

عملکرد انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مجمع

عمومی عادی سالیانه اعلام شد

اثرگذاری چشمگیر انجمن کشتیرانی در اقتصاد دریای پایه

نقش مهم «کنسر سیوم مدیریت لجستیک ایران» در شکل گیری

برنامه و فرایندهای لجستیکی کشور

شنبه ۲۷ تیر ماه در سالن کوه نور مجموعه هتل اوین پارسیان، با حضور هیئت مدیره و اعضای انجمن، دبیرکل، مدیران شرکتهای کشتیرانی، نمایندگی کشتیرانی و خدمات بندری، بازرس قانونی، نماینده حسابر س، نماینده اتاق بازرگانی، نماینده وزارت کشور، کارشناسان و فعالان و مسئولان صنایع دریایی و کشتیرانی و اصحاب رسانه، برگزار گردید.

به گزارش اقتصادسراآمد و بر اساس گزارش منتشره روابط عمومی انجمن که در وب سایت سی نیوز منتشر شده- دکتر مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ابتدای این مراسم ضمن خیرمقدم به اعضای محترم انجمن و میهمانان حاضر در آن درباره برنامه تدوینی سال ۱۴۰۱ انجمن و عملکرد آن گفت: ۱۸۸ نشست در این خصوص برگزار شد(ارتباطاتی که فیما بین شکل و سازمان های دولتی در عناوین مختلف به عمل آمده) و همچنین در مذاکرات بین المللی در سفرهای خارجی که در همراهی با وزارت راه، وزارت صمت و شقوق مختلف دولت در هند، روسیه و سایر کشورها صورت گرفت، اعضای محترم هیئت مدیره حضورداشتند و به همان تناسب به واسطه دعوت هایی از گروه های تجاری که در حوزه های مختلف لجستیکی دارای پیشینه ارتباط با جمهوری اسلامی ایران بودند، در ایران نشست های مختلفی را داشتیم.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران افزود: در ارتباط با هم افزایی فی مابین تشکل های هم عرض لجستیکی، نشست های مختلفی در انجمن و داخل کشور به عمل آورده ایم. همچنین با سازمان بنادر و دریانوردی، ارتباطات وسیع و گسترده ای چه در سطح مدیران ستادی و چه در سطح مدیران صف که غالباً بنادر مهم عملیاتی کشور بود، نشست های فصلی به عمل آمد.

وی بیان داشت: با توجه به راهبرد اقتصادی که دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه فعالیت های مبتنی بر راهگذر شمال - جنوب و نقش محوری بندر چابهار بود، در سال گذشته به ابتکار انجمن کشتیرانی، «همایش چابهار مسیر پیشرفت» در قالب مدیران معظم عضو انجمن کشتیرانی، تعدادی از شرکت های خارجی که در حوزه لجستیکی شریک تجاری در این خصوص هستند، معاونین و مدیران وزارت راه،وزارت صمت، و وزارت خارجه، مناطق آزاد و ... به مدت سه روز در چابهار برگزار گردید و خوشبختانه موجب هماهنگی و همکاری خوبی فی مابین فعالان بخش خصوصی و دولتی گردید و امروز از ثمرات آن برخوردار هستیم.

اقدامات تاثیرگذار انجمن

کشتیرانی به عنوان نقش محوری در کشور و حوزه لجستیکی

پل مه درباره اقدامات تاثیر گذار انجمن کشتیرانی

به عنوان نقش محوری در کشور و حوزه لجستیکی اظهار داشت: سامان دهی و مدیریت برگشت سالم کانتینر در قالب طرح تضمین با عنایت به اینکه در ابتدا در سال ۱۳۸۶ توسط انجمن و با همکاری بیمه پاسارگاد اجرا شد (ولی در آن مقطع بعضی از سازمان های دولتی مخالفت به عمل می آورد) خوشبختانه بر اساس مصوبات نشست ۱۶۷ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور در سال ۱۳۹۴ انجمن مجدداً این طرح را ارائه نمود و هم اینک یکی از مهمترین ابزارهای حوزه کسب و کار و موجب تسهیل فعالیت فعالین اقتصادی گردیده است.

وی گفت:امروز بخش قابل توجهی از فعالیت های عملیات کانتینری متکی بر دریافت ترخیصیه بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی، بدون نیاز به ارائه تضمینی، بدون نیاز به ارائه توافقینامه تحویل کانتینر و با تسهیلات افزوده -در واقع چنانچه خسارت بوجود بیاید- با ۹۵ درصد تامین خسارت، حقوق ذینفعانی که دریافت کننده ترخیصیه هستند را توسط این طرح توانسته ایم حفظ کنیم.

نقش مهم «کنسر سیوم مدیریت لجستیک ایران» در شکل گیری برنامه و فرایندهای لجستیکی کشور

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص حمایت از کسب و کار اعضا بیان نمود: هلدینگ را در سال گذشته با همکاری تعدادی از اعضای انجمن تحت عنوان «کنسر سیوم مدیریت لجستیک ایران» تأسیس کردیم که خوشبختانه تا امروز نقش بسزایی در شکل گیری برنامه و فرایندهای لجستیکی کشور داشته است.

پل مه تأکید کرد: برای سه سال متوالی در میان تمام تشکل های کشور در ردیف سه تشکل برتر، رتبه A را کسب کردیم. درواقع تمام مشخصه هایی که نشان دهنده ازجیت یک مجموعه اقتصادی و برای آنکه بتواند رهبری جامعه اقتصادی و مورد هدف را داشته باشد، دارا بودیم و امیدواریم بتوانیم در سال جاری رتبه اول تشکل های کشور را به مفهوم A+ اخذ کنیم.

وی با اشاره به دستاوردهای خوبی که انجمن کشتیرانی توانست در سال گذشته از خود بجا بگذارد، خاطر نشان ساخت: خوشبختانه ما توانستیم بر اساس آنچه نرم متعارف عملیات کانتینری بود و از دهه پنجاه اجرا می شد، آیین نامه ای را بسیار دقیق تنظیم کنیم و این آیین نامه به عنوان منشور اصلی و قاعده اصلی حوزه کانتینری مورد استفاده قرار بگیرد. پل مه اظهار داشت: در سال گذشته ما از گردش مالی بالغ بر ۵۰۰ میلیارد تومان در حوزه تبادلات کانتینری و از چرخه صدور اسناد بانکی بالغ بر ۵۰۰میلیارد تومان جلوگیری به عمل آوردیم.

راه اندازی سامانه کارایی

باهدف شناسایی موثرین حوزه لجستیک دریادر سال گذشته

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران



گفت: خوشبختانه به دلیل اینکه فعالیت های لجستیکی رو به رشد و توسعه است و ضرورت دارد از نیروهای صاحب صلاحیت در این حوزه استفاده بشود، توانستیم در سال گذشته سامانه کارایی و اشتغال را با هدف شناسایی موثرین این حوزه راه اندازی کنیم.

فعالیت های متمره ثمر انجمن در حوزه قانون کار و ماده ۳۸

مسعود پل مه درباره فعالیت های متمره ثمر انجمن در حوزه قانون کار و ماده ۳۸ بیان داشت: ما درحوزه قانون کار به مفهوم مشاغل سخت در حال مذاکره هستیم و بعضاً هم موفق شدیم بخشی از قوانین را به خدماتی که مرتبط با فعالیت منابع انسانی هست معطوف کنیم. در بحث ماده ۳۸ از سال ۱۳۹۰ بلایی که دامن فعالین حوزه بندر و دریا را گرفته و به عنوان بحران ماده ۳۸ مشهور هست، تا به امروز زبان های زایدالوصفی به اقتصاد کشور و به فعالین این حوزه زده است توانستیم با حداقل صرف دو سال زمان در دادستانی کل کشور این مکتوب را اخذ کنیم.

پل مه ادامه داد: برای حفظ امنیت اعضا که قالباً و چه روانی دارد بسیار جلب نظر مسئولان محترم فراجا، تجهیزات دفاع شخصی با برخورداری از مجوز حمل و استفاده را فراهم کردیم و در سال گذشته حدوداً ۷۰۰ نفر از اعضا از این تجهیزات برخوردار شدند.

اقدامات مالیاتی انجمن

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: خوشبختانه به عنوان یکی از موثرترین تشکل ها طی ۵ سال گذشته و هر ساله این واقعیت را برای حفظ کرسی نمایندگان تشکل در حمایت از حقوق مالیاتی در هیئت های مالیاتی داشتیم و به لطف و مساعدت همکاران مان در واحدهای مالی شرکت های عضو انجمن، توانستیم به تصمیمات بسیار شایسته ای در رفع و رجوع مشکلاتی که به نوعی عسر و حرج مالیاتی رو از همکاران ما رفع می کرد، در هیات های حا اختلاف مالیاتی دست بیاایم.

سامانه پل، عرصه موجود مبتنی بر

پیشسازی تکنولوژی

وی با اشاره به اینکه در زمان حال و در عرصه کار و زندگی کنونی پیشسازی تکنولوژی داراری حاکمیت بلامنازع است، گفت: با توجه به اینکه قاطبه اعضای

محترم انجمن کشتیرانی از پیشینه چند دهه ساله در فعالیت های داخلی و خارجی برخوردار هستند، از این سرمایه علمی بهره جستیم و در حال تدوین سامانه ای به نام پل هستیم این سامانه با قابلیت افزون بر آنچه که سامانه های موجود در حال ارائه خدمات هستند در صورت تقاضای هر عضو در آینده ای نه اندازی کنیم.

دستاوردهای آموزشی

پل مه بیان داشت: منطبق بر تمام فرایندها، مکانیزم ها و تکنولوژی های روزی که در کشورهای همسایه در اختیار شرکت ها قرار گرفته و شاید ما از آن محروم باشیم، با افتخار اعلام می کنم که در حوزه آموزش در بخش لجستیک به پشتوانه یکایک اعضای انجمن، رتبه یک کشور و در بعضی از شقوق، رتبه یک خاورمیانه را اخذ کرده ایم و درحال حاضر نمایندگی مجموعه ICS را در منطقه داریم و دومین دوره آن را برگزار کردیم. اشخاصی که موفق به دریافت این گواهینامه می شوند به عنوان مدیران ارشد در شرکت های معظم استخدام می شوند.

وی تأکید کرد: با ارتباطی که از طریق فوناسپا(انجمن جهانی علمی صنعت دریایی در انگلستان) و انجمن بارسلون اسپانیا برقرار کردیم، اولین دوره liner Shipping را برگزار کردیم که خوشبختانه ۱۲ فارغ التحصیل با رتبه های بالا داشتیم و این موفقیت مبتنی بر کسب علوم بین المللی حاصل شده است و استمرار پیدا خواهد کرد.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران اظهار داشت: با توجه به استقبال بسیار شایسته ای که از سوی مجموعه های دانشگاه آزاد برای ایجاد ارتباط آموزشی با انجمن به وجود آمده تا به امروز توانستیم علاوه بر اینکه با سازمان مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی در سال ۱۳۹۶ برای ایجاد رشته های لیسانس، فوق لیسانس و دکتری در حوزه مدیریت و بازرگانی بندری و دریایی تفاهم نامه منعقد و اجرا کردیم و امسال فارغ التحصیلان اولین دوره فوق لیسانس به بدنه شرکت ها ورود پیدا می کنند و مشغول بکار خواهند شد.

پل مه گفت: یکی از فعالیت هایی نوینی که در سال گذشته انجام شد، تورهای آموزشی است که در بنادر برای فارغ التحصیلان مراکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. ان شاء الله در آینده نه چندان دور این تورهای آموزشی، به بنادر خارج از کشور توسعه پیدا کند.

وی درباره هدف از برگزاری تورهای آموزشی افزود: هدف از اجرای این تورها، تطبیق علوم و عملیات است و نیز مقایسه فعالیت های داخلی و خارجی برای بهبود فعالیت ها و رفع نقائص خواهد بود.



پل مه: برای سه سال متوالی در میان تمام تشکل های کشور در ردیف سه تشکل برتر، رتبه A را کسب کردیم. درواقع تمام مشخصه هایی که نشان دهنده ارجحیت یک مجموعه اقتصادی و برای آنکه بتواند رهبری جامعه اقتصادی و مورد هدف را داشته باشد، دارا بودیم و امیدواریم بتوانیم در سال جاری رتبه اول تشکل های کشور را به مفهوم A+ اخذ کنیم.

اقتصاد دریا

توازنیت دریا

بخش شانزدهم

کشورهای پیشرو در صنعت کشتی سازی

دکتر بهروز امرایی - چگونه می توان از کارشناسان جوان امروز که مدیران فردای صنعت بسیار پیچیده حمل و نقل دریایی، بندری، کشتیرانی، کشتی سازی و صنایع وابسته به آن هااز وضعیت و چگونگی تحولات گذشته و حال بی اطلاع باشند و آنگاه انتظار داشته باشیم مدیرانی تحول گرا و آینده نگر بوده و قادر به طراحی و تسیم افق های نزدیک و دور توسعه سازمان، ارگان، نهاد و با شرکت های مورد تصدی و مدیریت خود باشند؟ آیا می توان گفت چه کشورهایی در صنعت کشتی سازی پیشرو هستند؟

البته واضح است که کشورهای صنعتی نظیر آمریکا و انگلیس در شروع قرن بیستم در خط مقدم کشتی سازی بودند و در یک محدوده زمانی خاص به ویژه در دوران پس از جنگ های اول و دوم جهانی ساخت و ساز کشتی ها به کشورهای آسیایی انتقال داده شد که در راس آن ها ژاپن قرار داشت. بعد از جنگ جهانی دوم به دلیل تحت سلطه در آمدن بعضی از کشورها نظیر آلمان و ژاپن و کمک به پیشرفت و شکوفایی و جبران خسارات وارد آمده در طول جنگ به آن ها، آمریکایی ها و اروپاییان بخشی از صنعت و فناوری پیشرفته کشتی سازی و همچنین فناوری در سایر مقوله ها و موارد را به این کشورها انتقال دادند. البته باید گفت که آلمان ها و ژاپنی ها خود صنعت کشتی سازی داشتند، ولی با این قدم پیشرفته تر شدند، به طوری که در خاور دور کشتی سازی ژاپن پیشرفت فوق العاده ای نمود تا جایی که در دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی بزرگترین کشتی های تانکر دنیا را که به کوه پیکرها (VLCC) و غول پیکرها (UICC) معروفند، ژاپنی ها ساختند.

اگر به علم اقتصاد نگاهی داشته باشیم با یک تئوری مواجه می شویم که بر طبق آن وقتی کشوری در یک منطقه با ناحیهی ششروع به رشد و یا پرواز باشد اقتصادی می کند کشورهای حاشیه و یا اقماری آن کشور نیز از آن تحول ثبعت و پیروی می کنند، زیرا این کشورها با هم دادوستد دارند و فناوری و پیشرفت ها را با یکدیگر مبادله می کنند. در علم اقتصاد به این پدیده flying gees یا تئوری غارهای برنده گفته می شود و این بدین معناست که همان طور که در پروازهای غارها همیشه یک غاز به عنوان رهبر با پیشرو در جلو قرار دارد و بقیه غازها در پشت سر او قرار می گیرند و از تو پیروی می کنند. این اتفاق در صنعت نیز همین گونه است. ژاپن از آمریکا تبعیت کرد و کمک گرفت و پس از آن ما شاهد هستیم که این تئوری به عرصه فناوری تسری پیدا کرد و کشورهای NIC مثل سنگاپور، هنگ کنگ و غیره و همچنین کشورهای آ. س. ان به این زنجیره پیوستند. در تاریخ دریانوردی معاصر همواره شاهد از بین رفتن کشتی ها و مسافرین و نیز کالاهای تجاری زیادی هستیم آمارها حاکی از این هستند که علیرغم کشتیرانی با این وجود حوادث زیادی در دریاها اتفاق می افتد که همگی موجب از بین رفتن کشتی های زیادی می شود، حوادثی که باعث می شود تا کشتی ها کاملاً از بین بروند و یا به اصطلاح Total Lost شوند.

در سال ۱۸۰۷ کشتی به نام آژاکس با ۲۵۰ نفر خدمه بر اثر آتش سوزی از بین رفت. در سال ۱۸۳۳ کشتی دیگری به نام هیرنیا به همین دلیل در سواحل اقیانوس اطلس از بین رفت. در سال ۱۹۸۷ کشتی دو تا پاز بر اثر تصادم با کشتی دیگری نزدیک به فیلیپین از بین رفت که در آن بیش از ۳۰۰ نفر کشته شدند. محموله این کشتی ها شامل مواد آتش زا و مهمات بوده است.

همچنین در سال ۱۹۸۷ کشتی مسافربری پیشرفته هرالد فری انتیرپرایز در سواحل انگلیس غرق می شود که ۱۶۵ نفر از مسافرین آن غرق شدند در سال ۱۹۸۹ نفتکش اکسون والدز به گل نشست و سبب نشست میلیون ها بشکه نفت خام به سواحل آلاسکا می شود. کشتی اسکاندیناویا استار که در نزدیکی سواحل فنلاند و به قصد استکهلم در سوند تردد می کرده به علت باز بودن درب نقای سینه کشتی غرق می شود و بیش از ۹۰۰ نفر از سرنشینان آن از بین می رود.

این آمارها حتی با وجود ایجاد سازمان بین المللی دریانوردی در آن سال ها و وجود مقررات و قوانین دریانوردی بین المللی حتی در سال های بعد نیز ادامه پیدا می کند چرا که در سال های ۱۹۹۰ با ۱۹۱ کشته ۱۹۹۲ با ۲۴۶ کشته ۱۹۹۱ با ۱۲۰۴ کشته ۱۹۹۵ با ۳۷۵ کشته که بر اثر حوادث دریانوردی از بین رفتند را شاهدیم. بروز سوانح دریائی و افزایش روزافزون آن ها جامعه جهانی و بویژه کشورهای که دارای ناوگان های کشتیرانی بودند را متوجه وخامت و جدی بودن وضعیت ایمنی حمل و نقل دریائی نمود زیرا خسارات وارده مادی و انسانی این حوادث سوانح بسیار سنگین و جبران ناپذیر بوده و صدمات و لطمات اقتصادی و زیست محیطی فراوانی را سبب شد. به همین دلیل سازمان بین المللی دریانوردی را که مرتبط با ایمنی حمل و نقل دریائی و کشتی سازی است را در سال ۱۹۵۸ با همین نام (IMO) تأسیس نمود.