



شماره

۵۴

هفته سوم اسفند ۱۴۰۰



واکنشی
مدیرعامل
سازمان بنادر
به یک گزارش
انتشار یافته توسط
بایندر

بایندر



چرا غرب ابتدا صنعت کشتیرانی روسیه را تحریم کرد؟



محمد ذکایی، مدیرعامل شرکت مدیریت بار و دریا معتقد است تحریم‌ها با بی‌مهری مسئولین و کم‌لطفی همکاران در صنف توأم است و همچنین شاهد هستیم سازمان بنادر و گمرک بخشنامه‌هایی صادر میکنند که شاید در شرایط عادی برای ما قابل اجرا باشد اما وضعیت تحریمی سزاوار ما نیست

رسانه‌های مصری:

کانال سوئز عوارض کشتیرانی را تا ۱۰ درصد افزایش می‌دهد

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران کوتاهی کردیم؛ هندی‌ها پاکستان را به چابهار ترجیح دادند



:Reuters

بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی جهان ارسال کشتی به روسیه را موقتاً متوقف کردند



سه عدد از بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی جهان روز سه‌شنبه در پاسخ به تحریم‌های غرب علیه مسکو ارسال کشتی‌های باری را «به» و «از» روسیه متوقف کردند. حمله روسیه به همسایه‌اش، که مسکو آن را «عملیات ویژه» می‌نامد، بزرگ‌ترین تهاجم یک کشور

به کشوری دیگر در اروپا از زمان جنگ جهانی دوم است. شرکت کشتیرانی سوئیسی MSC، که دارای کشتی‌های باری با بیشترین ظرفیت است، در جلسه‌ی مشاوره‌ی مشتریان اعلام کرد که از تاریخ اول مارس ثبت قرارداد باربری «به» و «از» روسیه را از کلیه‌ی مسیرهای دسترسی شامل دریای بالتیک، دریای سیاه و روسیه‌ی خاور دور، موقتاً متوقف کرده است.

شرکت MSC اعلام کرد: پذیرش و گزینش قراردادهای کشتیرانی را برای حمل کالاهای اساسی مانند غذا، تجهیزات پزشکی و کمک‌های بشردوستانه ادامه خواهد داد.

شرکت دانمارکی Maersk که پس از MSC دومین شرکت بزرگ حمل و نقل دریایی است، جداگانه اعلام کرد که حرکت کلیه‌ی کشتی‌های باری را به مقصد و از مبدأ روسیه موقتاً متوقف خواهد کرد و نیز افزود که این تعلیق در تمامی بنادر روسیه اعمال می‌شود ولی شامل مواد غذایی و محموله‌های پزشکی و بشردوستانه نمی‌شود.

این شرکت در بیانیه‌ای اعلام کرد: «از آن‌جا که ثبات و امنیت عملیاتی ما تا کنون به شدت تحت تاثیر مستقیم و غیرمستقیم تحریم‌ها بوده است، بستن قراردادهای جدید حمل و نقل برای کشتی‌های شرکت Maersk در محدوده‌ی اقیانوس و داخل مرزهای روسیه و به مقصد و از مبدأ آن موقتاً متوقف خواهد شد.

شرکت فرانسوی CMA CGM سومین شرکت بزرگ کشتیرانی جهان، اواخر سه‌شنبه اعلام کرد تا اطلاع بعدی کلیه‌ی قراردادهای کشتیرانی «به» و «از» روسیه را به دلیل نگرانی‌های امنیتی تعلیق کرده است.

اقداماتی به دنبال این‌گونه تصمیمات، که تاکنون از سوی شرکت سنگاپوری Ocean Network Express و شرکت آلمانی Hapag Lloyd انجام شده، علاوه بر چالش‌های هزینه‌ای پیش رو، روسیه را کاملاً از همکاری شرکت‌های عمده کشتیرانی جهان محروم کرده است.

سال گذشته جهان به دلیل موج تقاضای کالاهای خردی که با کشتی‌های باری منتقل می‌شوند و مشکلات مرتبط با همه‌گیری کرونا در تنگنای تامین آذوقه بوده است.

MSC اعلام کرد که درباره‌ی هر گونه کشتی باری عبوری روسیه مستقیماً با مشتریان تماس خواهد گرفت. این شرکت خصوصی افزود: «MSC خبرهای صادره از سوی دولت‌ها در مورد تحریم‌های جدید را از نزدیک رصد می‌کند».

آمریکا، کشورهای اروپایی و سایر کشورها طور هماهنگ، در اقدامی غیرعادی بانک مرکزی روسیه را از طریق تحریم‌های مالی و ایجاد محدودیت در معاملات مرزی با بزرگ‌ترین وام‌دهندگان به این کشور، هدف قرار داده‌اند.

شرکت Maersk مالک ۲۱ درصد شرکت روسی اپراتور بندری Global Ports است که شش پایانه در روسیه و دو تا را در فنلاند اداره می‌کند. سهام‌داران Global Ports همچنین شامل شرکت هسته‌ای روسی Rosatom و تاجری روسی به نام Sergey Shiskarev است. Maersk می‌گوید: «ما همراه شرکت Global Port توجه داریم که چگونه با تحریم‌های روبه‌رشد و محدودیت‌ها کنار بیاییم و آماده‌ی گام‌های احتمالی بعدی باشیم».

Maersk هدایت مسیرهای کشتی‌های باری را به سن پترزبورگ و کالینینگراد در دریای بالتیک، نوروسیسک در دریای سیاه و به ولادیوستوک و وستوچنی در ساحل شرقی روسیه بر عهده دارد. شرکتی که اصالتاً مربوط به کپنهاگ است حدود ۵۰۰ کارمند در روسیه دارد. هفته گذشته، این شرکت تمامی تماس‌های بندر را در اوکراین، جایی که حدود ۶۰ کارمند در Odesa دارد موقتاً قطع کرد.

گزارش از Jonathan Saul در رویترز



کانال سوئز عوارض را تا ۱۰ درصد افزایش می‌دهد

◀ شرکت اداره و نگهداری کانال سوئز، تنها یک ماه پس از افزایش ۶ درصدی عوارض، از اول مارس ۲۰۲۲، عوارض عبور از این کانال را تا ۱۰ درصد افزایش خواهد داد.

بیشتر انواع کشتی‌ها شاهد افزایش ۵ تا ۷ درصدی در هر دو مسیر خواهند بود. تانکرهای مواد فله ای مایع شیمیایی و تانکرهای LPG بیشترین افزایش، یعنی افزایش ۱۰ درصدی را تجربه خواهند کرد. این تغییرات در مورد کشتی‌های حامل بار و حتی بدون بار هم اعمال می‌شود.

کشتی‌های کانتینری شاهد افزایش هزینه‌های اضافی تا ۱۰ درصد در جهت شمال از تاریخ ۱ مارس ۲۰۲۱ خواهند بود. اما کشتی‌های کانتینری که مقصد جنوب را دارند، افزایشی نخواهند دید.

بر اساس یک سری بخشنامه‌های مقامات این کانال، این تصمیم «در راستای رشد قابل توجه تجارت جهانی، بهبود اقتصاد کشتی‌ها، توسعه آبراه کانال سوئز و ارتقای خدمات ترانزیتی» خواهد بود.

این افزایش تنها یک ماه پس از آن صورت می‌گیرد که اداره کانال سوئز عوارض را برای اکثر انواع کشتی‌ها از ابتدای این ماه ۶ درصد افزایش داد. افزایش ۶ درصدی در ماه نوامبر برای تمامی انواع کشتی‌ها مختلف به استثنای کشتی‌های کروز و حامل‌های LNG اعلام شد.

در زمان اعلام این خبر، اداره کانال سوئز گفت که استراتژی قیمت‌گذاری، شرایط اقتصادی جهانی را در نظر می‌گیرد و تضمین می‌کند که آبراه می‌تواند خدمات ناوبری را حراست کرده و همچنین مزیت رقابتی خود را در مقایسه با مسیرهای جایگزین حفظ کند.

همچنین این افزایش‌ها، در کمتر از یک سال پس از اینکه کشتی اورگیون در مارس ۲۰۲۱ نقطه بحرانی حمل‌ونقل را به مدت شش روز متوقف کرده و آن را مسدود ساخت، اتفاق می‌افتد.

کانال سوئز تابستان گذشته پروژه توسعه بخشی از آبراه را آغاز کرد، اما اوایل این ماه، اسامه ربیعی، رئیس اداره کانال سوئز گفت که تعریض کل طول آبراه بسیار گران است. ربیعی گفت که افزایش عوارض در ماه فوریه درآمد سالانه را ۴۰۰ میلیون دلار افزایش می‌دهد.

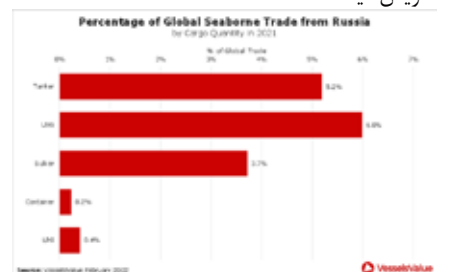
چرا غرب شرکت های کشتیرانی روسیه را قبل از نفت تحریم کرد؟

وقوع جنگ در شرق اوکراین، نگرانی‌ها را در مورد تأثیر تحریم‌های بیشتر بر بازارهای جهانی انرژی؛ همراه با اعلام نخست‌وزیر بریتانیا مبنی بر «بسته عظیم تحریم‌های اقتصادی» در آینده، افزایش داده است.

تا جایی که به صنعت کشتیرانی مربوط می‌شود، تاکنون تنها یک شرکت کشتیرانی مستقیماً تحریم شده است. شرکت PSB Leasing دارای پنج کشتی است: دو تانکر، دو کشتی چند منظوره و یک کشتی RoRo (کشتی «رول-آن، رول آف» برای وسایل نقلیه). حداقل یکی از نفتکش‌های آن قبلاً در تجارت تحریم‌شده ایران شرکت داشته است، همانطور که در شکل ۱ نشان داده شده است، و در دو سال گذشته به ایالات متحده، بریتانیا و اتحادیه اروپا نیز سفر کرده است. با این حال، پنج کشتی از یک ناوگان جهانی با بیش از ۷۸۰۰۰ نفر، به سختی موجهی ایجاد خواهند کرد، چه رسد به ایجاد هر گونه اختلال دیگر.

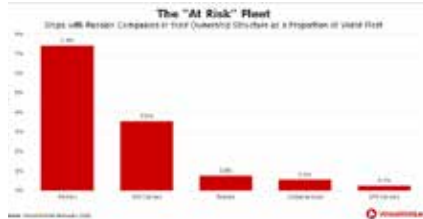


شکل ۱. سفرها و توقف های تانکر لیندا متعلق به لیزینگ PSB در ۲۴ ماه گذشته تقریباً همه تحلیلگران و رسانه‌های خبری خاطرنشان کرده‌اند که تحریم‌ها بر صادرات نفت و گاز روسیه ممکن است بر خلاف منافع خود غرب باشد، زیرا قیمت‌ها در حال حاضر بالا هستند و این امر عرضه قابل توجهی را از بین می‌برد. همانطور که در شکل ۲ نشان داده شده است، در سال ۲۰۲۱، صادرات روسیه ۵،۲ درصد از تجارت دریایی جهانی نفتکش‌ها (نفت و فرآورده های نفتی تصفیه شده) و ۶،۰ درصد از تجارت دریایی جهانی بر روی حامل های گاز طبیعی مایع (LNG) را به خود اختصاص داده است. چنین نسبت های قابل توجهی به راحتی از منابع دیگر قابل تعویض نیستند.



شکل ۲. صادرات روسیه به عنوان نسبتی از تجارت دریایی در سال ۲۰۲۱، بر اساس نوع کشتی توازن مشوق ها ممکن است به سمت دیگری متمایل شود. اما اگر روسیه صادرات انرژی به غرب را محدود کند، درآمدهای صادراتی قابل توجهی را نیز از دست خواهد داد. علاوه بر این، صادرات روسیه نیز ۳،۷ درصد از تجارت دریایی جهانی در حجم دهنده‌های حامل را تشکیل می‌دهد و فقدان آنها در بازارهایی

مانند غلات، کودها و زغال سنگ قابل لمس است. با توجه به تأثیر نامطلوب احتمالی تحریم‌ها بر قیمت نفت و گاز، سؤال جالب‌تر این است که «اگر شرکت‌های روسی بیشتری تحریم شوند، چه مقدار از ناوگان جهانی در معرض خطر است؟» همانطور که در شکل ۳ نشان داده شده است، نگاهی به ساختارهای مالکیت کشتی‌ها، بینش‌های مفیدی را به دست می‌دهد.



شکل ۳. نسبت ناوگان جهانی با شرکت های روسی در ساختار مالکیت، بر اساس نوع کشتی به طور بالقوه، ۷،۴ درصد از ناوگان تانکرهای جهان و ۳،۵ درصد از ناوگان حامل LNG جهان در معرض خطر خواهند بود. برخلاف رونق بخش‌های Dry Bulk Carrier و Container Ship، تحریم‌ها بر شرکت‌های کشتیرانی روسی می‌تواند مقداری از عرضه مازاد کشتی‌ها را از بازار رقابتی آزاد حذف کند، بدون اینکه باعث شود حرکت در نرخ حمل و نقل به بالا افزایش یابد.

همانطور که در شکل ۴ نشان داده شده است، وقتی به معنای این موضوع برای سهم‌های نسبی بازار نگاه می‌کنیم، تأثیر آن برای گاز بسیار بیشتر از نفت می‌شود. تانکرهای مخاطره آمیز تنها ۲،۱ درصد را به خود اختصاص دادند. بنابراین، تحریم‌های شرکت‌های کشتیرانی روسیه می‌تواند به طور بالقوه سهم بیشتری از بازار را برای شرکت‌های غیر تحریمی در بازار های حامل LNG نسبت به بازار نفتکش‌ها خالی کند.



شکل ۴. سهم بازار ناوگان «در معرض خطر» از کل مایل های بار در سال ۲۰۲۱، بر اساس نوع کشتی فعالان بازار همچنین بررسی خواهند کرد که در این سناریو چقدر تجارت روسیه در اختیار شرکت های تحریم شده قرار می‌گیرد. شکل ۵ نشان می‌دهد که حامل های LNG «در معرض خطر» ۸۵،۸ درصد از فعالیت‌های CBM در سال ۲۰۲۱ از روسیه نشأت می‌گرفتند و به تسلط کامل نزدیک می‌شدند. علاوه بر این، حامل های LPG «در معرض خطر» هستند، با اینکه حجم مطلق بسیار کوچک است اما ۳۶،۸٪ از فعالیت‌های CBM روسیه را در اختیار داشتند. سهم بازار ۲۰،۱ درصدی از تجارت قابل توجه روسیه برای نفتکش‌ها از دید کسانی که در بازار نفت هستند دور نخواهد ماند.



شکل ۵. سهم بازار ناوگان «در معرض خطر» مایل های باری صادراتی روسیه در سال ۲۰۲۱، بر اساس نوع کشتی

با نگاهی به داده ها، می‌توان انتظار داشت که سیاست‌گذاران قبل از تحریم نفت و گاز، تأثیر آن را بر مصرف کنندگان و خانوارهای غربی با دقت بررسی کنند. با این حال، به دلیل تأثیر کمتر بر تجارت و صادرات جهانی، می‌تواند دامنه بیشتری برای تحریم کشتی‌ها و شرکت‌های حامل آنها وجود داشته باشد.

دیدگاه و یادداشتی از Vivek Srivastava
تحلیلگر ارشد تجارت در VesselsValue





حمله‌ی روسیه می‌تواند تولید ریز تراشه‌ها و تأمین گندم را مختل کند

اما فعالان داخلی صنعت می‌گویند ممکن است اختلال‌ها در طولانی‌مدت تأثیر خود را بگذارند. این مسئله باعث کم‌رنگ شدن چشم‌اندازهای بهبودی در بخش تولید ریز تراشه‌ها خواهد شد که به شدت از اختلال‌های مرتبط با کرونا در مراحل زنجیره‌ی تأمین آسیب دیده است.

در همین حال، کمبود نان در تعدادی از بازارهای وابسته به صادرات گندم روسیه و اوکراین انتظار می‌رود. مخصوصاً کشورهای منطقه‌ی منا (خاورمیانه و شمال آفریقا) (MENA) به شدت آسیب خواهند دید؛ زیرا نیمی از گندم اوکراین به این منطقه صادر می‌شود.

در جلسه‌ی ویژه در مؤسسه‌ی خاورمیانه MEI، مستقر در ایالات متحده، اشاره شد که چنانچه جنگی تأمین گندم در روسیه و اوکراین را مختل کند، می‌تواند به کشورهای وابسته به واردات غذا مانند مصر، یمن، لیبی، لبنان و دیگر کشورها ضربه بزند. در بحبوحه‌ی قیمت‌های صعودی در بخش انرژی و غذا، بحران روسیه و اوکراین می‌تواند باعث شروع اعتراض‌های جدید و ناآرامی‌ها در کشورهای منطقه‌ی منا شود. پیامدهای بالقوه‌ی این بحران جدی خواهند بود: برای نمونه کمبود غلات داخلی و وارداتی به‌عنوان یکی از دلایل قیام‌های بهار عربی در سال ۲۰۱۱ مورد استناد قرار گرفته است.

بر اساس گزارشی که در سال ۲۰۲۱ توسط وزارت کشاورزی ایالات متحده منتشر شده، خاورمیانه بیش از ۳۶ میلیون تن گندم وارد کرده که بیشتر آن از روسیه و اوکراین بود. بیشتر صادرات گندم روسیه و اوکراین از خروجی بندرهای سواحل شمالی دریای سیاه می‌گذرد و مشخص نیست این بندرها چه زمانی بازگشایی خواهند شد.

کشتیرانی جزء خیل عظیم صنایعی است که از تهاجم فزاینده‌ی روسیه به اوکراین تأثیر خواهد پذیرفت. از وقتی که منطقه‌ی بین آزوف (AZOV) و دریای سیاه در وضعیت بحرانی قرار گرفته است، فعالیت بندرهای تجاری اوکراین متوقف شده است. اثرات این اتفاق قطعاً گسترده خواهد بود. هیچ‌کدام از تحریم‌های فراوان اعمال شده توسط اتحادیه‌ی اروپا و ایالات متحده صادرات نفت خام و زغال‌سنگ روسیه را هدف قرار نداده‌اند. این به معنای اقرار ضمنی به نقش مهم روسیه در سیستم جهانی تأمین انرژی است. باین‌وجود، آلمان تصمیم گرفته است صدور جواز برای خط لوله نورد استریم ۲ را متوقف کند. این خط لوله بخش کلیدی زیر ساخت‌های روسیه برای انتقال گاز طبیعی است.

باین‌حال، اختلال قریب‌الوقوع در تأمین انرژی تنها دلیل نگرانی نیست. مجموعه‌ی جهانی صنایع به مجموعه‌ای از صادرات حیاتی مواد اولیه وابسته است که احتمالاً همچنان که تقابل روسیه و اوکراین افزایش می‌یابد، با موانع کشتیرانی مواجه خواهد شد.

روسیه و اوکراین از تأمین‌کنندگان حیاتی گاز نئون و فلز پالادیم هستند. هر دو ماده برای ساخت تراشه‌های نیمه‌رسانا استفاده می‌شوند. بر اساس تحلیل شرکت Techcet، در واقع، اوکراین ۷۰ درصد از گاز نئون جهان را تأمین می‌کند درحالی‌که روسیه یک‌سوم نیاز جهانی پالادیم را تأمین می‌کند.

هفته‌ی گذشته، اکثر شرکت‌های بزرگ تولید تراشه - همچون شرکت چاپ سنگی پیشرفته روی مواد نیمه‌رسانا ASML، شرکت تولید نیمه‌رسانای TSMC، شرکت Intel و شرکت SK Hynix اعلام کردند که انبار کردن و تدارکات متنوع کمک خواهد کرد تا اختلال در تأمین مواد اولیه به حداقل برسد.

در جلسه‌ی مشترک؛ مسائل لجستیکی مرتبط با وزارت صمت بررسی شد

در این نشست مشکلاتی که اخیراً در رابطه با کالاهای صادراتی ایران به مقصد هندوستان، هزینه‌های بندری و در مجموع عملیات حمل دریایی مرتبط با صادرات و واردات کالا به و از ایران و موضوع کالاهای اساسی که از طریق دریا حمل می‌شود مورد بررسی قرار گرفت.

همچنین مسائلی همچون پیش بینی افزایش فعالیت‌های دریایی برای حمل کالاهای اساسی، بررسی شرایط عملیاتی و میدانی برای کاهش هزینه حمل کالاهای اساسی مورد مذاکره قرار گرفت.

روز شنبه هفت اسفند، مسعود پل مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران جلسه‌ی مشترک را با محمدصادق مفتاح قائم مقام وزیر صمت در امور بازرگانی را در رابطه با مسائل لجستیکی مرتبط با وزارت صمت برگزار کردند.



سازمان بین‌المللی دریانوردی در پی گیر افتادن دریانوردان در اوکراین خواستار برگزاری جلسه فوق‌العاده شد

سازمان بین‌المللی دریانوردی سازمان ملل متحد اعلام کرد یک جلسه مشورتی فوق‌العاده برای گفتگو در مورد اثرات وضعیت دریای سیاه و دریای آزوف بر کشتیرانی و دریانوردان تشکیل می‌دهد. این حرکت درحالی انجام می‌شود که ترس در مورد دریانوردان گیرافتاده در منطقه و به ویژه نزدیک اودسا در حال افزایش است، منطقه‌ای که ممکن است هدف حمله قریب‌الوقوع آبی و خاکی قرار بگیرد.

این هفته جهان شاهد غرق شدن اولین کشتی تجاری در جریان درگیری‌ها و اولین مرگ تأیید شده یک دریانورد بود که بر اثر حملات موشکی و در حالی که در سواحل اوکراین روی کشتی لنگر انداخته نگهبانی می‌داد کشته شده بود. باید در مورد فهرست طولانی خطراتی که برای اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی وجود دارد گفتگو شود. اوکراین به شیوه‌ای موثر بندارش را بست و بدون خدماتی مانند یدک کش و خلبانان بندری کشتی‌های تجاری را به دام انداخت تا توانایی تدارک مجدد کشتی‌ها را کاهش دهد.

ناتو هشدار داده که آب‌های اطراف اوکراین ممکن است مین گذاری شده باشند، در حالی که تحلیلگران امنیتی از کشتی‌هایی که توانایی حرکت دارند خواسته‌اند از مناطق شمال دریای سیاه خارج شوند. مسئله‌ای که به همین اندازه نگران‌کننده است هزاران دریانورد اوکراینی و روسی هستند که دور از خانه در دریا کار می‌کنند و همچنین دریانوردانی که در منطقه جنگی هستند و نمی‌توانند به کار خود در کشتی برسند.

پس از حمله روسیه به اوکراین در ۲۴ فوریه، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی عمیقاً نگران آثار جانبی اقدامات نظامی در اوکراین بر کشتیرانی جهانی است. در حالی که یک فاجعه انسانی در حال آشکار شدن است لیم در بیانیه‌ای اعلام کرد که «من کاملاً از درخواست دبیر کل سازمان ملل انتونیو گوترش برای توقف فوری خصومت‌ها حمایت کرده و در کنار او می‌ایستم». اما سازمان بین‌المللی دریانوردی مثل سازمان ملل تنها می‌تواند نظر دهد و قطعنامه‌هایی برای امنیت دریانوردان صادر کند. بلومبرگ تخمین می‌زند که هر کشتی بزرگ اقیانوس پیما به طور متوسط ۲۰ خدمه دارد و این به این معناست که احتمالاً بیش از ۱۰۰۰ دریانورد گیر بیفتند. انجمن مالکان کشتی آلمان، مثل خیلی از سازمان‌های بین‌المللی، حمله روسیه به اوکراین را محکوم کرد



کابوس کشتیرانی روسی در حال تبدیل شدن به واقعیت است

با توجه به اینکه، روسیه و اوکراین از مهمترین تامین کنندگان نیروی کار برای ناوگان بین المللی هستند، صاحبان کشتی‌ها با کمبود شدید دریانورد و مشکلات زود هنگام در ورود و خروج هزاران خدمه اوکراین در طول این بحران مواجه هستند، علاوه بر آن، اعمال تحریم‌ها احتمالاً پرداخت حقوق دریانوردان اوکراینی یا روسی را نیز دشوار می‌کند.

بنادر دریای سیاه در روسیه و اوکراین از مراکز اصلی صادرات گندم، ذرت و نفت خام هستند. تأثیر اقتصادی و کشاورزی این جنگ هنوز به طور کامل مشخص نشده است، در حالیکه این بندر با مقدار ۱۱۱/۲ میلیون تن محموله از کشورهای روسیه و اوکراین دومین مرکز بزرگ صادرکننده غلات در جهان در سال ۲۰۲۱ است که در حدود ۳۰ درصد گندم جهان را تامین می‌کند.

تغییرات نامحسوس در تجارت جهانی محصولات کشاورزی ممکن است به افزایش تمایل برای خرید ذرت از ایالات متحده و آمریکای جنوبی و جو از استرالیا و کانادا منجر شود. به طور خلاصه، اتفاقات چند روز گذشته برای دنیای مدرن امروزی مانند یک ترن هوایی هیجان انگیز بوده است. در حالی که تأثیرات منفی همه گیری کرونا بر فعالیت شرکتها کم کم رو به کاهش بود ولی شروع این جنگ و پیامدهای ناشی از آن بسیاری از سازمانها را سردرگم و نگران کرده است. درگیری‌های موجود در اوکراین باعث ایجاد اختلال در صنعت کشتیرانی شده است، طوری که بسیاری از کشتیها قادر به حرکت از بنادر نبوده که باعث از بین رفتن محموله ها و افزایش هزینه های حمل و نقل شده است.

دفتر کنترل سرمایه‌های خارجی تاکنون فعالیت شرکت سوف کامفورت را که دارای حدود ۲۳۰ نفتکش است تحریم کرده است. بنابراین این تحریم های فزاینده ممکن است منجر به منع فعالیت فوری بیش از ۲۰۰۰ کشتی روسی از بازار بین المللی کشتیهای اجاره‌ای شود. ضمناً، بریتانیا بسته جدیدی از تحریم‌ها، علیه روسیه را معرفی کرد که شامل ممنوعیت دسترسی کشتی‌های روسی به بنادر بریتانیا می‌شود، حتی اگر، بسیاری از آن کشتیها در مسیر بنادر بریتانیا در حرکت باشند.

طبق اعلام خانم رستیس، بریتیش پترولیوم از سهام ۱۹/۷۵ درصدی خود در شرکت روسنفت که بیش از نیمی از ذخایر نفت و گاز شرکت بریتیش پترولیوم و یک سوم تولید آن را تشکیل می‌دهد، خارج می‌شود که منجر به هزینه‌هایی بالغ بر ۲۵ میلیارد دلار می‌شود.

همچنین شرکت اوکینور، غول تولید کننده نفت و گاز نروژ، سرمایه‌گذاری مشترک خود در روسیه را به پایان خواهد رساند. وجود مشکلات در برقراری ارتباط مابین بنادر اوکراین و روسیه، باعث انتقال محموله‌های بارگیری به سایر بنادر و ایجاد ازدحام در آنها شده است. علاوه بر این، برخی از بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا مانند مرسک اعلام کردند که به طور موقت خدمات خود را به بنادر روسیه، حتی بنادر دور از درگیری با اوکراین، متوقف خواهند کرد. با توجه به اینکه، فعلاً نفت روسیه تحت تحریم قرار نگرفته است، ولی مالکان کشتی‌ها از بارگیری محموله‌های روسیه خودداری میکنند و عدم علاقه آنها به حمل نفت روسیه، باعث افزایش خارج از عرف قیمت ها شده است.

صنعت کشتیرانی پس از حوادث اوکراین با یک کابوس لجستیکی و قانونی مواجه شده است. طبق آخرین گزارش هفتگی کارگزار شرکت کشتیرانی اینترمیدل، جنگ رو به گسترش مابین روسیه و اوکراین امکان اخلال نظم جهانی و بازگرداندن جهان به چند دهه قبل را دارد.

در حالیکه کشورها به تدریج در حال رهایی از بیماری همه گیر کرونا هستند، امکان دارد که تاثیر اقتصادی ناشی از درگیری نظامی، بسته به مدت و دامنه تحریم‌های اعمال شده نامطلوب باشد. البته، وقوع چنین مشکلات مالی زمانبر است، اگرچه در حال حاضر، این اتفاق بر صنعت کشتیرانی تاثیر منفی گذاشته است.

امروزه مؤسسات مالی و سرمایه‌گذاری، صادرات کالا و دسترسی به بازارهای مالی اتحادیه اروپا در بازار روسیه، محدود شده‌اند که منجر به عدم توانایی روسیه برای تعامل، کسب اعتبار و تجارت با سایر نقاط جهان شده است.

به گفته خانم کاترینا رستیس، کارگزار بخش اجاره کشتیها در شرکت اینترمیدل، امروزه، از حدود ۴۴ هزار کشتی بزرگ و نفتکش فعال در جهان، تقریباً ۲ هزار کشتی متعلق به شرکت‌های ثبت شده روسیه است. بدین ترتیب فعالیت هر شرکت کشتیرانی، تاجر یا بانکی که با کمپانیهای روسی تجارت میکند، در معرض خطر است، زیرا امکان دارد با توجه به این عدم قطعیت، در هر زمان فعالیت آنها ممنوع شده و همه قراردادهای آتی، مانند پیمان اقتصادی مربوط به تجارت با کشتی‌های روسی، در خطر لغو یا مذاکره مجدد قرار گیرند.

مختاری: کوتاهی کردیم؛ هندی‌ها پاکستان را به چابهار ترجیح دادند

به گزارش سی نیوز، بهروز آقایی مدیرکل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان اخیراً از عدم همکاری هندی‌ها برای ارسال کالا به افغانستان از مسیر بندر چابهار خبر داده است.

برخی گزارش‌های رسانه‌های بین‌المللی نیز حاکی از ارسال کالاهای هند به افغانستان از طریق بندار پاکستان است.

موافقتنامه سه جانبه؛ چه‌ها گفتیم و چه‌ها کردیم؟

این در حالی است که موافقتنامه ۳ جانبه چابهار ۳ خرداد ۱۳۹۵ با حضور نازندرا مودی نخست وزیر هند، اشرف غنی احمد زی رئیس جمهور وقت افغانستان و حسن روحانی رئیس جمهور سابق ایران در تهران به امضا رسید.

هندی‌ها پاکستان را به چابهار ترجیح دادند؛ کوتاهی کردیم



روزبه مختاری رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفت و گو با مهر درباره علت کاهش تردد کشتی‌های هندی به بندر چابهار و توقف ارسال محموله‌های هند به افغانستان از بندر چابهار اظهار کرد: در حال حاضر شاهد آن هستیم که علی‌رغم وجود موافقتنامه چابهار میان هند، ایران و افغانستان از یک سو و نیز وجود مشکلات سیاسی گسترده میان هند و پاکستان از سوی دیگر، با این وجود هند تصمیم می‌گیرد از مسیر پاکستان برای ارسال محموله‌های خود به افغانستان استفاده کند.

وی افزود: این موضوع نشان می‌دهد مشکلاتی که در بندر چابهار، سد راه هندی‌ها شده، به شکلی است که هم موافقتنامه سه جانبه چابهار و هم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی هند در بندر چابهار و هم مشکلات سیاسی بین دو کشور نتوانسته مانع استفاده هند از بندر پاکستان شود و ایران را برای تخلیه و بارگیری کالاهای ترانزیتی خود به مقصد افغانستان انتخاب نکند.

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با تأکید بر ارقام بالای سرمایه‌گذاری و نیز اهمیت وجود درایت برای ایجاد کریدورهای ترانزیتی گفت: کشورهای مختلف در حل راه اندازی کریدورهای جدید هستند و به تدریج در حال ایفای نقش در

لجستیک بین‌المللی هستند ولی ما از این موضوع غافل هستیم.

وی با بیان اینکه ما در سال‌های اخیر در حال راه اندازی کریدور هند-چابهار-افغانستان بودیم ولی توفیق چندانی در دستیابی به این هدف نداشته ایم ادامه داد: راه اندازی هر کریدور ترانزیتی، در کنار حوزه سیاسی آن، نیازمند تمرکز در حوزه اقتصادی هم هست که مغز متفکر آن، بخش خصوصی است؛ بخش خصوصی باید با فرآیندهای مد نظر خود آن را احیا کند و با اقدامات دستوری نمی‌توان به نتیجه رسید.

مختاری تصریح کرد: در ابتدای توسعه بندر چابهار با همکاری هندی‌ها، برخی اقدامات را ما باید انجام می‌دادیم که متأسفانه با تأخیر به پیش بردیم هر چند که انگشت اتهام را به سمت هندی‌ها دراز می‌کنیم اما تا حدودی قصور هم در ابتدای کار از سمت ما صورت گرفته بود؛ سپس در ادامه کار که توسعه پیدا کرد، اپراتور اصلی شرکت هندی بود که یک جوینت ایرانی داشت و به دلیل فعالیت خوب شرکت پیمانکار ایرانی همکار هندی‌ها، بندر چابهار توانسته به رشد خوبی دست یابد.

وی خاطرنشان کرد: اما با تغییر شرکت ایرانی همکاری هندی‌ها، شاهد افول ناگهانی بندر چابهار بودیم؛ از سوی دیگر بازاریابی خوبی برای حمل کالا از بندر چابهار انجام دهیم؛ چون دنبال بازاریابی دولتی و حرکت‌های فرمایشی و دستوری به جای بازاریابی خصوصی بودیم و هدف گذاری درستی نداشتیم.

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی با بیان اینکه چابهار در اوایل راه اندازی به شدت مورد وثوق شرکت‌های کشتیرانی خارجی بود گفت: اما به تدریج تحریم‌ها باعث شد این تردها کم شود؛ اگرچه گفته می‌شود بندر چابهار از تحریم‌ها معاف است، اما بسیاری از شرکت‌های خارجی تمایلی ندارند وارد بندر چابهار شوند.

بندر چابهار با اولین کشتی حامل گندم اهدایی هند به افغانستان چه کرد؟

وی همچنین وجود مشکلات عدیده پس کرانه‌ای چابهار را متذکر شد و عنوان کرد: وقتی اولین محموله گندم اهدایی هند به افغانستان وارد بندر چابهار شد،

به جای تخلیه ۲۴ ساعته، بیش از ۲۰ روز تخلیه آن به طول انجامید چون علی‌رغم سرمایه‌گذاری سنگین زیربنایی، تجهیزات تخلیه و بارگیری در آن زمان به اندازه کافی وجود نداشت؛ همچنین مشکل آفات گیاهی هم مزید بر طولانی شدن زمان تخلیه بار گندم شد. بعد که قرار شد کانتینرها تخلیه شوند، اجازه انتقال کانتینرها به روی زمین داده نشد و اعلام کردند که باید حمل یکسره شود؛ لذا کامیون‌ها زیر جرثقیل بندری قرار می‌گرفتند و کانتینر روی کشتندها قرار داده می‌شد و باید کشتی می‌ماند تا کامیون‌ها به افغانستان رفته و برمی‌گشتند و کانتینرها داخل کشتی بارگیری شده و سپس مجدداً به هند برگردد.

مختاری با تأکید بر لزوم ایجاد مدیریت زنجیره تأمین به دست بخش خصوصی داخلی که مشکلات را آسیب شناسی و برطرف کرده و به خوبی ریزنی‌ها و بازاریابی‌ها را انجام دهد، بیان کرد: چندین حلقه در این زنجیره وجود دارد یکی تاجر هندی، دیگری شرکت کشتیرانی و صاحب کشتی، سپس تاجر افغانستانی، شرکت حمل جاده‌ای کالا از چابهار به افغانستان، اداره کل بندار و دریانوردی سیستان و بلوچستان، سازمان منطقه آزاد چابهار، شرکت‌های صاحب کانتینر، شرکت پورت اپراتور است که مدیریت این زنجیره نیازمند یک مدیر بخش خصوصی قوی است تا همه این زنجیره را به هم متصل کند.

وی با اشاره به انعطاف خوب سازمان بندار برای ارائه تخفیف تعرفه تخلیه و بارگیری کالا در بندر چابهار، گفت: تخفیف تعرفه‌های تخلیه و بارگیری و پهلوگیری کشتی‌ها، به تنهایی کارساز نیست و ما نیازمند ایجاد هماهنگی میان سایر حلقه‌های تجارت دریایی هستیم.

سرمایه گذار بندر چابهار؛ هندی‌ها بهتر بودند یا چینی‌ها؟

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی درباره اینکه آیا واگذاری بندر چابهار به هندی‌ها اقدام درستی بود یا بهتر بود مثلاً چینی‌ها را به عنوان سرمایه‌گذار توسعه بندر چابهار انتخاب می‌کردیم؟ تأکید کرد: قرارداد اولیه ای که در رابطه با توسعه چابهار با هندی‌ها امضا شد، قرارداد خوبی بود؛ در این قرارداد علاوه بر تکالیفی که بر عهده طرف هندی گذاشته شد، وظایفی هم طرف ایرانی مکلف به انجام شد ولی چون طرف ایرانی در انجام تکالیف خود قصور کرد، انگشت اتهام را به سمت طرف هندی دراز می‌کنیم.

وی ادامه داد: بنابراین فرقی نمی‌کند که با چینی‌ها قرارداد می‌بستیم یا هندی‌ها؛ وقتی یک نهادی که باید اقداماتی را انجام می‌داد اما در انجام آنها کوتاهی کرده، هر کشور دیگری هم برای همکاری با ایران وارد قرارداد می‌شد، از ادامه کار منصرف می‌شد. منبع: مهر

مختاری: ما به تعهداتمان عمل نکردیم بعد هندی‌ها را متهم می‌کنیم

واکنش مدیرعامل سازمان بنادر به یک گزارش ترجمه شده و انتشار یافته از سوی بایندر

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با رد ادعای برخی رسانه‌های بین‌المللی به منظور زیر سوال بردن عملکرد جمهوری اسلامی ایران در رابطه با خدمه خارجی کشتی‌ها، تصریح کرد: ایران؛ هیچ تمایزی بین دریانوردان ایرانی و خارجی قائل نیست. علی‌اکبر صفایی هدف مباحث مطرح شده را زیر سوال بردن عملکرد حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در خصوص خدمه خارجی کشتی‌ها که روی ناوگان تحت پرچم و یا مالکیت کشور فعالیت می‌کنند، دانست و اظهار داشت: ادعاهای مطرح شده کذب محض است و این گونه اخبار با هدف خدشه وارد کردن به وجهه جمهوری اسلامی ایران، منتشر می‌شود.

وی ادامه داد: سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در کنار سایر دستگاه‌های ذیربط از جمله وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی همواره بر رعایت الزامات ملی و بین‌المللی به ویژه کنوانسیون کار دریایی (MLC) توسط مالکان و شرکت‌های کشتیرانی تاکید کرده است.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در تعامل نزدیک با ارگان‌های مختلف از جمله انجمن صنفی دریانوردان و اتحادیه مالکان کشتی، طبق استانداردهای موجود بر پیگیری حقوق دریانوردان در مواردی که شکایتی مطرح می‌شود، اهتمام ویژه دارد؛ بدین جهت اجحاف نسبت به دریانوردان از هر نظر، خط قرمز سازمان بنادر و دریانوردی است و همواره نظارت مستمر و موثر اعمال می‌شود.

وی اضافه کرد: دولت جمهوری اسلامی ایران در پیگیری و احقاق حقوق دریانوردان، طبق موازین انسانی، شرعی و قانونی دریانوردان هیچ گونه تمایزی میان دریانوردان ایرانی و خارجی قائل نیست.

لازم به ذکر است نشریه بایندر در شماره ۵۲ خود به ترجمه و ارایه یک گزارش از ادعای واهی واشنگتن پست از بدرفتاری و خشونت شرکت‌های کشتیرانی ایرانی با خدمه و دریانوردان خارجی پرداخته بود.



مزیت اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورهای مسافری

کشتی، ایجاد مزیت رقابتی برای شناورهای ایرانی، ترغیب مردم به استفاده از وسایل حمل و نقل ایمن دریایی، کاهش قیمت نهایی و افزایش تبادل مسافر بین بنادر ایران و سایر کشورها می‌شود، گفت: تامین سوخت شناور مسافری مسیر چابهار به عمان اتفاق خوبی است اما در مورد سایر مسیرهای تردد از جمله لنگه به امارات، خرمشهر به کویت و تمامی مسیرهای دریایی سنتی نیز باید این تامین سوخت صورت پذیرد.

وی با تاکید بر اینکه باید شرایط و زمینه فعالیت رقابتی بخش خصوصی در حوزه مسافری دریایی به بهترین شکل ممکن فراهم شود تا شاهد ترغیب مالکان شناورها باشیم، اضافه کرد: باید هزینه‌های مضاعف از بین برود و فشارهای مانع بر فعالیت از روی دوش بخش خصوصی برداشته شود تا شاهد استقبال صاحبان سرمایه و فعالان اقتصادی در حوزه سفرهای دریایی باشیم.

به گفته دبیرکل انجمن شرکت‌های کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورها و کشتی‌های مسافری در مسیرهای بین‌المللی سبب حمایت از حمل و نقل دریایی، اشتغال آفرینی و رونق کسب و کار پایدار و نیز مشوقی برای فعالیت بخش خصوصی است.

مسعود پل‌مه با اشاره به قول مساعد وزارت نفت برای اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورها و کشتی‌های مسافری در مسیرهای بین‌المللی، اظهار کرد: در رابطه با سفرهای دریایی و به ویژه در بخش مسافرت‌های بین‌المللی اختصاص سوخت یارانه‌ای امری مهم و معقول است و می‌تواند برای مالکان کشتی ایجاد انگیزه کند.

وی ادامه داد: حمایت از ناوگان مسافری باید در دستورکار دولت قرار گیرد و مسیرهای دریایی ایجاد شود تا شاهد تردد شناورها به کشورهای همسایه از جمله کشورهای حاشیه خلیج فارس که دارای ظرفیت مسافری است، باشیم.

وی با بیان اینکه هرچند حمل و نقل دریایی در حوزه کالا حجم قابل توجهی را به خود اختصاص داده است اما در رابطه با سفرهای دریایی و جابجایی مسافر رقم بسیار پایینی دارد، عنوان کرد: تخصیص سوخت یارانه‌ای به شناورهای مسافری از جمله مسائلی است که نسبت به انجام آن تاکید جدی داریم و معتقد هستیم در این بخش حمایت‌های لازم از سوی دولت و حاکمیت مدنظر قرار گیرد.

پل‌مه با اشاره به اینکه اختصاص سوخت یارانه‌ای به شناورهای مسافری موجب ایجاد انگیزش برای مالکان



تحریم‌ها با بی‌مهری مسئولین و کم‌لطفی همکاران در صنف توام است

محمد ذکایی در گفتگویی که اخیراً با بایندر انجام داده است اظهارداشت: شرکتهای ما یعنی سپهران ترابر و مدیریت بار و دریا طی بیست سال اخیر فراز و نشیب‌های بسیاری را داشته‌اند که در سالهای اخیر چالش‌ها بیشتر و جدی‌تر شده است، زیرا با سنگین‌تر شدن تحریم‌ها چالش‌ها در حمل و نقل بین‌المللی و در نمایندگی کشتیرانی بسیار زیاد شده است.

وی با بیان اینکه فرم کشتیرانی در ایران در چند سال اخیر عوض شده است گفت: هم‌اکنون فعالیت شرکتهای بزرگ چند ملیتی کاملاً متوقف شده و جایشان را شرکتهای کوچک منطقه‌ای گرفته‌اند. در زمینه حمل و نقل بین‌المللی هم آن قسمتی که به شیپینگ کالا مربوط می‌شود در زمینه ترانزیت کالا به کشورهای آسیای میانه و عراق است که شدیداً تحت تحریم‌ها قرار گرفته و مسیرهای جدیدی جایگزین مسیر ایران شده است.

ذکایی با اشاره به اینکه متأسفانه فشارهای خارجی با بی‌مهری مسئولین و کم‌لطفی برخی همکاران ما در صنف توام شده است خاطرنشان کرد: این یک واقعیتی است که کارکردن در ایران یک چالش است به طوری که اگر در ایران بتوانید کار شرکتی بکنید مطمئن باشید در تمام دنیا می‌توانید گلیم خود را از آب بیرون بکشید. این است که صحبت کردن درباره چالش بحثی عمومی و همه‌روزه است. اما آنچه که امروز مسئله است بی‌مهری مسئولان صنعت حمل و نقل است مشکلات خیلی شدیدی است.

وی افزود: شاهد هستیم سازمان بنادر و گمرک بخشنامه‌هایی صادر میکنند که برای زندگی عادی ما شاید قابل اجرا باشد اما در وضعیتی که تحریم‌ها بیشترین فشار را به صنعت کشتیرانی وارد کرده حتی بحث کردن درباره آن سزاوار نبوده و هیچ محلی از اعراب ندارد. با این حال دوستان نه تنها مطرح می‌کنند بلکه انتظار اجرای آن را از سمت ما دارند. دستورالعمل‌های خلق‌الساعه که از روز بعد باید اجرایی شود را هم در سازمان بنادر می‌بینیم و هم در گمرک و اینها معضلاتی است که جدیداً به نظر می‌رسد بیشتر شده است و دلیل آن را نمی‌دانیم!

ذکایی تصریح کرد: ما ظرف این چند سال که با مصائب تحریم مواجه هستیم انتظار روغن کاری چرخ را داریم نه اینکه چوب لای آن بگذارند. مثال‌های آن زیاد در کارهایی که مربوط به امور شرکتها است در امور بندری و دستورالعمل‌های گمرکی می‌توانیم بزنیم که به این شکل دیده می‌شود.

وی افزود: ما به عنوان یک شرکت کشتیرانی و نماینده بین‌المللی بده بستان هایمان با دلار و ارز است وقتی ما نمی‌توانیم از طریق سیستم بانکی آن را مبادله کنیم معلوم است که به مشکل برمی‌خوریم باید هزار راهکار بیابیم تا سرویسی که در دنیا به راحتی به شرکتها ارایه می‌شود را بیابیم. در اینجا یک نفر و یا گاه یک سیستم را می‌طلبند تا این مسئله رفع شود.

ذکایی در بخش دیگری از سخنانش اظهارداشت: ما در بسیاری از بخش‌های صنعت مشکل نیروی انسانی

داریم که در این بخش یک ضعف و چالش به شمار می‌رود. امیدواریم با اتفاقاتی که در حال رخ دادن است وضعیت بهتری داشته باشیم. در تمام بخش‌ها مشکلات دیده می‌شود اما نسل قدیمی یعنی پدران ما بازنشسته‌اند دوستان هم سن و سال بنده متأسفانه یا از ایران رفته‌اند یا با تمام مشکلات به صورت محدود تلاش دارند که بیزینس خود را بگردانند. یک نسل جلوتر هم با تجربه‌ی بسیار کم یک سری پست‌های مدیریتی را گرفته‌اند و شاهد هستیم که با شرایط فعلی که مثل قارچ شرکت کشتیرانی سبز شده است بنابراین مشکل نیروی انسانی جدی‌تر از گذشته شده است.

ذکایی گفت: متون آموزشی و درس‌ها علمی است اما من نمی‌بینم مدیران شرکتهای کشتیرانی یا پرسنل بروند و در کلاس‌های انجمن شرکت کنند. به نظر می‌رسد بسیاری از افرادی که در این کلاس‌ها شرکت می‌کنند افرادی هستند که آن مدرک را می‌خواهند تا آن پست‌هایی در سطوح مدیریتی را تصاحب کنند. این حالت عشق به یادگیری را بنده نمی‌بینم هرچند که انجمن در این زمینه زحمت زیادی می‌کشد که نمی‌توان از آن نادیده گرفت.

محمد ذکایی گفت: از بخش حل اختلاف و کمیته داور که از بخشهای فعال انجمن کشتیرانی است راضی هستیم. بخش حل اختلاف و کمیته داور هم از بخش‌های فعال انجمن است که بنده شخصاً به آن مراجعه کردم و شخصاً راضی بودم از رسیدگی و حکمی که دادند.



زنجیره تامین جهانی دری کاهش اتکا به حمل دریایی



مهندس علیرضا چشم‌جهان، مدرس و محقق برتر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، سی‌ام آذرماه در گردهمایی مروری بر آخرین تحولات زنجیره تامین جهانی در میان جمعی از مدیران، مسئولان و کارشناسان حوزه حمل و نقل دریایی، خدمات بندری و لجستیک کشور، به تشریح و تحلیل آخرین اطلاعات موجود در عرصه بین‌المللی در این زمینه به استناد اسناد و آمار منتشره از سوی مراجع و منابع معتبر جهانی مانند آنکتاد، آلفالاینر، سی اینتلیجنت، لویترز لیست و... پرداخت. (بایندر: لازم به ذکر است این نشست پیش از آغاز جنگ میان روسیه و اوکراین و همچنین تحریم‌های علیه شرکت‌های روسی انجام شده و ممکن است برخی از اطلاعاتی که در این گزارش منتشر شده است با توجه به تغییرات صورت گرفته در وضعیت تحریمی شرکت‌ها و بنادر روسی وضعیت را متفاوت کرده باشد)

وی با هشدار نسبت به اینکه تقریباً هیچ‌یک از کریدورها و دالان‌های اصلی ترانزیتی مجاور کشورمان به عبور از ایران وابستگی ندارند و به طور مستقل مشغول کار خودشان هستند، تاکید کرد: «وقتی می‌بینیم که بندر صحرای عمان بیشترین منفعت را از تحریم قطر توسط عربستان، امارات و بحرین برد و ایران از آن بی بهره ماند و بندر حمد قطر در همان دوران تحریم تا چه میزان رشد کرد یا زمانی که معلوم می‌شود مجموع آمار عملکرد کانتینری سال ۲۰۲۰ بندر ام‌القصر در انتهای خلیج فارس تقریباً به اندازه بندر شهید رجایی و ۱۰ برابر مجموع عملکرد بندر امام خمینی (ره) و خرمشهر است، پی می‌بریم که فقط تحریم‌ها نیستند که مانع کسب سهم موثر و پایدار ایران در عرصه مبادلات تجاری منطقه شده‌اند، بلکه مسائل دیگری هم وجود دارد که باید در داخل کشور مدیریت شوند. وقتی فقط هدف این باشد که به اتکای جمعیت ۸۵ میلیونی کشور، با انتصاب ترمینال اپراتورهایی با رویکردهای دولتی، تنها بر انجام واردات و صادرات در بنادر اصلی کشور تمرکز کنیم؛ کسب نتایج خاص در عرصه رقابت منطقه‌ای دور از انتظار است.»

مهندس علیرضا چشم‌جهان در ابتدای گزارش خود درباره تحولات زنجیره تامین در عرصه بین‌المللی، ضمن اشاره به اینکه در دنیای امروز، بیش از ۷۰ درصد تجارت جهانی از لحاظ ارزش کالاها و ۹۰ درصد از نظر تناژ از طریق دریایا انجام می‌شود، در مورد مقدار کالاهای تجاری جابه‌جا شده از طریق دریا در جهان گفت: «در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۱۱ میلیارد و صد میلیون تن انواع کالا از طریق بنادر و خطوط کشتیرانی در سطح بین‌المللی جابه‌جا شده که نسبت به سال ۲۰۲۰ بالغ بر ۴/۳ درصد رشد داشته و این افزایش در حالی رخ می‌دهد که در سال ۲۰۲۰ حمل و نقل دریایی در جهان کاهشی معادل ۳/۸ درصد را نسبت به سال ۲۰۱۹ تجربه کرد که عمدتاً ناشی از شیوع سراسری بیماری کرونا بود.»

که رشدهای برآورد شده به طور دقیق محقق نشوند.»

چشم‌جهان در ادامه به مرور واقعیاتی که حمل و نقل دریایی و بنادر جهان از سال ۲۰۲۰ با آنها مواجه بوده پرداخت و چنین توضیح داد: «وقتی بیماری مهلک کرونا در اواخر ۲۰۱۹ در چین پدیدار شد و به تدریج بخش عمده‌ای از جهان را فرا گرفت و در قرنطینه فرو برد، قیمت جهانی نفت سقوط کرد و حمل و نقل دریایی و زنجیره تامین جهانی به دلیل کاهش شدید تقاضا، دچار سکون شد. این وضعیت ادامه یافت تا اینکه در دسامبر ۲۰۲۰ با شروع واکسیناسیون و آغاز کمک دولت‌ها برای احیای کسب و کارهای آسیب‌دیده، به تدریج ورق برگشت و حجم بزرگی از سفارش‌ها و تقاضاها در بازارهای جهانی شکل گرفت که واحدهای تولیدی را به تولید بیشتر واداشت؛ بنابراین بخش حمل و نقل دریایی به دلیل سهم ۹۰ درصدی خود در جابه‌جایی کالاها در سطح بین‌المللی، به شدت برای جوابگویی به تقاضای موجود در بازار به‌ویژه در مسیرهای اصلی بازرگانی جهان تحت فشار قرار گرفت.»

او افزود: «حمل و نقل دریایی کالاهای تجاری در سطح جهان در حال سرعت گرفتن بود تا اینکه کانال سوئز در اوایل فروردین ۱۴۰۰ به دلیل انحراف کشتی اورگیون از مسیر خود در بخش جنوبی، به مدت ۶ روز دچار انسداد شد که به توقف و تاخیر کشتی‌ها در دو سوی این کانال انجامید و آثار این معطلی برای خطوط کشتیرانی جهت بازگشت کشتی‌ها به برنامه زمان‌بندی شده، تا چند ماه بعد هم برطرف نشد و اختلال مضاعفی در زنجیره تامین جهانی به وجود آورد. جمیع این موضوعات باعث شد تا به دلیل برهم خوردن موازنه عرضه و تقاضا، هزینه رزرو جا روی کشتی‌ها برای حمل کالا و کانتینر، کرایه حمل دریایی بار و قیمت اجاره و خرید کشتی‌ها و کانتینرها رشد فزاینده‌ای پیدا کند.»

او ادامه داد: «نابرابری ظرفیت قابل عرضه توسط کشتی‌ها و کانتینرهای موجود در برابر تقاضای بازار

او افزود: «سهم آسیا از مجموع ۱۱ میلیارد و صد میلیون تن کالای تجاری دریابرد در سال ۲۰۲۱، بالغ بر ۵۴ درصد بوده و به ترتیب قاره آمریکا ۱۸ درصد، اروپا ۱۵ درصد، اقیانوسیه ۸ درصد و آفریقا ۶ درصد سهم داشته‌اند.»

این مدیر حوزه خدمات بندری و حمل و نقل دریایی کشور در مورد سهم حمل و نقل کانتینری از مجموع کالاهایی که از طریق دریا جابه‌جا شده‌اند، اظهار داشت: «در سال ۲۰۲۱ مجموعاً بالغ بر ۲ میلیارد تن کالا بین بنادر مختلف جهان با کانتینر حمل شده‌اند که سهم آسیا از این مقدار، ۶۴ درصد و سهم قاره‌های اروپا و آمریکا هر کدام ۱۵ درصد، آفریقا ۴ درصد و اقیانوسیه ۲ درصد بوده است.»

چشم‌جهان در مورد پیش‌بینی رشد جابه‌جایی کالا از طریق دریا برای سال‌های آتی گفت: «آنکتاد پیش‌بینی کرده که تناژ کالای تجاری دریابرد در جهان به حدود یازده میلیارد و پانصد میلیون تن در سال ۲۰۲۲ برسد و متوسط میزان رشد حمل و نقل انواع کالاهای تجاری از سال ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۶ با احتساب تخمینی که در مورد رشد اقتصادی و تولید ناخالص ملی کشورها وجود دارد، برابر با ۲/۴ درصد در هر سال باشد.»

او اضافه کرد: «تجمیع پیش‌بینی‌های آنکتاد، آلفالاینر و کلارکسون به ما می‌گوید که مقدار کالاهایی که در سال ۲۰۲۲ با کانتینر از طریق دریا جابه‌جا خواهند شد، حداقل به دو میلیارد و صد و شصت میلیون تن می‌رسد و از لحاظ آماری ۸۸۹ میلیون TEU کانتینر پر و خالی در بنادر مختلف جهان از کشتی‌ها تخلیه و بارگیری می‌شوند.»

مدیر ارشد اجرایی شرکت خدمات بندری و دریایی کاوه یادآور شد: «با وجود همه این پیش‌بینی‌ها، لویترز لیست، اخیراً مطلبی را منتشر و اعلام کرده است به دلیل شیوع سویه‌های جدید بیماری کرونا (مانند امیکرون)، تداوم ازدحام و معطلی کشتی‌های خطوط کشتیرانی در بنادر بزرگ جهان و همچنین اتکای پیش‌بینی‌ها به روند سال قبل، این امکان وجود دارد

که بخشی از آن به دلیل برهم خوردن برنامه تردد کشتی‌ها و ایجاد ازدحام در بندر و پسکرانه‌ها و گاهی قرنطینه مجدد برخی بندر چینی رخ داده بود، باعث شد خطوط و شرکت‌های کشتیرانی برنامه اسقاط کشتی‌هایشان را تا حد امکان به تعویق بیندازند و به ساخت و اجاره کشتی‌ها و کانتینرهای بیشتر رو بیاورند.»

ایشان خاطر نشان کرد: «البته ازدحام بندر اصلی جهان را نمی‌توان فقط به شلوغی آنها به علت تراکم کشتی‌های منتظر نوبت برای تخلیه و بارگیری کالا و کانتینرها مرتبط دانست، چراکه سایر حلقه‌های زنجیره تامین، مانند حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی هم که پل ارتباط پسکرانه‌ها با بندر هستند می‌بایست کارآمدی بیشتری از خود نشان می‌داند تا از میزان معطلی‌ها بکاهند و از برهم خوردن برنامه کشتی‌ها جلوگیری کنند.»

چشم‌جهان افزود: «با شکل‌گیری این اختلالات در زنجیره تامین جهانی، برخی از صاحبان کالا تلاش کردند که تغییراتی در شیوه‌های حمل‌محمولات خود به‌وجود آورند و مثلا بعضی از آنها که کالاهای خود را همواره با کانتینر جابه‌جا می‌کردند، کوشیدند تا از ظرفیت کشتی‌های جنرال کارگو و حتی فله برای رساندن محمولاتشان به مقصد استفاده کنند و از این بابت تقاضا برای اینگونه کشتی‌ها هم بالاتر رفت.»

او یادآور شد: «حتی برخی از تولیدکنندگان بزرگ (مانند مجموعه سوئدی ایکیا) برای پاسخ به‌موقع به تقاضای مشتریان و اثبات وفاداری به آنها، اقدام به اجاره کشتی با قیمت‌های گزاف کردند و بعضی هم به شیوه‌های حمل‌ونقل جایگزین در شقوق ترکیبی، ریلی، جاده‌ای و هوایی روی آوردند؛ تا جایی که خط کشتیرانی CMA CGM فرانسه سرویس حمل‌هوایی خود را (با هواپیمای باری اختصاصی) به شرکای تجاری‌اش معرفی کرد یا بندر ولادی‌وستک واقع در منتهی‌الیه شرق روسیه با همکاری DP World امارات و خط کانتینری فسکو (fesko) روسیه، سرویس حمل‌ریلی ۱۹ روزه به شهر ورشو در لهستان را از طریق مسکو به فرستندگان کالا در کره جنوبی و ژاپن ارائه داد. در این میان، دالان «ترانس‌چاینا ریل‌وی» و «میدل کریدور» سرویس حمل‌کالا و کانتینر از شرق چین و از طریق قزاقستان و دریای خزر و سپس جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه را با قدرت بیشتر به عنوان جایگزین حمل‌دریایی در مسیرهای ترانزیتی بین چین و اروپا دنبال کردند.»

چشم‌جهان در ادامه گفت: «آمارهای منتشره نشان می‌دهد که در دوران پساکرونا و با وجود شیوع سویه‌هایی مانند دلتا و امیکرون، رشد اقتصادی و تولید ناخالص ملی کشورهای مهم در دنیا و حجم معاملات بین آنها روند صعودی خود را به دلیل وجود تقاضاهای انباشته و همچنین افزایش توان خرید مردم ناشی از کمک‌های دولتی از دست نداده است.»

او تاکید کرد: «در سال ۲۰۲۱ صادرات چین به علت افزایش تقاضا در سراسر جهان ۱۵۵ درصد و واردات آن ۵۰ درصد رشد کرد، صادرات ایالات‌متحده تقریبا

۱۷ درصد و واردات آن ۶۷ درصد افزایش یافت و قاره اروپا در صادرات ۴۱ درصد و در واردات ۱۳۲ درصد رشد را تجربه کرده که تمام این افزایش‌ها به طرز چشمگیری نیازمند حمل‌ونقل دریایی بوده است، بنابراین عمده جریان تردد کشتی‌های باری برای جابه‌جایی کالا و کانتینر در مسیرهای بین چین و ایالات‌متحده و همچنین بین چین و اروپا شکل گرفت و به نحو چشمگیری بر سودآوری خطوط کشتیرانی در این مسیرها افزود.»

او افزود: «این مسئله باعث شد تا تردد و تنوع سرویس‌های خطوط کشتیرانی به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل کانتینری در مسیرهای منتهی به هند، خاورمیانه و آفریقا کاهش یابد و زنجیره تامین در مناطق یاد شده را مختل نماید یا مدت انتظار کالاها برای حمل و کرایه‌ها را افزایش دهد. این فشار به حدی بود که در هندوستان و پاکستان، اتحادیه‌های صادرکنندگان خواستار تشکیل ناوگان ملی به‌ویژه برای حمل کانتینر با مشارکت بخش دولتی و خصوصی شدند و تمهیدات خاص برای ورود موقت کانتینرها و تعیین تکلیف کالاهای متروکه برای آزاد ساختن کانتینرهای بلا تکلیف اتخاذ کردند تا از میزان تاثیرپذیری تجارت خارجی آنها از تصمیمات خطوط کشتیرانی بین‌المللی کاسته شده و بتوانند کالاهایشان را به‌موقع و با قیمت مناسب به بازارهای مقصد

حمل‌ونقل دریایی محمولات کانتینری از سایر انواع کالاها مانند کالاهای عمومی، فله و مایعات نفتی و غیرنفتی بیشتر بوده و این موضوع باعث شده تا خطوط کشتیرانی کانتینری سرمایه‌گذاری‌های خود را برای ساخت و به کارگیری کشتی‌های کانتینر بیشتر و بزرگ‌تر، سرعت ببخشند. به این ترتیب، اکنون ۱۰ خط کشتیرانی کانتینری بزرگ جهان (MSC، مرسک، CMA CGM، کاسکو، هاپاگ لوید، وان، اورگرین، هیوندایی، YML و زیمن) بیش از ۸۵ درصد از ظرفیت حمل کانتینر از طریق دریا را با استفاده از کشتی‌های خود در اختیار خود دارند و البته جایگاه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در این رده‌بندی با سهم ۰/۶ درصدی، جایگاه چهاردهم دنیا است.»

او با اشاره به اینکه اکنون بزرگ‌ترین و فعال‌ترین شیپ‌یاردها (کشتی‌سازهای) دنیا که کشتی‌های مختلف در سایزها و ابعاد گوناگون می‌سازند، در کره جنوبی، چین و ژاپن قرار دارند، افزود: «امروزه خطوط کشتیرانی که مالکیت آنها در اختیار شرکت‌هایی در کشورهای مختلف است، منتظر نمی‌نشینند تا کشورهای متبوعشان برای آنها کشتی‌سازی راه بیندازند، بلکه برای عقب نماندن از قافله رقابت‌های بین‌المللی - برای در اختیار داشتن بزرگ‌ترین انواع کشتی‌ها - در سریع‌ترین زمان ممکن، از ظرفیت کشتی‌سازی‌های اصلی دنیا که توان تحویل



چشم‌جهان همچنین به روند ادغام‌ها و ائتلاف‌هایی که بین خطوط کشتیرانی کانتینری در طول یک دهه اخیر صورت گرفته، اشاره کرد و گفت: «امروزه دیگر سازمان‌ها و شرکت‌های عریض و طویل نمی‌توانند موفقیت و کارآمدی را در عرصه رقابت‌های بین‌المللی تضمین کنند و به همین دلیل خطوط کشتیرانی بزرگ، خود را در فرآیند ادغام و ائتلاف با یکدیگر قرار داده‌اند تا مداوم حیات مفید را برای خودشان تضمین کنند.»

او در ادامه، در مورد کارکرد کریدورهای «یک کمربند - یک جاده»، «ترانس‌سیبریا»، «ترانس‌چاینا ریل‌وی»، «میدل کریدور» و جاده ابریشم یخی گفت:

این کارشناس توضیح داد: «خطوط کشتیرانی در طول سال ۲۰۲۱ رشدی مداوم و افسانه‌ای را در زمینه سودآوری تجربه کرده‌اند و انتظار می‌رود با بالا ماندن کرایه حمل‌های دریایی به دلیل تداوم تقاضاهای حمل در مسیرهای اصلی و برطرف نشدن بسیاری از گلوگاه‌های ایجاد شده در زنجیره تامین، این روند در سال ۲۰۲۲ نیز حفظ شود. هرچند که به دلیل کریسمس و تعطیلات سال نو مسیحی در دسامبر و اوایل ژانویه و همچنین تعطیلات سال نو چینی (فوریه) ممکن است برای مدت کوتاهی شاهد کاهش نسبی در کرایه‌های حمل دریایی باشیم.»

چشم‌جهان اضافه کرد: «میزان سودآوری در بخش

که امارات و عمان را به شبکه ریلی عربستان و بعداً به کویت و عراق و اردن در سواحل مدیترانه متصل می‌کند، اشاره کرد و افزود: «همه این کریدورها می‌توانند بر اهمیت جایگاه استراتژیکی که ایران برای خود قائل است، در منطقه تأثیر بگذارند.»

این مدرس ادامه داد: «در حال حاضر بنادر جبل علی، خلیفه (ابوظبی)، حمد (قطر)، صحر (عمان)، بندرعباس (ایران) و ام‌القصر (عراق) فعال‌ترین بنادر کانتینری منطقه خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌شوند که توفیق یکی از آنان می‌تواند بر عملکرد بنادر همجوار تأثیر بگذارد.»

او تأکید کرد: «وقتی می‌بینیم که بندر صحر عمان بیشترین منفعت را از تحریم قطر توسط عربستان، امارات و بحرین برد و ایران از آن تقریباً بی‌بهره ماند و بندر حمد در همان دوران تحریم قطر تا چه میزان رشد کرد یا زمانی که ملاحظه می‌شود مجموع آمار عملکرد کانتینری سال ۲۰۲۰ بندر ام‌القصر در انتهای خلیج فارس تقریباً به اندازه بندر شهید رجایی و ۱۰ برابر مجموع عملکرد بندر امام خمینی (ره) و خرمشهر است، پی می‌بریم که فقط تحریم‌ها نیستند که مانع کسب سهم موثر و پایدار ایران در عرصه مبادلات تجاری منطقه شده‌اند و مسائل دیگری هم وجود دارد که می‌بایست در داخل کشور توسط سازمان‌های مسئول مدیریت شوند. وقتی فقط هدف این باشد که به اتکای جمعیت ۸۵ میلیونی کشور، با انتصاب ترمینال اپراتورهای با رویکردهای دولتی، تنها بر انجام واردات و صادرات در بندر اصلی کشور تمرکز کنیم؛ کسب نتایج خاص در عرصه رقابت منطقه‌ای دور از انتظار است.»

وی در بخش دیگری از سخنانش به رشد جمعیت جهان تا سال ۲۰۵۰ اشاره کرد و گفت: «طبق بررسی‌ها و تحقیقات انجام شده، قاره آفریقا شاهد دو برابر شدن جمعیتش خواهد بود، در حالی که قاره اروپا ۴ درصد از جمعیتش کاسته می‌شود، بنابراین در سه دهه پیش‌رو ما شاهد ایفای نقش بزرگ‌تری از آفریقا در زنجیره تأمین جهانی خواهیم بود و قاعدتاً بر تردد خطوط و فعالیت شرکت‌های کشتیرانی در آن قاره افزوده می‌شود. از سوی دیگر، با گرم شدن کره زمین و آب شدن تدریجی یخ در قطب‌ها، مسیرهای حمل‌ونقل دریایی جدید، سطح وابستگی به مسیرهای کنونی را کاهش خواهد داد.»

چشم‌جهان همچنین به تحلیل آثار استفاده از سوخت‌های غیرفسیلی جدید (مانند متانول سبز) در صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی، تکنولوژی پرینترهای سه‌بعدی، سنتتیک بیولوژی، پدیده بلاک‌چین، فن‌آوری ردیابی آنلاین کشتی‌ها بدون نیاز به روشن یا خاموش بودن EIS و همچنین رایج شدن ارزهای دیجیتال و اینترنت اشیا پرداخت و افزود: «اگر می‌خواهیم در چرخه بزرگ زنجیره جهانی باقی‌مانیم می‌بایست از هم‌اکنون به همه این نوآوری‌ها و پدیده‌ها با دقت توجه کرده و برای مواجهه با چالش‌های ناشی از آنها آماده شویم.»



ترکمنستان، قرقیزستان، ازبکستان و حتی مغولستان و اروپا را از طریق بندر ترکمن‌باشی و آکتائو در شرق خزر و باکو در سواحل غربی آن فراهم می‌کند و امکانات بندری مانند پوتی، باتومی در گرجستان و استانبول و ازبیر در ترکیه هم در این حلقه می‌گنجد؛ تا آنجا که به تازگی «میدل کریدور» عبور یک‌میلیون کانتینر را از مسیر خود جشن گرفت.»

چشم‌جهان افزود: «وقتی حدود ۱۲ سال پیش در مورد این کریدور مطالبی ارائه می‌شد، مقامات در کشور ما می‌گفتند که با کشیدن چند خط روی نقشه، از اهمیت ایران در تبادلات منطقه‌ای کالاها کاسته نمی‌شود، ولی الان می‌بینیم که هیچ‌یک از این کریدورها و دالان‌های ترانزیتی مجاور کشورمان به عبور از ایران وابستگی ندارند و به‌طور مستقل مشغول کار خودشان هستند. این نشان می‌دهد که ایده مبتنی بر این که ایران چهارراه عالم است بدون آنکه اقدام موثری برای تحققش انجام شود، عملی نیست و اصولاً برای حفظ جایگاه ایران برای ایفای نقش موثر در مبادلات تجاری منطقه تدبیر و پیشگیری‌های لازم صورت نگرفته و اکنون مجبور هستیم که به دنبال درمان باشیم.»

او خاطرنشان کرد: «کریدور «یک کمربند-یک جاده» هم که قرار است از چین و از مرز کاشغر وارد پاکستان شده و به بندر کراچی، پورت‌قاسم و گوادر برسد، دالان ترانزیتی دیگری است که راه خود را بدون اینکه به ایران ربطی پیدا کند، یافته است. از دیگر سو، دالان ترانزیتی لاجورد نیز از افغانستان آغاز و وارد ترکمنستان شده و از طریق بندر ترکمن‌باشی و دریای خزر و بندر باکو به سمت اروپا ادامه مسیر می‌دهد که باز هم ایران در این مسیر گنجانده نشده است. در همین حال با وقایعی که در افغانستان رخ داد، عمده کالاهای ترانزیتی آن کشور از طریق پاکستان و بندر آن (کراچی و پورت قاسم) مبادله می‌شوند و نقش بندر چابهار و بندرعباس در این زمینه کم‌رنگ شده است.»

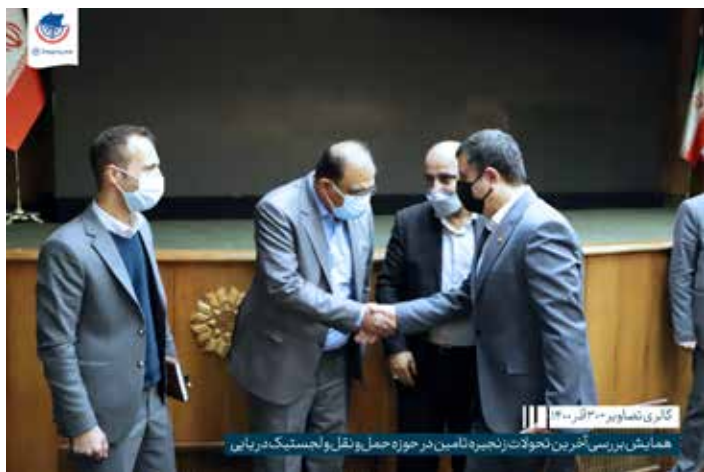
چشم‌جهان همچنین به کریدور ریلی «لندبریج» بین جده و دمام (دریای سرخ و خلیج فارس) با همکاری ژاپن، ایالات‌متحده و سنگاپور و نیز راه‌آهن اتحاد

«این دالان‌های ترانزیتی با سرعت در حال افزایش کارایی خود در جهت ارائه خدمات منظم و سریع به صاحبان کالا هستند تا مانند زمان انسداد کانال سوئز و همچنین دوران پسا کرونا در سال ۲۰۲۱، زنجیره تأمین جهانی فقط به مسیرهای حمل‌ونقل دریایی متکی نباشد و بتواند از مزیت کریدورهای ریلی و ترکیبی جدید حتی با هزینه بیشتر بهره‌برد.»

چشم‌جهان افزود: «حضور ترمینال اپراتورهای مطرح جهانی مانند DP World در بندری نظیر ولادی‌وستک روسیه و همچنین آکتائوی قزاقستان نشانه بارزی از این تحولات جدید برای ایجاد دالان‌های ترانزیتی جدید است. البته ما در ایران بخشی از کریدور جنوب - شمال هستیم که قرار بود حداقل تجارت هند را از طریق قلمرو کشورمان به افغانستان، کشورهای حوزه قفقاز و CIS، روسیه و اروپا و برعکس متصل کند، ولی در عمل می‌بینیم که به دلیل ناهماهنگی‌ها و ناکارآمدی‌های موجود، این دالان توفیق چندانی نداشته است.»

این مدیر اجرایی ادامه داد: «وقتی کانال سوئز در فروردین ۱۴۰۰ دچار انسداد شد، مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره DP World امارات که مرکز آن در جبل علی است، گفت که این موضوع یک بیدار باش برای جامعه جهانی است و از این پس باید اطمینان حاصل کرد که روند تجارت بین‌المللی همواره می‌تواند نیازهای زنجیره تأمین جهانی را تأمین کند. با همین دیدگاه بود که دیدیم اخیراً مذاکراتی با ایران برای عبور کالاهای ترانزیتی بین امارات و ترکیه بدون عبور از مسیر کانال سوئز انجام شده و یک یا چند محموله آزمایشی هم در این مسیر حرکت کرده، هرچند که ترکیه برای تبادل کالا با امارات، مسیر عراق و بندر ام‌القصر را هم مدنظر دارد و ممکن است فرصت جدیدی که برای کشورمان ایجاد شده، مانند سایر فرصت‌ها از بین برود.»

او ادامه داد: «اتصال دالان «ترانس‌چاینا ریل‌وی» با راه‌آهن قزاقستان که «میدل کریدور» نام گرفته نیز اتصال کشورهای شرق دور، چین، قزاقستان،



در دنیای تبلیغات، به وسعت دریاها

منحصر به فرد باشید



برای تبلیغات ویژه در رسانه‌های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با واحد روابط عمومی تماس حاصل فرمایید.

۸۸۹۴۷۶۴۶-۹ داخلی ۳۰۲

۰۹۰۲۲۰۱۳۸۱۳



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



اقتصاد سرآمد با محوریت پژوهشگران دریایی مطرح می‌کند «دریا، بنادر و مردم ایران»

توسعه دریا محور از مهدهای کودک آغاز می‌شود



«برای اولین بار در ایران، روزنامه اقتصاد سرآمد با همکاری کارشناسان دریایی و بندری کشور در راستای تاکیدات رهبر معظم انقلاب بر اقتصاد دریا محور (منشور اقتصاد گام دوم انقلاب) و جدیت نظام جمهوری اسلامی با هدف توسعه دریا محور طرحی را با عنوان «دریا، بنادر و مردم ایران» تدوین نموده تا از طریق ارتقاداتانی ملی به ویژه مردم ساکن در شهرهای پر جمعیت و غیر ساحلی مثل مشهد، اصفهان، تبریز، یزد شیراز و تهران در گروه‌های سنی کودکان، نوجوانان جوانان و بزرگسالان از ظرفیت‌ها و فرصت‌های موجود در کسب و کارهای دریایی و بندری (سرمایه‌گذاری و اشتغالزایی در فاز اول)، نقشی اساسی را در خصوص توسعه این صنعت ایفا نماید.

«در راستای دستیابی به اهداف این طرح ملی، از تمامی رسانه‌های کشور اعم از مکتوب و دیجیتال فعال در شهرهای ذکر شده دعوت می‌گردد تا آمادگی خود را جهت همکاری در این طرح اعلام تا در قالب نشست حضوری یا مجازی جزئیات بیشتر این طرح ملی اطلاع رسانی شود.

«بر همین اساس تمرکز برنامه‌ها برای مردم ساکن دیگر شهرهای غیر ساحلی کشور نیز در فاز بعدی طرح آورده شده است.





NOVEL STAR

نمایندگی کشتیرانی ستاره اقیانوس بدیج

| *We Are Responsible* |





■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
 ■ ندر بره: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ سردبیر: محمدحسین پرتویان
 ■ صفحه آرای: نیاک گرافیک
 گفت‌وگوهای مندرج در بایندور نظر شخصی طرف مصاحبه‌شونده است و این نشریه مسئولیتی در قبال این نقل‌قول‌ها ندارد

■ نشانی:

تهران، خیابان ولی عصر (عج)، نرسیده به زرتشت، کوچه دانش‌کیان، پلاک ۳۰
 انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 طبقه اول - روابط عمومی
 تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴
 شماره: ۸۸۹۰۵۶۰۴
 ایمیل: info@seanews.ir

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



مرکز آموزش دریایی وابسته به انجمن کشتیرانی ایران



مرکز آموزش دریایی وابسته به انجمن کشتیرانی ایران



INSTITUTE OF
 CHARTERED
 SHIPBROKERS