



شماره

۶۵

تیر ماه ۱۴۰۲

دکتر مسعود پل‌مه

دبیرکل انجمن کشتیرانی:
پذیرش کشتی‌های ایرانی
در بنادر، مشروط به مجوز
اوفک نیست



بایندور

راهکارها و استانداردها، نگهداری و حمل کالاهای خطرناک

- تازه ترین دستاورد انجمن کشتیرانی: اقدامات شایسته در بهینه‌سازی امور مالی و مالیاتی
- قدرانی از ۳۹ دریانورد نمونه سال ۱۴۰۲ در مراسم روز جهانی دریانورد
- ضرورت آموزش و پیگیری استانداردهای بندری و دریایی
- اختصاص ۱۲ میلیارد یورو برای حفظ ظرفیت و تجهیز ناوگان دریایی کشور
- از سوی دبیرخانه کمیته حمایت از کسب‌وکار: امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموارژ کشتی فراهم شد
- آغاز همکاری جدید: نشست رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی با فدراسیون انجمن‌های فرورادری هند
- پتانسیل‌های ناشناخته: آیا ایران قادر به بهره‌برداری از کریدور شمال جنوب است؟



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





انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran



قوه قضائیه



داوری

مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری

- 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

شورای حل اختلاف

شعبه ۲۶۰۸ تخصصی دریایی و بندری
مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی
و معاضدت قضایی

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی)
اختلافات دریایی و بندری

میانجی‌گری

کمیته حل اختلاف
و صلح و سازش

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

فهرست

- نگاهی به وضعیت قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک ۵
- اهمیت انتخاب مشاور نگهداری و تعمیرات در مدیریت دارایی های فیزیکی سازمان ۸
- امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموراز کشتی فراهم شد ۱۱
- ۲۶ پایانه عملیاتی به بخش های خصوصی واگذار شده است ۱۲
- استانداردهای آموزشی و فرایندهای آموزشی لجستیک تدوین می شود ۱۲
- ۱۲ میلیارد یورو برای حفظ ظرفیت و تجهیز ناوگان دریایی کشور احصا شده است ۱۳
- ایران و ونزوئلا فیلم سینمایی مشترک با موضوع حمل و نقل دریایی می سازند ۱۵
- تسهیل سرمایه گذاری و توسعه فعالیت های جدید در زنجیره لجستیک بنادر ۱۵
- ایمنی: شاخص مهم رنکینگ و رتبه بندی بنادر برتر و پیشرفته ۱۶
- قدردانی از ۳۹ دریانورد نمونه سال ۱۴۰۲ در مراسم روز جهانی دریانورد ۱۶
- توجه ویژه به مقوله دیپلماسی اقتصادی در حوزه دریایی و بندری ۱۷
- ضرورت آموزش و پیگیری استانداردهای بندری و دریایی ۱۸
- کتاب «کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن» رونمایی شد ۱۸
- ممیزی اجباری در بخش دریایی و بندری برنامه ریزی شده است ۱۹
- اولین کشتی سبز مرسک، با سوخت متانول کار می کند ۲۰
- ایران عضو رسمی سازمان همکاری شانگهای شد ۲۱
- دبیرکل آنکتاد: سازمان ما برای مقابله با چالش ها و بحران های جهانی تلاش می کند ۲۳
- تداوم بی توجهی شرکای ایران به کریدور شمال جنوب ۲۵
- دبیرکل انجمن کشتیرانی: ایمنی و استانداردهای عملیاتی بنادر کشور مطلوب است ۲۶
- پیام دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز جهانی دریانورد ۲۷
- گسترش سامانه پل در بین تمامی اعضای انجمن کشتیرانی مورد تاکید قرار گرفت ۲۸
- معرفی اعضاء جدید انجمن در خرداد ماه ۱۴۰۲ ۲۹
- در جلسه کمیته روابط بین الملل مطرح شد: طرح ارتباط گیری و حضور در رویدادها و مجامع مهم حوزه لجستیکی ۳۰
- نشست رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی با فدراسیون انجمن های فورواردری هند برگزار شد ۳۱
- دستاوردها و اقدامات شایسته امور مالیاتی و مالی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ۳۲
- گزارش مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد ۳۳
- پذیرش کشتی های ایرانی در بنادر مشروط به مجوز اوفک نیست ۳۷
- مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی: ایجاد بنادر کارآمد، ایمن و پویا از اهداف اصلی سازمان بنادر است ۳۹



نگاهی به وضعیت قانونی حمل و نقل کالاهای خطرناک

آنها به عللی آگاه شوند می توانند در هر موقع و قبل از تخلیه در مقصد در هر محلی که صلاح بدانند بدون پرداخت هیچگونه غرامت و یا هزینه ای که ممکن است به طور مستقیم و یا غیر مستقیم از حمل چنین موادی ایجاد شود آنها را تخلیه و یا نابود و یا بلا اثر کنند. چنانکه حمل اینگونه بار با علم و اطلاع صورت گیرد و بعداً وجود آن برای کشتی ایجاد خطر کند متصدی باربری می تواند آن را به طریق مذکور در هر محلی که صلاح بداند تخلیه و یا نابود و یا بلااثر نماید در این صورت

به همین نحو لایحه اصلاح قانون تجارت ۱۳۸۴ علیرغم جدید بودن و قصد تکمیل خالهای حقوقی موجود در باب مسائل مختلف تجاری، متعرض وضعیت خاص کالاهای خطرناک نشده است. بند ۶ ماده ۵۵ قانون دریایی ایران نیز بدون توجه به منافع عمومی در مورد نحوه برخورد با کالاهای خطرناک مقرر می دارد: «هرگاه متصدی باربری فرمانده و یا عامل متصدی باربری اجناس قابل اشتعال و انفجار و یا خطرناک را بدون علم و اطلاع از کیفیت و نوع آن بارگیری نمایند و بعداً از نوع و کیفیت

مطالعه قوانین و مقررات ایران نشان می دهد که حقوق داخلی درباره حمل و نقل کالاهای خطرناک و مسائل مرتبط با آن، از جمله تعهد ایمنی و مسئولیت متصدی حمل و نقل، به طور جداگانه مورد توجه قرار نگرفته است. علاوه بر این، در قانون تجارت نیز، مقررات مربوط به حمل و نقل کالاهای خطرناک در مواد ۳۷۷ تا ۳۹۴ به دلیل تمرکز بر جنبه تجاری این فعالیت، به طور اساسی به مسائلی مانند حقوق اشخاص ثالث و حفاظت از محیط زیست توجه نکرده است.

مسئولیتی متوجه متصدی باربری نخواهد بود مگر نسبت به خسارات مشترک دریایی که ممکن است به وجود آید».

در تحلیل مقررات فوق باید اذعان داشت که هدف قوانین تجاری اساساً چیزی بیش از آنچه در مواد مصرح ذکر شده نیست؛ زیرا قانون تجارت و سایر مقررات تجاری همان گونه که از نام آن پیداست، مقرره ای خاص موضوعات تجاری و بازرگانی است و نمی توان انتظار داشت تا مسایلی همچون تعهد ایمنی و تعهدات زیست محیطی را که نسبت به تجارت به نوعی نامربوط محسوب می شوند را مد نظر داشته باشد.

بنابراین برای تأمین اهداف مدنظر از تعهد، ایمنی از جمله امنیت شهروندان سازه ها و محیط زیست که نسبت به اطراف رابطه تجاری، ثالث بشمار می آیند باید ضوابط و موازین دقیقی در قالب قانون های مجزا و مشخص دریایی اندیشیده شود. لذا ضرورت دارد تا ضمن تدوین قانون خاص ابعاد مختلف نگهداری و حمل و نقل کالاهای خطرناک از جمله تعهد، ایمنی بیمه و مسئولیت مدنی و کیفری) مورد توجه قرار گیرد. لذا ضرورت دارد تا کلیه افرادی که به هر نحو اقدام به حمل و نقل کالاهای خطرناک از هر طریق یا نگهداری آن در انبارهای بنادر، مناطق آزاد و... می کنند، مسئول انفجار آتش سوزی، خوردگی مسمومیت آلودگی و سایر خسارات ناشی از این کالاهای به تأسیسات و محیط زیست بوده و موظف به بیمه مسئولیت خود از این جهت باشند.

البته این مسئولیت با تحویل کالای خطرناک به انبار یا مستأجر کشتی یا متصدی حمل و نقل و اشخاص مسئول دیگر، (مشروط به بسته بندی صحیح، رعایت احتیاط و ضوابط لازم و تذکر صریح ماهیت خطرناک و نوع

خطر کالا یا کالاهای حسب مورد به مسئول انبار یا متصدی حمل و نقل) انتقال می یابد.

در حمل و نقل کالاهای خطرناک بخش های مختلفی درگیر هستند که لازم است کلیه اصول ایمنی و شفاف سازی از سوی این بخش ها رعایت شود تا هیچ گونه خطری افراد تأسیسات بندری و محیط زیست را تهدید نکند.

طبق بررسی های بین المللی صورت گرفته، امروزه بیشترین حوادثی که در زمینه کالاهای خطرناک رخ می دهد به علت قصور شرکت های سازنده این کالاهای می باشد. کارخانه های سازنده مواد شیمیایی و کالاهای خطرناک نقش بسزایی در تضمین ضریب ایمنی حمل و نقل این کالاهای دارند. این تولید کنندگان باید کلیه اطلاعات راجع به خواص شیمیایی این نوع کالاهای را بصورت دقیق در برچسب هایی که به بسته ها بشکله ها و پالت های حاوی کالاهای می چسبانند ذکر کنند.

یک اصل بدیهی در مورد کسانی که کالاهای خطرناک را در کشتی می چینند و آن ها را با کشتی حمل می کنند این است که اگر این کالاهای در زنجیره ترابری به درستی حمل شوند، خطرناک نیستند. این مهم می تواند از طریق پیروی از کد بین المللی IMDG و قوانین مربوطه کنوانسیون های SOLAS و MARPOL و قانون دریایی ایران در مورد کالاهای خطرناک دریایی حاصل شود.

محموله درون کانتینرهای کشتی به علل مختلف ممکن است متحمل خسارت شود؛ مثلاً بسته بندی های بدون استحکام و ایمنی به دلیل چیدمان غلط و زیاد محموله های سنگین در حین حرکت کشتی تکان خورده و درون فضاهای خالی، افتاده شکسته یا له شوند و یا به دلیل

نداشتن استحکام کافی ضربه دیده و خسارت ببینند. همچنین ممکن است در هنگام بارگیری آسیب جدی ببینند.

به روشنی مشخص است که چنانچه کدهای ایمنی بطور اصولی و مؤثر اجرا نشوند خطر ایمنی کاهش نخواهد یافت. البته این امر بدون تلاش هماهنگ و موزون همه طرفین ذینفع در صنایع دریایی امکان پذیر نیست.

در چنین مواردی راهکارهای زیر می توانند مفید باشند:

♦ آموزش و ارائه اطلاعات به پرسنل کشتی و بندر و کارکنان صنعت دریانوردی؛

♦ شناسائی محصول و طبقه بندی خطر بوسیله کشتی های حمل و نقل دریایی، نوع و اندازه بسته بندی، علائم و برچسب های خطر؛

♦ بارچینی و تفکیک و درجه بندی بارهای درون کشتی؛

♦ تدوین دستورالعمل فوری برای رسیدگی به حوادث و مستندسازی آنها؛

♦ استفاده از کتب راهنما در خصوص سیستم شناسایی کالاهای خطرناک گوناگون چگونگی توصیف کردن آنها در مستندات و زمان ثبت در دفتر باربری؛

♦ انجام بازرسی های دوره ای به منظور شناسائی مناطق خطر توسط متصدیان حمل و نقل ترمینال ها و مؤسسه های حمل و نقل.

توجه به حقوق زیان دیدگان ثالث نکته مهمی است که باید در کنوانسیون های آینده یا اصلاح مقررات موجود مورد توجه قرار گیرد. برای رسیدن به این مقصود، الزامی کردن بیمه کالاهای خطرناک در حال حمل و تعیین ضمانت اجرا برای عدم انجام این الزام یکی از بهترین راه حل ها است.

از خسارات زیست محیطی در جریان حمل کالاهای خطرناک و در صورت بروز حادثه، جلوگیری از آثار حادثه و تعیین تعهدات مالی حمل کننده فرستنده و سایر اشخاص در مقابل خسارات زیست محیطی و الزام به بیمه این مسئولیت نیز از مؤلفه‌های مهمی است که باید دولت‌ها در سیاست‌گذاری‌های بین‌المللی خود راجع به حمل و نقل دریایی مورد توجه قرار دهند.

نمی‌بینند. با این حال می‌توان با وضع قوانین مناسب و با لحاظ موازین و معیارهای بین‌المللی موجود به نوعی بازدارندگی در مقابل نقص ایمنی بندرگاه‌ها و سایر مناطقی که ممکن است انبار یا آماده‌سازی این کالاها برای حمل و نقل باشد، از سوی اشخاص دخیل در حمل و نقل کالاهای خطرناک دست یافت.
ارایه راهکارهای قانونی برای جلوگیری

فقدان مقررات قانونی یا عدم صراحت و تخصصی نبودن آن منجر به رهایی اشخاص دخیل در حمل و نقل دریایی کالاهای خطرناک، به ویژه متصدی حمل و نقل از تعهدات ناشی از زیان‌های زیست محیطی و سلامت و ایمنی بندر می‌شود؛ زیرا این دسته از افراد فقط خود را در مقابل صاحبان کالا مسئول می‌دانند و تعهد دیگری بر دوش خود





اهمیت انتخاب مشاور نگهداری و تعمیرات در مدیریت دارایی‌های فیزیکی سازمان

■ **امیر میردوستی**

عضو کمیته عملیات و تجهیزات
بندری انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران

مقدمه

◀ مهم‌ترین موضوع برای انتخاب مشاور نگهداری و تعمیرات، شناخت نیازها می‌باشد.

یک مشاور نگهداری و تعمیرات باید با استانداردهای نگهداری و تعمیرات

و تدوین راهکارهایی برای بهبود و پیشگیری از خرابی‌هاست.

معیارهای انتخاب مشاور را می‌توان به دو دسته معیارهای فنی و غیرفنی تقسیم کرد. معیارهای فنی با تخصص و دانش فنی مشاور مرتبط هستند، در حالی که معیارهای غیرفنی مربوط به نحوه همکاری و تعامل با مشاور هستند. انتخاب مشاوران با صلاحیت فنی مناسب و قابلیت همکاری و ارتباط مؤثر، می‌تواند نقش مهمی در موفقیت پروژه‌ها داشته باشد.

