



انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره



نیمه اول دی ماه ۱۴۰۱

مجتبی سیدزادگان:



بهینه سازی فرآیند
کسب و کار در
بنادر و شرکت های
کشتیرانی از مسیر
هوشمندسازی
می گذرد

بایندور

- بهره گیری از فناوری های جدید، خطای انسانی بر روی کشتی را به شدت کاهش می دهد
- تا سال ۲۰۵۰ اولین کشتی اقیانوس پیمای بدون سرنشین در عرصه دریاها تردد خواهد کرد
- توسعه قابلیت (ICT) برای کارایی لجستیک

تأثیر هوشمند سازی بر حرفه دریانوردی





شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

رسیدگی به اختلافات فی مابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده‌های قضایی دریایی و بندری

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

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

داوری

مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری



ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
SAOI International Maritime Education Center



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN



۰۲۱۸۸۹۳۷۴۸۲ - ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶
www.saoi.ir - tc@saoi.ir



فهرست

- یادداشت ۵
- ۲۶ آذر ماه روز تجلیل از ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور ۷
- راه اندازی خط مستقیم دریایی به مقصد بنادر ونزوئلا ۹
- درآمد ۱۰۸۵ میلیون و سود خالص ۴۸۱ میلیون دلاری گلوبال فیدر ۱۰
- لزوم وجود متولی واحد در حوزه ترانزیت ۱۱
- وحدت رویه، عامل مهم موفقیت مذاکرات، پیگیری‌ها و مطالبات صنفی است ۱۲
- احیای دبیرخانه مشترک انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی سراسر کشور ۱۴
- بیش از ۳۱ هزار میلیارد ریال در بنادر خوزستان سرمایه گذاری شد ۱۶
- رستم قاسمی، وزیر سابق راه و شهرسازی درگذشت ۱۶
- هم اندیشی دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل دریایی با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان ۱۷
- تاثیر هوشمندسازی بر حرفه دریانوردی ۱۸
- چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش چهارم) ۲۰
- گفت‌وگو با مجتبی سید زادگان، عضو کمیته مشورتی تحول دیجیتال و IT انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ۲۲
- قطعی و محدودیت اینترنت چه آسیبهایی به مشاغل دریایی زد؟ ۲۴

ضرورت هوشمندسازی بنادر و ناوگان کشتیرانی

بنابراین با توجه به مشکلات کار و بهبود شرایط زندگی در کشورهای توسعه یافته، در سال های اخیر بسیاری از کارکنان و خدمه اروپایی مسئولیت خود را به خدمه سایر کشورها مانند هند، پاکستان، فیلیپین، اوکراین، آفریقا واگذار کردند و از سوی دیگر استفاده از فناوری های نوین و هوشمند منجر به کاهش تعداد پرسنل در مشاغل سنتی و قدیمی شده است که تهدیدی برپا تبدیل نیرو به شمار می آید. لیکن گرایش به مشاغل در استانداردها و زمینه فناوری های جدید به ویژه در حوزه فناوری اطلاعات روز به روز در حال افزایش است.

فناوری اطلاعات و ارتباطات در حال تبدیل شدن به هسته اصلی و تعیین کننده رقابت پذیری کشورهاست؛ بنابراین فناوری های هوشمند، نقشی اساسی و کلیدی برای نوآوری مستمر در ایجاد فرآیندها و محصولات

◀ اگر نگاهی گذرا به امکانات، تجهیزات و نیروی انسانی به کار گرفته شده در کشتی ها، بنادر و صنعت کشتی سازی در ۵۰ سال گذشته بیندازیم و آن ها را با کشتی ها، بنادر و صنایع امروزی مقایسه کنیم، تفاوت بزرگ و غیرقابل برگشتی را مشاهده می کنیم.

این تفاوت ها در درجه اول در افزایش حجم، سرعت، دقت و کیفیت فعالیت ها، افزایش ایمنی، کاهش نیروی کار، افزایش تخصص کارکنان و استفاده از فناوری های جدید آشکار می شود. استفاده و پیاده سازی فناوری های جدید، همه این تغییرات را به همراه داشته است. فناوری اطلاعات و الکترونیک نقش عمده و مهمی در این پیشرفت بزرگ داشته است. در گذشته ماهیت فعالیت های دریایی در زمینه کار بر روی کشتی ها و بنادر عموماً و به طور معمول، فرد محور بوده است. به همین دلیل برای انجام فیزیکی عملیات به نیروی انسانی زیادی نیاز بود.

استانداردهای روز جهان باعث شده است که شرکت های کشتیرانی و ناوگان ملی دچار مشکل شده و از چارچوب های روز دنیا فاصله بگیرند و با مشکلاتی گریبانگیر شوند. شرکت های حمل و نقل دریایی و صنعت کشتیرانی باید برای مواجهه با مصائب و مشکلات ناشی از دوران تحریم آماده باشند، تا با رفع آسیب ها، زیان ها و مشکلات ناشی از آن شاهد رشد و توسعه پایدار در این بخش استراتژیک باشیم. بازسازی و نوسازی ناوگان دریایی کشور، ورود کشتی های جدید مطابق با استانداردهای روز دنیا، رفع کاستی ها و نواقص ساختار لجستیکی و نیز نیازهای کمی و کیفی نیروی انسانی که در زمان تحریم های اقتصادی زیاد فراوانی دیده اند، یکی از مواردی است که برای بازگشت به بازار بین المللی و رونق تجاری کشور باید به آن برسیم.

بندرگاه های کشور، ناگزیر از حرکت به سمت هوشمند سازی هستند؛ زیرا در غیر این صورت همچنان در برخی از مباحث بندری و دریایی نسبت به کشورهای منطقه و پیشرفته عقب خواهیم ماند. البته این نقصان نمی تواند سال های طولانی ادامه پیدا کند. زیرا به این ترتیب کشتی ها و بنادر کشور از صحنه بین المللی خارج می شوند، این موضوع به ضرر اقتصاد ملی و نقش ایران در منطقه است. استفاده از استانداردهای بین المللی یک راه حل و ابزار ایده آل برای هوشمند سازی بندرگاه های کشور است. این استانداردها مورد قبول اکثر کشورهای دنیا قرار گرفته اند و تبدیل به زبان مشترک تجارت در سرتاسر جهان شده اند. خوشبختانه در کشور ما در سال های اخیر گام های خوبی در زمینه هوشمند سازی برداشته شده است و نقشه راه دولت الکترونیک که در دولت فعلی تصویب و ابلاغ شده بسیار مناسب است. همچنین در سال های اخیر فعالیت مناسبی بر روی بررسی استانداردهای در این حوزه شده است که با بومی سازی آن می توان بنادر کشور را هوشمند کرده و زنجیره های تأمین داخلی را به زنجیره های تأمین بین المللی متصل کرد.

بر اساس این نقشه راه بسترهای امن تبادل الکترونیکی اطلاعات، سیستم ها، روش ها، جایگاه سازمان ها و مراحل ایجاد بستر مشخص شده که بر اساس این نقشه راه هر یک از دستگاه ها باید دارای قوانین و مقررات و نقشه راه باشند. در این میان سازمان ها و بخش های دریایی کشور نیز باید بر مبنای این نقشه راه اقدامات لازم را انجام دهند. در پایان باید گفت اگرچه برخی از کارشناسان اعتقاد دارند با هوشمند سازی نیروی انسانی تهدید نمی شود، بلکه مهارت ها جابه جا می شود.

خوشبختانه در کشور ما در سال های اخیر گام های خوبی در زمینه هوشمند سازی برداشته شده است و نقشه راه دولت الکترونیک که در دولت فعلی تصویب و ابلاغ شده بسیار مناسب است. همچنین در سال های اخیر فعالیت مناسبی بر روی بررسی استانداردهای در این حوزه شده است که با بومی سازی آن می توان بنادر کشور را هوشمند کرده و زنجیره های تأمین داخلی را به زنجیره های تأمین بین المللی متصل کرد.

جدید دارد که در نتیجه مزیت رقابتی ایجاد می کند. هوشمندسازی و فناوری اطلاعات، شفافیت فرآیندهای اداری و تصمیمات مدیریتی را افزایش می دهد و باعث بهبود کیفیت درک فرآیندهای برنامه ریزی و تصمیم گیری می شود. همه این دستاوردها در سایه کاهش یا عدم نیاز به نیروی انسانی به دست آمده است.

صنعت کشتیرانی و دریانوردی به طور مستقیم با تجارت کالا، انرژی و امنیت مرتبط است و مانند هر صنعت دیگری یکی از مهمترین و اساسی ترین سرمایه های آن، نیروی انسانی است که در نهایت منجر به ایجاد شغل می شود. هوشمندسازی کشتی ها، بنادر و فناوری های پیشرفته روز، دغدغه مهمی در صنعت دریایی است که تأثیر مستقیمی بر بهره برداری از نیروی انسانی دارد و برای کشورهایی که این تغییر تکنولوژیک را برنامه ریزی می کنند، این رویداد یک فرصت منحصر به فرد و خاص است.

متأسفانه نشانه های موجود در کشور نشان از عدم توجه به فناوری های جدید روز دارد که توجه ویژه دولت و حاکمیت به اهمیت این ضرورت در بخش صنعت حمل و نقل دریایی و کشتیرانی را می طلبد. در حالی که یکی از دغدغه های مشترک و رایج کسب و کار و صنعت دریایی و کشتیرانی، فرسایش و کوچک شدن ناوگان ملی و کاهش امنیت شغلی در دریا و کشتی های تجاری است، متأسفانه مواردی مانند: تحریم، ناکارآمدی کشتی سازان داخلی و ناتوانی در تهیه کشتی های جدید بر اساس

۲۶ آذرماه روز تجلیل از ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور

کم نظیری از فداکاری، ایثار و تلاش شبانه روزی به ثبت رسید و این روز را در تاریخ کشور در یادها ماندگار ساخت. پانزده سال پس از زمان صدور فرمان حضرت امام (ره)، به پیشنهاد وزارت راه و ترابری و در جهت آگاهی افشار مختلف مردم از نقش و جایگاه والای شبکه گسترده حمل و نقل کشوری، در سال ۱۳۷۶ از سوی شورای فرهنگ عمومی کشور، ۲۶ آذر به عنوان «روز حمل و نقل» شناخته شد که برنامه های ویژه ای هرساله از ۲۶ آذر تا اول دی ماه به عنوان هفته حمل و نقل، برگزار می شود.

بنابراین این روز و این هفته قدردانی از خدمات ارزشمند پرسنل کلیه صنوف حمل و نقل اعم از حمل و نقل جاده ای، هوایی، ریلی و دریایی و سایر دست اندرکاران و مرتبطان با این صنعت زیرساختی فرصتی مناسب برای بازنگری نیازها و مشکلات این بخش است.

بار بود و بروز بحران ناشی از اتمام ذخیره کالاهای اساسی در کشور، تهدید کشتی های منتظر از سوی عراق و نیز شمول بیمه های جنگی، نگرانی هایی را برای مسئولان فراهم آورده بود.

رهبر کبیر انقلاب حضرت امام خمینی (ره) این روزها در پیامی تاریخی از کامیون داران کشور خواستند مشارکت کرده و هر چه سریعتر کشتی ها را تخلیه کنند که با همت آن دلاور مردان، کشور از وضعی بحرانی خارج، و این روز، به عنوان «روز حمل و نقل» نامیده شد.

حماسه سازان روزهای سرنوشت ساز

در آذرماه سال ۱۳۶۱، به دنبال فرمان تاریخی حضرت امام خمینی رحمه الله مبنی بر تخلیه کشتی های منتظر در بندرهای جنوبی کشور، ایران زمین شاهد بسیج عمومی کامیون داران گردید و صحنه های

به منظور قدردانی از خدمات طاقت فرسای ناوگان خستگی ناپذیر حمل و نقل کشور برای آگاه سازی جامعه از نقش و جایگاه ویژه و مهم بخش حمل و نقل در اقتصاد ایران، ۲۶ آذرماه به عنوان «روز حمل و نقل» نام گذاری شده است.

در این روز از تمامی دست اندرکاران حوزه حمل و نقل کشور به ویژه آنهایی که با استقامت شگفت انگیز مسیره های طولانی، ریلی، دریایی و هوایی را طی می کنند تا در راه شکوفایی اقتصاد ایران گام بردارند، تجلیل می کنیم.

در تاریخ تحولات و جریانات صنعت حمل و نقل در کشور، روزهای تعیین کننده ای بوده است که نقش سرنوشت سازی در یکپارچگی شبکه حمل و نقل داشته اند و ۲۶ آذر ۱۳۶۰ یکی از این روزها است. در این روز و در بحبوحه جنگ تحمیلی حدود صد فروند کشتی حامل کالا در بنادر جنوبی کشور، در انتظار تخلیه

راه ابریشم

سرزمین ایران، حدود هیجده قرن و تا زمان انقلاب صنعتی اروپا، موقعیت ممتازی در تجارت بین المللی و منطقه ای داشته است. سوابق تاریخی نشان می دهد که راه ابریشم، که بخشی از آن از قلمرو ایران عبور می کرده، از قدیم ترین مسیره های حمل و نقل کالاهای تجاری و دانش و فرهنگ بشری بوده است. راه ابریشم، سرزمین پهناور چین را به آسیای صغیر متصل می کرد و در این بین، ایران زمین که در این مسیر حمل و نقلی مهم قرار داشت، نفع سرشاری از آن می بُرد. البته سرانجام، مسیر کاروان رو راه ابریشم، که زمانی مهم ترین جاده حمل و نقلی دنیا بود، پس از طی فراز و نشیب های فراوان، از اواخر سده چهاردهم میلادی و در پی توسعه و گسترش راه ها و حمل و نقل دریایی، به تدریج اهمیت و اعتبار تجاری خود را از دست داد و به دنبال انقلاب صنعتی در اروپا و استفاده از کشتی های تجاری، متروک ماند.

حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی، بخشی از انتقالات بشری است که خداوند متعال در قرآن کریم، با اشاره به آن می فرماید: «او کسی است که شما

را در خشکی و دریا سیر می دهد؛ زمانی که در کشتی ها قرار می گیرید و آنها با بادهای موافق، آنان را (به سوی مقصد) حرکت می دهند و خوش حال می شوند...».

سالانه نزدیک به شش میلیارد تن انواع کالا از راه حمل و نقل دریایی جابه جا می شود که تقریباً یک سوم آن را نفت خام و فرآورده های نفتی، بیش از یک سوم را محموله های خشک فله و مابقی را محموله های خشک بسته بندی شده تشکیل می دهد. سهم حمل و نقل دریایی در تجارت بین المللی کالاها تقریباً نود درصد است و بقیه به صورت حمل و نقل زمینی (جاده ای و ریلی) و هوایی صورت می گیرد.

نیروی محرکه توسعه

گسترده گری منحصراً به فرد فعالیت هایی که در بخش حمل و نقل انجام می گیرد و همچنین، تحولات سریع فن آوری این بخش، ارتباط میان آن و فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی را آن چنان حساس و پیچیده ساخته است که کارشناسان اقتصادی، از بخش حمل و نقل به عنوان «نیروی محرکه توسعه» یاد می کنند و کارآمدی و توانمندی آن را، زمینه ساز توسعه همه جانبه کشورها می دانند. به عقیده کارشناسان، موفقیت های

راهبردی در زمینه رشد و توسعه اقتصادی، مدیون سرمایه گذاری کلان در زیرساخت ها و تجهیزات حمل و نقل و نیز توسعه مهارت های حمل و نقل بوده است.

تجارت جهانی و حمل و نقل

رقابت در بازارهای بین المللی برای به دست آوردن سهم بیشتر در تجارت جهانی، روز به روز فشرده تر و پیچیده تر می شود. در این میان، تولید کنندگان و صادرکنندگانی موفق می گردند که با برخورداری از فن آوری روز در بخش تولید و بهره گیری صحیح از مدیریت علمی بازار در بخش توزیع و حمل و نقل، بتوانند قیمت تمام شده و هزینه های تجاری را برای عرضه محصولی استاندارد کاهش دهند.

بر این اساس، تجارت جهانی و حمل و نقل در انواع مختلف زمینی، دریایی و هوایی، دو پدیده جدانشدنی هستند. خدمات حمل و نقل کارآمد، شرط لازم برای انجام تجاری موفق است. در نیم قرن اخیر، روند رشد تجارت جهانی به طور مستمر تداوم یافته و به موازات آن، خدمات حمل و نقل نیز بهبود یافته و نقش بسیار مؤثری در رونق تجارت جهانی ایفا کرده است.





راه اندازی خط مستقیم دریایی به مقصد بنادر ونزوئلا

◀ مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از برنامه ریزی این شرکت برای ایجاد خط مستقیم حمل کالا از مبدا ایران به بنادر ونزوئلا و بالعکس، خبر داد.

محمد رضا مدرس خیابانی طی نامه ای به رئیس سازمان توسعه تجارت، با اعلام اینکه شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تاکنون با اعزام دو فروند شناور تانکر حمل سوخت، اقدام به انتقال فرآورده های نفتی به کشور ونزوئلا کرده است، از مشارکت این شرکت کشتیرانی

در ایجاد پل دریایی برای حمل کالاهای تجاری میان دو کشور و در راستای امضای سند جامه همکاری های راهبردی ۲۰ ساله ایران و ونزوئلا خبر داد.

مدرس خیابانی با اعلام اینکه کشتی گلستان طی هفته اول آذرماه امسال به مقصد ونزوئلا بنادر جنوبی ایران را ترک می کند و طبق برنامه ریزی ها، دیگر شناورهای این شرکت نیز در صف اعزام به این کشور برای حمل کالاهای ایرانی قرار دارند، تصریح کرد که اعزام منظم شناورهای اقیانوس پیما به مسیرهای دوردست

از جمله ونزوئلا مستلزم وجود بار کامل روی این شناورها است، از این رو وی تاکید کرده است که در صورت عدم استقبال تجار ایران در مراودات کالا با ونزوئلا، امکان تداوم سفر کشتی های حمل کالا این شرکت به این کشور، از بین خواهد رفت.

مدرس خیابانی طی این نامه، اعلام کرد که شناورهای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای حمل و جابه جایی کالاهای تجار ایرانی به مقصد بنادر ونزوئلا در بازه زمانی هفته پایانی بهمن ماه امسال، آماده هستند.



درآمد ۱۰۸۵ میلیون و سود خالص ۴۸۱ میلیون دلاری گلوبال فیدر

Spoke Model) بیشتر تقویت خواهد کرد. مالکیت ۸۰ درصد از سهام شرکت کشتیرانی گلوبال فیدر Global Feeder Shipping (GFS) که در زمینه حمل و نقل دریایی کانتینری در سطح منطقه ای و بین المللی فعالیت دارد طی معامله ای، بالغ بر دو میلیارد و نهصد هزار درهم امارت متحده عربی (۸۰۰ میلیون دلار آمریکا) است که به طور کامل از طریق وام تأمین می شود. لازم به ذکر است خرید سهام گلوبال فیدر، باعث تقویت فعالیت های تجاری و ارتباطات AD Ports Group با بازارهای مهم منطقه ای و بین المللی می شود و بازارهای اصلی خلیج فارس، شبه قاره هند، دریای سیاه و ترکیه را به هم متصل می کند و موقعیت مرکزی بندر خلیفه ابوظبی را در مدل منظومه ای هاب و اسپوک (Hub and Spoke Model) بیشتر تقویت خواهد کرد.

امارات متحده عربی را به هند، پاکستان، سریلانکا، مصر، سودان، جیبوتی، یمن، پادشاهی عربستان سعودی، بحرین، چین، کره جنوبی و ویتنام و ... و بالعکس متصل می کند و از این طریق مناطق خاورمیانه، شبه قاره هند و آسیای جنوب شرقی را پوشش می دهد. اتحادها و پیوندهای شکل گرفته بین خدمات کشتیرانی گلوبال فیدر با Safeen Feeders و Transmar، گروه بنادر ابوظبی را با ناوگانی تشکیل شده از ۳۵ کشتی مختلف، به یکی از بزرگترین ارائه دهندگان سرویس های فیدری در منطقه و جهان تبدیل کرده است. خرید سهام گلوبال فیدر، فعالیت های تجاری و اتصال AD Ports Group به بازارهای مهم منطقه و جهان را استوارتر و با پیوند دادن بازارهای اصلی خلیج فارس، شبه قاره هند، دریای سرخ و ترکیه، جایگاه کانونی بندر خلیفه ابوظبی را در مدل منظومه ای هاب و اسپوک (Hub and

۱۰۸۵ میلیون دلار درآمد و ۴۸۱ میلیون دلار سود خالص، عملکرد مالی دوازده ماهه شرکت کشتیرانی گلوبال فیدر Global Feeder Shipping (GFS) قوی و چشمگیر به نظر می رسد. فلاح محمد الاحبابی، رئیس گروه بنادر AD گفت: در سال ۲۰۲۲، گروه بنادر ابوظبی مسیر توسعه ای را همراه با رشد طبیعی و سرمایه گذاری هوشمند دنبال کرد. بر اساس این گزارش، مالکیت ۸۰ درصد از سهام شرکت کشتیرانی گلوبال فیدر که دفتر مرکزی آن در دبی واقع است با انعقاد قراردادی، به "گروه بنادر ابوظبی" (AD Ports Group) رسیده است. شرکت کشتیرانی گلوبال فیدر یکی از بزرگترین ناوگان کشتی های کانتینری در جهان را دارد که دارای ۲۶ کشتی در حال فعالیت با گنجایش کل ۷۲۵۰۰ TEU است که با خدماتی که ارائه می دهد



محمد نیک‌پی، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران

است. امیدواریم بانک مرکزی در این خصوص برای شرکت‌های حمل‌ونقل در تمام حوزه‌های جاده‌ای، دریایی، هوایی و ریلی تدابیری بیندیشد.

وی با اشاره به مباحث مالیاتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، تاکید کرد: تدوین قوانین یکپارچه و واحد در مباحث مالیاتی قطعاً می‌تواند از تفاسیر مختلف در این زمینه که مشکلاتی برای شرکت‌ها ایجاد کرده، جلوگیری کند.

وی در عین حال با قدردانی از رویکرد مثبت اداره گمرک در یکی دوسال اخیر در ارتباط با ترانزیت، خاطرنشان کرد: البته در خصوص تضامین و بیمه‌ها مسائلی مابین اداره گمرک و سازمان‌های بیمه‌گر وجود دارد که شرکت‌های حمل‌ونقل را تحت تاثیر قرار داده است و در این ارتباط نقش مشورتی و کارشناسی انجمن‌های شرکت‌های حمل‌ونقل سراسر کشور می‌تواند این موضوع را به نوعی مدیریت کند.

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ادامه موضوع نقل‌وانتقال ارز و وجوه را از معضلات تمام صنوف از جمله شرکت‌های بین‌المللی حمل‌ونقل می‌داند و عنوان کرد: طی این سال‌ها در این زمینه جلسات متعددی با مسئولان بانک مرکزی برگزار کردیم اما متأسفانه هنوز نتیجه‌ای حاصل نشده

لزوم وجود متولی واحد در حوزه ترانزیت

محمد نیک‌پی، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، در خصوص وضعیت حوزه ترانزیت کشور مباحثی مانند تعدد مراکز تصمیم‌گیری، ناوگان فرسوده حوزه حمل‌ونقل و قوانین مالیاتی را از مشکلات این حوزه دانست و پیشنهادهایی را در راستای بهبود شرایط کنونی ارائه کرد.

رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در گفتگو با روابط عمومی انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی، اظهار کرد: یکی از مشکلات حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی، تعدد مراکز تصمیم‌گیری است. دستورالعمل‌های هریک از این مراکز با یکدیگر در تناقض بوده و مشکلات مضاعفی را برای دست اندرکاران این حوزه ایجاد کرده است.

نیک‌پی افزود: برای حوزه ترانزیت باید تنها سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به عنوان یک سازمان متولی به صورت یک پارچه و متحد برای تصمیم‌گیری وجود داشته باشد، اما اکنون سازمان‌هایی مانند «حفظ نباتات» که با عنوان «قرنطینه» شناخته می‌شود، همچنین نیروی انتظامی، وزارت خارجه و تعزیرات داعیه تصمیم‌گیری دارند و هر یک خود را بر حسب وظایف قانونی محوله، در این امر محق می‌دانند.





وحدت رویه، عامل مهم موفقیت مذاکرات، پیگیری‌ها و مطالبات صنفی است

وی در ادامه گفت: اگر این اعتقاد راسخ وجود داشته باشد که این دبیرخانه مستقل از هر مجموعه دیگری ایجاد شود باید شخصیت حقوقی هم داشته باشد تا احیاناً به سمت مجموعه‌ای سوق داده نشود و شائبه‌ای مبنی بر عدم توانمندی مدیریتی ایجاد نگردد.

پل مه خاطر نشان کرد: زمانی که جزیره‌های واحد را در کنار هم قرار دهیم، هر یک با توانمندی‌های خود می‌توانند نماینده یک ایده و نظر باشند تا در اتحاد نهایی، قدرتی را بوجود آورد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به تاسیس یک کنسرسیوم لجستیکی، اظهار داشت: این کنسرسیوم با تجمیع سرمایه‌های خرد و کوچکی شامل ۳۰۰ شرکت است که به لحاظ سرمایه توانسته رقم قابل توجهی را مدیریت کند. وی افزود: اکنون دولت امکان کمک و تامین مالی را به هر علت ندارد

می‌شود، مذاکرات، پیگیری‌ها و مطالبات به سرانجام نرسد، نبود وحدت رویه در انجمن‌ها بوده که هر یک به نوعی به فکر انتفاع بخش خود بوده‌اند، فارغ از اینکه این انتفاع می‌تواند روزی یک حربه بر علیه یکایک ما باشد و نمونه بارز آن را در موضوع آیین نامه‌های اجرایی بیمه مرکزی در حوزه ترانزیت، شاهد هستیم.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با تاکید بر اینکه برای نقش و بنیان نهادن حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی ایران در شکل و شمایل جدید، یک خاستگاه عمومی وجود دارد، عنوان کرد: ما برای تعیین محل دبیرخانه و برگزاری جلسات آمادگی داریم اما باید این نکته را هم مدنظر قرار دهیم که با توجه به اینکه متأسفانه عمده تصمیمات در تهران اتخاذ می‌شود، تصمیمی گرفته نشود که خود ما مانعی برای پیشرفت توافقاتی که قرار است صورت گیرد؛ باشیم.

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در نشست مشترک انجمن‌های صنفی هشت‌گانه شرکت‌های بین‌المللی حمل‌ونقل کشور که در مشهد برگزار شد، شرکت کرد.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پل مه در این نشست با اشاره به احیا دبیرخانه مشترک انجمن‌ها، اظهار کرد: این اقدام بسیار شایسته و با اهمیت است و نمونه این هم‌افزایی در قالب سندیکا در کشورهایی مانند ترکیه وجود دارد. قطعاً این تشکل‌ها با ایجاد هم‌افزایی و هم‌صدایی می‌توانند یک تصمیم واحد برای کسب منفعت مشترک در افق منافع عمومی و ملی را تدوین کنند.

وی با اعلام آمادگی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای هرگونه فعالیت مشترک برای مدیریت حرفه‌ای صنفی، گفت: یکی از مهم‌ترین دلایلی که سبب

ملی نبوده‌ایم در حالی که در جاهای دیگر این اتفاق رقم می‌خورد و حتی اگر شکل اجماع در آن وجود نداشته باشد، به راحتی با دریافت موافقت‌ها و مصوبات از مراجع تصمیم‌گیرنده و تصمیم‌ساز، تسهیل حوزه کسب و کار آنها فراهم می‌گردد.

وی در پایان اظهار کرد: در مجموع با نظرات دوستان موافق هستیم، به هر حال با آن که به عنوان یک عضو جدید در مجموعه‌ای که اغلب آنان در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای فعالیت می‌کنند، ورود پیدا کردیم اما سعی خواهیم کرد تا نقطه نظرات این جمع را برتاییم و نظریه‌ای در تعارض منافع ارائه ندهیم.

یک شرکت با حداکثر ۱۰ دستگاه کامیون، باشد تمام هم و غم فقط برای پلاک کردن این کامیون‌ها خواهد بود تا به چرخه کار راه یابند اما اگر واقعیت در قالب یک گزارش تحلیلی به مراجع بالاتر مانند شورای عالی امنیت ملی ارائه و بیان شود عدم وجود کامیون از جمله عوامل ایستا در توسعه اقتصادی و لجستیکی کشور است، قطعاً تصمیمات نافذتری اتخاذ می‌گردد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصریح کرد: متأسفانه تا کنون شاهد ارتباط موثری از سوی حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای با مراکزی مانند شورای عالی امنیت

بنابراین اگر خودمان تامین‌کننده مالی باشیم می‌توان مطالبه‌گری را تا سرحد امکان و در مسیر قانونی افزایش داده و نقش واقعی بخش خصوصی در اقتصاد کشور را رقم بزنیم.

پل مه در خصوص واردات ناوگان به کشور، گفت: اگر این اجماع و افق بلند کار گروهی قبل از دادن مجوز واردات به کامیون‌ها وجود داشت، افراد سودجو در این حوزه ورود پیدا نمی‌کردند و همین‌یَد واحده می‌توانست فرصت‌های اشتغالزایی را تدارک ببینند.

وی افزود: چرا باید اجازه دهیم این اتفاق رخ دهد؟ زمانی که مطالبه‌گری ما در حد و اندازه





احیای دبیرخانه مشترک انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی سراسر کشور

مذکور تنظیم گردید و قرار شد تا به صورت فصلی این جلسات برگزار شود و دبیرخانه مشترکی نیز این موضوع را پیگیری کند.

زمانیان افزود: متأسفانه پس از یکی دو ماه به دلیل مسائلی که در انجمن ایران رخ داد مفاد این بیانیه به محاق فراموشی سپرده شد و ناگزیر بار دیگر هر شکل استانی به تنهایی مشکلات خود را پیگیری کرد.

وی تأکید کرد: با توجه به انتخابات دوره جدید انجمن ایران و انتخاب اعضای آن تصمیم گرفته شد تا بار دیگر با برگزاری نشست با حضور نمایندگان انجمن‌های استان‌ها و همچنین دبیرکل انجمن کشتیرانی

دبیرخانه مشترک انجمن‌های صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی استان‌ها برای پیگیری مطالبات مشترک ملی و همچنین تغییر مفاد آیین‌نامه طرح تضمینی بیمه مطرح گردید و شرکت‌کنندگان پیشنهادات و نظرات خود را ارائه کردند.

در ابتدای این نشست «احمد زمانیان» رییس هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان رضوی ضمن خوشامدگویی به حاضران اظهار کرد: در آذرماه سال ۱۳۹۶، جلسه مشابهی با حضور نمایندگان انجمن‌های استان‌ها برگزار کردیم. هدف آن جلسه انجام اقداماتی در راستای منافع اعضا بود و بیانیه‌ای نیز در خصوص تصمیمات جلسه

دومین نشست مشترک انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی سراسر کشور پس از پنج سال به میزبانی انجمن صنفی شرکتهای حمل و نقل بین‌المللی استان خراسان رضوی در تاریخ ۱۳ آذر ۱۴۰۱ و درمحل این انجمن برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در این نشست که دبیر کل انجمن کشتیرانی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، روسا و دبیران انجمن‌های استان‌های شمال غرب، آذربایجان غربی، اردبیل، گلستان، سیستان و بلوچستان و اعضای هیئت مدیره انجمن خراسان رضوی حضور داشتند، موضوعات احیای

و مدیران حمل و نقل بین المللی کشور و اطلاع از آنچه در دنیای امروز می گذرد امری واجب و اجتناب ناپذیر بوده و باید در دستور کار همه انجمن ها قرار گیرد.

● محل دبیر خانه مشترک بطور مستقل در انجمن ایران و به مسئولیت دبیری آقای عددیان خواهد بود.

● موافقت شد جلسات نشست انجمن ها بصورت هر سه ماه یکبار برگزار گردد.

● دبیر خانه موضوعات منعکس شده از سوی اعضا را پیگیری و موظف است نتیجه را به اطلاع اعضا برساند.

● تشکیل گروه مجازی جهت انعکاس نظرات و پیشنهادات در پایان ضمن اعلام همبستگی صنفی و حرفه ای، امضاء کنندگان این بیانیه، ابراز امیدواری کردند همه ارکان مدیریتی و تصمیم گیری کشور به نقش انجمن های صنفی و تشکلهای مردمی اقتصاد، ایمان بیاورند و لذا آمادگی خود را برای ارتقاء صنعت حمل و نقل عزیز اعلام داشتند.

ارسال شود.

در پایان نشست یک روزه خود در مشهد مقدس بر ضرورت توجه به محور های مدیریتی و اجرایی ذیل تاکید داشته وبر توجه و لزوم حل آنها تاکید ورزیدند:

● همبستگی و اتحاد صنفی در راه اعتلای صنعت حمل و نقل بین المللی و ترانزیت کشور

● تلاش در جهت تامین و استیفای حقوق جمعی و فردی اعضا با تاکید بر حفظ و رعایت ارزشهای معنوی و اخلاق تجاری و پیشگیری از تخلفات و قانون گریزی

● الزام اعضا به رعایت قوانین و مقررات حرفه ای با مشتریان و جلوگیری از رقابت های ناسالم

● ارتقاء کیفی و کمی سطح خدمات و ارائه سرویس های مطمئن، مناسب و ایمن

● تعامل و همکاری مستمر و فی مابین انجمن های موصوف و هم چنین همکاری با سایر تشکلهای صنفی در حوزه حمل و نقل در داخل و سایر کشور ها در جهت ارتقاء حقوق و منافع اعضا

● توجه به امر آموزش برای فعالان

و خدمات وابسته ایران در خصوص مسائلی که نیاز به اجماع است، بیانیه ای تنظیم و تهیه شود و خط مشی دبیرخانه تعیین گردد.

رئیس انجمن خراسان رضوی در ادامه افزود: امیدواریم با حضور ۸ تشکل از سراسر کشور برای پیگیری مسائل مشترک ملی، دبیرخانه مشترکی تشکیل تا از تشتت نظارت ها جلوگیری شده و به نوعی این دبیرخانه احیا گردد.

وی با بیان اینکه هیچ یک از مفاد بیانیه قبل تحقق نیافته است، پیشنهاداتی برای افزودن به این بیانیه و تنظیم و تهیه بیانیه جدید، ارائه کرد و اظهار داشت: ضروری است که نشست های دوره ای انجمن های کشور هر ۳ ماه یک بار به میزبانی یکی از استان ها تشکیل شود.

زمانیان در خصوص آیین نامه ۸۶ و ۸۹ طرح تضمینی بیمه، گفت: اگر قرار است این آیین نامه تغییر یابد باید حتما نظرات تشکل ها در آن لحاظ گردد. پیشنهاد می دهیم که نامه مشترکی از طریق دبیرخانه با امضای تشکل ها برای بیمه مرکزی



بیش از ۳۱ هزار میلیارد ریال در بنادر خوزستان سرمایه گذاری شد



بنادر و دریانوردی با بیان اینکه در سال جاری بالغ بر ۸ هزار و ۲۷۰ میلیارد ریال به این پروژه‌های زیرساختی اختصاص داده شده است، افزود: هم اکنون بیش از ۵ هزار میلیارد ریال از این اعتبارات جذب شده که پیش‌بینی می‌شود با تلاش‌هایی که در جریان است، مابقی این اعتبار به زودی جذب ۱۰۰ درصدی شود. فتحی یادآور شد: سازمان بنادر و دریانوردی آمادگی دارد تا در صورت نیاز با تعریف پروژه‌های کاربردی دیگر، سهم اعتبارات عمرانی بنادر خوزستان را افزایش دهد.

وی به بخشی از تعهدات سازمان بنادر و دریانوردی در قالب مسئولیت‌های اجتماعی در خوزستان اشاره کرد و افزود: با وجود محدودیت‌های شدید اعتباری اما این سازمان پروژه‌های مختلفی را در حوزه جاده و ایجاد زیرساخت‌های دریامحور در مناطق کم‌برخوردار تعریف کرده تا زمینه

معاون امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: برای تحقق توسعه تجارت دریامحور در خوزستان، برای ۸۶ پروژه زیرساختی بیش از ۳۱ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری دولتی صورت گرفت. علی فتحی ضمن بازدید میدانی از پروژه‌های عمرانی منطقه ویژه اقتصادی بندر امام در جمع خبرنگاران اظهار کرد: این بندر به عنوان بزرگترین بندر ناحیه جنوب غربی کشور علاوه بر همجواری با ۷۰ درصد از مراکز مهم صنعتی و جمعیتی کشور نیز نقش مهمی را در زنجیره ترابری و تأمین کالاهای اساسی کشور دارد.

وی افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر تعداد ۸۶ پروژه با اعتباری بالغ بر ۳۱ هزار و ۴۰۸ میلیارد ریال در بندر امام و بنادر تابعه آن در دست مطالعه و اجرا دارد. عضو هیئت عامل سازمان

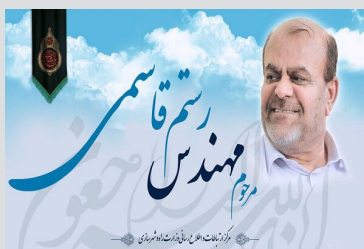
ایجاد فرصت‌های پایدار شغلی فراهم شود.

معاون مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر و دریانوردی بیان کرد: در این راستا، سه پروژه اجرایی، عمرانی و تأمین تجهیزات با اعتباری بالغ بر ۹۵۴ میلیارد ریال در بندر شادگان و و در بندر سجافی نیز سه پروژه دیگر عمرانی و تجهیزاتی با اعتبار ۸۸۴ میلیارد ریالی در دست مطالعه یا اجرا است. فتحی در ادامه احداث جاده کمربندی بندر امام خمینی (ره) به آبادان را در ردیف پروژه‌های مهم سازمان بنادر و دریانوردی با محوریت مسئولیت‌های اجتماعی عنوان کرد و گفت: این پروژه با اعتباری بالغ بر یک هزار و ۲۸۳ میلیارد ریال به اتمام رسیده که در کاهش بار ترافیک شهری منطقه، نتیجه تأثیرگذاری داشته است.

عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی به مطالعه و احداث شبکه گازرسانی به مجتمع بندری امام خمینی (ره) اشاره کرد و افزود: این پروژه با ۹۶۰ میلیارد ریال اعتبار از پیشرفت فیزیکی ۸۶ درصدی برخوردار است.

وی گفت: این پروژه که به زودی در آستانه بهره‌برداری قرار می‌گیرد، زمینه بسیار مناسبی برای حضور سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در منطقه محسوب می‌شود.

۲۱ آذر در مسجد پیامبر اعظم (ص) شهرک شهید محلاتی برگزار گردید. وی در دولت دهم وزیر نفت بود.



واقع در شهرک شهید محلاتی تهران به سمت مقبره شهدای این شهرک برگزار شد.

پیکر رستم قاسمی پس از اقامه نماز از سوی حجت‌الاسلام والمسلمین علی‌اکبری برای تدفین در قطعه ۲۴ بهشت زهرا(س) در جوار شهیدان بدرقه شد. همچنین مراسم یادبود مرحوم قاسمی وزیر سابق راه و شهرسازی روز دوشنبه

رستم قاسمی، وزیر سابق راه و شهرسازی درگذشت

رستم قاسمی وزیر سابق راه و شهرسازی بعد از تحمل یک دوره بیماری، صبح روز پنجشنبه ۱۷ آذرماه ۱۴۰۱ دار فانی را وداع گفت. مراسم تشییع پیکر مرحوم رستم قاسمی، صبح روز یکشنبه ۲۰ آذرماه از مقابل مسجد پیامبر اعظم (ص)

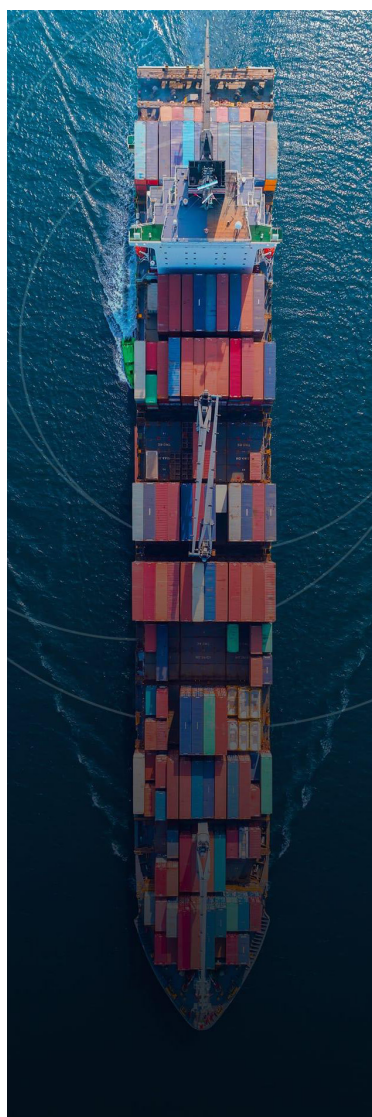
هم اندیشی دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی با مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

از دیگر مسائل مطرح شده در جلسه شورای گفتگوی اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ترغیب بیشتر شناورهای بزرگ برای تردد در بنادر و مشکلات تردد شناورهای کوچک بود که مقرر گردید برای ترغیب تردد بیشتر شناورهای بزرگ علیرغم مشکلات تحریم، افزایش تعداد گنتری کرین‌ها (که از ۳ به ۸ عدد انجام شده است) و تعدیل هزینه‌های مرتبط برای شناورهای بزرگ در دست اقدام قرار گیرد.

مشکلات تاخیر در صدور صورتحسابها و به تبع آن مشکلات مرتبط با owner از موارد مهمی بودند که در جلسه شورای گفتگوی اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در بندر شهید رجایی مورد بحث قرار گرفته و در نتیجه مقرر شد موضوع بررسی شود و با توجه به اینکه همکاران اداره بندر عنوان نمودند که بعد از دریافت فرم F ۲۴ ساعت صورتحساب صادر می‌شود، موضوع بررسی تا حلقه مفقوده این معضل پیدا شود.

همچنین کمبود short crane و عدم تخصیص آن به بخش خصوصی از دیگر موارد مطرح شده در این جلسه بود که با توجه به اولویت‌های تخصیص short crane به کالاهای اساسی و شناورهای متفرقه و ترافیک کاری این بخش مقرر شد امکان تخصیص به بخش خصوصی با توجه به امکانات جدید تخصیص یافته از سوی شرکت پدیدآوران بررسی شود.

بر اساس این گزارش، طرح مشکلات موجود در خصوص ماده ۳۸ و همچنین مشکلات شرکتها و اپراتورهای بندری که هر کدام به نوعی با این معضل درگیر هستند از موضوعات مهم دیگری بود که در نتیجه تعیین شد طی ۱۰ روز کارگروهی تشکیل گردد و نامه‌ای تحت عنوان پیشنهاد اداره بنادر هرمزگان برای مدیریت سازمان و استانداری ارسال گردد.



جلسه شورای گفتگوی اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، ذینفعان و دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی به دعوت مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان با هدف افزایش تعاملات فی‌ما بین و شناسایی بیشتر چالش‌های حوزه تجارت دریا محور در سالن مهمانسرای بندر شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در این جلسه که با حضور اعضای دبیرکل و اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و حسین عباس‌نژاد، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان برگزار شد، درباره موضوعاتی همچون: کانتینر (مشتمل بر متروک‌هف هزینه‌های امحاء کالا و ...)، الزام به استاندارد اجباری ایزوتانک‌ها، اخذ تعهدنامه نرم تخلیه عملیات FREE OUT، هزینه تخلیه زباله از کشتی، جرثقیل‌های تخلیه زباله از کشتی، جرثقیل‌های ساحلی، مطالبه مجدد هزینه‌های کشتی و سایر موضوعات فعالیت‌ی بحث و تبادل نظر شد.

در جلسه مذکور، ابتدا بررسی موارد جلسه قبل در سال ۱۴۰۰ و ارائه توضیحات طرفین بابت پیگیری‌های انجام شده و دریافت گزارش و پاسخ‌های لازم و در نتیجه تعلق در روال جلسه جاری در دستور کار قرار گرفت و مقرر گردید از این پس ظرف مدت ۱ هفته از زمان جلسه مصوبات و صورتجلسات به طرفین ابلاغ گردد و ۱ هفته زمان نیز برای ادیت نهایی و اظهار نظرهای احتمالی در نظر گرفته شود.



تأثیر هوشمند سازی بر حرفه دریانوردی

دکتر سامان رضایی، دبیر و نایب رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران که به عنوان نماینده ایران در این اجلاس شرکت کرده بود، در این زمینه می گوید: با توجه به مباحث این اجلاس موضوع کشتی های تمام اتوماتیک و بدون سرنشین تنها به مسائل فنی آن ها خلاصه نمی شود. شرکت های سازنده این نوع کشتی ها مانند Kongsberg، MUNIN و Rolls Royce بر این باورند که ساخت کشتی های تمام اتوماتیک، بدون حضور دریانوردان و یا با کاهش خدمه آن ها امکان پذیر است، اما نکته قابل تأمل آن است که برای اجرای چنین پروژه هایی، کشورها به قوانین و استانداردهای ملی و بین المللی احتیاج دارند تا بستر مناسب برای آن ها فراهم شود.

وی با بیان اینکه هدف سازندگان کشتی های هوشمند ارائه خدمات و سیستم های جدید است، می افزاید: ادعای سازندگان کشتی های هوشمند، سطح ایمنی بالا، حذف

فناوری های هوشمند تحول اثربخش زیادی در حوزه صنعت حمل و نقل دریایی به وجود آورده است. با استفاده از فناوری هایی نظیر دوربین، رادار، سونار، جی. پی. اس و بسیاری از حسگرها طی سال های گذشته، راهبری و هدایت کشتی برای دریانوردان ساده تر شده است. انتظار می رود در آینده نزدیک حتی وظیفه ناوبری و هدایت کشتی به طور کامل به سیستم های هوشمند واگذار شود. بر اساس پیش بینی محققان تا سال ۲۰۵۰ اولین کشتی اقیانوس پیما بدون سرنشین در عرصه دریاهای تردد خواهد کرد.

بی تردید بهره گیری از فناوری های جدید هزینه و خطای انسانی را روی کشتی به شدت کاهش می دهد. به این ترتیب بهره وری نیروی انسانی در کشتیرانی به طور چشمگیری افزایش می یابد. ضمن اینکه تنگناهای اقتصادی، فشارهای مالی، قیمت صعودی سوخت، محدودیت های زیست محیطی و دشواری کار در کشتی های غول پیکر معمولی در علاقه مندی و اشتیاق مالکان کشتی به استفاده از کشتی های جدید بی تأثیر نیست؛ زیرا با این کشتی ها مالکان با هزینه کمتر سود بیشتری را کسب می کنند. با شروع زرمه های هوشمند سازی در صنعت کشتیرانی، فدراسیون جهانی کارگران حمل و نقل (ITF)، سازمان بین المللی کار (ILO) و سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به شدت بر روی آن تمرکز کرده اند. به همین منظور در اجلاس فدراسیون جهانی کارگران حمل و نقل سال ۲۰۱۷ کیپ تاون، پیرامون بحث اتوماسیون یا هوشمند سازی و اثرات آن بر بخش های مختلف حمل و نقل، حذف فرصت های شغلی و بی ثبات کردن نهادهای اجتماعی و سیاسی بحث و بررسی به عمل آمد.



که از محل هوشمند سازی بیکار می‌شوند را ضروری است و ورود ماشین‌های هوشمند به معنای بیکار شدن بسیاری از افرادی است که در صنعت دریانوردی فعالیت می‌کنند. در حال حاضر در ایران حدود ۱۰۰ هزار نفر دریانورد در کشتی‌های کوچک با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ GT فعالیت می‌کنند؛ بنابراین اگر هوشمند سازی به نقطه‌ای برسد که از نیروهای کمتری روی کشتی‌ها استفاده شود، مسئولان باید مزایا و معایب آن را در نظر بگیرند و سپس به این امر اقدام کنند.

پیشرفت در زمینه هوشمند سازی، مالکان کشتی و صاحبان شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل را بر آن داشته است تا با استفاده از فناوری‌های جدید هزینه‌های خود را پایین آورده و از خطرات دریانوردی کم کنند. برای مثال پیش‌بینی تعمیرات، بهینه کردن کارایی تجهیزات، افزایش اتوماسیون و ماشین‌آلات خودکار و عملاً کنترل کشتی بدون نیروی انسانی از جمله مواردی است که در جهت ساخت یک کشتی هوشمند برای تسهیل در حمل‌ونقل دریایی و کاهش هزینه‌ها تعریف شده است. همچنین در داخل کشتی و به‌خصوص موتورخانه آن پارامترهای زیادی باید کنترل شوند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به درجه حرارت، فشار روغن و آب، سطح مخازن، کنترل جریان، موقعیت شناور (شامل حرکات انتقالی و چرخشی)، سرعت، گشتاور، ولتاژ و جریان برق، وضعیت ماشین‌آلات و تجهیزات جانبی اشاره کرد. مالک کشتی برای کنترل دقیق و بهینه‌سازی این موارد و دریانوردی ایمن در تمامی زمان‌های فعالیت، چاره‌ای جز استفاده از سیستم‌های کنترلی اتوماتیک ندارد که این کار در نهایت به موتورخانه‌های خالی از نیروی انسانی منجر می‌شود.

البته رابطه هوشمند سازی کشتی‌ها و کاهش تدریجی نیروی انسانی می‌تواند استدلال صحیحی نباشد. چراکه اولویت‌های هوشمند سازی کشتی‌ها، در افزایش ایمنی دریانوردی، حفاظت از محیط‌زیست و کاهش هزینه‌ها در درازمدت است اما این قبیل کارها مالکان کشتی و صاحبان شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی را ناخواسته به سمت کاهش بیش‌ازپیش خدمه کشتی سوق می‌دهد؛ اما همان‌طور که عکس‌های دیجیتالی باوجود سهولت بیشتر هنوز نتوانسته است لذت داشتن آلبوم عکس را کاهش دهد و یا کتب و مجلات الکترونیکی جایگزین مناسبی برای نسخ کاغذی نشده‌اند، شاید هوشمند سازی کامل که منجر به کاهش بیش‌ازپیش نیروی انسانی بر روی کشتی‌ها باشد، علی‌رغم توجیه‌های اقتصادی برای مالکان، در عمل اجرا نشود.

بر اساس پیش‌بینی محققان تا سال ۲۰۵۰ اولین کشتی اقیانوس‌پیمای بدون سرنشین در عرصه دریاهای تردد خواهد کرد

خطاهای انسانی، حذف هزینه‌های مربوط به نیروی کار، آموزش، حقوق و مسائل بهداشتی کارکنان و غیره است. ضمن اینکه عملیات و کنترل دقیق‌تر شده و با افزایش راندمان در حوزه‌های پرهزینه مانند مصرف سوخت مواجه خواهیم بود.

کارشناسان صنعت کشتی‌سازی معتقدند با توجه به اینکه در سال ۲۰۲۰ صنعت دریانوردی با کمبود حدود ۹۲ هزار افسر مواجه بود، هوشمند سازی در بخش نیروی انسانی مشکلی ایجاد نمی‌کند. این در حالی است که بر اساس گزارش مؤسسه Drewry با توجه به رکود صنعت کشتیرانی، طی چهار سال آینده تنها حدود ۳۰۰ فروند کشتی در بخش تجاری به ناوگان کشتیرانی جهان اضافه خواهد شد؛ بنابراین کمبود افسر تا سال ۲۰۲۶ تنها حدود ۷۷۰۰ نفر است که در این صورت هوشمند سازی در کاهش نیروی انسانی روی کشتی‌ها تأثیرگذار است. بر اساس پیش‌بینی کارشناسان در خصوص از بین رفتن حدود ۴۰ درصد مشاغل دریایی با هوشمند شدن کشتی‌ها اگرچه ممکن است کشتی‌های هوشمند برای مالکان منافع را به همراه داشته باشد، اما قطعاً آسیب‌های اجتماعی بزرگی را هم دربر خواهد داشت.

بر اساس تحقیقات انجام‌شده در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با توجه به اینکه کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هنوز به شرایط ایده آل هوشمند سازی نرسیده‌اند، اما به‌واسطه به‌کارگیری تکنولوژی‌های جدید اگر در دهه‌های گذشته کشتی‌ها با تعداد ۳۰ یا ۴۰ دریانورد کالاها را جابه‌جا می‌کردند، امروزه کشتی‌های بسیار بزرگ با تعداد نفرات بسیار کمتر حدود ۲۰ یا ۲۲ نفر جابه‌جا می‌شوند؛ بنابراین با هوشمندتر شدن کشتی‌ها تعداد نفرات بر روی آن‌ها کمتر می‌شود. به‌گونه‌ای که نیروهای انسانی از فعالیت‌های عملیاتی به فعالیت‌های نظارتی و به‌تدریج نظارت از راه دور می‌پردازند. البته نکته منفی سیستم هوشمند سازی این است که هیچ‌گاه نمی‌توان به‌طور قطعی مطمئن بود که سیستم کار خود را همواره درست انجام می‌دهد؛ چراکه کوچک‌ترین مشکل در ارتباطات سیستم‌ها با یکدیگر به‌خصوص بر روی دریا می‌تواند تبعات بزرگی را به همراه داشته باشد.

همچنین نقش دولت‌ها در ایجاد اشتغال برای افرادی



چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش چهارم)

کشور کره جنوبی از دهه ۱۹۹۰، تدوین و اجرای برنامه‌ها و قوانین لجستیکی جامع را در دستور کار خود قرار داده است. در حالی که پیش از آن، برنامه‌های لجستیکی به صورت مجزا و بر روی تکتک مدهای حمل و نقل تمرکز داشتند.

از دهه ۲۰۰۰، سیاست‌های لجستیکی این کشور به جای فقط پشتیبانی صنعت، بر روی توسعه خود لجستیک به عنوان یک صنعت مجزا و هاب لجستیکی منطقه تمرکز یافت. این کشور قانون ارتقای توزیع کالا را که در سال ۱۹۹۱ تصویب شده بود در سال ۲۰۰۷ با سند چارچوب سیاست‌های لجستیک به عنوان سند پایه برای اقدامات حوزه لجستیک جایگزین نمود. از آن زمان به بعد، برنامه جامع لجستیک ملی ۱۰ ساله براساس خطوط راهنما و جهت‌گیری‌های سند فوق تدوین می‌گردد.

۱-۱-۴. سند چارچوب سیاست‌های لجستیک

این سند، چارچوب قانونی برای توسعه صنعت لجستیک است. این سند وظایف بخش‌های خصوصی و دولتی را در سطوح مختلف ملی تا محلی تبیین نموده و تمرکز ویژه‌ای در حمایت از صنعت لجستیک برای ارتقای کارایی و

بررسی تجربه کشورهای منتخب در زمینه توسعه لجستیک

یکی از مهمترین راهکارها برای بهبود وضعیت لجستیک، استفاده از تجارب سایر کشورهاست. انتخاب کشورهای مورد بررسی نیز در این ارتباط حائز اهمیت است و در مطالعه حاضر با توجه به پیشرو بودن لجستیک کشورهای کره جنوبی و هند و وضعیت مناسب آنها در شاخص عملکرد لجستیک و تحولات قابل توجه در این زمینه و تجربیات موفق در برنامه‌ریزی‌های کلان و به‌علاوه در دسترس بودن اطلاعات کافی در زمینه موضوع مورد بحث انتخاب شده‌اند.

۱-۴. کره جنوبی

کشور کره جنوبی یکی از کشورهای پیشروی منطقه آسیا و پاسیفیک در توسعه لجستیکی است و تجربیات موفق در زمینه برنامه‌ریزی‌های کلان در این حوزه دارد. به طوری که براساس شاخص عملکرد لجستیکی (LPD)، رتبه ۲۴ جهانی را در بین ۱۶۰ کشور در سال ۲۰۱۶ به خود اختصاص داد.

وزارتخانه اقتصاد دانش برای حمایت اجرایی و مالی از توسعه آنها امکان‌پذیر می‌شود. در این زمینه توجه ویژه به سازگاری توسعه‌ها از لحاظ قابلیت اتصال آنها به کل شبکه و جلوگیری از همپوشانی صورت می‌گیرد. تأمین مالی برای همکاری در توسعه نیز مدنظر قرار می‌گیرد.

استانداردسازی در حوزه لجستیک

استانداردسازی به‌طور خاص در حوزه‌های تجهیزات و نیز محاسبه هزینه‌های لجستیکی مدنظر است. اعطای امتیازات تشویقی و ترجیحی به شرکت‌هایی که این استانداردها را جاری می‌کنند، مانند حمایت مالی یا تخفیف نرخ دریافت خدمات، از جمله این اقدامات است.

توسعه قابلیت (ICT) برای کارایی لجستیک

وزارتخانه‌های امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی و اقتصاد دانش و نهاد گمرک کره، موظف به تشویق و ارتقای استفاده از سیستم‌های اطلاعاتی در حوزه لجستیک هستند. در سند، امکان حمایت مالی از برنامه‌های مرتبط دیده شده است. به‌علاوه، ایجاد شبکه‌های خاص و نیز شبکه‌های یکپارچه اطلاعات لجستیک، توسط نهادهای مرتبط در صورت لزوم جهت جمع‌آوری، تحلیل، پردازش و بازنشر اطلاعات لجستیکی، در این سند پیش‌بینی شده است. برای این منظور یک کمیته فرعی به‌عنوان هماهنگ‌کننده در نظر گرفته شده است.

از جمله مسائل دیگری که در این سند به آن توجه شده است، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- حمایت از ایجاد شرکت‌های 3PL یا ارتقای شرکت‌های سنتی به 3PL (از جمله حمایت مالی)،
- مسئولیت وزارتخانه امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی در ایجاد و اداره پایگاه داده ملی لجستیک،
- تأیید صلاحیت شرکت‌های لجستیکی مرتبط با حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات ارزش‌افزوده،
- کنترل ورود و خروج شرکت‌های لجستیکی مرتبط با حمل‌ونقل، انبارداری و خدمات ارزش‌افزوده،
- کنترل ورود و خروج شرکت‌های لجستیکی به کسب‌وکار فرورودری بار بین‌المللی از طریق تعیین حداقل استانداردها،
- حمایت مالی و اجرایی از پژوهش و نوآوری در فناوری لجستیک و تشویق آن با برگزاری جوایز مرتبط،
- ارتقای قابلیت فعالان حوزه لجستیک از طریق برنامه‌های آموزشی حین کار و دانشگاهی، توسعه آموزش‌های ملی و بین‌المللی، حمایت از پژوهش، برگزاری آزمون‌های تأیید صلاحیت مدیران لجستیکی و ...

رقابت‌پذیری دارد. هدف از سیاست‌های لجستیکی در این سند، توسعه نظام‌مند صنعت لجستیک از طریق تشویق به ارائه فعالیت‌های لجستیک به موقع، با کیفیت و ایمن است. همچنین هدف از سند چارچوب سیاست‌های لجستیک، یکپارچه‌سازی و هماهنگ‌سازی سیاست‌های دولت در حوزه لجستیک است.

وزارت امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی کره جنوبی، مسئولیت تدوین برنامه‌های جامع لجستیک ملی ۱۰ ساله را برعهده دارد. محتوای این برنامه در سند مشخص شده که عبارت است از:

- لحاظ نمودن تحولات و توسعه لجستیک در سطح جهانی در کره جنوبی،
- موضوعات مرتبط با هر یک از زیرمجموعه‌های لجستیک (حمل‌ونقل، انبارداری، بارگیری و تخلیه، بسته‌بندی و ...) و هماهنگی سیاست‌های هر یک از مدهای حمل‌ونقل،
- اولویت‌بندی و برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای تأسیسات و تجهیزات لجستیکی،
- توسعه زیرساخت‌ها برای افزایش یکپارچه سیستم لجستیک،
- اقداماتی برای بهبود کارایی لجستیک از طریق استانداردسازی آن،
- همکاری و ارتقای دانش و اطلاعات فعالیت حوزه،
- اقدامات برای تقویت رقابت‌پذیری صنعت لجستیک،
- تربیت نیروی انسانی برای لجستیک و توسعه تکنیک‌های لجستیکی،
- اقدامات برای پشتیبانی بین‌المللی شدن صنعت،
- سایر اقدامات برحسب ضرورت.

وزارتخانه برای تدوین برنامه‌های ۱۰ ساله، از طریق نهادهای دولتی و محلی مرتبط، بنگاه‌های لجستیکی و سایر نهادها و تشکل‌ها پشتیبانی می‌شود. علاوه بر برنامه ۱۰ ساله، وزارتخانه موظف است برنامه اجرایی سالیانه را نیز تدوین کند. همچنین برنامه جامع برای لجستیک منطقه‌ای نیز توسط شهرداری‌ها تهیه می‌شود که مکمل برنامه کلان ملی بوده، اما تمرکز جغرافیایی آن محلی است.

سند چارچوب سیاست‌های لجستیکی، بهبود کارایی سیستم لجستیک را از طریق سه عامل مدنظر قرار داده است:

توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی

توسعه فیزیکی تأسیسات و تجهیزات لجستیکی با موظف نمودن وزارتخانه امور سرزمین، حمل‌ونقل و دریایی و



گفت‌وگو با مجتبی سید زادگان، عضو کمیته مشورتی تحول دیجیتال و IT انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

سید زادگان: پیشرفت‌هایی که در هوشمندسازی ناوگان کشتیرانی در کشور داشته ایم بیشتر خلاصه می‌شود به پروژه‌هایی که بصورت جزیره ای انجام شده است که تلفیق و همگام سازی این پروژه‌ها می‌تواند پیشرفت قابل توجهی را نمایان کند. بطور مثال پلتفرم‌ها و پورتال‌های سازمان بنادر که در دسترس شرکت‌های کشتیرانی هم قرار داده شده است، نمونه ای از این تحولات است که اگر در تمام بنادر جنوبی و شمالی ایران عزیز اجرایی و یکپارچه سازی شود، منجر به کاهش نابسامانی‌ها و هزینه‌های غیر ضروری خواهد شد. اپلیکیشن‌ها و پلتفرم‌های بخش خصوصی را نیز می‌توان به عنوان نمونه دیگری از هوشمندسازی ناوگان کشتیرانی نام برد که توجه بیشتری به ناوگان کانتینری داشته‌اند.

بطور کلی ارگان‌ها و سازمان‌ها همیشه در مسیر مطالعه و برنامه ریزی در جهت پیشرفت اهداف تعیین شده خواهند بود و مهمترین عامل موفقیت در این راستا استفاده از ایده‌های جمعی و بها دادن به ساده سازی پروسه عملیاتی خواهد بود.

بایندر: همانطور که می‌دانید استفاده از اینترنت اشیا و بهره‌گیری از حسگرها ضمن هزینه اقتصادی و مقرون به صرفه آن‌ها، نیاز به بازرسی‌های سالانه را به شدت کاهش دهد. همچنین داده‌هایی که این حسگرها ارائه می‌دهند به سازمان بنادر و دریانوردی کمک می‌کند تا برنامه‌ریزی دقیق‌تر به منظور پیشگیری از هرگونه مخاطره ای را صورت دهند و هزینه‌های مرتبط از تاخیر را اطلاع دهد. استفاده سخت افزاری و نرم افزاری اینترنت اشیا در بخش خصوصی کشتیرانی تا چه اندازه می‌تواند به توسعه و رونق و شکوفایی این کسب و کار کمک کند؟

◀ امروزه دو بازوی مهم صنعت حمل و نقل دریایی؛ یعنی بنادر و کشتیرانی‌ها و صنایع وابسته به طور مداوم در حال پیشرفت و هوشمند شدن هستند. زیرساخت‌های صنایع مذکور (مانند کشتی‌ها و بنادر) به فناوری‌های نوین و هوشمند مجهز شده‌اند و بر این اساس مهارت‌های کارکنان به‌طور مستمر از طریق آموزش‌های مورد نیاز در مشاغل مربوطه افزایش می‌یابد.

شکی نیست که بهره‌وری تمامی صنایع از جمله صنایع دریایی تحت تاثیر سه عامل اصلی: کیفیت خدمات، سرعت ارائه خدمات و هزینه کلی است. این عوامل سهم بسزایی در رقابت دارند؛ زیرا تجارت رقابتی امروزی مبتنی بر هوشمندسازی است.

با توجه به اینکه در سه ماه اخیر فیلترینگ و محدودسازی اینترنت به عنوان مانع جدیدی برای شرکت‌های کشتیرانی در ارتباط با تجار خارجی ایجاد کرده، بر آن شدیم چالش‌ها و تهدیدات این معضل و فرصت‌های هوشمندسازی بنادر و ناوگان کشتیرانی را در گفتگویی با آقای مجتبی سید زادگان، عضو کمیته مشورتی تحول دیجیتال و IT انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران مطرح کنیم که در ادامه خواهیم خواند.

بایندر: چالشی که در صنعت کشتیرانی باید مورد خطاب قرار گیرد، توانایی جمع‌آوری داده‌ها بر روی یک زیرساختار (سکوی اینترنت اشیا) یکسان و تلفیق کردن سیستم‌ها است به طوری که بتوانند با یکدیگر ارتباط برقرار کنند. به نظر شما در این حوزه تاکنون چه پیشرفت‌هایی در هوشمندسازی ناوگان کشتیرانی در کشور داشته ایم؟ آیا مطالعات یا برنامه‌های خاصی در این باره در حال انجام هست؟

راهکارهایی مناسب و عملی برای حفظ وضعیت و ماندگاری در بازار تجارت بین الملل دریا با تکیه بر هوشمندسازی بنادر و ناوگان کشتیرانی به ویژه در زمینه دریایی، از ارکان مدیریتی کشور است، چیست؟

سید زادگان: انتظار من هم اندیشی و اراده اجرایی اعضای این صنعت جهت پیشرفت وضعیت کنونی است و این مهم بدون ارایه سرویس های ارزشمندتر و متفاوت از بقیه بازیگران امکان پذیر خواهد بود. هوشمند سازی منجر به ساده سازی فرایند حمل و ارزش نهادن به مشتری خواهد شد که به گسترش محدوده فعالیت و رقابتی بودن هزینه ها کمک می کند. با توجه به موقعیت سرزمینی ایران عزیز و با نگاهی به محدودیت های دریایی و جاده ای کشورهای همسایه، به راحتی امکان پیشرفت وضعیت کنونی وجود دارد.

آنچه مشخص و مسلم است دولت برای حفاظت از امنیت کشور گاه ناچار به اتخاذ تصمیماتی می شود که می تواند روند عادی کسب و کارهای اینترنت محور را مختل نماید. طبیعتاً در این مقاطع به دلیل نفس فعالیت تجاری بین المللی، امکان هدایت ارتباطات مجازی بین المللی به سمت بسترها و پیام رسان های داخلی وجود ندارد. پس ضرورت پیش بینی تمهیدات لازم در حفاظت و صیانت از فعالیت های راهبردی که اولین خسیصه خدمات لجستیکی است، محسوس خواهد بود. لذا انتظار می رود حفظ پیش نیازهای یک فعالیت حرفه ای و بسیط تجاری در منزلت حمل و نقل دریایی که بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجارت خارجی کشور را به خود اختصاص داده استف بعنوان بدیهی ترین نوع حمایت از این کسب و کار مورد توجه واقع گردد.



بعینه سازی فرآیند کسب و کار در بنادر و شرکت های کشتیرانی از مسیر هوشمندسازی و استفاده از تکنولوژی اینترنت اشیا می گذرد و این مهم بر سرعت، کیفیت، امنیت و هزینه های تمام شده موثر است. این عوامل نقش حیاتی در رقابت پذیری تجارت امروز را بازی می کنند. دستاورد بسیار ارزشمند این مسیر، افزایش شفافیت فرایندهای سازمانی و تصمیم گیری هاست که در سایه کاهش و یا عدم نیاز به عوامل انسانی حاصل می شود.



سید زادگان: استفاده از تجهیزات سخت افزاری و نرم افزاری اینترنت اشیا تحولی چشمگیر را در رونق و شکوفایی این صنعت ایجاد خواهد کرد. هنگامی که تمام المان های مورد استفاده در یک صنعت را بتوان به طور برخط (real time) بازرسی، تنظیم و تغییر داد، با یک صنعت پویا روبرو هستیم و این پویایی نوید شگفتی و شکوفایی لحظه ای را خواهد داد.

بعینه سازی فرآیند کسب و کار در بنادر و شرکت های کشتیرانی از مسیر هوشمندسازی و استفاده از تکنولوژی اینترنت اشیا می گذرد و این مهم بر سرعت، کیفیت، امنیت و هزینه های تمام شده موثر است. این عوامل نقش حیاتی در رقابت پذیری تجارت امروز را بازی می کنند. دستاورد بسیار ارزشمند این مسیر، افزایش شفافیت فرایندهای سازمانی و تصمیم گیری هاست که در سایه کاهش و یا عدم نیاز به عوامل انسانی حاصل می شود.

بایندر: با توجه به اینکه کسب و کارهای حوزه دریا سال هاست با تکیه بر اینترنت و داده های دیجیتال پیش می روند اما گاهی برخی اتفاقات موجب می شود این جریان قطع و سکون و ضرر بر این بخش حاکم شود. قطعی و محدودیت اینترنت تاکنون چه آسیب هایی به مشاغل دریایی بویژه در بخش خصوصی زده است؟

سید زادگان: قطعی و محدودیت اینترنت، مشاغل دریایی را بدون اقرار و با تاکید به آتش نابودی می کشاند و حتی خاکستری هم باقی نمی گذارد. صنعتی که حیات آن مبتنی بر ارتباطات بین المللی می باشد و حتی در زمان بروز مشکلات همه گیر بین المللی (Pandemic بدون تعطیلی (۷/۲۴) اقدام به سرویس دهی می نماید که البته بی شک انتظاری به غیر از این نباید داشت، نگرانی از قطعی و محدودیت اینترنت حتی نباید از ذهن اعضای این مجموعه بگذرد.

بایندر: به نظر شما آیا ممکن است محدودیت های اینترنتی موجب سلب اعتماد بیشتر و کوچک تر شدن لیست مشتریان و یا طرف های تجاری دریایی ایران شود؟ تا چه اندازه تاثیرگذار است؟

سید زادگان: این سوال رو در جواب سوال قبل پاسخ دادم. به طور کامل حذف خواهیم شد و مشتریان به راحتی به دنبال گزینه جایگزین خواهند بود.

بایندر: انتظار شما به عنوان یکی از کارشناسان و متخصصین بخش صنعت حمل و نقل دریایی در شرایط بحرانی کنونی در زمینه حمایت، ایجاد زیرساخت و



قطعی و محدودیت اینترنت چه آسیب‌هایی به مشاغل دریایی زد؟

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره آسیب‌های محدودیت اینترنت بر مشاغل دریایی گفت: «این اختلال، هزینه مبادلات لجستیکی و زمان توافقات تجاری را برای انتقال کالا به / از ایران بیش از پیش افزایش می‌دهد و در نهایت باعث کاهش رغبت سایر کشورها برای استفاده از مسیر ایران خواهد شد.»

دکتر مسعود پل‌مه در گفت‌وگو با پایگاه خبری ترابرن با اشاره به تاثیر قطعی اینترنت بر مشاغل دریایی به‌ویژه شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته اظهار کرد: «در عصر تکنولوژی کنونی، همه فعالیت‌ها برای حفظ، توسعه و ماندگاری در بازار نیازمند دسترسی آزاد به فضای مجازی هستند.»

او با اشاره به اینکه ایمیل مهم‌ترین پل ارتباطی مراودات تجاری در گذشته بود، افزود: «با توسعه تکنولوژی، استفاده از پلتفرم‌ها، اپلیکیشن‌های ارتباطی و شبکه اجتماعی به امری ضروری بدل شد که همه ارتباطات آنلاین تصویری و صوتی، اشتراک‌گذاری تصاویر، ویدئو و ... در بستر آنها انجام می‌شود.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان اینکه قابلیت و سرعت فعالیت‌های تجاری در بستر امکانات موجود افزایش چشمگیری داشته است، اذعان کرد: «متأسفانه اخیراً شاهد محدودیت‌های گسترده و قطعی ارتباط در دسترسی به پلتفرم‌ها و اپلیکیشن‌های بین‌المللی بوده‌ایم که به کند شدن مراودات تجاری منجر شده است.»

او تأکید کرد: «بیش از ۹۰ درصد فعالیت‌های حوزه کشتیرانی به ارتباطاتی اینترنتی، جز ایمیل وابسته است که متأسفانه اخیراً دچار اختلال شده بود و استفاده از فیلترشکن هم نه تنها هزینه بسیار زیادی به فعالان این عرصه تحمیل می‌کند، بلکه صاحبان مشاغل و فعالان تجاری را با خطر کاهش بسیار زیاد امنیت اطلاعاتی و ریسک هک شدن داده‌ها مواجه می‌کند و سرعت ارتباطات را بسیار کاهش می‌دهد.»

به گفته پل‌مه؛ در صنعت کشتیرانی و خدمات وابسته فعالیت‌ها متوقف نشده است ولی با کندی شدیدی جریان دارد.

او با بیان اینکه هرچند که با استفاده از فیلترشکن

امکان برقراری ارتباط فراهم می‌شود اما به دلیل غیر قانونی بودن هیچ‌گاه توصیه نمی‌شود، ادامه داد: «سرعت بسیار پایین اینترنت و فیلترشکن به تأخیر انعقاد قراردادها و توافقات منجر شده و تاثیر زیادی بر صادرات و واردات دارد.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پاسخ به پرسش دیگر ما مبنی بر تاثیر قطعی اینترنت بر فعالیت شرکت‌های کشتیرانی، پاسخ داد: «در حوزه کسب‌وکارهای دریایی، همه فعالیت‌های مرتبط با واردات و صادرات اخیراً به دلیل اختلال در اینترنت بین‌المللی، تبادل اطلاعات تجاری را دچار چالش کرده است و فعالیت‌ها در مقایسه با زمان پیش از این محدودیت‌ها حداکثر با ظرفیت ۲۰ درصدی صورت می‌پذیرد.»

او دسترسی به اینترنت برای تسهیل در ارتباطات و تبادل اطلاعات را ضروری اعلام و اظهار کرد: «ادامه روند کنونی بی‌شک به کم‌رنگ شدن نقش ایران در تجارت بین‌الملل و ایجاد اختلال در فعالیت‌های حرفه‌ای این حوزه منجر می‌شود.»

پل‌مه معتقد است که هرچند این اختلال منجر به انزوای کامل ایران نخواهد شد اما بدون شک هزینه مبادلات لجستیکی و زمان توافقات تجاری را برای انتقال کالا به / از ایران بیش از پیش افزایش می‌دهد.

او گفت: «ناتوانی در مدیریت هزینه و زمان برای انتقال کالا به دلیل کاهش دسترسی به ارتباطات بین‌المللی آنلاین در نهایت باعث کاهش رغبت سایر کشورها برای استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به سایر مناطق خواهد شد که این امر در بلندمدت آسیب‌های زیادی به اقتصاد کشور وارد می‌کند.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با بیان

و چنانچه به این مطلوب دست پیدا نکنند؛ موجب تضعیف نقش و جایگاه تجاری ما خواهد شد.»

وی در پاسخ به پرسش دیگر خبرنگار ترابران مینی بر اینکه در شرایطی که جهان به سمت تجارت آزاد و اقتصاد باز جهانی پیش می‌رود و همه کشورها در اندیشه رفع موانع تجاری هستند و تحریم هم به خودی خود محدودیت برای تجارت و کشتیرانی کشور ایجاد کرده است، آیا ممکن است محدودیت‌های اینترنتی موجب سلب اعتماد بیشتر و کوچک‌تر شدن لیست مشتری‌ها و یا طرف‌های تجاری ایران شود؛ اذعان کرد: «پاسخ این پرسش در دو وجه بله و خیر قابل ارائه است. بله از این لحاظ که اگر مشتریان خارجی که به دنبال ترانزیت کالا از ایران هستند و غالباً پروژه‌ای را تعریف می‌کنند، چنانچه مسیر جایگزین در اختیار داشته باشند، ناگزیر به تغییر عملیات می‌شوند. وجه دیگر آن پاسخ خیر است هر چند که قواعد پایه‌ای همانند زمان، هزینه و امنیت ۱۰۰ درصد فعالیت را به چالش می‌کشاند لیکن تا زمانیکه نسخه جایگزین تبادل تجاری در دست نباشد استمرار حمل در اشکال ترانزیت را و البته در قاعده غیراقتصادی و غیر رقابتی خواهیم داشت.»



ناتوانی در مدیریت هزینه و زمان برای انتقال کالا به دلیل کاهش دسترسی به ارتباطات بین‌المللی آنلاین در نهایت باعث کاهش رغبت سایر کشورها برای استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به سایر مناطق خواهد شد که این امر در بلندمدت آسیب‌های زیادی به اقتصاد کشور وارد می‌کند



اینکه نباید با دست خودمان بر سنگینی تحریم‌های خارجی بیفزاییم و بر سر راه تجارت کشور مانع‌آفرینی کنیم، خاطرنشان کرد: «بخش خصوصی در شرایط بحرانی کنونی انتظار حمایت، ایجاد زیرساخت و راهکارهایی مناسب و عملی را برای حفظ وضعیت و ماندگاری در بازار تجارت بین‌الملل به ویژه در زمینه دریایی که از ارکان اقتصاد کشور است، دارد.»

پل‌مه خاطرنشان کرد: «در عرصه تجاری، دسترسی سریع به اطلاعات از مبانی اساسی تصمیم‌گیری است، بنابراین طرف‌های تجاری نیازمند کسب اطلاعات در کمترین زمان ممکن و رصد توافقات به‌عمل آمده در حوزه حمل هستند



TIR NAV SATRAP
International Transport Co.

**Our services
are designed
around you**

تیر ناو ساتراپ

شرکت حمل و نقل بین المللی

**One stop solution
in shipping world**

An expert team provide best solutions for your shipment also you can use all shipping type with our departments (air, overland, sea and transit)



TIR NAV SATRAP
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

**Overland
Freight**



Sea Freight



**Air
Freight**



we provide one-stop
solution in transportation

تیر ناو ساتراپ

شرکت حمل و نقل بین المللی



TIR NAV SATRAP
INTERNATIONAL TRANSPORT CO.

شرکت تیر ناو ساتراپ از سال ۱۳۷۲ فعالیت خود را در زمینه حمل و نقل بین المللی آغاز نموده و همواره نام خود را در زمره پیشگامان این عرصه مطرح کرده است. در راستای اهمیت کیفیت خدمات و همچنین حساسیت همیشگی امور لجستیک، تاسیس دفاتر اختصاصی در مبادی ورودی کشور (مرز بازرگان، فرودگاه امام خمینی و بندرعباس) گامی روبه جلو و تضمین ارائه هر چه بهتر خدمات می باشد.

خدمات شرکت تیر ناو ساتراپ در یک نگاه :

- حمل محمولات هوایی به صورت یخچالی و غیر یخچالی از کلیه نقاط جهان به مقصد ایران و بالعکس
- حمل محمولات هوایی به صورت هواپیمای چارتر از کلیه نقاط جهان به ایران و بالعکس
- حمل تخصصی دارو از مبدا امریکا و کانادا
- ارائه قبض انبار محموله های هوایی در سریع ترین زمان ممکن (قبض انبار پای پرواز)
- حمل دریایی با استفاده از انواع مختلف کانتینر از کلیه بنادر جهان به بنادر ایران و بالعکس
- حمل دریایی به صورت بار فله
- حمل دریایی به صورت کشتی چارتر
- حمل زمینی از کلیه مبادی اروپایی به صورت خرده بار و یا دربست با استفاده از ناوگان ایرانی و خارجی
- حمل محمولات فاسد شدنی توسط کامیونهای یخچالی
- حمل کالاهای پروژه ای و محمولات سنگین و فوق سنگین با ابعاد خاص از اقصی نقاط جهان به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی
- حمل مرکب (استفاده از چند شیوه حمل جهت حمل محمولات)
- حمل کالاهای خطرناک با استفاده از شیوه های مختلف حمل (هوایی، زمینی و دریایی)

بیست و هشت سال تجربه پشتوانه اعتبار ماست!

رویکرد اصلی این گروه ارائه سرویس هایی منظم و با کیفیت بر اساس جدیدترین استانداردهای صنعت لجستیک به صورت بهینه و مطمئن می باشد. امید است با ارائه سرویس های منحصر به فرد بتوانیم نقش بسزایی در بهینه کردن تجارت داخلی و خارجی کشور عزیزمان ایفا نماییم.

" شرکت تیر ناو ساتراپ " نگاهی نوین به صنعت حمل و نقل بین المللی رویکرد اصلی این گروه ارائه سرویس های با کیفیت بالا و بر اساس جدیدترین استانداردهای صنعت حمل و نقل در دنیا با استفاده از آخرین دستاوردهای این صنعت به اقتصادی ترین و مطمئن ترین شکل ممکن می باشد. امید است بتوانیم با ارائه سرویسهای منحصر به فرد، نقش بسزایی را در بهینه کردن تجارت شما ایفا نمائیم.



بیمه پاسارگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه پاسارگاد اجرامی کند:



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی.
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- تامین ۹۵٪ خسارت وارده به کانتینر از سوی بیمه
- افزایش ۱۵ روزه Free time در صورت بروز خسارت

در حال حاضر بیش از ۷۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولیدکنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند.

تلفن: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir



■ نشانی:

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

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۴-۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: محمدحسین پرتویان

■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی

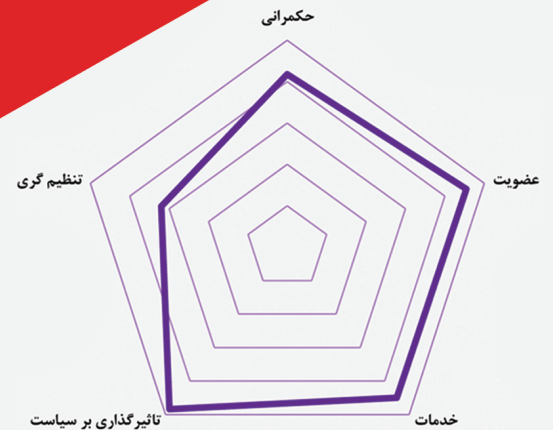
■ گفتوگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده

است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی شکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران

توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی؛ بسیار خوب
- عضویت؛ عالی
- خدمات؛ عالی
- تاثیرگذاری بر سیاست؛ عالی
- تنظیم‌گری؛ مطلوب
- تعامل با اتاق؛ عالی



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran