BAYANDOR
Digital Magazine
بایندر
سال نو مبارک
شماره
۴۷
۱ فروردین ۱۴۰۰

«محمد اسلامی» وزیر راه و شهرسازی:

## عملکرد بنادر کشور در تامین کالاهای اساسی قابل قبول بوده است

ویژه‌نامه نوروز

از زبان کاپیتان کشتی ایران_شهرکرد بیان شد:
جزئیات تازه از حمله تروریستی به کشتی تجاری ایران_ شهرکرد

طبق گزارش Lloyd's List Intelligence:
خبر خوب برای نفتکش‌ها؛ افزایش تقاضای نفت در هند

سلام بر سیمرغ کشتیرانی
یک سال دیگر گذشت با تمام خوبی‌ها و بدی‌ها، یک سال دیگر تجربه کسب کردیم و باز هم امید به سال آینده داریم. اما تجربه این سال متفاوت بود، سختی‌های جدیدی رو به ما نشان داد و آموختیم از آنچه هستیم باید لذت ببریم و همیشه آماده مبارزه زندگی باشیم، سال جدید با امیدهای خودش آمد، باز هم امید، آیا این امید واهی است؟ آیا تصور آینده‌ای بهتر خیال باطل است؟ آیا زندگی با آرامش بیشتر گمانه زنی نادرستی است؟ راز بشریت به امید است و این امید با همدلی و همراهی میسر است. اگر در سختی‌ها کنار هم باشیم و تجمیع قوا داشته باشیم و بسان سیمرغ در یک مسیر و یک هدف حرکت کنیم، هر مشکلی قابل حل است، امیدوارم سال جدید سیمرغ کشتیرانی همچون گذشته پرافتخار در مسیر اهداف صنفی در پرواز باشد.
باید یک دل و یک صدا فریاد بزنیم، ما یکی هستیم.

**روزبه مختاری**

با خوبی‌ها و بدی‌ها هر آنچه که بود؛ برگی دیگر از دفتر روزگار ورق خورد،
برگ دیگری از درخت زمان بر زمین افتاد و سالی دیگر گذشت.
روزهایتان بهاری و بهارتان جاودانه باد، در سال ۱۴۰۰ برای شما سلامتی، شادی و آرامش خواستارم.

**محمد نیک‌پی**

شادباش خدمت تمام سروران گرامی و همکاران محترم و تمام فعالان حوزه بندر و دریا به مناسبت فرخنده جشن باستانی نوروز این یادگار ارزشمند نیاکان آریایی‌مان.
همکاران و سروران گرانقدر فعال در حوزه بندر و دریا روزگارتان به شکوه موج‌های خلیج نیلگون فارس، ایام به کام برکت، بهروزی و تندرستی در سال جدید بدرقه لحظه لحظه زندگیتان باد ...

**حسین ناجی پور**

گذر کردیم از این سال به آن سال، دل‌هایمان شکست و دل‌هایمان شاد گشت، بودند آنانی که برایمان از خود عزیز تر ولی حال نقشی از غریبه را نیز در دل ندارند؛ هستند آنانی که در این لحظه به جمع عزیزان دل اضافه گشته‌اند و در پایان آنانی که بودند و هستند هر روز و هر لحظه در دل‌هایمان خود را عزیزتر و مهربان‌تر جای کرده‌اند، به امید ماندن خوبان و شاد بودن لحظه‌ها از بودن‌هایی با جنس ثبات....
سال ۱۴۰۰ مبارک

**مجید ورشوساز**

باعث افتخار است که عرض شادباش و تبریک اینجانب به همراه نسیم روح بخش نوروز خدمت شما دوستان و همراهان شرفیاب شود ...
فرارسیدن سال نو و را به شما هم قطاران دریا دل تبریک گفته و سالی سرشار از تندرستی، شادی و موفقیت برایتان آرزومندم.
امیدوارم این سال برای شما و خانواده کشتیرانی؛ سال دوستی، فراوانی و بی نیازی، کوشش و آرامش توأم با دلخوشی باشد
پیروز و سرافراز باشید.

**فرداد فیروزپور**

ضمن شادباش فرا رسیدن سال جدید و آرزوی بهروزی و سلامتی برای همه هم میهنان و همکاران گرامی، فرصت را غنیمت شمرده تا با نیم نگاهی به عصر ارتباطات و تکنولوژی در جامعه جهانی امروز، در این واپسین روزهای سال چشم‌اندازی بلند مدت برای سال‌های پیش رو ترسیم نماییم.

ناگفته پیداست که طی سال‌های اخیر با اتصال روز افزون دنیا به شبکه جهانی امکان دسترسی آسان به دنیای اطلاعات، تحلیل‌های خبری و اجتماعی، آشنایی با آداب و رسوم و فرهنگ ملل مختلف، عرضه کالاهای فرهنگی و رسانه‌ای همچون موسیقی، فیلم، مقاله و کتاب بطور گسترده‌ای فراهم آمده و در کنار آن حجم زیادی از خرید و فروش کالا و خدمات نیز از طریق فروشگاه‌های آنلاین و خدمات بانکی اینترنتی انجام می‌پذیرد.

چنین تغییراتی اساسی در پیکره زندگی معاصر خبر از آغاز عصری نوین دارد که در آن فرآیند جهانی شدن با شتاب بیشتری پیش خواهد رفت و تولید ثروت مسیر کاملاً متفاوتی را خواهد پیمود به گونه‌ای که نگاه جامعه جهانی از تمرکز بر روی فعالیت‌های تولیدمحور به سوی فعالیت‌های خدماتی سوق خواهد یافت.

اینک در آستانه ورود به سده جدید شمسی، باید بپذیریم که شاخص‌ها، معیارها و اسلوب‌های کاری گذشته دیگر تکافوی نیازهای نوین جهان امروز ما را نخواهد نمود و لازم است در همراهی با پیشرفت دانش جهانی، خود را به یادگیری مستمر دانش روز و آشنایی با مهارت‌های حرفه‌ای نوین ملزم نماییم چرا که در غیر اینصورت افراد و نهادهایی که بی توجه به تغییرات عصر جدید تکنولوژی از فراهم نمودن زیرساخت‌های علمی، آموزشی و کاربردی مناسب غفلت نمایند ناگزیر بزودی ناکارآمد گردیده و در جامعه جهانی مهجور خواهند بود.

**نیما روشنایی**

جشن باستانی نوروز نمادی از سالگرد بیداری طبیعت از خواب زمستانیست که به حیات مجدد زمین منجر می‌شود. امیدوارم در تکرار گردش روزگار و در ژرفای این نو شدن، دریای دلتان همواره آبی و بی‌نهایت و زیبا باشد. روزگارتان سراسر آرامش، خال خوش و برکت باشد. سالی که پشت سر گذاشتیم هر چه بود گذشت؛ نگاهمان به پیش روست؛ فرصت‌ها منتظرمان هستند، تنها کافیست چشمان خویش ا به رویشان باز کنیم تا آن‌ها به رویمان لبخند بزنند. امیدوارم در سال پیش رو رویکردتان به جلو باشد و با گام‌های استوار از سال نو استقبال کنید. نگاهو یاد خدا را فراموش نکنید.

*سال نو مبارک*

**مهسا اکبری طاری**

يَا مُقَلِّبَ الْقُلُوبِ وَ الأَبْصَارِ يَا مُدَبِّرَ اللَّيْلِ وَ النَّهَارِ يَا مُحَوِّلَ الْحَوْلِ وَ الأَحْوَالِ حَوِّلْ حَالَنَا إِ لى أَحْسَنِ الْحَالِ

ابر آذاری برآمد از کران کوهسار — باد فروردین بجنبید از میان مرغزار
این یکی گل برد سوی کوهسار از مرغزار — وان گلاب آورد سوی مرغزار از کوهسار
ابر دیبادوز، دیبا دوزد اندر بوستان — باد عنبرسوز، عنبرسوزد اندر لاله‌زار
نافه مشکست هرچ آن بنگری در بوستان — دانه درّست هرچ آن بنگری در جویبار

منوچهری

سلام و صد درود

بر راست قامتان دریادل، همکاران و همراهان گرام

به فضل و برکات باری تعالی، سالی پر از لحظات تلخ و شیرین، سخت و نابسامان را به همت والای شما عزیزان پشت سر نهاده و با دلی مالامال از امید به انوار لایزال الهی، عطر خوش بهار ۱۴۰۰ را استقبال می‌کنیم. همگام با فعالین اقتصادی عرصه خدمات بندری و دریایی، که با عبور از امواج خروشان دریاهای کارزار، نشان دادند ناخدای روزگاران سخت بوده و با قامتی بر افراشته، تدبیر بایسته و مدیریت شایسته همکاران ارجمند، در این حوزه تمام نقشه‌های شوم دشمنان این مرز و بوم، نقش بر آب شد. امید است سال پیش رو، سراسر بهروزی و پیروزی و سرافرازی برای یکایک شما عزیزان باشد.

سرآغاز فصلی نو از دفتر زندگانی را بر تمامی شما تبریک و تهنیت گفته و برای لحظه لحظه‌های عمرتان خوشبختی و سعادت، تندرستی و رزق و برکت، از درگاه ایزد منان خواستارم. روز و روزگارتان به وسعت و شکوه دریاها، دریاییان، هر روزتان نوروز، نوروزتان پیروز.

**مسعود پل‌مه**

**محمد راستاد:**
مدیرعامل سازمان بنادر
**با تکمیل توسعه فاز سوم پایانه کانتینری بندر شهیدرجایی، این بندر به یک بندر نسل سومی ارتقا پیدا می‌کند**

محمد اسلامی وزیر راه و شهرسازی گفت:

## عملکرد بنادر کشور در تامین کالاهای اساسی قابل قبول بود

محمد اسلامی در حاشیه اجلاس سالانه مدیران سازمان بنادر که به صورت ویدئو کنفرانسی برگزار شد گفت: در سال جاری علاوه بر شیوع ویروس کرونا شاهد سخت‌ترین تحریم‌های تروریستی و ظالمانه علیه کشورمان بودیم، اما همچنان چرخ تولید و تجارت کشور برقرار بوده است.

وی اضافه کرد: در سال ۲۰۲۰ عملکرد متوسط بنادر دنیا بیش از ۵/۹ درصد کاهش را نشان می‌داد درحالیکه این رقم در بنادر ایران به ۱۹ درصد رسید که با توجه به مشکلات ناشی از تحریم‌ها رقم قابل قبولی است.

وزیر راه و شهرسازی گفت: در ۱۴ سال گذشته به نرخ ثابت، سالانه ۳۰ هزار میلیارد تومان توسط دولت و بخش خصوصی در بنادر کشور سرمایه گذاری شده است و این امر نشان می‌دهد جریان تجارت و اقتصاد کشور درک درستی از سرمایه گذاری در بنادر دارد.

اسلامی افزود: ظرفیت بنادر کشور هم اکنون به ۲۸۵ میلیون تن رسیده است و تا ۵ سال آینده این ظرفیت به ۵۰۰ میلیون تن خواهد رسید.

اسلامی افزود: توسعه بنادر از طریق اتصال پس‌زمینه‌ها آغاز شده و سیلوهای مکانیزه زیادی در بنادر در حال ساخت است که ارسال کالاهای اساسی بدون دخالت انسان انجام خواهد شد که گام بزرگی در جهت سلامت و امنیت غذایی مردم است.

وزیر راه و شهرسازی ساماندهی حمل بار در بنادر را یکی دیگر از اقدامات موثر در سال جاری دانست و گفت: پیشتر راننده دو تا سه هفته در بندر معطل می‌ماند تا بار بگیرد که این امر مفاسد زیادی دربرداشت و همیشه مجموعه حمل و نقلی کشور از آن شاکی بود، اما امسال سامانه توزیع بار در بنادر سیستمی شده.

محمد اسلامی گفت: توسعه خطوط جدید دریایی برای ارتقای سهم ایران از ترانزیت و لجستیک دریایی ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

وی افزود: با وجود همه مزاحمت‌ها و دشمنی‌ها علیه ایران و شیوع کرونا، کشور در نیمه دوم سال ۹۹، رشد اقتصادی متفاوتی را تجربه کرد، اما در بخش تجارت داخلی به خصوص صادرات شاهد عملکرد مثبتی در بنادر کشور بودیم که این مساله جای قدردانی و تشکر دارد.

از زبان کاپیتان کشتی ایران-شهرکرد بیان شد:

## جزئیات تازه از حمله تروریستی به کشتی تجاری ایران – شهرکرد

کاپیتان کشتی کانتینربر شهرکرد اظهار کرد: روز چهارشنبه ۲۰ اسفند ماه ساعت ۶ به وقت محلی در آب‌های بین‌المللی دریای مدیترانه در حدود ۷۵ مایلی از سواحل رژیم صهیونیستی در حال حرکت بودیم که حادثه اصابت شی انفجاری به کشتی روی داد.

وی افزود: رخداد انفجار با صداهای مهیبی که از روی عرشه در محل کانتینرهای جلو و به فاصله چند ثانیه شنیده شد به وقوع پیوست و متعاقب آن، آتش در کانتینرهای منفجر شده شعله‌ور شد.

وی تصریح کرد: طبق گزارش افسر اول کشتی بین ساعات ۵:۱۵ تا ۵:۳۰ و در فاصله حدود نیم ساعت قبل از حادثه به مدت ۱۵ دقیقه دستگاه موقعیت یاب کشتی از کار افتاد ولی در زمان حادثه همه چیز طبیعی بود.

وی ادامه داد: بلافاصله پس از وقوع حادثه با تلاش کارکنان کشتی آتش به طور کامل مهار شد و بر اساس دستور کمیته واکنش اضطراری سریعاً به سمت لنگرگاه بانیاس در کشور سوریه تغییر مسیر دادیم. پرسنل امنیتی و نیروهای فنی و غواص وضعیت کشتی را کاملا بررسی کردند و اقدامات لازم برای انجام تعمیرات مورد نیاز و اطمینان از ایمنی کامل شناور آغاز شد و بر اساس اعلام تیم‌های فنی مسئول تعمیرات بخش‌های آسیب‌دیده، عملیات بازسازی و ایمن‌سازی کشتی حدود ۱۴ روز زمان خواهد برد و پس از آن بر اساس برنامه قبلی به سمت بندر والنسیا در کشور اسپانیا حرکت خواهیم کرد.

کاپیتان کشتی شهرکرد گفت: به عنوان یک دریانورد و کاپیتان کشتی تاکید می‌کنم که بر اساس قوانین دریایی و عرف بین‌الملل حمله به کشتی‌های تجاری که در حال عبور بدون ضرر در آب‌های بین‌المللی هستند نه تنها هیچ توجیهی ندارد بلکه مولد ناامنی خطرناکی است که تجارت و اقتصاد جهانی را با مخاطرات جدی روبرو خواهد کرد و لازم است سازمانهای بین المللی ناظر بر کشتیرانی تجاری به صورت عاجل به اینگونه اقدامات شرورانه رسیدگی و از تداوم آن جلوگیری کنند.

رئیس میز قطر اتاق بازرگانی بندرعباس:

## خط کشتیرانی از بندرلنگه به قطر راه‌اندازی می‌شود

رئیس میز قطر اتاق بازرگانی بندرعباس از راه‌اندازی خط کشتیرانی مسافربری و باربری به قطر از طریق بندرلنگه خبر داد و گفت: کشتیرانی والفجر مجوز لازم را دریافت کرده و آماده راه‌اندازی است.

وی در حاشیه چهل‌وچهارمین نشست شورای گفتگو، اظهار کرد: رایزنی‌های خوبی با شهردار قطر انجام شده و وی نیز راغب است که این امر هرچه زودتر محقق شود اما این طرح به دلیل شیوع ویروس کرونا با تعلل مواجه شده که نهایتا اجرایی می‌شود.

وطن‌خواه تصریح کرد: بازرگانان از استان‌های فارس و خوزستان به میز قطر مراجعه می‌کنند تا بتوانند کالاهای خود را به کشور قطر صادر کنند، کارها در حال انجام است که با کمک و همکاری رئیس اتاق بازرگانی و دبیرکل این اتاق، به زودی تحقق پیدا می‌کند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی:

## ۱۱۲ میلیون تن کالای بازرگانی در بنادر کشور جابجا شد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام جابجایی ۱۱۲ میلیون تن انواع کالاهای بازرگانی از بنادر تجاری کشور تا پایان بهمن ماه امسال، گفت: به رغم تمام تهدیدهایی که متوجه حمل‌ونقل و کشتیرانی تجاری کشور بوده است، بنادر شمال و جنوب ایران، از حیث نرم تخلیه و بارگیری و جلوگیری از تحمیل دموراژ به کشتی‌ها، دستاوردهای مثبتی داشته‌اند.

معاون وزیر راه و شهرسازی درباره اهداف برنامه‌های سازمان بنادر در سال ۱۴۰۰، از تکمیل توسعه فاز سوم پایانه کانتینری بندر شهیدرجایی خبر داد و گفت: با اجرای این طرح، بندر شهیدرجایی به یک بندر نسل سومی ارتقا پیدا می‌کند و قابلیت پذیرش کشتی‌های با ظرفیت ۱۸۴۰۰ TEU را خواهد داشت.

مایک گرات:
رئیس MDS Transmodal
تقاضا برای کانتینرها و حمل‌ونقل کانتینرها، ظرفیت مورد نیاز در معاملات را نزدیک به ۱۰۰ درصد افزایش خواهد داد

با فراخوان شرکت AMP:

## پاناما خدمات مشاوره در مورد عملیات LRIT را فراخوانی می‌کند

AMP آگهی فراخوان شرکت‌ها یا انجمن‌های علاقه‌مند برای ارائه خدمات مشاوره‌ای جهت تهیه و فعالیت LRIT برای کشتی‌های ثبت شده جمهوری پاناما و خدمات مرتبط را صادر کرد. این شرکت به ویژه در جستجوی شرکت‌هایی است که بتوانند تمام بخش‌های مورد نیاز برای اجرای مرکز شناسایی و ردیابی کشتی را با رعایت دقیق استانداردهای LRIT IMO و سایر خدمات مرتبط تامین کنند.

سایر این خدمات شامل موارد زیر می‌شود: ارائه مرکز اطلاعات ملی پاناما (CND) با امکانات بازیابی در صورت بروز بلایا، خدمات شناخته شده ASP، از جمله ارائه‌دهندگان خدمات ارتباطات پیمانکاری (CSP)، خدمات شناسایی و نظارت بر کشتی‌های خدمات داخلی، خدمات شناسایی و نظارت بر کشتی‌های بین‌المللی، خدمات تحقیقات سوابق کشتی‌ها، خدمات دریافت هشدارها و تست‌های SSAS.

مایک گرات، رئیس MDS Transmodal:

## چشم‌انداز روشنی برای حمل‌ونقل کانتینری وجود دارد

بااوج‌گیری مجدد تجارت جهانی در اواخر سال ۲۰۲۰، ناشی از بهبود نسبی پس از همه‌گیری کرونا در برخی مناطق و تغییر رویه مصرف‌کنندگان به سمت خرید محصولات، بازار برای این بخش خوب به نظر می‌رسد. مایک گرات، رئیس MDS Transmodal، در Intermodal Connect گفت: از آنجا که می‌بینیم تقاضا سریع‌تر از عرضه در حال رشد است، نرخ‌ها بالا خواهند ماند.

گرات گفت: تقاضا برای کانتینرها و حمل‌ونقل کانتینرها، ظرفیت مورد نیاز در معاملات را نزدیک به ۱۰۰ درصد افزایش خواهد داد.

با توجه به پیش بینی MDS Transmodal از نرخ رشد مرکب ۳/۲٪ طی دهه آینده، چشم‌انداز تقاضا مثبت است. این رویه بازگشت به روند قبلی است که مشابه با آنچه در پی بحران مالی ۲۰۰۸ اتفاق افتاده است.

در حالی که چشم‌اندازهای اساسی خوب است، اما تاخیرهای ناشی از ازدحام، کمبود کانتینر و افزایش نرخ حمل بار در سال گذشته توجه نهادهای نظارتی در سراسر جهان را به خود جلب کرده است. گرات گفت: اطمینان از خدمات در دو سه ماهه آخر سال ۲۰۲۰ واقعاً از بین رفت.

طبق گزارش Lloyd's List Intelligence:

## خبر خوب برای نفتکش‌ها؛ افزایش تقاضای نفت در هند

دولت هند درخواست کرد پالایشگاه‌های داخلی برای یافتن تامین‌کنندگان جدید نفت خام اقدام کنند. هند سومین واردکننده بزرگ نفت در جهان است.

طبق گزارش Lloyd's List Intelligence، خاورمیانه ۲۰٪ از واردات نفت هند را به دلیل نزدیکی مبدا و مقصد در طی ۵ سال انجام داده است. قاره آمریکای شمالی ۴۴٪ از واردات در مدت مشابه را داشت و این مقدار در سه ماهه اول ۲۰۲۱ از ۵۰٪ عبور کرد.

در این گزارش آمده است: واردات بیشتر نفت خام از ایالات متحده و از سرگیری واردات از ونزوئلا و همچنین از منابع جدید مانند گویان می‌تواند نفت مورد نیاز هند را تامین کند.

روی آوردن به سمت تامین‌کنندگان دورتر نیز می‌تواند انگیزه‌ای برای حرکت به سمت واردات نفت خام با کشتی‌های بزرگتر باشد. در حالی که بازار نفتکش‌ها در حال حاضر برای تحولات در چین سازگارتر است، اما با توجه به جمعیت با سرعت بیشتر در هند و اشتهای جدید برای واردات نفت خام در مسیرهای بیشتر می‌تواند این کشور را برای بازارهای نفتکار مهم‌تر کند.

با تاکید هیئت بین‌المللی تحقیق و توسعه دریایی (IMRB):

## حمایت IMO از پیشنهاد تحقیق و توسعه در خصوص کاهش کربن‌سازی در صنعت

پیشنهاد هیئت بین المللی تحقیق و توسعه دریایی (IMRB) که توسط طیف وسیعی از نهادهای صنعت تهیه شده است، توسط گرجستان، یونان، ژاپن، لیبریا، مالت، نیجریه، پالائو، سنگاپور و سوئیس در ۱۰ مارس به IMO ارسال شد. طبق اعلام شورای جهانی حمل‌ونقل (WSC) دانمارک به عنوان حامی مالی به کشورهای فوق اضافه شده است و انتظار می‌رود چندین کشور دیگر در نشست بعدی IMO MEPC در ماه ژوئن حمایت خود را اعلام کنند. هدف این است که کشورهای عضو IMO این پیشنهاد را در یک نشست مهم در نوامبر سال جاری تصویب کنند.

کشورهای مذکور چارچوب مورد نیاز برای راه‌اندازی و اجرای هر چه سریعتر برنامه تحقیق و توسعه را با جزئیات ترسیم کرده‌اند و اعلام کردند: ما از دیدن حمایت دانمارک به عنوان یکی از کشورهای برجسته دریایی بسیار خوشحالیم. IMRB گام مهمی در مسیر حمل‌ونقل بدون کربن برداشته است و اگر بخواهیم اهداف آب و هوایی سازمان ملل را برآورده کنیم، دیگر فرصتی برای از دست دادن نداریم.

# چشم انداز ظرفیت- چالش تقاضا

## یادداشت اختصاصی علیرضا چشم جهان برای مخاطبان بایندر

در طول سالیان اخیر، ظرفیت بنادر تجاری شمالی و جنوبی جمهوری اسلامی ایران با تلاش وافر سازمان بنادر و دریانوردی و سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی، شبه دولتی و خصوصی به حوالی ۲۶۰ میلیون تن رسیده و همین چند روز پیش بود که مقام عالی وزارت راه و شهرسازی نوید دادند که برنامه‌ریزی برای ارتقای ظرفیت بنادر تجاری کشور به ۵۰۰ میلیون تن در سال در جریان است.

یقیناً تمام اهالی این مرز و بوم از چنین اخباری که توسعه زیر ساخت‌ها را مژده می‌دهد، خرسند هستند و به خود می‌بالند که چنین پتاسیل بزرگی در اختیار قرار دارد و در آینده نیز می‌توان به دو برابر آن تکیه زد.

اما از همین حالا باید از زاویه‌ای دیگر نیز به این اخبار خوب نگریست و در جستجوی پاسخ این سوال بود که قرار است این ظرفیت‌های بزرگ چگونه به طور موثر و مستمر فعال شوند؟

در پاسخ حتماً می‌توان گفت که بخشی از ظرفیت فعلی و آتی بنادر در اختیار واردات و صادرات قرار می‌گیرد تا متناسب با رشد جمعیت و نیازهای حمل‌ونقل در عرصه‌های مرتبط با صنعت، معدن، تجارت،کشاورزی و ... به کار گرفته شود اما اینکه چقدر از این ظرفیت‌ها در حال و آینده مورد نیاز داخل کشور خواهد بود، محل سوال است؛ چرا که همواره ایران مدعی ایفای نقش محوری در عرصه حمل‌ونقل منطقه‌ای، فرامنطقه‌ای و بین‌المللی در یک عرصه فوق‌العاده رقابتی است.

تجربه نشان داده است که بهبود رقابت‌پذیری بنادر، امروزه فقط با توسعه زیر ساخت‌ها، روساخت‌ها و افزودن تجهیزات و اعمال تخفیفات تعرفه‌ای رابطه مستقیم ندارد و اقدامات فیزیکی در مورد افزایش طول و عمق اسکله‌ها، وسعت بخشیدن به محوطه‌ها، ساخت انبارها و حتی نصب و راه‌اندازی تجهیزات جدید، الزاماً به افزایش سهم بنادر در مبادلات تجاری بین‌المللی منجر نمی‌شود.

حتی سرمایه‌گذاری وسیع برای اتصال بنادر به پسکرانه‌ها با جاده و ریل نیز به تنهایی نمی‌تواند آمار عملکرد و رقابت‌پذیری بنادر را افزایش دهد یا ثبات آن‌را بیمه کند.

آنچه رشد واقعی و پایدار در ترافیک بنادر را به ویژه در عرصه رقابت‌پذیری به دنبال دارد، اعمال مدل‌های اقتصادی کارآمد کسب و کار با حداقل نوسانات نامطلوب در قبال مبادلات تجاری و نیازهای مشتریان داخلی و خارجی است.

برای فعال ساختن ظرفیت‌های بنادر، باید تعاملی درست بین عرضه‌کننده ظرفیت (بنادر، جاده و راه‌آهن) و متقاضی استفاده از آن (صاحب کالا، خط و شرکت کشتیرانی، مالک و نماینده کانتینر و سایر متعاملین) شکل پیدا کند و منصفانه تحلیل کنیم که با سخت‌افزار و نرم‌افزار موجود در هر بندر چگونه می‌توانیم با طرف‌های مختلف به درستی و به نحوی کارآمد و اطمینان بخش تعامل کنیم.

ملزومات بازار در حوزه حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری و شبکه لجستیک کاملاً شفاف و روشن است. مهم این است که ما چقدر به این الزامات تجربه شده در بنادر و پایانه‌های موفق منطقه و جهان توجه داریم.

# چشم‌اندازی از بنادر شمال و جنوب کشور

## ورود دومین بخش از تجهیزات استراتزیک بندر شهید بهشتی چابهار با سرمایه گذاری هندوستان

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان از ورود دومین محموله تجهیزات استراتژیک تخلیه و بارگیری بندر چابهار در راستای فعال‌سازی قرارداد تجهیز و بهره‌برداری از بندر شهید بهشتی چابهار بین سازمان بنادر و دریانوردی و طرف هندی به بندر چابهار خبر داد.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، بهروز آقایی با تشریح جزئیات ورود دومین محموله تجهیزات بندری به چابهار از سوی هند، اعلام کرد: ورود این تجهیزات در راستای تعهدات قرارداد سرمایه‌گذاری ۸۵ میلیون دلاری شرکت سرمایه‌گذار هندی در چابهار است که بخش دوم آن شامل دو دستگاه جرثقیل ساحلی ۱۰۰ تنی به ارزش ۷.۵ میلیون دلار می باشد و این تجهیزات هیچگونه محدودیتی در تخلیه و بارگیری انوع کالاها ندارد.

وی افزود: این دو جرثقیل ساحلی از مدرن‌ترین و با کیفیت‌ترین تجهیزات بندری به شمار می‌روند، به این ترتیب ارزش تجهیزات وارداتی مرحله اول و دوم جمعاً به ۱۶ میلیون دلار می‌رسد که تقریباً ۱۹ درصد از تعهدات هند در زمینه خرید تجهیزات در این بندر را محقق می‌کند.

وی با اشاره به اهمیت نقش فرامنطقه‌ای بندر چابهار، مجدداً تاکید کرد، سرمایه‌گذاری یک کشور مانعی برای مشارکت سایر کشورها در طرح‌های توسعه بندر چابهار نیست.

آقایی ادامه داد: بخش بعدی تجهیزات در سال ۱۴۰۰ وارد بندر چابهار می‌شود.

## مدیرکل بنادر و دریانوردی گیلان خبر داد:

افزایش ۴۲ درصدی عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر گیلان

میزان تخلیه و بارگیری در بندرانزلی ۳۴ درصد و در بندر آستارا ۱۴۳ درصد طی امسال رشد داشته است.

تعداد کشتی‌های وارده به بندرانزلی ۲۴ درصد و به بندر آستارا ۴۶ درصد افزایش یافته‌اند.

# اتصال بنادر خصوصی شمال ایران به شبکه حمل‌ونقل کانتینری دریای خزر

در سال ۱۳۹۹ دو پیشرفت مهم در بنادر خصوصی شمال ایران شکل گرفت و با همکاری شرکت‌های کشتیرانی دریای خزر، شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه و شرکت راهبران بندر فریدونکنار، بنادر آستارا و فریدونکنار به شبکه حمل و نقل کانتینری دریای خزر پیوستند و این امکان را پدید آوردند تا طور منظم صادرات محمولات کانتینری عادی و یخچالی به مقصد بنادر آکتائو قزاقستان و آستاراخان روسیه از طریق این بنادر نیز امکان پذیر باشد.

بندر آستارا که در نقطه جغرافیایی آغازین استان گیلان قرار دارد، نزدیکترین بندر تجاری کشور به استان‌های حاصلخیز شمال غرب (آذربایجان شرقی و غربی و اردبیل) است و می‌تواند فرصت خوبی را برای صادرکنندگان محصولات کشاورزی و خشکبار این استان‌ها با استفاده از کانتینرهای عادی و خشک فراهم کند.

بندر فریدونکنار نیز از لحاظ موقعیت مکانی در مرکز استان مازندران واقع است و با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی توسعه یافته و یک کانون جدید برای صادرات انواع محصولات کشاورزی، خشکبار و لبنیات با انواع کانتینرهای خشک و یخچالی محسوب می‌گردد.

اولین کشتی کانتینربر در بندر آستارا دوم آبان ماه ۱۳۹۹ پهلو گرفت و تا پایان سال ۱۵ سفر از آن برای حمل کانتینر به مقاصد آکتائو و آستاراخان انجام شده است.

همچنین، نخستین کشتی کانتینربر در تاریخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۸ در بندر فریدونکنار پهلو گرفت تا کانتینرهای یخچالی و معمولی حاوی محصولات صادراتی ایران را از آنجا به مقصد بندر آکتائو حمل نماید.

# بازیگردانی کرونا در صنعت کشتیرانی

ویروس کرونا از زمان تولدش در شهر ووهان چین به‌سرعت بر همه ارکان اقتصادی و اجتماعی زندگی بشر در گستره جهانی تاثیر گذاشت و همه کسب‌وکارها را متاثر کرد. به واسطه شیوع این ویروس صنایع، کارخانه‌ها و شرکت‌های تولیدی به حالت تعطیل و نیمه تعطیل درآمدند. به تبع از تولید، تجارت نیز کمرنگ و کمرنگ‌تر شد و در حلقه بعدی زنجیره تامین حمل‌ونقل نیز که مشتق از تجارت است دچار رکود شد. از آنجایی که بالغ بر ۹۰ درصد تجارت جهانی- ایران هم از آن مستثنی نیست- از راه دریا انجام می‌شود بی‌شک شرکت‌های کشتیرانی از ماندگاری این ویروس ناخوانده در جهان متضرر شده‌اند. ما در این گزارش به گفت‌وگو با چند شرکت کشتیرانی خصوصی و دولتی نشسته‌ایم تا وضعیت این شرکت‌ها و چگونگی تاثیر این ویروس را بر حمل‌ونقل دریایی بار و مسافر ارزیابی کنیم.

## آسیب ۳۰ درصدی شرکت‌های کشتیرانی از کرونا

سیدمیرزا علی قربان‌پور، مدیرعامل شرکت کشتیرانی آهنگ دریا در گفت‌وگو با خبرنگار ما با بیان اینکه ویروس کرونا با به دنیا آمدن در چین و تسری یافتن به دیگر کشورها فعالیت حمل‌ونقل دریایی را کم کرد و به حداقل رساند، بسیاری از سفرها را به تعویق انداخت و گاهی کنسل کرد و در نهایت آسیبی جدی به این حوزه وارد کرد، گفت: به همین دلیل، حمل‌ونقل دریایی هم در برهه‌ای به حالت تعطیل و یا نیمه تعطیل درآمد. حتی کشتی‌ها به صف بیکارها اضافه و در لنگرگاه‌ها سرگردان شدند. برخی کشتی‌ها نیز به خاطر جمع‌آوری کالا به اندازه تناژ کشتی مجبور شدند به چند بندر متفاوت سفر و کالا جمع کنند تا بتوانند هزینه‌های خودشان را پوشش دهند. این مقوله موجب تاخیر در تحویل کالاها نیز شد.

او گفت: شرکت‌های کشتیرانی فعال در ایران نیز به واسطه تحریم‌های ناعادلانه که بر اقتصاد کشورمان حاکم شده است نسبت به همتایان خود در دیگر کشورها آسیب بیشتری دیدند. به صورتی که بر اثر شیوع کرونا، ما حدود ۳۰ درصد آسیب دیدیم. با این حال، امیدوار بودیم که هرچه زودتر این ویروس از بین برود و تجارت بین‌المللی دوباره جایگاه خود را باز یابد و ما هم بتوانیم به تبع از تجارت جهانی بازار خودمان را بازسازی کنیم اما نه تنها از بین نرفت بلکه پیش‌بینی شده است که در سال آینده این بیماری در ایران شدیدتر هم شود.

این عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصریح کرد: در بخش کالای اساسی و کالای فله مثل گندم، ذرت، جو و نهاده‌های دامی تقاضا افزایش یافت زیرا کشورها به دلیل ترس از کرونا احساس کردند اگر اندوخته داشته باشند بهتر از آن است که نیاز روز خود را برطرف کنند؛ بنابراین بازار حمل دریایی این محصولات چندان آسیب ندید اما حمل کالاهایی مانند کالاهای نیمه ضروری، لوازم خانگی، کالاهای لوکس، آهن‌آلات، مواد معدنی و... تاثیر منفی بسیار شدیدی از ویروس کرونا متحمل و تقریبا تعطیل یا نیمه تعطیل شدند.

قربان‌پور اظهار کرد: شرکت آهنگ دریا نیز به واسطه فعالیت در بخش فله و کالای اساسی توانسته است در دوران کرونا هم شاکله خود را حفظ کند و تعدیل نیرو نداشته باشد. همچنین ما سعی کردیم با همه دشواری‌ها کار خود را به خوبی انجام دهیم.

زمانی که از مهرشاد معین‌انصاری درباره تاثیر اپیدمی کووید-۱۹ بر فعالیت شرکت‌های کشتیرانی پرسیدیم، گفت: این ویروس ناخوانده علاوه بر چالش‌هایی که برای سلامتی و جان انسان‌ها ایجاد کرد، موجب شد شیوه سنتی کسب‌وکار در بعد جهانی با تغییراتی روبه‌رو شود که از جهاتی می‌تواند آبستن ضرر و زیان باشد و از جهات دیگر سودآوری و ثمردهی را برای شرکت‌ها به ارمغان آورد.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی کالای سریع اظهار کرد: خارج از مسائل تحریم، ویروس کووید-۱۹ بخش حمل‌ونقل دریایی را نیز به واسطه تاثیر بر واردات و صادرات با مشکل مواجه کرد. فعالیت بخش تولید و صنعت کاهش یافت و به تبع از آن، تجارت نیز کمتر شد و صنعت حمل‌ونقل حتی در بخش دریایی نیز دچار کاهش حجم بار و سفر شد. با این وجود، پروتکل‌هایی برای رعایت بهداشت در این بخش تعریف شد که خود آن پروتکل‌ها نیز دست‌وپا گیر بودند و در بخش خدمات هم ایستایی ایجاد کردند.

به گفته معین انصاری؛ این پدیده از لحاظ اقتصادی آزاردهنده بود و آمار کار شرکت‌ها را پایین آورد و گاهی شرکت‌ها را به تعدیل نیرو وا داشت.

او درباره فعالیت شرکت کشتیرانی کالای سریع در سال کرونا گفت: از آنجایی که حمل‌ونقل ستون اصلی تجارت است، فعالیت ما ادامه داشت؛ با این وجود، بازار کار ما کوچک و با مشکلاتی روبه‌رو شد اما اینکه کرونا را تنها بهانه‌ای فرض کنیم که موجب شکل‌گیری این وضعیت شده است، درست نیست. اصلی‌ترین مشکل ما تحریم است. اگر در تحریم نبودیم بدتر از کرونا هم تاثیر زیادی روی فعالیت ما نمی‌گذاشت.

معین‌انصاری گفت: در سال گذشته، از لحاظ درآمد هزینه‌ای اصلا شرایط مناسبی نداشتیم که بخش اندکی از آن به کرونا مربوط می‌شد. حتی مجبور شدیم نیروهایی را تعدیل کنیم که برای حرفه‌ای شدن آنها سرمایه‌گذاری کرده بودیم.

گفتنی است؛ در سال ۹۹ و بر اثر همه‌گیری کرونا، وضعیت شرکت‌های کشتیرانی دولتی نیز چندان بهتر از وضعیت شرکت‌های خصوصی نبوده است. به‌گونه‌ای که کاپیتان داود تفتی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر گفت: از آنجایی که عمده محصولات حمل شده در حوزه دریای خزر مواد غذایی فله، میوه و محصولات گلخانه‌ای هستند که با سلامت انسان در رابطه است و ویروس کرونا نیز همین حوزه را نشانه گرفت، سخت‌گیری دولت‌ها نسبت به واردات و قرنطینه بیشتر شد و استانداردها هم بالا رفت، بنابراین همین موضوع بر فعالیت شرکت‌های کشتیرانی و سرعت سفر کشتی‌ها تاثیر گذاشت.

تفتی خاطرنشان کرد: کرونا در صنعت حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی توقف‌هایی را خارج از برنامه‌ریزی برای ما ایجاد کرد، مثلا علاوه بر سخت‌تر شدن شرایط قرنطینه‌ای، وقتی کشتی از یک بندر به بندر دیگر می‌رسد باید سمپاشی شود و در بعضی بنادر کشتی باید بعد از سمپاشی ۲۴ ساعت توقف داشته باشد و سپس تخلیه و بارگیری شروع شود که خودش در تعداد سفرهای کشتی‌ها در ماه اثر می‌گذارد. هرچقدر تعداد سفرها کمتر شود، حجم صادرات و واردات دریایی هم کاهش می‌یابد و ما نمی‌توانیم تعداد سفر برنامه‌ریزی شده را در سند چشم‌انداز محقق کنیم بنابراین بر درآمد شرکت‌های کشتیرانی هم اثر منفی می‌گذارد. مضاف بر آن به واسطه همین توقف‌ها، هزینه‌های بندری هم که شرکت‌های کشتیرانی باید پرداخت کنند، بیشتر می‌شود.

او با بیان اینکه با آغاز سال ۲۰۲۱ ثبات در وضعیت

**در دورکاری شرکت می‌تواند با نیروی کار کمتر به‌صورت غیرحضوری برای پیشبرد اهداف خود در شرایط خاص بیشتر تلاش کند و خوب است این روند در پساکرونا نیز ادامه یابد.**

شرکت‌ها شکل گرفت و پس از آن روند صعودی کم کم دیده می‌شود، گفت: پیش‌بینی شده است، در سال ۲۰۲۱ در نرخ جهانی حدود ۵ درصد در حمل فله و ۱۰ درصد هم در حمل دریایی کانتینر شاهد افزایش باشیم. این در حالی است که در سال ۲۰۲۰ نسبت به سال ۲۰۱۹ حمل دریایی حدود ۳۰ درصد (میانگین صادرات و واردات) کاهش پیدا کرد البته همه آن به خاطر کرونا نبود.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر معتقد است: هر چه کشورها در مقوله مقابله با کرونا سخت‌گیرتر باشند و قوانین سخت‌گیرانه‌تر وضع کنند، تاثیر این اپیدمی بر صنعت حمل‌ونقل بیشتر خواهد بود.

او با اشاره به اینکه تقریبا حمل گوشت و احشام زنده هم راکد شده است، یادآور شد: البته اکنون بعد از گذشت بیش از یک سال از عمر کرونا، دولت‌ها و کشورها به ثبات رسیده و راه خود را پیدا کرده‌اند بنابراین بازار در چند ماه گذشته حالت ثبات پیدا کرد و اکنون در حال صعود است.

تفتی در پاسخ به این پرسش که شرکت کشتیرانی دریای خزر برای مقابله با ویروس کرونا چه تدابیری اندیشید، گفت: با شیوع ویروس کووید-۱۹ یک سری قوانین و پروتکل بین‌المللی برای کشتی‌ها و سوار و پیاده شدن دریانوردان تعیین شد که همه شرکت‌های کشتیرانی به رعایت آن موظف شدند. از این قوانین می‌توان به انجام تست کرونا قبل از سوار شدن و بعد از پیاده شدن دریانوردان اشاره کرد. علاوه بر آن اگر دریانوردی به کرونا مبتلا می‌شد از همه تیم کرو آن کشتی دوباره تست گرفته می‌شد تا برای آنها مشکلی ایجاد نشود.

مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر یادآور شد: کرونا برای شرکت‌های کشتیرانی دو نوع هزینه ایجاد کرد. برخی به‌صورت مستقیم و هزینه‌های ثبت شده هستند مانند هزینه‌های ضدعفونی، انجام تست و... اما برخی هزینه‌ها اعم از توقف کشتی‌ها در بندر، کاهش تعداد سفر و... غیرمستقیم و ثبت نشده هستند که تاثیر آنها بیش از هزینه‌های ثبت شده است.

تفتی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: همیشه هزینه‌های انسانی در شرکت‌های کشتیرانی (بسته به تناژ شرکت و تعداد ناوگان) حدود ۱۲ درصد کل هزینه‌ها است که در دوران کرونا این بخش از هزینه‌ها ۴ درصد افزایش یافت.

### دستاوردهای مثبت بشر از کرونا / هر که بامش بیش برفش بیشتر

تاثیرات هر پدیده نوظهوری مانند کرونا در دو دسته آثار منفی و مثبت بررسی می‌شود. کرونا نیز علاوه بر درک بهتر فرصت زندگی برای بشر، آثار مثبتی داشته است که شاید انسان برای رسیدن به چنین دستاوردهایی باید زمان بیشتری صرف می‌کرد اما اکنون در این شرایط ویژه جهش بلندتری حاصل شده است.

قربان‌پور با اشاره به اینکه یکی از مزایای شیوع این ویروس فرهنگ‌سازی برای دورکاری بود، گفت: در دورکاری شرکت می‌تواند با نیروی کار کمتر به‌صورت غیرحضوری برای پیشبرد اهداف خود در شرایط خاص بیشتر تلاش کند و خوب است این روند در پساکرونا نیز ادامه یابد. ما نیز در برخی مواقع که دولت الزام به تعطیلی مراکز و شرکت‌ها کرد تبعیت کردیم و دورکار شدیم اما از آنجایی که تجارت به شرکت‌های حمل‌ونقلی وابسته است ما جزء کارهایی هستیم که باید همیشه فعال باشیم و تعطیلی نداریم بنابراین پس از لغو محدودیت‌ها دوباره به‌صورت حضوری کار را ادامه می‌دادیم.

معین انصاری نیز مانند قربان‌پور دورکاری را یکی از آثار مثبت کرونا خواند و گفت: فرهنگ دورکاری به‌ویژه در کشور ایران وجود نداشت و از آن استفاده نمی‌شد اما شرایطی که پاندمی کرونا ایجاد کرد موجب شد شرکت‌ها و موسساتی که مجبور بودند کار خود را ادامه دهند دورکاری را در برنامه‌های خود گنجاندند. علاوه بر آن انجام امور اداری به‌صورت الکترونیکی نیز در برخی حوزه‌ها رقم خورد.

معین‌انصاری با بیان اینکه این پاندمی یک نوع بلای جهانی بود و برای همه گرفتاری آفرید و هر آن کس که کار بیشتر و درآمد بیشتر داشت مشکلات، گرفتاری‌ها و زیان‌هایش هم بیشتر بود، خاطرنشان کرد: در عین حال، این واقعه موجب شد که کشور ما مقداری از حالت سنتی کسب‌وکارها فاصله گیرد و به کمک تکنولوژی بسیاری از مشاغل را پیش برد. البته اگر واکسیناسیون سراسری در کشور صورت گیرد و مردم ایمنی نسبی در مقابل کرونا به‌دست آورند و به روال عادی برگردیم آن زمان منافع و اثرات مثبت این پدیده جهانی را بهتر می‌توان ارزیابی کرد.

او در پاسخ به این پرسش که آیا شرکت‌های ایرانی هم توانسته‌اند همچون همتایان خود با شیوع این ویروس به سمت هوشمندی گام بردارند، یادآور شد: هوشمندی به مدل گردش و تبادل اطلاعات در کشورها برمی‌گردد. برخی شرکت‌های قدرتمند مانند مرسک‌لاین و... که می‌توانند در راستای هوشمندی گام بردارند سرمایه‌گذاری خود را در کشوری انجام داده‌اند که اطلاعات به‌صورت شفاف و قابل دسترس است بنابراین توانسته‌اند از کرونا استفاده و چنین تهدیدهایی را به فرصت تبدیل کنند.

معین‌انصاری یادآور شد: برخی خطوط کشتیرانی معتبر جهانی نیز میزان و حجم کارشان پایین آمد زیرا تولید، تجارت و در آخر حمل‌ونقل به‌صورت زنجیره‌وار از پدیده شیوع کرونا تاثیر پذیرفتند؛ اما شرکت‌های معتبر توانستند با بهره‌گیری از این موقعیت و با استفاده از تکنولوژی به سیستم‌های خود بیش از پیش سامان دهند.

او با اشاره به اینکه در کشور ما نیز در برخی زمینه‌ها نیز کسب‌وکارها بر بستر اینترنت و تکنولوژی پیشرفت کرد، افزود: در حوزه حمل‌ونقل هم چشم‌انداز و دورنمای بدی وجود ندارد به واسطه تکنولوژی فضای کار زیادی باز خواهد شد اما نه به مدلی که تاکنون ما به آن عادت کرده‌ایم بلکه با شیوه مدرن همراه خواهد بود.

**این ویروس ناخوانده علاوه بر چالش‌هایی که برای سلامتی و جان انسان‌ها ایجاد کرد، موجب شد شیوه سنتی کسب‌وکار در بعد جهانی با تغییراتی روبه‌رو شود که از جهاتی می‌تواند آبستن ضرر و زیان باشد و از جهات دیگر سودآوری و ثمردهی را برای شرکت‌ها به ارمغان آورد.**

### فرهنگ‌سازی برای حمل‌ونقل دریایی

تفتی، نیز در پاسخ به این پرسش که در سال ۹۹ ایران گاهی در مقوله حمل زمینی با کشورهای حوزه دریای خزر دچار مشکل شد آیا چنین مشکلاتی در حمل دریایی هم به وجود آمد؟ تصریح کرد: درست است که روال کار با حجم کمتر ادامه یافت اما در حوزه حمل دریایی این اتفاق رخ نداد حتی می‌توان گفت با چنین پدیده‌ای فرهنگ استفاده از حمل دریایی نسبت به گذشته بیشتر نهادینه شد که این موضوع خود دستاورد خوبی برای این حوزه بود. همچنین باید توجه داشته باشیم که حساسیت‌ها و سخت‌گیری‌هایی که در راه زمینی و مرز خشکی وجود دارد در دریا نیست، زیرا بر فرض با یک کشتی ۱۰۰ کانتینر جابه‌جا می‌شود اما در حمل زمینی این ۱۰۰ کانتینر با ۱۰۰ راننده همراه است که ممکن است تعدادی از آنها ناقل ویروس باشند.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی دریای خزر درباره تاثیر پیمان‌های منطقه‌ای مانند تفاهم‌نامه اوراسیا در خنثی کردن آسیب‌های کرونا گفت: در این گونه تفاهمات روش حمل‌ونقلی روش ترکیبی پیشرفته است بنابراین اگر ما بخواهیم از کشور چین کانتینری را وارد کنیم این کانتینر باید توسط واگن به قزاقستان و پس از آنجا توسط کشتی به ایران بیاید که هر مرحله از کار وسیله نقلیه باید در مرز سمپاشی و ضدعفونی شود که هزینه‌بر و زمان‌بر است. این روند برای صادرات از ایران به کشورهای دیگر هم صدق می‌کند؛ بنابراین مبادلات اوراسیایی در دوران کرونا کاهش یافت اما اکنون وضعیت به ثبات رسیده است و پیش‌بینی می‌شود در آینده نزدیک روند صعودی یابد.

### آینده در هاله‌ای از ابهام

زمانی که از مدیرعامل شرکت کشتیرانی آهنگ دریا درباره چشم‌انداز سال آینده پرسیدیم، پیش‌بینی سال آینده را بسیار سخت و دشوار اعلام و اظهار کرد: این ویروس در کشور ما کماکان حضور دارد زیرا ما هنوز در چگونگی تهیه واکسن با سختی مواجه هستیم و با سهولت نمی‌توانیم شرایط جامعه خودمان را به شرایط ایمن تبدیل کنیم تا بتوانیم وضعیت بهتری داشته باشیم. در حالی‌که برخی کشورها در همین هفته‌های آینده و نهایتا ۲ ماه آینده کاملا ایمن می‌شوند و فعالیت خود را به‌صورت عادی و مانند قبل از کرونا آغاز می‌کنند. ما همچنان امیدواریم دولتمردان به این موضوع بیشتر توجه کنند که هرچه سریع‌تر جامعه ایران را هم ایمن کنند تا مردم بتوانند فعالیت اقتصادی بیشتری کنند.

اما معین انصاری از نگاه دیگری به این پرسش پاسخ داد. او تاکید کرد: اگر نگاه نظام حاکم بر کشور به بخش خصوصی نگاهی واقعی و اقتصادی باشد و تحریم‌ها هم رفع شود ویروسی همانند کرونا نمی‌تواند چنین آسیب مهلکی به ما وارد کند. در حالی‌که ما در این سال همچون سال‌های پیش هم تحریم بودیم و هم نگاه شعاری دولت را تحمل می‌کردیم که کرونا هم پدیدار شد و بر روان کار اثر گذاشت.

معین‌انصاری گفت: ما همیشه از سازمان بنادر و دریانوردی انتظار داشتیم که نگاهشان به سرمایه‌گذار در بندر نگاه مثبت باشد درصورتی که هیچ زمان این گونه نبوده است و به سرمایه‌گذار به عنوان مستاجر نگاه می‌کنند. در حالی که اگر سیاست‌هایشان بر همین اساس ادامه یابد تعداد زیادی از کسانی که متخصص این کار هستند و علاقه دارند در کشور سرمایه‌گذاری کنند، از دست می‌روند و سرمایه آنها از کشور خارج می‌شود.

مدیرعامل شرکت کشتیرانی کالای سریع افزود: متاسفانه انتقال اطلاعات از مدیران میانی به مدیران بالایی سازمان به‌سختی صورت می‌گیرد و همین امر موجب شده است که سیاست‌ها و تصمیمات متخذه سازمان سیاست‌های حمایتی از بخش خصوصی نباشد.

تفتی نیز گفت: حتی اگر فرض کنیم تحریم‌ها لغو شود و برجام هم بازگردد باید بدانیم که همه سهم از دست رفته ما از بازار، یکساله باز نمی‌گردد و چند سال زمان می‌برد تا ما به اوج برسیم. البته در آن صورت می‌توانیم فراتر از جایگاه قبلی خودمان نقش‌آفرینی کنیم.

همان‌طور که می‌دانیم علاوه بر حمل دریایی بار، حمل‌ونقل مسافری و گردشگری دریایی و ساحلی هم در این حوزه از کرونا به‌شدت آسیب دید و به کما رفت.

### علائم حیاتی گردشگری دریایی از بین رفت

عبدالحسین خدری، مدیرعامل شرکت بندرسازان گناوه نیز درباره تاثیر ویروس کرونا بر فعالیت شناورهای مسافری، گردشگری دریایی و ساحلی با بیان اینکه گردشگری دریایی و ساحلی که در ایران مانند بیماری در حال احتضار بود با ظهور کرونا همه علائم حیاتی خود را از دست داد، گفت: در یک سال گذشته، فقط بخش مسافری دریایی آن هم در خط بندرعباس- کیش و بندرعباس- خارک به‌صورت محدود کار خود را ادامه داد اما دیگر بخش‌ها به حالت تعطیل در آمد.

خدری خاطرنشان کرد: به همین دلیل شرکت‌های فعال در این حوزه ضررهای هنگفت و سنگینی را متحمل شدند زیرا هزینه نگهداری شناورهای مسافری به مراتب از شناورهای باری بسیار زیادتر است. پیش از پدیده کرونا نیز، به واسطه دخالت‌های دولت در نرخ‌گذاری خدمات این شناورها و عدم وجود یک تشکل قوی و مستحکم هیچ‌گاه گردشگری دریایی به‌صورت کامل در ایران شکل نگرفت و شناورداران این بخش نیز با مشکل مواجه بودند و با ظهور این ویروس منحوس نیز آن مشکلات بیشتر شد. شاید اگر الزام دولت نبود شرکتی مانند والفجر ۸ هم جمع می‌شد و گردشگری دریایی کاملا رخت خود را از ایران بر می‌بست.

او با بیان اینکه این پدیده جهانگیر قرن بیست‌ویک همه صنایع را درگیر کرد اما به نظر می‌رسد بیشترین تاثیر خود را بر صنعت گردشگری به‌ویژه گردشگری دریایی گذاشته است، اظهار کرد: وضعیت این شناورها در ایران اسفناک‌تر از دیگر کشورها است

**هر چه کشورها در مقوله مقابله با کرونا سخت‌گیرتر باشند و قوانین سخت‌گیرانه‌تر وضع کنند، تاثیر این اپیدمی بر صنعت حمل‌ونقل بیشتر خواهد بود.**

زیرا نه تنها دولت این صنعت را حمایت نمی‌کند بلکه مشکلات متعددی هم برای ناوگان گردشگری دریایی ایجاد می‌کند.

خدری با بیان اینکه هر تلاشی را که برای گردشگری دریایی کرده بودیم کرونا از بین برد، تصریح کرد: با توجه به برگزاری جام جهانی ۲۰۲۲ در قطر، ما با قطری‌ها مذاکرات بسیاری داشتیم تا ناوگان مسافری هوایی و دریایی سریعی را بین قطر و کیش راه‌اندازی کنیم. پیرو همین مذاکرات، قراردادهایی منعقد و با هتل‌ها هم هماهنگ شد. تیم قطری آماده سرمایه‌گذاری بود که ویروس کرونا همه تنظیمات را به هم ریخت و این برنامه را به محاق برد؛ زیرا وضعیت کرونایی ایران در جهان بسیار خطرناک‌تر و مهلک‌تر از آنچه در واقعیت وجود دارد در جهان نمایش داده شده است بنابراین آنها ریسک ایران را در برخورد با کرونا نپذیرفتند.

او با اشاره به اینکه در برخی کشورها به دلیل اینکه بیمه حمل بار به ایران بیمه ردیف جنگ است گمان می‌کنند در ایران و خلیج‌فارس جنگ فیزیکی رخ داده است، گفت: این فرضیه ریسک بالایی را برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد کرده است که شرایط کرونا بر شدت این ریسک افزوده است.

به گفته خدری؛ بخش گردشگری دریایی که نحیف‌ترین بخش گردشگری ست، بیشترین ضرر و زیان را دیده و رو به نابودی رفته است.

صف فروش و حراج شناورهای مسافری

او درباره تعداد شناورهای بیکار شده بر اثر کرونا گفت: این آمار و اعداد را فقط سازمان بندر و دریانوردی می‌تواند اعلام کند اما بر اساس تعداد شناورهایی که برای فروش گذاشته شده و تعداد شناورهایی که دادگاه به دلیل عدم پرداخت وام اندک، آنها را برای حراج گذاشته است، به خوبی روشن می‌شود که این صنعت با چه وضعیت دشواری دست و پنجه نرم می‌کند.

او درباره حمایت دولت از شناورهای مسافری و بخش گردشگری دریایی و ساحلی گفت: به‌صورت کلی، در بخش گردشگری و حمل‌ونقل دریایی مسافری دولت فقط در دهه ۸۰ وامی را برای ساخت شناورهای مسافری اعطا کرد که آن هم با توجه به مشکلات بانک‌ها و تاخیر و دیرکرد به ضرر و زیان مالک شناور منجر شد تا جایی که اکنون هیچ سرمایه‌گذاری به فعالیت در این حوزه راغب نیست.

او با بیان اینکه صنعت حمل دریایی نه در بخش باری و نه مسافری از حمایت دولت برخوردار نبوده است، افزود: گردشگری در همه دنیا لطمه دید و این آسیب به کشور ما منحصر نیست اما در کشورهای دیگر حمایت، ارتباط و تعصبی که دولت‌ها به بخش خصوصی و شکل‌گیری آنها دارند متفاوت از ایران بوده است.

خدری بیان کرد: از طرف دیگر، از آنجایی که دولت حمل‌ونقل را در سبد هزینه خانوار موثر می‌داند نرخ آن را به‌صورت یارانه‌ای مشخص می‌کند و حمل دریایی را هم با همین نگاه دیده است؛ در صورتی که اگر یارانه‌ای است باید بخش یارانه را خودش پرداخت کند نه اینکه صاحب شناور متحمل شود.

اقتصاد ۷۰ بندر کوچک در گرو گردشگری ساحلی

خدری درباره بازار سال آینده اظهار کرد: گردشگری دریایی و ساحلی محرک رونق اقتصادی در بنادر کوچک ایران است. خوشبختانه در دهه گذشته اندکی اقتصاد این بنادر بهبود یافت و روند آرام و مناسبی داشت اما متاسفانه اکنون اقتصاد ۷۰ و اندی بندر کوچک ما وضعیت وحشتناکی دارد و به خطر افتاده است و اگر دولت اشتباهات خود را در این زمینه جبران و اصلاح نکند سال ناخوشایندی را به واسطه تحریم و کرونا در این بخش خواهیم داشت اما اگر دولت به اصلاح اشتباهات خود بپردازد می‌توانیم به ثبات اقتصادی در این بنادر امیدوار شویم.

**بخش گردشگری دریایی که نحیف‌ترین بخش گردشگری در ایران است، بیشترین ضرر و زیان را دیده و رو به نابودی رفته است.**

## رتبه A تشکل‌های اتاق بازرگانی،صنایع، معادن وکشاورزی ایران

# دستمزد فعالیت‌های برجسته انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران؛ این انجمن در آستانه سال جدید طی رتبه‌بندی تشکل‌ها که از سوی اتاق بازرگانی،صنایع، معادن و کشاورزی ایران صورت پذیرفت، رتبه A تشکل‌های کشور را به دست آورد. این ارزیابی شامل مولفه‌های حکمرانی، عضویت، خدمات، تاثیرگذاری بر سیاست و تنظیم‌گری بود که در مجموع با به دست آوردن بالاترین امتیازات موفق به دستیابی به این مهم شد. مسعود پل‌مه دبیر کل انجمن طی اطلاعیه‌ای این موفقیت را به اعضا اعلام کرده و حاصل شدن این نتیجه را در سایه حمایت اعضا دانسته است. متن این پیام به شرح ذیل می‌باشد:

مدیران معزز شرکت‌های کشتیرانی، نماینده کشتیرانی، خدمات بندری و ... عضو انجمن

با سلام؛

احتراماً، مفتخر است به استحضار همکاران گرانقدر برساند، در پرتو الطاف الهی و به پشتیبانی شایسته یکایک اعضای معزز، تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران موفق گردید، در راستای اصل ۴۴ قانون اساسی و در اجرای قانون بهبود مستمر فضای کسب و کار، متعاقب ارزیابی و رتبه‌بندی صورت گرفته از سوی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران ، در زمره سه تشکل برتر کشور واقع و رتبه A کشوری را اخذ نماید.این موفقیت را مرهون خدمات صادقانه و شبانه روزی اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دانسته و افتخار حاصله را تقدیم قدوم یاران راستین انجمن می‌دارد امید است بزودی شاهد افتخارات و شایستگی‌های دیگری باشیم.

مسعود پل‌مه
دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

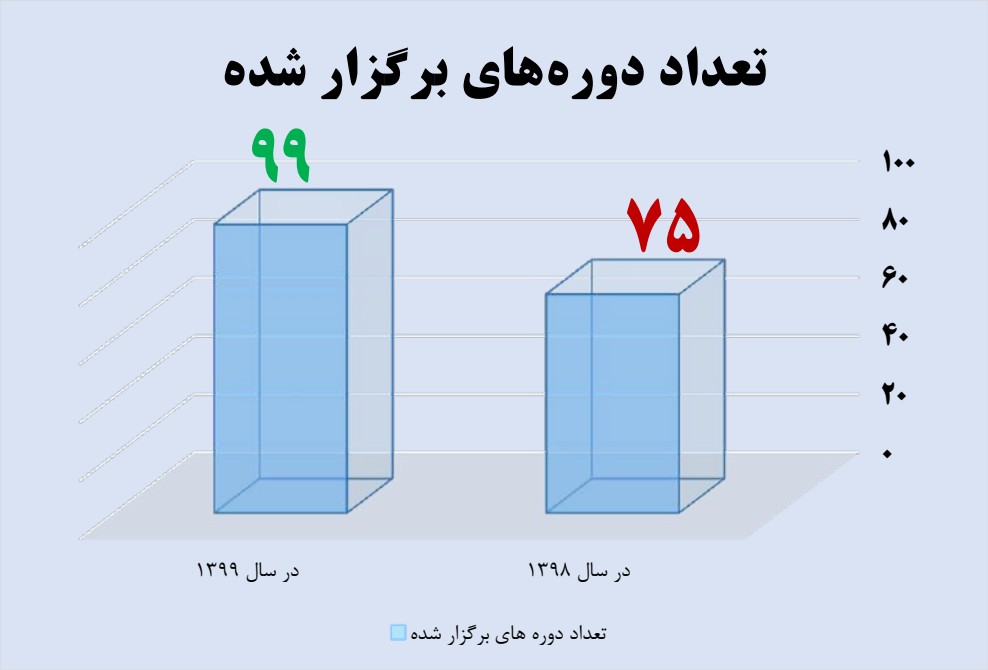
نتایج ارزیابی اتاق بازرگانی از انجمن به شرح ذیل می باشد:

جدول شماره ۱ – امتیازات

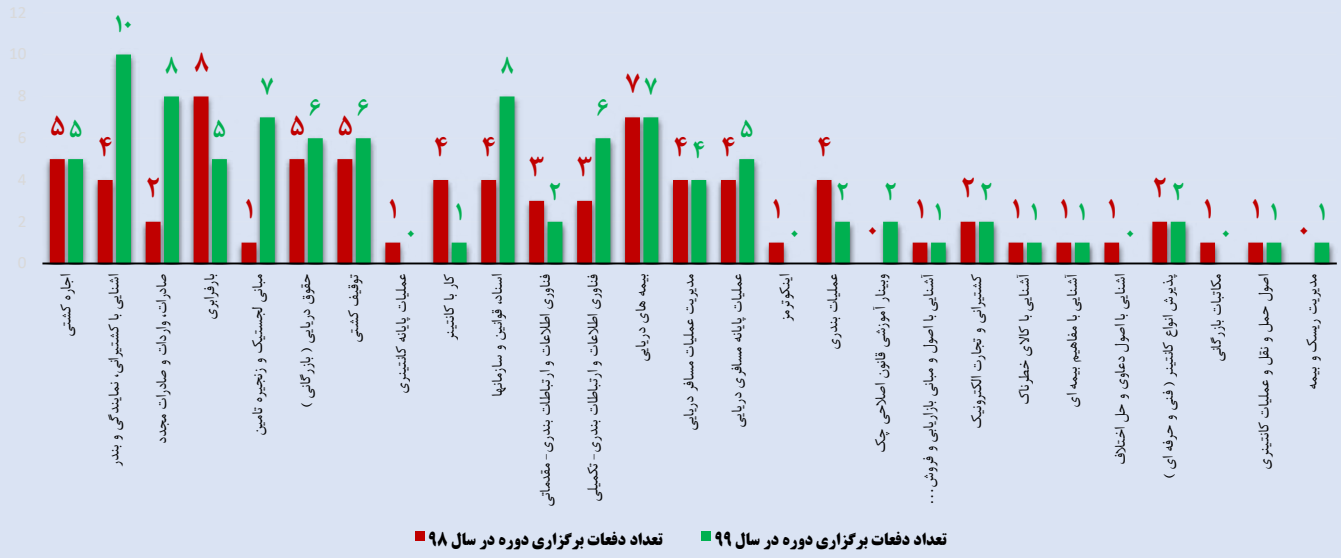
| مولفه | وضعیت |
|---|---|
| حکمرانی | بسیار خوب |
| عضویت | عالی |
| خدمات | بسیار خوب |
| تاثیرگذاری بر سیاست | بسیار خوب |
| تنظیم گری | مطلوب |
| رتبه نهایی | A |

نمودار شماره ۱ – وضعیت کلی انجمن در مولفه های پنج گانه

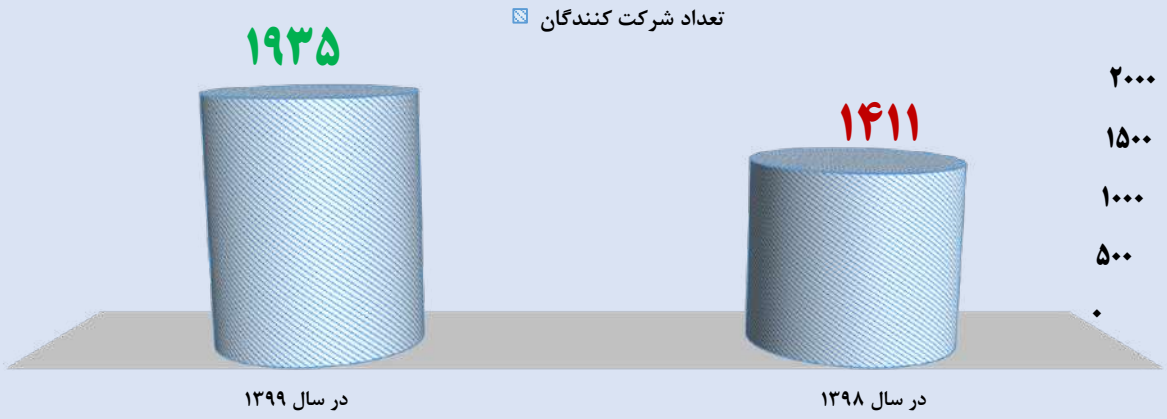
# گزارش دوره‌های برگزار شده مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



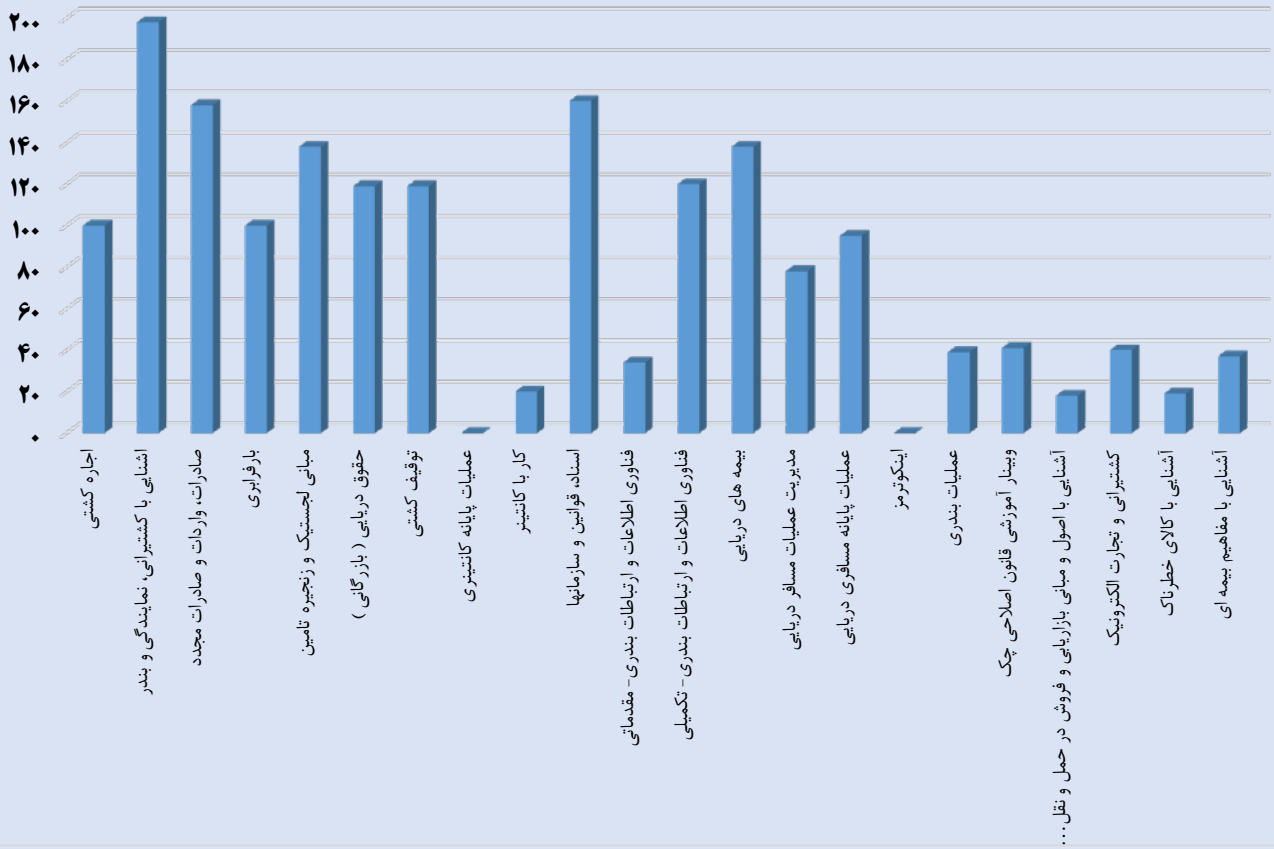

## تعداد دوره‌های برگزار شده سال ۹۸ و ۹۹

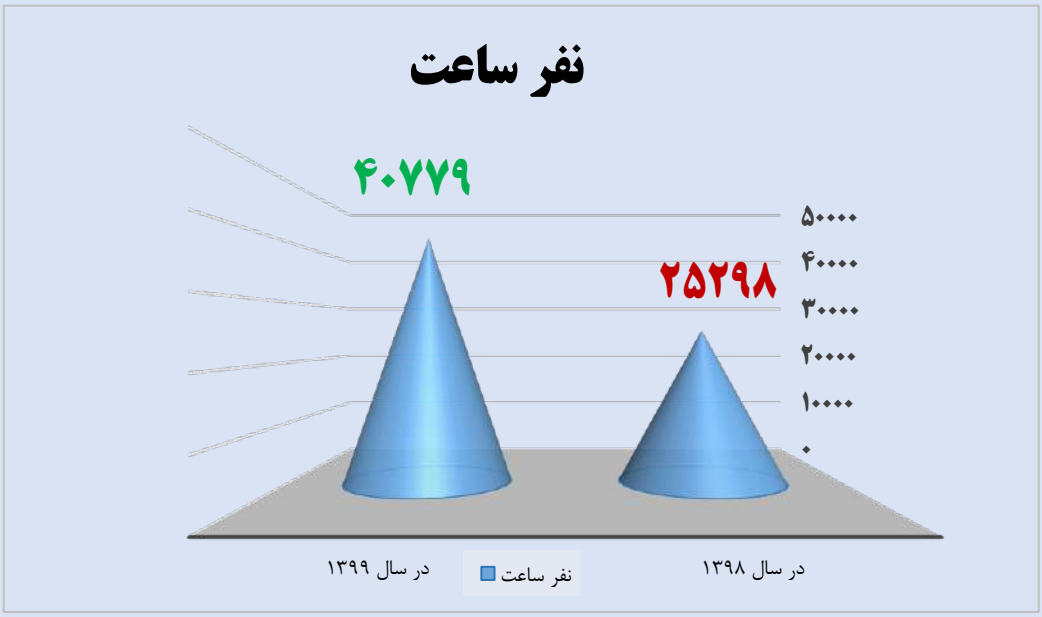


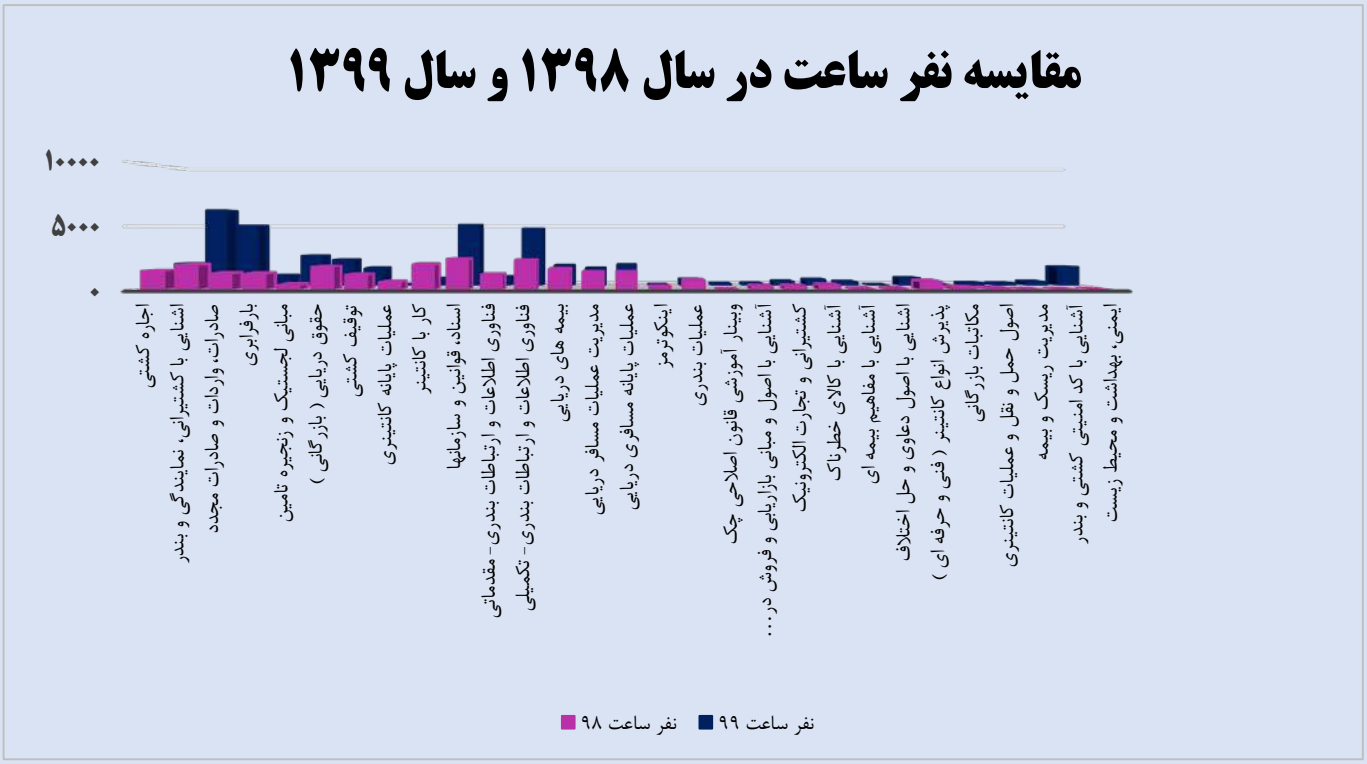
## مقایسه تعداد شرکت کنندگان در سال ۹۸ و ۹۹




## تعداد دانش پژوهان (نفر) در سال ۱۳۹۹




نفر ساعت
۴۰۷۷۹
۲۵۲۹۸
۵۰۰۰۰
۴۰۰۰۰
۳۰۰۰۰
۲۰۰۰۰
۱۰۰۰۰
۰
در سال ۱۳۹۹
نفر ساعت
در سال ۱۳۹۸

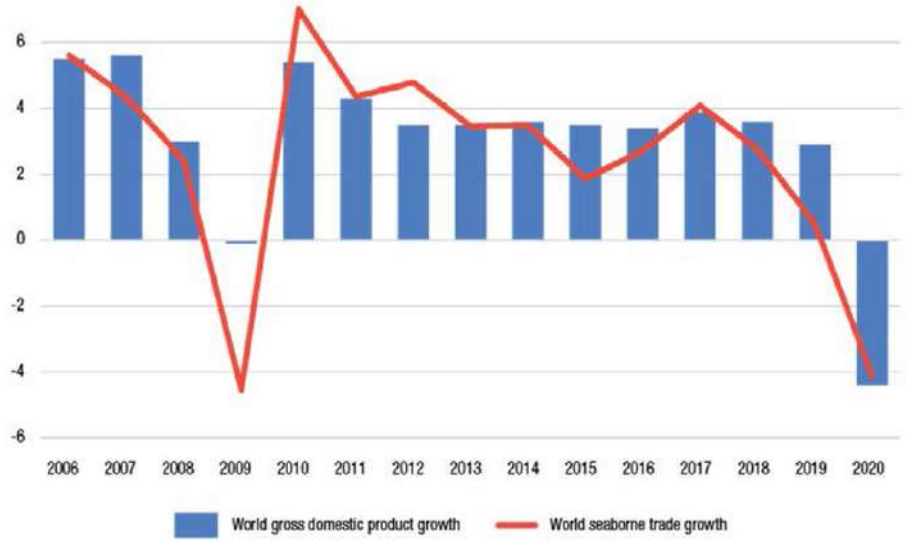

مقایسه نفر ساعت در سال ۱۳۹۸ و سال ۱۳۹۹
۱۰۰۰۰
۵۰۰۰
۰
اجاره کشتی
آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر
صادرات، واردات و صادرات مجدد
بارفرایری
مبانی لجستیک و زنجیره تامین
حقوق دریایی ( بازرگانی )
توقیف کشتی
عملیات پایانه کانتینری
کار با کانتینر
اسناد، قوانین و سازمانها
فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری - مقدماتی
فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری - تکمیلی
بیمه های دریایی
مدیریت عملیات مسافر دریایی
عملیات پایانه مسافری دریایی
اینکوترمز
عملیات بندری
ویبنار آموزشی قانون اصلاحی چک
آشنایی با اصول و مبانی بازاریابی و فروش در...
کشتیرانی و تجارت الکترونیک
آشنایی با کالای خطرناک
آشنایی با مفاهیم بیمه ای
آشنایی با اصول دعاوی و حل اختلاف
پذیرش انواع کانتینر ( فنی و حرفه ای )
مکاتبات بازرگانی
اصول حمل و نقل و عملیات کانتینری
مدیریت ریسک و بیمه
آشنایی با کد امنیتی کشتی و بندر
ایمنی، بهداشت و محیط زیست
نفر ساعت ۹۹
نفر ساعت ۹۸

# حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۲۰ چطور پیش رفت؟

تجارت دریایی جهان که از زمان رکود سال ۲۰۰۹-۲۰۰۸ دوباره رونق یافته بود و رشد خوبی را تجربه می‌کرد، در سال ۲۰۱۹ تحت تأثیر تنش تجاری آمریکا با شرکا و بروز اختلال در فعالیت‌های اقتصادی جهان، تنها رشد ۰٫۵ درصدی را شاهد بوده است. تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۸ رشد ۲٫۸ درصدی را تجربه کرده بود.

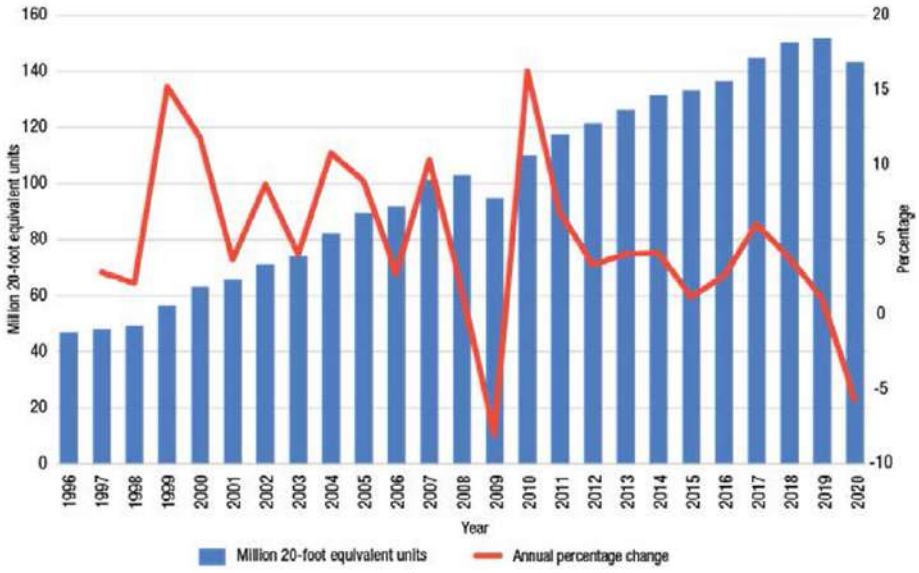
در سال ۲۰۱۹ نیز بالغ بر ۱۱٫۰۸ میلیارد تن کالا از طریق دریا در جهان جابه‌جا شد.

بر اساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD)، شیوع کرونا به همراه تداوم جنگ تجاری آمریکا با کشورهای دیگر باعث تضعیف بیش‌ازپیش تجارت جهانی و به طور ویژه تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۰ شده است. طبق گزارش UNCTAD تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۰ با افت ۴٫۱ درصدی نسبت به سال قبل مواجه شده است. بر اساس پیش‌بینی این نهاد بین‌المللی، تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۱ دوباره احیا شده و رشد ۴٫۸ درصدی را تجربه خواهد کرد.

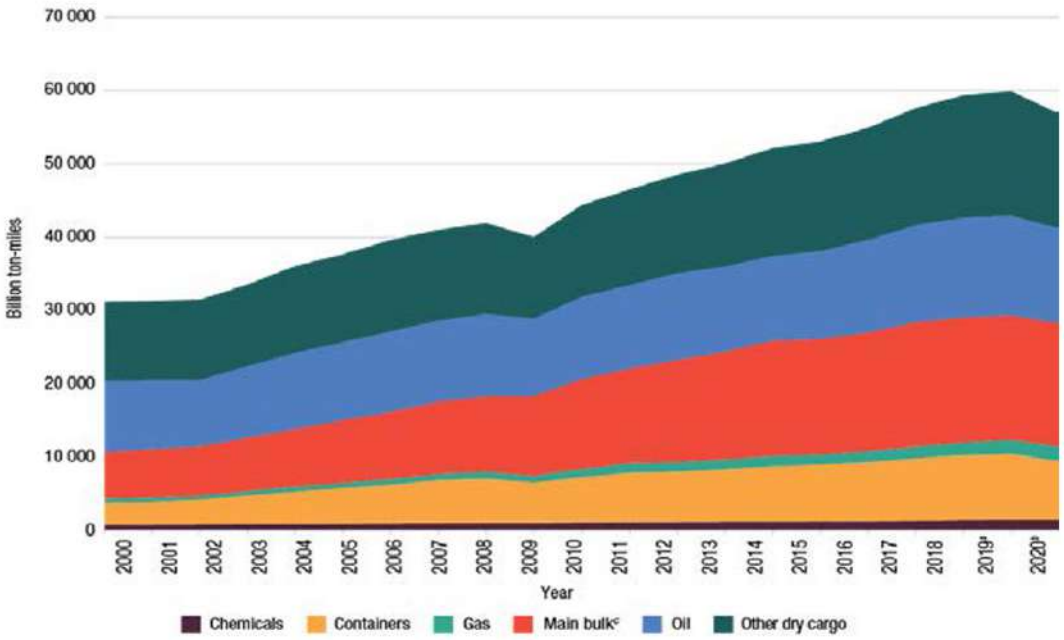



در سال ۲۰۱۹، تجارت جهانی کانتینری با سرعت کمتری یعنی ۱٫۱ درصد توسعه پیدا کرد، در حالی که از مقدار ۳٫۸ درصد در سال ۲۰۱۸ نزول کرد و مجموع آن به ۱۵۲ میلیون TEU رسید. بیشتر این رشد ناشی از فعالیت در مسیرهای تجاری غیر اصلی شرق غربی ، جنوبی جنوبی و بین منطقه‌ای بود.

به استثنای جریانات بین منطقه‌ای، تجارت جهانی کانتینری در سال ۲۰۱۹ با ۰٫۴ درصد افزایش همراه بود. چالش‌های پیش روی صنعت جهانی خودرو و تولید موتور در سال ۲۰۱۹ تأثیراتی داشت، زیرا تجارت کالاهای مرتبط به خودرو برای برخی افراد بخش مهمی از تجارت جهانی محسوب می‌شد. چین، بزرگترین بازار جهان، افت دو رقمی را ثبت کرد. علاوه بر کندی در اقتصاد، عوامل دیگری همچون استانداردهای جدید آلایندگی باعث این افت شدند.

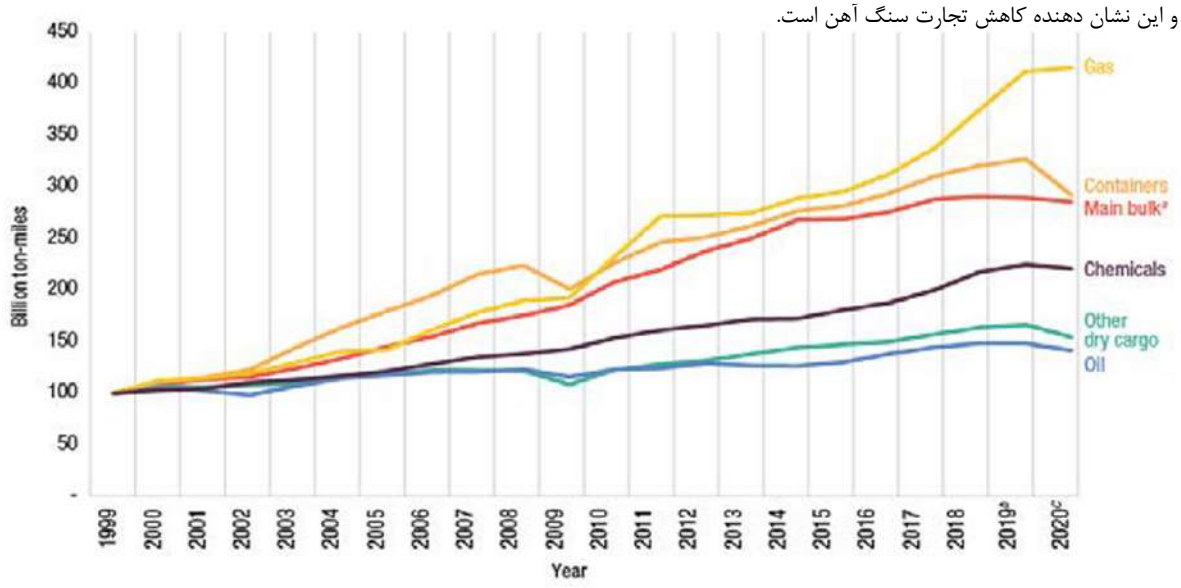


تجارت بین‌المللی دریایی با کاهش چشم‌گیری مواجه شد و روند رو به رشد و امیدوارکننده خود را ادامه نداد. این کاهش از انتهای سال ۲۰۱۹ با شروع همه‌گیری ویروس کرونا آغاز شد. مقدار کلی تجارت بین المللی دریایی در سال ۲۰۲۰ تقریباً به میزانی که از سال ۲۰۱۸ به ۲۰۱۹ رشد کرده بود افول کرد. تجارت دریایی در تن مایل در سال ۲۰۱۹ به ۵۹۵۰۳ میلیارد تن مایل رسیده بود.




شکل زیر نشان می‌دهد که تجارت در تن مایل با بار در درجات مختلف گسترش یافته است. تجارت کالاهای کانتینری و فله خشک به رشد عمده طی دو دهه گذشته دامن زده است. تعداد محموله های تولید شده در طی چند سال به طور مداوم در حال افزایش بود. در سال ۲۰۰۲، چین ۱۲۱,۷ میلیون تن سنگ آهن و زغال سنگ وارد کرد که ۱۱,۸ درصد تجارت جهانی سنگ آهن و زغال سنگ از طریق دریا بود (Clarksons Research، 2006). در کمتر از دو دهه، این حجم به ۱,۳ میلیارد تن افزایش یافت و سهم بازار کشور را به نزدیک ۵۰ درصد از کل جهان رساند (Clarksons Research، 2020). تجارت گاز در مایل تن به سرعت در سال ۲۰۱۹ به ۹,۹ درصد افزایش یافت.

سایر بخشها رشد نسبتاً کمتری را ثبت کردند. تن مایل تولید شده توسط تجارت مواد شیمیایی ۳,۲ درصد گسترش یافته و تجارت کانتینر (۱,۹ درصد) و سایر محموله های خشک (۱,۶ درصد) دنبال می شود. رشد در میلیون مایل تولید شده توسط تجارت نفت و کالاهای عمده فله ای که در سال ۲۰۱۹ منقبض شده است و این نشان دهنده کاهش تجارت سنگ آهن است.



ماده ۳۸ تامین اجتماعی
THC
مالیات بر درآمد
مادر شوهر
ساز بیمه
شرکت‌های کشتیرانی
مادر زن
ساز مالیاتی
ساز بنادر
صاحبان بار

# Preparing for the Post Pandemic Spring Celebrations!

**Nima Roshanaei**
**Board of Directors of the Shipping Association of Iran**

It is that happy and exciting time of the year to celebrate Norooz when blossom by blossom spring begins, and the rebirth of nature is considered a blessing as opportunity abounds and Mother Earth reminds us of the gift of being in motion, hoping for a better future for all businesses especially for our very own shipping & logistics sector. The pandemic has created the most challenging era with one common emergent theme where "uncertainty is certain"! Our daily lives alongside our business sustainability have all been affected, and we are all wondering what awaits the shipping industry in the New Year. In these unprecedented times, the mere continuance of shipping and logistics services in transport and delivery of essential supplies across the continents has played a critical role in tackling this pandemic. As for the future, while the path still unclear, there are signs to be optimistic about, even in the short run!

The pandemic effect on ocean shipping has been fundamental in many areas of the shipping industry. The biggest fear was, a total shipping slump, but instead a quick rebound happened. UNCTAD expects maritime trade growth to return to positive territory and expand by 4.8%, assuming world economic output recovers. The maritime transport industry needs to brace for change and be well prepared for a transformed post-COVID-19 world. More importantly, the pandemic has provided an opportunity for the maritime logistics industry to reassess, recalibrate and address sustainability alongside cost-cutting, profit-making, and market share increases.

In early 2020, during the worst times of the pandemic, when cargo volumes went down, freight rates remained moderately tepid. More disciplined carriers implemented capacity management through cutting capacity by blank sailings, reducing costs, taking advantage of lower fuel costs and focusing on the profitability rather than market share. By second half of 2020 a rally in prices reinforced by news from the industry indicated that the importers were ready to pay higher freight rates. Rising freight rates brought huge profits to ocean freight carriers. At the end of the year, most of the Ocean carriers and forwarders had improved their benefits and profitability per unit during the pandemic and published record profits in 2020 in decades.

Carriers have now found another tool to implement higher rates under premium services; when it was first introduced, premium services received mix reviews from industry stakeholders. Today, almost every carrier offers it, where they charge up to US$ 2,000 per container and still add subject to roll cause. This type of extraordinary increase is not sustainable and it will not continue the same way. Sustainability will be one of the essential aim and major discussion points in the industry in 2021. There are a limited number of new vessels coming into the market this season and there will not be much change on the currently-offered capacity. In order to increase efficiency, there is a clear need for investment in the logistics sectors for infrastructure, digitalization and environmental measures.

The epidemic has accelerated the digital wave in the supply chain, showing how important is to benefit from digitalization alongside cutting-edge new information technologies and eliminating paperwork in the shipping industry. As predicted, covid-19 had a disruptive power and became a key catalyst for digital and technological advancements in our industry. Digitization and real-time tracking and tracing is almost a given now; the ability to process paperwork remotely, track containers and optimize networks on the fly provide numerous benefits for shippers, forwarders and operators. Smaller-size companies that cannot keep up with this trend in 2021 will likely lose their competitive edge. Increased digitalization will also come with increased discussions about the implementation of block chain, Big Data, cyber security risks and AI. The shipping industry will need to pay attention to these matters in the very near future.

The latest vaccination programs worldwide is definitely good news. Once priority rollouts are completed and the vaccine is in widespread use, we will see commodities that had not been shipped as much to come into play and balance against possible drops from other commodities that had been shipped during the pandemic. But, the strong "come-back" of the shipping industry must be done in a sustainable way. The actors of the industry will have to address sustainability while they are trying to "normalize." Subsequently we are excited to report with the arrival of spring and advent of warmer season, the world economy and the logistics sector in particular are expected to bounce back. So with that happy thought, we wish for new elevated hopes and newly formed goals in the Persian New Year.

***Happy Norooz!***

با سلام؛

احتراماً به استحضار می‌رساند شرکت‌های معزز ذیل، در سال ۱۳۹۹ به عضویت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در آمده‌اند. 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 اعضا مراجعه نمایید.

نمایندگی کشتیرانی

**اقیانوس اطلس شرق**

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۲۶۷۶۱۴۵۶

خدمات دریایی و کشتیرانی

**دریای مواج قشم**

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۷۶-۳۵۲۸۰۰۵۴

نمایندگی کشتیرانی

**گذرگاه دریای پارس**

(با مسئولیت محدود)

تلفن: ۰۲۱-۲۲۳۸۶۰۲۶

نمایندگی کشتیرانی

**مروارید اقیانوس اطلس**

(سهامی خاص)

تلفن: ۰۷۶-۳۲۲۴۶۹۴۱-۲

گروه شرکت های راهیان

R.D.S Group

# در کنار ما فراتر از رقبا...

شرکت کشتیرانی راهیان دریای سعادت با تحت اختیار داشتن ۱۰/۰۰۰ کانتینر ملکی، داشتن ۱۲ نمایندگی و تخت اختیار داشتن چندین فیدر فعال در حوزه خلیج فارس بهترین انتخاب برای تجار می باشد.

داشتن ۲ دفتر ملکی در دبی، محوطه اختصاصی در جبل علی، دفاتر ملکی در انگلستان، کانادا، چین و هند از دیگر مزایای رقابتی ما می باشد.

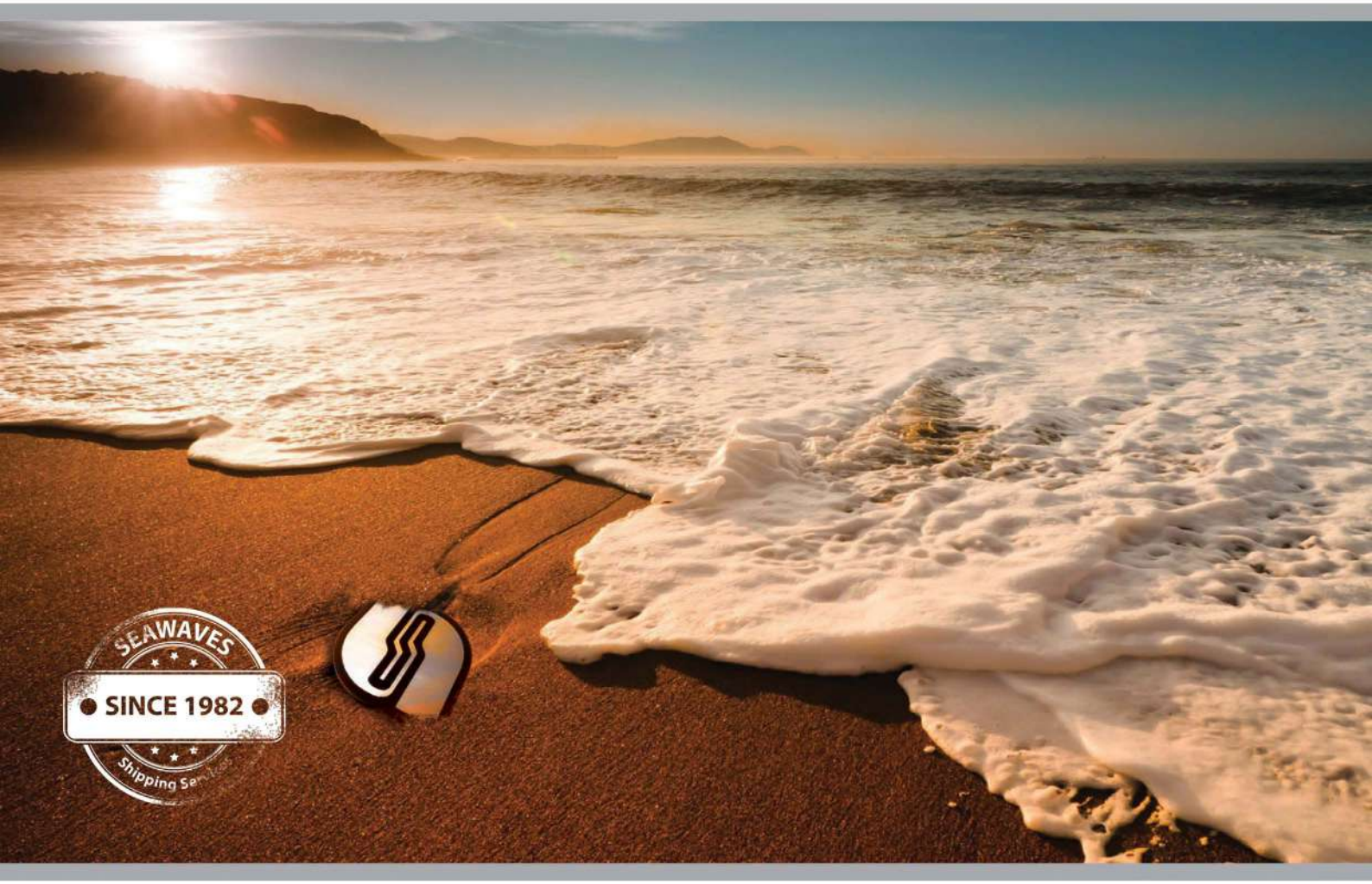

۰۲۱-۸۸۸۹۴۷۰۴

Email:info@rdsshipping.com

www.rdsshipping.com

# امواج دریا
شرکت خدمات کشتیرانی

## ۳۹سال سابقه، تجربه، تخصص




## خدمات کشتیرانی امواج دریا

همراه دریایی شما در خلیج همیشه فارس به اقصی نقاط دنیا

تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ونک، کوچه خلیل زاده، پلاک ۵۲
تلفن: (۰۲۱) ۸۸۷۷۰۵۷۱
فکس: (۰۲۱) ۸۸۷۷۴۳۶۱-۶۲

www.seawaves.net
info@seawaves.net

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
Shipping Association of IRAN

TÜV NORD
TÜV UK Ltd.
ISO 9001

BIMCO

# شرکت آباد اختر آریامن

## حمل و نقل بین المللی کالا
## نمایندگی کشتیرانی
## حق العمل کار رسمی گمرک

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN


دفتر تهران: خیابان ولیعصر، روبروی پارک ساعی، برج سپهر ساعی

دفتر بندرعباس: بلوار پاسداران، نرسیده به سه راه هتل هما، کوچه دلاوران۳، ساختمان ساحل، طبقه ۳، واحد۶ تلفن: ۳۳۴۴۶۳۶۳-۰۷۶

ARMAN SEA LAND
آرمان دریا زمین

# ARMAN SEA LAND

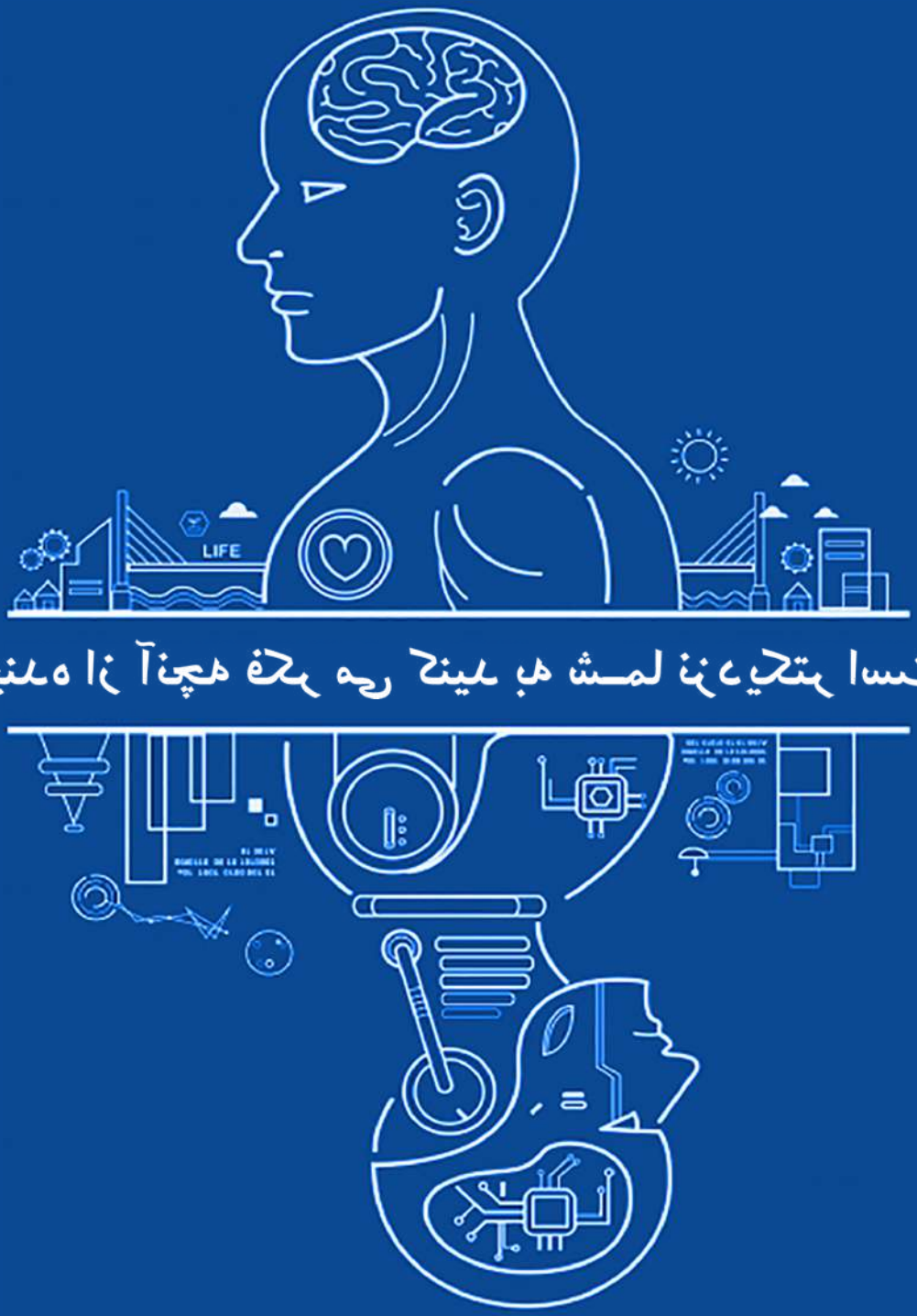

http://www.aslline.com

Email: info@aslline.com

Tell:+989122782821

آسام تدبیر

# پروانه_شو




آینده از آنچه فکر می‌کنید نزدیک‌تر است!

www.asamtadbir.com
info@asamtadbir.com
Asam Tadbir Danesh
asamtadbirdanesh

۰۲۱۸۶۱۲۴۳۸۸
۰۲۱۸۶۱۲۴۴۹۸
۰۹۰۲۸۱۹۹۷۱۷
تهران
خیابان ولیعصر، پایین تر از پارک ساعی، خیابان هجدهم، پلاک ۱۸، واحد ۵

شرکت نمایندگی کشتیرانی آیاز دریا

# آیاز دریا

شرکت نمایندگی کشتیرانی آیاز دریا، ارائه کننده خدمات لجستیک یکپارچه شامل:

* نمایندگی عملیات کشتی و حمل و نقل کالا
* نمایندگی فروش فضا (SLOT) درکشتی های اقیانوس پیما و فیدری
* نمایندگی خطوط حمل کانتینری NVOCC

آیاز دریا درحال ارائه خدمات منظم و راه حل های حمل و نقل بین المللی متنوع به مشتریان، در سراسر جهان با همکاری نیروهای متخصص و حرفه ای با چندین دهه تجربه مدیریت در صنعت لجستیک است. شرکت با سرمایه گذاری مناسب در زمینه گسترش مشاغل، توسعه تجارت و فناوری اطلاعات پشتیبانی می شود.

آیاز دریا توان مناسب جهت انجام فعالیت های مربوط به خطوط NVOCC با استفاده از امکانات عملیاتی یکپارچه در اقصی نقاط دنیا از جمله خاور دور، شبه قاره هند، استرالیا، خاورمیانه، خلیج فارس، اروپا و کانادا را دارا می باشد، همچنین نمایندگی خطوط شرکتهای حمل کانتینری LYNN CONTAINER در چین، TDS SHIPPING L.L.C و Serenity Shipping L.L.C در امارات متحده عربی را به عهده دارد.

www.ayazdarya.com

**شرکت بارکاو لجستیک** با سابقه درخشان در امر حمل و نقل بین المللی با کادری مجرب و متخصص و دارا بودن شعب و نمایندگی های متعدد در داخل و خارج از کشور

⚓ سرویس حمل کامیون مستقیم :
این شرکت با امکان استفاده از کامیون های خارجی و ایرانی، حمل محمولات وارداتی شما را از تمامی مبادی اروپایی با بهترین نحو امکان پذیر می نماید .

⚓ سرویس حمل گروپاژ (خرده بار):
امکانات وسیع نمایندگی های این شرکت در کلیه کشور های جهان این امکان را برای ما فراهم ساخته تا نسبت به جمع آوری و حمل کالا های گروپاژ شما در کوتاهترین زمان ممکن اقدام نمائیم .

⚓ سرویس حمل محمولات حجیم و ترافیکی :
مشاورین این شرکت بمنظور برنامه ریزی حمل کالاهای سنگین و حجیم شما که می بایست توسط کامیونهای کمرشکن ، بوژی و مفصل دار حمل گردد در خدمت شما خواهند بود .

⚓ سرویس کشتیرانی:
حمل کالا بصورت فله، کانتینری از بنادر عمده اروپایی و آسیایی با استفاده از خطوط کشتیرانی به مقاصد ورودی ایران

⚓ نمایندگی ها:
دارای شعب و نمایندگی های داخلی در تمام مبادی ورودی و گمرکات کشور و نمایندگی های خارجی در خارج از کشور.

☎ ۰۲۱ ۸۸ ۴۸ ۰۸ ۶۵ - ۹
۰۲۱ ۸۸ ۷۰ ۶۵ ۱۹
info@barkavlogistic.com
www.barkavlogistic.com

CARGO SEA TRADERS

CARGO SEA TRADERS

# شرکت کشتیرانی
# تاجران دریا

# Cargo sea traders

fast delivery
best shipping rates
outstanding support
wide range of services
satisfaction guaranteed

تحویل سریع
بهترین نرخ حمل و نقل
خدمات گسترده
پشتیبانی برجسته
رضایت تضمین شده


بلوار آفریقا - خیابان آناهیتا- پلاک ۱۱ - طبقه پنجم-واحد ۱۷
کد پستی : ۱۹۱۷۶۵۵۶۴۱
تلفن : ۸۸۶۷۰۵۳۰
فکس : ۸۸۱۹۷۵۴۵

توشه بر
کشتیرانی و حمل نقل بین المللی

# شرکت کشتیرانی
# و حمل و نقل بین المللی توشه بر

- نمایندگی خطوط کانتینری BALTIC و VASCO
- مجهز به انواع کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی ، یخچالی ، Open top و Flat rack
- حمل کالا با تجهیزاتی مانند فلکسی تانک و ایزوتانک
- سرویس منظم فیدری بین بندرعباس و جبل علی

**حوزه فعالیت :**

- بنادر شبه قاره هند -بنادر اصلی چین -بنادر حوزه خلیج فارس- بنادر خاور دور و بنادر دارالسلام -مومباسا و بربرا در آفریقا
- تمامی بنادری که به دلیل شرایط موجود امکان ارائه حمل مستقیم مقدور نیست ، ارائه خدمات از طریق کشور ثالث امکانپذیر است .

آدرس: سهروردی شمالی - خیابان خرمشهر - خیابان عربعلی
خیابان نسترن شرقی - پلاک ۵۲ ساختمان توشه بر
تلفن : ۴۳۶۰۲ ۰۲۱ - فکس : ۸۸۷۳۶۹۷۱ ۰۲۱

WWW.TUSHEHBAR.COM

## مجموعه شرکت های فعال در زمینه

# حمـــل و نقـــل

در راستای تامین نیروهای متخصص خود اقدام به جذب
نیروهای تمام وقت می نمایند:

- مدیر فروش و بازاریابی در حوزه حمل و نقل زمینی بین الملل
- کارشناس فروش و بازاریابی در حوزه حمل و نقل زمینی بین الملل
- کارشناس فروش در حوزه کشتیرانی بین الملل
- کارشناس هماهنگی فروش در حوزه کشتیرانی بین الملل
- کارشناس اسناد صادرات و واردات
- کارشناس عملیات در حوزه کشتیرانی بین الملل

متقاضیان می توانند رزومه خود را به آدرس **cv@st-co.com** ارسال نمایند.

# BLUE GULF
Shipping Services Co.ltd.

خدمات شرکت خلیج آبی:

خدمات نمایندگی کشتیرانی برای انواع کشتی ها درتمام بنادر ایران

عملیات بندری شامل تخلیه وبارگیری کالاهای مختلف منجمله محمولات پروژه ای

تنظیم قرارداد اجاره کشتی جهت حمل کالاهای فله خشک و محمولات نفتی به اقصاء نقاط جهان

مشاوره در زمینه حمل و نقل دریایی انواع کالا

خلیج آبی
خدمات کشتیرانی


تهران، میدان ونک، خیابان ونک، پلاک ٤٢، بلوک ٢، طبقه ٤، واحد ٢٤
تلفن: ٣٢ ٣١ ٨٨٨٨ (٧ خط) فکس: ٥٥ ٠١ ٧٩ ٨٨

www.bluegulfshipping.com
info@bluegulfshipping.com

منطقه ویژه اقتصادی کاوه

# دهکده لجستیک کاوه

## بانک‌ها مسئول تامین جریان نقدینگی هستند
## و لجستیک مسئول جریان کالا

شرکت بر و بحر ایران
Iran Land & Sea co.
خدمات کشتیرانی و لجستیک

www.ilslogistic.com

SEA ROSHAK
Sea Roshak Shipping Services Co. (Ltd)
خدمات کشتیرانی روشاک دریا
(بامسئولیت محدود)
شماره ثبت: ۲۴۰۵۰۸

SEA ROSHAK
Sea Roshak Shipping Services Co.(ltd)

- نماینده خطوط کانتینری NVOCC
- دارای تجهیزات کانتینری ۲۰ و ۴۰ فوتی خشک، یخچالی و ویژه
- ارایه خدمات به بنادر حوزه خلیج فارس، بنادر شبه قاره هند چین و خاور دور

RDP LINE
ROSHAN DARYA PARS

## "کشتیرانی روشن دریای پارس"

با کادری ورزیده و آگاه در امور لجستیک اعم از زمینی، دریایی و هوایی با امکانات مناسب در ایران و سراسر جهان با تاکید برسه اصل سرعت، قیمت، کیفیت در سرویس‌دهی آماده مشاوره و ارائه خدمات به شرح ذیل میباشد:

-نمایندگی لاین کانتینری RDP
-ارائه کلیه سرویس‌های کانتینری
-چارترینگ کشتی
-حمل ترکیبی کالا به صورت فله، گرو پاژ (LCL) و کانتینری (FCL) از کلیه مبادی و بنادر مهم تجاری جهان به ایران و بالعکس
-ترانزیت داخلی و خارجی به خصوص برای کشورهای همسایه و منطقه CIS
-حمل هوایی کلیه مبادی اروپا و چین و هند به ایران و بالعکس
-همچنین دارای دفاتر در دبی، هند، چین میباشد.

این شرکت امیدوار است بتواند با تأمین و ارائه امکانات و تسهیلات لازم، رضایت و اعتماد مشتریان را جلب کرده و زمینه را برای توفیق بیشتر در بازارهای جهانی فراهم آورد.

RDP LINE
ROSHAN DARYA PARS


تهران ،خیابان شهید استاد مطهری بعد از سر افراز پلاک ۲۳۵ طبقه ۲ واحد ٤

www.roshandarya.com

info@roshandarya.com

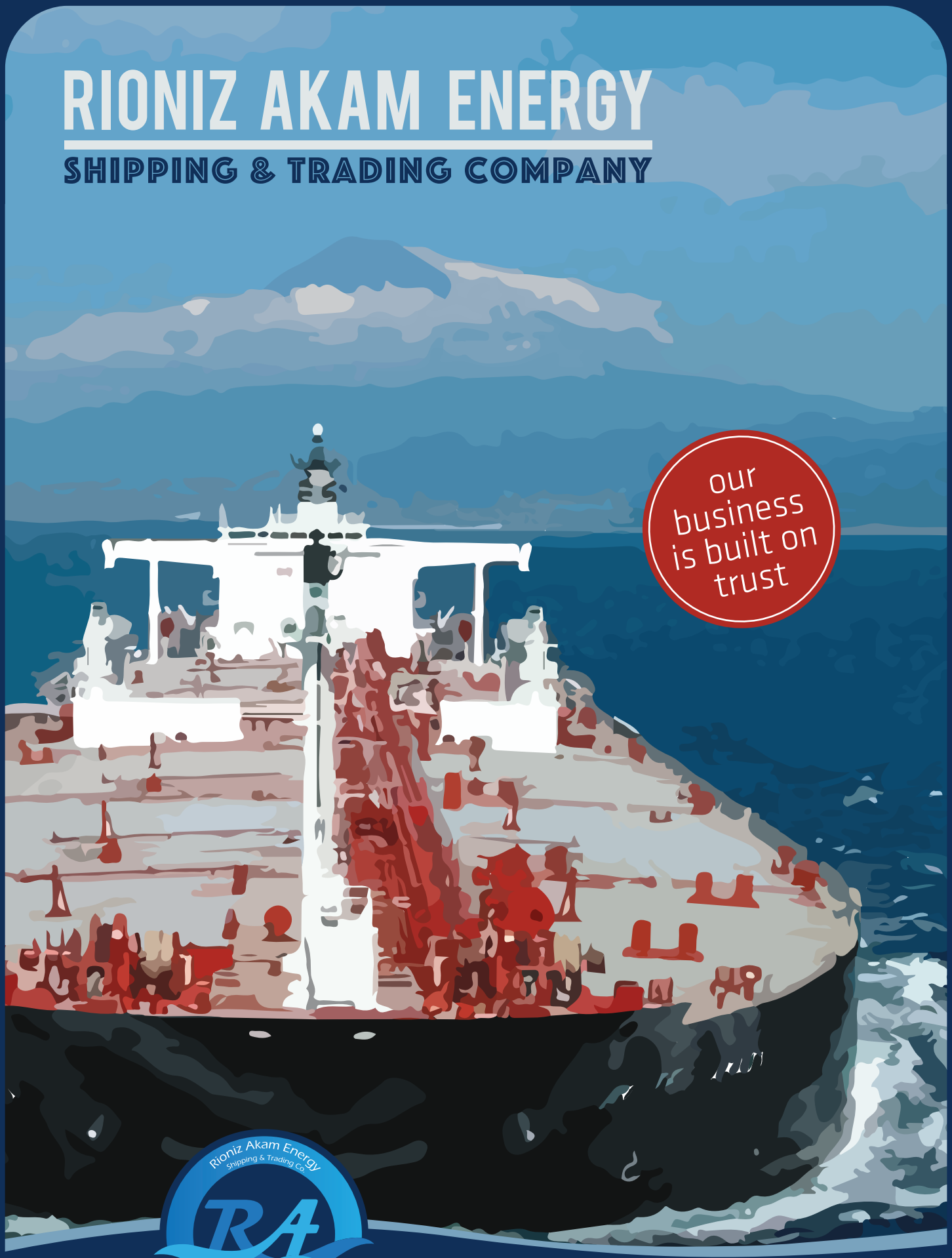
+98 21 88 51 53 57

+98 902 649 52 07

+ 98 21 86 12 06 39

# RIONIZ AKAM ENERGY

## SHIPPING & TRADING COMPANY




Rioniz Akam Energy
Shipping & Trading Co
RA

www.rionizakamenergy.com
info@rionizakamenergy.com

# سلیس رود اروند

نمایندگی کشتیرانی بامجوز رسمی سازمان بنادر ودریانوردی

خدمات بارفرابری دریایی، زمینی، هوایی

- **جزو ۱۰ شرکت برتر همکار با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران**
- دارای تیم تخصصی ترانزیت داخلی
- ارایه نازلترین نرخ های کرایه حمل دریایی نسبت به سایر رقبا
- ارایه بیشترین تعداد روز معافیت حق توقف (دموراژ) دربنادر مبدا و مقصد
- دارا بودن سرویس منظم هفتگی از اکثر بنادر خاور دور و اروپا به تمامی بنادر ایران
- تیم ما قابلیت امکان جابجایی و حمل محصولات فله از کلیه بنادر جهان به مقصد بنادر خلیج فارس و بالعکس را دارد


تهران، خیابان قائم مقام فراهانی، حدفاصل بهشتی و مطهری، نبش کوچه عرفان، پلاک ۱۶۸، طبقه ۲، واحد ۲۲

ایمیل: IMPORT@SALISSHIPPING.COM سایت: SALISSHIPPING.COM

تلفن: ۵۴۹۶۵۰۰۰ (۳۰ خط ویژه) فکس: ۸۸۵۵۱۳۹۵

LOTKA
SEPEHR
PARS
لتکا سپهر پارس

LOTKA
Blue
Kish
لتکا آبی کیش

لتکا اقیانوس
Ocean Lotka
Int'l Shipping & Forwarding Co.

Tell: (+9821) 88100701
Fax: (+9821) 88533918
info@lotka-group.com

# Maroos Shipping Group of Companies

# گروه شرکتهای کشتیرانی ماروس

## خدمات نمایندگی کشتی در کلیه بنادر و جزایر ایران

## مدیریت کشتی و خدمات فراساحل

## خدمات لجستیک و ترابری بین المللی (دریایی، زمینی، هوایی، ریلی)

## سرویسهای خطوط کانتینری و ایزوتانک

## ترانزیت داخلی و خارجی

**گروه شرکتهای کشتیرانی ماروس**

آدرس: تهران، بزرگراه آفریقا، بلوار ستاری،
پلاک ۵۹، ساختمان ماروس، کدپستی ۱۹۶۸۸۱۵۶۱۱

تلفن: ۸۸۷۹۸۸۰۰ (۰۲۱)  فکس: ۸۸۷۹۸۴۸۳ (۰۲۱)

website: www.maroos.net  Email: maroos@maroos.net

# MARINE SAMIN PARS
## SHIPPING & INT'L TRANSPORT CO.
## (MSP)

- سرویس فیدری از بنادر جنوبی به بندر جبل علی و بالعکس
- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویسهای کانتینری
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی با انتخاب مناسبترین شیوه حمل در کوتاهترین زمان

MARINE SAMIN PARS

**شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی**
**مارین ثمین پارس**


تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی پلاک ۱۲ ، طبقه ۴

تلفن ۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس ۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: Info@msp-co.com

# SEAS QUEEN SHIPPING AGENCY CO.

شرکت نمایندگی کشتیرانی ملکه دریاها

دارای شعب در تمام بنادر بازرگانی شمال و جنوب کشور

Tel & Fax: +98 21 44471267 / WhastApp: +98 910 2832734

www.seasqueenshipping.com / ops@seasqueenshipping.com

# Iranian Classification Society

Beyond The Compliance for Safety & Customer`s Business Assurance

فـراتـــر از انطـباق در تضـمیـن ایمنـی و کســب و کـــار مـشتریان

موسسه رده بندی ایرانیان

دانش بنیان

- بازرسی های رده بندی، ایمنی و قانونی و صدور گواهینامه
- ارزیابی و تایید طرح، بازرسی حین ساخت
- بازرسی، ارزیابی و تایید نمونه محصولات صنعتی، دریایی، بندری و فراساحل
- ممیزی سیستمهای مدیریت کیفیت ISM,MLC
- تایید صلاحیت تامین کنندگان مجاز خدمات و تولید کنندگان کالا و محصولات
- ارزیابی قیمت، تعیین خسارت، بازرسی های بیمه ای
- خدمات پژوهشی و تدوین مستندات فنی
- بازرسی تضمین عملیات دریایی MWS
- آموزش مهارت محور

یک موسسه رده بندی بین المللی ایرانی


Tell : +98 21 421 86000 Url: www.ics.org.ir

Fax : +98 21 883 24734 E-Mail: info@ics.org.ir

NOORSA DARYA
SHIPPING COMPANY

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

# شرکت کشتیرانی نورسا دریا

## شماره ثبت : ۱۳۹۳۵

- ارائه دهنده کلیه خدمات بین المللی حمل دریایی ( صادرات و واردات )و لجستیک در کمترین زمان ممکن و با کیفیت بالا
- مالکیت کانتینر در ابعاد و انواع مختلف
- دارای شعبات و نمایندگی های متعدد جهت خدمات رسانی بهتر


**آدرس دفتر مرکزی:** بندرعباس، محله امیرآباد، بلوار پاسداران، ساختمان پویا، طبقه چهارم، واحد ۶ شماره تماس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۸۱۱ / شماره فکس: ۰۷۶-۳۳۵۱۱۸۱۲

**آدرس شعبه مشهد:** بلوار مدرس، بین مدرس ۳ و ۵، ساختمان نگین، طبقه ۸، واحد۸۰۲
شماره تماس: ۰۵۱-۳۱۲۰۷ / شماره فکس: ۰۵۱-۳۲۲۴۵۰۴۰

تهران میدان آرژانتین، ابتدای خیابان
الوند پلاک ۱۹ ساختمان یونیک طبقه ۹
تلفن: ۸۳۵۶۳
فکس: ۸۶۰۸۲۰۶۴
تلفن بوشهر: ۳۵۳۵۹۹۷ -۰۷۷۱
فکس بوشهر: ۳۵۳۵۹۰۷ -۰۷۷۱
تلفن بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۳ -۰۷۶۱
فکس بندرعباس: ۲۲۴۲۳۱۲ -۰۷۶۱

# قالب جدید و توانمندی‌های سایت انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

## درباره ما
- معرفی انجمن و تاریخچه پیدایش
- ساختار و اساسنامه و اطلاعات تکمیلی انجمن

## قوانین و دستورالعمل‌ها
- درج کلیه بخشنامه‌ها، آئین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌ها

## عضویت و اعضا
- دسترسی به لیست اعضا
- درج شرایط عضویت و دریافت و ارسال فرم‌های عضویت از طریق سایت
- اطلاعات تکمیلی در خصوص نوع فعالیت و حوزه فعالیت اعضا
- امکان تجدید مجوز شرکت‌ها

## داوری و شورا
- تسهیل امور شکایتی در حوزه شورای حل اختلاف و یا کمیته داوری و حل اختلاف
- دریافت فرم‌های مربوطه

## آموزش
- معرفی خدمات آموزشی
- تقویم آموزشی در بخش دوره‌های لجستیک بندری

## روابط عمومی
- دسترسی به مجلات و هفته‌نامه‌ها
- سامانه خبری و شبکه‌های مجازی انجمن
- دسترسی به بخش تبلیغات

## گالری تصاویر
- دسترسی به تصاویر مجامع و گردهمایی‌های انجمن

## خدمات
- امکان ثبت مشاوره در بخش‌های امور بندری، امور دریایی و امور مالیاتی و امور حقوقی
- دسترسی به کلیه طرح‌های بیمه‌ای انجمن

* مشاهده برخی از بخشنامه‌ها و امکانات سایت منوط به عضویت در انجمن می‌باشد

در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

# منحصر به فرد باشید

برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.
۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ داخلی ۳۰۲
۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

قوه قضائیه

# شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

# شعبه ۲۶۰۸

## مجتمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

- رسیدگی به اختلافات فیمابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده هـای قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفتـه، تـامین دلیل (کارشناسـی) برای فعالان حوزه حمل ونـقل

### ارتباط با ما

تلفن: ۸۸۹۴۷۶۴۶ - ۰۲۱

فکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴ - ۰۲۱

### کارشناسی

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

### خدمات حمایتی

- مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

### داوری

- مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

BAYANDOR
بایندُر
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
مدیر مسئول: مسعود پل مه
تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
سردبیر: شیرین خان‌میرزا
صفحه‌آرایی: احسان نوری
گفت‌وگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد!

نشانی:
تهران، خیابان ولی‌عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش‌کیان، پلاک ۳۰

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@seanews.ir

SAOI
International
Maritime
Education Center

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست
مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

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

سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور
وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد سیمرغ
سازمان بنادر و دریانوردی
TÜV INTERCERT SAAR
INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS