بایندُر

BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

- ماهنامه دیجیتال
- یکشنبه ۳ آبان ۱۴۰۵
- ۱۵ جمادی الاول ۱۴۴۸
- ۲۶ اکتبر ۲۰۲۶
- شماره ۹۵
- ۲۰ صفحه



میراث‌داران دریا

از میراث پیشکسوتان تا افتخارآفرینان حمل‌ونقل؛

روایت هفتادوسومین سالگرد تاسیس انجمن کشتیرانی

www.sadt.ir
www.seanews.ir

صفحه ۲



از میراث پیشکسوتان تا افتخارآفرینان حمل‌ونقل؛ روایت هفتادوسومین سالگرد انجمن کشتیرانی

هفتادوسومین فصل از یک میراث ماندگار

بایندر آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، هم‌زمان با برگزاری مجمع عمومی سالیانه، اعطای جایزه ملی بهره‌وری بایندر و رونمایی و اعطاء مجموعه «دیباچه پیشکسوتان» تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران ، با حضور جمعی از مقامات کشوری، مدیران ارشد، فعالان اقتصادی و پیشکسوتان صنعت حمل‌ونقل کشور در تهران برگزار شد. به گزارش بایندر، این مراسم روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در سالن کوه نور هتل پارسیان اوین برگزار شد و بخش‌های مختلف آن به مرور هفت دهه فعالیت صنفی و تخصصی انجمن، تقدیر از فعالان حوزه حمل‌ونقل، پاسداشت پیشکسوتان و توجه به جایگاه بهره‌وری در توسعه این صنعت اختصاص داشت.

پاسداشت هفتادوسومین سال فعالیت انجمن کشتیرانی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران که فعالیت خود را از سال ۱۳۳۲ آغاز کرده، امسال هفتادوسومین سال تأسیس خود را پشت سر گذاشت. این تشکل اقتصادی طی بیش از هفت دهه فعالیت، در پیگیری مطالبات صنفی، توسعه همکاری‌های تخصصی و ایجاد ارتباط میان فعالان بخش خصوصی و نهادهای تصمیم‌گیر حوزه دریایی و بندری نقش‌آفرینی کرده است.

برگزاری آیین سالگرد تأسیس انجمن، فرصتی برای گردهمایی مدیران و فعالان صنعت حمل‌ونقل و مرور مسیر فعالیت یکی از باسابقه‌ترین تشکل‌های اقتصادی کشور فراهم کرد.

اعطای جایزه ملی بهره‌وری بایندر در تمام شقوق حمل‌ونقل

یکی از بخش‌های اصلی این مراسم، آیین اعطای احکام و تندیس جایزه ملی بهره‌وری بایندر بود که با هدف ترویج فرهنگ بهره‌وری، شناسایی عملکردهای شاخص و تقدیر از مجموعه‌های فعال در حوزه‌های مختلف حمل‌ونقل برگزار شد. در این آیین، برگزیدگان حوزه‌های مختلف از جمله کشتیرانی، خدمات دریایی و بندری، حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل ریلی، حمل‌ونقل بین‌المللی و صنایع وابسته مورد تقدیر قرار گرفتند و هفت مجموعه موفق به دریافت تندیس زرین جایزه ملی بهره‌وری بایندر شدند.

این جایزه با نام شهید دریادار غلامعلی بایندر نام‌گذاری شده و دامنه آن تمامی شقوق حمل‌ونقل را در بر می‌گیرد.

رونمایی از «دیباچه پیشکسوتان» و پاسداشت تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران

بخش دیگری از مراسم به رونمایی از مجموعه «دیباچه پیشکسوتان» اختصاص داشت؛ اثری با محوریت ثبت و ماندگار کردن تاریخ شفاهی صنعت کشتیرانی ایران که با هدف حفظ تجربه‌ها، خاطرات و روایت‌های فعالان باسابقه این صنعت تهیه شده است. در جریان این آیین، به جمعی از پیشکسوتان صنعت کشتیرانی در چارچوب لوح های فشرده به ایشان اعطاء شد. این اقدام با هدف حفظ میراث حرفه‌ای صنعت کشتیرانی و انتقال تجربه‌های ارزشمند نسل‌های گذشته به نسل‌های آینده صورت گرفته است.

برگزاری مجمع عمومی سالیانه انجمن

هم‌زمان با مراسم سالگرد تأسیس، مجمع عمومی سالیانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز با حضور اعضای این تشکل برگزار شد. در این بخش، موضوعات مرتبط با فعالیت‌های سالیانه انجمن و امور تشکیلاتی آن در چارچوب دستور جلسه مجمع مورد بررسی قرار گرفت.

گردهمایی فعالان صنعت حمل‌ونقل و لجستیک در هفتادوسومین سال فعالیت انجمن

مراسم امسال با حضور نمایندگان بخش‌های مختلف صنعت حمل‌ونقل و لجستیک برگزار شد و زمینه‌ای برای دیدار و تعامل مدیران، فعالان اقتصادی، مسئولان و پیشکسوتان این حوزه فراهم آورد. برگزاری هم‌زمان چهار رویداد مجمع عمومی، پاسداشت سالگرد تأسیس، اعطای جایزه ملی بهره‌وری بایندر و رونمایی از دیباچه پیشکسوتان، از ویژگی‌های این دوره مراسم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بود. این رویداد با تقدیر از برگزیدگان جایزه ملی بهره‌وری بایندر و تجلیل از پیشکسوتان صنعت کشتیرانی به کار خود پایان داد.



برترین تشکل اقتصادی ایران

کسب مجدد رتبه +A برای دومین دوره متوالی توسط تشکل ملی کشتیرانی
وخدمات وابسته ایران در ارزیابی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن وکشاورزی ایران

وضعیت تشکل در مولفه های رتبه بندی

حکمرانی: **توسعه یافته**

عضویت: **سرآمد**

خدمات: **سرآمد**

تاثیرگذاری بر سیاست: **سرآمد**

تنظیم‌گری: **توسعه یافته**

رتبه نهایی: **+A**



seanews.ir

Shipping Association of IRAN

www.saoi.ir
www.seanews.ir

BAYANDOR DIGITAL MAGAZINE

shipping.iran@ www.saoi.ir info@saoi.ir ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴ ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

تجلیل از هفت شرکت برگزیده در آیین اعطای جایزه ملی بهره‌وری بایندر

بر بلندای بهره‌وری صنعت حمل‌ونقل و لجستیک ایران

بایندر به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ، در آیین اعطای جایزه ملی بهره وری بایندر که هم زمان با پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد، هفت شرکت فعال در بخش‌های مختلف صنعت حمل‌ونقل و لجستیکی کشور موفق به دریافت تندیس زرین این جایزه شدند. این مراسم روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در هتل پارسیان اوین تهران برگزار شد و طی آن، شرکت‌های برگزیده در حوزه‌های کشتیرانی، خدمات دریایی و بندری، رده‌بندی، حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل بین‌المللی، حمل‌ونقل ریلی و صنایع دریایی معرفی و تقدیر شدند.

معرفی شرکت‌های برگزیده تندیس زرین جایزه ملی بهره‌وری بایندر

بر اساس نتایج اعلام‌شده در این مراسم، هفت شرکت زیر موفق به دریافت تندیس زرین جایزه ملی بهره‌وری بایندر شدند:

شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا، به نمایندگی سعید جعفری، مدیرعامل شرکت

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به نمایندگی محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل شرکت

مؤسسه رده‌بندی ایمنی صنعت ایرانیان، به نمایندگی حسن‌رضا صفری، مدیرعامل مؤسسه

شرکت حمل‌ونقل و باربری جاده‌ای داخلی کالا صداقت بار متین، به نمایندگی ابوذر محروق، مدیرعامل شرکت

شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی سلمان ترابر توس، به نمایندگی شاهپور جمشیدون، مدیرعامل شرکت

شرکت توسعه حمل‌ونقل ریلی پارسیان، به نمایندگی سید محمدمهدی شریفی، مدیرعامل شرکت

شرکت فنی مهندسی صنعت دریایی و فناوران سیراف، به نمایندگی حسن ابراهیم پورضیائی، مدیرعامل شرکت

در جریان این آیین، احکام و تندیس‌های زرین جایزه ملی بهره‌وری بایندر به نمایندگان شرکت‌های برگزیده اهدا شد.

جایزه ملی بهره‌وری بایندر؛ توجه به بهره‌وری در تمام شقوق حمل‌ونقل

جایزه ملی بهره‌وری بایندر با نام شهید دریادار غلامعلی بایندر نام‌گذاری شده و با هدف ترویج فرهنگ بهره‌وری، شناسایی عملکردهای شاخص و تشویق بنگاه‌های اقتصادی به ارتقای کارایی در زنجیره حمل‌ونقل کشور برگزار می‌شود. دامنه این جایزه تمامی شقوق حمل‌ونقل را در بر می‌گیرد و حضور شرکت‌هایی از بخش‌های دریایی، بندری، جاده‌ای و ریلی در میان برگزیدگان این دوره، نشان‌دهنده گستردگی حوزه‌های مورد توجه آن است.















بایندر گزارش می دهد؛

رونمایی از نخستین مستند تاریخ شفاهی یک قرن کشتیرانی در ایران



بایندر نخستین مجموعه «تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران»، شامل روایت‌ها، اسناد و تصاویر تاریخی ۹۰ نفر از پیشکسوتان و چهره‌های تأثیرگذار این صنعت، در آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران رونمایی شد؛ مجموعه‌ای که با هدف ثبت بخشی از تاریخ یکصد سال اخیر کشتیرانی کشور و حفظ تجربیات نسل‌های گذشته تدوین شده است.

به گزارش سی‌نیوز، این مراسم روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در هتل پارسیان اوین تهران برگزار شد و در جریان آن، نخستین مرحله از پروژه تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران با عنوان «دیباچه پیشکسوتان» معرفی و از جمعی از پیشکسوتان این صنعت تجلیل شد.

ثبت روایت ۹۰ چهره تأثیرگذار صنعت کشتیرانی

دکتر مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، درباره این پروژه اعلام کرد که در مرحله نخست، اطلاعات مربوط به ۹۰ نفر از پیشکسوتان، فعالان باسابقه و چهره‌های تأثیرگذار صنعت کشتیرانی کشور گردآوری و مستندسازی شده است. به گفته وی، این مجموعه حاصل گفت‌وگو با افرادی از بخش‌های خصوصی و دولتی صنعت کشتیرانی است که برخی از آنان بیش از ۶۰ سال سابقه فعالیت حرفه‌ای دارند و تجربه‌های آنان بخشی از روند شکل‌گیری و توسعه کشتیرانی معاصر ایران را روایت می‌کند.

در فرآیند تهیه این مجموعه، علاوه بر ثبت خاطرات و تجربیات پیشکسوتان، اسناد، تصاویر و مدارک تاریخی مرتبط با فعالیت آنان نیز گردآوری شده و اطلاعات به‌دست‌آمده مورد بررسی و راستی‌آزمایی قرار گرفته است.

روایت یکصد سال تحولات کشتیرانی ایران

«دیباچه پیشکسوتان» با رویکردی فراتر از ثبت زندگی‌نامه افراد تهیه شده و تلاش دارد مسیر تحولات صنعت کشتیرانی ایران طی یکصد سال اخیر را از نگاه فعالانی روایت کند که در دوره‌های مختلف در این صنعت حضور داشته‌اند. بررسی روند شکل‌گیری شرکت‌های کشتیرانی، توسعه فعالیت‌های دریایی، نقش بخش خصوصی و دولتی در گسترش خدمات حمل‌ونقل و جایگاه ایران در رقابت‌های منطقه‌ای و تجارت دریایی، از محورهای مورد توجه در تدوین این مجموعه بوده است.



ثبت چنین روایت‌هایی می‌تواند در کنار اسناد رسمی، تصویری دقیق‌تر از تحولات صنعت کشتیرانی کشور ارائه دهد و تجربه‌های حرفه‌ای نسل‌هایی را حفظ کند که بخش مهمی از این تحولات را از نزدیک تجربه کرده‌اند.

پروژه‌ای که از سال ۱۴۰۲ آغاز شد

اجرای طرح «دیباچه پیشکسوتان» از اسفندماه ۱۴۰۲ با ابتکار انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران آغاز شد. این پروژه با هدف تکریم پیشکسوتان صنفی و مستندسازی زندگی حرفه‌ای، خاطرات و تجربیات فعالان باسابقه صنعت کشتیرانی شکل گرفت. در این مدت، فرآیند گفت‌وگو، گردآوری اسناد تاریخی، بررسی تصاویر و تدوین روایت‌ها دنبال شد تا نخستین بخش از این مجموعه برای رونمایی در مراسم هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن آماده شود.

رونمایی پایان کار نیست؛ تاریخ شفاهی کشتیرانی ادامه دارد

دبیر انجمن کشتیرانی با اشاره به ادامه‌دار بودن این طرح اعلام کرد که رونمایی از مجموعه حاضر به معنای پایان پروژه تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران نیست و تکمیل مراحل بعدی آن همچنان در دستور کار قرار دارد. بر اساس برنامه اعلام‌شده، با تکمیل مستندات و انتشار عمومی مجموعه، امکان استفاده پژوهشگران، فعالان اقتصادی، مدیران صنعت حمل‌ونقل و نسل‌های آینده از این روایت‌های تاریخی فراهم خواهد شد.

مسعود پل‌مه در مراسم هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی مطرح کرد؛

۱۵ سال هشدار دادیم؛ امروز دولت به همان شرکت‌های نادیده گرفته‌شده نیاز دارد



بایندر دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با انتقاد از بی‌توجهی به توانمندی شرکت‌های خصوصی حمل‌ونقل و افزایش فشارهای مالیاتی بر فعالان این حوزه، تأکید کرد که شرایط کنونی کشور، ضرورت بازنگری در رویکردهای اقتصادی دولت و استفاده از ظرفیت بخش خصوصی را بیش از گذشته آشکار کرده است. به گزارش بایندر، دکتر مسعود پل‌مه در آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، روز ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵، با اشاره به نقش شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در ارائه خدمات به کشور، خواستار به‌رسمیت‌شناختن توانمندی مجموعه‌های فعال در این صنعت شد. وی با بیان اینکه طی بیش از ۱۵ سال گذشته و در دست‌کم سه دوره دولت، بارها نسبت به ضرورت توجه به ظرفیت شرکت‌های خصوصی هشدار داده شده است، خاطرنشان کرد که بزرگی یک مجموعه لزوماً به معنای موفقیت آن نیست و نباید توانایی شرکت‌های کوچک‌تر در تأمین نیازهای کشور نادیده گرفته شود.

شرکت‌هایی که نادیده گرفته شدند، امروز به کمک اقتصاد آمده‌اند

پل مه با اشاره به شکل‌گیری شرکت‌های خصوصی کشتیرانی در سال‌های اخیر توضیح داد که برخی مجموعه‌هایی که پیش‌تر به دلیل فعالیت در قالب نمایندگی خطوط خارجی مورد انتقاد قرار می‌گرفتند، با کنار گذاشتن این نمایندگی‌ها توانستند شرکت‌های مستقل کشتیرانی تأسیس کنند. به گفته وی، این شرکت‌ها اکنون در بخش‌هایی از جنوب کشور فعالیت می‌کنند که امکان تردد کشتی‌های بزرگ در آن‌ها وجود ندارد و بخشی از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی کشور را تأمین می‌کنند. دبیر انجمن کشتیرانی با انتقاد از برخوردهای گذشته با این مجموعه‌ها، این پرسش را مطرح کرد که چرا به‌جای حمایت از شکل‌گیری و توسعه شرکت‌های خصوصی، فشارهای مالیاتی افزایش یافته و تسهیلات مورد نیاز آن‌ها فراهم نشده است؟

اقتصاد دولتی دیگر پاسخگوی شرایط کشور نیست

پل‌مه با اشاره به شرایط اقتصادی و امنیتی کشور، خواستار تغییر نگاه دولت به بخش خصوصی شد و تأکید کرد که تجربه بحران‌های اخیر نشان داده اداره اقتصاد و استمرار فعالیت‌های حیاتی کشور تنها با اتکا به ظرفیت‌های دولتی امکان‌پذیر نیست. وی با تأکید بر نیاز کشور به مشارکت فعالان اقتصادی در بخش‌های دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی، تصریح کرد که دولت برای حفظ جریان فعالیت‌های اقتصادی و خدمات حمل‌ونقل به توانمندی شرکت‌های خصوصی نیاز دارد. دبیرکل انجمن همچنین هشدار داد که بی‌توجهی به شرکت‌های خصوصی می‌تواند کشور را در شرایطی قرار دهد که برای تداوم فعالیت‌های اقتصادی، ناچار به اتکا به همان مجموعه‌هایی شود که پیش‌تر حمایت کافی از آن‌ها صورت نگرفته است.

ضرورت حمایت عملی از بخش خصوصی در شرایط بحران

پل‌مه در بخش پایانی سخنان خود، با اشاره به آسیب‌هایی که فعالان خصوصی حمل‌ونقل دریایی در جریان تنش‌های اخیر متحمل شده‌اند، بر ضرورت فراهم‌کردن شرایط ادامه فعالیت این شرکت‌ها تأکید کرد. وی همچنین به هدف قرار گرفتن شناورهای متعلق به بخش خصوصی در آب‌های خلیج فارس اشاره کرد و خواستار توجه جدی‌تر به مشکلات و مطالبات شرکت‌هایی شد که با وجود شرایط دشوار، همچنان در صنعت حمل‌ونقل کشور فعالیت می‌کنند. سخنان دبیر انجمن کشتیرانی در مراسم هفتادوسومین سالگرد تأسیس این تشکل، بر ضرورت حمایت عملی از بخش خصوصی، کاهش فشارهای اقتصادی و استفاده از ظرفیت شرکت‌های حمل‌ونقلی برای حفظ پایداری فعالیت‌های کشور متمرکز بود.

بایندر گزارش می‌دهد؛

۹ شرکت جدید به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۹ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته است.ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکتهای عضو و اطلاعات شرکتهای موصوف و راههای ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاءمراجعه نمایید . شرکت های جدید عضو:

۱-بحر پیمای کرانه های دور
۲-ماهور ناوگان دریا
۳-سپید موج آرام
٤-جهان ترابر آرشام
٥-مزدا دریا ترابر
٦-رهیاب دریا بار یار
۷-پیشاهنگ دریای نیلگون
۸- تبحر دریا
۹-ماه دریا مانا

با آرزوی موفقیت و پیشرفت روزافزون برای تمامی اعضای انجمن.

استمداد جامعه لجستیکی از رهبر انقلاب؛

جان باختگان حادثه بندر شهید رجایی شهید خدمت شناخته شوند

بیش از یک سال از حادثه تلخ بندر شهید رجایی گذشته است اما پرونده این حادثه برای جامعه بندری و لجستیکی کشور تنها با خاموش شدن آتش بسته نشد. اکنون مطالبه‌ای از دل همین جامعه مطرح شده است؛ جان باختگان حادثه‌ای که در محیط کار و در یکی از مهم ترین گلوگاه‌های تجاری ایران جان خود را از دست دادند، به مقام «شهید خدمت» نائل شوند. این مطالبه را مسعود پل مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، به نمایندگی از جامعه لجستیکی کشور مطرح کرده است. او در پایان سخنان خود در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، از مقام معظم رهبری استمداد خواست تا جان باختگان حادثه بندر شهید رجایی به مقام شهید خدمت نائل شوند.اما اهمیت این درخواست را باید فراتر از یک عنوان دید. بندر شهید رجایی صرفاً یک محوطه بندری نیست؛ درحالت عادی بخش مهمی از جریان تجارت خارجی کشور از این بندر عبور می‌کند و هزاران نفر در زنجیره‌ای به‌هم‌پیوسته از عملیات بندری، تخلیه و بارگیری، حمل‌ونقل، انبارداری، خدمات دریایی، گمرکی و لجستیکی در آن فعالیت می‌کنند. پشت هر کشتی که پهلو می‌گیرد و هر محموله‌ای که از بندر خارج می‌شود، نیروی انسانی قرار دارد؛ نیروهایی که استمرار فعالیت آنها به معنای استمرار بخشی از چرخه تجارت و تأمین کشور است. حادثه بندر شهید رجایی از این منظر تنها یک سانحه در یک مجموعه صنعتی نبود. قربانیان آن، افرادی بودند که در محیط کار و در یکی از حساس‌ترین نقاط زنجیره لجستیک ایران حضور داشتند؛ همان زنجیره‌ای که اختلال در آن می‌تواند آثار خود را از اسکله و محوطه بندری تا کارخانه، بازار و سفره مردم امتداد دهد؛ همانطور که امروز با وجود محدود شدن شریان های دریایی جنوبی ، کاملا این آثار هویداس. شاید نقطه تناقض تلخ ماجرا درباره این باشد که «چه چیزی» در بندر بوده است؟! روایت‌های فراوانی ساخته و بازنشر شده است ، اما درباره اینکه «چه کسانی» در بندر بودند و چه خانواده‌هایی چشم‌انتظار بازگشت آنان ماندند، کمتر سخن گفته شد. اکنون مطالبه «شهید خدمت» را می توان تلاشی برای بازگرداندن انسان‌ها به متن روایتی دانست که برای مدتی زیر سایه بحث درباره محموله‌ها، کانتینرها و علت حادثه قرار گرفت. پل‌مه این مطالبه را چنین بیان کرد: «من به نمایندگی از جامعه لجستیکی کشور، از مقام معظم رهبری استمداد می‌طلبم. از ایشان استدعا دارم و تقاضای آحاد جامعه همکار خودم این است که محبت بفرمایید کشته‌شدگان این حادثه تلخ به مقام شهید خدمت نائل بشوند.» مطالبه‌ای برای آنکه نام جان باختگان بندر شهید رجایی، نه فقط به‌عنوان قربانیان یک حادثه تلخ، بلکه به‌عنوان کسانی که در مسیر خدمت و در قلب یکی از مهم‌ترین شریان‌های اقتصادی ایران جان باختند، ماندگار شود.

بایندر گزارش می دهد؛

اعطاء کلیپ های اختصاصی پیشکسوتان صنعت حمل و نقل ایران در آیین هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن

بایندر همزمان با آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، از جمعی از پیشکسوتان صنعت کشتیرانی کشور به‌صورت جداگانه تجلیل شد و لوح یادبود و لوح فشرده از مستندات و روایت‌های مرتبط با هر یک از آنان، در چارچوب پروژه «تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران»، به ایشان اهدا شد. این مراسم روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در هتل پارسیان اوین تهران برگزار شد و در یکی از بخش‌های ویژه آن، پیشکسوتان حاضر در مراسم، لوح‌های تقدیر و مجموعه‌های اختصاصی مربوط به سوابق، روایت‌ها و بخش‌هایی از محتوای مستند تهیه‌شده درباره خود را دریافت کردند. این اقدام در قالب طرح «دیباچه پیشکسوتان» و در ادامه پروژه «تاریخ شفاهی کشتیرانی ایران» انجام شد؛ پروژه‌ای که با هدف ثبت، حفظ و انتقال تجربه‌های نسل‌های اثرگذار صنعت کشتیرانی کشور از سوی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در دستور کار قرار گرفته است.













به قلم مهندس مجید ورشوساز، رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

انحراف از مسیر کشتی (Deviation) در زمان جنگ و مخاصمات؛ بررسی حقوق صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی



بایندر حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی همواره با مخاطراتی نظیر شرایط نامساعد جوی، حوادث دریایی، دزدی دریایی و مخاصمات نظامی مواجه بوده است. در شرایط جنگی، ممکن است مسیر قراردادی کشتی دیگر ایمن نباشد و مالک یا فرمانده تصمیم بگیرد مسیر را تغییر دهد، از ورود به بندری خودداری کند یا محموله را در بندر امن دیگری تخلیه کند.

این اقدام در حقوق دریایی Deviation یا «انحراف از مسیر» نامیده می‌شود؛ تصمیمی که علاوه بر ابعاد عملیاتی، پیامدهای مهم حقوقی، قراردادی، بیمه‌ای و تجاری دارد. پرسش اساسی این است که آیا مالک کشتی در شرایط جنگ حق تغییر مسیر دارد و در صورت تأخیر، افزایش هزینه یا تغییر بندر تخلیه، حقوق صاحبان کالا چگونه تأمین می‌شود؟ پاسخ به این پرسش‌ها به مفاد قرارداد حمل، بارنامه (Bill of Lading)، قرارداد اجاره کشتی (Charterparty)، شروط خطر جنگ (War Risk Clauses) و شرایط واقعی منطقه خطر بستگی دارد. در این میان، باید یک تفکیک اساسی را در نظر گرفت: رابطه مالک کشتی و اجاره‌کننده تابع Charterparty است، درحالی‌که حقوق صاحب کالا در برابر متصدی حمل عمدتاً براساس بارنامه تعیین می‌شود. شروط قرارداد اجاره نیز تنها در صورتی بر صاحب کالا اثر دارند که به‌طور معتبر در بارنامه گنجانده شده باشند [۷].

۱. مفهوم انحراف از مسیر و حدود قانونی آن

Deviation به معنای خروج کشتی از مسیر قراردادی یا مسیر متعارف سفر است و از نظر حقوقی به دو دسته تقسیم می‌شود:

- انحراف موجه (Justified Deviation): تغییر مسیری که به استناد قانون، قرارداد، عرف دریایی یا ضرورت‌های ایمنی انجام شود.
- انحراف غیرموجه (Unjustified Deviation): تغییر مسیر بدون مبنای قانونی یا قراردادی که ممکن است موجب مسئولیت متصدی حمل و محرومیت او از برخی معافیت‌ها و محدودیت‌های مسئولیت شود [۴]. بر اساس ماده IV، قاعده ۴ کنوانسیون لاهه و لاهه-ویسبی، انحراف برای نجات جان یا مال در دریا و همچنین هرگونه انحراف معقول (Reasonable Deviation) نقض قرارداد حمل محسوب نمی‌شود و در شرایط مقرر، مسئولیتی بابت خسارات ناشی از آن ایجاد نمی‌کند [۱]. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ نیز در مقررات مسئولیت متصدی حمل از قواعد لاهه اقتباس کرده و مفهوم انحراف معقول در حمل‌های مشمول این قانون قابل بررسی است [۲۱]. در رویه قضایی انگلستان، پرونده Stag Line معیار انحراف معقول را تصمیمی می‌داند که یک متصدی حمل محتاط با درنظرگرفتن منافع تمامی طرف‌ها اتخاذ کند [۳]. همچنین در پرونده Scaramanga v Stamp، انحراف برای نجات جان انسان موجه شناخته شده، اما نجات مال تابع ضرورت است [۲]. بنابراین اگر عبور از دریای سرخ یا منطقه‌ای جنگی خطر جدی ایجاد کند، انتخاب مسیر طولانی‌تر از دماغه امید نیک ممکن است موجه باشد؛ اما تغییر مسیر صرفاً برای افزایش سود یا کاهش هزینه، لزوماً چنین توجیهی ندارد.

۲. اختیارات مالک و فرمانده کشتی در شرایط جنگ

بسیاری از قراردادهای استاندارد اجاره کشتی دارای شروط خطر جنگ (War Risk Clauses) هستند که حدود اختیارات مالک و فرمانده را در مواجهه با تهدیدهای نظامی تعیین می‌کنند. شروط استاندارد BIMCO از جمله VOYWAR و CONWARTIME ممکن است در شرایط مشخص، به مالک اجازه دهند از دستور خطرناک خودداری کند، مسیر را تغییر دهد یا بندر امن جایگزین درخواست کند. برای نمونه، بند (g) شرط VOYWAR ۲۰۰۴ مقرر می‌کند اقداماتی که مطابق این شرط انجام شوند، Deviation محسوب نشده و اجرای صحیح قرارداد تلقی می‌شوند [۵]. آخرین نسخه‌های این شروط، VOYWAR ۲۰۲۵ و CONWARTIME ۲۰۲۵ هستند. یکی از تغییرات مهم، افزایش مهلت معرفی بندر امن جایگزین توسط Charterer از ۴۸ ساعت در نسخه‌های ۲۰۱۳ به ۷۲ ساعت در نسخه‌های ۲۰۲۵ است. همچنین محدوده اعمال شروط، به‌ویژه درباره خطراتی که هنگام انعقاد قرارداد وجود داشته‌اند، میان نسخه‌ها تفاوت دارد [۱۶]. بااین‌حال، اختیار مالک مطلق نیست. دادگاه انگلستان در پرونده *The Triton Lark تأکید کرد که تصمیم مالک یا فرمانده باید بر سه اصل استوار باشد:

۱. اتخاذ تصمیم با حسن نیت و بدون انگیزه منفعت‌طلبانه؛
۲. معقول بودن تصمیم از نظر عینی؛
۳. انجام بررسی‌ها و استعلامات لازم پیش از تصمیم‌گیری [۶].

در این چارچوب، وجود احتمال واقعی خطر اهمیت دارد، نه صرفاً یک احتمال دور یا فرضی. هشدارهای بیمه‌گران، دولت صاحب پرچم، نهادهای امنیت دریایی و گزارش‌های ارزیابی ریسک می‌توانند مستندات تصمیم باشند. BIMCO نیز بر ثبت کتبی ارزیابی خطر تأکید کرده است [۱۸][۱۹]. نکته حقوقی مهم دیگر در رأی دیوان عالی بریتانیا در پرونده *The Polar مطرح شد: اگر مسیر مشخصی از ابتدا در قرارداد توافق شده و خطر مربوط نیز هنگام انعقاد قرارداد شناخته‌شده باشد، مالک نمی‌تواند صرفاً با استناد به اختیار عمومی War Risk Clause از اجرای مسیر خودداری کند؛ مگر آنکه تغییر کیفی در ماهیت یا شدت خطر رخ داده باشد [۷][۸][۹][۲۰]. بنابراین، صرف وقوع جنگ یا وجود تهدید نظامی به معنای اختیار نامحدود مالک برای تغییر مسیر نیست.

۳. حقوق صاحبان کالا در صورت تغییر مسیر و تأخیر

انحراف کشتی از مسیر معمول می‌تواند پیامدهای قابل‌توجهی برای صاحبان کالا داشته باشد؛ از جمله تأخیر در تحویل، افزایش هزینه انبارداری، حمل زمینی، بیمه، تغییر بندر تخلیه و حتی کاهش ارزش تجاری محموله. بااین‌حال، **هر تأخیری الزاماً موجب مسئولیت مالک یا متصدی حمل نمی‌شود.** اگر تغییر مسیر براساس شرط قراردادی معتبر، به دلیل وجود خطر واقعی و به شکلی معقول انجام شده باشد، مطالبه خسارت بابت تأخیر ممکن است با محدودیت مواجه شود. در مقابل، اگر تغییر مسیر بدون مجوز قراردادی یا دلیل موجه صورت گرفته باشد، صاحب کالا می‌تواند با توجه به مفاد بارنامه و قانون حاکم، مطالبه خسارت ناشی از تأخیر، افزایش هزینه یا آسیب به محموله را مطرح کند [۴]. در حمل‌ونقل کانتینری خطی (Liner)، رابطه صاحب کالا با متصدی حمل عمدتاً تابع بارنامه و به‌ویژه **Liberty Clause** است. بنابراین حقوق صاحب کالا را نباید بدون بررسی بارنامه، صرفاً براساس شروط Charterparty ارزیابی کرد. در هر اختلاف باید مشخص شود که آیا تغییر مسیر مجاز بوده، خطر واقعی وجود داشته و هزینه‌های اضافی طبق قرارداد بر عهده کدام طرف قرار گرفته است.

۴. تغییر بندر تخلیه و مسئولیت هزینه‌های اضافی

در شرایط جنگ ممکن است بندر مقصد ناامن شود و مالک از Charterer بخواهد بندر امن دیگری معرفی کند. اگر این درخواست در مهلت مقرر انجام نشود، برخی شروط War Risk اجازه می‌دهند مالک با رعایت تشریفات قراردادی، بندر جایگزین انتخاب کند. در پرونده *The Houda، مسئله اعتبار دستور اجاره‌کننده برای ورود به منطقه خطرناک و آثار آن بر وضعیت اجاره کشتی بررسی شد [۱۰]. همچنین در رأی داوری منتشرشده در سال ۲۰۲۶ درباره VOYWAR ۱۹۹۳، تأخیر اجاره‌کننده در معرفی مؤثر بندر جایگزین موجب مسئولیت قراردادی و پرداخت خسارت به مالک شناخته شد [۱۲]. مفهوم بندر امن (Safe Port) نیز بر مبنای آرایی مانند *The Eastern City و *The Ocean Victory اهمیت دارد [۱۱]. موضوع مهم دیگر، تعیین مسئول پرداخت هزینه‌های مسیر جایگزین است. این هزینه‌ها ممکن است شامل سوخت اضافی، زمان بیشتر سفر، هزینه خدمه، بیمه جنگ، خدمات بندری و حمل زمینی باشد. پاسخ واحدی برای تمامی قراردادها وجود ندارد. برای مثال، در بند (e)(ii) شرط VOYWAR ۲۰۰۴، بازپرداخت اضافه‌حق‌بیمه جنگ در شرایط مقرر بر عهده Charterer قرار گرفته است و باید ظرف ۱۴ روز پس از دریافت صورتحساب پرداخت شود [۵]. بنابراین، تعیین مسئولیت مالی مستلزم بررسی دقیق Charterparty و در حمل خطی، بارنامه و شروط هزینه‌های اضافی است. مالک نیز برای استفاده از اختیارات تغییر بندر باید اخطارها، مهلت‌ها و مراحل مقرر در قرارداد را رعایت کند.

۵. آثار بیمه‌ای تغییر مسیر و مسئولیت صاحبان کالا

داشتن اختیار قانونی یا قراردادی برای Deviation لزوماً به معنای برخورداری از پوشش بیمه‌ای نیست. تغییر مسیر ممکن است بر بیمه بدنه کشتی، پوشش P&I و بیمه خطر جنگ اثر بگذارد. برخی باشگاه‌های P&I هشدار داده‌اند که انحراف غیرمجاز می‌تواند موجب نقض قرارداد حمل و از دست رفتن پوشش بیمه‌ای شود؛ ازاین‌رو، هماهنگی با بیمه‌گر پیش از تغییر مسیر ضروری است [۱۶]. طبق مواد ۴۶ و ۴۹ قانون بیمه دریایی انگلستان مصوب ۱۹۰۶ نیز انحراف بدون عذر موجه می‌تواند موجب رفع مسئولیت بیمه‌گر از زمان انحراف شود؛ هرچند شرایط بیمه‌نامه‌های جدید ممکن است



این قاعده را تعدیل کرده باشند [۱۳]. تحولات سال ۲۰۲۶ نیز اهمیت این موضوع را افزایش داده است. باشگاه London P&I برخی پوشش‌های War Risk مربوط به قراردادهای Fixed Premium و Charterers در خلیج فارس و آب‌های مجاور را لغو کرد. West of England نیز اخطارهایی درباره محدودیت پوشش اتکایی مسئولیت‌های جنگی دریافت کرد؛ البته این محدودیت‌ها لزوماً شامل پوشش Mutual P&I و FD&D نمی‌شوند [۱۶][۱۷]. از سوی دیگر، **بیمه کشتی به معنای بیمه کامل کالا نیست.** صاحبان کالا باید مستقلاً بیمه Cargo خود را بررسی کنند؛ به‌ویژه از نظر پوشش مسیر جایگزین، خطر جنگ، تغییر بندر تخلیه، افزایش زمان حمل و ضرورت اطلاع‌رسانی به بیمه‌گر. در این زمینه، شروط Institute Cargo Clauses (A) ۲۰۰۹، به‌ویژه بندهای ۸ و ۱۰، و Institute War Clauses (Cargo) اهمیت دارند. بیمه معمول Cargo اصولاً خطر جنگ را استثنا می‌کند و پوشش جنگی باید جداگانه بررسی شود [۱۴].

۶. خسارت مشترک دریایی (General Average) در شرایط جنگ

در برخی حوادث، هزینه‌های فوق‌العاده‌ای که برای نجات مشترک کشتی و محموله انجام می‌شوند، ممکن است تحت عنوان **General Average یا خسارت مشترک دریایی** میان طرف‌های ذی‌نفع تقسیم شوند. تسویه این هزینه‌ها معمولاً براساس نسخه مورد توافق قواعد یورک-آنتورپ انجام می‌شود [۱۵]. نمونه مهم این موضوع، پرونده *Herculito Maritime Ltd v Gunvor (The Polar International BV)* است. کشتی Polar در سال ۲۰۱۰ در خلیج عدن به دست دزدان دریایی سومالیایی ربوده شد و پس از پرداخت باج، مالک اعلام General Average کرد. صاحبان کالا استدلال کردند که چون Charterer هزینه بیمه اضافی را پرداخت کرده، مالک باید صرفاً به بیمه‌گر مراجعه کند. اما دیوان عالی بریتانیا در ژانویه ۲۰۲۴ این استدلال را نپذیرفت و مسئولیت صاحبان کالا برای پرداخت سهم خسارت مشترک مربوط به باج را تأیید کرد [۷]. نتیجه مهم این رأی آن است که پرداخت اضافه‌حق‌بیمه جنگ توسط اجاره‌کننده، لزوماً صاحبان کالا را از مشارکت در General Average معاف نمی‌کند. اگر طرفین قصد ایجاد ترتیبات بیمه مشترک دارند، باید آن را صریح و شفاف در قرارداد پیش‌بینی کنند.

