



به دنبال انتشار مطلبی در روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد در تاریخ ۱۰ تیر ۱۴۰۳ و طرح پرسشهایی از دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری و همچنین بر اساس رویه و سیاست همیشگی انجمن این مجموعه مردم نهاد در پاسخگویی شفاف، مستمر و مداوم به درخواست ها، پرسش ها و سوالات مراجعین در تمامی سطوح از ملوانان، افسران تا کارشناسان، متخصصین و حتی مسئولین شرکت های دریایی، خواهشمند است پاسخ انجمن را در خصوص سوالات مطرح شده و آگاهی کارشناس محترم و عموم از جزئیات آن در همان صفحه منتشر نماید. لازم به توضیح است بخش عمده ای از پاسخ این سوالات در گزارشات ادواری هیات مدیره انجمن که به صورت مستمر در رسانه های عمومی و شبکه های اجتماعی و مجامع سالیانه ارائه شده هست، قابل تحصیل و در دسترس عموم می باشد. به نام خدا

جناب آقای ایرج گلشنی

سر دبیر محترم اقتصاد سرآمد

با سلام

پیر و انتشار مطلبی در روزنامه وزین اقتصاد سرآمد در تاریخ ۱۰ تیر ۱۴۰۳ و طرح پرسشهایی از دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری و همچنین بر اساس رویه و سیاست همیشگی انجمن این مجموعه مردم نهاد در پاسخگویی شفاف، مستمر و مداوم به درخواست ها، پرسش ها و سوالات مراجعین در تمامی سطوح از ملوانان، افسران تا کارشناسان، متخصصین و حتی مسئولین شرکت های دریایی، خواهشمند است پاسخ انجمن را در خصوص سوالات مطرح شده و آگاهی کارشناس محترم و عموم از جزئیات آن در همان صفحه منتشر نماید. لازم به توضیح است بخش عمده ای از پاسخ این سوالات در گزارشات ادواری هیات مدیره انجمن که به صورت مستمر در رسانه های عمومی و شبکه های اجتماعی و مجامع سالیانه ارائه شده هست، قابل تحصیل و در دسترس عموم می باشد. امید است تا روزنامه اقتصاد سرآمد، نیز بتواند در راستای تقویت فرهنگ پاسخگویی و شفافیت، همین رویه پرسشگری و مطالبه گری را از مسیرین شرایط موجود و مسئولین دولتی و مدیران شرکتهای خصوصی، خصوصی و اتحادیه های کارفرمایی نیز که در سر نوشت جمعی صنعت و صنف اثر مستقیم و موثر دارند، به کار گیرد.

با توجه به تکرار موضوعات در سوالات و تشابه در پاسخ سوالات مختلف، سعی شده تا ضمن طرح استراتژی ها و رویه ها، گزارش و جزئیات، به مستندات منتشر شده ارجاع داده شود.

لازم است به اطلاع برساند، آخرین ویرایش اساسنامه انجمن در تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۲۸ در سایت انجمن بارگزاری و در اختیار عموم قرار گرفته است و بر اساس مستند زیر، تاکنون بیش از ۱۴۵۰ بازدید و چند صد بار دانلود شده است، لذا پس از دریافت ادعای ششما مبنی بر عدم امکان دانلود اساسنامه، موضوع توسط مسئولین سایت بررسی گردید که مشکلی در این خصوص مشاهده نگر دید و دانلود با موفقیت انجام گردید