آشنا باشد تا بتواند بهینه‌سازی فرآیندهای نگهداری و تعمیر را در مورد دارایی‌ها ارائه دهد. همچنین وی بایستی این استانداردها را درک کند و بتواند رویکردهای مناسب برای حفظ قابلیت اطمینان و پایداری تجهیزات را فراهم نماید. از جمله استانداردهای مهمی که باید یک مشاور نگهداری و تعمیرات در نظر داشته باشد، دقت در فعالیت‌های نگهداری و تعمیرات تجهیزات برقی است و همین‌طور ارزیابی تجهیزات

کند که هم دارای شناخت فنی و تخصص در زمینه مورد نظر باشد و هم دارای شناخت کافی از مسائل تئوریکال باشد. در این صورت، مشاور می‌تواند با ترکیب دانش فنی و تئوریکال، بهترین راهکارها را برای سازمان پیشنهاد دهد و باعث بهبود عملکرد شود.

به طور کلی، مشاور فنی باید به عنوان یک پل بین سازمان و تجهیزات آن عمل کند و به سازمان کمک کند تا با بهره‌گیری از تخصص و دانش خود، به بهبود کارایی و عملکرد تجهیزات دست یابد.

معیارهای انتخاب یک مشاور چیست؟

تخصص و تجربه

تخصص و تجربه مشاور در حوزه نگهداری و تعمیرات مهم است. مشاور باید تخصص و تجربه کافی در حوزه نگهداری و تعمیرات داشته باشد و قادر به ارائه راهکارهای مناسب و به روز باشد. بررسی نمونه کارهایی که در گذشته انجام داده است و همچنین تحصیلات و دوره‌های آموزشی مرتبط با این زمینه نیز می‌تواند مفید باشد.

شناخت صنعت

مشاور باید با صنعت مربوطه و نیز تجهیزات و فرآیندهای مختلف آن آشنا باشد تا بتواند بهترین راه‌حل‌ها را برای مشکلات موجود پیشنهاد دهد.

قدرت تحلیل و تفکر و حل مسئله

مشاور باید توانایی تحلیل و تفکر را داشته باشد تا بتواند به راحتی به چالش‌های پیش رو پاسخ دهد و راه‌حل‌های مناسب را پیشنهاد دهد. از طرف دیگر، توانایی حل مسائل را داشته باشد و بتواند به سرعت به مسائل پیچیده و چالش‌های فنی پاسخ دهد.

ارائه راهکارهای نوآورانه

یکی از مزایای استفاده از مشاوران

آشنا باشد. این استانداردها تنها نمونه‌ای از استانداردهای مرتبط با نگهداری، تعمیرات و مدیریت دارایی‌های فیزیکی هستند. آشنایی با این استانداردها به مشاور امکان می‌دهد تا با بهره‌گیری از آن‌ها، راهکارهای مناسبی را برای بهبود نگهداری و تعمیرات تجهیزات ارائه دهد و به طور کلی به سازمان کمک کند تا به یک عملکرد بهتر و کارایی بیشتر دست یابد.

نقش مشاوران فنی و تئوریکال در پشتیبانی از سازمان

مشاور فنی به دلیل داشتن شناخت عمیق‌تری از تجهیزات و فرآیندهای عملی، می‌تواند در مسائلی مانند نگهداری و تعمیرات تجهیزات، تشخیص خطاها و رفع مشکلات، نظارت و مشاوره دهد. این نوع مشاور به دلیل داشتن تخصص فنی بالا، می‌تواند به صورت مستقیم با کارکنان سازمان در فعالیتهای عملی و بهبود فرآیندها همکاری کند و نیازهای فنی سازمان را برطرف کند.

مشاور تئوریکال به دلیل داشتن تخصص در زمینه‌های مدیریتی و تئوریکال، می‌تواند در مسائلی مانند توسعه استراتژی‌ها، برنامه‌ریزی، بهبود فرآیندها و مشاوره در تصمیم‌گیری‌های مدیریتی، به سازمان کمک کند. این نوع مشاور به دلیل داشتن تخصص در زمینه‌های تئوریکال و مدیریتی، می‌تواند به سازمان کمک کند تا در طراحی راهکارهای استراتژیک، بهبود فرآیندهای مدیریتی و ارتقای کیفیت خدمات، پیشرو باشد. به طور کلی، برای انتخاب نوع مشاور مناسب، باید به نیازهای سازمان توجه کرد و با توجه به مسائل و مسئولیت‌هایی که باید به مشاور واگذار شود، می‌تواند نوع مشاور مناسب را انتخاب کرد.

بهترین حالت برای سازمان‌ها این است که از یک مشاور استفاده

دانش یک مشاور و شناخت آن از استانداردها

یک مشاور نگهداری و تعمیرات باید به استانداردهای زیادی آشنا باشد، این استانداردها ممکن است شامل موارد زیر باشند:

♦ استاندارد ISO 55000:2014 مربوط به مدیریت دارایی‌ها (Asset Management) که شامل مواردی مانند تعریف دارایی‌ها، نگهداری، تعمیر و نگهداری پیشگیرانه، دوره‌های بهینه نگهداری، ریسک مدیریت دارایی و غیره می‌شود.

♦ استاندارد ISO 14224:2016 مربوط به تعریف شاخص‌های پایداری (Reliability) و شاخص‌های قابلیت اطمینان (Availability) مربوط به تجهیزات، و همچنین مدیریت و پیشگیری از خرابی‌ها و نیازمندی‌های تعمیراتی مرتبط با آن‌ها و مربوط به دسته‌بندی خرابی‌ها و کد گذاری آن‌ها.

♦ استاندارد ISO 55002:2018 مربوط به راهنمایی برای مدیریت دارایی‌ها، شامل مواردی مانند ارزیابی دارایی‌ها، تحلیل و بهینه‌سازی هزینه‌های نگهداری، مدیریت ریسک، تحلیل دوره‌ای زندگی دارایی و غیره.

♦ استاندارد ANSI/NETA MTS-2019 مربوط به آزمون و نگهداری تجهیزات برقی.

♦ استانداردهای مربوط به صنعت مورد نظر (مثل استانداردهای صنایع نفت و گاز، خودروسازی، معادن و غیره)

♦ استانداردهای مرتبط با مدیریت ریسک، از جمله ISO 31000

♦ استانداردهای مرتبط با ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی، از جمله استانداردهای API، ASME، ANSI و غیره

♦ همچنین، مشاور باید با قوانین و مقررات مربوط به صنعت مورد نظر و نیز با تکنولوژی‌های جدید و نوآورانه در حوزه نگهداری و تعمیرات

نگهداری و تعمیرات، ارائه راهکارهای نوآورانه است. بنابراین، توانایی مشاور در ارائه راهکارهای جدید و نوآورانه برای بهبود عملکرد سیستم‌ها و تجهیزات، معیار دیگری است که باید مد نظر قرار بگیرد.

توانایی آموزش

مشاور باید قابلیت انتقال دانش و آموزش به اعضای سازمان را داشته باشد تا بتواند آنها را در زمینه‌هایی که مورد نیاز هستند، آموزش دهد.

قابلیت همکاری و ارتباط

یک مشاور باید توانایی ارتباط با همه سطوح سازمانی را داشته باشد و بتواند به طور کارآمد با همه ارتباط برقرار کند. وی باید قادر به برقراری ارتباطات مؤثر با مدیران و کارکنان سازمان باشد و همچنین قابلیت همکاری با سایر اعضای سازمان را دارا باشد و بتواند به عنوان عضوی فعال در تیم‌های کاری عمل کند.

انعطاف پذیری

مشاور باید انعطاف پذیری کافی را داشته باشد تا بتواند با تغییرات و نیازهای متغیر سازمان همراهی کند.

شفافیت

مشاور باید در ارائه خدمات و مشاوره به مشتریانش شفاف و صادقانه عمل کند و از مخفی کردن اطلاعات خودداری کند.

انگیزه و اراده

مشاور باید انگیزه و اراده کافی برای کار کردن در سازمان داشته باشد و بتواند با انگیزه اعضای سازمان را بالا برده و آنها را برای کار بهتر تشویق کند.

هزینه

هزینه خدمات مشاور باید با بودجه مشتریان سازگار باشد و نسبت به دیگر مشاوران رقابتی باشد.

معیارهای فنی و غیر فنی انتخاب یک مشاور

معیارهای انتخاب یک مشاور به دو دسته معیارهای فنی و غیر فنی تقسیم می‌شوند. معیارهای فنی به طور مستقیم با تخصص و دانش فنی مشاور مرتبط هستند، در حالی که معیارهای غیرفنی شامل مسائلی هستند که مرتبط با نحوه همکاری و تعامل با مشاور هستند.

معیارهای فنی عبارتند از:

♦ تخصص و تجربه مشاور در حوزه مورد نظر

♦ شناخت کامل از تجهیزات و دستگاه‌های مورد استفاده در صنعت مورد نظر

♦ تسلط بر استانداردهای فنی و نگهداری و تعمیرات

♦ توانایی ارائه راه‌های نوین برای بهبود فرآیندهای نگهداری و تعمیرات

♦ توانایی آنالیز داده‌های مربوط به عملکرد تجهیزات و دستگاه‌ها و ارائه پیشنهادات برای بهبود عملکرد آنها

♦ توانایی ارائه دوره‌های آموزشی مرتبط با نگهداری و تعمیرات

معیارهای غیرفنی عبارتند از:

♦ توانایی ارتباط برقرار کردن و هماهنگی با تیم‌های مختلف در سازمان

♦ توانایی ارائه مشاوره در زمینه بهبود فرآیندهای سازمانی و ارتقاء کیفیت خدمات

♦ توانایی ارائه گزارش‌های تحلیلی و توصیه‌های مناسب

♦ توانایی رعایت مسائل مربوط به حفظ محرمانگی اطلاعات

♦ توانایی ارائه خدمات به موقع و با کیفیت

♦ داشتن قابلیت‌های ارتباطی و کار گروهی مناسب.





امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموراژ کشتی فراهم شد

هزینه پرداخت شده به عنوان دموراژ را به عهده بگیرد. بر اساس آنچه نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کنند، هزینه دموراژ در قرارداد بین صاحب کالا و صاحب کشتی تعیین می‌شود، بنابراین هیچ نهادی قابلیت تایید مبلغ دموراژ را ندارد؛ اما به اعتقاد واردکنندگان چون این رقم در قراردادها طبق عرف جهانی تعیین می‌شود، می‌توان با در نظر گرفتن یک رقم میانگین، نسبت به تایید آن اقدام کرد که این مهم باید توسط سازمان بنادر انجام شود.

علی‌رغم برگزاری چندین نشست در سال گذشته درباره این موضوع، این مشکل حل نشد تا اینکه در نشست اخیر کمیته و با حضور نمایندگان سازمان بنادر و بانک مرکزی، اعضا به این نتیجه رسیدند که مبلغ دموراژ به صورت دوره‌ای از کشتیرانی استعلام شود و سازمان بنادر با استناد به رقم اعلام شده و اطلاعاتی که از زمان ورود و خروج کشتی به بندر در اختیار دارد، نیاز اطلاعاتی بانک مرکزی را تامین کرده و با تاییدیه وقوع دموراژ و هزینه پرداخت شده، این مبلغ به عنوان هزینه قابل قبول مالیاتی در نظر گرفته شود.

از طرف دیگر در این نشست نماینده بانک مرکزی از امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموراژ دیرکرد کشتی با کد تعرفه ۹۹۴۲۰۰۰۰ خبر داد.

منبع: اتاق آنلاین

◀ پس از پیگیری‌های صورت گرفته از سوی دبیرخانه کمیته حمایت از کسب‌وکار، بانک مرکزی از امکان تهیه ارز نیمایی برای هزینه دموراژ کشتی با کد تعرفه مشخصی خبر داد.

در سال ۱۳۹۷ که بنابر شرایط تحریمی روند تخصیص ارز با محدودیت‌هایی مواجه شد، با وجود ابلاغ بخشنامه‌ای از سوی بانک مرکزی مبنی بر پذیرش هزینه دموراژ، سازوکار تخصیص ارز برای این هزینه تعریف نشد. بدین ترتیب، واردکنندگان مجبور شدند برای تامین ارز موردنیاز به خارج از شبکه بانکی و صرافی‌ها رجوع کنند و این اقدام سبب شد تا پرداخت این ارقام در حوزه مالیاتی مورد پذیرش قرار نگیرد.

این روند، اعتراض‌هایی را در پی داشت و سازمان امور مالیاتی در واکنش به آن تصریح کرد: پذیرش این خسارت طبق بخشنامه‌ای که می‌گوید وجوه پرداختی بابت دموراژ به مالکان کشتی، به عنوان هزینه قابل قبولی مالیاتی محسوب می‌شود، منوط به ارائه اسناد و مدارک مثبت به اداره مالیاتی ذی‌ربط پس از تایید یک نهاد دولتی است. به دنبال این اعتراض‌ها در سال ۱۴۰۱، کمیته حمایت از کسب‌وکار به منظور پیدا کردن راهکاری برای حل مسئله، چندین نشست تخصصی با نمایندگان سازمان‌ها و دستگاه‌های مربوط برگزار کرد؛ اما به نتیجه نرسید چراکه هیچ کدام از دستگاه‌ها حتی سازمان بنادر و دریانوردی که متولی این حوزه است، حاضر نشد مسئولیت تایید



۲۶ پایانه عملیاتی به بخش های خصوصی واگذار شده است

◀ علی رضا آذرباد، رئیس اداره امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی درخصوص "نظام نظارت بر ترمینال اپراتورهای بندری" ضمن اشاره به اهمیت نظام نظارت، کنترل و ارزیابی عملکرد پایانه های بندری و پیش بینی رشد تجارت دریایی و کانتینری در سنوات آینده، از ضرورت تدارک تجهیزات پیشرفته برای تخلیه و بارگیری نسل جدید کشتی های کانتینری خبر داد.

این کارشناس امور بندری با اشاره به افزایش عملیات کانتینری درجهان در سال ۲۰۲۱ و استفاده از ظرفیت کامل شناورهای کانتینری گفت: در بنادر ایران بر اساس اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی از سال ۱۳۸۲، ۲۶ پایانه عملیاتی به بخش های خصوصی واگذار شد. وی با طرح این پرسش که آیا معیارهای درستی در جهت

سنجش عملکرد اپراتورها وجود دارد، درباره ویژگی های یک سامانه نظارت کنترل و ارزیابی عملکرد پایانه های بندری، بر امکان نظارت مستمر میدانی و امکان ارزیابی عملکرد ناظرین میدانی قراردادهای تاکید کرد.

آذرباد با اشاره به ضرورت "بازنگری ماده مربوط به نظارت بر قراردادهای" و "آموزش ناظرین میدانی و نظارت و ارزیابی عملکرد آنها" به تبیین معیارهای مرتبط با بهره برداری عملیاتی از پایانه ها و معیارهای مرتبط با بهداشت ایمنی و محیط زیست پرداخت.

منبع: سی نیوز



استانداردهای آموزشی و فرایندهای آموزشی لجستیک تدوین می شود

◀ حسن آشتیانی، مسئول واحد لجستیک بندری سازمان بنادر و دریانوردی، آموزش لجستیک بندری (STCP) را پروژه بسیار مهمی برای ارتقای سطح علمی و توازن تخصصی شرکت های کارگزاری برشمرد و از طراحی و تدوین استانداردهای آموزشی و فرایندهای آموزشی لجستیک بندری خبر داد.

این کارشناس بندری با اشاره به صدور بیش از ۱۴۵۰ گواهی نامه شایستگی و مهارت، نزدیک به ۴۰۰ گواهی آیین نامه اپراتوری تجهیزات بندری، گفت: در راستای استانداردسازی آزمون های اپراتوری، با توجه به بحث حفظ جان افراد، تمرکز روی شرکت های اپراتوری بیشتر می شود.

وی افزود: عدم آموزش کافی در زمینه تجهیزات، مشکلاتی را در حوزه HSE، ایمنی و نیز خسارات وارده به تجهیزات ذیقیمت و همچنین ابنیه ها و کشتی ها ایجاد خواهد کرد.

مسئول واحد لجستیک بندری سازمان بنادر و دریانوردی همچنین از بازنگری در فرایند اخذ گواهی نامه های مهارت اپراتورهای تجهیزات بندری خبر داد و از برگزاری آزمون های دوره های لجستیک بندری به شکل متمرکز در کل کشور خبر داد.

منبع: سی نیوز



۱۲ میلیارد یورو برای حفظ ظرفیت و تجهیز ناوگان دریایی کشور احصا شده است

◀ اولین نشست هم اندیشی نوسازی ناوگان دریایی کشور، در محل سالن کنفرانس ساختمان شهید نادری وزارت صمت، به همت انجمن مهندسی دریایی ایران برگزار گردید. در این جلسه که به دعوت انجمن مهندسی دریایی ایران و با حضور جمعی از مسئولین، سازندگان، کارفرمایان و صاحب نظران دریایی کشور برگزار گردید، در رابطه با ظرفیت های ساخت داخل، استراتژی حفظ ظرفیت و توسعه ناوگان دریایی ایران، نحوه مشارکت سازندگان و استفاده از زنجیره تامین قطعات و تجهیزات بحث و گفتگو شد.

مهندس حسن رضا صفری، رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران گفت: قصد ما در این جلسه این است که از مقررات حمایتی فاینانس در پروژه های دریایی آگاه باشیم؛ وجوه اداره شده سازمان بنادر قدیمی ترین فاینانس در صنایع دریایی است، که از سال ۱۳۸۰ شروع

و به سازمان اجازه می دهد که وجوهی را سپرده کرده و از محل آن نرخ تسهیلات را به صورت پارانه ای پرداخت کند، عمدتاً لندینگ کرافت هایی که در منطقه فعالیت می کنند، و در شرایط فعلی تحریم به داد کشور رسیدند، از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر ساخته شده اند. که به نظر من این یکی از موفق ترین فاینانس های حوزه دریایی کشور بوده که متأسفانه جدیداً این وجوه غیر فعال شده است.

مدیرعامل موسسه رده بندی ایرانیان گفت: در سال ۱۳۹۶ نیز هیات وزیران مصوبه ای را تحت عنوان ورود کالا توسط ملوانان شناورهای سنتی تصویب کرد، متأسفانه اقتصاد و تجارت این شناورها به ورود کالای ته لنجی وابسته است، من اصطلاحاً به این شناورها که از واردات کالا به این شکل استفاده می کنند، کوله برهای دریایی

دریایی نیست و با دیگر بخش‌های صنعت هم در ارتباط هستند. البته اینکه در حال حاضر به چه میزان می‌توان از توانمندی این شرکت‌ها استفاده کرد را انجمن‌ها و اتحادیه‌ها باید بررسی و اعلام کنند.

در این راستا نیز از استانداران و ادارات کل صنعت، معدن و تجارت، هفت استان ساحلی خواسته ایم که توانمندی‌های استانی را به ما اعلام کنند.

جعفری گفت: بر اساس قانون حداکثر، ما هر نیازی را که در کشور داشته باشیم، ابتدا باید ظرفیت‌های داخلی را پر کنیم و بعد به سمت تامین خارجی حرکت کنیم، در وزارت صمت و شورای عالی صنایع دریایی، در موضوع تامین به صورت صفر و ۱۰۰ نیستیم، که قطعاً باید تامین از داخل کشور باشد، یا حتماً باید این بحث از خارج تامین شود، این‌ها نیاز به بررسی کارشناسی دارد.

نکته مهم در تامین نیاز از شرکت‌های خارجی توجه به رعایت قانون، در پیوست انتقال تکنولوژی و فناوری می‌باشد.

ریاست دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی بیان داشت: در ارزیابی انجام شده از نیاز شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان شیلات ایران و قوانین و مقرراتی که ما را مکلف به تجهیز ناوگان می‌نمود، به جمع‌بندی از نیاز کشور رسیدیم؛ که در خروجی آن برای ۵ سال آینده، مبلغی حدود ۱۲ میلیارد یورو برای حفظ ظرفیت و تجهیز ناوگان احصا شده است.

وی با اشاره به دهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی گفت: در جلسه اخیر شورای عالی که با حضور ریاست محترم جمهور و وزیر عضو برگزار شد، مقرر گردید، که طی یک برنامه ۱۰ ساله، متوسط عمر ناوگان دریایی به ۱۰ سال برسد و این عدد طبق اعلام کشتیرانی‌ها سنی اقتصادی و استاندارد است.

برای این اقدام نیاز است، تعدادی از شناورهای موجود بازنشسته و تعدادی شناور جدید جایگزین این‌ها بشود؛ و همچنین طبق برنامه‌های توسعه‌ای این شرکت‌ها باید تعدادی شناور هم به ناوگان خودشان اضافه کنند.

جعفری با اشاره به جایگاه جهانی کشور اظهار داشت: ایران سابقاً رتبه نوزدهم را در بازار بین‌المللی حمل و نقل دریایی داشته، که متأسفانه با توجه به اینکه در چند سال گذشته ظرفیت ناوگان ما رشد هم داشته با سقوط چند پله‌ای به رتبه بیست و یکم رسیده ایم؛ و این بدین معناست که رشد ما از میانگین رشد جهانی کمتر بوده است.

منبع: سی نیوز



می‌گویم؛ قانون برنامه جایگزینی شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از ۵۰۰ تن (لنج‌های تجاری) در راستای تقویت این بخش از ناوگان دریایی تصویب شده است، به کمک این قانون و حمایت‌های سازمان بنادر از محل وجوه اداره شده و حمایت‌های شورای عالی صنایع دریایی کشور از طریق صندوق توسعه صنایع دریایی می‌توان به نوسازی این شناورها امیدوار بود.

سعید جعفری، ریاست دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، نیز اظهار داشت: انجمن‌ها در حوزه سنجش توانمندی داخلی به عنوان نماینده بخش خصوصی یا صنعت قانوناً می‌توانند این توانمندی‌ها را به ما ابلاغ کنند. وی در ادامه گفت: در حوزه دریایی خوشبختانه، انجمن مهندسی دریایی که از قبل نیز جامعیتی در حوزه دریایی داشت مجدداً آغاز به کار نموده.

امیدواریم انجمن در احصاء ظرفیت‌های داخلی سربلند بیرون بیاید و بتواند کمک شایانی به حوزه صنعت دریایی کشور کند.

سعید جعفری بیان داشت: با توجه به آمار موجود در وزارت صمت چیزی حدود ۵۵ شرکت فعال در حوزه دریایی و ۱۵۷ شرکت در زمینه قطعه سازی فعالیت داشته‌اند، که البته صرفاً حوزه خدماتی‌شان محدود به صنعت



ایران و ونزوئلا فیلم سینمایی مشترک با موضوع حمل و نقل دریایی می سازند

علاوه بر سه تفاهم نامه، تهیه فیلم سینمایی مشترک با موضوع حمل و نقل دریایی متقابل میان ایران و ونزوئلا در دستور کار قرار گرفت.

محمد مهدی اسماعیلی به تلاش برای فعال کردن رایزنی فرهنگی در چند کشور آمریکای لاتین اشاره کرد و گفت: دولت همپای توسعه روابط اقتصادی، سیاسی و انرژی نگاه ویژه ای به حضور مستمر فرهنگی در این کشورها دارد.

منبع: ایرنا

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی جمهوری اسلامی ایران و وزارت اطلاع رسانی ونزوئلا، ساخت فیلم سینمایی مشترک با موضوع حمل و نقل دریایی متقابل بین دو کشور را دستور کار قرار دادند.

وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی جمهوری اسلامی ایران و وزارت اطلاع رسانی ونزوئلا، در سه حوزه «ارتباطات فرهنگی»، «رسانه و اطلاع رسانی» و «کتابخانه ملی» تفاهم نامه امضا کردند و گفت وگوها برای سرمایه گذاری ایران در بازار کاغذ آمریکای جنوبی هم انجام شد.

تسهیل سرمایه گذاری و توسعه فعالیت های جدید در زنجیره لجستیک بنادر

لجستیک و تسهیل شرایط ایجاد شعبه یا نمایندگی شرکت های خارجی صورت گرفت.

وی همچنین با اشاره به شفاف سازی و اصلاح فرآیندها به عنوان یکی از اقدامات صورت گرفته، از توسعه دامنه فعالیت شرکت های بندری و دریایی خبر داد.

مهرابی با اشاره به برنامه های سازمان بنادر، درباره توسعه اشتغال زایی خاطرنشان ساخت: در حال حاضر ۶۴۹ شرکت دارای مجوز در حوزه های بندر و دریا در بنادر بازرگانی کشور فعال هستند.

منبع: سی نیوز

رئیس اداره کارگزاران دریایی و بندری، درخصوص بازنگری در آیین نامه شرکت های کارگزاری ترابری دریایی و توسعه فضای کسب و کار در بنادر با تاکید بر بنادر ایمن گفت: سیر تحول فضای کسب و کار در بنادر ایران از سال ۱۳۶۵ شروع و تا سال ۱۴۰۱ ادامه یافت.

حسین مهرابی با اشاره به ویژگی های بنادر نسل اول، نسل دوم و نسل سوم و نیم نگاهی به بنادر نسل چهارم، افزود: برای توسعه فعالیت تخصصی بندری و دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی، اقداماتی چون: تسهیل سرمایه گذاری، شناسایی فعالیت های جدید در زنجیره



ایمنی: شاخص مهم رنگینگ و رتبه‌بندی بنادر برتر و پیشرفته

از ارگان‌های پیشرو در حوزه خصوصی‌سازی و واگذاری امور به بخش‌های غیردولتی است، اضافه کرد: در شیوه‌نویس HSE در بنادر کشور از ظرفیت‌های بخش‌های خصوصی برای رسیدن به بنادر ایمن‌تر استفاده خواهیم کرد.

مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به دسته‌بندی بنادر بر اساس دو معیار بنادر با بیزینس بیشتر و بنادر با ایمنی افزون‌تر گفت: در بنادر طراز اول در جهان، با توجه ویژه به مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست، موضوعات مهمی چون استفاده از فناوری‌های پیشرفته، آموزش ایمنی در فرایندهای بندری، به‌کارگیری تجهیزات ایمن و علائم هشدار دهنده، برنامه منظم نگهداری تجهیزات و اشتراک‌گذاری دانش همواره از اهمیت خاصی برخوردار است.

منبع: سی نیوز

عبدالله جعفری، مدیر ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) سازمان بنادر و دریانوردی در همایش تخصصی ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری با بیان اینکه تبدیل اولویت به ارزش در حوزه ایمنی، سبب می‌شود دیگر درگیر تعیین سطح ایمنی در بنادر نباشیم، اظهار داشت: از سال ۲۰۲۱ برای رنگینگ و رتبه‌بندی بنادر برتر و پیشرفته در اروپا، پارامتر ایمنی به عنوان شاخص مهم قرار گرفت.

وی با تأکید بر اینکه هیچ چالش و مشکلی نباید سبب شود که از رعایت الزامات ایمنی در فرایندهای عملیاتی در بنادر غافل شویم، افزود: در نگرش نوین ارتقای ایمنی در بنادر ایران، از میان حلقه‌های مختلف در زنجیره عملیات بندری، دو حلقه امور بندری و ایمنی، اصلی‌ترین حلقه‌های این زنجیره قلمداد می‌شود.

جعفری با اشاره به اینکه سازمان بنادر و دریانوردی یکی



قدردانی از ۳۹ دریانورد نمونه سال ۱۴۰۲ در مراسم روز جهانی دریانورد

وابسته ایران (کاپیتان مهدی کرمی و کاپیتان حامد کاوه) تجلیل و قدردانی شد.

منبع: سی نیوز

در مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد، از ۳۹ دریانورد نمونه سال ۱۴۰۲ با اهدای لوح سپاس، به ویژه از دو تن از دریانوردان شاخص انجمن کشتیرانی و خدمات



توجه ویژه به مقوله دیپلماسی اقتصادی در حوزه دریایی و بندری

مربوطه فراهم شده است و در بخش اپراتوری و خدمات بندری نیز همین روند ادامه خواهد یافت تا امکان فعالیت در حوزه اپراتوری و بندری میسر شود.

اسلامی با تاکید بر ضرورت توجه ویژه به مقوله دیپلماسی اقتصادی در حوزه دریایی و بندری، اظهار داشت: این مقوله از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است و به صورت ویژه توسط سازمان بنادر و دریانوردی در بخش‌های مختلف مورد توجه قرار گرفته است؛ از کشورهای حوزه CIS گرفته تا کشورهای همسایه ایران، هدفگذاری لازم صورت گرفته است و شاهد افزایش همکاری‌های مشترک در حوزه حمل‌ونقل دریایی خواهیم بود.

وی همچنین با تاکید بر اهمیت ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری، بیان کرد: موضوعات مربوط به ایمنی و فعالیت‌های استانداردسازی در بنادر نباید تحت تاثیر مسائل مختلف قرار گیرد و باید بدانیم که وضعیت بنادر کشور در این حوزه سطح مطلوبی دارد اما در عین حال با چالش‌های جدی در بخش نیروی انسانی، آموزش، رعایت مقررات و هزینه نهایی مواجه هستیم که نباید از آن غافل بمانیم.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی همچنین با اشاره به ضرورت توجه ویژه به مقوله کالاهای خطرناک در حمل‌ونقل دریایی و بندری، گفت: الزامات و آموزش‌ها در حوزه کالاهای خطرناک برای سازمان بنادر و دریانوردی از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است.

منبع: سی نیوز

جلیل اسلامی، عضو هیات عامل و معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، در همایش تخصصی ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری گفت: فرصتی برای طرح موضوعات تخصصی در حوزه بندری فراهم شده و این فرصت بسیار ارزشمند است؛ چرا که تمامی مسئولان بخش مدیریت کالا، خدمات وابسته و بخش دریایی و بندری که در کشور فعال هستند کنار یکدیگر جمع شده‌اند و این اتفاق برای سازمان بنادر بسیار مهم است.

وی افزود: هدف سازمان بنادر و دریانوردی، طرح مسائل تخصصی است و باید فهم و نقطه مشترک بین سازمان بنادر و بخش خصوصی ایجاد شود تا در راهبردهای کلان حمل‌ونقل دریایی از سوی این سازمان مورد استفاده قرار گیرد.

