



شماره

۲۹ خرداد
۱۳۹۹مدیر عامل سازمان بنادر و
دریانوردی:۱۰۰ میلیون
یورو صرف
ساخت ناوگان
عملیاتی بنادر
می شود

بایندر



گفت و گو با مدیر عامل شرکت کشتیرانی آبدیس مارین

تسهیلات دولتی به شرکت های حمل و نقل دریایی بخش خصوصی نمی رسد

آئتاد پیش بینی کرد
سقوط ۲۷ درصدی
تجارت جهانی در
سه ماهه جاری

اعضای کمیسیون های تخصصی مجلس مشخص شدند
پیام تبریک دبیرکل انجمن
کشتیرانی به اعضای کمیسیون
عمران مجلس

داستان جلد ۱۲

صنعت حمل و نقل دریایی کشور در کنار چهره های پیشکسوت و باتجربه، تکیه به فعالیت و حرکت جوان هایی دارد که با ایده های تازه و روش های نوین قصد خدمت به این کشور را دارند و برای رونق اقتصاد مهین می کوشند. سعید همبری، مدیرعامل شرکت کشتیرانی «آبدیس مارین» یکی از این جوان هاست. اوسال هادر شرکت های کشتیرانی فعال بوده و چند سالی می شود که رویایش را محقق نموده و شرکت خودش را اداره می کند. آن هم با اتکا به جوانانی مثل خودش که همه شان مستعد پیشرفت هستند. گپ و گفت ما با این مدیر جوان عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را بخوانید.



محمد راستاد | مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر برای تقویت ناوگان عملیاتی اش که عمدتاً مأموریت‌هایی در خصوص وظایف حاکمیتی دارند، در قالب طرح تحول صنایع دریایی سفارش تولید شناور به تولید کنندگان داخلی را به ارزش ۱۰۰ میلیون یورو در دستور کار دارد.



رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی

احتمال ایجاد رانت با رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری



رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران گفت: «طرح رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری می‌تواند محلی برای ایجاد رانت و فساد باشد.» روزبه مختاری با بیان اینکه با برنامه رتبه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی و بندری مخالف هستیم گفت: «نه تنها مقوله رتبه‌بندی توسط سازمان بنادر و دریانوردی اشتباه است، بلکه معیار و اهداف سازمان برای این برنامه نیز نادرست است.» او یادآور شد: «مثلاً شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی خودشان مشتری سازمان بنادر و دریانوردی هستند و سازمان نمی‌تواند مشتری‌های خود را رتبه‌بندی کند و به آن‌ها گرید دهد، مگر اینکه در فرآیند کاری خودش نیز تغییراتی ایجاد کند. به این معنی که سرویس خدماتی ارائه بدهد و بگوید این خدماتی که ارائه شد، به‌عنوان حداقل خدماتی است که به مشتری‌های خود می‌دهم و می‌خواهم به برخی از آن‌ها خدمات ویژه ارائه دهم.» مختاری با بیان اینکه برای این کار بررسی و تحقیق درون سازمانی نیاز است نه بررسی برون سازمانی، اظهار کرد: «برای رتبه‌بندی باید عملکرد هر شرکتی در نظر گرفته و به آن رتبه و اعتبار داده شود؛ نه اینکه داخل شرکت بروند و بخواهند مدیران و کارمندان آن شرکت را تجزیه و تحلیل کنند.» او تأکید کرد: «برای رتبه‌بندی شرکت‌ها باید سرویس خدماتی فراتر از آنچه اکنون ارائه داده می‌شود باشد تا شرکت رتبه بهتری کسب کند که متأسفانه چنین شاخص‌هایی در نظر گرفته نمی‌شود.» رئیس هیات مدیره انجمن کشتیرانی تأکید کرد: «اجرای برنامه رتبه‌بندی شرکت‌ها محلی برای ایجاد رانت است زیرا هر مدیرعاملی می‌تواند یک هیئت مدیره صوری از آشنایان خود که مدرک دانشگاهی دکتری دارند تشکیل دهد تا رتبه شرکت را بالا برد در صورتی که هیچ تغییری در ارائه خدمات آن شرکت ایجاد نشده است.»



اعضای کمیسیون‌های تخصصی مجلس شورای اسلامی مشخص شدند

پیام تبریک دبیرکل انجمن کشتیرانی به اعضای کمیسیون عمران مجلس

شاهد رشد و ارتقای حوزه کسب و کار در بخش حمل و نقل کشور باشیم و این مهم با هم افزایی، هم اندیشی و افزایش تعاملات میان آن بزرگواران و فعالان بخش خصوصی که هم اکنون در خط مقدم جهاد اقتصادی کشور مشغول خدمتگزاری اند، روی تحقق خواهد یافت این تشکر با قدمتی ۶۷ ساله و با اتکال به منابع شایسته انسانی که کوله باری گرانقدر از تجارب و تخصص را در خود جای داده آمادگی دارد در راستای تعالی اقتصاد کشور توانمندی مجموعه صنفی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را در اختیار کمیسیون عمران قرار داده تا شاهد بهره و افزایی فی مابین بخش خصوصی و حاکمیتی باشیم.»

مسعود پل مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پس از مشخص شدن اعضای کمیته‌های تخصصی مجلس شورای اسلامی، پیام تبریکی برای اعضای کمیسیون عمران مجلس صادر کرد. در بخشی از این پیام آمده است: «به نمایندگی از سوی جامعه دریایی و بندری کشور، عضویت آن بزرگواران در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به عنوان یکی از حساس‌ترین و اثربخش‌ترین کمیسیون‌های تخصصی نهاد قانونگذاری کشور را به یکایک شما منتخبین مردم صمیمانه تبریک عرض می‌نمایم. امیدوارم در سالی که از سوی مقام معظم رهبری (حفظه الله) به نام سال جهش تولید نامگذاری شده،



صادرات اولین محموله از بندر آبادان به کشورهای حاشیه خلیج فارس

رضا سفاری، مدیر بنادر و دریانوردی آبادان گفت: اولین محموله کانتینری از بندر آبادان به کشورهای حاشیه خلیج فارس صادر شد. با رعایت پروتکل‌های بهداشتی ۲۰۰ تن کاه صادراتی که در مجموع ۱۲ دستگاه کانتینر ۴۰ فوت است به کشور کویت صادر شد. وی با بیان اینکه محموله کاه صادراتی مورد پذیرش کشور کویت قرار گرفت، افزود: قرار است مابقی کالای صادراتی از لنج‌ها در شناور فلزی بارگیری شود.



برگزاری دوره آموزشی بارنامه سراسری در انجمن کشتیرانی

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران دوره آموزشی تخصصی «بارنامه سراسری» را برگزار کرد. این دوره با حضور ۲۰ دانش پژوه و با تدریس استاد امید ملک برگزار شد. در این دوره سرفصل‌ها و مواردی همچون اطلاعات بارنامه سراسری، زنجیره تأمین، کنوانسیون‌های حامی و ناظر، بارنامه حمل ترکیبی (چندوجهی)، شرایط فعلی حمل تا گمرکات داخلی، مزایای بارنامه سراسری برای صاحبان کالا، شرکت‌های کشتیرانی لاینر و اقتصاد ملی تدریس شد.





ناتالیا کورنینا

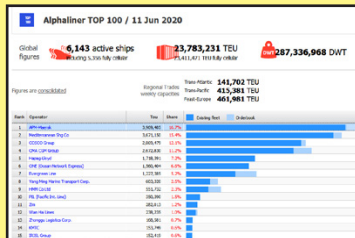
مدیر بازرگانی شرکت کشتیرانی ام.اس.سی

به دنبال کاهش میزان آلاینده های ناشی از کشتی هادر شرکت ام.اس.سی هستیم، چرا که این گازهای آلاینده در نهایت تأثیر منفی بر محیط زیست و تولید محصولات سالم غذایی خواهد داشت.

خبر ویژه

نگاهی به وضعیت جهانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

سهم شرکت های کشتیرانی کانتینری از تجارت جهانی چقدر است؟



تازه ترین گزارش آلفالاینر در خصوص صنعت حمل و نقل کانتینری دریایی نکات قابل توجهی را به فعالان این عرصه نشان می دهد. تعامل شرکت های بزرگ کشتیرانی کانتینری باعث شده تا سهم بازار جابجایی کالا تا حدود زیادی و بدون فاصله زیاد میان آنها تقسیم شود. اما شرکت های کوچک تر همچنان به همان سهم اندک خود راضی اند و نتوانسته اند آن را افزایش دهند. شرکت کشتیرانی ای.پی.ام. مرسک (APM - Maersk) همچنان بیشترین سهم بازار حمل و نقل کانتینری جهان را در اختیار دارد. این شرکت با در اختیار داشتن نزدیک به ۴ میلیون TEU کانتینر توانسته سهم ۱۶.۷ درصدی کل بازار را به خود اختصاص بدهد. این در حالی است که در سال گذشته میلادی، سهم مرسک بیش از ۱۷ درصد بود.

رتبه دوم سهم بازار به شرکت کشتیرانی مدیترانه ای (MSC) می رسد که توانسته با ۱۵.۴ درصد جایگاه مناسبی برای خود در نظر بگیرد. این شرکت نیز ۳ میلیون ۶۷۰ هزار TEU کانتینر دارد و تعداد کشتی های فعال آن ۵۴۹ فروند گزارش شده است. گروه کشتیرانی کاسکو با ۲ میلیون ۸۷۰ هزار TEU کانتینر توانسته رده سوم را در اختیار بگیرد. کاسکو نیز با ۴۷۰ فروند کشتی رتبه سوم این رده بندی را به خود اختصاص داده است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۶ دهم رتبه از سهم حمل و نقل کانتینری جهانی در رتبه پانزدهم این رده بندی قرار دارد. یادآوری این نکته شاید جالب باشد که IRISL در سال گذشته با سهم ۷ دهم درصدی حتی تارده دوازدهم برترین شرکت های کشتیرانی کانتینری جهان نیز صعود کرد.



آنگتاد پیش بینی کرد

سقوط ۲۷ درصدی تجارت جهانی در سه ماهه جاری

سرعتی داشت. واردات در کشورهای در حال توسعه در آوریل ۱۹ درصد و صادرات آنها ۱۸ درصد کاهش پیدا کرد. با این حال به نظر می رسد چین نسبت به سایر اقتصادی بزرگ عملکرد بهتری داشته و صادرات این کشور در آوریل ۳ درصد رشد کرد اما روند احیا موقتی بود و واردات و صادرات این کشور در ماه مه هشت درصد سقوط کرد. سازمان جهانی تجارت (WTO) در مارس پیش بینی کرده بود به دلیل نامعلوم ماندن پیامدهای اقتصادی همه گیری و پروس کرونا، تجارت جهانی در سال ۲۰۲۰ بین ۱۳ تا ۳۳ درصد کاهش پیدا خواهد کرد که در مقایسه با بحران مالی یک دهه قبل شدیدتر خواهد بود.

گزارش یک آژانس سازمان ملل متحد نشان داد که تجارت جهانی در سه ماهه دوم ۲۷ درصد و برای کل سال ۲۰۲۰ به میزان ۲۰ درصد سقوط خواهد کرد. پیش بینی UNCTAD نشان می دهد که تجارت جهانی با فروپاشی صنایعی مانند انرژی و خودروسازی تحت تأثیر تبعات ویروس کرونا در سال ۲۰۲۰ حدود ۲۰ درصد سقوط پیدا خواهد کرد. تجارت بخش های خودرو و انرژی کاهش پیدا کرده در حالی که تجارت محصولات کشاورزی ثابت بوده است. طبق گزارش UNCTAD، تجارت در کشورهای در حال توسعه در آوریل سقوط کرد و نسبت به کشورهای توسعه یافته، افت بسیار



بنادر عمان به سمت تجارت دیجیتال می رود

وزارت حمل و نقل عمان بخشنامه ای را به بنادر این کشور به منظور تسریع در گردش کالا ابلاغ کرده است. این بخشنامه به عنوان دیجیتالی کردن صنعت حمل و نقل دریایی ابلاغ شده است. عمان به منظور تقویت بهره وری، رقابت پذیری، شفافیت بخشیدن به خدمات لجستیکی و اطمینان از گردش سریع کالا از طریق بنادر مختلف این کشور قصد دارد تا از فناوری های نوین استفاده کند. قرار است اطلاعات خطوط کشتیرانی و ایجنس های آنان با سامانه پنجره واحد گمرک بنادر به اشتراک گذاشته شود.



وقوع آتش سوزی در بندر ایالت فلوریدا

وقوع حریق در کشتی هوژیامین Höegh Xiamen باعث شد تا هزاران دستگاه خودرو در آتش از بین بروند و خسارت فراوانی نیز به این کشتی در بندر فلوریدا وارد شود. این آتش سوزی ۴ ژوئن آغاز شد و خیلی زود یک کشتی باری با هزاران دستگاه اتومبیل را درگیر کرد. آتش سوزی از طبقه هفتم کشتی شروع شد، اما به سرعت به طبقات دیگر نیز سرایت کرد. حجم آتش سوزی به طوری بود که باعث ایجاد انفجارهای پیاپی شد و همین مسئله، مجروحیت ۸ آتش نشان را در پی داشت.





گفت و گو با مدیرعامل شرکت کشتیرانی آبدیس مارین

تسهیلات دولتی به شرکت های حمل و نقل دریایی بخش خصوصی نمی رسد

پایه چطور شد که تصمیم به تاسیس شرکت حمل و نقلی گرفتید. ایده آن از کجا در ذهن شما شکل گرفت؟

در سال های تحصیل، همیشه این رویا را داشتم که بتوانم در مجموعه ای که خودم ایجاد کرده ام، برنامه ها و طرح های سیستماتیک را به اجرا برسانم. چرا که معتقد بودم علیرغم ضعف جامعه مان در پیاده سازی برنامه های سیستماتیک، در این زمینه خیلی کارها می شود انجام داد. من کارم را از سال ۱۳۷۹ در یک شرکت حمل و نقلی «شهاب ثاقب» شروع کردم. آنجا از مدیران خودم بسیار آموختم و علاقه ام به حوزه صنعت حمل و نقل دریایی بیشتر شد.

پایه مثل اینکه از ابتدا هم فعالیت تان را در بخش تخصصی حمل و نقل شروع نکرده بودید؟

خیر. کارم را از بخش مالی شروع کردم و با توجه به اینکه فرد فعالی بودم در آن مجموعه، هر کاری که لازم بود انجام شود را به عهده می گرفتم. تلاش می کردم بیشتر بیاموزم و همین جوری، علاقه ام هم بیشتر شد. بعدها به شرکت «ترنگ دریا» رفتم و آنجا هم توانستم دانشم را در این زمینه افزایش بدهم. بالاخره در سال ۱۳۹۳ تصمیم گرفتم که یک شرکت حمل و نقل دریایی تاسیس کنم و کارم را به صورت مجزایی بگیرم. شاید در آن سال ها اندکی برای یک کسب و کار کاملاً مستقل

صنعت حمل و نقل دریایی کشور در کنار چهره های پیشکسوت و باتجربه، تکیه به فعالیت و حرکت جوان هایی دارد که با ایده های تازه و روش های نوین قصد خدمت به این کشور را دارند و برای رونق اقتصاد مهین می کوشند. **سعید همیری**، مدیرعامل شرکت کشتیرانی «آبدیس مارین» یکی از این جوان هاست. او سال ها در شرکت های کشتیرانی فعال بوده و چند سالی می شود که رویایش را محقق نموده و شرکت خودش را اداره می کند، آن هم با اتکا به جوانانی مثل خودش که همه شان مستعد پیشرفت هستند. گپ و گفت ما با این مدیر جوان عضو انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران را بخوانید.

بیشتر مشکلاتی که ما هم اکنون با آن مواجه ایم، کاغذ بازی ها و روند کند اداری است. رسوب کالا در بنادر و عدم حمایت ویژه نهادهای دولتی از بخش خصوصی نیز از دیگر مسائلی است که با آن درگیر هستیم.

پیش شما علاوه بر اینکه خودتان جزو مدیران جوان این کشور محسوب می شوید، در انتخاب کارکنان نیز سراغ جوان ترها رفتید و به آنها اعتماد کردید. روال پذیرش نیروهای جدید در این صنعت چگونه انجام می شود؟

متأسفانه دانشگاه های ما نمی توانند نیروهایی را تربیت کنند که بتوانند برای خدمت در دفاتر مرکزی شرکت های حمل و نقلی دوره ببینند و تجربه بیاندوزند. دانشجویها در حین تحصیل، مشغول کار تخصصی نمی شوند و وقتی هم مدرک شان را می گیرند بخشی از اطلاعاتی که آموخته اند را نیز فراموش می کنند. برای همین ترجیح ما این است که نیروهای جوان مستعد و باهوش را خودمان پس از استخدام آموزش بدهیم. در حال حاضر، عمده کارکنان شرکت «ادیس مارین» را همین نیروهای متخصص جوان تشکیل می دهند و در کنار آنها نیز از مشاوره افراد متخصص این حرفه بهره می بریم. باید بپذیریم که این جوان های ایرانی هستند که در نهایت، باعث پیشرفت و سرافرازی کشور می شوند. ما سال ها زیر سایه بزرگ ترهای این صنعت رشد کرده ایم و حالا باید شرایطی را فراهم سازیم تا جوانترها همین راه را حتی بهتر از ما بیامانند. قطعا هر مجموعه ای با بهره مندی از نیروی جوان متخصص و مشاوره های کاردان می تواند مسیر رشد و ترقی را سریع تر تشخیص داده و طی کند.

پیش کارکنان شما هم از دوره های تخصصی آموزشی انجمن کشتیرانی استفاده کرده اند.

بله، هم آنها و هم خودم شخصا در دوره های تخصصی انجمن شرکت کرده ایم. نکته قابل توجه درباره فعالیت مرکز آموزش انجمن کشتیرانی، اساتید آنجاست. ببینید، شما اگر بروید و یک دوره را در دانشگاه یا دیگر مراکز آموزشی ببینید، عمدتا اساتید کسانی هستند که تنها دوره های تئوری را به شما آموزش می دهند و شاید حتی خودشان هم به صورت عملی تجربه کار را نداشته باشند. اما در انجمن کشتیرانی بزرگوارانی هستند که علاوه بر علم و دانش، سال ها در حوزه حمل و نقل دریایی کار کرده اند و با مثال های متعدد و روشن و نمونه های مصداقی عینی می توانند علوم دریایی را به دانشجویان منتقل کنند و پاسخ دقیق به پرسش ها بدهند. از سوی دیگر، عمده دانشجویان کسانی هستند که در حال حاضر در شرکت های فعالان این صنعت به شمار می روند.

پیش تعامل شما با انجمن چگونه است؟ آیا عضو کمیته های تخصصی هستید یا در فعالیت ها مشارکت دارید؟ نقش انجمن را در فعالیت بخش خصوصی و شرکت های عضو چگونه ارزیابی می کنید؟

به نظرم، حضور یک تشکل مثل انجمن کشتیرانی برای یکسان سازی، نظارت، تفسیر و اجرای قوانین بسیار ضروری است. احساسم این است که انجمن در حال ارائه خدماتی است که شرکت های عضو به آن احتیاج دارند و در حل مسائل کنونی و پیش روی این صنعت، بسیار فعال عمل می کند. من در حال حاضر عضو کمیته های تخصصی نیستم، اما در جلسات مختلف حضور دارم و یا از مشاوره های انجمن بهره می برم. گاهی اوقات هم اختلافاتی با مشتریان و یا گاه با همکاران داشته ایم که با نظارت و داوری انجمن، آن موضوعات حل و فصل شده است. می توانم بگویم انجمن کشتیرانی حامی واقعی فعالان بخش خصوصی در حوزه دریایی و بندری است. ما یک خانواده بزرگ هستیم و باید تلاش کنیم تا جایگاه والای خود را حفظ نماییم.

صنعت حمل و نقل دریایی همواره پویا است و کار تکراری نمی شود. در این صنعت، باید به روز باشید و این برایم جذاب بوده که در دنیای تازه فعالیت داشته باشم.

پیش چالش های صنعت حمل و نقل دریایی را در کجا می بینید؟ به عنوان یک فعال بخش خصوصی از نهادهای حاکمیتی و دولتی چه انتظاری دارید؟

عمده مشکلاتی که ما هم اکنون با آن مواجه ایم، کاغذ بازی ها و روند کند اداری است. رسوب کالا در بنادر و عدم حمایت ویژه نهادهای دولتی از بخش خصوصی نیز از دیگر مسائلی است که با آن درگیر هستیم. به عنوان مثال، حدود ۶ ماه پیش سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد که قصد دارد کانتینرهایی را با وام در اختیار فعالان بخش خصوصی قرار بدهد. ما هم درخواست خرید دادیم و خوشحال بودیم که هزینه تمام شده این کانتینرها پایین تر است. اما دیگر پیگیری نشد و جوابی هم به ما ندادند. وقتی پیگیری می کنیم هم پاسخ می دهند که در دست بررسی است. یا مثلا در خصوص اعطای وام بانکی برای خرید کشتی ما با مشکل قانونی روبرو می شویم، چرا که بانک ها اعطای وام را منوط به خرید اموال غیر منقول کرده اند و به این بهانه که کشتی یک وسیله منقول است از ارائه این تسهیلات به فعالان بخش خصوصی سر باز می زنند. در حالی که در دیگر کشورهای دنیا، اعطای وام و یا تسهیلات برای خرید کشتی نیز در نظر گرفته می شود تا هر کسی که علاقه مند بود از آن بهره ببرد. همچنین در سازمان بنادر برای ما که بخشی از بدنه بخش خصوصی هستیم تخفیفی در نظر گرفته نمی شود. از سوی دیگر، حتی برای گردش هایی که ایجاد می کنیم و عملا سودی هم برایمان ندارد- مثل بخش تی.اچ.سی که درآمدی به دست نمی آید- باید برویم به اداره مالیات و آنجا التماس کنیم که این فعالیت ما اجباری است. دوباره همین جریان ها را با تامین اجتماعی داریم. در حالی که سازمان بنادر حداقل می تواند یک حداقل سودی را برای برخی فعالیت ها در نظر بگیرد تا مشکلات اینچنینی برای شرکت های فعال به وجود نیاید.

پیش خوب، این شرایط در کشورهای همسایه ما چگونه است؟ آنها چگونه توانسته اند این مسائل را مدیریت کنند؟

ببینید، مهم ترین مسئله اینجاست که دولت های دیگر کشورها این موضوع را متوجه شده اند که از فعالیت بخش خصوصی می توانند کسب درآمد کنند. به همین دلیل، همواره از کسب و کار این حوزه حمایت می کنند، چرا که منافع مستقیم و غیر مستقیم آن در نهایت به خود دولت بازمی گردد. این فعالیت ها شغل ایجاد می کند و تجارت را پویا می سازد. آنها می آیند و مشوق هایی را هم در نظر می گیرند تا بخش خصوصی ترغیب شود که بیشتر در این حوزه فعال باشد. دولت های دیگر در حال کسب سهم بیشتری از بازار برای منافع خودشان هستند و برای اینکه خدمات دیگر کشورها را به سمت خودشان جذب کنند، می آیند و این سیاست های تشویقی را در نظر می گیرند. اما متأسفانه در کشور ما با یک جبر مواجه ایم که تصمیمی برای تغییرش وجود ندارد. باید بپذیریم که حمل و نقل یک زنجیره است و پویایی آن می تواند در رشد و ارتقای صنایع دیگر نیز اثر گذار باشد. شما ببینید، در موضوع شیوع کرونا در شهرها، تنها موضوعی که دچار کندی و یا تعطیلی نشد، همین موضوع حمل و نقل است. چون ما همواره به این اصل مهم تجارت نیازمندیم و هر چه بیشتر از آن حمایت کنیم، نتایج مثبت آن به جامعه خودمان بازمی گردد.

تردید داشتم، اما مدیر ما آقای «رضا عیاری» این اعتماد به نفس را در من ایجاد کرد و گفت برو و برای خودت یک شرکت تاسیس کن. از پیشنهاد استقبال کردم و حالا هم از آن تصمیم راضی ام.

پیش شما که سابقه کار حمل و نقلی مستقل نداشتید، برنامه ریزی برای جذب مشتریان را چگونه انجام دادید؟

عمده سال های فعالیتیم در بخش مالی بودم و از این جهت با مشتریان شرکت ها، ارتباط مستقیم کاری نداشتم. آمدم و با سرمایه اولیه دفتری تهیه کردیم و کار را با استخدام ۵ نفر از جوان های این رشته استارت زدیم. ابتدای راه برنامه ریزی ها را بر اساس بازاریابی مناسب، ارائه خدمات خوب و هزینه کمتر نسبت به دیگر شرکت ها قرار دادیم. این سیاست ابتدای راه ما بود که تاکنون نیز ادامه دارد. بر این باور هستیم، سودی که از مشتری می گیریم در نهایت روی قیمت تمام شده کالای مصرف کننده تاثیر گذار است و به همین خاطر، به سود اندک قانع ایم.

پیش در حال حاضر در کدام بنادر فعال هستید؟

عمده فعالیت ما در بندر عباس، لنگه، گناوه، عسلویه، خرمشهر و بندر امام (ره) است که شامل فعالیت ترابری دریایی و بندری می شود. همچنین به تمام نقاط کشورهای حاشیه خلیج فارس نیز سرویس می دهیم. عمده خدمات ما در جهت حمایت از صادر کنندگان از یک سو و وارد کنندگانی است که در بخش واردات کالاهای اساسی فعالیت می کنند تعریف شده است.

پیش وقتی وارد کسب و کار حمل و نقل دریایی شدید چه موضوعی در این بخش برایتان جذابیت داشت؟ شاید شما می توانستید این سرمایه را در بخش های دیگر به جریان بیندازید، اما این حوزه را انتخاب کردید.

صنعت حمل و نقل جزو کسب و کارهای به روز دنیاست و شما در این حوزه همواره در حال آموختن هستید. قوانین به صورت مداوم تغییر می کند و این باعث می شود که شما همیشه در حال مهندسی حمل بار و روش های جدید باشید. از این جهت،



■ نشانی:
تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش کیان، پلاک ۳۰
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
طبقه اول - روابط عمومی
تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶
نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@scanews.ir

■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
■ تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران



BAYANDOR
بایندر

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، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد ساحل



سازمان بنادر و دریانوردی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS