحبه اختصاصی با ایندرو با مدیران شرکت هندی ICGA مطرح شد:

با استفاده از راهنمایی و
همراهی اعضای انجمن
کشتیرانی و خدمات وابسته
ایران می توانیم وضعیت
کشتیرانی در حوزه بندر چابهار
را بهبود دهیم

در صفحات ۹ و ۱۰ بخوانید



امید ملک: همه باید خود را در معرض آرای عمومی قرار دهند. باید قسمتی از وقت خود را بدون چشم داشت مادی صرف تشکل صنفی خود کنیم و بایستی این کار در مسیر کلان باشد و عموم از آن منتفع شوند. جایگاه انجمن خیلی مهم است و هرچقدر انجمن ها بزرگتر باشد شرکت ها توسعه بهتری می یابند.

چالش‌ها جلوه‌های جدیدی به خود گرفته‌اند

جنگل دیجیتال؛ مالکان کشتی با چالش انتخاب نرم افزار مواجه هستند

سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد:

تشریح زمینه های سرمایه گذاری بخش خصوصی در غرب هرمزگان

IRAN Logistic

GUIDE BOOK

دایرکتوری لجستیک ۲۰۲۲

ناشر:

موسسه نشر ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و فصلنامه اکسپلور ایران)

صنعت حمل و نقل **IRAN** explore

با پشتیبانی:



- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی
- انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



نشانی: خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک وی، خیابان خالقی (خیام)، پلاک ۴، واحد ۴

تلفن و فکس: ۰۲۱۲۲۶۶۸۶۵۶

سفارش:



۰۹۱۲۷۳۶۴۲۹۲



thepapers.ir/logistic

مدیرعامل شرکت صدرا اعلام کرد:

تحويل نفتکش افراماکس ۲ تا یک ماه آینده



کشتی افراماکس ۲ در کنار سه کشتی افراماکس دیگر به سفارش شرکتی خارجی ساخته شده و کشتی اول طی دو سال و نیم ساخته شد و در سال ۹۶ تحويل داده شد که هم اکنون در حال بهره برداری است.

مدیرعامل شرکت صدرا به عنوان زیرمجموعه قرارگاه سازندگی خاتم‌النبی، اظهار داشت: کشتی‌های افراماکس ظرفیت حمل ۷۵۰ هزار بشکه نفت را داشته و ۲۵۰ متر طول، ۴۴ متر عرض، ۲۱ متر ارتفاع و ۱۴۸ متر آبخور دارند، سرعت این نفتکش‌ها به ۱۵ گره دریایی می‌رسد و دارای یک موتور اصلی با قدرت ۱۵ مگاوات و ۳ ژنراتور یک مگاواتی برای تامین برق کشتی هستند.

زارعی افزود: بعد از ساخت کشتی اول افراماکس، ساخت کشتی دوم در سال ۹۷ آغاز شد و در کمتر از دو سال افراماکس ۲ به آب انداخته شد و الان این کشتی آماده تست‌های دریایی است و برآورد ما این است که ظرف یک ماه دیگر آماده تحويل به کارفرما خواهد شد. بلافاصله بعد از تحويل کشتی دوم، مراحل ساخت کشتی سوم آغاز می‌شود و برنامه ما این است که آن را ظرف کمتر از دو سال تحويل دهیم.

وی در مورد اهمیت ساخت این کشتی‌ها توسط شرکت صدرا گفت: این طرح از چند جهت حائز اهمیت است. یکی آنکه شرکت صدرا اولین شرکت سازنده این نوع کشتی‌ها در ایران و خاورمیانه است، فناوری ساخت این کشتی در ایران نهادینه شده و اگر سفارشی برای ساخت این کشتی توسط شرکت‌های داخلی مانند شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و غیره ارائه شود، ما در کمترین زمان و با بهترین کیفیت آمادگی ساخت کشتی‌های مختلف را در شرکت صدرا داریم.

زارعی تاکید کرد: مزیت دیگر این است که این کشتی بر طبق بالاترین استانداردهای بین‌المللی ساخته شده و توانسته است همه تست‌های دریایی را به خصوص برای کشتی اول با موفقیت پشت سر بگذارد و این اطمینان در شرکت صدرا وجود دارد که ما قادر به انجام هر نوع سفارشی برای کشتی‌هایی در این ابعاد با کیفیت و قیمتی بهتر از رقبای خارجی هستیم.

شرکت صنعتی دریایی ایران، به‌اختصار صدرا، شرکت صنایع دریایی ایرانی است، که در زمینه ارائه خدمات مهندسی، کشتی‌سازی، ساخت و نصب پایانه‌های نفتی و تأسیسات فراساحلی نفت و گاز، بندرگاه‌ها، حفاظت ساحلی و اسکله‌سازی فعالیت می‌کند. شرکت صنعتی دریایی صدرا یکی از بزرگ‌ترین پیمانکاران طرح‌های فراساحلی نفت و گاز ایران است.

شرکت صدرا فعالیت خود را به هدف ساخت و تعمیر کشتی در سال ۱۳۴۷ در بوشهر آغاز نمود. پس از انقلاب ایران در سال ۵۷ صدرا فعالیت خود را در حوزه فراساحل نیز گسترش داد. این شرکت در سال ۱۳۷۶ موفق به اخذ گواهی‌نامه ایزو ۹۰۰۱ در زمینه طراحی، ساخت و نصب تأسیسات فراساحلی نفت و گاز، کشتی‌سازی، ساخت بندرگاه‌ها و حفاظت ساحلی شده و پیرو آن گواهی‌نامه ایزو ۲۰۰۰-۹۰۰۱ و ایزو ۲۰۰۴-۱۴۰۰۱ را دریافت کرد.

این مجموعه دارای کارخانه‌ها و تجهیزات دریایی در بوشهر و مازندران می‌باشد که خدمات لازم و وسیعی را در خلیج فارس و دریای کاسپین تامین می‌نمایند.



بحران سوخت کشتی در شمال غرب اروپا به علت تحریم‌های روسیه

به گزارش بایندر به نقل از بلومبرگ، شمال غرب اروپا، به علت درگیری در اوکراین و تغییر جریان تجارت، با کمبود سوخت کشتی مواجه است به طوری که کشتی‌ها به میزان زیادی برای تامین منابع، به جای دریای بالتیک به مرکز هلند-بلژیک می‌روند.

به گفته اسوند مولهولت، مدیرعامل شرکت تامین کننده سوخت «مونجاسا گروپ»، در مرکز تجارت نفت آمستردام-روتتردام-آنتورپ، بنزین دریایی که در صنعت به عنوان MGO شناخته می‌شود، دچار کمبود است.

مولهولت گفت: «این محموله‌ها در منطقه در دسترس نیست.» کشتی‌هایی که پیش از درگیری روسیه و اوکراین، سوخت با سولفور پایین MGO در منطقه بالتیک دریافت می‌کردند، اکنون به میزان زیادی برای تامین سوخت بیشتر به مرکز هلند-بلژیک می‌روند. اثرات جنگ در بازارهای انرژی موج می‌زند و بسیاری از شرکت‌ها از نفت و کشتی‌های روسیه دوری می‌کنند زیرا تحریم‌های بین‌المللی علیه مسکو همچنان در حال گسترش است.

همچنین، همزمان با این وضعیت، بسیاری از پالایشگاه‌های اروپایی در حال انجام تعمیرات فصلی هستند و این امر عرضه سوخت را کاهش می‌دهد و قیمت‌ها را بالا می‌برد. قیمت گازوئیل دریایی با گوگرد کم که معمولاً توسط شرکت‌های کشتیرانی در شمال غرب اروپا برای رعایت یک قانون مهم زیست محیطی استفاده می‌شود، در هفته‌های اخیر در آنتورپ افزایش یافته است.

قیمت این سوخت حتی از قیمت نفت برنت بیشتر شده است. MGO سوختی شبیه دیزل است و قیمت آن از زمان جنگ اوکراین افزایش یافته است.

هشدار مقام آلمانی درباره کمبود راننده کامیون به علت بحران اوکراین

به گزارش بایندر به نقل از خبرگزاری تاس، دیرک انگلهارت، رئیس هیئت مدیره اتحادیه فدرال حمل و نقل باری و لجستیک آلمان (BGL)، روز یکشنبه در مصاحبه‌ای گفت: صنعت حمل و نقل و لجستیک آلمان ممکن است به دلیل جنگ فعلی در اوکراین با کمبود راننده کامیون مواجه شود.

وی یادآور شد که بر اساس آمار و ارقام، در سال ۲۰۲۱ اوکراینی‌ها ۷ درصد از رانندگان کامیون در جاده‌های آلمان را تشکیل دادند.

انگلهارت گفت: با کمبود رانندگان کامیون در اروپا، یافتن جایگزین برای آنها ممکن است واقعا سخت باشد. وی همچنین بحران تحویل کالا به خرده فروشان را رد نکرد.

