



بایندر

گفت و گو با مدیر عامل شرکت کشتیرانی آرین حمل خلیج فارس

سازمان بنادر در فرایند اعطای مجوز تاسیس شرکت کشتیرانی تجدید نظر کند



با شروع موج دوم کرونا
صورت گرفت؛

کندی عملیات صادرات و
واردات در بنادر چین

پیام دبیر کل انجمن کشتیرانی به مناسبت روز
جهانی دریانورد

پویایی و حیات اقتصاد کشور
مرهون اراده توانمند شماست

داستان جلد ۱۲

سه دهه فعالیت روی دریا و شرکت کشتیرانی از او فردی آرام و راسخ ساخته است. کارش را از یک دفتر ۱۲ متری و تنها با یک همکار آغاز کرده و حالا در آستانه تاسیس یک لاین ایرانی است. «کاپیتان بیژن لاهوتی» همه اینها را دستاورد همراهی با دریامی دانند و هدفش اشتغالزایی در صنعت حمل و نقل کشور برای پویایی هر چه بیشتر کشور است. گفت و گوی ما با مدیر عامل شرکت کشتیرانی آرین حمل خلیج فارس را بخوانید.



محمد راستاد | مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی |

دوران محدودیت‌ها و تحریم‌های ناعادلانه برای ناوگان دریایی کشور گذرا است و قطعاً با ظرفیتی که در بنادر کشور وجود دارد و با حضور مقتدرانه دریانوردان متخصص ایرانی به دوران طلایی باز خواهیم گشت.



پیام دبیر کل انجمن کشتیرانی به مناسبت روز جهانی دریانورد

پویایی و حیات اقتصاد کشور مرهون اراده توانمند شماست

و طغیان دریا سپرده اند و با هنر بی بدیل شان امنیت اقتصادی ایران عزیزمان را تضمین نموده اند. مسیر هر چه ناهموار تر بوده، عزم و اراده آنها فزونی یافته و ایثارشان در مواجهه با ناملایمات، رنگ غیرت و عزت یافته است. اگرچه تنها یک روز به نام و یاد شما ثبت شده، اما ناگفته پیداست که جریان توسعه تجاری و تولید کشور مرهون قدم های استوار هر لحظه یکایک شماست. سرفرازی و سربلندی تان را در همه ابعاد زندگی از خداوند متعال خواهانم.

مسعود پل مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز جهانی دریانورد پیامی صادر کرد. متن پیام وی بدین شرح است:

دریابیان دریادل

نقش حمل و نقل دریایی در پویایی و حیات کشورمان همچون خونی است که زندگی را در رگ های اقتصاد ملی به جریان می اندازد و آن را پرورش می دهد. این مهم به دست نمی آید مگر با فداکاری ها و ایثار دلیر مردان دریانورد که بی وقفه و بی منت، دل به آرام



قابل توجه شرکت های فعال
حوزه حمل و نقل:

مهلت ارائه اظهار نامه مالیاتی ۲ ماه تمدید شد



معاون سازمان امور مالیاتی گفت: صاحبان مشاغل (اشخاص حقیقی) تا پایان مرداد و اشخاص حقوقی تا پایان شهریور فرصت دارند اظهار نامه مالیاتی عملکرد سال ۱۳۹۸ خود را به صورت الکترونیکی به سازمان تسلیم کنند.

محمد مسیحی اعلام کرد: صاحبان مشاغل (اشخاص حقیقی) که مطابق قانون باید تا ۳۱ خرداد هر سال نسبت به تسلیم اظهار نامه مالیاتی خود اقدام کنند، امسال با توجه به شرایط خاص ناشی از شیوع ویروس کرونا و تأثیری که این معضل بر کسب و کار و مشاغل کشور داشته است، بر اساس مصوبه ستاد ملی مبارزه با کرونا و شورای هماهنگی اقتصادی سران قوا، تا ۳۱ مرداد فرصت دارند اظهار نامه مالیاتی خود را به صورت الکترونیکی به سازمان امور مالیاتی کشور ارسال و مالیات خود را نیز به صورت الکترونیکی پرداخت کنند.

وی با بیان اینکه مهلت ارائه اظهار نامه مالیاتی اشخاص حقوقی طبق قانون ۳۱ تیر هر سال است، افزود: این مهلت برای اشخاص حقوقی نیز به مدت دو ماه تمدید شده است و این دسته از مؤدیان تا ۳۱ شهریور برای ارائه اظهار نامه مالیاتی عملکرد سال ۱۳۹۸ و پرداخت مالیات مهلت دارند.

طبق اعلام سازمان امور مالیاتی، معاون این سازمان تأکید کرد: ضروری است مؤدیان از هر گونه مراجعه غیر ضرور به ادارات مالیاتی اجتناب کرده و از طریق سامانه خدمات الکترونیکی سازمان امور مالیاتی کشور به آدرس www.Tax.gov.ir نسبت به ارسال اظهار نامه مالیاتی و پرداخت مالیات اقدام کنند.



کاهش ۲۵ درصدی سود بازرگانی کالاهای وارده از بندر شهید بهشتی

بهر روز آقایی، مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: با پیگیری موثر سازمان بنادر و دریانوردی، مجموعه های استانی و حمایت دولت، کاهش ۲۵ درصدی سود بازرگانی به کالاهای وارده از طریق بندر شهید بهشتی چابهار مصوب شد.

همچنین اولین محموله صادراتی سییمان در سال ۹۹ از بندر شهید کلانتری چابهار به صورت حمل مستقیم از کامیون به شناور بارگیری که شامل ۹۰۰ تن سییمان صادراتی بود.



محمدرضا رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس شد

انتخابات هیأت رئیسه کمیسیون های تخصصی مجلس شورای اسلامی روز گذشته با حضور اعضای این کمیسیون ها برگزار شد. انتخابات هیأت رئیسه کمیسیون شوراها و امور داخلی مجلس شورای اسلامی برگزار شد. پس از رأی گیری صورت گرفته بین اعضای کمیسیون محمد صالح جوکار به عنوان رئیس کمیسیون شوراها و امور داخلی کشور در اجلاس اول انتخاب شد. نشست کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی نیز با دستور کار انتخاب اعضای هیأت رئیسه کمیسیون برگزار و محمدرضا رضایی کوچی رئیس کمیسیون عمران مجلس شد.





گریس گائوا

مدیر وارد کننده محصولات غذایی بندر تیانجین

مسئولان معمولاً آزمایش‌های ایمنی و سلامت غذایی را به صورت تصادفی روی ۱۰ درصد از کالاهای وارداتی، از جمله محصولات گوشتی منجمد انجام می‌دهند. به همین دلیل، فرایند واردات و ترخیص کالاها در بندر تیانجین با کندی بیشتری روبه‌رو شده است.



ساخت طولانی‌ترین
تونل کف دریا؛

دانمارک و آلمان از زیر دریا به هم متصل می‌شوند



دانمارک اعلام کرد که عملیات احداث بزرگترین تونل زیرآبی جهان را که قرار است این کشور حوزه اسکاندیناوی را به آلمان متصل کند از ابتدای سال ۲۰۲۱ میلادی آغاز خواهد کرد. این تونل که «فمهانر بلت» نام دارد و از آن به عنوان طولانی‌ترین گذرگاه زیرآبی جهان نام برده می‌شود حدود ۱۸ کیلومتر طول دارد و بر روی کف دریا احداث خواهد شد. تونل زیرآبی «فمهانر بلت» با گذر از عمق آب‌های دریای بالتیک جزایر دانمارک لولاند فلاستر واقع در جنوب کپنهاگ را به منطقه ساحلی «شلسویگ-هولشتاین» در آلمان پیوند می‌دهد. مجوز ساخت این تونل طولی زبرداری به تازگی از سوی نمایندگان مجلس دانمارک صادر شده و طبق برنامه تدوین شده قرار است سال ۲۰۲۹ به بهره‌برداری برسد. این پروژه شامل یک بزرگراه چهار بانده برای تردد خودروها و دو خط ویژه برای عبور قطار سریع‌السیر برقی است که طبق ارزیابی‌های انجام شده ساخت آن حدود ۷ میلیارد یورو هزینه به همراه خواهد داشت. با احداث این گذرگاه مدت زمان سفر زیر دریایی میان دانمارک و آلمان برای خودروها به ۷ و برای قطار به ۱۰ دقیقه کاهش پیدا خواهد کرد؛ این در حالیست که یک کشتی برای عبور از آب‌های میان دو کشور دست کم به یک ساعت زمان نیاز دارد. «فمهانر بلت»، یک تونل زیرآبی بر روی کف دریا خواهد بود به این معنی که ابتدا کانالی به عرض ۶۰ و عمق ۱۶ متر در بستر دریا حفر می‌شود و سپس در این کانال بلوک‌های بزرگ بتونی پیش‌ساخته که همان دیواره‌های تونل هستند، جای می‌گیرند.



با شروع موج دوم کرونا صورت گرفت؛

کندی عملیات صادرات و واردات در بنادر چین

واردکنندگان را در پی داشته است. مسئولان بندری شانگهای نیز اعلام کرده‌اند که نظارت بر واردات محصولات دامی، دریایی، خوراکی، میوه و سبزیجات را از این هفته تشدید خواهند کرد. بخشی از این نظارت شامل فرایند واردات از بندر شانگهای می‌شود. چین یکی از بزرگ‌ترین واردکنندگان گوشت دنیا است. عمده گوشت مورد نیاز چین از کشورهای آمریکا و برزیل وارد می‌شود. اما شیوع و مشاهده بیماران کرونا در آمریکا و برزیل، به ویژه آنهایی که در مزارع و صنعت غذایی این کشورها مشغول فعالیت هستند باعث شده تا چین نسبت به واردات مواد غذایی از این دو کشور حساسیت بیشتری نشان بدهد.

شروع موج دوم شیوع کرونا در شرق چین باعث شده تا فعالیت‌های وارداتی و صادراتی این کشور دچار تاخیر و کندی شود. این موضوع علاوه بر کندی فعالیت شرکت‌های وارداتی و صادراتی، بنادر شرقی به ویژه بندر تیانجین را نیز درگیر کرده است. واردات محصولات غذایی به ویژه واردات گوشت از بندر تیانجین صورت می‌گیرد. اما شیوع دوباره ویروس کرونا در چین باعث شده تا دستورالعمل‌های جدیدی برای واردکنندگان محصولات خوراکی در نظر گرفته شود و کنترل از هنگام ورود کالاها در بنادر تشدید شده است. همین مسئله به کندی فعالیت‌ها در بنادر و ترخیص کالاها منجر شده و نارضایتی



فهرست برترین کشتی‌های سال ۲۰۱۹ میلادی

پایگاه خبری هلنیک شپینگ خبر داد که فدراسیون راهبران حمل و نقل ژاپن دو فروند کشتی را شایسته عنوان «بهترین کشتی سال ۲۰۱۹» دانسته است. کشتی فله بر HAKUTAKA و همین طور کشتی AL ZUBARAH توانسته‌اند از لحاظ رعایت اصول ایمنی و تلاش برای استفاده از سوخت پاک عنوان بهترین کشتی سال را به دست آورند.



احداث نیروگاه بادی در بندر نیوجرسی

پایگاه خبری انرژی از تاسیس نخستین نیروگاه بادی - دریایی در بندر نیوجرسی آمریکا خبر داد. این بخشی از پروژه‌ای است که تا سال ۲۰۵۰ میلادی تمام انرژی این بندر از منابع پاک استفاده شود. در حال حاضر، تلاش مسئولان این بندر آن است که طی سال‌های آینده بتوانند همزمان با بهبود و اصلاح سوخت کشتی‌ها، در مصرف نوع انرژی بندری نیز تغییرات مثبتی را ایجاد کنند.



من به نیروهای جوان اعتماد و اعتقاد زیادی دارم و تلاشم این است که از جوان ها که پویایی و خلاقیت بیشتری دارند در این حوزه کمک بگیرم. در کنار جوان ها هم از مشاوره های متخصصان و افراد باتجربه بهره مند هستیم و مجموع اینها باعث رشد ما شده است



گفت و گو با کاپیتان بیژن لاهوتی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی آراین حمل خلیج فارس

سازمان بنادر در فرایند اعطای مجوز تاسیس شرکت کشتیرانی تجدید نظر کند

سه دهه فعالیت روی دریا و شرکت کشتیرانی از او فردی آرام و راسخ ساخته است. کارش را از یک دفتر ۱۲ متری و تنها با یک همکار آغاز کرده و حالا در آستانه تاسیس یک لاین کشتیرانی ایرانی است. «کاپیتان بیژن لاهوتی» همه اینها را دستاورد همراهی با دریا می داند و هدفش اشتغالزایی در صنعت حمل و نقل کشور برای پویایی هرچه بیشتر کشور است. گفت و گوی ما با مدیرعامل شرکت کشتیرانی آراین حمل خلیج فارس را بخوانید.

پایند چطور شد که وارد صنعت حمل و نقل دریایی شدید؟

سال ۱۳۷۳ از طریق کنکور سراسری در مقطع کارشناسی دریانوردی پذیرفته شدم. ۷ سال هم به عنوان پرسنل دریایی روی کشتی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی کار کردم و در انتهای دوره خدمتم از آنجا بیرون آمدم و شرکت خودم را تاسیس کردم.

پایند شما خیلی جوان بودید که به سمت تاسیس شرکت خودتان رفتید. از ابتدا این رو با را داشتید که برای خودتان یک شرکت مستقل داشته باشید؟

حقیقت اینکه من می خواستم خدمتم را در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ادامه بدهم. اما شرایطی پیش آمد که

علیرغم علاقه مان، مجبور به جدایی از آنجا شدیم. من سمت «چیف میت» هم داشتم و بعد از آن سراغ مستری کشتی های کوچک رفتم. یک مدتی هم روی کشتی های سازمان بنادر کار کردم. عمده تجربه ام روی کشتی های تجاری بود. فرایند شرکت های فورواردر و خصوصی را می دانستم و ترغیب شدم که خودم یک شرکت تاسیس کنم. دوستان خوبی داشتم که اوایل کار به من کمک کردند. حدود ۶ ماه رفتم در یکی از شرکت های حمل و نقل بین المللی دریایی و کارهای عملیات و پیپر ورک را انجام می دادم. حالا هم ۱۰ سالی می شود که شرکت خودم را دارم.

پایند هنگامی که کنکور شرکت کردید علت خاصی داشت که سراغ رشته دریانوردی رفتید؟

در آلمان صنعت حمل و نقل معاف از مالیات است. ما نمی‌گوییم که بیاید و مالیات ما را حذف کنید، اما حداقل مالیات حقه را دریافت نمایید. متأسفانه اداره مالیات از افراد باتجربه در حوزه حمل و نقل استفاده نمی‌کند و به همین دلیل، مالیات‌هایی را برایمان در نظر می‌گیرند که مادر آن هیچ سودی نداشته ایم.

باید چه بخش‌هایی کار می‌کنید؟

عمده فعالیت مان در بندر عباس است. ما از معدود شرکت‌هایی هستیم که تمام مدهای حمل و نقلی را انجام می‌دهیم. کانتینر وارداتی و صادراتی، کالاهای عمومی، جنرال کارگو، بار فله و چارترینگ کشتی‌های کوچک و بزرگ به تمام نقاط دنیا. البته نمایندگی هیچ شرکتی را نداریم. در حال حاضر هم تمام شرکت‌هایمان تحت عنوان «گروه آرن» مشغول خدمت‌رسانی هستند.

باید عملکرد انجمن کشتیرانی را در پیشبرد اهداف این صنعت چگونه می‌بینید؟ چه انتظاری از انجمن دارید؟

حقیقت اینک ما حدود ۵ سال است که عضو انجمن کشتیرانی شده‌ایم. در یکی-دو سال اول از انجمن کار خاصی ندیدیم. اما طی سه سال گذشته تغییرات بنیادین و متعددی در بخش‌های مختلف انجمن به وجود آمده و به یکباره شکوفا شده است. برگزاری جلسات متعدد با حضور شرکت‌ها تحت عنوان کمیته‌های تخصصی، امکان بهره‌مندی از مشاوره‌های تخصصی و راه‌اندازی شورای حل اختلاف و داوری از جمله فعالیت‌های بسیار مهم انجمن طی سال‌های اخیر است. همین که ما برای داوری مجبور به مراجعه به نهادهای قضایی و دادگاه‌ها نیستیم و مسائل شرکت‌ها با مشارکت و همکاری متخصصان و پیشکسوتان همین صنف مورد رسیدگی قرار می‌گیرد خودش یک حرکت سازنده به شمار می‌رود. بنده علاقه‌مند به اشتغال‌زایی هستم و برنامه آینده‌ام این است که با خرید چند فرزند کشتی، یک لاین جدید را در ایران تا پایان سال ۲۰۲۰ میلادی افتتاح کنم و از این به بعد با کشتی‌هایی که مالکیت آن را در اختیار دارم کارم را پیگیری نمایم. تصور می‌کنم مشاوره‌های انجمن در زمینه تأمین بودجه، معرفی به سازمان‌های مرتبط و بیمه‌ها و اخذ خدمات متنوع می‌تواند خیلی به ما کمک کند.

باید شما نزدیک به ۳۰ سال در حوزه دریایی و بندری کار کردید، چه تائیری در شخصیت شما داشته است؟ انتظارتان از نهادهای دولتی چیست؟

دریا و فعالیت در آن به من آرامش می‌دهد. دریا روزی رسان است و همه چیز را از آن به دست آورده‌ام. طی سال‌ها حضور در کشتی، دل دریایی پیدا کرده‌ام و به یک آرامش خاصی رسیدم که حاصل همین شغل است. به نظر من، دولت باید به صنعت حمل و نقل دریایی توجه بیشتری نشان بدهد. در آلمان صنعت حمل و نقل معاف از مالیات است. ما نمی‌گوییم که بیاید و مالیات ما را حذف کنید، اما حداقل مالیات حقه را دریافت نمایید. متأسفانه اداره مالیات از افراد باتجربه در حوزه حمل و نقل استفاده نمی‌کند و به همین دلیل، مالیات‌هایی را برایمان در نظر می‌گیرند که ما در آن هیچ سودی نداشته ایم. گاهی اوقات هم شاهد آن هستیم که چوب لای چرخ این صنعت می‌گذارند. مثلاً بنده کالایی را که کشور واقعاً به آن نیاز مبرم دارد را وارد کرده‌ام، اما در گمرک اجازه ترخیص داده نشده به این بهانه که این کالا از انگلیس آمده! چرا ما باید دچار خودتحریمی باشیم. اگر دولت نگاه توسعه‌ای به اقتصاد کشور دارد، یکی از بهترین راهکارهای آن توجه به صنعت حمل و نقل، به ویژه بخش دریایی است. چرا که عمده فعالیت‌های حمل و نقلی کشور از این راه انجام می‌شود.

خیر، ما نمی‌گوییم که مثلاً بیاید در سال ده-بیست مجوز بدهد. صحبت ما این است که به هر کسی که واقعاً شرایط و تجربه کافی این کسب و کار را دارد مجوز فعالیت بدهند. آنها می‌آیند و با کمترین تجربه و دانش مجوز می‌گیرند و بعد چون نمی‌توانند کار کنند همان مجوز را با مبلغ ناچیز به دیگران واگذار می‌کنند. اگر مجوزها در دسترس افراد باتجربه و حرفه‌ای باشد، تعداد کسب‌های حقوقی و مشکلاتی که در این صنعت پیش می‌آید به حداقل می‌رسد و منافع آن در نهایت به اقتصاد ملی بازمی‌گردد.

باید نگاه شما به تأمین نیروی انسانی مورد نیازتان چگونه بود؟ الان می‌بینیم که بخش قابل توجهی از این نیروها را جوان‌ها تشکیل می‌دهند؟ برای این تصمیم تعمیدی داشته‌اید؟

من کارم را در یک اتاق ۱۲ متری و با یک همکار شروع کردم. بازاربایی مان تحت وب بود و سیستم خوبی را به وجود آوردیم. بعد از یک ماه، یک همکار دیگر به ما اضافه شد و در شش ماه نخست تعداد کارکنان مان به ۱۰ نفر رسید. رشدمان طوری بود که در سال اول ۱۸ نفر پرسنل داشتیم و در حال حاضر هم ۴۰ کارمند به صورت مستقیم و ۲۵ نفر هم به صورت غیرمستقیم در دفاتر ما مشغول کار هستند. بیش از ۸۰ درصد نیروها را خودمان آموزش می‌دهیم، یعنی افرادی هستند که ممکن است رشته تحصیلی‌شان هم کاملاً مرتبط نباشد، اما اگر فردی دارای مهارت در زبان انگلیسی، مهارت‌های کلامی و هوش بالا باشد می‌تواند در این حوزه موفق شود. من به نیروهای جوان اعتماد و اعتقاد زیادی دارم و تلاش‌م این است که از جوان‌ها که پویایی و خلاقیت بیشتری دارند در این حوزه کمک بگیریم. در کنار جوان‌ها هم از مشاوره‌های متخصصان و افراد باتجربه بهره‌مند هستیم و مجموع اینها باعث رشد ما شده است.

یکی از دوستانم خیلی از این شغل تعریف کرد. ما اوایل دهه هفتاد کنکور دادیم. آن دوران خارج رفتن خیلی سخت بود و دوستانم پیشنهاد داد که اگر در این رشته تحصیل کنیم خیلی راحت می‌توانیم برویم و دنیا را ببینیم. در سمت مثل کاپیتان هواپیما، ما هم می‌توانیم به دیگر کشورها و شهرهای دنیا سفر کنیم. می‌گفت که شغل دریانوردی پرستیژ بالایی دارد، اما ورود به این شغل خیلی سخت بود. ما پس از قبولی در کنکور در مصاحبه‌ها و معاینات خاصی شرکت کردیم و از چکیده بیش از هزار نفر ۶۰ نفر را برگزیدند. بخشی به عنوان کارشناس دریانوردی، بخشی برای مهندسی مکانیک و تعدادی هم برای مهندسی مخابرات. وقتی وارد این حرفه شدیم تصورمانم به حقیقت پیوست و اگر پارهای مسائل نبود، شاید تا آخر عمر حرفه‌ای ام در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی می‌ماندم و آنجا بازنشسته می‌شدم. در حال حاضر هم مالک دو شرکت کشتیرانی هستیم و یک شرکت فورواردی حمل بار هوایی دارم که دفتر آن در فرودگاه امام (ره) قرار دارد و یک شرکت بازرسی کالای تاسیس کردیم.

باید در ابتدای تاسیس شرکت با چه مشکلاتی روبرو شدید؟

مسئولیت این حرفه خیلی بالاست. زمانی هم که ما کار را استارت زدیم هم‌زمان شد با شروع تحریم‌ها، حتی برخی از شرکت‌های قدیمی در حال تعدیل نیرو و یا در آستانه ورشکستگی بودند. از همان ابتدا تصمیم گرفتیم که راهی را برویم که دیگر شرکت‌ها تابحال نرفته‌اند. مسیرها و راهکارهایی را انتخاب کردیم که کمتر مورد توجه قرار گرفته بود. فرآیندها را شناختیم و راهکارهای مناسب آن را به کار گرفتیم. سعی ما این بود که خیلی سالم کار کنیم و با شرکت‌های کشتیرانی و نمایندگی‌های خطوطی که در ایران فعال بودند ارتباط درستی برقرار کنیم. آن قدم‌های حساب شده باعث شد تا حدود زیادی موفقیت‌مان تضمین شود.

باید تفاوت شما که تحصیلات و تجربه مرتبط و مستقیم با صنعت کشتیرانی دارید با کسانی که ممکن است فقط تحصیلات یا فقط تجربه این کار را داشته‌اند و در حال مدیریت یک شرکت کشتیرانی هستند چه موردی است؟

هر چه که شما تخصصی‌تر به این جریان وارد شوید، امکان موفقیت‌تان بیشتر است و از طرفی باعث اعتدالی همان صنعت می‌شود. به نظر من یکی از ضعف‌های سازمان‌هایمان این است که برای اعطای مجوز شرکت‌های کشتیرانی قوانین سخت و سفت ندارند. اما صحیح آن است که بیایند و تحقیق بکنند و ببینند پیشینه اشخاص درخواست‌کننده مجوز چه بوده است. ما افرادی را می‌شناسیم که مثلاً دو-سه سال در شرکت کشتیرانی کار کرده و بعداً رفته و برای خودش شرکت کشتیرانی تاسیس کرده. با همین اولین کشتی ۲۰۰ هزار دلار متضرر شده، نه تنها خودش، بلکه صاحب کالا را هم متضرر کرده و تدوam چنین کسب‌هایی باعث کاهش اعتبار صنف می‌شود. چون آنها شناخت کافی از کشتی و صنعت دریایی ندارند، با تاسیس شرکت و درگیر شدن در کسب‌های حقوقی، باعث عدم اعتماد به دیگر شرکت‌ها می‌شوند. الان سازمان راهداری برای اعطای مجوز آزمون‌های سخت و سفت و مصاحبه‌های تخصصی برگزار می‌کند تا ببیند شخص متقاضی جواز تاسیس شرکت تا چه اندازه به این حوزه تخصص دارد.

باید سختگیری در اعطای مجوز تاسیس شرکت باعث ایجاد انحصار نمی‌شود؟



SAOI

International Maritime Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، جوانی و ورزش
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بازرسی دریایی ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS