



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
Shipping Association of IRAN

پیام انجمن کشتیرانی و خدمات بندری

سال بیست و یکم

شماره ۱۴۲

آذر ۱۳۹۶

در جستجوی لجستیک

اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک برگزار شد

سامانه CCS
چالشی به نام THC

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

۶۵ سال فعالیت شایسته در عرصه بندر و دریا

خدمات انجمن

- ۱- شورای حل اختلاف دریایی و بندری
- ۲- کمیته داوری و حل اختلاف دریایی و بندری
- ۳- مرجع کارشناسی حوزه بندری و دریایی
- ۴- طرح بیمه تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر
- ۵- طرح بیمه تعهدات شرکتهای حمل و نقل بین المللی در قبال گمرک جمهوری اسلامی ایران
- ۶- ارائه دهنده آموزشهای آکادمیکی با کمک دانشگاه آزاد اسلامی تا مقطع دکترا
- ۷- ارائه آموزشهای حرفه ای MBA و DBA توسط موسسه آموزشی بهار
- ۸- مرکز آموزش دوره های لجستیک بندری سازمان بنادر و دریانوردی
- ۹- مرکز آموزش مهارت های دریایی و بندری ایران با مجوز سازمان فنی و حرفه ای کشور
- ۱۰- مشاوره ، حمایت و معاضدت قضائی و حقوقی اعضاء
- ۱۱- مشاوره و حمایت مالیاتی و بیمه ای اعضاء
- ۱۲- مشاوره و حمایت مدیریتی و فنی اعضاء
- ۱۳- مدیریت ، نظارت و کنترل تعرفه های عملیاتی حوزه کسب و کار
- ۱۴- خبرگزاری سی نیوز
- ۱۵- ماهنامه پیام انجمن
- ۱۶- هفته نامه الکترونیکی
- ۱۷- کانال تلگرامی اخبار دریا

حضور در مجامع بین المللی و داخلی

- ۱- فدراسیون انجمن های ملی کشتیرانی و عوامل آن (فوناسبا - Fonasba)
- ۲- شورای دریانوردی بالتیک و بین الملل (BIMCO)
- ۳- اینتر تانکر (INTER TANKER)
- ۴- هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران
- ۵- هیئت مدیره فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران
- ۶- شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
- ۷- کمیسیون فرعی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
- ۸- کمیسیون موضوع ماده ۲۰ ضوابط استفاده از کانتینر
- ۹- کمیسیون حمل و نقل ، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران
- ۱۰- شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی

خدمات اعضاء :

- ۱- مدیریت و راهبری حمل و نقل دریایی
- ۲- نمایندگی خطوط کشتیرانی بین المللی
- ۳- مدیریت و راهبری خدمات بندری
- ۴- مدیریت و راهبری رده بندی و بازرسی کالا و کشتی

Shipping Association of Iran



انجمن کشتیرانی برگزار می کند

همایش آشنایی با امور مالیاتی

۲۷ دی ماه ساعت ۱۳-۹

سالن آمفی تئاتر سازمان بنادر و دریانوری

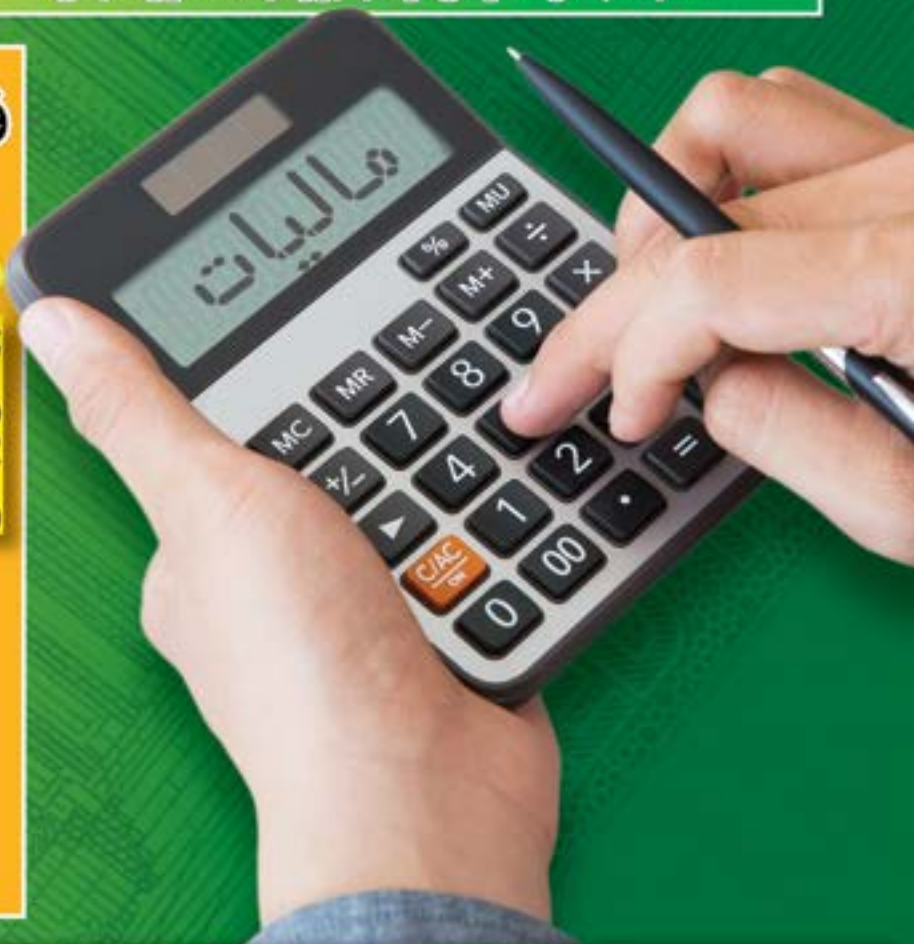


سخنران: جناب آقای دوانی

تحلیگر و کارشناس ارشد مالی و مالیاتی
نماینده بخش خصوصی در کمیسیون سیاستگذاری مالیاتی

فهرست مطالب همایش

- ۱ سیر پیدایش قانون مالیات‌ها
- ۲ تحولات اخیر تقنینی و تهدیدات پیشرو
- ۳ مالیات بر دارایی و مالیات بر درآمد
- ۴ مالیات اشخاص حقوقی
- ۵ احکام و مقررات مالیاتی ماده ۱۶۹ و ۱۶۹ مکرر و تراکنش‌های مالی
- ۶ پرسش و پاسخ



حضور، با ثبت نام امکان پذیر است | اعضای انجمن از تخفیف ویژه برخوردارند | شماره تماس: ۸۸۹۴۷۶۴۶-۹



رایکا دریا تجارت
Raika Sea Trade (co.ltd)



info@raikaseatrade.com



+21 88 7777 894



www.raikaseatrade.com

WELCOME TO

RAIKA SEA TRADE

We Guarantee your Trust!



- ارائه روشهای حمل دریایی و خدمات تکمیلی متناسب با نوع کالا و تقاضای صاحبان کالا از اقصی نقاط دنیا به ایران
- ارائه خدمات متنوع حمل دریایی جهت صادرات مطابق با استانداردهای روز و نرخهای رقابتی با استفاده از خطوط لاینر معتبر و خطوط تحت نمایندگی
- حمل ترکیبی کالا از مبدا تا مقصد نهایی از طریق شبکه وسیع نمایندگی ها در مبدا و شرکتهای همکار در مقصد
- ارائه خدمات تکمیلی مرتبط با حمل کالا در بنادر کشور ، انبار داری و تخلیه و بارگیری کالا
- انجام نمایندگی کشتیهای فله خشک و تانکر در کلیه بنادر ایران با استفاده از کادر با تجربه و متخصص
- حمل کالای کانتینری و جنرال کارگو به مقاصد گمرکات داخلی از طریق شرکتهای همکار در گروه



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
Shipping Association of IRAN



۲۶ آذر تا ۱ دی ماه

هفته حمل و نقل گرامی باد

سازمان کشتیرانی
seanews.ir

افقی نو، رویکردی جدید، توسعه پایدار



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
Shipping Association of IRAN

سال بیست و یکم

شماره ۱۴۲

دی ۱۳۹۶

صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

مدیر مسئول: مسعود پل‌مه

شورای سیاست‌گذاری: امید ملک، مهرشاد معین‌انصاری،

حسین ناجی‌پور، افروز شریفیان، روزبه مختاری، محمد

نیک‌پی، فراداد فیروزپور، مسعود پل‌مه

سردبیر: پیام رضایی

ارتباط و هماهنگی: نعیمه عارفی

عکس: نعیمه عارفی، اصغر اصغری

روابط عمومی: اصغر اصغری

آدرس: تهران، خیابان ولیعصر، بالاتر از میدان ولیعصر،

نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹۸۲۱+

نمابر: ۹۸۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴+

پست الکترونیک: Info@saoi.ir

فهرست مطالب

- ۱۰ دنبال دخالت در قیمت‌های هستیم
- ۱۳ ۶۶ مشکل لجستیکی در کشور وجود دارد
- ۱۴ قیمت حمل بار در ایران حتی از ترکیه و افغانستان بالاتر است
- ۱۵ سهم حمل و نقل ایران از قیمت تمام‌شده دو برابر میانگین جهانی است
- ۱۹ ماموریت CCS با تعاریف اولیه و مدل منطقی تعارض دارد
- ۲۰ سامانه CCS باید ارتقا پیدا کند
- ۲۳ وضعیت THC در شان سازمان بنادر و دریانوردی نیست
- ۲۵ منطقه ویژه یا آزاد؟ مسئله این است
- ۲۸ این کمیته مشترک سودای دائمی بودن در سر دارد
- ۳۱ آیا کشتی‌های خودران شغل دریانوردان را تهدید می‌کنند؟
- ۳۶ مسئله اقتصادی نیست، سیاسی است
- ۳۸ جای خالی دیپلماسی دریایی
- ۴۱ کشتیرانی‌ها به دنبال حضور در خشکی هستند
- ۴۳ اجرای کامل برنامه آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- ۴۷ اخبار انجمن
- ۵۴ گزارش تصویری



سخن مدیر مسئول:

مسعود پل‌مه

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

مردم‌محوری پایه و اساس شکل‌گیری تحولات شگرفی است که در چهل سال گذشته بارها شاهد گره‌گشا بودن این نسخه شفاف‌بخش بوده‌ایم. ۲۶ آذر روز ملی حمل‌ونقل، یادآور سیل خروشان کامیون‌دارانی است که به دم مسیحایی پیر و مراد زمانه، جهادی اقتصادی رقم زدند و بنادر مملو از کالا را به حضور مردمی خویش رنگ و جلا دادند. ایام سپری‌گشت تا مجال اجرایی شدن اصل ۴۴ فرا رسید. اصلی که تمام هم و غمش واسپاری اقتصاد به دست مردم و کاهش عینی تصدیگری دولت در این حوزه را نداعی می‌کرد و مزین به تنفیذ مقام معظم رهبری بود، امید به احیای نقش بخش خصوصی و استفاده از موتور محرکه بازار و تجارت مردم نهاد، جانی دگر گرفت، سال‌ها از مجاهدت‌های مردمی دفاع مقدس گذشته بود و حال باید نقشی دیگر رقم می‌خورد؟ هر چه بیشتر رفتیم ریشه‌های تنومند و تنیده دولت در اقتصاد نمایان‌تر و چاه‌های نفت خشکیده‌تر، صد حیف که از این درخت تفتیده ثمری به دست نخواهد آمد و فقط جان خاک است که کشیده می‌شود و آیندگان را تهی دست‌تر، امید جانمایه حیات بشری به زندگی، پیشرفت و موفقیت، همواره موجب شده است تا بخش خصوصی باوجود دل‌تنگی‌های مستمر، پرچم‌دار اعتلای اقتصادی کشور عزیز و اسلامیمان ایران باشد. درختان سرو قامت خصوصی‌گری، باغی سرسبز در هیئت انجمن‌های تخصصی را نمایان داشتند. اجماعی که یاریگر نظام مقدس جمهوری اسلامی و بازوان توانمند اجرائی دولت کریمه خواهد بود، کمر همت بسته و یا علی‌گویان به میدان آمده‌ایم، شما چگونه اید؟ زمان زمانه عمل است و اثبات مرد عمل بودن، حال وقت تدبیر است و نشان از سپردن کار به کاردان، به آنانی که در بزنگاه خطر ولی نعمت و پشتوانه دولت خواهند بود.



در جستجوی لجستیک

اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل

و لجستیک ایران





عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی: به دنبال دخالت در قیمت‌ها نیستیم



را به یک موقعیت جغرافیایی خدادادی غره می‌کند و از اینکه تلاش کنیم تا در سطح جهان موقعیت خودمان را به دست بیاوریم باز می‌دارد. پس بسیار بیش از مزیت‌های نسبی، باید به مزیت‌های رقابتی تکیه کنیم. هنگامی که سمت مزیت‌های رقابتی می‌رویم، تمام شاکله ذهنی و منطقی تصمیم‌گیری ما تحت تاثیر قرار می‌گیرد و باید عوض شود. آن وقت {به این نتیجه می‌رسیم} که در کنار ایجاد زیرساخت‌های فیزیکی اعم از بندر، راه، ریل و فرودگاه باید به سمت توسعه زیرساخت‌های نرم‌افزاری برویم. با چنین نگاهی قوانین و مقررات با ثبات، تعهد به ایفای قراردادها و قوانین، عدم تغییر متوالی مقررات، آموزش، مهارت، توانایی کارکرد در سطح جهانی مسائل واقعی و اصلی ما می‌شوند. این تغییر انگاره در حمل‌ونقل ایران هنوز در مراحل آغاز خود قرار دارد. هنوز هم وقتی می‌خواهیم از ترانزیت حرف بزنیم، آمارهایی را در زمینه حجم زیربنا ارائه می‌کنیم. من با ایجاد زیربنا مخالف نیستیم و قطعاً وظیفه ماست که مداوم زیرساخت ایجاد کنیم. اما تجربه به ما آموخته است که ایجاد زیرساخت به تنهایی کفایت

“
مزیت نسبی به هیچ وجه کافی نیست. باید به دنبال مزیت‌های رقابتی باشیم و ببینیم که چگونه می‌توانیم با کریدورهای بین‌المللی رقابت کنیم. با این رویکرد، سیاست و خط مشی که من در وزارتخانه دنبال می‌کنم افزایش قدرت رقابتی ایران در کنار مزیت‌های نسبی آن است. مزیت‌های نسبی بسیار رخوت‌آور و اغواگر هستند.”

این همایش نمونه‌ای واقعی از همکاری بین دولت و بخش خصوصی برای ارزیابی سیاست‌گذاری‌ها و بررسی مشکلات، موانع و پیدا کردن راه‌حل‌های درست برای توسعه است. هر وقت درباره حمل‌ونقل ایران حرف می‌زنیم بلافاصله به سراغ موقعیت ژئوپلتیکی و مزیت‌های نسبی آن می‌رویم. قطعاً درست است؛ چراکه ایران در یک چهارراه استراتژیک کم‌نظیر قرار گرفته و علاوه بر این امکان دسترسی سریع به چین به عنوان یک مرکز عظیم تولید بار در جهان برای ایران فراهم است.

مزیت نسبی کافی نیست، باید به دنبال مزیت رقابتی باشیم

اما نکته اینجاست که مزیت نسبی به هیچ وجه کافی نیست. باید به دنبال مزیت‌های رقابتی باشیم و ببینیم که چگونه می‌توانیم با کریدورهای بین‌المللی رقابت کنیم. با این رویکرد، سیاست و خط مشی که من در وزارتخانه دنبال می‌کنم افزایش قدرت رقابتی ایران در کنار مزیت‌های نسبی آن است. واقعیت این است که مزیت‌های نسبی بسیار رخوت‌آور و اغواگر هستند. افراد

اقتصادمقیاس

موضوع مهم بعدی اقتصاد مقیاس است. وقتی می‌خواهیم باری را از طریق دالان ایران از یک راه به راه دیگری حمل کنیم نیاز داریم که در تمام شقوق حمل‌ونقلی بنگاه‌هایی داشته باشیم که بتوانند در مقایسه جهانی کار کنند. برای من مثل روز روشن است که این بنگاه‌ها نمی‌توانند دولتی باشند و باید بنگاه‌های بخش خصوصی این کار را انجام دهند. اما نکته‌ای که وجود دارد امکان شکل‌گیری سرمایه است. خوشبختانه در دنیای جدید که بر مبنای اطلاعات است، تشکیل کسب‌وکارهای مشترک با متدهای استراتژیک شاید بتواند بخشی از این موضوع را حل‌وفصل کند. چندین سال است که اتحادهای استراتژیک در دنیا مطرح شده و شاید اولین جایی هم که مطرح شد در حمل‌ونقل بود. امیدوارم این همایش هم منجر به شکل‌گیری چنین اتحادیهایی شود. نکته دیگر اینکه ممکن است ما به عنوان دولت گزارش‌ها و آمارهای زیادی از ایجاد زیرساخت ارائه کنیم، اما نکته مهم خوانش فعالان اقتصادی و حمل‌ونقل از مجموعه این توسعه‌ها است. خوانشی که تحت عنوان شاخص LPI از آن نام برده می‌شود. عمدتاً هم برگرفته از قضاوت فعالان اقتصادی از مجموعه مسائل، قوانین و مقررات، زیرساخت‌ها، امکان تبادل ارتباطات داخلی و بین‌المللی است.

اهمیت بخش خصوصی

در ایران از بخش خصوصی بسیار گفته می‌شود. از ضرورت خصوصی‌سازی و توجه به بخش خصوصی نیز همینطور. اما واقعاً بخش خصوصی چیست؟ بخش خصوصی یک محیط کسب‌وکار صدرصد رقابتی است که در آن فعالان اقتصادی با هم رقابت می‌کنند و از این طریق بهترین خدمات به بهره‌برداران و عرضه‌کنندگان و با کمترین هزینه عرضه می‌شود. اما در این ایران تمام قیمت‌ها به شدت دستکاری شده است. تمام قیمت‌ها از سوخت گرفته با بقیه عوامل تولید دستکاری شده هستند. هنوز اصلی‌ترین بحثی که صدا و سیما تعقیب می‌کند این است که دولت چگونه باید قیمت‌گذاری کند. آیا در یک فضای روانی که قیمت‌ها کنترل و توسط دولت دستکاری می‌شوند، می‌توان بازار رقابتی ایجاد کرد؟! این اصلی‌ترین مسئله‌ای است که در ایران با آن مواجه هستیم و امیدواریم بتوانیم به تدریج به سمت این {فضای رقابتی و حذف دستکاری قیمت توسط دولت} پیش برویم. خوشبختانه در برنامه پنجم و ششم و حتی برنامه‌های سه و چهار بحث آزادسازی قیمت‌ها مورد توجه قرار گرفته است. حتی در برنامه‌های پنجم موادی را برای آزادسازی داشتیم که در بخش‌هایی از جاده و هوا انجام شد اما هنوز موضوع، مورد اجماع ملی نیست. وقتی بانمایندگان افکار عمومی مواجه می‌شویم همه از مقامات دولتی انتظار دستکاری قیمت‌ها و مداخله در بازار را دارند که قاعدتاً با اصل بخش خصوصی مغایرت دارد. کاری که ما در بحث لجستیک و زنجیره تامین دنبال می‌کنیم این است که با همفکری فعالان حمل‌ونقل مانند همین همایش بفهمیم فعالان اقتصادی با چه مشکلاتی مواجه

نمی‌کند. اینکه چقدر قوانین دست‌وپاگیر را برداشته‌ایم، تا چه میزان بنادر و حمل‌ونقل ما هوشمند شده‌اند، تا چه اندازه می‌توانیم از نظر قیمت رقابت کنیم، اینکه واقعاً بازار حمل‌ونقل ما تا چه میزان رقابتی است، چقدر توانسته‌ایم نیروهای انحصارگر را در حمل‌ونقل کنترل کنیم و بسیاری نکات اینچنینی دیگر، مهم هستند.

به همین دلیل بود که در کنار مدیریت شقوق مختلف حمل‌ونقل، معاونت حمل‌ونقل را هم در وزارت راه و شهرسازی ایجاد کردیم. عمدتاً هم با تمرکز بر جنبه‌های نرم‌افزاری، شبکه‌سازی، بازنگری در قوانین، بررسی فرایندها، زنجیره تامین و شناسایی حلقه‌های ضعیف در آن و با تمرکز بر بخش خصوصی. در این راستا اقداماتی نیز انجام شده است. اولین بحث ما IT است. زیرا فکر می‌کنم در روزگار مدرن، حمل‌ونقلی که هوشمند نباشد اساساً امکان رقابت با هیچکس را ندارد و در نتیجه هوشمندسازی حمل‌ونقل در تمام

شقوق اصلی‌ترین مسئله ماست. در همین راستا حجم سرمایه‌گذاری صورت‌گرفته در هوشمندسازی قابل تامل است. در سازمان راهداری بیش از یک هزار میلیارد تومان برای هوشمندسازی سرمایه‌گذاری شده است. به دنبال این هستیم که تمام بنادر و کشتیرانی ما هوشمند باشد. یعنی از زمانی که حرکت آغاز می‌شود، از زمان گرفتن پنجره تا زمان ترخیص باید هوشمند باشد. این موضوع در بخش ریلی و هوایی هم هست. این دغدغه که در حمل‌ونقل هر لحظه باید امکان ردیابی بار و مسافر وجود داشته باشد یک ایده درست است و باید این کار را تکمیل کنیم. اقدامات بزرگی صورت گرفته اما هرگز نمی‌توانیم ادعا کنیم که می‌توانیم با بهترین‌های دنیا رقابت کنیم. هنوز راه بسیاری در پیش است که باید طی کنیم.

دسترسی آزاد به اطلاعات

دسترسی آزاد به اطلاعات هم موضوع بعدی است. فکر می‌کنم در لجستیک جدید که مختصات و مشخصه‌های آن مبتنی بر اطلاعات لحظه‌ای است، اطلاعات باید در دسترس همه قرار بگیرد. در نتیجه اصل دسترسی آزاد به اطلاعات برای شهروندان و فعالان کاری کار مهم دیگری است که باید در وزارتخانه انجام بدهیم. برای این کار هم از ۲ ماه قبل طی یک بخشنامه به همه مدیران خودم اعلام کردم هر شهروند و فعال اقتصادی باید به اطلاعات مورد نیاز - جز در مواردی که طبقه‌بندی محرمانه داشته باشد - دسترسی داشته باشد.

ماده و مواد اولیه استارت‌آپ‌ها اطلاعات است. کار آنها بر اساس اطلاعات لحظه‌ای است و به همین خاطر هم اصل دسترسی آزاد به اطلاعات را در وزارتخانه دنبال می‌کنیم و از شکل‌گیری کسب‌وکارهای نو حمایت می‌کنیم. می‌دانم که با موانع اجتماعی مواجه خواهیم شد. شاید برخی از فعالان قدیمی حمل‌ونقل که بر اساس سیستم‌های سنتی کار می‌کنند خیلی از آنچه می‌خواهم بگویم خوششان نیاید، اما با صراحت می‌گویم که آینده حمل‌ونقل و لجستیک جهان بر اساس استارت‌آپ‌ها خواهد بود. اگر می‌خواهیم ترازیت رشد کند و موقعیت رقابتی داشته باشیم به این بستگی دارد که تا چه حد اصل دسترسی آزاد به اطلاعات را در عمل اجرا کنیم. گام‌های آغازین را برداشته‌ایم و امیدوارم این گام‌ها را

“
در لجستیک جدید که مختصات و مشخصه‌های آن مبتنی بر اطلاعات لحظه‌ای است، اطلاعات باید در دسترس همه قرار بگیرد. در نتیجه اصل دسترسی آزاد به اطلاعات برای شهروندان و فعالان کاری کار مهم دیگری است که باید در وزارتخانه انجام بدهیم.”

“
برای من مثل روز روشن است که این بنگاه‌های نمی‌توانند دولتی باشند و باید بنگاه‌های بخش خصوصی این کار را انجام بدهند. اما نکته‌ای که وجود دارد امکان شکل‌گیری سرمایه است. خوشبختانه در دنیای جدید که بر مبنای اطلاعات است، تشکیل کسب‌وکارهای مشترک با متدهای استراتژیک شاید بتواند بخشی از این موضوع را حل و فصل کند.”

هستند و چه ارزیابی از شرایط دارند و بتوانیم با کمک بخش خصوصی این تنگناها را یکی پس از دیگری حل کنیم. فکر می‌کنم اگر نتوانیم شاخص LPI را رشد بدهیم نهایتاً سرمایه‌گذاری گسترده ما در زیرساخت‌ها با بهره‌وری بسیار پایینی مواجه خواهد بود. به همین خاطر است که معاونت حمل‌ونقل ایجاد شد. این ایده که برای کریدورها مدیر انتخاب کنیم با همین هدف بوده که بتوانیم گره‌گاه‌ها را شناسایی و مرتفع کنیم. البته همه چیز در اختیار وزارت راه و شهرسازی نیست. فکر می‌کنیم اصلی‌ترین کاری که باید در ایران صورت بگیرد این است که ما هنوز نسبت رقابت مشکل مقاومت ذهنی داریم و اجماع ملی درباره آن وجود ندارد.

دنبال دخالت در قیمت نیستیم

امیدوارم خود بخش خصوصی موضع روشنی درباره قیمت‌گذاری داشته باشد. مداخله در قیمت، یک بازار مکاره است که ذی‌نفع‌های مختلفی دارد. بخشی از بخش خصوصی از آن سود می‌برد و بخشی دیگر ضرر می‌کند. در نتیجه یک محیط خاکستری و گل‌آلود است. هر وقت بحث قیمت مطرح می‌شود عده‌ای موافقت و عده‌ای هزارویک دلیل می‌آورند که باید قیمت‌ها کنترل شود. حتی برای واقعی‌شدن قیمت سوخت هم همین‌گونه است. نتیجه این است که ما دومین کشور ارزان جهان در زمینه سوخت هستیم. این یک مانع اصلی در جهت توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل بوده است. چراکه وقتی نظام قیمت‌گذاری داریم به این معناست که داریم در بازار دخالت می‌کنیم و من هرگز فکر نمی‌کنم بازاری که دولت در آن مداخله کند امکان رشد جدی برای بخش خصوصی داشته باشد.

پس اولین خواسته بخش خصوصی از دولت باید رقابت باشد نه کمک مالی. اما ما این حرف را کمتر از بخش خصوصی می‌شنویم. امیدوارم از این به بعد این موضوع را بیشتر بشنویم که بخش خصوصی از رقابت دفاع کند. از

رقابت کامل و نه رقابت ناقص؛ چرا که قطعاً رقابت ناقص در درازمدت به نفع بخش خصوصی نخواهد بود. موضوع این است که به اجماع رسیدن در این مورد کار ساده‌ای نیست. معمولاً در جلسات مشترک بخش خصوصی لیست بلندبالایی از درخواست‌ها دارد که به نحوی مداخله دولت در اقتصاد است. شاید این دوستان متوجه نیستند که خواهان مداخله دولت در اقتصاد هستند. اگر می‌خواهیم به حمل‌ونقل پایدار برسیم باید فضای رقابتی داشته باشیم. آن هم رقابت در همه چیز،

“
معتقدم اگر موقعیت جغرافیایی ایران با قدرت رقابتی‌اش تلفیق شود یکی بخش‌های پیش‌تاز در توسعه اقتصادی کشور خواهد بود. صمیمانه از شما درخواست می‌کنم گام‌های جدی بردارید و بدانید که ما در دولت تمام‌قد از توسعه حمل‌ونقل و بخش لجستیک حمایت می‌کنیم. اعتقاد ما اقتصاد رقابتی است و در پی مداخله و قیمت‌گذاری نیستیم.
”

زیرا فقط در رقابت است که می‌توان رشد کرد. اما اگر بخواهیم از فعالیت‌های انجام شده صحبت کنیم باید بگویم که ما در وزارتخانه در کنار توسعه زیرساخت‌های فیزیکی، بحث حمل‌ونقل و لجستیک به مفهوم زنجیره تامین و شبکه‌سازی و محیط کسب‌وکار به مفهوم شبکه تبادل، مهارت، حمایت از منافع مصرف‌کننده و عرضه‌کننده به مفهوم سرعت، دقت و امنیت را مد نظر داریم. خوشبختانه امکان گسترده‌ای در سواحل مکران و در بندر چابهار ایجاد شده که اولین محموله‌های هند به افغانستان هم چندی پیش به این بندر رسید و امیدوارم این بندر فعال شود. اما از نظر من بندر چابهار تنها یک دروازه است. آنچه اهمیت دارد، زنجیره تامین پشت این بندر است. در نتیجه آنچه به دنبال آن هستیم زنجیره تامین است که در پشت بندر برای فعالان اقتصادی باید فراهم شود. این شرایط در بندر شهیدرجانی، بندر امام خمینی (ره) و بنادر شمال هم دنبال می‌شود که پسرانه‌ها توسعه پیدا کنند. فرودگاه امام هم با ۱۴ هزار هکتار فضا می‌تواند یک محیط کسب‌وکار سبز و مطابق با استانداردهای محیط‌زیست را فراهم کند. مهندس خوانساری به آمادگی بخش خصوصی برای حضور در بنادر اشاره کردند و من اعلام می‌کنم که ما کاملاً از این موضوع استقبال می‌کنیم. هر شرکت ایرانی که بخواهد با هم‌تایان خارجی خود در این پروژه‌ها مشارکت کند حمایت خواهد شد. کما اینکه در حال حاضر هم نمونه‌هایی از این امر در برخی بنادر انجام شده است. و اما سخن آخر اینکه من هم مانند شما معتقدم اگر موقعیت جغرافیایی ایران با قدرت رقابتی‌اش تلفیق شود یکی بخش‌های پیش‌تاز در توسعه اقتصادی کشور خواهد بود. صمیمانه از شما درخواست می‌کنم گام‌های جدی بردارید و بدانید که ما در دولت تمام‌قد از توسعه حمل‌ونقل و بخش لجستیک حمایت می‌کنیم. اعتقاد ما اقتصاد رقابتی است و در پی مداخله و قیمت‌گذاری نیستیم.





مهرداد تقی‌زاده، معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی: ۶۶ مشکل لجستیکی در کشور وجود دارد

مدیر داشته باشیم. اولین مدیر هم برای کریدور شمال- جنوب انتخاب شده است. همه بخش‌های حمل‌ونقلی مدیران خودشان را دارند که کارشان انجام می‌شود. اما اینکه یک فرد بتواند همه اینها را به هم متصل و آنها را یکپارچه کند در ایران وجود نداشت. ما اسمش را مدیر کریدور گذاشتیم و تعیین کردیم هر کریدور یک مدیر داشته باشد. به زودی مدیر کریدورهای ترکیه، ایران و قطر و کریدور جاده ابریشم را هم به حضور وزیر معرفی خواهیم کرد. مدیران کریدور نباید هیچ شغل دیگری داشته باشند یا عضو هیچ هیئت‌مدیره‌ای باشند و بیلان کاری آنها، فقط عملکرد کریدور خواهد بود. خوشبختانه موثر هم بوده است. چون در دو هفته‌ای که از شروع کار می‌گذرد با بخش خصوصی کشورهای مختلف تماس‌هایی گرفته شده و توافقاتی به عمل آمده و مواردی دنبال شده که پیش از این دنبال نمی‌شد. خواهشی که از بخش خصوصی و دولتی دارم این است که تمام دست‌اندرکاران لجستیک به این نکته توجه کنند که ما پتانسیل خوبی در شورای عالی ترابری داریم. اعلام آمادگی می‌کنیم که مسائلی که به شکل عادی نمی‌تواند حل شود در آنجا مطرح و پیگیری کنیم. مواردی هم که مطرح شده به خوبی پیگیری و حل‌وفصل شده است.

به هدف برسانند. نتایج را به وزیر محترم راه‌وشهرسازی و مراجع ذیربط کشور ارائه کردیم و اعلام کردیم برای حل این مشکلات به کمک همه نیاز داریم. هم‌زمان مکان‌یابی مراکز لجستیکی را هم انجام دادیم که البته هنوز ادامه دارد و در گام آخر مشوق‌های سرمایه‌گذاری در بخش لجستیک را تهیه کردیم که به جناب وزیر ارائه شده و بعد از تایید ایشان قابل اجرا خواهد بود. اما درباره کارهایی که قرار است در آینده انجام دهیم: در عرصه ترانزیت مشکلات را شناسایی کردیم. در نتیجه این بررسی‌ها ۶۶ مشکل پیدا کردیم که باید برای آنها راه‌حلهایی پیدا کنیم. بخشی به دولت مربوط بود، برخی به بخش خصوصی، برخی به گمرک و بخش‌های دیگر. بخشی از این ۶۶ مشکل حل شده و برخی هم در حال حل شدن است و خبرهای امیدوارکننده‌ای می‌رسد که ما را امیدوار می‌کند تا همین مسیر را ادامه بدهیم. کار دیگری که انجام شده این است که در حال بازنگری آیین‌نامه مربوط به لجستیک هستیم که یک بار در شورای عالی ترابری بازنگری شد و این بار دوم است و امیدوارم که تصویب شود. مکان‌یابی مراکز لجستیکی را نیز از طریق مدل ریاضی انجام داده‌ایم تا در آینده بتوانیم از آن دفاع کنیم. یکی از کارهای مهم دیگری که انجام شده این است که مقرر شد برای هر کریدور یک

تصمیم دارم از موضع یک مسئول صحبت کنم. یعنی به عنوان کسی که مسئولیتی دارد و باید کاری کند. اگر بخواهیم فقط نقاط ضعف را بگوییم خوب است اما کافی نیست. از مسئولین انتظار بیشتری می‌رود که در کناره اشاره به نقاط ضعف از برنامه‌ها و کارهایشان برای حل این مشکلات هم بگویند. در نتیجه اگر بخواهیم عملیاتی بگوییم، از حدود یک سال پیش که معاونت حمل‌ونقل ایجاد و مسئولیت آن به من سپرده شد کار آغاز شد. ما کارگروه لجستیک را تشکیل دادیم و برای اولین بار تمام دست‌اندرکاران دولتی و بخش خصوصی و کارشناسان لجستیک را دور هم جمع کردیم. سعی شد تا هر یک یا دو ماه جلساتی داشته باشیم و موضوعات را با مشورت هم پیش ببریم. این گام اول بود. گام دوم این بود که شمای کلی از ترانزیت کشور و منطقه را استخراج کردیم. بسیاری وقت‌ها این موضوع مطرح می‌شود که وضعیت ما در ترانزیت خوب است و اگر مشکلی هم وجود دارد و با کاهشی روبرو هستیم به دلیل شرایط اقتصاد جهانی است. ما در جلساتی که داشتیم این موارد را با نقشه و اطلاعاتی که داشتیم بررسی کردیم که نشان می‌داد بحث ترانزیت و لجستیک در دنیا رشد بسیار فزاینده‌ای دارد و اگر در داخل کشور مشکلاتی داریم باید دلایل داخلی را پیدا کنیم که نمی‌توانند ما را



مسعود خوانساری، رییس اتاق بازرگانی تهران: قیمت حمل بار در ایران حتی از ترکیه و افغانستان بالاتر است

حمل و نقل در کشور ۷ درصد است و سالیان سال است که این عدد ثابت است و رشد آنچنانی نداشته است. متأسفانه سودی که در این بخش به دست می‌آید در خود این بخش سرمایه‌گذاری نمی‌شود. قطعاً باید چاره‌ای اندیشید که سرمایه از درون بخش خارج نشود. سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل بسیار پایین است که اگر سودی هم هست به بیرون از بخش منتقل می‌شود. بخش حمل و نقل می‌تواند موتور محرکه اقتصاد کشور باشد. طبعاً بودجه‌های کشور محدودیت دارد و مشکلاتی وجود دارد. بانک‌ها هم در سال‌های اخیر به دلایل اقتصادی آنچنان که باید به این بخش نپرداخته‌اند. در نتیجه نمی‌توانیم خیلی روی بودجه‌های دولتی و بانک‌ها تأکید کنیم. در نتیجه همان سرمایه‌گذاری خارجی و بخش خصوصی را باید مد نظر قرار بدهیم. این آمادگی در بخش خصوصی وجود دارد. مراجعات زیادی به اتاق بازرگانی داشتیم که برای سرمایه‌گذاری در بندر اعلام آمادگی کرده‌اند. اگر وزیر محترم پیگیری کنند این کار شدنی است. در بخش فرودگاهی نیز این امکان فراهم است. این دو بخش حتی در شرایط فعلی که فشارهای خارجی برای جلوگیری از سرمایه‌گذاری در کشور وجود دارد پتانسیل خوبی دارند. تغییر سیاست‌ها و فشارها کار مشکلی است اما به مرور باید انجام شود. اگر بتوانیم اتصال راننده به شرکت‌ها را فراهم کنیم قطعاً پیمایش تن کیلومتر افزایش پیدا خواهد کرد و بهروری و سرمایه‌گذاری افزایش پیدا می‌کند. یک اتوبوس که قیمتی مساوی با یک کامیون دارد در سال ۲۲۰ هزار کیلومتر را طی می‌کند و یک کامیون ۷۰ هزار کیلومتر و نتیجه این امر به صادرات و واردات بازی می‌گردد. شاید یکی از دلایل که نتوانستیم و نمی‌توانیم با کامیون‌های ترک و افغان رقابت کنیم همین قیمت بالای حمل و نقل است. امیدوارم بتوانیم با تلاش دوستان این مشکل را رفع کنیم.

عین حال با یک سرمایه‌گذاری بلندمدت این سهم را افزایش دهیم. در زمینه خطوط کشتیرانی خوشبختانه شاهد بودیم که پس از برجام گشایش‌های خوبی حاصل شد. حجم بالایی از حمل و نقل دریایی از طریق کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران انجام می‌شود که حتی در دوران تحریم نیز سرمایه‌گذاری‌هایی در این بخش صورت گرفت. اما به نظر می‌رسد با توجه به نیاز کشور در این بخش نیز می‌توان سرمایه‌گذاری‌های بیشتری داشت. اما اگر سرمایه‌گذاری خصوصی و خارجی را در بنادر داشته باشیم قطعاً لاینترهای بیشتری را می‌توانیم به داخل کشور بیاوریم. بخش هوایی البته بیشترین ضربه را از تحریم‌ها خورد. خوشبختانه با اقداماتی که در ۲ سال گذشته صورت گرفت، امید هست که انشالله خطوط هوایی بهتر شود. در زمینه فرودگاه‌ها نیز قطعاً سرمایه‌گذاری خارجی توأم با مشارکت بخش داخلی باید تسریع شود تا بتوانیم سریع‌تر فرودگاه امام خمینی را توسعه بدهیم. اما عمده حمل و نقل ما بر عهده بخش جاده‌ای است که ۹۰ درصد آن هم خصوصی است. مشکلات تحریم‌ها در این بخش کمتر از همه حوزه‌ها بوده است اما مشکلات جدی وجود دارد که دلایل آن را باید در داخل کشور جستجو کنیم. در این بخش پیمایش بار مهم‌ترین مشکل حوزه است. متوسط پیمایش حمل و نقل جاده‌ای ما حدود ۷۰ هزار کیلومتر در سال است که یک سوم استاندارد جهانی است. به همین دلیل قیمت تن کیلومتر در داخل کشور بالاست و طبعاً اثرش را روی همه بخش‌های صنعتی و تجاری می‌گذارد که باید حل شود. علت هم این است که گرچه حمل جاده‌ای خصوصی است اما رقابت آنچنانی در کار نیست و اشکالات فنی جدی وجود دارد. متصل نبودن راننده به شرکت‌ها و وجود سالن‌های بار و نوبتی که می‌دهند سبب می‌شود تا شرکت‌ها به دنبال سرمایه‌گذاری نباشند. رشد حمل و نقل و ارزش افزوده

متأسفانه تحریم‌هایی که بلافاصله پس از انقلاب شروع شد و در یک دهه اخیر تشدید هم شد، بیشترین ضربه را به بخش حمل و نقل کشور زد. حمل و نقل به این دلیل که عمده‌تاً باید در ارتباط با بازار بین‌المللی رقابت کند ضربه بیشتری خورد. نمونه‌های مشخصی از این امر وجود دارد. ایران به عنوان کشوری که از نظر سوق الجیشی می‌تواند بهترین هاب دریایی و هوایی منطقه باشد، متأسفانه به دلیل تحریم‌ها از این فرصت باز ماند و این هاب‌ها به ترکیه و دبی منتقل شد و ما نتوانستیم جایگاه خوبی در منطقه داشته باشیم. امروز شاهدیم که فرودگاه‌های ترکیه نه تنها به پایتخت عمده کشورهای جهان بلکه به تک‌تک شهرهای این کشورها پرواز دارد و دبی هم چنین شرایطی دارد. اخیراً هم که قطر این روند را آغاز کرده است. در صورتی که اگر قرار بود بهترین هاب هوایی انتخاب شود به دلیل ارتفاع از سطح دریا فرودگاه امام خمینی بهترین ویژگی و جایگاه را دارد. در زمینه دریایی نیز با توجه به اینکه ایران در همسایگی ۷ کشور محصور در خشکی قرار دارد و به بازار ۴۰۰ میلیونی دسترسی دارد اما باز شاهدیم که بسیاری از کالاها به کشورهای جنوبی خلیج فارس رفته و از آنجا به ایران منتقل می‌شود. قطعاً باید برای جبران مافات و گذشته‌های که داشتیم تلاش کنیم تا سرمایه‌گذاران خارجی را به کشور جذب کنیم. گزارش‌هایی که از سرمایه‌گذاری در بندر کشورهای حوزه خلیج فارس داریم نشان می‌دهد که حجم سرمایه‌گذاری‌ها حدود ۶ میلیارد دلار است و این در حالی است که سرمایه‌گذاری‌های ما در بندر حدود ۱ میلیارد دلار بوده است. طبیعتاً این حجم سرمایه‌گذاری در قیاس با کشورهای حوزه خلیج فارس بسیار اندک است. باید تلاش برای جذب سرمایه را بیشتر کنیم تا بتوانیم در زمینه بندر و کشتیرانی از آنچه که در حال حاضر داریم مراقبت کنیم و این سهم کمتر نشود. در

مسعود پل‌مه، رئیس هیئت‌مدیره فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک: سهم حمل‌ونقل ایران از قیمت تمام‌شده دو برابر میانگین جهانی است



کشورها، به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر، لجستیک خود می‌تواند به عنوان یک صنعت مستقل اشتغال‌زا و درآمدزا مطرح باشد. چنین صنعتی علاوه بر تامین نیاز بنگاه‌های داخلی، قادر به ارائه خدمات زنجیره‌ای برای طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های تجاری در سطح منطقه و جهان خواهد بود.

وضعیت ایران از لحاظ لجستیکی:

ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی جزء معدود کشورهای است که موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به طور بالقوه یک کشور تجاری-لجستیکی محسوب می‌شود. خوشبختانه با تلاش‌های صورت گرفته، جایگاه لجستیکی ایران دارای رشد صعودی بوده و با ۱۶ پله ارتقاء به رتبه ۹۶، دست یافته است. اما این جایگاه به لحاظ عملکرد لجستیکی با آنچه مناسب و ایده‌آل جمهوری اسلامی ایران است فاصله بسیاری دارد.

بانک جهانی، کشورها را از نظر شاخص عملکرد لجستیکی، به گروه‌های کشورهای برتر لجستیکی، لجستیک منسجم و پایدار، عملکرد نسبی در لجستیک و لجستیک ضعیف، طبقه‌بندی می‌کند.

بر اساس آخرین گزارش بانک جهانی، ایران در زمره کشورهای با عملکرد نسبی لجستیکی طبقه‌بندی می‌شود. این گروه عمدتاً «شامل کشورهای با درآمد متوسط و پایین است که با محدودیت‌های لجستیکی، به ویژه در بُعد قوانین مواجه هستند. این در حالی است، که رقبای لجستیکی ایران در منطقه نظیر امارات (رتبه ۱۳) و قطر (رتبه ۳۰) در گروه کشورهای برتر لجستیکی قرار داشته و ترکیه با رتبه ۳۴ در گروه کشورهای لجستیک منسجم و پایدار قرار

شبکه‌ای، دسترسی به تمامی فرایندهای ارزش افزوده با کمترین میزان تاخیر، کاهش هزینه و حداقل‌ترین میزان آسیب‌پذیری را فراهم کند.

ترانزیت تنها یکی از مهم‌ترین مصادیق وابسته به پارامترهای پیش‌گفته است. ناگفته پیداست جایگاه و جغرافیای سیاسی ایران در تحقق و تداوم ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همجوار و وابسته چگونه خواهد بود و چه منافع پویا و کارآمد، از لحاظ درآمدزایی، اشتغال‌زایی، و چه از لحاظ ایجاد وابستگی و روابط اقتصادی مستحکم و نیز سیاسی با دیگر

جغرافیای سیاسی جمهوری اسلامی ایران در برگیرنده مزیت‌های مطلق و رقابتی بسیاری است که از جمله مهم‌ترین آنها را می‌توان چنین برشمرد:

۱- موقعیت سوق‌الجیشی ایران در نقشه خاورمیانه از نظر قابلیت تبدیل به هاب لجستیکی به منظور ایجاد ارتباط تجاری فی مابین منطقه آسیا و بخشی از آفریقا با قاره اروپا
۲- ارتباط زمینی، دریایی و نیز همسایگی با ۱۵ کشور و وجود عقبه مواصلاتی ۱۲ کشور محصور در خشکی، متکی به دسترسی سرزمینی از ایران

۳- وابستگی اقتصادی کشورهای مشترک المنافع حوزه C.I.S

و حوزه قفقاز به آبراه‌های آزاد از طریق خاک ایران
۴- توجه ویژه به اهمیت نقش سیاسی و اقتصادی کشور روسیه در معادلات و موازنه بین‌المللی و استراتژیک بودن دسترسی این کشور به آبراه‌های آزاد از طریق جمهوری اسلامی ایران

۵- وجود تمامی زیرساخت‌های پایه لجستیکی اعم از بنادر، جاده، ریل، توانمندی‌های تجهیزاتی، مدیریتی، منابع انسانی متخصص و سایر عوامل دیگر

اهمیت لجستیک از آنجا نشأت می‌گیرد که علاوه بر تامین نیازها در زنجیره تامین داخلی کشور، نقش اساسی در برقراری جریان‌های تجارت بین‌المللی کشورها، خواهد داشت. طبق برآوردهای مستند، ۹۰ درصد زمان گردش کالا در فرایندهای لجستیکی طی می‌شود و این چرخه نشانگر نقش بسیار بالای لجستیک در مبادله کالا و به خصوص رقابت‌پذیری بنگاه‌های لجستیکی در بازارهای جهانی است. خدمات لجستیکی حاصل از مدیریت هوشمند و رقابت‌پذیر، زمانی حایز اهمیت است که کارآمدی خود را در امکان ارسال و دریافت کالا با بالاترین قابلیت اطمینان در طراحی

شاخصه‌های یک بخش لجستیکی مدرن در کشور، تنها شامل مجموعه پیشرفته‌ای از زیرساخت‌های حمل‌ونقل و جابجایی‌ها نیست. اکنون آنچه مهم است، چگونگی هماهنگ نمودن این زیرساخت‌ها و ارائه خدمات لجستیکی واجد ارزش افزوده به مشتریان است.

مزیت‌های جغرافیایی برده‌اند، در حال گسترش زیرساخت‌های ترانزیتی خود، در قالب کریدورهای مختلفی نظیر جاده ابریشم و کریدور چین-پاکستان هستند، که می‌توانند در آینده تهدیدی جدی برای کریدورهای ترانزیتی کشورمان باشند.

آینده لجستیک در جهان:

طبق مطالعات جهانی، تغییرات در ساختار اجتماعی و اقتصادی جوامع بشری و پیشرفت‌های تکنولوژیکی، چندین روند عمده را در بخش لجستیک رقم خواهد زد. برخی از این روندها هم اکنون نیز محقق و در حال حرکت به سمت و سوی فعالیت و برخی دیگر، در مراحل اولیه شکل‌گیری و رشد قرار دارند. مهم‌ترین این روندها عبارتند از:

- رشد قابل توجه تجارت الکترونیک (و نیازهای لجستیک خاص آن)

- تولید محصولاتی که لجستیک متفاوت‌تری را می‌طلبد

- بکارگیری فناوری‌های نوینی نظیر رایانش سیار، تجهیزات پوشیدنی، اینترنت اشیا، اتوماسیون و رباتیک، داده‌های بزرگ و تحلیل آنها

- اهمیت روز افزون مسایل مرتبط با پایداری (نظیر محیط زیست، مسئولیت‌پذیری اجتماعی و ...)

عوامل عدم توسعه لجستیک در کشور و راهکارها:

رشد کند لجستیک در ایران، ناشی از عوامل مختلفی است که برخی از آنها از عوامل خارجی نظیر تحریم‌ها ناشی شده یا می‌شوند. اما بخش عمده این امر نیز به عوامل داخلی باز می‌گردد که در صورت رفع آنها می‌توانیم شاهد شکوفایی لجستیک کشور باشیم:

- نگرش مسئولین و فعالین اقتصادی به حوزه لجستیک نیازمند اصلاح است. اغلب بخش لجستیک را مجموعه فعالیت‌هایی فرعی و نه چندان مهم و در حد خدمات حمل‌ونقل و انبارداری تلقی می‌کنند و به این بخش به عنوان یک کسب‌وکار مستقل در حوزه خدمات و مهم‌ترین حلقه تکمیل زنجیره تامین و ارزش افزوده نگریسته نمی‌شود.

- تعدد نهادهای متولی لجستیک در کشور و عدم هماهنگی مطلوب بین آنها از دیگر موانع توسعه لجستیک است. در این رابطه نیازمند تعامل مطلوب این نهادها به ویژه با بخش خصوصی، جهت سیاست‌گذاری و پیشبرد اقدامات توسعه لجستیک در کشور هستیم. کشور ما علی‌رغم تلاش‌هایی که تاکنون شده، از برخی مولفه‌های اصلی یک لجستیک مدرن محروم مانده است. ایجاد هاب‌های لجستیک و شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات لجستیک نوین از حداقل‌های این تغییر رویکرد سنتی به نوین گرائیست.

- کمبود نیروی انسانی متخصص لجستیک در کشور و عدم بکارگیری دانش نوین لجستیک چه در سطح لجستیک تجاری اعم از لجستیک بین‌المللی، ملی و شهری و چه در سطح لجستیک بنگاهی مشهود است. در این زمینه نیازمند تقویت دانش علمی و کاربردی در سطوح مختلف فعالین لجستیک و تربیت متخصصین جوان، صاحب‌فکر و نوآور هستیم.

- دست‌آخر توجه ویژه به قابلیت‌های بخش خصوصی در شکل‌گیری، اجراء و تداوم سیاست‌های لجستیک دولت خدمت‌گزار جمهوری اسلامی ایران و تسری باورهای ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران جناب آقای دکتر روحانی به توانایی و قابلیت‌های این بخش و حمایت‌های شایسته وزیر محترم راه و شهرسازی جناب آقای دکتر آخوندی از بخش خصوصی به سایر مسئولین و مدیران محترم دولت از جمله مطالبات به حق ما است.

می‌گیرد. براساس نتایج زیرشاخص‌های عملکرد لجستیک در این گزارش و علی‌رغم وجود پتانسیل‌های بلامنازع، بهترین رتبه ایران در میان شش زیرشاخص، رتبه ۷۲ در کیفیت زیرساخت‌های لجستیک است و پایین‌ترین رتبه‌ها در میان این زیرشاخص‌ها، متعلق به تحویل به موقع کالا (۱۱۶)، توانایی در تعقیب و ردیابی کالاها (۱۱۱) و کارایی فرآیندهای ترخیص (۱۱۰) است. به بیان دیگر، علی‌رغم برخورداری ایران از مزیت‌های متعدد لجستیک و زیرساخت‌های لجستیک نسبتاً مناسب نظیر جاده ریل، بندر و فرودگاه، بخش لجستیک در ایران از کارایی مناسبی برخوردار نیست. طبق برآوردهای مستند و میدانی صورت گرفته، سهم حمل‌ونقل از قیمت تمام‌شده کالا در ایران حدود ۱۲ درصد است. در حالی که میانگین جهانی این رقم ۶ درصد است. این امر موجب افزایش قیمت تمام‌شده کالاها تولیدی و عبوری، چه آن بخشی که در داخل کشور توزیع می‌شود و چه آن بخشی که صادر و ترانزیت می‌شود، شده است.

افق آتی لجستیک در ایران و منطقه:

شاخصه‌های یک بخش لجستیک مدرن در کشور، تنها شامل مجموعه پیشرفته‌ای از زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک نیست. اکنون آنچه مهم است، چگونگی هماهنگ نمودن این زیرساخت‌ها و ارائه خدمات لجستیک و واجد ارزش افزوده به مشتریان است. برخی از مهم‌ترین مصادیق مدرنیزه شدن بخش لجستیک، که در حال حاضر حتی رقبای لجستیک ایران در منطقه نیز به این سمت در حال حرکت هستند، عبارتند از:

ایجاد انواع هاب‌های لجستیک نظیر بندر خشک و مراکز لجستیک با هدف ایجاد یکپارچگی زیرساخت‌های حمل‌ونقل و بهره‌گیری از اقتصاد به مقیاس شیوه‌های کم هزینه‌تری نظیر حمل‌ریلی

ارائه انواع خدمات ارزش افزوده در قاعده مونتاژ سبک

ارائه خدمات لجستیک تخصصی و یکپارچه ایجاد شرکت‌های خدمات لجستیک طرف سوم و چهارم توجه ویژه به حمل‌ونقل کانتینری و حمل‌ونقل چندوجهی به کارگیری سیستم‌های ردیابی و رهگیری کالا و تبادل خودکار اطلاعات کالا در شبکه لجستیک به ویژه مبتنی بر استاندارد GS1 که مورد اقبال بسیاری از کشورهای جهان واقع شده است.

چهره لجستیک در منطقه و جهان به سرعت در حال تغییر است و در صورت غفلت ما، دیری نخواهد پایید که حتی کشورهایی که رقیب جدی برای ما محسوب نمی‌شوند، از ما پیشی بگیرند. کشور امارات به عنوان پیشتاز لجستیک منطقه با ایجاد شهر لجستیک دوی، مدتها پیش حرکت خود را به سمت زیرساخت‌های لجستیک نوین آغاز کرده و کشورهای دیگر حاشیه خلیج فارس همچون عربستان سعودی، قطر و عمان به سرعت در حال مدرنیزه کردن بخش لجستیک خود هستند. کشور ترکیه نیز به طور جدی در این حوزه برنامه‌ریزی کرده و شرکت‌های لجستیک طرف سوم و چهارم در آن در حال گسترش و فعالیت هستند. همچنین این کشور ایجاد مراکز لجستیک با مقیاس‌های مختلف، به ویژه در مجاورت بندر تجاری مهم را در برنامه‌های توسعه‌ای خود جای داده است. یادآور می‌شود کشورهای دیگر منطقه که هر یک در برابری با قابلیت‌ها و مزیت‌های کشور ایران، به نوعی بهره‌ای اندک از توانمندی و

رشد کند لجستیک در ایران، ناشی از عوامل مختلفی است که برخی از آنها از عوامل خارجی نظیر تحریم‌ها ناشی شده یا می‌شوند. اما بخش عمده این امر نیز به عوامل داخلی باز می‌گردد که در صورت رفع آنها می‌توانیم شاهد شکوفایی لجستیک کشور باشیم



پائولو بیزونی، رئیس انجمن لجستیک اروپا: سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت به تنهایی کافی نیست

کرده‌ایم تا در برخی روزهای مشخص، هر لحظه، هر روز، هر شرکتی، مدارس و حتی مردم عادی که علاقه‌مند هستند از نزدیک با لجستیک آشنا شوند، از این مراکز بازدید کنند، تجهیزات را لمس کنند و ببینند ما چگونه کار می‌کنیم، فرایند حمل‌ونقل چگونه طی می‌شود و در واقع، این امکان را خواهند داشت تا طبیعت این کار را درک کنند. این یک ضرورت است که مردم متوجه ابعاد مختلف این کار بشوند، زیرا بسیاری از مردم تصور نادرستی از کار ما دارند. هدف ما پیدا کردن راه‌حلهایی برای این موضوع است. ما باید هزینه‌های لجستیکی را کاهش دهیم و باید بیشتر و بیشتر کار کنیم تا مؤثرتر باشد. ما هر سال برای کشورهای عضو انجمن جایزه‌ای داریم که به بهترین طرح‌های لجستیکی تعلق می‌گیرد و این فرصت بی‌نظیر را فراهم می‌کند تا مردم بهتر با کار ما آشنا شوند و به این حرفه فکر کنند. از سوی دیگر، به افزایش فضای رقابتی نیز کمک خواهد کرد. ما هر سال در اروپا، گرد هم می‌آییم، اما گردهمایی آینده ما در مراکش خواهد بود و این یک گردهمایی بسیار مهم در لجستیک است. در سال‌های گذشته توانستیم رقابت را در حوزه لجستیک توسعه بدهیم. همه باید لجستیک را بشناسند و بدانند برای آن باید چه کار کنند. مهارت‌های متعددی وجود دارد که باید آموخته شود و توسعه پیدا کند. سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت به تنهایی کافی نیست. این امر به تنهایی توسعه منطقه‌ای را تضمین نمی‌کند. این موضوع ضروری است که هم مهارت‌های لجستیکی و هم آگاهی از آن رشد کند.

می‌کنند و جمعیت کرانه‌های کشور مدام کمتر می‌شود. زیرساخت‌ها و شهرها بسیار مهم و ضروری هستند و در حقیقت دو جنبه از یک امر به شمار می‌روند. در شرایطی که اثرات ناگهانی سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها نیازمند یک رویکرد پیچیده، مدیریتی و سیستماتیک است، شواهد موجود نشان می‌دهد بین شفافیت زنجیره تأمین و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل رابطه‌ای مثبت وجود دارد. سرمایه‌گذاری نیز نیازمند بررسی شاخص‌های متعددی است. LPI یک ابزار سنجش تعاملی است که بانک جهانی آن را ایجاد کرده است تا به کشورها کمک کند مشکلات و فرصت‌هایی را که در فرایند عملکرد آنها در زمینه تجارت ایجاد می‌شود، شناسایی کنند. برای تعیین شاخص LPI متغیرهایی (پارامتر) مانند کارایی ترخیص کالا از گمرک و مرز (گمرک)، کیفیت زیربنای تجارت و حمل‌ونقل (زیرساخت)، سهولت تنظیم کالاها با قیمت رقابتی (سهولت تهیه کالاها)، صلاحیت و کیفیت خدمات تدارکات (حمل‌ونقل)، حمل‌ونقل و کارگزاری گمرکی (کیفیت خدمات و تدارکات)، توانایی پیگیری و ردیابی حمل‌ونقل (پیگیری و ردیابی) و تناوب و پایداری که در حمل و زمان برنامه‌ریزی شده وجود دارد، بررسی می‌شود. این بررسی‌ها سه موضوع مهم را نشان می‌دهد؛ ارتباط نزدیک بین مهارت‌های لجستیک و زیرساخت‌ها و موقعیت رقابتی در بازار جهانی، نسبت مستقیم سرمایه‌گذاری در زمینه شبکه‌ها با توسعه منطقه‌ای و تأثیر مثبت سرمایه‌گذاری در بخش زیربنایی در اقتصاد منطقه‌ای. ما شرایطی را ایجاد

رئیس انجمن لجستیک اروپا در افتتاحیه اولین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک تهران علاوه بر معرفی این انجمن به طرح مسائل و موضوعات مهمی پرداخت که شالوده تفکر این انجمن به شمار می‌رود. عمده سخنان پائولو بیزونی تشریح و توضیح شاخص و نمودارهایی بود که او و همکارانش در زمینه لجستیک تهیه کرده بودند. امکان انتشار اسلایدهای ارائه‌شده در همایش وجود ندارد، با این حال برخی از مهم‌ترین سرفصل‌هایی که رئیس انجمن لجستیک اروپا به آن پرداخت در اینجا آورده شده است: مأموریت ما افزایش سرعت توسعه و گسترش فرهنگ لجستیک در کشورهای عضو این انجمن است. با این هدف، ما با گروه‌های مختلفی دیدار می‌کنیم، ایده‌ها را می‌شنویم و گاهی آنها را تغییر می‌دهیم و در نتیجه آنها می‌توانند کارشان را به شکل بهتری انجام بدهند؛ این ایده ماست. در این موضوع، آنچه اهمیت دارد، نقش زیرساخت و لجستیک در توسعه منطقه‌ای است. بر همین اساس، همچنان که در سراسر جهان جمعیت در مناطق شهری بیشتر و بیشتر می‌شود، توزیع فیزیکی از توزیع شهری بیشتر و بیشتر تشخیص‌ناپذیر می‌شود. تجارت الکترونیک و انتظارات مشتری به کاهش زمان تحویل منجر می‌شود، در حالی که افزایش نگرانی‌های زیست‌محیطی سبب شده است، مدیران زنجیره تأمین به دنبال راه‌حل‌های سازگار با محیط زیست باشند. بررسی وضعیت جمعیتی امروز نشان می‌دهد هیچ تفاوتی میان صحبت کردن از لجستیک و لجستیک شهری نیست. مردم هرچه بیشتر در شهرها زندگی

أُمر بندری



گفتگو با کوروش جلالی فراهانی

مدیر عامل شرکت رهیاب رایانه گستر

ماموریت CCS با تعاریف اولیه و مدل منطقی تعارض دارد

عملیات کانتینری بندر یکی از مهم‌ترین مسائلی است که همواره مورد بحث کارشناسان بوده است. ارتقای نرم‌افزاری این بخش یکی از هزینه‌های اصلی بنادر بزرگ دنیا است. با شتابی که توسعه فناوری گرفته بسیاری از بنادر بزرگ جهان سرمایه‌گذاری‌های عظیمی در این زمینه انجام داده‌اند. کوروش فراهانی یکی از کارشناسان این حوزه در ایران است. با او درباره سامانه CCS که در حال حاضر در بندر شهید رجایی استفاده می‌شود به گفتگو نشستیم:

برای شروع کمی از پیشینه و کاربرد سامانه CCS در ایران بگویید

در سال‌های گذشته کلیه عملیات ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی با اپراتوری شرکت تاید واتر خاورمیانه مدیریت می‌شد و این شرکت برای انجام عملیات خود از یک نرم‌افزار جامع تحت عنوان TCTS استفاده می‌کرد. با شروع به کار ترمینال‌های اختصاصی و تغییر استراتژی سازمان بنادر در خصوص ایجاد فضای رقابتی با حضور چند اپراتور، به ترمینال‌دارها و اپراتورهای جدید و همچنین تجمیع آمار عملیات کانتینری، بندر تصمیم به ایجاد یک نرم‌افزار کنترلی با رویکرد سرویس‌گرا گرفت. به همین دلیل مناقصه‌ای برای تعیین مجری طرح برگزار شد، اما در این مناقصه شرطی گذاشته شد که مجری نباید هیچگونه رابطه سهامداری با ترمینال‌دارها یا اپراتورها داشته باشد و به دلیل همین شرط شرکت رهیاب رایانه گستر که در آن زمان دارای بالاترین امتیاز فنی جهت تهیه این نرم‌افزار و اجرای طرح سازمان بود از گردونه رقابت خارج و شرکت بامداد کامپیوتر به عنوان مجری طرح انتخاب شد. نرم‌افزاری که در نتیجه این پروژه تهیه شد در حال حاضر به نام (CCS) (Container Control System) شناخته می‌شود.

به عنوان یک کارشناس کیفیت سامانه CCS ارزیابی می‌کنید؟

با در نظر گرفتن مدل عملیاتی ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی که در آن عملیات بندر در قالب دو (در سال‌های آتی سه) اپراتور پیشانی و ترمینال‌های اختصاصی نگهداری کانتینر طراحی شده است و هر یک از این شرکت‌ها عملیات خود را با نرم‌افزار اختصاصی خود مدیریت می‌کنند، وجود نرم‌افزار هماهنگ‌کننده اجتناب‌ناپذیر است. در نتیجه از منظر منطقی وجود نرم‌افزار CCS کاملاً توجیه دارد و ضروری است. اما متأسفانه ماموریت این سامانه از مرحله تعریف تا مرحله اجرا دچار تغییر شده و بنا به مصالح، ماموریتی از نرم‌افزار مذکور خواسته شده که با تعاریف اولیه و مدل منطقی تعارض دارد.

به چه معنا؟

ماموریت اولیه نرم‌افزار CCS همانطور که در نام آن دیده می‌شود یک نرم‌افزار کنترلی و هماهنگ‌کننده است. در حال حاضر این نرم‌افزار وظایفی دارد که فراتر از کاری است که باید انجام دهد. این نرم‌افزار در حال حاضر به نیابت از اپراتورها صورتحساب THC صادر می‌کند، بخشی از اسناد نظیر قبض انبار، حکم ترانشیپ و... توسط این نرم‌افزار صادر می‌شود. در حالی که صدور صورتحساب THC به طور مشخص از وظایف نرم‌افزار اختصاصی اپراتور است و به عبارت دیگر حسن بزرگ نرم‌افزار اتصال سامانه‌های اپراتورها و ترمینال‌دارها به یکدیگر است و ضعف بزرگ آن خروج از ماموریت اصلی است که در صورت ادامه مسلماً در آینده CCS را بر خلاف تعریف اولیه آن مجدداً به یک نرم‌افزار جامع تبدیل می‌کند. در حالی که اگر با این رویکرد این نرم‌افزار را نقد کنیم اشکالات فراوانی برای آن متصور است.

این سامانه‌ها تا چه حد در توسعه کیفی و کمی خدمات بندری نقش دارند؟

در دنیای به هم پیوسته امروزی که در آن علاوه بر انسان‌ها اشیاء نیز هویت دارند مسلماً سامانه‌های نرم‌افزاری از جمله CCS نقش غیرقابل انکاری در توسعه کمی و کیفی خدمات بندری ایفا می‌کنند. اما در حال حاضر بازیگران متعددی علاوه بر CCS در چرخه خدمات بندری نقش دارند. از جمله ترمینال‌دارها و اپراتورها، شرکت‌های کشتیرانی، گمرک، پایانه و سایر سازمان‌های همجوار در این چرخه قرار دارند. در حال حاضر بندر نیاز به یک معماری جامع دارد که در آن محدوده کاری، نقش و سهم هر یک از این ذی‌نفعان تدوین شود و بتوانند با تعامل مناسب هم‌افزایی ایجاد کنند. به عبارت دیگر در صورتی که CCS در جایگاه خود قرار بگیرد می‌تواند نقش غیرقابل انکاری در افزایش دقت و کنترل کارآمد فرآیند خدمات به ذی‌نفعان بازی کند و در عین حال گنجینه‌های ارزشمند از داده‌های تحلیلی و گزارشات مدیریتی حاصل از تجمیع اطلاعات در اختیار ذی‌نفعان قرار دهد.

آیا سامانه CCS با سامانه‌های مشابه بین‌المللی قابل مقایسه و رقابت است؟

سامانه‌های بین‌المللی در حوزه بنادر، تعاریف و محدوده کارکردی مشخصی دارند. سامانه عملیات ترمینال (TOS-Terminal Operation System) که خود از چهار زیر سیستم اصلی برنامه‌ریزی و کنترل عملیات، مالی، اسنادی و تبادل الکترونیکی داده‌ها تشکیل می‌شود و سامانه جامع بندری (Port Community System) که وظیفه یکپارچه‌سازی تعاملات بین سامانه‌های در بندر را بر عهده دارد، در حال حاضر ماموریت CCS تلفیقی از وظایف این دو نوع سامانه اصلی است. بنابراین در مقام مقایسه مشخص نیست که مبنای این TOS یا PCS باشد. در صورتی که با PCS مقایسه شود معماری آن با معماری متداول Message Client، Message Hub تفاوت دارد. به عبارت دیگر CCS پیراهنی است که اختصاصاً برای موقعیت فعلی بندر ما دوخته شده است و قیاس آن با انواع مشابه بین‌المللی قیاس صحیحی نیست.

شرکت رهیاب به عنوان یکی از شرکت‌های معتبر در زمینه ارائه خدمات الکترونیکی به شرکت‌های کشتیرانی و خدمات بندری چه گستره خدماتی دارد؟

شرکت رهیاب رایانه گستر در سال ۱۳۷۷ با ماموریت فعالیت تخصصی در زمینه راهکارهای فناوری اطلاعات و ارتباطات در حوزه مدیریت بنادر، حمل و نقل کالا و کانتینر تأسیس شده است. این شرکت در حال حاضر سه محصول و پروژه در مقیاس Enterprise را در این حوزه به مشتریان خود ارائه می‌کند. سامانه ConsoITM هم ویرایش جدید سامانه مدیریت عملیات کانتینری شرکت رهیاب است که با دانش و استانداردهای روز نرم‌افزار (شامل عملیات کشتی) در ترمینال یک بندر شهید رجایی، ترمینال‌های کانتینری قشم و عسلویه مورد استفاده قرار دارد و نسخه ترمینال این نرم‌افزار در بیش از بیست ترمینال کانتینری در بندر شهید رجایی و تهران مورد استفاده می‌شود.

و سامانه مدیریت عملیات کالای متفرقه GCOMSTM ؟

این سامانه تحت کارفرمایی سازمان بنادرو دربانوردی در ۱۳ بندر تجاری کشور عملیاتی سازی شده است و کلیه عملیات مرتبط با ترمینال‌های کالای متفرقه را تحت پوشش قرار می‌دهد. این سامانه در مسابقه آسیای الکترونیکی در سال ۲۰۱۱ (eASIA Award ۲۰۱۱) موفق به اخذ رتبه دوم بعد از کره جنوبی شد و بالاتر از هند قرار گرفت. در حال حاضر نسخه جدید آن توسط شرکت رهیاب تولید و در حال استقرار در بنادر است. ضمن اینکه طرح توسعه‌ای برای ایجاد تحول اساسی در این سامانه نیز در دست اقدام است. سامانه مدیریت عملیات شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران هم به منظور مدیریت عملیات در انبارها و ترمینال‌های شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران به صورت یکپارچه در ۲۷ مرکز فعالیت شرکت مذکور طراحی شده است و در حال حاضر گمرکات زنجان و سهلان پیاده‌سازی شده است. شرکت رهیاب علاوه بر این حوزه فعالیت گسترده‌ای را در زمینه ارائه سامانه‌های تعاملی مبتنی بر تلفن همراه و همچنین سامانه‌های پرداخت بانکی در دست اجرا دارد.

گفتگو با حسن یگانه:

رئیس هیئت مدیره گروه شرکت‌های سی دلف

و عضو هیئت مدیره انجمن پایانه داران بنادر ایران

سامانه CCS باید ارتقا پیدا کند

باشد؛ زیرا بهره‌مندی از توان علمی کشور، شناخت ظرفیت‌ها و مشکلات داخلی می‌تواند به بومی‌سازی فناوری کمک کرده و زمینه ایجاد دانش گسترده فنی را در کشور فراهم کند. با رشد توسعه چنین فناوری‌هایی ما می‌توانیم به سرمایه‌گذاری روی دانش فنی داخلی امیدوار باشیم و حتی در شرایط مناسب به صادرات تکنولوژی بیندیشیم. تجارت بین‌الملل امروزه تنها محدود به محصولات فیزیکی نیست و دانش فنی می‌تواند بخش بزرگی از صادرات ما باشد. قطعاً یک فناوری بومی‌سازی شده می‌تواند به سرعت مشکلات موجود در کشور را نشان داده و در ارتقاء سیستم داخلی نقشی تأثیرگذار داشته باشد. از این سامانه و فناوری‌های مانند آن انتظار می‌رود بر اساس ساختار داخلی کشور، نیازهای موجود در بخش‌های مختلف خدمات‌رسانی را پاسخگو باشند تا با گسترش و ارتقاء کلی سیستم داخلی بتوان به ارائه خدماتی جامع و گسترده به مشتریان پرداخت.

به زعم شما سامانه CCS چه وجوه قابل اتکا و مثبتی را ارائه می‌کند؟

درباره محاسن این سامانه می‌توان گفت با توجه به استفاده هم‌زمان از بستر اینترنت و شبکه محلی می‌توان امیدوار بود، میزان تأثیرپذیری این سامانه از اینترنت سراسر کمتر باشد و مشکلات اینترنت کمتر بر روی آن تأثیر بگذارد. همین موضوع باعث سرعت بالاتر این سامانه می‌شود که ارائه خدمات را در زمان مناسب به همراه دارد؛ همچنین به صورت کلی می‌توان اشاره کرد که این سامانه به نسبت سایر سامانه‌های داخلی از کیفیت بالاتری بهره‌مند است.

و احياناً مشکلات این سامانه چیست؟

یکی از این مشکلات در حال حاضر عدم پشتیبانی مستمر از سامانه در مکانی ثابت و مشخص است که در هنگام اختلال در سیستم، کاربران را با مشکلاتی مواجه خواهد کرد. قطع مکرر سیستم یکی دیگر از مشکلات اصلی سامانه CCS است. این اختلال‌ها که گاهی یک تا دو روز به طول می‌انجامد، عملاً خدمت‌رسانی شرکت‌های وابسته را مختل می‌کند؛ از سویی دیگر برخی از قسمت‌های سامانه نیاز به بازنگری جدی دارد. به عنوان مثال به‌روزرسانی سامانه

به دلیل گسترش فضاهای فیزیکی نیست، بلکه آن‌ها سرمایه‌گذاری گسترده‌ای بر روی تکنولوژی و فناوری‌های نوین انجام داده‌اند و بخش بزرگی از سرعت عمل و دقت خود در کار را به این فناوری‌ها مدیون هستند. ما باید به سرعت این خلأها را رفع کرده و همگام با صنعت و تجارت امروز امکان رقابت بین‌المللی را برای خود به وجود آوریم.

اسفاده از این قبیل سامانه‌ها تا چه حد می‌تواند در تسریع انجام امور بندری موثر باشد؟

بررسی عملکرد فناوری‌های نوین در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه نشان می‌دهد، چنین سامانه‌هایی امکان ارائه خدمات گسترده در کمترین زمان ممکن را فراهم می‌کنند. از سویی دیگر این فناوری‌ها با ارائه آمارهای دقیق امکان تحلیل ساختار و یافتن عیوب احتمالی سازمان را فراهم می‌آورند. از همین رو می‌توان با استناد به داده‌های چنین سامانه‌هایی و بررسی جزئیات عملکرد سازمان، به سرعت خلأها و مشکلات احتمالی را بررسی و برای حل‌وفصل آنان اقدام کرد. در کشورهایی که از فناوری نوین جمع‌آوری اطلاعات و بانک‌های اطلاعاتی استفاده می‌کنند شاهد رشد صنعت، افزایش کیفیت خدمات، برنامه‌ریزی دقیق و بنیادین و توسعه هدفمند هستیم. این اهداف بزرگ محقق نمی‌شوند مگر در سایه گسترش منابع آماری، درک صحیح از شرایط موجود و برنامه‌ریزی دقیق برای آینده؛ بنابراین ما نیز با استفاده از چنین فناوری‌هایی امکان رقابت با بزرگ‌ترین و توسعه‌یافته‌ترین کشورهای جهان را به دست خواهیم آورد و در کنار آن با کمک گرفتن از یک دیتا بیس قوی امکان برنامه‌ریزی هدفمند برای آینده را خواهیم داشت.

با این تفاسیر انتظارات از سامانه CCS چیست؟

یک سیستم جامع نرم‌افزاری (که به صورت مستمر در حال بهینه شدن است) کارکنترل عناصر گوناگون را بر عهده دارد. ارتباط درونی مطلوب بین بخش‌های مختلف، پایه و اساس کارایی و بازدهی برتر یک سامانه محسوب می‌شود. در نتیجه انتظار می‌رود این سامانه بتواند جایگزینی مناسب برای نمونه‌های خارجی آن

امروزه توسعه بدون فناوری ممکن نیست. در شرایطی که دولت تدبیر و امید و وزیر راه و شهرسازی کابینه دولت بارها بر توسعه حمل‌ونقل دریایی و ارتقای توان رقابتی بنادر ایران تأکید کرده‌اند، نرم‌افزارهای کاربردی در بنادر یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در مسیر توسعه هستند. در همین راستا حسن یگانه به عنوان یکی از کارشناسان حوزه بندری در این گفتگو به بررسی سامانه CCS پرداخته است.

به عنوان یکی از کارشناسان حوزه خدمات بندری نقش تکنولوژی را در عرصه خدمات بندری چگونه ارزیابی می‌کنید؟

جهان امروز، جهان رقابت و پیشرفت سریع است؛ چنین جهانی نیاز به سه عنصر دقت، سرعت عمل و شفاف‌سازی دارد. برای آنکه بتوان پا به پای کشورهای توسعه‌یافته حرکت کرد و در بازار بزرگ جهانی نقشی پررنگ در عرصه رقابت‌های بین‌المللی داشت، باید به زیرساخت‌ها توجه کرد و یکی از زیرساخت‌های مهم برای همگام شدن با جهان امروز استفاده از تکنولوژی تازه و فناوری‌های بنیادین است.

این فناوری‌ها هر سه عنصر دقت، سرعت عمل و شفاف‌سازی را در خود نهادینه دارند؛ بنابراین با استفاده از چنین ابزار قدرتمندی کیفیت و کمیت ارائه خدمات افزایش خواهد یافت و در کنار آن باعث افزایش بهره‌وری از نیروی انسانی و زمان خواهد شد. کشوری که چنین زیرساخت‌های قدرتمندی برای استفاده حداکثری از فرصت‌های اقتصادی را داشته باشد، قطعاً تأثیر شگرفی در عرصه‌های بین‌المللی خواهد داشت و می‌تواند به عنوان یک قدرت برتر، در عرصه‌های مختلف اقتصادی حرفی برای گفتن داشته باشد.

این شرایط برای کشور ما چگونه است؟ آیا می‌توان توان رقابتی را برای ایران متصور شد؟

کشور ما می‌تواند با استفاده از فناوری‌های نوین به رقابت با کشورهای در حال توسعه به خصوص کشورهای همسایه خود بپردازد. چنان‌که امروز می‌بینیم، سرعت پیشرفت رقابتی ما در منطقه تنها



تعامل می‌تواند منجر به ایجاد یک بانک اطلاعاتی مشترک شود و در نهایت هر دو سیستم از منافع آن سود ببرند و در این میان برای جذب مخاطب به صورت پیوسته رشد خواهند کرد.

از نظر پشتیبانی چطور؟ از این نظر چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟

قطعاً تا رسیدن به نتیجه نهایی راه بسیاری در پیش است و باید برای بررسی و حل مشکلات سامانه تلاش‌های بسیاری صورت گیرد. همان‌گونه که قبلاً نیز بیان شد، در حال حاضر پشتیبانی سامانه با مشکلاتی مواجه است که برای رفع این مشکل می‌توان پیشنهاد داد تعداد پرسنل پشتیبانی افزایش یابد و طرح‌هایی برای توسعه این بخش به اجرا درآید. محدودیت پشتیبانی از سامانه و عدم تمرکز پشتیبانان آن در یک مجموعه باعث عدم هماهنگی و پاسخگویی به موقع می‌شود. بدیهی است بخش عمده تمایل کاربران به استفاده از یک نرم‌افزار بر اساس پشتیبانی و ارائه خدمات به موقع است. ضعف این بخش می‌تواند بر کل مجموعه تأثیر بگذارد؛ به همین دلیل پیشنهاد می‌شود برای پشتیبانی از نرم‌افزار یک تیم قوی و در یک مکان مشخص این وظیفه را بر عهده بگیرد.

بعد می‌توان به بررسی عملکرد این نوع فناوری‌ها و مقایسه آن با نمونه‌های خارجی آن پرداخت. قطعاً از نظر فنی توسعه این چنین فناوری‌هایی نیاز به انتقال دانش از سایر کشورها نیز خواهد داشت.

در مقایسه با نمونه‌های مشابه داخلی این سامانه چه شرایطی دارد؟

در مقایسه با نمونه‌های داخلی این نوع سامانه‌ها می‌توان گفت سیستم CCS طراحی جامع‌تری نسبت به سامانه TCTS دارد و امکانات بیشتری در اختیار کاربران قرار می‌دهد و قطعاً با استفاده از مزایای آن می‌توان به سرعت خدمات‌رسانی افزود و امکانات گسترده‌تری در اختیار مشتریان قرارداد. از سوی دیگر گستردگی چتر خدمت‌رسانی این سامانه می‌تواند به ایجاد یک بانک اطلاعاتی قوی و دقیق برای برنامه‌ریزها و طرح‌های توسعه آینده کمک بسیاری کند. در کنار مزایای یادشده نباید از خاطر برد حضور سامانه CCS می‌تواند به عنوان یک رقیب قدرتمند سایر سامانه‌های مشابه خود را وارد عرصه رقابت‌پذیری کرده و باعث رشد و توسعه آنان شود. مسلماً وجود رقابت، از دستوری شدن و رکود هر مجموعه‌ای جلوگیری می‌کند و درعین حال به کاربران امکان انتخاب می‌دهد. در حال حاضر این سیستم با سایر سیستم‌های همکار تعامل دارد و این

در برخی از بخش‌ها، تنها با مرورگرهای قدیمی همچون INTERNET EXPLORER امکان‌پذیر است که مرورگری بسیار کند است و با توجه به برنامه‌ریزی شرکت ویندوز به‌زودی از مجموعه مرورگرها حذف خواهد شد. در یک سال گذشته از سامانه CCS و سامانه TCTS در امر صادرات به صورت هم‌زمان استفاده شده و نیاز است اطلاعات در هر دو سامانه ثبت و نگهداری شود که با ارتقاء سامانه CCS می‌توان از این دوباره‌کاری جلوگیری و سرعت خدمات‌رسانی را افزایش داد. در کنار این موضوع با به‌روزرسانی و ارتقاء سامانه می‌توان از مشکلات مشابه جلوگیری کرد.

سامانه CCS با سامانه‌های مشابه بین‌المللی قابل مقایسه است؟

با توجه به اینکه تولید فناوری در کشور ما امری نوپا است، نمی‌توان به مقایسه این سیستم با مشابه خارجی آن پرداخت. باید در نظر گرفت که ما مسیری طولانی تا دستیابی کامل به تکنولوژی کشورهای پیشرفته داریم و در چنین شرایطی عملاً این نوع مقایسه‌ها موجب پیشرفت نخواهد شد. در حقیقت تلاش در مورد ایجاد این نوع فناوری‌ها باید در هماهنگی آن با شرایط داخلی و تأثیرگذاری مثبت بر عملکرد مجموعه‌های تحت پوشش باشد. در مراحل



گفتگو با روزبه مختاری عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته چرخش مالی THC در آمدی برای شرکت‌های کشتیرانی ندارد

THC یکی از عمده‌ترین چالش‌هایی است که بخش خصوصی با آن روبرو بوده است. دشواری قوانین از یکسو و نرخ‌های عمدتاً متعارف یکی از مهم‌ترین مسائلی است که به عنوان اهرم‌های بازدارنده رشد بخش خصوصی عمل کرده است. روزبه مختاری در این گفتگو به بررسی این موضوع با محوریت THC پرداخته است.

موانع و معضلات جدی در زمینه اجراء ابلاغیه سال جاری سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص مساله THC چگونه می‌بینید؟

تغییر ناگهانی نرخ تبدیل ارز باعث افزایش حدود ۱۶ تا ۲۰ درصدی هزینه‌ی THC شده است. فارغ از مشکلات افزایش هزینه فرایند جدید مشکلات دیگری نیز دارد. مشتری‌های وارداتی به طور متوسط ۳۰ تا ۴۵ روز در مراجعه جهت دریافت ترخیصیه تاخیر دارند. یعنی بخش عمده‌ای از مشتری‌ها بعد از پرداخت هزینه THC به سازمان، برای پرداخت مراجعه می‌کنند. این اتفاق به این معنی است که شرکت‌های کشتیرانی جهت تامین مالی سازمان و اپراتورهای بندری می‌بایست سرمایه‌گذاری لازمه را انجام دهند، با علم به این مهم که هیچگونه درآمدی از این راه برای شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی حاصل نمی‌شود. البته همیشه مواردی هم به عنوان عدم دریافت وجود دارد که زیان مستقیم شرکت‌های کشتیرانی است. علاوه بر موارد ذکر شده مشکلات مالیاتی، تأمین اجتماعی و ... نیز همچنان باقی است و هر سال این مشکلات شدت بیشتری می‌گیرند. تصور امور مالیاتی در این چرخش مالی بر آن است که شرکت‌های نمایندگی باید از این حرکت منتفع شوند و چون انتفاعی وجود ندارد فرض بر کتمان درآمد و محاسبه، حدود ۲۵ درصد درآمد خالص را لحاظ می‌کنند. مشکل مشابهی هم در مورد تامین اجتماعی وجود دارد.

برای حل این موضوع چه راهکاری را می‌توان پیشنهاد کرد؟

دو راه حل وجود دارد: اول دریافت مستقیم سازمان از صاحبان کالا و دوم اصلاح فرآیند و توجیه سازمان امور مالیاتی و تأمین اجتماعی. در مورد دریافت مستقیم از صاحبان کالا تمامی حالات و زمان و مکان اخذ این هزینه مورد بررسی کامل قرار گرفته و مشکلی در این خصوص وجود ندارد فقط عزم اجراء لازم است.

در مورد اصلاح فرآیند هم در صورتی که تمامی موارد قید شده در ذیل هم‌زمان اجراء شوند این مشکل کاهش می‌یابد: اول مذاکرات جدی سازمان با امور مالیاتی و کلیه

سازمان‌های وابسته و سازمان تامین اجتماعی برای توجیه و اصلاح دیدگاه آنها و حذف موارد مالیاتی از هزینه‌ی THC و دوم اخذ هزینه THC بعد از خروج کانتینر از محوطه CY.

ارزیابی شما از عملکرد انجمن در حل این مشکل چیست؟

به خوبی می‌دانیم تغییر فرایندهای دولتی نیاز به صبر، پشتکار و پیگیری فراوان دارد. هرچند هنوز انجمن نتوانسته به نتیجه‌ی نهایی برسد اما مسیر طی شده قابل قبول است.

توافقات ضمنی و اجراء شده با سازمان بنادر در این خصوص چه بوده است؟

متأسفانه توافقات انجام شده جهت اصلاح عمر کوتاهی دارند و موانع عمر طولانی. در ابتدا دریافت مستقیم مورد تأیید سازمان قرار گرفت و مراحل اجرایی آن کاملاً بررسی و اعلام شد اما متأسفانه این مورد متوقف و ظاهراً تلاش بر آن است که مشمول مدت زمان شود.

برای حل معضل مالیات و بیمه تامین اجتماعی در مساله THC چه باید کرد؟

مذاکرات جدی سازمان بنادر با امور مالیاتی و تأمین اجتماعی راه حل این معضل است. سازمان بنادر باید نحوه دریافت و پرداخت این هزینه که در دفاتر شرکت‌های کشتیرانی ثبت می‌شود را بطور کامل برای سازمان‌های قید شده توضیح و مشکل را رفع مشکل کند و در نهایت تأیید این واقعیت توسط سازمان‌های فوق که چرخش مالی THC درآمدی برای شرکت‌های کشتیرانی ندارد.

نگاه و نقش سازمان‌های حاکمیتی در حل و فصل موضوع چگونه می‌تواند باشد؟

تشخیص این نکته که مردم از بخش حاکمیت جدا نیستند و بخش خصوصی نیز جزء مردم هستند و تقویت اصولی بخش خصوصی در نهایت باعث بهبود شریط اقتصادی می‌شود. متأسفانه بخش حاکمیت نگاه کاملاً متفاوتی به بخش خصوصی دارد. سازمان بنادر به عنوان متولی امور دریایی مسئول رفع موانع حمل و نقل دریایی است. هرگونه مشکلی که مانع انجام صحیح فعالیت دریایی شود، باید در دستور کار سازمان قرار بگیرد. مشکل فوق نیز جدا از مشکلات حمل دریایی نیست با این توضیح که فرایند اتخاذ شده توسط سازمان، عامل بروز این مسائل و مشکلات شده است و در نتیجه توقع این است که سازمان نقش واقعی حاکمیتی خود را ایفا کند.

اصرار بخشی از بدنه سازمان بنادر و دریا نوردی بر اجراء روال قبل چه توجیهی دارد؟

عدم آگاهی کامل از فرایندهای عملیاتی و مالی شرکت‌های نمایندگی و استفاده جابرانه از قدرت حاکمانه!

متأسفانه بخش حاکمیت نگاه کاملاً متفاوتی به بخش خصوصی دارد. سازمان بنادر به عنوان متولی امور دریایی مسئول رفع موانع حمل و نقل دریایی است. هرگونه مشکلی که مانع انجام صحیح فعالیت دریایی شود باید در دستور کار سازمان قرار بگیرد.



گفتگو با امید ملک :

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

وضعیت THC در شان سازمان بنادر و دریانوردی نیست

نیز تحت تاثیر واقع می‌شود، آن هم در شرایطی که در یک سال گذشته ۲ شرکت بزرگ کشتیرانی ورشکسته شده‌اند. یا شرکت‌هایی از قبیل CSAV شیلی و UASC عربی مجبور به واگذاری بازی و ادغام در دل دیگر شرکت‌ها شدند. اوضاع آنقدر وخیم است که تمام بازیگران بزرگ در همین یکی دو سال گذشته علی‌رغم میل باطنی مجبور به همکاری در قالب اتحادهای استراتژیک شده‌اند. M۲ که از دو لاینر اول دنیا تشکیل شده و Occan Alliance مرکب از ONE و COSCO-EMC-CMAO-OOCL متشکل از ۳ شرکت بزرگ ژاپنی جزو همین اتحادها هستند. از طرف دیگر این روند با سیاست‌های کلان اقتصادی کشور و اقتصاد مقاومتی و افزایش حجم ترانزیت و ظرفیت‌های ایجاد نیز هم‌سویی ندارد. در حال حاضر بندر شهید رجایی با ظرفیت خالی روبروست و سازمان هم با خرید تجهیزات جدید که قسمتی از آن نیز وارد کشور شده، تلاش دارد پال شرقی و غربی ترمینال ۲ رانیز تجهیز و مورد بهره‌برداری قرار دهد. تکلیف چیست؟ آیا این ظرفیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها باید استفاده شود یا زنگ بزند؟ اگر قرار بر استفاده است که با سیاست‌های تعرفه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی همخوانی و مطابقت ندارد.

آیا واقعا سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی در چنین موارد مهمی از مشاوره بخش خصوصی استفاده نمی‌کند؟!

متأسفانه نه تنها همچنان تفکر جزیره‌ای بر دستگاه‌های دولتی حاکم است، بلکه هیچگونه مشورتی با بخش

متأسفانه بخش حاکمیت نگاه کاملا متفاوتی به بخش خصوصی دارد. سازمان بنادر به عنوان متولی امور دریایی مسئول رفع موانع حمل و نقل دریایی است. هرگونه مشکلی که مانع انجام صحیح فعالیت دریایی شود باید در دستور کار سازمان قرار بگیرد.

امید ملک به عنوان یک کارشناس و یک فعال اقتصادی نقدهای جدی به وضعیت THC در ایران دارد. او که سال‌هاست در این حوزه فعالیت دارد ابلاغیه جدید درباره THC را دور از شان سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حاکمیتی بخش دریایی کشور می‌داند. این گفتگو را در ادامه بخوانید:

به نظر می‌رسد مشکلاتی در زمینه اجرای ابلاغیه سال جاری سازمان بنادر و دریانوردی در مورد THC وجود دارد. نظر شما در این مورد چیست؟

واقعیت امر این است که جهت‌گیری ابلاغیه سال جاری از یک سو با تلاش و وعده دولت برای ایجاد رونق و خروج از رکود و از سوی دیگر با شفاف‌سازی و ساده‌سازی در تقابل است. همانطور که می‌دانید بر خلاف قانون، نرخ تسعیر ارز را از نرخ مبادله‌ای به نرخ بازار آزاد تبدیل کرده‌اند و بعد هم با اتخاذ روش‌های نادرست کاربر و مراجعه‌کننده را گمراه می‌کنند. اجازه بدهید به صراحت بگویم که بسیاری از مدیران شرکت‌ها و حتی نمایندگان شرکت‌های خارجی در تماس‌های جداگانه به این موضوع اشاره کرده‌اند و این اتفاق در شان یک مرجع بین‌المللی حاکمیتی مانند سازمان بنادر و دریانوردی نیست.

تاثیرات این رویکرد تا چه حد می‌تواند آسیب‌زا باشد؟

صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل مشتق تجارت است و گران‌شدن هزینه مبادله در کشور منجر به کاهش واردات، صادرات و ترانزیت خواهد شد. در نتیجه کسب‌وکار کشتیرانی

خصوصی و کسانی که این خدمات را می‌گیرند هم صورت نمی‌گیرد؛ علی‌رغم صراحت مواد ۲ و ۳ قانون بهبود مستمر محیط کسب و کار. این نشان‌دهنده عدم پایبندی دستگاه‌های دولتی به قانون است که یکی از دو مولفه مهم حکمرانی خوب یعنی ساز و کار مناسب برای ارائه کارآمد خدمات عمومی در جهت منافع همگانی است. برای روشن شدن مطلب باید به کارایی پایین این دستگاه اجرایی اشاره کنیم که از قضا دومین مولفه مهم حکمرانی خوب است. در حال حاضر هزینه صادرات از بندر شهید رجایی حدود ۱۰ تا ۱۲ دلار به ازای هر تن بسته به نوع کالا و روش حمل کانتینری یا فله است که بسیار گران است و با سختی انجام می‌شود. معلوم است که این هزینه برای کالای وارداتی با توجه به تخفیفاتی که سازمان مدعی است به صادرات کالا تعلق می‌گیرد به مراتب بیشتر است. البته این را هم باید گفت که مشکلات مطرح شده از قبل هم وجود داشته و حدود آن هم به خارج از سازمان بندر و دریانوردی ختم می‌شود و به دلیل تشدید ظهور و بروز آن هم‌زمان با ابلاغیه دفتر چه تعرفه جدید بود.

مشکل اصلی کجاست؟

مشکل اصلی در سازمان مالیاتی و تأمین اجتماعی است که به دلیل کاهش قیمت نفت و کاهش بودجه دولت، جهت‌گیری درآمدزایی به سمت افزایش سهم مالیات در بودجه دولت شکل گرفته که با ناآگاهی از حوزه کاری و درآمدزایی شرکت‌های نمایندگی و به دلیل تغییرات در جهت‌گیری بودجه و تمرکز بیشتر بر اخذ مالیات، تمایل دارند با توجه به گردش مالی شرکت‌ها مبلغ مالیات را تعیین کنند. (البته این اشکال هم به حق از سوی شرکت‌ها به سازمان بندر و دریانوردی که عالی‌ترین مرجع دریایی کشور و مرجع صدور مجوز فعالیت آنها است ارجاع می‌شود. این که مطابق با آنچه در آیین‌نامه فعالیت شرکت‌های کارگزاری در شرح وظایف شرکتها مبنی بر دریافت و پرداخت کرایه حمل، عوارض بندری کشتی‌ها، هزینه دیرکرد و غیره درج شده، نتوانسته با بخش دیگری از حاکمیت تعامل داشته باشد.)

به عنوان یک کارشناس و یک فعال بخش خصوصی راهکار شما برای خروج از این وضعیت چیست؟

چندین راه حل به صورت هم‌زمان باید پیگیری شود. اول مطابق آیین‌نامه فعالیت شرکت‌ها، تکالیف و وظایف شرکت‌ها و روش‌های درآمدزایی آنها آگاه کند؛ که این درآمدزایی مستعمل بر دو نوع کلی درآمدهای محلی (بابت هندلینگ کالا و کانتینر از صاحب کالا یا فورواردر ایرانی اخذ می‌شود) و دوم هزینه نمایندگی که بابت هندلینگ عملیات کشتی و یا کانتینر از سوی مالکین پرداخت می‌شود. ناگفته نماند که هر چند درآمدهای محلی دارای تعرفه ثابت است اما درآمدهای نمایندگی با توجه به اوضاع آشفته صنعت کشتیرانی و با توجه به حجم و وسعت کار و نوع قرارداد بسیار متغیر است.

در گام بعدی یک تغییر اساسی در شورای عالی سازمان بندر و دریانوردی مورد نیاز است، چرا که حکمرانی خوب با تعامل به دست می‌آید و درک این مطلب چندان سخت نیست؛ چرا که همه چیز را همگان دانند. دانش و تجربه اندوخته در سازمان در سطح بندر ممکن است کافی باشد اما متأسفانه دانش صنعت کشتیرانی و دریانوردی در سطح لازم، در بدنه سازمان به دلیل احساس عدم نیاز از گذشته

وجود ندارد. شنیده‌های ما از سایر مراجع حاکمیتی حاکی از این است که وزیر محترم دفاع و فرمانده معزز نیروی دریایی ارتش ج.ا.ایران که دو عضو از ۵ عضو شورای عالی هستند با عنایت به تمرکز سازمان بر مباحث اقتصادی وقتی در سطح شوراهای امضای خود را به دیگر اعضای محترم شامل وزرای محترم راه و شهرسازی، امور اقتصادی و دارایی و صنعت، معدن و تجارت واگذار کرده‌اند.

اگر قرار است دست در دست کشور را بسازیم و تاب‌آوری اقتصاد را در راستای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی افزایش دهیم، بازیگران این عرصه باید در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت داشته باشند. به همین دلیل پیشنهاد این است که دو نماینده اتاق بازرگانی ایران از شقوق بندری و دریایی جایگزین عزیزان شوند تا هم از دید صاحبان کالا و هم از دید بازیگران عرصه دریا مباحث مطروحه کنکاش و بهترین تصمیم‌ها گرفته شود.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در همین راستا تلاش‌های جدی را آغاز کرده است. آیا می‌توانید عملکرد انجمن را در این زمینه مثبت ارزیابی کنید؟

صراحتاً و با صدای بلند پاسخ این سوال مثبت است. بارها و بارها شاهد بودم که انجمن با مکاتبات متعدد و جلسات حضوری تلاش کرده مشکلات اعضا و راه حل‌ها را به مسئولین سازمان بندر و دریانوردی منتقل کند.

شما توافقاتی هم با سازمان بندر و دریانوردی داشتید. آیا این توافقات اجرایی شده است؟

متأسفانه به دلیل عدم وجود نگاه یک‌دست و یکنواخت در بین مسئولین مالی و عملیاتی سازمان تاکنون هیچ‌کدام از توافقات ضمنی و مکتوب جامه عمل نپوشیده است.

مشکل مالیات و بیمه تأمین اجتماعی یک از معضلات اساسی THC است. برای حل این مشکلات چه باید کرد؟

در هر حال مسئولین سازمان امور مالیاتی و بیمه تأمین اجتماعی براساس قانون وظایف و تکالیفی دارند که متأسفانه به دلیل عدم آشنایی با عملیات صنعت ترابری و کشتیرانی به صورت عام و تهی بودن خزانه دولت و ذخایر صندوق‌های بازنشستگی سعی در بازسازی دارند. اما همانطور که قبلاً اشاره کردم سازمان در سطح حاکمیتی می‌تواند راهنمایی لازم را جهت عدم مزاحمت به فعالیت شرکت‌ها ارائه دهد و صراحتاً با آنها به توافقات جامعی دسترسی پیدا کند و آموزش لازم را ارائه دهد.

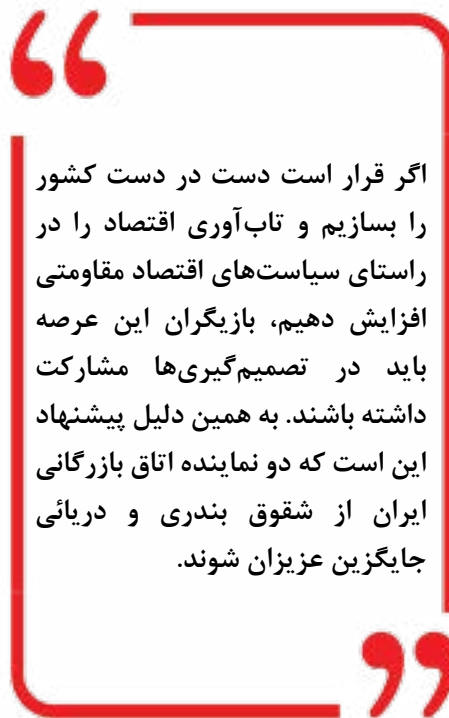
به نظر می‌رسد هم‌چنان بخشی از بدنه سازمان بندر و دریانوردی اصرار دارد که همه چیز به روال گذشته باشد. از نگاه بخش خصوصی این اصرار به حفظ همان روند سابق را چگونه باید فهمید؟

برخی از دوستان ذهنیاتی دارند که از واقعیت دور است. هر چند به عنوان آمال و آرزو خوب است اما رسیدن به اهداف بلند به برنامه نیاز دارد. می‌دانید که حتی در دولت نهم و دهم که زمان ایجاد تحریم‌های فصل هفت سازمان ملل متحد بود و آوارای را به کشور تحمیل کرد که در نسل‌های بعدی نیز آثار زیان‌بار آن مشهود خواهد بود این مشکل وجود داشت. معاون اول رییس جمهور وقت به صورت دستوری و با شلاق‌زدن بر گرده دریا یا تجارت دستور دادند که بندر شهید رجایی باید به هاب منطقه تبدیل شود. این آرزو بسیار خوب است اما اسباب و عللی دارد که تا نباشد در حد خواب و خیال تعبیر می‌شود. متأسفانه مسئولین وقت سازمان اظهار نظری نفرمودند و فقط بخش خصوصی استدلال کرد که این کار شدنی نیست

حضور اپراتور بندری خارجی در بندر شهید رجایی جدی شده است. آیا می‌توان امیدوارم بود که با حضور اپراتور خارجی شرایط تغییر کند؟

در حال حاضر هم برخی از مدیران سازمان در صدد دستیابی به این آرزو هستند. اپراتورهای بندر مهم کشور شرکت‌های خصوصی هستند که نشان داده‌اند از توانمندی لازم برای اجرای خوب عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و انبارداری کانتینرها و تعامل لازم و سازنده با مشتریان برخوردار نیستند. ایده‌ای صد درصد اشتباه در ذهن برخی جا خوش کرده که اپراتور خارجی که مثلاً در بندر مختلف و مهم دنیا چند ده میلیون و یا چند صد میلیون TEU کانتینر را تخلیه و بارگیری می‌کند امکان افزایش سهم بندر شهید رجایی را دارد.

اپراتور بار ندارد، شرکت‌های کشتیرانی لاینر امکان انتقال بخشی از ترانشیپ خود را بین بندر دارا هستند که آن‌هم به فاکتورها و مولفه‌های متعددی بستگی دارد. مثلاً آیا سرویس فیدری مناسب و منظم وجود دارد؟ آیا شرکت‌های بزرگ فیدر اپراتور در آن بندر تردد دارند؟ آیا فرودگاه مناسب و تشریفات معمول و معقولی برای تردد نمایندگان آنها وجود دارد؟ این فرودگاه به صورت مستقیم به چند نقطه از دنیا متصل است؟ چه شرکت‌های هواپیمایی از این فرودگاه استفاده می‌کنند؟ دریافت ویزای توریستی چقدر سهل است؟ و بسیاری پارامترهای دیگر که حوصله این گفتگو بیرون است.



اگر قرار است دست در دست کشور را بسازیم و تاب‌آوری اقتصاد را در راستای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی افزایش دهیم، بازیگران این عرصه باید در تصمیم‌گیری‌ها مشارکت داشته باشند. به همین دلیل پیشنهاد این است که دو نماینده اتاق بازرگانی ایران از شقوق بندری و دریایی جایگزین عزیزان شوند.

منطقه ویژه یا آزاد؟ مسئله این است



کارشناس بندری

خزر پرسش‌های جدی و کارشناسانه‌ای از سوی متخصصان این حوزه مطرح می‌شود که پرسش‌هایی قابل تامل‌اند. نخستین پرسش درباره ورود مناطق آزاد به مباحث خدماتی است. پاسخ به این پرسش که آیا چنین اتفاقی قابل تامل است یا خیر نیازمند بررسی شرایط و چالش‌های بندر کاسپین است. هدف ذاتی ایجاد منطقه آزاد تسهیل تجارت و حمایت از صادرات و به ویژه صادرات مجدد است. بنابراین در راستای نیل به هدف، مواد اولیه باید از طریق دریا وارد محدود منطقه آزاد شده و پس از ایجاد ارزش افزوده در واحدهای تولیدی مستقر در محدوده منطقه آزاد به کالای نهایی تبدیل شود و در نهایت فعل صادرات از طریق مرزهای دریایی به کشورهای حوزه دریایی خزر شکل بگیرد. با این نگاه، این امر به ذهن مسئولان وقت منطقه آزاد متبادر شد که احداث یک بندرگاه در محدوده اراضی منطقه آزاد می‌تواند در توسعه صادرات مفید واقع شود و نقش مهمی ایفا کند. بر اساس این تفکر می‌بایست بندری کوچک با دو پست اسکله و ظرفیت تخلیه و بارگیری حداکثر دو میلیون تن احداث می‌شد. اما کار آسان پیش نرفت. اختلاف‌ها و چالش‌های فی‌مابین از زمانی آغاز شد که منطقه آزاد از اهداف ذاتی خود دور و به جای توجه به مبحث مهم صادرات مجدد و استفاده از بندر به عنوان ابزاری برای رسیدن به این هدف، توان

هدف ذاتی ایجاد منطقه آزاد تسهیل تجارت و حمایت از صادرات و به ویژه صادرات مجدد است. بنابراین در راستای نیل به هدف، مواد اولیه باید از طریق دریا وارد محدود منطقه آزاد شده و پس از ایجاد ارزش افزوده در واحدهای تولیدی مستقر در محدوده منطقه آزاد به کالای نهایی تبدیل شود.

بندر کاسپین یک بندر صادراتی در حال ساخت در پهنه آبی و ساحلی دریای خزر است که در سواحل شهرستان رشت، استان گیلان در شمال ایران و در تملک منطقه آزاد انزلی قرار دارد. این بندر همچنین مشمول معافیت‌های مربوط به مناطق آزاد ایران است. بر اساس برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های انجام شده این بندر بزرگ‌ترین بندر ایران در سواحل جنوبی دریای خزر (دریای کاسپین) خواهد شد. بندر کاسپین در حال حاضر دو اسکله فعال دارد که فرودین ماه ۱۳۹۶ افتتاح شد و به نوعی رقیب دیگر بندر ایرانی در دریای خزر همچون بندر انزلی و بندر امیرآباد در ترانزیت منطقه‌ای کالا و مسافر به شمار می‌رود. علاوه بر این مجتمع بندری آن نیز دارای دو موج شکن و شامل ۲۵ پست اسکله شامل بر چهار پست ترمینال کانتینری، سه پست ترمینال نفتی، دو پست ترمینال کالاهای فله خشک، ده پست ترمینال چندمنظوره، دو پست ترمینال کالاهای عمومی، یک پست ترمینال رو-رو و یک پست ترمینال اختصاصی و مسافری است و به عنوان بزرگ‌ترین و کامل‌ترین مجموعه بندری شمال ایران در سواحل شهرستان رشت، زیباکنار واقع در محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی انزلی در حال احداث است. با این حال و با در نظر گرفتن دیگر بندر نوار ساحلی

انزلی هم در حال حاضر به دنبال توسعه گردشگری است و قرار است با احداث آکواریوم و پارک خزندگان و چنین مواردی درآمد بیشتری کسب کند.

با این حال توجهی که برای ایجاد بندر کاسپین ارائه می‌شود ترافیک بندر انزلی است. مساله‌ای که به راحتی و با یک برنامه‌ریزی قابل حل بود. حتی بحث احداث بندر چمخاله نیز مطرح شده که هیچ ضرورتی ندارد. مساله اینجاست که بر اساس استانداردها فاصله هر بندر تا بندر دیگر باید ۱۵۰ کیلومتر باشد تا کد گمرکی به آن بندر تعلق بگیرد و یکی از مشکلات بندر کاسپین این است که هنوز نتوانسته کد گمرکی دریافت کند و در نتیجه از کد گمرکی بندر انزلی استفاده می‌کند. بندر کاسپین و منطقه آزاد انزلی اگر می‌خواهند به کار صادرات مجدد بپردازند پس چرا سیلو می‌سازند؟ چرا مخازن سوختی ساخته می‌شود؟ آنچه که به سادگی قابل درک است این موضوع غم‌انگیز است که آنها در حال ساخت بندر وارداتی هستند اما ادعای ساخت بندر صادراتی را دارند.

با این حال توجهی که برای ایجاد بندر کاسپین ارائه می‌شود ترافیک بندر انزلی است. مساله‌ای که به راحتی و با یک برنامه‌ریزی قابل حل بود. حتی بحث احداث بندر چمخاله نیز مطرح شده که هیچ ضرورتی ندارد.

از قبیل انبارداری، باربری در سازمان بنادر قابل رقابت با تعرفه‌های بندر کاسپین نخواهد بود. از سوی دیگر همکاری دو سازمان حاکمیتی مانند منطقه آزاد و سازمان بنادر با دو مدیریت و سیاست متفاوت در ارائه خدمات مطلوب بندر خلل ایجاد خواهد کرد. سازمان بنادر در اخذ بسیاری از مجوزها از جمله مجوز فعالیت و بهره‌برداری به منطقه آزاد وابسته است و تجربه نشان داده است که مناطق ویژه تحت حاکمیت سازمان بنادر از موفقیت بیشتری برخوردار بوده‌اند. بنابراین بهترین راه این است که کلیه محدوده‌های بندر به دلیل وجود وحدت مدیریت به منطقه ویژه تبدیل شوند.

نکته اصلی به تفاوت منطقه ویژه و آزاد برمی‌گردد. عمده تفاوت منطقه ویژه و آزاد در این است که منطقه ویژه اصولاً دارای یک کاربری مشخص است. درست مانند منطقه ویژه پتروشیمی بندر امام خمینی که کاربری آن پتروشیمی است. اما منطقه آزاد کاربری‌های گوناگونی دارد و از آنجایی که بنادر تنها در حوزه خدمات بندری فعال هستند در نتیجه می‌توانند به منطقه ویژه تبدیل شوند. اما سوال دیگری هم مطرح است. با بهره‌برداری از بندر کاسپین نقش بندر انزلی چه خواهد بود؟ پاسخ به این سوال ما را به سمت یک پاسخ اساسی‌تر هدایت می‌کند و آن هم اینکه آیا بنادر شمالی کشور چنین پتانسیلی داشته‌اند یا خیر؟

همانطور که پیشتر هم اشاره شده بنادر امیرآباد، انزلی، آستارا و نوشهر در مجموع ۳۰ میلیون تن ظرفیت دارند و ماکزیمم کالای که تاکنون وارد بنادر شمالی شده تنها ۱۱ میلیون تن بوده است. این آمارها نشان دهنده این است که متأسفانه ما برنامه‌ریزی نداشتیم و نیازی به چنین وسعتی نبوده است. به عبارت دیگر بدون در نظر گرفتن ظرفیت‌ها تنها زیر ساخت ایجاد کرده‌ایم. از جایی که بعد بنادر متوجه این موضوع شدند که مباحث مناطق آزاد و درآمدهای حاصل از عوارض درآمد بیشتری نسبت به صادرات مجدد دارند. در نتیجه متأسفانه به جای توسعه اشتغال و خدمات وارد مباحث دیگری شدند. حتی بندر

خود را به بندرداری و بندرسازی معطوف کرد. در واقع منطقه آزاد در حالی دست به احداث بندری با ظرفیت بالغ بر ۱۵ میلیون تن زده است که بنادر شمالی دارای ۳۰ میلیون تن ظرفیت هستند و حداکثر کالایی که تاکنون وارد بنادر شمالی شده نتوانسته از ۱۱ میلیون تن تجاوز کند! این سرمایه‌گذاری عظیم می‌توانست در بخش ایجاد صنایع کوچک در منطقه آزاد هزینه شود که خود این موضوع نقش شایانی در ایجاد اشتغال پایدار داشت.

نکته بعدی اما نحوه استفاده از ابزار تخفیف سود بازرگانی به عنوان یک مزیت رقابتی است. منطقه آزاد هر ساله مجوزی را از شورای عالی منطقه آزاد دریافت می‌کند که بر اساس آن تا سقف مبلغ مشخصی (بطور مثال در سال ۱۳۹۵ حدود ۷۰۰ میلیون دلار) می‌تواند از محل سود بازرگانی حقوق و عوارض ورودی دریافت کند که نحوه محاسبه آن اینگونه است: حقوق ورودی هر کالا شامل دو بخش است: حقوق گمرکی و سود بازرگانی. در منطقه آزاد حقوق گمرکی حق گمرک است و میزان آن حداقل ۴٪ است و سود بازرگانی در منطقه آزاد حق منطقه است که نمی‌تواند از ۱۵٪ تجاوز کند. اجازه بدهید با یک مثال این نحوه محاسبه را روشن کنیم: فرض می‌کنیم حقوق ورودی یک کالا ۱۹٪ باشد. گمرک همواره حقوق گمرکی خود را که حداقل ۴٪ است دریافت می‌کند و مابقی تا سقف ۱۵٪ به عنوان سود بازرگانی به منطقه آزاد تعلق می‌گیرد. یعنی حق گمرک ۴٪ و حق منطقه آزاد ۱۵٪ و یا اگر حقوق ورودی یک کالایی ۲۰٪ باشد نحوه محاسبه به شیوه است که منطقه آزاد ۱۵٪ سود بازرگانی را دریافت و مابقی به گمرک به عنوان حقوق گمرکی تعلق می‌گیرد. از همین جامی‌توان یک چالش اساسی را مطرح کرد: از آنجایی که منطقه آزاد مجاز است از محل ۱۵٪ سود بازرگانی، درصدی را به عنوان تخفیف برای جذب صاحبان کالا در نظر بگیرد در نتیجه این تخفیف که عدد آن قابل توجه است منجر به سوق تجار به بندر کاسپین خواهد شد. این به معنای حذف میدان رقابتی برای دیگر بنادر شمالی است. در واقع روشن است تعرفه‌های بندری





گفتگو با کمال نوری عضو کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی

این کمیته نشانه اعتقاد و اعتماد به هم‌اندیشی و نیک‌اندیشی است

اختیار تحویل گیرنده نبوده و مشخصاً از قبل وارد شده است ۹- حبس ترخیصیه کانتینرهای موجود تا تسویه حساب تعهدات قبلی که حتی گاهی غیر قانونی و از محل دو قرارداد مختلف بوده و یا در حال حمل است و البته مشکلات و نگرانی‌ها و گلاجهایی که مدیران محترم شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی از شرکت‌های فوروردی داشتند بازخوردی این جلسات نیز در شرکت‌های فوروردی امید بخش بوده اما دستاوردهای آن بستگی مستقیم به اثر بخشی نتایج این نشست‌ها خواهد داشت.

چشم انداز و اهداف دراز مدت این ائتلاف بین دو انجمن را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

با توجه به اهمیتی که هیئت مدیره‌های هر دو تشکل دارند می‌توان این چشم‌انداز را مثبت ارزیابی کرد. همچنین درباره اهداف دراز مدت ائتلاف بین دو انجمن نیز می‌توان به تدوین برنامه راهبردی برای اقتصادی کردن سرمایه‌گذاری در صنعت حمل و نقل و ایجاد انگیزه و ارتقا نقش آنها در سیاستگذاری بخش حمل و نقل برای به عهده گرفتن مسئولیت‌ها و تصدی امور از طرف دولت اشاره کرد. همچنین برگزاری همایش‌های تخصصی در سطح منطقه‌ای و سراسری در جهت معرفی امکانات و کریدورهای حمل و نقلی کشور عزیزمان ایران نیز جمله این دستاوردهاست.

در خصوص علائق مشترک دو انجمن از جمله طرح بیمه تضمین کانتینر، یکسان‌سازی هزینه‌های ترخیصیه و وکالت نامه در جلسات مشترک چه راهکارهایی پیشنهاد شده است؟

به نظرم در خصوص طرح بیمه تضمین کانتینر و علاقه هر دو انجمن، سه نشستی که در یکسال برای معرفی این طرح در انجمن خراسان برگزار شده نشان از علاقه‌مندی اعضای انجمن خراسان در استفاده از این طرح دارد. با اضافه کردن دو نکته یعنی اصلاح نرخ بیمه و برابر مصوبه و اعلام شورای عالی هماهنگی ترابری کشور پیوست همه خطوط کشتیرانی به این طرح می‌تواند ثمربخش باشد. در یکسان‌سازی هزینه‌های ترخیصیه نیز درخواست ما شرکت‌های فوروردی از خطوط، عمل به قانون است که همان نرخ‌های مصوب سازمان امور بنادر و شورای هماهنگی ترابری کشور است. درباره وکالت‌نامه هم می‌توان با یاری جستن از افراد حقوقدان در قالب یک کارگروه مشترک نسبت به متحدالشکل نمودن این وکالت‌نامه‌ها و البته تعهدنامه‌ها اقدام کرد.

لزوم ایجاد یک کمیته مشترک بین دو انجمن چه بود؟

در پاسخ به لزوم ایجاد یک کمیته مشترک بین دو انجمن باید گفت که فعالین این دو تشکل در سالیان گذشته در عین داشتن زبان و منافع مشترک دچار گسست روابط شده بودند که کار را برای هر یک از دو طرف سخت کرده بود. به همین دلیل با عقل و ذوق مدیریتی هیئت مدیره محترم هر دو انجمن که نشان از اعتقاد و اعتماد به هم‌اندیشی و نیک‌اندیشی همه نیروهای فعال و صاحب ایده این دو تشکل بوده تصمیم گرفته شد تا در سایه هم‌اندیشی این نیروها در کمیته مشترک، نیروی شگرفی ایجاد شود. تا ضمن رفع این مشکلات، قدرت رقم‌زدن هر سرنوشتی را در جهت مصالح و منافع صنفی و ملی در چشم انداز قرار داده و به مسایل مهم‌تری در چارچوب نظام تصمیم مشترک هدف‌گذاری و اجرا شود.

محور اصلی برگزاری این جلسات مشترک چیست و تاکنون این جلسات چه بازخوردها و دستاوردهایی داشته است؟

همانطور که گفته شد محور اصلی برگزاری جلسات مشترک بررسی مشکلات و در حد توان رفع مشکلات فی‌مابین شرکت‌های فوروردی با نمایندگان محترم خطوط کشتیرانی بود که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد.

- ۱- خطوط نرخ‌های متفاوتی بابت صدور ترخیصیه دریافت می‌کنند
- ۲- هزینه‌های متفاوت و غیرمتعارفی برای تعمیر کانتینرها دریافت می‌شود
- ۳- هزینه‌های متفاوتی را بابت شست‌وشوی کانتینرها اخذ می‌کنند
- ۴- بعضاً خطوط کشتیرانی به رغم اینکه اسناد (بارنامه دریایی) فاقد اشکال است، مانیفست مشکل‌دار را اصلاح کرده و بابت همین اصلاحیه هزینه دریافت می‌کنند
- ۵- دریافت تعهدنامه مختلف و غیر متحد شکل
- ۶- عدم قبول امضا نماینده بر ذیل تعهد نامه‌ها با توجه به اجازه وکیل در وکالت‌نامه برای امر مزبور (هنگامی که واگذاری چک توسط خود شرکت انجام می‌شود)
- ۷- عدم تبعیت بعضی از خطوط از مصوبات تعرفه و بخشنامه شورای عالی ترابری با این استدلال که عضو انجمن نبوده و یا تابع دستورات این انجمن نیستند اعلام می‌کنند که پالیسی منحصر به خود را دارند.
- ۸- درخواست هزینه خسارت وارده داخل کانتینر که در

مدتی است انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در راستای ایجاد فضایی بهتر برای تعامل میان ذی‌نفعان حوزه تجارت کمیته مشترکی را با انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان ایجاد کرده است. در این گفتگو کمال نوری عضو کمیسیون حمل و نقل و ترانزیت اتاق بازرگانی خراسان رضوی به بررسی بهره‌وری ایجاد این کمیته پرداخته است.

اجازه بدهید از پیشینه انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان شروع کنیم. آغاز انجمن به چه زمانی برمی‌گردد؟

در واقع پس از استقلال کشورهای آسیای میانه، نیازمندی‌های این بازار و لزوم تعاملات و مبادلات اقتصادی و تجاری با کشورهای CIS و البته افغانستان، مقامات استانی را بر آن داشت که تمهیداتی را برای حضور در این بازار اجرا کنند که افزایش فعالیت بازرگانی را به دنبال داشت و پس از فعالیت تعداد اندکی از شرکت‌ها به عنوان نمایندگان دفاتر مرکزی تهران لزوم تأسیس شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در خراسان رضوی خصوصاً مشهد احساس شد. به این ترتیب در دیماه ۱۳۷۲ برای یکسان‌سازی امور و تصمیمات در راستای حفظ منافع فعالین انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی تأسیس شد.

انجمن بین‌المللی حمل و نقل خراسان تا چه حد در معادلات حمل و نقلی منطقه تأثیر گذار است؟

این انجمن از نظر کمی با عضویت ۲۲۰ شرکت بعد از انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران (سراسری) در مقام دوم کشور قرار دارد و همچنین با مراجعه به آمار حمل کالا توسط شرکت‌های خراسانی به کشورهای آسیای میانه و افغانستان و پاکستان و دیگر کشورها، توانسته وزن و اثرگذاری این تشکل را در کشور تثبیت کند. به شکلی که طرف مشورت تصمیم‌گیران و دولتمردان محترم است. اما از نظر کیفی با تلاش و اقدامات موثر هیئت مدیره‌های قبلی و فعلی انجمن، در حد توان جایگاه شایسته‌ای را در تعامل با دوایر دولتی و تشکل‌های صنفی همسو کسب کرده است. در حال حاضر با توجه به این توانمندی‌ها و با هدف‌گذاری هیئت‌مدیره حاضر در جهت ارتقا و تسهیل امور برنامه‌هایی در دست اقدام است که یکی از این اهداف با مساعدت هیئت مدیره و دبیر کل محترم انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته بازرگانی روابط و روانسازی امور و ایجاد یک استاندارد قابل اتکا برای فعالین این دو تشکل است.



این کمیته مشترک سودای دائمی بودن در سر دارد

محمد نیکپی

عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

هیئت مدیره‌های انجمن کشتیرانی و انجمن خراسان را بر عهده دارد که اهمیت بسیاری دارد.

از جمله مواردی که این مورد توجه این کمیته قرار گرفته، بیمه تضمین کانتینر است که هر دو طرف با تجمیع نظرات کارشناسی تلاش خود را برای بهینه‌سازی آن انجام خواهند داد. درباره یکسان‌سازی هزینه‌های ترخیصیه نیز طبعاً همه شرکت‌های عضو انجمن کشتیرانی ملزم به متابعت از هزینه‌های مصوب ابلاغی بوده و چنانچه شرکتی تعرفه‌های مصوب را رعایت نکند، موضوع مستند به دلایل متقن مورد بررسی قرار خواهد گرفت. همچنین در ارتباط با یکسان‌سازی وکالت نامه‌های حقوقی، پیشنهادهایی در جلسات مطرح شده که در حال حاضر توسط وکلا و حقوقدانان مجرب در حال بررسی است.

روشن است که چنین روندی قرار است در عرصه بهبود فضای کسب و کار موثر باشد. شخصاً امیدوارم که این کار گسترش پیدا کند و سایر انجمن‌های استانی نیز از این حرکت استقبال کنند. قطعاً چنین امری پیش از هر چیز نیازمند یک اراده قوی و احساس نیاز از سوی انجمن‌های استانی است. این تجربه‌ای بود که ما در همکاری با انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان داشتیم.

نقاط مشترک فراوان شغلی و اهداف مشابه، همگرایی و تبادل نظر در خصوص مسایل و مشکلات مبتلابه را الزامی می‌کند. طبعاً تشکیل کمیته مشترک بین دو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و انجمن حمل و نقل بین‌المللی خراسان، کمک شایانی در نزدیکی و صمیمیت هرچه بیشتر و احصا موضوعات مورد علاقه جهت پیشبرد اهداف صنفی خواهد بود. بر همین اساس هم محور اصلی مذاکرات، شناسایی مسئولیت‌های متقابل نمایندگان خطوط کشتیرانی و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی، امکان همگرایی و نزدیکی انتظارات متقابل و موکداً تسهیل انجام امور منطبق بر مقررات است. این امر نتایج بسیار مثبت و موثری را در مدت کوتاه سپری شده از تشکیل کمیته مشترک، به همراه داشته و باید امیدوارم باشیم که با تدام این کمیته این نتایج نیز ادامه‌دار باشند.

واقعیت این است که ترجیح می‌دهم از کلمه ائتلاف برای این کمیته مشترک و همکاری‌های دوطرف استفاده نکنم چراکه ائتلاف معمولاً دارای معنای ضمنی موقتی بودن برای دسترسی به اهداف کوتاه‌مدت است. در حالی که این کمیته مشترک سودای دائمی بودن را برای نیل به اهداف عالی‌ه صنفی را در سر دارد. مهم‌تر از این موضوع البته تعیین مصادیق و نیازهای صنفی برای پیگیری از طریق مراجع عالی و توسط

aramex

delivery unlimited



با تخفیف ویژه جهت
جهت اعضای محترم
انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته



ارائه دهنده انواع سرویس های سریع
حمل و نقل بین المللی اسناد و مدارک
و بارهای سنگین و لجستیک تحت
پوشش شبکه قدرتمند بین المللی

ارامکس

شرکت آرمک بین الملل



آیا کشتی‌های خودران شغل دریانوردان را تهدید می‌کنند؟

با وجود این که پروژه‌هایی در حال حاضر راه اندازی شده‌اند تا مفهوم کشتی هوشمند را به واقعیت تبدیل کنند، معرفی کشتی‌های خودران که به عنوان گام بعدی صنعت کشتیرانی توصیف می‌شود، ناامید کننده است. یکی از مثال‌های آن ساخت Yara Birkeland اولین کشتی کانتینری خودران و الکتریکی است که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۹ کار خود را آغاز کند. فواید بسیاری همچون هزینه‌های کمتر، فضای قابل استفاده بیشتر به دلیل طراحی تازه، استفاده از سوخت و ریسک پایین‌تر ناشی از خطای انسانی روی عرشه که مهم‌ترین دلایل تصادفات دریایی است، برای کشتی‌های خودران ذکر شده است.

با این حال، انقلاب کشتی‌های خودران، شمار فراوانی از چالش‌هایی را که هنوز حل نشده است، در کنار موانع تکنولوژیک به ارمغان می‌آورد. حل مسئله ایمنی ناوبری، حفاظت از تهدیدات اینترنتی و ایجاد یک انگیزه عمده برای صاحبان و اپراتورها برای سرمایه‌گذاری در زمینه کشتی‌های خودران پیش از اینکه آنها بتوانند تبدیل به جریان اصلی صنعت کشتیرانی شوند، از جمله این چالش‌هاست.

اما مسئله اصلی که نیازمند توجه جدی است، تاثیر آنی است که کشتی‌های خودران بر آینده دریانوردان و به طور کلی بر عامل انسانی می‌گذارد.

worldmaritimeneWS با دیوید اپلتون افسر تخصصی Nautilus International گفتگو کرده است تا درک عمیق‌تری از این موضوع به دست دهد که کشتی‌های خودران چه معنایی برای دریانوردان خواهد داشت.

در جهانی که دریانوردان همچنان دستمزد کمی می‌گیرند، از آنها بهره‌برداری شده و اغلب توسط مالکان شناورها بدون دستمزد و یا حتی تامین نیازهای اولیه روی عرشه رها می‌شوند، کشتی‌های خودران برای آنها چه معنایی خواهد داشت؟ مهم‌ترین نگرانی‌ها و فواید این کشتی‌ها چیست؟

صرف نظر از اینکه از لحاظ فنی چه چیزی امکان‌پذیر است، تا زمانی که مزایای کشتی‌های خودران برای مالکان قابل درک نباشد به طور گسترده مورد استفاده قرار نخواهد گرفت. برای آن دسته از مالکانی که در سطح بسیار پایین صنعت فعالیت می‌کنند، انگیزه بسیار کمی در زمینه سرمایه‌گذاری برای تکنولوژی‌های جدید وجود دارد. آن هم وقتی که می‌تواند با بهره‌بردن و استثمار دریانوردان، هم‌منطور که به شکل تاریخی این کار کرده‌اند، کار خودشان را انجام بدهند. ما اعتقاد داریم اگر فناوری در راه درستی مورد استفاده قرار بگیرد، کاهش حجم کار دریانوردان، افزایش ایمنی و بهبود کیفیت زندگی در کشتی که معمولاً به عنوان بهانه‌ای برای کاهش خدمه مطرح می‌شود را باعث خواهد شد. همچنین ممکن است که معرفی فناوری‌های پیشرفته بیشتر بتواند به عنوان یک کاتالیزور برای حرکت دادن نظام نظارتی بین‌المللی در رابطه با آموزش خدمه و رساندن آن به سطح قرن ۲۱ عمل کند. این می‌تواند یک نکته خوب باشد، چراکه تکنولوژی‌هایی که در حال حاضر برای آینده پیشنهاد می‌شود مناسب نیست.

گزارش‌های دقیق اعلام می‌کنند که کشتی‌های خودران، توسط اتاق‌های کنترل در خشکی مدیریت می‌شوند که ریسک ایمنی را افزایش می‌دهد. اما احتمالاً نیاز به خدمه نیز وجود خواهد داشت. به نظر شما تا چه حد ممکن است چنین اتفاق رخ دهد و چه زمانی می‌توان انتظار داشت که کشتی‌های خودران جریان اصلی صنعت کشتیرانی شود؟ ما اعتقاد داریم که استدلال خطای انسانی که توسط طرفداران حمل و نقل خودران ارائه شده، بیش از حد ساده و تا حدودی گمراه کننده است. برای شروع، اگر شما اپراتور انسانی را از دریا به درون ساحل حرکت دهید، خطر را برطرف نمی‌کنید، بلکه تنها آن را انتقال داده‌اید و همچنین امکان انواع جدیدی از خطر را ایجاد کرده‌اید. شواهدی از صنعت هواپیمایی وجود دارد که افزایش خودکاری سیستم‌ها می‌تواند منجر به تخریب مهارت و آسیب رساندن به عملکرد انسان در شرایط اضطراری شود، دقیقاً زمانی که بیشترین نیاز

به کارایی مطلوب وجود دارد. تحقیقات انجام شده در مدل پیشنهادی نظارت ساحلی بر کشتی‌های خودران نشان می‌دهد در حالی که تعداد حوادث ممکن است کاهش یابد، اما بدون حضور کسی روی عرشه پیامدهای حوادث احتمالاً به مراتب بدتر خواهد بود. علاوه بر این، مدل مرکز کنترل مبتنی بر ساحل نشان داده است که با توجه به دوری جغرافیایی از کشتی، مشکلات جدی در مورد آگاهی موقعیتی ایجاد می‌شود. در حال حاضر، همه توجه‌ها روی آنچه که از لحاظ فنی امکان پذیر است متمرکز شده است، اما توجه کافی به عوامل ایمنی و اجتماعی نشده است. در حالی که برخی از پروژه‌های برجسته - از جمله در Yara Birkeland که قرار است در سال آینده تحویل داده شود- برای تست این کار در حال اجراء است، اما هنوز هم موانع قابل توجهی وجود دارد که باید قبل از اینکه این اتفاق به شکل گسترده تایید شود، برطرف شوند. سفرهای بین‌المللی تا زمانی که IMO با سیستم نظارتی موافقت نکرده است، امکان پذیر نخواهد بود. حتی خوش بین‌ترین ناظران نیز شروع این کار را پیش از سال ۲۰۲۸ پیش‌بینی نمی‌کردند. پس هنوز بزرگترین مانع یعنی مشکل مالی وجود دارد. شما همچنین باید در نظر بگیرید که هنگام خرید کشتی معمولاً انتظار می‌رود که ۱۵ تا ۲۵ سال از خدمات کشتی بهره‌مند شوند، در حالی که تعداد کمی از برنامه‌های تخصصی وجود دارد که بتوانند در طول سال‌ها به‌روز شده و کارآمد باشند. در نتیجه، من معتقدم که هنوز هم برای تبدیل شدن کشتی‌های خودران به جریان اصلی صنعت کشتیرانی راه درازی در پیش است.

آمارهای زیادی نشان می‌دهد که خطای انسانی دلیل اکثر حوادث حمل و نقل است. با این حال، هیچ کس در مورد اینکه چگونه به دلیل اقدامات هوشمندانه خدمه در لحظات دشوار در دریا، از بسیاری حوادث اجتناب شده است، صحبت نمی‌کند. آیا می‌توان تصور کرد که حوادث همچنان در حمل‌ونقل خودران اتفاق می‌افتد، به ویژه به این دلیل که خدمه دیگر در صحنه حضور نخواهد داشت؟

بله، حوادث هنوز هم اتفاق خواهد افتاد. همانطور که قبلاً ذکر شد، اگر اپراتور را به خشکی انتقال دهید، خطر را نیز منتقل کرده‌اید. اگر این اپراتور آموزش کافی دریافت نکرده باشد، اگر کار اضافه انجام شود یا اگر تجهیزات مورد استفاده شده بد طراحی شده باشد، احتمال وقوع حوادث، مشابه حمل و نقل هوایی یا بالاتر است. سیستم‌های خودکار توسط افرادی برنامه‌ریزی می‌شوند که ممکن است اشتباه کنند. همچنین تعداد زیادی از حوادث دریایی وجود دارد که با اقدامات سریع دریانوردان در کشتی از آنها جلوگیری



(STCW) به عنوان حداقل استاندارد قابل قبول آموزش دریانورد در نظر گرفته شد، اما متأسفانه بدون هیچ تلاشی برای تربیت و آموزشی فراتر از این استانداردها، این امر تبدیل به یک هدف شد.

«STCW» نامیدکننده و قدیمی است، فرایندهای سخت افزاری اصلاح کنوانسیون در IMO بدین معنی است که با توجه به سرعت توسعه تکنولوژی احتمال دارد که «STCW» همیشگی باشد. هنگامی که تغییرات انجام می‌شود، برای پایین آوردن هزینه‌ها و سازگاری، مقررات در مقایسه با موارد مورد نیاز در ECDIS کاهش پیدا می‌کنند. ۲۰ سال پس از معرفی این گواهینامه و از گزارشات حوادث، آشکار است که تعداد زیادی از دریانوردان برای استفاده از این آموزش‌ها به درستی آموزش ندیده‌اند.

اگر ما همچنان شاهد شتاب در میزان استفاده از فناوری جدید هستیم، اعتقاد داریم که باید بر اساس «فرهنگ انطباق» که در حال حاضر در رابطه با فرد آموزش دیده است، حرکت کنیم. دیگر نمی‌توان بر اساس میزان اعتماد به نفس و ادعای خود دریانوردان ادعا کرد که صلاحیت انجام کارها وجود دارد. شرکت‌ها باید مسئولیت بیشتری را به عهده بگیرند تا اطمینان حاصل شود که دریانوردان آنها آموزش کافی در رابطه با سیستم‌های نصب شده روی کشتی را دریافت کرده‌اند.

چه کاری توسط صنعت می‌تواند انجام شود تا احتمال تاثیر حمل و نقل هوشمندانه بر از دست دادن شغل دریانوردی را کاهش دهد؟

من فکر می‌کنم که ما باید یک گام به عقب برداریم و به آنچه که واقعا به عنوان یک صنعت از این تکنولوژی می‌خواهیم بپردازیم- اینکه برای چه کسی است و چه کسی از آن سود می‌برد؟

شکی نیست که اتوماسیون در صورتی که به طور صحیح استفاده شود، توانایی افزایش ایمنی، کارایی و کیفیت زندگی کارکنان را دارد، اما این امر روشن نیست. اگر مسئله رویکردی که است کمترین پیوند را با انسان دارد و نیاز دارد این ارتباط انسانی را حذف کند، این یک پیشگویی خودخواهانه است. در حالی که اگر اتوماسیون برای کاهش ساعات کار، کاهش خستگی و کاغذبازی به کار گرفته می‌شود، این کار تنها می‌تواند برای شرکت‌ها و دریانوردان مناسب باشد. ما فقط باید مطمئن شویم که همه این عوامل در طول مسیر مورد توجه قرار می‌گیرند و دیگر اینکه این کار را فقط به این دلیل انجام می‌دهیم که «ما می‌توانیم».

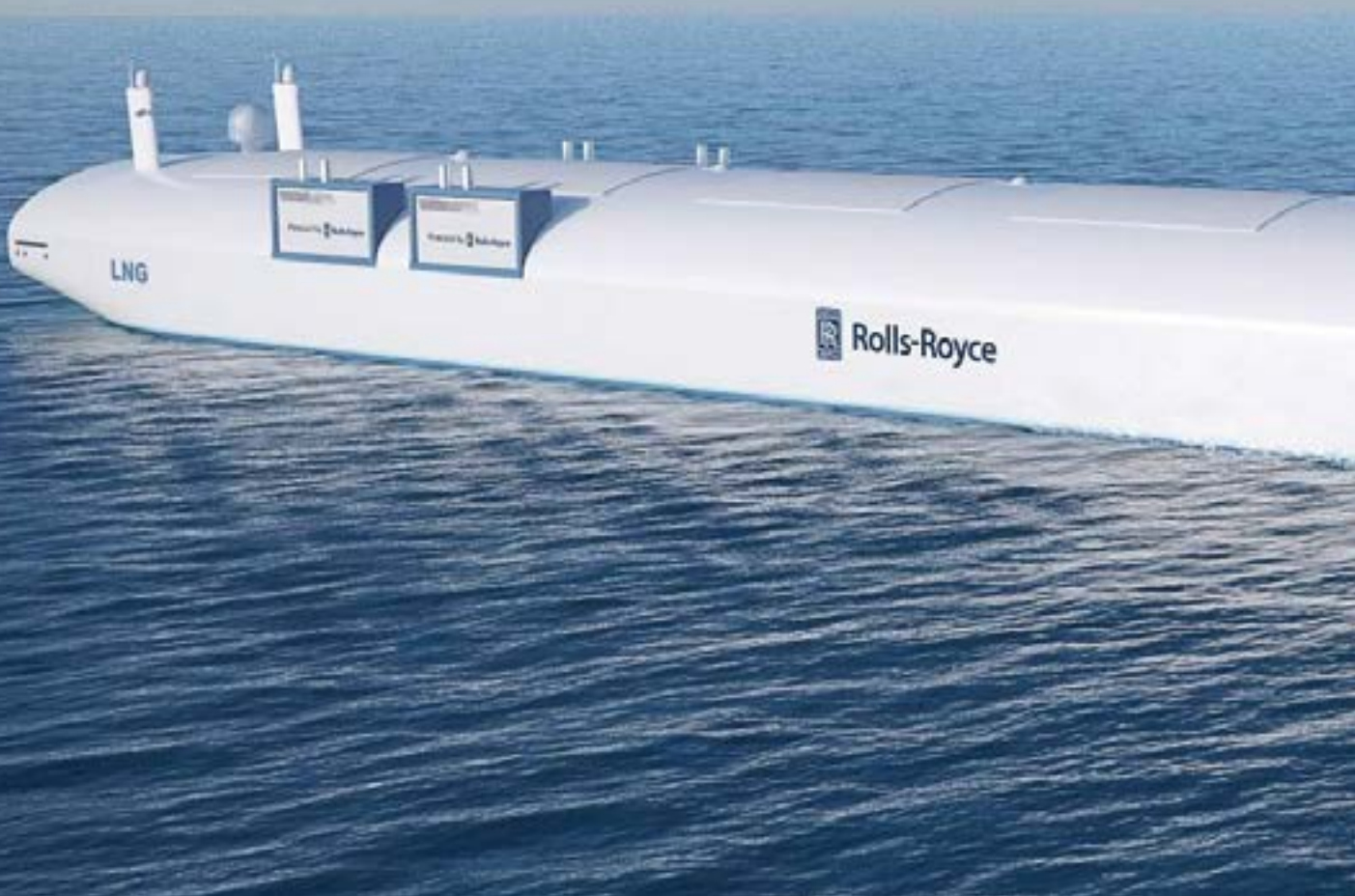
می‌شود و این واقعیت که هنگام وقوع حوادث، کسی نباشد که اقدامات لازم را انجام دهد، می‌تواند عواقب به مراتب بدتری داشته باشد.

عملیات بدون سرنشین ممکن است برای همه انواع کشتی‌ها مانند کشتی‌های بزرگ حمل نفت و گاز و کشتی‌های کروز مناسب نباشد. آیا این امر به این معنی است که وقتی به بخش‌های خاص کشتیرانی می‌رسیم، مشاغل دریانوردان در معرض خطر قرار می‌گیرد؟

با توجه به موانعی که قبلا در مورد فراگیر شدن حمل و نقل خودران به آن اشاره شده، قطعا این اتفاق در مقیاس‌های کوچک رخ خواهد داد. در این مقیاس نیز این شغل رانندگان کامیون است که در معرض خطر قرار می‌گیرد نه دریانوردان. اپراتوری مسیرهای کوتاه دریایی نیز ممکن است از جمله مشاغلی باشد که در معرض خطر قرار بگیرد. احتمالا طیف وسیعی از برنامه‌های کاربردی با رشد فناوری ایجاد خواهند شد، اما مطمئنا بخش‌هایی وجود دارد که در آن ایمنی مورد نیاز برای اتوماسیون کسب و کار یا مشکل زیادی همراه خواهد بود. کشتی‌های کروز و کشتی‌هایی که محموله‌های خطرناک حمل می‌کنند، از جمله این موارد هستند. پیش‌بینی می‌شود که تا سال ۲۰۳۰ تجارت دریایی دوباره شود. در حالی که ممکن است به طور متوسط در هر کشتی کمترین دریانورد وجود داشته باشد، قطعا تعداد کل آن کاهش خواهد یافت. برای ما مهم است که فناوری به گونه‌ای استفاده شود که کیفیت زندگی برای کسانی که درون کشتی هستند بهبود یافته و به حجم کاری آنها نیز اضافه نشود.

در عین حال، در طی دوره گذار برای تسهیل این تغییر چه کاری می‌توان انجام داد که تا حد ممکن کار به شکل صحیح انجام شود تا شغل‌ها حفظ شود یا بازآموزی‌های لازم انجام گیرد؟

طرفداران حمل و نقل خودران به ما می‌گویند که اتوماسیون باعث ایجاد مشاغل جدید و بالاتر می‌شود، اما هنوز معلومات بسیار کمی در مورد این مشاغل وجود دارد. کار باید انجام شود تا مشخص شود که چه مهارت‌های جدیدی در آینده مورد نیاز است تا شرکت‌ها بتوانند اطمینان حاصل کنند که کارکنان جدید در صنعت دارای این مهارت‌ها هستند. گفته می‌شود که آموزش، نیاز اصلی برای معرفی موفق کشتی‌های هوشمند است. آیا نیاز به یک رویکرد متفاوت در زمینه آموزش مهارت‌های دریانوردی در آینده وجود دارد؟ بله. کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردی



رسانه‌های دیگر





گفتگو با امید ملک

مسئله اقتصادی نیست، سیاسی است

کشتیرانی، از بخش‌هایی است که باید در پرونده بازار قطر بررسی شود. اهمیت این بخش نیازی به توضیح ندارد. در ذات بین‌المللی صنعت نیز تردیدی نیست. جامعه کشتیرانی کشور و فعالان آن در بخش خصوصی به دلیل آنکه با منطق سود سروکار دارند، نیازمند اشراف کامل به تجارت و شناخت دقیق الزامات یک بازار هستند؛ چراکه هرگونه کاستی در این بخش‌ها آسیب جدی برای آنها به دنبال خواهد داشت. پس به نظر می‌رسید با ایجاد بحران قطر و بازاری جذاب، این بخش رونق ویژه‌ای خواهد گرفت. اما آیا واقعاً این اتفاق محقق شد؟ امید ملک، فعال اقتصادی و عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، این موضوع را تشریح کرده است.

منبع: هفته‌نامه حمل‌ونقل



نگفتید، عوارض متقابل است و ما هم باید بگیریم. نتیجه این است که بار در چابهار رسوب کرده و از مجموع دو هزار و ۶۰۰ کانتینر، فقط ۲۰۰ کانتینر به افغانستان رفته است. مانع بزرگ اقتصاد ایران سیاست است که جلوی پای آن ایستاده است.

برگردیم به داستان قطر. چقدر از فرصت ایجادشده در قطر نصیب ایران شد؟

در آن روز واقعه که جبل علی اعلام کرد بارهای قطر به اینجا نیاید، بهترین گزینه بندرعباس بود که با فیدر به قطر حمل می‌شد. اما اکنون این بار به صحار می‌رود. یعنی از خلیج فارس به دریای عمان برده می‌شود، اما به بندرعباس نمی‌آید. برخی از خطوط کشتیرانی مسیرشان را تغییر دادند و قطر را به مسیرهایشان اضافه کردند. این ربطی به توانایی خطوط کشتیرانی ایرانی ندارد. مشکل جای دیگری است.

اما این موضوع هم از طرف دولت‌ها اعلام می‌شود که شرکت‌های خصوصی توان عملیاتی در این ابعاد را ندارند.

بله، همه این حرف را می‌زنند که چرا ما در ایران شرکت‌های بزرگ نداریم. شرکت اپل هم از یک گاراژ کارش را شروع کرد، اما رشدی طبیعی داشت و بزرگ شد. همه جای دنیا همین است. اما وقتی قوانین بر سر شرکت کوبیده می‌شود و هیچ کاری با خودمالک‌ها ندارد، نمی‌توان انتظار رشد داشت. این را هم بگویم که این تفکر همان تفکر بازار است. همان تفکری که سال‌ها بر این کشور غالب بوده و ریشه داونده است.

منظور تان چیست؟

اجازه بدهید چابهار را مثال بزنم. حمل هزار کانتینر پروژه بزرگی است، اما این کار را به شخص داده‌اند. باید این کار به چند شرکت بزرگ ترانزیتی واگذار می‌شد. طبعاً اگر به سراغ شرکت‌ها می‌آمدند، ماجرا جدی‌تر و با ابعاد اقتصادی واقعی‌تری دنبال می‌شد و این مشکلات پیش نمی‌آمد. از دولت دوم اصلاحات صحبت چابهار مطرح بوده است. حداقل کاری که باید انجام می‌شد، این است که فکر کنیم اگر روزی باری به چابهار آمد و سرمایه‌گذاری جذب شد، وظیفه ذاتی سازمان‌های ما در این زمینه چیست.

به نظر شما، وضعیت چابهار و مسئله قطر شبیه هم هستند؟

مسئله قطر همان مسئله سنتی است که ما در چابهار و جاهای دیگر هم داریم و ربطی به اقتصاد ندارد. بیش از هر چیز، سیاسی است؛ به دلیل نبود تفکر سازمانی کارآمد. وگرنه خطوط کشتیرانی همیشه آماده بوده‌اند و سال‌هاست که با وظیفه و کار خود آشنا هستند. اگر قرار است کاری کنیم، باید این نگاه تغییر کند و وزارت امور خارجه هم باید پیش‌قدم باشد.

از سازمان‌های دخیل شروع کنیم. همکاری سازمان‌ها

با شما برای حضور در بازار قطر چگونه بوده است؟

هر سازمان یک وظیفه ذاتی دارد. برای مثال، وظیفه ذاتی سازمان بنادر و دریانوردی این است که کار کشتیرانی در بنادر انجام شود و الزامات مورد نیاز این صنعت را تأمین کند. مشکل اساسی از همین‌جا آغاز می‌شود. به نظر می‌رسد برخی از سازمان‌ها چندان همسو با این وظیفه ذاتی عمل نمی‌کنند. یا شاید این‌گونه بتوان گفت که با این وظایف ذاتی آشنا نیستند.

اما روی کاغذ این‌طور به نظر می‌رسید که ایران

باید بیشترین سهم را در بازار قطر داشته باشد.

بارهایی که از جبل علی به قطر می‌رفت، به ایران نیامد. شرکت NSC و بسیاری شرکت‌های دیگر مستقیماً به قطر رفتند. شاید ما با افزایش هفتگی صد تا هزار تن مواجه شده باشیم، اما این افزایشی نیست که برای ما با این ظرفیت‌های موجود، خوشحال کننده باشد. آن‌قدر شناور بیکار داریم که این افزایش‌ها تغییر ملموسی ایجاد نخواهد کرد. مسئله اقتصادی نیست. باید جای دیگری دنبال جواب گشت.

فقط دلیل سیاسی؟

صدها دلیل دارد که عمده‌ترین دلیل آن سیاسی است. بخش کوچکی از کار اقتصادی و بانکی است. اکنون کانتینرها در بندر صحار پیاده می‌شوند، اما به بندرعباس نمی‌آیند و این یک مسئله سیاسی است. ربطی به دریا و آمادگی بخش دریایی ندارد.

آقای روحانی در دوره اول ریاست جمهوری اعلام کردند که از اول انقلاب، اقتصاد به سیاست یارانه داده است و ما می‌خواهیم این روال را عوض کنیم. گفتند می‌خواهیم همان اتفاقی بیفتد که در همه جای دنیا متداول است. اما کار با حرف پیش نمی‌رود. چابهار نمونه عینی این ادعاست.

وضع فعلی چابهار راضی‌کننده نیست؟

همه سازمان‌ها از توسعه چابهار، محور شرق، ترانزیت افغانستان و سرمایه‌گذاری حرف می‌زنند. اما واقعیت این است که همه بخش‌ها دیده نشده است. مثلاً وزارت خارجه به این موضوع فکر نکرده که پول ویزا را نگیرد یا سازمان راهداری به نگرفتن پول سوخت فکر نکرده است و نتیجه‌اش را هم می‌بینیم. دو بخش دولتی بیش از هزار و ۵۰۰ دلار از یک کامیون می‌گیرند، وقتی هم علت را پیگیری می‌کنیم، می‌گویند چرا از قبل به ما اعلام نشده است.

هزار و ۵۰۰ دلار؟!

۲۶۶ یورو برای تفاوت سوخت از کامیون‌های افغانستانی اخذ می‌شود. ۱۰۴ دلار پول ویزا و غیره است. وقتی هم پیگیری کردیم، سازمان راهداری به ما گفت که چرا از قبل به ما

گفتگو با مسعود پل‌مه

جای خالی دیپلماسی دریایی

سیاست‌گذاری‌های کلان اقتصادی نیازمند تعاملات جهانی است و از سوی دیگر، سیاست‌های هر کشوری روابط خاص خود را ایجاد می‌کند. به عبارت دیگر، پیوند انکارناپذیر دیپلماسی و اقتصاد ضرورتی است که در جهان امروز بیش از همیشه خود را نشان می‌دهد. دولت یازدهم با درک این نکته مذاکرات برجام را پی گرفت و به نتیجه رساند. دستاورد مهم این امر دیپلماتیک، از سرگیری تعاملات اقتصادی و باز شدن بازار ایران و جهان به روی هم بود، اما به موازات نگاه جهانی، ضرورت همسویی و همگرایی میان سیاست‌های خارجی و بخش خصوصی داخلی نکته دیگری است که به نظر می‌رسد آنچنان‌که باید و شاید به آن توجه نشده است. واقعیت این است که بین بخش خصوصی به عنوان بازیگر اصلی عرصه اقتصاد کشور در داخل و در عرصه جهانی از یک سو و وزارت امور خارجه به عنوان سیاست‌گذار و مجری سیاست‌های بین‌المللی همگرایی ملموسی وجود نداشته است. آغاز تعاملات سیاسی بدون توجه به ظرفیت‌های بازار و تجارت اثرات سوئی بر اقتصاد کشور دارد. شاید همین نکته بود که سبب شد رئیس‌جمهور در آغاز دولت دوازدهم و پس از آن، وزیر امور خارجه بر این امر تأکید کند. اگر چهار سال گذشته صرف ترمیم روابط کلی جهانی شد، چهار سال دوم برداشتن گام‌های مؤثر و استراتژیک برای تقویت بازارهای داخلی است. بخش دریایی و بندری کشور کلید اصلی ماجرا است. شاید نتوان در این معادله نفت را دخیل کرد، زیرا بخش نفت و پتروشیمی چندان در حوزه اقتصاد خصوصی نیست. با این حساب، دریا و بندر است که باید به عنوان گلوگاه اصلی اقتصاد غیرنفتی به آن توجه شود. تجربه از دست دادن بازار قطر و باختن این بازار به ترکیه نشان داد بیش از همیشه نیازمند این همگرایی میان بخش خصوصی در حوزه دریا و وزارت امور خارجه هستیم. در همین زمینه با مسعود پل‌مه، دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به عنوان یکی از مهم‌ترین انجمن‌های بخش خصوصی کشور در حوزه دریا به گفتگو نشستیم. پل‌مه در این گفتگو مشکلات و فرصت‌های منتج از هماهنگی میان دولت و بخش خصوصی را واکاوی کرده است.

یا انجمن‌ها در این حوزه حضور دارد و ما به نوعی شریک اصلی وزارت راه و شهرسازی محسوب می‌شویم. به نظر من، این رویه معقولانه و مناسبی باشد که افرادی که در این زمینه تصمیم‌گیری می‌کنند و متولیان حاکمیتی این حوزه هستند، به خواسته بخش خصوصی توجه واقعی کنند. خوب است نظرات این بخش را جلب و احصا کنند و ببینند آیا ما با تغییر موافقیم؟ با انتصاب آن مدیر، اتفاق نظر اجرایی شکل می‌گیرد، آن مدیر و جاهت مدیریتی و فنی دارد و سرعت حرکت به سوی تحقق برنامه‌های کشور اتفاق می‌افتد؟ منظورم نظرخواهی است، نه اینکه ما تعیین تکلیف کنیم؛ بلکه به عنوان بازیگران اصلی عرصه اقتصادی کشور به خواسته‌های ما هم توجه شود. به هر حال، ما هم تجربه و دانش داریم و این تصمیمات بر فضای کسب‌وکار تأثیر مستقیم دارد.

این تأثیر سوء فقط در سطح بین‌المللی است؟

نه در داخل هم هست. امروز، یکی از مسائل مهم بندر شهید رجایی است. حتماً اطلاع دارید که هنوز مناقصه در هاله‌ای از ابهام است. پیمانکار خارجی و سرمایه‌گذار روشن نیست. تشریفات لازم انجام نشده و پیمانکاران داخلی هم بلا تکلیف هستند. به نظر می‌رسد در این باره و حوزه، وزارت راه و شهرسازی باید مداخله کند، البته نه به این مفهوم که دوستان ما در سازمان ضعیف عمل کرده‌اند، نه، بلکه به شکل بهتر و مؤثرتر، مانند اقدامی که وزارت راه در خرید ناوگان در حوزه حمل‌وآبادی انجام داد تا هر چه سریع‌تر با اطمینان خاطر از سرمایه‌گذاری، این پروژه‌ها عملیاتی شود. هر چند اعتقاد راسخ داریم، حضور دولت در زمینه خرید و سرمایه‌گذاری در تجهیزات بندری اشتباه محض است.

مشکل عمومی و سنتی در حوزه رقابت است. به این موضوع اشاره‌ای نکردید.

می‌توانیم سایه دولت در بحث رقابت را مشکل عمومی و سنتی تلقی کنیم. دولت در بخش‌هایی حضور پیدا می‌کند که به نوعی تهدید رقابت تلقی می‌شود. البته، به واسطه شرایط خاصی که در قوانین و نگاه به بندر داریم، در برخی بخش‌ها حضور دولت ضروری و کمک‌کننده است، اما نه به این گستردگی که امروز شاهد آن

اجازه بدهید از یک بحث کلی آغاز کنیم. به عنوان بخشی خصوصی چه تجربه‌ای از هماهنگی میان دولت و بخش خصوصی در ادوار گذشته دارید؟

اصولاً، در سیاست‌گذاری‌های کلان و حتی خرد، هماهنگی بین بخشی ضروری است. اجازه بدهید مثالی ملموس بزنم. ما در ابتدای دولت دوازدهم هستیم. به سنت همیشگی دوستان دولتی، بسیاری از مدیران تغییر خواهند کرد. یکی از نگرانی‌های ما در بخش خصوصی تغییر ناگهانی در سطح کلان یک مجموعه کاملاً تخصصی به نام سازمان بنادر و دریانوردی است. شخصی که بر این مسند نشسته، تقریباً چهار سال تجربه کسب کرده و بعد از چهار سال قطعاً بهتر از ابتدای کار با این حوزه آشناست، ولی حالا شایعاتی مبنی بر تغییر به گوش می‌رسد. امیدوارم اگر تغییری قرار است صورت بگیرد، از درون سازمان باشد. این تغییرات زمان زیادی را برای تسلط سازمانی و تطبیق بدنه با رأس هدر می‌دهد. ما دیگر در وضعی نیستیم که چنین فرصت‌هایی را برای آزمون و خطا داشته باشیم.

البته معمولاً، تغییر در مدیریت کلان، مدیریت‌های زیرمجموعه‌ها را نیز تغییر می‌دهد.

بله، این هم نگرانی بعدی ماست. نگرانی که اگر تغییرات حساب‌شده نباشد، به رکود کاری در سازمان بنادر و در نهایت زیان ملی منجر شود. طبیعتاً هر تغییر مدیریتی زیرمجموعه را نیز تغییر می‌دهد. متأسفانه، اگر کسی از بیرون سازمان بیاید، حداقل یک سال زمان نیاز دارد تا بر این حوزه تخصصی اشراف پیدا کند. حال، اگر این مدیر جدید هم بخواهد معاونان را تغییر دهد و این تغییرات هم مناسب نباشد، واقعا به یک بحران تبدیل خواهد شد؛ البته شاید هرگز این‌طور نباشد، یعنی شاید با این تغییر یک راهبرد تهجمی و رو به جلو داشته باشیم. عریض بنده ناظر بر تجارب به‌دست‌آمده از رهگذر آسیب‌های سال‌های قبل است. همین تجربه‌ها باعث می‌شود ما نگران برنامه‌های ملی و بین‌المللی سازمان بنادر و دریانوردی باشیم.

در این زمینه، پیشنهاد شما به دولت چیست؟

جامعه مدنی شکل گرفته در حوزه اقتصاد با عنوان بخش خصوصی

اقتصادی تعریف کند. زمان زیادی از بحران قطر نمی گذرد و با وجود همه مزیت‌هایی که ما داریم، عملاً بازار قطر را به ترکیه باختیم. در این زمینه هماهنگی نداشتید؟

درباره قطر تلاش زیادی شده، در جلسات متعددی که داشتیم، ما به عنوان بخش خصوصی ابراز تمایل کردیم که وارد یک عرصه رقابتی شویم. طبعاً اگر ما می‌دانستیم و این آگاهی را داشتیم که بحرانی در حال شکل‌گیری است و قرار است به سمت تحریم همه‌جانبه اقتصادی قطر پیش برود، آمادگی اجرایی و بین‌اجزایی میان تمام شقوق اقتصادی شکل می‌گرفت. بعید می‌دانم بحران قطر یک‌شبه پیش آمده و وزارت امور خارجه از آن بی‌اطلاع بوده باشد. این یکی از موضوعاتی است که اگر ما هماهنگی داشته باشیم، از آسیب‌پذیری اقتصاد خود جلوگیری می‌کنیم و قابلیت‌های لازم را برای یک حضور مؤثر در این بازارها خواهیم داشت.

یکی از مهم‌ترین سیاست‌هایی که به ویژه در سال‌های اخیر از سوی بسیاری از کشورها دنبال شده، حضور در بنادر کشورهای دیگر و سرمایه‌گذاری در آنها است. به نظر شما ما هم می‌توانیم چنین سیاستی را دنبال کنیم؟ آیا این سیاست توجیه اقتصادی و دیپلماتیک خواهد داشت؟

آنچه اشاره می‌کنید، موضوعی بسیار مهم و یکی از اساسی‌ترین سیاست‌های توسعه‌ای هر کشوری است که باید با توجه به بحران‌های احتمالی که می‌تواند شرایط اقتصادی کشور را تهدید کند، اجرا می‌شود. این کار در چنین شرایطی بسیار متداول است. تقریباً دو سال پیش بود که وزارت نفت چنین سیاستی را اجرا کرد و سرمایه‌گذاری‌هایی را در زمینه خرید سهام پالایشگاه بیرون از ایران انجام داد. به این معنا که اگر روزی دچار بحران فروش نفت بشویم، ایران همچنان پالایشگاه‌هایی با نیاز به تأمین خوراک از ایران را خواهد داشت و مشکلی برای بازار ندارد.

آیا اصلاً چنین ایده‌ای در دولت وجود دارد؟

ما همین پیشنهاد را در جلسه موسوم به نشست صبحانه در اتاق بازرگانی مطرح کردیم که وزیر محترم راه و شهرسازی هم حضور داشتند و قدم اول را هم عمان در نظر گرفتیم. باید به سمتی برویم که با توجه به بحران‌های احتمالی و برنامه‌هایی که همواره برای بستن تنگه هرمز مطرح می‌شود، به دنبال جای پای بندری در عمان باشیم. متأسفانه پیگیری نشد.

پیشنهاد ما این بود که دولت به جای توجه صرف به گسترش بنادر داخلی، به سوی سرمایه‌گذاری در کشور خارجی نیز برود. اگر چنین اتفاقی بیفتد، طبیعتاً روابط اقتصادی را گسترش می‌دهد.

در همین زمینه، برخی معتقدند در زمانی که چندین طولانی تجارت دریایی از خلیج فارس بیرون کشیده خواهد شد و به سمت اقیانوس هند و دریای عمان خواهد رفت. با این نظر موافق هستید؟

البته، پیش از اینکه مشکل روابط دیپلماتیک بین قطر و دیگر کشورهای عربی ایجاد شود، برنامه‌ای را با عنوان محدود کردن خلیج فارس دنبال می‌کردند. آخرین فاز این برنامه کانال آبی سلمان است که دسترسی به اقیانوس هند را ایجاد می‌کند و در نتیجه تردهای دریایی آنها نیازمند عبور از تنگه هرمز نخواهد بود. قطعاً، با توجه به سرمایه‌گذاری‌های عظیمی که در بنادر قطر و امارات انجام شده، همچنان کشتی‌ها تردد خواهند داشت، اما با سرمایه‌گذاری‌هایی که عمان دنبال می‌کند، احتمالاً عملیات فیدری و ترانزیتی شکل دیگری خواهد یافت.

هستیم. سازمان باید به سمتی برود تا شرکت‌هایی که در حوزه خدمات بندری هستند، قدرت لازم را برای ایجاد کسب‌وکار متکی بر رقابت و انعقاد قرارداد با خطوط کشتیرانی به شکل مستقیم داشته باشد؛ در این صورت، رقابت جدی خواهد بود و بر اساس توانمندی، صلاحیت‌ها و شایستگی‌های لازم برای مدیریت یک شرکت در عرصه اقتصادی حضور خواهد داشت.

اجازه بدهید این را روشن کنیم. منظور شما حذف حضور دولت که نیست؟

نه اصلاً اما دولت در بخش‌هایی می‌خواهد فعالیت را مدیریت، تصمیم‌سازی و بر آن نظارت کند و مثلاً کف و سقف در نظر می‌گیرد. در حوزه تعرفه و توزیع کار، مداخله می‌کند و گستره مختلفی را به خودش اختصاص می‌دهد. اینجا، نقض غرض کرده است. اگر دولت مباحث تعرفه‌ای را در اختیار خود شرکت بگذارد و بر اساس رقابت باشد، طبیعتاً کسب‌وکار رونق پیدا می‌کند. بنابراین شرکت‌ها به عنوان یک بنگاه اقتصادی ناچار خواهند بود بر خلاف سرمایه‌گذاری، از اصول تجربه‌شده اقتصادی تبعیت کنند. اگر نبوغ و نوآوری داشته و از شایستگی مدیریتی و بازرگانی بهره‌مند باشند، نه تنها خود منتفع، بلکه موجب تعالی اقتصادی کشور می‌شوند؛ در غیر آن باید عرصه فعالیت را به اهلس واگذارند.

از زاویه دیگری نگاه کنیم. متولی سیاست‌های خارجی وزارت امور خارجه است که سیاست‌های این وزارتخانه تعیین‌کننده بازار برای شما به عنوان بخش خصوصی است. در این زمینه، تعامل میان شما و وزارت امور خارجه چگونه است؟

قطعاً، اتفاق نظر داریم که کار بندر و دریا متکی به روابط بین‌المللی است و به طور قطع، یک پایه اصلی توسعه وزارت امور خارجه است که می‌تواند دیپلماسی اقتصادی را گسترش بدهد. بسیاری از رویکردهای ما نیازمند تعاملات هوشمندانه و ساختاری است. اگر در چرخه فعالیت‌های بین‌المللی، وزارت خارجی هوشمندانه دیپلماسی اقتصادی را اعمال کند و به گونه‌ای عمل شود که ما با دریافت پالس‌های مؤثر قابلیت گسترش اقتصادی را در فراسوی ایران داشته باشیم، به این مفهوم که گسترش فضای اقتصادی از طریق سفارتخانه‌ها با نیروهایی دنبال شود که اشراف کامل به فضای اقتصادی و سیاسی منطقه دارند؛ به طور قطع شرایط متفاوت خواهد بود.

آیا این کار محقق شده است؟

در عرصه دیپلماتیک، علاقه‌مندی‌های وزیر محترم امور خارجه و برخی از معاونان ایشان بارها مطرح شده است، ولی ما این تحول را در نگاه بخش خصوصی ندیدیم. دلایل زیادی وجود دارد که وزارت امور خارجه را مجاب کند در این زمینه فعال‌تر عمل کند.

این سیاست‌ها و نظارت‌ها فقط بیرون از کشور نیست، حضور برخی شرکت‌ها در داخل کشور را هم شامل می‌شود.

برخی از شرکت‌های خارجی این قابلیت را دارند و به شکل چندملیتی تشکیل می‌شوند و معمولاً به کشور خاصی هم تعلق ندارند. باید به این شرکت‌ها بیشتر توجه شود. اگر چشم‌انداز روشنی از بخش خصوصی با همکاری وزارت خارجه وجود داشته باشد، این وزارتخانه می‌تواند سهمی از مأموریت‌هایی را تعریف کند که منافع دریایی و بندری ما را تأمین کند.

گفتید وزارت امور خارجه می‌تواند مأموریت‌های خاص



دو چالش «چابهار» برای اتصال به بازارهای منطقه

پیرومونی و دور دست که این بندر را جهت مرادات اقتصادی خود انتخاب خواهند کرد، موجب خیر و برکت و صلح و دوستی‌های ماندگار خواهد شد. عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با اشاره به چالش‌های احتمالی پیش رو در مسیر توسعه چابهار گفت: در کل چالش‌ها را در این خصوص به دو دسته می‌توان تقسیم کرد. دسته اول به خود سازمان بنادر برمی‌گردد که باید با توجه به علم اقتصاد روز و در کنار تعامل با ارگان‌های حاکمیتی دیگر که برحسب قانون وجود آنها الزامی است، شرایطی را فراهم کنند که این بندر را همواره در ذهن‌ها پر رنگ نشان دهند. این امر به ویژه برای شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان صنایع و معادن، تجار بخش خصوصی اهمیت بسیاری دارد.

او افزود: دسته دوم چالش‌ها به عوامل حاکمیتی و ملی و پسرکانه این بندر مربوط می‌شود که باید چابهار را به راحتی و امنیت کامل به بازار توزیع و کشورهای همسایه مرتبط کند. نداشتن این نگاه در سطح کلان چالش بزرگ دیگری را برای این بندر به همراه خواهد داشت.

عضو هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: پرنرنگ شدن بندر چابهار در اذهان عمومی و تجار اهمیت فراوانی در رونق این بندر دارد.

مهرشاد معین انصاری تاکید کرد: اصولاً وجود یک بندر تجاری موجب کسب‌وکار و رونق اقتصادی محلی و به تبع آن در سطح کلان موجب درآمدزایی و امنیت حاکمیتی و ملی می‌شود. حالا تصور کنید آن بندر از لحاظ موقعیت جغرافیایی موجب کم کردن فاصله‌ها نسبت به مراکز توزیع و سرزمینی هم باشد.

او با اشاره به افتتاح فاز ۱ بندر شهید بهشتی چابهار گفت: از دیرباز این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک خود مورد توجه همه دولت‌های منتخب قرار می‌گرفت، اما احتمالاً به دلیل نگاه‌های غیراقتصادی، توسعه این بندر همواره مورد چالش بوده است. انصاری ادامه داد: خوشبختانه در چند سال اخیر این نگاه تغییر پیدا کرده و با توجه به نیازهای کشورهای همسایه که به آب‌های آزاد دسترسی ندارند توسعه آن مورد توجه قرار گرفته است. مطمئناً افتتاح فاز یک این بندر برای کشورمان و همچنین کشورهای



کشتیرانی‌ها به دنبال حضور در خشکی هستند

حاضر ما با این فشار از طرف شرکت‌های کشتیرانی روبرو هستیم که هرچه زودتر آن‌ها را روی خشکی بیاوریم. مختاری توضیح داد: با دشواری‌هایی که در مسیر مدل فعلی بارنامه سراسری با راه‌آهن وجود دارد و با توجه دست‌اندازهایی که در این فرایند داریم به احتمال قریب به یقین کار را با جاده شروع خواهیم کرد. وی تاکید کرد: این مدل حداقل ۴۰ درصد فاقد آن چیزی است که در بارنامه سراسری با راه‌آهن به دنبال آن بودیم. بخشی از کار نیست و نیاز واقعی را برآورده نمی‌کند؛ اما نیاز اولیه را برآورده می‌کند.

او توضیح داد: این فتح‌البابی می‌شود برای روزی که بخواهیم بارنامه سراسری را از طریق راه‌آهن انجام صادر کنیم و شرکت‌های کشتیرانی مهم را به شکل آماده برای این کار داشته باشیم. مختاری مشکلات بورکراتیک را عمده‌ترین مانع تحقق بارنامه سراسری دانست و گفت: از طرف دیگر برای خود بارنامه سراسری با راه‌آهن سازمان بنادر همکاری خوبی دارد اما ساختارهای ما سنگین هستند. وقتی به سراغ سازمان بنادر، راه‌آهن و گمرک می‌رویم متوجه این ساختار سنگین می‌شویم. این سنگینی باعث می‌شود که نتوانیم به آن هدف اصلی برسیم و باید به هر شکلی شده این ساختارها سبک شود.

رئیس کارگروه امور نمایندگی‌ها و تسهیلات اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی گفت: شرکت‌های کشتیرانی علاقه‌مند هستند که به خشکی بیایند. روزه مختاری در پاسخ به این سوال که بارنامه سراسری در چه شرایطی قرار دارد گفت: برای انجام کار جدا از کارهایی که در داخل کشور در حال انجام است ما به سراغ شرکت‌های کشتیرانی رفتیم. شخصا با چند شرکت صحبت کردم و آنچه سال‌ها در ذهنم بود و با تجربه به دست آمده بود به نوعی تایید شد. آن هم این موضوع که شرکت‌های کشتیرانی علاقه دارند در خشکی هم فعالیت کنند.

او با بیان اینکه شرکت‌های کشتیرانی به دنبال حضور در بخش لجستیک هستند گفت: لجستیک در کشورهای دیگر پیشرفت زیادی داشته است. در همین زمینه با شرکت ناواشیوا صحبت‌هایی داشتیم. نکته اینجاست که این شرایط و تحرکی که ما در حال حاضر داریم و همه پیگیر هستند و همفکری دارند تا چگونه این تسهیلات را ایجاد کنند، دقیقا در ناواشیوا انجام شده است. مختاری افزود: در واقع در منطقه ما ناواشیوا به نوعی می‌تواند یک الگوی خوب برای ما باشد. بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی در بخش راه‌آهن و دیگر بخش‌های لجستیک سرمایه‌گذاری کرده‌اند. وی تصریح کرد: در واقع در حال

آموزش



اجرای کامل برنامه آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

موفقیت و دستیابی به کلیه اهداف از پیش تعیین شده حوزه آموزش و برنامه‌های اجرایی سال آموزشی ۹۶ انجمن در حالی تحقق یافت که هنوز ۳ ماه تا پایان سال باقی مانده است.

ردیف	کد دوره	نام دوره آموزشی	تعداد فراگیران	محل برگزاری
۱	-	سمینار آموزشی «مدل‌های ذهنی مدیران موفق و برند آفرینی»	۹۱ نفر	اتاق بازرگانی و صنایع و معادن تهران
۲	۹	آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر	۱۹ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۳	۳۳	اجاره کشتی	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۴	۹	آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر	۱۴ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۵	۲۰	صادرات، واردات و صادرات مجدد	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۶	۴۶	مبانی لجستیک و زنجیره تأمین	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۷	۳۵	بارفرابری	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۸	۳۲	حقوق دریایی (بازرگانی)	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۹	۳۹	توقیف کشتی	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۰	۴۰	مدیریت عملیات کانتینر	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۱	۱۰	عملیات پایانه کانتینر	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۲	۱۱	کار با کانتینر	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۳	۱۳	اسناد، قوانین و سازمانها	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۴	۴۷	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (مقدماتی)	۱۹ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۵	۴۸	فناوری اطلاعات و ارتباطات بندری (تکمیلی)	۱۹ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۶	۳۶	بیمه‌های دریایی	۱۸ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۷	۴۴	مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۸	۲۰	عملیات پایانه مسافر دریایی	۲۰ نفر	مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۱۹	۴۰	مدیریت عملیات کانتینر	۲۰ نفر	شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

ردیف	کد دوره	نام دوره آموزشی	تعداد فراگیران	محل برگزاری
۲۰	۱۰	عملیات پایانه کانتینری	۲۰ نفر	شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران
۲۱	۱۱	کار با کانتینر	۲۰ نفر	شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

در این راستا اهم فعالیت‌های پیش روی مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته نیز بر اساس برنامه‌ریزی انجام خواهد شد که رئوس آن به شرح زیر است:

- ۱- بکارگیری سامانه آموزشی
- ۲- پیگیری تمدید گواهینامه‌های مهارت و شایستگی پیشکسوتان و مدیران عامل واجد شرایط
- ۳- برگزاری دوره‌های آموزشی برابر تقویم آموزشی سال ۱۳۹۶
- ۴- تهیه و تدوین مدارک و مستندات ممیزی مراقبتی نوبت دوم برای تمدید گواهینامه ایزو از شرکت توف اینتر سرت
- ۵- برگزاری دوره « پذیرش انواع کانتینر » تحت نظارت سازمان فنی و حرفه ای
- ۶- انعقاد تفاهم‌نامه آموزشی دانشگاه آزاد اسلامی
- ۷- تعریف دوره‌های جدید جهت گرفتن مجوز برگزاری از سازمان فنی و حرفه ای
- ۸- انعقاد تفاهم‌نامه آموزشی دوره‌های MBA و DBA دریایی و بندری با موسسه آموزش عالی آزاد بهار
- ۹- تهیه و تدوین سیلابس‌های دوره های MBA و DBA دریایی و بندری
- ۱۰- همکاری آموزشی با سایر سازمان‌ها، ارگان‌ها و شرکت‌ها
- ۱۱- دریافت مجوز دوره‌های اختصاصی از سازمان بنادر و دریانوردی
- ۱۲- مشارکت در تهیه و تدوین کتب دوره‌های لجستیک بندری با سازمان بنادر و دریانوردی
- ۱۳- اجرای آموزش‌های مورد نیاز سایر صنوف
- ۱۴- ارائه دوره‌های لجستیک بندری در سایر استان‌ها



A NEW BRAND IS BORN

A NEW GENERATION OF LOGISTICS

HOMADIS FARABAR
International Freight Forwarder
+98(21)88709832-4



اخبار انجمن



نشست صمیمانه هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی
در نشست صمیمانه دبیر کل و هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته و علاقه مندی‌ها، مشترکات فی ما بین بخش خصوصی و سازمان بنادر و دریانوردی مورد بحث و بررسی قرار گرفت. در این نشست ضمن تاکید مهندس راستاد بر استفاده از توان بخش خصوصی، با نشست ادواری هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته هر سه ماه یکبار موافقت شد.



آموزش‌های مورد نیاز جامعه تجاری کشور در سایر استان‌ها

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته قصد دارد دوره‌های آموزشی مورد نیاز جامعه تجاری کشور را در تمامی بر حسب نیاز آنها طراحی و برگزار نماید. در همین زمینه اولین دوره آموزشی با مشارکت صنعت فولاد در اصفهان برگزار شد. در بازدید جناب آقای مسعود پل مه دبیر انجمن کشتیرانی از این هولدینگ ضمن حصول تفاهات آموزشی و تبادل اطلاعات مقرر شد با توجه به نیاز جامعه تجار اصفهان از این پس برگزاری دوره‌های آموزشی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به صورت مستمر انجام پذیرد.



آغاز به کار شورای حل اختلاف دریایی و بندری

شورای حل اختلاف شعبه تخصصی ۲۶۲۹ در حوزه اختلافات دریایی و بندری، آماده ارائه خدمات مرتبط با وظایف مربوطه به اعضای محترم و کلیه متقاضیان و ذی‌نفعان اقتصادی کشور می‌باشد.

صلاحیت‌های شورای حل اختلاف

- ۱- حل اختلافات از طریق صلح و سازش بین اشخاص حقیقی و حقوقی که به شورا مراجعه می‌کنند.
- ۲- رسیدگی به دعاوی مالی مانند چک برگشتی، سفته، فاکتور خرید و فروش، بارنامه، اسناد عادی یا هر نوع پرداخت دیگر تحت هر عنوان در سقف ۲۰ میلیون تومان و صدور حکم و رای قضایی مقتضی (محکومیت، رد دعوی یا ...)
- ۳- رسیدگی به دعاوی تخلیه و تعدیل اجاره بها اعم از مسکونی و تجاری به جز دعاوی مربوط به سرقتی و کسب کاروپیشه
- ۴- رسیدگی به دعوی الزام ایفای تعهد تا مبلغ ۲۰ میلیون تومان
- ۵- رسیدگی به کلیه امور مربوط به وراثت مانند گواهی حصر وراثت، تحریر ترکه، مهر و موم و رفع آن (این مورد در محل مجتمع ۲۷ رسیدگی می‌شود)
- ۶- رسیدگی به دعاوی خسارت ناشی از تصادف وسایل نقلیه و افت قیمت خودرو و غیره
- ۷- رسیدگی به اعلام مفقودی کلیه کارت‌های معتبر مانند کارت ملی، شناسنامه و غیره
- ۸- رسیدگی به دادخواست قرار تامین دلیل با جلب نظر کارشناس رسمی دادگستری
- ۸- رسیدگی و صدور قرار تامین خواسته برای توقیف اموال و دارایی‌های طرف مقابل



نقش پررنگ انجمن در حل اختلافات جامعه بندری و دریایی

از سال ۱۳۹۰ انجمن به صورت تخصصی وارد حوزه حل اختلافات دریایی و بندری شد. در این راستا و در ابتدا با تاسیس کمیته حل اختلاف دریایی و بندری اختلافات صاحبان مشاغل این حوزه بررسی و با استفاده از اسناد و مدارک ارائه شده و نظرات کارشناسان خبره این حوزه که تماماً از پیشکسوتان خوشنام و صاحب نظران صنف تشکیل شده بود پرونده‌ها مورد بررسی قرار می‌گرفت. پس از گذشت چند سال و با توجه به موفقیت کمیته حل اختلاف و داوری انجمن، انجمن کشتیرانی تصمیم گرفت شورای حل اختلاف دریایی و بندری را تاسیس کرده تا وجاهت قانونی آراء صادره در صلاحیت شورا از وجاهت قانونی لازم برخوردار باشد.

در نتیجه با پیگیری‌های مستمر و ارائه گزارشات لازم به قوه قضائیه، این قوه با تشکیل شورای حل اختلاف در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته موافقت کرد و اولین شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری ایران در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته تشکیل شد.

با این وصف انجمن به سه شیوه مختلف اختلافات حوزه دریایی و بندری را مورد بررسی قرار می‌دهد:

۱- کمیته حل اختلاف و داوری

۲- شورای حل اختلاف دریایی بندری: در واقع با رویکرد مصالحه پرونده‌ها را مورد بررسی قرار می‌دهد

۳- کارشناسی که حاصل ارجاع پرونده‌های اختلافی از سوی مراجع اداری همچون وزارت راه و شهرسازی، اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران و ... است.



هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از ابتدای سال ۲۹ جلسه تا کنون برگزار کرده است. بخشی موضوعات مورد بررسی در این جلسات به این شرح است:

- ۱- مسائل و معضلات مربوط به THC (در دست پیگیری)
- ۲- مالیات بر ارزش افزوده: منتج به توافق در عدم دریافت در مناطق ویژه اقتصادی
- ۳- ماده ۳۸ قانون سازمان تامین اجتماعی (در دست پیگیری)
- ۴- توافق آموزشی ملی و کشوری با سازمان فنی و حرفه ای (در دست اجرا)
- ۵- راه اندازی بخش مشاوره تامین اجتماعی
- ۶- راه اندازی بخش مشاوره مالیاتی
- ۷- گستره آموزشی با هدف نشر و اشاعه فرهنگ دریائی و انتقال علوم لجستیک حوزه دریائی و بنری به کلیه ذبنفعان در بدنه اقتصادی کشور



کمک انجمن کشتیرانی به مردم زلزله زده کرمانشاه

اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در راستای وظایف انسانی و مسئولیت‌های اجتماعی به یاری هم‌میهنان آسیب‌دیده از زلزله کرمانشاه شتافتند. کمک‌های نقدی و کالایی شرکت‌های حوزه خدمات دریایی و بندری کشور به همت انجمن کشتیرانی خدمات وابسته به ارزش ۱۱,۴۸۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال جمع‌آوری و تحت قالب ۴۹ دستگاه تریلر در اختیار آسیب‌دیدگان از زلزله قرار گرفت. بخشی از این کمک‌ها عبارت است از ۶۰ دستگاه کانتینر، ۲۶ دستگاه کانکس مسکونی و اختصاص مبلغ ۱,۹۲۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال به امر ساختن مدارس و بازسازی منازل مسکونی.

اعضای یاری‌دهنده در این امر خداپسندانه و انساندوستانه عبارتند از:

- ۱- شرکت تایید واتر خاورمیانه
- ۲- شرکت لتکا آبی کیش
- ۳- شرکت بر و بحر
- ۴- شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
- ۵- شرکت توشه‌بر
- ۶- شرکت حامل
- ۷- شرکت ایران ترابر
- ۸- شرکت پاسارگاد بندر گناوه
- ۹- شرکت فراحمل دریا
- ۱۰- شرکت هلال دریای ایرانیان
- ۱۱- شرکت گرایش دریا
- ۱۲- شرکت جنوب دریا بندر
- ۱۳- شرکت امیدان ساحل پارسیان
- ۱۴- شرکت پارس مارین
- ۱۵- شرکت هرمز مارین
- ۱۶- شرکت خیام ترابر
- ۱۷- شرکت هفت دریا



نوزدهمین همایش بین المللی صنایع دریایی و نمایشگاه بین المللی صنایع دریایی و دریانوردی در جزیره کیش برگزار شد. در مراسم اختتامیه این همایش از نهادها، شرکت ها و انجمن های برتری که اهتمام به تقویت و توسعه فرهنگ و کسب و کار دریایی کرده بودند تقدیر به عمل آمد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته از جمله برگزیدگان این همایش بین المللی بود. این انجمن به واسطه حمایت از سایر انجمن های فعال در حوزه کسب و کار، حمایت عملی و علمی از مجموعه های دانش بنیان در حوزه دریا و دریانوردی و توجه به آثار علمی تولیدی توسط دانشجویان و پژوهشگران شایسته دریافت این جایزه دانسته شد.

انجمن کشتیرانی برنده جایزه توسعه فرهنگ کسب و کار شد

گزارش تصویری





اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران



اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران



اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران



اولین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک ایران



اولین همایش بین‌المللی حمل‌ونقل و لجستیک ایران



اولین همایش بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک ایران



جلسه مشترک با انجمن خراسان



جلسه مشترک با انجمن خراسان



آموزش



سمینارهای آموزشی



افتتاح بندر شهید بهشتی چابهار



افتتاحیه شورای حل اختلاف



ردیف	کلیتبری	حمل و نقل بین‌المللی	بازرسی	مؤسسات رده بندی	حمل و نقل مواد نفتی و شیمیایی	حمل مواد فلز خشک
۱	یر و بحر	یر و بحر	ماروس ترابز	رده بندی ایرانیان	ایران آبراه	ماروس ترابز
۲	دانا	بار اوزان ایران	ازین حمل خلیج فارس		ازامش آبر	ایران ترابز
۳	بار اوزان ایران	ماروس ترابز			ماروس ترابز	ایران مازین سرویسز
۴	ماروس ترابز	ایران ترابز			ایران مازین سرویسز	زمکن کمان خاورمیانه
۵	ایران ترابز	ایران مازین سرویسز			پایانه ترابز تهران	پاسارگاد بندر گناوه
۶	ایران مازین سرویسز	نامتازان ترابز			زنجیره	ازین حمل خلیج فارس
۷	جاده راتان جهان	جاده راتان جهان			ازین حمل خلیج فارس	هزا ناو دریا
۸	زمکن کمان خاورمیانه	زمکن کمان خاورمیانه			هزا ناو دریا	خلیج ایران
۹	پایانه ترابز تهران	پایانه ترابز تهران			خلیج ایران	ترنگ دریا
۱۰	زنجیره	زنجیره			راه آهن حمل و نقل	گلف احسن ایران
۱۱	پاسارگاد بندر گناوه	خدمات بندر جنوب			گلف احسن ایران	سبزارک
۱۲	ازین حمل خلیج فارس	هزا ناو دریا			سبزارک	امواج دریا
۱۳	هزا ناو دریا	ساحل بیگران آریا			امواج دریا	پترو آسیا
۱۴	ساحل بیگران آریا	ترنگ دریا			پترو آسیا	سفیران پیام دریا
۱۵	ترنگ دریا	راه آهن حمل و نقل			مشکن	مزه ترابز
۱۶	گلف احسن ایران	گلف احسن ایران			سفیران پیام دریا	نوشه یر
۱۷	سیمای مازین	دنیا باز			نوشه یر	گراش دریا
۱۸	سبزارک	سبزارک			حصه ستاره دریا	جهان دریا زمین
۱۹	مشکن	سفیران پیام دریا			ستاره دریای نوشا	هلال دریا ایرانیان
۲۰	فراسویار	پترو آسیا			پارسیان سفیر دریا	جنوب دریا بندر
۲۱	بدریس مازین	مشکن			دریا درخش	حصه ستاره دریا
۲۲	نوسعه تجارت رویینا	فراسویار				ستاره دریای نوشا
۲۳	مزه ترابز	سفیران پیام دریا				ستاره ستارک دریا
۲۴	کیا دریا کالا	نوسعه تجارت رویینا				پارسیان سفیر دریا
۲۵	نکا آبی گیش	مزه ترابز				سیوند دریا
۲۶	نکا سپهر پارس	کلمش و کالا				دریا درخش
۲۷	نوشه یر	روان راه				
۲۸	گراش دریا	نوشه یر				
۲۹	جهان دریا زمین	هلال دریا ایرانیان				
۳۰	هلال دریا ایرانیان	راه ترابز				
۳۱	جنوب دریا بندر	حصه ستاره دریا				
۳۲	ستاره دریای نوشا	ستاره ستارک دریا				
۳۳	ستاره ستارک دریا	پارسیان سفیر دریا				
۳۴	ایران ترکمن	سیوند دریا				
۳۵	مدیریت بار و دریا	ستاره ستارک دریا				
۳۶	پارسیان سفیر دریا					
۳۷	سیوند دریا					
۳۸	دریا درخش					
۳۹						
۴۰						

لایتر	حمل مواد فله غیر نفتی	کالای یخچالی	فروز در	مدیریت کشتی	خدمات بندری	خدمات نمایندگی
یز و بحر	مشکین	دلنا	ارامش آبی	ماروس تراز	ماروس تراز	ایران آبراه
دلنا			خط ستاره دریا		جاده رانان جهان	ارامش آبی
ماروس تراز					زنگین گمان خاورمیانه	بارآوردان ایران
ساحل بینگوان آرنا					هندا ناو دریا	خدمات بندر جنوب
خلیج ایران					البرز ناوگان پارسی	توسعه تجارت روبینا
ترنگ دریا					خلیج ایران	مدیریت بار و دریا
سینارک					گلف اجنسی ایران	
امواج دریا					امواج دریا	
فراسویار					گراش دریا	
سفیران پیام دریا					جهان دریا زمین	
نوشه بر					هلال دریا ایرانیان	
گراش دریا					جنوب دریا بندر	
جهان دریا زمین					خط ستاره دریا	
هلال دریا ایرانیان					ستاره تدارک دریا	
جنوب دریا بندر					پارسیان سفیر دریا	
خط ستاره دریا						
ستاره دریای نوشا						
ستاره تدارک دریا						
دریا درخش						

Amir Sadra Arya Shipping Co.
A.S.A.S

کشتیرانی امیر صدر آریا
تلفن: ۰۱۱ ۵۲۲۲ ۱۲۴۷
۰۱۱ ۵۲۲۲ ۷۶۶۷
فاکس: ۰۱۱ ۵۲۲۲ ۷۶۶۲

ایمیل:
Amirsadra.arya@gmail.com
وبسایت:
www.amirsadrashipping.com
آدرس:
مازندران، نوشهر، بلوار امام رضا (ع)،
رو به روی هتل آپادانا و کوی افشار.
طبقه اول

شرکت حمل و نقل بین المللی زنجیره
تهران: خیابان مطهری، روبروی سلیمان خاطر، پلاک
۱۴۱
کد پستی: ۱۵۷۶۶۳۷۴۱۴
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۷۷۴۷۰۰
شماره: ۰۲۱ ۸۸۷۵۸۵۹۴
پست الکترونیک: info@chaharmahal.com

شرکت کشتیرانی خدمات نمایندگی ایران آبراه
(با مسئولیت محدود)
تلفن: ۸۸۸۸۴۰۴۵-۰۲۱
فکس: ۲۱-۲۲۲۲۵۹۴۱
ایمیل: info@iranwaterway.com
Operations@iranwaterway.com
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر، بین میرداماد
و ظفر، پلاک ۲۵۳۹

شرکت نمایندگی کشتیرانی هنزا ناو دریا
(با مسئولیت محدود)
آدرس دفتر مرکزی:
تهران-میدان آرژانتین-خیابان احمد قصیر-کوچه
نهم-پلاک ۲۴-طبقه سوم
کد پستی: ۱۵۱۳۷۳۳۷۱۴


شرکت حمل و نقل بین المللی
و کشتیرانی پایانه ترابری تهران
شرکت حمل و نقل بین المللی و کشتیرانی پایانه ترابری تهران
تهران: خیابان مطهری، روبروی سلیمان خاطر، پلاک ۱۴۱
کد پستی: ۱۵۷۶۶۳۷۴۱۴
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۱۷۷۳۳۲
شماره: ۰۲۱ ۸۸۷۵۸۵۹۴
پست الکترونیک: info@tttic.com

ایران ترابری با مسئولیت محدود
تلفن: ۸۸۱۷۲۰۲۴
شماره: ۸۸۷۶۰۱۸۳
ایمیل: info@irantatarabar.com
سایت: www.irantatarabar.com
تهران میدان آرژانتین
خیابان شهید احمد قصیر (بخارست)



حمل و نقل بین المللی ایران ترکمن
آدرس: میرداماد - میدان مادر
خیابان شاه نظری - کوچه دوم
پلاک ۳۹ - طبقه ۴ - واحد ۷
تلفن: ۲۲۹۲۲۱۷۷-۸
فاکس: ۲۲۹۲۲۱۷۹
ایمیل: info@iranturkeman.com
حمل کانتینری
حمل کالاهای پروژه ای و سنگین

شرکت ایران مارین سرویسز
نشانی: بلوار آفریقا نرسیده به انبوه مدرسه انتهای
تنگخانه پلاک ۳۶
تلفن: ۲۲-۱۳۳۷۹ - ۷۵۲۶۲
فکس: ۷۵۲۶۲-۰۷
Email: info@imsiran.com

شرکت ترانس خدمات دریایی و بندری بتا
www.betaco.org
آدرس دفتر مرکزی:
تهران میدان فلسطین خیابان طوس کوچه
تبریز پلاک ۱۸ کد پستی ۱۳۱۶۶۶۲۵۲۱
تلفن: +۹۸۲۱۸۸۹۶۳۵۰۲ +۹۸۲۱۸۸۹۶۳۵۰۲
فاکس: +۹۸۲۱۸۸۹۸۸۶۵۲
ایمیل: info@betaco.org
ISO 9001 CERTIFIED
ISO 14001 CERTIFIED
OHSAS 18001 CERTIFIED



**SEA SHORE SAPPHIRE
GROUP**



www.sea-sapphire.net

4th Floor , Unit No.402 : Operation Dept.
5th Floor , Unit No.503 : Sales & Marketing Dept.
Delta Business Complex, Soleyman Khater
Alley, Motahari Ave., TEHRAN, IRAN
Tel : +98 21 88 31 48 31-3 Fax : +98 21 88 84 78 45



Reg. no. 449271

شرکت البرز ناوگان پارسی
تلفن: ۰۲۱-۸۸۵۸۵۰۷۱-۴
فکس: ۰۲۱-۸۸۵۸۴۰۷۵
همراه: ۰۹۱۲۶۲۰۳۵۷۵
ایمیل: ceo@afpshipping.com
، آدرس دفتر مرکزی: تهران
شهرک غرب، بلوار شهید دامن
پلاک ۱۱۰، طبقه ۴، واحد ۱۲

پارسین پیاسفیر دریا
PERSIAN SEA AMBASSADOR

کشتیرانی پارسین سفیر دریا

تلفن : 021 2201- 1785

فاکس: 021 - 22011813

نشانی : تهران، خیابان ولیعصر
پالاتر از بزرگراه نیایش

کوچه عاطفی غربی ، شماره 97

ایمیل : info@persiangroup.biz

وب سایت : www.persiangroup.biz

شرکت کشتیرانی پاسارگاد بندر گناوه

تلفن : 021-22041064

ایمیل : office.thr@pasargadline.com

نشانی : خیابان ولیعصر، پالاتر از جام جم،
روبروی مسجد بلاک،
بین کوچه گلستان و شادی،
ساختمان 2761، طبقه 7 واحد 71

بارآوران ایران

نمایندگی خطوط کشتیرانی
و حمل و نقل بین المللی

نشانی: تهران، میدان آرژانتین
خیابان احمد قصیر، پلاک 14، طبقه دوم

تلفن: 88525297

فکس: 88511160

PETROASIA
SHIPPING AGENCY CO. Ltd.

کشتیرانی پترو آسیا

تلفن : ۱۴-۶۶۵۷۲۹۲۷

فاکس : ۰۶ و ۶۶۵۷۲۹۰۳

ایمیل : info@petroasia.net

نشانی : اتوبان چمران
بلوار فرزانه - نیش کوچه هفتم
پلاک ۶۰-ساختمان پترو آسیا
کدپستی: ۱۳۳۱۸۱۵۱۸۱

توشه بار

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
با مسئولیت محدود (تاس.ت) ۱۳۸۲۲

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی توشه بار
وبسایت شرکت : WWW.TUSHEHBAR.COM

ایمیل : INFO@TUSHEHBAR.COM

تلفن : ۰۲۱-۲۲۶۰۲

فکس : ۸۸۷۲۶۹۷۱

آدرس : تهران - سهروردی شمالی
خیابان خرمشهر - خیابان عربعلی
خیابان نسترن شرقی - پلاک ۵۲
ساختمان توشه بار
کد پستی : ۱۵۲۳۹۸۳۷۹۹

شرکت خدمات بندر سپایر (با مسئولیت محدود)

تلفن : ۰۲۱-۸۸۷۸۵۵۵۶

فاکس : ۰۲۱-۸۸۷۸۵۵۵۸

ایمیل : info@spsair.com

آدرس: تهران - میدان ونک - خوبان ونک - ساختمان ۱۱۰
(برج اداری آیتا) - طبقه ۶ - واحد ۹۰۶

شرکت بر و بحر ایران

خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی

نمایندگی انحصاری خط کانتری
WANHAI های وان

نشانی : تهران، میدان آرژانتین،
انتهای خیابان الوند، پلاک 72، طبقه دوم شرقی

تلفن : 88643310-25

تایپر : 88643330

E-mail: info@iranlandsea.com

BGK
Bina Gantar Karawang
بنای گسترگاران

پیشرو در خدمات و خدمات رسانی دریایی

Oil Terminal Operation, Oil Storage Facility

شرکت دلتا

شرکت کشتیرانی دلتا

تلفن : 41762 - 88501160

فاکس : 88750299

ایمیل : info@deltashippingco.com

آدرس دفتر مرکزی : تهران - خیابان مطهری
خیابان کوه نور
خیابان هفتم - شماره ۱-ساختمان آوند نور
طبقه 2 - واحد 22 و 21

اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی بندرعباس

اتحادیه کارگزاران گمرکی بندرعباس

Bandar Abbas Chamber Of Commerce Industries
& Mines Customs Clearing Union



هفته حمل و نقل به کلیه فعالین این حوزه تبریک و تهنیت باد

شعبه ۱ : ساختمان اتحادیه ، بلوار پاسداران (سورو) نبش دانشمند ، ساختمان نیا کدپستی: ۷۹۱۷۸۹۷۷۹۲

تلفن: ۳۳۴۲۲۵۵۲ دورنگار: ۳۳۴۲۲۵۵۳ - ۰۷۶

شعبه ۲ : سالن گمرک شهید رجایی ، اتحادیه کارگزاران گمرکی بندرعباس کدپستی: ۷۹۳۴۵

صندوق پستی: ۱۹۴۶ تلفن: ۳۳۵۱۴۴۴۱ - ۰۷۶

دورنگار: ۳۳۵۱۴۴۴۲ - ۰۷۶ / ۸۹۷۷۲۷۰۴ - ۰۲۱ همراه: ۰۹۱۸۱۱۹۰۲۰۷

www.bccu.ir Email : kolahi256@yahoo.com



دنیا
DENYA SEAT

شرکت حمل و نقل بین المللی دنیا بار

تلفن: ۴-۸۸۷۷۴۸۵۲
فاکس: ۸۸۷۷۳۹۵۱
ایمیل: info@donyabar.com
ایمیل: operation@donyabar.com
نشانی: میدان آرژانتین - خیابان الوند
خیابان ۳۵
پلاک ۷ - طبقه اول



شرکت دورقی

کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
تلفن: ۸۸۲۰۲۰۶۶-۸۱
فاکس: ۸۸۲۰۷۴۵۳
ایمیل: Douraghi@douraghi.com
وب سایت: www.Douraghi.com
نشانی: تهران - شمال میدان هفت تیر
خیابان غفاری - شماره ۲۰



جاده رانان جهان

شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
(با مسئولیت محدود)
تلفن: 20-88942719
فاکس: 88947929
ایمیل: info@jadehranan.net
دفتر مرکزی: تهران-خیابان حافظ، خیابان رودسر



شرکت رنگین کمان خاورمیانه
خدمات کشتیرانی

تلفن: 021-88737880
فاکس: 021-88746089
ایمیل: ops1@ir-rainbowshpg.com
نشانی: تهران - خیابان بهشت -
خیابان کاووس فر - پلاک 18۰
ساختمان سپیدار - طبقه 5- واحد 16



حمل و نقل بین المللی روان راه

تلفن: ۲-۸۸۷۵۶۲۱۱
فاکس: ۸۸۷۶۹۰۵۹
ایمیل: info@ravanrah.com
نشانی: خیابان خرمشهر (آبادان)
خیابان نوبخت (عربعلی) - خیابان ششم
شماره ۳۸ طبقه دوم
کدپستی: ۱۵۶۶۷۸۶۹۱۱



شرکت دریا درخش
همایندگی کشتیرانی

نشانی: تهران - میدان آرژانتین - خ الوند
- کوچه اسفراين - پلاک 8
طبقه اول
کد پستی 1516943615
تلفن: 88775582-6
فاکس 88775587
بندر عباس - بلوار امام خمینی
برج ملکه آسمانها - طبقه 7 - واحد 710
تلفن: 07632250521
فاکس 07632250527



ستاره تدارک دریا
نمایندگی کشتی رانی

شرکت ستاره تدارک دریا

تلفن: ۱-۸۸۸۷۸۵۰
فاکس: ۳-۸۸۸۷۸۵۰
Email: info@admiralline.com
نشانی: تهران - میدان آرژانتین
نبش کوچه ۲۹ وژرا - پلاک ۱۳۷



Sea Star Shipping Line
ستاره دریا خدمات رانی

کشتیرانی خط ستاره دریا

تلفن: 22143810-14
فاکس: 22143815
ops@seastariran.com: پست الکترونیکی
سعادت آباد - میدان فرهنگ - کوچه پیوند 2
ساختمان 7ASA
طبقه اول - واحد 3
کدپستی: 1997753181



شرکت ساحل بیکران آریا

تلفن: ۹-۸۸۶۴۳۳۷۰
دورنگار: ۸۸۶۴۳۳۸۴
e-mail: info@aryalandservices.com
تهران - میدان آرژانتین
خیابان الوند - پلاک ۷۲
طبقه پنجم غربی



نماینده‌گی کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی فرسوآبار

تلفن : ۸۸۹۷۹۷۳۷-۹

فکس : ۸۸۹۸۵۵۱۲

ایمیل: info@farasooabar.com

آدرس : بلوار کشاورز

بین فلسطین و نادری

ساختمان سداف - طبقه ۵ - واحد ۶۰۳



شرکت آرین حمل خلیج فارس

تلفن : ۴۲۸۹۷

فکس : ۸۸۰۰۳۲۲۰

ایمیل : info@arianTrans.com

نشانی : تهران - خیابان فتحی شقایق

، فرسیده به میدان سلجاس ،

نبش خیابان جهانپور ،

پلاک ۶۳ ، طبقه ۵ ، واحد ۷



شرکت کشتیرانی ابدیس مارین

تلفن: ۸۸۹۳۰۴۰۱-۲

فکس: ۸۸۸۹۰۱۳۶

ایمیل: info@abdismarine.com

آدرس: خ سپهد قرنی

خ شاداب غربی-ساختمان نیکو-طبقه ۷



کشتیرانی ستاره دریای نیوشا

Niousha sea star shipping agency co

تلفن: 02122658690

فکس: 02122658692

ایمیل: info@nioushaseastar.com

نشانی: تهران

بلوار نلسون ماندلا - کوچه تور

پلاک 46 - واحد 4



شرکت حمل و نقل بین‌المللی سیروان ترابار مااد (Sirwan Tarabar Maad International Transport Co. Ltd.)

شرکت حمل و نقل بین‌المللی سیروان ترابار مااد

با مسئولیت محدود

آدرس: میدان ونکه خیابان ملاصدرا

بعد از چهار راه شیخ بهایی، ساختمان ۲۰۸

طبقه ۴، واحد ۱۴، کد پستی: ۱۳۳۵۹۱۶۲۸۶

شماره تماس: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۱۸۱-۳

شماره فکس: ۰۲۱-۸۸۲۱۶۲۰۳

ایمیل: info@sirwantarabar.maad.com



Blue Calm MARINE SERVICES

خدمات دریایی آرامش آبی

نوع فعالیت:

- نمایندگی کشتیهای تانکر و باری

- فورواردری کانتنرهای FCL و LCL

شرکت خدمات دریایی آرامش آبی

ایران، تهران، بلوار میرداماد، شماره ۴۴۸

برج آرین، طبقه اول شرقی، واحد ۳

کد پستی: ۱۵۴۹۸-۴۶۱۴۳

تلفن: ۹۸-۲۱-۲۲۲۵۸۳۱۹/۲۰/۲۱/۲۲/۲۳

فکس: ۹۸-۲۱-۲۲۲۵۸۳۷۵

ایمیل شرکت: bms@bluecalmmarineservices.net

bmsops@bluecalmmarineservices.net

آدرس سایت شرکت: www.bluecalmmarineservices.net



Seas Ark S.A.

شرکت کشتیرانی سیزارک

دفتر مرکزی: تهران

خیابان سپهرودی شمالی،

خیابان هوپزه غربی پلاک ۱۱۸ طبقه دوم،

تلفن: ۸۸۷۳۶۴۴۰

فکس: ۸۸۷۳۶۴۷۸

پست الکترونیک: Abdi@Seasark.com



SIMA MARINE Shipping Agency (P.J.S)

شرکت سیما مارین بندر عباس

آدرس: تهران

میدان آرژانتین - انتهای خیابان الوند

پلاک ۷۲

تلفن: ۸۸۶۴۳۵۳۵-۸۸۶۴۳۵۴۴

فکس: ۸۸۶۴۳۵۵۵

ایمیل آدرس: mgt@permailran.com



شرکت راه آهن حمل و نقل

تلفن: ۶۶۴۲۴۹۰۰

فکس: ۶۶۴۲۱۲۱۶

آدرس: تهران - کارگر شمالی -

خیابان نصرت پلاک ۱۲۴ کد پستی

۱۴۱۹۸۴۵۱۳۴

وبسایت: WWW.RWT.IR

ایمیل: INFO@RWT.IR



شرکت کشتی و کالا
کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی
تلفن : ۸۸۵۰۰۳۰۵-۸۸۷۳۷۳۶۹
فاکس: ۸۸۵۰۳۲۸۰
ایمیل: info@cargoshipco.com
نشانی: تهران - خیابان مطهری
خیابان کوه نور
خیابان هفتم - پلاک ۱ - واحد ۶۳
کدپستی: ۱۵۸۷۶۹۳۴۸



شرکت کشتیرانی و ترابری بین الملل ماروس ترابری
تلفن: ۸۸۷۹۸۸۰۰-۰۲۱
فاکس: ۸۸۷۹۸۴۸۳-۰۲۱
ایمیل: maroos@maroos.net
نشانی: تهران، بزرگراه نلسون ماندلا
(آفریقا)، بلوار ستاری،
پلاک ۵۹، طبقه اول.

شرکت مدیریت بار و دریا
هایندگی کشتیرانی-کانتینری
قبول کلیه محمولات کانتینری
به مقاصد خاورمیانه، شبه قاره هند
سنگاپور، مالزی
نشانی: تهران، خیابان ولیعصر
بالا تر از نیایش، خیابان ارمغان غربی
پ.۶۶، ط. ۳، واحد C3
تلفن: ۲۲۰۲۸۷۷۷-۸
تلفن: ۲۲۰۲۸۷۷۹
Email: r.moussavi@csmsshipping.com



سیوند دریا
SeaVand Darya
Shipping Services LLC
فعالیت شرکت کشتیرانی: ایران تا آسیا، اروپا، آمریکا

شرکت سیوند دریا
هایندگی کشتیرانی و خدمات بار هوایی
تلفن : ۸۸۸۷۸۶۰۱-۹
فاکس : ۸۸۸۷۸۳۵۵۰
ایمیل : info@seavand.com
آدرس : خ آفریقا بالاتر از پل مرداماد
شماره ۷۳ ساختمان آناهیتا
طبقه ۹ واحد ۹۰۳



خلیج ایران
شرکت خدمات کشتیرانی (با مسئولیت محدود)

دفتر مرکزی
تهران، بلوار نلسون ماندلا
خیابان بابک مرکزی، ساختمان ۴
کد پستی: ۱۹۱۷۷۱۳۵۵۳
تلفن: ۸۸۸۷۹۰۵۰
فاکس: ۸۸۷۹۹۱۰۷
ایمیل: operations@irgulf.net
ops@igshipping.com
وب سایت: www.irangulf.com



for the real world

کشتیرانی فروغ دریا
تلفن: ۸۸۶۵۵۱۱۱
فاکس: ۸۸۶۵۵۲۷۳
آدرس: تهران میدان آرژانتین
خیابان التوند کوچه اسفراین
پلاک ۸ طبقه سوم
morteza@seaglowiran.com
delaram@seaglowiran.com



(شرکت گلف اجنسی ایران) سهامی خاص
تلفن : ۲۲۲۵۴۷۵۲-۵
فاکس : ۲۲۲۵۴۷۵۹
ایمیل: info@gaciran.co
نشانی: تهران - بلوار میرداماد
بین خیابان نفت و بزرگراه مدرس
شماره ۲۴۹
کدپستی: ۱۹۱۸۹۳۳۸۶۳
صندوق پستی: ۱۱۱۵۵-۴۴۱۳



LOTUS DARYA BANDAR
SHIPPING SERVICES AGENCY Co. (LTD)

شرکت لوتوس دریا بندر
تلفن: ۸۸۵۲۵۸۱۵
فاکس: ۸۸۷۶۷۳۸۱
ایمیل: Amin@lotusdarya.com
آدرس: خیابان بخارست (احمد قصیر)
کوچه ۸، پلاک ۳
طبقه شواد ۱۰



حمل و نقل بین المللی مزده ترابری
تلفن: ۴۵۸۴۲
فاکس: ۴۴۰۵۸۹۵۷
ایمیل: info@mojdehtarabar.com
آدرس: بلوار آیت اله کاشانی
برج یاران ط ۴ واحد ۴۰۵

MESHKIN CO., LTD.
INTERNATIONAL FORWARDING & SHIPPING

شرکت حمل و نقل بین المللی مشکین
تهران شلع جنوب غربی میدان آرژانتین
پلاک ۲۲
ساختمان صهبا
طبقه سوم
Tel: (+۹۸) ۲۱ ۸۳۷۲۰۰ , ۸۸۱۰۵۲۰۲
Fax: ۱۱۷۲۱
E-mail: sea@meshkinco.net


رده بندی آسیا
Asia Classification

موسسه رده بندی آسیا- کیش
آدرس: تهران، خیابان کارگر شمالی
بالا تر از جلال آل احمد
خیابان پنجم پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶
فکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
ایمیل: Headoffice@asiaclass.org
وب سایت: www.asiaclass.org


Iranian Classification Society
موسسه رده بندی ایرانی
یک موسسه دانش بنیان
رده بندی بین المللی ایرانی

دفتر مرکزی: تهران، میدان هفت تیر، خیابان قائم
مقام فرامانی، کرچه ششم، پلاک ۵
تلفن: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ , ۸۸۱۰۵۲۰۲
فکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
Head Office: No. 5, Shabnam Alley,
Ghaem Magham-E Farahani St. Haft-E
Tir Sq, Tehran, Iran
Tel: 42186000, 88322447, 88861604
Fax: 88324734
www.ics.org.ir info@ics.org.ir


شرکت نسیم اطلس اقیانوس

تلفن : 021-43068
فکس : 021-88530545
ایمیل : info@atlastptgroup.com
آدرس : تهران ، میدان آرژانتین
خیابان احمد قصیر پلاک 21
طبقه اول واحد 11


نامداران ترابر


حمل و نقل بین المللی و لجستیکی
(با مسئولیت محدود)
تلفن : 22854127-31
فاکس : 22854129
وبسایت : www.namdaranlogistic.com
نشانی : خیابان ولیعصر - بالاتر از میدان ونک
- برج نگار - طبقه 17- واحد 2
کدپستی : 1969833111

حمل کانتینری به کلیه بنادر آسیا ، اروپا و افریقا و بالعکس
 چارترینگ کشتی جهت حمل کالاهای صادراتی و وارداتی
 ارائه خدمات لجستیک انبار به انبار
 پروژه های حمل سنگین دریایی و زمینی
 حمل و نقل بین المللی
 خدمات گمرکی

جهان دنیز کالا
 نمایندگی خط کشتیرانی و خدمات لجستیک

آدرس : تهران - سعادت آباد بلوار دریا پلاک 32
 تلفن : 02188377176
 email: info@was-ir.com

world sea cargo
 Shipping Agency & Logistics Services Co.





البارداری
 حمل و نقل جاده‌ای (داخلی)
 حمل و نقل دریایی
 حمل و نقل هوایی

ترخیص کالا
 ترانزیت
 حمل و نقل بین المللی
 بسته بندی

شرکت آباد اختر آرمان
 (حمل و نقل بین المللی و نمایندگی کشتیرانی)

تلفن: ۱۵۱۵ و ۱۳۱۳ و ۰۲۶ ۳۳۵۶ ۱۲۱۲
 فکس: داخلی ۱۰۲
 Info@AAA-Logs.com









FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۱	اسپندان ترابر آتیه	محسن بهرامی	۸۸۹۴۲۹۱۸	۸۸۸۰۳۳۲۱
۲	آباد اختر آریامن	محمد رضا یل مه	۰۷۶-۳۳۵۶۱۲۱۲	۰۷۶-۳۳۵۶۱۵۱۵
۳	ارژن بین الملل	میر محمود نبوی	۷۷۵۳۸۴۷۴/۶	۷۷۵۲۴۲۴۷
۴	آریا بنادر ایرانیان	ابراهیم یاسری	۸۸۱۹۰۶۸۲	۸۸۱۹۰۶۸۸
۵	ایرسا مارین	سمیرا زمانیان	۲۲۰۴۳۴۹۰	۲۲۰۲۷۲۶۷
۶	آبدیس مارین	سعید همبری امیرآبادی	۸۸۹۳۰۴۰۱	۸۸۸۹۰۱۳۶
۷	اطلس اینسپکشن سرویسز	آیدین کاظم سلطانی	۲۲۰۱۹۲۹۲	۲۲۰۵۹۰۷۰
۸	افق دریا	شهرام معصومی آقا	۸۸۷۷۸۰۴۰ ۸۸۷۷۶۹۱۱	۸۸۷۹۶۰۳۴
۹	امواج دریا	محمد رضا خشوعی	۸۸۷۷۰۵۷۱	۸۸۸۷۴۴۵۰
۱۰	امید دریا	مریم صادقی اصفهانی	۲۲۶۶۲۱۶۴ ۲۲۶۶۲۱۶۷ ۲۲۶۶۲۱۰۷ ۲۲۶۶۲۰۹۴	۲۲۶۶۲۱۰۴
۱۱	ایران آبراه	کیوان بابا حیدری	۲۲۲۵۳۲۹۳/۴ ۲۲۲۲۵۹۱۱	۲۲۲۲۵۹۴۱
۱۲	ایران باب	سید علی حسن موسوی	۳۳۱۱۰۱۱۱/۵ ۳۳۹۱۹۵۵۳ ۳۳۹۲۱۳۸۴	۳۳۹۲۹۳۰۷
۱۳	ایران بازدید	محمد رضا آقاپور	۴۴+۸۵+۹۷	۴۳۸۵۰۱۳۲
۱۴	ایران ترابر	سید حسین میر محمد علی	۸۸۱۷۲۰۲۴	۸۸۷۶۰۱۸۳
۱۵	ایران ترکمن	جلال خادمی الحسینی	۲۲۹۲۲۱۷۷-۷۸	۲۲۹۲۲۱۷۹
۱۶	ایرسوتر	جهانبخش اسدی	۸۸۷۴۲۴۶۸/۷۰	۸۸۷۴۴۱۳۹
۱۷	ایران مارین سرویسز	علیرضا کبریایی	۲۶۲۱۶۵۰۷ ۲۲۰۱۲۴۷۹	۲۲۰۱۲۴۷۹
۱۸	ایران و هند	جمشید خلیلی	۲۲۰۵۹۱۰۵	۲۲۰۵۷۷۳۹
۱۹	اردیبهشت بندر	حسین یل مه	۰۷۶-۳۳۵۶۰۹۵۹	۰۷۶-۳۳۵۶۳۹۴۶
۲۰	ایران هماهنگ بار	علی رضوان	۸۸۱۹۵۷۱۱ ۸۸۱۹۵۷۳۰	۸۸۲۰۵۷۴۹
۲۱	امواج سفید دریا	لطف اله متقی	۸۸۷۲۸۶۳۵ ۸۸۷۲۸۶۲۷	۸۸۷۲۸۶۲۸ ۸۸۷۲۷۲۵۸
۲۲	امواج آبی ایرانیان	جمشید دارابیان	۷۷۶۱۲۱۵۳ ۷۷۶۲۵۱۶۸-۹	۷۷۶۱۸۶۱۸
۲۳	امیر صدرا آریا	سید رضا حسینی	۰۱۱۵۲۳۳۱۳۴۷ ۰۱۱۵۲۳۳۷۶۶۷	۰۱۱۵۲۳۳۲۷۶۲
۲۴	اسکوسیر	عبدالحمید شکوری اصل	۸۸۶۵۵۳۲۰-۳۰	۸۸۶۵۵۳۲۶
۲۵	امیدان ساحل پارسیان	امید مرادی	۲۲۸۷۹۹۵۰ ۲۲۸۷۹۹۶۰ ۲۲۸۷۹۹۷۰	۲۲۸۷۹۹۸۰
۲۶	الماس دریائی شرق آسیا	سیاوش میر شکرای	۸۸۵۳۳۵۰۰ ۸۸۵۳۱۹۷۰	۸۸۵۳۱۸۰۱
۲۷	البرز ناوگان پارسی	آرتمیس صفاری زاده	۸۸۵۸۵۰۷۱-۳	۸۸۵۸۴۰۷۵
۲۸	آبادان	محمدجعفر شیخ علیا لواسانی	۶۶۸۰۸۷۲۴ ۶۶۸۰۶۵۱۰-۱۱	۶۶۸۰۸۷۱۸
۲۹	آرین حمل خلیج فارس	بیژن لاهوتی	۸۸۰۰۳۲۲۰	۸۸۰۰۳۷۳۱



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۳۰	آبران جنوب	اکبر لطافتی	۸۸۸۸۸۲۳۹ ۸۸۷۹۰۹۰۰-۷	۸۸۸۸۲۳۴۱
۳۱	آتشپا	بیژن صانعی	۲۲۰۲۵۱۳۰	۲۲۰۲۵۱۳۰
۳۲	آرامش آبی	محمد رضا شجاعی	۲۲۲۵۸۳۱۹-۲۲	۲۲۲۵۸۳۲۵
۳۳	آهنگ دریا	سید میرزا علی قربانپور	۸۸۶۷۷۰۸۱/۳	۸۸۶۶۵۲۳۵
۳۴	آراباختر	سید محمود کمالی	۸۸۴۸۰۵۳۰-۷	۸۸۷۱۹۵۱۴
۳۵	آریا	سید هادی هوشیار امامی	۸۸۳۷۶۴۰۱/۳	۸۸۰۸۹۱۳۳
۳۶	آل شیز	مجید عزیزی	۸۸۷۳۶۷۰۰	۸۸۷۳۸۱۱۱
۳۷	آذریاد قشم	شاهرخ افشاری	۲۳۸۰۵۴۴۶	۲۲۰۵۰۰۸۱
۳۸	آریا دیزل اروند	علیرضا یعقوبی	۲۶۴۱۵۸۱۲	۲۶۴۱۵۹۱۸
۳۹	ایلیا دریای پارس	امیر محمد رحیمی آشتیانی	۸۸۲۰۷۹۵۶-۵۷-۵۸	۸۸۶۶۰۳۶۷
۴۰	آریا ترابر ایرانیان	بتول منتظری نجف آبادی	۴۴۲۹۴۶۱۵	۴۴۲۹۴۶۱۴
۴۱	باربری بین المللی ایرانیان	صمد رحیم طالقانی	۸۸۷۷۴۹۶۵	۸۸۷۴۲۸۰۰
۴۲	ایمن دریا زمین	شهلا شیرخان رودبارکی	۸۸۱۹۸۳۶۵	۸۸۱۹۸۳۷۲
۴۳	امین ترابر	سید علی سید خاموشی	۸۸۵۹۴۲۰۷	۸۸۳۲۷۵۸۳
۴۴	آرام نگین بندر	سید مهدی میرمحمد علی	۸۸۸۶۷۵۲۵ ۸۸۸۶۷۵۱۲ ۸۸۸۶۷۴۳۸	۸۹۷۷۹۶۶۲
۴۵	بارآوران ایران	داریوش بضاعت پور	۸۸۵۲۵۲۹۷	۸۸۵۱۱۱۶۰
۴۶	باربران ایران	فرید صفار زاده	۸۸۹۶۱۵۴۲/۳ ۸۸۹۶۲۷۷۶	۸۸۹۶۶۷۶۹
۴۷	بر و بحر ایران	امید ملک	۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵	۸۸۶۴۳۳۳۰
۴۸	بارویلانچ	علیرضا ناصح	۸۸۸۷۹۱۰۱/۶	۸۸۸۷۹۱۰۷
۴۹	خدمات بندر جنوب	ابوالقاسم محمدی یکتا	۸۸۷۸۵۱۵۲-۶	۸۸۷۸۵۱۵۸
۵۰	توسعه خدمات دریایی و بندری سینا	مجتبی دلگشائی	۸۴۳۰۸ ۸۸۲۰۷۴۰۰	۸۸۷۷۷۹۲۳
۵۱	بنیاد	مهندس محمود کیا	۸۸۷۷۷۹۲۰/۱	۸۸۷۸۴۶۴۶ ۸۸۷۷۴۵۴۹
۵۲	بنا گستر کرانه	فرید عامری	۲۲۱۳۱۷۰۰	۲۲۳۴۶۱۱۳
۵۳	بهار ترابر کیان	مجتبی بهاروند	۰۵۱-۳۸۷۰۷۰۶۰-۳	۰۵۱-۳۸۷۰۷۰۶۴
۵۴	بیکران قشم	مهرداد داودی	۸۸۸۵۰۵۴۲	۸۸۸۵۰۸۷۰
۵۵	بروسان آریا	سوسن حق بین توتونچی	۲۲۹۰۶۸۹۴	۲۶۴۲۰۹۵۶
۵۶	بتا	علی داود ترکمان	۸۸۹۸۸۶۴۸ ۸۸۹۵۷۵۷۰	۸۸۹۸۸۶۴۸
۵۷	بندرسازان گناوه	عبدالحسین خدری	۰۷۷-۳۳۱۳۰۶۱۰	۰۷۷-۳۳۱۲۳۸۰۰



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۵۸	باشه پارسه	ایرج مهردادفر	۸۸۶۰۲۳۴۷-۵۴	۸۸۶۰۲۳۵۵
۵۹	پارت نیک	عبدالحمید کرامتی	۷۷۶۳۹۰۰۴-۵ ۷۷۵۳۸۴۷۴/۶	۷۷۵۲۴۲۴۷
۶۰	پارس مارین	سید هاشم علویان	۸۸۸۱۰۲۶۳/۴ ۸۸۳۰۳۸۹۰	۸۸۸۴۱۱۱۵
۶۱	پارسیان سفیر دریا	جمشید رئیس قنواتی	۲۲۰۱۱۷۸۵ ۲۲۰۱۶۱۳۷	۲۲۰۱۱۸۱۳
۶۲	پاکان ترابر	مهدی اسدپور	۸۸۸۴۴۵۴۵/۶	۸۸۸۲۹۳۳۵
۶۳	پاسارگاد بندر گناوه	علیرضا عبدالهی فرد	۲۲۰۴۱۰۶۴	۰۷۷-۳۳۱۳۷۲۱۶
۶۴	پرس	پرویز گلابی	۸۲۹۱۱	۸۸۷۳۵۷۹۳
۶۵	پیوند دریا	علی چهابی	۸۸۵۵۱۵۷۰	۸۸۵۵۱۵۷۰
۶۶	پیوند ناو دریای آبی	یاسمین راحت طلب	۸۸۵۵۱۲۱۰	۸۸۵۵۱۲۱۰
۶۷	پترو آسیا	فرداد فیروز پور	۶۶۵۷۲۹۰۷-۱۴	۶۶۵۷۲۹۰۳-۰۶
۶۸	پارسام گستر دریا	محمد رضا اشک ریز	۸۸۶۱۷۴۸۰-۳	۸۸۰۳۵۶۵۳
۶۹	پاشا دریای شرق	مجید صالح	۸۸۷۹۰۹۳۵-۶ ۸۸۸۸۶۳۶۰	۸۸۷۷۳۳۱۳
۷۰	پارس پیوند دریا	نازنین راحت طلب	۸۸۵۵۱۶۲۰	۸۸۵۵۱۶۲۰
۷۱	پیشتاز بندر سما	مریم صفاری	۲۲۲۲۰۲۰۸	۸۹۷۷۶۶۳۰
۷۲	پارس ترابر	فرهاد گیویان	۸۸۱۹۴۴۶۱-۲	۸۸۱۹۴۴۵۶
۷۳	پایانه ترابر تهران	امیر صارمی تبریزی	۸۸۷۷۴۷۰۰	۸۸۸۷۴۴۳۴
۷۴	پنج اقیانوس و هفت دریا	محسن مظلوم	۸۸۹۳۳۲۹۰	۸۸۹۳۳۳۶۴
۷۵	پرستو امواج اقیانوس	علی حیدری فر	۰۷۶-۳۲۲۳۰۷۳۵	۰۷۶-۳۲۲۳۰۷۳۵
۷۶	پیشگامان اقیانوس آرام	پگاه قربانی	۰۷۶-۳۳۵۵۲۲۲۵ ۸۸۶۴۱۹۳۸-۹	-
۷۷	تایدواتر خاورمیانه	مهدی اعتصام	۸۸۵۵۳۳۲۱ ۸۸۵۵۴۳۲۲	۸۸۷۱۷۳۶۷ ۸۸۷۰۸۹۰۹
۷۸	تجارت دریای آبی	مسعود بحرانی	۲۲۲۶۶۷۰۵-۶	۲۲۲۵۳۶۲۳
۷۹	ترنگ دریا	محمود رضا عیاری	۸۸۴۸۱۵۲۰-۳۱	۸۸۴۸۱۵۳۲
۸۰	ترمینال ترانزیتی توانا قشم	شاجی ماندنا پامه	۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۸	۰۷۶-۳۳۵۱۴۴۱۷ ۸۸۶۷۴۲۵۲
۸۱	ترابر بار شرق	آیدین محمد زاده شکوری	۸۸۱۹۴۴۷۱ ۸۸۱۹۴۴۷۹	۸۸۱۹۴۴۷۶
۸۲	توشه بر	محمد نیک پی	۴۳۶۰۲	۸۸۷۳۶۹۷۱
۸۳	توسعه تجارت روینا	حامد سعادت	۲۶۴۰۱۲۳۷	۲۶۴۲۲۴۱۶
۸۴	تاجران دریا کالا	شروین علیقلی زاده	۸۸۶۷۰۴۸۲ ۸۸۶۷۰۵۳۰	۸۸۱۹۷۵۴۵
۸۵	جت مارین سرویسز	مانا منجمی	۸۸۷۸۹۶۶۱/۲	۸۸۷۹۸۰۶۶



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۸۶	جهان دریا زمین	ایرج مظفری	۸۳۵۶۱-۵	۸۶۰۸۳۳۴۱
۸۷	جهان دنیز کالا	رامتین حسن زاد	۸۸۳۷۷۱۷۶	۸۸۳۷۷۱۷۶
۸۸	کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	محمد سعیدی	۲۳۸۴۱	۲۶۱۰۰۱۱۱
۸۹	جاده رانان جهان	محمد مهدی راسخ	۸۸۹۴۲۷۱۹	۸۸۹۴۷۹۲۹
۹۰	جنوب دریا بندر	رضا مختاری	۸۳۵۶۱-۵	۸۶۰۸۴۷۳۰
۹۱	جهان امواج	احمد فکور مطلق	۸۸۰۵۹۳۳۴-۸	۸۸۰۳۰۰۵۲
۹۲	جهان گردان خراسان	زهرا بهلول	۰۵۱-۳۲۲۴۰۵۶۸	-
۹۳	حامل	علی محمودی سرای	۸۸۷۵۹۰۵۱-۵ ۸۸۷۵۹۷۵۳-۴	۸۸۵۰۳۷۷۹ ۸۸۷۳۳۶۱۰
۹۴	حمل و نقل ترکیبی	عزیز بیگی بکتاش	۱۰) ۸۸۱۴۰۶۶۰ (خط)	۸۸۳۰۳۹۵۳
۹۵	حمل دریایی ایران	محمد اسماعیل دانشمند	۸۸۰۴۸۰۳۰-۴	۸۸۰۳۲۴۰۶ ۸۸۰۴۸۸۰۱
۹۶	حمل واردات ایران	مسعود دانشمند	۸۸۰۴۸۰۳۰/۳	۸۸۰۴۸۸۰۱
۹۷	حافظ دریای آریا	کاپیتان حمزه کشاورز	۲۳۸۴۳۱۳۶	۲۶۱۰۰۴۵۲
۹۸	خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی قشم	اسدا... قطب رزمجو	۲۶۱۰۰۰۱۳-۱۵	۲۶۱۰۰۰۱۶
۹۹	خدمات ساحلی ایران	افروز شریفیان	۸۸۶۴۳۴۰۰/۱۵	۸۸۷۷۱۱۵۳
۱۰۰	خلیج بزم	علی حمیدی	۸۸۵۱۹۵۴۶-۵۰	۸۸۵۱۹۵۴۶
۱۰۱	خلیج ایران	ابوالقاسم قماشچی	۸۸۸۷۹۰۵۰	۸۸۷۹۹۱۰۷
۱۰۲	خرمشهر آروین	احمد آقامحمدی	۲۶۶۰۳۴۰۰ ۲۶۶۴۵۰۲۱ ۲۶۶۴۴۰۴۹	۲۲۶۴۴۰۴۹
۱۰۳	خلیج آبی	محمد رضا صادقی اصفهانی	۸۸۸۲۴۴۸ ۸۸۷۹۰۱۵۵ ۸۸۸۸۴۰۶۲	۸۸۷۹۰۱۵۵
۱۰۴	خورشید دریای آبی	علی حکاک	۸۶۰۸۶۷۴۸ ۸۶۰۸۶۷۲۹ ۸۶۰۸۶۷۱۴	۸۶۰۸۶۵۹۳
۱۰۵	خط دریا بندر	حسین صاحبی	۸۸۸۷۱۸۴۲	۸۸۸۷۱۵۵۸
۱۰۶	خیام ترابر	رسول رضا زاده	۸۸۷۰۰۲۶۵-۶	۸۸۷۱۰۴۷۵
۱۰۷	خط آبی بی تا	اشکان شریفی	۸۸۵۸۳۴۱۶	۸۸۵۸۳۷۸۸
۱۰۸	خدمات کشتیرانی ایران	ماهرخ پزشکی	۸۸۷۴۲۹۱۹ ۲۲۴۹۴۷۲۴-۲۵	۸۸۷۴۲۸۰۰
۱۰۹	خدری جهان دریا	مصطفی بهجت	۲۷۶۹۷۰۰۰	۲۲۷۷۸۷۸۰
۱۱۰	خط سفید جاده	فرناز فرهادیان	۰۶۱۵۲۳۲۵۲۰۹	۰۶۱۵۲۳۲۵۲۰۹
۱۱۱	دریا پارس	ماشا... قاسمی نژاد	۸۸۷۷۱۳۴۲/۶	۸۸۷۷۱۹۳۸



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۱۱۲	دریای سرخ	محمد سعید آل علی	۸۸۸۹۹۲۹۶ ۸۸۸۰۳۳۸۹	۸۸۸۰۳۵۰۷
۱۱۳	دریا سرعت	سید جمال میری	۷۵۳۰۱۰۰۰	۷۵۳۰۱۹۹۹
۱۱۴	دلنا	علیرضا پیرنیا	۸۸۵۰۱۱۶۰/۴	۸۸۷۵۰۲۹۹ ۸۸۷۵۳۵۸۶
۱۱۵	دریا پیمای امین پارس	الهه سادات صفوی	۷۵۲۶۴	۲۶۴۰۹۶۰۷
۱۱۶	دورقی	دکتر محمود دورقی زاده	۸۸۳۰۴۴۱۸/۹ ۸۸۳۰۲۰۶۷	۸۸۳۰۷۴۵۳ ۸۸۳۴۴۹۷۴
۱۱۷	دریا دار تابان	عبدالهادی جابری پور	۸۸۸۲۹۹۸۸	۸۸۳۰۷۳۱۳
۱۱۸	دریا سالار بریس	صمد کریم زاده	۸۸۹۳۸۶۴۷ ۸۸۹۴۰۵۸۶/۷	۸۸۹۱۶۰۸۴
۱۱۹	دریای خزر	علی اکبر غنجی	۲۶۱۰۰۳۹۰-۱ ۰۱۸۱-۳۲۲۵۶۶۲ ۰۱۸۱-۳۲۲۹۰۸۸	۲۶۱۰۰۰۹۹ ۰۱۸۱-۳۲۲۳۶۲۶
۱۲۰	دریا درخش	حامد کاوه	۸۸۷۷۵۵۸۲/۵ ۸۸۶۵۵۳۰۱-۸	۸۸۷۷۵۵۸۷
۱۲۱	دریا بار	مسعود عطری	۲۲۰۳۹۳۱۵ ۲۶۲۰۳۲۶۴	۲۲۰۳۹۵۹۰
۱۲۲	دریا وحدت جنوب	عباس عنبری	۰۷۶-۳۳۳۷۷۴۸۴	۰۷۶-۳۳۶۸۱۱۵۴
۱۲۳	دنیا بار	بشیر فرجی جوبنی	۸۸۷۷۴۸۵۳-۴ ۸۸۷۸۱۴۵۰-۱	۸۸۷۷۳۹۵۱
۱۲۴	دریا طلای هرمز	قدیر شعبی	۸۸۶۲۵۱۱۰	۸۸۶۲۵۱۷۵
۱۲۵	دلون دریا	احمد خاتمی	۲۲۲۵۰۴۸۳	۲۲۹۰۷۴۴۱
۱۲۶	دریا منظر مروارید	راهیل الهی نیا	۸۸۵۳۳۵۵۰	۸۸۵۳۱۸۰۱
۱۲۷	دروازه طلایی ایرانیان	محمد کریم فتاح بیگی	۰۵۱-۳۷۶۶۶۱۹۹	۰۵۱-۳۷۶۶۶۹۱۶
۱۲۸	دریای متحد امیران	ماندانا قوی روح	۲۲۷۸۲۱۰۵	۲۲۷۹۹۲۵۰
۱۲۹	دریای آبی متحد	امیر سوری پور	۰۷۶-۳۲۲۱۰۲۶۱	۰۷۶-۳۲۲۱۰۲۶۴
۱۳۰	راه آهن حمل و نقل	محمد رضا کامیاب	۶۶۴۲۴۹۰۰	۶۶۴۲۱۲۱۶
۱۳۱	روشاک دریا	نسرين بیونقی	۸۸۶۷۴۵۲۹ ۸۸۶۷۴۵۶۹ ۸۸۶۷۴۷۳۰	۸۸۶۷۴۸۸۱
۱۳۲	روشاه جهان	فریال جهانبخش	۸۸۷۷۳۴۸۷ ۸۸۷۷۲۹۴۴	۸۸۸۸۱۱۷۲
۱۳۳	رسام مارین	محمد درویش قانع	۸۱۰۷۹۱۵۱	۲۲۰۱۲۱۹۸
۱۳۴	رایکا دریا تجارت ایرانیان	مریم اقوام زاده	۸۸۷۷۷۸۹۴	۸۸۷۷۴۶۵۱
۱۳۵	راه ترابر	جلیل محمودی سرای	۸۸۷۵۹۸۷۲-۳	۸۸۷۳۱۵۵۸
۱۳۶	روان راه	نسرين مکرى	۸۸۷۵۶۲۱۱/۲	۸۸۷۶۹۰۵۹
۱۳۷	راهیان تجارت مارین	گگن دیپ سینگ	۲۲۰۶۳۲۶۴ ۲۲۰۶۳۴۲۳	۲۲۰۶۲۹۲۶



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۱۳۸	زاگرس	پرویز هیبیدی	۸۸۶۴۵۱۷۰/۶	۸۸۶۴۵۱۷۷/۸
۱۳۹	رحیل دریا	علیرضا سپهیار	۲۲۲۵۵۹۹۵	۲۲۲۵۵۹۸۷
۱۴۰	ژرف اقیانوس آبی	رضا لوکی	۰۵۱۳۲۲۲۰۶۰۳	۰۵۱۳۲۲۵۱۶۴۵
۱۴۱	رنگین کمان خاورمیانه	داود سامنی	۸۸۷۳۷۸۸۰	۸۸۷۴۶۰۸۹
۱۴۲	زنجیره	مجید رضا نریمان مرادی	۸۸۷۷۴۷۰۰	۸۸۸۸۸۳۶۴
۱۴۳	زنجیره جهانی تامین	معصومه فراز	۴۴۳۱۸۴۳۹	۴۴۳۲۷۶۰۵
۱۴۴	زالال دریا کارون	محمد رضا غزال زاده	۸۸۵۳۳۵۷۱-۲	۸۸۵۳۳۷۷۹
۱۴۵	زیما سپهر دریا	مهسا اکبرزاده ماکوئی	۸۸۶۰۰۵۹۰ ۸۸۶۰۵۵۲۹ ۸۸۶۰۴۹۸۷	۸۸۶۰۰۵۸۰ داخلی ۱۰۰
۱۴۶	خدمات دریائی ستاره	محمد مهدی عسگری	۸۸۷۲۵۷۵۸	۸۸۷۰۹۴۵۶-۷
۱۴۷	سام لنگر	فریدون دربندی	۸۸۶۲۸۲۲۱	۸۸۲۱۴۴۸۰
۱۴۸	سفینه دریا	فرهنگ رازقپور	۸۸۷۷۷۷۸۸ ۸۸۸۷۷۵۸۵-۸	۸۸۸۸۰۷۴۰
۱۴۹	سیری	خسرو صفاری زاده	۸۸۵۹۱۴۶۳ ۸۸۵۹۱۴۷۶ ۸۸۵۸۱۸۷۰-۴	۸۸۵۹۱۴۵۷
۱۵۰	سیزارک	عبدالزهره محلاتی پور	۸۸۷۳۶۴۴۰	۸۸۷۳۶۴۷۸
۱۵۱	سفیر دریا ساحل	جواد احمدزاده سبزواری	۸۸۳۲۵۳۷۵ ۸۸۳۱۴۸۳۱-۳	۸۸۸۴۷۸۴۵
۱۵۲	سیما مارین	غلامرضا طهماسبی	۸۸۶۴۳۵۳۵-۴۵	۸۸۶۴۳۵۵۵
۱۵۳	سپهران ترابر	پژمان نیک صفت	۲۲۰۲۸۷۸۲-۵	۲۲۰۲۸۷۸۰
۱۵۴	سی دلف	غلامرضا ماشینی محرز	۴۰۲۲۱۰۴۴ ۴۰۲۲۱۰۵۰	۴۰۲۲۱۰۵۱
۱۵۵	سی دلف قشم	حبیب الله یگانه	۴۰۲۲۱۰۴۴ ۴۰۲۲۱۰۵۰	۴۰۲۲۱۰۵۱
۱۵۶	سینا صدر	سید ناصر باغبانی	۷۷۶۱۲۵۴۱/۲ ۷۷۶۸۶۴۴۵	۷۷۶۸۵۱۶۸
۱۵۷	سیوند دریا	فریدون قره باغی	۸۸۸۷۸۶۰۱/۱۰	۸۸۷۸۳۵۵۰
۱۵۸	ستاره دریای سپید	امیر سامان مددی	۸۸۶۰۰۱۱۱/۶	۸۸۶۶۰۰۱۱۰
۱۵۹	سکان پارس	غلامعباس حافظی بیرگانی	۸۶۰۸۱۹۷۶ ۸۶۰۸۴۷۰۶	۸۶۰۸۳۱۹۴
۱۶۰	ستاره دریا	وحید مشکبو	۲۲۱۴۳۸۱۰-۱۴	۲۲۱۴۳۸۱۵
۱۶۱	ستاره تدارک دریا	محمد احمد آبادی	۸۸۸۷۸۵۰۱-۴	۸۸۷۷۷۱۲۱
۱۶۲	سند باد بحری	شهریار کیهانی	۸۸۷۳۵۷۴۸ ۸۸۷۳۵۵۴۶ ۸۸۷۳۵۳۹۸ ۸۸۷۳۶۰۸۲ ۸۸۵۲۷۰۱۱-۱۵	۸۸۵۲۶۹۹۹



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۱۶۳	ستی	لئون آهارونیان	۸۸۵۴۱۲۴۲-۵ ۸۸۵۱۴۷۵۰	۸۸۵۴۱۳۰۱ ۸۸۷۳۰۷۳۷
۱۶۴	سعادت سرعت	حبیب الله شیرازیان	۸۸۸۸۸۶۵۰	۸۸۸۸۰۵۲۰
۱۶۵	ساحل بیکران آریا	یونس جداری	۸۸۶۴۳۳۷۰-۷۹	۸۸۶۴۳۳۸۴
۱۶۶	سیوان دریا	علی قاندي	۸۸۶۵۲۵۵۵-۸	۸۸۶۵۲۵۵۹
۱۶۷	سرور ترابر	بهرروز عابدی	۸۸۸۰۹۷۵۳	۸۸۸۰۷۳۷۴
۱۶۸	سیروان ترابر ماد	موسی قلیکی میلان	۸۸۲۱۶۱۸۱-۳	۸۸۲۱۶۲۰۳
۱۶۹	ستاره دریای نیوشا	مصطفی شاهسون	۲۲۶۵۸۶۹۰	۲۲۶۵۸۶۹۲
۱۷۰	سیما جم ترابر	فاطمه جمشیدی	۸۸۸۰۰۶۷۹	۸۸۸۰۰۴۰۳
۱۷۱	سپهر دریا گیتی	پیمان مظفری فرد	۸۸۱۷۴۸۹۰	۸۸۱۷۴۷۹۴
۱۷۲	شمیم دریای آریا	دکتر غلامرضا خواجه پور	۸۸۷۱۸۲۵۶ ۸۸۵۵۲۹۱۸-۲۰	۸۸۷۱۸۲۵۷
۱۷۳	شیب	همايون اسدی	۷۷۶۰۹۳۳۵ ۷۷۶۰۸۵۹۱	۷۷۶۰۵۲۹۰
۱۷۴	شهاب ثاقب	حمیدرضا اکبرجانی	۸۸۸۱۰۰۰۱-۲	۸۸۳۰۵۹۶۸
۱۷۵	شاهوتراپارس	سعید صیادی	۸۸۵۴۹۳۰۶-۱۰	۸۸۷۶۰۱۷۳
۱۷۶	صحرا ترابر	داریوش تیموری	۸۸۳۱۸۸۵۰-۲ ۸۸۸۴۷۳۷۲	۸۸۸۴۷۳۷۳
۱۷۷	صدف دریایی خلیج فارس	آرش مددی	۸۸۲۱۲۲۳۵-۷ ۸۸۰۳۵۲۵۸-۹	۸۸۲۱۰۱۵۹
۱۷۸	صندوق توسعه صادرات و فرآورده های نفتی ایران	سید محمد حسینی	۸۸۵۱۵۶۴۶ ۸۸۵۱۵۷۴۷	۸۸۵۳۸۷۷۳
۱۷۹	طلوع صبح نیلگون	محمد رضا رامین اخوان	۲۲۲۵۳۳۰۶ ۸۶۰۸۰۳۸۹ ۸۶۰۸۰۳۷۸	۸۸۱۹۴۹۴۳
۱۸۰	فانوس ساحل	خدابخش امینی	۸۸۹۶۳۰۴۹	۸۸۹۶۵۴۱۹
۱۸۱	فروغ دریا	مرتضی وهاب پور	۸۸۶۵۵۱۱۱ ۸۸۶۵۵۲۵۰-۷۳	۸۸۶۵۵۲۷۳
۱۸۲	فرادریا	سینا مجدپور	۸۸۵۴۴۸۷۴-۸۶	۸۸۵۴۴۸۷۲-۳
۱۸۳	فراحمل دریا	سلیم ناجی پور	۸۸۸۹۵۵۸۲ ۸۸۹۱۸۹۴۲-۴۴	۸۸۸۹۸۳۶۷
۱۸۴	فروهر دریای پارس	حمید رسولی	۸۸۲۱۷۲۹۵	۸۸۰۵۸۶۶۱
۱۸۵	فرهنگ آبهای آرام	فرهنگ قاسمی نژاد	۲۲۴۱۱۹۷۰	۲۲۴۱۱۹۶۵
۱۸۶	فراسو بار	فرزاد صفارزاده	۸۸۹۷۹۷۳۷-۹	۸۸۹۹۵۵۱۲
۱۸۷	فرتاک دریای آرام	امیر حیدریان	۸۸۹۲۲۷۶۳-۴	۸۹۷۸۰۸۴۳
۱۸۸	فرشته اقیانوس آبی	مژگان حیدری	۸۸۱۷۲۶۵۰-۵۴	۸۸۱۷۲۶۵۰
۱۸۹	فانوس طلائی جزیره	فرهاد آل معزز	۸۸۷۱۴۱۲۷	۸۸۷۲۸۳۰۶
۱۹۰	خدمات دریایی و بندری کاوه	محمد صادق کاوه	۲۲۲۷۴۵۳۵/۷	۲۲۲۲۰۷۵۹
۱۹۱	کالای سریع	مهرزاد معین انصاری	۸۸۸۳۶۶۶۴/۵	۸۸۸۴۳۱۷۶



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۱۹۲	کشتیرانی کانتینر (کانشیپ)	احد صالحی	۸۸۷۴۲۹۱۷ ۸۸۷۴۲۹۲۸	۸۸۷۴۲۹۱۰
۱۹۳	کالا ناوگان شرق	بیمان نبوی فرهمند	۲۲۰۱۲۲۰۱	۲۲۰۱۲۲۰۱
۱۹۴	کشتی و کالا	بهر روز دولتشاهی زند	۸۸۷۳۷۲۶۹	۸۸۵۰۴۲۸۰
۱۹۵	کلوب اسلامی بی اند آی	امیر حسین مصدقی	۸۸۷۸۵۵۸۵/۷	۸۸۷۸۴۵۰۵
۱۹۶	کاروان اقیانوس شرق	مژگان سنگی	۸۸۶۴۳۶۴۷/۵۷	۸۸۶۴۳۶۶۲
۱۹۷	کیان دریا آریا	علیرضا صفیعی	۸۸۵۴۳۴۷۴	۸۸۵۴۵۳۴۹
۱۹۸	کیا دریا کالا	مجتبی اشراقی	۸۸۷۵۶۰۶۲	۸۸۷۵۶۰۹۳
۱۹۹	کوشا تجارت تابان	مرجان اکبر زاده ماکوئی	۸۸۶۲۱۳۸۵-۹	۸۸۶۱۴۱۵۶
۲۰۰	کرانه دریای آریا	ایراندخت باغچه سرایی	۸۸۵۲۸۷۷۹ ۸۸۵۳۴۸۵۸ ۸۸۷۵۶۲۲۴	۸۸۷۵۵۴۹۹
۲۰۱	کهکشان کالا و دریا	افشین آقا مهدی قمصری	۶۶۳۸۱۱۰۱-۲	۴۳۸۵۵۷۴۴
۲۰۲	کیمیا دریای طوس	بهاره نائی پور	۰۷۶۳۳۵۶۱۷۹۹	۰۷۶۳۳۵۶۱۹۴۴
۲۰۳	گلف اجنسی ایران	غلامرضا کامیاب	۲۲۲۵۴۷۵۲/۵ ۲۲۲۲۷۰۱۵-۱۶	۲۲۲۵۴۷۵۹
۲۰۴	گل	رویا حجتی	۲۲۸۹۱۷۹۴ ۱۹-۲۲۸۹۳۰۱۸	۲۲۸۴۸۸۶۳
۲۰۵	گروه سرمایه گذاران کیش	عبدالرضا ناطق	۸۸۷۰۹۸۳۲/۴ ۸۸۷۰۳۵۵۵	داخلی ۸ فکس
۲۰۶	گراش دریا	حمید مختاری	۸۳۵۶۱-۵	۸۶۰۸۲۰۶۴
۲۰۷	گذرگاه خلیج فارس آبی	محمد مشیر سینایی	۸۸۶۴۱۵۰۸-۹	۸۸۶۴۱۹۴۹
۲۰۸	لنکا آبی کیش	الهام شکری	۸۸۵۳۳۰۱۵	۸۸۵۳۳۹۱۸
۲۰۹	لنکا سپهر یارس	غلامرضا متدین اعتمادی	۸۸۵۳۳۰۱۵	۸۸۵۳۳۹۱۸
۲۱۰	لوتوس دریا بندر	محمد امین جشن	۸۸۵۲۵۸۱۵	۸۸۷۶۷۳۸۱
۲۱۱	لوتوس مارین	مهران مفتاحی	۴۳۶۴۲	۸۸۴۷۵۳۳۲
۲۱۲	ماروس ترابر	محمد تقی روشنایی	۸۸۷۹۸۸۰۰	۸۸۷۹۸۴۸۳
۲۱۳	مارین بار	سید محمود علویان	۸۸۸۱۰۲۶۳/۴	۸۸۳۰۱۷۹۸
۲۱۴	مدیریت بار و دریا	محمد ذکائی	۸۲ و ۲۲۰۲۸۷۷۸	۲۲۰۲۸۷۷۹
۲۱۵	ملی نفتکش ایران	سیروس کیان ارثی	۲۳۸۰۳۳۰۳-۴	۲۲۰۵۸۷۶۳
۲۱۶	مهر بندر	عبدالحسین مهربان	۰۷۷-۳۳۳۲۲۴۱۲ ۰۷۷-۳۳۳۴۲۲۱۱ ۰۷۷-۳۳۳۴۲۲۱۲	۰۷۷-۳۳۳۲۲۱۸۴
۲۱۷	موج مد	مسعود عمرانی	۸۸۷۹۲۷۹۳	۸۸۷۹۱۹۲۸
۲۱۸	میزان بار	سیامک رحیمی طاری	۸۸۷۵۳۴۷۶-۸	۸۸۷۵۰۵۸۵
۲۱۹	موسسه رده بندی آسیا	کاپیتان فرخ هاشمی	۸۴۳۹۶ ۸۴۳۹۷۱۰۱	۸۸۰۲۵۵۵۸
۲۲۰	موسسه رده بندی ایمنی صنعت ایرانپان	حسن رضا صفری	۸۸۳۲۴۱۲۱ ۸۸۸۲۴۹۱۸	۸۸۳۲۴۷۳۴ ۴۲۱۸۶۰۰۰
۲۲۱	مرسک ایران	صدیقه تفرشی حسینی	۸۸۶۴۳۶۰۱-۹	۸۸۶۴۳۶۱۵



FR052-01

لیست اعضاء انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

ردیف	نام شرکت	نام مدیرعامل	شماره تماس	شماره فاکس
۲۲۲	مشکین	بابک داعی قزوینی	۰۲۱۸۳۷۲۰	۸۸۷۰۳۰۹۰
۲۲۳	مازند دریا	عیسی نوبخت دوانلو	۸۸۶۵۵۳۴۶	۸۸۶۵۵۳۴۹
۲۲۴	مژده ترابر	خدیجه تقی زاد ارجمند	۴۴۰۵۳۰۲۲	۴۴۰۵۸۹۵۷
۲۲۵	میثاق ظفر تابناک	منیرالسادات حسینی خضری	۶۶۸۷۲۵۵۱	۶۶۸۶۰۵۶۲
۲۲۶	نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد	مجید کربلایی صفر لواسانی	۸۸۷۹۵۲۱۱	۸۸۷۷۶۹۵۱
۲۲۷	نیکان ترابر	سپهילה سلیمی نبی	۸۷۱۳۹۰۰۰	۸۷۱۳۹۴۳۴
۲۲۳	مازند دریا	عیسی نوبخت دوانلو	۸۸۶۵۵۳۴۶	۸۸۶۵۵۳۴۹
۲۲۴	مژده ترابر	خدیجه تقی زاد ارجمند	۴۴۰۵۳۰۲۲	۴۴۰۵۸۹۵۷
۲۲۵	میثاق ظفر تابناک	منیرالسادات حسینی خضری	۶۶۸۷۲۵۵۱	۶۶۸۶۰۵۶۲
۲۲۶	نمایندگیهای کشتیرانی بنیاد	مجید کربلایی صفر لواسانی	۸۸۷۹۵۲۱۱	۸۸۷۷۶۹۵۱
۲۲۷	نیکان ترابر	سپهילה سلیمی نبی	۸۷۱۳۹۰۰۰	۸۷۱۳۹۴۳۴
۲۲۸	نسیم دریا	رامین نیکپور بدر	۸۸۶۱۲۱۱۴-۲۴	۸۸۶۰۲۳۵۵
۲۲۹	نسیم اطلس اقیانوس	مژگان باب الحوائجی	۴۳۰۶۸	۸۸۵۳۰۵۴۵
۲۳۰	ناوگان بار	حسین زمانی	۸۸۵۳۱۷۷۱-۶	۸۸۷۴۱۴۳۸
۲۳۱	ناوگان اقیانوس اطلس	سپیده معرف نیکان	۸۸۶۲۶۳۱۶	۸۸۶۲۶۳۱۶
۲۳۲	نیواد دریا	محمد سمیعی	۸۸۶۴۷۵۲۰-۲	۸۸۲۰۳۲۳۷
۲۳۳	نیک تک	علی آقا شریفی	۸۸۸۷۷۵۳۰-۴	۸۸۷۸۴۹۴۲
۲۳۴	نارین شرق کالا	امیر صارمی تبریزی	۸۸۷۷۶۵۸۶	۸۸۷۸۴۴۹۳
۲۳۵	نیل گستر بندر آبی	سکینه سنائی	۲۷۶۹۷۵۰۰	۲۷۶۹۷۲۱۲
۲۳۶	نامداران ترابر	رادمرد افتخار	۲۲۸۵۴۱۲۷ الی ۲۲۸۵۴۱۳۱	۲۲۸۵۴۱۲۹
۲۳۷	نیلگون امین بندر	محسن تحرزی	۸۸۳۴۱۲۵۴	۸۸۸۲۵۰۵۲
۲۳۸	والفجر	مجید سجده	۸۸۳۰۷۰۰۰ ۸۸۳۰۰۳۸۱	۸۸۳۰۹۱۴۹
۲۳۹	هرمز مارین	حسین ناجی پور	۸۸۸۰۴۹۹۹ ۸۸۸۹۹۷۶۷	۸۸۸۰۳۹۰۱
۲۴۰	هفت دریا	مجید ورشوساز	۲۲۲۲۵۳۰۳	۲۲۲۷۰۶۳۸
۲۴۱	هدف مارین	کامران حسین زاده بختوری	۴۴۴۹۵۱۳۸	۴۴۶۰۶۲۸۸
۲۴۲	هوپاد دریا	نوروز طیبی صدرآبادی	۸۴۲۰۹۲۲۴	۸۴۲۰۹۱۴۸
۲۴۳	هماهنگ دریای پارس	سعیده سادات صفوی	۷۵۹۹۲ ۲۶۶۴۵۰۶۳-۶۵	۲۶۷۰۵۷۹۱
۲۴۴	هدایت کشتی خلیج فارس	منوچهر تاتینا	۸۸۱۹۰۶۴۴-۶	۸۸۱۹۰۹۲۷
۲۴۵	هلال دریا ایرانیان	اقدس درونه	۸۳۵۶۱-۵	۸۶۰۸۴۷۳۰
۲۴۶	هوپار ترابر	محمد زارعی شجاعی	۸۸۱۷۱۰۱۰	۸۸۱۷۶۷۹۱
۲۴۷	هانزا	شهرام شهرامی	۸۸۷۱۳۹۴۰	۸۸۷۰۷۹۸۰
۲۴۸	همادیس فرابر	سیدمحمد رضا هاشم زاده هماپونی	۸۸۷۰۹۸۳۲ ۸۸۷۰۹۸۳۳	۸۸۱۰۳۷۲۴
۲۴۹	غلامرضا متدین اعتمادی	عضو انفرادی	۲۲۱۹۴۵۷۱	۸۹۷۷۵۳۰۷

th
IRAN Sea Expo 2018 | پنجمین
 نمایشگاه بین المللی
دریایی

**فرصتی برای معرفی توانمندی ها
 و زمینه های سرمایه گذاری
 دریایی و بندری**


 سازمان بندر و دریانوردی
PMO


 شرکت دانش پژوه بندر ایران
PMA

۵ لغایت ۷ اسفند ماه | 24 To 26 February
۱۳۹۶ بندرعباس | Bandar Abbas 2018



تهران- خیابان حافظ شمالی-رسیده به پل کالم-کوچه آرژانتین-پلاک ۱
 دبیرخانه هماهنگی ارگانهای دریایی کشور
 تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۹۶۱۳-۱۳ فاکس: ۰۲۱-۸۸۸۰۴۱۱-۲۱
www.iranseaexpo2018.ir

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

۶۵ سال فعالیت شایسته در عرصه بندر و دریا

خدمات انجمن

- ۱- شورای حل اختلاف دریایی و بندری
- ۲- کمیته داوری و حل اختلاف دریایی و بندری
- ۳- مرجع کارشناسی حوزه بندری و دریائی
- ۴- طرح بیمه تضمین تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر
- ۵- طرح بیمه تعهدات شرکتهای حمل و نقل بین المللی در قبال کمرک جمهوری اسلامی ایران
- ۶- ارائه دهنده آموزشهای آکادمیکی با کمک دانشگاه آزاد اسلامی تا مقطع دکترا
- ۷- ارائه آموزشهای حرفه ای MBA و DBA توسط موسسه آموزشی بهار
- ۸- مرکز آموزش دوره های لجستیک بندری سازمان بندر و دریانوردی
- ۹- مرکز آموزش مهارت های دریایی و بندری ایران با مجوز سازمان فنی و حرفه ای کشور
- ۱۰- مشاوره ، حمایت و معاضدت قضائی و حقوقی اعضاء
- ۱۱- مشاوره و حمایت مالیاتی و بیمه ای اعضاء
- ۱۲- مشاوره و حمایت مدیریتی و فنی اعضاء
- ۱۳- مدیریت ، نظارت و کنترل تعرفه های عملیاتی حوزه کسب و کار
- ۱۴- خبرگزاری سی نیوز
- ۱۵- ماهنامه پیام انجمن
- ۱۶- هفته نامه الکترونیکی
- ۱۷- کانال تلگرامی اخبار دریا

حضور در مجامع بین المللی و داخلی

- ۱- فدراسیون انجمن های ملی کشتیرانی و عوامل آن (فوناسبا - Fonasba)
- ۲- شورای دریانوردی بالتیک و بین الملل (BIMCO)
- ۳- اینتر تانکر (INTER TANKER)
- ۴- هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران
- ۵- هیئت مدیره فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران
- ۶- شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
- ۷- کمیسیون فرعی شورای عالی هماهنگی ترابری کشور
- ۸- کمیسیون موضوع ماده ۲۰ ضوابط استفاده از کانتینر
- ۹- کمیسیون حمل و نقل ، لجستیک و کمرک اتاق بازرگانی و صنایع و معادن و کشاورزی ایران
- ۱۰- شورای گفتگوی دولت و بخش خصوصی

خدمات اعضاء :

- ۱- مدیریت و راهبری حمل و نقل دریائی
- ۲- نمایندگی خطوط کشتیرانی بین المللی
- ۳- مدیریت و راهبری خدمات بندری
- ۴- مدیریت و راهبری رده بندی و بازرسی کالا و کشتی