اسلامی با اشاره به اینکه شرایط تحریم فضای متفاوتی را در حوزه حمل‌ونقل دریایی ایجاد کرده است، خاطرنشان ساخت: سازمان بنادر و دریانوردی به صورت دقیق و موشکافانه، قراردادهای بندری و دریایی را بازنگری کرده یا مورد توجه قرار داده است تا امکان فعالیت مستمر شرکت‌های خدمات دریایی و بندری وجود داشت باشد.

معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه قراردادهای اپراتوری، لجستیکی و بندری از سوی سازمان بنادر و دریانوردی مورد بازنگری قرار گرفته است، اظهار داشت: در حوزه سرمایه‌گذاری ۸۰ قرارداد به صورت کامل مورد بازنگری قرار گرفته و در برخی موارد با اصلاح قراردادهای، امکان ادامه فعالیت برای شرکت‌های

ضرورت آموزش و پیگیری استانداردهای بندری و دریایی

♦ شرکت کنندگان در این همایش بر لزوم همیاری و همکاری با آگاهی یافتن، آموزش و پیگیری استانداردهای بندری و دریایی تأکید نموده و خواستار رعایت کنوانسیونها و قوانین مرتبط و همگامی با آنها در همه لایه‌های مدیریتی شدند.

♦ شرکت کنندگان در این همایش در فرایند آموزش تا ممیزی آزمایشی و ممیزی نهایی که به ترتیب از طرف سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) برگزار خواهد شد، به طور مؤثر و فعالانه شرکت و همکاری خواهند کرد.

♦ تمامی سازمان‌ها و ساختارهای دولتی مرتبط و همکار در اجرای قوانین ملی و کنوانسیون‌های بین المللی در جهت تطابق بیشتر با این استانداردها و موفقیت در ممیزی آزمایش و نهایی با سازمان بنادر همکاری و همیاری لازم به عمل خواهند آورد.

منبع: سی نیوز

◀ همایش تخصصی ارتقای ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری با صدور بیانیه ای به کار خود پایان داد. بر اساس این گزارش، جمع بندی و مهم ترین نکات و موارد مطروحه در همایش تخصصی ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری به شرح زیر است:

♦ توسعه پایدار بندری و دریایی با همکاری، همیاری و هم‌افزایی بین تمامی اعضای خانواده فرهیخته صنعت حمل و نقل شامل: بخش‌های دولتی و خصوصی میسر خواهد بود.

♦ سازمان بنادر و دریانوردی به شفاف‌سازی، ساده‌سازی و بهبود مستمر در فرایندهای بندری دریایی پایبند بوده و راه را برای فرهنگ‌سازی، آموزش و حضور شرکت‌های بندری و دریایی با تأکید بر رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین المللی هموار می‌سازد.

♦ صنعت بندری و دریایی با تطابق هر چه بیشتر با کنوانسیون‌ها قوانین و مقررات ملی و بین المللی توسعه و پیشرفت پایدار را تضمین خواهد کرد.



کتاب «کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن» رونمایی شد

از تحولات مربوط به رشد استفاده از کانتینر، یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که برای آن می‌باید تدابیری را اندیشیده شود، ایمنی کانتینر است.

در این کنوانسیون کلیه الزامات مربوط به تایید، بازرسی، کنترل و نگهداری کانتینر ارائه شده است.

منبع: سی نیوز

◀ در همایش تخصصی ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری از کتاب «کنوانسیون بین المللی کانتینرهای ایمن» ترجمه سید مصطفی هاشمی، کارشناس کنوانسیون‌های بندری سازمان بنادر و دریانوردی رونمایی شد.

این کتاب به همراه لوح فشرده ویدئوهای آموزشی دوره کانتینرهای ایمن (CSC) در این همایش معرفی شد.

مترجم در مقدمه این کتاب آورده است: صرف‌نظر



عادل دریس: ممیزی اجباری در بخش دریایی و بندری برنامه‌ریزی شده است

مهندس عادل دریس، مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در همایش تخصصی ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری که با هدف تشریح اقدامات و برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص ایمنی کانتینر، حمل و نقل کالای خطرناک، نظام نظارت بر اپراتورهای بندری، برنامه ممیزی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، نظام آموزش لجستیک بندری و همچنین آخرین اصلاحات آیین‌نامه فعالیت شرکت‌های کارگزاری ترابری برگزار گردید گفت: به روز شدن و استفاده از متخصصان در حوزه بندری، نیازمند گردهمایی است و نشست‌های تخصصی در دستورکار سازمان بنادر قرار دارد و به این منظور، تیرماه سال آینده ممیزی اجباری هم در بخش دریایی و نیز بخش بندری برنامه‌ریزی شده است.

دریس با تأکید بر اینکه باید با مشارکت بخش خصوصی

مهندس عادل دریس، مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی در بیان داشت: وضعیت فعالیت اپراتورها از مهم‌ترین برنامه‌های سازمان بنادر و دریانوردی است و کمک به بخش اپراتوری بندری در دستورکار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

منبع: سی نیوز



اولین کشتی سبز مرسک، با سوخت متانول کار می کند

سوی رئیس کمیسیون اتحادیه اروپا به عنوان مادرخوانده کشتی‌های سبز شناخته می‌شود.

شرکت OCI Global به عنوان تأمین کننده سوخت کشتی تأییدیه‌های لازم را از شرکت DNV دریافت کرده است و اولین سفر دریایی این کشتی را تضمین می‌کند. این شرکت اعلام کرده براساس سفارشات قبلی قادر است چهار میلیون تن در سال سوخت متانول تولید و به کشتی‌ها عرضه کند. در پایان گزارش آمده است: شرکت مرسک ۱۸ کشتی دوگانه سوز با سوخت‌های LNG و متانول به ظرفیت (۱۶۰۰۰ و ۱۷۰۰۰ TEU) و ۸۱ کشتی کانتینری متوسط فقط با سوخت متانول به شرکت‌های کشتی‌سازی کره جنوبی سفارش داده است.

منبع: مانا

اکنون مراحل آزمایشی را در آب‌های کره جنوبی طی می‌کند ۲۱۰۰ teu کانتینر ظرفیت دارد که ۴۰۰ کانتینر آن یخچالی خواهد بود.

شرکت OCI Global قرار است از ابتدا تا انتهای این سفر دریایی، تأمین سوخت در محل‌های اصلی بانکرینگ را انجام دهد. OCI در حال دریافت مجوزها و پروانه‌های مورد نیاز برای انجام بانکرینگ تجاری متانول در چندین بندر در طول سفر این کشتی است، از جمله بندر روتردام، که OCI را به عنوان اولین اپراتور تجاری بانکرینگ متانول در این مناطق ارائه می‌دهد.

نیروی محرکه موتور اصلی توسط شرکت "مان انرژی" تأمین شده و سرعت آن ۱۷.۴ گره دریایی است. این کشتی اولین کشتی کانتینری جهان با سوخت متانول است که از

اولین کشتی سبز مرسک که با سوخت متانول کار می‌کند پس از توافق با تأمین کننده سوخت سبز که توسط شرکت هیوندای کره جنوبی ساخته شده، به آب افتاد تا مراحل آزمایشی خود را طی کند.

براساس گزارش سایت ترید ویندز؛ شرکت مرسک با شرکت OCI Global قراردادی را منعقد کرده‌اند تا تأمین سوخت متانول کشتی‌های سبز را انجام دهد. قرار است این کشتی با طی کردن ۱۱۵۰۰ مایل دریایی از آب‌های کره جنوبی با عبور از طریق کانال سوئز به دانمارک وارد شده و مراسم نامگذاری رسمی در سپتامبر ۲۰۲۳ میلادی اعلام شود.

بر اساس این گزارش روی کشتی عنوان "All The Way to Zero" همه راه‌ها به سمت کربن صفر نقاشی شده است. این کشتی که هم



به جمهوری اسلامی ایران در بیست و سومین نشست سران سازمان همکاری شانگهای، در مراسمی با حضور سفیر کشورمان پرچم ایران در کنار پرچم ۸ عضو اصلی دیگر در برابر مقر دبیرخانه این سازمان در پکن به اهتزاز در آمد.

روند تبدیل عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان همکاری شانگهای از عضو ناظر به عضو اصلی، شهریور سال ۱۴۰۰، در

پذیرفته و معرفی شد.

در جریان برگزاری بیست و سومین نشست سران سازمان همکاری شانگهای که به شکل مجازی و به میزبانی «هند» برگزار شد، عضویت رسمی به عنوان نهمین عضو اصلی این سازمان منطقه‌ای، پس از طی فرآیند عضویت قطعی و انجام تعهدات روبه‌ای به جمهوری اسلامی ایران اعطا و به تصویب و امضای دیگر اعضا رسید. همزمان با اعطای عضویت اصلی

ایران عضو رسمی سازمان همکاری شانگهای شد

◀ جمهوری اسلامی ایران در جریان بیست و سومین نشست سران سازمان همکاری شانگهای در «دهلی‌نو» به شکل رسمی به عنوان نهمین عضو اصلی این سازمان مهم منطقه‌ای

اولین حضور آیت‌الله رئیسی به عنوان رئیس جمهوری اسلامی ایران در بیست و یکمین نشست سران این سازمان در دوشنبه پایتخت تاجیکستان آغاز شد.

در پایان این نشست که ۲۶ شهریور ۱۴۰۰ برگزار شد، سران ۸ کشور عضو اصلی، نظر موافق خود را با تبدیل عضویت جمهوری اسلامی ایران از عضو ناظر به عضو اصلی اعلام و اسناد مربوط به آن را امضا کردند و بر این اساس فرآیند فنی تبدیل عضویت ایران آغاز شد.

گفتنی است با انجام فرآیند فنی و انجام تعهدات رویه‌ای در روند تبدیل عضویت کشورمان، «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به سازمان همکاری شانگهای» در روز ۴ بهمن ۱۴۰۱ در مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۵ بهمن به تایید شورای نگهبان رسید.

رئیس جمهوری اسلامی ایران نیز هجدهم بهمن ۱۴۰۱ قانون الحاق ایران به سازمان همکاری شانگهای را برای اجرا ابلاغ کرد.

به گزارش ایسنا، نازندرا مودی، نخست وزیر هند با استقبال از پیوستن ایران به سازمان همکاری شانگهای گفت: خوشحالم که بگویم ایران به عنوان یک عضو کامل به خانواده سازمان همکاری شانگهای می‌پیوندد.

برای رئیس‌جمهور ایران، ابراهیم رئیسی و مردم ایران بهترین‌ها را در این زمینه آرزو می‌کنم. همچنین از امضای تفاهم‌نامه استقبال می‌کنم. شی جینپینگ، رئیس‌جمهور چین نیز در سخنرانی خود در اجلاس شانگهای که به صورت ویدئو کنفرانس در دهلی نو ضمن استقبال و تبریک برای عضویت رسمی ایران در این سازمان گفت: جهان امروز دچار تحول خواهد شد، تحولاتی که

با چالش‌های جدیدی همراه خواهد بود؛ وحدت یا تفرقه، همکاری یا منازعه، این‌ها سوالاتی است که در زمانه ما مطرح خواهد شد.

آرزوی مردم برای داشتن خوشبختی هدف ماست. صلح و همکاری می‌تواند روند جاری دوران ما باشد. ولادیمیر پوتین رئیس‌جمهور روسیه نیز در سخنرانی خود عضویت دائم ایران در این سازمان را تبریک گفت.

امامعلی رحمان، رئیس‌جمهور تاجیکستان نیز در سخنرانی‌اش در اجلاس شانگهای پیوستن کامل ایران به این سازمان بین‌المللی را تبریک گفت.

ژانگ مینگ، دبیرکل سازمان همکاری شانگهای در گفت‌وگو با خبرنگاری اسپوتنیک با تقدیر از تلاش‌های تهران در راه پیوستن به این نهاد اظهار داشت: الحاق ایران به سازمان همکاری شانگهای (SCO) به عنوان یک عضو کامل، محتوای عملی جدیدی را به همراه خواهد داشت و چشم‌اندازهای وسیعی را باز می‌کند.

وی ادامه داد: من اطمینان دارم که عضویت کامل ایران با ارائه محتوای عملی جدید و گشودن چشم‌اندازهای وسیع به همکاری سازمان شانگهای در زمینه‌های مختلف کمک خواهد کرد.

ژانگ مینگ همچنین از مشارکت سازنده و موثر تهران در دستور کار همکاری این سازمان حمایت و تاکید کرد که توسعه سازمان همکاری شانگهای یک فرآیند طبیعی است.

دبیرکل سازمان همکاری شانگهای پیشتر اعلام کرده بود که ایران در این سازمان قرار است در نشست روز سه‌شنبه (امروز) شانگهای در دهلی نو به‌طور رسمی به عضویت کامل آن درخواهد آمد.

فرآیند فنی و انجام تعهدات رویه‌ای تبدیل عضویت جمهوری اسلامی ایران به عنوان یکی از اعضای اصلی نیز در بیست و دومین نشست

سران سازمان همکاری شانگهای در سمرقند به تصویب اعضا رسید.

با پایان یافتن فرآیند عضویت قطعی کشورمان در سازمان شانگهای، یکی از دستورات اصلی بیست و سومین نشست سران سازمان که به شکل مجازی و به میزبانی هند برگزار می‌شود، اعلام عضویت رسمی جمهوری اسلامی ایران در سازمان شانگهای خواهد بود.

سازمان همکاری شانگهای در حوزه‌های بسیاری نظیر حوزه اقتصادی فعالیت می‌کند و جمهوری اسلامی ایران، از این پس می‌تواند منافع منطقه‌ای خود را در این حوزه‌ها موثرتر دنبال و تامین کند. همچنین کشورمان به جهت برخورداری از زیرساخت‌های مناسب و شبکه‌های حمل و نقل ریلی و جاده‌ای، فرودگاه‌ها و بنادر، به ویژه بندر چابهار در دهانه اقیانوس هند، می‌تواند نقش مناسبی از نظر اقتصادی در این سازمان ایفا کند.

از سوی دیگر دو کشور بزرگ واردکننده انرژی در جهان یعنی چین و هند در این سازمان عضویت دارند و ایران نیز به عنوان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان انرژی، فرصت‌های خوبی را برای تقویت همکاری با این کشورها در چارچوب سازمان شانگهای خواهد داشت.

طرح کمربند-راه، اتحادیه اقتصادی اوراسیا و همکاری‌های منطقه‌ای در دیگر حوزه‌ها از جمله دیگر مسائلی هستند که بیش از پیش بر اهمیت عضویت جمهوری اسلامی ایران در سازمان شانگهای به عنوان عضو اصلی می‌افزایند. سازمان همکاری شانگهای یک نهاد بین‌المللی است که توسط چین، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، روسیه و ازبکستان در سال ۲۰۰۱ تأسیس شد. در سال ۲۰۱۷، هند و پاکستان نیز به عنوان عضو پذیرفته شدند.

منابع: ایرنا-ایسنا



دبیرکل آنکتاد: سازمان ما برای مقابله با چالش‌ها و بحران‌های جهانی تلاش می‌کند

را بحران‌های آبشاری نامید و یادآور شد: آنکتاد جهان را برای مقابله با این چالش‌ها فرا خواند به گونه‌ای که در مارس ۲۰۲۲ میلادی «آنتونیو گوتروش» دبیرکل سازمان ملل نسبت به تأسیس گروه جهانی واکنش به بحران‌ها (GCRG) اقدام کرد.

این گروه با تأمین منابع مالی از سوی این سازمان تلاش خود را برای پایین آوردن و کاستن بحران‌ها به عمل آورد. وی تأکید کرد برخی از تلاش‌های آنکتاد که از سوی سازمان ملل رهبری می‌شد این بود که سازمان کنفرانس توسعه تجارت به عنوان یکی از مذاکره کنندگان توافقنامه

جنگ اوکراین، بلایای طبیعی، بالارفتن هزینه‌های زندگی و مسائل پیرامونی که بعد از کووید ۱۹ گریبانگیر جهانیان شد، قیمت مواد غذایی و انرژی را به شدت افزایش داد. پیرو این تنش‌ها و بحران‌ها فقر و ناامنی غذایی به سطح هشدار دهنده‌ای رسید.

افزایش نرخ بهره باعث فرار سرمایه و پایین آمدن ارزش پول در برخی کشورها شد. به طور کلی سیستم تجارت جهانی دچار اختلال شد.

دبیرکل آنکتاد در ادامه این یادداشت بحران‌های موجود در سال گذشته و سال ۲۰۲۳ میلادی

◀ دبیرکل آنکتاد با اشاره به بحران‌هایی که مناطق مختلف جهان را در زمینه غذا، انرژی و منابع مالی تهدید می‌کند تأکید کرد: سازمان ملل و آنکتاد تمامی تلاش‌های خود را برای حل و کاهش بحران‌ها به سرانجام خواهد رساند.

به گزارش سایت آنکتاد، خانم «Rebeca Grynspan» دبیرکل سازمان کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) با نگاهی به بحران‌های سال گذشته خاطر نشان ساخت: در سال ۲۰۲۲ میلادی بحران‌های سخت جهانی به منصفه ظهور رسید و باعث تنش‌هایی در مناطق مختلف جهانی شد.

به هر حال مأموریت بلندی در پیش داریم که در سال ۲۰۲۴ میلادی همزمان با جشن‌های شصتمین سالگرد تأسیس این سازمان اعلام خواهد شد و ما مأموریت‌های خود را اعلام خواهیم کرد.

باز تأکید می‌کنم آنکتاد از هیچ تلاشی برای حل بحران‌ها دریغ نخواهد کرد، زیرا زمان در حال تغییر است و ما باید تغییر کنیم.

منبع: آنکتاد

زمینه لجستیک دریایی در زمینه صدور کالا به کشورهای آفریقایی پیش آمده بود، پیمان بریج تاون را منعقد کند که اثرات سودمندی برای رسیدن مواد غذایی به کشورهای آفریقایی داشت.

در پایان این یادداشت آمده است: در حال حاضر مسیرهای زیادی پیش روی ما قرار دارد و جهان از بحران‌های موجود رنج می‌برد، زیرا ثبات مالی جهان زیر سوال است و هزینه‌های زندگی متأسفانه به جای کاهش بالاتر می‌رود.

صدور غلات از دریای سیاه بود که در ژوئیه سال ۲۰۲۲ میلادی در استانبول اجرا شد و روسیه توافق کرد اوکراین بدون آنکه موانعی در پیش داشته باشد نسبت به صادرات غلات و کود شیمیایی به بازار جهانی اقدام کند که این کار به کاهش قیمت مواد غذایی در سراسر جهان کمک کرده و در بسیاری کشورها نرخ‌ها را تثبیت کرد. آنکتاد در تلاش به کاهش بحران‌ها سعی کرد پیرامون اختلالاتی که در





تداوم بی توجهی شرکای ایران به کریدور شمال جنوب

جاده های دسترسی به بندر ولادی وستوک است. در حالی که برخی از مشکلات در پیش نویس وجود دارد، باید به آن نیز رسیدگی شود. سونووال بدون اشاره به تعهد هندوستان برای سرمایه گذاری در بندر شهید بهشتی و همکاری با ایران برای استفاده از ظرفیت های کریدور شمال جنوب افزود: اینکه آیا ما به سرمایه گذاری های بیشتر نیاز خواهیم داشت و چه مواردی باید از طرف دو طرف رسیدگی شود، در نشست سپتامبر بررسی خواهد شد. در جریان سفر سال ۲۰۱۹، شری نازندرا مودی، نخست وزیر، یادداشت تفاهمی در مورد توسعه ارتباطات دریایی بین بندر ولادی وستوک و بندر چنای امضا کرد. به گفته سونووال، این مسیر جدید همچنین به هند امکان دسترسی به خاور دور از جمله کشورهایی مانند مغولستان و حضور در منطقه جنوب شرق آسیا را خواهد داد. صادرات از روسیه می تواند شامل زغال سنگ، نفت خام و LNG باشد. محموله های ارسالی از هند نیز می تواند تجهیزات ساختمانی، مصالح ساختمانی، داروسازی و غیره را در بر بگیرد.

منبع: indiashippingnews.com

مسیر چنای - ولادی وستوک ترازیت تایم را به ۱۲ روز کاهش می دهد که کمتر از نصف مدت حمل کالا از مسیر محبوب موجود بین بمبئی و سنت پترزبورگ است. در عین حال، انتظار می رود که هزینه های حمل و نقل کالا بین هند و روسیه از طریق این مسیر جدید چنای - ولادی وستوک به میزان قابل توجه ۳۰ درصد کاهش یابد. گفته می شود مسیر دریایی فعلی، سنت پترزبورگ به بمبئی، ۸۶۷۵ مایل دریایی (۱۶ هزار کیلومتر) است. در مقابل، مسیر پیشنهادی ولادی وستوک - چنای ۵۶۴۷ مایل دریایی (۱۰۵۰۰ کیلومتر) طول دارد.

وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراهه های هند گفت: مذاکرات برای عملیاتی کردن مسیر دریایی ولادی وستوک - چنای ادامه دارد. مقامات روسی برای انجام یک مانور امکان سنجی در ماه می امسال (اردیبهشت - خرداد) به هند آمدند و ما (مقامات هندی) چند ماه پیش به ولادی وستوک رفتیم تا زیرساخت ها و دیگر امکانات آنجا را بررسی کنیم. همچنین نشست با شرکای تجاری برای فعالیت در این مسیر در ماه سپتامبر برنامه ریزی شده است.

یکی از موضوعاتی که در حال بررسی است شامل بهبود وضعیت

هند و روسیه مسیر دریایی چنای-ولادی وستوک را برای صرفه جویی در زمان و هزینه جابجایی کالا بین دو کشور راه اندازی می کنند.

به گزارش indiashippingnews.com در حالیکه قرار بود کریدور شمال - جنوب از طریق بنادر و قلمرو ایران به کوتاه ترین، سریع ترین و مقرون به صرفه ترین مسیر برای تجارت و تبادل کالا بین هند و روسیه تبدیل شود، وزیر بنادر، کشتیرانی و آبراهه های هند از تصمیم دهلی نو و مسکو برای استفاده از مسیر بین بندر چنای (بندری بزرگ در سواحل شرقی هند) و بندر ولادی وستوک (واقع در انتها

الیه شرق دور روسیه) در جهت توسعه تجارت و تسهیل و تسریع جابجایی کالاها بین دو کشور خبر داده است! شری ساریاناندا سونووال، در این رابطه گفت که هند و روسیه مایلند مسیر دریایی چنای - ولادی وستوک را عملیاتی کنند و نشستی برای بررسی جزئیات این طرح در ماه سپتامبر برگزار می شود. مسیر چنای - ولادی وستوک - چنای از دریای ژاپن، دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا می گذرد. سونووال بدون اشاره به جایگاه کریدور شمال - جنوب برای تسهیل و تسریع تجارت بین هند و روسیه، می گوید:



دبیرکل انجمن کشتیرانی: ایمنی و استانداردهای عملیاتی بنادر کشور مطلوب است

حوزه می‌توان عنوان کرد که گوی سبقت را از سایرین ربوده است.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص اقدامات مدنظر برای رسیدن به اهداف تبیین شده در حوزه ارتقاء ایمنی و استانداردسازی بنادر، گفت: تفویض اختیار بخشی از امور دریایی و بندری به بخش خصوصی مسئله بسیار مهمی است و در این راستا بخش خصوصی باید توانمندی لازم را برای اجرا داشته و در عین حال پاسخگو باشد.

پل‌مه خاطر نشان کرد: زمانی که قابلیت رقابت صحیح را در بازار به وجود آوریم، ذی‌نفعان برای کسب سهم بیشتر از بازار نیازمند ارتقای توانمندی‌های کمی و کیفی هستند و به طور قطع یکی از پارامترهای مورد نیاز، توجه به مقوله ایمنی، امنیت و استانداردسازی محیط کسب‌وکار است.

منبع: پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی

وابسته ایران با اشاره به اینکه اگر بازیگران اصلی در بنادر کشور حضور نداشته باشند، توانمندی و قابلیت حداکثری برای دستیابی شرایط رو به رشد و بهره‌وری بالا را نخواهیم داشت، عنوان کرد: باید توجه کنیم ارتقاء علمی نیروی انسانی به ویژه در بخش مدیران، پاشنه آشیل به شمار می‌رود.

به گفته پل‌مه، باید شرایط آموزشی تغییر کند و آموزش‌های موجود مدرک محور نباشد بلکه با در نظر گرفتن افق و نگاه بین‌المللی در راستای توانمندسازی افراد برای اجرای عملیاتی آموزش‌ها، پیش رفت.

وی با بیان اینکه آموزش و استاندارد دو بال توسعه هستند و هر دو باید مدنظر قرار گیرند، اظهار داشت: وضعیت ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری با توجه به شرایط عملیاتی حاکم بر بنادر، بسیار مطلوب است و خوشبختانه سازمان بنادر در میان سازمان‌های فنی حاکمیتی، دارای نگاه رو به جلو و هدفگذاری قابل تحقق است و در این

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، وضعیت بنادر کشور در حوزه ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری را بسیار مطلوب توصیف کرد.

مسعود پل‌مه در گفت‌وگو با پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، درباره اهمیت و ضرورت ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری برای شرکت‌های دریایی و بندری داخلی و بین‌المللی، اظهار داشت: به طور قطع استانداردسازی پایه و اساس هر فعالیت است و در این راستا باید توجه جدی به بومی‌سازی استانداردهای بین‌المللی در ایران داشته باشیم.

وی ادامه داد: به دلیل شرایط تحریمی و عدم ارتباط با بازیگران اصلی حوزه بندری و دریایی دنیا، شرایط کارکردی حمل و نقل دریایی در کشور، ایرانیزه شده است هرچند تمام تلاش خود را به کار بسته‌ایم تا بتوانیم رویکردهای بین‌المللی را حفظ کنیم.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات



روز جهانی دریانوردی



پیام دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز جهانی دریانورد

نگاهتان، دورترین نقطه پایان دریاست و عمق تماشاایتان بلندتر از بی‌قراری بیدهای مجنون و سروهای سر به زیر.

به همه دریانوردان دنیا که کوله‌بارشان جرأت هست و جسارت، شادباش و تبریک می‌گوییم و از تلاش‌هایشان در خدمت به انسانیت، قدردانی می‌نماییم.

دکتر مسعود پل‌مه
دبیرکل انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته ایران

خطرات و چالش‌های بسیاری روبه‌رو شده‌اند، اما با عشق و علاقه به دریا و تمایل به کشف، از مرزها و محدودیت‌ها عبور کرده و سختی‌ها را بجان خریدند.

روز جهانی دریانورد، بیش از هر چیز فرصتی است برای تجلیل از دریانوردان و تقدیر از تلاش‌ها و همت بی‌بدیل آنها با به جان خریدن دشواری‌ها و خطرهای فراوان در دریاها و اقیانوس‌ها تا نگرش‌مان نسبت به جهان و گستره زندگی در آن تغییر کند.

درود بر شما که دریا تبارید و دریانورد. ایستاده‌اید بر افق ماه ملامال از روشنی و چشم دوخته‌اید به فردای پر فروغ؛ شما که برد

دکتر مسعود پل‌مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز جهانی دریانورد پیامی را به شرح زیر منتشر کرد:

شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل
کج‌داندند حال ماسیک‌باران ساحل‌ها

دریاها به عنوان یکی از مهم‌ترین منابع طبیعی جهان، زیبایی، ارزش و عظمت بی‌نظیری دارند که همواره باعث تحسین و شگفتی بشریت است.

دریانوردی مهم‌ترین بخش از تاریخ و هستی را به خود اختصاص داده است. از گذشته تا کنون، دریانوردان تجربیات، ماجراها و دستاوردهایشان را به ما منتقل کرده‌اند. آن‌ها با

منبع: سی نیوز



گسترش سامانه پل در بین تمامی اعضای انجمن کشتیرانی مورد تاکید قرار گرفت

و پیشنهاد اضافه نمودن امکاناتی مانند درخواست‌های خرید خدمات، امکانات و تجهیزات از سایر اعضا در این سامانه مطرح شد.

اعضاء ضمن تبادل نظر با تاکید بر ضرورت اتصال این سامانه به سامانه‌های داخلی شرکت‌ها، پیشنهاد ارائه الگوهای توسعه‌یافته‌تر خارجی از این نرم‌افزار برای بررسی‌های بیشتر را به کمیته ارائه نمودند.

در پایان جلسه، اعضای کمیته به ضرورت افزایش دانش صنعت در حوزه‌های تکنولوژی و لزوم ورود بخش آموزش انجمن به این حوزه تأکید کردند.

منبع: سی نیوز

این بخش، امکانات گوناگون سامانه پل در زمینه‌های ارتباطی بین انجمن و اعضا و همچنین اعضا با انجمن، معرفی شد و سپس برخی از برنامه‌های آینده این سامانه نیز مورد بررسی قرار گرفت. حاضرین در جلسه ضمن اشاره به سامانه‌ای که توسط شرکت سینا در حال توسعه است، بر ضرورت اتصال این سامانه با سامانه پل که توسط انجمن در حال تولید است، تاکید کردند.

همچنین تصمیم گرفته شد در جلسه آینده با حضور آقای جلالی، عضو کمیته تحول دیجیتال و IT، جزئیات این تبادل اطلاعات و اتصال این دو سامانه مورد بررسی قرار گیرد

◀ جلسه کمیته تحول دیجیتال و IT در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با دستور جلسه انتخاب هیات رئیسه و کمیته برنامه ریزی برای سال پیش رو و با حضور اعضا برگزار گردید.

در آغاز این جلسه به بررسی برخی اقداماتی که در جلسات گذشته توسط این کمیته صورت و در سال‌های قبل مورد بحث قرار گرفته، پرداخته شد و از سوی حاضرین پیشنهاد برگزاری منظم‌تر جلسات مطرح شد.

در ادامه نشست، یاسر احمدی به عنوان مدیر محصول سامانه پل، این سامانه را به حاضرین معرفی کرد. در

معرفی اعضاء جدید انجمن در خرداد ماه ۱۴۰۲

و کار، علاقمندان می‌توانند برای مشاهده آخرین لیست شرکت‌های عضو و اطلاعات شرکت‌های نامبرده و راه‌های ارتباطی با آنها، به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاء مراجعه نمایند.

بازرگانی و خدمات بندری ایران که به ترتیب مدیران محترم عامل آن‌ها آقایان: علی بضاعت پور و علی داود ترکمان هستند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب

در خردادماه ۱۴۰۲ چهار شرکت جدید در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عضو شدند. اسامی شرکت‌های مذکور که به جمع انجمن پیوسته اند عبارتند از ساحل زیبا فرتاک و شرکت

نام مدیرعامل	نام شرکت	ردیف
علی بضاعت پور	ساحل زیبا فرتاک	۱
علی داود ترکمان	شرکت بازرگانی و خدمات بندری ایران	۲





در جلسه کمیته روابط بین الملل مطرح شد: طرح ارتباط‌گیری و حضور در رویدادها و مجامع مهم حوزه لجستیک

لجستیکی و معرفی انجمن انتخاب شدند و تقسیم بندی پیگیری جهت ارتباط گرفتن با انجمن های لجستیکی ۳ کشور مذکور انجام شد. ♦ در خصوص حضور در نمایشگاه‌های مهم حوزه لجستیکی و معرفی انجمن، پیشنهاد ارائه یارانه به شرکت‌ها برای حضور در پانویون انجمن و مشارکت در برگزاری نمایشگاه‌ها مطرح گردید.

در ادامه جلسه، سامانه پل به عنوان یک ابزار جدید و نوآورانه برای معرفی و ارتباط اعضا به صورت کوتاه مورد بحث و بررسی قرار گرفت و به بحث درباره امکان جدید انجمن با نام «سامانه پل» پرداخته و مقرر شد اعضاء نظرات خود را در این زمینه اعلام کنند.

منبع: سی نیوز

برنامه‌ریزی چشم‌انداز اجرایی سال جاری تأکید کرد تا به گونه‌ای طراحی شود که قابلیت دستیابی و عملی بودن آن در جامعه هدف مشخص شده باشد و تعداد کمی از جامعه هدف مدنظر قرار گیرد.

برنامه ریزی برای سال آینده

در این نشست پیشنهادات و برنامه‌هایی به شرح زیر مطرح شد:

♦ پیشنهاد شد فعالیت انجمن در شبکه اجتماعی LinkedIn افزایش یابد و در صورت نیاز به تهیه محتوا، کمیته در این زمینه کمک کند.

♦ سه کشور: امارات، هندوستان و روسیه به عنوان جامعه هدف برای برقراری ارتباط با انجمن‌های

◀ جلسه کمیته روابط بین الملل با حضور اعضای این کمیته در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با دستور جلسه انتخاب هیات رئیسه، بررسی، ارزیابی و میزان دستیابی به اهداف سال گذشته، ارائه پیشنهادات برای سال پیش رو و جذب موثرین صنفی برای عضویت در کمیته برگزار گردید.

در ابتدای به بررسی عملکرد کمیته در سال گذشته پرداخته شد، دبیرکل انجمن تأکید کرد که کمیته در سال گذشته تنها یک جلسه برگزار کرده است و در سال جاری نیز تلاش می‌شود تا فعالیت‌های کمیته‌ها به صورت منظم و هماهنگ‌تری انجام شود.

دکتر پل مه همچنین بر ضرورت



نشست رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی با فدراسیون انجمن‌های فورواردری هند برگزار شد

حمایت از صادرات و واردات و تجارت کشتیرانی به همراه توسعه تجارت در مسیر کریدور حمل و نقل شمال-جنوب جهت ایجاد اعتماد در ارائه دهندگان خدمات لجستیک است.

به گزارش این تشکل هندی، این همکاری سطح جدید اعتماد روابط بین هر دو انجمن را تقویت می‌کند و به نفع تجارت بین‌المللی خواهد بود. فدراسیون انجمن‌های فورواردری هند مشتاقانه منتظر تعامل بیشتر و همچنین امضای تفاهم نامه همکاری با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران است.

منبع: سی نیوز

از آقای مجید ورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به گرمی استقبال کرد. بر اساس این گزارش، این جلسه شامل بحث در مورد تقویت همکاری متقابل، به اشتراک گذاری بهترین شیوه‌های تجاری بین اعضای انجمن‌های حمل و نقل کالای هند و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای

فدراسیون انجمن‌های فورواردری هند اخیراً در نشست میزبان مجید ورشوساز رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بوده است.

به گزارش بایندر، روابط عمومی این انجمن در خبری آورده است که آقای شانکار شینده، رئیس فدراسیون انجمن‌های فورواردری هند (FFFAI)



دستاوردها و اقدامات شایسته امور مالیاتی و مالی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

کانال این واحد به صورت مستقیم و ۵۵ شرکت از سایر انجمن های حمل و نقل از طریق اتصال به سامانه مودیان ارائه می شود.

اسماعیلی خاطرنشان ساخت: با توجه به اهمیت ویژه و خاص بودن فعالیت های حوزه مالی حمل و نقل، واحد مالیاتی انجمن با هماهنگی و حمایت کامل دبیرکل محترم، اقدام به برگزاری ۱۵ ساعت جلسه با مرکز تنظیم مقررات نظام پایانه های فروشگاه و سامانه مودیان در خصوص ایجاد الگوی خاص حمل و نقل نموده است.

عضو انجمن حسابداران خبره ایران در پایان بیان داشت: در این جلسات تاکنون نتایج مطلوبی را به دست آورده ایم و امیدواریم که تا اواسط تابستان سال ۱۴۰۲، این الگو به چرخه سامانه اضافه شود.

وی در پایان گفت: در حوزه بیمه تامین اجتماعی با توجه به دغدغه های انجمن در خصوص ماده ۳۸ تامین اجتماعی جلسات متعددی با مدیران و کارشناسان سازمان تامین اجتماعی و همچنین سازمان بنادر و پورت اپراتورها انجام پذیرفته است که امیدواریم با مساعدت معاونت درآمد سازمان تامین اجتماعی در این مورد به نتایج خوبی دست پیدا کنیم.

منبع: سی نیوز

و خرداد سال ۱۴۰۲، دو دوره کارگاه آموزشی با عنوان «آشنایی با تکالیف مدیران مالی و حسابداران» به منظور آشنایی بهتر حسابداران و پرسنل مرتبط با امور حسابداری در انجمن کشتیرانی برگزار گردید.

عضو انجمن حسابداران خبره ایران ضمن برشمردن دغدغه های موجود در خصوص اجرای قانون پایانه های فروشگاه و سامانه مودیان از ابتدای اسفند ۱۴۰۱ اظهار داشت: در این خصوص ۲ سمینار با ظرفیت جمعاً ۱۸۰ نفر و همچنین ۲ جلسه وینار در مجموع با ظرفیت ۲۷۰ نفر برای اعضا با هدف افزایش آگاهی و آموزش در حوزه مالیاتی به صورت کاملاً رایگان برگزار گردیده است.

وی ضمن تاکید بر انعقاد تفاهم نامه همکاری با شرکت معتمد داده پردازی تیس و تلاش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از طریق همکاری با شرکت تیس در بهبود و ارائه خدمات بهتر گفت: در جهت انجام خدمات بهینه و بهبود فرآیند ارسال الکترونیکی صورتحساب های صادره به اعضا، دبیرخانه انجمن اقدام به عقد تفاهم نامه همکاری با شرکت معتمد داده پردازی تیس نموده است. این خدمات به منظور تسهیل فرآیند ارسال صورتحساب و های صادره به ۹۰ شرکت عضو انجمن از

◀ مشاور مالیاتی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره مهم ترین اقدامات حوزه مالیاتی در این انجمن گفت: تاکنون ۱۲۹ کد شناسه خدمت و اتصال آن به درختواره های مرتبط با استانداردهای مورد تأیید مرکز ملی شماره گذاری کالا و خدمات ایران، طبق الگوی بین المللی GS۱ به منظور یکسان سازی خدمات قابل ارائه توسط شرکت های حمل و نقل دریایی، انجام پذیرفته که از این تعداد، ۸۲ کد مربوط به انواع فعالیت دریایی و ۴۷ کد مربوط به سایر فعالیت های حوزه مالی حمل و نقل است.

مهرداد اسماعیلی در توضیحی در خصوص کدهای شناسه خدمت افزود: کدهای شناسه خدمت، برای شناسایی یکتا و یکسان خدمات مختلف استفاده می شوند. این کدها توسط مرکز ملی شماره گذاری کالا و خدمات ایران طبق الگوی بین المللی GS۱ تهیه و تنظیم می شوند. الگوی GS۱ از استانداردهای تجارت الکترونیکی جهانی استفاده می کند و با استفاده از کدهای بارکد و شناسه های کالاها و خدمات، اطلاعات مرتبط با آنها را مدیریت می کند.

وی بیان داشت: در ماه های اردیبهشت



گزارش مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد

دریایی» معرفی شده است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تاکید بر اینکه مسئولیت حفاظت از محیط زیست و اجرای الزامات کنوانسیون‌های دریایی، به ویژه کنوانسیون جلوگیری از آلودگی در دریا مصوب سال ۱۹۷۸ (مارپل)، بر عهده دریانوردان است، بیان داشت: دریانوردان نقش بنیادی و حیاتی در صنعت دریانوردی ایفا می‌کنند و با توجه به آموزش‌های تخصصی که بر اساس کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگرهبانی مصوب سال ۱۹۷۸ و اصلاحات بعدی آن (STCW) ارائه می‌شود، تأکید بر آموزش صحیح و فرهنگ سازی مناسب، اجرای صحیح الزامات و تعهدات زیست محیطی بر روی کشتی‌ها، جلوگیری از انتشار مواد نفتی به دریا، عدم دفع زباله و فاضلاب کشتی، و تعهد به استفاده از سوخت کم سولفور به منظور جلوگیری از آلودگی مدنظر قرار می‌گیرد.

عضو هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به دستاوردها و اقداماتی که شامل گسترش همکاری با سایر کشورها در زمینه شناسایی گواهینامه دریانوردان و انعقاد تفاهمنامه با کشورهای هند و سوریه می‌شود، وی اظهار کرد: «برای افزایش ظرفیت فراگیران حرفه دریانوردی، مذاکرات، بازدیدها، پیگیری‌ها و برگزاری جلسات مکرر

◀ مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد با حضور مدیرعامل و اعضای هیات عامل سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران کل بنادر کشور، مقامات کشوری و لشکری، مدیران ارشد ارگان‌های دریایی، فعالان صنعت حمل و نقل دریایی و دریانوردان نمونه با شعار «مشارکت موثر دریانوردان در حفظ محیط زیست دریایی» برگزار شد. در ادامه مراسم، مجید علی‌نازی، عضو هیات عامل و معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به ایراد سخنرانی پرداخت.

وی در حضور حضور مدیران ارشد ارگان‌های دریایی کشور، مسئولان نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و دریانوردان، با اشاره به نقش دریانوردان به عنوان عنصری حیاتی و تاثیرگذار در صنعت دریانوردی گفت: با توجه به اینکه بیش از ۸۵ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌گیرد و به علت همجواری ایران با خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، اهمیت حمل‌ونقل دریایی بر کسی پوشیده نیست.

علی‌نازی به شعار سال جاری آیمو که «مارپل در پنجاه سالگی، تعهدات ما ادامه دارد» است، اشاره کرد و توضیح داد: در این خصوص، شعار روز جهانی دریانوردی با عنوان «مشارکت موثر دریانوردان در حفاظت از محیط زیست



مشارکت و همکاری تمامی نهادهای دولتی ذی ربط از جمله وزارت امور خارجه، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، پلیس مهاجرت و سازمان های مردم نهاد، به ویژه انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران و اتحادیه مالکان کشتی های ایران به طور مستمر، پیگیر مطالبات و حقوق دریانوردان حتی در ساعات غیر اداری و روزهای تعطیل است.

در این مراسم اداره کل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی با هدف تحقق دولت الکترونیک و به منظور ارتقای رضایت دریانوردان، سامانه جامع امور دریانوردان (ناد) جهت ارائه خدمات آنلاین به دریانوردان در بستر الکترونیک (را با طراحی کاملاً اختصاصی رونمایی کرد.

سامانه ناد با قابلیت نصب بر روی گوشی های همراه با سیستم عامل اندروید، تبلت و لپ تاپ، و قابل استفاده در هر زمان و مکانی طراحی شده است. اپلیکیشن موبایل ناد امکانات متنوعی را ارائه می دهد؛ از جمله: ثبت نام در آزمون های شایستگی دریانوردی، ثبت درخواست صدور اسناد دریانوردی، استعلام گواهی نامه ها، آدرس یابی پزشکان معتمد و مراکز آموزش دریانوردی.

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که در آیین روز جهانی دریانورد سخن می گفت، با اشاره به اینکه در سال ۱۴۰۱، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق به رکورد جدیدی در درآمدزایی شده است، افزود: با توجه به اینکه در سال گذشته، نرخ حمل و نقل دریایی در سراسر جهان مناسب بود، در سه ماهه اول امسال تعرفه ها کاهش یافته و در نتیجه درآمدها نیز کاهش یافته است.

با مسئولان وزارت آموزش و پرورش و مدیران منطقه ای و محلی صورت گرفته است. همچنین به منظور اعطای مجوز به هنرستان ها و دانشکده های فنی و حرفه ای دریانوردی. همچنین، طرح مطالعاتی برای ارتقای اثربخشی دوره های آموزشی با بهره گیری از فناوری های روز دنیا نیز در حال اجرا می باشد.»

علی نازی در ادامه افزود داد: در سال های گذشته، تلاش های گسترده و مناسبی به منظور رفاه حال دریانوردان در جهت تحقق دولت الکترونیک انجام شده است، و امروز نیز شاهد رونمایی از برنامه (اپلیکیشن) و وب سایت همراه دریانوردان با عنوان نرم افزار اینترنتی دریانوردان (ناد) خواهیم بود. این نرم افزار و وب سایت، علاوه بر کاهش هزینه های دریانوردان، تأثیر قابل توجهی در تکمیل و ارج نهادن به این گروه زحمتکش و عزیز خواهد داشت.

وی بیان کرد: در راستای تحقق هر چه بیشتر اهداف دولت الکترونیک و رضایتمندی دریانوردان عزیز، در آینده پروژه های الکترونیکی دیگری نیز از جمله صدور اسناد الکترونیکی دریانوردان اجرا خواهد شد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اهمیت حقوق دریانوردان، بیان کرد: این سازمان با برخورداری از واحد کار دریایی در ستاد و بنادر و در راستای اجرای مقاوله نامه کار دریایی (MLC)، تلاش و پیگیری موثری را در زمینه پرداخت حقوق، بازگشت دریانوردان زمین گیر به میهن و رسیدگی به شکایات آنها انجام داده است. علی نازی در پایان اظهار داشت: سازمان بنادر با



دانست و در ادامه بیان نمود: کمبود نیرو در این بخش می‌تواند برای کشور آسیب‌زا باشد. به همین دلیل، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اقدامات مؤثری را برای جذب و آموزش جوانان واجد شرایط در نظر گرفته است که یکی از اقدامات مهم این گروه، جذب ۴۰۰ دانشجوی دریانوردی در طول سال ۱۴۰۱ بوده است.

مدرس خیابانی، تعداد دانشجویانی که توسط گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در رشته‌های مختلف دریانوردی جذب شده‌اند را ۳۲۰ نفر اعلام کرد و اظهار داشت: ما امکاناتی را فراهم آورده‌ایم که دانشجویان بتوانند برای گذراندن دوره کارورزی خود روی شناورهای گروه حضور یابند. در این راستا، ۱۸۰ نفر از دانشجویان به کشتی‌های گروه اعزام شده‌اند و این فرآیند در طول سال جاری نیز ادامه خواهد یافت.

سخنران بعدی مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد، امیر دریادار بابک بلوچ، معاون هماهنگ‌کننده نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران بود.

وی از ساخت زیردریایی‌های فوق سنگین و اضافه شدن آن به نیروی دریایی راهبردی ارتش، خبر داد و بیان داشت: فرآیند ساخت و توسعه تجهیزات دریایی همچنان در حال ادامه است و در آینده‌ای نزدیک، زیردریایی‌های فوق سنگین به نیروی دریایی ارتش اضافه خواهند شد. معاون هماهنگ‌کننده نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به عملیات موفق و مقتدرانه ناوگروه ۸۶ ارتش جمهوری اسلامی ایران در

با این وجود، حجم جابجایی در مقایسه با همان دوره و مدت زمان مشابه در سال قبل، با یک رشد ۲۰ درصدی مواجه شده است.

محمدرضا مدرس خیابانی با اشاره به راهبرد مشخص شده توسط مقام معظم رهبری و تکلیف ایشان در نامگذاری سال جاری به رونق تولید، بیان کرد: گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با توجه به درآمد مناسبی که در سال گذشته به دست آورده است، برنامه‌ریزی برای نوسازی و بهسازی ناوگان و بهبود هرچه بیشتر وضعیت منابع انسانی را در دستور کار قرار داده است.

وی از جمله دستاوردهای گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر را تبدیل شدن این گروه به یک شرکت لجستیکی عنوان و یادآور شد کرد: گروه کشتیرانی در حال حاضر به عنوان یک شرکت لجستیکی و چندوجهی قادر است کالاها را از شرق دور تا آسیای میانه و روسیه از طریق مسیر شمال-جنوب جابه‌جا کند.

مدرس خیابانی به سفر اخیر رئیس‌جمهور به آمریکای لاتین و ونزوئلا اشاره و اظهار کرد: در این سفر با اقتدار و افتخار، مطرح شد که تولیدات ایرانی به دورترین نقاط این قاره رسیده است. این دستاورد ارزشمند با همت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و دریانوردان سرفراز آن، همزمان برقراری خطوط منظم کشتیرانی به قاره آمریکای لاتین تحقق یافته است.

مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، دریانوردی را به عنوان یک شغل ارزشمند و راهبردی



و افتخار آفرین است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین اظهار داشت: در خصوص فعالیت‌های کمیته ملی هیدروگرافی، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و سازمان شیلات جمهوری اسلامی ایران، خوشبختانه همه ارگان‌های دریایی در حال انجام فعالیت هستند و بر اساس برنامه‌های تعیین شده خود پیش می‌روند.

صفایی با تأکید بر مواضع مقام معظم رهبری در حوزه اقتصاد دریامحور، عنوان کرد: بحث حکمرانی دریایی مطرح است و خوشبختانه در سطح ملی به آن توجه شده و سازمان بنادر به عنوان دبیرخانه این کارگروه زیر نظر معاون اول رییس جمهور کار خود را پیش می‌برد تا تمامی ارگان‌های دریایی که جمعیت ساز هستند دور هم جمع شوند و در سطح کلان و عملیاتی فعالیت‌ها را به صورت موثر پیش ببریم. صفایی با تأکید بر مواضع مقام معظم رهبری در حوزه اقتصاد دریایی، بیان کرد: موضوع حکمرانی دریایی در حال حاضر مورد بحث و بررسی قرار دارد و خوشبختانه در سطح ملی به آن توجه شده است. سازمان بنادر نیز به عنوان دبیرخانه این کارگروه تحت نظارت معاون اول رییس جمهور در حال انجام وظایف خود می‌باشد تا تمامی ارگان‌های دریایی که جمعیت ساز هستند، دور هم جمع شوند و در سطح کلان و عملیاتی فعالیت‌ها را به صورت موثر پیش ببریم. وی در پایان ابراز امیدواری کرد دریانوردان به عنوان خط مقدم حمل و نقل دریایی همواره سلامت باشند و خانواده آن‌ها که به دلیل دوری عضو خانواده خود سختی‌های بسیاری را متحمل می‌شوند در صحت زندگی کنند و عاقبت بخیر باشند.

در ب مراسم گرامیداشت روز جهانی دریانورد از فرماندهان ناوگروه ۸۶ نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران، نیز تجلیل و قدردانی به عمل آمد.

در بخش پایانی این مراسم، از ۳۹ دریانورد نمونه سال ۱۴۰۲ با اهدای لوح سپاس، به ویژه از دو تن از دریانوردان شاخص انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران (کاپیتان مهدی کرمی و کاپیتان حامد کاوه) تجلیل و قدردانی شد.

منبع: سی نیوز



پیمودن دور دنیا با ناوشکن تمام ایرانی «دنا» و ناوبندر «مُکران» اظهار داشت: این عملیات به عنوان یک افتخار بی‌نظیر و راهبردی در راستای تحقق توصیه‌های رهبر معظم انقلاب اسلامی برای بهره‌برداری از فرصت‌ها و ظرفیت‌های عظیم دریا، به منظور تقویت قدرت دفاعی و تقویت دیپلماسی دفاعی، احیا و توانمندسازی قدرت دریایی ایران عزیز به دست آمده است.

وی با اشاره تلاش استکبار جهانی برای مهار و عقب نگه داشتن اقتصاد دریایی کشور در سال‌های گذشته، تأکید کرد: امروز با حضور مقتدرانه نیروهای دریایی ارتش و سپاه، به همراه نیروهای همیشه هوشیار مرزبانی، چتر امنیت کلیه ناوگان دریایی کشور حاکم شده است.

امیردادار بلوچ، با اشاره به ماموریت انجام شده توسط ناوگروه ۸۶ ارتش در سفر به دور دنیا، بیان کرد: این ماموریت یک پیام برای ایران و جهان به ارمغان آورده است که دیگر هیچ نقطه‌ای در دریاها و اقیانوس‌ها از دسترس نیروهای دریایی ایران دور نیست و امکان تأمین امنیت برای کشتیرانی تجاری ایران در هر نقطه‌ای از جهان فراهم شده است. یکی از برنامه‌های متنوع این مراسم، اجرای موسیقی سنتی بوشهری توسط گروه لیان بود که در دو سبک موسیقی بوشهری و خوزستانی برنامه مفرحی اجرا گردید و مورد تشویق حاضرین قرار گرفت. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان آخرین سخنران رویداد گرامیداشت روز جهانی دریانورد، اظهار داشت: مباحث دریایی کشور در دو سطح پیگیری می‌شود و ارگان‌های دریایی بر اساس یک هماهنگی کامل و با توجه به برنامه‌های هر مجموعه، فعالیت‌ها را پیش می‌برند. علی‌اکبر صفایی با بیان اینکه دریانوردان ایرانی با رعایت قوانین بین‌المللی در حال فعالیت هستند، اظهار داشت: کشتی‌های جمهوری اسلامی در تمامی نقاط دنیا حضور پیدا می‌کنند که در عمل کار بسیار سختی است. وی ادامه داد: شناورهای خدماتی در صنایع نفتی، فراساحل و صنایع بندری در حال انجام فعالیت هستند و بیشتر این فعالیت‌ها توسط بخش خصوصی صورت می‌گیرد که در این زمینه عهده‌دار اقدامات



پذیرش کشتی‌های ایرانی در بنادر مشروط به مجوز اوفک نیست

صراحتاً با موضوع مطرح‌شده درباره «پذیرش کشتی‌های ایرانی در همه بنادر مشروط به مجوز اوفک است» مخالفت کرد و جامعیت این مفهوم را که همه بنادر دنیا کشتی‌های با پرچم ایران را تحریم کرده‌اند، رد کرد و گفت که تا امروز هیچ تحریم صریحی برای ممنوعیت پهلودهی و ارائه سرویس به کشتی‌های تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران وجود نداشته است. ما تاکنون چنین تحریمی چه یک‌جانبه از سوی آمریکا و چه تحریم‌های ضدبشری از سوی اتحادیه اروپا نداشتیم.

پل‌مه با بیان اینکه شرکت‌های کشتیرانی ایرانی هم به‌صورت مطلق تحت تحریم نیستند، تصریح کرد: «ما دو شرکت کشتیرانی ایرانی بیشتر نداریم که تحریم شده‌اند و شناورها با نام تحریم می‌شوند که عمدتاً شناورهای تانکر هستند که در این موارد هم با مدیریت هوشمندانه موفق به بی‌اثر کردن تحریم‌ها شده‌ایم.»

هند هم امکان تردد در همه بنادر را نداریم چراکه همه بنادر این کشور برای تردد کشتی‌های کشورمان مجوز دریافت نکرده‌اند.

پذیرش کشتی‌های ایرانی در بنادر مشروط به مجوز اوفک نیست

در ادامه این اظهارنظرها، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران این سخنان را نقد کرد و به خبرنگار ترابران گفت: «یک اظهارنظر ناقص درباره پذیرش کشتی‌های ایرانی در بنادر کشورهای دیگر منجر به ایجاد ابهام و حاشیه‌سازی در فضای کسب‌وکاری داخلی و حتی بین‌المللی می‌شود. اگر قرار به گفتن واقعیت‌ها باشد، نباید واقعیات را تغییر داد یا مشکلات را با سیاه‌نمایی عنوان کرد؛ زیرا ذکر کردن صرفاً نقایص بدون ارائه راهکار هیچ کمکی به حل مشکلات کشور نمی‌کند.»

به این ترتیب، دکتر مسعود پل‌مه

مصاحبه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره اجازه پذیرش کشتی‌های ایرانی از اوفک

چندی پیش، عضو هیئت‌مدیره کانون موسسات حمل‌ونقل با یادآوری اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تحریم است گفته بود که همه بنادر برای پذیرش کشتی‌های ایرانی باید از اوفک آمریکا اجازه بگیرند.

او گفته بود که وضعیت کشتی‌های ایرانی تقریباً در همه بنادر دنیا در همین حالت قرار دارد. واقعیت این است که عمده کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران پارک شده‌اند، فعالیت‌های ندارند و متوقف هستند، البته برخی از کشورها مانند هند، آفریقای جنوبی و چند کشور دیگر مجوزهایی برای پذیرش کشتی‌های ایرانی گرفته‌اند و این مسیرها تردهایی انجام می‌شود اما باید توجه داشت در همین کشور

شرکت‌های چندملیتی ریسک و خطر معامله با ایران را نمی‌پذیرند

او با تاکید بر اینکه کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی تحت مالکیت و پرچم جمهوری اسلامی ایرانی به‌طور مطلق شامل تحریم‌ها نیستند، دلیل عدم پذیرش کشتی‌های ایرانی در برخی بنادر را چندملیتی بودن پورت‌اپراتور آن بنادر دانست و خاطرنشان کرد: «در چنین بنادری معمولاً سهام غالب در اختیار سهامداران کشورهای مدافع تحریم‌ها است که برای حفظ منافع مالی خود، جانب احتیاط را رعایت می‌کند و به دلیل برخورداری از بلوک مدیریتی مجوز پهلودهی به بعضی شناورهای ایرانی را نمی‌دهند.»

پل‌مه تصریح کرد: «دلیل اصلی رفتار آن پورت‌اپراتور نیز عدم دسترسی ایران به سوئیفت بین‌المللی و ممکن نبودن تراکنش مالی است.» او با بیان اینکه در چنین شرایطی، معمولاً شرکت‌های چندملیتی ریسک و خطر معامله با ایران را نمی‌پذیرند، اضافه کرد: «باتوجه به عدم دسترسی ایران به سوئیفت بین‌المللی، برای دریافت سرویس، ارائه خدمات و پرداخت وجوه مورد معامله باید سختی بسیاری را متحمل شد که این امر منجر به ایجاد گلوگاه برای شرکت‌های کشتیرانی و کشتی‌های ایرانی می‌شود. در نتیجه یک شرکت چندملیتی زیر بار ریسک این مخاطرات نمی‌رود.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: «ما حتی با کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس اعم از کویت، عربستان، قطر، بحرین، امارات و عمان با وجود ارتباطات گسترده این کشورها با آمریکا، مراوده خوبی در حوزه کشتیرانی داریم و همه کشتی‌های تحت پرچم ایران امکان ورود و پهلوگیری در بنادر آنها را دارند.» او درباره ارتباط با بنادر چین گفت:

«از بین همه بنادر کشور چین، کشتی‌های تنها یک شرکت ایرانی فقط در دو بندر به‌دلیل چندملیتی بودن پورت‌اپراتور آنها امکان ورود ندارند، اما در هیچ یک از بنادر دیگر این کشور چنین مشکلی وجود ندارد.» دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، بیان یک اظهارنظر ناقص درباره پذیرش کشتی‌های ایرانی در بنادر کشورهای دیگر منجر به ایجاد ابهام و حاشیه‌سازی در فضای کسب‌وکاری داخلی و حتی بین‌المللی دانست و تاکید کرد: «اگر قرار به گفتن واقعیات‌ها باشد، نباید واقعیات را تغییر داد و یا مشکلات را با سیاه‌نمایی عنوان کرد؛ زیرا ذکر کردن صرفاً نقایص بدون ارائه راهکار هیچ کمکی به حل مشکلات کشور نمی‌کند.»

پل‌مه معتقد است که باوجود نواقص، سختی‌ها و گلوگاه‌های موجود در حوزه دریایی، در حال حاضر به‌دلیل مدیریت شایسته توامان بخش خصوصی و دولتی، ما هیچ مشکلی در فعالیت‌های بندری و دریایی نداریم.

وقتی سوئیفت مانع می‌شود

او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه آیا کشتی‌های ایرانی امکان استفاده بیمه‌های بین‌المللی و یا خدمات موسسات معتبر رده‌بندی عضو آیاکس را دارند؟ توضیح داد: «در این مورد هم هیچ قانون مطلق وجود ندارد که شرکت‌های عضو آیاکس به‌عنوان یک مجموعه بین‌المللی و با اعتبار بالا به کشتی‌های ایرانی خدمات بیمه‌ای ارائه ندهند.»

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به مشکلات انتقال پول بر پایه دلار، تصریح کرد: «اگر هزینه بر مبنای پول ملی کشور طرف معامله باشد، ما هیچ مشکلی در جابه‌جایی نداریم، اما

برای جابه‌جایی دلار به‌دلیل نبود دسترسی به سوئیفت در ایران، تنها برخی موسسات بیمه‌ای و رده‌بندی از ارائه خدمات مستقیم به شرکت‌های کشتیرانی ایرانی خودداری می‌کنند.» او با بیان اینکه شرکت‌های بیمه‌ای ایران از اعتبار و تخصص لازم برای ارائه خدمات این حوزه به کشتی‌ها برخوردار هستند، یادآور شد: «بنابراین مالکان کشتی‌های ایرانی از حفظ سرمایه‌های خود در دریا برای استیفای حقوق و پوشش مسئولیت‌های حرفه‌ای خود نسبت به شرکت‌های ایرانی طیب‌خاطر داشته باشند.»

تحریم‌ها در تغییر پرچم بی‌تاثیر نبود

پل‌مه در توضیح تغییر پرچم کشتی‌های ایرانی در شرایط تحریم قبل از برجام و علت این امر، اذعان کرد: «شاید چنین اقدامی یک توضیح مشخص نداشته باشد اما در برخی موارد، قاعده‌ای بین‌المللی وجود دارد که فعالیت با کشتی الزاماً نباید تحت پرچم کشور مالک آن باشد چراکه بسیاری از کشورها برای جلب درآمد تجاری، قوانین و آیین‌نامه‌های سهل‌گیرانه‌ای را برای جذب کشتی‌ها وضع می‌کنند که این امر به‌دلیل ایجاد جذابیت برای مالکان کشتی، گاهی باعث فعالیت کشتی با تغییر پرچم در چرخه فعالیت‌های دریایی با صلاح‌دید مالکان می‌شود.» او در پاسخ به این پرسش که آیا تحریم‌ها هم تاثیری در اتخاذ این تصمیم و تغییر پرچم دارد؟ خاطرنشان کرد: «جواب این پرسش مطلق نیست، اما قطعاً تحریم‌ها هم در بروز چنین اتفاقی بی‌تاثیر نبوده است، بنابراین برخی مدیران برای تسهیل فعالیت‌های خود چنین تصمیمی را اتخاذ می‌کنند.»

منبع: ماهنامه ترابران

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی: ایجاد بنادر کارآمد، ایمن و پویا از اهداف اصلی سازمان بنادر است

اپراتور نقش اصلی را در هندلینگ کالا در بنادر انجام می دهند را اینجا مطرح کنیم.

به دنبال این هستیم که بندری کارآمد، ایمن و پویا داشته باشیم که جزو اهداف اصلی ماست. یکی از موضوعاتی که به امید خدا در سال آینده در پیش رو خواهیم داشت، ممیزی اجباری سازمان بنادر و فعالیت‌های مرتبط با بخش بندری و دریایی است. در همین راستا برنامه ریزی شده که این موضوع به سمع و اطلاع دست اندرکاران این صنعت رسانده شود و آنها هم خودشان را آماده کنند که برای این ممیزی هم امیدواریم سربلند بیرون بیایم.

با توجه به اهمیت حمل و نقل و زنجیره تامین کالا و جایگاه خاصی که بنادر در زنجیره تامین کالا دارند لازم بود که بخشی از برنامه هایی که ما در دست اجرا و یا برنامه ریزی برای اجرا داریم را با تمامی دست اندرکاران بخش بندری در میان بگذاریم. در همین راستا به دنبال این هستیم که اتفاقات خوبی که در سازمان بنادر افتاده از جمله تدوین آیین نامه امور شرکت های کارگزاری دریایی و بندری که منجر به توسعه فضای کسب و کار می شود و همچنین در بخش آموزش لجستیک اقداماتی که در راستای ارتقاء آموزش و در واقع کسانی که به عنوان

◀ در همایش ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری فرصت مهمی پیش آمد تا در این باره با کارشناسان، متخصصین، صاحب نظران و مسئولان متولی گفت‌وگو و تبادل نظر کنیم. در ادامه دعوت می‌کنیم تا گفت‌وگوهای کوتاهی که در این خصوص تهیه شده را بخوانید.

برنامه ها و اقدامات مهم سازمان بنادر در زمینه ارتقاء ایمنی و استانداردسازی عملیات بندری چیست؟





کاهش پیدا کرده و ۴۷ درصد از حوادثی که عواقب و نتایج شدید داشتند، در بنادر حذف شده و خوشبختانه بر اساس شاخص های ایمنی عملیات بندری، بنادر ما نسبت به سال گذشته ۲۲ درصد ارتقا و بهبود وضعیت داشتیم.

به نظر شما دستاوردها و هدف همایش ارتقاء ایمنی و استانداردهای عملیات بندری چه خواهد بود؟

یکی از برنامه هایی که در راستای توسعه فرهنگ ایمنی در جامعه بندری و دریایی از طریق مدیریت HSE و اداره کل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی برنامه ریزی شده است، برگزاری نشست ها، گردهمایی ها و همایش های تخصصی و عمومی با حضور و مشارکت مدیران، کارشناسان هم از بخش بنادر و هم از بخش شرکت های خصوصی است تا بتوانیم در طی این همایش ها هم اهداف، اقدامات و انتظارات را به هم منتقل

زیست، اقدامات متعددی متصور هست که با تمرکز بر بخش خصوصی و فعالیت HSE شرکت های خصوصی قرار هست که انشاءالله وضعیت ایمنی بنادر ارتقا پیدا کند. تاکید ما بر کنترل، حذف و یا به صفر رساندن حوادث انسانی ناشی از کار با انجام مدیریت و ارزیابی ریسک، برگزاری دوره های آموزشی تخصصی در زمینه های مختلف HSE و همچنین ارزیابی شرکت های خصوصی از منظر شاخص های ایمنی، بهداشت و محیط زیست در سال ۱۴۰۲ به عنوان یکی از مهم ترین اهداف است.

در نتیجه اقداماتی که طی یکسال اخیر انجام شده، مفتخریم عنوان و اعلام کنیم که کل بنادر کشور نسبت به سال گذشته بنادر ایمن تری شدند و آمار و ارقام ناشی و حاکی از این است که ما حدوداً ۲۴ درصد از حوادث انسانی به وقوع پیوسته در بنادر را حذف کردیم و کاهش دادیم. ۱۳ درصد حوادث آتش سوزی

طبیعتاً تا الآن همکاری خوب بوده ولی نیاز هست که از طریق آموزش و همفکری زمینه موفقیت بیشتر در این خصوص را ما بیشتر فراهم کنیم.

مدیر HSE سازمان بنادر و دریانوردی:

حذف ۴۷ درصدی حوادث شدید در بنادر کشور

مهم ترین اقدامات حوزه HSE در بنادر برای نگهداری و حمل کالاهای خطرناک چیست؟

مدیریت HSE سازمان بنادر به عنوان متولی امور ایمنی، بهداشت و محیط زیست کلیه بنادر و شرکت های خصوصی فعال در بنادر اقدامات، اهداف، انتظارات و نقشه راهی را بویژه برای سال ۱۴۰۲ تدوین کرده که از طریق یک منشور راهبردی و از طریق مکاتبات رسمی به کل بنادر ابلاغ کرده و بزودی هم بصورت یک جلد کتاب در اختیار بنادر و شرکت های خصوصی قرار می گیرد.

در زمینه ایمنی، بهداشت و محیط

مشاغل بندری است و مهارت های این مشاغل؛ بدین منظور که اگر هر استاندارد را بخواهیم پیاده سازی کنیم، زیر بنای اصلی آن کارکنان بندری هستند که بدون آموزش و مهارت های استاندارد این موضوع میسر نخواهد بود.

به نظر شما نقش سازمان بنادر در تدوین استانداردهای ملی ایمنی و HSE چیست؟

روال حفظ ایمنی در دریا و بندر بسیار نهادینه شده است. به این شکل که سازمان های جهانی دریانوردی و بندری درگام اول، استانداردهای بین المللی در این حوزه را مدون می کنند و بعد استانداردهای ملی نوشته می شود و برای اجرا و اعمال آنها و گواهی روال تضمین ایمنی، این کار به موسسات رده بندی سپرده می شود. سایر شرکت ها عملکردشان در حوزه ایمنی، HSE و یا سایر شقوق دیگر ایمنی از طریق این موسسات رده بندی پایش، کنترل و گواهی می شود. در ایران به نوعی در حال حاضر خود سازمان بنادر و دریانوردی هم متولی قانونگذاری و استانداردسازی و هم متولی هدایت، نظارت و اعمال و گواهی HSE برای شرکت هایی که در امور بندری فعالیت می کنند هست. گرچه سازمان بنادر و دریانوردی باقوت و کیفیت بسیار بالایی در حال انجام این کار هست ولی به نظرم بایستی ما نیز همپای معیار و قاعده جهانی، وظیفه اعمال استانداردها، کنترل، پایش و گواهی HSE در بنادر و سایر شقوق ایمنی در بنادر را به موسسات رده بندی واگذار کنیم.

منبع: سی نیوز

بحث استانداردسازی، آموزش و مشاغل بندری چه اندازه اهمیت دارد؟

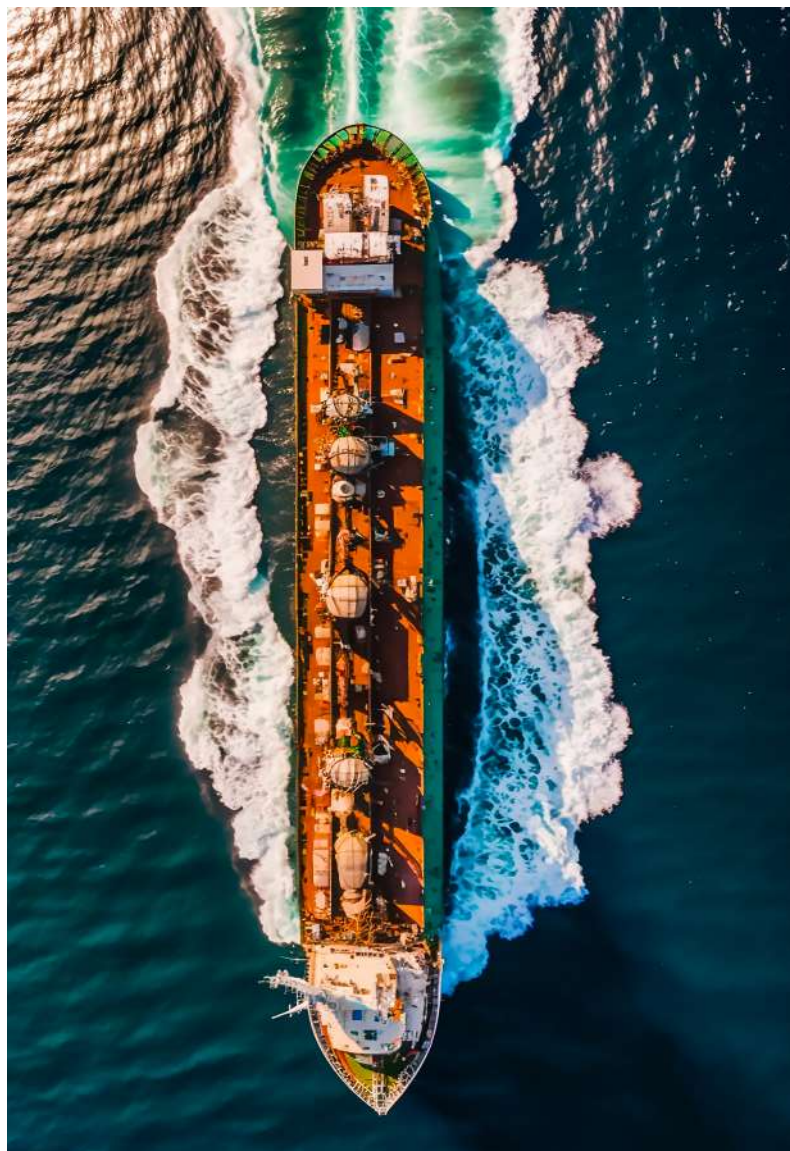
ماموریت اصلی موسسه رده بندی ایرانیان، حفظ ارتقای ایمنی در کلیه حوزه های کاری بندری، دریایی، فراساحلی و سایر شقوق و حوزه های صنعتی است. با این ماموریت نقش اساسی که در واقع چنین همایشی می تواند برگزار کند، آگاه سازی، حساس سازی و تبادل اطلاعات و استانداردهای بروز ایمنی هست.

آن چیزی را که به نظرم می رسد زمانش فرا رسیده که ما خیلی در حوزه عملیات های بندری به آن فکر کنیم، بحث استانداردسازی، آموزش و

کنیم و هم فرصتی پیش بیاید که گروه های هدف از جامعه بندری و دریایی با موضوعات تخصصی و نقشه راه سازمان بنادر بیشتر آشنا بشوند.

قطعا این دست از همایش ها و نشست ها در همین امسال و سال های آینده ادامه و تداوم خواهد داشت تا ما هرچه بیشتر بتوانیم در بدنه جامعه بندری و دریایی این آگاهی را ایجاد و فرهنگ ایمنی را نهادینه کنیم تا بنادر ایمن تری داشته باشیم.

مدیر عامل موسسه رده بندی ایرانیان: ضرورت واگذاری وظیفه اعمال استانداردها و اعطای گواهی HSE در بنادر به موسسات رده بندی





بیمه پاساژگاد

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
همکاری بیمه پاساژگاد 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
- پوشش خسارت‌های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

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: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ - فاکس: 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: 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

■ دبیر تحریریه: سید ابوالفضل جعفری نژاد

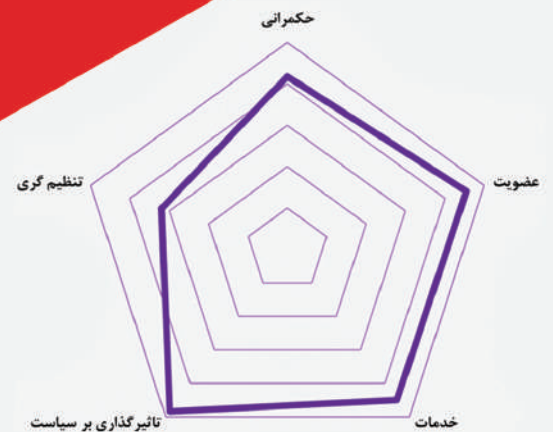
■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی

گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های 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