



شماره

۳۹

۲۳ مرداد ۱۳۹۹

مدیر بنادر و دریانوردی  
شهید باهنر خبر دادافزایش  
۱۶۲ درصدی  
صادرات  
کالاهای  
نفتهی

گفت و گو با مدیران ارشد دهکده لجستیک کاوه

# هدف مان مدیریت و کاهش هزینه مبادله کالا است



پس از ابلاغ قانون سوخت ۲۰۲۰ صورت گرفت

توجه شرکت های کشتیرانی  
به کاهش کربن و  
گازهای مضر

با حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی

نشست مشترک انجمن  
کشتیرانی و انجمن حمل و نقل  
بین المللی برگزار شد

داستان جلد .....



دهکده های لجستیکی یکی از حلقه های مفقوده صنعت حمل و نقل در کشور مان هستند. ظرفیتی که تاکنون به وجود آنها توجه ویژه نشده و تسهیلات شان نادیده گرفته شده است. بهره مندی از این امکان می تواند در جایجایی سریع و ایمن کالا کمک شایانی داشته باشد. هزینه تمام شده کالا را برای مصرف کننده پایین بیاورد و حتی در نهایت منجر به پایداری محیط زیست شود. دهکده لجستیکی کاوه حالا به همت بخش خصوصی به بهره برداری رسیده و فعالیت خود را آغاز کرده است. در این شماره با مسئولان این مرکز لجستیکی گفت و گو کرده ایم.



## حمید زادبوم

رئیس کل سازمان توسعه تجارت

صادرات کشور در ۲ ماهه اول امسال تحت تاثیر شیوع ویروس کرونا قرار گرفت بطوری که با بسته شدن مرزها امکان صادرات به کشورهای مختلف از بین رفت.



کارنامه چهار ماهه بندر شهید باهنر تشریح شد

## افزایش ۱۶۲ درصدی صادرات کالاهای نفتی



مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر ضمن تشریح کارنامه چهار ماهه نخست سال جاری در بندر مرکز و شرق هرمزگان، از افزایش ۱۶۲ درصدی صادرات انواع کالاهای نفتی و رونق تخلیه و بارگیری کالای یخچالی در این بندر سخن گفت. حمیدرضا محمدحسینی ضمن ارائه گزارشی از عملکرد چهار ماهه بندر مرکز و شرق استان بیان داشت: در مدت یاد شده از مجموع تخلیه و بارگیری ۶۷۴ هزار و ۱۸۱ تن کالا، ۹۰ هزار و ۱۷۲ تن به صادرات کالای نفتی اختصاص یافته که آمارها رشد صعودی ۱۶۲ درصدی را در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته نشان می دهد.

وی با بیان اینکه عملیات تخلیه و بارگیری کانتینرهای حامل کالای یخچالی در این مدت بخش عظیمی از صادرات را به خود اختصاص داده است تصریح کرد: در چهار ماهه نخست سال در مجموع ۴۰ هزار ۶۱۶ (TEU) کانتینر یخچالی تخلیه و بارگیری شده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته شاهد رشد ۹۸ درصدی در این بخش هستیم.

محمدحسینی عمده کالای صادر شده از طریق کانتینرهای یخچالی را میوه و سبزیجات و فراوردههای لبنی عنوان کرد که از طریق بندر شهید باهنر، جاسک و سپرک به کشورهای هدف صادر شده است.

این مقام مسئول به میزان شناورهای پهلو گرفته در بندر مرکز و شرق استان نیز از ابتدای سال جاری تا پایان تیر ماه اشاره ای داشت و گفت: یک هزار و ۷۵۶ فرود شناور طی این مدت در بندر یاد شده پهلو دهی شده که از این میزان ۱۷۸ فرود از شناورها بالای هزار تن بوده است.



با حضور دبیر کل انجمن کشتیرانی

## نشست مشترک انجمن کشتیرانی و انجمن حمل و نقل بین المللی برگزار شد

آن حضور یافتند. محورهای اصلی این جلسه بررسی مسائل روز صنعت حمل و نقل کشور و همفکری پیرامون موضوعات مهم فیمابین و جستجوی راه حل برای مشکلات جاری این عرصه بود.

دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از برگزاری نشست مشترک انجمن حمل و نقل بین المللی و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران خبر داد. این نشست در تاریخ یازدهم مردادماه جاری به میزبانی انجمن کشتیرانی برگزار شد و اعضای هیأت مدیره در



## برگزاری کمیته کانتینری مجازی

کمیته کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به صورت مجازی و آنلاین برگزار شد. در این جلسه به بررسی نتایج تعرفه ها و میزان افزایش تعرفه ها در سال جاری پرداخته شد. افزایش هزینه ها در سال جاری ۱۲۰-۱۵۰ درصد و در برخی موارد ۲۵۰-۲۶۰ درصد بوده است. موضوع دیگری که مورد بحث قرار گرفت دلار آمریکا بود که به عنوان مبنای محاسبه هزینه های ارزی مرتبط با فعالیت های کانتینری بررسی شد. در ادامه جلسه نیز موضوع وصول THC و هزینه آن مطرح شد. در همین رابطه پیشنهاد شد انجمن کشتیرانی این مسئله را پیگیری کند که صاحب کالا هزینه THC را مستقیماً به سازمان بندر و دریانوردی بپردازد و شرکت های کشتیرانی دیگر نقش واسطه ای در این میان نداشته باشند.



## امضای تفاهم نامه بخش خصوصی افغانستان

مدیر بندر چابهار گفت: تفاهم نامه همکاری ایران بندر و بخش خصوصی افغانستان در راستای ایجاد و گسترش همکاری های ترانزیتی و سرمایه گذاری به امضا رسید. بهروز آقایی بیان کرد: با توجه به حسن همجواری دو کشور، این تفاهم نامه به منظور توسعه ترانزیتی و سرمایه گذاری بخش خصوصی افغانستان در زمینه حمل و نقل، جذب سرمایه گذار، فعالیت های لجستیکی و ترانزیتی و ایجاد ترافیک بار و کالا و در چهارچوب قوانین جمهوری اسلامی ایران منعقد و امضا شد. وی افزود: بر اساس این توافق نامه، بخش خصوصی کشور افغانستان متعهد شد نسبت به ایجاد ترافیک بار و کالا و جذب و انتقال کالاهای ترانزیتی افغانستان از مسیر بندر شهید بهشتی چابهار به سمت بازارهای هدف اقدام کند.







## سناتور رحمان ملک | رئیس کمیته امنیت داخلی سنای پاکستان

سناتور رحمان ملک از توقیف یک کشتی ایرانی در بندر قاسم در کراچی به اتهام قاچاق نفت به پاکستان خبر داده و این اتفاق را مسأله‌ای جدی دانسته و خواهان تحقیق بیشتر در این مورد شده است.

خبر ویژه

آخرین آمار بیمکو نشان می‌دهد

### کاهش شدید سفارشات حمل کانتینری در جهان

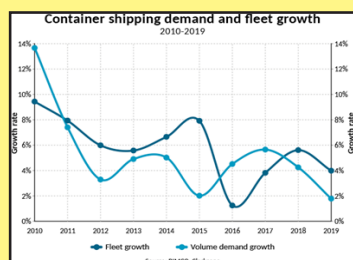


آخرین اطلاعات آماری و تحلیلی بیمکو نشان می‌دهد شیوع بیماری کرونا باعث شده میزان سفارشات انواع حمل و نقل دریایی در سراسر جهان به پایین‌ترین سطح خود در هفده سال گذشته برسد.

بر اساس آمارها، در حوزه حمل کانتینری سطح سفارشات به عدد ۱۰/۳ درصد در یکسال اخیر رسیده است که کمترین مقدار از سال ۲۰۰۳ محسوب می‌شود.

از سوی دیگر، گزارشات نشان می‌دهد در ۷ ماهه نخست سال جاری، قراردادها حمل بار فله نسبت به ابتدای سال کاهش ۶۵/۶ درصدی داشته است. همچنان که میزان سفارشات جدید حمل کانتینری هم ۳۷/۷ درصد تنزل کرده است.

پیتر سند، مسئول ارشد تحلیل بازار بیمکو معتقد است کاهش حجم تجارت جهانی و حمل و نقل کالا در مسیرهای طولانی باعث شده به ندرت سفارش جدیدی در سیستم‌ها ثبت شود. او در بخشی از تحلیل خود گفته است «اثرات شیوع کرونا خیلی زود خودش را در صنعت حمل کانتینری نشان داد و حالا مالکان و سرمایه‌گذاران چندان تمایلی برای کار روی محموله‌های جدید ندارند.»



پس از ابلاغ قانون سوخت ۲۰۲۰ صورت گرفت

## توجه شرکت‌های کشتیرانی به کاهش کربن و گازهای مضر

حوزه بندری، حمل و نقل دریایی و صنایع دریایی تولید می‌شوند شامل: دی اکسید کربن، مونواکسید کربن (CO)، کربن سیاه (BC) و گازهای غیر گلخانه‌ای، اکسیدهای گوگرد (SOX)، اکسیدهای نیتروژن (NOX) و ترکیبات ذره‌ای است. اگرچه اجرای قانون سوخت ۲۰۲۰ منجر به افزایش هزینه شرکت‌های کشتیرانی دنیا شد، با اینحال تلاش مستمری برای رسیدن به استانداردهای سازمان جهانی دریانوردی مشاهده می‌شود. در اوایل ماه جولای سال جاری، کنفرانس ویدئویی در همین ارتباط برگزار و بسیاری از سازمان‌های محیط زیستی غیردولتی در این نشست حمایت خود را از تصمیمات تازه IMO در زمینه سوخت پاک اعلام کردند.

پس از صدور دستورالعمل استفاده از سوخت کم گوگرد از سوی سازمان جهانی دریانوردی، شرکت‌های کشتیرانی در آسیا و سراسر جهان در تلاش هستند به تدریج خودشان را با الزامات این سازمان هماهنگ کنند. در آوریل سال ۲۰۱۸ سازمان جهانی دریانوردی استراتژی خود را مبنی بر حذف ۵۰٪ از گازهای گلخانه‌ای تولید شده در صنعت کشتیرانی تا سال ۲۰۵۰ میلادی را اعلام کرد. همچنین مقرر شد دی اکسید کربن تولیدی در صنعت حمل و نقل تا سال ۲۰۳۰ به میزان ۴۰٪ کاهش یابد. بطور کلی فعالیتهای دریایی و کشتیرانی منجر به انتشار مقادیر مختلفی از ترکیبات گازی در جو زمین می‌شود. ترکیبات گازی که از فعالیتهای کشتیرانی در



### کاهش هزینه‌ها برای بقا در بحران کرونا

شرکت پسفیک اینترنشنال لاین (PIL) یکی از شرکت‌های مهم کشتیرانی سنگاپور اعلام کرد از آنجا که شرایط بازار همچنان نامساعد باقی مانده هزینه‌ها را در همه زمینه‌ها کاهش دهیم. این شرکت در گزارشی افشا کرده که موقتاً از کمک مالی منابع دولتی به مبلغ ۱۱۲ میلیون دلار استفاده خواهد کرد. این مبلغ از سوی موسسه سرمایه‌گذاری Heliconia در اختیار شرکت قرار می‌گیرد تا صرف هزینه‌های عملیاتی و اجرایی ضروری شود.



### بازجویی از صاحب کشتی حامل نیترات آمونیوم

در پی انفجار انبار حاوی نیترات آمونیوم در بندر بیروت، «ایگور گرچوشکین» تاجر و سرمایه‌دار روس به عنوان مالک کشتی روسوس توسط پلیس قبرس بازجویی شد. کشتی روسوس در سال ۲۰۱۴ مقدار ۲۷۵۰ تن نیترات آمونیوم را در بندر بیروت تخلیه کرده است. چند روز پیش این مواد که در انباری در بیروت ذخیره شده بود منفجر شد و در پی این حادثه ۱۳۷ نفر کشته و هزاران تن نیز زخمی شدند.



ملک: بانک می گوید که ما تجهیزات را به عنوان وثیقه قبول نداریم. در حالی که آقای جهانگیری، معاون اول رئیس جمهور بخشنامه داده که تجهیزات صنعتی را باید به عنوان وثیقه بردارید. به عنوان مثال ما در سه - چهار بانک معتبر کشور دارای حساب فعال هستیم، اما هیچ کدام شان تجهیزات دهکده لجستیک را به عنوان وثیقه از ما نپذیرفتند



گفت و گو با مدیران ارشد دهکده لجستیک کاوه

# هدف مان مدیریت و کاهش هزینه مبادله کالا است

**پس در ابتدای این گفت و گو خواهش می کنیم مفهوم دهکده لجستیک را توضیح دهید و آن را تعریف کنید.**

ملک: لجستیک برای هر تولید، صنعت و تجاری زیرساخت است. متأسفانه در کشور ما این مساله مغفول مانده است. بنابراین هزینه مبادله کالا به شدت بالا رفته. این مساله خودش را در قالب تورم به همه شهروندان ایران تحمیل می کند. در حالی که هزینه دموراز کانتینر و انبارداری هیچ ارزش افزوده ای برای هیچ کالایی به ارمغان نمی آورد. در تعریف لجستیک ابتدا ما شهر لجستیک داریم. این شهر عالی ترین سطح خدمات لجستیک را دارد و حداقل ۳ شیوه حمل و نقل را باید پشتیبانی کند. دهکده لجستیک در واقع، سطح بعدی ماجراست و ۲ شیوه حمل و نقل دارد که بعد از شهر لجستیک گسترده ترین ساختار لجستیک است. با توجه به شناخت و مطالعاتی که روی تجمع و تمرکز جمعیت و نقاط صنعتی کشور داشتیم احساس کردیم نقطه بسیار خوبی است. خارج از استان تهران اما خیلی نزدیک به پایتخت و مرکز زیرساخت های بسیار خوبی هم خود شرکت شهر صنعتی کاوه درست کرده بود. ماسعی کردیم اینها را به هم وصل کنیم و یکپارچگی جهت ارائه خدمت به تولید کنندگان و بازرگانان ایجاد کنیم.

فیروزی: در مورد کارکرد این دهکده لجستیک و واقعیت این است که دو شیوه ریل و جاده می توانند در این منطقه با هم تلاقی داشته و البته از مزایای مناطق ویژه بخصوص برای تولید کنندگان بهره مند شوند.

**پس در شهر لجستیک بندر هم اضافه می شود به این دو شیوه قبلی؟**

فیروزی: بله، در جاهایی هم امکان دارد شیوه هوایی هم کنارش باشد و کامل شود. توجه کنید به موقعیت سوق الجیشی شهر صنعتی کاوه که با ۷ استان ارتباط دارد و در ۸۰ کیلومتری بزرگترین فرودگاه ایران است و در شعاع ۱۵۰ کیلومتری این شهر صنعتی نزدیک به ۵۰ شهرک و ناحیه صنعتی وجود دارد. خود شهر کاوه هم صنعتی است و شرکت های بزرگی با بیش از ۴۰ سال سابقه آنجا هستند. نکته بسیار مثبت جریان این است که آنجا منطقه ویژه اقتصادی است و این تلفیق

ایران سرزمین فرصت هاست؛ یکی از الزامات اصلی هر برنامه توسعه ای، تقویت شبکه حمل و نقل و زیرساخت های لجستیک کشور است. اهمیت شهرها و دهکده های لجستیک به قدری است که می تواند یکی از شاخص های توسعه در نظر گرفته شود؛ جایی که در آن حمل و نقل جاده ای، ریلی و دریایی ترکیب شده و با تجهیزات لجستیک و عملیات گمرکی، به کاهش هزینه مبادله و بهینه سازی زنجیره تامین کالا کمک می شود. تاکنون در ایران با فقدان مجموعه های لجستیک متمرکز و روزآمد روبرو بوده ایم، اما حالا به همت «شرکت بر و بحر ایران» و «شهر صنعتی کاوه» اولین دهکده لجستیک کشور راه اندازی شده است. دهکده ای در یک موقعیت استراتژیک، در فاصله ۱۰۰ کیلومتری پایتخت و در منطقه ویژه اقتصادی کاوه. اینجا قلب صنعت و تجارت کشور است و با ۷ استان ارتباط دارد. در همین رابطه با «امید ملک» مدیرعامل، و «پویا فیروزی»، مدیر پروژه شرکت بر و بحر ایران گفت و گویی ترتیب داده ایم که تقدیم می شود.





**فیروزی: کلیت لجستیک این است که شما بتوانید از صفر تا صد یک مسیر کالا را از نقطه سفارش تا زمان تحویل به مصرف کننده پوشش دهید. بخشی از این زنجیره تامین و لجستیک مربوط به حمل و نقل است و بخشی انبارداری و بخشی هم خدمات اسنادی و مالی. در دهکده لجستیکی کاوه، این دو بخش حمل و نقل و انبارداری بطور کامل پوشش داده می شود**



کم می شود. می دانید که ما الان بیش از جنگ تحمیلی تلفات داشته ایم در جاده های ایران. ممکن است بگویید ماشین ملک دچار حادثه شده و باید خودش خسارت و هزینه بدهد، اما در واقع از اقتصاد ملی هزینه می شود. دارو و درمان همه اش از اقتصاد ملی خرج می شود. با استفاده از حمل و نقل ریلی طبیعتاً تصادفات و خسارت های آن کمتر خواهد شد و جامعه در کلیت آن سالم تر می باشد.

**باید** آیا ما به غیر از دهکده لجستیکی کاوه در کشور، مرکز لجستیک مشابه دیگری داریم که فعال باشد؟

فیروزی: به این سبک خیر. مرکزی که تمام مزیت ها را داشته باشد، نداریم. اما مرکزی داریم که در خشکی کار می کنند. اما اینکه گمرک منطقه ویژه باشند و نزدیک تهران و بیش از یک شیوه حمل و نقل هم راهم پوشش دهند خیر. در حال حاضر بالفعل ترین مورد است، بالقوه هم چند مورد داریم.

ملک: مطمئنم منظورتان غیر از بنادر دریایی کشور است دیگر؟

**باید** بله در بندر خشک.

فیروزی: به این صورت که گسترده و تخصصی باشد و تخلیه و بارگیری داشته باشد نیست. یعنی اینکه در نزدیک مرکز و در کنار استان های اول و سوم صنعتی باشد. تهران استان اول است و استان مرکزی سوم. تمرکز و تجمع دارایی ها در تهران زیاد است. در نزدیکی تهران که اصلاً چنین چیزی نداریم با این شعاع فاصله. جالب است جاده مخصوص که قطب صنعتی کشور است هم در شعاع پوشش همین شهر صنعتی قرار می گیرد. در نهایت شما می بینید زمان و هزینه بهینه که دو عامل اصلی لجستیک است در اینجا کاملاً پوشش داده می شود. این می تواند الگوی مناسبی برای توسعه لجستیک در کشور باشد. به شرط اینکه مکان یابی در جای درست اتفاق بیفتد. جایی نباشد که این پتانسیل را نداشته باشد.

**باید** من داشتم سرانگشتی حساب می کردم شش-هفت تا مورد مهم مزیت رقابتی دارا این دهکده. اگر اشتباه نکنم کل مجموعه با سرمایه بخش خصوصی ساخته شده است، اینطور نیست؟

فیروزی: بله، زیرساخت دهکده لجستیکی کاوه متعلق به شرکت شهر صنعتی کاوه است که خودش خصوصی است. شرکت بر و بحر هم تجهیزات لجستیکی، نیروی انسانی و دانش لجستیکی را آورده. این یک مشارکت توأمان است از سوی دو بخش خصوصی.

مزیت گمرکی در کنار مزیت حمل و نقلی و اینکه هم ریل و هم جاده را می تواند پوشش دهد و البته وجود زیرساخت حدود ۹۰ هزار متر مربع انبار باعث می شود پتانسیل خوبی برای تبدیل شدن به دهکده لجستیکی داشته باشد.

**باید** چه نوع خدماتی را برای دهکده لجستیکی می توانیم متصور باشیم؟

فیروزی: ببینید، کلیت لجستیک این است که شما بتوانید از صفر تا صد یک مسیر کالا را از نقطه سفارش تا زمان تحویل به مصرف کننده پوشش دهید. بخشی از این زنجیره تامین و لجستیک مربوط به حمل و نقل است و بخشی انبارداری و بخشی هم خدمات اسنادی و مالی. در دهکده لجستیکی کاوه این دو بخش حمل و نقل و انبارداری بطور کامل پوشش داده می شود. در موضوع حمل و نقل و تبدیل شیوه ریلی به جاده ای و تحویل به صاحب کالا در گمرک عملیات تخلیه و بارگیری را داریم که قبل از دهکده لجستیکی به صورت سنتی و غیر تخصصی انجام می شد. یکی از مواردی که با تبدیل به دهکده لجستیکی و حضور ما در منطقه انجام شد عملیات اپراتوری با استفاده از تجهیزات تخصصی تخلیه و بارگیری است. به لحاظ اسنادی هم چون رژیم حقوقی مناطق ویژه برقرار است بنابراین امکان تفکیک، تجمیع و واگذاری قبض انبار، بسته بندی مجدد، صادرات مجدد و لیبیلینگ وجود دارد.

**باید** این تلاقی دهکده لجستیکی و منطقه ویژه اقتصادی چه امکانات و تسهیلاتی ایجاد می کند؟ در اینجا چه کمکی به صاحب کالا می شود؟

فیروزی: در دهکده لجستیکی ما دو نوع مراجعه کننده داریم. یکی شرکت هایی که در منطقه و شهر صنعتی کاوه حضور دارند؛ دوم افراد یا شرکت های صاحب کالا که می توانند از آنجا به عنوان منطقه ویژه اقتصادی و مقصد گمرکی شان استفاده کنند. غالب اینها خصوصاً شرکت هایی که در شعاع ۱۵۰ کیلومتری هستند و آنهایی که در دو استان مرکزی و تهران هستند به عنوان دو استان صنعتی می توانند از مزیت منطقه ویژه اقتصادی و در کنار آن، عملیات لجستیکی تخصصی استفاده کنند و ضمناً از تهران و بنادر ارزاتر است.

**باید** آقای ملک، اشاره ای کردید به اینکه موضوع دهکده لجستیکی در نهایت منجر به کاهش قیمت تمام شده کالا برای مصرف کننده می شود. در این فرایند چگونه هزینه ها کاهش پیدا می کند؟

ملک: بنظر من اگر از وزارت صمت، گمرک، سازمان بنادر، مرکز توسعه تجارت و یا حتی بانک مرکزی بپرسید هیچکس نمی داند در این مملکت هزینه مبادله چیست یا چقدر است، چیستی از دیدگاه عملی. ما یک تن کالا را می خواهیم صادر کنیم، هزینه مبادله چیست؟ هیچکس نمی داند و هیچکس هم دنبالش نرفته که محاسبه کند! اما ما وقتی می بینیم رسوب کانتینر قبل از تحریم ها بالای ۴۰ روز و الان که تحریم شدیم بالای ۸۰ روز است متوجه می شویم که داریم پولمان را دور می ریزیم. متأسفانه نظام جزیره ای مدیریت در کشور به سمتی پیش رفته که همه سازمان های دولتی کاسب شده اند و احساس می کنند باید از مسئولیتی که دارند برای سازمان خودشان ایجاد درآمد کنند. اینکه سازمان های دولتی و حاکمیتی را بصورت درآمد-هزینه اداره کنیم بسیار اشتباه است. اساساً چرا بنادر بزرگ شدند؟ چرا کشتی ها بزرگ شدند؟ فقط به این دلیل که هزینه مبادله کالا در جامعه کاهش یابد. متأسفانه ما هزینه مبادله را روز به روز افزایش دادیم و این بصورت تورم خودش را در جامعه نشان می دهد.

حالا اگر شما صادراتی می کنید منافع صادراتی تان کم می شود و قدرت

## ملک: لجستیک در هر تولید و صنعت و تجارتي زیر ساخت است. متأسفانه در کشور ما این مساله مغفول مانده است. بنابر این هزینه مبادله کالا به شدت بالا رفته. این مساله خودش را در قالب تورم به همه شهروندان ایران تحمیل می کند. در حالی که هزینه دموراز کانتینر و انبارداری هیچ ارزش افزوده ای برای هیچ کالایی به ارمغان نمی آورد

رقابت کالای شما پایین می آید. البته ما که کالای زیادی نداریم برای صادرات، بیشتر مواد خام می فروشیم. اما در موقع واردات، واقعا به مصرف کننده فشار زیادی وارد می شود. چون آثار این تصمیمات به صورت چندین برابر به دست مصرف کننده نهایی می رسد. یعنی اگر یک دلار بیشتر از صاحب کالا در مرز بگیری، این یک دلار در چرخه عظیم مبادله کالا ۳ دلار خواهد شد تا برسد به مصرف کننده و در نهایت به افزایش قیمت تمام شده کالا می انجامد.

خوب، شما دارید برنج وارد می کنید، با حبوبات یا کاغذ و یا لاستیک. مرکز تجمع جمعیت کشور اینجا است. همین جایی که آقای فیروزی گفت با ۷ استان ارتباط دارد. ۲۸ میلیون جمعیت دارد. این جمعیت قرار است همین اجناس را استفاده کند. خوب، برای چه شما باید ۱۰۰ روز دموراز کانتینر بدهید در بندرعباس؟ صد روز هم انبارداری؟ این منطقه ویژه ای که دهکده شده می تواند پذیرای برنج باشد. برنج باید در انبارها نگهداری شود، کانتینر ها آزاد شود دموراز کانتینر ندهیم و پول از کشور خارج نشود. اینجا هزینه انبارداری هم مناسب تر است به نسبت بنادر و نکته دیگر اینکه نزدیک و در دسترس است. این دهکده فاصله اش با استان هایی که نام برده شد حداکثر ۲-۳ ساعت است. دیگر اینکه آلودگی کمتری ایجاد می شود. ریل ۸۵ درصد کمتر از کامیون سوخت مصرف می کند. نکته بعدی اینکه ترافیک جاده های ما

**فیروزی: کل هدف این پروژه این است که قیمت تمام شده کالاها را پایین بیاوریم. همه چیز هر فکر و ایده و استفاده از تجهیزات فقط با این هدف بکار رفته که هزینه تمام شده را کاهش دهد. اگر دوستانی فکر می کنند مسیری وجود دارد که هزینه کمتری از این منطقه به دست می دهد می توانند استفاده کنند، چون هدف اصلی ما این همین بوده است**



کسی را که گذشته اند به عنوان کارشناس استاندارد، باید ملاحظاتی دیگر را هم در نظر داشته باشد. ما نمی گوئیم قوانین زیر یا گذاشته شود ولی باید کار تیمی باشد که به هدف مان برسیم. ولی سازمان های ما می گویند من مسئول استاندارد هستم بقیه اش به من ربطی ندارد. گمرک هم همینطور. بانک هم همین طور است. در مجموع حاکمیت به مفهوم عام آن مخدوش است و پدیده بی دولتی حاکمیت دارد. دولت نتوانسته است با توجه به محدودیت هایی که بدلیل تحریم ها وضع کرد که بتواند کنترل بیشتری داشته باشد همه موارد را بخوبی ببیند و مثلا حالا که ارتباط بانکی با دنیا قطع است و اعتبارات اسنادی هم برای خرید خارجی وجود ندارد مثلا زمان مجاز ورود تا ۶ ماه اضافه کند!

**باید** یعنی جز برای عمل می کنند.

ملک: بله. دقیقا.

**باید** این امکانات و خط ریلی که وجود دارد قبلا استفاده نمی شد؟

ملک: اینها سال ها بوده، اما کمتر استفاده میشده است. کسی نبود صاحب کالا را تشویق کند که با حمل ریلی هم می توانید کالا بیاورید. تمام تاکید ما بر روی ریل است. اولویت اول، دوم و سوم ما ریل است. در حالی که قبلا رنگ می زدند می گفتند بار را سریع می خواهند، ما کامیون را پیشنهاد می کردیم. قبل از اینکه خودمان اپراتور آنجا بشویم هم قبلا برای منطقه کاوه با کامیون بار می آوردیم. الان به صاحب کالا حمل و نقل ریلی را هم پیشنهاد می دهیم. حالا ما راه آهن و شرکت های اپراتور ریلی همکاری تنگاتنگی داریم. بارها را جمع می کنیم که یک قطار شود. بار ظرف ۵-۶ روز از بندر عباس به کاوه می رسد.

**باید** الان ورودی دهکده فقط از جنوب است؟ ریل از شمال که هنوز راه اندازی نشده؟ چون بندر شهید رجایی هاب منطقه است همه توجه ها روی آن است.

فیروزی: چرا، زیر ساخت ریل هست. اما مساله جریان حمل کالا است که وجود ندارد. وقتی در کشور بحث تجارت می شود همه اول بندر شهید رجایی را در نظر می گیرند. مادر بحث تجارت دو معضل داریم. یکی فضای کسب و کار کشور که بحث تحریم هم روی آن سوار شده. دیگری بحث تغییر رویکرد در لجستیک که اینجا مطرح می شود. همین که بار را از کفی کامیون روی ریل بگذاریم نیاز به فرهنگ سازی دارد. اینکه از ریل بنادر شمالی هم استفاده شود همینطور است. اما این وضعیت تغییر می کند. به زودی بار فله از بنادر شمالی حمل می شود. وقتی مسیر تجاری راه بیفتد کالای غیر فله هم حمل و نقل می شود. ملک: من یک اعتراف می خواهم بکنم که حتما چاپ کنید. متاسفانه کشور ما بزرگ است و ما هم انقدر تنبل هستیم که خیلی جاها را ندیده ایم. خودم را عرض می کنم. آقای فیروزی ایرانگردی زیاد کرده. ولی من تا ۵۴ سالگی نمی دانستم کاوه کجاست! یک ساعت راه دارد تا تهران. بار هم برده بودیم اما من نمی دانستم کجاست. اولاً فکر می کردم کاوه در استان تهران است. دوم اینکه اصلا نمی دانستم چنین شهر صنعتی هست با این وسعت و موقعیت خوب. وقتی برای اولین بار در ۵۴ سالگی رفتم آنجا را دیدم گفتند وایلا! اینجا خیلی جای خوب و درستی است. پس غفلت ما هم هست. بسیاری از ما ایرانیان نمی دانیم چه خبر است. ما به اتفاق آقای فیروزی رفتیم انجمن شرکت های حمل و نقل بین المللی و خوشبختانه این دهکده را به صنف معرفی کردند. اما چیزی که من متوجه شدم این بود که بسیاری از شرکت ها مثل خود من نمی دانند کاوه کجا هست؟ مسیرش چیست؟ تجار و بازرگانان ما هم همین هستند. به صورت سنتی اتفاقی افتاده در این مملکت. بار آمده بندر عباس. هر کسی هم آشنای خود را صدا زده که بار را ترخیص کنند و بار کامیون

بفرشند. حتما باید نشان دهید برای جایی غیر از ایران می خواهید. خیلی مشکلات داشته، اما کار تیمی بوده و یک نفر نیست. وقتی صحبت از تجارت خارجی است، یکی باید معدن را کشف کند، یکی استخراج کند، یکی بازاریابی بین المللی انجام دهد، کسی حمل و نقل را انجام بدهد، آن یکی باید بندر بسازد، دیگری تخلیه و بارگیری و انبارداری را بعهده دارد و الی آخر. ما کالای تجاری به این منطقه. تا وقتی که شرکت بر و بحر ایران بعنوان اپراتور لجستیک در کاوه مستقر نشده بود هیچ کالای تجاری به کاوه نیامد. فقط بعضی از تولیدکننده ها بخشی از محصولات خود را آنجا آوردند و با آنجا صادر کردند. ما کالای تجاری آوردیم. سازمان استاندارد منطقه به موضوع آشنا نیست، گمرک زیاد آشنا نیست با این ماجرا که همکاری بکند. صاحب کالا پرید و رفت! گفت آقا دهکده لجستیکی نمی خواهیم! همان بندر عباس راحت تر. ما زانبر بودولی ما تک تک این گروه ها را با صبر باز کردیم و الان کمی با کالاهای تجاری آشنا شده اند.

**باید** یعنی حتی برای بخش دولتی جا نیفتاده که باید حمایت کنند.

ملک: بله. برای کالای تجاری کارشناس های خبره باید باشند. ارز با گمرک، ارز با استاندار. بالاخره هر جایی کارشناس خودش را دارد. رفتار خوبی باید باشد که مردم جذب شوند. و گر نه مجبور نیستند بیایند اینجا. شما چه خدماتی می دهی که ما بلند شویم بیایم اینجا؟ بنابراین حکمرانی یعنی همه این سازمان ها با هم همکاری باشند. استاندارد، سازمان بنادر، گمرک، بخش خصوصی، باید همکاری داشته باشند. متاسفانه در کشور ما بخش دولتی را در تقابل بخش خصوصی تعریف کرده اند. خوب، تا در همین پاشنه می گردد ما نباید چندان انتظاری داشته باشیم. مثلا می گویند لاستیک اگر می آوری نباید بیشتر از یک سال از زمان تولیدش گذشته باشد. تجارت خارجی الان برای ما راحت نیست با وجود تحریم ها. چون به صرف ایرانی بودن همین حال را اکثر نقاطی که تجارت داریم متهم هستیم و با مظنون، معمولا هم هیچ کم نمیخواهد سری که در دمیکندرا دستمال بندد بنابراین خار جیان هم با توجه به تحریم های آمریکا ترجیح میدهند در ظاهر با ایرانیان معامله ای نداشته باشند. نمی توانید تجارت جهانی بکنید. باید حتما رگ دم کنید. اگر برویم با استفاده از کمک دوست و آشناساز ترکیه و امارات بخوایم جنس بخریم و پول را هم منتقل کنیم زمانبر و هزینه بر است. بعد وقتی می آوری می گویند تاریخ تولید لاستیک از یکسال گذشته و نمی توانی ترخیص کنی. می دانید چه می گویم. الان مملکت تحریم است. شما به اسانی امکان تجارت ندارید.

**باید** آقای ملک شما در این زمینه می توانید توضیح دهید. معمولا وقتی فعالان بخش خصوصی می خواهند وارد شوند می دانند چه می خواهند و چه می کنند اما این درک در بخش دولتی نیست با بانک است. شما می بینید که نه تنها همکاری نمی کنند، بلکه گاهی سنگ اندازی هم صورت می گیرد. آیا برای راه اندازی این دهکده تسهیلاتی گرفتید، تشویق شدید یا حمایتی دریافت کردید؟

ملک: اولاً یادی بکنیم از شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران که بسیار مشوق ما در امر سرمایه گذاری بود. راه آهن به شرکت شهر صنعتی کاوه اطمینان داد که ما توانمند هستیم و می توانیم این کار را انجام دهیم. اما غیر از راه آهن، هیچ کس دیگری حمایتی نکرد. دست انداز هم تاملتان بخواهد بود!

**باید** به عنوان مثال، آیا بانک ها به شما تسهیلات دادند به عنوان توسعه توانمندی های بخش خصوصی؟

ملک: خوب شد به موضوع بانک اشاره کردید. بانک می گوید که ما تجهیزات را به عنوان وثیقه قبول نداریم. در حالی که آقای جهانگیری، معاون اول رئیس جمهور پیشنهاد داده که تجهیزات صنعتی را باید به عنوان وثیقه بردارید. به عنوان مثال مادر سه چهار بانک معتبر کشور دارای حساب فعال هستیم، اما هیچ کدام شان تجهیزات دهکده لجستیک را به عنوان وثیقه از ما نپذیرفتند.

**باید** تازه اینها تجهیزاتی هستند که قیمت بسیار بالایی دارند.

ملک: با کمال تأسف، بانک اصلا کمک حال ما نبود در تامین سرمایه. اصلا بانک ها صنعت حمل و نقل، کشتیرانی و لجستیک را نمی شناسد.

**باید** به عنوان مثال حتی می شد در بخش تامین سرمایه برای تهیه تجهیزات دولت حداقل بخشی از بودجه را تامین می کرد. اما این اتفاق ظاهرا رخ نداده است.

ملک: ما واقعا واردات همین ادوات را به سختی انجام دادیم و ده برابر هزینه حمل آن را پرداخت کردیم تا برسد به بندر عباس. شاید چیزی حدود ۱۰ برابر هزینه هایمان در این بخش بالا رفت. اما خوشبختانه توانستیم علیرغم همه محدودیت ها در زمان تحریم، کالاها را وارد کنیم. الساعه به هیچ وجه این تجهیزات را به ایران نمی دهند. الان در تحریم ها، شرکت های بین المللی حاضر نیستند این ادوات را به ایران



**ملک: کارشناس های رسمی باید باشند. ارزیاب گمرک، ارزیاب استاندارد. بالاخره هر جایی کارشناس خودش را دارد. رفتار خوبی باید باشد که مردم جذب شوند. و گرنه مجبور نیستند بیایند اینجا. شما چه خدماتی می دهی که ما بلند شویم بباییم اینجا؟ بنابراین حکمرانی یعنی همه این سازمان ها با هم همکار باشند. استاندارد، سازمان بنادر، گمرک، بخش خصوصی، باید همکاری داشته باشند**

جمعی دارد یعنی اگر یک شرکت از این مسیر استفاده کند کل آن صنعت به استفاده از آن ترغیب می شوند. برای بازاریابی هم استفاده از ظرفیت تشکل های مربوطه مانند انجمن کشتیرانی و شرکت های بزرگ مدنظر است.

ملک: من لازم است چیزی اضافه کنم. متأسفانه در ایران یک مقداری حاشیه پر رنگتر از متن شده. در چهل و یک سال گذشته، کلاننگاه اقتصادی دولتی فرمولش این است که هزینه اش تابع درآمدش است. اگر شما درآمدت ۱۰۰ تومان است می توانی تا ۹۰-۹۵ هزینه بکنی بیش از آن نمی توانی، چون هم باید ذخیره کنی، هم مالیات را حساب کنی، هم سرمایه بگذاری کنار برای توسعه بنگاه. متأسفانه بعد از انقلاب آمدند کار خانجاعت عظیم را به خیال خودشان ملی کردند. مصادره کردند و یک سری افراد که اصلاً آگاهی نداشتند، با عناوین پرطمطراق انقلابی که در ذات خود در آن دوران بار مثبت داشت و در حالیکه صلاحیت این کار را نداشتند بعنوان مدیران کارخانجات و شرکت های بزرگ معرفی شدند. اینها هر کار خواستند کردند و بعد قیمت محصول را مرتب گران کردند تا بتوانند هزینه ها را پوشش دهند. چون خدمات هم انحصاری بوده، کالا هم انحصاری بوده، جامعه هم تبعیت کرد. مثلاً پیکان را گفتند ثبت نام کن. امسال پول بده، دو سال دیگر ماشین را بگیر. از این کارها می کردند دیگر. بنابراین در واقع وضعیت ما معکوس شده در بخش دولتی. یعنی به جای اینکه هزینه مان تابع درآمد مان باشد، درآمد را کردیم تابع هزینه.

حالا این ساختار کند و هدر دهنده ثروت ملی را داریم که کسی هم از آن سوال نمی کند. شما الان برو فقط آمار حمل هوایی قطعات خودرو کشور را در دو سال گذشته از فرودگاه امام (ره) بگیر. ببینید چند هزار تن قطعه آهن حمل هوایی شده و چندین ده میلیون دلار پول کرایه حمل هوایی داده شده آنوقت بپای می شود ۱۰۰ میلیون. کسی نیست از مدیران سوال کند چه اتفاقی در مملکت دارد می افتد و همه این سومدیر تها را با نقاب تحریم می پوشانند. بنابراین سوالی که شما مطرح می کنید حاشیه آنقدر پر رنگ تر است که اصلاً متن مطرح نمی شود. کی اصلاً اهمیت می دهد که ارزان تر تمام شود. قیمت تمام شده محصول اصلاً مهم نیست برایشان نه اینکه مهم نباشد شرایط را دولت طوری طراحی کرده که رقابت نباشد و مثلاً قیمت تولید بی اهمیت می شود. مهم این است که آنها در جایگاه شان حفظ شوند.

**پایان** البته این مساله در مورد کل فعالیت بخش خصوصی وجود دارد. در کشورهای دیگر اگر تولید کنندگان محصولی را با قیمت ارزان تر تولید کنند تشویق می شود. با این حال امید است در آینده فضا بهتر شود و قدر این ظرفیت ها را بدانیم. فکر می کنید ظرفیت هایی که هست در حالت ایده آل در چه وضعیتی خواهد بود؟

ملک: من فکر می کنم آنچه که موجود است از انبارها و بارانداها ظرفیت در حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا را دارد. اما می توان ظرفیت ها را افزایش داد. به نظر می آید ظرفیت ۵ میلیون تن برای این منطقه قابل دستیابی باشد. همانطور که گفته شد این مهم با افزایش پتانسیل ها و تجهیزات به دست می آید.

فیروزی: من هم ممنونم از شما بابت این گفت و گو. فقط نکته ای که هست اینکه کل هدف این پروژه این است که با تکیه بر تجربه، دانش و در نظر گرفتن مباحث ایمنی و تخصصی با حفظ دقت قیمت تمام شده کالاها را پایین بیاوریم و سرعت کار را افزایش دهیم. همه چیز هر فکر و ایده و استفاده از تجهیزات فقط با این هدف بکار رفته که هزینه تمام شده را کاهش دهد. این پتانسیل را به سایرین معرفی می کنیم و از همراهی آنها استقبال. اگر دوستانی فکر می کنند مسیری وجود دارد که هزینه کمتری از این منطقه به دست می دهد می توانستند استفاده کنند، چون هدف اصلی ما نیز همین بوده است.



کند و یفرستند. متوجه هستید. عموماً صاحبان کالا به روش های دیگر و کم کردن هزینه ها فکر نکرده و نمیکنند برای همین هم تا قبل از تحریمها بیشتر کالای وارداتی ایران بصورت CFR خریداری میشد. کارخانه من زنگان است برای چه باید در بندر عباس بارم را ترخیص کنم؟ این ظرفیت ها که ایجاد شده و برای کشور هزینه دارد از قبیل گمرکات داخلی و متناظر آن سایر سازمانهای کنترل کننده متعلق به مردم ایران است. باید بتوانیم از فرصت ها و موقعیت ها استفاده کنیم.

**پایان** بحث مهمی که در این زمینه هست دانش فنی است که مورد نیاز بوده. این از کجا شکل گرفته و آیا زیرساختی داشته است؟

فیروزی: پایه دانشی بحث که تجربی است و بخشی هم دانش آکادمیک لجستیک. بحث تجربه را هم از کار در لجستیک بنادر داشتیم.

**پایان** یعنی از روش مدل سازی استفاده کردید تا به فرم مشابه ایده آل در بندر خشک برسید؟

فیروزی: بله در اصل از دانش و تجربه اپراتوری بندری و ترمنال اپراتوری استفاده کردیم برای منطقه خشک. اما این عیناً همان نیست و مسائل متفاوتی دارد. همین که طرح تجاری مدل اجرایی این کار را در آوریم خودش قدم بزرگی بود. چون ساختار اجرایی و جریان کار مدون و مکتوبی نداشت. همه چیز به طور سنتی انجام شده بود. همه چیز بصورت شفاهی ثبت شده بود. همکاران من تلاش زیادی کردند. به خصوص در حوزه فناوری اطلاعات. ضمن اینکه از تجارب دوستان داخل شهر صنعتی هم خیلی استفاده کردیم. گردش کار پروژه را در آوریم و تقریباً یک کار تخصصی را توانستیم در این منطقه پیاده سازی کنیم. برای نخستین بار دستگاه ریج استاکر را وارد این منطقه کردیم که سرعت عملیات را بسیار بالا برد.

**پایان** در حال حاضر چند دستگاه ریج استاکر آنجا در حال کار است؟

فیروزی: در حال حاضر یکی کفایت می کند. اما تعداد بیشتر هم در پروژه دیده شده. و حتی دستگاه ترانستینر هم می تواند کار شود.

**پایان** آیا در زمینه نگهداری کالا های فله، انباری قرار است ساخته شود؟ به نظر تان الان نیاز هست؟

فیروزی: اینها مواردی است که بر اساس بازار تقاضا باید شکل بگیرد. انبار بصورت مسطح و سوله در حال حاضر وجود دارد. اما سیلوی گندم و غلات فله الان وجود ندارد و باید ساخته شود.

ملک: یک تفاهم نامه خوبی امضا شد بین گروه هلدینگ تاید واتر و راه آهن جمهوری اسلامی در آپرین تا این چیزی که می گوید را علم کنند.

**پایان** نیروی انسانی را چگونه تربیت و یا تامین کردید؟ آیا نیروهای فعال در دهکده نیاز به آموزش داشتند؟

فیروزی: نیروهای انسانی فعال در این پروژه در دو دسته صف و ستاد هستند. نیروهایی که در ستاد هستند بر اساس تجربه ای که در حوزه عملیات اپراتوری بندری یا اپراتوری ترمنال داشتند استفاده شد. در مورد اپراتورها دو بخش داشتیم یکی برای تجهیزات تخصصی مثل ریج استاکر ها که از نیروهای خودمان استفاده کردیم. دیگر تجهیزات عمومی تر مثل لیفتراک ها که از نیروهای بومی منطقه استفاده کردیم که توانمند هم بودند. آموزش های لازم هم داده شده.

## فیروزی: بله، زیرساخت دهکده لجستیکی کاوه متعلق به شرکت شهر صنعتی کاوه است که خودش خصوصی است. شرکت بر و بحر هم تجهیزات لجستیکی، نیروی انسانی و دانش لجستیکی را آورده. این یک مشارکت توانمند است از سوی دو بخش خصوصی

**پایان** الان در این پروژه چند نفر مشغول به کار شده اند؟

فیروزی: بصورت مستقیم ما برای ۵۰ نفر شغل ایجاد کردیم. البته بصورت غیرمستقیم بیشتر است.

ملک: برای مواردی که آقای فیروزی اشاره کرد ما مجدداً استاد و مدرس آوردیم از موسسه «فراساحل» و آموزش های تخصصی و ایمنی را انجام دادیم، حتی برای کسانی که از قبل هم گواهینامه حرفه ای داشتند.

**پایان** آقای ملک اشاره ای کردند به معرفی منطقه به انجمن حمل و نقل. تا زمانی که بازار بای مناسبی برای شناسایی چنین موقعیتی وجود نداشته باشد با توجه به نگاه سنتی که وجود دارد به نتیجه مطلوب نخواهیم رسید. آیا برای بازار بای این پروژه فکر خاصی شده است؟

فیروزی: عرض کردم، در لجستیک دو گروه مخاطب وجود دارد. برای شرکت هایی که در منطقه هستند که این تقاضا باید ایجاد شود که چطور از ظرفیت های این منطقه استفاده کنند. مثلاً در زمینه تامین مواد خام. شرکت های موجود در شهر که های صنعتی اطراف، حتی شرکت های مستقر در جاده مخصوص برای قیمت تمام شده کالای خودشان ترغیب می شوند که از این خدمات استفاده کنند. راهش این است که یکبار تست کنند و قیمت را مقایسه کنند. در مورد سایر افرادی که در مورد منطقه شناخت ندارند بحث بازاریابی برای گروه های هدف وجود دارد. استفاده از این مسیر تا حدودی آثار

# دهکده لجستیک کاوه



منطقه ویژه اقتصادی کاوه



- گمرک مستقر
- منطقه ویژه اقتصادی
- اتصال به شبکه ریلی کشور
- انبارهای مسقف و باراندازهای ایمن
- در مسیر شاهراه‌های مواصلاتی از شمال به جنوب و شرق به غرب
- در همسایگی هفت استان با جمعیتی بالغ بر ۲۸ میلیون نفر و تمرکز صنعتی

به غیر از حمل دریایی، دیگر نیازهای  
لجستیکی در نزدیکی کارخانه و محل  
مصرف تجمیع شده است.

تهران، میدان آرژانتین، انتهای خیابان الوند، پلاک ۷۲، طبقه دوم شرقی  
تلفن: ۰۲۵-۸۸۶۴۳۳۱۰-۲۵ فکس: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۳۳۰



شرکت بر و بحر ایران  
Iran Land & Sea Co.  
خدمات کشتیرانی و حمل و نقل بین‌المللی



# شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی توشه بار

- نمایندگی خطوط کانتینری VASCO و BALTIC
- مجهز به انواع کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت معمولی، یخچالی، Flat rack و Open top
- حمل کالا با تجهیزاتی مانند فلکسی تانک و ایزوتانک
- سرویس منظم فیدری بین بندرعباس و جبل علی

حوزه فعالیت:

- بندر شبه قاره هند - بندر اصلی چین - بندر حوزه خلیج فارس - بندر خاور دور و بندر دارالسلام - مومباسا و بربرا در آفریقا
- تمامی بنداری که به دلیل شرایط موجود امکان ارائه حمل مستقیم مقدور نیست، ارائه خدمات از طریق کشور ثالث امکانپذیر است.



آدرس: سهروردی شمالی - خیابان خرمشهر - خیابان عربعلی  
خیابان نسترن شرقی - پلاک ۵۲ ساختمان توشه بار  
تلفن: ۰۲۱ ۴۳۶۰۲ - فکس: ۰۲۱ ۸۸۷۳۶۹۷۱

[WWW.TUSHEHBAR.COM](http://WWW.TUSHEHBAR.COM)



# MARINE SAMIN PARS SHIPPING & INT'L TRANSPORT CO. (MSP)

- سرویس فیدری از بنادر جنوبی به بندر جبل علی و بالعکس
- نماینده انحصاری خطوط کشتیرانی در ایران با سرویسهای کانتینری
- حمل و نقل هوایی محمولات از تمامی نقاط دنیا به ایران و بالعکس
- ترانزیت داخلی و خارجی با انتخاب مناسبترین شیوه حمل در کوتاهترین زمان



شرکت کشتیرانی و حمل و نقل بین المللی  
مارین سمن پارس

تهران، میدان آرژانتین، خیابان بیهقی، خیابان ۱۴ شرقی پلاک ۱۲، طبقه ۴

تلفن ۸۸۱۷۸۳۳۰ فکس ۸۸۱۷۸۳۳۹ ایمیل: [Info@mSP-co.com](mailto:Info@mSP-co.com)





# شورای حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری

## شعبه ۲۶۰۸

مجمع ۲۷ ویژه اصناف، بازرگانان و بازاریان

« رسیدگی به اختلافات فیما بین از طریق صلح و سازش  
یا صدور رای در پرونده های قضایی دریایی و بندری

« تشکیل پرونده در خصوص چک، سفته، تامین  
دلیل (کارشناسی) برای فعالان حوزه حمل و نقل

### ارتباط با ما

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶

فکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

### کارشناسی

« خدمات کارشناسی (خبره و رسمی) اختلافات دریایی و بندری

### خدمات حمایتی

« مشاوره حقوقی و معاضدت قضایی

### داوری

« مرکز داوری و حل اختلاف تخصصی دریایی و بندری





# SAOI

## International Maritime Education Center



## با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، جوانی و ورزش  
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF  
CHARTERED  
SHIPBROKERS