رئیس هیئت مدیره اتحادیه فدرال حمل و نقل باری و لجستیک آلمان همچنین افزایش قیمت سوخت را یکی دیگر از عوامل تشدید کننده این بحران ذکر کرد.

وی هشدار داد: با توجه به خروج نقدینگی، صنعت حمل و نقل و لجستیک آلمان ممکن است مجبور شود خود را برای یک زنجیره از ورشکستگی شرکت‌ها آماده کند.



تشریح زمینه های سرمایه گذاری بخش خصوصی در غرب هرمزگان

به گزارش بایندر سازمان بنادر و دریانوردی، فرصت های سرمایه گذاری برای سرمایه گذاران بخش خصوصی در بنادر غرب هرمزگان را اعلام کرد.

براساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی، این فرصت ها شامل احداث ترمینال کانتینر یخچالی، ساخت اسکله و رمپ، مکانیزه کردن پایانه معدنی، ساخت آب شیرین کن، ساخت جاده اختصاصی بندر، ساخت اسکله مارینا برای ورزش های آبی و خدمات رسانی به شناورهای عبوری است.

با توجه به اینکه بنادر غرب هرمزگان نقش اصلی در ترانزیت خودرو در کشور دارد و تخلیه و بارگیری ۹۰ درصد خودروهای سبک و سنگین را بر عهده دارد برای ارتقای خدمات بندری به صاحبان کالا، این سازمان آماده هرگونه همکاری با سرمایه گذاران در ساخت پارکینگ طبقاتی در زمین یک هکتاری با ظرفیت ۲ هزار دستگاه است.

با توجه به نزدیکی معادن به بنادر غرب هرمزگان و صادرات بیش از ۹۶۶ هزار تن انواع مواد معدنی و ساختمانی در سال ۱۴۰۰، با اجرای طرح مکانیزه شدن پایانه مواد معدنی و ایجاد بسترهای جدید امکان ارتقا به بیش از یک میلیون تن در سال وجود دارد و قاعدتا این امر زمینه حضور شرکت های بین المللی فعال در بخش صادرات مواد معدنی و مصالح ساختمانی در بنادر غرب هرمزگان را تقویت می کند.

مطالعات ساخت جاده اختصاصی بندر و اخذ عوارض ۲۰ ساله در راستای نقش مسئولیت های اجتماعی

سازمان بنادر و دریانوردی و تعامل شهر و بندر به منظور ارتقاء کیفیت عبور و مرور وسایل نقلیه شهری و افزایش سطح خدمت دهی در دستور کار است.

با توجه به تردد بیش از ۱۳ هزار فروند شناور در سال ۹۸ به بنادر غرب هرمزگان و با در نظر گرفتن مجاورت این بندر به کریدور بین المللی تردد کشتی های اقیانوس پیما و همچنین خدمات رسانی به شناورهای متردد بین سکوهای نفتی و گازی در محدوده غرب هرمزگان می توان ظرفیت مناسب سرمایه گذاری در این بخش را فراهم کرد.

احداث اسکله مارینا برای ورزش های آبی و منطقه گردشگری برای توسعه زیرساخت های گردشگری و همچنین جذب گردشگران در زمینه گردشگری دریایی از دیگر طرح های پیش رو در بنادر غرب هرمزگان است.

گسترش گردشگری دریایی، حمل و نقل و راه اندازی اسکله تفریحی و گردشگری در بنادر غرب هرمزگان نه تنها به عنوان فرصتی برای بهره‌وری اقتصادی سواحل و ایجاد شغل در این منطقه دارای اهمیت و پتانسیل با سابقه تاریخی است بلکه با جذب گردشگران و تقویت گردشگری دریایی در بنادر غرب هرمزگان می توان به رشد و توسعه اقتصادی دست یافت.

بنادر غرب هرمزگان آماده هرگونه همکاری برای پیشبرد اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی در زمینه خدمات رسانی به سرمایه گذاران است زیرا افزایش سرمایه گذاری در این بنادر، افزایش امکانات و زیر ساخت های بندری، تولید سرمایه و ایجاد اشتغال بیشتر را برای شهرستان بدنبال خواهد داشت.

انجام لایروبی در بنادر شیو و خمیر و همچنین، تجهیز، توسعه و ایجاد زیرساخت های لازم در این بنادر، زمینه ساز تحولی چشمگیر در بحث رونق صادرات غیرنفتی و تجارت دریایی با کشورهای منطقه خلیج فارس خواهد شد که همین امر علاوه بر اشتغال‌زایی و توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه، تاثیر قابل توجهی در بهبود معیشت و زندگی مرزنشینان خواهد داشت.





رویترز در گزارشی اعلام کرد:

تجارت چین تحت تأثیر همه گیری کرونا

که بیشتر از ۴۷.۳۸ میلیارد دلار در ماه مارس است که بیشتر به دلیل کاهش واردات است.

تحلیلگران گلدمن ساکس در رویترز اظهار کردند که محدودیت‌های مرتبط با کووید، زنجیره‌های تامین داخلی و عملیات بندری را مختل کرد و نیز شرکای تجاری مانند کره جنوبی، داده‌های تجاری ضعیف‌تری را با چین گزارش کردند.

داده‌ها نشان می‌دهد که حجم کالاهای خارجی در هشت بندر کانتینری بزرگ چین در دوره ۱۱ تا ۲۰ آوریل ۴.۱ درصد کاهش یافته است.

لی کچیانگ، نخست وزیر چین، خواستار حمایت از تولید، لجستیک و اشتغال در شرکت‌های تجاری کلیدی شد. با این حال، سرمایه‌گذاران و بازارها خواهان حمایت بیشتری هستند زیرا رهبران کشور از شهروندان می‌خواهند که به سیاست کووید صفر پایبند باشند.

پکن، پایتخت چین روزانه ۱۰ها مورد ابتلا را گزارش می‌کند، در حالی که شانگهای روز جمعه اعلام کرد که پس از قرنطینه یک ماهه نزدیک به ۲۵ میلیون نفر، این ویروس را تحت کنترل درآورده است.

البته در برخی از شهرهای چین اکنون برای ورود به مکان‌های عمومی به نتایج آزمایش پی‌سی‌آر از افراد نیاز دارند.

تحلیلگران شرکت اوراق بهادار نومورا تخمین می‌زنند که اگر ۷۰ درصد از جمعیت چین تحت آزمایش ۴۸ ساعته قرار گیرند، ۱.۸ درصد از تولید ناخالص داخلی چین هزینه خواهد داشت.

نظرسنجی رویترز نشان داد که تجارت چین در ماه آوریل متزلزل شد زیرا محدودیت‌های کووید به تولید رسیده است.

انتظار می‌رود رشد صادرات چین در ماه آوریل کاهش یابد زیرا محدودیت‌های سختگیرانه بیماری کووید-۱۹ به تولید ضربه زده است و احتمالا واردات نیز کاهش می‌یابد و مشکلات زیادی را برای دومین اقتصاد بزرگ جهان در سه ماهه دوم سال میلادی ایجاد خواهد کرد.

بخش تجارت که حدود یک سوم تولید ناخالص داخلی ملی چین را تشکیل می‌دهد و ۱۸۰ میلیون نفر را در سال ۲۰۲۰ استخدام کرد، به دلیل گسترش محدودیت‌های کرونایی که زنجیره‌تامین را به دام انداخته است، شتاب حرکت خود را از دست داده است.

بر اساس پیش‌بینی صورت پذیرفته در نظرسنجی رویترز، از ۱۸ اقتصاددان، صادرات احتمالاً ۳.۲ درصد نسبت به سال گذشته رشد خواهد داشت که نسبت به رشد ۱۴.۷ درصدی در ماه مارس به شدت کاهش یافته و این پیش‌بینی، پایین‌ترین رشد از ژوئن ۲۰۲۰ است.

عدم اطمینان در مورد جنگ اوکراین و بهبود ظرفیت تولید در خارج از کشور نیز سهم چین از تجارت جهانی را کاهش داد. این نظرسنجی نشان داد که انتظار می‌رفت، واردات در ماه آوریل سه درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش پیدا کند که شدیدترین کاهش را از ماه می ۲۰۲۰ نشان می‌دهد.

۱۶ اقتصاددان در این نظرسنجی مازاد تجاری ۵۰.۶۵ میلیارد دلاری را در آوریل پیش‌بینی کردند



رشد ۵۵ درصدی تجارت ایران و آمریکا / واردات ۴.۷ میلیون دلاری آمریکا از ایران در ۳ ماه

به گزارش باینر دفتر آمار آمریکا در تازه ترین گزارش خود اعلام کرد مبادلات تجاری ایران و آمریکا در سه ماه نخست سال ۲۰۲۲ میلادی به ۱۵ میلیون دلار رسیده است. این رقم نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن ۵۵ درصد افزایش داشته است. در ماه های ژانویه تا مارس سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۹.۷ میلیون دلار کالا بین دو کشور مبادله شده بود.

بر اساس این گزارش در سه ماه نخست ۲۰۲۲ حجم صادرات آمریکا به ایران رشد ۷ درصدی داشته است. در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۹.۶ میلیون دلار کالا از آمریکا به ایران صادر شده بود که این رقم در مدت مشابه امسال به ۱۰.۳ میلیون دلار افزایش یافته است.

افزایش ۵۵ درصدی تجارت دو کشور در سه ماهه نخست ۲۰۲۲ تا حد زیادی ناشی از جهش واردات آمریکا از ایران در این دوره بوده است. واردات این کشور از ایران در سه ماهه نخست امسال رشد ۴۷۰۰ درصدی داشته و به ۴.۷ میلیون دلار رسیده است. آمریکا در سه ماهه نخست سال قبل تنها ۰.۱ میلیون دلار کالا از ایران وارد کرده بود.

میزان تجارت ایران و آمریکا در مقایسه با کل مبادلات تجاری دو کشور با جهان رقم قابل توجهی نیست. ایران در بین مقاصد صادراتی آمریکا در سه ماهه ۲۰۲۲ رتبه ۱۷۵ و در بین منابع تامین کالاهای وارداتی این کشور رتبه ۱۶۱ را به خود اختصاص داده است.



گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در رابطه با ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور

به گزارش بایندر معاونت مطالعات زیربنایی مرکز پژوهش‌های مجلس اخیراً در گزارش به موضوع ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور پرداخته است.

در مقدمه این گزارش آمده است: اهمیت توجه جدی به مقوله حمل‌ونقل دریایی و ضرورت بررسی وضعیت بنادر کشور به این جهت می‌تواند بیان شود که مطابق با آمار ارائه شده از سوی گمرک جمهوری اسلامی ایران، طی سال‌های ۱۳۹۵ الی ۱۳۹۹، به‌طور متوسط حدود ۹۰ درصد کل واردات و صادرات کشور از طریق دریا انجام می‌شود. در این میان، بنادر حلقه‌های استراتژیکی هستند که برای تسهیل جریان کالا در عرصه بین‌المللی، به‌عنوان بخش مهمی از یک شبکه گسترده لجستیک، زمینه تجارت و تبادل کالا بین مناطق دور و نزدیک را فراهم می‌کنند. به‌طور کلی، رفتار بنادر تحت تاثیر تحولات جهانی تجارت همواره در حال تغییر بوده و پیوسته خود را با تحولات ایجاد شده در سایر بخش‌ها مانند کشتیرانی انطباق می‌دهد.

به‌عبارت‌دیگر، بندر در طول زمان از یک ابزار ساده به یک زیربنای پشتیبانی و ابزار مؤثر اقتصادی تبدیل شده و امروزه در مفهوم جدید به‌عنوان یکی از حلقه‌های اصلی و مهم در زنجیره تأمین اقتصادی کشورها به‌حساب می‌آید. کشورهایی که بتوانند مطابق میل بازار و مشتریان و همگام با تکنولوژی روز، مسیر توسعه و بهبود بنادر را بیمایند و جایگاه بهینه و بهره‌ور را نه‌تنها برای خود بلکه برای ذی‌نفعان در بازار رقابتی جهانی فراهم آورند، بسیار معدود هستند.

بنادر در سیر تحول خود و به‌خصوص در یک سده اخیر با تغییر نوع حکمرانی خود از بنادر خدماتی و کاملاً دولتی و عام‌المنفعه (که وابستگی کامل به

بودجه دولت‌ها داشته‌اند)، به سمت بنداری کاملاً خصوصی و اخیراً به مشارکت دولتی و خصوصی سوق داده شده‌اند. این حرکت همراه با تغییر در ماهیت جایگاه بنادر در اقتصاد کشور از ارگان‌های دولتی و متکی به بودجه دولت به بنگاه‌هایی اقتصادی متکی بر اقتصاد بازار بوده است. بدین معنا که بنادر دیگر مجموعه‌ای خدماتی که منتظر ورود کالا و کشتی به بندر باشند نبوده و خود به دنبال جذب کالا هستند. امکان بروز این تغییر ماهیت و رویکرد در بنادر مختلف حسب موقعیت جغرافیایی و زیرساخت‌های موجود برای توسعه حوزه نفوذ آنها و برای برقراری ارتباط با مراکز بار در کشور و خارج از آن در آن سوی آب‌ها و آن سوی مرزهای خشکی متفاوت است و موجب می‌شود که بنادر بتوانند ارتقا یافته و در نسل‌های متفاوتی نقش‌های جدیدی را به‌عهده گیرند.

«نسل بندر» مفهوم رایجی است که در ادبیات جهانی حمل‌ونقل برای تعریف رتبه‌بندی و سطح خدمات‌دهی بنادر به‌کار برده می‌شود. نسل بندر بیان‌کننده سطح ارائه خدمات اعم از خدمات ذاتی یا با ارزش افزوده و کارکرد بنادر است و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن ارتباطی به نسل آن ندارد. در فرایند توسعه بنادر و مطابق با سند بین‌المللی آنکتاب، پنج نسل توسعه مبتنی‌بر ارزیابی استراتژی توسعه، گستره خدمات بندری ارائه شده و سطح یکپارچگی فناوری اطلاعات معرفی شده است:

✳️ **بنادر نسل اول** با هدف انتقال کالا از خشکی به بندر و برعکس از طریق پسرکرانه منطقه‌ای یا محلی (محیط اطراف بندر که به‌عنوان مسیر فروش و توزیع کالا فعالیت می‌کند) بدون لحاظ کردن خصوصیات اجتماعی- اقتصادی منطقه بندر، شکل گرفتند.

✳️ **بنادر نسل دوم** به‌عنوان هاب حمل‌ونقل و مراکز صنعتی و تجاری شروع به فعالیت کردند. خدمات قابل ارائه در این بنادر محدود به کشتی و کالا بوده درحالی‌که در نزدیکی این بنادر صنایع مختلف مشغول به فعالیت هستند. این بنادر به‌عنوان بنادر صنعتی نیز شناخته می‌شوند.

✳️ **بنادر نسل سوم** علاوه‌بر مشخصات بنادر نسل دوم، مجموعه‌ای متشکل از خدمات لجستیکی، تجمیع و توزیع کالا، پردازش اطلاعات و بهره‌گیری از سیستم‌های مخابراتی است که در ایجاد ارزش افزوده بر کالا نیز نقش ایفا می‌کنند. این بنادر مبتنی‌بر تکنولوژی و دانش فنی بوده و جریان و توزیع بار به‌صورت فناورانه مدیریت می‌شود.

✳️ **بنادر نسل چهارم** به‌عنوان پیشرفته‌ترین بنادر حال حاضر جهان، بنداری هستند که در مقام قلب زنجیره حمل‌ونقل دربردار شبکه ارتباطی گسترده‌ای تا اقصی نقاط جهان را ایجاد کرده و خود را به آخرین تجهیزات سخت‌افزاری و استفاده از آخرین فناوری‌های نوین در تکنولوژی اطلاعات مجهز کرده‌اند. این بنادر از درگاه‌های اینترنتی خود با ارائه آخرین اطلاعات حمل‌ونقل دریایی به کارگزاران حمل، تجار و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی و زمینی امکان برنامه‌ریزی را فراهم می‌کنند.

✳️ **بنادر نسل پنجم** که در سال‌های اخیر مورد توجه کشورهای پیشرو قرار گرفته‌اند، بر مشتری‌مداری متمرکزند. این بنادر ماهیتاً رقابت‌پذیر بوده و تعهد بندری در حوزه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی در آنها وجود دارد.

به‌دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه ایران (به جهت امکان تأمین دسترسی کشورهای محصور در خشکی در شرق و شمال کشور به آب‌های آزاد از طریق بنادر بازرگانی موجود)، تعیین میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری بنادر کشور از زنجیره‌های حمل‌ونقل دریایی در تعیین گروه عملکردی این بنادر از اهمیت دوچندان برخوردار است. لذا، در این گزارش تلاش شده تا ضمن بیان ضرورت جهش عملی به‌سمت ارتقای نسل بنادر کشور، راهکارهای عمده در دستیابی به این هدف بیان شود.

۱. **جایگاه ارتقای نسل بنادر در اسناد و قوانین**
به‌طور کلی، به‌رغم اهمیت موضوع توسعه بنادر کشور و ارتقای نسل بنادر در میان سایر راهبردهای مرتبط با شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل، اسناد و قوانین بالادستی به‌صورت غیرمستقیم بر مبانی و اصول ارتقای نسل بنادر کشور تأکید کرده‌اند و توجه جدی‌تر لایح دولت و

طرح‌های مجلس شورای اسلامی می‌تواند جهت‌گیری مؤثر کشور را در این خصوص اصلاح کند. به‌عنوان نمونه می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

در سند چشم‌انداز بیست‌ساله و سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل، برخی عوامل مؤثر در ارتقای نسل بنادر مانند تسریع عملیات انتقال بار با افزایش عملکرد حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای در پسرکرانه بنادر، جلب مشارکت‌های بخش خصوصی در فعالیت‌های مختلف حوزه حمل‌ونقل دریایی و ارتقای سطح کیفی و کمی خدمات ارائه شده در بنادر به‌خصوص با هدف توسعه خدمات ارزش افزوده بیان شده است.

در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی افزایش سرعت جابه‌جایی محموله‌های تجاری دریایی، افزایش ظرفیت و تجهیز اسکله‌های کانتینری و عمومی در بنادر بزرگ ترانزیتی کشور و ایجاد بستر لازم برای جلب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی مورد توجه قرار گرفته است.

در سند چشم‌انداز سازمان بنادر و دریانوردی در بخش چشم‌انداز بخش بندری، بنادر ایران را انتخاب اول بازیگران جهانی و تسهیل‌گر تجارت جهانی با ایران و منطقه تلقی کرده و ارتقای و ترویج جایگاه بنادر به‌عنوان مؤلفه کلیدی توسعه صنعتی-تجاری و بهبود مسیرهای ارتباط بنادر با رویکرد آینده‌نگری به توسعه بنادر، تحول فناوری و تغییرات اندازه کشتی‌ها را مورد توجه جدی قرار داده است.

۳. ارزیابی وضعیت موجود نسل بنادر کشور

با در نظرگیری و ارزیابی معیارهای اساسی ازجمله خدمات مرتبط با بار، حضور صنایع مختلف، خدمات بازرگانی، خدمات مرتبط با کشتی، خدمات لجستیکی، خدمات ساده، خدمات ترکیبی، خدمات چندگانه با ایجاد ارزش افزوده بالا، توزیع بار و اطلاعات به‌صورت اتوماتیک و اراضی پسرکرانه برای توسعه، همه بنادر کشور از نوع بنادر نسل اول یا دوم هستند.

بنادر نسل اول کشور: بنادر بوشهر، شهید بهشتی و شهید کلاتری چابهار، خرمشهر، انزلی، نوشهر، لنگه و شهید باهنر

بنادر نسل دوم کشور: بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره) و امیرآباد

بررسی‌ها نشان می‌دهد که مسیر حرکت به سمت بنادر نسل سوم بسیار سخت و دشوار است و البته با فشرده شدن و تشدید رقابت در صحنه منطقه‌ای و بین‌المللی، دشوارتر نیز خواهد شد. بنابراین وجود یک عزم ملی و فراسازمانی از منظر پشتیبانی سیاسی، مالی، اقتصادی، فرهنگی، قانونی و مقرراتی از الزامات حیاتی در این حرکت محسوب می‌شود. از دیدگاه تخصصی، برای ایجاد بنادر توسعه‌یافته‌تر بایستی اقدام‌هایی با چهار محور زیر انجام داد:

(الف) توسعه متوازن و هماهنگ ابعاد نرم (مانند هوشمندسازی متمرکز در بنادر) و سخت (مانند بهبود پسرکرانه و توسعه زیرساخت‌های بندری و یکپارچگی با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل در بنادر و فراهم کردن امکان توسعه مراکز صنعتی و تولیدی در اراضی پشتیبان)،

(ب) توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری (فراهم کردن امکان توسعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب در بنادر با رویکرد برنامه‌ریزی جامع درخصوص خدمات بازرگانی، خدمات لجستیکی، خدمات ترکیبی، خدمات چندگانه با ایجاد ارزش افزوده بالا و توزیع بار و اطلاعات به‌صورت اتوماتیک)،

(ج) اصلاحات در ساختار بندر (مانند بهبود فرایندهای سازمانی و عملیاتی و افزایش زمینه حضور فعالان بندری و افزایش عملیات بندری با بهره‌مندی از قوانین و مقررات مناطق آزاد و ویژه اقتصادی)،

(د) ارتقای سرمایه‌های انسانی (مانند توجه به موضوع‌های آموزشی و ارتقای دانش متناسب با نیاز پیش‌بینی شده).

جمع‌بندی و پیشنهادها

ایران که بنا به موقعیت ممتاز جغرافیایی سال‌هاست یکی از پایگاه‌های بندری جهان محسوب می‌شود، همچنان مطلوبیت بنادر خود را با مزیت ژئوپلیتیک در منطقه، منطبق ساخته است. این موقعیت اگرچه طی ۳۰ سال اخیر تغییراتی بعضاً محسوس کرده، اما جایگاه ایران در بین بنادر جهان، چندان تغییر محسوسی نکرده است. در این گزارش ابتدا به بیان طبقه‌بندی مراجع بین‌المللی از نسل توسعه بنادر پرداخته و پس از بیان عدم اشاره مستقیم اسناد کلان توسعه کشور به راهبرد ارتقای نسل بنادر، وضعیت موجود بنادر کشور را به لحاظ قرارگیری در نسل‌های بندری مورد توجه قرار داده است. اگرچه در نظام برنامه‌ریزی توسعه بنادر می‌توان پنج نسل توسعه بندری را متصور شد، اما ضروری است تا با در نظرگیری امکانات کشور و شرایط تحریم و لحاظ وضعیت فعلی و الگوی زنجیره تأمین کشور، جهت‌گیری و مطالبه توسعه بنادر را تا افق ۱۰ ساله به‌گونه‌ای تنظیم کرد که همه بنادر با مقیاس بزرگ و متوسط در نسل سوم و سایر بنادر حداقل در نسل دوم بتوانند خدمات‌رسانی انجام دهند. در حالت مطلوب، برنامه‌ریزی به ارتقای نسل حداقل دو بندر کشور در مقیاس نسل چهارم و پنجم نیز در این

بازه زمانی متصور خواهد بود. در دستیابی به بنادر نسل سوم، توسعه و ارتقای سیستم‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در همه زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری ضروری است. خاطر نشان می‌شود، ارتقای بندر از نسل دوم به سوم تحولی بزرگ است و در بیشتر بنادر جهان همراه با تغییر اساسی در سیستم حاکمیتی و به همراه آن مدرنیته شدن بندر است.

در بنادر نسل سوم جایگاه بندر از یک بندر محلی یا انحصاری، به یک بندر در ابعاد بین‌المللی و رقابتی با دیگر بنادر قرار می‌گیرد و حجم ترافیک دریایی آن با تعداد کشتی‌های ورودی و خطوط منظم لاینری و ورود و خروج کالا به پسرکرانه‌های بندر افزایش می‌یابد. میزان اشتغالزایی با ایجاد شهرک‌های صنعتی در بنادر و اطراف آن به‌منظور ارزش افزوده روی کالاها و خدمات جانبی گسترش پیدا می‌کند. این بنادر به بنگاه‌های اقتصادی سودآور و خودکفا تبدیل شده و به دنبال تأمین منابع مالی مورد نیاز، شرکت‌های سرمایه‌گذاری و تأمین منابع را درون بنادر فعال‌تر می‌کند و به همین دلیل برخی معافیت‌ها و حمایت‌های مالی از طرف قانونگذار و مراجع رسمی دولت را نیاز دارد.

در فرایند دستیابی به بندر نسل سوم، تغییر اساسی در سیستم حاکمیتی بندر به شیوه‌ای که ترکیب عواملی نظیر انعطاف‌پذیری و توانایی راهبری (که از شاخصه‌های بخش خصوصی هستند) به همراه بهره‌مندی از توان کنترل و چشم‌انداز بلندمدت (که از نقاط قوت سازمان‌های دولتی می‌باشند) مورد نیاز است. مدیریت بنادر مدرن در حد نسل سوم و حتی بالاتر متمرکز بر تأمین و اجرای شایسته و مناسب پنج نقش بنیادین شامل: ۱. اجرای نقش صاحب‌خانه‌ای، ۲. برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری، ۳. هماهنگی بین‌سازمانی و بین‌بخشی، ۴. نظارت و مراقبت، ۵. پایش و اعتلای مجموعه بندر و آموزش و روزآمدسازی دانش بندر است. درخصوص پیشنهاد رویکرد صاحب‌خانه‌ای در بنادر نسل سوم، می‌توان این‌گونه بیان کرد که در برخی از کشورهای در حال توسعه، دولت‌ها در بهای بنادر خود را به روی ترمینال اپراتورهای بین‌المللی و خطوط کشتیرانی برای انجام خدمات تخلیه/بارگیری باز کرده‌اند. این امر به افزایش سرمایه‌گذاری، انتقال دانش و بهبود عملیات تخلیه/بارگیری منجر می‌شود. همچنین برگزاری مناقصه نیز می‌تواند به‌عنوان روشی قابل‌اطمینان برای انتخاب اپراتور اصلاح که به تأمین منافع ملی قادر باشد، تلقی شود.

تغییرات دیگری که در راهبردهای ارتقای نسل بندر ضروری بوده و همراه با تغییر مدل ساختار حاکمیتی به مدل صاحب‌خانه‌ای توصیه می‌شود، تمرکز بر پیشرفته شدن بندر است. روند کلی مورد نیاز برای مدرنیته کردن بندر و دستیابی به بندر نسل سوم مشتمل بر تمرکز روی فعالیت اصلی، تغییر مدل مدیریت بندر به مدل صاحب‌خانه‌ای، استقلال و خود مختاری بیشتر برای مدیریت بندر، اتخاذ اصول و قواعد بنگاه‌داری از سوی مدیریت بندر و شفافیت بیشتر و پاسخگویی است.

جنگل دیجیتال؛ صاحبان کشتی با چالش انتخاب نرم افزار مواجه هستند

کشتی ارتقاء دهد، که به صورت نرم افزار مبتنی بر US به عنوان تامین کننده خدمات Orbit MI مستقل شده است. پیتربورگ، مدیر پایداری و تحول استنا بولک بر این باور است که به دلیل نیاز فزاینده به شفافیت داده‌ها برای پیروی از مقررات انتشار گازهای گلخانه‌ای، طبقه و دیگر الزامات، و همچنین خواسته‌های ذینفعان همچون بانک‌ها و اجاره‌کنندگان برای عملیات‌های کشتی سبز، راه حل‌های دیجیتال کاملاً ضروری هستند.

او همچنین اظهار می‌کند: «ما پی بردیم که در شیوه عملکردمان ناکارآمدی‌هایی وجود دارند و پتانسیل فناوری دیجیتال برای پرداختن به این مسائل را درک کردیم تا به واسطه آن با ادغام داده‌های عملیاتی از منابع مختلف به یک پلتفرم رایج، کشتی‌های خود را کارآمدتر کنترل و هدایت کنیم».

ناوبری دشوارتر

استنا بولک راه حل‌های خود را توسعه داده است چرا که هنگامی که مسیر دیجیتال تکاملی خود را آغاز کرد چنین سیستم‌هایی به طور محدود و اندک در دسترس بودند، اما بیورگبورگ اذعان می‌کند: «امروزه هدایت و مسیریابی بازار نرم افزار برای کشتی‌داران دشوارتر است» چرا که برنامه‌های مختلف کشتی در سال‌های اخیر رشد سریع و ناگهانی داشته است.

او همچنین توضیح می‌دهد که «پلتفرم‌های مختلف ویژگی‌های مختلفی دارند. بنابراین لازم است که کشتی‌دار تعیین کند به دنبال چه منافعی است و هر سیستم چه چیزی ارائه می‌کند بدین ترتیب می‌تواند داده‌های عملیاتی مرتبط را فراهم سازد.»

تغییر در تفکر

کونگسبرگ تا کنون قدم بزرگی در مسیر همکاری داده‌ها با بازار کونگنیفای خود برداشته است که شامل طیفی از فروشندگان مختلف است، و داده‌ها را از زیرساخت داده‌های Vessel Insight مصرف می‌کند، چرا که شرکت به دنبال کمک و حمایت از کشتی‌داران در مسیر دیجیتال آن‌ها است.

اوانگر اظهار می‌نماید: «ما رویکرد سیستمی آگنوستیک را اتخاذ کرده‌ایم و همچنین از رقبای خود می‌خواهیم تا به بازار ملحق شوند چرا که بر این عقیده هستیم که همکاری بیشتر کلید اصلی دیجیتال‌سازی صنعت است.»

هر چند، واضح است که کشتیرانی مسیر طولانی برای ایجاد اقتصاد API (واسط برنامه نویسی نرم افزار کاربردی) دارد که آن را قادر می‌سازد تا از مزایای استفاده و به اشتراک گذاری داده‌های کلان بهره برد.

کشتی‌داران تصمیمات نرم افزاری ناآگاهانه‌ای اتخاذ کنند که، به طرز تناقض آمیزی، دستاوردهای بهره‌وری ناوگان را به خطر می‌اندازند آن‌ها در تلاش هستند تا از نرم افزاری بدست آورند که برای پشتیبانی از تصمیم‌گیری ایجاد شده است.

تازه واردان نسبی

مارک وارنر، رئیس بازاریابی خدمات عملکرد دریایی لیودز رجیسترز، اظهار می‌نماید که «بسیاری از کشتی‌داران و اپراتورها هنوز نسبت به مزایای انتقال دیجیتال، تازه واردان نسبی هستند».

هر چند، مطالعات صنعت نشان داده است که در حدود ۵۰٪ دستاوردهای کربن زدایی لازم برای برآورده ساختن هدف IMO برای کاهش ۵۰٪ انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۵۰ از بهره‌وری‌های عملیاتی کشتی‌های موجود، جدای از فناوری‌های جدید سوخت، منشأ می‌گیرد.

انتظار می‌رود این بهره‌وری‌ها از فناوری‌های موجود و در حال تکامل حاصل شود که از هوش مصنوعی داده محور (AI) و یادگیری ماشین برای پشتیبانی از تصمیم‌گیری در حوزه‌هایی همچون مصرف سوخت، بهره‌وری موتور، ناوبری و تعمیر و نگهداری پیشگیرانه استفاده می‌کنند.

رشد سریع بازاریابی دیجیتال

مالکان کشتی در تلاش هستند تا با دیجیتالی کردن ناوگان خود به بهره‌وری‌های سوختی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای دست یابند تا از معیارهای EEXI MIOs (شاخص بهره‌وری انرژی کشتی موجود) و CII (نشان‌گر شدت کربن)، به دلیل لازم اجرا شدن در طی دو سال آینده، تبعیت کنند.

علاوه بر این، پیاده‌سازی محتمل سیستم معاملاتی انتشار گازهای گلخانه‌ای اتحادیه اروپا برای کشتی رانی از سال ۲۰۲۳ ریسک جرایم مالی و توقیف‌های احتمالی را برای کشتی‌های آلوده کننده‌ای مطرح می‌کند که در آب‌های اروپا تردد می‌کنند، درحالی‌که فشار تجاری فزاینده‌ای نیز برای عملیات‌های سبز از جانب صاحبان محموله، مصرف کنندگان و مؤسسه‌های مالی وجود دارد.

از این رو، در سال‌های اخیر دسته بزرگی از فروشندگان پدیدار شده‌اند که تعداد زیادی از سیستم‌های نرم افزاری را ارائه می‌کنند تا از بازار وسیع کشتی بهره برند که به واسطه ایجاد کربن‌زدایی ایجاد شده است.

شفافیت داده‌ها

بازار پرازدحام کنونی نرم افزار دریایی تفاوت زیادی با شش سال گذشته دارد که در آن زمان استنا بولک، مالک نفتکش سوئدی مسیر دیجیتال سازی پیشگام را آغاز کرد تا سیستم‌های یکپارچه ناوگان خود را با توسعه پلتفرم نرم افزار خود برای مدیریت عملکرد

بهره‌وری عملیاتی داده محور در رابطه با کشتی‌های موجود برای دستیابی به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای برای رسیدن به اهداف IMO (سازمان بین‌المللی دریانوردی) امری ضروری است. اما بنا بر اظهار کونگسبرگ دیجیتال، افزایش سریع راه حل‌های جدید دیجیتال در سال‌های اخیر منجر به ایجاد بازار نرم افزار «گیج کننده» ای شده است که ناوبری را برای کشتی‌داران دشوار ساخته است.

این امر کشتی‌داران را با چالش بزرگ انتخاب از میان صف گیج کننده برنامه‌های دیجیتال مختلف از چندین فروشنده در دسته‌بندی‌هایی همچون نظارت بر عملکرد کشتی، مدیریت و بهینه‌سازی سفر، ناوبری، دنبال کردن محموله و کشتی، عملیات‌های بندری، کنترل لجستیک و تدارکات و اسناد، مواجه می‌سازد.

بدون کارایی سنجی برنامه‌های مختلف در رابطه با مزایای عملکردی آن‌ها، این ریسک وجود دارد که



اگر از تمام ظرفیت‌های بندر چابهار پس از توسعه کامل آن استفاده شود، این بندر در آینده مهم‌ترین بندر ایران خواهد بود



به گزارش بایندر اخیرا در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران جلسه‌ای با حضور جمعی از اعضای هیات مدیره شرکت هندی IPGL که مسولیت مدیریت بندر چابهار را در ایران به عهده دارند با حضور اعضای هیات مدیره و دبیرکل انجمن کشتیرانی برگزار شد.

در حاشیه این نشست مصاحبه‌ای با برخی از اعضای هندی این شرکت داشته‌ایم که در ادامه این مصاحبه را می‌خوانید.

سونیل موکاندان مدیرعامل شرکت IPGL که با اشاره به اینکه شرکت آنها از سال ۲۰۱۸ قرارداد مدیریت بندر چابهار را با طرف ایرانی امضا کرده است، گفت: در بندر چابهار مشکل اساسی از نظر امکانات، تجهیزات و دیگر موارد شاید نداشته باشیم اما مسئله و مشکل اصلی عدم ورود محموله‌های بزرگ به این بندر است و هدف ما افزایش ورود و فعالیت بر روی تعداد بیشتر محموله در طول سال است.

وی افزود: باید توجه کنیم که مشکلات موجود بیشتر به دلیل تازه تاسیس بودن بندر چابهار است و شما نمیتوانید ناگهان حجم بار ورودی و خروجی یک بندر را افزایش دهید و این امکان آرام آرام باید صورت بگیرد.

وی با اشاره به جلسه‌ای که با اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد گفت: اعضای هیات مدیره انجمن کشتیرانی ایران بسیار پشتیبان و همراه بوده‌اند و دانش بسیار زیادی را در حوزه‌های کاری خود و مخصوصا بنادر ایران داشتند.

موکاندان در پایان گفت: ما قطعاً با استفاده از راهنمایی و همراهی اعضای انجمن می‌توانیم وضعیت کشتیرانی در حوزه بندر چابهار را بهبود دهیم. با کمک انجمن کشتیرانی توافقاتی با برخی از اعضای انجمن صورت گرفته است که آنها ارسال و دریافت بارها و محموله‌های خود را به بندر چابهار انتقال دهند تا بتوانیم توان عملیاتی بندر چابهار را که امکانات لازم را نیز دارد افزایش دهیم.

همچنین اومنش شاراد مدیر عملیات شرکت IPGL به شکل همزمان معاون رئیس بندر ناواشیوا هند را نیز بر عهده دارد در این مصاحبه کوتاه گفت: همانطور که همکار بنده اعلام کرد ما مسائل و مشکلات گسترده‌ای در چابهار نداریم و شما میدانید که هر نوع فعالیت جدیدی مشکلات و مسائل مختص به خود را دارد. بندر شهید بهشتی یک بندر جدید است و این اولین مرتبه است که ایران و هند در حوزه بندری اینچنین همکاری را آغاز کرده‌اند در حالی که پیش از خطوط

شاراد افزود: شما مطلع هستید که آن منطقه نیز جدید است و فقط از طریق جاده، اتصالاتی به آنجا وجود دارد و خط ریلی هنوز به آنجا نرسیده است. شما میدانید وقتی که بندر جدیدی به یک کشور اضافه می‌شود باید تمام کشور برای توسعه آن تلاش کنند و همچنین باید کشورهای دیگر مانند کشورهای حوزه CIS و کشوریایی مثل افغانستان را برای استفاده از این بندر ترغیب کنیم.

دریابوردی مشتری میان ایران و هند فعال بوده است اما این اولین بار است که یک بندر ایرانی توسط یک شرکت هندی مدیریت می‌شود و هنوز زمان زیادی از اجرای این فعالیت نگذشته است و قطعاً برخی مشکلات بر سر راه ما وجود دارد.



موکاندان: ما قطعاً با استفاده از راهنمایی و همراهی اعضای انجمن می‌توانیم وضعیت کشتیرانی در حوزه بندر چابهار را بهبود دهیم



مدیر عملیات شرکت IPGL ادامه داد: نتیجه گرفتن از این فعالیت‌ها نیازمند زمان است و البته آن چیزی که ما تاکنون از این بندر بدست آورده‌ایم نیز شگفت‌آور بوده است. البته ما از برخی استراتژی‌ها و برنامه‌ها برای بخش‌های دیگر این کریدور مطلع نیستیم و این حوزه فعالیت ما نیست اما بندر چابهار یک ساختار ویژه دارد و اکنون بیش از ۱۰ درصد از توان این بندر استفاده نمی‌شود. همانطور که اخیراً سازمان بنادر ایران اعلام کرده است که برنامه ساخت بنادر جدید را متوقف کرده به توسعه بنادر می‌پردازد، ما هم این



گالری تصاویر - ۵ اردیبهشت ۱۴۰۱

نشست مشترک انجمن با مدیرعامل و جمعی از مدیران شرکت هندی IPGL

اومش شاراد عضو هیات مدیره شرکت ایندیا پورتنس گلوبال و عضو هیات مدیره بندر ناواشیوا هند هم ابتدای این نشست با تاکید دوباره بر نکاتی که گفت شد، اضافه کرد: ما تمام تلاش خود را انجام می‌دهیم که بندر چابهار به یک بندر مهم در صنعت تبدیل شود. هند بدنبال رشد بندر چابهار است و در همین راستا ما تخفیف‌های مختلفی را نیز برای سرویس‌های رفت و برگشتی از و به این بندر در نظر گرفته‌ایم. ما در حال حاضر در یک قرارداد کوتاه مدت هستیم و بدنبال یک قرارداد طولانی مدت با سازمان بنادر ایران و وزارت راه هند هستیم.

عضو هیات مدیره بندر ناواشیوا ادامه داد: همکاری با شما به عنوان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مرکز برنامه‌های ما قرار دارد و بدون حمایت فعالانه شما احتمال موفقیت بسیار پایین است و ما اینجا هستیم که این اتفاق بیافتد همانطور که من نه فقط به نمایندگان از شرکت ایندیا پورتنس گلوبال بلکه به نمایندگی از بنادر و وزارت کشتیرانی هند در این نشست حضور پیدا کرده‌ام تا از شما بشنویم که در این مسیر ما باید چه کارهایی برای توسعه این کریدور مهم انجام دهیم.

کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ابتدای این نشست ضمن خوشامدگویی به نمایندگان این شرکت گفت: در گذشته شاهد مشکلات بسیاری بودیم اما اینروزها ما بیشتر به برنامه توسعه‌ای برای آینده فکر می‌کنیم. ظرفیت‌ها، تجربه‌ها و ارتباطات بسیاری در میان اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران وجود دارد که ما می‌توانیم با کمک هم به توسعه بندر چابهار کمک کنیم.



شاراد: اگر از تمام ظرفیت‌های بندر چابهار پس از توسعه کامل آن استفاده شود، این بندر مهم‌ترین و بهترین بندر ایران در آینده خواهد بود



سونیل موکاندا مدیرعامل شرکت ایندیا پورتنس گلوبال لیمیتد نیز در این نشست گفت: اخیرا دوباره بازدید کردیم از بندر چابهار داشتیم و شاهد این موضوع بودم که ظرفیت‌های بسیار خوبی در بندر چابهار موجود است و ما بدنبال رشد این ظرفیت‌ها هستیم. ما بدنبال آن هستیم که حضور بار و شناورهای بیشتری را در این بندر شاهد باشیم تا بتوان از تمام ظرفیت موجود این بندر استفاده کامل برد.

را می‌گوییم که شما وقتی که از تمام ظرفیت یک بندر استفاده کردید بعد باید به سراغ ساخت بنادر جدید بروید.

این مسئول بندری هندی تاکید کرد: وجود بنادر در هر کشوری کاملا وابسته به نیازها و امکانات آن کشور است و من به شما می‌گویم اگر از تمام امکانات و ظرفیت‌های بندر چابهار پس از توسعه کامل آن به درستی استفاده شود، این بندر مهم‌ترین و بهترین بندر ایران در آینده خواهد بود.

وی افزود: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با هدایت اعضای هیات مدیره آن امکان ارائه ظرفیت‌ها و امکانات بسیاری را به ما و بندر شهید بهشتی چابهار دارد. این انجمن مجموعه‌ای از همه بازیگران صنعت است و فورواردها، چارترکننده‌ها، اپراتورهای کانتینری، خطوط کشتیرانی و اپراتورهای بندری و دیگر فعالان این اکوسیستم را در خود دارد و به همین علت یکی از مهم‌ترین بازیگران صنعت لجستیک در ایران انجمن کشتیرانی است که می‌تواند به بندر شهید بهشتی چابهار کمک کند که به آنچه هدف دارد برسیم.

لازم به ذکر است که نشست اعضای هیات مدیره و دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با مدیرعامل و جمعی از مدیران شرکت India Ports global limited که وظیفه مدیریت بندر چابهار را در ایران به عهده دارند در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.

روزبه مختاری، رئیس هیات مدیره مدیره انجمن

**انجمن گشتیرانی تریبون صنف
است و همه باید قسمتی از
وقت خود را بدون چشم داشت
مادی صرف تشکل صنفی خود
کنیم**





امید ملک رئیس سابق هیات مدیره مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفتگو با بایندر اظهار داشت: با امید بعد از جنگ از نیروی دریایی بیرون آمدم اما با توجه به دانشم و تجربه ام در زمینه دریا تلاش کردم کسب و کارم را در این زمینه داشته باشم. بنابراین چندین سال در دو شرکت به عنوان مدیر شعبه کار کردم و در سال ۷۹ شرکت خود را تاسیس کردم و اکنون به تازگی بازنشسته شدم.

وی با بیان اینکه در طول این دوران نشیب و فرازهای زیادی دیدیم و کارهای بسیار زیادی انجام شده است گفت: به طور کلی لجستیک و حمل و نقل که به طور خاص می شود کشتیرانی به لحاظ اینکه ارزان ترین شیوه حمل و نقل است و احجام بزرگ را در جهان می توان با این شیوه جابجا کرد دارای اهمیت است و زیر ساخت توسعه جوامع به شمار می رود. همینطور که می بینیم در دو مرحله ای که کشورمان در تحریم شدید قرار گرفته است اولین سنگرهایی که آسیب دید، ارتباطات خارجی و حمل و نقل های کشور بود و هزینه بسیار زیادی را به مردم تحمیل می کند که معمولاً به صورت تورم در اقتصاد نشان داده می شود.

ملک خاطرنشان کرد: آنقدر این مهم است که OECD هم شاید برای اولین بار در دو دهه گذشته سهم حمل و نقل را در تورم جهانی بسیار بالا اعلام کرد که بخشی از آن بابت وجود کرونا است.

وی همچنین افزود: در مسیر کار متاسفانه با توجه به اینکه بیشتر قوانین و نهادهای حاضر در کشور به صورت بهره کشی بنا شده اند و بخش خصوصی خیلی فعالیت ندارد شایسته است که همکاران به انجمن توجه زیادی کنند و خواسته های خود را از انجمن پیش ببرند تا صدای واحد و قدرتمند تری داشته باشند و بتوانند به جایی برسند. شرکتهای بزرگ باید حمایت اقتصادی از انجمن کشتیرانی داشته باشند چون انجمن تریبون این صنف است.

ملک اشاره داشت: تجربه شخصی خودم در هیئت مدیره انجمن این است که به رغم تلاش، استدلال آوردن از کشورهای دیگر در حوزه فعالیت های دریایی با کمال تاسف نهاد های دولتی پذیرش نمی کردند که راه و روش خود را تغییر دهند.

وی گفت: با کمال تاسف مدیرانی که در کشور بودند با آوردن قانون فوب نه تنها خدمت نکردند بلکه بخش خصوصی را از صنعت کشتیرانی محروم کردند و با قوانینی چون عوارض پرچم اصلتا قانون مجلس برای کامیون ها وضع شده است و در سال ۷۲ در وزارت راه و ترابری آن زمان حمل و نقل هوایی و دریایی را هم در آئین نامه داخلی وارد می کنند. بنابراین رویه فعلی غلط است چون قانون مصوب مجلس نیست. متاسفانه هر کاری کردیم به نتیجه نرسیدیم، دیوان عدالت اداری هم به آن وقعی ننهاد، آقای وزیر هم می فرماید این آئین نامه ده ها میلیارد تومان درآمد ایجاد می کند برای سازمان راهداری و پایانه های کشور و ما نمی توانیم بودجه این نهاد ها را کم کنیم.

وی گفت: همه این اتفاقات تجمیع می شود و در اقتصاد ملی و کلان خود نمایی می کند. این نه حقوقی است و نه شرعی است چرا که فضولی در معامله دیگران تلقی می شود و نهایتاً هزینه انجام کار را برای وارد کننده و صادرکنندگان افزایش می دهد. ما امیدواریم که باز هم با تلاش بیشتر همکاران ما در شرکت های نمایندگی کشتیرانی و کشتیرانی بتوانیم منطق را به فضای کسب و کار و نظام لجستیک کشور وارد کنیم.

ملک با اشاره به اهمیت موضوع نیروی انسانی در صنعت دریایی گفت: در منابع انسانی و آموزش در صنعت ما یکی از مولفه های قدرت های اثر گذار حضور جهانی است یعنی باید ببینیم کدام کشور قدرت حضور در اقیانوس ها را دارد بنابراین هرچه ناوگان تجاری تان را بیشتر و پیشرفته تر کنیم به همان میزان هم ناوگان نظامی توسعه می یابد. دریا

مالک ندارد بنابراین حضور پر رنگ تر در این سطح پرچم کشور را به اهتزاز در می آورد. جهانی شدن بدون کانتینر محقق نمی شد همانطور که موز را جابجا می کند بسیاری از نیازمندیها با حمل کانتینری ایجاد شد. بنابراین باید حضورمان را پررنگ تر کنیم.

وی با بیان اینکه هرچه بیشتر صنعت دریایی به کشورها متصل باشد هزینه تمام شده آن کشور کاهش می یابد اظهار داشت: شوربختانه با تحریم ها و خروج شرکتهای کشتیرانی بزرگ از بازار ایران اقتصاد آسیب پذیر شده است. ما انتظار داریم این مراکز تصمیم گیری اقتصادی و سیاسی انجمن های صنفی بتوانند تاثیر بگذارند در افکار تصمیم گیران تا بیشتر دریایی بشویم تا رشد اقتصاد کشور را شاهد باشیم.

وی در توصیف انجمن کشتیرانی گفت: همه باید خود را در معرض آرای عمومی قرار دهند. باید قسمتی از وقت خود را بدون چشم داشت مادی صرف تشکل صنفی خود کنیم و بایستی این کار در مسیر کلان باشد و عموم از آن منتفع شوند. جایگاه انجمن خیلی مهم است و هرچقدر انجمن ها بزرگتر باشد شرکت ها توسعه بهتری می یابند. یکی دیگر از امتیازات انجمن نگاه به جایگاه نیروی انسانی است باید انجمن از طرف اعضای آن حمایت بشود. تا انجمن شرایط کسب و کار را اصلاح کند.

ملک تصریح کرد: شرکتهای بزرگ باید حمایت اقتصادی از انجمن کشتیرانی داشته باشند چون انجمن تریبون این صنف است. نظام اقتصادی فعلی خیلی نمی تواند پایدار باشد و در آینده نه چندان دور اقتصاد چارچوب های درست خود قرار می گیرد.

توسعه تجارت دریایی آسیا

در بخش‌های دیگری از این گزارش آمده است آسیا در زمینه مدیریت بندری از سوی زنان پیشتاز است. در مقوله سنجش مشارکت زنان در نیروی کار بندر، اعضای آسیای بالاترین میانگین زنان در نقشهای مدیریتی و اداری را با میزان ۵۲ درصد دارا هستند که میانگین مذکور در اروپا ۳۹ درصد میباشد.

حجم تردد راه آهن میان شرق دور و اروپا افزایش یافته است. کشتیرانی به دلیل ازدحام حمل بندری و کمبود ظرفیت کشتی به دنبال مسیرهای جایگزین و راه حل‌های زنجیره تامین است. لذا برخی از شرکت های حمل و نقل علی‌رغم هزینه های بالاتر، به حمل و نقل هوایی روی آورده اند. در مسیر شرق دور-اروپا، حمل و نقل ریلی نیز شرکت های حمل بار را به خود جذب کرده است.

افزایش تعرفه های اعمال شده از سوی ایالات متحده آمریکا بر کالاهای چینی منجر به بروز تغییرات در تولید در آسیا شده است. در سال ۲۰۲۰، کامبوج سهم بزرگی از بازار چین را در واردات چراغ های کریسمس ایالات متحده به خود اختصاص داد.

سریع وضعیت صادرات، ظرفیت بنادر کانتینری آسیا در سال ۲۰۲۰ به میزان ۴۰ درصد کاهش یافت. این منطقه موقعیت خود را به عنوان قطب جهانی برای تردد کانتینری محفوظ نگه داشته و در سال گذشته حدود دو سوم تجارت کانتینری جهان در بنادر کانتینری آسیای جابجا شد.

خطوط کشتیرانی منطقه نیز وضعیت مناسب تری نسبت به سایر مناطق دارند، به طوری که پنج اقتصاد برتر در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۱ در آسیا مستقر هستند که عبارتند از چین، هنگ کنگ (منطقه تجاری ویژه، چین)، مالزی، جمهوری کره و سنگاپور پیشتاز بوده اند.

بزرگترین ارائه دهندگان خدمه دریانوردی

ارائه دهندگان خدمه دریایی براساس رتبه بندی به ترتیب فیلیپین، اندونزی، چین، هند و روسیه میباشند. دریانوردان منابع درآمد مهمی برای کشورهای تامین کننده به شمار می روند - به عنوان مثال، فیلیپین در سال ۲۰۱۹، ۵.۶ میلیارد دلار از دریانوردان خود درآمد کسب نمود. اما این میزان در سال ۲۰۲۰ با ۸.۲ درصد کاهش به ۴.۶ میلیارد دلار رسید. بحران تغییر خدمه که ناشی از همه گیری کووید-۱۹ است، صدها هزار دریانورد را سرگردان کرده است و همچنین برخی از افراد قادر به ثبت نام برای حضور در دریا نیستند. بر اساس گزارش آنکتاد، پایان دادن به این بحران، با توجه فوری از سوی کشورهای دارای بندر و تامین کننده نیروی کار با همکاری سازمانهای بین المللی مربوطه نیازمند است.

اخیرا آنکتاد در گزارشی پیرامون حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۲۱، آسیا را به عنوان منطقه برتر در تجارت جهانی دریایی در سال ۲۰۲۰ شناخته است که این امر به دلیل تخصیص سهم ۴۱ درصدی کل کالاهای بارگیری شده به این منطقه است. در حالی که همه گیری کووید-۱۹ مباحثی را پیرامون تاب آوری، کاهش اتکا به تولید به ویژه در آسیا برانگیخته است، بر اساس گزارش مذکور انتظار می رود چین در آینده نزدیک همچنان به عنوان منطقه تولیدی پیشرو باقی بماند.

تاب آوری آسیا

همه گیری کوید-۱۹ تغییرات چشمگیری را در تجارت آسیایی میان سالهای ۲۰۱۹ و ۲۰۲۰ ایجاد نمود. این تغییرات به ویژه در منطقه آسیای دور بیشتر به چشم میخورد. به دنبال اولین شوک ناشی از کوید-۱۹، حجم کانتینرها از آسیا به آمریکای شمالی بین سه ماهه چهارم سال ۲۰۱۹ تا سه ماهه اول ۲۰۲۰ به میزان ۱۳ درصد کاهش یافت، اما در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۰، به میزان ۳۶ درصد افزایش یافت که این امر نشان دهنده افزایش جریان حمل بار در مقابل تقاضای مصرف کننده است.

به دنبال این نوسانات بزرگ در جریان تجاری، سال ۲۰۲۰ شاهد افزایش ۸.۲ درصدی در مسیر تجارت منطقه بود. در مقابل، تجارت در مسیر آسیا-اروپا در سال ۲۰۲۰ با ۶.۲ درصد کاهش مواجه شد. بر اساس این گزارش، با توجه به انعطاف پذیری تجارت کانتینری منطقه و احیای



یوپی اس هم از روسیه رفت

شرکت حمل و نقل و پست آمریکایی یوپی اس UPS تصمیم گرفت فعالیت‌های تجاری خود را در روسیه، بلاروس و اوکراین متوقف کند. رویترز روز سه‌شنبه گزارش داد که شرکت حمل و نقل و پست آمریکایی یوپی اس UPS تصمیم گرفته است فعالیت‌های تجاری خود را در روسیه، بلاروس و اوکراین متوقف کند. بنا بر گزارش‌ها، این اقدام به دلیل درگیری‌های جاری در اوکراین صورت گرفته است.

شرکت یوپی اس اوایل ماه فوریه یعنی زمانی که روسیه عملیات نظامی خود را در اوکراین آغاز کرد، به همراه یکی دیگر از غول‌های پستی ایالات متحده یعنی شرکت فاکس، تحویل بسته به روسیه و اوکراین را متوقف کرد. بر اساس این گزارش، هیچ یک از این دو شرکت اعلام نکرده‌اند که چه زمانی قصد دارند خدمات خود را در این منطقه از سر بگیرند.

به گفته رویترز، تحویل مستقیم به هر سه کشور کمتر از ۱ درصد از درآمد یوپی اس در سال ۲۰۲۱ بوده است، به همین دلیل، انتظار می‌رود که توقف فعالیت یوپی اس در این منطقه ضرر قابل توجهی برای این شرکت نداشته باشد.

این شرکت پس از افزایش قیمت‌ها در بحبوحه افزایش تجارت الکترونیک، اوایل روز سه‌شنبه، گزارش درآمد فصلی بهتر از حد انتظار را ارائه کرد.

بر اساس داده‌های آماری، یوپی اس در سه‌ماهه اول سال جاری میلادی ۲۴,۴ میلیارد دلار درآمد کسب کرده است که بیش از انتظارات ۲۳,۷۸ میلیارد دلاری تحلیلگران است.



راه حل روسیه برای هند جهت دور زدن تحریم‌های غرب

به گزارش بایندر به نقل از راشاتودی، روسیه طرحی به هند پیشنهاد داده که طبق آن این کشور می‌تواند هزینه نفت روسیه را به دلار یا یورو پرداخت کرده و از یک مکانیسم روپیه و روبل برای سایر کالاها استفاده کند.

هدف از طراحی این مکانیسم جدید، تجارت بیشتر با ارزهای محلی در بحبوحه افزایش فشار اقتصادی بر روسیه به خاطر حمله به اوکراین است. مقامات بانک مرکزی روسیه و همچنین بانک مرکزی هند با مشارکت وزارت دارایی این کشور در مورد این پیشنهاد مذاکره می‌کنند.

سخنگوی وزارت امور خارجه هند در روز شنبه اطمینان داد یک گروه وزارتی داخلی در حال بررسی مسائل مربوط به مکانیسم‌های پرداخت با مسکو جهت تثبیت روابط اقتصادی با روسیه است.

هند از جمله اقتصادهای بزرگی است که از زمان آغاز جنگ اوکراین و علی‌رغم فشار فزاینده از سوی کشورهای غربی برای کاهش روابط اقتصادی و نظامی با مسکو، همچنان با این کشور تجارت می‌کند. هند آشکارا جنگ اوکراین را محکوم نکرده است.

واردات هند از روسیه در ۱۱ ماه از سال مالی ۲۰۲۱-۲۲ تا ۸,۶۹ میلیارد دلار افزایش داشت یعنی ۵۸ درصد بالاتر از کل واردات این کشور در کل سال مالی ۲۰۲۰-۲۱ که به ۵,۴۸ میلیارد دلار می‌رسید.

در این بین، صادرات به روسیه هم از آوریل ۲۰۲۱ تا فوریه سال جاری میلادی تا ۳,۱۸ میلیارد دلار افزایش یافته است.



افزایش ۵ برابری واردات گندم کشورهای عربی از برزیل در بحبوحه جنگ اوکراین

بر اساس بیانه‌ای که اتاق بازرگانی اعراب و برزیل منتشر کرده، صادرات برزیل به ۲۲ کشور عضو اتحادیه کشورهای عربی در سه‌ماهه اول ۲۰۲۲ در بحبوحه جهش قیمت کالاهای کشاورزی و تمایل به ذخیره‌سازی مواد غذایی افزایش یافت.

در بیانه اتاق بازرگانی اعراب و برزیل آمده است که مجموع صادرات برزیل به این گروه در این دوره به ۳,۸۶ میلیارد دلار رسیده است که تقریباً ۳۴ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است. این بیانه با اشاره به روسیه و اوکراین به عنوان دو تأمین‌کننده عمده محصولات مانند گندم و روغن آفتابگردان اشاره کرد که افزایش فروش به کشورهای عربی همچنین نشان‌دهنده کاهش مشارکت روسیه و اوکراین در تجارت جهانی غلات و کود است.

سنگ‌آهن که بیشتر فروش برزیل به کشورهای عربی را تشکیل می‌دهد، در سه‌ماهه اول به ۶۹۰,۲۹ میلیون دلار رسید که ۱۲,۵ درصد کاهش نسبت به مدت مشابه سال قبل را نشان می‌دهد. از سوی دیگر، تقاضای شدید برای محصولات غذایی به نفع صادرکنندگان برزیلی بود که درآمد پادآورده‌ای داشتند. فروش گوشت مرغ تقریباً ۱۱ درصد افزایش یافت و به ۵۹۱ میلیون دلار رسید، در حالی که فروش شکر تقریباً ۲۰ درصد افزایش یافت و به ۵۸۸,۸ میلیون دلار در سه‌ماهه اول سال رسید.

فروش محصولات سویا ۱۲۲,۸ درصد افزایش یافت و به ۳۱۸ میلیون دلار رسید، در حالی که صادرات گندم به ۲۸۵,۸۶ میلیون دلار رسید که جهش ۴۳۸,۰۶ درصدی را نشان داد. (بیش از ۵ برابر شده است). بر اساس این داده‌ها، برزیل همچنین فروش ذرت و گوشت گاو منجمد را به ترتیب ۲۷,۲۱ درصد و ۱۶۵,۷۳ درصد به کشورهای عربی افزایش داده است.

اتاق بازرگانی عرب برزیل گفته که کشورهای خارج از جهان عرب مایلند تأمین مواد غذایی را تضمین کنند که این یک موهبت برای صادرکنندگان مواد غذایی برزیل است.

با این حال، اتاق ابراز نگرانی کرد که کاهش احتمالی واردات کود از روسیه و بلاروس، تحت تأثیر تحریم‌های غرب، می‌تواند بر محصول غلات ۲۰۲۲/۲۰۲۳ برزیل تأثیر منفی بگذارد.

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



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

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

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

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

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





انجمن کشتیرانی خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ نثر بره: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ سردبیر: محمدحسین پرتوهای
■ صفحه آرای: نیاک گرافیک
■ گفت‌وگوهای مندرج در بایندور 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
نمابر: 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 انجمن کشتیرانی ایران



مرکز آموزش دریایی وابسته انجمن کشتیرانی ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS