



شماره

۹۴

نیمه دوم خرداد ماه ۱۴۰۲

مجید ورشوساز

رئیس هیئت مدیره انجمن  
کشتیرانی و خدمات وابسته  
ایران: شرکت‌های کشتیرانی  
حق‌العامل کار نیستند



# بایندر

## سرمایه‌های انسانی دریایی و بهره‌گیری از تجربیات پیشکسوتان

- پیش بینی سودآوری حمل‌ونقل کانتینری در سال ۲۰۲۳
- درخشش فیلمنامه «دریادار بایندر» در جشنواره بین‌المللی فیلم اینار
- سرمایه‌های انسانی پیشکسوت دریایی و بندری: نقش بستر ساز در توسعه پایدار صنعت
- دریایی تخصصی دریایی: پلی برای هدایت حرفه‌ای و موفقیت دریانوردان در بازار کار
- رازهای جذابیت شغل دریانوردی از نگاه یک کاپیتان کشتی
- آنچه باید درباره اجاره کشتی در دوره چارترینگ پیشرفته دانست
- کاربایی تخصصی دریایی: پلی برای هدایت حرفه‌ای و موفقیت دریانوردان در بازار کار



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



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: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴  
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

# فهرست

- ۵..... اهمیت توجه به سرمایه‌های انسانی پیشکسوت دریایی و بندری
- ۸..... از سرگیری فعالیت ۵ هنرستان دریایی از ابتدای مهر امسال
- ۸..... فیلمنامه «دریادار بایندر» برنده جایزه بهترین فیلمنامه جشنواره بین‌المللی فیلم ایثار شد
- ۹..... مجوز جذب ۴۵ نیروی نخبه و متخصص در سازمان بنادر نهایی شد
- ۱۰..... مجوز جذب دانشجوی ارشد برای پردیس بندرعباس دانشگاه امیرکبیر صادر شد
- ۱۱..... کمبود ۴۰۰۰ دریانورد در کشور
- ۱۲..... فراهم شدن فرصت اجاره کشتی در دوره چارترینگ پیشرفته
- ۱۳..... برگزاری اولین دوره آموزشی کاربردی چارترینگ پیشرفته در مرکز آموزش انجمن
- ۱۳..... پیام تسلیت
- ۱۴..... شرکت‌های کشتیرانی حق‌العمل کار نیستند
- ۱۵..... افزایش ۱۳.۳ درصدی حمل‌ونقل کانتینری در بنادر عربستان
- ۱۶..... تشکیل ناوگانی جدید در حاشیه ناوگان حمل‌ونقل کانتینری
- ۱۷..... تلاش گرجستان برای احیای بندر آناکلیا
- ۱۹..... حمل‌ونقل کانتینری در سال ۲۰۲۳ سودآور خواهد بود
- ۲۰..... کاهش کانتینرهای مفقودی در سال ۲۰۲۲
- ۲۱..... آشنایی با شغل دریانوردی از زبان یک کاپیتان کشتی
- ۲۴..... فعالان صنعت حمل و نقل دریایی و سازمان‌های مسئول نیازمند زبان مشترک هستند
- ۲۶..... مروری بر پروژه کریدور حمل و نقل ۱۷ میلیارد دلاری عراق
- ۳۰..... نقش موسسات کاریابی تخصصی دریایی در هدایت شغلی دریانوردان جویای کار



## اهمیت توجه به سرمایه‌های انسانی پیشکسوت دریایی و بندری

سید ابوالفضل جعفری نژاد

بندری مطالبی را ارائه خواهیم داد. پیشکسوتان این صنعت با سابقه کاری طولانی و تجربیات فراوان، دارای دانش فنی عمیقی هستند. آن‌ها در طول سال‌های خدمت خود با چالش‌های متنوعی مواجهه کرده‌اند و از تجربیات کسب شده در طول این مسیر بهره‌برده‌اند. تجربیات پیشکسوتان می‌تواند به عنوان یک منبع بسیار مهم برای کمک به تکمیل دانش و تخصص کارکنان جدید استفاده شود. ارائه تجربیات شخصی، مشاوره و راهنمایی از سوی پیشکسوتان به نیروهای جدید، بهبود عملکرد آن‌ها را تسهیل می‌کند و منابع انسانی تازه نفس را در مواجهه با چالش‌ها و مسائل مختلف را مجهز می‌کند. علاوه بر این، با بررسی تجربیات و آموخته‌های پیشکسوتان دریایی و بندری، می‌توان از خطاها و

پیشکسوتان دریایی و بندری با تجربه‌های کاری و دانش فنی خود، یکی از ارزشمندترین و مهم‌ترین سرمایه‌های انسانی در این صنعت به حساب می‌آیند. آنان در طول سال‌های خدمت و سابقه کاری خود در مواجهه با چالش‌های مختلف و بدست آمده، به دانش فنی عمیقی دست یافته‌اند. بررسی تجربیات و آموخته‌های آن‌ها به تکمیل دانش و تخصص کارکنان جدید کمک می‌کند و عملکرد صنعت دریایی و بندری را بهبود می‌بخشد. در این یادداشت به مناسبت درگذشت اخیر دو تن از پیشکسوتان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، جناب آقایان سید محمد جواد طباطبایی و پرویز گلابی و توجه به اهمیت استفاده از دانش و تجربیات پیشکسوتان دریایی و



ایمنی در فعالیتهای دریایی و بندری بپردازند. به دلیل تجربه و آگاهی کاملی که در زمینه ایمنی و خطرات مرتبط با عملیات دریایی و بندری دارند، پیشکسوتان نقش بسیار مهمی در بهبود سطح ایمنی صنعت می‌توانند ایفا کنند. آنان، از طریق سال‌ها تجربه و فعالیت در صنعت، شبکه‌های حرفه‌ای گسترده‌ای را برقرار و ایجاد نموده‌اند. این شبکه‌ها و ارتباطات می‌توانند در انتقال دانش، تبادل اطلاعات، همکاری و حل مسائل مشترک در صنعت دریایی و بندری مؤثر باشند. در نتیجه توجه به سرمایه‌های انسانی پیشکسوت، باعث تقویت این شبکه‌ها و بهبود همکاری بین سازمان‌ها و افراد مختلف می‌شود.

سرمایه‌های انسانی پیشکسوت باعث افزایش ارزش افزوده سازمان‌ها می‌شوند. این افراد با تجربه و دانش عملی خود، می‌توانند بهبود فرایندها، افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌ها و ارتقای سطح کیفیت خدمات را ممکن سازند. همچنین، این منابع انسانی مجرب و کارآزموده باعث افزایش رقابت‌پذیری صنعت و ارائه راهکارهای نوین می‌شوند. آن‌ها قادرند به ایجاد نوآوری‌های فناورانه و بهبودهای عمده در صنعت دریایی و بندری کمک کنند

اشتباهات گذشته درس گرفت و آن‌ها را تکرار نکرد. این فرصت و سرمایه ارزشمند کمک می‌کند تا عملکرد صنعت دریایی و بندری بهبود یابد، فرایندها بهینه شوند و مشکلات موجود کاهش یابند. بنابراین، استفاده از دانش مکسوبه آنها در طول سال‌های سابقه کاری، می‌تواند به بهبود و ارتقاء عملکرد و تخصص کارکنان، بهبود فرایندها و ارتقای صنعت دریایی و بندری کمک کند.

پیشکسوتان می‌توانند، نمونه‌های برتر رفتار و عملکرد حرفه‌ای برای سایر کارکنان و نیروهای جدید باشند. ارزش‌های اخلاقی، مهارت‌های رهبری و رفتار حرفه‌ای آن‌ها برای سازمان‌ها بسیار ارزشمند است. درواقع، پیشکسوتان نمونه‌های شایسته حرفه‌ای هستند که ارزش‌های اخلاقی، مهارت‌های رهبری و رفتار حرفه‌ای بسیار قابل‌تحمینی را در ارتباط با صنعت دریایی و بندری نمایان می‌کنند. سرمایه‌های انسانی پیشکسوت، به دلیل داشتن تجربه و آگاهی کامل از مسائل ایمنی و خطرات مرتبط با عملیات دریایی و بندری، می‌توانند نقش مهمی در بهبود سطح ایمنی صنعت ایفا کنند. آن‌ها قادرند با تشخیص و پیشگیری از خطرات بالقوه، به آموزش کارکنان در خصوص ایمنی و ارائه راهکارهای بهبود

صنعت، پیشکسوتان می‌توانند تخصص‌های خاص خود را در زمینه‌های مختلف صنعت دریایی و بندری در اختیار شرکت‌های و نمایندگی‌های کشتیرانی و حمل و نقل دریایی قرار دهند. این تخصص‌ها می‌توانند در طراحی و ساخت بنادر، مدیریت عملیات بندری، امنیت دریایی و سایر زمینه‌ها باشند. این افزایش سطح تخصص منجر به بهبود عملکرد سازمان‌ها و افزایش رقابت‌پذیری صنعت می‌شود.

**تبادل دانش و اطلاعات:** با داشتن تجربه و دانش گسترده، پیشکسوتان می‌توانند اطلاعات و دانش مربوط به صنعت دریایی و بندری را با دیگران به اشتراک بگذارند. این تبادل اطلاعات می‌تواند منجر به افزایش دانش کلان صنعت و همچنین بهبود فرآیندهای مختلف شود.

**همکاری و تعامل:** پیشکسوتان با داشتن شبکه‌های گسترده، می‌توانند فرصت‌های همکاری را با سایر سازمان‌ها و افراد مختلف ایجاد کنند. این همکاری و تعامل می‌تواند منجر به ایجاد پروژه‌های مشترک، به اشتراک گذاری منابع و تجارب، و توسعه روابط تجاری قوی‌تر در صنعت دریایی و بندری شود.

**حل مسائل مشترک:** با تجربه و دانش خود، پیشکسوتان می‌توانند به صورت گروهی به حل مسائل و چالش‌های مشترک در صنعت دریایی و بندری بپردازند. این تیم‌ها می‌توانند راهکارهای مؤثر و نوآورانه‌ای را برای مسائلی مانند بهبود امنیت دریایی، حمل و نقل پایدار، حفاظت از محیط زیست و سایر موضوعات پیچیده پیشنهاد دهند.

که منجر به رشد و توسعه پایدار این صنعت می‌شود.

### نتیجه‌گیری

سرمایه‌های انسانی کارکشته و دارای سال‌ها تجربه در حوزه دریایی و بندری می‌توانند نقش مهمی در تبادل دانش و تجربیات با سایر اعضای صنعت دریایی و بندری ایفا کنند. آن‌ها می‌توانند در نشر مقالات، سخنرانی‌ها، کنفرانس‌ها و همایش‌های مرتبط با ایمنی حضور داشته و تجربیات خود را به اشتراک بگذارند. این تبادل دانش و تجربیات می‌تواند بهبود مستمر و ارتقاء سطح ایمنی در صنعت کمک کند.

پیشکسوتان می‌توانند تأثیرات مثبت بسیاری در صنعت دریایی و بندری داشته باشند که مهمترین آنها در موارد زیر خلاصه شده است:

**توانایی حل مسائل پیچیده:** با تجربه و دانش عملی خود، پیشکسوتان دریایی و بندری توانایی برخورد با مسائل پیچیده را دارند. آن‌ها می‌توانند با تحلیل و ارزیابی مشکلات، راه‌حلی بهبود یافته را ارائه دهند که منجر به بهبود عملکرد و کاهش هزینه‌ها می‌شود.

**انتقال دانش و تجربه:** پیشکسوتان با سال‌ها تجربه در صنعت دریایی و بندری، دانش قابل توجهی را در این زمینه به دست آورده‌اند. آن‌ها می‌توانند این دانش را به نیروی جدید و اعضای تیم انتقال دهند، که منجر به افزایش توانمندی‌ها و بهبود کارایی سازمان‌ها می‌شود. **افزایش سطح تخصص:** با توجه به تجربه و فعالیت در



## از سرگیری فعالیت ۵ هنرستان دریایی از ابتدای مهر امسال

سالانه ۳۰۰ نفر فعالیت خود را پس از سال‌ها وقفه، مجدد از سر گیرد. بر اساس این گزارش، بخش دریایی کشور با کمبود ۴۰۰۰ دریانورد مواجه است که باید از طریق تربیت نیروی انسانی متخصص برطرف شود.

منبع: پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان بنادر و دریانوردی

کشور و رفع کمبود نیروهای انسانی دریانورد در ناوگان‌های تحت پرچم ایران، اقدامات بسیار خوبی صورت گرفته است.

معاون اداره کل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر با اشاره به توافق با وزارت آموزش و پرورش، خاطرنشان کرد: از ابتدای مهر سال جاری، حداقل ۵ هنرستان دریایی با ظرفیت



◀ معاون مدیرکل امور دریانوردان و سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی سازمان بنادر از تعامل با وزارت آموزش و پرورش برای افزایش ظرفیت‌های تربیت دریانورد در کشور خبر داد. پوریا کولیوند با اشاره به توافق این سازمان با وزارت آموزش و پرورش برای ارتقای ظرفیت تربیت دریانورد در هنرستان‌های دریایی و کشور، گفت: در پاسخ به نیاز جامعه دریایی



## فیلمنامه «دریادار بایندر» برنده جایزه بهترین فیلمنامه جشنواره بین‌المللی فیلم ایشار شد

بر اساس این گزارش، فیلمنامه «دریادار بایندر» حاصل چندین سال مطالعه است که برای نگارش آن تحقیقات میدانی و کتابخانه‌ای انجام و با اتکا بر مستندات تاریخی، متن آن نوشته شده که با مشاوره امرالله احمدجو و مشاوره کارگردانی بهروز افخمی فیلم آن ساخته خواهد شد.

اداره کل امور هنری بنیاد شهید و امور ایثارگران و همکاری سایر ارگان‌های فرهنگی-هنری در جوار مرقد مطهر امام رضا (ع) در مشهد مقدس برگزار گردید.

خاطر نشان می‌شود این فیلمنامه سال گذشته نیز جایزه بهترین فیلمنامه را از هفدهمین جشنواره بین‌المللی فیلم مقاومت دریافت کرد.

◀ فیلمنامه «دریادار بایندر»، نوشته عبدالرحمن شلیلیان موفق به دریافت جایزه بهترین فیلمنامه جشنواره بین‌المللی فیلم ایشار شد.

به گزارش بایندر، آیین اختتامیه نخستین جشنواره بین‌المللی فیلم و فیلمنامه «ایشار»، سوم خرداد همزمان با سالروز آزادسازی خرمشهر با مشارکت معاونت فرهنگی و آموزشی



شهید حقانی به عنوان بزرگترین بندر مسافربری کشور نیز با طراحی مناسب در حوزه نیروی انسانی می‌توان امنیت سفرهای دریایی را برای هموطنان ارتقا داد.

بیک محمدلو در بخش دیگری به ۱۰۰ مجوز برای جذب نیروهای نخبه توزیع شده در ستاد سازمان بنادر و استان‌های ساحلی از مسیر بنیاد ملی نخبگان و سازمان اداری و استخدامی اشاره کرد و افزود: از این تعداد ۴۵ نفر در بنیاد ملی نخبگان نهایی شده و استان هرمزگان از این اتفاق نیز بهره‌مند خواهد شد و مابقی ظرفیت تا میزان ۱۰۰ نفر نیز پس از انجام فرایندهای علمی و تخصصی جذب خواهند شد. وی خاطر نشان کرد: این توافق و همفکری با بنیاد ملی نخبگان و سازمان امور استخدامی وجود دارد که به هر میزان نیازمندی در سازمان امور استخدامی برای مشاغل تخصصی وجود داشته باشد، از محل جذب نخبگان تامین شود.

منبع: ایسنا

برخی وظایف جدید و برخی بنادر جدید به لحاظ توسعه تجاری در حال شکل‌گیری و اضافه شدن به مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی هستند این مهم در دستور کار سازمان قرار گرفته است.

بیک محمدلو افزود: با توجه به تاکیده‌های رهبر معظم انقلاب و دولت سیزدهم بر روی مسأله سواحل مکران، بحث توسعه بندر مکران در دستور کار قرار دارد و مطالعات اولیه اقتصادی آن انجام شده و مطالعات فنی کار نیز در حال انجام است و باید ساختار مناسب آن برای اداره این بندر نیز به عنوان یک بندر بزرگ در شرق استان هرمزگان مورد توجه قرار بگیرد و علاوه بر آن بنادر حوزه غرب استان نیز مورد توجه بیشتری قرار بگیرند.

وی در این رابطه به عملکرد بالای ۱۰ میلیون تن کالا در بندر لنگه در غرب استان هرمزگان اشاره کرد و گفت: به تناسب این عملکرد ظرفیت اداری این بندر نیز باید مورد بررسی مجدد قرار بگیرد. معاون سازمان بنادر اضافه کرد: در حوزه گردشگری دریایی به ویژه بندر

## مجوز جذب ۴۵ نیروی نخبه و متخصص در سازمان بنادر نهایی شد

◀ معاون برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی، یکی از موضوعاتی جدی و مهم در این سازمان را بازطراحی ساختار اداره بنادر جنوبی متناسب با مسئولیت‌های جدید در بعد تقویت نیروی انسانی متخصص و نخبه عنوان کرد.

حسن بیک محمدلو، توجه دولت به توسعه دریامحور را فرصتی برای رونق فعالیت‌های اقتصادی در بنادر دانست و اظهار کرد: یکی از موضوعاتی که در سازمان بنادر و دریانوردی با جدیت دنبال می‌شود، متناسب سازی وظایف و فعالیت جدی بندری و دریایی بنادر براساس مسئولیت‌های جدید و جذب نیروهای انسانی آن است. وی با بیان اینکه بازدید از بنادر در راستای احصا مشکلات و ارائه راهکارهای مناسب با هدف رفع مشکلات و تقویت نیروی انسانی متخصص است، گفت: این مهم به خصوص با اولویت استان‌های جنوبی که با شرایط ویژه‌ای مانند قرارگیری در مناطق کم‌برخوردار و مناطقی که از نظر آب و هوایی به توجه و رسیدگی بیشتری نیاز دارند، در دستور کار قرار گرفته است.

معاون برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: مهم‌ترین موضوع در این راستا طراحی و بازطراحی ساختار اداره بنادر جنوبی است و با توجه به اینکه





## مجوز جذب دانشجوی ارشد برای پردیس بندرعباس دانشگاه امیرکبیر صادر شد

دارای ۱۵۰ دانشجوی فعال در مقطع کارشناسی و کارشناسی ارشد بوده که امید می‌رود در سال جدید تحصیلی به ۲۳۰ تا ۲۴۰ دانشجو برسد.

رییس پردیس بندرعباس دانشگاه صنعتی امیرکبیر اضافه کرد:

محمد امین فیض چکاب افزود: اکنون داوطلبان علاقه‌مند برای تحصیل در این رشته‌ها می‌توانند براساس اطلاعات دفترچه انتخاب رشته مقطع کارشناسی ارشد این رشته‌ها انتخاب کنند. وی ادامه داد: این پردیس اکنون

◀ رییس پردیس بندرعباس دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: مجوز تاسیس و جذب دانشجو در ۲ رشته کارشناسی ارشد شامل رشته مهندسی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی و رشته مهندسی HSE (بهداشت، ایمنی و سلامت) به این پردیس داده شد.

نیازهای کشور در همه گرایش‌های مرتبط با دریا و سواحل، با پشتیبانی استادان دانشگاه صنعتی امیرکبیر و دانشگاه‌های همکار داخلی و خارجی باشد.

رییس پردیس بندرعباس دانشگاه صنعتی امیرکبیر در خرداد سال گذشته اعلام کرد: این پردیس به دانشگاه اعلام کرده ۵۰ درصد پذیرش دانشجوی در مهرماه آینده از بین نیروهای بومی باشد که برای قطعیت این موضوع باید منتظر نظر نهایی وزارت علوم ماند.

منبع: خبرگزاری ایرنا

نخستین مجموعه آموزش عالی در رشته‌های مهندسی کشتی‌سازی، بر مبنای نیاز مبرم کشور به نیروهای متخصص در صنایع دریایی با عنوان دانشکده مهندسی کشتی‌سازی و صنایع دریایی بندرعباس دانشگاه صنعتی امیرکبیر شروع به فعالیت کرد. وی ادامه داد: این مجموعه آموزش عالی امروز هم بر اساس نیاز روزافزون کشور به فعالیت‌های آموزشی و پژوهشی در حوزه‌های مختلف دریاساحلی، در حال ارتقا به یک پردیس جامع دریاساحلی است و در تلاش است با ایجاد یک رویکرد دانشگاهی، پاسخگوی

دانشجویان فعال این پردیس در رشته مقطع کارشناسی شامل مهندسی دریا و مقطع ارشد هم شامل ساخت در صنایع دریایی و رشته مهندسی مواد گرایش خوردگی و حفاظت از مواد مشغول به تحصیل هستند.

فیضی چکاب در اسفند ماه ۱۴۰۰ در خصوص شناسایی، بازتعریف و ارائه رشته‌ها و گرایش‌های دریاساحلی در پردیس دانشگاه صنعتی امیرکبیر در بندرعباس گفته بود: پردیس جامع دریاساحلی دانشگاه صنعتی امیرکبیر در بندرعباس مجموعه ایست که از سال ۱۳۶۵ بعنوان نخستین مرکز آموزش عالی در هرمزگان و



شرایطی را فراهم کردیم که جوانان به حوزه دریایی علاقمند شوند و به صورت کمی و کیفی جوانان کشور را در حوزه دریا جذب کنیم اما باید بدانیم در حال حاضر ۴۰۰۰ نفر دریانورد در سطح کشور کم داریم و امیدواریم با تلاش دانشگاه‌ها این کمبود برطرف شود.

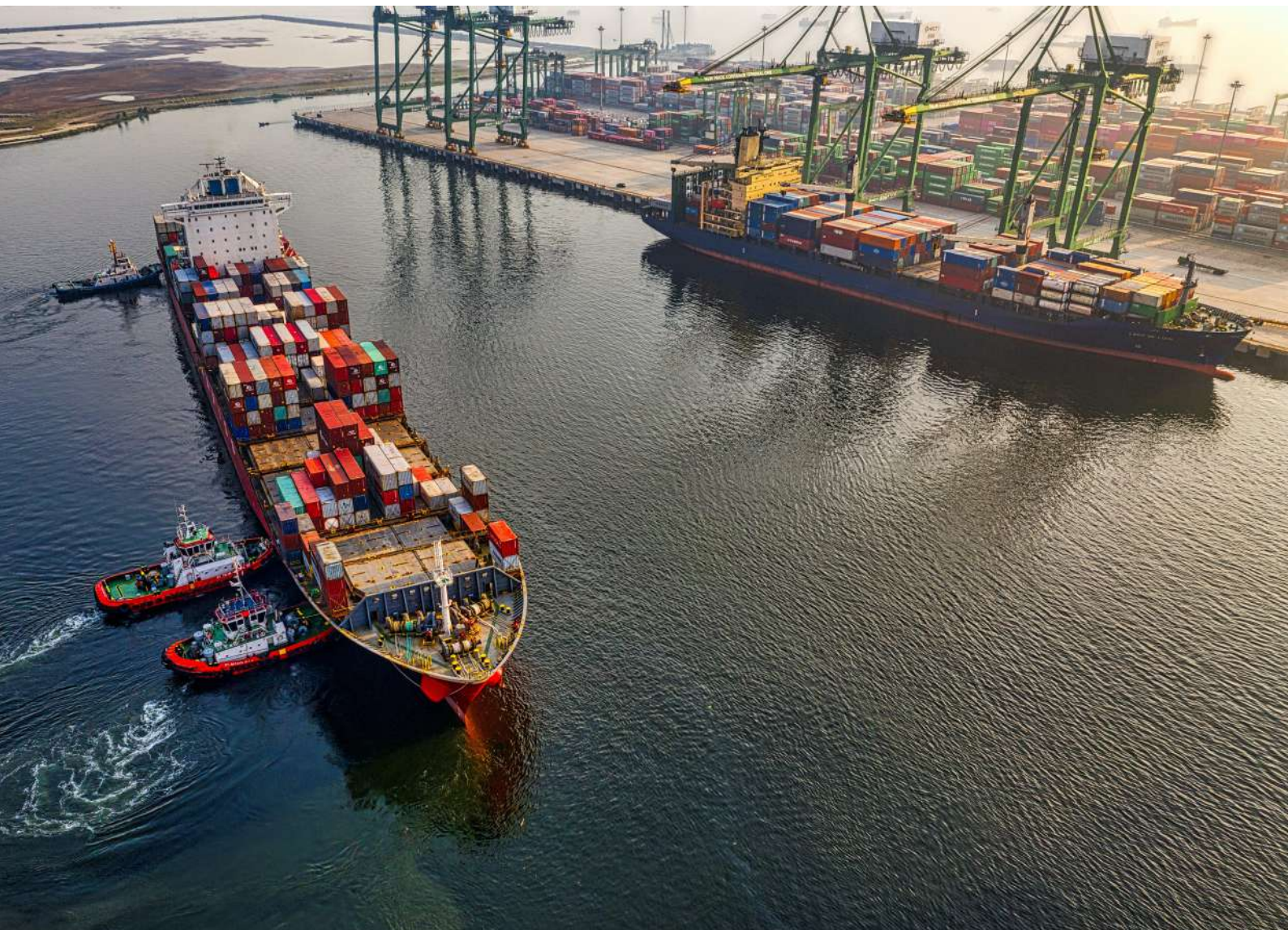
منبع: پایگاه اطلاع رسانی سازمان بنادر و دریانوردی

دریانورد، مدنظر قرار گرفت، گفت: ما نمی‌توانیم حرکت کنیم جز اینکه دریانورد خوب تربیت کنیم و خوشبختانه با حمایت رییس جمهور، وزیر راه و شهرسازی، معاون اول رییس جمهور و رییس سازمان امور اداری و استخدامی بخش عمده‌ای از خلاء سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه نیروی انسانی برطرف شد.

علی اکبر صفایی ادامه داد: علاوه بر این در دانشگاه‌های دریایی کشور

## کمبود ۴۰۰۰ دریانورد در کشور

◀ معاون وزیر راه و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه صف اول شبکه خبر با موضوع «برنامه‌های سازمان بنادر در راستای توسعه اقتصاد دریامحور» با تأکید بر اینکه راهبرد توسعه کمی و کیفی



## فراهم شدن فرصت اجاره کشتی در دوره چارترینگ پیشرفته

چارترکردن شناورها در آن گنجانده می شود را فرامی گیرند. فیروزپور درباره چالش های آموزشی و استقبال دانش پژوهان گفت: مشکل اصلی که داریم این است که دانش پژوهان این دوره بیشتر جنبه کانتینری کالا (تجارت و محمولات کانتینری) را می دانند و خیلی از اطلاعات کشتی را ندارند. یعنی حتی نسبت به شناخت ساختار کشتی آشنایی خوبی ندارند. خوشبختانه دانش پژوهان علاقه مندی زیادی از خود برای حضور در دوره آموزشی چارترینگ پیشرفته نشان دادند که سعی می کنیم تا آنجایی که وقت داشته باشیم آموزش های جامعی را ارائه کنیم.

◀ فرداد فیروزپور، مدرس مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران درباره اهداف مهم دوره آموزشی چارترینگ پیشرفته گفت: ما در این دوره سعی می کنیم کار چارتر کردن و چارتر اوت را آموزش بدهیم، یعنی فرد بتواند اجاره کند و بعد اجاره کردن را یاد بگیرد. به گزارش باینسدر، وی درباره مزیت این دوره افزود: ما فقط نقش فورواردر را نداریم که اطلاعاتی را از بخش های کانتینری و لاین بگیریم و به مشتری ارائه دهیم. وقتی دانش پژوه این توانایی ها را یاد بگیرد، طبیعتاً کار اجاره کشتی و همه مسائلی که لازم است برای محمولات فله یا

# برگزاری اولین دوره آموزشی کاربردی چارترینگ پیشرفته در مرکز آموزش انجمن



از صاحبان کالا، شناورها و اونرها بود و اینکه چه اطلاعاتی بعد از پردازش به صاحب کشتی ارائه بدهند را توضیح داد. لازم به ذکر است این دوره برای اولین بار برگزار شد و پیش از آن چارترینگ شناور با سیلابس های محدودتری برگزار می گردید. همچنین با تمهیدات مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، یک دوره تکمیلی در آینده طراحی و اجرا خواهد شد.

اولین دوره آموزشی کاربردی چارترینگ پیشرفته در مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. به گزارش بایندر، با توجه به ماهیتی که این دوره داشت، دانش پژوهان شرکت کننده می بایستی اطلاعات اولیه در خصوص کشتی را دارا می بودند. گفتنی است مباحث ارائه شده در این دوره درباره اجاره شناورها، نحوه مذاکره درست و صحیح و دریافت اطلاعات

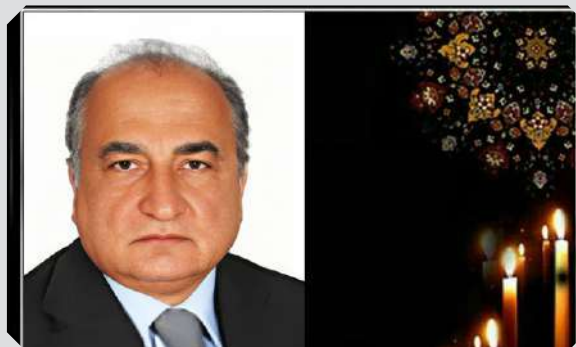
## بنام خالق هستی

### بازگشت همه به سوی اوست

دگر بار به سوگ عزیزی پیشکسوت و گرانقدر نشسته و غم ایام بر دلمان سایه افکند. متأسفانه اطلاع حاصل گشت برادر عزیز و ارجمند جناب آقای پرویز گلابی از سرمایه های کم نظیر و پیشکسوت صنعت حمل و نقل دریایی کشور، دعوت حق را لبیک و دار فانی را وداع گفته است.

ضمن عرض تسلیت از دست دادن ایشان به اعضای مکرم انجمن کشتیرانی و جامعه دریایی و بندری کشور، صمیمانه ترین مراتب تعزیت را تقدیم خانواده معزای آن مرحوم دارد. از ذات اقدس باریتعالی رحمت و غفران ابدی برای این تازه در گذشته و نیز برای بازماندگان صبر و شکیبایی طلب می نماید.

لازم به ذکر است، مرحوم پرویز گلابی حدود ۵۶ سال سابقه فعالیت ارزشمند و درخشان در حوزه حمل و نقل، لجستیک و زنجیره تامین داشت که از این مدت، ۴۳ سال سابقه فعالیت ایشان در سمت مدیرعامل و رئیس هیئت مدیره گروه پرس بود و از پیشکسوتان این صنعت به شمار می رفتند.



## پیام تسلیت

### انجمن کشتیرانی به مناسبت درگذشت آقای پرویز گلابی

به گزارش بایندر، به مناسبت درگذشت آقای پرویز گلابی، مدیرعامل پیشکسوت و فقیه شرکت ترابری بین المللی پرس، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، مراتب تسلیت خود را در پیامی اعلام نمود.

متن پیام انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت درگذشت آقای پرویز گلابی بدین شرح است:



## شرکت‌های کشتیرانی حق العمل کار نیستند

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به اینکه ممیزین محترم مالیاتی نه فقط کالای صادراتی، بلکه کانتینرهای خالی یا حاوی کالای صادراتی را هم مشمول مالیات می‌دانند، یادآور شد: «با وجود تایید دارایی در سال‌های گذشته مبنی بر اینکه پروانه موقت صرفاً مجوزی برای حرکت کانتینر و تسهیل در جابه‌جایی کالا است، اما در حال حاضر نه دارایی و نه گمرک، هیچ یک مسئولیت حل این مشکل را برعهده نگرفته و این امر در نهایت منجر به ضرر و زیان شرکت‌های مالک کانتینر و کشتیرانی می‌شود.»

مجید ورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در توضیح این مطلب که اخیراً کانتینرهای خروجی از کشور مشمول مالیات بر صادرات می‌شوند، گفت: «حدود دو سال پیش، براساس دستورالعمل سازمان امور مالیاتی و ارائه گزارش فصلی فروش، در سامانه گمرک اخذ پروانه ورود موقت کانتینر به منزله حق العمل کاری گزارش شد و به همین خاطر، کانتینرهای ورودی به‌عنوان کالای ترخیص شده تلقی و از شرکت‌های نماینده کشتیرانی مالیات واردات کانتینر طلب شد. به بیان دیگر، کانتینر خالی را کالای وارداتی و مشمول مالیات دانستند.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند که در آن دوران با پیگیری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و با تایید دارایی مبنی بر اینکه کانتینر شامل ترخیص قطعی نیست و پروانه ورود موقت شامل مالیات نمی‌شود، این مشکل رفع شد اما اخیراً دوباره چنین قانونی درباره کانتینرهای خروجی اعمال شده است.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند هنوز کسی این مالیات را پرداخت نکرده اما دارایی مدعی دریافت مالیات برای کانتینرهای ورود موقت است.» منبع: پایگاه خبری ترابرهان

این فعال صنفی با بیان اینکه کانتینر بخش توسعه‌یافته‌ای از یک کشتی است و جهت تسهیل در امور حمل‌ونقل در اختیار صاحبان کالاهای وارداتی و صادراتی قرار می‌گیرد؛ تصریح کرد: «بنابراین ورود آن به کشور موقت بوده و نباید به‌عنوان کالای ترخیصی محسوب شود.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند که در آن دوران با پیگیری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و با تایید دارایی مبنی بر اینکه کانتینر شامل ترخیص قطعی نیست و پروانه ورود موقت شامل مالیات نمی‌شود، این مشکل رفع شد اما اخیراً دوباره چنین قانونی درباره کانتینرهای خروجی اعمال شده است.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند که در آن دوران با پیگیری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و با تایید دارایی مبنی بر اینکه کانتینر شامل ترخیص قطعی نیست و پروانه ورود موقت شامل مالیات نمی‌شود، این مشکل رفع شد اما اخیراً دوباره چنین قانونی درباره کانتینرهای خروجی اعمال شده است.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند که در آن دوران با پیگیری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و با تایید دارایی مبنی بر اینکه کانتینر شامل ترخیص قطعی نیست و پروانه ورود موقت شامل مالیات نمی‌شود، این مشکل رفع شد اما اخیراً دوباره چنین قانونی درباره کانتینرهای خروجی اعمال شده است.»

ورشوساز خاطر نشان کرد: «هرچند که در آن دوران با پیگیری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و با تایید دارایی مبنی بر اینکه کانتینر شامل ترخیص قطعی نیست و پروانه ورود موقت شامل مالیات نمی‌شود، این مشکل رفع شد اما اخیراً دوباره چنین قانونی درباره کانتینرهای خروجی اعمال شده است.»



## افزایش ۱۳.۳ درصدی حمل و نقل کانتینری در بنادر عربستان

این نهاد دریانوردی سعودی افزود که بنادر این کشور در ماه آوریل حدود ۲۴.۹۶۵ میلیون تُن جابه‌جا کرده‌اند که حجم آن در مدت مشابه سال گذشته ۲۶.۷۳ میلیون تُن بوده است. در واقع تعداد محموله‌های بندری ۶.۶۳ درصد کاهش یافته است.

اداره کل بنادر عربستان در تشریح جزئیات محموله‌های حمل شده در ماه آوریل می‌افزاید؛ ۵۴۳۴۹۶ تُن محموله عمومی، ۴.۱۳ میلیون تُن بار فله خشک و ۱۳.۰۲ میلیون تُن بار فله مایع جابه‌جا شده است.

براساس این گزارش تجارت مواد غذایی با ۱.۲۶ درصد کاهش از ۱.۵۳ میلیون تُن به ۱.۵۳۱ میلیون تُن در یک‌سال اخیر رسیده است.

همچنین جابه‌جایی «دام» در آوریل ۲۰۲۳ میلادی از بنادر عربستان سعودی، با ۲.۶۳ درصد افزایش از ۴۴۶ هزار و ۵۳۹ رأس به ۴۵۸ هزار و ۲۸۰ رأس رسید.

در ماه آوریل ۹۱۰۸۳ دستگاه خودرو از طریق بنادر سعودی جابه‌جا شد که نشان دهنده رشد ۵۲.۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

منبع: mana.ir

براساس اعلام اداره کل بنادر عربستان (ماوانی)، بهبود کارایی در بنادر سعودی منجر به افزایش ۱۳.۳۴ درصدی حمل و نقل کانتینری در ماه آوریل سال ۲۰۲۳ شد.

داده‌های اداره کل بنادر عربستان نشان می‌دهد که در ماه گذشته تعداد کانتینرهای عبوری از بنادر عربستان به ۶۸۱۶۶۳ TEU رسید. این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۶۰۱۴۲۹ TEU بود.

این عملکرد در راستای اهداف «ماوانی» برای توسعه پایدار بخش دریایی، تقویت تجارت و اقتصاد عربستان است. همچنین این رویکرد همسو با اهداف استراتژی حمل و نقل و لجستیک ملی است که عربستان سعودی را به عنوان «هاب» لجستیک جهانی معرفی و سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را در چارچوب «چشم انداز ۲۰۳۰» به یکدیگر متصل می‌کند.

همچنین طبق این گزارش، تعداد کانتینرهای صادراتی در ماه آوریل با رشد ۱۶.۹۷ درصدی به ۱۰۸۷۳۸ TEU افزایش یافت. در حالیکه این میزان در مدت مشابه سال گذشته ۱۷۸۴۵۰ TEU بوده است. کانتینرهای وارداتی نیز با ۳.۱۲ درصد افزایش از ۲۰۱۷۸۴ TEU به ۲۰۸۰۸۰ TEU رسید.



## تشکیل ناوگانی جدید در حاشیه ناوگان حمل و نقل کانتینری

مورد تایید IMO می‌باشند. فیلیپین، چین و ژاپن در زمینه ساخت این کشتی‌ها مهارت دارند.

به هر حال این نوع کشتی‌ها از دید تحلیلگران آلفالاینر یک پدیده نسبتاً جدیدی در عرصه حمل و نقل کانتینری است و در تجارت درون آسیایی بیشتر در حال رشد می‌باشد. این کشتی‌ها در حال تبدیل شدن به یک برند هستند که ظرفیت آن‌ها از ۱۰۰۰ teu شروع و تا ۱۹۰۰ teu ادامه می‌یابد. در این ارتباط باید گفت که شرکت مرسک از طرفداران کشتی‌های Bangkokmax است که به کشتی‌های دنده‌ای هم معروفند و در حال حاضر ۴۲ فروند از این کشتی‌ها توسط این شرکت دانمارکی اداره می‌شود. در ادامه این گزارش آمده است اخیراً سرمایه‌گذاری‌های گسترده تری توسط مالکان و اپراتورها برای این نوع کشتی‌ها انجام شده که برآورد می‌شود تا پایان سال ۲۰۲۳ میلادی حدود ۶۰ کشتی تحویل سفارش‌دهندگان شود.

این قبیل شناورها با ظرفیت ۱۷۰۰ تا ۱۸۰۰ teu به نرخ روزانه ۱۶۰۰ تا ۱۸۰۰ دلار اجاره داده می‌شود و قیمت آن‌ها به مسیر بستگی دارد.

به طور کلی ۳۶۰ کشتی کانتینری Bangkokmaxes در حال توسعه برای رسیدن به استاندارد مشخصی هستند. در پایان این گزارش آمده است به نظر می‌رسد در آسیا از این کشتی‌ها بیشتر استقبال شود.

منبع: mana.ir

◀ کشتی‌های کمتر شناخته شده Bangkokmax پدیده جدیدی در عرصه حمل و نقل کانتینری به حساب می‌آیند که از سال ۲۰۱۰ در عرصه دریاهای فعالیت می‌کنند. این کشتی‌ها در حال حاضر برای تجارت منطقه‌ای در حال تبدیل شدن به یک استاندارد واقعی و تشکیل یک ناوگان در کنار ناوگان حمل و نقل کانتینری است.

به گزارش آلفالاینر؛ این کشتی‌ها ابتدا برای دسترسی به بندر شهر بانکوک طراحی شده بود، اما به مرور از محبوبیت خاصی برخوردار شدند و در حال حاضر در مناطقی مانند مدیترانه، آمریکای جنوبی، دریای کارائیب، خاورمیانه، آفریقا، استرالیا، نیوزلند و جزایر اقیانوس آرام مورد استفاده قرار می‌گیرند.

این کشتی‌ها معمولاً ۱۷۲ متر طول و ۳۲ متر عرض دارند، اما متأسفانه در شمارش کشتی‌های کانتینری کمتر به حساب می‌آیند؛ اما این کشتی‌ها برای هر نوع منطقه‌ای ساخته شده‌اند که معمولاً بین ۱۷۰۰ تا ۱۹۰۰ teu کانتینر ظرفیت دارند در تجارت منطقه‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرند. زمان ساخت آن‌ها به سال ۲۰۱۰ بر می‌گردد که در حال حاضر بین ۲۸۱ کشتی Bangkokmax با ظرفیت ۵۱۷۰۰۰ teu در جهان وجود دارد و ۱۱۷ کشتی دیگر با ۲۱۴۰۰۰ teu ظرفیت در دست سفارش قرار دارد.

شناورهای مذکور مجهز به اسکرابر هستند و معمولاً در حدود ۱۸۰۰ و ۱۹۰۰ teu ظرفیت دارند و دارای قابلیت صرفه جویی انرژی و سیستم تصفیه آب توازن بوده و





## تلاش گرجستان برای احیای بندر آناکلیا

اروپا به منابع طبیعی آذربایجان نیز محدود خواهد شد. توافق اخیر امضا شده بین بروکسل و باکو در مورد افزایش دو برابری صادرات گاز آذربایجان به اتحادیه اروپا از طریق خطوط لوله گاز ترانس آناتولی (TANAP) و ترانس آدریاتیک (TAP) نشان دهنده نقش فزاینده ترانزیتی گرجستان است. در آغاز پروژه بندر آناکلیا، ارزش آن ۲.۵۵ میلیارد دلار برآورد و قرار شد به عنوان اولین بندر اعماق دریا در شرق دریای سیاه، کشتی‌های کانتینری بزرگ عمدتاً از چین و آسیای مرکزی را پذیرش کند. با وجود اهمیت آن برای منافع ژئواکونومیکی گرجستان، دولت در دو مرحله برای نهایی کردن این پروژه شکست خورد که بیشتر به دلیل کمبود بودجه، بحران سیاسی عمیق و اعتراضات گسترده بود. اکنون، دولت تحولات ژئوپلیتیک را فرصتی در راستای جذب سرمایه‌گذاران خصوصی ارزیابی می‌کند.

### موضع مسکو

علاوه بر این، به دلیل تشدید تنش‌ها بین حزب حاکم «رویای گرجستان» و غرب، تفلیس اندکی به

در اوایل سال ۲۰۲۳ ایراکلی گاریباشویلی، نخست‌وزیر گرجستان، اعلام کرد که تفلیس تصمیم به از سرگیری ساخت بندر «آناکلیا» در ساحل دریای سیاه گرفته است. بنابر اظهارات او، هرچند گرجستان به دنبال سرمایه‌گذاران بین‌المللی است، اما ۵۱ درصد از مالکیت بندر را در اختیار خواهد داشت.

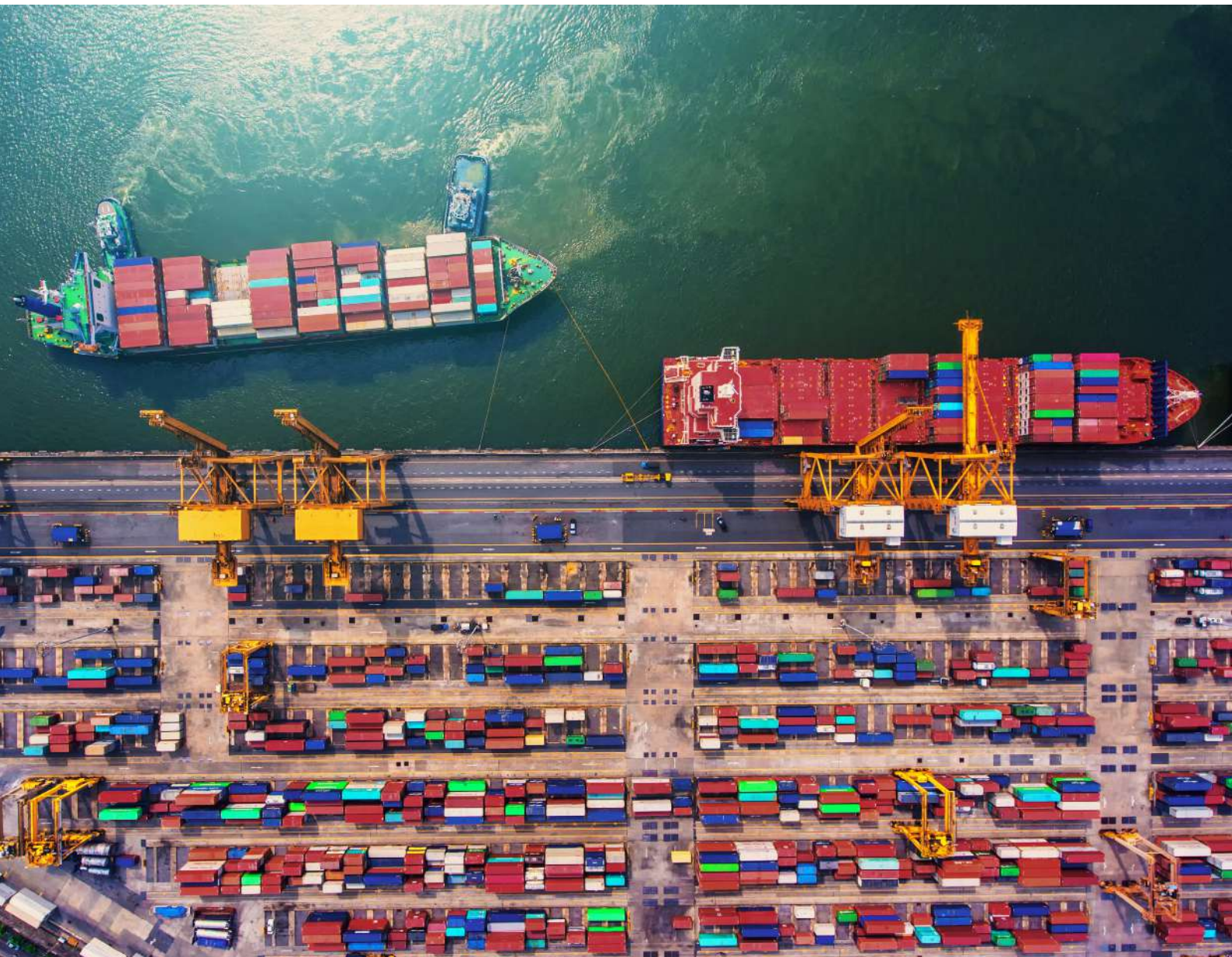
بندر دریای عمیق آناکلیا از نظر راهبردی و اقتصادی برای گرجستان و کل قفقاز جنوبی یک سرمایه بسیار مهم محسوب می‌شود. البته اهمیت این بندر پس از آغاز جنگ روسیه و اوکراین و احیای پروژه مسیر ترانزیتی کریدور میانی افزایش یافت. در همین راستا، سفرهای متوالی «ایراکلی غریباشویلی» به ازبکستان، ترکمنستان و قزاقستان در طول سال ۲۰۲۲ میلادی با هدف مذاکره در مورد این فرصت‌ها صورت گرفت.

گرجستان به عنوان تنها کشور منطقه قفقاز با دسترسی مستقیم به دریای سیاه، مایل به افزایش نقش خود برای ترانزیت تجاری است. بدون گرجستان، دسترسی اتحادیه

سودی برای مسکو ندارد، از همین روی با آن مخالفت کرده است. آناکلیا می‌تواند یک چالش جدی برای بندر نورورسیسک روسیه در دریای سیاه، به ویژه در شرایط تحریم‌های سخت غرب باشد. مخالفت مسکو از این واقعیت ناشی می‌شود که در صورت بهره‌برداری کامل بندر آناکلیا، احتمالاً توسط ناتو برای اهداف نظامی مورد استفاده قرار گیرد و تهدیدی واقعی برای امنیت ملی روسیه باشد. با توجه به فاصله گرفتن اخیر دولت حاکم گرجستان از کشورهای غربی و مامشات بیشتر با روسیه، تهدید پروژه آناکلیا از سوی روسیه به طور قابل توجهی رو به پایان است.

منبع: mana.ir

روسیه متمایل شده که مشارکت غرب در ساخت آناکلیا را تضعیف می‌کند. در همین راستا، مسکو در ۱۱ می ۲۰۲۳، ممنوعیت پروازهای مستقیم خطوط هوایی روسیه به گرجستان را لغو کرد. دولت گرجستان نیز از این اقدام استقبال کرد و ماریا کوریوشویلی، معاون وزیر اقتصاد، اعلام کرد که این تصمیم به طور قابل توجهی سفر میلیون‌ها گرجی ساکن روسیه را تسهیل خواهد کرد. البته اعتراض‌هایی در ۱۵ می و در تفلیس برگزار و تظاهرکنندگان خواستار اعمال ممنوعیت گرجستان شدند. با وجود این، بعید است که دولت گرجستان تحریم‌هایی را علیه پروازهای مستقیم روسیه اعمال کند. روسیه یک تهدید بالقوه برای این پروژه است زیرا هیچ





## حمل و نقل کانتینری در سال ۲۰۲۳ سودآور خواهد بود

براساس پیش‌بینی «مک کاون» بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۹ میلادی صنعت حمل و نقل کانتینری با درآمد ۶۸۱ میلیارد دلاری ۸.۵ میلیارد دلار ضرر انباشته را به ثبت رساند؛ در حالی که در دوران کرونا و یک سال اخیر چنین اتفاقی نیفتاده است.

«مک کاون» در ادامه یادآور شد: براساس تجزیه و تحلیل داده‌های آماری سه ماه گذشته پیش‌بینی می‌شود در طول سال ۲۰۲۳ میلادی صنعت کانتینری به بازدهی ۱۰ درصدی سود حاشیه‌ای دست خواهد یافت؛ زیرا در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ میلادی با بارگیری ۳۹ میلیون و ۹۷۵ هزار و ۹۱۳ teu فقط ۴.۳ درصد نسبت به سه ماهه چهارم سال گذشته کاهش عملیات نشان می‌دهد.

وی در پایان گفت: براساس داده‌های آماری مرکز تجارت کانتینری (CTS)، حجم کانتینرهای بارگیری شده در آمریکا در مدت سه ماهه سال ۲۰۲۳ میلادی نسبت به مدت مشابه ۱۷.۵ درصد کاهش نشان می‌دهد که این موضوع می‌تواند بر کاهش درآمد در مسیرهای منتهی به این کشور مؤثر باشد.

منبع: mana.ir

◀ برخلاف کاهش نرخ و درآمد حمل و نقل کانتینری در سه ماهه اول ۲۰۲۳ سود حاشیه‌ای صنعت حمل و نقل کانتینری در سال جاری میلادی بالاتر از ۱۰ درصد به فعالیت خود ادامه خواهد داد.

به گزارش گروه بین‌الملل مانا؛ «جان مک کاون» کارشناس حمل و نقل با اشاره به اینکه بازار حمل و نقل در سه ماهه اول سال ۲۰۲۳ میلادی حالت عادی خود را بازیافته یادآور شد: این صنعت در مدت سه ماه ابتدای سال جاری میلادی با وجود کاهش عرضه و تقاضا و پایین آمدن شاخص حمل و نقل کانتینر به درآمد خالص ۱۳ میلیارد دلاری دست یافت که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۷۷.۹ درصد پایین آمده است.

وی در ادامه گفت: در مدت سه ماه اول ۲۰۲۲ میلادی حمل و نقل کانتینری به درآمد ۵۸.۵ میلیارد دلار دست یافت که در سه ماهه اول امسال ۴۵ میلیارد دلار کاهش نشان می‌دهد.

وی معتقد است: علی‌رغم این کاهش درآمد صنعت کانتینری در سال جاری به سودآوری دست خواهد یافت و عملکرد بهتر از دوران قبل از همه‌گیری کرونا خواهد داشت.

## کاهش کانتینرهای مفقودی در سال ۲۰۲۲

عامل محافظت از محیط زیست دریایی قلمداد کرد. بر این اساس در یک دوره پانزده ساله که توسط شورای جهانی کشتیرانی مورد بررسی قرار گرفته، از سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۲۲ میلادی به صورت میانگین هر ساله ۱۵۶۶ کانتینر در دریا مفقود می‌شود. مدیرعامل WSC در این ارتباط گفت: بسته‌بندی مناسب، ایمن‌سازی کانتینرها، داشتن آمار آنلاین از کانتینرها، ایمنی کشتی‌های کانتینری و مواظبت خدمه می‌تواند به کاهش مفقود شدن کانتینرها و حفاظت از محیط زیست منجر شود.

منبع: mana.ir

◀ تعداد ۲۵۰ میلیون کانتینر به ارزش هفت تریلیون دلار در سال ۲۰۲۲ میلادی در سراسر جهان جابه‌جا شده که کمتر از یک هزارم درصد آن به عنوان کانتینرهای مفقودی به شمار می‌رود.

به گزارش container-news؛ براساس گزارش شورای جهانی کانتینر (WSC) در سال ۲۰۲۲ میلادی تعداد ۶۶۱ کانتینر در دریا مفقود شده که نسبت به سال ۲۰۲۱ میلادی کاهش نشان می‌دهد.

پایین آمدن کانتینرهای مفقودی در دریای سال ۲۰۲۲ میلادی با استقبال ذی‌نفعان صنعت حمل‌ونقل کانتینری روبه‌رو شده و از دید «جان باتلر» مدیرعامل WSC پایین آمدن میزان کانتینرهای مفقودی را می‌توان به عنوان





## آشنایی با شغل دریانوردی از زبان یک کاپیتان کشتی

دوری از خانواده است. به جز این مورد از نظر دیگر مواردی چون رفاه، حقوق و مزایا، جایگاه اجتماعی، معنویات، دنیاگردی و دیگر مسایل این شغل، شغلی خوب است.

### ◆ یک مثال از وضعیت نیروی انسانی دریانورد در سایر کشورها می‌توانید بیان کنید؟

اروپایی‌ها به خاطر این مشکل دیگر دریا نمی‌روند و دارند از جاهای دیگر نیرو می‌گیرند یا این که ژاپن دانش‌آموزان سوم راهنمایی را بورسیه کرده و حقوق می‌دهد که این‌ها بعد از این که دیپلم گرفتند به هزینه

به نظرم از یک کاپیتان شروع کنیم بهتر است، البته کاپیتانی که در مرحله تحصیل است و هنوز کاپیتان نشده است.

### ◆ شاید هم یک مقداری آن طرف‌تر، از زمانی که می‌خواست این رشته را انتخاب کند!

ببینید این رشته، رشته‌ای است که فقط علاقه می‌خواهد و در میان شغل‌هایی که توی دنیا وجود دارد شاید تنها شغلی است که فقط یک مشکل دارد. این شغل یک مشکل دارد و یک عالم خوبی! البته این مشکل خیلی بزرگ است، چون

◀ بعضی شغل‌ها خیلی جالب و متفاوت هستند، وقتی یک شغل متفاوت باشد یا آدم‌های کمی در آن حرفه مشغول باشند، خواندن و شنیدن درباره آن می‌شود جذاب! این متن گفتگو با یک کاپیتان کشتی است، کاپیتان «مرتضی‌آهنچیان». سخنان او همچنان جذاب و کاربردی است، چرا که بسیاری از واقعیت‌های دریا و دریانوردی را دربر دارد؛ واقعیت‌هایی که در هیچ دانشگاه و کتابی درباره آن نخواهید آموخت.

### ◆ از کجا شروع کنیم، از یک کاپیتان یا از یک کشتی؟

آن شرکت دریایی بروند دانشگاه علوم دریایی و برایشان درس بخوانند، تنها به این شرط که برای آن‌ها کار کنند. **یک جور نیرو پیش خرید می‌کند!**

بله، همین‌طور است.

**دروسی که در این رشته باید گذرانده شوند چگونه‌اند؟**

توی این رشته تمامی دروس به زبان انگلیسی هستند و دانشجوها قبل از شروع دروس یک ترم پیش‌نیاز را می‌گذرانند. دانشجویان کارشناسی در این رشته دو سال را به طور نظری و نیمه عملی می‌گذرانند، بعد از آن یک سال را می‌روند دریا تا تجربه کسب کنند، بعد از گذراندن این دوره یک سال باقی مانده را دوباره به دانشکده باز می‌گردند سپس فرد عنوان فرمانده سه را کسب می‌کند. فرمانده دو شدن که بعد از سه قرار دارد، غالباً به شرکت‌ها بستگی دارد که چند ماهه ارتقای نیرو می‌دهند.

**این طوری که شما گفتید بازار، با توجه به این که شرکت‌ها پایشان در میان است و وابسته به وزارت بازرگانی هستید، احساس می‌شود که خیلی وابسته به بازار است؟**

نه، وابسته به بازار نیست، وابسته به نیرو است و کمبود آن! الان من به عنوان فردی که سال‌ها کاپیتانی کرده‌ام و روی آب بوده‌ام، گاهی به این مرز می‌رسم که نیاز دارم برگردم توی خشکی، به همین دلیل نیروها می‌آیند بیرون و باید نیروی جدید جایگزین شود. به خاطر همین جابجایی و البته کمبود نیرویی که وجود دارد وضعیت این‌گونه است، نه بازار! یک نیرو برای این که بتواند فرمانده سه شود چهار سال طول می‌کشد در حالی که در یک سال پانزده تا کشتی ساخته می‌شود.

**این روی آب بودن، چقدر روی آب بودن واقعی است؟**

بینید در این شغل شش ماه شما روی آب هستید و چهارماه در خشکی. چهار ماهی را که در خشکی می‌گذرانید کاملاً در اختیار خودتان است، از طرف دیگر آن شش ماهی را هم که در آب می‌گذرانید، حداقل سه ماه و نیم تا چهار ماه را در بنادر هستید و کنار سواحل. سواحلی که در حالت عادی شاید نشود به دلایل مختلفی که وجود دارد، آن‌ها را دید و آشنایی با مردم و فرهنگ‌های گوناگونی در نقاط مختلف دنیا که به سادگی، در یک سفر تفریحی دست نمی‌دهد. به قولی هم فال است و هم تماشا!

**این توضیحات قبول، اما با توجه به این که تحصیل در این رشته باید از طریق موسسات غیر دولتی انجام شود، هزینه بالایی در بر دارد؟**

درست است که تحصیل این رشته هزینه در بر دارد، اما مگر غیر از این است که شما برای تحصیل در هر رشته‌ای باید هزینه پرداخت کنید با قید این بند که بعد از تحصیل بی‌شک بازار کار مناسبی پیدا نخواهید کرد! در این رشته دانشجویان می‌توانند یقین داشته باشند که بعد از تحصیل شرایط کاری کاملاً فراهم است.

**خودتان هم جذب همین فضای فراهم و درآمد عالی شدید که به سمت این شغل آمدید؟**

من سال ۶۴ که دیپلم گرفتم، اعزام به خارج قبول شدم. آن سال‌ها حتی رفتن به ترکیه هم بسیار سخت بود و مشکل. توی این موقعیت زمانی من اعزام به خارج از طرف کشتی‌رانی جمهوری اسلامی قبول شدم در کشور بلژیک، یکی از کشورهای اروپا، این برای من بهترین جاذبه بود و البته الان هم خوشحالم

که انتخابش کرده‌ام چون آدم را از زندگی تکراری دور می‌کند و شغلی متفاوت است.

**اگر بخواهید الان بعد از چیزی حدود ۳۴ سال آشنایی و رفاقت با دریا آن را تعریف کنید، چه می‌گویید؟**

مظهر زیبایی و پاکی توی این سفرها اقیانوس هم داشته‌اید؟

بله، همه سفرها اقیانوس دارند و من چیزی حدود ۶۵ درصد از کشورهای که بندر دارند را رفته‌ام. از این ماجراهای ترسناک و خطرناک هم در خاطرتان از سال‌های گذشته دارید؟

به آن شکل که شما می‌خواهید یا در فیلم‌ها دیده‌اید نه! چون در سال‌های اخیر درصد خطاها به شدت پایین آمده است و بازرسان بین‌المللی همه چیز را چک می‌کنند.

**یعنی این قدر همه چیز آرام است؟**

بله، چیزهایی که در فیلم‌ها نشان می‌دهند، جلوه‌های ویژه است نه واقعیت! که همین بزرگ‌نمایی‌ها باعث شده‌است که خیلی‌ها از این حرفه دوری کنند.

**یعنی حتی دیگر بادبان‌ها هم دچار بادزدگی نمی‌شوند؟**

نه، دیگر بادبانی وجود ندارد که دچار مشکل شود؛ وضعیت الان خیلی استاندارد است و هیچ مشکلی وجود ندارد جز تصادف وسط اقیانوس و آتش‌سوزی. آن زمان کریستوف کلمب بود که کشتی‌ها دچار طوفان‌های سخت و امواج و دیگر خطرات می‌شدند.

**توی یک کشتی چه آدم‌هایی یا چه نقش‌هایی وجود دارند؟**

نفر اول در یک کشتی کاپیتان کشتی است که تمامی مسئولیت‌های کشتی بر دوش اوست و تمام کشتی در اختیار اوست. بعد فرمانده یک قرار

نکرده است کاری انجام دهد و اگر برنامه‌ای یا صحبتی بوده است جسته و گریخته بوده است. به نظر من یک وظیفه انسانی است که این شغل و شغل‌هایی از این دست شناسانده شوند. ما در ایران نیروی طالب کار زیاد داریم که اطلاعات، شناخت و آگاهی برای انتخاب ندارند.

منبع: روزنامه خراسان

## به اهمیت و جایگاهی که این صنعت یا شغل دارد، به آن توجه نمی‌شود؟

یک بازار کار خوب با یک درآمد خوب این‌جا وجود دارد که خیلی‌ها از جمله فیلیپینی‌ها، پاکستانی‌ها و دیگر کشورهای که نیروی کار فراوان دارند، از آن استفاده می‌کنند و دولتشان برای شناساندن این شغل فعالیت می‌کند ولی متأسفانه در ایران کسی سعی

دارد که در صورتی که کاپیتان دچار مشکلی شود کشتی در اختیار اوست، بعد از فرمانده یک، فرمانده دو و سه به ترتیب قرار دارند، موتورخانه مسئولی جدا دارد، یک سر مهندس در قسمت موتورخانه داریم که مسئولیت تمامی تجهیزات را بر دوش دارد و مشاور فنی کاپیتان هم هست، پس از او به ترتیب مهندس دو، سه و چهار قرار دارند. در این قسمت یک مهندس الکترونیک داریم و یک مهندس مخابرات. در قسمت ملوانی هم هفت یا هشت نفر ملوان داریم که در قسمت عرشه فعالیت می‌کنند. آشپز و دیگر نیروهای خدماتی هم وجود دارند. برای کاپیتان توی کشتی چه تعریفی دارید؟

امید همه بعد از خدا.

کسی هم هست توی کشتی که دوست داشته باشد سر به تن این امید نباشد؟

شاید! ولی از آن‌جایی که کاپیتان در کشتی باید مدیریت کند، اگر کسی نخواهد یا نتواند کارش را درست انجام دهد، به خاطر بررسی‌هایی که وجود دارد ممکن است از کاپیتان راضی نباشد.

## ◆ کشتی‌هایی که کاپیتانی‌شان را بر عهده داشتید، غالباً باربری بودند؟

بله، فقط سال ۷۷-۷۸ بود که من کاپیتانی کشتی مسافربری میرزا کوچک‌خان را بر عهده داشتم در دریای خزر. که البته به خاطر نداشتن توجه اقتصادی همان سال کشتی را فروختند.

چرا؟

از سفرهای دریایی به خاطر هزینه‌های وقتی و مالی که دارد در ایران چندان استقبال نمی‌شود.

## ◆ این عدم استقبال در آموزش هم دیده می‌شود، چرا با توجه





گفتگو با سرکار خانم لیدا حفاری،  
مدیرعامل شرکت برو بحر ایران

## فعالان صنعت حمل و نقل دریایی و سازمان‌های مسؤل نیازمند زبان مشترک هستند

دریایی شدم. در رشته مدیریت و مترجمی زبان انگلیسی تحصیل کرده‌ام. کاملاً اتفاقی زمانی که ۱۸ ساله بودم خواستم کاری

را شروع کنم و به یک شرکت حمل و نقل دریایی معرفی شدم و از همان روز شروع کردم تا اینکه امروز به عنوان مدیرعامل یک شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی با بیش از ۳۰ سال سابقه در این جایگاه قرار گرفته‌ام.

### ♦ به نظر شما مهم‌ترین مزیت حمل و نقل دریایی چیست؟

۹۰ درصد کالاهای جهان با استفاده از حمل و نقل دریایی جابجا می‌شوند و ایمنی بالایی نسبت به سایر وجوه حمل و نقل دارد و ارزانتر است. همچنین می‌توان در حجم بالایی کالا جابجا نمود. درحالی که با هواپیما کالای محدودی را می‌توان حمل کرد. با در نظر گرفتن کشتی‌های با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU و کشتی‌های بالای ۲۰۰۰۰ TEU می‌توان تصور کرد که چه حجم عظیمی از کالاها می‌تواند جابجا شود و بسیار ایمن درحالی‌که روی آب شناور هست، به مقصد برسد.

به خاطر همین، حمل و نقل دریایی از طریق: دریاها، اقیانوس‌ها، دریاچه

♦ در سال ۱۳۷۲، شرکت برو و بحر ایران تأسیس شد و در سال ۱۳۷۴ مجوز فعالیت خود را از سازمان بنادر و دریانوردی دریافت کرد. از آن زمان به بعد، شرکت فعالیت خود را در زمینه نمایندگی کشتیرانی انجام می‌دهد. به گزارش سی نیوز در سال ۱۳۸۱، شرکت برو و بحر ایران موفق شد مجوز فعالیت در حمل و نقل بین‌المللی کالا را از سازمان راهداری و پایانه‌های کشوری دریافت نماید. در ادامه، در سال ۱۳۸۳ شرکت برو و بحر ایران موفق شد نمایندگی انحصاری شرکت کشتیرانی وان های (Wan Hai)، که یکی از دوازده شرکت کشتیرانی بزرگ جهان است را در بنادر ایران به دست آورد.

این شرکت از گذشته تاکنون، همواره نقش مهمی در صنعت حمل و نقل دریایی کشور و تجارت ملی ایفا کرده و سهم قابل توجهی را به عهده داشته است.

برآن شدیم تا گفتگو صمیمانه‌ای با سرکار خانم لیدا حفاری، مدیرعامل شرکت برو بحر ایران و از شرکت‌های عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران داشته باشیم که در ادامه مرور می‌کنیم.

### ♦ لطفاً مختصری از خودتان بگویید و اینکه از کجا به عرصه حمل و نقل دریایی وارد شدید؟

باسلام. اینجانب لیدا حفاری، از سال ۱۳۷۱ وارد صنعت حمل و نقل

ها، کانال‌ها و رودخانه‌ها بسیار حمل و نقل جذابی در دنیا است و همه در حال آمدن به این سمت هستند؛ با توجه به اینکه حمل و نقل هوایی، زمینی و ریلی هم عقب مانده‌اند.

### ♦ در حال حاضر وضعیت کشورمان در حمل و نقل دریایی چگونه است؟

حمل و نقل دریایی ما کاملاً پیشرفته است. تنها مشکلی که داریم تا قبل از تحریم‌های ظالمانه اتفاقات بسیار خوبی در حمل و نقل دریایی افتاد و سازمان بنادر، گمرک و دولت همگی با شرکت‌های کشتیرانی همراه و هم‌گام بودند. به جرات می‌توان بگویم ۲۰ شرکت بزرگ کشتیرانی دنیا در ایران سرویس می‌دادند ولی بعد از سال ۲۰۱۷ متأسفانه با تحریم‌های آمریکا، اقتصاد ما دچار مشکل شده است؛ چون به نظر من اقتصاد همین حمل و نقل است، اول باید کالا وارد بشود که روند تولید بعداً انجام شود و سپس وارد بازار شود و به دست مصرف‌کننده برسد.

یعنی از مهم‌ترین بخش هزینه کالایی که ما در خانه استفاده می‌کنیم، هزینه



کممک کنند. چون ما با وجود تمام مشکلات، ایستادگی کرده ایم و مشغول کار هستیم و باید بتوانیم در کنار هم کار کنیم، نه علیه هم. این یک کار تخصصی است. ما می خواهیم این تخصص در تمام ارگان ها شناخته بشود که وقتی در حال گفتگو هستیم، یک زبان مشترک داشته باشیم و از اینکه به عنوان یک متخصص (در مقابل سازمان ها و ارگان های مسئول) صحبت می کنم، ارگان مسئول متوجه مفهوم و معنای آن بشود و در نتیجه پاسخ درستی دریافت کنم.

ایران ما در شاهراه تجارت دریایی قرار دارد که پل ارتباطی بین شرق و غرب و در بهترین نقطه خاورمیانه پرآشوب است که اگر شکوفا شود، اقتصاد وابسته به نفت نخواهد بود.

منبع: رادیو تهران  
تنظیم: بایندر

استقامت هرچه بیشتر راه را هموار می کنیم و در حال حاضر هم حمل و نقل، راه خودش را همچنان که از راه هوایی، جاده و ریل ادامه می دهد، از طریق دریا هم طی می کند. تمام تلاش ما این است که کشور ما باید روی پای خودش بایستد.

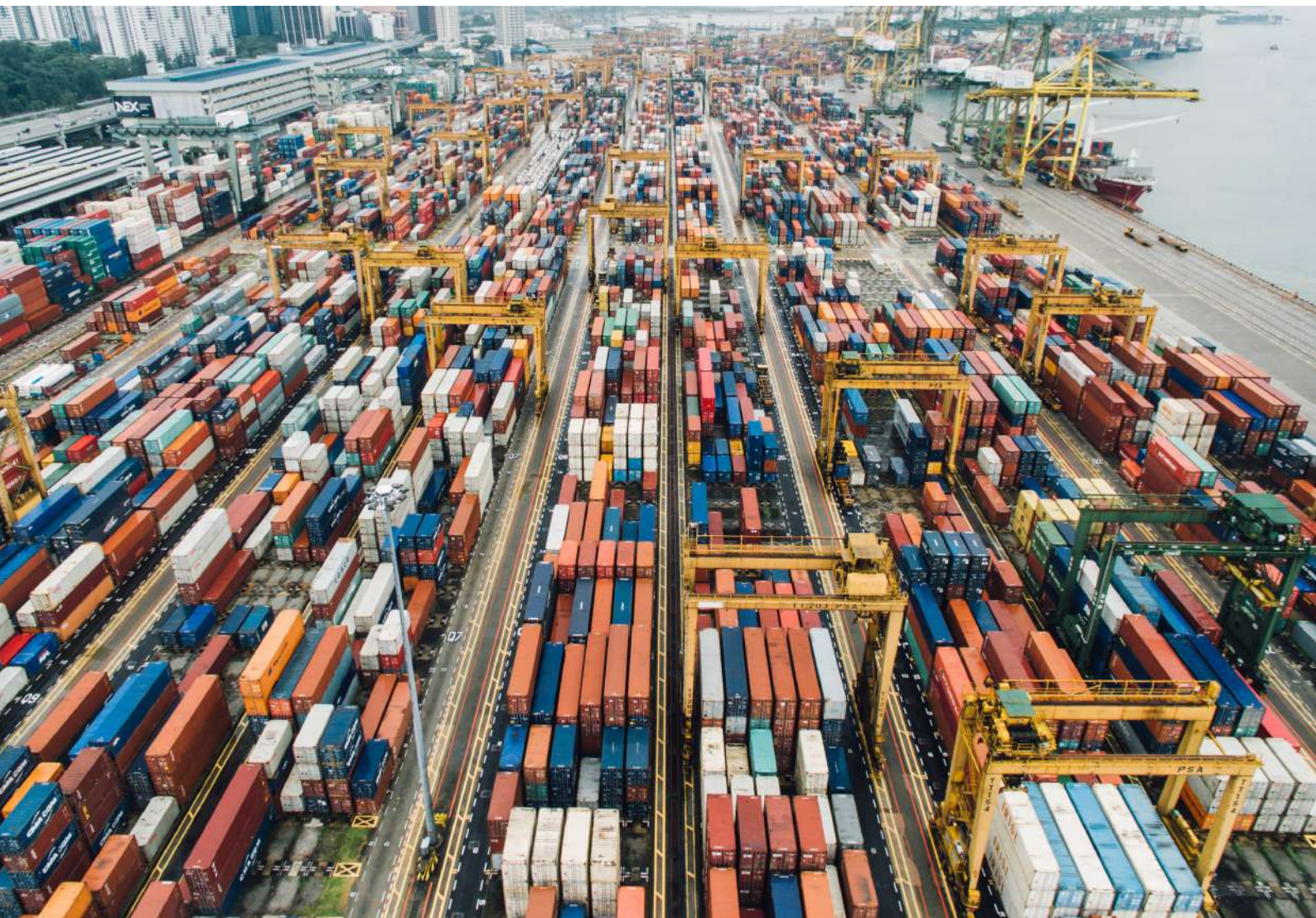
درباره سختی های کار خود بگویید و چنانچه توصیه و درخواستی از مسئولین دارید و فکر می کنید که به پیشرفت عرصه حمل و نقل دریایی در کشور ما کمک می کند، لطفا بیان نمایید.

ما در حمل و نقل دریایی که صنعت پیشرویی در دنیاست، مشکلات خیلی زیادی در ایران داریم. وقتی ما تحریم های ظالمانه قدرت های جهانی را داریم، دیگر انتظار نداریم خود تحریمی بشویم! از سازمان های بزرگ داخلی مثل گمرک، سازمان بنادر، اداره مالیات تامین اجتماعی انتظار داریم که ما را درک کرده و

حمل و نقل آن است. حمل و نقل هرچقدر که گران تر باشد، بر افزایش قیمت آن کالا هم تاثیر مستقیم می گذارد.

**◆ قطعاً توانمندی هایی از شما هست که می تواند برای کشور ما امتیاز مثبتی باشد و باعث شود با وجود همه تحریم هایی که علیه ایران وجود دارد، بتوانیم با پیروزی از این میدان خارج شویم و با توانمندی هایی که داریم بتوانیم شرایط را به سود خودمان رقم بزنیم. درست است؟**

بله قطعاً. ما الآن در برابر این شرایط سخت ایستاده ایم، پایداری کرده و راهی پیدا کرده ایم. تمام تلاش ما به عنوان یک ایرانی این است که باید بایستیم و مملکت خودمان را بسازیم. دشمنان ما هرچقدر که بخواهند سنگ اندازی کنند، ما با





## مروری بر پروژه کریدور حمل و نقل ۱۷ میلیارد دلاری عراق

تحریریه بایندر  
مقدمه

◀ دولت عراق اخیراً پروژه ای بزرگ را برای اتصال زمینی آسیا به اروپا آغاز کرده است. این پروژه که از جنوب عراق آغاز می شود و تا مرز ترکیه ادامه دارد، برای افزایش تجارت و تبادلات اقتصادی بین این مناطق طراحی شده است. با اتمام این پروژه، ترابری کالا و مسافران در این مسیر بهبود می یابد و عراق به عنوان یک مرکز تجاری و لجستیکی در منطقه شناخته می شود.

عراق به منظور اتصال اروپا به آسیا، یک پروژه کریدور حمل و نقلی با هدف ایجاد اتصال زمینی بین این دو منطقه، با هزینه ای بالغ بر ۱۷ میلیارد دلار را راه اندازی کرده است. این پروژه که بزرگترین پروژه حمل و نقل در تاریخ عراق است، در جهتی که به سمت مرز ترکیه امتداد دارد، پیش می رود.

اهداف اصلی این پروژه شامل تسهیل تجارت و تبادلات اقتصادی بین مناطق آسیا و اروپا، افزایش جذابیت عراق به عنوان مرکز تجاری و لجستیکی در منطقه، ایجاد فرصت های شغلی، بهبود زیرساخت های حمل و نقل و ارتقای سطح خدمات و امکانات حمل و نقل در عراق می باشد.

این پروژه کریدور حمل و نقل، شامل احداث جاده ها، راه های آهن، بنادر و تسهیلات دیگر در طول مسیر خواهد بود و به کشورهای

اروپایی و آسیایی امکان می دهد تا از این مسیر مستقیم برای حمل و نقل کالاها و مسافران خود استفاده کنند. با اتمام این پروژه، ارتباطات اقتصادی بین دو قاره بزرگ آسیا و اروپا بهبود یافته و عراق به عنوان محور اصلی در این راهبرد جهانی شناخته خواهد شد.

**پروژه ۱۷ میلیاردی کریدور حمل و نقل عراق، جایگزینی برای کانال سوئز**

مسیر حمل و نقلی که توسط دولت عراق در نظر گرفته شده است، شامل اتصال جاده ای و ریلی از فاو (در جنوب عراق و نزدیکی خلیج فارس) به ترکیه می باشد. این پروژه عراق را به یک مرکز ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا تبدیل می کند. با ایجاد این مسیر حمل و نقل، عراق قصد دارد راهی جایگزین برای کانال سوئز فراهم کند.

با توجه به مسائل امنیتی و سیاسی

## تمایل عراق برای احیای طرح اتصال بغداد به برلین

به گفته فرمانفرمان الفرطوسی، پیشرفت کار ساخت بندر فاو و تمایل عراق برای احیای طرح اتصال بغداد به برلین نشان می‌دهد که دولت عراق به توسعه و بهبود ارتباطات بین المللی خود اهمیت می‌دهد.

احیای طرح اتصال بغداد به برلین، که به معنای اتصال عراق به دیگر کشورها و قاره‌ها است، می‌تواند تأثیر قابل توجهی در تجارت، گردشگری، و تبادلات فرهنگی و اجتماعی عراق داشته باشد. این طرح احتمالاً بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل را شامل خواهد شد، از جمله توسعه راه‌ها، خطوط راه‌آهن، بنادر و ارتباطات جوی و ارتباطات الکترونیکی.

همچنین، تکمیل بندر فاو نیز نشان دهنده تلاش عراق برای توسعه بخش بنادر و حمل و نقل در خلیج فارس است. بندر فاو به عنوان یک بندر بزرگ در جنوب عراق، می‌تواند نقش مهمی در تسهیل حمل و نقل بین المللی و تجارت بین عراق و سایر کشورها داشته باشد.

بنا بر اظهارات مدیرعامل شرکت بنادر عراق، به نظر می‌رسد که انتقال حجاج از عراق به مکه در عربستان سعودی بخشی از اهداف پروژه ۱۷ میلیارد دلاری است که دولت عراق آن را در دستور کار قرار داده است.

آن گونه که مشخص است پروژه حمل و نقل و اتصال زمینی عراق به ترکیه، که در مورد آن صحبت شده است، دارای اهداف چندگانه است. علاوه بر توسعه حمل و نقل کالا و مسافران، انتقال حجاج از عراق به مکه نیز در برنامه‌ها و اهداف این پروژه جای دارد.

می‌توان گفت که این پروژه به عراق امکان می‌دهد تا نقش بزرگتری در حج و زیارت دینی داشته باشد و حجاج را به مقصد نهایی

و کارآیی بیشتر حمل کند. از طریق این خط ریلی، عراق قادر خواهد بود مناطق مختلف کشور را به یک شبکه حمل و نقل ریلی متصل کند، که این امر می‌تواند به توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور کمک کند. اتصال مناطق عراق به این خط ریلی، می‌تواند فرصت‌های اشتغال، توسعه مناطق روستایی، جذب سرمایه‌گذاری و تسهیل دسترسی به خدمات و منابع را بهبود بخشد.

ایجاد این خط ریلی با سرعت بالا نشان می‌دهد که عراق به منظور ایجاد یک سیستم حمل و نقل پیشرفته، با استفاده از فناوری‌های راهبردی، تمرکز خواهد کرد. این پروژه می‌تواند به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی عراق کمک کند و کشور را به یک مرکز حمل و نقل ریلی در منطقه تبدیل نماید.

در حال حاضر شبکه ریلی عراق به علت قدمت و محدودیت‌های فنی، بسیار محدود است. شبکه ریلی عراق عمدتاً برای حمل و نقل نفت و محصولات نفتی استفاده می‌شود و تعداد واگن‌ها و قطارهای مسافری بسیار محدود است. همچنین، حرکت قطارها نیز معمولاً محدود به یک رام در روز و یک رام در شب بین بغداد و بصره است.

این محدودیت‌ها و قدمت شبکه ریلی عراق نشان دهنده نیاز به بهبود و توسعه آن است. ایجاد پروژه‌هایی مانند خط ریلی با سرعت بالا که قبلاً اشاره شد، می‌تواند شبکه ریلی عراق را بهبود بخشد و امکان حمل و نقل مسافران و کالاها را به صورت گسترده‌تر و بهتر فراهم کند. با بهبود شبکه ریلی، عراق قادر خواهد بود به طور جامع‌تر از این زیرساخت حمل و نقل استراتژیک استفاده کند و بتواند نیازهای اقتصادی و اجتماعی خود را تامین کند.

در منطقه کانال سوئز، استفاده از مسیر جاده‌ای و ریلی عراق برای حمل و نقل کالاها و مسافران بین آسیا و اروپا جایگزینی مناسب است. این تحول در عراق، به دولت آن کمک می‌کند تا به عنوان یک مرکز ترانزیت استراتژیک در مسیرهای حمل و نقل بین قاره‌های آسیا و اروپا شناخته شود.

به گفته فرمانفرمان الفرطوسی، مدیرعامل شرکت بنادر عراق، توسعه یک مسیر جاده‌ای برای حمل و نقل کالا و مسافران، به علاوه ارتباطی مستقیم با تجارت و حمل و نقل اثرات بسیار گسترده‌تری بر عراق خواهد داشت. او معتقد است که این راه، دروازه‌ای برای توسعه بخش‌های مختلف عراق خواهد بود.

توسعه مسیر جاده‌ای نه تنها بهبود حمل و نقل کالاها و مسافران را به ارمغان می‌آورد، بلکه می‌تواند منجر به ایجاد فرصت‌های اشتغال و توسعه اقتصادی در نواحی مختلف عراق شود. این مسیر می‌تواند فرصت‌های تجاری، گردشگری، و سرمایه‌گذاری را در مناطق اطراف ایجاد کند و اقتصاد کشور را تقویت کند.

گفته‌های مدیرعامل شرکت بنادر عراق نشان می‌دهد که دولت عراق با توسعه مسیر جاده‌ای و ایجاد اتصال زمینی بین آسیا و اروپا، به منظور تحقق توسعه اقتصادی و اجتماعی گسترده‌تر، اقدامی استراتژیک را در نظر گرفته است. **طرح ایجاد خط ریلی با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در کریدور حمل و نقل عراق**

طرح ایجاد یک خط ریلی با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت و اتصال مناطق مختلف عراق به این خط ریلی، نشان می‌دهد که دولت عراق نیازمند ایجاد یک زیرساخت حمل و نقل ریلی پیشرفته و مدرن است. این خط ریلی قادر خواهد بود مسافران و کالاها را با سرعت بالا

و تبادلات اقتصادی بین منطقه آسیا و اروپا است. این طرح شامل استفاده از راه‌آهن و بزرگراه‌ها در عراق است و هدف آن توسعه و بهبود زیرساخت‌های حمل و نقل در این منطقه است.

نخست وزیر عراق در اظهارات خود اشاره کرده است که یکی از محورهای پروژه "مسیر توسعه"، توسعه بندر بزرگ فاو در بصره است. علاوه بر این، وی به ایجاد یک "شهر صنعتی هوشمند" در نزدیکی این بندر اشاره کرده است.

بنابراین توسعه بندر بزرگ فاو اهمیت بزرگی در حمل و نقل بین المللی دارد و افزایش ظرفیت و بهبود زیرساخت‌های آن می‌تواند جریان کالا و تجارت را بهبود بخشد. ایجاد یک شهر صنعتی هوشمند در نزدیکی این بندر نیز به منظور جذب سرمایه‌گذاری، تسهیلات صنعتی پیشرفته، ایجاد فرصت‌های شغلی و توسعه صنایع مختلف برنامه‌ریزی شده است.

وی در ادامه بیان کرده است که پروژه برنامه‌ریزی شده، شامل ساخت حدود ۱۲۰۰ کیلومتر راه آهن و بزرگراه است. سودانی با اشاره به این پروژه، آن را یک "راه نجات اقتصادی" و "فرصتی امیدوارکننده" برای همگرایی منافع، تاریخ و فرهنگ‌ها بین کشورها توصیف کرده است. وی معتقد است که این پروژه می‌تواند کشورها را به منابعی برای صنایع و کالاهای مدرن تبدیل کند. وی به نحوه تامین مالی این پروژه اشاره نکرد اما خاطرنشان کرد که عراق به شدت بر همکاری با کشورهای برادر و دوست متکی خواهد بود.

این اظهارات نشان می‌دهد که عراق در تامین مالی پروژه حمل و نقل منطقه‌ای خود از همکاری با کشورهای دیگر حمایت می‌کند. احتمالاً عراق در نظر دارد از منابع



مورد بحث قرار دادند. این نشست می‌تواند نقش مهمی در تسهیل همکاری‌های بین‌المللی و تحقق اهداف پروژه داشته باشد.

محمد شیاع السودانی، نخست وزیر عراق، از اطلاعاتی درباره پروژه برنامه‌ریزی شده با نام "مسیر توسعه" پرده برداشت. بر این اساس، این پروژه قصد دارد حمل و نقل کالا از خلیج فارس به اروپا را از طریق بندر بزرگ فاو در بصره، در جنوب عراق تسهیل کند. برای این منظور، یک شبکه از راه‌آهن و بزرگراه‌ها در این منطقه ایجاد خواهد شد که به ترکیه وصل می‌شود و سپس از طریق آن به اروپا متصل خواهد شد. **محورهای پروژه "مسیر توسعه" عراق**

با اجرای این پروژه، عراق به تدریج یک زیرساخت حمل و نقل قوی را برای اتصال زمینی مناطق آسیا به اروپا ایجاد خواهد کرد. هدف از این پروژه، تسهیل و روان‌سازی جریان کالا و افزایش تجارت بین دو منطقه است. همچنین، این طرح قابلیت ایجاد فرصت‌های اقتصادی جدید و رشد اقتصادی را به همراه خواهد داشت. هدف اصلی این پروژه، افزایش جریان حمل و نقل کالا از خلیج فارس به سمت اروپا و تسهیل تجارت

خود، یعنی مکه، با سرعت و کارایی بیشتری انتقال دهد. این اقدام می‌تواند باعث بهبود خدمات حج و زیارت در عراق شود و ارتباطات عراق با عربستان سعودی را تقویت کند. نخست وزیر عراق، نیز اخیراً از برنامه‌ریزی پروژه حمل و نقل منطقه‌ای با ارزش ۱۷ میلیارد دلار که هدف آن تسهیل جریان کالا از آسیا به اروپا است، خبر داد. اعلام این خبر نشان می‌دهد که دولت عراق به عنوان یکی از اهداف اصلی خود، برنامه‌های قابل توجهی برای توسعه حمل و نقل و اتصال زمینی از آسیا به اروپا را دنبال می‌کند و بیانگر جدیت خود در توسعه حمل و نقل و بهبود ارتباطات منطقه‌ای است.

در یک کنفرانس یک روزه در بغداد، اعلامیه مذکور توسط نخست وزیر عراق ارائه شد. در این کنفرانس، وزرای حمل و نقل و نمایندگان از عراق، کشورهای خلیج فارس، ترکیه، ایران، سوریه و اردن شرکت کردند. این نشست کنفرانسی فرصتی بود که وزرای حمل و نقل و نمایندگان کشورهای مختلف با هم دیدگاه‌ها و برنامه‌های خود را درباره پروژه حمل و نقل منطقه‌ای مورد بحث و بررسی قرار داده و راهکارهای مشترک را برای اجرای موفقیت‌آمیز این پروژه

به مکه است. این اقدام بخشی از تلاش‌های دولت عراق برای تسهیل و رفاه حجاج عراقی و بهبود خدمات حج و زیارت است.

درباره تأثیر این کریدور بر روی مسیرهای ترانزیتی ایران، این موضوع می‌تواند تحولاتی را در رقابت و استراتژی‌های تجاری منطقه ایجاد کند. همچنین، ایران نیز به عنوان یکی از کشورهایی که در منطقه واقع شده است، می‌تواند از فرصت‌ها و مزایای ایجاد شده توسط این کریدور بهره‌برداری کند و به تجارت منطقه کمک کند.

این مسیر حمل و نقلی به صورت جاده ای و ریلی از فاو به ترکیه کشیده شود و این کشور به یک مرکز ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا تبدیل شود. عراق در واقع می‌خواهد با این اقدام یک راه جایگزین برای کانال سوئز ایجاد کند.

**توضیح:** این یادداشت، برداشتی آزاد از پروژه کریدور حمل و نقل ۱۷ میلیارد دلاری عراق به نام "مسیر توسعه" است که پس از بررسی و تحقیق در اخبار مربوطه، بصورت مستقل نگارش شده است.

می‌دهد. همچنین، طرح اتصال بغداد به برلین، که یکی از اهداف این پروژه است، امکان اتصال عراق به دیگر کشورها را فراهم می‌کند و امکان تسهیل تجارت، گردشگری و تبادلات فرهنگی و اجتماعی را بهبود می‌بخشد.

استفاده از این کریدور ترانزیتی می‌تواند منجر به افزایش تجارت و ترانزیت کالاها و خدمات در منطقه شود. این پروژه نه تنها به عراق امکان می‌دهد تا به عنوان یک مرکز تجاری و ترانزیتی مهم در منطقه شناخته شود، بلکه همچنین می‌تواند برای سایر کشورهای منطقه و بین‌المللی نیز فرصت‌های تجاری جدید ایجاد کند.

همان‌گونه که اشاره شد انتقال حجاج از عراق به مکه در عربستان سعودی نیز بخشی از اهداف پروژه بزرگ ۱۷ میلیارد دلاری است که دولت عراق آن را به اجرا درآورده است. این پروژه علاوه بر توسعه حمل و نقل مسافر و کالا، تمرکز خاصی بر امور حج و زیارت دارد و هدف آن ایجاد تسهیلات مناسب برای انتقال راحت و امن حجاج از عراق

مالی و سرمایه‌گذاری همکاران بین‌المللی و همچنین بهره‌برداری از ظرفیت‌های داخلی برای تأمین هزینه‌های این پروژه استفاده کند. کریدور ترانزیتی شمال جنوب عراق که در روزهای اخیر قراردادهای آن رسماً امضا و از آن رونمایی شد، یکی از تمهیدات عراقی‌ها برای تبدیل شدن به مسیر اصلی تجارت منطقه است؛ فارغ از این که این کریدور، مسیرهای ایران را کم‌رنگ تر از قبل کند.

برنامه ریزی شده است که این مسیر حمل و نقل، با استفاده از جاده‌ها و خطوط ریلی از بندر فاو در جنوب عراق تا ترکیه ایجاد شود و اینکه عراق تبدیل به یک مرکز ترانزیت برای کالاها بین آسیا و اروپا شود. هدف اصلی عراق در این پروژه ایجاد یک جایگزین برای مسیر کانال سوئز است که در حال حاضر یکی از مهمترین مسیرهای حمل و نقل بین قاره‌ها است. این اقدام به عنوان یک راه جایگزین سریعتر و ارزان‌تر برای حمل و نقل کالاها در منطقه قرار خواهد گرفت.

## نتیجه‌گیری

عراق اخیراً یک پروژه با ارزش ۱۷ میلیارد دلار را رونمایی کرده است که هدف آن اتصال زمینی آسیا به اروپا است. این پروژه به عنوان یک طرح حمل و نقل بزرگ، با ایجاد یک خط ریلی و جاده‌ای از عراق به ترکیه، مناطق مختلف این کشور را به یک مرکز ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا متصل می‌کند. علاوه بر حمل و نقل کالا، این پروژه امکان حمل و نقل مسافران را نیز با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت فراهم می‌کند.

رونمایی از این پروژه نشان می‌دهد که عراق جدید خود را در توسعه حمل و نقل و بهبود ارتباطات بین‌المللی نشان





## نقش موسسات کاریابی تخصصی دریایی در هدایت شغلی دریانوردان جویای کار

گواهینامه شایستگی دریانوردی دارد، با این وصف، هدایت شغلی افراد جویای کار به نحو صحیح، به یکی از دغدغه‌های صنعت دریانوردی تبدیل شده است.

از طرف دیگر، قانون کار جمهوری اسلامی ایران و مقاله‌نامه کار دریایی MLC، هر دو به موضوع کاریابی‌ها به‌ویژه کاریابی‌های تخصصی دریایی پرداخته تا هدایت شغلی متقاضیان اشتغال در کشتی‌ها را به سمت صحیح هدایت و مسیر ورود به بازار

شغل روی کشتی اقدام می‌کنند، موضوع شناسایی منابع انسانی دریانورد با پتانسیل کار مناسب یکی از پرچالش‌ترین و بزرگ‌ترین دغدغه مالکان شناورها و شرکت‌های کشتیرانی تبدیل شده است. در این مقاله سعی شده تا به موضوع هدایت شغلی دریانوردان جویای کار از طریق معرفی مراکز کاریابی تخصصی دریایی و قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی پرداخته شود. طبق آمارهای موجود ایران حدود ۱۲۷۰۰۰ دریانورد دارای

زهرا سندالی (کارشناس معاهدات بین‌المللی دریایی)

◀ شغل دریانوردی یک شغل خاص، با ویژگی‌های منحصربه‌فرد است؛ تا آنجا که امروزه استخدام نیروی کار دریانورد به موضوع حائز اهمیت در صنعت حمل‌ونقل دریایی تبدیل شده و نقش و تاثیر موسسات کاریابی دریایی را دوچندان کرده است، بنابراین با توجه به اینکه در حال حاضر دریانوردان از شیوه‌های مختلفی به‌منظور یافتن

و تسهیل در جذب دریانوردان ماهر و باکیفیت انجام می‌گیرد. بدین ترتیب، وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، در راستای آیین‌نامه تفکیک وظایف ناشی از الحاق به مقاوله‌نامه کار دریایی، اقدام به تصویب دستورالعمل نحوه صدور مجوز و فعالیت کاری‌های تخصصی دریایی کرده که این دستورالعمل با هدف ضابطه‌مند کردن و ایجاد وحدت رویه در خصوص کاریابی دریانوردان تنظیم شده است.

بر اساس آمار ارائه شده در پورتال رسمی وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی در حال حاضر ۱۹ مرکز کاریابی تخصصی دریایی مجاز وجود دارد که توزیع آنها را در جدول ذیل ارائه شده است.

تعداد استان‌های ساحلی، تعداد بنادر هر استان، سطح توسعه‌یافتگی هر بندر، میزان فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی، تعداد شناورهای تحت پرچم، تعداد شرکت‌های کشتیرانی از جمله عواملی هستند که وجود و یا فقدان وجود این موسسات را در یک استان توجیه می‌کند.

تهیه فهرست روزآمد از تمامی دریانوردان مشغول به کار شده، بررسی عدم مغایرت قرارداد کار فی‌مابین دریانورد و مالک کشتی با مقاوله‌نامه کار دریایی و قوانین و مقررات ملی و حفظ سوابق کامل و دقیق دریانوردان (گواهینامه‌های تایید صلاحیت دریانوردان، سوابق کاری، اطلاعات شخصی مرتبط با کار، اطلاعات پزشکی مرتبط با کار) بخشی از وظایف این کاریابی‌ها است. این موسسات موظف هستند صرفاً به تامین دریانورد برای آن دسته از مالکین کشتی اقدام نماید که شرایط کار و زندگی را منطبق با مقاوله‌نامه کار دریایی و سایر

شده و انتظار می‌رود که دریانوردان براساس شرایط مقرر ۱،۴ مقاوله‌نامه کار دریایی، به نظام کاریابی و استخدام کارآمد و منظم دسترسی داشته باشند.

طبق مقرر ۱،۴ تمامی دریانوردان باید به نظام کارآمد، مناسب و پاسخگو برای یافتن کار روی کشتی، بدون داشتن هیچ‌گونه هزینه‌ای، دسترسی داشته باشند و خدمات استخدام و کاریابی که در داخل قلمرو یک عضو انجام می‌شود، باید طبق استانداردهای ارائه شده در مجموعه قوانین باشد.

موسسات استخدام و کاریابی دریایی می‌بایست خدمات کاریابی را به نحوی انجام دهند که حمایت و ارتقای حقوق اشتغال دریانوردان را در بر داشته باشد.

یکی از وظایف این مراکز کاریابی، حصول اطمینان از آگاهی دریانوردان نسبت به حقوق و وظایف خود بر مبنای قرارداد کار قبل یا حین شروع فعالیت روی شناور است. دریانوردان استخدام یا کاریابی شده توسط مراکز کاریابی دریایی، می‌بایست صلاحیت لازم را جهت تصدی پست مورد نظر در شناور دارا باشند. همچنین مالک کشتی باید در جهت حمایت از دریانوردان و جلوگیری از سرگردانی در یک بندر خارجی تلاش نموده و هر شکایتی را که در محدوده فعالیت‌های آنها وجود دارد، بررسی کرده و پاسخ دهد و هرگونه شکایت حل‌وفصل نشده‌ای را به مقام صلاحیت‌دار اعلام نماید.

## قوانین ملی و مراکز کاریابی‌های تخصصی دریایی ایران

کاریابی دریایی در ایران نیز در راستای قانون کار جمهوری اسلامی ایران و براساس مقرر ۱،۴ مقاوله‌نامه کار دریایی ILO به‌منظور شناسایی

کار را برای دریانوردان تسهیل نماید. موسسات کاریابی (Employment agency) از مفاهیم مدیریت منابع انسانی و بازاری اجرایی قوی برای دولت و فعالان عرصه اقتصادی به شمار می‌آیند و به سازمان‌ها یا شرکت‌هایی اطلاق می‌شوند که کارفرمایان را به کارکنان متصل می‌کنند. مراکز کاریابی با ارائه مشورت‌های شغلی به افرادی که جویای کار هستند، می‌توانند بر سرعت جریان استخدام بیفزایند. روش‌های مختلفی برای کاریابی وجود دارد. یکی از این روش‌ها مراجعه حضوری، ثبت‌نام و دریافت رزومه و دیگری آگهی‌های متعدد در روزنامه‌های کثیرالانتشار است که متقاضیان مشاغل را به موسسات و شرکت‌هایی که به نیروی کار با چنین مشخصاتی نیاز دارند، معرفی می‌کنند. البته با ظهور تکنولوژی، روش‌های سنتی گذشته منسوخ شده و جای خود را موسسات کاریابی داخلی به استناد ماده ۱۹ آیین‌نامه اجرایی دفاتر مشاوره شغلی و کاریابی‌های غیردولتی داده است.

## موسسات کاریابی از منظر الزامات مقاوله‌نامه کار دریایی

موسسات کاریابی تخصصی دریایی به‌عنوان حلقه واسط بین دانشگاه‌ها، موسسات آموزش دریانوردی، مالکان شناورها، شرکت‌های کشتیرانی و دریانوردان ایفای نقش می‌کنند. اقدام سازمان بین‌المللی کار ILO در خصوص توجه به قراردادها و عرضه نیروی کار دریایی در کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006) یک اقدام مهم نظارتی در سطح بین‌المللی بود تا در زمینه شرایط زندگی و کار دریانوردان، مقررات عادلانه‌تری حاکم شود. با الحاق ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی، اجرای بخش الف آن نیز الزامی

تعداد و محل کاربایی‌های تخصصی و دریایی کشور			
ردیف	استان	شهر	تعداد
۱	تهران	تهران	۷
۲	بوشهر	بوشهر	۶
۳	خوزستان	بندر امام خمینی	۱
۴	مازندران	تنکابن	۱
۵	سیستان و بلوچستان	چابهار	۱
۶	هرمزگان	کیش	۲
۷	گیلان	رشت	۱

در عملکرد کاربایی‌های دریایی و جلوگیری از اعمال سلیقه در ارزیابی عملکرد کاربایی‌ها موارد تخلف نیز به‌دقت تعریف شده است.

در حال حاضر بسترهای قانونی مناسبی جهت فعالیت کاربایی‌ها فراهم شده و نقش کاربایی‌ها هر روز در حال پررنگ شدن است. ارتقای جایگاه کاربایی‌های تخصصی دریایی و ایفای نقش و رسالت اصلی در تحلیل و شناخت بازار کار دریانوردی در تمامی استان‌های ساحلی کشور اعم از بنادر شمالی و جنوبی می‌تواند به عنوان یکی از راه‌حل‌های اساسی هدایت صحیح نیرو کار و رفع مشکل بیکاری دریانوردان در صنعت حمل‌ونقل دریایی مدنظر قرار گیرد.

ضمن اینکه کاربایی‌های تخصصی دریایی نیز می‌بایست با توجه به نیاز شرکت‌های کشتیرانی، تغییرات بازار و فرصت‌های شغلی، به کمک بهره‌مندی از روش‌های نوین، افزایش مهارت کارکنان این مراکز و پرهیز از روش‌های سنتی کاربایی، در جهت تحول در ساماندهی شغلی دریانوردان گام بردارند.

منبع: ترابران

خود درباره مشکلات احتمالی کار روی کشتی‌های حامل پرچم دولتی که این مقاله‌نامه را نپذیرفته‌اند، ارائه نماید تا زمانی که متقاعد شود استانداردهایی معادل مواردی که در این مقاله‌نامه تعیین شده، اعمال می‌گردد. هیچ چیز در استانداردهای تعیین شده نباید به‌عنوان تقلیل‌دهنده تعهدات و مسئولیت‌های مالکان کشتی یا اعضا در قبال کشتی‌های حامل پرچم محسوب شود.

وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی به‌عنوان ناظر، سیاست‌گذار و برنامه‌ریز در خصوص کاربایی‌ها نقش به‌سزایی در ارتقا کمی و کیفی موسسات کاربایی ایفا می‌نماید.

این وزارتخانه متولی اصلی اجرای کنوانسیون کار دریایی MLC2006 و مسئول اجرای الزامات مقرر ۱،۴ در خصوص استخدام و کاربایی دریانوردان است و سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان نهاد همکار، این وزارتخانه را همراهی می‌کند.

لازم به توضیح است که قوانین و مقرراتی در خصوص ایجاد کاربایی‌های دریایی از جمله دستورالعمل صدور مجوز کاربایی تخصصی دریایی تدوین شده و همچنین به‌منظور شفافیت

قوانین و مقررات ملی مرتبط و نیز پیمان‌های جمعی برای دریانوردان مهیا نموده‌اند.

### مسئولیت مقام صلاحیت‌دار در قبال موسسات کاربایی دریایی

مقام صلاحیت‌دار باید دقیقاً نظارت و کنترل خود را نسبت به تمامی مراکز خدمات استخدام و کاربایی در حال فعالیت در قلمروی عضو مربوط، اعمال نماید. صدور یا تمدید هرگونه مجوز برای فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاربایی خصوصی در قلمروی عضو مربوط، تنها پس از تأیید این موضوع که مرکز ارائه خدمات استخدام و کاربایی مربوط طبق قوانین و مقررات ملی فعالیت می‌کند، امکان‌پذیر است. مقام صلاحیت‌دار باید تضمین نماید که ابزارها و روش‌های مناسب برای تحقیق پیرامون شکایات مربوط به فعالیت مراکز خدمات استخدام و کاربایی (که در صورت لزوم، نمایندگان مالکین کشتی و دریانوردان را نیز دربر می‌گیرد) وجود دارد.

هر عضوی که این مقاله‌نامه را تصویب کرده است باید تا جایی که امکان دارد آگاهی لازم را به اتباع



# 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





## ■ 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

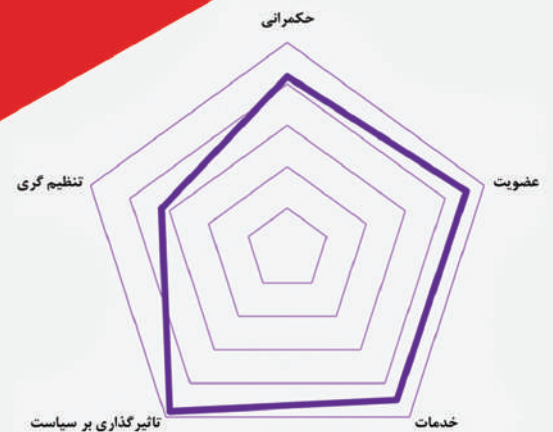
گفتگوهای مندرج در بایندر نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده

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