اگر همچنان بااین مشکل مراجعه کنید با شماره پشتیبانی سایت و یا دبیرخانه تماس بگیرید تا مشکلاتن مرتفع گردد. همچنین هماهنگونه که مستحضر هستید، انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران بر اساس الزامات و قوانین حاکم بر قانون و دستورالعمل های سازمان های کارگری و کارفرمایی وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی در سال ۱۳۸۵ تاسیس و فعالیت های خودش را از اواخر دهه ۹۰ شمسی توسعه داده است. لازم به توضیح است بر اساس دستورالعمل های حاکم برانجمن ها، سمتی به عنوان دبیرکل تعریف نشده و ساختار آن با پنج عضو اصلی هیات مدیره و دو عضو علی البدل و همچنین دو بازرس اصلی و یک بازرس علی البدل با حضور دبیر(نسه دبیرکل) به وظایف خود در چارچوب اختیارات تعیین شده می پردازد. همانگونه که اشاره نمودید، اهداف کلی و چشم انداز در سایت رسمی انجمن تبیین گردیده و تمامی سیاست ها، برنامه ها و اقدامات از طریق مصوبات در جلسات ماهیانه هیات مدیره پیگیری و وفق ماده ۹ قانون به صورت مستمر و متناوب در سایت رسمی به اطلاع عموم میرسد.

همچنین گزارش عملکرد و شرح اقدامات هیات مدیره انجمن در گزارشات ادواری شش ماهه از طریق سایت و رسانه های جمعی و شبکه های اجتماعی ارائه و گزارشات سالیانه به استماع و تایید اعضا در مجامع رسمی سالیانه قرار گرفته و می گیرد. همچنین از ابتدای سال ۱۴۰۱ در کنار گزارشات متنی، انیمیشنها و ویدیو هایی در قالب برنامه های سال پیشرو و سازمان های درگیر در هر عنوان منتشر و در پایان سال میزان پیشرفت آن نیز مجددا در شبکه های اجتماعی رسمی انجمن منتشر می گردد همچنین بخش عمده ای از این گزارشات در شبکه های اجتماعی، سایت و نشریه داخلی انجمن (کرانه)، در دسترس عموم قرار دارد.

در خصوص نقش، جایگاه و سیاست این انجمن لازم است به اطلاع برساند که این انجمن نیز مانند دیگر انجمن ها و مجموعه های مردم نهاد مستقر در ایران و سایر نقاط جهان، از هیچگونه بودجه دولتی و امکانات عمومی برخوردار نیست و از هر گونه فعالیت اقتصادی نیز منع شده است، لذا از جایگاه اجرایی برخوردار نیست اما از وظایف منحصر به فردی از جمله تلاش برای استیفا و اجرای حقوق و خواسته های قانونی و مشروع دریانوردان از طریق طرح این مطالبات برای شرکتها و سازمان های متولی، جمع آوری اطلاعات و بررسی و تحقیق درباره مشکلات و شناسخت نیازها و اولویت های صنف و همچنین برنامه ریزی در راستای تامین مطالبات و نیازهای صنفی می باشد. به عبارت بهتر انجمن صنفی دریانوردان تجاری ایران با اجتناب از شعارهای پوپولیستی و حمایت یک طرفه و گورز در دریانورد، تلاش نموده تا با بررسی تخصصی مطالبات صنفی و چالش ها و مشکلات حاکم بر صنعت و ارائه راهکارهای اساسی به موثرین از جمله بخش های مختلف دولت و شرکت های کارفرمایی، صدایی رسا و قدرتمند از مطالبات قانونی صنف باشد به گونه ای که این مجموعه به انجمن نه به عنوان یک

به دنبال گزارش طرح پرسشهایی از دبیر انجمن صنفی دریانوردان تجاری صورت گرفت؛

جوابیه انجمن صنفی دریانوردان تجاری به «روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد»

مشکل بلکه یک راه حل و یک ظرفیت عمومی نگاه کنند.

همچنین این انجمن با استفاده از ظرفیت های قانونی مندرج

در مقاله نامه کار دریایی MLC(الحاق در سال ۲۰۱۴) و

قوانین کار، همواره تلاش نموده تا در یک فضای تعاملی سه جانبه (دولت، کارفرما، کارگر) ذینفعان و طرفین را نسبت به

رعایت این الزامات، مجاب نماید. لذا به عنوان یک مجموعه ناظر (نه اجرایی) همواره پیگیر مطالبات صنفی و رصد اجرای قوانین مذکور در صنعت دریایی و کشتیرانی و ایجاد فضای پویا و شفاف کسب و کار در دریا بوده، چرا که اعتقاد بر این اصل است که صنعت پیشرو و توانمند در گروی صنف پویا

و با انگیزه قابل دسترسی است و در صورت بروز تعارض منافع و اهداف بین سه رکن کارگر، کارفرما و دولت، باید در سلامت ساختار و تعریف این منافع و اهداف شک کرد. چیزی که به وفور و در برهه و موقعیتهای مختلف شاهدش بودیم و هستیم. بی معنی است، نیت به تشریح و تکرار چند باره جزئیات و لیست بیش از هفتاد موضوع و اقدامات ۲۰ گام در سال ۱۴۰۲ و گزارشات مصوب مجامع که به صورت مداوم منتشر شده نیست و ششما را اراجاع می دهم به آن مراجع تا راه برای پیگیری این اقدامات و گزارشات در آینده نیز برایتان میسر گردد.

همچنین به گواه مکاتبات، مستندات و مصاحبه های متعدد، این انجمن بدون هیچگونه سانسور و مصلحت اندیشی به صورت صریح، چالش ها و مصائب را مطرح و ضمن ارائه راه حل ها، مجموعه های مختلف در سه رکن را ملزم به پاسخگویی نموده و خواهد نمود.

در خصوص شناسایی ضعف ها، مستندی از سال ۱۳۹۹ همراه با اینفوگرافی چالش های حسوزه دریایی در بخش محدود و نامحدود منتشر گردیده که در آن، ضمن تشریح چالش ها، به اقدامات صورت گرفته و راه حل های پیشنهادی و انتظارات از بخش های مختلف اشاره گردیده است. در خصوص عوامل این مشکلات، برخی از این عوامل ریشه داخلی داشته که در بسترى متعفن به نام تحریم و به کام کاسبان تحریم به صورت تصاعدی و جهشی رشد و به اذهایی چند سر تبدیل گردیده که در مطلبی با عنوان "وضعیت فرمز و هشدار در منابع انسانی ناوگان ملی دریایی" در نشریه شماره هفت کرانه، به این عوامل هشت گانه اشاره دقیق و صریح شده است. (این نشریه در مراسم روز جهانی دریانورد در ۱۲ تیرماه منتشر خواهد شد) در خصوص انقلاب صنعتی در دریا و کشتیرانی، لازم است به اطلاع برساند بر خلاف ایران، مراجع بین المللی و مراکز تخصصی در کشورهای پیشرفته و در حال توسعه از یک برنامه و استراتژی مشخص بر پایه فناوریهای نوین صنعتی و نوآوریها و خلاقیتهای مدیریتی با هدف سود و بهره وری بیشتر و همچنین تقویت نظام سلطه به عنوان یکی از دستاورد و برتری راهبردی می باشد، لذا مرتباً در حال تکاپو و نوشتن هستند

اما در خصوص استراتژی گازهای گلخانه و کاهش تولید کربن نیز بیش از سه دهه مذاکره و بررسی صورت گرفته و همانگونه که کارشناس محترم اشاره نمودند، ه صدایش را در سال ۲۰۰۸ شنیده اند، البته کارشناسان انجمن نیز از سال ۲۰۱۷ و از طریق کمیته ITF- MSC حضور فعال در کمیته های فنی و تخصصی IMO داشته و از نزدیک در روند تدوین این قوانین و تعریف استراتژیها مشارکت موثر داشته اند اما به واسطه دلایل مشخص فنی، سیاسی و اقتصادی این استراتژی در سال ۲۰۲۲ دچار تغییرات مشخص در برنامه

زمانبندی و شتاب بالا در اجرا ششد، این تحولات ۲۰۲۲ که شامل تسریع در استفاده و به کارگیری انرژی ها و سوختهای جایگزین و بدون کربن و غیر فسیلی و ضرورت اجرای هر چه سریعتر برنامه Levy می باشد، اثرات آن از ابعادی به مراتب گسترده تر و عمیقتر از تحولاتی است که در ۲۰۰۴، ۲۰۰۸، ۲۰۲۰ شاهدش بودیم، تحولی شگرفت با تاثیرات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در گستره جهانی. لذا تکرار غفلتهای گذشته، فجاج چیران ناپذیری در عقب افتادگی تاریخی صنعت کشتیرانی و دریای ایران و ورود به دوره اضمحلال کامل را برای کشور در پی خواهد داشت.

و اما در خصوص سوال آخر، ذکر این مسئله ضروری است که بخش عمده ای از مشکلات امروز در کیفیت و کمیت منابع انسانی، ریشه در سیاست گذارها و جهت گیری ها در سالهای دور در گذشته دارد، دقیق به خاطر دارم که در آن سالها و در یک بازه مشخص زمانی، موسسات آموزشی متعدد اما بی کیفیت در بخش دریایی بالاخص در بخش محدود شکل گرفت که نظارت دقیقی روی عملکرد این موسسات نبود، همچنین عواملی از جمله شیوع ویروس کرونا و برگزاری دوره های مجازی باعث افت کیفی این آموزش ها گردید

خوشبختانه در سالهای اخیر و با حضور مدیریت جدید شاهد نظارت بیشتر و کنترل دقیقتر و ابطال مجوز آموزشی تعدادی از این موسسات بی کیفیت بودیم، همچنین ابتکار دوره های بازآموزی توانست بخشی از این معضلات در کیفیت منابع انسانی را بالاخص در بخش محدود بهبود بخشد، اما این اقدامات و روند بهبود نیازمند شستاب و توجه بیشتری است تا مشکلات متعدد و معضلات موجود نیز هر چه سریعتر مرتفع گردد. ... البته کیفیت آموزشی و عملکرد موسسات آموزشی نقش نظارتی سازمان بنادر یک وجه و روی سکه و روی دیگر آن فرصت های استاندارد و برابر در بازار کار برای دریانورد ایرانی و فضای پویا، ایمن و استاندارد کسب و کار در دریا در این حوزه می باشد که در این بخش طبق پویش های متعدد، ارزیابی ها و گزارشات، روند موجود نزولی و بسیار نگران کننده می باشد و همکاری و هماهنگی تمامی بخش ها و فعالان را در این حوزه می طلبد. به همین منظور انجمن در سال ۱۴۰۱ پیشنهاد تشکیل ستاد و یا کمیته ای فرابخشی و جامع را با هدف سیاست گذاری و هماهنگی تمامی بخش های دریایی در منابع انسانی را که از آموزش تا استخدام و نظام ارتقا و بهره وری را در بر دارد. ارائه نمود و همچنان اصرار به تشکیل آن با هدف تامین اهداف مندرج در بند ۶ سیاست های ابلاغی توسعه دریا محور، می باشد.

در پایان لازم مودکا تاکید کنیم که نقش انجمن تنها نظارتی و حمایتی است، فلذا با توجه به عدم برخورداری از بودجه دولتی و عدم وجود قدرت و ضمانت اجرایی، موفق شده است تنها بر پایه توانمندی اعضای خود در بین سازمانهای حاکمیتی و متولی داخلی و نیز سازمان های بین المللی کسب اعتباری فراتر از یک سازمان مردم نهاد داشته باشد و همواره مورد مشورت سازمانهای زیربط در امور کارشناسی و تخصصی قرار گرفته است. شاید حضور انجمن صنفی در وظایفی فراتر از یک سندیکا و نقش آفرینی در تصمیم گیری های ارگان های دولتی، انتظاری بیش از وظایف واقعی خود را در بین افکار عمومی ایجاد کرده باشد. اما نباید فراموش کرد که انجمن صنفی نمی تواند در نقش سازمانهای حاکمیتی و دولتی متولی امور دریایی کشور اقدام فرا قانونی انجام دهد و تنها می تواند در حفظ وظیفه نظارتی و حمایتی خود نقش موثری ایفا کند.

استاندار خوزستان:

مسیر دریایی زائران اربعین با حضور وزرای کشور ایران و عراق در خرمشهر راه اندازی می شود



استاندار خوزستان گفت: مسیر آبی خرمشهر به بصره به منظور تسهیل تردد زائران اربعین حسینی با حضور وزرای دولت ایران و عراق راه اندازی می شود. به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر حسینی محراب در جمع خبرنگاران اظهار کرد: در کنار مرز دریایی تمهیدات لازم برای تسهیل تردد زائران اربعین حسینی از گذرگاه های شلمچه و و چذابه اندیشیده شده است. وی افزود: مرزهای زمینی شلمچه و چذابه که یکی از مهم ترین و پر ترددترین مرزهای زمینی برای عزیمت زائران اربعین هستند در حال آماده سازی برای تردد آسان و بی دغدغه زائران اباعبدالله الحسین(ع) است.

حسینی محراب تصریح کرد: علاوه بر مرزهای زمینی چذابه و شلمچه، امسال مسیر دریایی بندر خرمشهر به بصره نیز برای اعزام زائران در اربعین آماده سازی شده است.

استاندار خوزستان افزود: قرار است روز جمعه با حضور وزرای کشور ایران و عراق مسیر دریایی بندر خرمشهر به بصره رسماً راه اندازی شود.به گفته وی، تردد آسان و ایمن از مزایای راه راه اندازی این مسیر دریایی است.

حسینی محراب در پایان ابراز امیدواری کرد: حرکت فرهنگی مهم اربعین حسینی(ع) با برنامه ریزی های انجام شده به بهترین شکل ممکن برگزار و زوار اباعبدالله الحسین(ع) با آرامش، ایمن و سرعت بالا امکان تردد و انجام این فریضه معنوی را بیابند.

فاصله دریایی خرمشهر – بصره ۱۶۱ مایل دریایی است. پایانه مسافری دریایی خرمشهر در ساحل رودخانه اوند سال ۸۵ با حرکت یک فروند کشتی مسافربری کاتاماران به مقصد کویت آغاز یکار کرد. مرز بین المللی شلمچه در ۱۵ کیلومتری غرب خرمشهر و ۲۰ کیلومتری بصره عراق قرار دارد.بر اساس تقویم رسمی کشور چهارم شهریور برابر با ۲۰ صفر ۱۴۴۵ هجری شمسی اربعین حسینی است.پایانه های مرزی شلمچه و چذابه ۲ گذرگاه تردد زائران اربعین حسینی در خوزستان هستند. هر ساله هزاران نفر زائر مبتات عالیات از سراسر کشور و یا کشورهای دیگر از این ۲ مرز در مراسم اربعین حسینی عازم کشور عراق می شوند.

اقتصاد سرآمد

شنبه- ۲۲ تیر ۱۴۰۳- سال هشتم- شماره ۱۹۶۵

دریا پایه ۳ بنادر

شناسایی چالش ها و فرصت ها در منطقه آزاد چابهار

رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل سازمان منطقه آزاد چابهار در نشست مدیران دستگاه های اجرایی، جامعه بازاریسان و فعالین اقتصادی، طرح چالش ها و موانع فعالیت های اقتصادی و تسهیل کسب و کار را مورد بررسی قرار داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حمیرا رنگی ضمن تبریک حضور حماسی آحاد مردم شریف و ولایت مدار در دومین دوره انتخابات ریاست جمهوری، اظهار کرد: نشست های هم اندیشی از لازمه های بهبود و حل چالش ها است، وظیفه هر یک از مدیران این است که شرایط را برای فعالیت های اقتصادی و بالاخص ذی نفعان اصلی با همکاری، همدلی و همراهی یکدیگر فراهم کند.

وی گفت: برگزاری بیشتر اینگونه نشست ها در فاصله زمانی کمتر موجبات تسریع روند اجرایی و پیشرفت در توسعه منطقه ای را فراهم می سازد.

مدیر عامل سازمان منطقه آزاد چابهار افزود: مدیران سازمان و دستگاه های اجرایی مسئول در منطقه بایستی به دنبال فرصت هایی جهت کاهش چالش ها از طریق تسهیل، نوآوری و همکاری با یادگیری باشند، تا به اهداف تعیین شده در راستای سیاست های نظام دست پیدا کنیم. در این نشست هم اندیشی مدیران منطقه آزاد چابهار، بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، گمرک و کشتیرانی چابهار و جامعه بازاریان و فعالین اقتصادی صنوف مختلف منطقه آزاد حضور داشتند.

معاون عمرانی استاندار بوشهر:

زیرساخت های بندری در استان بوشهر توسعه می یابد

معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار بوشهر گفت: زیرساخت های بندری در استان بوشهر توسعه می یابد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمدهادی رستمیان در نشست مسؤولان بنادر و دریانوردی استان بوشهر بیان کرد: توسعه زیرساخت های بندری و دریایی بوشهر در سه سال اخیر با شتاب و کیفیت خوبی اجرایی و عملیاتی شده است.

وی افزود: تخلیه و بارگیری کالا در بندر بوشهر نسبت به قبل رشد محسوسی داشته که امیدواریم این روند تداوم یابد.

معاون عمرانی استاندار بوشهر با اشاره به تخلیه و بارگیری ۱۴ میلیون تن کالا در ۱۱ بندر استان در سه ماه بهار ۱۴۰۳، اضافه کرد: بر اساس این آمار در فصل بهار ۲۵ درصد کل تخلیه و بارگیری کالای نفتی و غیرنفتی کشور در بنادر استان بوشهر انجام شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر:

طرح توسعه بندر گزین بندر ستنی کشور سال آینده افتتاح می شود



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: فاز اول طرح توسعه بندر گناه به عنوان بزرگترین بندر ستنی ایران، بهمن ماه سال آینده به بهره برداری می رسد. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد شکیبی نسب با اشاره به طرح توسعه بندر گناه، و پروژه احداث اسکله و دایک در بندر بوالخیر، اظهار داشت: طرح توسعه بندر گناه با ارزش پروژه هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان تا کنون ۲۴ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و فاز اول پروژه تا بهمن ماه سال ۱۴۰۴ به اتمام می رسد.

وی ادامه داد: طول موج شکن اصلی و فرعی پروژه ۲ هزار و ۳۸۸ متر و فعالیت ها از مردادماه ۱۴۰۲ آغاز و شناسور طرح ۲ هزار و ۵۰۰ متر تعریف شده است و عملیات لایروبی به حجم ۹۸ هزار متر مکعب تا عمق منفی پنج متر مد نظر قرار گرفته و احداث دیوار پیرامونی بندر به طول هزار و ۷۰۰ است

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه تجهیز کارگاه برای شروع عملیات لایروبی بندر گناه انجام شده است، عنوان کرد: از جمله اهداف پروژه افزایش ظرفیت ترانزیت طرح، افزایش ایمنی ورود، پهلوگیری و انجام عملیات تخلیه و بارگیری در بنادر گناه و همچنین امکان استفاده از خور بندر به عنوان پارکینگ موتورلنج های خالی است. بهمن ستنی ایران با بیش از ۵۰۰ فروند موتورلنج تجاری است، خاطر نشان کرد: طرح توسعه بندر گناه به صورت مستقیم با معیشت ۹۰ درصد مردم منطقه در ارتباط است و مردم از طریق دریا ارتزاق می کنند. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر در خصوص توسعه بندر بوالخیر، بیان کرد: احداث ۱۵۰ متر اسکله و ۴۵۰ متر دایک در بندر بوالخیر با اعتبار ۱۳۸ میلیارد تومان مدنظر قرار گرفته که اینس پروژه ۴۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است و تا پایان سال به بهره برداری می رسد.