۷. اهمیت موضوع برای خلیج فارس و تنگه هرمز

با افزایش مخاطرات نظامی در خلیج فارس، تنگه هرمز و آب‌های مجاور، موضوع Deviation از یک بحث صرفاً حقوقی به یکی از مسائل عملیاتی شرکت‌های کشتیرانی تبدیل شده است. پس از تشدید درگیری‌ها در ۲۸ فوریه ۲۰۲۶، تردد تجاری در منطقه با اختلال مواجه شد و برخی باشگاه‌های P&I شرایط پوشش خطر جنگ را تغییر دادند. BIMCO نیز در ۳ مارس ۲۰۲۶ به شرکت‌ها توصیه کرد شروط VOYWAR و CONWARTIME ۲۰۲۵ را بازبینی و تصمیمات عملیاتی خود را مستند کنند [۱۷][۱۸]. از منظر حقوقی، زمان انعقاد قرارداد اهمیت ویژه‌ای دارد. برای قراردادهای منعقدشده پیش از تشدید مخاصمات، اثبات تغییر کیفی خطر ممکن است روشن‌تر باشد؛ اما در قراردادهای منعقدشده پس از آن، خطرات شناخته‌شده و پذیرفته‌شده هنگام امضای قرارداد باید بررسی شوند [۱۹]. همچنین پرچم کشتی، تابعیت یا ارتباط مالک و محموله با کشورهای درگیر و شرایط واقعی مسیر می‌توانند در ارزیابی معقول بودن تصمیم اثرگذار باشند. شرکت‌های کشتیرانی و صاحبان کالا باید پیش از ورود به مناطق پرخطر، وضعیت قراردادهای حمل، پوشش بیمه‌ای، هزینه‌های تغییر مسیر و مسئولیت‌های احتمالی را بررسی کنند.

۸. یک سناریوی عملی؛ تغییر مسیر کشتی کانتینری

فرض کنیم کشتی حامل ۲۵۰۰ کانتینر از شرق آسیا به مقصد اروپا حرکت می‌کند و مسیر قراردادی آن از دریای سرخ و کانال سوئز می‌گذرد.

با افزایش حملات نظامی، متصدی حمل تصمیم می‌گیرد کشتی را از مسیر دماغه امید نیک عبور دهد. این تصمیم ممکن است ۱۲ تا ۱۸ روز به مدت سفر اضافه کند و موجب افزایش مصرف سوخت، هزینه بیمه، تغییر زمان تقریبی ورود (ETA) و تأخیر در تحویل کالا شود. در چنین شرایطی پنج پرسش اساسی باید پاسخ داده شود: ۱. **آیا تغییر مسیر مجاز بوده است؟** پاسخ به شروط Charterparty و در حمل خطی، بارنامه و Liberty Clause بستگی دارد. ۲. **آیا خطر موجود تغییر مسیر را توجیه می‌کرده است؟** تصمیم باید بر پایه خطر واقعی، قضاوت حرفه‌ای و مستندات معتبر اتخاذ شده باشد. ۳. **هزینه‌های اضافی بر عهده چه کسی است؟** تعیین مسئول پرداخت به مفاد قرارداد، شروط War Risk و در حمل خطی، مقررات هزینه‌های اضافی مندرج در بارنامه بستگی دارد. ۴. **آیا مسیر جدید تحت پوشش بیمه است؟** این موضوع باید مستقلاً با بیمه‌گر و باشگاه P&I بررسی شود و ممکن است مستلزم اطلاع‌رسانی یا پرداخت حق‌بیمه اضافی باشد. ۵. **آیا صاحب کالا حق مطالبه خسارت دارد؟** در صورت انحراف غیرموجه، امکان طرح ادعا وجود دارد؛ اما انحراف معقول و قراردادی الزاماً موجب مسئولیت متصدی حمل بابت تأخیر نمی‌شود. پاسخ نهایی به هر پنج پرسش، به قرارداد و شرایط خاص همان سفر وابسته است.

۹. الزامات قراردادی و نتیجه‌گیری

در شرایط جنگی، حتی تفاوت‌های جزئی در شروط قرارداد حمل ممکن است پیامدهای مالی قابل‌توجهی برای مالکان کشتی، اجاره‌کنندگان و صاحبان کالا ایجاد کند. ازاین‌رو ضروری است پیش از آغاز سفر، شروط مربوط به War Risk، Safe Port،** Deviation، Sanctions، Insurance، General Average، Discharge، Delay، Additional War Risk Premium و **Right to Refuse Orders بررسی شوند. تعیین نسخه دقیق شروط استاندارد مورد استفاده نیز اهمیت اساسی دارد. در نهایت، Deviation در زمان جنگ در نقطه تلاقی سه موضوع قرار دارد: ایمنی کشتی و خدمه، تعهدات قراردادی مالک و اجاره‌کننده، و حقوق صاحبان کالا. مالک کشتی نمی‌تواند بدون مبنای قانونی یا قراردادی و صرفاً با انگیزه تجاری مسیر را تغییر دهد؛ همان‌طور که نمی‌توان از فرمانده انتظار داشت کشتی و خدمه را در معرض خطر جدی و قابل اثبات قرار دهد. از سوی دیگر، صاحب کالا باید بداند که تغییر مسیر الزاماً نقض قرارداد نیست و حقوق او در زمینه خسارت، تأخیر، هزینه‌های اضافی و بیمه باید براساس اسناد قراردادی و قوانین حاکم ارزیابی شود. اصل اساسی این است که ایمنی دریانوردی و حقوق قراردادی طرفین باید هم‌زمان مورد توجه قرار گیرند؛ زیرا وجود War Risk به‌تنهایی نه مجوز مطلق تغییر مسیر است و نه موجب سلب تمامی حقوق صاحبان کالا.

سلب مسئولیت

مطالب این مقاله براساس قواعد حقوق دریایی، آرای قضایی و سناریوهای احتمالی تنظیم شده است. تعیین حقوق و مسئولیت‌های قطعی طرفین در هر اختلاف، منوط به بررسی قرارداد اجاره کشتی، بارنامه، شرایط بیمه‌ای، قوانین حاکم و نظر وکیل متخصص حقوق دریایی با توجه به شرایط واقعی مخاصمه خواهد بود.

تـاب آوری در فورواردری؛مدیریت اختلالات ژئوپلیتیکی امنیت و ریسک زنجیره تامین



یادداشت-به قلم جناب آقای حسین ناجی پور-نایب رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

بایندر اخـتلالات سـال هـای اخیر یک واقعیت مهم را پررنگ کـرده اند: بهره وری بدون تاب آوری می تواند شکنندگی پنهان ایجاد کند. درگیری، بسـته شدن مسیرها، حوادث امنیتی، تغییـرات گمرکی، تحریم هـا، تهدیدهـای سـایبری و محدودیـت زیرسـاختی می توانند یـک حمل عادی را سریعـا به مسـئله ای پیچیـده در مدیریت ریسـک تبدیل کنند. در دستور کار ۲۰۲۶ FIATA، تـاب آوری، ایمنـی، امنیـت، گمـرک و اثـر بحـران هـای خاورمیانـه از موضوعات مهم صنعتی فورواردری هستند.

ریسـک مسـیر ، ریسـک تجاری است

وقتـی یـک کریـدور دریایی مهـم قابلیت اتکای خود را از دست می دهد، پیامدهای مستقیم می تواند شـامل طولانی تر شدن سـفر، مصرف سـوخت بیشتر، بـی نظمی برنامـه، عـدم تعـادل تجهیـزات، ازدحام و افزایـش هزینـه بیمه یـا امنیت باشـد. پیامدهـای ثانویـه نیز مهم اند : از دسـت رفتن پنجره تولید، دموراژ و دیتنشن، کمبود موجـودی، تاخیر جریان نقـدی و اختلاف دربـاره هزینـه هـای پیـش بینی نشـده. بنابراین ارزیابی مسیر باید فراتر از نرخ کرایه اولیه و بر مبنای ریسـک کل انجام شـود.

فـورواردر بـه عنوان مـعمار تـاب آوری

فـورواردر تـاب آور پیـش از ایجـاد بحران، گزینـه جایگزیـن می سـازد: کریـر دوم، بنـدر جایگزیـن، فیـدر، مسـیر زمینـی، ریـل یـا کامیـون، روش Escalation برای Airfreight و پروتـکل ارتباطـی از پیـش تعریـف شـده . هـدف پیـش بینـی همه بحـران هـا نیسـت؛ هـدف کاهـش زمان واکنش اسـت. ایـن امـر بـه داده دقیق، اختیار روشـن برای تصمیم گیری و شبکه ای از شرکای قابـل اعـتماد نیـاز دارد.

امنیـت و تـاب آوری سـایبری

امنیت لجستیک مدرن فقط امنیت فیزیکی کالا نیسـت. دسـتور جعلـی آزادسـازی، ایمیل هک شـده یا تغییر تقلبی اطلاعات بانکی مـی تواند به انـداره سرقت فیزیکی خسـارت ایجاد کند. با الکترونیکی شـدن اسـناد و Cargo Release ، احـراز هویت، کـنترل دسترسـی، Audit Trail و تبـادل امـن داده بـه کنترل هـای پایـه عملیاتی تبدیـل مـی شـوند. امنیـت سـایری باید بخشـی از امنیت Shipment تلقی شـود، نـه مسـئله ای جداگانـه برای واحـد IT .

آمادگی گمرکی و مقرراتی

در دوره تغییـر سریـع مقـررات، انطبـاق مـرزی می توانـد گلوگاه شـود. فـورواردر باید فرآیند منظم بـرای طبقه بندی، مبدا، کیفیـت داده و نگهداری سـوابق داشـته باشـد و تغییـرات مقـررات را پایـش کند. چارچـوب هـای اطلاعـات الکترونیکـی مـی تواننـد کاغذبـازی را کاهـش دهند، امـا اهمیـت صحـت داده را بیـشتر مـی کننـد؛ زیرا خطای دیجیتـال نیز می تواند سریع تر میان چند سیسـتم منتشر شـود

قرارداد، سورشـارژ و ارتبـاط با مشتری

تـاب آوری به شـفافیت تجاری هم واسـته اسـت. QUOTATION و قـرارداد بایـد مـدت اعتبـار، مفروضـات، اسـتثناها و نحـوه برخـورد با هزینـه های فـوق العاده یا تغییر مسـیر را مشـخص کننـد. هنگام اخـتلال، مـشتری بایـد توضیـح روشـن دربـاره وضعیت، گزینه هـا، هزینه اضافه و مهلت تصمیم گیـری دریافت کند. اعتماد زمانی ساخته میشـود که فورواردر Trade-off ها را شـفاف کند، نـه اینکه قطعیتی را وعده دهد که بازار قادر به ارائه آن نیسـت.

چارچوب عملی تاب آوری

یـک چارچـوب کاربـردی پنـج لایـه دارد : Communication ، Authority ، Visibility ، Learning ، Alternatives یعنی شناخت دقیق وضعیت، داشتن مسیر و تامیـن کننده جایگزین، مشـخص بودن اختیار تصویب هزینه یا تغییر مسیر، اطلاع رسانی سریع و مستند و بازبینی پس از هر حادثه این پنج لایه تاب آوری را از شـعار به رفتار عملیاتـی قابل تکرار تبدیل می کند.

نتیجه گیری

بـازار لجسـتیک همچنـان با شـوک های گوناگون مواجه خواهد شـد. پاسخ پایدار، نگهداری دائمی ظرفیت مازاد نیست؛ بلکه سازگاری سازمانی است. : فورواردرهایی که عمق شبکه، گزینه های چندوجهی، امنیت اطلاعات، دانش مقرراتی و ارتباط منظم با مشتری را ترکیـب کنند ، می توانند ضمن حفاظـت از منافـع خـود و مـشتری، عدم قطعیت را به مزیـت خدماتی تبدیل کنند. منبـع مبنـا : منابـع رسـمی FIATA



نماینده رئیس‌جمهور در آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران :

از مشارکت سرمایه‌گذاران خصوصی در صنعت کشتی سازی استقبال می‌کنیم



بایندر نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از برنامه‌ریزی برای تشکیل نخستین شرکت لیزینگ خصوصی کشتی‌سازی و حرکت به‌سوی افزایش سهم بخش خصوصی در توسعه صنایع دریایی خبر داد. علی عبدالعلی‌زاده با تأکید بر اینکه دولت باید از تصدی‌گری فاصله بگیرد، سهم حداکثر ۲۰ درصدی دولت و مشارکت ۸۰ درصدی بخش خصوصی را در ساختار پیشنهادی تأمین مالی صنایع دریایی مطرح کرد و از برنامه‌هایی برای نوسازی ناوگان، توسعه کریدورهای ترانزیتی و تربیت نیروی انسانی بومی خبر داد. به گزارش بایندر، علی عبدالعلی‌زاده در آیین پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و اعطای جایزه ملی بهره‌وری بایندر، روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در هتل پارسیان اوین تهران، با تشریح سیاست‌های توسعه دریامحور، بر ضرورت تغییر نقش دولت از مجری مستقیم فعالیت‌های اقتصادی به سیاست‌گذار و تسهیل‌گر تأکید کرد. وی با اشاره به شرایط دشوار کشور و خسارت‌های ناشی از جنگ، برنامه‌ریزی برای آینده، بازسازی زیرساخت‌ها و تقویت مشارکت مردم و بخش خصوصی را از اولویت‌های پیش‌روی کشور دانست.

دولت سیاست‌گذار باشد، بخش خصوصی توسعه‌آفرین

عبدالعلی‌زاده با تأکید بر اینکه توسعه اقتصادی بدون مشارکت واقعی مردم امکان‌پذیر نیست، توضیح داد که یکی از راهبردهای مطرح‌شده در شورای توسعه دریامحور، واگذاری نقش اصلی توسعه به مردم و بخش خصوصی و تمرکز دولت بر سیاست‌گذاری، هدایت و تسهیل فعالیت‌های اقتصادی است. وی این رویکرد را از نخستین مصوبات شورای توسعه دریامحور عنوان کرد و خواستار کاهش سهم دولت در فعالیت‌های اقتصادی و افزایش حضور بخش خصوصی شد.

نماینده رئیس‌جمهور همچنین بر ضرورت تقویت ارتباط با فعالان خصوصی تأکید کرد و توسعه پایدار را حاصل سرمایه‌گذاری، تلاش مستمر و مشارکت افرادی دانست که در فعالیت‌های اقتصادی کشور حضور مستقیم دارند.

تشکیل نخستین لیزینگ خصوصی کشتی‌سازی؛ سهم دولت حداکثر ۲۰ درصد

یکی از مهم‌ترین بخش‌های سخنان عبدالعلی‌زاده به برنامه تشکیل نخستین شرکت لیزینگ خصوصی در حوزه کشتی‌سازی و صنایع دریایی اختصاص داشت. وی اعلام کرد که در روز برگزاری مراسم، نامه‌ای را برای سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) پاراف کرده است تا با دعوت از مجموعه‌ها و یاردهای کشتی‌سازی بخش خصوصی، زمینه تشکیل این شرکت فراهم شود. بر اساس ساختار پیشنهادی، سهم دولت در این مجموعه حداکثر ۲۰ درصد خواهد بود و بخش خصوصی نقش اصلی را در مالکیت و فعالیت آن بر عهده خواهد داشت. عبدالعلی‌زاده با اشاره به ضرورت خصوصی‌بودن نهادها و تشکل‌های دریایی، حرکت به‌سوی سهم ۸۰ درصدی بخش خصوصی را از رویکردهای برنامه جامع توسعه دریایی عنوان کرد. وی همچنین با اشاره به نقش ابزارهای نوین تأمین مالی، لیزینگ تخصصی را برای حمایت از صنایع دریایی کارآمد دانست و از برنامه حرکت به‌سوی ایجاد یک بانک تخصصی برای این صنعت خبر داد. به گفته وی، صندوق حمایت از صنایع دریایی نیز که در گذشته فاقد درآمد بود، اکنون تا حدودی درآمدزایی دارد؛ هرچند توسعه ابزارهای تأمین مالی همچنان از نیازهای مهم این بخش به شمار می‌رود.

ساخت شناور با سرمایه‌گذاری خصوصی و انتقال فناوری

نماینده رئیس‌جمهور در ادامه، بازسازی ظرفیت‌های آسیب‌دیده و توسعه صنعت ساخت شناور را از اولویت‌های سیاست‌های دریامحور کشور دانست. وی خواستار ورود جدی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی به صنعت کشتی‌سازی شد و اعلام کرد که از پیشنهادهای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای مشارکت در این حوزه استقبال می‌شود. عبدالعلی‌زاده با اشاره به خسارت‌های واردشده به یاردهای کشتی‌سازی دولتی و خصوصی، بر تسهیل صدور مجوزهای لازم برای حضور سرمایه‌گذاران تأکید کرد. وی همچنین انتقال فناوری و آموزش نیروی انسانی ایرانی را از الزامات مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی دانست و توضیح داد که حضور سرمایه خارجی باید علاوه بر تأمین منابع مالی، به ارتقای دانش فنی و توان تولید داخلی منجر شود. او در همین زمینه به تجربه برخی کشورهای اروپای شرقی اشاره کرد و استفاده از الگوهای موفق مشارکت صنعتی و انتقال فناوری را مورد توجه قرار داد.

ظرفیت ۳۰۰ میلیون تنی بنادر؛ انتقاد از فعالیت بندر شهید رجایی با نیمی از ظرفیت

عبدالعلی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود، به ظرفیت بنادر کشور و ضرورت فعال‌سازی کریدورهای حمل‌ونقلی پرداخت. وی ظرفیت بنادر جنوبی کشور را حدود ۳۰۰ میلیون تن اعلام کرد و با انتقاد از بهره‌برداری ناکافی از زیرساخت‌های موجود، فعالیت بندر شهید رجایی با تنها ۵۰ درصد ظرفیت را قابل قبول ندانست. نماینده رئیس‌جمهور تأکید کرد که توسعه بنادر باید با تجهیز کریدورهای ترانزیتی و فراهم‌کردن زیرساخت‌های مورد نیاز برای جابه‌جایی کالا همراه باشد. به گفته وی، کریدورهای حمل‌ونقل نباید صرفاً مسیر عبور محموله‌های ترانزیتی باشند، بلکه باید در توزیع کالاهای داخلی، جذب سرمایه‌گذاری، تولید ثروت و ایجاد ارزش افزوده نیز نقش ایفا کنند. عبدالعلی‌زاده بر ضرورت تجهیز این مسیرها و استفاده مؤثرتر از ظرفیت بنادر کشور برای تقویت جایگاه ایران در شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای تأکید کرد.

نوسازی ناوگان دریایی؛ اولویت با ساخت داخل

نماینده رئیس‌جمهور با اشاره به نیاز کشور به بازسازی و توسعه ناوگان حمل‌ونقل دریایی، خواستار آغاز هم‌زمان دو مسیر نوسازی شناورهای موجود و افزایش ظرفیت ساخت داخل شد. وی تأکید کرد که تأمین نیازهای ناوگان باید در مرحله نخست با استفاده از توان تولیدکنندگان داخلی دنبال شود و در صورت کافی نبودن ظرفیت صنعت کشتی‌سازی کشور، خرید شناور از خارج در دستور کار قرار گیرد. این رویکرد با هدف تقویت توان صنعتی کشور و پاسخگویی به نیازهای عملیاتی ناوگان دریایی مطرح شد.

۱۰۰ بورسیه برای نیروهای بومی مناطق دریامحور

عبدالعلی‌زاده در ادامه از برنامه‌ریزی برای توسعه سرمایه انسانی در مناطق ساحلی، به‌ویژه سواحل مکران، خبر داد. وی اعلام کرد که برای سال جاری، اعطای ۱۰۰ بورسیه به دانشجویان و نیروهای بومی مناطق هدف توسعه دریامحور پیش‌بینی شده و قرار است تعداد این بورسیه‌ها در سال آینده افزایش یابد. به گفته وی، طرح جامع توسعه مکران نیز در حال آماده‌سازی است و تربیت نیروهای متخصص بومی یکی از محورهای مورد توجه در این برنامه خواهد بود. نماینده رئیس‌جمهور بر اهمیت مشارکت ساکنان مناطق ساحلی در فرآیند توسعه تأکید کرد؛ موضوعی که علاوه بر تأمین نیروی انسانی مورد نیاز، می‌تواند زمینه بهره‌مندی بیشتر جوامع محلی از فرصت‌های اقتصادی ایجادشده را فراهم کند.

بازسازی پس از بحران با محوریت مردم و بخش خصوصی

عبدالعلی‌زاده در بخش دیگری از سخنان خود، با اشاره به شرایط جنگ و دشواری‌های اقتصادی کشور، همبستگی و مشارکت مردم را از ظرفیت‌های مهم ایران برای عبور از بحران و آغاز دوره بازسازی دانست. وی تأکید کرد که پس از پایان جنگ، باید با همکاری دولت، مردم و فعالان اقتصادی، مسیر سازندگی کشور با رویکردی متفاوت دنبال شود؛ مسیری که در آن مسئولیت اجرای فعالیت‌های اقتصادی بیش از گذشته بر عهده بخش خصوصی قرار گیرد. نماینده رئیس‌جمهور همچنین بر ضرورت پیگیری خسارت‌های واردشده به بخش دریایی، احیای زیرساخت‌ها و استفاده از فرصت بازسازی برای اصلاح ساختارهای توسعه‌ای تأکید کرد. سخنان عبدالعلی‌زاده در مراسم هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، بر مجموعه‌ای از برنامه‌های اجرایی شامل توسعه سرمایه‌گذاری خصوصی، ایجاد سازوکارهای جدید تأمین مالی، تقویت کشتی‌سازی داخلی، افزایش بهره‌برداری از ظرفیت بنادر و توسعه سرمایه

فراتر از جنسیت؛ روایت مشکلات مشترک فعالان صنعت حمل و نقل



به قلم لیدا حفاری رییس کمیسیون حمل و نقل ، گمرک و ترانزیت کانون زنان اتاق تهران

پایندر در صنف ما، مردان با انبوهی از چالش‌ها و گره‌های ناگشوده دست‌به‌گریبان‌اند؛ و در چنین بستری، زنانِ فعال در این عرصه، با مشکلاتی دوچندان و موانعی مضاعف روبه‌رو هستند. وقتی ریشه‌ای‌ترین معضلات و مطالبات فعالان مرد در این حوزه هنوز تقریباً لاینحل، انباشته و فرسایشی باقی مانده است، چگونه و با چه منطقی می‌توان انتظار داشت که مسیر برای حضور، اثربخشی و بالندگی زنان هموار باشد؟ اما چرا به اینجا رسیده‌ایم؟ چرا هیچ‌گاه شاهد یک «شیب مثبت و پایدار در کارآمدیِ» صنعت حمل‌ونقل و کشتیرانی نبوده‌ایم؟ آیا ریشهٔ کار در ناتوانی مدیران است، یا در نوع نگاهی که بر کل این منظومه حاکم بوده است؟ به نظر می‌رسد تقلیل دادن این رکود به «ضعف چند مدیر»، نادیده گرفتن ریشهٔ اصلی ماجراست. مدیرانِ این سال‌ها و دهه‌ها، خود محصول و بازتاب همان پارادایمی بوده‌اند که بر این صنف سایه انداخته است: رویکردی که در تمامی ادوار، از همراهی واقعی با این صنعتِ پیشرو و استراتژیک جهانی دریغ کرده و همواره به آن به چشم یک «شیء خارجی» نگریسته است. در تفکر راهبردی دنیا، صنعت حمل‌ونقل و کشتیرانی یک «اندام زنده»، «مادرِ تجارت» و پیشرانِ اقتصاد است؛ اما در نگاه سنتیِ و رایج تصمیم‌گیران ما، این صنعت صرفاً به مثابه یک ابزار، یک ضرورتِ تحمیلی و یک «شیء عارضی» تعریف شده است که گویی از بیرون به اقتصاد سنجاق شده است! وقتی به حمل‌ونقل به چشم یک پدیدهٔ خارجی نگاه شود، نه تلاشی ارگانیک برای تقویتِ ساختارهای درونی‌اش صورت می‌گیرد و نه عزمی برای رفع گره‌های بنیادین فعالان آن—از مردان تحت فشار تا زنانی که در لایه‌های پیچیده‌تر با موانع مضاعف می‌جنگند—وجود خواهد داشت. این صنعت به یک «تدارکاتچیِ مظلوم و خاموش» تنزل یافته است. وقتی نگاه بالادستی به صنعت، ابزاری و واکنشی باشد، نتیجهٔ قهری آن برآمدن مدیرانی است که به جایِ «مدیریت توسعه و تحول»، صرفاً «مدیریت بقا و سکون» را بلدند. مدیرانی که جرات نوآوری و خلق مزیت‌های رقابتی در ابعاد بین‌المللی را ندارند، چون در سیستمی نفس کشیده‌اند که هر گام جسورانه تهدید تلقی می‌شود. در چنین فضایی، طبیعی است که نه تنها هیچ شیب مثبتی در بهره‌وری دیده نمی‌شود، بلکه مشکلات انباشته، مزمن و حل‌ناشدنی باقی می‌مانند. صنعت حمل‌ونقل جهانی امروز بر پایهٔ سرعت، تاب‌آوری، دیپلماسی لجستیک و هم‌افزایی هوشمند سرمایه‌های انسانی اداره می‌شود. تا زمانی که نگاه سیاست‌گذاران از «شیءانگاری این صنعت» به رسمیت شناختن آن به عنوان یک «عضو مؤثر، مولد و صاحب‌اراده» تغییر نکند، هیچ گشایشی رخ نخواهد داد. نجات این شریان حیاتی در گرو آن است که ابتدا بار سنگین موانع تاریخی و مشترک فعالان این صنف برداشته شود تا آن‌گاه ظرفیت‌های نادیده‌گرفته‌شده، شایستگی‌ها و توانمندی‌های زنان و مردان متخصص این حوزه بتواند به مدار پویایی و کارآمدی بازگردد. تغییر این شیب خنثی، پیش از بودجه و امکانات، محتاج یک «انقلاب در زاویهٔ دید» است. برنامه‌های کارشناسی‌نشده و بررسی‌نشده‌ای که صرفاً روی کاغذ باقی می‌مانند و پشتوانه‌ای از تعهد اجرایی ندارند، نه‌تنها گرهی از مشکلات باز نمی‌کنند، بلکه می‌توانند بر پیچیدگی و شدت آن‌ها بیفزایند. در شرایط کنونی، ناپایداری منطقه و نبود ثبات، تمامی فعالان و ذی‌نفعان زنجیرهٔ تأمین را تحت تأثیر قرار داده است؛ از بخش تولید و بازرگانی گرفته تا خدمات حمل‌ونقل و لجستیک. در چنین وضعیتی، تصمیم‌گیری بدون بهره‌گیری از تجربه و دانش فعالان این حوزه، ممکن است به راهکارهایی منجر شود که با واقعیت‌های اجرایی فاصله دارند. کاش فعالان و متخصصان زنجیرهٔ تأمین در فرایند تصمیم‌سازی مشارکت داده شوند تا با اتکا به تجربهٔ میدانی و شناخت دقیق محدودیت‌ها، بتوانیم راهکارهایی عملی، قابل‌اجرا و متناسب با شرایط موجود پیدا کنیم.

بازدید معاون وزیر راه از انجمن کشتیرانی و بررسی سیاست‌های توسعه حمل‌ونقل دریایی و بندری

معاون وزیر راه و شهرسازی به همراه جمعی از مدیران ارشد حوزه حمل‌ونقل، با حضور در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در نشستی تخصصی به بررسی مسائل و سیاست‌گذاری‌های مرتبط با صنعت کشتیرانی، بنادر و خدمات وابسته پرداختند و از ظرفیت‌های آموزشی این تشکل بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، روز یکشنبه ۱۹ مهرماه ۱۴۰۵، دکتر مهران قربانی، معاون وزیر راه و شهرسازی، به همراه دکتر عباس محمودآبادی، رئیس مرکز تدوین مقررات، ایمنی حمل‌ونقل، پدافند غیرعامل و مدیریت بحران؛ مهندس امتحان، مدیرکل دفتر ارزیابی‌های اقتصادی و مدیریت بهره‌وری حمل‌ونقل؛ دکتر حمید میرزاحسین، مدیرکل دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل‌ونقل؛ مهندس جعفر جمیلی، مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌ها و دکتر عباس آزادی، مشاور معاون حمل‌ونقل، از انجمن بازدید کردند. در جریان این بازدید، نشستی تخصصی با حضور تنی چند از اعضای هیئت مدیره انجمن و هیئت همراه معاون وزیر برگزار شد که طی آن، مسائل مرتبط با سیاست‌گذاری در حوزه کشتیرانی، فعالیت بنادر و شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات وابسته مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت. در ادامه، دکتر مسعود پل‌مه، دبیرانجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، گزارشی از عملکرد، اقدامات و برنامه‌های این تشکل ارائه کرد و به تشریح فعالیت‌های انجمن در حوزه پیگیری مسائل صنفی و تخصصی صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری پرداخت. همچنین هیئت بازدیدکننده با حضور در بخش‌ها و کلاس‌های آموزشی انجمن، از نزدیک با امکانات و ظرفیت‌های آموزشی این مجموعه و برنامه‌های آن در زمینه ارتقای دانش و مهارت نیروی انسانی صنعت کشتیرانی، بنادر و لجستیک آشنا شد. این برنامه با هدف تقویت تعامل میان بخش دولتی و تشکل‌های تخصصی، بررسی مسائل صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری و آشنایی با فعالیت‌ها و ظرفیت‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

بیمه پاسارگاد

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

طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر
درقبال مالکان کانتینر



- **تسهیلات طرح**
- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکت های متصدی کانتینری
- پوشش خسارت های 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 ۳۸۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و کارگزار گمرکی، تولید کنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

نیروی انسانی؛ سرمایه پنهان صنعت کشتیرانی در دوران تحریم و محاصره اقتصادی کشور



به‌قلم سعید عباسی
مدیرعامل شرکت کشتیرانی سام دریا روشن

بایندر تحریم اقتصادی برای صنعت کشتیرانی فقط به معنای محدود شدن نقل‌وانتقال پول یا دشوار شدن دسترسی به برخی خدمات بین‌المللی نیست. تحریم، در عمل، زنجیره‌ای از تصمیم‌های پیچیده و گاه غیرقابل پیش‌بینی را به شرکت‌های کشتیرانی تحمیل می‌کند؛ از تأمین قطعه و تجهیزات گرفته تا بیمه، عملیات بندری، اسناد حمل، انتخاب مسیر، تأمین‌کننده، زمان‌بندی کشتی و حتی حفظ ارتباط با مشتری. در چنین شرایطی، یک واقعیت کمتر دیده‌شده وجود دارد: بسیاری از بحران‌های کشتیرانی را نمی‌توان صرفاً با سرمایه مالی حل کرد؛ بلکه باید آنها را با سرمایه انسانی مدیریت کرد. زمانی که یک مسیر تجاری محدود می‌شود، یک تأمین‌کننده قادر به ارائه خدمت نیست یا یک خدمت مالی و بیمه‌ای با محدودیت مواجه می‌شود، دیگر نمی‌توان صرفاً به دستورالعمل‌های مشخص گذشته تکیه کرد. اینجاست که تجربه، خلاقیت، سرعت تصمیم‌گیری و توان تحلیل کارکنان به یک مزیت عملیاتی تبدیل می‌شود.

در سال‌های اخیر صحبت زیادی از دیجیتالی شدن صنعت حمل‌ونقل شده است. سامانه‌های مدیریت اسناد، ردیابی محموله، ارتباطات آنلاین و تحلیل داده می‌توانند سرعت و دقت عملیات را افزایش دهند. در واقع، در شرایط بحرانی، بهترین نتیجه زمانی حاصل می‌شود که تجربه انسان و توان فناوری در کنار یکدیگر قرار بگیرند. سیستم می‌تواند اطلاعات را سریع‌تر جمع‌آوری کند، اما این انسان متخصص است که باید تشخیص دهد کدام اطلاعات اهمیت بیشتری دارد و بر اساس آن چه تصمیمی گرفته شود. ناوگان، بندر، سرمایه، فناوری و تجهیزات، همگی اجزای ضروری صنعت کشتیرانی هستند، اما نیروی انسانی متخصص است که این اجزا را به یک سیستم عملیاتی تبدیل می‌کند. بنابراین، حفظ نیروی انسانی متخصص نباید صرفاً یک موضوع منابع انسانی تلقی شود. این موضوع بخشی از استراتژی بقا و تاب‌آوری شرکت کشتیرانی است. شرکتی که در دوران تحریم بتواند نیروهای باتجربه خود را حفظ کند، دانش و آموخته های آنان را به نسل بعد منتقل کند، آموزش را ادامه دهد، کارکنان را در تصمیم‌سازی های شرکت مشارکت دهد و فرهنگ حل مسئله را در سازمان تقویت کند، در واقع در حال ساختن یک «ذخیره تاب‌آوری» برای آینده است. و البته شاید مهم‌ترین درس تحریم و محاصره اقتصادی برای صنعت کشتیرانی همین باشد:

*در زمان بحران، ارزش واقعی یک سازمان را فقط تعداد کشتی‌های آن مشخص نمی‌کند؛ بلکه تعداد نیروی انسانی مشخص می‌کنند که وقتی مسیر عادی دیگر وجود ندارد، می‌توانند مسیر تازه‌ای برای ادامه دادن فعالیت شرکت پیدا کنند.

بخش خصوصی تا کی باید تاوان بروکراسی‌های موازی را بدهد؟

دولت از بخش خصوصی حمل‌ونقل و لجستیک انتظار دارد در سخت‌ترین شرایط، جریان ورود کالا به کشور متوقف نشود؛ کشتی پیدا کند، مسیر جایگزین بسازد، بار را از دریا به ریل و جاده منتقل کند و اجازه ندهد اختلال‌های خارجی به کمبود کالا در داخل منجر شود اما بخشی از دستگاه‌های دولتی هنوز با این شرکت‌ها طوری رفتار می‌کنند که گویی کشور در شرایط کاملاً عادی قرار دارد.

سازمان امور مالیاتی همچنان تکالیف مالیاتی بنگاه‌ها را مطالبه می‌کند، سازمان تأمین اجتماعی تعهدات بیمه‌ای را براساس روال معمول دنبال می‌کند و مقررات حوزه کار نیز بدون آنکه سازوکار ویژه و فراگیری متناسب با شرایط اضطراری تعریف شده باشد، بر شرکت‌هایی اعمال می‌شود که هزینه فعالیتشان به‌شدت افزایش یافته است. مسئله این نیست که مالیات یا بیمه حذف شود. مسئله این است که نمی‌توان از یک شرکت خواست برای حفظ زنجیره تأمین کشور هزینه اضافی بپردازد، سرمایه بیشتری درگیر کند و ریسک بیشتری بپذیرد، اما از سوی دیگر هیچ تفاوت معناداری میان وضعیت عادی و شرایط بحران در برخورد اداری با همان شرکت وجود نداشته باشد.

دستگاه‌های مرزی نمی‌توانند کامیون را هفته‌ها پشت مرز نگه دارند

وقتی دولت می خواهد بخشی از فشار مسیرهای دریایی را به مرزهای زمینی منتقل کند، نمی‌تواند همزمان اجازه دهد صدها کامیون در مرزهایی مانند ریمدان یا بازرگان برای روزها و حتی هفته‌ها متوقف بمانند. اگر کامیون قرار است جای بخشی از ظرفیت دریا را بگیرد، توقف ۲۰ یا ۳۰ روزه در مرز عملاً فلسفه استفاده از مسیر جایگزین را از بین می‌برد. در اینجا گمرک، دستگاه‌های مرزی، سازمان‌های کنترل‌کننده و نهادهای مسئول در کشورهای مقابل باید در قالب یک سازوکار اضطراری عمل کنند. افزایش ساعت کار مرز، کاهش فرآیندهای تکراری، اولویت دادن به کالاهای اساسی و هماهنگی با طرف مقابل اقداماتی نیست که بتوان آنها را به ماه‌ها بعد موکول کرد. نمی‌شود از جاده به عنوان مسیر نجات زنجیره تأمین نام برد، اما کامیون را پشت گیت نگه داشت.

تأمین اجتماعی و مالیات باید تفاوت شرایط عادی و بحران را ببینند

بخش دیگری از مشکل مستقیماً به نقدینگی شرکت‌ها برمی‌گردد. شرکت کشتیرانی یا فورواردر در شرایط فعلی ممکن است مجبور شود کرایه بیشتری پرداخت کند، مسیر حمل را تغییر دهد، کانتینر را مدت بیشتری نگه دارد یا هزینه‌های پیش‌بینی نشده‌ای برای ادامه عملیات متحمل شود. در چنین وضعیتی، سازمان امور مالیاتی و سازمان تأمین اجتماعی نمی‌توانند صرفاً همان تقویم، همان مهلت و همان رویه‌ای را اجرا کنند که در یک دوره عادی اقتصادی اجرا می‌شود. تقسیط برخی بدهی‌ها، تمدید مهلت‌ها، تسریع استرداد مالیاتی و جلوگیری از مسدود شدن نقدینگی بنگاه‌های حیاتی، امتیاز دادن به بخش خصوصی نیست؛ بخشی از سیاست حفظ زنجیره تأمین است.



دولت نمی‌تواند هم فرمان افزایش ظرفیت بدهد و هم مانع ایجاد کند

یکی دیگر از مشکلات، تعدد دستگاه‌هایی است که در فعالیت‌های بندری و لجستیکی مداخله دارند. سازمان بنادر، مناطق آزاد، گمرک، پلیس امنیت اقتصادی و مجموعه‌ای از دستگاه‌های دیگر هرکدام بخشی از فرآیند را در اختیار دارند. وجود نظارت ضروری است؛ اما زمانی که یک فعال اقتصادی برای یک عملیات واحد مجبور است از چند دستگاه مجوز بگیرد یا پاسخ چند مرجع را دریافت کند، نتیجه آن افزایش زمان و هزینه است. در شرایط عادی شاید این بروکراسی فقط به معنای چند روز تأخیر باشد؛ در شرایط بحران، همان چند روز می‌تواند به معطلی کشتی، دموراژ، خواب کانتینر و افزایش قیمت تمام‌شده کالا منجر شود.

دولت باید در چنین شرایطی یک فرماندهی واحد لجستیکی ایجاد کند؛ نه اینکه هر دستگاه براساس مقررات داخلی خودش تصمیم بگیرد. این مسائل بارها و بارها از سوی فعالان و رسانه‌های تخصصی مطرح شده است؛ از ضرورت کاهش بوروکراسی و اصلاح رویه‌های مالیاتی و بیمه‌ای گرفته تا تسهیل عبور کالا و حمایت واقعی از زنجیره تأمین. اما پرسش همچنان پابرجاست؛ وقتی هشدارها تکرار می‌شوند اما تغییری در رویه‌ها رخ نمی‌دهد، گوش شنوا کجاست؟ واقعیت این است که بخش خصوصی در شرایط فعلی بخشی از هزینه حفظ جریان تجارت کشور را مستقیماً پرداخت می‌کند؛ از افزایش کرایه و بیمه گرفته تا هزینه تغییر مسیر، توقف، تأمین تجهیزات و خواب سرمایه؛ اگر دولت انتظار دارد این شبکه همچنان فعال بماند، باید بخشی از فشار داخلی را از روی آن بردارد.

بایندر گزارش می دهد؛

روزهای بحران، آزمون واقعی اقتصاد دریامحور

بایندر سیاست دریامحور را نمی توان فقط در روزهای آرام سنجید؛ زمانی که کشتی‌ها طبق برنامه حرکت می‌کنند، بنادر بدون اختلال فعالیت دارند و مسیرهای تجاری باز هستند، تقریباً هر برنامه‌ای قابل اجرا به نظر می‌رسد. آزمون واقعی زمانی آغاز می‌شود که جنگ، ناامنی و فشارهای خارجی وارد معادله می‌شوند و کشور باید نشان دهد برای حفظ جریان تجارت و منافع دریایی خود چه ابزارهایی در اختیار دارد. شرایط ماه‌های اخیر دقیقاً چنین آزمونی را پیش روی کشور قرار داده است. در چنین شرایطی دیگر نمی‌توان موفقیت سیاست توسعه دریامحور را فقط با تعداد اسکله‌ها، ظرفیت بنادر، پروژه‌های ساحلی یا افزایش تناژ ناوگان اندازه گرفت. این سیاست زمانی موفق است که در لحظه بحران نیز بتواند به حفظ تجارت کشور کمک کند.

دریا فقط بندر و کشتی نیست

بخش سخت‌افزاری توسعه دریایی البته اهمیت اساسی دارد؛ ایران به بندر، ناوگان، صنایع دریایی و زیرساخت ساحلی نیاز دارد. اما بحران نشان داده است که حلقه‌های دیگری نیز به همان اندازه اهمیت دارند. کشتی باید بتواند در مسیر امن حرکت کند، دریانورد باید از حمایت حقوقی برخوردار باشد، بنادر باید ارتباط خود را با خطوط بین‌المللی حفظ کنند و کشور نیز باید بتواند در نهادهایی که درباره قواعد کشتیرانی تصمیم می‌گیرند از منافع خود دفاع کند. به همین دلیل، سیاست دریامحور بدون یک بازوی فعال خارجی و حقوقی، در روز بحران بخشی از توان خود را از دست می‌دهد.

امروز زمان سنجش دیپلماسی دریایی است

ایران از سال ۱۹۵۸ عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی است و بیش از شش دهه در ساختار جهانی دریانوردی حضور دارد. چنین سابقه‌ای زمانی ارزش واقعی پیدا می‌کند که در شرایط دشوار بتوان از ظرفیت‌های آن استفاده کرد. موضوعاتی مانند ایمنی کشتی‌ها، امنیت دریانوردان، اجرای قواعد بین‌المللی، مسئولیت دولت‌ها و حفظ چارچوب‌های حقوقی کشتیرانی، امروز دیگر موضوعاتی دور از زندگی اقتصادی کشور نیستند بنابراین حضور ایران در سازمان‌های بین‌المللی دریایی باید بیش از گذشته به سمت مشارکت تخصصی، پیگیری حقوقی و شکل دادن به همکاری‌های منطقه‌ای حرکت کند.

یک بحران می تواند ضعف‌های پنهان را آشکار کند

روزهای عادی بسیاری از کمبودها را پنهان می‌کنند. تا زمانی که مسیر اصلی کار می‌کند، نبود مسیر جایگزین چندان دیده نمی‌شود؛ تا زمانی که خطوط کشتیرانی رفت‌وآمد دارند، ضعف ارتباط با شرکت‌های خارجی به چشم نمی‌آید و تا هنگامی که بحران حقوقی یا امنیتی شکل نگرفته، اهمیت حضور مؤثر در ساختارهای بین‌المللی احساس نمی‌شود. اما جنگ تمام این ضعف‌ها را همزمان آشکار کرد؛ در چنین شرایطی مشخص می‌شود که آیا بنادر کشور صرفاً زیرساخت فیزیکی هستند یا بخشی از یک شبکه منسجم تجارت خارجی؛ آیا کریدورها فقط روی نقشه تعریف شده‌اند یا در عمل قابلیت انتقال بار دارند و آیا روابط دریایی کشور آن‌قدر گسترده است که در زمان اختلال بتوان از گزینه‌های دیگری استفاده کرد.

کریدور روی نقشه کافی نیست

یکی از گزینه‌های طبیعی در زمان فشار بر مسیرهای دریایی، استفاده بیشتر از کریدورهای زمینی، ریلی و مسیرهای شمالی است. اما تجربه نشان داده است که هیچ کریدوری صرفاً با احداث خط‌آهن یا جاده فعال نمی‌شود. برای عبور واقعی بار، کشورهای مسیر باید درباره گمرک، اسناد، تعرفه، زمان عبور، ظرفیت ناوگان و رویه‌های مرزی هماهنگ باشند. اینجاست که سیاست دریامحور به سیاست خارجی و دیپلماسی حمل‌ونقل متصل می‌شود. کشوری که بخواهد در بحران مسیر تجارت خود را تغییر دهد، باید این روابط و توافق‌ها را پیش از وقوع بحران ساخته باشد. روزهای عادی زمان ساختن ظرفیت هستند؛ روزهای بحران زمانی است که معلوم می‌شود این ظرفیت‌ها واقعاً ساخته شده‌اند یا فقط روی کاغذ وجود داشته‌اند.



بایندر بررسی می کند؛

جای خالی ناوگان چابک در روزهای بحران؛ نسخه ای که ۱۰ سال روی میز ماند!

جنگ یک ضعف قدیمی صنعت دریایی ایران روشن کرد؛ وقتی یک شناور از مدار خارج شود، چه چیزی جای آن را می‌گیرد؟ در شرایط عادی، آسیب‌دیدن یا توقف یک کشتی را می توان با تغییر برنامه، اجاره شناور دیگر یا جابه جایی بخشی از بار مدیریت کرد؛ اما در روزهای بحران و جنگ، ماجرا به این سادگی نیست. مالکان خارجی برای ورود به مناطق پرریسک محتاط تر می‌شوند، هزینه چارتر بالا می‌رود، بیمه محدودتر و گران تر می‌شود و تعمیر یک کشتی آسیب دیده نیز ممکن است با مشکل تأمین قطعه ، خدمات فنی و زمان طولانی توقف روبه رو شود. همین مسئله امروز اهمیت پیشنهادی را یادآوری می‌کند که حدود یک دهه قبل از سوی بخش خصوصی مطرح شده بود؛ توسعه شبکه‌ای گسترده تر از شرکت‌های کشتیرانی کوچک و متوسط که بتوانند در کنار مجموعه‌های بزرگ، بخشی از حمل منطقه‌ای و نیازهای متنوع تجارت کشور را برعهده بگیرند. چنین شرکت‌هایی امروز در ایران وجود دارند و در بازار حمل فعال اند اما تعداد و توان مالی و عملیاتی آنها هنوز به اندازه‌ای نیست که بتوانند در شرایط فوق‌العاده، نقش یک پشتوانه گسترده برای ناوگان کشور ایفا کنند.

یک کشتی کمتر، فقط یک کشتی کمتر نیست

در روزهای جنگ، خروج یک شناور از سرویس صرفاً به معنای از دست رفتن یک دارایی چند میلیون دلاری نیست. ممکن است ظرفیت یک مسیر مشخص کاهش پیدا کند، برنامه حمل یک محموله به‌هم بخورد یا فشار بیشتری روی شناورهای باقی‌مانده وارد شود. هرچه تعداد بازیگران و ظرفیت‌های مستقل کمتر باشد، اثر چنین اتفاقی نیز بزرگ تر خواهد بود. این همان نقطه‌ای است که تنوع ناوگان اهمیت پیدا می‌کند. شرکت‌های بزرگ ستون اصلی تجارت دریایی کشور هستند، اما قرار نیست تمام نیازهای بازار فقط بر دوش چند مجموعه بزرگ قرار گیرد. سرویس‌های منطقه‌ای، حمل محموله‌های کوچک تر و برخی مسیرهای کوتاه می‌توانند توسط مجموعه‌های خصوصی بیشتری پوشش داده شوند و بخشی از ظرفیت شرکت‌های بزرگ را برای مأموریت‌های اصلی تر آزاد کنند. توسعه این بخش البته با صدور چند مجوز اتفاق نمی‌افتد. خرید یا اجاره شناور نیازمند سرمایه سنگین است و شرکت‌های کوچک در دسترسی به منابع مالی، تسهیلات بانکی، ارز، بیمه و ضمانت‌نامه با محدودیت بیشتری روبه رو هستند. در نتیجه اگر قرار است این شرکت‌ها سهم بزرگ تری از حمل دریایی کشور بگیرند، حمایت نیز باید به همان اندازه عملی باشد؛ از تسهیل تأمین مالی گرفته تا فراهم کردن شرایط مناسب‌تر برای خرید، اجاره و بهره برداری از شناور. سازمان بنادر و دریانوردی در سال‌های گذشته در بخش‌هایی از این مسیر همراهی کرده است، اما ساخت یک بدنه قدرتمند خصوصی تنها از عهده یک سازمان برنمی‌آید و به هماهنگی شبکه بانکی، بیمه‌ای، ارزی و سایر دستگاه‌های اقتصادی کشور نیاز دارد. حدود ده سال برای تقویت چنین ظرفیتی فرصت وجود داشت. امروز شرکت‌های کوچک و متوسط فعال اند اما بحران نشان می دهد همین بدنه موجود نیز باید بسیار جدی تر حمایت و تقویت شود.



اجاره ۱,۴ میلیون دلاری نفتکش‌ها؛ پیام صریح تنگه هرمز به بازار جهانی

پایندر **تشدید تنش‌های نظامی در منطقه و اثبات آسیب‌پذیری شدید زیرساخت‌های نفتی جبهه مقابل، بازار جهانی انرژی را بار دیگر متلاطم کرده و قیمت نفت را به بالاترین سطح خود در شش ماه گذشته رسانده است. در شرایطی که ادعاهای غرب و متحدان منطقه‌ای اش در تأمین امنیت خطوط مواصلاتی ناکام مانده، موازنه قدرت در تنگه هرمز و بازدرندگی موثر جبهه مقاومت، تسلط استراتژیک جمهوری اسلامی ایران بر نبض انرژی جهان را بیش از پیش به رخ کشیده است.**

بر اساس تازه ترین آمارهای منتشر شده، قیمت نفت خام برنت با جهشی ۳,۵۵ دلاری (معادل ۳,۱۴ درصد) به ۱۱۶ دلار و ۷۲ سنت در هر بشکه رسید تا رکورد جدیدی را از ماه آوریل تاکنون ثبت کند. هم‌زمان، نفت خام وست‌تگزاس اینترمدیت آمریکا (WTI) نیز با رشد ۳,۸ درصدی، در سطح ۱۰۳ دلار و ۲۷ سنت بسته شد تا بازارهای غربی فشار سنگین ناشی از بحران‌آفرینی‌های خود در خاورمیانه را مستقیما احساس کنند.

ضربه‌پذیری آرامکو و هراس معامله‌گران از اختلال در عرضه

یکی از دلایل اصلی این جهش قیمتی، ضربات دقیق و متوالی نیروهای مقاومت یمن به شریان‌های نفتی عربستان سعودی عنوان شده است؛ حملاتی که شکنندگی شدید زیرساخت‌های کلیدی انرژی آل‌سعود را افشا کرده است. تخلیه سراسیمه ساختمان مرکزی شرکت آرامکو در ظهران زیر سایه تهدیدات امنیتی، نمادی از بن بست امنیتی متجاوزان و پررنگ تر شدن نگرانی معامله گران بین‌المللی از تداوم صادرات نفت خاورمیانه است؛ موضوعی که تحلیل‌گران ارشد غربی نیز به نقش تعیین کننده آن در بستر صعودی قیمت‌ها اذعان کرده‌اند.

تنگه هرمز و بی اثر شدن محاسبات تسلیحاتی غرب

در محور بحران‌های دریایی، ناکارآمدی ائتلاف‌های نظامی غرب در تأمین امنیت ناوگان تجاری خود در تنگه هرمز بیش از هر زمان دیگری نمایان شده است. افزایش بی‌سابقه‌ی حوادث امنیتی برای شناورهای وابسته به جریان استکبار و متحدانش در منطقه، هژمونی دریایی آمریکا و شرکای منطقه‌ای‌اش را به چالش کشیده است. در همین راستا، هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی برای غربی‌ها و خریداران غیراقتصادی سرسام‌آور شده است؛ به طوری که هزینه روزانه اجاره نفتکش‌های غول‌پیکر در مسیر خاورمیانه به شرق، با افزایشی ۱۲ برابری نسبت به شرایط عادی، به رقم بی‌سابقه ۱,۴ میلیون دلار رسیده و هزینه‌های بیمه را نیز صعودی کرده است. پوشالی بودن روایت‌های غربی از ثبات بازار نکته حائز اهمیت در این تحولات، بی‌اثری تلاش‌ها و آمارسازی‌های غربی برای آرام کردن بازار است؛ داده‌های موسسات بین‌المللی نظیر «کپلر» نشان می‌دهد حتی با وجود حجم عرضه ظاهرًا بالا، قیمت‌ها همچنان در مسیر صعودی قرار دارند. این مسئله به‌وضوح اثبات می‌کند که بازار جهانی انرژی واقعیتِ برتری استراتژیک ایران در منطقه و ناپایداریِ مسیرهای صادراتی تحت نفوذ آمریکا را درک کرده است. امروزه ثبات و پایداری صادرات انرژی در خلیج فارس و دریای سرخ، بیش از هر زمان دیگری به پذیرش وزن و موازنه قدرت جمهوری اسلامی ایران در معادلات جهانی وابسته است



رکوردشکنی در سایه مازاد ظرفیت؛ بازار کانتینری چه خوابی دیده است؟

بازار جهانی کشتیرانی کانتینری برخلاف نگرانی ها درباره افزایش ظرفیت ناوگان، همچنان شاهد رشد نرخ اجاره کشتی هاست؛ به‌طوری‌که هزینه اجاره شناورهای کانتینری به بالاترین سطح خود از پاییز سال ۲۰۲۲ رسیده است. کمبود کشتی‌های آماده اجاره و افزایش تقاضای شرکت‌های کشتیرانی برای تأمین شناور، مهم‌ترین عوامل رشد نرخ‌ها هستند. بر اساس آمار مؤسسه برمار (Braemar)، شاخص اجاره کشتی‌های کانتینری به ۳۲۵٫۸ واحد رسیده که نسبت به سال گذشته ۲۱ درصد افزایش نشان می‌دهد. افزایش هزینه سوخت و کاهش سرعت حرکت کشتی‌ها نیز به حفظ تقاضا برای شناورهای بیشتر کمک کرده است. در همین حال، میانگین نرخ روزانه اجاره کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۱۵۰۰ تا ۱۹۰۰ TEU به حدود ۲۸ هزار و ۶۲۵ دلار رسیده است. بااین‌حال، کارشناسان هشدار می‌دهند که بازگشت تدریجی خطوط کشتیرانی به مسیر کانال سوئز و ورود موج جدید کشتی‌های نوساز، به‌ویژه در سال ۲۰۲۸، می‌تواند توازن عرضه و تقاضا را تغییر داده و زمینه کاهش نرخ اجاره را فراهم کند.

انتخابات بازرس قانونی انجمن کشتیرانی برگزار شد

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ؛ انتخابات بازرسان قانونی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در جریان مجمع عمومی سالیانه این تشکل برگزار شد و با رأی اعضای مجمع، حسن‌رضا صفری بار دیگر به‌عنوان بازرس قانونی و لطف‌الله متقی به‌عنوان بازرس قانونی علی‌البدل انتخاب شدند. مجمع عمومی سالیانه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران روز سه‌شنبه ۲۸ مهرماه ۱۴۰۵ در سالن کوه نور هتل پارسیان اوین تهران برگزار شد و انتخابات بازرسان قانونی از جمله دستورکارهای این نشست بود. بر اساس نتایج انتخابات، حسن‌رضا صفری که در دوره گذشته نیز مسئولیت بازرسی قانونی انجمن را بر عهده داشت، بار دیگر اعتماد اعضای مجمع را به دست آورد و برای یک دوره دیگر به‌عنوان بازرس قانونی انتخاب شد. همچنین لطف‌الله متقی با رأی اعضا، مسئولیت بازرس قانونی علی‌البدل انجمن را بر عهده گرفت. بازرس قانونی در چارچوب اساسنامه و مقررات مربوط، وظیفه نظارت بر امور انجمن، بررسی گزارش‌ها و صورت‌های مالی و ارائه گزارش به مجمع عمومی را بر عهده دارد. این انتخابات هم‌زمان با برنامه‌های پاسداشت هفتادوسومین سالگرد تأسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.





مـرکز داوری و حـل اختـــلاف

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

- کمیتـه حـل اختـلاف دریایـی و بنـدری تاسـیس سـال ۱۳۹۰
- مرکـز داوری تخصصـی دریایـی و بنـدری تاسـیس سـال ۱۳۹۳
- شـورای حـل اختـلاف دریایـی و بنـدری شـعبه ۸۰۶۲ تاسـیس سـال ۱۳۹۵
- مرجعیت اظهار نظر کارشناسی

  (وزارت راه ، صمت ، قوه قضائیه)
- کارشناسی خبره در حوزه کسب و کار
- حـل و فصـل دعـاوی و اختلافـات حقوقـی و تجـاری صنـف از طریـق داوری ، کارشناسـی و بـا رویکـرد سـازش و جلوگیـری از اطالـه دادرسـی
- تعامـل مسـتمر بـا نهادهـای حاکمیتـی از جملـه سـازمان تعزیـرات، قـوه قضائیـه و ...در رفتـار سـازی حرفـه ای و صیانـت از حقـوق صنفـی در افـق منافـع ملـی
- تعامـل و همـکاری بـا تشـکل هـای اقتصـادی و تجـاری داخلـی و بیـن المللـی بـرای مدیریـت و ارائـه خدمـات داوری و حقوقـی

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

کلیه صاحبان صنعت اعم از صنایع تولیدی (وارد کننده و صادر کننده)
بارگذاران، ترخیصکاران گمرکی ، شرکت های حمل و نقل
شرکت‌های کشتیرانی، نمایندگی کشتیرانی و خدمات وابسته



راه های ارتباطی با دپارتمان حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

تماس تلفنی: ۱۰۱ داخلی ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

پیام رسان ۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۵ مشاوره حقوقی: www.saoi.ir/law-counseling

پلی بین کارجویان و کارفرمایان

سامانه کاریابی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی، بستری مطمئن و حرفه‌ای برای جویندگان کار و کارفرمایان فعال در صنعت حمل‌ونقل دریایی، بندری، لجستیک و خدمات وابسته است.



مزایای سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی:

برای کارجویان:

- دسترسی به فرصت‌های شغلی متنوع
- ثبت و به‌روزرسانی رزومه
- پشتیبانی حرفه‌ای
- ارتباط با شرکت‌های برتر
- سهولت و سرعت در درخواست شغل

مزایا برای کارفرمایان:

- دسترسی به بانک اطلاعاتی کارجویان
- صرفه‌جویی در زمان و هزینه
- نمایش آنلاین فرصت‌های شغلی
- ارتباط مستقیم با جویندگان کار
- شفافیت در فرآیند جذب نیر

مشاوره تخصصی مسائل و قوانین مالیاتی و بیمه



مشاوره تخصصی

انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین المللی



بیمه

مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه



مالیات

مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی



اهم خدمات قابل ارائه به شرح ذیل می باشد:

- انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین المللی
- انجام مشاوره های مالی در نحوه ثبت های حسابداری
- مشاوره تخصصی در زمینه اخذ شناسه خدمات حمل و نقل دریایی و بین المللی به منظور راه اندازی سامانه پایانه های فروشگاهی و سامانه مودیان مالیاتی
- مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی
- مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه
- حضور نفرات حرفه ای در هیات های مالیاتی شهر تهران و بندرعباس بر اساس مفاد قانون مالیات های مستقیم به منظور احقاق حق اعضا
- عضویت در کمیته های تخصصی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی ICCبه منظور فراگیری و دریافت سریع قوانین جاری کشور در حوزه مالیات و بیمه

www.saoi 09026588959 021-88947646-9 info@saoi.ir

بایندر
BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

• ماه‌نامه دیجیتال بایندر
• صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
• مدیرمسئول: مسعود پل مه • سردبیر: امیرحسین زارع
• تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

• نشانی:
تهران، خیابان ولیعصر (عج)، نرسیده به زرتشت ، کوچه دانش کیان
پلاک ۳۰ - انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران طبقه اول - روابط عمومی
• ایمیل: saoipublic@gmail.com • تلفن: ۹- ۸۸۹۴۷۶۴
• نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴ • موبایل: ۰۹۰۲۶۵۸۹۱۰۷

• ماهنامه دیجیتال • یکشنبه ۳ آبان ۱۴۰۵ • ۱۵ جمادی الاول ۱۴۴۸ • ۲۶ اکتبر ۲۰۲۶ • شماره ۹۵ • صفحه ۲۰

مؤسسه ساعی دریامحور
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

SAOI
International
Maritime
Education Center

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

02188937482
02188947646
www.saoi-ac.ir
tc@saoi.ir

سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور
سازمان بنادر و دریانوردی
TÜV INTER CERT SAAR
INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS