



شماره



خرداد ماه ۱۴۰۲



دکتر غلام نبی
فیضی چکاب
بیمه‌های دریایی
باید به دنبال کسب
تخصص و تجربه
لازم و کافی در زمینه
ارزیابی خطر اضافی
باشند.

- تسریع بیمه‌گری: با استفاده از فناوری رباتیک و توسعه دیجیتال سازی و حذف کاغذ
- دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران: نرخ دموراز در ایران پایین تر از تمام کشورهای منطقه و جهان است
- چالش‌های دریا: آیا بیمه دریایی می‌تواند به صنعت حمل و نقل دریایی کمک کند؟
- ناسیس کلپ P&I حمایت از صاحبان کشتی و بیمه کردن مسئولیت‌های مالکان و اجاره‌کنندگان کشتی
- چالش‌های پیش روی لجستیک ایران: نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران

چشم‌انداز بیمه‌های دریایی؛ از چالش‌ها به فرصت‌های آینده





انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran



قوه قضائیه



داوری

مرکز داوری و حل اختلافات تخصصی دریایی و بندری

- رسیدگی به اختلافات فی مابین از طریق صلح و سازش یا صدور رای در پرونده‌های قضایی دریایی و بندری
- تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تأمین دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

شورای حل اختلاف

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

خدمات حمایتی

مشاوره حقوقی
و معاضدت قضایی

کارشناسی

خدمات کارشناسی (خبره و رسمی)
اختلافات دریایی و بندری

میانجی‌گری

کمیته حل اختلاف
و صلح و سازش

ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱۸۸۹۴۷۶۴۶ - فکس: ۰۲۱۸۸۹۰۵۶۰۴

با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

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



فهرست

- ۵.....چالش‌های موسسات حمایت و غرامت مالکان کشتی‌ها
- ۷.....اختلاف‌نظر درباره تعریف کشتی در بخش‌نامه حق‌بیمه قراردادهای دریایی برطرف شد
- ۸.....اعتبار مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومانی برای بیمه ملوانان در بودجه ۱۴۰۲
- ۹.....تاسیس بانک صنایع دریایی و دریانوردی، بستری برای توسعه صنایع دریایی
- ۱۰.....راه اندازی سامانه نرم‌افزاری جدید صدور بیمه‌های دریایی در بیمه ایران
- ۱۱.....رفع مشکلات بیمه‌ای خن‌کاران در دستورکار سازمان بنادر
- ۱۲.....امضای تفاهم‌نامه همکاری بین دانشگاه هرمزگان و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ۱۴.....بازدید معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
- ۱۶.....تقدیر از بانوان پیشروی ایرانی در صنعت حمل‌ونقل دریایی
- ۱۷.....جلسه دبیرخانه مشترک شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی برگزار شد
- ۱۸.....کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» رونمایی شد
- ۲۱.....پیام تسلیت
- ۲۲.....معرفی اعضای جدید انجمن در فروردین ماه ۱۴۰۲
- ۲۲.....معرفی اعضای جدید انجمن در اردیبهشت ماه ۱۴۰۲
- ۲۳.....افزایش ۳۳ میلیارد دلاری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳
- ۲۴.....ایران کریدور شمال-جنوب را برای کاهش زمان و هزینه ترانزیت ترویج و توسعه می‌دهد
- ۲۵.....بزرگترین کشتی کروزر ۱۰ هزار نفری جهان برای آزمایش دریایی آماده می‌شود
- ۲۶.....تصمیم مرسک برای افزایش دوبرابری ظرفیت ترمینال بندر روتردام تا سال ۲۰۲۶
- ۲۸.....عزم صنعت جهانی کشتیرانی در کاهش ۵۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای تا سال ۲۰۵۰
- ۳۰.....کاهش ۷۵ درصدی سود خط کشتیرانی ژاپنی در سه ماهه اول ۲۰۲۳
- ۳۱.....گزارش تین نیوز از یک اتفاق نو در انجمن کشتیرانی
- ۳۲.....شیوع کرونا و چالش‌های پوشش خسارات کشتی در بیمه‌های دریایی
- ۳۷.....چالش‌ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش پایانی)
- ۴۵.....تعدد دستگاه‌های متولی، مخل فرآیند ترانزیت است
- ۴۸.....بررسی نقش بیمه‌های دریایی باشگاه‌های حمایت و غرامت (P&I Club)



▶ کاپیتان محمدرضا محمدی بنایی
مدرس دوره مدیریت بیمه دریایی و پوشش

چالش‌های موسسات حمایت و غرامت مالکان کشتی‌ها

◀ صنعت دریانوردی و کشتیرانی در عرصه تجارت جهانی به عنوان یکی از مهم‌ترین و بانفوذترین حوزه‌ها تلقی می‌شود. این صنعت به این دلیل حائز اهمیت است که پل ارتباطی بین کشورها از بعد تجاری، صنعتی و حتی توریستی محسوب می‌شود؛ در نتیجه هر گونه خدشه و خلل در امور مربوط به دریانوردی می‌تواند آسیب‌های جدی به روابط سیاسی بین‌المللی طرفین وارد کند.

در این حوزه، بیمه‌های دریایی خصوصاً کلپ‌های P&I از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. کلپ‌های P&I همان موسسات متقابل حمایت و غرامت مالکان کشتی‌ها هستند که وظیفه اصلی آنها حمایت و پرداخت انواع خسارات اعم از مسوولیت مالکان عضو کلپ در قبال اشخاص ثالث، محیط زیست دریایی، تاسیسات بندری و پرداخت هزینه‌های غرامت مرگ، نقص عضو و از کار افتادگی و بیماری دریانوردان، جبران غرامت مسوولیت تصادم، خسارات وارده بر محمولات و شناورهای ثالث، همچنین غرامت ناشی از جریمه‌های دریایی است.

این کلپ‌ها دارای ویژگی‌های تعاونی هستند که مالکان کشتی‌ها می‌توانند با پرداخت مبالغی تحت عنوان حق ورود، به عضویت آنها درآمده و در پوشش مسوولیت‌های یکدیگر در زمان وقوع حوادث دریایی در قبال اشخاص ثالث به صورت متقابل مبادرت ورزند. در سطح جهانی ۱۳ کلپ عضو انجمن بین‌المللی، فعالیت‌های وسیعی در زمینه P&I انجام می‌دهند و کشتی‌های بزرگ و شرکت‌های کشتیرانی مطرحی را تحت پوشش خود قرار داده‌اند، اما از آنجا که صنعت بیمه و کشتیرانی کشور مورد تحریم قرار گرفته، به تبع آن، این موسسات اجازه پوشش کشتی‌ها و شناورهای ایرانی و همچنین شناورهایی که حامل محمولات نفتی ایران هستند یا به جهت انجام فعالیت‌های تجاری وارد آب‌های ایران می‌شوند را ندارند.

کلپ‌های P&I ایرانی در جهت مقابله با تحریم‌ها و فشارهای ناشی از آن و به منظور ارائه پوشش حمایت و غرامت به شناورهای حامل محصولات نفت، پتروشیمی و میعانات گازی صادراتی، همچنین برطرف کردن خلأ پوشش‌های ارائه شده توسط کلپ‌های عضو انجمن بین‌المللی، با هدف حفظ توانمندی کشور در زمینه

تجارت و صنایع دریایی، تاسیس شده‌اند و مجوزهای مربوطه را از بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران دریافت کردند.

در این راستا و طی دو سال گذشته، این موسسات علاوه بر فشارهای خارجی ناشی از تحریم، مشکلات و چالش‌های بسیاری را در مسیر ارتقا، پیشرفت و نهادینه کردن فعالیت کلپ‌های P&I در عرصه صنایع بیمه‌ای دریایی کشور متحمل شدند، مشکلاتی که چه بسا از جانب برخی عناصر و ارگان‌های داخلی نیز اعمال شده است. کمبود ساختار سازمانی تعریف شده و عدم قوانین مدون و مشخص در عرصه فعالیت کلپ‌های P&I ایرانی از یک سو و عدم حمایت و مساعدت ارگان‌های دولتی مرتبط از سوی دیگر بر این مشکلات دامن زده است. به عنوان مثال، خلأ موجود در قوانین آیین‌نامه‌ای کلپ‌های P&I خصوصاً در حوزه مالیاتی به مثابه سدی است که در برابر فعالیت‌های اینگونه موسسات قد علم کرده است. این در حالی است که کلپ‌های بیمه‌ای P&I بر خلاف سایر شرکت‌های سهامی بیمه از طریق شراکت سهامداران شکل نگرفته و به صورت یک صندوق غیرانتفاعی اداره می‌شود که خود اعضای داخلی را پوشش می‌دهند، در نتیجه نیازمند برخورد مالیاتی متفاوتی خواهند بود.

متأسفانه در چند سال گذشته دولت وقت حمایت قابل توجهی در جهت پیشبرد اهداف چنین موسساتی انجام نداده و مقابله با مشکلات ناشی از تحریم‌های بین‌المللی را به خود این موسسات واگذار کرده است. این در حالی است که اساساً عامل چنین تحریم‌هایی تصمیمات و سیاست‌های کلی نظام است و این وظیفه دولت‌ها است

مردود است؛ چرا که اساساً هم‌تراز دانستن کلوپ‌های P&I با شرکت‌های بیمه که با هدف سوددهی تأسیس شده‌اند، امری نادرست است. بنابراین، با توجه به مجموعه مصائب و مشکلات موجود سر راه فعالیت این کلوپ‌ها، حمایت تمامی ارگان‌ها و نهادهای مرتبط با صنعت بیمه و دریانوردی اعم از دولتی و خصوصی جزو لاینفک موسسات حمایت و غرامت کشتی‌ها محسوب می‌شود. یکی از خواص کلوپ‌های P&I برقراری ارتباط بین صنعت بیمه با صنایع دریایی و کشتیرانی است که در نتیجه این امر فعالیت کلوپ‌های P&I در زمینه ارتقای کیفی و کمی در عرصه تجارت دریایی کشور و صنایع وابسته نیز منشا اثر خواهد بود. با توجه به مجموعه مشکلات مطروحه در این نوشتار که البته تنها گوشه‌ای از مصائب موجود بر سر راه موسسات P&I است، امید است با استقرار دولت جدید که با شعار تدبیر و امید شروع به کار کرده، قفل‌ها و گره‌های کور موجود در این مسیر یکی پس از دیگری گشوده شود و با کمک همگی ارگان‌های مرتبط چالش‌های پیش روی فعالان عرصه بیمه‌های دریایی خصوصاً کلوپ‌های P&I حل و فصل شود.

که به عنوان بازوی اجرایی نظام، با کمک نهادهای ذی‌نفع، سهم حداکثری در کاهش اثرات تحریم بر آحاد ملت و بخش خصوصی و مخصوصاً موسسات خدمات‌رسان را به عهده گیرد.

در چنین شرایطی که نبود ساختارهای اساسی و قوانین متناسب با فعالیت کلوپ‌های P&I عرصه را برای ادامه فعالیت این‌گونه موسسات در داخل کشور تنگ کرده است، قرار گرفتن در یک میدان رقابتی نابرابر با شرکت‌های بیمه‌ای دیگر بر فشارهای وارده بر این موسسه افزوده است. توضیح اینکه شرکت‌های سهامی بیمه‌ای که با سرمایه‌های هنگفت تأسیس شده‌اند و سرمایه‌گذاری قابل توجهی هم در زمینه بیمه‌های دریایی و کشتیرانی نکرده‌اند، حالا این کلوپ‌ها را محل ماجراجویی می‌پندارند.

عدم استقبال و دعوت در سندیکاها و اصناف مربوطه از جمله این بی‌توجهی‌ها است. علاوه بر این در نظر برخی از دوستان، این موسسات مخمل کسب درآمد مورد انتظار شرکت‌های تجاری بیمه‌ای در رشته‌های مربوط به بیمه‌های دریایی است، در حالی که این تئوری از پایه





اختلاف نظر درباره تعریف کشتی در بخش نامه حق بیمه قراردادهای دریایی بر طرف شد

شد در نشست مشترک شورای مقررات زدایی و وحدت رویه سازمان تامین اجتماعی، نمایندگان اتحادیه مالکان کشتی، سازمان تامین اجتماعی، معاونت حقوقی ریاست جمهوری، دبیرخانه شورای گفت‌وگو و سازمان بنادر و دریانوردی حضور پیدا کرده و مشکل را حل کنند تا ابلاغیه سازمان تامین اجتماعی جنبه اجرایی پیدا کند. پیرو هماهنگی‌های انجام شده، سازمان تامین اجتماعی در بخشنامه جدید خود، سه شرط را برای تشخیص شناورهای موضوع بند (۳-۴۹) بخشنامه تنقیح و تلخیص ضوابط بیمه‌ای مقاطعه‌کاران با اصلاحات و الحاقات بعدی، تعریف کرد: اول اینکه دریایما باشد، دوم اینکه حداقل ۲۵ تن ظرفیت ناخالص داشته باشد و سوم اینکه شناور به ثبت رسیده باشد.

بر اساس این گزارش، شناورهای دارای این سه شرط می‌توانند به عنوان کشتی، مشمول بخشنامه مزبور قرار بگیرند.

بر این اساس سایر شناورها و قایق‌ها و همچنین وسایل فاقد نیروی محرکه صدرا اشاره خارج مورد نظر این بخش نامه نیستند. همچنین صرف درج عنوان کشتی یا شناور در قرارداد ملاک عمل نبوده و داشتن شرایط فوق‌الذکر مطابق مندرجات ثبتی، صرف نظر از نوع شناور ملاک تشخیص است. بنابراین در تعیین مصداق کشتی از سایر شناورها لازم است علاوه بر درج عبارت کشتی در گواهینامه ثبتی مذکور، در خصوص احراز شرایط سه‌گانه از مراجع صادرکننده گواهی استعلام شود.

بدین ترتیب با ابلاغ بخشنامه سازمان تامین اجتماعی مشکل فعالان این حوزه مرتفع شد.

منبع: اتاق بازرگانی ایران

با پیگیری دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی، ابهامات مربوط به نوع کشتی و شناور در بخش نامه سازمان تامین اجتماعی درباره حق بیمه قراردادهای دریایی، برطرف شد و نوع شناورهای مورد تایید این بخش نامه تعریف شدند.

دبیرخانه شورای گفت‌وگو بر اساس درخواست اتحادیه مالکان کشتی، مشکل دریافت حق بیمه قراردادهای خدمات دریایی را در دستور کار قرار داد و ضمن برگرداندن رویه قبلی در محاسبه حق بیمه، وحدت رویه لازم در تشخیص نوع کشتی و شناور مورد نظر را با همراهی سازمان تامین اجتماعی، ایجاد کرد.

بحث حق بیمه قراردادهای دریایی از سال ۱۴۰۰ و با ابلاغ بخشنامه سازمان تامین اجتماعی، مورد انتقاد اتحادیه مالکان کشتی بود. بر همین اساس، در سال ۱۴۰۰، بررسی شیوه محاسبه حق بیمه قراردادهای دریایی در دستور کار دبیرخانه شورای گفت‌وگو قرار گرفت و در نهایت مقرر شد: سازمان تامین اجتماعی طی سه روز، دستور اداری مبنی بر برقراری رویه قبلی درباره حق بیمه قراردادهای دریایی که بین اتحادیه مالکان کشتی و سازمان تامین اجتماعی در سال ۹۳ توافق شده بود، صادر کند. به این ترتیب ۳ درصد حق بیمه قبلی جایگزین حق بیمه ۷ درصدی شد که مورد اعتراض فعالان این صنعت بود.

با توجه به چنین توافقی، سازمان تامین اجتماعی ظرف کمتر از یک ماه بخشنامه مربوطه را صادر کرد؛ اما به دلیل اختلاف نظر درباره تعریف کشتی و انواع شناورها، علی‌رغم تصویب حق بیمه قراردادهای دریایی و صدور بخشنامه مربوطه، این بخشنامه توسط شعب سازمان اجرا نشد. بنابراین مجدد در مهر ۱۴۰۱، موضوع در دستور کار کارگروه تخصصی شورای گفت‌وگو قرار گرفت و مقرر



اعتبار مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومانی برای بیمه ملوانان در بودجه ۱۴۰۲

استان‌های ساحلی)، دولت و تمامی دستگاه‌های اجرایی که در این راستا همکاری داشته‌اند، خاطرنشان کرد: طبق بند خ تبصره ۱۱ بودجه سال ۱۴۰۲ همه ملوانان دارای کارت فعال در سواحل جنوبی و شمالی کشور می‌توانند از مزیت بیمه ملوانی استفاده کنند.

گفتنی است؛ خدمه ملوانی از زحمت‌کش‌ترین نیروهای فعال در بنادر کشور هستند که بیمه شدن آن‌ها از سوی کارفرمایان در طول سال‌های اخیر مشکلاتی را برای آن‌ها ایجاد کرده بود و در همین راستا، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی بازدیدهای حضوری خود و گفت‌وگو با ملوانان قول رفع این مشکل را داده بود که با پیگیری وزیر راه و شهرسازی، نمایندگان مجلس بخصوص نمایندگان استان‌های ساحلی و سازمان بنادر و دریانوردی اجرای این مصوبه در بودجه سال جاری مشکل بیمه ملوانان رفع شده است.

منبع: پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی

معاون وزیر راه شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: بر اساس بند خ تبصره ۱۱ بودجه ۱۴۰۲، بیمه ملوانان با اختصاص مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان از سال جاری برقرار می‌شود.

علی اکبر صفایی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام این خبر، در تشریح آخرین وضعیت بیمه ملوانان اظهار داشت: بر اساس بند خ تبصره ۱۱ بودجه سال ۱۴۰۲ که به بخش مسکن و حمل و نقل اختصاص دارد، مقرر شده است که مبلغ ۵۰۰ میلیارد تومان از محل وجوه حاصل از واگذاری اموال و داراییهای منقول و غیرمنقول مازاد و واگذاری طرح‌های تملک داراییهای نیمه‌تمام برای برقراری بیمه ملوانان تامین شود.

وی افزود: سازمان تأمین اجتماعی نیز مکلف شده است از ابتدای سال ۱۴۰۲ نسبت به برقراری بیمه اشخاص مذکور، اقدام و گزارش اقدامات به‌عمل آمده را هر سه‌ماه یکبار به مجلس شورای اسلامی ارسال نماید.

معاون وزیر راه ضمن تشکر از مجلس (بخصوص نمایندگان



تاسیس بانک صنایع دریایی و دریانوردی، بستری برای توسعه صنایع دریایی

سوم: بخش عمده سرمایه گذاری به دوش دولت می افتد و با توجه به عدم توان دولت برای تامین کل سرمایه های لازم، بخش صنایع دریایی و دریانوردی وارد رکود و افول می شود.

چهارم: تمرکز دولت بر سرمایه گذاری منحصر در بخش دریا و دریانوردی موجب پس زدن بخش خصوصی شده و آنها را از سرمایه گذاری در این فرصت اقتصادی محروم می کند.

گلشنی اظهار داشت: در مجموع، وجود یک پایگاه معین اقتصادی برای بخش های مختلف مانند مسکن، کشاورزی، گردش گری و... لازم است و با تخصص گرایی در سرمایه گذاری رابطه مستقیم دارد. صنایع دریایی و دریانوردی از این پایگاه محروم هستند و همین باعث کاهش سیر و سرعت سرمایه در این بخش شده است. وی خاطرنشان کرد: وجود بانک صنعت، معدن و تجارت مقداری از این خلاء را پر کرده است؛ اما باید قبول کرد که این عناوین کلی و کلان، نمی تواند اعتمادسازی لازم و انگیزه کافی را در سرمایه گذار ایجاد کند؛ کما این که از انواع متعدد صنعت، جنگلی از صنایع ایجاد می کند که اغلب صنایع دریایی و دریانوردی در آن گم می شود که البته گم شده است.

سردبیر روزنامه اقتصاد سرآمد در گفتگو با بایندر گفت: دریا و دریانوردی نیز یکی از بخش هایی است که در جهان امروز، در قالب مشخص و معین خود قرار گرفته و به تبع آن، سرمایه گذاران نیز به طور تخصصی به این بخش توجه می کنند؛ زیرا هر بخش از اقتصاد، تخصص لازم برای سرمایه گذاری می طلبد.

ایرج گلشنی با اشاره به این نکته که سرمایه گذاری در بخش دریا و دریانوردی سرمایه گذاری می کند که از این بخش اطلاعات کافی داشته باشد افزود: نکته دیگر برای سرمایه گذار، مشخص بودن ابعاد این سرمایه گذاری و امنیت سرمایه است و لازمه این تشخیص و امنیت، وجود پایگاه معینی برای اقدام به سرمایه گذاری است.

وی با تاکید بر اینکه این پایگاه اکنون برای صنایع دریایی و دریانوردی کشور ما وجود ندارد و نبود این پایگاه، چند عارضه مهم در پی دارد، به عوامل زیر را برشمرد:

اول: سرمایه دار - به خصوص سرمایه های سرگردان - نقطه مشترک و مشخصی برای سرمایه گذاری نمی بینند و صنایع دریایی و دریانوردی را برای سرمایه گذاری جدی نمی انگارند.

دوم: عدم تمرکز قادر به جمع آوری سرمایه های کوچک و کنار هم قرار دادن آن ها نخواهد بود.

پیشرفت صنایع دریایی و دریانوردی به طور تصاعدی افزایش خواهد یافت و این صنایع هویت جدید و بارز و قوی تری پیدا خواهند کرد.

گلشنی توصیه کرد: اهالی قانون گذار مجلس، ایده ایجاد «بانک دریا و دریانوردی» را که خبرگان این حوزه مطرح کرده اند را مورد مذاقه و بررسی قرار دهند و اهالی پاستور نیز به این مهم اندیشیده و در صورت امکان، ایده را به صورت آزمایشی اجرایی کنند.

این کارشناس حوزه دریایی و بندری در پایان اضافه کرد: صندوق اعتباری قبلی ناکارآمد بود و همین نشان می دهد که اهالی دریا و دریانوردی از سرمایه گذار و تولید کننده گرفته تا مصرف کننده نهایی به هویت مالی قوی تری مانند یک بانک رسمی نیاز دارند تا موضوع را جدی بگیرند و در آن مشارکت مستقیم و قوی داشته باشند. اختصاصی تولیدی

گلشنی از جمله مزیت های وجود بانک صنایع دریا و دریانوردی را: جلب توجه عموم سرمایه گذاران به نقطه مشخصی به نام دریا، تجمیع سرمایه های کوچک و سرگردان در یک جا، معنا و رسمیت بخشیدن به برنامه ریزی و سیاست گذاری مالی کلان در بخش دریا، اعتماد سرمایه گذاران کلان برای مانورهای بزرگ مالی و ایجاد توجه عمومی و فرهنگ سازی بنیادین برای توسعه اقتصاد دریا محور دانست.

وی همچنین افزود: در صورت تاسیس بانک صنایع دریا و دریانوردی، اجرای طرح های تشویقی، مانورهای مالی و اوراق قرضه تسهیل می شود و نیز جریان مالی حوزه دریا و دریانوردی سرعت گرفته و تبادل ها به اوج می رسد. از سویی دیگر، کارکنان و فعالان حوزه دریا و دریانوردی هویت بهتری گرفته و ساحل نشینان احساس بهتری خواهند داشت که در نتیجه بطور کلی، روند رشد و



راه اندازی سامانه نرم افزاری جدید صدور بیمه های دریایی در بیمه ایران

شناور) «فراهم گردیده است. وی در ادامه گفت: مراحل اجرای آزمایشی سامانه با موفقیت انجام پذیرفته، و تمامی واحد های اجرایی و همکاران نماینده سراسر کشور باید از ۱۰ دی ماه سال جاری از سامانه جدید استفاده نمایند، از این تاریخ به بعد «سامانه سوق» برای ثبت عملیات فنی بیمه نامه های کشتی از دسترس خارج می گردد.

منبع: روابط عمومی بیمه ایران

مدیریت بیمه های مسئولیت و حمل و نقل با صدور اطلاعیه ای از راه اندازی سامانه نرم افزاری تحت وب صدور بیمه های دریایی (کشتی و شناور) خبر داد. به گزارش روابط عمومی بیمه ایران، مجید رحمتی مدیر کل بیمه های مسئولیت و حمل و نقل با اعلام این خبر افزود: با همکاری های خوب صورت گرفته با همکاران مدیریت کل فناوری اطلاعات و آمار، بستر ثبت کلیه عملیات بیمه ای صدور بیمه نامه های نقلیه آبی در «سامانه جامع فرآیندهای بیمه های دریایی (کشتی و



رفع مشکلات بیمه‌ای خن‌کاران در دستورکار سازمان بنادر

اصلاح و تکمیل است و در سال جاری به اجرا گذاشته خواهد شد.

معاون وزیر راه خاطر نشان کرد: طبق توافقات حاصل شده مقرر شده تا این طرح در مرحله نخست در بندر امام خمینی (ره) به اجرا در بیاید و در صورت موفقیت در سایر بنادر جنوبی نیز اعمال شود. گفتنی است، بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات کالا از طریق حمل و نقل دریایی و توسط کشتی انجام می‌شود. عملیات تخلیه و بارگیری کالاها از/ به انبار کشتی توسط کارگرانی انجام می‌شود که به آن‌ها کارگران خن کار می‌گویند.

با توجه به تعدد این افراد و حجم کالاها، امکان انجام کار در تمام ایام ماه برای کارگران خن کار میسر نیست و به اجبار گروه‌های کاری در روزهایی که نوبت برای کار کردن به آن‌ها تعلق می‌گیرد، در محل کار حاضر می‌شوند.

این در حالی است که در بازه زمانی یکماهه، ممکن است تعداد روزهای نوبت به کاری یک خنکار، از یک تا حداکثر ۱۰ روز باشد؛

بنابراین پیمانکاران نیز بر اساس تعداد روزهای کاری تعلق گرفته برای کارگران، کسورات بیمه و بازنشستگی پرداخت می‌کنند. این مسئله موجب می‌شود یک خنکار در پایان ۳۰ سال کار و رسیدن به سن بازنشستگی، با تجمیع ایام بیمه پردازی، با سابقه ۱۰ الی ۱۵ سال بازنشسته شود و نتواند حداقل حقوق بازنشستگی را به صورت کامل دریافت کند.

منبع: پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی.

معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به مشکلات کارگران خن کار در بنادر، گفت: رفع مشکلات این قشر زحمتکش و پرکار بنادر در دستورکار این سازمان قرار دارد و برای پوشش بیمه بازنشستگی و درمانی آنان طرحی را به انجمن‌های مربوطه پیشنهاد کرده است.

به گزارش سی نیوز به نقل از پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی، علی اکبر صفایی با بیان این مطلب اظهار داشت: سازمان بنادر و دریانوردی پس از بررسی قوانین، و مقررات موجود و بررسی‌های میدانی در بنادر و همچنین مذاکره با جامعه عزیز کارگران خن کار، انجمن صنفی کارگران، انجمن صنفی شرکت‌های پیمانکاری تخلیه و بارگیری، طرح‌هایی را برای رفع مشکل بیمه‌ای و سایر چالش‌های خن‌کاران به عنوان قشر زحمت کش و موثر در حمل و نقل دریایی کشور در دستورکار قرار داد.

وی افزود: بررسی‌ها نشان داد خن‌کاران با مسائل و مشکلات مختلفی از جمله عدم پرداخت کسورات بازنشستگی تمام ایام ماه، عدم برخورداری از بیمه درمان در تمام ایام ماه، نبود امکانات رفاهی برای اسکان در ایام کاری و تاخیر دستکم دو هفته‌ای در دریافت حقوق و... دست و پنجه نرم می‌کنند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه اشکالات طرح پیشنهادی سازمان بنادر به صورت ویژه مورد بررسی قرار گرفته و در نهایت مقرر شده است، روش پیگیری و فرآیند اجرایی طرح مربوطه تدوین شود، بیان کرد: پیش نویس دستورالعمل اجرایی تهیه شده، در دست



امضای تفاهم نامه همکاری بین دانشگاه هرمزگان و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

در دهه فجر سال ۱۳۷۰ تاسیس و در سال ۱۳۷۱ فعالیت آموزشی خود را آغاز نمود.

رئیس دانشگاه هرمزگان خاطرنشان ساخت: در حال حاضر دانشگاه با داشتن قریب به ۶۰۰۰ دانشجوی دختر و پسر در مقاطع تحصیلی مختلف (۴۰ رشته محل کارشناسی، ۷۱ رشته محل کارشناسی ارشد و ۳۲ رشته محل در مقطع دکترا) مشغول به فعالیت است. هرم دانشجویی دانشگاه فعلا بصورت ۷۲ درصد دانشجوی کارشناسی، ۲۵ درصد دانشجوی کارشناسی ارشد و ۳ درصد دانشجوی دکتری می باشد.

صادقی در ادامه ضمن با اهمیت دانستن و ارزیابی بسیار مثبت این تفاهم نامه، توضیح داد: قرار است که دانشگاه هرمزگان ارتباط صنعت با دانشگاه را داشته باشد که در این خصوص آزمایشگاه های مطلوبی داریم.

وی در پایان خاطرنشان ساخت: واحد مدیریت کارآفرینی و ارتباط با جامعه که قبلا تحت عنوان دفتر ارتباط با صنعت و کارآفرینی در دانشگاه بود، با هدف ایجاد ارتباط بین دانشگاه، صنعت و جامعه به عنوان قانونی جهت پذیرش نیازهای مراکز صنعتی - خدماتی، تخصصی، فنی و مهندسی و پژوهشی در قالب پروژه های تحقیقاتی مطالعاتی، مشاوره ای، نظارتی و اجرائی در سطح کشور و انعکاس این نیازها به اساتید دانشکده ها و محققین راه اندازی شده است.

در راستای تحقق سیاست های کلی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و در جهت بهره مندی نظام مند از خرد جمعی و کمک به ارتقاء کمی و کیفی اهداف و برنامه های مشترک همکاری و ارتباط فیما بین بین دانشگاه ها و موسسات علمی، آموزشی و پژوهشی، تفاهم نامه همکاری فیما بین دانشگاه هرمزگان با انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران منعقد شد.

به گزارش بایندر، در جلسه امضای این تفاهم نامه دکتر مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن معرفی انجمن درباره عمده فعالیت ها و خدمات مرکز آموزش گفت: مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با توجه به رسالت آموزشی مندرج در اساسنامه با فعالیت مستمر، در جهت ارتقاء سطح دانش علمی و عملیاتی لجستیک بندری و دریایی شرکت های عضو، غیر عضو و علاقمندان به حوزه کشتیرانی، به عنوان یک مرکز کلیدی در ارائه این دانش تخصصی علاوه بر برگزاری دوره ها در تهران، سایر بنادر و شهرستان ها و همچنین ارگان ها و سازمان های متقاضی دوره های تخصصی خود را تحت ایزو ارائه می نماید.

دکتر محمد صادقی، رئیس دانشگاه هرمزگان نیز در معرفی این دانشگاه اظهار داشت: دانشگاه هرمزگان به استناد مصوبه ۱۰/۷/۱۳۷۰ شورای گسترش آموزش عالی و با مجوز راه اندازی ۶ رشته آموزشی در مقطع کارشناسی





بازدید معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

گسترش باشد. چشم انداز حال حاضر بیانگر آن است که انجمن کشتیرانی توانسته به عنوان برترین تشکل صنفی لجستیکی کشور و تاثیرگذارترین NGO منطقه و غرب آسیا تبدیل شود.

وی افزود: در حال حاضر انجمن ساختار انجمن متشکل از ۱۲ واحد تشکیل شده است که عبارت از: امور شرکت ها، مرکز آموزش، دپارتمان حقوقی، رسانه و روابط عمومی، خدمات بیمه ای، کمیته های تخصصی و ... خوشبختانه طی ده سال گذشته روند رو به رشد قابل توجهی داشته است.

پل مه بیان داشت: از سال ۱۳۹۰ که ۱۵۶ عضو داشتیم تاکنون این رقم به ۴۰۰ عضو رسیده است که از این بین ۲۵۷ شرکت در تهران مقیم هستند. شرکت های عضو انجمن الزاما باید حداقل در یک بندر، دفتر رسمی و ثبت شده قانونی داشته باشند. طبق آمار و اطلاعات دقیق میدانی که داریم ۲۷۷۳۱ نفر مستقیما در این ۴۰۰ شرکت فعال هستند.

شهریار افندی زاده، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی در راس هیئتی به دعوت دبیرکل و اعضای هیئت مدیره از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران بازدید کرد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در بازدید معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی و هیئت همراه از انجمن گفت: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در سال ۱۳۳۲ در اتاق بازرگانی خرمشهر به ثبت رسید و تا به امروز توانستیم نقش فزاینده ای در توسعه خدمات لجستیکی در کشور داشته باشیم. در بدو پیروزی انقلاب اسلامی با توجه به اینکه مجموعه انجمن بصورت سندیکا بود، تغییری در ترکیب انجمن شکل گرفت که تا به امروز استمرار داشته است.

دکتر مسعود پل مه اظهار داشت: ما توانسته ایم در ایجاد و توسعه کسب و کار و شناخت و حل و فصل مشکلات اعضا در حوزه لجستیک و بندر و دریا موفق باشیم که امیدواریم روبه



وی گفت: یکی از مهم ترین اقداماتی که انجام دادیم، تاسیس کنسرسیوم کانتینری است که سال گذشته با سرمایه گذاری اولیه بالغ بر ۴۵ میلیارد تومان انجام شد که به عنوان یک هلدینگ توسعه و فعالیت برای سرمایه گذاری در شقوق مختلف لجستیکی شناخته می شود.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران همچنین تاکید کرد: سامانه مدیریت و برگشت سالم کانتینر بر اساس مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور توسط انجمن اجرایی شده است. مرجعیت تشکلی در منطقه و نرخ گذاری به/از بنادر ایران را در اختیار داریم و مرجعیت آموزشی دوره های بین المللی را در منطقه خاورمیانه و جمهوری اسلامی از فوناسپا دریافت کردیم. همین طور عنوان دومین مرکز رسمی داوری در حوزه تخصصی کشور را دریافت کنیم. پیل مه درباره مهم ترین دستاوردهای انجمن در سال ۱۴۰۱ افزود: از جمله دستاوردهای سال گذشته انجمن که توانسته اخذ کند برای سومین بار متوالی در بین تمام تشکل های برتر ملی که بالغ بر ۱۶۰۰ تشکل هستند، کسب رتبه A است که جزو سه تشکل برتر و اولین تشکل لجستیکی کشور هستیم.

وی افزود: پیشنهاد انجمن کشتیرانی این است که کریدور شمال-جنوب با نظارت و مدیریت بخش دولتی به بخش خصوصی واگذار شود؛ یعنی به صورتی که دست اندرکاران بتوانند به شکل درستی روی آن مانور داده و کارکنند.

مهندس علیرضا چشم جهان؛ رئیس کمیته مشورتی تخصصی آموزش و تحقیقات نیز درباره اهمیت کریدور شمال- جنوب توضیح داد: این کریدور در طول سال های مختلف فعالیت خود کمتر مورد توجه قرار گرفته است. چون کریدورها و مسیرهای موازی آن به عنوان رقیبی جایگزین این کریدور شده اند که سه مسیر مهم و عمده آن مسیر جمهوری آذربایجان برای رسیدن به روسیه است که به عنوان یال غربی کریدور شمال-جنوب مطرح است و یک یال شرقی که از ترکمنستان و قزاقستان عبور می کند و یک مسیر هم دریای خزر است که از طریق ارتباط با بنادر شمالی ایران و کشور روسیه است.

مدرس و محقق باسابقه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: ما تاکید داریم که انتقال کالا از طریق دریای خزر بین ایران و روسیه به دلیل اینکه دیگر کشورهایی واسطی مثل آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان دخالتی ندارند، می تواند مسیر مستقیمی باشد. ظرفیت بنادر شمالی ایران ۳۵ میلیون

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران همچنین تاکید کرد: سامانه مدیریت و برگشت سالم کانتینر بر اساس مصوبه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور توسط انجمن اجرایی شده است. مرجعیت تشکلی در منطقه و نرخ گذاری به/از بنادر ایران را در اختیار داریم و مرجعیت آموزشی دوره های بین المللی را در منطقه خاورمیانه و جمهوری اسلامی از فوناسپا دریافت کردیم. همین طور عنوان دومین مرکز رسمی داوری در حوزه تخصصی کشور را دریافت کنیم. پیل مه درباره مهم ترین دستاوردهای انجمن در سال ۱۴۰۱ افزود: از جمله دستاوردهای سال گذشته انجمن که توانسته اخذ کند برای سومین بار متوالی در بین تمام تشکل های برتر ملی که بالغ بر ۱۶۰۰ تشکل هستند، کسب رتبه A است که جزو سه تشکل برتر و اولین تشکل لجستیکی کشور هستیم.

وی بیان داشت: از سیستم قضایی نقش کارشناس خبره را دریافت کرده ایم. از سال ۱۳۵۴ انجمن کشتیرانی مرجعیت هزینه دیرکرد را داشته و توانسته همان تعرفه ای را که در همان سال وضع کند امروز استمرار دهد.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: ما توانستیم با سازمان بنادر و گمرک به تفاهمی برسیم که صورت حساب های رویه ترانزیت به هیچ عنوان به نام شرکت های فورواردر، ترانزیت کننده و نمایندگی کشتیرانی ثبت نشود؛ چون تبعات مالی و مالیاتی عدیده ای داشت.

پیل مه خاطرنشان ساخت: به همین تناسب مشکلی که در حوزه ورود موقت کانتینر بود در سال گذشته با تفاهمی که با گمرک داشتیم مقرر شد اعمال چهار دوره شش ماهه انجام بشود.

پیل مه خاطرنشان ساخت: به همین تناسب مشکلی که در حوزه ورود موقت کانتینر بود در سال گذشته با تفاهمی که با گمرک داشتیم مقرر شد اعمال چهار دوره شش ماهه انجام بشود.

نوشهر و فریدون کنار نیز نقش خود را ایفا می کنند. چشم جهان اظهار داشت: روسیه چهار محور مبادله کالا از سمت دریا دارد؛ محوری به سمت سن پترزبورگ و نووروسیسک، محوری که به سمت ولادی وستوک در شرق واقع شده، بنادر قطب شمال و بنادر دریای خزر. براساس آمار سال ۲۰۲۲ روسیه کالا ۸۴۱ میلیون تن مبادلات تجاری دریایی داشته است که از این مقدار کمتر از یک درصدش در حوزه دریای خزر اتفاق افتاده است. یعنی خود روس ها هم در این مناطق توجه کافی و لازم به تبادلات تجاری خودشان با کشورما نداشته اند.

تن است که در سال ۲۰۲۲ فقط از ۱۷ درصد این ظرفیت استفاده شده است، یعنی تقریباً از ظرفیت ۷ میلیون تن استفاده می شود.

وی بیان داشت: نکته بعدی این است که جمع کل بنادر تجاری ایران در سال ۲۰۲۲ چیزی حدود ۱۵۲ میلیون تن بوده است. در سال ۲۰۲۲ تناژ عملکرد بنادر تجاری شمال ایران فقط یک درصد و لحاظ کانتینری ۳۷ درصد رشد کرده است. بنادر انزلی و امیرآباد در این بین بیشترین نقش را در بخش کانتینر و کالا داشته اند و در کنار آن بنادر آستارا، کاسپین،



تقدیر از بانوان پیشروی ایرانی در صنعت حمل و نقل دریایی

به مناسبت سالروز جهانی زنان در دریانوردی، دو بانوی فعال ایرانی در صنعت حمل و نقل دریایی، با فعالیت‌های تاثیرگذار خود در سطح جهانی، افتخار بزرگی را برای این صنعت و زنان فعال در آن به ارمغان آوردند.

به گزارش باینردر، در کنفرانس رشد تجارت جهانی با عنوان تقدیر از بانوان پیشرو در توسعه تجارت بین‌الملل، از سرکار خانم دکتر فائزه طباطبایی، یکی از مدرسان برتر مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با سخنرانی خود در مورد «توقیف کشتی در قوانین ایران» در جمع گروهی از بانوان فعال و پیشرو از سایر کشورها در توسعه تجارت بین‌الملل، تقدیر و تجلیل شد. گفتنی است این کنفرانس توسط اتحادیه جهانی حقوق برگزار شده بود.

همچنین سرکار خانم پریسا کاوه، مدیر توسعه بازرگانی بین‌المللی شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه (عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران) و مدیر شرکت کشتیرانی نوستراک، نیز در یک کنفرانس بین‌المللی دریانوردی در دبئی، سخنرانی ویژه‌ای درباره اولویت‌های لجستیک دریایی در زمینه تورم، تجارت بدون توقف و حمل و نقل منطقه‌ای ارائه کرد. لازم به ذکر است این سخنرانی در تاریخ ۲۸ اردیبهشت ۱۴۰۲ (۱۸ ماه مه) در امارات متحده عربی به میزبانی دبئی برگزار شد.



جلسه دبیرخانه مشترک شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی برگزار شد

به گزارش بایندر، جلسه دبیرخانه مشترک شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در تبریز برگزار شد.



بر اساس این گزارش، جلسه مذکور با حضور دبیرکل و اعضای هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، مدیر کل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، مدیر کل دفتر نظارت بر ترانزیت گمرک ایران، ناظر گمرکات آذربایجان شرقی و مدیر کل و معاون سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای استان آذربایجان شرقی تشکیل شد که در آن دبیرکل انجمن کشتیرانی، درخصوص مشکلات پروانه ورود موقت توضیحات و نکاتی را بیان نمود.



دکتر مسعود پل مه همچنین درباره معضلاتی که شرکت‌های کشتیرانی و بالطبع آن شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را درگیر کرده موارد مهمی را مطرح کرد. از مهم ترین دستاوردهای این جلسه مهم، عقد تفاهم نامه طرح بیمه تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر بود که در پایان با مراسم اهدای تندیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به انجمن حمل و نقل بین‌المللی تبریز خاتمه یافت.





کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» رونمایی شد

در دو دهه اخیر به واژه ای کلیدی تبدیل شده است. وی افزود: امروزه نقش دریا در رشد و توسعه کشورها بر هیچ کس پوشیده نیست. دریا منبعی سرشار از فرصت های متنوع از جمله ایجاد اشتغال، ارزش افزوده و رشد اقتصادی محسوب می شود.

راستاد خاطرنشان ساخت: ایران به لحاظ دارابودن مزیت طبیعی دسترسی به دریا، به صورت بالقوه می تواند به قدرتی دریایی در سطح منطقه و جهان مبدل گردد. این امر همواره مورد توجه و تمرکز بسیاری از مراجع کلان تصمیم گیری و مدیریت کشور بوده است.

وی ضمن معرفی عناوین یازده فصل این کتاب، در مورد مهم ترین فصل آن یعنی ترویج فرهنگ دریایی بیان داشت: برای دستیابی به یک کشور به توسعه همه جانبه دریایی، نفوذ فرهنگ دریایی در میان آحاد جامعه، ضروری و اساسی است.

به گزارش بایندر، مراسم رونمایی از کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» نوشته مهندس محمد راستاد، مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی با حضور نویسنده کتاب، دکتر مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، خانم دکتر سیده معصومه صدیقی، رئیس بخش حمل و نقل دریایی مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی، اصحاب رسانه و علاقه مندان صنعت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی عصر امروز در سالن اجتماعات انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار گردید.

مهندس محمد راستاد، نویسنده کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» ضمن تشکر از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در میزبانی و برگزاری این مراسم، درباره نیاز و ضرورت تالیف این کتاب گفت: پس از ۳۰ سال تجربه در مسئولیت های عملیاتی و ستادی فرصتی برای تحقیق، پژوهش و مطالعه در موضوع توسعه دریایی فراهم شد که

جذاب و جالب باشد و هم برای بخش تخصصی بسیار اهمیت دارد.

وی در ادامه افزود: از آنجایی که مباحث دریایی آنقدر متنوع است که با وجود متخصصین ارزشمند در حوزه خودشان، کسی نمی تواند ادعا کند که در همه آنها متخصص است داشتن یک نگاه یکپارچه خیلی کمک کننده باشد. نکته جالب دیگر درباره این کتاب این است که در عین سادگی و روان بودن مبانی بیانی آن، در جای جای سطرهای آن تعاریف تخصصی دیده می شود که بسیار هنرمندانه در متن کتاب گنجانیده شده است.

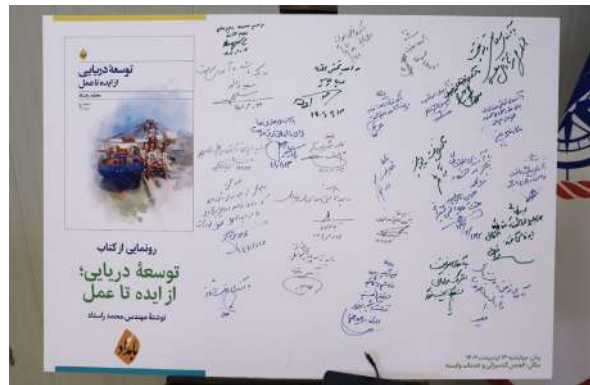
رئیس بخش حمل و نقل دریایی مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی بیان داشت: هر جایی که زیرساخت و تجربه و نیروی متخصصی وجود دارد، نویسنده نگاه و نظرات مثبت و سازنده ای نسبت به پتانسیل های موجود دارد و در عین حال هم خوب به محدودیت ها اشاره شده است که جای تقدیر و تشکر دارد.

در ادامه مراسم دکتر مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن خیرمقدم به میهمانان ویژه این مراسم و به نمایندگی از جامعه دریایی و بندری کشور و تبریک به مهندس راستاد گفت: به بهانه رونمایی از این کتاب، این رویداد محل خیر و برکتی شد که امروز این جمع عزیز در این محفل حضور پیدا کردند و همچنان که همه می دانند امروز دریا تنها مفر نجات کشور و تنفس

راستاد افزود: یکی از معضلات موجود در کشورما، نگاه محدود آحاد جامعه نسبت به مقوله دریاست. لذا اشاعه فرهنگ دریایی، تا حد یادی وابسته به شناساندن تمام شقوق و دید به روز و دقیق نسبت به دریاست که باید در قالب ساختاری منسجم و به صورت مستمر در دستور کار قرار داشته باشد.

وی در پایان در خصوص نهادینه شدن فرهنگ دریایی در مطالب و محتوای مرتبط با دریا در کتاب های درسی دانش آموزان اظهار داشت: نسل های آینده باید نسبت به نسل فعلی با دریا آشنایی بیشتر و کامل تری داشته باشند. آموزش از سطح مدارس ابتدایی می تواند چنین تاثیری را به جا گذارد. نتیجه مطلوب زمانی حاصل می شود که دانش آموزان کشور در سطح گسترده با موضوعات دریایی آشنا شوند و حتی در ادبیات روزمره، مطالب مربوط به دریا بیشتر دیده و شنیده شود.

دکتر سیده معصومه صدیقی، رئیس بخش حمل و نقل دریایی مرکز تحقیقات راه و مسکن و شهرسازی درباره نیز برداشت خود از مطالعه کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» گفت: نویسنده بدون اینکه وارد جزئیات و پیچیدگی هایی چون: آمار، اعداد و ارقام و نمودارهای متعدد شود، یک تصویر کلی و بزرگ از بحث های مرتبط با دریا به قلمی شیوا و مخاطب پسند ارائه می دهد؛ هم برای کسی که از بیرون به مسئله نگاه می کند می تواند



است که متأسفانه در شقوق مختلف نسبت به دریا وجود دارد. این کتاب خوشبختانه به زعم اینجانب یک فرهنگ عمومی است؛ هم برای کسانی که آماتور هستند ارزش دارد و منشاء و مرجع است و هم برای کسانی که تاثیرگذار هستند.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خاطرنشان ساخت: به اعتقاد من اگر کسی می خواهد شناخت عامیانه پیدا بکند، اگر کسی به دنبال شغل در بندر و دریاست، اگر کسی به دنبال سرمایه گذاری در بندر و دریاست و اگر کسی به دنبال تقنین و تصمیم سازی است، این کتاب واقعا موثر است.

کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» به زبان بسیار شیوا و به قلم بسیار روان به نگارش درآمده و واقعیت هایی که تمام شقوق لجستیکی دریایی کشور را مو به مو درج کرده است.

وی اظهار داشت: ما اعتقاد داریم توسعه و اقتصاد کشور به دریا گره خورده است. به جناب آقای راستاد بابت انتشار نسخه بعدی این کتاب پیشنهاد و خواهش می کنم بیش از آنچه که به محوریت توسعه و اقتصاد دریا در کتاب پرداخته شده، به مرجعیت بخش خصوصی برای اجرای توسعه و اقتصاد دریایی بپردازید. چه بسا کسانی این کتاب را مطالعه و وقوف پیدا کنند که اگر دریا قرار است دریا بماند و از مواهب الهی که در کلام الله مجید بارها نسبت به دریا بیان و ذکر شده و مغفول است و فقط نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران از یک جهت خوشبختانه متوجه شده، بخش خصوصی است که می تواند اقتصاد و توسعه دریایی کشور را رقم زده و به تمام بخش ها و شقوق اقتصادی کشور گره بزند.

پل مه با اشاره به بخشی از کتاب «توسعه دریایی؛ از ایده تا عمل» در خصوص نیاز به فرهنگ سازی اظهار داشت: از آقای راستاد تشکر می کنم که در دوره ای که ایشان مسئولیت سازمان بنادر و دریانوردی را داشتند سرمایه گذاری بسیار خوب و پسندیده ای برای فرهنگ سازی در حوزه دریا کردند.

اگر این کتاب صادقانه مطالعه شود بسیار موثر، تاثیرگذار و یک نقشه راهی است برای آنکه ما بتوانیم استفاده خوبی از دریا بعمل بیاوریم.

در پایان مراسم، لوح یادبود توسط میهمانان به امضا رسید.



اقتصادی کشور است ولی همچنان مغفول مانده است. وی ضمن اشاره به خاطره ای درباره عدم اطلاع و آگاهی یکی از مسئولین وقت در سال های گذشته در خصوص وجود داشتن کشتی در حمل و نقل (!) بیان نمود: فارغ از اینکه در دهه سی شمسی در کشور کشتی و شرکت کشتیرانی و از دهه چهل شمسی کارخانه کشتی سازی داشتیم، امروز هم در یکی از معاونت های وزارت راه با مشکلی مواجه هستیم که می گوید «دریا فقط رابطه بین دو بندر است!» و حمل و نقل دریایی را حمل و نقل بین المللی نمی داند و مداخله ای در امر حمل و نقل جاده ای است!

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره عدم آگاهی این ارگان مسئول افزود: اگر بدانند که معاش بالغ بر ۶۵۰ هزار راننده و کمک راننده به بندر و دریا و بیش از ۴۰۰ هزار حق العمل کار، بارنامه، کارگر و ... به کالایی که از بندر به کشور وارد می شود گره خورده است و بر اساس نگاه های صحیح علمی بیش از ۲ میلیون نفر در دریا و بندر مستقیما کار می کنند و کثیری از جامعه کارگری بصورت غیر مستقیم هستند دیگر به جای هم افزایش ملی و اقتصادی، پرچم تمامیت خواهی بر نمی دارند.

وی افزود: همه ما اعتقاد داریم که بیش از ۹۰ درصد تبادلات جهان، دریامحور است. ولی این رقم در ایران بیش از ۹۵ درصد است. تمام نهاده های دامی و سبد کالاهای اساسی، پتروشیمی، نفت، گاز، محصولات تبدیلی، مواد اولیه و خام ما، همه از دریا می آید و سه درصد جاده در حمل و نقل سهم دارد!

پل مه تاکید کرد: همه اینها نشان دهنده جهل مرکبی



سید محمد جواد طباطبائی
 پیشکسوت صنعت حمل و نقل دریایی و بندری ایران
 و دبیر اسبق انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

همکاران عزیز و ارجمند، متأسفانه اطلاع حاصل گشت جناب آقای سید محمد جواد طباطبائی پیشکسوت گرانقدر و دبیر اسبق انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دارفانی را وداع گفته و به جوار حق تعالی شتافته‌اند. هیات مدیره، دبیرکل و کارکنان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درگذشت آن مرحوم را به خانواده ایشان و نیز همکاران گرانقدر تسلیت می‌گوید.



پیام تسلیت

سید محمد جواد طباطبائی، پیشکسوت صنعت حمل و نقل دریایی و بندری ایران درگذشت

همکاران عزیز و ارجمند،

متأسفانه اطلاع حاصل گشت جناب آقای سید محمد جواد طباطبائی پیشکسوت گرانقدر و دبیر اسبق انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دارفانی را وداع گفته و به جوار حق تعالی شتافته‌اند.

هیات مدیره، دبیرکل و کارکنان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درگذشت آن مرحوم را به خانواده ایشان و نیز همکاران گرانقدر تسلیت می‌گوید. نشریه بایندر نیز به سهم خود این ضایعه بزرگ را به خانواده ارجمند ایشان تسلیت عرض کرده و از خداوند متعال برای ایشان طلب مغفرت کرده و برای خانواده محترمشان صبر جمیل مسئلت می‌نماید.

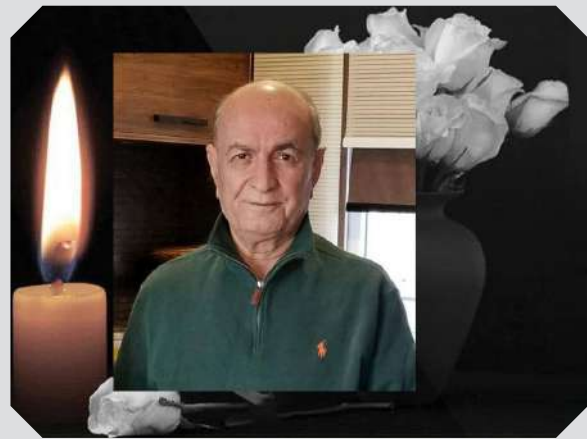
خانواده محترم طباطبائی؛

ضایعه درگذشت سید محمد جواد طباطبائی همکار پیشکسوت صنعت حمل و نقل دریایی و رئیس کانون بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی؛ موجب تأثر و تأسف فراوان گردید.

اینجانب مصیبت وارده را به شما خانواده محترم، جامعه دریایی و بندری، پیشکسوتان، بازنشستگان و همکاران تسلیت عرض نموده و از خداوند متعال برای آن عزیز از دست رفته، رحمت واسعه الهی و برای بازماندگان صبر و اجر مسئلت می‌نمایم.

بدون تردید اندیشه و تلاش خدمتگذاران صدیق میهن عزیز، هیچ‌گاه فراموش نخواهد شد و خاطره تلاش‌های بی‌وقفه و سخت‌کوشی آن مرحوم همواره در یادها خواهد ماند.

علی اکبر صفایی
معاون وزیر راه و شهرسازی
و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



پیام تسلیت

**مدیرعامل سازمان بنادر
در پی درگذشت سید محمد جواد طباطبائی**

انالله وانا الیه راجعون

معرفی اعضاء جدید انجمن در فروردین ماه ۱۴۰۲

داود احدی نویسنده هستند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار، علاقمندان می توانند برای مشاهده آخرین لیست شرکت های عضو و اطلاعات شرکت های نامبرده و راه های ارتباطی با آنها، به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاء مراجعه نمایند.

در فروردین ماه ۱۴۰۲ سه شرکت جدید در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عضو شدند. اسامی شرکت های مذکور که به جمع انجمن پیوسته اند عبارتند از: نیروانا ققنوس پارس، پاسارگاد و پارسیان زمین دریا که به ترتیب مدیران محترم عامل آنها خانمها: پریسا ساغری دوز خراسانی، اعظم نوری و آقای

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل
۱	نیروانا ققنوس پارس	پریسا ساغری دوز خراسانی
۲	پاسارگاد	اعظم نوری
۳	پارسیان زمین دریایی	داود احدی نویسنده

معرفی اعضاء جدید انجمن در اردیبهشت ماه ۱۴۰۲

عبدالامیر افیونی هستند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار، علاقمندان می توانند برای مشاهده آخرین لیست شرکت های عضو و اطلاعات شرکت های نامبرده و راه های ارتباطی با آنها، به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاء مراجعه نمایند.

در اردیبهشت ماه ۱۴۰۲ چهار شرکت جدید در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران عضو شدند. اسامی شرکت های مذکور که به جمع انجمن پیوسته اند عبارتند از: راشا تجارت شایگان، مهان تندر بار، جهان امواج خاورمیانه و شمیم دریای آریا منطقه آزاد انزلی که به ترتیب مدیران محترم عامل آنها خانمها: مریم لطفی شاه آبادی، غزاله جودی و آقایان اسماعیل قاطع البحر و

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل
۱	راشا تجارت شایگان	مریم لطفی شاه آبادی
۲	مهان تندر بار	غزاله جودی
۳در	جهان امواج خاورمیانه	اسماعیل قاطع البحر
۴	شمیم دریایی آریا منطقه آزاد انزلی	عبدالامیر افیونی



افزایش ۳۳ میلیارد دلاری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳

گذاری فراساحلی دارند و پیش‌بینی می‌شود که هزینه‌های انجام شده در بخش فراساحل خاورمیانه از ۳۳ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۳ میلادی به ۴۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۵ میلادی برسد.

این در حالی است که در بخش نفت و گاز جهانی در دو سال آینده ۲۱۴ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در سراسر جهان صورت خواهد گرفت. در پایان این گزارش آمده است: در حالیکه خاورمیانه در بخش فراساحلی پیش‌تاز است آمریکای جنوبی، بریتانیا و برزیل از منطقه خاورمیانه عقب مانده‌اند.

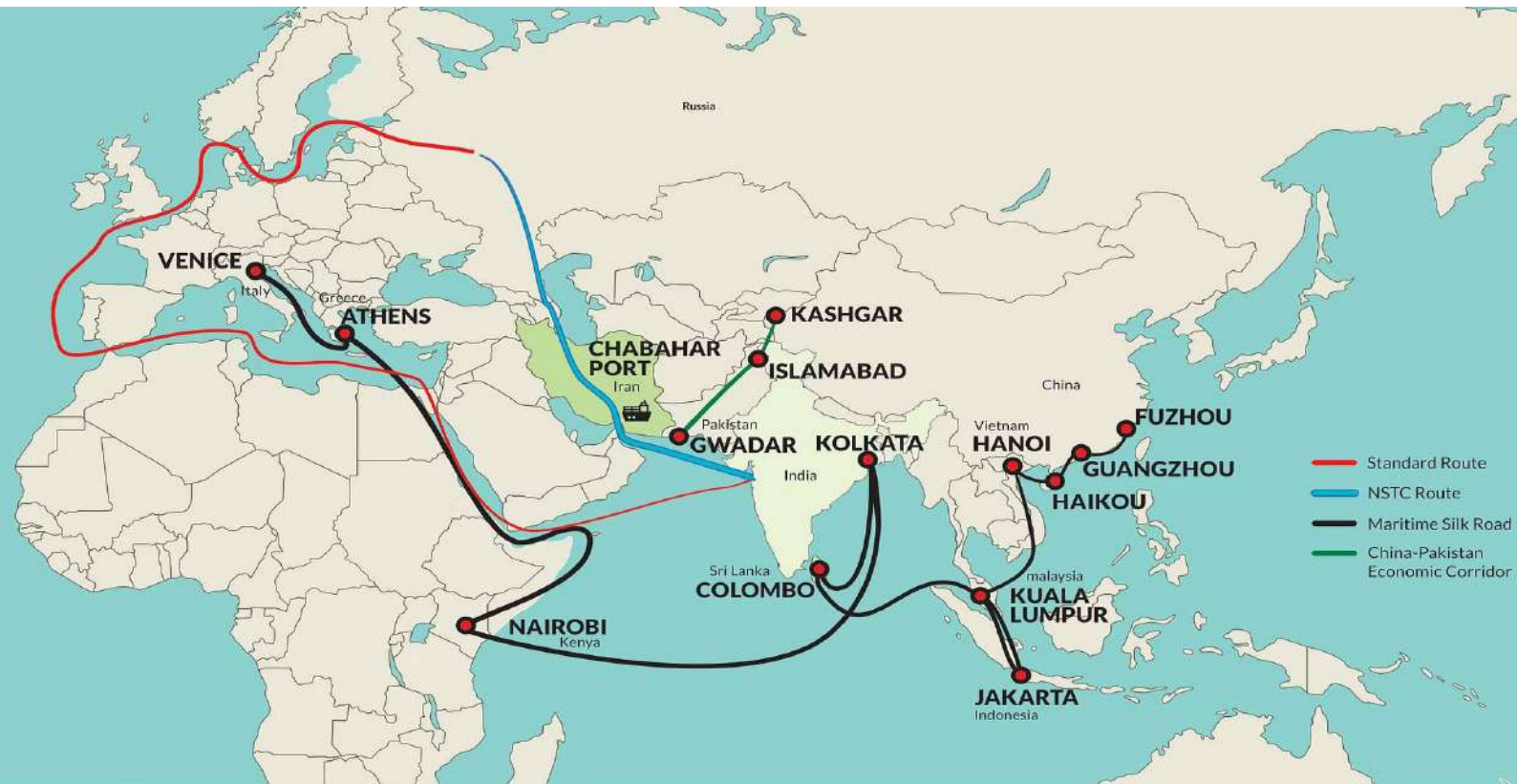
منبع: <https://mana.ir>

در این راستا تقاضا برای خدمات میداین نفتی قیمت را به شدت بالا برده و به تقاضای دکل نفتی ۳۰ درصد افزوده است.

مؤسسه Rystad Energy در گزارش خود تاکید کرده است: بیشتر فعالیت‌های خدماتی که در منطقه خاورمیانه صورت می‌گیرد مبتنی بر انرژی‌های سبز مانند هیدروژن، آمونیاک و انرژی زمین گرمایی است که در این ارتباط قراردادهای متعددی بین شرکت‌ها و کشورها منعقد شده است.

این گزارش پیرامون فعالیت کشورهای مختلف خاورمیانه در بخش فراساحل یادآور شده است: عربستان سعودی، قطر و امارات متحده عربی نقش اصلی را در سرمایه

با افزایش دو برابری هزینه‌های فراساحلی خاورمیانه در سال ۲۰۲۳ میلادی نسبت به سال ۲۰۲۱؛ امنیت انرژی در این منطقه به یک نگرانی فزاینده تبدیل شده است. به گزارش موسسه Rystad Energy؛ تحلیلگران پیش‌بینی می‌کنند خاورمیانه علاوه بر هزینه‌های ۳۳ میلیارد دلاری سال جاری از نظر سرمایه‌گذاری فراساحلی نیز از سال‌های پیش فزاینده خواهد رفت. در این گزارش آمده است: درآمدهای سه شرکت بزرگ ارائه‌کننده خدمات در میداین نفتی مانند Halliburton, Baker Hughes و SBL در چهار ماه سال ۲۰۲۳ میلادی به بالاترین سطح خود در هشت سال گذشته رسیده است.



ایران کریدور شمال-جنوب را برای کاهش زمان و هزینه ترانزیت ترویج و توسعه می دهد

ترجمه سید ابوالفضل جعفری نژاد

با توسعه و ترویج کریدور شمال-جنوب، زمان ترانزیت را می توان تا ۴۰٪ کم کرد و هزینه های حمل و نقل را ۳۰٪ کاهش داد. به گزارش بایندر، معاون توسعه بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در نمایشگاه بین المللی حمل و نقل روسیه (ترانس راشا) که اخیراً برگزار شد، در گفتگو با سایت خبری Transport & Logistics Middle East گفت: کریدور شمال-جنوب با استقبال خوبی مواجه شده و تعداد قابل توجهی از صادرکنندگان و واردکنندگان روسی استقبال زیادی

از آن کردند. چین، هند و پاکستان تمایل نیز خود را برای استفاده از این مسیر اعلام کرده اند. امیر بیات ترک افزود: مسیرهای متداول ارسال کالا از هند به سن پترزبورگ حدود ۱۴۵۰۰ کیلومتر طول دارند در حالی که کریدور ایران این مسافت را به ۷۲۰۰ کیلومتر کاهش و زمان ترانزیت را تا ۴۰ درصد و هزینه های حمل و نقل را ۳۰ درصد تقلیل می دهد. با این حال، هزینه های توقف و بیمه محموله ها در ایران نیازمند این است که برای مشتریان خارجی تا حدودی توجیه پذیر باشد. بر اساس این

گزارش، معاون توسعه بازار کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران استفاده از ظرفیت ترکیبی ریلی با خرید ۱۴۰۰ واگن در سال های اخیر را مورد تاکید قرار داد و گفت: زمان حمل کالا از بندرعباس به دریای خزر به چهار روز کاهش یافت که یک رکورد ملی محسوب می شود. بنابراین ایران در تکاپوی ترویج مسیر کریدور شمال-جنوب برای رسیدن به سهم خود در کشتیرانی جهانی است.

ترجمه اختصاصی: بایندر

منبع:

transportandlogisticsme.com



بزرگترین کشتی کروزر ۱۰ هزار نفری جهان برای آزمایش دریایی آماده می‌شود

بلندترین آبشار و بزرگترین پارک آبی در این کشتی تعبیه می‌شود.

کشتی نماد دریاها با ۲۵۰۸۰۰ تن وزن ناخالص ۶ درصد از بزرگترین کشتی حال حاضر جهان با نام WUNDER OF THE SEA بزرگتر است که در پایان سال ۲۰۲۳ میلادی تحویل داده شده و اولین سفر خود را در ژانویه ۲۰۲۴ میلادی آغاز می‌کند.

پیش‌بینی اولیه برای هزینه ساخت آن دو میلیارد دلار است، اما به گفته سازنده کشتی از این رقم فراتر خواهد رفت. شایان ذکر است مؤسسه رده بندی DNV بر نحوه ساخت کشتی نظارت می‌کند.

منبع: <https://mana.ir>

هزینه ساخت آن نیز نسبت به سایر کشتی‌ها از دو میلیارد دلار فراتر می‌رود. در واقع گرانترین کشتی تفریحی است که تاکنون ساخته شده است. زیرا هزینه ساخت کشتی‌های قبلی بیشتر از ۱.۴۵ میلیارد دلار بیشتر نبوده است.

برای اولین بار در این کشتی از ۶ موتور وارتسیلا استفاده می‌شود که قادر است ۶۷۵۰۰ کیلووات انرژی تولید کند.

این کشتی دوگانه سوز با سوخت گاز طبیعی و فناوری پیل سوختی حرکت خواهد کرد و با ۲۲ گره دریایی سرعت در نوع خود کم نظیر است؛ زیرا ۲۰ عرشه و هفت استخر بزرگ، بزرگترین سالن‌های ورزشی و رستوران‌های متعدد همچنین

بزرگترین و غول‌پیکرترین کشتی کروزر جهان با نام نماد دریاها "Icon of the Seas" که گنجایش حدود ۱۰ هزار نفر مسافر و خدمه را دارد، برای اولین آزمایشات دریایی در ماه ژوئن آماده می‌شود.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا به نقل از سایت maritime-executive؛ این کشتی که ظرفیت ۷۶۰۰ مسافر و ۲۳۵۰ خدمه را دارد به سفارش شرکت Royal Caribbean International در کشور فنلاند توسط شرکت کشتی‌سازی Meyer Turku در حال ساخت است.

این گزارش حاکی است این کشتی بزرگترین و غول‌پیکرترین کشتی مسافری دنیا با فناوری کاملاً پیشرفته به شمار می‌رود که



تصمیم مرسک برای افزایش دوبرابری ظرفیت ترمینال بندر روتردام تا سال ۲۰۲۶

به گزارش APM Terminals این توسعه شامل ۴۷,۵ هکتار به همراه احداث ۳۲۸۰ فوت اسکله در اعماق دریا است که انتظار می‌رود بخش جدید در نیمه دوم سال ۲۰۲۶ به بهره‌برداری برسد.

آلارد کاستلین، مدیر عامل بندر روتردام گفت: «ما از تصمیم APM Terminals برای گسترش ترمینال و انتخاب روتردام به عنوان مرکز عملیات اروپای غربی بسیار خرسندیم. این ظرفیت اضافی ترمینال با توجه به رسیدگی به حجم فزاینده جابجایی و حمل کانتینر در سال‌های آینده به روشی کارآمد و پایدار، بسیار مورد نیاز است.» شرکت ترمینال‌های ای پی مولر

این ترمینال در زمینی قرار دارد که با تکمیل ترمینال Maasvlakte ۲ در سال ۲۰۱۳، به عنوان یکی از بزرگترین پروژه‌های مهندسی در هلند، به طور کامل از دریای شمال بازیابی شده است.

اداره بندر روتردام اکنون در حال تکمیل ساخت دیوارهای جدید اسکله در مناطقی است که برای توسعه آینده آن در نظر گرفته شده است. بندر روتردام اعلام کرده است که بخشی از ساخت و ساز خود را تا اواسط سال ۲۰۲۴ به پایان خواهد رساند. این توافق همچنین نشان دهنده تکمیل تمام مناطق نگهداری شده برای توسعه بخشی از بندر است.

ترجمه سید ابوالفضل جعفری نژاد شرکت پایانه مرسک، ترمینال‌های ای پی مولر (APM Terminals) توافقنامه‌ای را با اداره بندر روتردام هلند برای ادامه توسعه ترمینال این شرکت در منطقه Maasvlakte II این بندر امضا کرده است.

طرح توسعه برنامه ریزی شده ترمینال که چند سال پیش افتتاح شد، دومین اطلاعیه بزرگ روتردام در سال گذشته برای توسعه ترمینال کانتینری است.

طبق قراردادی که در ۳۱ مارس امضا شد، ترمینال‌های APM ظرفیت سالانه نزدیک به دو میلیون TEU خود را علاوه بر ظرفیت اولیه ۲,۷ میلیون TEU، دو برابر می‌کند.

کراس داک و سردخانه افتتاح خواهد شد.

این تسهیلات، خدمات قابل ارائه در اسکله را برای توسعه قابلیت های مرسک برای خط کشتیرانی فراهم می کند. البته ۱۶ هکتار دیگر توسط Star Container Services، یکی دیگر از شرکت های تابعه Maersk برای ذخیره سازی قسمت های خالی استفاده خواهد شد.

تلاش برای توسعه توسط شرکت پایانه های ای پی مولر (AMP) به دنبال اعلام سال گذشته از سوی شرکت های: هاچیسون پورترز اپراتور و ترمینال بندری تیل؛ از شرکت های تابعه گروه سرمایه گذاری سوئیس برای گسترش ترمینال خود برای رسیدن به ظرفیت کل پنج تا شش میلیون TEU با اجرای فاز اول توسعه تا سال ۲۰۲۷ احساس می شود. بندر روتردام در حال حاضر دارای ۱۴ پایانه در مجموع و همچنین ۲۰ یارد انبار کانتینر است.

منبع:

<https://maritime-executive.com/ar>

ترجمه اختصاصی بایندر

به گزارش APM حدود ۸۰ درصد از حرکات جرثقیل به صورت خودکار و بقیه عملیات بصورت دستی از راه دور انجام می شود. همچنین انرژی این تاسیسات به طور کامل، از توربین های بادی تامین می شود. این ناوگان حمل و نقل لجستیکی متشکل از ۶۲ وسیله نقلیه هدایت شونده خودکار بالابر با باتری و ۵۴ جرثقیل زیر بشکه ای کانتینری سوار بر ریل خودکار (RMG Crane) از نوع گنتری کرین است. بخش جدید نیز برای خدمات برق ساحلی آماده خواهد شد.

بر اساس این گزارش در نوامبر ۲۰۲۲، این ترمینال رکورد جابجایی ۵۷۳۰ کانتینر بارگیری/ تخلیه شده در ۲۷ ساعت از مانیل مرسک (با ظرفیت ۱۹۶۳۰ TEU به تناژ ۲۱۰۰۰۰ dwt) را ثبت کرد که معادل ۲۱۲ جابجایی پورت در ساعت (PMPH) برای کانتینرها است. اپراتور بندری ای پی مولر مرسک (A.P. Moller – Maersk) قبلاً با دو پروژه دیگر در مجاورت ترمینال فعلی موافقت کرده بود. به این منظور، زمینی به مساحت ۱۸٫۵ هکتار اجاره شده و سال آینده برای تأسیسات

(APM Terminals) یک دهه پیش ۵۰۰ میلیون یورو برای توسعه ترمینال جدید سرمایه گذاری کرد که در ۸۶ هکتار به عمق ۳۲۸۰ فوت اسکله در اعماق دریا ساخته شده بود. این پروژه شامل برنامه هایی برای توسعه آینده بود که در آن ترمینال و عملیات مربوط به آن با وسعت ۱۸۰ هکتار به بیش از ۹۰۰۰ فوت اسکله نیاز داشت.

علاوه بر Maersk خطوط کشتیرانی دیگری که از این ترمینال استفاده می کنند، عبارتند از: MSC (شرکت کشتیرانی مدیترانه، به عنوان دومین خط بزرگ ترابری دریایی در جهان از لحاظ ظرفیت کانتینر)، ONE شرکت کشتیرانی ژاپنی اوشن نتورک اکسپرس (Hapag، شرکت ترابری دریایی هاپاگ لوید) و شرکت COSCO (شرکت دولتی ترابری چین) که سال گذشته اولین کشتی خود را به ترمینال فرستاد. این ترمینال زمانی که افتتاح شد قابل توجه بود؛ چون به عنوان یکی از پیشرفته ترین پایانه های تمام اتوماتیک جهان و یکی از حساس ترین ترمینال ها به لحاظ محیط زیستی شناخته می شد.





عزم صنعت جهانی کشتیرانی در کاهش ۵۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه ای تا سال ۲۰۵۰

ترجمه سید ابوالفضل جعفری نژاد

توافق جدید صنعت جهانی کشتیرانی در IMO به منظور کاهش ۵۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه ای تا سال ۲۰۵۰ باعث نارضایتی عربستان سعودی و ایالات متحده شد.

به گزارش بایندر، صنعت جهانی کشتیرانی تصمیم گرفته است پس از جلسه با دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی که مقر آن در لندن است، انتشار گازهای گلخانه ای (GHG) را ۵۰ درصد تا سال ۲۰۵۰ کاهش دهد.

در اصل، کشتیرانی از توافقنامه های آب و هوایی کنار گذاشته شده است و در این بین، کشورهای کلیدی و تاثیرگذاری مانند ایالات متحده و

عربستان سعودی با طرح ها و برنامه های محدود کننده انتشار گازهای گلخانه ای مخالف هستند، زیرا احتمالاً باعث کند شدن تجارت شان می شود که با منافع شان در تعارض است.

همچنین گفته می شود که ایالات متحده در مورد تأثیرات تغییرات آب و هوایی با منشاء انسانی تا حدودی تردید دارد.

گزارش ها حاکی از آن است که صنعت جهانی کشتیرانی مسئول انتشار گازهای گلخانه ای مشابه کشوری به اندازه آلمان است. صنعت حمل و نقل کشتیرانی جهانی در تشبیهی جالب، همانند یک کشور با ششمین آلاینده بزرگ در دنیا برابری می کند.

کیم لی تاک، دبیر کل سازمان بین المللی دریانوردی گفت: این استراتژی اولیه یک بیانیه نهایی نیست بلکه یک نقطه شروع کلیدی است.

جفری لانتز، رئیس دستگاه دولتی و اقتصادی ایالات متحده در IMO گفت: ما در حال حاضر از سازوکار و ساختار یک هدف کاهش قطعی و مطلق در این زمان حمایت نمی کنیم.

وی افزود: علاوه بر این، ما متذکر می شویم که دستیابی به کاهش قابل توجه انتشار گازهای گلخانه ای در بخش حمل و نقل بین المللی کشتیرانی به نوآوری های تکنولوژیکی و پیشرفت ها و نقاط بهبود بیشتر در بهره وری و بهینه سازی انرژی آینده بستگی دارد.

خواستار کاهش ۵۰ درصدی میزان انتشار گازهای گلخانه ای تا سال ۲۰۵۰ از طریق تغییر جهت شرکت‌های کشتیرانی از سوخت‌های فسیلی به سمت تکنولوژی‌های تمیزتر شده است که اکثر این فناوری‌ها در صنایع دریایی هنوز به کار نرفته‌اند.

منبع:

transportandlogisticsme.

ترجمه اختصاصی

بزرگ دنیا قرار خواهد گرفت. سهم انتشار دی اکسید کربن در صنایع دریایی مانند صنایع هوایی، حدود ۳ درصد است. بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل جهان توسط کشتی‌ها انجام می‌شود. با ادامه استفاده از سوخت‌های فسیلی در کشتی‌ها پیش بینی می‌شود که در سال ۲۰۵۰، سطح آلودگی آنها به بیش از ۱۷ درصد افزایش یابد. در توافقنامه پاریس، صنعت دریایی به عنوان استثنا در نظر گرفته شد، اما جامعه جهانی

گفتنی است علی‌رغم اختلاف نظرها، این هدف کاملاً محکم به نوبه خود دنبال می‌شود و اکنون شاهد توسعه حرکت به سمت سوخت‌های پاک تر در کشتیرانی جهانی خواهیم بود. بر اساس این گزارش، میلیون ها تن گاز گلخانه ای سالانه توسط کشتی‌ها تولید می‌شود که در حال حاضر در زمره یکی از آلوده ترین وسایل نقلیه شمرده می‌شوند. به گفته مجمع جهانی اقتصاد، صنعت دریایی اگر به یک کشور تشبیه شود، در رتبه ششمین آلوده





کاهش ۷۵ درصدی سود خط کشتیرانی ژاپنی در سه ماهه اول ۲۰۲۳

مشارکت در خرید دو ترمینال در سواحل غربی آمریکا و خرید مشترک خط کشتیرانی Seaspan که بزرگترین شرکت غیرنظامی جهان است، از جمله فعالیت‌های شرکت ONE در سال ۲۰۲۲ میلادی است. در پایان این گزارش آمده است اوج سود خالص شرکت ONE به سه ماهه اول ۲۰۲۲ میلادی برمی‌گردد که ۵.۱ میلیارد دلار بود. همچنین در سه ماه پایانی سال ۲۰۲۲ میلادی نیز سود ۲.۸ میلیارد دلاری را نصیب خود کرده بود.

منبع: <https://mana.ir>

جهانی است که در طول سه ماه گذشته به ازای هر TEU کانتینر در مسیرهای آسیا به آمریکا و اروپا به طور میانگین ۲۵۹۶ دلار درآمد کسب کرده است.

خط کشتیرانی ONE در سال ۲۰۲۲ میلادی روزهای شلوغی را گذراند و ۲۰ کشتی به ظرفیت ۱۳۷۰۰ TEU را سفارش داد. همچنین خدمات خود را در بازارهای آفریقا گسترش داد. قرار است این شرکت تا سال ۲۰۳۰ میلادی بیش از ۲۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری کرده و به ظرفیت کانتینری خود ۵۲۰ هزار TEU بیفزاید.

خط کشتیرانی ONE ژاپن در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ به درآمد ۴.۶۴ میلیارد دلاری دست یافت که ۴۵ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش نشان می‌دهد. به گزارش مؤسسه آلفالاینر؛ خط کشتیرانی که از خطوط مهم کشتیرانی ائتلاف The Alliance به شمار می‌رود در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ میلادی به سود عملیاتی ۱.۲۱ میلیارد دلاری رسید که نسبت به سه ماهه اول ۲۰۲۲ میلادی حدود ۷۵ درصد پایین آمده است. در ادامه این گزارش آمده است این شرکت جزء ۱۰ خط کشتیرانی برتر



گزارش تین نیوز از یک اتفاق نو در انجمن کشتیرانی

در معاونت حمل و نقل وزارتخانه و همچنین میزبانان این نشست در انجمن کشتیرانی تقدیر کرد.

ماحصل این دیدار، قطعاً آگاهی هر چه بیشتر معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی و به طریق اولی سایر مسئولان وزارتخانه از ظرفیت‌های انجمن کشتیرانی و زیرمجموعه‌های آن به عنوان متولی چهارصد شرکت و کسب و کار فعال و مهم در صنعت کشتیرانی و بخش‌های مرتبط با این صنعت، موسس کنسرسیوم کانتینتری، نخستین و برترین تشکل صنفی لجستیکی کشور و از جمله تاثیرگذارترین NGO های کشتیرانی منطقه غرب آسیا، مرجع تشکل‌های کشتیرانی در منطقه و مرجع نرخ گذاری حمل بار بنادر ایران، مرجع آموزشی دوره‌های بین‌المللی در منطقه خاورمیانه و ایران و... خواهد بود. این آگاهی می‌تواند تصمیمات و سیاست گذاری‌ها در حوزه کشتیرانی را با آنچه لازمه و نیاز توسعه این صنعت است هماهنگ تر و نزدیک تر کند و ضمن گره‌گشایی از معضلات بخش خصوصی از هزینه‌های بخش دولتی نیز بکاهد. در یادداشت‌های بعدی به ابعاد ضرورت ارتباط و تعامل مسئولان وزارت راه و شهرسازی و تشکل‌ها و انجمن‌های صنفی فعال در این حوزه خواهیم پرداخت و از گره‌هایی که با این تعاملات امکان‌گشایش آنها می‌رود، بیشتر سخن خواهیم گفت.

اکنون سال‌هاست پای درد دل هر مقام مسئول صنفی که بنشینیم، بی توجهی مسئولان اقتصادی به تشکل‌ها را ترجیح بند سخن آنها می‌یابیم. مسئولان تشکل‌های بخش حمل و نقل کشور نیز همچون همکاران خود در سایر صنوف، غالباً از این که مطالبات و تقاضاهای آنها برای شنیدن نقطه نظرات برآمده از اجزا و زیرمجموعه‌های تشکل‌ها توسط مسئولان دولتی نادیده گرفته می‌شود، گله‌مندی‌های فراوانی دارند و از این که تصمیمات حاکمیتی مرتبط با کسب و کار بخش خصوصی بدون مشورت نمایندگان این بخش یعنی تشکل‌ها و انجمن‌های غیردولتی، پشت درهای بسته وزارتخانه‌ها و سازمان‌های دولتی اتخاذ می‌شود، شکوه می‌کنند.

البته این رویه نامقبول و سنت‌ناحسنه که اثرات مخربی بر چرخه اقتصاد حمل و نقل بجا گذاشته هر از چندی توسط برخی مسئولان دولتی شکسته می‌شود چنان که اخیراً نیز شاهد بازدید مفصل و بی سابقه دکتر شهیار افندی زاده معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی و مدیران زیربند از انجمن کشتیرانی و گفتگوی ایشان با مسئولان این انجمن و کسب اطلاع از برنامه‌ها و اقدامات و ظرفیت‌های موجود در انجمن کشتیرانی و شرکت‌های عضو این انجمن بوده ایم.

این اقدامی سنت شکنانه از سوی معاون حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی است که باید آن را ارج نهاد و از ایشان و برنامه ریزی کنندگان این دیدار

مسعود ذهبیون سردبیر رسانه تین نیوز در رابطه با بازدید معاون حمل و نقل وزارت راه از انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نوشت: تشکل‌ها، سازمان‌ها و انجمن‌های غیردولتی در کشورهای توسعه یافته جهان نقش اساسی در پیشبرد امور پژوهشی و اجرایی حوزه‌های مختلف اعم از اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی دارند اما در کشور ما به تشکل‌های غیردولتی توجه لازم صورت نمی‌گیرد. نگاه غالباً بی‌اعتنا و بی‌اعتماد مسئولان دولتی به ظرفیت‌های سازمان‌ها و انجمن‌های مردم نهاد، از رویکرد دولت محوری و دولت‌سالاری حاکم بر سیاسیون و تصمیم‌گیران ارشد کشور طی ۴ دهه اخیر نشأت می‌گیرد که این نگاه اگر در حوزه‌های فرهنگی و اجتماعی رویکرد اصولی و سازنده ای باشد - که البته نیست - بی‌گمان در حوزه اقتصادی امتحان خود را به بدترین شکل ممکن پس داده و ثمرات تلخی به همراه داشته است.

طی سال‌های اولیه پیروزی انقلاب، به تشکل‌های صنفی فعال در کشور بدگمانی‌هایی از نظر نفوذ افکار کمونیستی و التقاطی وجود داشت و میدان لازم به آنها داده نشد. بعد از سپری شدن دوره گذار نیز تشکل‌های صنفی رنگ و بوی دولتی به خود گرفتند و کار تا آنجا پیش رفت که بزرگ‌ترین تشکل بخش خصوصی، یعنی اتاق بازرگانی، با دخالت‌های بی‌رویه دولت، به حیاط خلوت دولتمردان تبدیل شد.



► دکتر غلام نبی فیضی چکاب
دکتری حقوق از دانشگاه نیس فرانسه
و عضو گروه حقوق تجارت و تجارت
بین الملل، دانشکده حقوق و علوم
سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی تهران
گردید.

مضافاً در اثر قرنطینه کشتی ها
و ضد عفونی کردن نیز ممکن است
کالا از بین برود، آسیب ببیند یا از آن
کاسته شود که این امور می تواند
به مطالبات و اختلافات بیمه ای یا
درخواست هایی برای پوشش های
جدید منجر گردد. در سوی دیگر،
بیمه گران با توسل به شرایط جدید
استثنا خود را برای هجوم احتمالی
دعاوی بیمه ای آماده کرده اند و با
تکیه بر این واقعیت که بسیاری از
این بیمه نامه ها حاوی موارد استثنا
همه گیری هستند یا برای ارائه
پوشش مربوط به کووید ۱۹ تنظیم
نشده اند، سعی دارند تا حد ممکن
سطح پرداخت غرامت را کاهش
دهند.

از حیث بیمه کشتی به دلیل
شیوع کرونا، کاهش استفاده از برخی
از انواع کشتی ها مانند: کشتی های
کانتینردار و تفریحی (کروز) تا
حدودی منجر به کاهش دعاوی
بیمه ای در مورد خسارات بدنه و
ماشین آلات کشتی شده است؛ اما
به علت وضع محدودیت ها، بعد
دیگری از دعاوی بیمه ای صورت

قبیل تعطیلی اجباری، قرنطینه
محدودیت های سفر و بستن مرزها
مانع شیوع بیشتر این ویروس جدید
شوند. لذا، در پی این محدودیت
ها سطح وسیعی از فعالیت های
تجاری در جهان کاهش یافت و
موجب کاهش حمل و نقل به ویژه در
حوزه دریایی شد که نهایتاً خسارات
متعددی به مالکین کشتی ها وارد
ساخت؛ زیرا محدودیت های اعمال
شده منجر به کاهش نیروی انسانی،
تأخیر در بارگیری ترخیص و تحویل
کالا، ورود خسارت به محموله ها به
ویژه کالاهای فاسد شدنی، تأخیر در
تعمیر، سرویس و بازرسی کشتی ها و
همچنین منجر به از دست دادن اجاره
بهای کشتی شد و باید هزینه های
مربوط به قرنطینه، بیماری یا مرگ
دریانوردان، هزینه های بازگشت
و جایگزینی، مسئولیت مسافران و
هزینه های انحراف را نیز به آن اضافه
کرد که در نهایت منجر به بروز
مطالبات بیمه ای و ایجاد اختلاف
بین بیمه گران و بیمه گذاران خواهد
شد.

◆ لطفا نظرتان را درباره تأثیر کرونا بر بیمه های دریایی را بیان بفرمایید.

کرونا، بیمه های دریایی را تحت
تأثیر قرار داده و بیمه گذاران و بیمه
گران برای پوشش یا جبران خسارات
وارد به چالش های متعددی مواجه
شده اند. در خصوص بیمه کالا،
محدودیت های ناشی از شیوع کرونا
باعث شد بسیاری از قراردادهای
فروش و حمل و نقل لغو شوند که
منجر به تأخیر در بارگیری، ترخیص
و تحویل کالا، ازدحام بنادر، اشباع
انبارها و گمرک شد و در نتیجه موجب
هزینه های اضافی و ورود خسارات
بالأخص به کالاهای فاسد شدنی یا
حتی سرقه یا تخریب محموله ها

شیوع کرونا و چالش های پوشش خسارات کشتی در بیمه های دریایی

◆ ضمن تشکر از جناب عالی بابت وقتی که در اختیار ما قرار دادید لطفا بیان بفرمایید که عمده چالش های پوشش خسارات کشتی در بیمه های دریایی در زمان کرونا چگونه بود؟

صنعت دریانوردی و کشتیرانی نقش
مهمی در حمل و نقل دریایی دارد؛
زیرا بیشترین حمل و نقل در دنیا
از طریق دریا و به وسیله کشتی
انجام می شود؛ اما از دیرباز تاکنون
سفرهای دریایی همیشه با مخاطراتی
همراه بوده که منجر به ورود خسارت
به کالا، کشتی و یا سرنشینان آن
می شده است؛ بنابراین مالکین
کشتی ها همواره در پی دست یابی
به راهکارهای مناسبی برای جبران
خسارات وارده بوده اند که در نهایت
انعقاد قرارداد بیمه با بیمه گران
دریایی را بهترین راه حل و پشتوانه
مالی یافتند و بدین ترتیب موفق به
بیمه کردن کشتی، کالا و مسئولیت
در مقابل شخص ثالث توسط بیمه
گران انتفاعی و انجمن های حمایت
و غرامت شدند.

در اواخر سال ۲۰۱۹ پدیده
نوظهوری به نام ویروس کرونا به
وجود آمد که به سرعت در سطح
دنیا شیوع پیدا کرد.

به دنبال همه گیری گسترده
ویروس کرونا دولتها سعی کردند
با وضع مقررات محدود کننده از

ورشکستگی و افزایش کلاه برداری ناشی از خسارات جعلی باشیم. هزینه های مربوط به قرنطینه بیماری و مرگ دریانوردان، هزینه های بازگشت، مسئولیت مسافران، هزینه های انحراف و جریمه ها تحت پوشش انجمن های حمایت و غرامت قرار دارند که همه گیری کرونا موجب افزایش چشمگیر مطالبات در این موارد خواهد شد.

گذشته از مطالبات، نوسانات بازار سرمایه گذاری به بازدهی مالی این انجمنها ضربه می زند و کاهش بازارهای سهام تأثیر زیادی بر درآمد و سرمایه بسیاری از این انجمنها گذاشته است؛

بنابراین ضررهای سرمایه گذاری و بیمه ای منجر به افزایش نرخ های بیمه هنگام تمدید اکثر حسابها می شود که این افزایش نرخ بیمه نیز یکی دیگر از چالشهای پیش روی مالکین کشتی ها است.

برای رفع این چالشها لازم است بیمه ها به دنبال کسب تخصص و تجربه لازم در زمینه ارزیابی خطر اضافی باشند؛ با پرداخت به موقع غرامت اطمینان بیمه گذاران را جلب کنند و با ارتقای سیستم پذیرش ریسک و حفظ توانگری مالی خود را برای بحران های مشابه در آینده آماده کنند و حتی پوشش های جدیدی را ایجاد کنند.

بیمه ها می توانند با بهره گیری از فناوری رباتیک از تأخیر و اختلال در بازرسی و تعمیرات دوره ای کشتیها جلوگیری کنند و با توسعه دیجیتال سازی و اتوماسیون نیز از تماس فیزیکی اشخاص مانع کرده و موجب تسریع عملیات بیمه گری شوند.

◆ لطفا بیمه دریایی را از دیدگاه تخصصی خود تعریف بفرمایید

بیمه دریائی عقدی است که به

همه گیری کرونا است که در نتیجه کاهش گردش مالی ناشی از رکود اقتصادی جهانی اتفاق افتاده و احتمالاً انواع بیمه های دریایی به دلیل کمبود نقدینگی لازم با مشکلات پرداختی مواجه خواهند شد؛ ضمن آن که انتظار می رود شاهد افزایش کلاهبرداری ناشی از خسارات جعلی و افزایش ورشکستگی نیز باشیم. یکی دیگر از پیامدهای کرونا، افزایش دعاوی مربوط به از دست دادن اجاره بهای کشتی است. چنانچه به دلیل تأخیرهای ناشی از کرونا، مدت زمان تعمیر صدمات وارده بر یک کشتی که در تعمیرگاه قرار دارد افزایش یابد، مطالبه خسارت مربوط به از دست دادن اجاره بها منجر به بروز اختلاف بین بیمه گران و بیمه گذاران خواهد شد؛

زیرا اگر تأخیرها یا معطلی کشتی در خصوص تعمیر صدمات یا خسارتی که تحت پوشش بیمه بدنه و ماشین آلات کشتی قرار دارند، رخ دهد. در این صورت خسارت از دست دادن اجاره بها تحت پوشش بیمه قرار می گیرد. در غیر این صورت اگر تعمیرات به دلیل کرونا طولانی شود یا به تأخیر بیفتد، مشاهده می شود که بیمه ها معطلی را به بیماری همه گیر نسبت داده و سعی می کنند غرامت را کاهش دهند.

همان طور که گفته شد تغییر در تجارت جهانی و تقاضا برای خدمات حمل و نقل ارتباط مستقیمی با بندر و تجارت دارد به طور کلی، کاهش گردش مالی ناشی از رکود اقتصادی جهانی با کاهش پرداخت حق بیمه مرتبط است. در واقع تجارت کمتر برابر با حجم حق بیمه کمتر است به نحوی که حق بیمه گزارش شده در ۲ سال گذشته، کاهش ۹/۰ درصدی را نشان می دهد و این ممکن است موجب مشکلات پرداختی برای انواع بیمه های دریایی شود ضمن آن که انتظار می رود شاهد افزایش

خواهد گرفت که ناشی از اختلال و تأخیر در تهیه لوازم یدکی، تعمیرات دوره ای و بازرسی کشتیها است. به علاوه کمبود نیروی انسانی در کشتیها و بنادر به دلیل بیماری، ممنوعیتها و یا تأخیر کشتیها منجر به خستگی ملوانان می شود و بالطبع افزایش خطای انسانی را به همراه خواهد داشت که یکی از عوامل اصلی در وقوع حوادث دریایی به شمار می آید.

برای درک بهتر آثار ویروس کرونا بر بیمه های دریایی باید گفت از منظر بیمه کالا، اختلالات جهانی ناشی از کرونا در زنجیره تولید با لغو قرارداد فروش و حمل و نقل، تأخیر در تحویل، شلوغی بندر و اشباع انبار مرتبط است؛ زیرا بنادر باز هستند، اما نیروی کار محدود است. از این رو با ظرفیت کمتری کار می کنند یا حتی با تعطیلی موقت روبه رو می شوند. از منظر بیمه کشتی، شیوع کرونا منجر به کاهش دسترسی به قطعات یدکی کاهش تقاضا برای سازه های جدید و تغییر الگوهای سفر می شود.

در مورد بیمه شخص ثالث نیز شیوع کرونا موضوعات زیادی از قبیل هزینه های قرنطینه بیماری دریانوردان و حتی مرگ، هزینه های بازگشت و هزینه های مسافران، هزینه های انحراف، جریمه ها و ادعاهای مربوط به بار را تحت الشعاع قرار می دهد؛ بنابراین دور از انتظار نیست که همه گیری کرونا بتواند طیف وسیعی از بیمه نامه ها را تحت تأثیر قرار دهد و همین امر ضرورت مطالعه در این زمینه را نشان می دهد.

◆ آیا کاهش حق بیمه از آثار پاندمی کرونا است یا رکود اقتصادی؟

کاهش حق بیمه یکی دیگر از آثار

موجب آن بیمه گر تعهد می کند که خسارات و زیانهای که در طول عملیات دریائی ممکن است به طرف دیگر قرارداد وارد شود و در بیمه نامه به آنها اشاره شده است تا حدود مسئولیتی که در قرارداد بیمه مذکور شده است. جبران کند و تعهدات بیمه گر نمی تواند افزون بر خسارت بوده و موجب افزایش دارایی بیمه گذار شود.

بیمه های دریایی به طور کلی به سه دسته تقسیم می شوند که عبارت اند از: بیمه کالا، بیمه کشتی (بدنه و ماشین آلات) و بیمه در برابر مطالبات شخص ثالث که معمولاً از طریق باشگاه های پی اند آبی تحت پوشش قرار می گیرد. این باشگاه ها به معنای واقعی عملیات بیمه ای انجام نمی دهند و با توجه به آنکه متقابلاً و تحت شرایطی ملتمز به جبران خسارات وارده به اعضا این باشگاه ها می شوند در معنای عام بیمه گر محسوب می گردند و در واقع تعاونی هایی هستند که مالکان کشتی بوجود آورده اند تا ریسک هایی را که در بازارهای معمولی بیمه های دریائی بیمه نمی شوند پوشش دهند.

♦ با توجه به تجربیات جهانی، رویکرد بیمه گران کالا در برابر مطالبات ناشی از شیوع کرونا چگونه است؟

در بعضی از کشورها مانند ایالات متحده انگلستان، ظاهراً بیمه گران بر ادعاهای توقف تجارت تمرکز کرده اند و نیز اصرار دارند که بسیاری از این بیمه نامه ها در بردارنده شرط استثناء همه گیری هستند و یا به طور خاص برای ارائه پوشش مربوط به کووید ۱۹ تنظیم نشده اند. با وجود استثنائات خاص، برخی درخواست ها برای اجباری شدن

پوشش بازگشتی مطرح شده که در نتیجه آن اثر پوشش بیمه عطف به ماسبق می شود که به عقیده بیمه گران، چنین رویکردی باعث مشکلات شدید پرداختی می گردد و به طور بالقوه برای بازار بیمه مخرب است.

اگرچه روندهای اخیر قبل از کرونا حاکی از توسعه بیمه نامه ها برای زیان غیر مادی نیز هست، بیمه نامه های دریایی معمولاً برای پوشش خسارت یا زیان مادی ایجاد می شوند.

رسیدگی به پرونده ای که در آن کرونا مستقیماً منجر به زیان مادی به محموله شده باشد دشوار است؛ زیرا مانند اکثر ویروس ها ممکن است با ضد عفونی مناسب از بین برود. به همین ترتیب در مواردی که بیمه گذار به دلیل اشباع انبار موفق به تحویل بار نمی شود یا حتی به دلیل از دست دادن بازار ترجیح می دهد کالای خود را ترک و از آن چشم پوشی کند، از نظر بیمه چنین خساراتی تحت عنوان «زیان مادی» قرار نمی گیرد.

در مورد زیان غیرمادی می توان نمونه هایی را در بیمه نامه های حمل کالا (بندهای مربوط به هزینه های اضافی، هزینه های حمل و نقل یا دسترسی به اموال) و همچنین بیمه نامه های نگرفتن اجاره بهای کشتی که به دلیل قرنطینه کشتی یا عدم پذیرش بندر به وجود آمده است، مشاهده کرد.

در پی شیوع ویروس کرونا، بیمه گذاران سعی کرده اند با تکیه بر بیمه نامه های حمل کالا از جمله بندهای مربوط به هزینه های حمل و نقل، بیمه نامه های مسئولیت و بیمه نامه های توقف تجارت ضرر و زیان خود را کاهش دهند. در مقابل، بیمه نامه های حمل کالا مانند مورد کالاهای فاسد شدنی معمولاً دارای

شرط استثناء تأخیر است که شامل ضرر و زیان ناشی از تأخیر در تحویل کالا می شود.

به همین ترتیب اعمال شرایط هزینه حمل و نقل که شامل هزینه های اضافی در تخلیه است و همچنین در مواردی که سفر دریایی در بین راه قطع شود شامل هزینه های انبار و حمل کالا به مقصد نهایی می باشد، منوط به ورود دو برابر ضرر و زیان مادی کالا ناشی از خطر بیمه شده است.

ضمناً پوشش توقف تجارت در بیمه کالا نیز به طور معمول منوط به ورود ضرر یا زیان مادی است؛ هر چند هر یک از دعاوی باید بر اساس شرایط آن مورد رسیدگی قرار گیرد. در مورد بیمه نامه های مسئولیت، انجمن های حمایت و غرامت هیچ گونه مسئولیتی بابت تأخیر کشتی

در ورود به بندر و بارگیری نکردن کالا را قبول نمی کنند. مضاف بر آن، به منظور محافظت از بیمه گران در برابر هجوم مطالبات، شرایط و بندهای جدید استثناء وضع شده اند که به طور مستقیم یا غیر مستقیم خسارات ناشی کرونا را هدف قرار داده اند. مانند شرط ال ام آ ۵۳۹۱۱ موسسه بازار لویدز که در حال حاضر در بیمه نامه های بندر و ترمینال وجود دارد.

مؤسسه مذکور تاکنون مجموعاً شش شرط را منتشر کرده که به طور مستقیم یا غیر مستقیم مربوط به همه گیری کرونا است که موجب حذف یا محدود کردن مسئولیت بیمه گر در مقابل خسارات ناشی از همه گیری کرونا می شوند.

در تعیین اینکه کدام یک از شرایط مذکور، قابل اعمال است باید به متن دقیق آن شرط از نظر منشأ ورود خسارت توجه کرد و دید که آیا کرونا علت اصلی ورود خسارت است یا این که به طور مستقیم یا غیر مستقیم

دنبال خواهد داشت و چالش های متعددی را برای پوشش و یا جبران خسارات وارده پیش روی بیمه گذاران و بیمه گران خواهد گذاشت.

بیمه ها که به دلیل کاهش حق بیمه در دوران همه گیری با مشکلات پرداختی مواجه خواهند شد، با گنجاندن بندها یا شرایط جدید استثنا در بیمه نامه ها و با این توجیه که در بسیاری از این بیمه نامه ها بیماری همه گیر استثنا شده، سعی می کنند تا حد ممکن

صورت کوتاه مدت و بلندمدت خواهد بود؛ زیرا به دنبال شیوع جهانی ویروس نوظهور کرونا، تجارت جهانی و به تبع آن حمل و نقل به ویژه در حوزه دریایی تحت تأثیر محدودیت های اعمال شده توسط دولت ها قرار گرفته که منجر به ورود خسارات مختلفی به مالکین کشتی ها شده و طبیعتاً سطح وسیعی از مطالبات و اختلافات بیمه ای را در انواع بیمه دریایی شامل: بیمه کالا، بیمه کشتی و انجمن های حمایت و غرامت به

مسیب ورود خسارت شده یا این که کرونا یکی از دلایل مؤثر در ورود خسارت است و بر همین اساس، شرط مورد نظر را اعمال کرد.

◆ لطفا در پایان جمع بندی و پیشنهادات خود درباره تأثیر کرونا بر بازار بیمه دریایی را بیان بفرمایید

کرونا بازار بیمه دریایی را تحت تأثیر قرار داده و این تأثیرات به



های کسب شده از سناریوی کووید ۱۹ را به کار گیرند و در مورد دامنه پوشش، فرمول ها و مفاد بیمه نامه به صورت مورد به مورد مذاکره شود تا اطمینان حاصل گردد که بیمه نامه ها تا آنجا که ممکن است برای پوشش بیمه گذاران در معرض خطرهای همه گیر متناسب باشند و حتی پوشش های جدیدی را ایجاد کنند.

بهبتر است بیمه ها شیوه های کسب و کار خود را تغییر دهند. ما قبلا شاهد پشتیبانی الکترونیکی و اتوماسیون بیشتر در امضا بیمه نامه بوده ایم. استفاده از فناوری رباتیک، توسعه دیجیتال سازی و غیرمادی سازی فرایندها و حذف کاغذ از تماس فیزیکی اشخاص از گسترش ویروس جلوگیری می کند؛ ضمن آنکه موجب تسریع عملیات بیمه گری خواهد شد. مضاف بر آن راه را برای رقابت مراکز بیمه سراسر جهان در یک عرصه برابر، هموار خواهد ساخت.

رویکرد انعطاف پذیر به خصوص در تصمیمات موردی داشته باشند. بیمه های دریایی باید در این شرایط چالش برانگیز روی نیازها و درخواست های مشتریان خود تمرکز کنند و با پرداخت به موقع مطالبات آنها به بیمه گذاران این اطمینان را بدهند که بدهی آنان پرداخت خواهد شد در همین راستا لازم است مقامات محلی یا ساحلی نیز در مواردی که کارشناسان خارجی به دلیل قرنطینه یا سایر محدودیت های مرزی قادر به حضور در دعاوی مربوط به مطالبات بیمه ای سنگین یا تلفات جانی نیستند، نسبت به قوانین سخت گیرانه قرنطینه و سایر محدودیت ها انعطاف پذیری نشان دهند.

بیمه های دریایی باید به دنبال کسب تخصص و تجربه لازم و کافی در زمینه ارزیابی خطر اضافی باشند و علاوه بر آن، با ارتقای سیستم پذیرش ریسک و حفظ توانگری مالی خود را برای بحران های مشابه در آینده آماده کنند و تجربه

از پرداخت غرامت بکاهند؛ اما نباید از این واقعیت دور ماند که بیمه گذاران با هدف تأمین مالی و جبران خسارات وارده اقدام به تنظیم قرارداد بیمه می کنند تا با پشتوانه امن و خیال آسوده به دریانوردی و تجارت بپردازند، اما عدم جبران خسارت توسط بیمه گران، نافی هدف فوق خواهد بود.

بدون تردید شناسایی دقیق چالشها و موانع بیمه ای موجود که در نتیجه شیوع کرونا حادث شده در طول ماه ها یا حتی سال های آینده میسر خواهد بود.

نباید فراموش کرد که صنعت بیمه دریایی یک صنعت خدماتی است. بیمه های دریایی در این مواقع استثنایی، کاملاً متعهد به پشتیبانی از مشتریان با استفاده از تخصص و تجربه خود هستند و برای این که بتوانند به مشتریان خود در رفع چالش های مداوم کمک کنند، تا جایی که ممکن است باید





چالش ها و موانع توسعه لجستیک در بخش حمل و نقل ایران (بخش پایانی)

۱-۱-۶. نبود آمایش یکپارچه لجستیک در کشور
آمایش سرزمین قطعاً یکی از مهمترین محورهایی است که در برنامه‌های توسعه‌ای کشورها بایستی مورد توجه قرار گیرد. این موضوع، به‌خصوص برای طرح‌های بزرگ ملی که آثار اقتصادی، اجتماعی، امنیتی بر جای می‌گذارند و سرمایه‌بری بالایی را نیاز دارند اهمیت فراوانی دارد. یکی از طرح‌های آمایشی، یکپارچگی و

همانگونه که در تجارب کشورهای پیشرو در لجستیک ملاحظه گردید طرح‌های کلان ملی در این کشورها به‌عنوان محور اصلی توسعه لجستیک و ایفای نقش محوری و رهبری دولت برای توسعه لجستیک به‌کار گرفته شده‌اند. با وجود این، متأسفانه این طرح‌های کلان و ملی در ایران نادیده گرفته شده‌اند و از دلایل اصلی عدم توسعه لجستیک در کشور است که مهمترین طرح‌های ملی عبارتند از:

با وجود پتانسیل‌ها و مزیت‌های توسعه لجستیک در ایران و تبدیل ایران به هاب لجستیکی منطقه و حتی جهان، این امر در ایران مغفول مانده است که به مهمترین چالش‌های پیش روی لجستیک و دلایل عدم توفیق آن در مطالعات پژوهشی انجام‌یافته در ایران اشاره می‌گردد:

۱-۶. نبود طرح‌های کلان ملی توسعه لجستیک و زنجیره تأمین در ایران

جامعیت آن است. بدین معنا که در فرآیند توسعه زیرساخت‌ها (اعم از صنعتی، معدنی، تجاری، حمل‌ونقل و...) بایستی آمایش زیرساخت‌ها با مدنظر قرار دادن کلیه عوامل مؤثر بر آن صورت گیرد.

با توجه به اینکه طرح آمایش یک طرح ملی محسوب می‌گردد و سرمایه‌گذاری بالایی نیاز دارد، به‌منظور نیل به بهترین نتایج مورد نظر در این طرح، لازم است ابتدا نقشه راه جامع و یکپارچه آمایش لجستیک کشور تدوین گردد تا مسیر حرکت و مقصد مورد نظر مشخص و شفاف شده و به‌عنوان یک راهبرد کلان توسعه لجستیک کشور قرار گیرد.

۲-۱-۶. نبود نقشه راه جامع لجستیک کشور

بررسی‌ها نشان می‌دهد که لجستیک هیچ‌گاه به‌صورت جامع و یکپارچه جایگاهی در اسناد توسعه‌ای کشور نداشته است؛ حال آنکه مزایا و منافع لجستیک به‌خصوص برای کشور استراتژیکی همچون ایران هیچ‌گاه کمتر از سایر بخش‌های اقتصادی نیست. همواره اعتقاد بر این بوده است که توسعه اقتصادی کشور عمدتاً از طریق توسعه صنعتی محقق می‌شود. حال آنکه با علم به نقش حیاتی لجستیک در پشتیبانی از فعالیت‌های تجاری، عدم توسعه لجستیک کشور نتایج توسعه در بخش‌های مذکور را نیز تحت تأثیر قرار داده و مانع تحقق مطلوب و مورد انتظار بخش‌های صنعت، معدن، کشاورزی و حتی نفتی می‌شود. به‌عبارت دیگر توسعه لجستیک از محورهای اصلی رشد اقتصادی است.

در حالی که دغدغه اصلی نظام برنامه‌ریزی کشور، توسعه صنعتی کشور بوده است و هر برنامه توسعه‌ای با گرایش صنعتی بیشتر

مورد تعریف و تمجید بوده است؛ برخی کشورهای همسایه با درک درست شرایط محیطی و آینده‌نگری صحیح، به‌طور شایسته‌ای از موقعیت منحصر به فرد منطقه خاورمیانه در جهت توسعه لجستیک و تجارت خود بهره برده‌اند. به‌گونه‌ای که در حال حاضر، کشور نفت‌خیزی چون امارات رانه به خاطر منابع نفت، بلکه به خاطر هاب لجستیکی بودنش می‌شناسند.

توسعه لجستیک پیش از هر چیز نیازمند برنامه‌ریزی کلان کشور در توسعه این بخش و برنامه‌ریزی بلندمدت برای آن است. اما این امر هیچ‌گاه به‌صورت یکپارچه و جامع در اسناد توسعه‌ای کشور مدنظر نبوده و اغلب به‌صورت جزیره‌ای در بخش‌های مختلف به آن پرداخته شده است. حال آنکه وجود یک دیدگاه واحد و یکپارچه در حوزه لجستیک، به‌منظور پیشبرد توسعه همه‌جانبه لجستیک بسیار ضروری است و یکپارچگی در برنامه‌ریزی و طراحی از آن جهت اهمیت دارد که توسعه زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی باید با در نظر گرفتن نیازمندی‌ها و تأثیرات متقابل هر یک بر روی دیگری صورت گیرد. در واقع در نظر گرفتن توسعه زیرساخت‌های غیرفیزیکی به‌منظور بهره‌برداری از ظرفیت‌های فیزیکی موجود و ایجاد یکپارچگی در حوزه لجستیک بسیار حائز اهمیت است.

در همین راستا، لزوم تدوین و اتخاذ رویکردی یکپارچه و نظام‌مند در راستای برنامه‌ریزی بلندمدت برای توسعه لجستیک و اجزای آن کاملاً احساس شده و تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور کاملاً ضروری می‌نماید.

۳-۱-۶. نابسامانی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور

زنجیره‌های تأمین کالا و خدمات با

آن که پیش از تولید تا پس از مصرف را شامل می‌شود، یکی از حساس‌ترین فرآیندها و چرخه‌های مهم مرتبط با ارتقای معیشت و رفاه عمومی در هر کشوری است. حضور سطوح مختلف تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان در لایه‌های این زنجیره و ارتباطات متنوع و بعضاً نامفهومی که با هم دارند، باعث پیچیدگی در هدایت و کنترل زنجیره‌های تأمین می‌شود که هدف اصلی آن جلب رضایت مشتریان نهایی است؛ این پیچیدگی‌ها، لزوم نگرشی یکپارچه در مدیریت زنجیره‌های تأمین را روشن می‌سازد. جامع‌نگری و یکپارچگی در زنجیره تأمین و نقشی که تک‌تک اعضای زنجیره برای پایداری و کارایی آن ایفا می‌کنند، ناظر بر تضمین حقوق کلیه اعضای زنجیره اعم از تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان است. نظر به اهمیت فوق‌العاده زنجیره‌های تأمین کالا در وضعیت اقتصادی کشور، ساماندهی و بهبود زنجیره‌های تأمین کالاهای اساسی و صنعتی مهم کشورمان قطعاً باعث پیشرفت‌های قابل ملاحظه در وضعیت اقتصادی کشور و بالاخص وضعیت معیشتی و رفاهی مردم خواهد شد.

یکی از چالش‌های اساسی در مدیریت کشور که مشکلات متعددی را در سطح ملی و منطقه‌ای ایجاد نموده، عدم وجود یکپارچگی، انسجام و هماهنگی بین دستگاه‌های مسئول در زمینه فراهم‌سازی و تأمین اقلام، کالاها و خدمات مورد نیاز مردم است. این مسئله از آنجا ناشی می‌شود که نقش، جایگاه، حدود وظایف و اختیارات و مسئولیت‌های بخش‌های مختلف کشور در زنجیره‌های کالا با رویکرد سیستمی و یکپارچه تعیین نشده و مورد واکاوی قرار نگرفته است.

با وجود این، از آنجا که برنامه‌ها

آنچه از حاکمیت کلان یک کشور در خصوص تجارت و حمل و نقل انتظار می‌رود، تسهیل در این دو حوزه است. اقداماتی چون تنظیم سیاست‌ها در حوزه تجارت و حمل و نقل، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک، بهینه‌سازی مبادی ورود و خروج کالا، ساده‌سازی و هم‌نوایی رویه‌ها و دستورالعمل‌ها، به‌کارگیری فناوری‌های جدید (مانند پنجره واحد تجاری) و ظرفیت‌سازی را می‌توان از جمله اقدامات تسهیل‌کننده در این حوزه‌ها دانست. تسهیل تجارت و تسهیل حمل و نقل دو مقوله مستقل از یکدیگر نیستند. در واقع این دو حوزه با یکدیگر ارتباط متقابل داشته و در برخی موارد حتی همپوشانی نیز دارند. اقدامات تسهیل‌گری در یک حوزه بدون توجه به مشکلات و موانع تأثیرگذار موجود در حوزه دیگر نمی‌تواند به نتیجه مؤثر و مطلوبی منجر شود. نبود یک متولی واحد برای لجستیک، ناهماهنگی و موازی‌کاری در تصمیم‌گیری‌ها و سیاستگذاری‌ها می‌تواند رقابت‌پذیری کشور را تحت تأثیر قرار دهد.

۲-۶. عدم توسعه مراکز لجستیکی در ایران

با توجه به تجربیات ناموفق کشور در خصوص ایجاد مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های مشابه، می‌توان ادعا نمود که توسعه این مراکز در کشور با چالش‌های اساسی مواجه است. اولین چالش در این زمینه رویکرد و دیدگاه حاکمیت در رابطه با این مراکز است. مراکز لجستیکی از این لحاظ که ایجاد و بهره‌برداری آنها نیازمند سرمایه‌گذاری بالایی بوده و ازسوی دیگر ماهیت فرابخشی دارد، نیازمند حمایت و هدایت بخش دولتی است. مهمترین چالش در این خصوص عدم وجود متولی خاص برای توسعه این مراکز است. وجود دستگاه‌های نظارتی، اجرایی و

داخل یک شرکت و یا در اقتصاد کل کشور مورد استفاده قرار گیرد. دلیل اصلی محاسبه عملکرد لجستیک کاهش هزینه‌های عملیاتی آن است. اندازه‌گیری هزینه‌های عملکردی تعیین می‌کند که چه موقع و به چه طریق، تغییرات عملیاتی برای کنترل هزینه‌ها و شناسایی نواحی برای دارایی‌های بهبودیافته باید اعمال گردند.

در این راستا تعیین معیارهایی همچون سهم هزینه‌های لجستیکی از کل هزینه‌های کشور از جمله شاخص‌های تعیین وضعیت زنجیره‌های تأمین هر کشور به حساب می‌آید به طوری که بسیاری از کشورها این شاخص‌ها را محاسبه نموده و سالیانه به روز می‌رسانند. امروزه شماری از کشور پیشرو در لجستیک از جمله ایالات متحده آمریکا، ژاپن و کره جنوبی هزینه‌های اقتصادی کلان لجستیک خود را به صورت سالیانه منتشر می‌کنند.

۵-۱-۶. نبود هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل و نقل

تجارت و حمل و نقل را می‌توان دو محور رشد و توسعه کشورها در محیط متغیر و پرچالش اقتصادی امروز دانست. این دو به نوعی لازم و ملزوم یکدیگرند. به عبارت دیگر جریان‌های کالا در سطح ملی و بین‌المللی در نتیجه فعالیت‌های مرتبط با تجارت کالا و حمل و نقل آن ایجاد می‌شود. چنانچه تجارت به عنوان مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و فرآیندها لحاظ گردد که مبادله خریدار و فروشنده را ممکن می‌کنند، حمل و نقل مجموعه‌ای از فعالیت‌ها و فرآیندها خواهد بود که جریان فیزیکی کالا از خریدار به فروشنده را ایجاد می‌کنند. در صورتی که هر یک از این فعالیت‌ها به نحو مطلوب و کارآمدی صورت نگیرند، تجارت کالا در داخل و خارج مرزها تحت تأثیر قرار خواهد گرفت.

و اقدامات مدیریت زنجیره تأمین دولتی، سرمایه‌گذاری و طرح‌های زودبازدهی نیستند و منافع آن اغلب ملموس‌تری نیست؛ ازسوی بخش غیردولتی این گونه پنداشته می‌شود که این نوع برنامه‌ها صرف ریسک و مخاطرات اصلی سرمایه‌گذاری اصلی را افزایش می‌دهد. ضمن این که با توجه به ساختار مملو از بنگاه‌های کوچک و متوسط در ساختار صنعت ایران و ضعف‌های متعدد برای مواجهه با مسائل فنی اقتصادی و تجارت جهانی و وابستگی زیاد اقتصاد کشور به دولت، به نظر می‌رسد که تنها دولت می‌تواند از طریق ایجاد مشوق‌ها و زمینه‌سازی برای توسعه نهادهای غیردولتی ضروری و مرتبط، ضرورت لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین را در ساختار نیمه‌سنجی بنگاه‌های کوچک و متوسط نهادینه سازد.

متأسفانه مشکلات و ضررهای هنگفتی که به خاطر نابسامانی و عدم هماهنگی در زنجیره‌های تأمین کالا و سازمان‌های مرتبط بر پیکره اقتصاد کشورمان وارد می‌شود، به قدری زیاد و آشکار است که لزوم سامان بخشیدن به زنجیره‌ها و یکپارچه‌سازی اعضای زنجیره‌ها کاملاً احساس می‌گردد.

۴-۱-۶. نبود شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی

از نقطه نظر دولت‌ها، کاهش مؤثر هزینه‌های لجستیک در سطح ملی از طریق شناسایی تک‌تک مؤلفه‌های هزینه‌ای لجستیک مقدور خواهد بود. شاخص‌های عملکردی فعالیت‌های لجستیکی، میزان عملکرد سیستم‌های لجستیکی را اندازه‌گیری نموده و سطح کارایی آن را ارزیابی می‌نماید. بنابراین شاخص‌های عملکردی می‌توانند به عنوان ابزاری برای بهبود سیستم لجستیک در

غیره) و نمایندگان بخش خصوصی (اعم از اتاق‌های بازرگانی و غیره) و از بین بردن تضاد دیدگاه‌ها عمل کند.

چالش‌های دیگری نیز در این زمینه وجود دارند که معلول عدم تعریف وظایف و نقش نهادها در ایجاد این مراکز هستند. به‌عنوان مثال قانون یا طرحی که ضوابط ایجاد این مراکز را تعیین نموده و یا از ایجاد آنها حمایتی به عمل آورد، وجود ندارد. همچنین در حال حاضر، برنامه مشخصی برای تعیین تعداد و محل ایجاد این مراکز و شبکه‌های آنها به‌صورت رسمی وجود ندارد. به‌طور خلاصه اصلی‌ترین موانع ایجاد مراکز لجستیکی در کشور عبارتند از:

- نبود یک متولی واحد یا سازوکار هماهنگی برای هدایت و نظارت بر ایجاد مراکز لجستیکی،
- نبود همگرایی و اجماع بین

و جلب نظر سرمایه‌گذاری کلان و تصمیم‌گیری‌های دولتی به‌منظور تجزیه و تحلیل و برنامه‌ریزی را با مشکل مواجه می‌نماید. همچنین در حال حاضر سیستم‌های نرم‌افزاری متعدد همچون سیستم برخط، پنجره واحد تجارت فرامرزی، تردد مرزی، اسناد حمل‌ونقل و... به‌صورت جزیره‌ای عمل می‌نمایند که این موضوع ناشی از عدم وجود متولی واحد و متمرکز است.

با وجود اینکه ایجاد مراکز لجستیکی در برنامه‌های توسعه پنجم و ششم تأکید شده ولی هنوز سازوکاری برای برنامه‌ریزی، پیاده‌سازی و بهره‌برداری آنها وجود ندارد. وجود سازوکار از آن جهت مهم است که به‌عنوان بستری برای هماهنگی و همراستا نمودن تلاش‌های نهادهای ذی‌نفع دولتی (اعم از وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرکات و

متولیان متعدد در بخش حمل‌ونقل کالا و ترانزیت، موجبات اتلاف زمان و عدم تصمیم‌گیری صحیح و به‌موقع را فراهم نموده است. هر یک از این دستگاه‌ها با دارا بودن قوانین و مصوبات گوناگون که در برخی موارد در تقابل با یکدیگر هستند موجبات سردرگمی برای متولیان بخش خصوصی داخلی و خارجی را فراهم نموده است. عدم وجود وزارت حمل‌ونقل و ترابری، قدرت چانه‌زنی و توسعه این صنعت را با مشکلاتی مواجه نموده و متعاقباً موضوع تحقیق و پژوهش به‌منظور توسعه و نیازسنجی در این بخش را محدود کرده است. در بخش ارائه آمار در موضوع حمل‌ونقل و ترانزیت، هر یک از متولیان نسبت به انتشار آمار اقدام می‌نمایند که با وجود این آمارها، که در بسیاری از موارد تفاوت‌های فاحشی با هم دارند، تصمیم‌گیری برای بخش خصوصی



MEMBER OF THE
S. GROSSA
www.grossa.com

از برتری حمل و نقل چندوجهی به روش‌های تک‌وجهی و سنتی است. متأسفانه این شیوه حمل و نقل به دلیل ضعف در زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی لجستیک در کشور مورد غفلت بوده است.

۶-۴. عدم مشارکت بخش خصوصی در توسعه لجستیک

مشارکت بخش خصوصی در ایجاد هاب‌های لجستیکی مسئله‌ای بسیار حائز اهمیت است. چرا که اکثر این مراکز در برخی کشورهای توسعه‌یافته با همت بخش خصوصی و مشارکت نهادهای دولتی ایجاد می‌شوند. اما در برخی کشورهای در حال توسعه به دلایل مختلف این خود دولت است که توسعه این مراکز را بر عهده می‌گیرد. به‌طور قطع در ایران با توجه به رویکردهای موجود در کشور و محدودیت بودجه و منابع دولتی، بهترین گزینه، حمایت دولت جهت تشویق و حمایت بخش خصوصی برای ایجاد این مراکز است. درخصوص نحوه مشارکت بخش خصوصی در توسعه هاب‌های لجستیکی، استفاده از انواع روش‌های مشارکت بخش عمومی - خصوصی (PPP) می‌تواند گزینه مطلوبی باشد. از مشکلات دیگر در حوزه تجارت و حمل و نقل، عدم تعامل بخش خصوصی و بخش دولتی است. به عبارت دیگر عموماً سازوکار مناسب و کارآمدی در کشور جهت فراهم آوردن امکان تعامل این دو گروه ذی‌نفعان با یکدیگر وجود ندارد. تعامل دولت با بخش خصوصی از آن جهت حائز اهمیت است که سیاست‌گذاری‌ها و تدوین قوانین در دو حوزه باید با توجه به تأثیرات آنها بر ذی‌نفعان مربوطه (اعم از ارائه‌کنندگان خدمات تجارت و حمل و نقل و دریافت‌کنندگان آن) صورت گیرد. بنابراین آگاهی از نظرات و پیشنهادهای بخش خصوصی و مشارکت دادن آنها در

لجستیک از نوع حمل و نقل است. امروزه یکی از اثرگذارترین استراتژی‌های به کار رفته در راستای تسهیل و افزایش بهره‌وری در صنعت لجستیک و حمل و نقل، کاربرد حمل و نقل چندوجهی است. شایان ذکر است که در ادبیات اقتصادی-تجاری کشور، این شیوه حمل و نقل با نام‌های دیگری چون «حمل و نقل بین‌وجهی» و «حمل و نقل ترکیبی» نیز معرفی شده است.

حمل و نقل چندوجهی یکی از پیچیده‌ترین موضوعات حمل و نقل و از مهمترین تحولات توسعه فضای کسب و کار جهانی در دهه‌های اخیر در راستای افزایش بهره‌وری لجستیک در امر صنعت و تجارت محسوب می‌گردد. به‌طور کلی، حمل و نقل چندوجهی به‌منظور حمل یکسره کالاها از مبدأ به مقصد با قراردادی واحد تعریف می‌شود که نوعی بهره‌برداری ترکیبی از روش‌های مختلف حمل و نقل محسوب می‌شود. به‌عبارتی، روش نظام‌مند حمل و نقل چندوجهی سبب می‌شود تا از هزینه‌های سربار کاسته شده و کالا با ضریب ایمنی بالا از مبدأ حمل و به‌صورت «یک‌دست» به مقصد مورد نظر برسد.

شیوه حمل و نقل چندوجهی مزایای زیادی در مقایسه با روش‌های حمل و نقل تک‌وجهی دارد. برقراری توازن در به‌کارگیری زیرساخت‌های مختلف حمل و نقل، به حداقل رسانی جابجایی و تغییر وضعیت محموله‌ها در حین حمل و در نتیجه کاستن از هزینه‌های حمل و کاهش آسیب‌دیدگی کالاها، تسهیل فرآیند تجارت بین کشورها، کاهش هزینه‌های سرمایه‌گذاری، سرعت بیشتر انتقال کالا، انعطاف‌پذیری و قابلیت اطمینان بالاتر، ساده‌سازی در مدیریت اطلاعات و ردگیری کالا و تسهیل در فرآیند کنترل اعم از اسناد، تعرفه‌ها و مسئولیت‌ها، نمونه‌هایی

بخشی و از بین بردن تضادهای دیدگاهی موجود،

- نبود طرح کلان مکان‌یابی مراکز لجستیک مورد نیاز کشور به‌همراه رویکرد هر یک،
- نبود مطالعات دقیق امکان‌سنجی برای مراکز لجستیک مکان‌یابی شده،
- عدم یکپارچگی و همراستایی مطالعات با سایر برنامه‌های کلان همچون برنامه جامع حمل و نقل کشور،
- نبود ضوابط قانونی لازم برای مراکز لجستیک شامل طبقه‌بندی و تعریف شفاف مشخصات و کارکردهای انواع این مراکز،
- نبود طرح‌های قانونی لازم برای چگونگی پیشبرد توسعه این مراکز با استفاده از گزینه‌هایی چون سرمایه‌گذاری و حمایت دولت، مشارکت بخش عمومی و خصوصی، سرمایه‌گذاری خارجی و غیره،
- نبود قوانین لازم یا اصلاح قوانین موجود برای تعیین نقش و وظایف هر یک از نهادهای دولتی درخصوص ایجاد و بهره‌برداری از این مراکز (از جمله وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و ...).
- عدم توسعه شرکت‌های لجستیک طرف سوم در کشور

۶-۳. عدم استفاده از حمل و نقل چندوجهی

لجستیک به‌مثابه ستون فقرات تجارت بین‌المللی فعالیت‌هایی همچون حمل و نقل محموله‌های بار، انبارداری، امور گمرکی مرزی، سیستم‌های پرداخت و خیلی از کارکردهای دیگر را در بر می‌گیرد. این کارکردها غالباً توسط ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک خصوصی برای بازرگانان و مالکان کالا ارائه می‌شود. به‌طور کلی، حمل و نقل اصلی‌ترین مؤلفه لجستیک را شکل می‌دهد و بیش از ۶۰ درصد از خدمات



تصمیم‌گیری‌ها، در جهت افزایش اثربخشی تصمیمات در دو حوزه ضروری است.

در برنامه اجرایی توسعه زیرساخت‌های لجستیکی کشور باید به این نکته مهم توجه داشت که در کشورهای توسعه‌یافته بیشتر پروژه‌های سرمایه‌گذاری روی زیرساخت‌ها از طریق وام‌های بلندمدت و توسط بخش خصوصی صورت می‌گیرد. حتی زیرساخت‌های با مالکیت دولتی در این کشورها می‌تواند توسط بخش خصوصی توسعه و ایجاد گردند و یا اینکه به صورت مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP) ساخته شوند. در این صورت می‌توان اعتبار مورد نیاز توسعه زیرساخت‌ها را از طریق وام‌های بلندمدت که در اختیار بخش خصوصی قرار گیرد تأمین کرد. با توجه به اینکه ساختار مشارکت عمومی و خصوصی به مجموعه نهادهای اقتصادی و اجتماعی و کیفیت مداخله دولت و بخش خصوصی در اقتصاد بستگی دارد، لذا ضروری است تا براساس ساختار نهادی کشور و در چارچوب قوانین بالادستی، برنامه‌ریزی منسجمی در جهت بسترسازی افزایش PPP صورت گیرد. ایجاد بانک توسعه زیرساخت‌های ملی یا صندوق‌های پروژه زیرساخت با هدف حمایت از قراردادهای مشارکت می‌تواند در این خصوص راهگشا باشد.

۵-۶. عدم توسعه زیرساخت‌های

فیزیکی لجستیکی در ایران

چالش‌های موجود در زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی کشور را می‌توان در چهار بخش حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی تقسیم‌بندی نمود که عبارتند از:

۱-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی جاده‌ای

نبود زیرساخت‌های جاده‌ای کافی در مسیرهای ترانزیتی کشور:

- عدم اتصال همه مراکز استان‌ها به شبکه‌های بزرگراهی و مراکز شهرستان‌ها به راه‌های اصلی
- فرسودگی ناوگان جاده‌ای کشور
- عدم بهره‌برداری اقتصادی از ناوگان و پایین بودن بازدهی سرمایه

۲-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی ریلی

- سهم بسیار پایین حمل‌ونقل ریلی در حمل‌ونقل برون‌شهری کشور
- توجه ناکافی به بهره‌برداری در حمل‌ونقل ریلی

- نبود سیاست جدی در ارائه خدمات چندوجهی و حمل ترکیبی بار
- فقدان حمل‌ونقل سریع‌السیر و مجهز نبودن شبکه به سیستم‌های برقی

۳-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی هوایی

- نبود ترمینال‌های کارگو در فرودگاه‌های بین‌المللی کشور
- فرسوده بودن ناوگان
- سهم ناچیز بخش هوایی از ترانزیت کالای بین‌المللی
- سهم پایین فرودگاه‌های استانی با عملکرد بین‌المللی از جابجایی بار

هوایی صادره از کشور

۴-۵-۶. حمل‌ونقل و جابجایی دریایی

- ضعف و ناهماهنگی شبکه‌های پس کرانه‌ای
- عدم ارائه خدمات پیشرفته دریایی در بنادر منطبق با فناوری‌های بنادر نسل سوم
- بالا بودن عمر ناوگان تجاری دریایی

۶-۶. نبود هاب‌های لجستیکی ایران

امروزه بسیاری از کشورها با تکیه بر موقعیت‌های جغرافیایی و شرایط زیرساختی مناسب خود به مرکزی برای عبور، تجمع و تبادل جریان‌های کالایی تبدیل شده‌اند. از جمله می‌توان به هنگ‌کنگ، سنگاپور، آلمان و امارت متحده عربی اشاره کرد.

منطقه خاورمیانه به دلیل جغرافیای کلی و ارتباط دادن مناطق مختلف سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا به یکدیگر شرایط بسیار مناسبی را برای تبدیل شدن به مرکز تجارت و حمل‌ونقل کالا برخوردار است. کشورهای مانند امارت متحده عربی و ترکیه از این مزیت بهره‌جسته و تبدیل به هاب تجاری منطقه شده‌اند.

بهره‌گیری از مزیت جغرافیایی و ژئواکونومیکی برای تبدیل یک کشور به هاب لجستیکی، نیازمند توسعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب است. هاب‌های لجستیکی از مهمترین نیازمندی‌های تبدیل

کارآیی و توسعه پایدار لجستیک. در بررسی مشکلات لجستیک و ترانزیت کشور به تفکیک نهادهای ذی ربط مرتبط با مجلس شورای اسلامی، برخی موانع قانونی لجستیک به چالش‌های مطرح در قوانین موجود یا خلأهای قانونی در فضای لجستیک کشور مربوط می‌شود. بنابراین ضرورت اصلاح برخی قوانین موجود و همچنین تصویب قوانین جدید با هدف رفع مشکلات جاری و بسترسازی جهت توسعه لجستیک احساس می‌گردد که در ادامه به این موانع اشاره می‌گردد:

- عدم انطباق مصادیق قاچاق در قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز با قوانین گمرک و ترانزیت،
- عدم وجود قانونی خاص برای توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیکی نسل جدید و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی،
- افزایش غیرمعمول ریسک فعالیت در حوزه ترانزیت به دلیل برخی از مواد قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز،
- لزوم پیگیری و تصویب لایحه قانونمند شدن سوآپ در هیئت دولت و مجلس شورای اسلامی،
- اخذ مالیات بر ارزش افزوده بر قراردادهای بیمه ضمانت شرکت‌های حمل‌ونقل در ترانزیت اخذ مالیات بر درآمد از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی،
- ضعف در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی به‌منظور توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، عدم امکان اعتراض در دیوان عدالت اداری و سایر مراجع قضایی در احکام صادره از شعب تعزیرات حکومتی در مورد پرونده‌های قاچاق کالا و ارز.

پیشنهادها

- با توجه به نتایج این مطالعه پیشنهادها ذیل جهت توسعه لجستیک در کشور ارائه می‌گردد:
- تدوین نقشه راه جامع و یکپارچه



سال‌های اخیر توجه شده است، اما با توجه به گستردگی و نقشی که این صنعت می‌تواند در اقتصاد ایران داشته باشد، نگاه شایسته‌ای نشده است و همچنان این موضوع به صورت گسسته و جدا از هم تقویت می‌شود.

در این گزارش تجربه کشورهای کره جنوبی و هند به‌عنوان کشورهای پیشرو در توسعه لجستیک مورد مطالعه قرار گرفتند نکات محوری در اقدامات این کشورها در پیشبرد لجستیک عبارت بود از:

- استفاده از اسناد قانونی در سطح ملی و ارائه برنامه‌های هدفمند زمانبندی شده با رویکردهای کارشناسی، علمی و کاربردی جهت توسعه لجستیک،
- استفاده از مشارکت بخش خصوصی و عمومی (PPP) در تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد و توسعه مراکز لجستیکی،
- تسهیل قانونی و مقرراتی جهت فعالیت ذی‌نفعان و مراکز حوزه لجستیکی،
- توسعه کارآمد و نظام‌مند مراکز لجستیکی و زیرساخت‌های فیزیکی و غیرفیزیکی،
- استانداردسازی فعالیت‌ها و هزینه‌های لجستیک و سعی در افزایش

کشور به هاب تجاری هستند، چرا که این زیرساخت‌ها مکانی برای تجمع جریان‌های کالایی و سپس تفرق آنها به سمت مقاصد مختلف هستند که در فاصله بین دریافت تا ارسال آنها توسط هاب لجستیکی، عملیاتی چون ذخیره‌سازی، تفکیک و ادغام، انواع عملیات ارزش افزوده مانند مونتاژ سبک یا بسته‌بندی و غیره انجام می‌شود. به‌عنوان نمونه موفق و عملی این‌گونه هاب‌ها می‌توان شهر لجستیکی دوبی را نام برد. با توجه به شرایط جغرافیایی مساعد کشورمان، ایجاد چنین هاب لجستیکی در کشور می‌تواند نقش بسیار مؤثری را در هموار نمودن مسیر تبدیل ایران به هاب تجاری منطقه در رقابت با کشور امارات داشته باشد.

نتیجه‌گیری

ایران دارای مزیت‌ها و پتانسیل‌های زیادی در زمینه لجستیک است که شاید کمتر کشوری در جهان بتوان یافت که دارای چنین مزیت‌هایی به‌صورت یکجا باشد. اما درخصوص عملکرد لجستیکی، وضعیت ایران بسیار ضعیف‌تر از کشورهای است که فاقد این‌گونه مزایای لجستیکی هستند. برخی از کشورهای پیشروی حوزه لجستیک تنها با دارا بودن نسبتی کمتر از مزیت‌های لجستیکی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در حوزه لجستیک مطرح نموده و در برخی موارد درآمدی بیشتر از درآمد نفتی ایران دارند. کشورهای امارات به‌عنوان هاب لجستیکی و تجاری منطقه و جهان و ترکیه به‌عنوان هاب ترانزیتی منطقه نمونه‌ای از این موارد هستند.

با بررسی روند برنامه‌ریزی‌های کلان و توسعه‌ای کشور طی دهه‌های اخیر می‌توان عنوان نمود که اگرچه به موضوع حمل‌ونقل و لجستیک در برنامه‌های توسعه کشور به‌ویژه طی

آمایش لجستیک کشور

- تدوین نقشه راه جامع لجستیک کشور
- ساماندهی زنجیره‌های تأمین صنایع مختلف کشور
- طراحی شاخص ملی سنجش سهم هزینه‌های لجستیکی از تولید ناخالص داخلی
- لزوم هماهنگی بین نهادی در حوزه تجارت و حمل‌ونقل و تعریف متولی واحد برای لجستیک
- توسعه مراکز لجستیکی در ایران به‌خصوص شرکت‌های لجستیک عامل سوم در کشور
- ترویج و توسعه شیوه حمل‌ونقل چندوجهی
- ترویج و توسعه مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP) در توسعه لجستیک
- توسعه زیرساخت‌های فیزیکی لجستیکی در ایران شامل زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای، دریایی و هوایی

- ایجاد هاب‌های لجستیکی به‌خصوص شهر لجستیکی در ایران
- حل مشکلات لجستیک از طریق نهادهای متولی و ذی‌ربط اعم از فرابخشی، وزارت راه و شهرسازی، شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران، گمرک جمهوری اسلامی ایران، بانک مرکزی، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت امور خارجه، ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز، سازمان امور مالیاتی، وزارت کشور، سازمان دامپزشکی و سازمان حفظ نباتات، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، سازمان تأمین اجتماعی و مجلس شورای اسلامی

اصلاح قوانین موجود:

- ضرورت اصلاح قوانین مزبور با هدف انطباق مصادیق قاچاق کالا
- ضرورت اصلاح قانون مبارزه با

قاچاق کالا و ارز

- ضرورت اصلاح قانون مالیات بر ارزش افزوده
- ضرورت اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم
- ضرورت اصلاح قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز

تصویب قوانین جدید:

- ضرورت تصویب قانون توسعه مراکز و شرکت‌های لجستیکی نسل جدید و زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی
- ضرورت تصویب قانون سوآپ
- ضرورت تصویب قانون مشارکت بخش عمومی و خصوصی (PPP)

منبع: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی





تعدد دستگاه های متولی، مخل فرآیند ترانزیت است

آن خواهد شد و چون کانتینرهای یخچالی در زمره کانتینرهای خاص تلقی می شود، معمولاً حداقل ۳ برابر سایر کانتینرهای معمولی هزینه دموراژ دارند البته هزینه های دیگر نیز به آن تعلق می گیرد. دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصریح کرد: معمولاً کالاهایی که با کانتینر یخچالی حمل می شوند به دلیل فسادپذیری کالا از تخلیه و بارگیری های مکرر کانتینر جلوگیری می شود. حال پس از اتمام عملیات ترخیص در بندر، کالا توسط

باز می گردد. آن چه مسلم است بسته به نوع کالای ترانزیتی از ۲۲ تا ۲۶ نهاد، سازمان، ارگان و اداره خود را متولی امر ترانزیت می دانند که بالتبع مداخله هر یک از این ها که معمولاً قائم به ذات خواهد بود مخل فرآیند ترانزیت خواهد بود. علاوه بر این برای فرآیند واردات کالا نیز قطعاً باید مجوزهای مختلف نهادها و سازمان های نظارتی نظیر استاندارد، قرنطینه و بهداشت را دریافت کرد که تمامی این مسائل باعث طولانی شدن فرآیند خروج کالا و ترخیص

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: بسته به نوع کالای ترانزیتی از ۲۲ تا ۲۶ نهاد، سازمان، ارگان و اداره خود را متولی امر ترانزیت می دانند که این مساله مخل فرآیند ترانزیت است. مسعود پل مه اظهار کرد: ماندگاری کانتینر در بندرعباس باعث می شود که هزینه انبارداری، دموراژ و سایر هزینه های بندری افزایش پیدا می کند که این مساله به ساختار ناکارآمد و بوروکراسی های زائدی در چرخه فعالیت های بندری و گمرکی

کانتینرهای یخچال دار جا به جا می شود و ادامه فرآیند انجام می گیرد اما در برخی از موارد به دلیل به طولانی شدن عملیات ترخیص و یا برای بخشی از کالاها که در تاریخ های مقرر باید از محوطه بندر خارج شوند، سردخانه هایی پیش بینی شده است. به طور مثال در بندر شهید رجایی بندرعباس سردخانه ای با ظرفیت ۵ هزار تن وجود دارد یعنی اگر کسی بار یخچالی به بندر عباس بیاورد در صورت تمایل می تواند کانتینر را استریپ کند و کالا را در سردخانه انبارش کند. طبیعتاً در چنین شرایطی هزینه دموورژ به شدت کاهش پیدا می کند اما به همان تناسب هزینه انبارداری خواهد داشت.

پل مه افزود: در مجموع امکان این که کالای یخچالی به سردخانه منتقل بشود در بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری کشور وجود دارد در عین حال متعارف است که کانتینر در محوطه دارای پلاک برق نگهداری شود تا زمانی که امکان خروج از بندر پیدا کند و یا کالا ترخیص شده و امکان تخلیه از کانتینر داشته باشد.

وی افزود: سردخانه ای که در بندر عباس وجود دارد جز یکی از پیشرفته ترین سردخانه های موجود کشور است که تکنولوژی های روز در آن به کار گرفته شده است. معمولاً سردخانه ها در اشکال سلولی ساخته می شوند و توانایی و قابلیت نگهداری چند نوع کالا با دمای متفاوت را دارند.

پل مه خاطر نشان کرد: این ادعا که تمامی کانتینرهای یخچالی وارده غیراستاندارد هستند، رد می شود اما محتمل است که در این چرخه، کانتینرهای معیوبی که با افت دما مواجه شوند و یا فاقد تهویه مناسب باشند، نیز وجود داشته باشد. دبیر کل انجمن کشتیرانی و

خدمات وابسته ایران افزود: به دلیل تحریم ما نمی توانیم از کانتینرهای نو استفاده کنیم از این رو طبیعتاً کانتینرهای با عمر بیشتر در فرآیند حمل استفاده می شود و محتمل خواهد بود که این کانتینرها به دلیل فرسودگی بعضی از تجهیزاتشان، دچار افت دما شوند که البته این مساله برای تمامی کانتینرها مصداق ندارد. علاوه بر این چون کانتینرها در محوطه بندری از برق شهری استفاده می کنند ممکن است نوسات برق شهری، افت فشار و یا با قطعی برق بر عملکرد کانتینرها تاثیر گذار باشد.

وی یادآور شد: ورود کانتینر در ساینرها و کاربری های مختلف به ایران آزاد است ولی برای ترخیص قطعی این کالا در کشور، ثبت سفارش صورت نمی گیرد. خصیصه فعالیت کانتینری به گونه ای نیست که الزاماً این کالا واردات قطعی تلقی شود تا امکان فعالیت داشته باشد. در واقع فعالیت کانتینر مبتنی بر ورود موقت است و در ۴ بازه زمانی تا مدت ۲۴ ماه قابلیت تمدید دارد. لذا هر زمان که این کانتینر از کشور خارج شود، در بازگشت مجدد همین قابلیت را دارد. در نتیجه کانتینر یک نوع وسیله حمل دریایی است و جز توسعه یافته کشتی برای استمرار حمل دریایی در خشکی محسوب می شود. بنابراین وقتی یک کانتینر را از اجزای یک کشتی می دانیم نیازی به واردات قطعی آن نیست. این امکان وجود دارد که ما با ورود موقت از این کانتینر استفاده کنیم در نتیجه با هزینه های ترخیص مواجه نخواهیم بود.

پل مه تصریح کرد: واردات موتور ترموکینگ نیز به قاعده واردات قطعی و ثبت سفارش بازمی گردد. در واقع ضرورتی ندارد که برای واردات کانتینری در ایران ثبت سفارشی

صورت بگیرد، چرا که با خروج کانتینر از ایران می توانیم موتور را تعویض کرده و بدون محدودیت به کشور بازگردانیم. در واقع تعویض ترموکینگ وظیفه مالک کانتینر است.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ادامه داد: نکته قابل توجه آن است که اگر کانتینری در فرآیند واردات ترخیص قطعی شود، دیگر اجازه خروج از کشور را ندارد و اگر حملی به خارج از کشور صورت بگیرد باید دارای پروانه صادراتی باشد لذا بهترین مزیت و تسهیل گمرک برای این که فعالیت کانتینر در شرایط مطلوبی استمرار پیدا کند، انتخاب ورود موقت است که هیچ گونه هزینه ای به دنبال ندارد.

وی خاطر نشان کرد: واردات یدک یخچالی برای حمل جاده ای نیز میسر است. علاوه بر این تسهیلات بابت کانتینر یخچالی و سایر کانتینرهای خشک از سوی دولت ارائه می شود. آن چه که مسلم است بانک های عامل تسهیلات را در این حوزه به شرکت های اعطا می کنند که از توانمندی لازم، گردش های مالی مناسب و قدرت مدیریت در فرآیندهای تجاری برخوردار باشند. پل مه افزود: ما به دلیل تحریم ها امکان مبادلات مالی در فرآیند متعارف بین المللی را نداریم لذا این عامل سبب می شود مدت زمان خرید و یا فروش کالا و اقدامات مبتنی بر بازرسی آن افزایش پیدا کند حتی در صورت تحقق این مهم، امکان تامین ارز و تخصیص آن در کشور طولانی است. در نتیجه تحریم عامل اصلی افزایش هزینه تبادلات کالایی است.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران تصریح کرد: نکته قابل توجه دیگر آن است که کشتی های متعلق به شرکت های بزرگ بین

دریافت می شود به مراتب پایین تر از تمام کشورهای منطقه و جهان است. امیدوارم مدیریت زنجیره تامین در این حوزه به نحوی پیش رود تا این مدت زمان ها کاهش پیدا کند.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: در صورتی که فعالان بار یخچالی مطالبه ای در مواجهه با شرکت های کشتیرانی، نماینده کشتیرانی و خدمات بندری و البته در حوزه اختیارات ما داشته باشند می توانند مطالبات خود را از طریق انجمن حمل و نقل بین المللی خراسان به ما منعکس کنند تا پیگیری های لازم معمول گردد.

ایران افزایش پیدا کند. علاوه بر این مالک کانتینر برای این که از کانتینر استفاده بهینه و کسب درآمد کند باید کانتینرش در حمل و نقل دریایی فعال باشد تا بتواند کرایه دریافت کند.

پل مه اظهار داشت: اگر قرار باشد کانتینر در موعد متعارف (فری تایم) به شرکت کشتیرانی بازنگردد، شرکت از دریافت کرایه های بعدی و امی ماند لذا به واسطه عرف و ضوابط رایج بین المللی از کانتینری که در موعد فری تایم باز نمی گردد، دمو راژ براساس استانداردهای منطقه ای دریافت می شود. خوشبختانه نرخ دمو راژی که در ایران از گیرنده کانتینر

المللی به ایران ورود ندارند در نتیجه شرکت های کوچک از طریق راه های مختلف از چند مسیر به ایران تردد می کنند که این مساله سبب می شود که مدت حمل کالا به کشور افزایش پیدا کند.

وی یادآور شد: پس از ورود کالا به ایران، اقدامات مربوط به ثبت سفارش، تامین ارز و دریافت مجوزات باید انجام بگیرد. چون دسترسی به سوئیفت جهانی برای ما ناممکن است، انتقال هزینه خرید از طریق صرافی یا از طریق کشورهای ثالث انجام می گیرد و تمامی این مسائل سبب می شود مدت زمان ماندگاری کالا و کانتینر در





بررسی نقش بیمه های دریایی باشگاه های حمایت و غرامت (P&I Club)

دریایی بدلیل عدم استحکام و کارایی لازم نسبت به ایفای تعهدات می باشد.

بی شک رشد و توسعه موفق تجارت از طریق صنعت حمل و نقل دریایی در بهبود تحولات اقتصادی کشورهایی که از نعمت دسترسی به دریا بهره مند هستند، بسیار حائز اهمیت است. شناورهای دریایی پیوسته در معرض انواع خطرها و اتفاقات غیر منتظره و زیانبار قرار دارند. در این میان زیان های

بنابراین بررسی و شناخت اثرات مکانیزم های حقوقی و اخلاقی در پیشبرد اهداف صنعت بیمه مرکزی حوزه دریایی P&I Club به منظور رعایت و جلوگیری از بداخلاقی شرکت های بیمه و پیامدهای ناشی از آن در جبران خسارت و غرامت و اثرات قهری و جبری نامطلوب طرفین بیمه گر و بیمه گذار ضروری به نظر می رسد.

بررسی ها حاکی از خلاهای قانونی و اخلاقی فرار روی صنعت بیمه

توجه به صنعت بیمه های دریایی P&I Club با تمام مزایای خود در ایران نسبتاً ناشناخته مانده است. توجه به تعهدات قراردادی بیمه دریایی و اطلاع از شمول مفاد قراردادی بیمه شرکت های بیمه دریایی و دسترسی به اطلاعات تفسیری آن نسبت به مالکان کشتی از اصول وظایف حقوقی و اخلاقی شرکت های بیمه محسوب می شود و عدم توجه به این موضوع یک خلاء آشکار در تزییع حقوق مالکان کشتی دریایی بشمار می رود.

طرف تعهد را بیمه گذار، وجهی را که بیمه گذار به بیمه گر می پردازد، حق بیمه و آنچه را که بیمه می شود، موضوع بیمه می نامند. بنابراین بیمه دریایی وسیله ای برای تامین جبران خسارت ناشی از کشتیرانی و سایر فعالیت های دریایی مرتبط در چارچوب توافق طرفین قرارداد بیمه است.

برای فهم رابطه اخلاق و حقوق بیمه دریایی باید مفهوم آنها و کارکردهایشان را بشناسیم. حقوق، مجموعه قواعد الزام آور کلی است که به منظور ایجاد نظم و عدالت بر یک جامعه حکومت می کند و از طرف دولت تضمین شده است. بنابراین قواعد حقوقی بیمه دریایی در مقابل جبران خسارت و غرامت ناشی از تصادم کشتی های دریایی و مخاطرات دریا برای شرکت های بیمه در هنگام انعقاد قراردادهای بیمه دریایی الزام آور است.

در این راستا و در مورد اسرار قرارداد بیمه دریایی، عدم آگاه نمودن یک بیمه گذار از مفاد قراردادی به موقعیت مدیران در هنگام ورود خسارت به کشتی، خدمه و... خطر مالی بودن وی توسط بیمه گر، دلیل اصلی عدم پرداخت غرامت خواهد بود. در حقیقت این حسن نیت بیمه گر را نشان می دهد که به بیمه گذار اجازه ندهد که بدون آگاهی از موقعیت قراردادی و پرداخت غرامت مالی، مبادرت به امضای قرارداد بیمه بنماید.

بیمه در اصطلاح حقوقی عبارت است از توزیع و تحمیل خسارات و زیان ناشی از حادثه معین یا غیر معین اتفاقی یا حتمی برای فرد یا افراد یا اموال و اشیاء به عهده شخص یا اشخاص غیر متضرر. در واقع بیمه، عملیاتی است که به موجب آن یک طرف بیمه گر تعهد می کند در برابر دریافت مبلغی (حق بیمه یا سهم مشارکت)، در صورت

ماهیت نظام حقوقی بیمه دریایی تحت حاکمیت و صلاحیت ملی دولت ها با تاکید بر P&I Club بر چه پایه و اساسی اخلاقی حاکم می باشد؟ در پاسخ باید گفت که به نظر می رسد در نظام حقوقی بیمه های دریایی برخوردار از P&I Club بر دو عنصر مهم حقوقی و اخلاقی بیمه گذار و زیان دیده بر صنعت بیمه دریایی حاکم می باشد.

سوال دوم نیز چنین است که مطابق قوانین حقوقی و اخلاقی کلوپ P&I چگونه متصدی حمل و نقل دریایی مسئول خسارات وارده باشد؟ در پاسخ باید گفت که به نظر می رسد متصدی حمل و نقل نیز با شرایطی مسئول خسارات است که برخلاف تعهد اخلاقی و قانونی خود کشتی خود را مطابق قوانین P&I Club بیمه نماید.

مفهوم پیوندی اخلاق و بیمه دریایی

بسیاری از مسایل نظام اخلاقی و حقوقی بیمه دریایی مبتنی بر مسایل حقوقی دریایی و حقوق تجارت است و اساساً توسعه روز افزون آن به سبب رشد و گسترش حمل و نقل دریایی و تجارت بین الملل می باشد. مفهوم بیمه دریایی، تفاوت اصولی با بیمه های غیر دریایی ندارد. در تعریف این صنف از بیمه گفته اند: «قرارداد بیمه دریایی قراردادی است که بوسیله آن، بیمه گر متعهد می شود به طریق و تا حدودی که توافق می شود خسارات دریایی بیمه گذار یعنی زیان های ناشی از مخاطره دریایی را جبران کند. (ماده ۱ قانون بیمه دریایی انگلیس) ماده ۱ قانون بیمه ایران نیز مقرر می دارد: بیمه، عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می کند در ازای پرداخت وجه یا وجهی از طرف دیگر، در صورت وقوع یا بروز حادثه، خسارت وارده بر او را جبران نموده و یا وجه معینی را بپردازد. متعهد را بیمه گر،

سنگین ناشی از سوانح متنوع کشتیرانی، تامین پوشش های بیمه ای را برای مالکان و کشتی ها و کالا وجود آورده و حوادث مختلفی همواره کشتیرانان را مورد تهدید قرار داده است و حمایت از آنان بصورت مالی و گاه معنوی در برابر مخاطرات گوناگون جهت رفع این دغدغه خطیر توسط کلوپ های بیمه دریایی بین المللی مانند P&I Club با گستردگی خطرات و پرهزینه بودن ریسک ها، تشکیل شده و اکنون بصورت غیر انتفاعی تجاری اداره می شود. مالکان همان اعضای هستند که مسئولیت یکدیگر را بصورت متقابل در برابر ریسک های دریایی پوشش می دهند و بیمه دریایی P&I Club زاییده دغدغه های همین آسیب دیدگان از حوادث خطرناک جانی و مالی در دریا بود.

سقوط اخلاقی در صنعت بیمه عواقبی سلسله وار می آفریند؛ مانند عقیم ماندن برنامه های راهبردی و بلند مدت شرکت ها که به دلیل عدم حمایت از خسارت های غیر قابل جبران و غرامت از بیمه گذار عرصه ایفای تعهد را تنگ تر کرده و از سویی بی اعتمادی نسبت به بازار رقابت و کنترل بازار را با مخاطره مواجه می سازد. امروزه ۱۸ کلوپ P&I بین المللی تحت - عنوان IGA فعالیت دارند. پوشش بیمه ای P&I کشتی ها با ورود و عضویت آنها در یکی از کلوپ ها مطابق با میزان تعهدات و جبران خسارت طبق لایه بندی صورت گرفته، آغاز می گردد. در این گزارش تلاش شده نظام حقوقی حاکم بر بیمه های دریایی P&I Club شامل: ساختار کلوپ های P&I، خطرات و تصادم های تحت پوشش و نحوه جبران خسارت در این نوع بیمه ها از دیدگاه حقوقی و کارکردهای اخلاقی شرکت های بیمه مورد بررسی قرار گیرد.

سؤالات این گزارش عبارتند از:

تحقق خطر معین (حادثه) به طرف دیگر (بیمه گذار یا ذی نفع مربوطه) غرامت (سرمایه یا مستمری) بدهد.

مفهوم کلوپ های بیمه دریایی P&I Club

شرکت های بیمه دریایی P&I Club، امروزه یکی از معمول ترین و با اهمیت ترین نوع از شرکت های تخصصی بیمه کشتی هستند که گوناگونی پوشش های قابل عرضه آنها به علاوه ساختار عملیاتی - مخصوص به خود، آنها را به صورت یکی از مهمترین ابزار ایمنی در کشتیرانی بین المللی در آورده است. این کلوپ ها هم در ارتباط با خدمه کشتی و هم در ارتباط با عملیات کشتی به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره ای مانند: آلودگی - دریا، قرنطینه و... تا جریمه بعضی از تخلفات کشتیرانی مورد پوشش قرار می دهند. کلوپ های P&I Club تعاونی هایی هستند که مالکان کشتی به وجود آورده اند تا ریسک هایی را که در بازارهای معمولی بیمه های دریایی بیمه نمی شوند پوشش دهند. هر مالک کشتی خود را به کلوپ وارد می کند و گواهی ورود دریافت می دارد. مالک کشتی برای ورود باید مبلغی با توجه به تناژ کشتی یا کشتی های خود پردازد که معمولاً درصدی از آن را پیش پرداخت می کند و درصدی از آن را در قسط بعدی، بعد از احتساب کل درآمد و هزینه کلوپ در آخر هر سال مالی خواهد پرداخت. این کلوپ غیر انتفاعی را یک مدیر اداره می کند و کمیته ای که اعضای کلوپ منصوب کرده اند، بر کار وی نظارت دارد.

شایسته یادآوری است که نرخ و شرایط حق بیمه ای که در قانون ۱۹۰۶ بیمه های دریایی اعمال می شوند در اینگونه بیمه های تعاونی

مصادق پیدا نکرده است بلکه در آخر سر، حق بیمه با موافقت اعضاء تعدیل می شود.

در حال حاضر ۱۴ انجمن در سراسر جهان بطور جدی فعالیت می کنند و نظر به تبعات مالی بسیار مساعد عضویت در این مجامع، اکثر کشتی هایی که وارد بنادر کشورهای مختلف از جمله بنادر ایران می شوند در یکی از انجمن ها ثبت شده و دارای پوشش بیمه ای هستند. البته بیمه کشتی، کالا و کرایه حمل، عملاً بوسیله شرکت ها و موسسات انتفاعی بیمه گر انجام می شود و مسئولیت به عنوان یکی از موضوع های قابل بیمه، عمدتاً تحت پوشش مجامعی غیر انتفاعی که در بازار بیمه جهانی به «انجمن های حمایت و جبران خسارت» یا کلوپ های "P&I Club" مشهور هستند قرار می گیرد. این انجمن ها که پیدایش آنها نتیجه مقتضیات کشتیرانی و تجارت دریایی در قرن گذشته است، برخلاف شرکت های بیمه به معنای واقعی عملیات بیمه انجام نمی دهند بلکه نظر به اینکه در قلمرو کشتیرانی، مالکان کشتی های عضو این انجمن ها متقابلاً ملتزم می شوند که خسارت وارده به هر یک از اعضاء را با شرایطی جبران کنند در معنای عام، بیمه گر محسوب می شوند. گروه بین المللی P&I تحت نظام نامه ای که حقوق و وظایف اعضای کلوپها و هماهنگی های اجرایی گروه را مشخص می کند، اداره می شود. به منظور آشنایی عضو گروه بین المللی کلوپ های P&I و سایر کلوپ های متقابل غیر عضو در گروه بین المللی و همچنین کلوپ های تجاری مقایسه اجمالی از نحوه فعالیت آنها ارائه خواهد شد. با توجه به موارد بالا می توان دریافت که چگونه این کلوپها سیر تکاملی خود را تا به امروز ادامه داده و به شرکت های بیمه فوق العاده تخصصی و پیشرفته

تبدیل گشته اند. ترتیب تاریخی بعضی از کلوپ ها که در آغاز کار بر اساس دریافت حق بیمه ثابت برای هر کشتی کار می کرده اند و امروز آنها به علاوه چندین کلوپ دیگر «گروه بین المللی» را تشکیل داده اند - که خود نوعی صندوق اتکایی است - به ترتیب زیر عبارتند از:

۱. اتحایه بیمه تعاونی انگلستان که در سال ۱۸۷۱ به باشگاه P&I Club تبدیل گشت؛
۲. اتحادیه سوئدی ۱۸۷۲؛ کلوپ حمایت و جبران خسارت سوئد؛
۳. P&I Club ساندرلند ۱۸۷۹؛
۴. اتحادیه بیمه تعاونی لندن که در سال ۱۸۸۹ به باشگاه P&I Club تبدیل شد؛
۵. اتحادیه نروژی ۱۸۹۷؛ (گارد P&I Club (برمودا) با مسئولیت محدود - انجمن بیمه های اسکالند کشور نروژ)
۶. P&I Club آمریکا ۱۹۱۷؛
۷. اتحادیه بیمه تعاونی لیورپول که در سال ۱۹۲۴ به باشگاه پی.اند.آی تبدیل شد؛
۸. P&I Club ژاپن ۱۹۵۰؛
۹. انجمن متقابل بیمه گران (برمودا) با مسئولیت محدود؛
۱۰. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی های بخار بریتانیا (برمودا) با مسئولیت محدود؛
۱۱. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی غرب انگلستان (لوگزامبورگ)؛
۱۲. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی (لوگزامبورگ)؛
۱۳. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت صاحبان کشتی های بخار آمریکا؛
۱۴. انجمن بیمه کشتی های بخار بریتانیا با مسئولیت محدود؛
۱۵. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی ژاپن؛
۱۶. انجمن متقابل بیمه مالکان کشتی های بخار لندن با مسئولیت محدود؛

های P&I Club امروزه یکی از معمولی ترین و با اهمیت ترین نوع از شرکت های تخصصی بیمه کشتی به عنوان تضمین کننده اخلاق قراردادی در مقابل اشخاصی هستند که با توجه به حوادث قهریه ... تمام حقوق و تعهداتشان را پایمال می نمایند. کشورهای آلمان، ژاپن، یونان و هنگ کنگ در بیمه P&I پیشرفته هستند. این کلوپ ها، هم در ارتباط با خدمه کشتی و هم در ارتباط با عملیات کشتی به منزله نوعی بیمه شخص ثالث عمل می کنند و تعهدات مالکان کشتی را در گستره ای مانند آلودگی دریا قرنطینه و... تاجر بیمه بعضی از تخلفات کشتیرانی مورد پوشش قرار می دهند.

امکان سنجی کلوپهای P&I در ایران

در پی اعمال برخی محدودیتهای بین المللی برای پوشش بیمه کشتی های ایرانی، شرکت بیمه معلم با راه اندازی شرکت مستقل بیمه P&I توانست ضمن اخذ مجوزهای لازم بین المللی با تشکیل کنسرسیوم بیمه مشترک کشتی های ایرانی را تحت پوشش انواع بیمه ها قرار دهد. بیمه P&I یا همان بیمه حمایت و غرامت مخصوص تحت پوشش قرار دادن تمام اجزای کشتی ها، مسئولیت کشتی ها در برابر آلودگی آنها با مواد سوختی و نفت، خسارت به کالاهای و جرح پرسنل روی کشتی است. این بیمه به صورت کلوپ (صندوق) اداره می شود و بیمه گذاران P&I با پرداخت حق بیمه عضو کلوپ خواهند شد. در صنعت بیمه کشور ما کاری نو و البته کاملاً تخصصی است این بیمه فقط کشتی ها و خطرات دریایی را تحت پوشش قرار می دهد. بیمه P&I به صورت یک صندوق است که اعضای آن شرکت های کشتیرانی هستند و خطرات خود را با عضویت در آن به بیمه گر اصلی واگذار می کنند که

رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری جهت بیرون کشیدن لاشه کشتی غرق شده و یا متعلقات آن؛

رسیدگی به خسارات وارده به محمولات و یا کسری کالا؛

رسیدگی به دعاوی مربوط به اجسام ثابت و شناور؛

رسیدگی به مصدومیت فوت و هزینه های پزشکی خدمه کشتی؛ هماهنگی های لازم با مقامات مسوول جهت بازگرداندن مسافر قاچاق؛

رسیدگی به جرائم مطرح شده توسط مقامات بندری و یا سایر مراکز به هنگام نقض مقررات؛

رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری یا دادگاه ها در ارتباط با قاچاق ناشی از عملکرد خدمه کشتی.

با وجود آنکه هیچ نوع الزام حقوقی مالکان کشتی را متعهد به بیمه کردن در قبال خسارت نمی کند بنابراین روش های جدید مالی کشتیرانی و تجارت دریایی راهی جز بیمه کردن برای آنها باقی نگذاشته است.

حال با توجه به موضوع این گزارش دقت نظر در این موضوع بسیار ارزشمند، کمکی شایان در تلاش دریانوردان و صنعتگران بیمه در جهت تعالی و ارتقای پوشش های حمایتی و غرامت جبران خسارت مالکان در کلوپ های بین المللی را مفتوح گذاشته و بهره گیری از نیروهای - متخصص و کارشناس همراه با شعب مختلف در بندرگاه های دنیا چالش های پیش روی حقوقی و بیمه ای کشتیرانان - مالکان در قبال تصادم - آلودگی - تلف مال و کالا در دریا و... را بصورت کامل مورد پوشش قرار دهد.

مشکلات حقوقی و اخلاقی ارائه

پوشش بیمه ای از طریق کلوپ با توجه به مطالب ذکرشده، کلوپ

۱۷. انجمن متقابل حمایت و پرداخت خسارت شمال انگلستان با مسئولیت محدود؛

۱۸. انجمن متقابل استاندارد حمایت و پرداخت خسارت مالکان کشتی (برمودا) با مسئولیت محدود. با توجه به مطالب فوق اجمالاً باید گفت که کلوپ های P&I تعاونی هایی هستند که مالکان کشتی آن را به دلیل مخاطرات دریایی متنوع و عدم پوشش بیمه دریایی داخلی در هر کشور آن را تاسیس نموده اند. هر مالک، کشتی خود را به کلوپ وارد می نماید و گواهی ورود دریافت می دارد. مالک کشتی برای ورود باید مبلغی با توجه به تناژ کشتی یا کشتی های خود بپردازد که معمولاً درصدی از آن را پیش پرداخت (First Call) می کند و درصدی از آنرا در قسط بعدی، بعد از احتساب کل درآمد و هزینه کلوپ در آخر هر سال مالی خواهد پرداخت. این کلوپ های غیر انتفاعی را یک مدیر اداره می کند و کمیته ای که اعضای کلوپ منصوب کرده اند، بر کار وی نظارت دارد. لازم به یادآوری است که نرخ و شرایط حق بیمه ای که در قانون ۱۹۰۶ بیمه های دریایی اعمال می شود در اینگونه بیمه های تعاونی، مصداق پیدا نکرده است بلکه در آخر سر، حق بیمه با موافقت اعضاء تعدیل می شود. صدور گواهی بیمه (پوشش نامه) و الحاقیه مدیریت دعاوی نیز که به شکل عمده به شرح ذیل تقسیم می شود تحت پوشش کلوپ بین المللی است:

رسیدگی به دعاوی مربوط به تصادم کشتیها و فرد یا افراد مسئول؛ مباحث و دعاوی حوزه حقوق دریایی در آن و رژیمهای دریایی را دارا باشند؛

رسیدگی به دعاوی مطرح شده توسط مقامات بندری در خصوص آلودگی آب دریا و پاکسازی آن و همچنین صدور گواهی؛

در واقع مالک آن صندوق است. در کشور ما نیز شرکت بیمه معلم گام مهمی را برداشت و توانست با اخذ مجوزهای لازم از بازارهای بین المللی بیمه P&I را در کشور اجرایی کند. در حال حاضر ۱۴۰ کشتی تحت پوشش بیمه P&I معلم هستند و به ۶۰ کشور دنیا تردد دارند.

چالش های پیش روی کلوپ های حمایت در ایران

عمر فعالیت باشگاه حمایت و غرامت در ایران بسیار کم و تجربه در این زمینه ناچیز است. شهریور ماه ۱۳۹۰ آغاز کار اولین باشگاه حمایت و غرامت در ایران بوده است. در شرایطی که باشگاه های بین المللی سال ها تجربه کاری دارند، بنابراین مهمترین چالش پیش روی باشگاه های داخلی، نبود تجربه کاری لازم برای آنها می باشد. بیمه های ایرانی از ابتدای تشکیل خود نیز فعالیتی در زمینه های دریایی نداشته اند، لذا فقدان کارشناسان و متخصصان آموزش دیده و مجرب در بیمه دریایی نیز در کشور احساس می شود.

یکی دیگر از چالش های باشگاه های حمایت و غرامت در ایران مشکلات و مسائل مالی می باشد. در ابتدای تاسیس باشگاه حمایت و غرامت در قشم و کیش، دولت با کمک مالی یک میلیارد دلاری شرایط راه اندازی آنها را بوجود آورد. اما بدلیل تعداد کم اعضا در این باشگاه (۱۴۰ کشتی) و عدم استقلال مالکان کشتی ها (که وابسته به بخش دولتی هستند) موجودی صندوق باشگاه ها افزایش ناچیزی دارد. بدلیل نبود اعضای خارجی، سرمایه ارزی نیز وارد صندوق باشگاه نمی شود. از طرفی به علت تحریم ها شرایط برای سرمایه گذاری موجودی صندوق در خارج از کشور و بدست آوردن درآمد ارزی نیز مهیا نیست.

قدرت مالی پایین در باشگاه های حمایت و غرامت موجب کاهش توان پرداخت خسارت های احتمالی از طرف باشگاه ها می گردد. در صورت بروز حادثه، باشگاه قادر به انجام مهمترین وظیفه خود یعنی جبران خسارت مالکان نخواهد بود. لذا مسائل و مشکلات مالی دومین چالش پیش روی باشگاه های حمایت و غرامت در ایران می باشد. مسائل ذکر شده، مشکلات اساسی باشگاه های حمایت و غرامت در داخل کشور بودند، اما مشکلاتی برای باشگاه های بین المللی نیز وجود دارد که همگانی و فراگیر هستند. مسئله دزدی دریایی و عدم پوشش خسارت های ناشی از آن همواره مورد بحث بین شرکت های بیمه و باشگاه های حمایت و غرامت بوده است. کمبود ارتباطات بین باشگاه های مختلف و عدم اشتراک گذاری جامع و گسترده اطلاعات از دیگر مسائل موجود در ابعاد جهانی هستند.

نتیجه گیری

گزارش حاضر نشان می دهد که یکی از هدف های حقوقی و اخلاقی تاسیس کلوپ P&I حمایت از صاحبان کشتی و بیمه کردن مسئولیت های مالکان و اجاره کنندگان کشتی است. حوزه تاثیرگذاری اخلاق در بیمه بسیار گسترده است و گستردگی آن همه را در بر می گیرد. از یک بازرگان حمل و نقل دریایی گرفته تا قوانین کشتی و قواعد حاکم بر آن از مبدا تا مقصد، همه تابع یک سلسله قواعد اخلاقی هستند.

این قواعد همه جانبه، حُسن کارکرد، پیشگیری از بی نظمی و فعالیت شرکت های بیمه دریایی - بازرگانی سالم و صحیح را در راستای تحکیم و اعتمادسازی شرکتهای بیمه تجاری در جامعه صنعتی تضمین

می کنند. عینی ترین حضور اخلاق در دنیای بازرگانی همان مجموعه قواعد رفتاری با کدهای اخلاقی است. امروزه با پوشش های وسیعی که توسط شرکت های بیمه و انجمن های حمایت و غرامت (P&I) در اختیار مالکان کشتی ها قرار گرفته است، بخش اعظم خسارت ها و تعهدات مالی ناشی از وقوع حوادث مختلف قابل جبران می باشد. منتهی استفاده از این پوشش ها باید با بررسی کامل در چارچوب نظرات و توصیه های متکی به کارشناسی صورت پذیرد و خط مشی به نحوی باشد که با پرداخت حداقل حق بیمه به بیمه گر و یا حق عضویت به انجمن تامین لازم و کافی تحصیل گردد.

اخلاق تجاری پدیده ای است که در دنیای تجارت وجود داشته و کارکرد آن نیز به خوبی حضور آن را در محیط بازرگانی و حمل نقل دریایی توجیه می کند. با این حال حقوق بیمه دریایی صحنه را به طور کامل ترک ننموده و آنجا که ضرورت داشته بر پایه اخلاق بیشتر از پیش، در دنیای اقتصادی و بازرگانی حضوری فعال دارد. اصولاً عملیات شرکت های بیمه بازرگانی براساس سود دهی تنظیم گردیده است.

اینکه شرکت های بزرگ بیمه دریایی اکنون بر اخلاق گرایی تاکید ورزند و خود را متعهد به مسایل حقوق دریایی در پرداخت های خسارت و غرامت ویژه دانست و از یکدیگر پیشی گیرند، بسیار مهم و قابل تحسین است اما به نظر می رسد که این خود به تنهایی کافی نیست و گاهی اوقات شاید این پیشی گرفتن و نمایش دادن رقابتی و بدون شفاف سازی در مفاد قرائت قرارداد و ورود ضرر و زیان قطعی ناشی از عدم دقت نظر در انعقاد بیمه دریایی ضروری بنظر می رسد و تا کنون اقدامات صورت گرفته پیش از

۴. شرکت های بیمه بخش بازرگانی معمولاً از نرخهای حق بیمه ثابت غیرقابل برگشت استفاده می نمایند در حالی که کلوپ های P&I این حق را برای خود محفوظ داشته اند که در صورت نیاز، حق بیمه اضافی دیگری از اعضاء طلب کنند. شاید این مسئله یکی از جنبه های منفی عملیات کلوپ های P&I باشد، اما در عوض کلوپ پوشش نامحدودی در اختیار اعضاء خود برای حادثه قرار می دهد. این سیستم باعث می گردد که کلوپ هرگز با مشکلات اعسار پذیری (از نظر مالی در وضعیتی که امکان پرداخت بدهی هایش را ندارد) مواجه نگردد. لذا تعهدات این کلوپ از اعتماد اخلاقی بالا و روحیه قانون مداری (و تعادل آن نسبت به طرف خود و ظرفیت حقوقی آن) برخوردار است.

مداری تعهد این کلوپ نسبت به مالکان کشتی دریایی را بوجود آورده که خود از اعتماد بالای این کلوپ ها و قدمت تاریخی آنها حکایت دارد. ۳. شرکت های بیمه بازرگانی براساس شرایط موجود در بازار فعالیت مینمایند و در واقع تابع اصل عرضه و تقاضا بوده و هر زمان که شرایط ایجاب نماید، تمایل دارند که سود و منافع خود را به حداکثر برسانند تا جبران خسارات وارده در سال های بد را بنمایند و به همین دلیل دیده شده که نوسانات فوق العاده زیادی در هزینه های بیمه گری بدون در نظر گرفتن ضریب خسارات ایجاد شده است، لذا بصورت غیر مستقیم در راستای تکمیل رسالت قانونی و اخلاقی خود تلاش شده تا تعهدات مالکان کشتی را با خیالی راحت به ارمغان برساند و مالکان کشتی را از آفت های تهدید آمیز حوادث باز دارد.

آنکه حقیقی و صادقانه باشد، ژستی تجاری - اخلاقی است که قابل تقدیر نیست؛ هرچند که تا همین اندازه گرایش به حسن اخلاق در شرکتهای تجاری قابل تأمل است. در اینجا به برخی تفاوت های شرکت های تجاری بیمه با کلوپ های بیمه اشاره می کنیم:

۱. نگاه به رویکرد اخلاق گرایانه و روحیه قانونی این کلوپ ها در کشورمان احساس می شود که به نوعی حق و حقوق مالکان کشتی در راستای بیمه نمودن کشتی در مقابل حوادث ناقل در حمل و نقل تاثیر خود را به مراتب افزون تر نماید.
۲. شرکت های بیمه و بیمه گران لویدز که سرمایههای خود را در عملیات بیمه گری به خطر انداخته اند انتظار سود معقول و متناسبی را دارند، در حالی که کلوپ های P&I با اهداف سوددهی تشکیل نشده اند و این مصداق بارز اخلاقی و قانون





بیمه پاساژگاد

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر

* تسهیلات طرح:

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکتهای متصدی کانتینری
- پوشش خسارت‌های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

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

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



■ نشانی:

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

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

طبقه اول - روابط عمومی

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴

نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@seanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ مدیر مسئول: مسعود پل مه

■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

■ سردبیر: محمدحسین پرتویان

■ دبیر تحریریه: سید ابوالفضل جعفری نژاد

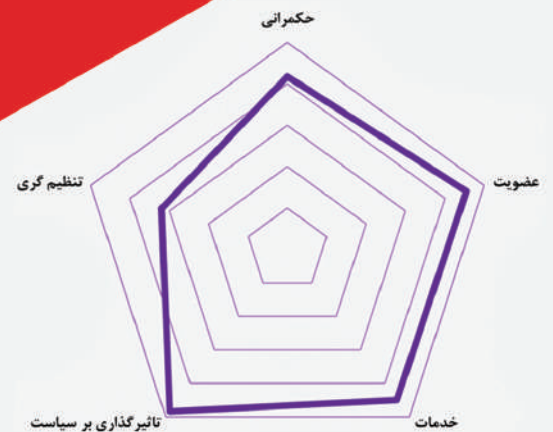
■ صفحه آرایی: مرضیه سعیدی

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

کسب رتبه A

در رتبه‌بندی تشکل‌های اتاق بازرگانی صنایع و معادن ایران

توسط انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین سال متوالی



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN