

تجلی بلوغ سازمانی تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در احراز مجدد رتبه A+ توسط اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

طلایه دار دریا



به عنوان بازویی توانمند و مشاوری امین در عرصه تصمیم‌سازی‌های حاکمیتی شناخته می‌شود.

تجلی ساختار یافتگی در مؤلفه‌های حکمرانی و تنظیم‌گری

در بخش‌های «حکمرانی» و «تنظیم‌گری»، احراز وضعیت «توسعه‌یافته» مبین استقرار نظام‌های نوین مدیریتی و پایبندی به اصول شفافیت و حاکمیت قانون در این انجمن است. تداوم رتبه برتر در دو دوره پیاپی، نه یک اتفاق، بلکه معلول برنامه‌ریزی راهبردی و انضباط تشکیلاتی است که توانسته است استانداردهای حرفه‌ای را در میان شرکت‌های خدمات وابسته به کشتیرانی ارتقا بخشیده و نقش نظارتی و ترویجی خود را به بهترین نحو ایفا نماید.

افق‌های نوین در پرتو رتبه عالی A+

مطابق با تعاریف استاندارد ارزیابی، رتبه A+ مختص تشکلهایی است که به مقام «مرجعیت دانشی» در حوزه تخصصی خود نائل آمده‌اند. انجمن کشتیرانی با عبور از مراحل اولیه بلوغ، اکنون در جایگاهی ایستاده است که تولید دانش، تدوین پروتکل‌های تخصصی و راهبری فکری صنعت را بر عهده دارد. این دستاورد بزرگ، بی‌تردید مسئولیتی مضاعف را بر دوش ارکان انجمن جهت حفظ این میراث ارزشمند و تداوم خدمت‌رسانی صادقانه به جامعه دریایی کشور نهاده است.

در جریان ارزیابی‌های جامع و مستمر تشکل‌های اقتصادی ملی توسط اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با احراز رتبه A+، برای دومین دوره متوالی بر تارک تشکل‌های برتر کشور ایستاد. این موفقیت که محصول بلوغ سازمانی و استواری در مسیر تحول است، نشان از نقش بی‌بدیل این نهاد در هدایت تخصصی و صیانت از منافع صنعت دریایی کشور دارد.

تداوم صدرنشینی در شاخص‌های راهبردی و پنج‌گانه

بر اساس مستندات و کارنامه ارزیابی سال ۱۴۰۴، انجمن کشتیرانی با تکیه بر رهافت‌های علمی و مدیریتی، در تمامی ساحت‌های پنج‌گانه ارزیابی، عملکردی ستودنی از خود به منصفه‌ظهور رسانده است. دستیابی به تراز «سرآمدی» در حوزه‌های حیاتی همچون «عضویت»، «خدمات» و «تأثیرگذاری بر سیاست»، گواهی صادق بر پیوند عمیق میان بدنه اجرایی انجمن و ذینفعان کلان صنعت است. این نهاد با عبور از مرزهای سنتی فعالیت صنفی، اکنون

تحلیل تطبیقی و حرکت بر مدار بهبود مستمر

واکاوی نمودارهای تطبیقی میان سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۴ نشان‌دهنده پویایی و احتراز از سکون در بدنه این تشکل است. انجمن کشتیرانی نه تنها در حفظ قله‌ی رتبه‌بندی موفق عمل



محمد رضا عارف

صفحه ۴

۵ دانشگاه کشور مأمور احیای دریاچه ارومیه شدند

به منظور احیای دریاچه ارومیه ستاد ملی تشکیل شده است که این ستاد هم‌اکنون ۵ دانشگاه کشور شامل دانشگاه‌های تهران، شریف، تبریز، ارومیه و کردستان را مأمور انجام فعالیت‌های پژوهشی به منظور انجام...

بایندر گزارش می‌دهد:

۵ شرکت جدید به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۵ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته‌اند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و...

صفحه ۱۳



به قلم دکتر کامیاب‌اعتمادی

صفحه ۷

تحلیل مبتنی بر داده‌های زنجیره ارزش جهانی ادغام ساختاری ایران در اقتصاد جهانی و محدودیت پذیرش تحریم

تحریم اقتصادی در دهه‌های اخیر به ابزار اصلی سیاست خارجی ایالات متحده تبدیل شده است. با این حال، تجربه کشورهایمانند China و Russia نشان می‌دهد میزان اثر بخشی تحریم‌ها به جایگاه ساختاری کشور هدف در اقتصاد جهانی...

بایندر گزارش می‌دهد:

گسترش همکاری آموزشی میان مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و شرکت‌ها

شرکت‌ها پس از جذب و آموزش نیروها، با مشکل جذب همان نیروهای آموزش‌دیده توسط سایر شرکت‌ها یا پیشنهاد حقوق بالاتر مواجه می‌شوند، موضوعی که موجب کمبود نیروی متخصص، به‌ویژه در واحد فروش و بازاریابی شده است.

صفحه ۱۴



فرداد فیروزپور مطرح کرد

صفحه ۴

پایان عصر «ان شاء الله» و «می‌شود» چابهار در بن بست شعار و بروکراسی!

با کمال احترام به دوستان دولت، باید بگویم تاریخ مصرف واژه‌های «می‌شود»، «می‌توانیم» و «ان شاء الله» گذشته است. واقعیت صادقانه این است که با وجود تمام سرمایه‌گذاری‌ها و تبلیغات، کار خاصی انجام نشده است.

کالبدشکافی مهاجرت خاموش

شرکت‌های کشتیرانی به‌خارج از کشور

حیات نباتی لجستیک ایران

وقتی از «فرار سرمایه» سخن گفته می‌شود ذهن اغلب به سمت خروج ارز، انتقال پول به حساب‌های خارجی یا سرمایه‌گذاری ایرانیان در بازارهای مسکن و مالی خارج از کشور می‌رود.

صفحه ۱۴



مسعود پل‌مه

صفحه ۶

دیرکل انجمن کشتیرانی در نشست کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران مطرح کرد؛ سرآب ترانزیت ۴۰ میلیون تنی

در حالی که ایران به‌عنوان یک مسیر استراتژیک در کریدور شمال-جنوب شناخته می‌شود، مسعود پل‌مه در نشست در کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران چالش‌های اساسی این مسیر را مورد نقد قرار داد. وی با اشاره به ظرفیت‌های زیرساختی...

بایندر گزارش می‌دهد:

از سند تا ساحل؛ چرا پروژه‌های دریامحور در گل می‌مانند؟

اقتصاد دریامحور در ایران سال‌هاست روی کاغذ زندگی می‌کند؛ در اسناد بالادستی، سخنرانی‌ها و همایش‌ها حضوری پررنگ دارد، اما وقتی پای میدان عمل به میان می‌آید، اسکله‌ها نیمه‌کاره‌اند

صفحه ۲

بایندر گزارش می دهد؛

از سند تا ساحل؛ چرا پروژه های دریامحور در گل می ماند؟

سند اقتصاد دریامحور در ایران سال‌هاست روی کاغذ زندگی می کند؛ در اسناد بالادستی، سخنرانی‌ها و همایش‌ها حضوری پررنگ دارد، اما وقتی پای میدان عمل به میان می آید، اسکله‌ها نیمه کاره‌اند، بنادر صیادی با زیرساخت‌های فرسوده سر می کنند و پروژه‌ها در چرخه‌ای از وعده و تعویق گرفتار می شوند. پرسش اینجاست: چرا مسیر «سند» تا «اسکله» در استان‌ها این قدر طولانی و پرهزینه است؟

مسئله اول؛ پروژه‌هایی که «صاحب» ندارند

کمتر به این نکته پرداخته می شود که بخش قابل توجهی از پروژه‌های دریامحور، عملاً بی صاحب‌اند. روی کاغذ متولی دارند، اما در عمل نه یک مدیر پروژه مشخص وجود دارد و نه نهادی که مسئولیت نهایی پیشرفت یا عقب‌ماندگی طرح را بپذیرد. اسکله صیادی، بندر کوچک یا طرح ساماندهی شناورها، میان چند دستگاه دست‌به‌دست می شود و هر کدام تنها بخشی از مسئولیت را می پذیرند. نتیجه روشن است؛ وقتی همه «سهم» دارند، هیچ کس «پاسخ گو» نیست.

مسئله دوم؛ اسناد توسعه‌ای که به پروژه تبدیل نمی شوند
رسانه‌ها اغلب به وجود اسناد و برنامه‌ها اشاره می کنند، اما کمتر پرسیده می شود این اسناد چگونه به پروژه اجرایی ترجمه می شوند. در بسیاری از استان‌ها، اسناد اجرایی توسعه بیشتر شبیه ویترین برنامه‌هاست تا نقشه راه عمل. پروژه‌ها بدون زمان‌بندی دقیق، بدون برآورد واقعی هزینه و بدون پیش‌بینی مسیر تأمین مالی تعریف می شوند. به همین دلیل، با اولین مانع بودجه‌ای یا تغییر مدیریتی، اجرای آن‌ها متوقف می شود.

مسئله سوم؛ اقتصاد دریا قربانی نگاه عمرانی

یکی از نقاط کور رسانه‌ای، «نگاه صرفاً عمرانی» به پروژه‌های دریایی است. اسکله ساخته می شود، اما به این فکر نمی شود که بعد از ساخت چه نهادی باید آن را بهره‌برداری، نگهداری و به‌روزرسانی کند. در بسیاری از بنادر صیادی، سازه وجود دارد اما خدمات وجود ندارد؛ تعمیرگاه نیست، بازار فروش ساماندهی نشده، زیرساخت بهداشتی ناقص است. این یعنی پروژه

اجرا شده، اما مسئله حل نشده است.
مسئله چهارم؛ غیبت ذی نفعان واقعی در تصمیم‌سازی
صیادان، بهره‌برداران و فعالان محلی معمولاً آخرین حلقه تصمیم‌گیری‌اند، نه اولین آن‌ها. پروژه‌ها برای آن‌ها طراحی می شود، نه با مشارکت آن‌ها. بسیاری از طرح‌های دریامحور به دلیل ناهماهنگی با واقعیت میدانی، حتی پس از اجرا هم با مقاومت خاموش یا بی توجهی جامعه محلی مواجه می شوند. نتیجه زیرساختی است که کار می کند، اما کارآمد نیست.

مسئله پنجم؛ ترس از تصمیم‌های بزرگ
پروژه‌های دریامحور اغلب نیازمند تصمیم‌های شجاعانه‌اند؛ از جابه‌جایی کاربری‌ها گرفته تا محدود کردن فعالیت‌های ناسازگار با محیط زیست. اما در عمل، تصمیم‌گیران ترجیح می دهند پروژه‌ها را کوچک، کم‌ریسک و کم‌اثر نگه دارند تا هزینه سیاسی نپردازند. همین محافظه‌کاری مزمن باعث می شود طرح‌ها سال‌ها در مقیاس محدود باقی بمانند و هرگز به نقطه اثرگذاری واقعی نرسند.

مسئله ششم؛ اقتصاد دریا بدون عدد و شاخص
یک سوال مهم وجود دارد؛ سهم پروژه‌های دریامحور از تولید اشتغال یا درآمد منطقه چقدر است؟ چون اغلب این پروژه‌ها فاقد شاخص‌های شفاف ارزیابی‌اند. وقتی عددی در کار نباشد، عقب‌ماندگی هم دیده نمی شود. پروژه‌ای که پنج سال طول کشیده، همچنان «در حال اجرا» تلقی می شود، بدون آنکه کسی بپرسد چرا و به چه قیمتی.

فاصله‌ای که با شعار پر نمی شود

مسئله اصلی پروژه‌های دریامحور نه کمبود سند است، نه حتی کمبود پول؛ مسئله، ضعف حکمرانی اجرایی است. تا زمانی که پروژه‌ها صاحب مشخص نداشته باشند، اسناد به برنامه عملیاتی تبدیل نشوند، ذی نفعان واقعی در تصمیم‌سازی نقش نداشته باشند و شاخص‌های شفاف برای سنجش پیشرفت تعریف نشود، مسیر «سند تا اسکله» همچنان پر از توقف و تعویق خواهد بود. اقتصاد دریامحور بیش از هر چیز به تصمیم، شفافیت و پاسخ‌گویی نیاز دارد؛ چیزهایی که با تکرار شعار و برگزاری همایش به دست نمی آید.



کسب رتبه A+



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رتبه بندی شکل های حرفه ای اتاق بازرگانی ایران



مقایسه وضعیت مولفه‌ها در سه ارزیابی اخیر



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

- حکمرانی: توسعه یافته
- عضویت: سرآمد
- خدمات: سرآمد
- تاثیرگذاری بر سیاست: سرآمد
- تنظیم‌گری: توسعه یافته
- تعامل با اتاق: سرآمد



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

پایان عصر «ان شاء الله» و «می شود»! چابهار در بن بست شعار و بروکراسی



میز اقتصاد | اقتصاد دریا؛ فرصت اقتصادی یا ظرفیت مغفول؟
رهبر انصارالله یمن؛ انقلاب اسلامی ایران، تمدن ساز و الهام بخش ملت های مس

بخش پنجم: چرا بخش خصوصی حاضر به سرمایه گذاری نیست؟
فیروزپور در پاسخ به پرسش صریح خبرنگار که آیا حاضر به سرمایه گذاری در این طرح ها هستید، پاسخ داد: «صادقانه بگویم، خیر! چون هیچ تضمینی وجود ندارد که تصمیمات دوباره خلق الساعه نباشد. در هیچ جای دنیا شب نمی خوابند و صبح قانونی تصویب نمی کنند که تمام قوانین قبلی را زیر سوال ببرد. بخش خصوصی اعتمادش را به طرح های روبایی دولت از دست داده است.» او در پایان بزرگترین وظیفه دولت را «جلب اعتماد» دانست و تاکید کرد: «ما برای نفس کشیدن مالیات می دهیم، اما برای جذب سرمایه گذار خارجی با وجود تحریم ها و مشکلات بانکی، آنقدر موانع و مراکز بازدارنده زیاد است که کار پیش نمی رود. دولت باید ثبات در تصمیم گیری و مقررات را تضمین کند و از مقررات یک شبه جلوگیری نماید.»

وی به هزینه ثانیه ای کشتی ها اشاره کرد و گفت: «کشتی از لحظه ساخت تا اوراق برای مالک هزینه است؛ پس نمی تواند در بندری منتظر بار بماند که بار صادراتی (بار برگشت) ندارد. این ها واقعیت های تلخ چابهار است.»

بخش چهارم: مدیریت جزیره ای؛ ۲۳ ارگان برای یک تصمیم
این فعال حوزه دریایی با گلایه از ناهماهنگی های سیستمی تصریح کرد: «در کشور ما تصمیم گیری ها جزیره ای است. برای راه اندازی یک منطقه ویژه مثل مکران، ۲۲ یا ۲۳ ارگان ذی نفع هستند. برای یک تصمیم نهایی، موافقت همه آن ها لازم است، اما مخالفت تنها یک ارگان می تواند کل کار را خراب کند. این عدم هماهنگی باعث عقب ماندگی ما شده است. در برنامه ها همه چیز "گل و بلبل" است اما در واقعیت، شناور برای پهلوگیری معطل نظر گمرک یا گذرنامه می ماند چون تصمیم گیری ستادی نداریم.»

واژه های «می شود» و «می توانیم»
عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی در پاسخ به سوال خبرنگار پیرامون میزان بهره برداری از این ظرفیت ها گفت: «با کمال احترام به دوستان دولت، باید بگویم تاریخ مصرف واژه های "می شود"، "می توانیم" و "ان شاء الله" گذشته است. واقعیت صادقانه این است که با وجود تمام سرمایه گذاری ها و تبلیغات، کار خاصی انجام نشده است. اکنون باید حداقل ۲ یا ۳ خط کشتیرانی مرتب در چابهار فعال می بود که نیست.» وی افزود: «تا زمانی که بخش خصوصی وارد میدان نشود، هیچ بندری در دنیا توسعه نمی یابد. معضل بزرگ این است که بخش دولتی متأسفانه بخش خصوصی را رقیب می بیند، در حالی که ما رقیب کسی نیستیم و برای ساختن مملکت آمده ایم. زیرساخت به تنهایی کاری نمی کند و دولت هم نمی داند چه زیرساختی متناسب با تجارت روز است؛ لذا باید از مشاوره بخش خصوصی استفاده کند.»

بخش سوم: چابهار؛ بندری بدون «پس کرانه» و اتصال ریلی
فیروزپور با تبیین تفاوت «بندر» در عرف با «بندر عملیاتی» اظهار داشت: «شما اگر گران ترین تجهیزات دنیا را در بندر نصب کنید اما پس کرانه (امکانات لجستیکی، کارخانجات و انبارها) نداشته باشید، برای تاجر اقتصادی نیست. در چابهار پس کرانه مناسب نداریم. وقتی کالا تخلیه می شود، امکان انتقال به سرزمین اصلی وجود ندارد چون به سیستم ریلی وصل نیستیم و کامیون به اندازه کافی نیست.»

فرداد فیروزپور، عضو هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با حضور در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، ضمن کالبدشکافی وضعیت توسعه سواحل مکران، از فقدان زیرساخت های عملیاتی و نگاه جزیره ای ارگان های دولتی انتقاد کرد.

بخش اول: ظرفیت های مکران از نگاه بخش خصوصی
فیروزپور در ابتدای سخنان خود با تجلیل از مجاهدت فعالان دریایی در سال های تحریم، ظرفیت های منطقه مکران را در ۵ محور کلیدی برشمرد: ظرفیت ژئوپلیتیک؛ چابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است که به دلیل نزدیکی به هند، پاکستان و افغانستان، نقشی حیاتی در ترانزیت و پوشش کشورهای عضو CIS (آسیای میانه) دارد. هاب بانکرینگ؛ این منطقه می تواند به پایگاه اصلی سوخت رسانی، تعمیرات و خدمات برای شناورهای در حال تردد در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند تبدیل شود. امنیت انرژی؛ به دلیل واقع شدن در خارج از منطقه پرتنش خلیج فارس، مکران بهترین نقطه برای احداث مخازن نفتی و LPG با ریسک سرمایه گذاری پایین است. هاب معدنی و شیبالت؛ نزدیکی به معادن آهن و کرومیت برای صادرات و شرایط منحصربه فرد برای پرورش آبزیان در قفس. گردشگری؛ منطقه ای متمایز که در آن صحرا و دریا به هم می رسند و پتانسیل بالایی برای جذب سرمایه دارد.

بخش دوم: انتقاد از شعارزدگی و

محمد رضا عارف:

۵ دانشگاه کشور مأمور احیای دریاچه ارومیه شدند / حفاظت پایدار تالاب ها در قالب برنامه ۵ ساله

و گفت: تالاب گاوخونی نیز هم اکنون به بیابان لم یزرع تبدیل شده است؛ تالاب های بختگان، شادگان، هورالعظیم و انزلی نیز از وضعیت بحرانی رنج می برند. وی عدم تخصیص حقایق تالاب ها توسط وزارت نیرو را مهمترین معضل تالاب ها بعد از خشکی ناشی از تغییر اقلیم عنوان و تصریح کرد: هم اکنون تأمین حقایق تالاب ها از سوی تالاب ها در بخش های هم جوار تالاب کشاورزی نداشته باشیم در اولویت قرار داده ایم. معاون اول رئیس جمهور با تأکید بر ضرورت حفاظت پایدار از تالاب های کشور، بیان داشت: تحقق این امر در قالب برنامه توسعه ای حداقل ۵ ساله لحاظ شده است که امیدواریم با هم افزایی دولت، نخبگان و NGO ها شاهد دستیابی به این مهم باشیم.

دکتر عارف با تأکید بر اینکه تالاب ها از مهمترین و آسیب پذیرترین اکوسیستم های طبیعی محسوب می شوند، نقش تالاب ها را در تصفیه و پاکسازی هوا، حفظ کربن، تنظیم چرخه آب، کاهش گرد و غبار، کنترل سیلاب و تأمین معیشت جوامع محلی هم جوار بسیار حائز اهمیت توصیف کرد. وی یادآور شد: به منظور احیای دریاچه ارومیه ستاد ملی تشکیل شده است که این ستاد هم اکنون ۵ دانشگاه کشور شامل دانشگاه های تهران، شریف، تبریز، ارومیه و کردستان را مأمور انجام فعالیت های پژوهشی به منظور انجام اقدامات عملی مؤثر برای احیای این دریاچه کرده است. معاون اول رئیس جمهور همچنین به وضعیت اسفناک تالاب هامون به عنوان مهمترین تالاب شرق کشور اشاره کرد

فرستی است تا با ارزیابی عملکردهای گذشته که به منظور احیا و حفاظت تالاب ها صورت گرفته، نقاط قوت ادامه یابد و نقاط ضعف آسیب شناسی و برطرف شود. وی با اشاره به اینکه امروز در دنیا طرفداران محیط زیست از نظر کمی و نیز قدرت نفوذ سیاسی از وضعیت خوبی برخوردار هستند که باید پیش از گذشته مورد حمایت قرار گیرند، گفت: مهمترین امر در راستای حفاظت از محیط زیست در کشور ما، مسأله فرهنگ سازی است؛ این بخش بسیار کم رنگ بوده است. حتی در احکام و روایات اسلامی موضوع حفاظت از محیط زیست به زبان ساده بسیار مطرح شده است، اما این امر مورد توجه قرار نگرفته است؛ تا زمانی که مردم برای حفاظت از محیط زیست وارد صحنه نشوند، دولت ها نمی توانند موفق عمل کنند.

محمد رضا عارف در مراسم بزرگداشت روز جهانی تالاب ها که در سازمان حفاظت محیط زیست برگزار شده بود با اشاره به اهمیت شکل گیری کنوانسیون بین المللی رامسر به پیشنهاد ایران در حدود ۵۵ سال پیش، اظهار داشت: روز جهانی تالاب ها یادآور روزی است که ۱۸ کشور دنیا با دغدغه حفاظت و بهره برداری خردمندانه از تالاب ها به کنوانسیون رامسر پیوستند و امروز این کنوانسیون با عضویت ۱۷۲ کشور به یکی از کنوانسیون های مهم دنیا تبدیل شده است؛ بیش از ۲۵ هزار سایت تالابی در دنیا در فهرست کنوانسیون رامسر قرار دارد و کشور ما نیز با مجموع ۲۷ تالاب به وسعت ۱۰۴ میلیون هکتار در این فهرست قرار دارد. معاون اول رئیس جمهور ادامه داد: برگزاری مراسم بزرگداشت روز جهانی تالاب ها



جراحی در بدنه حمل و نقل دریایی؛

نیاز به ۲۹۰۰ شناور بروز برای بقا در بازار بین الملل

همچنین، فعال سازی ظرفیت های راکد «صندوق توسعه صنایع دریایی» و ایجاد خط اعتباری ویژه با نرخ سود تک رقمی برای شناورهای کوچک، می تواند موتور محرک اشتغال در استان های ساحلی باشد. در سطح کلان نیز ضرورت دارد دستگاه دیپلماسی با همکاری وزارت صمت، مدل های موفق «فاینانس داخلی و خارجی» را برای پروژه های بزرگ اقیانوس پیما بومی سازی کند تا پیش از فرارسیدن ضرب الاجل های بین المللی ۲۰۳۰، ناوگان ایران نه با تحریم های فنی، بلکه با استانداردهای نوین به آب های آزاد بازگردد.

فرجام سخن

نوسازی صنایع دریامحور دیگر صرفاً یک پروژه صنعتی نیست، بلکه یک «ضرورت ملی» برای حفظ سهم از تجارت جهانی است. عبور از میانگین سنی ۲۰ سال و حرکت به سمت ناوگان جوان، نیازمند عبور از بروکراسی های بانکی و اعتماد واقعی به توان داخلی در قالب قراردادهای مستمر و تضمین شده است.

بخشد. هدف این است که با تجمیع تقاضا، از تعطیلی واحدهای صنعتی جلوگیری شده و دانش فنی در داخل کشور رسوب کند. با این حال، چالش اصلی همچنان باقی است؛ زمان. با نزدیک شدن به الزامات زیست محیطی سال ۲۰۳۰ و محدودیت های سخت گیرانه سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) برای سوخت های فسیلی، ناوگان فرسوده ایران زمان زیادی برای نوسازی در اختیار ندارد. اگر امروز چرخ های صنعت کشتی سازی با سوخت «تامین مالی نوین» نچرخد، فردا ممکن است بنادر بزرگ جهان به روی پرچم ایران بسته شوند.

نقشه راه دولت؛ از اصلاح نظام وثیقه گذاری تا دیپلماسی دریایی

دولت باید برای برون رفت از وضعیت فعلی، بازنگری در نظام «وثیقه گذاری بانکی» را در اولویت قرار دهد؛ به گونه ای که «سند کشتی در حال ساخت» و «قراردادهای آتی خرید بار» به عنوان وثیقه معتبر برای اعطای تسهیلات نوسازی پذیرفته شوند.

بزرگ ترین مانع در مسیر نوسازی این ۲ هزار و ۹۰۰ شناور، نه نبود توان فنی، بلکه فقدان یک «نقشه راه مالی» مدرن است. در کشورهای پیشرو همچون چین، مدل های «تامین مالی ترجیحی» و «صادرات فاینانس» چنان تسهیل شده است که کارفرما دغدغه ای جز سفارش ساخت ندارد. در مقابل، تولیدکننده و کارفرمای ایرانی در بن بست نرخ بهره های بالا و نبود چتر حمایتی بیمه ای گرفتار شده اند. کارشناسان معتقدند تا زمانی که «کشتی در حال ساخت» به عنوان وثیقه معتبر نزد بانک ها پذیرفته نشود و رویه های سنتی بانکداری صنعتی اصلاح نگردد، وعده کاهش عمر ناوگان به زیر ۱۰ سال، در حد یک آرزوی میان مدت باقی خواهد ماند.

از «شارک» تا خودکفایی؛ راه دشوار بومی سازی

بخش صنعت با معرفی طرح هایی نظیر «شارک» (شناسایی، ارزیابی و رتبه بندی کشتی سازی ها) تلاش دارد تا با ساماندهی ۵۳ واحد فعال ساخت و تعمیر شناور، نظم جدیدی به بازار عرضه و تقاضا

۹۰۰ شناور تازه نفس است؛ آماری که از یک عقب ماندگی مزمن در نوسازی تجهیزات حکایت دارد. عبور از مرز بحران؛ وقتی ۲۰ سالگی پایان راه نیست در حالی که در استانداردهای جهانی، رسیدن سن ناوگان به ۱۵ سال، زنگ خطر را برای سفارش ساخت کشتی های جایگزین به صدا درمی آورد، میانگین سن شناورهای ایرانی از مرز ۲۰ سال عبور کرده است. این شکاف عمیق، تنها یک عدد آماری نیست؛ بلکه به معنای افزایش تصاعدی مصرف سوخت، افت ایمنی دریانوردی و کاهش قدرت رقابت ایران در کریدورهای بین المللی است. طبق آمارهای غیررسمی، ۷۰ درصد از نیاز فعلی به نوسازی مربوط به شناورهای کوچک و خدماتی است که شریان های حیاتی بنادر محلی و تجارت منطقه ای محسوب می شوند. ۳۰ درصد باقی مانده نیز شامل غول های اقیانوس پیماست که ویرترین حضور ژئوپلیتیک ایران در آب های دوردست به شمار می روند. **گره کور مالی؛ چرا مدل های سنتی پاسخگو نیستند؟**

«در حالی که جهان با سرعت به سمت سوخت های پاک و کشتی های هوشمند حرکت می کند، ناوگان دریایی ایران با میانگین سنی بالای ۲۰ سال، در آستانه یک بازنشستگی اجباری قرار گرفته است. گزارش ها حاکی از آن است که برای بقا در رقابت بی رحمانه تجارت بین الملل و عبور از سد استانداردهای سخت گیرانه ۲۰۳۰، جراحی عمیقی در بدنه این صنعت لازم است؛ عملیاتی که نیازمند نوسازی فوری ۲۹۰۰ شناور و تغییر بنیادین در مدل های تامین مالی است تا شریان های تجاری کشور در آب های آزاد به گل ننشینند.» صنعت دریایی ایران این روزها با واقعیتی تلخ دست و پنجه نرم می کند: ناوگانی که بیش از آنکه در آب های آزاد به دنبال بازارهای جدید باشد، در اسکله ها مشغول دست و پنجه نرم کردن با هزینه های کمرشکن نگهداری است. برآوردهای جدید نشان می دهد که قلب تپنده حمل و نقل دریایی کشور برای تداوم حیات، نیازمند تریق فوری ۲ هزار و

دبیرکل انجمن کشتیرانی در نشست کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران مطرح کرد؛

سراب ترانزیت ۴۰ میلیون تنی



زمانی که کشتیرانی‌هایی مانند فسکو متعلق به روسیه، رقبای اصلی در این مسیرها هستند.

ضرورت همکاری دولت و بخش خصوصی

در انتها، مسعود پل‌مه بر اهمیت همکاری و هم‌افزایی بین دولت و بخش خصوصی تأکید کرد و افزود: اگر بخش خصوصی و دولت در کنار هم قرار گیرند، می‌توانند مشکلات زیرساختی و اجرایی در بنادر و کریدور شمال-جنوب را حل کنند و به توسعه پایدار در این حوزه کمک نمایند. او همچنین از وضعیت "ضریب اشغال منفی بنادر" در ایران به عنوان یکی از عوامل ناکارآمدی در لجستیک کشور یاد کرد و گفت: ما باید به این موضوع توجه کنیم که این اشغال، هزینه‌بر است و در واقع نتیجه مدیریت ضعیف در بخش‌های مختلف است. مسعود پل‌مه در این نشست، با برشمردن مشکلات زیرساختی، اقتصادی و مدیریتی، پیشنهاداتی را برای حل این مشکلات ارائه کرد. او تأکید کرد که اگر بخش خصوصی و دولت نتوانند در این راستا همکاری مؤثری داشته باشند، چشم‌انداز سند ملی گذر و اهداف آن به تحقق نخواهد پیوست و تبعات منفی آن برای کشور ادامه خواهد داشت.

چالش‌های اقتصادی و رقابت با روسیه و هند

مسعود پل‌مه در بخش دیگری از صحبت‌های خود به رقابت منطقه‌ای و چالش‌های اقتصادی اشاره کرد: اینطور که حلقه‌ها استمرار پیدا می‌کند، در نتیجه محاسبه می‌کنیم و می‌بینیم که نرخ تبادل کالا در دنیا حدود ۵ درصد است، در حالی که در ایران حداقل ۲۲ درصد است. یعنی ۲۲ درصد می‌رود روی هزینه ترانزیت. پس اولین عاملی می‌شود که صاحب کالای هندی و روسی، رغبتی برای حمل نداشته باشند. روسیه است، گوی رقابت در منطقه را برای انتقال کالای هند به روسیه رسیده؟ چون ما یک کانتینر را از ناواشیا بخواهیم به روسیه ببریم، از مسیر ایران حداقل ۵۵ روز طول می‌کشد. اما اگر بخواهند از مسیر سوئز و بسفر ببرند، حداکثر ۲۵ روز طول می‌کشد. اگر ما بخواهیم حمل کنیم، نرخ ما حداقل ۸ هزار دلار است و دیگر عواملی که طبیعتاً آن چشم‌انداز ۴۰ میلیون تن را تداعی نمی‌کنند. وی افزود: با این وضعیت، اگر کالاهای هندی یا روسی بخواهند از طریق ایران ترانزیت شوند، هزینه‌ها به‌حدی بالا می‌رود که صاحبان کالا تمایلی به استفاده از این مسیر نخواهند داشت. به‌ویژه

کالای هندی که در مفروض این مسیر می‌خواهیم متقاعدشان کنیم، با مشکلاتی در کشور داریم. او همچنین گفت که برخی مسائل مهم مانند فرسودگی تجهیزات در بنادر ایران وجود دارد که مانع از بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های موجود می‌شود: ما با مشکل اشغال بنادر مواجه هستیم، اما این اشغال به دلیل بار زیاد نیست. بلکه به این دلیل است که تجهیزات موجود فرسوده شده‌اند و قادر به تخلیه و بارگیری به‌طور مؤثر نیستند. به عنوان مثال ما ضریب اشغال مشابهی در بندر جبل علی و بندر شهید رجایی داریم. بندرگاه ما ۱۰۰ درصد اشغال است و در مقاطع بسیاری محوطه و اصطلاحاً کف بندر شهید رجایی چند صد درصد اشغال است. منتها این اشغال هزینه‌بر است و این اشغال حاصل سوءمدیریت و عدم وجود سرمایه‌گذاری است. اگر لنگرگاه ما اشغال است، به مفهوم این نیست که بار زیاد داریم. مفهومش این است که یک‌دک‌کش‌ها برای پهلوگیری کشتی مناسب نیستند. اگر اسکله ما ضریب اشغالش برای یک کشتی ۱۰۰۰ TEU باید ۱۰ ساعت باشد، می‌شود ۱۰۰ ساعت؛ دلیل بار زیاد نیست، دلیل فرسودگی تجهیزات است که نمی‌توانند تخلیه کنند.

یکی مسیر غربی که از آذربایجان می‌گذرد، دیگری مسیر میانی که از دریای خزر و کشورهای CIS عبور می‌کند، و مسیر شرقی که شامل هند می‌شود. اما آنچه که باید به آن توجه کنیم این است که در مسیر میانی که از بنادر ما می‌گذرد، ظرفیت تخلیه بارگیری و انبارش در سال گذشته میلادی تنها حدود ۱۸ درصد از ظرفیت واقعی مورد استفاده قرار گرفت. پل‌مه اضافه کرد: در حالی که ظرفیت بنادر شمالی ایران بالغ بر ۳۵ میلیون تن در سال است، ما تنها ۶ میلیون تن آن را مورد استفاده قرار داده‌ایم. از این ۶ میلیون تن، قسمت اعظمش واردات و صادرات است و ترانزیت نیست. شاید حداکثر ۷۰۰ هزار تا ۸۰۰ هزار تن آن ترانزیت باشد. این رقم بیشتر به واردات و صادرات اختصاص دارد و ترانزیت کالا سهم کمتری دارد. در حالی که روسیه در سال گذشته بالغ بر ۹۰۰ میلیون تن کالا از/به روسیه داشته و حدود ۸۰ میلیون تن فقط از هند واردات داشته است. در حالی که مسیر ترانزیتی کریدور ما با استفاده از امکانات هند، به حدود ۵۰ هزار تن می‌رسد.

مشکلات موجود در زیرساخت‌ها و ضعف در بهره‌برداری از ظرفیت‌ها

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مشکلات زیرساختی در کشور اشاره کرد و گفت: ما مشکل زیرساختی نداریم، اما مشکلاتی مانند عدم وجود ریل مناسب در مسیر رشت-آستارا داریم. اگرچه دولت اعلام کرده که این پروژه تا سه سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد، با توجه به مشکلات تملک زمین‌ها، بعید به نظر می‌رسد که در این بازه زمانی به نتیجه برسد. ما مشکل بار داریم، طبیعی است که بار هم به ذینفع بین‌المللی ما برمی‌گردد، به ویژه در ترانزیت. اینطور نیست که من ایرانی ابتکار عملی در شرایط موجود جهانی داشته باشم، چون نه دسترسی به سوئیفت و تراکنش‌های مالی دارم و نه می‌توانم با بلاک چین کار کنم و نه سایر موضوعاتی که معمول است در دنیا. خوب، می‌ماند صاحب کالای روسی یا صاحب

در حالی که ایران به‌عنوان یکی مسیر استراتژیک در کریدور شمال-جنوب شناخته می‌شود، مسعود پل‌مه در نشست در کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران چالش‌های اساسی این مسیر را مورد نقد قرار داد. وی با اشاره به ظرفیت‌های زیرساختی موجود در بنادر کشور، از جمله بندر شهید رجایی، به مشکلات موجود در بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها پرداخت و گفت: "در حالی که ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر شمالی ایران به ۳۵ میلیون تن می‌رسد، تنها ۶ میلیون تن آن به‌طور مؤثر استفاده می‌شود." پل‌مه همچنین با اشاره به رقابت‌های منطقه‌ای و مشکلات اقتصادی موجود، لزوم بازنگری در شیوه‌های مدیریت و همکاری مؤثر دولت و بخش خصوصی برای بهبود وضعیت ترانزیت کالا را ضروری دانست. به گزارش بایندر به نقل از ترابران آنلاین، مسعود پل‌مه، دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در نشست روز سه شنبه ۲۱ بهمن ۱۴۰۴ در کمیسیون حمل و نقل اتاق تهران در خصوص سند ملی گذر و وظایف بخش خصوصی در تحقق اهداف این سند، نظرات و چالش‌های اساسی خود را مطرح کرد. وی در ابتدای صحبت‌های خود به یک مبحث کلان و عمومی در تصمیمات دولت پرداخته و به نکته‌ای اشاره کرد که به گفته او در طول سال‌های اخیر در برنامه‌ریزی‌ها و تصمیم‌گیری‌های کلان نادیده گرفته شده است: هنگامی که یک سند ملی ارائه می‌شود، باید پیوست‌هایی داشته باشد. اگر این سند به‌طور جدی در قالب یک پروژه در نظر گرفته شود، باید یک ماتریکس با تمامی عوامل ذینفع، محاسن، معایب، تهدیدها، فرصت‌ها و سایر اصول موجود در پروژه در آن لحاظ شود.

چالش‌ها در کریدور شمال-جنوب و زیرساخت‌ها

در ادامه، مسعود پل‌مه به مشکلات موجود در کریدور شمال-جنوب اشاره کرد و گفت: در شرایط فعلی، کشور عمدتاً به سه مسیر ترانزیتی متکی است؛

تحلیل مبتنی بر داده‌های زنجیره ارزش جهانی

ادغام ساختاری ایران در اقتصاد جهانی و محدودیت پذیری تحریم



به قلم دکتر کامران اعتمادی

نشان می‌دهد مشارکت ایران کمتر از ۳۰ درصد است. این تفاوت صرفاً یک عدد نیست؛ نشان‌دهنده عمق اتصال کشور به شبکه تولید جهانی است.

۲. تفاوت «صادرات بالا» با «ادغام عمیق»

ممکن است استدلال شود ایران به دلیل صادرات نفت، سهم بالایی در تجارت جهانی انرژی دارد. اما حجم صادرات به‌تنهایی معیار قدرت ساختاری نیست. مسئله اصلی جایگاه در زنجیره ارزش است. چین در دهه ۱۹۹۰ مونتاژگر کم‌هزینه بود. امروز بخش قابل توجهی از نهاده‌های واسطه‌ای الکترونیک، ماشین‌آلات و تجهیزات صنعتی جهان در آن کشور تولید می‌شود. حذف چین از زنجیره تأمین، موجب شوک تورمی جهانی خواهد شد. همین واقعیت باعث شده حتی در اوج تنش‌های تجاری با دولت Donald Trump، تحریم جامع مالی علیه چین اعمال نشود.

در مقابل، اقتصاد ایران عمدتاً صادرکننده مواد خام است. نفت، گاز و محصولات پتروشیمی پایه، در کوتاه‌مدت قابل جایگزینی نسبی هستند. این جایگاه، قدرت چانه‌زنی ساختاری ایجاد نمی‌کند.

۳. شاخص ارزش افزوده در صادرات

داده‌های TiVA نشان می‌دهد سهم ارزش افزوده داخلی در صادرات کشورهای صنعتی پیشرفته معمولاً بین ۷۰ تا ۸۰ درصد است. اما تفاوت در ترکیب ارزش افزوده است. در آلمان، ارزش افزوده ناشی از فناوری، مهندسی و طراحی است. در روسیه و ایران، بخش عمده ارزش افزوده صادراتی ناشی از استخراج منابع طبیعی است.

این تمایز حیاتی است. استخراج نفت نیازمند شبکه پیچیده تولید جهانی نیست. اما تولید تراشه، ماشین‌آلات دقیق یا مواد پیشرفته، کشور را به‌دها اقتصاد دیگر متصل می‌کند.

۴. وابستگی مالی و قدرت تحریم

۶. سناریوهای کمی برای ایران

وضعیت فعلی
سهم صادرات صنعتی پیچیده کمتر از ۱۰ درصد کل صادرات مشارکت محدود در زنجیره‌های تولید منطقه‌ای اتصال مالی محدود در این وضعیت، هزینه تحریم برای طرف مقابل پایین است و استمرار آن از نظر اقتصادی قابل مدیریت است.

سناریوی ارتقای صنعتی متوسط

اگر ایران بتواند سهم صادرات صنعتی پیچیده را به ۲۵ درصد برساند، مشارکت پیشرو در زنجیره ارزش منطقه‌ای را افزایش دهد و سالانه ۲۰ تا ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جذب کند، شبکه‌ای از ذی‌نفعان بین‌المللی شکل خواهد گرفت. در این شرایط، اعمال تحریم با مقاومت شرکت‌های چندملیتی و شرکای تجاری مواجه می‌شود.

سناریوی ادغام پیشرفته

در صورتی که مشارکت ایران در GVC به حدود ۵۰ درصد برسد و در تولید نهاده‌های استراتژیک منطقه‌ای نقش کلیدی پیدا کند، حذف آن می‌تواند موجب اختلال عرضه، افزایش قیمت جهانی و فشار تورمی شود. در چنین سطحی، تحریم جامع به‌گزینهای پرهزینه برای تحریم‌کننده تبدیل خواهد شد.

تحریم‌های مدرن بیش از آنکه تجاری باشند، مالی هستند. دسترسی به نظام پرداخت دلاری و شبکه‌های بانکی بین‌المللی نقش تعیین‌کننده دارد.

بر اساس داده‌های بانک تسویه بین‌المللی (BIS)، اقتصاد چین دارای چندین تریلیون دلار دارایی و بدهی برون‌مرزی است. روسیه پیش از سال ۲۰۲۲ حدود ۱.۳ تریلیون دلار دارایی خارجی داشت. این ارقام به معنای اتصال گسترده به شبکه مالی جهانی است. ایران به دلیل محدودیت‌های مزمن، سهم ناچیزی در دارایی‌ها و بدهی‌های برون‌مرزی دارد. در نتیجه، قطع دسترسی مالی برای تحریم‌کننده هزینه محدودی ایجاد می‌کند. وقتی ارتباط مالی اندک باشد، ابزار تحریم کارآمدتر می‌شود.

۵. تجربه روسیه: حذف ممکن نیست، اما هزینه‌زا است

پس از جنگ اوکراین، Russia هدف گسترده‌ترین تحریم‌های تاریخ معاصر قرار گرفت. با این حال، صادرات انرژی آن در سال ۲۰۲۲ از ۵۰۰ میلیارد دلار فراتر رفت. چرا؟ زیرا حذف کامل روسیه از بازار انرژی، شوک قیمتی شدید در اروپا و بازار جهانی ایجاد می‌کرد.

با این حال، روسیه در حوزه مالی و فناوری آسیب جدی دید. این تجربه نشان می‌دهد ادغام بخشی می‌تواند مانع حذف کامل شود، اما مصونیت کامل ایجاد نمی‌کند.

۷. محدودیت‌های راهبرد ادغام

ادغام عمیق خود وابستگی متقابل ایجاد می‌کند. کشوری که در زنجیره جهانی تنیده است، در برابر شوک‌های خارجی نیز آسیب‌پذیر می‌شود. نمونه آن محدودیت‌های فناوری اعمال شده علیه چین در حوزه نیمه‌رسانا است. بنابراین هدف نباید «مصونیت مطلق» باشد، بلکه باید «افزایش هزینه تحریم» باشد.

۸. جمع‌بندی

تحریم اقتصادی بیش از آنکه تابع اراده سیاسی باشد، تابع موقعیت ساختاری در اقتصاد جهانی است. کشورهایی که در لایه‌های حیاتی زنجیره ارزش جهانی تنیده شده‌اند، حذف‌پذیری کمتری دارند زیرا حذف آن‌ها هزینه متقابل ایجاد می‌کند. ایران در وضعیت کنونی به دلیل تمرکز بر صادرات مواد خام، مشارکت محدود در زنجیره‌های صنعتی و اتصال مالی اندک، هدفی نسبتاً کم‌هزینه برای تحریم باقی مانده است. تغییر این وضعیت مستلزم ارتقای فناوری، تنوع صادرات، جذب سرمایه‌گذاری مشترک و درهم‌تنیدگی نهادی با اقتصادهای بزرگ است. ادغام هوشمندانه می‌تواند تحریم را از ابزار کم‌هزینه به ابزار پرهزینه تبدیل کند. اما بدون تغییر ساختار تولید و صادرات، حتی بهترین توافقات سیاسی نیز شکننده خواهند بود.



پلی بین کارجویان و کارفرمایان

سامانه کاریابی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی، بستری مطمئن و حرفه‌ای برای جویندگان کار و کارفرمایان فعال در صنعت حمل و نقل دریایی، بندری، لجستیک و خدمات وابسته است.



مزایای سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی:

مزایای برای کارفرمایان:

- دسترسی به بانک اطلاعاتی کارجویان
- صرفه جویی در زمان و هزینه
- نمایش آنلاین فرصت‌های شغلی
- ارتباط مستقیم با جویندگان کار
- شفافیت در فرآیند جذب نیرو

برای کارجویان:

- دسترسی به فرصت‌های شغلی متنوع
- ثبت و به‌روزرسانی رزومه
- پشتیبانی حرفه‌ای
- ارتباط با شرکت‌های برتر
- سهولت و سرعت در درخواست شغل

یادداشت

گام‌های کوچک، اثرات بزرگ در صنعت حمل‌ونقل دریایی «کایزن» و نقش آن در بهبود صنعت کشتیرانی



به قلم سعید عباسی
مدیر اداری و منابع انسانی
شرکت کشتیرانی بر و بحر ایران

صنعت کشتیرانی به‌عنوان یکی از ارکان اصلی تجارت بین‌المللی، همواره با چالش‌هایی نظیر افزایش

به بهبود قابلیت پیش‌بینی زمان تحویل کمک می‌کند. این موضوع تأثیر مستقیمی بر رضایت مشتریان و اعتبار شرکت‌های کشتیرانی دارد. در نهایت، کایزن یک ابزار صرفاً مدیریتی نیست، بلکه رویکردی فرهنگی است. مشارکت کارکنان ناوگان، بخش‌های فنی و عملیات بندری در شناسایی مشکلات و ارائه راهکارهای بهبود، موجب افزایش مسئولیت‌پذیری و یادگیری سازمانی می‌شود. نهادینه‌سازی این رویکرد می‌تواند بدون نیاز به سرمایه‌گذاری‌های سنگین، مزیتی رقابتی و پایدار برای شرکت‌های کشتیرانی ایجاد کند.

افزایش بهره‌وری ناوگان ایفا می‌کند. ایمنی و مسائل زیست‌محیطی نیز از حوزه‌هایی هستند که کایزن در آنها نقشی کلیدی دارد. استانداردهای فعالیت‌ها، استفاده از چک‌لیست‌های ساده و آموزش‌های مستمر، به کاهش حوادث انسانی و تجهیزاتی منجر می‌شود. از سوی دیگر، بهینه‌سازی مصرف سوخت و مدیریت پسماندها، علاوه بر کاهش هزینه‌ها، انطباق با مقررات بین‌المللی دریانوردی را تسهیل می‌کند. در بعد خدمات و زنجیره تأمین، کایزن با استانداردهای اسناد و فرآیندها، دقت و سرعت تبادل اطلاعات را افزایش می‌دهد و

در صنعت کشتیرانی، همین اصلاحات گام‌به‌گام می‌توانند اثرات قابل توجهی بر کاهش هزینه‌ها و بهبود عملیات داشته باشند. یکی از مهم‌ترین کاربردهای کایزن در کشتیرانی، بهبود کارایی عملیاتی است. بهینه‌سازی مصرف سوخت از طریق اصلاح مسیرهای دریایی، انتخاب سرعت مناسب حرکت کشتی‌ها (Slow Steaming) و اجرای نگهداری پیشگیرانه تجهیزات، نمونه‌هایی از بهبودهای کوچک اما اثرگذار هستند. همچنین کاهش زمان‌های غیرمولد در بنادر با بازنگری در فرآیندهای تخلیه و بارگیری و بهبود چیدمان کانتینرها، نقش مهمی در

هزینه‌های عملیاتی، الزامات سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و ضرورت ارتقای ایمنی رو به‌رو است. در چنین شرایطی، استفاده از رویکردهای مدیریتی واقع‌بینانه و قابل اجرا اهمیت ویژه‌ای دارد. کایزن، به‌عنوان فلسفه‌ای مبتنی بر بهبود مستمر، پاسخی عملی به این نیاز محسوب می‌شود. کایزن بر انجام تغییرات کوچک، تدریجی و مداوم با مشارکت همه کارکنان سازمان تأکید دارد. برخلاف پروژه‌های سنگین و پرهزینه، این رویکرد تلاش می‌کند از دل فعالیت‌های روزمره، بهره‌وری و کیفیت عملکرد را به‌صورت پایدار افزایش دهد.

کمبود عرضه، ترمز معاملات را کشید

تداوم ثبات در بازار اجاره‌کشتی‌های کانتینری

داشته و به ۳۳۴۶۸ دلار در روز رسیده‌اند. با این حال، در بخش کشتی‌های ۴۲۵۰ تی‌ای یو شاهد یک افت غیرمنتظره ۶ درصدی نسبت به پارسال هستیم که نشان می‌دهد تب تند پرداخت مبالغ اضافی برای اجاره‌های کوتاه مدت در این رده فروکش کرده است.

استراتژی جدید: هجوم به سمت قراردادهای طولانی‌مدت

داده‌های آماری نشان می‌دهد که بازار به سمت قراردادهای بلندمدت ۲ تا ۳ ساله کوچ کرده است. نرخ اجاره برای کشتی‌های غول‌پیکر ۵۷۰۰ تی‌ای یو حدود ۶۰۵۷۲ دلار و برای کشتی‌های ۶۵۰۰ تی‌ای یو به بیش از ۶۶۱۰۰ دلار در روز رسیده است. اپراتورها برای فرار از ریسک نبود کشتی، ترجیح می‌دهند با پذیرش این نرخ‌های سنگین، ظرفیت حمل خود را برای چندین سال تضمین کنند. در حال حاضر فقط کشتی‌های بسیار کوچک مجبور به قراردادهای زیر یک سال هستند و مابقی بازار به سمت پایداری طولانی‌مدت حرکت کرده است.

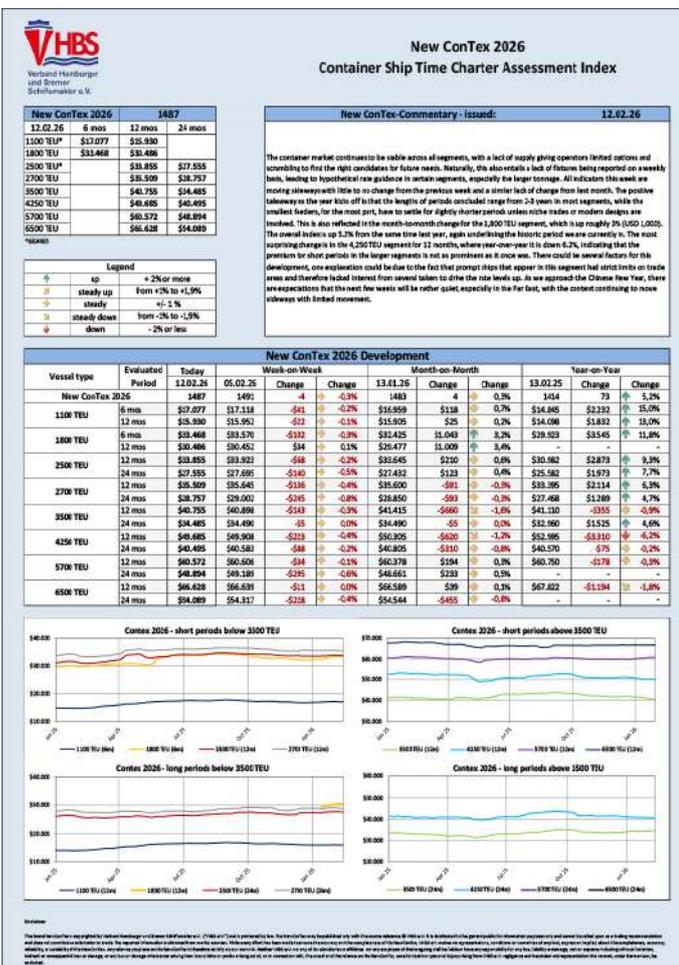
چشم‌انداز بازار در آستانه سال نو چینی

با نزدیک شدن به تعطیلات سال نو چینی، پیش‌بینی می‌شود بازار در منطقه شرق دور وارد یک دوره آرامش موقت شود. کارشناسان معتقدند شاخص‌ها در هفته‌های پیش رو نوسان شدیدی نخواهند داشت و بازار به حرکت عرضی خود ادامه می‌دهد. با این حال، با توجه به حفظ رشد سالانه ۵ درصدی، انتظار می‌رود پس از پایان تعطیلات، فشار تقاضا بر عرضه محدود، دوباره نرخ‌ها را در مسیر صعودی یا حفظ‌قله‌های فعلی قرار دهد.

آخرین ارزیابی شاخص نیو کانتکس در فوریه ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که بازار جهانی اجاره کشتی‌های کانتینری در تمام بخش‌ها به ثباتی پایدار رسیده است. بر اساس گزارش انجمن کارگزاران کشتی هامبورگ و برن، شاخص کل بازار هم‌اکنون روی عدد ۱۴۸۷ واحد قرار دارد. اگرچه این عدد نسبت به هفته گذشته تغییر محسوسی نداشته، اما مقایسه آمارها حکایت از رشد ۵.۲ درصدی بازار نسبت به سال گذشته دارد که نشان‌دهنده استحکام نرخ‌ها در سطوح بالا است. بحران عرضه، مانع اصلی معاملات جدید در حال حاضر بزرگترین چالش بازار، نبود کشتی‌های در دسترس برای اجاره است. این کمبود شدید باعث شده اپراتورهای بزرگ برای رزرو کشتی‌های مناسب جهت ماه‌های آینده با بن‌بست مواجه شوند. به دلیل همین قطعی عرضه، تعداد معاملات جدید در هفته‌های اخیر کاهش یافته و نرخ‌های اعلامی در بخش کشتی‌های بزرگ، بیشتر بر اساس تحلیل‌های کارشناسی تعیین می‌شود تا معاملات واقعی. بازار فعلی در وضعیتی قرار دارد که تقاضا بالا است اما گزینه‌ای برای پاسخگویی به آن وجود ندارد. رگوردرشنکی فیدرها و نوسان در بخش

پاناما کس

در بخش کشتی‌های کوچک و متوسط، اعداد و ارقام بسیار جالب توجه هستند. کشتی‌های ۱۱۰۰ تی‌ای یو برای قراردادهای کوتاه مدت ۶ ماهه به نرخ ۱۷۰۷۷ دلار رسیده‌اند که یک رشد ۱۵ درصدی نسبت به سال قبل را نشان می‌دهد. در بخش ۱۸۰۰ تی‌ای یو نیز نرخ‌ها تنها در یک ماه اخیر بیش از هزار دلار جهش



درس‌هایی که باید از تنش‌های احتمالی در خلیج فارس آموخت

واکاوی تاب‌آوری دریایی ایران



به قلم امیر رضایی

این تنگه عبور می‌کند، که چیزی حدود ۲۰ درصد کل نفت خام مصرفی جهان است. این موضوع حساسیت امنیتی این منطقه را به شدت افزایش می‌دهد، به گونه‌ای که کوچک‌ترین اختلال در تنگه هرمز می‌تواند پیامدهای فوری و گسترده‌ای در بازارهای جهانی انرژی داشته باشد (IEA, ۲۰۲۴). با این حال، این منطقه در طول سال‌های اخیر تحت تأثیر تهدیدات پیچیده‌ای قرار گرفته است که تنها محدود به تنش‌های نظامی و سیاسی نمی‌شود، بلکه دامنه‌ای فراتر از آن، شامل تهدیدات سایبری، اقتصادی، زیست‌محیطی و از همه مهم‌تر در حال حاضر با تهدیدات نظامی و سیاسی را نیز دربر می‌گیرد. این مقاله به تحلیل جامع تهدیدات امنیت دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز، به ویژه در سایه تنش‌های اخیر میان ایران و اسرائیل و جنگ ۱۲ روزه، می‌پردازد و نقش کلیدی پدافند غیرعامل را به عنوان راهکاری مؤثر و کم‌هزینه برای افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌ها و حفظ امنیت منطقه‌ای بررسی می‌کند.

اهمیت استراتژیک و اقتصادی خلیج فارس و تنگه هرمز

خلیج فارس، پهنه‌ای آبی محصور

است که کشورهایی چون ایران، عربستان سعودی، کویت، بحرین، قطر، امارات متحده عربی و عراق را در بر می‌گیرد. این منطقه به واسطه داشتن بخش عمده‌ای از ذخایر نفت و گاز جهان، یکی از محورهای اصلی اقتصاد جهانی به شمار می‌رود. به گزارش بانک جهانی، ارزش صادرات انرژی از این منطقه سالانه به صدها میلیارد دلار می‌رسد و کشورهای حاشیه خلیج فارس به شدت به درآمدهای نفتی وابسته‌اند (World Bank, ۲۰۲۳). تنگه هرمز، با عرضی کمتر از ۶۰ کیلومتر، تنها مسیر دریایی برای خروج نفت از این منطقه به آب‌های آزاد است. اهمیت این تنگه تا حدی است که از منظر امنیت ملی، کشورهای مختلف جهان و به ویژه قدرت‌های بزرگ مانند آمریکا، چین، و روسیه به حفظ امنیت آن توجه ویژه دارند. به گفته مؤسسه مطالعات دریایی سلطنتی (RUSI)، هرگونه اختلال در این گذرگاه می‌تواند به سرعت بازارهای نفت را به آشوب کشانده و ثبات اقتصادی جهانی را به خطر بیندازد. جنگ ۱۲ روزه بین اسرائیل و ایران، نمودی است که پیش از این جنگ، بهای نفت برنت حدود ۷۰ دلار بود. با شدت گرفتن حملات بین آمریکا، اسرائیل و ایران، قیمت

تا حوالی ۸۱.۴۰ دلار جهش کرد— افزایشی نزدیک به ۱۵٪ در کمتر از دو هفته (RUSI, ۲۰۲۴).

تهدیدات امنیت دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز

تهدیدات امنیتی در این منطقه طیفی وسیع از عوامل را شامل می‌شود که به صورت مستقیم و غیرمستقیم بر امنیت دریایی اثر می‌گذارند:

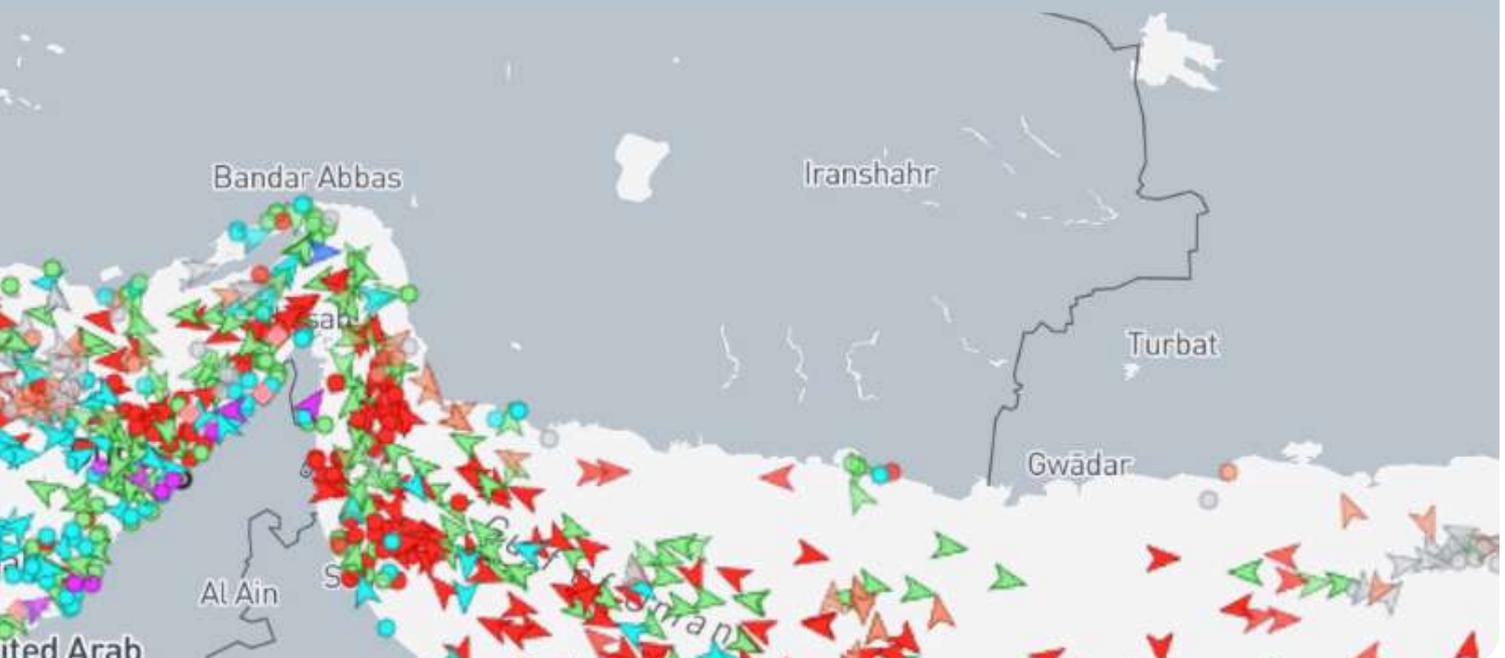
۱. تهدیدات نظامی و ژئوپلیتیکی

مهم‌ترین و شناخته‌شده‌ترین تهدیدات، ناشی از رقابت‌های ژئوپلیتیکی میان کشورهای منطقه و حضور نیروهای نظامی خارجی است. به ویژه حضور نظامی آمریکا و متحدانش، و مقابله با توسعه ظرفیت‌های نظامی ایران، بستر تنش‌های مکرر را فراهم کرده است. استراتژی ایران در منطقه مبتنی بر استفاده از توانمندی‌های غیرمتعارف مانند مین‌گذاری دریایی، قایق‌های تندرو، پهپادهای مسلح، و موشک‌های ساحلی برای ایجاد محدودیت در دسترسی نیروهای خارجی است که اصطلاحاً به آن ضد دسترسی / محدوده‌پذیری (AD/A2) گفته می‌شود (IISS, ۲۰۲۳).

این استراتژی به ایران امکان را می‌دهد در صورت درگیری، مسیرهای اصلی کشتیرانی را هدف قرار داده و توان نظامی طرف مقابل را در این منطقه محدود کند. در سال‌های اخیر، چندین بار توقیف کشتی‌های تجاری، حملات موشکی به تأسیسات دریایی و پهپادها موجب افزایش نگرانی در بین کشورها شده است. همچنین فعالیت گروه‌های نیابتی و تنش‌های فرامرزی، فضای نامنی را تشدید می‌کند.

۲. تهدیدات سایبری و فناوری

در دنیای امروز، زیرساخت‌های ناوبری و بندری به شدت به فناوری‌های اطلاعاتی و دیجیتال وابسته شده‌اند. این موضوع در کنار مزایای فراوان، آسیب‌پذیری‌های جدیدی نیز ایجاد کرده است. حملات سایبری به سامانه‌های ناوبری کشتی‌ها، سیستم‌های کنترل ترافیک دریایی و زیرساخت‌های بندری می‌تواند موجب اختلالات گسترده و حتی بروز حوادث ناگوار شود. گزارش سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) نشان می‌دهد که در سال‌های اخیر موارد متعددی از حملات سایبری به زیرساخت‌های دریایی



ثبت شده است که امنیت عملیات را تهدید می‌کند (IMO, ۲۰۲۴).

۳. تهدیدات اقتصادی و زیست محیطی

نامنی‌های منطقه موجب افزایش ریسک و هزینه‌های حمل و نقل دریایی شده است. شرکت‌های بیمه با افزایش نرخ حق بیمه، هزینه‌های شرکت‌های کشتیرانی را افزایش داده و موجب کاهش فعالیت‌های تجاری در منطقه می‌شوند. همچنین، احتمال وقوع تصادفات و نشت نفت، تهدیدات جدی برای محیط زیست دریایی محسوب می‌شود که می‌تواند اثرات بلندمدت اقتصادی و اجتماعی داشته باشد.

جنگ ۱۲ روزه ایران و اسرائیل؛ درس‌های امنیتی

جنگ ۱۲ روزه اخیر میان ایران و اسرائیل، که با حملات هوایی و موشکی همراه بود، نشان داد که تنگه هرمز در صورت تشدید تنش‌ها، چگونه می‌تواند به صحنه بحرانی امنیتی تبدیل شود. ایران در واکنش به حملات، تهدید به بستن تنگه هرمز کرد که این مسئله بازار جهانی نفت را تحت تأثیر قرار داد و موجب نوسانات شدید قیمت‌ها و افزایش هزینه‌های بیمه کشتی‌ها شد. بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی مسیره‌های خود را تغییر دادند که افزایش زمان و هزینه را به دنبال داشت.

این رویدادها اهمیت لزوم مدیریت هوشمندانه و پیشگیرانه تهدیدات دریایی را برجسته ساخت.

پدافند غیرعامل؛ راهکاری کلیدی برای ارتقای امنیت دریایی

پدافند غیرعامل؛ راهکاری کلیدی برای ارتقای امنیت دریایی در برابر تهدیدات نوین منطقه‌ای و بین‌المللی پدافند غیرعامل به‌عنوان مجموعه‌ای از تدابیر هوشمندانه، غیرنظامی و پیشگیرانه، نقش مهمی در افزایش تاب‌آوری زیرساخت‌های دریایی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تهدیدات امنیتی، طبیعی و انسانی ایفا می‌کند. در شرایطی که آبراه‌های راهبردی مانند خلیج فارس و تنگه هرمز همواره در معرض خطراتی همچون حملات سایبری، خرابکاری، مین‌ریزی، حملات پهنادری و اختلال در سیستم‌های ناوبری قرار دارند، بهره‌گیری از اصول پدافند غیرعامل می‌تواند ضمن محافظت از زیرساخت‌های حیاتی مانند بنادر، خطوط کشتیرانی و مراکز کنترل ترافیک دریایی، امنیت پایدار منطقه‌ای و بین‌المللی را نیز تضمین کند. به‌ویژه در دوران افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی، پدافند غیرعامل به‌عنوان مکمل راهبردهای نظامی، به کاهش خسارات احتمالی، حفظ امنیت انرژی و تجارت جهانی، و استمرار خدمات

دریایی کمک شایانی می‌نماید. در خلیج فارس و تنگه هرمز، پدافند غیرعامل شامل اقدامات متعددی است که در ادامه به برخی از مهم‌ترین آنها اشاره می‌شود:

مقاوم‌سازی زیرساخت‌ها: تقویت سازه‌های بندری، سکوه‌های نفتی و گاز طبیعی، و دیگر تأسیسات حیاتی در برابر حملات موشکی، مین‌گذاری و انفجار، موجب کاهش خسارات و حفظ تداوم عملیات می‌شود. پراکندگی تأسیسات حساس: کاهش تمرکز تأسیسات کلیدی در یک نقطه، ریسک آسیب‌پذیری را کم می‌کند و در صورت حمله، آثار آن محدود خواهد بود. سامانه‌های هشدار سریع: نصب سیستم‌های هوشمند و خودکار برای شناسایی تهدیدات از جمله حملات موشکی، قایق‌های تندرو و پهپادها، امکان واکنش به موقع را فراهم می‌آورد. استتار و پوشش تأسیسات: استفاده از فناوری‌های استتار برای مخفی‌سازی تأسیسات حیاتی از دید دشمن، شانس حملات موفق را کاهش می‌دهد. آموزش و آماده‌سازی نیروها: توانمندسازی کارکنان بندری و دریایی در مدیریت بحران، واکنش سریع و حفظ ایمنی، نقش کلیدی در پدافند غیرعامل دارد. ایمن‌سازی خطوط ارتباطی و ناوبری: تضمین امنیت سیستم‌های ارتباطی و ناوبری از طریق رمزنگاری و

فناوری‌های ضد سایبری، از جمله مؤلفه‌های حیاتی است. مزیت کلیدی پدافند غیرعامل، کاهش وابستگی به نیروهای نظامی پرهزینه و پیچیده است که امکان حفظ امنیت منطقه به صورت پایدار و کم‌هزینه را فراهم می‌کند. به علاوه، این رویکرد موجب افزایش انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری کلی سیستم‌های امنیتی می‌شود که در برابر تهدیدات نوظهور مانند حملات سایبری بسیار موثر است.

راهکارهای تکمیلی و چشم‌انداز آینده

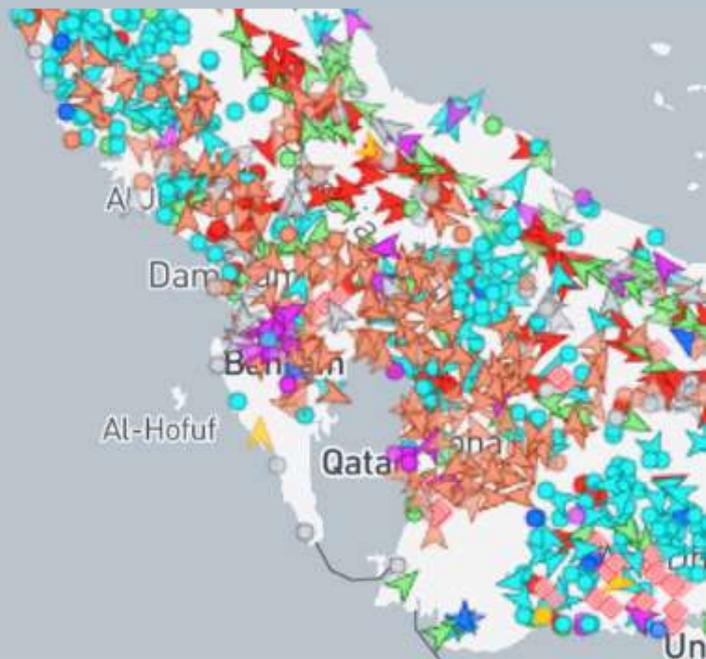
تضمین امنیت دریایی در خلیج فارس و تنگه هرمز نیازمند همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، توسعه فناوری‌های نوین و تقویت زیرساخت‌های پدافند غیرعامل است. پیشنهاد می‌شود:

ایجاد سازوکارهای تبادل اطلاعات امنیتی: همکاری میان کشورهای منطقه و بازیگران بین‌المللی برای به اشتراک‌گذاری اطلاعات تهدیدات و تهدیدشناسی بهبود یابد. **تشکیل ائتلاف‌های حفاظتی مشترک:** حضور منسجم و هماهنگ نیروهای دریایی در منطقه، ضمن احترام به حاکمیت ملی، باعث کاهش تنش و افزایش امنیت می‌شود. **سرمايه‌گذاري در فناوری‌های هوشمند:** استفاده از هوش مصنوعی، یادگیری ماشینی و

سیستم‌های خودکار در پایش، هشدار و مدیریت بحران برای افزایش دقت و سرعت واکنش. **آموزش مستمر و فرهنگ‌سازی امنیتی:** ارتقای دانش و مهارت نیروهای دریایی، بندری و کشتیرانی، و افزایش آگاهی عمومی در زمینه اهمیت امنیت دریایی. **تقویت سازوکارهای حقوقی و دیپلماتیک:** تضمین اجرای قوانین بین‌المللی دریایی و مدیریت تنش‌ها از طریق مذاکرات و دیپلماسی فعال.

جمع‌بندی

خلیج فارس و تنگه هرمز به عنوان شریان حیاتی انرژی و تجارت جهانی، با تهدیدات متنوع و پیچیده‌ای روبه‌رو هستند که دامنه‌ای از تهدیدات نظامی، سیاسی، سایبری و اقتصادی را شامل می‌شود. جنگ ۱۲ روزه میان ایران و اسرائیل بار دیگر حساسیت امنیتی این منطقه را نمایان کرد و ضرورت بهره‌گیری از رویکردهای پیشگیرانه و پایدار را گوشزد نمود. پدافند غیرعامل با ارائه راهکارهای نوین و مقرون به صرفه، فرصتی استراتژیک برای افزایش تاب‌آوری، کاهش آسیب‌پذیری و تضمین امنیت پایدار دریایی فراهم می‌آورد. ترکیب این راهبردها با همکاری‌های منطقه‌ای و توسعه فناوری، کلید حفظ ثبات و امنیت نه تنها در منطقه بلکه در کل اقتصاد جهانی است.





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با همکاری بیمه پاسارگاد اجرا می کند:



طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر

● تسهیلات طرح

- دریافت ترخیصیه کانتینر بدون نیاز به پرداخت سپرده نقدی
- عدم تودیع اسناد تضامنی
- عدم نیاز به انعقاد قرارداد با شرکت های متصدی کانتینری
- پوشش خسارت های وارده به بدنه کانتینر (مشروط به احراز شرایط)
- پوشش ۱۵ روزه حق توقف ناشی از حادثه (مشروط به احراز شرایط)

در حال حاضر بیش از ۳۸۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی
بعنوان تحویل دهندگان کانتینر و بیش از ۱۰۰۰ شرکت حمل و نقل و بازرگانی و
کلرگز از گمرکی، تولید کنندگان و تجار از مزایای طرح بهره مند هستند

تلفن: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۴-۸۸۹۰۵۶۰۴

ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir



مشاوره تخصصی مسائل و قوانین

مالیاتی و بیمه‌ای



مالیات

مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه‌های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی



بیمه

مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه



مشاوره تخصصی

انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین‌المللی



اهم خدمات قابل ارائه به شرح ذیل می باشد:

- انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین‌المللی
- انجام مشاوره‌های مالی در نحوه ثبت‌های حسابداری
- مشاوره تخصصی در زمینه اخذ شناسه خدمات حمل و نقل دریایی و بین‌المللی به منظور راه‌اندازی سامانه پایانه‌های فروشگاهی و سامانه مودیان مالیاتی
- مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه‌های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی
- مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه
- حضور نفرات حرفه‌ای در هیات‌های مالیاتی شهر تهران و بندرعباس بر اساس مفاد قانون مالیات‌های مستقیم به منظور احقاق حق اعضا
- عضویت در کمیته‌های تخصصی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی ICC به منظور فراگیری و دریافت سریع قوانین جاری کشور در حوزه مالیات و بیمه



عبور کشتی‌ها از دریای سرخ و کانال سوئز با اسکورت نظامی



باینر سرویس بین الملل- شرکت‌های کشتیرانی Maersk و Hapag-Lloyd اعلام کردند که از میان ماه فوریه ۲۰۲۶ برخی مسیرهای ترانزیت خود از دریای سرخ و کانال سوئز را از سر می‌گیرند. این تصمیم تحت چارچوب شبکه خدمات مشترک آن‌ها گرفته شده و کشتی‌ها با اسکورت نظامی حرکت خواهند کرد. مسیرهای دریایی آسیا-اروپا در اواخر سال ۲۰۲۳ به دلیل حملات حوثی‌ها در دریای سرخ تغییر مسیر داده بودند و کشتی‌ها مجبور به عبور از مسیر طولانی‌تر دور آفریقا شدند. سرویس مشترک ME۱۱ که هند و خاورمیانه را به مدیترانه متصل می‌کند، از نیمه فوریه دوباره از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز عبور خواهد کرد. سخنگوی Maersk درباره جزئیات نوع کمک نظامی یا ارائه‌دهنده آن، اظهار نظر نکرد. با وجود آتش‌بس غزه که از اکتبر گذشته برقرار است، هنوز درگیری‌ها به‌طور کامل متوقف نشده و هر دو طرف یکدیگر را به نقض توافق متهم کرده‌اند. شرکت‌ها تأکید کرده‌اند که «اقدامات امنیتی حداکثری» برای حفاظت از خدمه، کشتی‌ها و محموله‌ها انجام خواهد شد. Maersk اعلام کرد بررسی مسیرهای دیگر از جمله AE۱۲ و AE۱۵ برای بازگشت از طریق همان منطقه، در آینده انجام خواهد شد. همکاری Maersk و Hapag-Lloyd از سال گذشته با هدف کاهش هزینه‌های حمل و افزایش قابلیت اطمینان برنامه زمانی آغاز شد. در دسامبر گذشته، کشتی Sebarok Maersk برای نخستین بار در تقریباً دو سال اخیر، این مسیر را پیمود. منبع: زیوینتر

حیات نباتی لجستیک ایران

کالبدشکافی مهاجرت خاموش شرکت‌های کشتیرانی به خارج از کشور



فناوری و مشاوره‌ای که می‌توانستند در کنار صنعت کشتیرانی رشد کنند، عملاً از چرخه حذف می‌شوند. نتیجه از دست رفتن فرصت‌های شغلی با کیفیت و کاهش نوآوری در یک صنعت راهبردی است.

تناقض میان شعار و واقعیت

در حالی که در اسناد رسمی و سخنان سیاست‌گذاران همواره از حمایت از بخش خصوصی و توسعه ترانزیت سخن گفته می‌شود، واقعیت میدانی چیز دیگری را نشان می‌دهد. بخش خصوصی لجستیکی، در عمل با رفتارهایی مواجه است که او را به کوچ تدریجی سوق می‌دهد. این تناقض میان گفتار و کردار، یکی از عوامل اصلی بی‌اعتمادی فعالان اقتصادی است. وقتی حمایت در سطح شعار باقی بماند و در سطح اجرا، فشار و بی‌ثباتی حاکم باشد، نتیجه‌ای جز خروج عقلانیت اقتصادی نخواهد داشت.

آیا بازگشت ممکن است؟

بازگرداندن این سرمایه نامرئی، بسیار دشوارتر از جذب سرمایه خارجی است. این سرمایه، اعتماد، تجربه و تصمیم است؛ نه صرفاً پول. بازگشت آن، مستلزم تغییر رفتار نهادی است، نه فقط اصلاح قوانین روی کاغذ. پیش‌بینی‌پذیری، ثبات مقررات، درک ماهیت بین‌المللی صنعت کشتیرانی و به‌رسمیت شناختن بخش خصوصی به‌عنوان بازیگر مشروع توسعه، پیش‌شرط‌های این بازگشت‌اند. «بازگشت این سرمایه‌ی نامرئی، نه در گرو اصلاح قوانین روی کاغذ، که در گرو تغییر بنیادین نگاه حاکمیت به بخش خصوصی است. تا زمانی که ساحل ایران برای ناخداهای اقتصاد، ناامن و آبروی باشد، آن‌ها سکان هدایت خود را در آب‌های آرام همسایه نگاه خواهند داشت. بازگشت عقلانیت به بنادر، نیازمند ثبات است، نه شعار.»

قوانین، مطالبه هزینه‌های سنگین و غیرقابل پیش‌بینی، و نبود درک دقیق از سازوکارهای جهانی حمل‌ونقل دریایی، باعث شده است که بسیاری از بنگاه‌ها برای بقا، به خروج مدیریتی تن دهند. در چنین شرایطی، فعال اقتصادی نه برای فرار از قانون، بلکه برای قابل پیش‌بینی کردن آینده خود تصمیم به مهاجرت می‌گیرد.

چرا مقصدها مشابه‌اند؟

نکته قابل تأمل آن است که مقصد این مهاجرت‌ها معمولاً محدود و مشخص است. کشورهایی که در دو دهه اخیر، اقتصاد لجستیکی خود را آگاهانه و هدفمند طراحی کرده‌اند. در این کشورها، ثبت شرکت ساده است، نظام مالیاتی شفاف و قابل پیش‌بینی است، دسترسی به شبکه بانکی بین‌المللی فراهم است و مهم‌تر از همه، بخش خصوصی به‌عنوان شریک توسعه دیده می‌شود، نه منبع فشار یا سوءظن. در چنین محیطی، شرکت کشتیرانی می‌تواند برای پنج یا ده سال آینده برنامه‌ریزی کند؛ چیزی که در فضای پرنوسان و مقررات‌زده داخلی، به یک آرزو تبدیل شده است.

پیامدهایی که در آمار دیده نمی‌شوند

فرار سرمایه نامرئی آثار خود را به‌صورت تدریجی اما عمیق برجای می‌گذارد. نخستین پیامد آن خروج ارزش افزوده است. سود حاصل از عملیات دریایی، کارمزدها، خدمات مالی و تصمیمات سرمایه‌گذاری، همگی خارج از کشور انباشته می‌شود. دومین پیامد، تضعیف حاکمیت اقتصادی است. زمانی که مراکز تصمیم‌گیری صنعت کشتیرانی در خارج از مرزها قرار می‌گیرد توان سیاست‌گذاری، تنظیم بازار و هدایت توسعه از دست می‌رود. در سطحی عمیق‌تر این روند به فروپاشی تدریجی اکوسیستم لجستیکی داخلی منجر می‌شود. شرکت‌های حقوقی، مالی، بیمه‌ای،

وقتی از «فرار سرمایه» سخن گفته می‌شود ذهن اغلب به سمت خروج ارز، انتقال پول به حساب‌های خارجی یا سرمایه‌گذاری ایرانیان در بازارهای مسکن و مالی خارج از کشور می‌رود. اما در اقتصاد حمل‌ونقل و به‌ویژه در بخش کشتیرانی، نوعی از فرار سرمایه در حال وقوع است که نه در آمارهای رسمی بانک مرکزی دیده می‌شود و نه در گزارش‌های سرمایه‌گذاری خارجی ثبت می‌گردد؛ فرار سرمایه نامرئی. این پدیده نه با خروج کشتی و تجهیزات، بلکه با مهاجرت مدیریت، تصمیم‌گیری، حسابداری و مغز متفکر شرکت‌ها رخ می‌دهد. در سال‌های اخیر، بخش قابل توجهی از شرکت‌های فعال در حوزه کشتیرانی، حمل‌ونقل دریایی و لجستیک، اگرچه فعالیت عملیاتی خود را در ایران حفظ کرده‌اند، اما بخش‌های کلیدی و راهبردی خود را به خارج از کشور منتقل کرده‌اند. این جابه‌جایی خاموش یکی از مهم‌ترین اما کمتر دیده‌شده‌ترین تهدیدها برای آینده اقتصاد دریامحور ایران به‌شمار می‌رود.

مهاجرت بدون خروج فیزیکی

در این نوع مهاجرت کشتی‌ها همچنان در بنادر ایران پهلو می‌گیرند، پرسنل عملیاتی ایرانی‌اند و حتی دفاتر ثبت‌شده شرکت‌ها در داخل کشور باقی مانده است. اما مرکز ثقل تصمیم‌گیری جای دیگری است. قراردادهای، تعاملات بین‌المللی، مدیریت مالی، برنامه‌ریزی سرمایه‌گذاری و حتی انتخاب مسیرهای تجاری، خارج از مرزها انجام می‌شود. به‌بیان دیگر، ایران به محل اجرای عملیات کم‌ارزش تبدیل شده و کشورهای میزبان، محل خلق ارزش افزوده، سود و نفوذ اقتصادی. این الگو به‌ظاهر هزینه‌ای برای کشور ندارد، اما در عمل به معنای خروج تدریجی شریان‌های حیاتی یک صنعت راهبردی است؛ صنعتی که می‌توانست پیشران ترانزیت، ارزآوری و توسعه منطقه‌ای باشد.

ریشه‌های نهادی یک کوچ خاموش

برخلاف تصورات رایج عامل اصلی این مهاجرت، صرفاً تحریم یا فشار خارجی نیست. بسیاری از فعالان این حوزه، ریشه مشکل را در داخل کشور و در ساختار حکمرانی اقتصادی می‌دانند. رفتار نهادهای تنظیم‌گر، مالیاتی و بیمه‌ای با صنعت کشتیرانی، به‌گونه‌ای است که فعالیت رسمی، شفاف و بلندمدت را پرهزینه و پرریسک کرده است. شرکت‌های کشتیرانی با صنعتی مواجه‌اند که ذاتاً بین‌المللی، پرریسک و سرمایه‌بر است. اما نهادهای داخلی اغلب با نگاهی صرفاً درآمدی و کوتاه‌مدت به آن می‌نگرند. تفسیرهای سلیقه‌ای از

بایندر گزارش می دهد

نوسانات چندوجهی در بازار حمل و نقل دریایی جهان

کرایه‌ها به‌طور کلی کاهش یافت، هرچند مسیر خلیج آمریکا به اروپا (TD۱۴) به‌طور استثنایی با رشد ۶۷.۵ واحدی به WS۲۳۵ رسید. سید درآمدی MR در الگوی Atlantic Triangulation از ۵۲'۵۰۰ دلار به ۳۹'۶۰۰ دلار در روز کاهش یافت.

در بخش Handymax نیز شاخص مدیترانه‌ای TC۶ با سقوط ۶۰ واحدی به WS۲۱۵ رسید، در حالی که مسیرهای درون اروپایی رشد نسبی را تجربه کردند. تصویر کلی بازار حمل و نقل دریایی در هفته هفتم سال ۲۰۲۶، بازاری چندپاره و فاقد روند واحد را نشان می‌دهد. فله خشک، به‌ویژه در کلاس‌های Capesize و Panamax، نشانه‌هایی از احیا بروز داده است، اما بازار نفتکش‌ها و فرآورده‌ها همچنان با فشار عرضه و ضعف تقاضا دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

در چنین شرایطی، انتخاب کلاس کشتی، مسیر و زمان ورود به بازار بیش از هر زمان دیگری برای فعالان این صنعت تعیین‌کننده است. تذکر حقوقی: مطابق تصریح گزارش، این اطلاعات صرفاً جهت استفاده انجمن‌های FONASBA و شرکت‌های عضو آن تهیه شده و بازنشر عمومی آن بدون مجوز مجاز نیست. منبع: گزارش هفتگی بورس بالتیک - ۱۳ فوریه ۲۰۲۶

روندی کاهشی داشت. نرخ مسیر نیجریه به اروپا (TD۲۰) با یک واحد افزایش به WS۱۵۷,۷۸ رسید و بازار دریایی سیاه در سطح بالای WS۲۰۰ تثبیت شد که معادل درآمد روزانه بیش از ۱۱۶ هزار دلار است.

Aframax

در دریای شمال، نرخ‌ها بدون تغییر باقی ماند، اما در مدیترانه ۵ واحد افت کرد. در مقابل، بازار اطلس شاهد جهشی کم‌سابقه بود؛ مسیر ساحل شرقی مکزیک به خلیج آمریکا (TD۲۶) با ۷۳ واحد افزایش به WS۳۹۰ رسید و درآمدی بیش از ۱۲۸'۶۵۰ دلار در روز ثبت کرد.

نفتکش‌های فرآورده؛ تداوم فشار نزولی

در بخش LR۲، کرایه‌ها در خلیج فارس بار دیگر کاهش یافت و نرخ مسیر خلیج فارس به ژاپن به WS۱۶۸ رسید. بخش LR۱ نیز دچار رکود شد و شاخص مسیر خلیج فارس به ژاپن از WS۲۰۲ به WS۱۷۹ سقوط کرد.

در نفتکش‌های MR، فشار نزولی شدید بود؛ نرخ مسیر خلیج فارس به شرق آفریقا ۵۵ واحد افت کرد. در خلیج آمریکا نیز

Handysize؛ بهبود در اطلس، ضعف در آرام

بازار هندیسایز در حوضه اطلس روندی رو به بهبود داشت و سواحل جنوبی اطلس و خلیج آمریکا بهترین عملکرد را ثبت کردند. در اقیانوس آرام، به دلیل جریان محدود محموله و فهرست طولانی کشتی‌های آماده، نرخ‌ها همچنان ضعیف باقی ماند. از معاملات شاخص این هفته می‌توان به اجاره یک کشتی ۴۰ هزار تنی برای مدت سه سال با نرخ ۱۲۰.۵ درصد شاخص BHSI اشاره کرد.

نفتکش‌ها؛ نوسان و واگرایی شدید

بازار VLCC در مجموع با کاهش نسبی کرایه‌ها همراه بود، به‌جز مسیر خلیج آمریکا به چین (TD۲۲) که افزایشی قابل توجه را تجربه کرد و به بیش از ۱۴ میلیون دلار رسید. در مقابل، نرخ مسیر خلیج فارس به چین (TD۳C) با افت ۷ واحدی به WS۱۳۲,۷۸ کاهش یافت که معادل درآمد روزانه حدود ۱۱۷'۳۶۰ دلار است.

Suezmax

در غرب بازار، افزایش‌های جزئی مشاهده شد، اما خاورمیانه

فعالیت‌ها افزایش یافت و نرخ مسیرهای ترنس‌آتلانتیک و فرانت‌هاول به‌ترتیب ۳۴'۳۴۴ و ۵۵'۰۲۸ دلار گزارش شد.

Panamax

بازار پاناما کس هفته را با ثباتی نسبی و فضای روانی مثبت به پایان رساند. تقاضای فوری در ترنس‌آتلانتیک موجب شد نزدیک به بازار رقابت کنند. جریان پایدار غلات از سواحل شرقی آمریکای جنوبی و حمایت خلیج آمریکا، پشتوانه بازار اطلس بود. در اقیانوس آرام نیز تجارت کوتاه‌برد اندونزی عرضه کشتی‌های آماده را محدود کرد. میانگین شاخص P۵TC از ۱۴'۸۲۹ دلار در ابتدای هفته به ۱۵'۹۸۹ دلار در روز جمعه افزایش یافت.

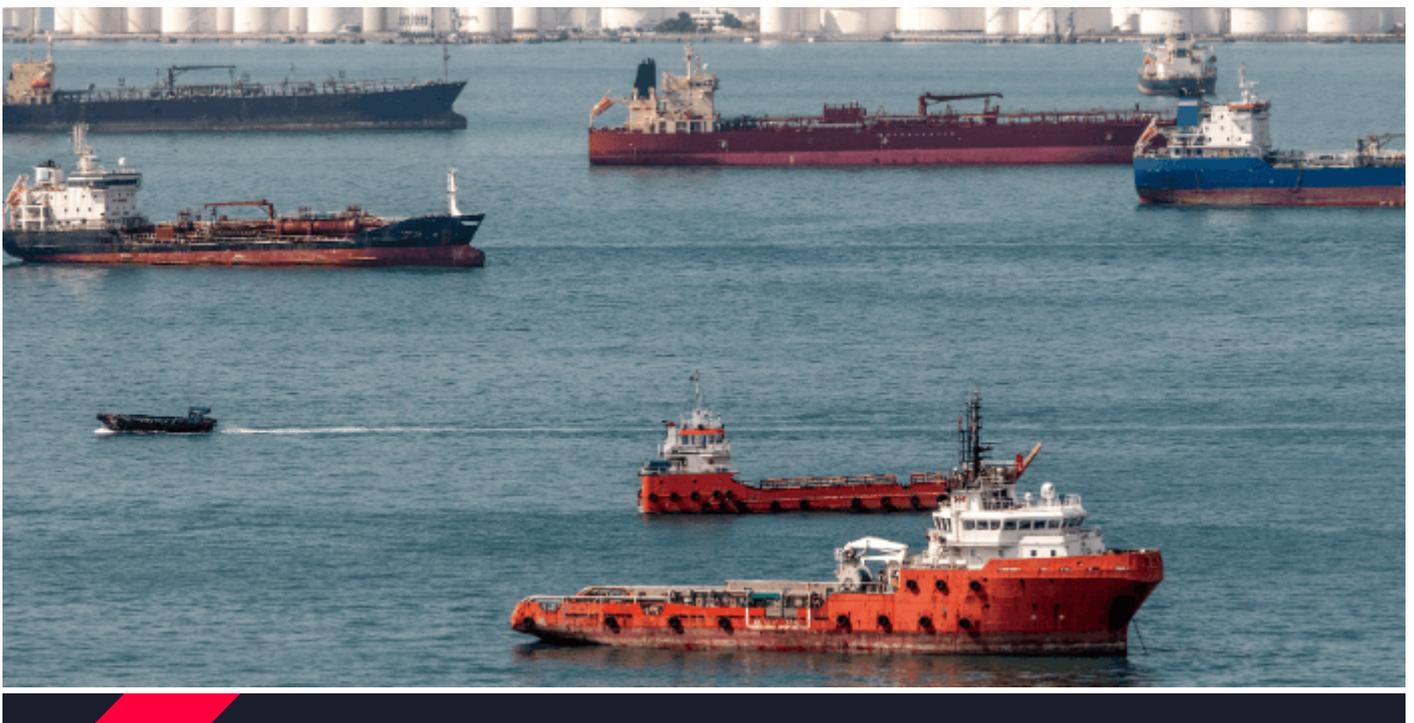
Ultramax / Supramax

در این بخش، موقعیت جغرافیایی کشتی‌ها عامل تعیین‌کننده نرخ‌ها بود. بازار اطلس، به‌ویژه خلیج آمریکا، شاهد رشدهای قابل توجهی بود؛ به‌طوری که نرخ سفرهای فرانت‌هاول برای اولتراما کس‌ها به بیش از ۳۰ هزار دلار رسید. در مقابل، بازار آسیا همچنان تحت سلطه اجاره‌کنندگان باقی ماند و تقاضای جدید محدود گزارش شد.

گزارش هفتگی Baltic Exchange برای هفته هفتم سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد بازار جهانی حمل و نقل دریایی در فضایی ناهمگون و چندسرعت حرکت کرده است؛ به‌گونه‌ای که بخش فله خشک نشانه‌هایی از بهبود و بازگشت تدریجی را بروز داده، در حالی که بخش‌های مختلف بازار نفتکش، به‌ویژه نفتکش‌های فرآورده، همچنان تحت فشار نزولی قرار دارند.

فله بر خشک؛ تقویت تدریجی با محوریت Capesize و Panamax

بازار کشتی‌های غول‌پیکر (Capesize) هفته را با لحنی ضعیف آغاز کرد، اما از اواسط هفته با حمایت هم‌زمان حوضه‌های اقیانوس اطلس و آرام، روندی معکوس به خود گرفت. میانگین پنج مسیر اجاره زمانی (C۵TC) از ۲۵'۶۹۲ دلار در ابتدای هفته، با افزایشی معادل ۳'۱۵۷ دلار، در سطح ۲۸'۸۴۹ دلار بسته شد. پیش از تعطیلات سال نوی چینی، مسیر ترنس‌پاسیفیک نقش اصلی را در این رشد ایفا کرد. نرخ مسیر استرالیایی غربی به چین (C۵) در میانه هفته به ۹.۳۷۸ دلار رسید و در پایان هفته روی ۹.۲۷۲ دلار تثبیت شد. در اقیانوس اطلس شمالی نیز



انتخابات هیئت مدیره تشکل ملی کشتیرانی با مشارکت ۹۰ درصدی برگزار شد | گزارش تصویری

پایندر گزارش می دهد:

۵ شرکت جدید به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۵ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته اند. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکتهای عضو و اطلاعات شرکتهای موصوف و راههای ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضاء مراجعه نمایید.

- ۱- ماهور جهان دریا Shipping
- ۲- آرتا تجارت ساحل
- ۳- نشان دریا هزاره
- ۴- کاویان فراز دریا
- ۵- راشا دریا آرتا



پایندر گزارش می دهد:

گسترش همکاری آموزشی میان مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و شرکت بارکاولجستیک



مهم حوزه منابع انسانی اشاره کرده و بیان داشتند: شرکت‌ها پس از جذب و آموزش نیروها، با مشکل جذب همان نیروهای آموزش دیده توسط سایر شرکت‌ها با پیشنهاد حقوق بالاتر مواجه می‌شوند؛ موضوعی که موجب کمبود نیروی متخصص، به‌ویژه در واحد فروش و بازاریابی شده است. در پایان، جناب آقای اورتیس پیشنهاد ایجاد یک سامانه کاریابی با دسترسی آسان برای عموم را مطرح کردند تا فرآیند جذب و تأمین نیروی انسانی تسهیل گردد.

جلسه بررسی امور آموزشی شرکت کشتیرانی بار کاولجستیک روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۲ در محل این شرکت برگزار شد. در این جلسه، پس از تبادل نظر پیرامون مسائل آموزشی، مدیرعامل شرکت، جناب آقای اورتیس، ضمن ابراز رضایت از عملکرد واحد آموزش و انجمن مربوطه، اعلام کردند که تمایل دارند برای کارکنان شرکت دوره‌های آموزشی تخصصی برگزار شود. ایشان در ادامه به یکی از چالش‌های

پایندر گزارش می دهد:

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و شرکت دریا پرتو گیتا، همکاری آموزشی خود را گسترش می دهند



که شرکت ملزم به آموزش پرسنل بوده و در همین راستا فضای آموزشی مناسبی برای برگزاری دوره‌ها در نظر گرفته خواهد شد. در پایان جلسه، خانم بن‌فیری از حاضران درخواست کردند پیشنهادات و انتقادات خود را در حوزه آموزش مطرح نمایند. جناب آقای عیسی‌پور ضمن اعلام رضایت از عملکرد مرکز آموزش، بیان کردند که در حال حاضر انتقادی در این زمینه وجود ندارد و مرکز آموزش خدمات مؤثری به صنف ارائه می‌دهد؛ با این حال، در صورت وجود پیشنهادات آتی، موارد مربوطه منعکس خواهد شد.

جلسه بررسی امور آموزشی شرکت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی دریا پرتو گیتا در تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۹ با حضور مدیران و مسئولان مربوطه، در محل این شرکت برگزار شد. در ابتدای جلسه، جناب آقای عیسی‌پور به معرفی دو مجموعه «دریا پرتو گیتا» و «آریا مارین» ارونند پرداخته و توضیحاتی در خصوص تعداد و ترکیب پرسنل ارائه کردند. خانم بن‌فیری توضیحات مبسوطی درباره مرکز آموزش و دوره‌های آموزشی ارائه دادند. سپس جناب آقای عیسی‌پور با تأکید بر ضرورت شرکت کارکنان در دوره‌های آموزشی، اعلام کردند

۱۴۰۴/۱۱/۱۲



بیانیه

بیانیه رسمی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در خصوص تعویق رویدادهای سال ۱۴۰۴

باسلام و احترام
در راستای اطلاع رسانی شفاف به اعضای محترم و همکاران ارجمند، به اطلاع می‌رساند که پنجمین همایش بین‌المللی توسعه دریامحور، حکمرانی و سرمایه‌گذاری، با شعار «سندت ساحل؛ راهبردهای توسعه پایدار» که پیش‌تر برای ۲۸ بهمن ماه سال جاری برنامه‌ریزی شده بود، بدلیل فراهم آوردن فرصت مناسب و مشارکت گسترده تر و ارتقای کیفیت علمی و اجرایی همایش، به سال آینده موکول گردیده است. این تصمیم با هدف تضمین اجرای شایسته برنامه‌ها و ایجاد بستری مناسب برای تعاملات تخصصی و اقتصادی و حفظ حقوق کلیه ذینفعان اتخاذ شده است.

در پی این تغییر، مراسم جشن ۷۳ سالگی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران که قرار بود یک روز پس از همایش برگزار شود، به منظور هم‌راستایی با برنامه جدید و ایجاد شرایط برگزاری شایسته و درخور شأن اعضا مکرم و شرکت‌کنندگان عزیز، به سال آینده موکول می‌گردد.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ضمن ابراز پوزش از تغییر تاریخ برگزاری، سپاس و قدردانی عمیق از درک و همراهی اعضای گرامی و تمامی ذی‌نفعان محترم، تاکید دارد که برنامه‌ریزی‌ها و هماهنگی‌های لازم برای زمان‌بندی جدید و جزئیات دقیق همایش و جشن، متعاقباً به استحضار تمامی علاقمندان رسانده خواهد شد.

هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
دیرکل

مسئول مهر





بایندور

The Bayandor Productivity Award
اولین دوره جایزه ملی بهره‌وری



سازمان ملی بهره‌وری ایران
NATIONAL PRODUCTIVITY ORGANIZATION OF IRAN



مرکز ملی آمار جمهوری
ایران
سازمان ملی آمار
STATISTICS
IRAN

فیروزه خراسان

استعاره شمس الشموس
آسمان ولایت و امامت

جاده / ریل

حوضچه بندر

صنعت / تولید
زنجیره تامین

جهان شمولی
دریانوردی

به / از بندر

نشان هوک

سکون کشتی

اهدا جایزه همزمان با هفتاد و دومین سالگرد
تاسیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

✉ info@saoi.com
www.saoi.ir/bayandor-award

☎ 021-88947646
☎ 09912946488



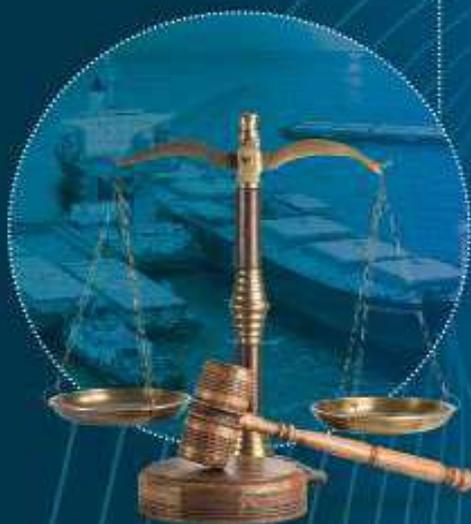
مرکز داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

کلیه صاحبان صنعت اعم از صنایع تولیدی / وارد کننده و صادر کننده / بازرگانان، ترخیصکاران گمرکی، شرکت های حمل و نقل / شرکت های کشتیرانی، نمایندگی کشتیرانی و خدمات وابسته



- کمیته حل اختلاف دریایی و بندری تاسیس سال ۱۳۹۰
- مرکز داوری تخصصی دریایی و بندری تاسیس سال ۱۳۹۳
- شورای حل اختلاف دریایی و بندری شعبه ۸۰۶۲ تاسیس سال ۱۳۹۵
- مرجعیت اظهار نظر کارشناسی (وزارت راه، صمت، قوه قضائیه)
- کارشناسی خیره در حوزه کسب و کار
- حل و فصل دعاوی و اختلافات حقوقی و تجاری صنف از طریق داوری، کارشناسی و با رویکرد سازش و جلوگیری از اطاله دادرسی
- تعامل مستمر با نهادهای حاکمیتی از جمله سازمان تعزیرات، قوه قضائیه و... در رفتار سازی حرفه ای و صیانت از حقوق صنفی در افاق منافع ملی
- تعامل و همکاری با تشکلهای اقتصادی و تجاری داخلی و بین المللی برای مدیریت و ارائه خدمات داوری و حقوقی

راه های ارتباطی با دپارتمان حقوقی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۷۶۶۶ داخلی ۱۰۱ | ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

پیام رسان: ۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۵ | مشاوره حقوقی: www.saoi.ir/law-counseling

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 بایندر



سازمان ماریتایم ایران



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS