



شماره

۵۵

فروردین ۱۴۰۱

در ماجرای
تحولات میان
روسیه و اوکراین
تجربه واگذاری
امتیازات
ترانزیتی به ترکیه
را تکرار نکنیم



بایندور



مجید ورشوساز، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی: قطع به یقین حضور مفید شرکتهایی که در دوره تحریم با وجود مشکلات عدیده نسبت به ادامه خدمات رسانی اقدام نموده اند غیر قابل انکار است. در دوره پساتحریم انتظار می رود با سیاست های تشویقی این گونه شرکتهای را به ادامه فعالیت دلگرم کرد.

:VesselsValue

افزایش ۳۲/۷ درصدی سفارشات ساخت کشتی جدید در سال ۲۰۲۱

رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
نگذاریم دیگران از شرایط خاص اقتصادی کشور ایران
سواستفاده کنند



:Reuters

گرانی سوخت‌رسانی بندر فجیره به کشتی‌ها؛ به سود بانکرینگ ایران

Latest Prices, VL5FO Fuel Oil, IMO2020 Grade, 0.5%S

	Price \$/mt	Change	High	Low	Spread
M Mar 14	\$17.50	▼ -31.50	\$20.00	\$15.00	5.00
F Mar 11	\$49.00	▼ -38.00	\$103.00	\$76.00	207.00
T Mar 10	\$87.00	▼ -62.50	\$103.00	\$21.00	132.00
W Mar 9	\$149.50	▲ +25.50	\$171.50	\$108.00	63.50
T Mar 8	\$124.00	▲ +23.00	\$103.50	\$97.00	66.50
M Mar 7	\$101.00	▲ +75.50	\$103.00	\$30.00	100.00
F Mar 4	\$24.50	▲ +6.50	\$47.00	\$73.00	74.00
T Mar 3	\$18.00	▲ +49.50	\$44.00	\$75.00	69.00
W Mar 2	\$68.50	▲ +51.00	\$89.00	\$27.00	72.00
T Mar 1	\$17.50	▲ +16.00	\$42.00	\$92.00	50.00
M Feb 28	\$1.50	▲ +14.00	\$19.00	\$76.00	33.00

در هفته‌های اخیر که قیمت جهانی نفت افزایش یافته و تا ۱۳۰ دلار رسیده است، قیمت فرآورده‌های نفتی نیز رشد چشمگیری را تجربه کرده و سبب شده تا غول‌های صنعت بانکرینگ دنیا هم به افزایش قیمت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها اقدام کنند.



فیلیپین با خرید موشک ضد کشتی BrahMos انتقادها را افزایش داد

دولت فیلیپین قرار است اولین خریدار خارجی موشک کروزر BrahMos. یکی از سریع‌ترین موشک‌های ضد کشتی در جهان باشد. با افزایش تنش‌ها در دریای چین جنوبی، این خرید به نیروهای فیلیپین دارای جدید دفاعی ساحلی در صورت درگیری با نیروی دریایی بزرگتر را می‌دهد. BrahMos دارای حداکثر سرعت در محدوده ۳ ماخ، برد پرتاب سطحی در حدود ۱۶۰ نانومتر و دارای محموله حدود ۴۴۰ پوند مواد منفجره است. این موشک می‌تواند تنها ۳۰ پا از سطح زمین پرواز کند و مانورهای فراری را برای فرار از پدافند هوایی انجام دهد. لازم به ذکر می‌توان آن را از سکوها ساحلی، سطحی، زیردریایی و هواپیما پرتاب کرد.

گزارش‌ها نشان می‌دهد که فیلیپین در درجه اول به نسخه ساحلی این سامانه علاقه مند است، که به نیروهایش پوشش اکثر جزایر اسپرانتلی را از پایگاه‌های پالوان می‌دهد. اسپرانتلی یک منطقه مورد اختلاف دائمی بین چین و فیلیپین است که پیامدهای دفاعی برای ایالات متحده همسو با فیلیپین را دارد.

به گفته فیلیپین اینکوایر، این پول اکنون در دسترس است و وزارت دفاع فیلیپین در مجموع ۵۵ میلیون دلار برای خرید موشک و پرتابگر اختصاص داده است. این بودجه هنوز به طور رسمی اعلام نشده است، اما مقامات این معامله را در صحبت با روزنامه‌های اینکوایر و هندوستان تایمز تایید کردند.

این موشک بسیار سریعتر از تاماهاوک نیروی دریایی ایالات متحده یا ۷۱-۱۸ نیروی دریایی چین است، ولی برد کمتری نسبت به هر دو دارد. فناوری موشک‌های ضد کشتی فرا صوت، در حال ظهور است، اما در حال حاضر فقط روسیه و چین از سلاح‌های مافوق صوت طبقه‌بندی نشده و تنها با تعداد محدودی از واحد تخصصی استفاده می‌کنند. این خرید آخرین مورد از چندین خرید مرتبط برای نیروی دریایی فیلیپین است که در هفته‌های اخیر رونمایی شده است. در ماه دسامبر، ورنزانا، وزیر دفاع فیلیپین، خرید ۶ کشتی گشت زنی به ارزش ۶۰۰ میلیون دلار و دو ناوگروه از صنایع سنگین هیوندای به قیمت ۵۵۰ میلیون دلار را اعلام کرد.

گفته می‌شود ۴۰ تا ۶۰ درصد هزینه‌های کشتی‌های اقیانوس پیما (بسته به نوع کشتی) را هزینه سوخت تشکیل می‌دهد که این افزایش نرخ بانکرینگ در افزایش کرایه حمل دریایی نیز مؤثر خواهد بود؛ این در حالی است که در دو سال اخیر کرونایی، افزایش شدید کرایه حمل دریایی در دنیا رقم خورد که یکی از دلایل اقبال بیشتر صاحبان کالا به حمل و نقل ریلی و جاده‌ای بود؛ از همین رو است که ترانزیت جاده‌ای کالا از خاک ایران در سال جاری به گفته داریوش امانی معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای نسبت به سال ۱۳۹۸ که سال بدون کرونا بود، رشد ۳۰ درصدی داشته و احتمالاً حجم ترانزیت کالا از جاده‌های ایران به ۹.۵ میلیون تن تا پایان امسال می‌رسد.

متوسط قیمت سوخت کم سولفور کشتی در فجیره بر اساس گزارش وبسایت ship&bunker در تاریخ امروز ۱۴ مارس (۲۳ اسفند) به ۹۱۷.۵ دلار در هر تن و در مخازن ذخیره بانکرینگ سنگاپور ۸۸۲.۵ دلار تعیین شد؛ متوسط قیمت این نوع سوخت در آمریکا نیز ۹۷۵ دلار و متوسط نرخ جهانی ۹۷۳.۵ دلار بود.

در بندر فجیره نیز طی روزهای ۷ تا ۹ مارس (۱۶ تا ۱۸ اسفند) افزایش شدید قیمت سوخت کشتی‌ها رقم خورد که از هزار دلار در هر تن عبور کرده بود. ولی بار دیگر از ۱۰ مارس تا امروز روند کاهشی در پی گرفت

بر اساس گزارش‌های منتشره، در سال جاری ایران تنها ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌ها عرضه کرده حال آنکه بندر فجیره در امارات (دومین مرکز بزرگ سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دنیا بعد از سنگاپور) ۴۸ تا ۵۰ میلیون تن بانکرینگ داشته است.

البته در سال ۱۳۹۴ که هم دوره اجرای برجام بود و هم ممنوعیت تردد کشتی‌های دارای سوخت با سولفور بالا از سوی آیمو الزامی نشده بود، ایران توانست ۴.۵ میلیون تن سوخت به کشتی‌های عبوری از آب‌های منطقه عرضه کند.

محمد جعفر عابدی نژاد دبیر انجمن بانکرینگ ایران با اشاره به افزایش شدید قیمت نفت در دنیا و به تبع آن نرخ سوخت مورد نیاز کشتی‌ها ناشی از تحولات سیاسی شرق اروپا، اظهار کرد: این افزایش نرخ سوخت می‌تواند یک تهدید برای حمل و نقل دریایی به دلیل افزایش هزینه‌های شناورها که بیش از ۵۰ درصد هزینه کشتی است، باشد.

وی ادامه داد: برای کشورهای تولیدکننده نفت افزایش نرخ بانکرینگ می‌تواند یک فرصت باشد؛ در کشور ما اگرچه سهم بانکرینگ از تکلیف قید شده در برنامه ششم توسعه به دلیل عدم حمایت دولت‌ها، ناچیز است؛ اما با حمایت وزارت نفت و سازمان بنادر و دریانوردی از صنعت بانکرینگ می‌تواند به منبع درآمد برای کشورمان باشد.

به گفته عابدی نژاد، قیمت سوخت در خلیج فارس بر اساس نشریه پلتس (Platts) و روزانه است؛ لیکن ما در ایران به جهت جذب و رقابت با بنادر مرکز بانکرینگ منطقه، با قیمت پایین‌تری از پلتس به کشتی‌ها سوخت‌رسانی می‌کنیم..

سفارش ساخت کشتی ۱۱۳ هزار تنی با سوخت LNG توسط شرکت نفتکش به شرکت‌های داخلی

به گزارش بایندر به نقل از شرکت ملی نفتکش ایران، حسین شیوا به دور جدید حمایت و پشتیبانی‌های شرکت ملی نفتکش ایران از صنایع و شرکت‌های داخلی اشاره کرد و گفت: در راستای تأکیدات مقام معظم رهبری و تحقق حمایت از داخل، پس از سال‌ها و در سال «تولید؛ پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها» سفارش ساخت یک فروند کشتی نفتکش افرامکس به مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) در بندرعباس در دستور کار و اجرا قرار گرفته است که قرارداد آن به زودی امضا خواهد شد.

عضو هیأت مدیره شرکت ملی نفتکش ایران، ظرفیت این کشتی نفتکش را ۱۱۳ هزار تن اعلام کرد و گفت: طبق سفارش شرکت ملی نفتکش، این کشتی نفتکش، اولین کشتی دوگانه‌سوز ساخت داخل خواهد بود که با سوخت LNG و نفت کوره با سولفور کم (زیر نیم درصد) فعالیت خواهد کرد.

وی ادامه داد: این نفتکش افرامکس که سازگار با محیط زیست و بر اساس آخرین استانداردهای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) طراحی و ساخته می‌شود، با فاز سه شاخص طراحی راندمان انرژی (EEDI) مطابقت خواهد داشت.

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران با بیان اینکه با سفارش و ساخت این کشتی نفتکش شاهد اشتغالزایی چند هزار نفری در مجموعه صنایع کشتی‌سازی و رونق صنایع جانبی و وابسته به این صنعت خواهیم بود، افزود: امیدواریم با سفارش ساخت و همچنین تحویل به موقع این کشتی نفتکش، شاهد سفارشات ساخت بیشتری به شرکت‌های داخلی باشیم.

شیوا همچنین از جدیت شرکت ملی نفتکش ایران در انجام تعمیرات کشتی‌های ناوگان این شرکت در داخل خبر داد و گفت: تاکنون تعمیر ۲۴ کشتی نفتکش و شناور به یاردهای داخلی واسپاری شده است که این روند باهدف حمایت از صنایع داخلی و ایجاد اشتغال در کشور، با قوت و جدیت بیشتری دنبال خواهد شد.

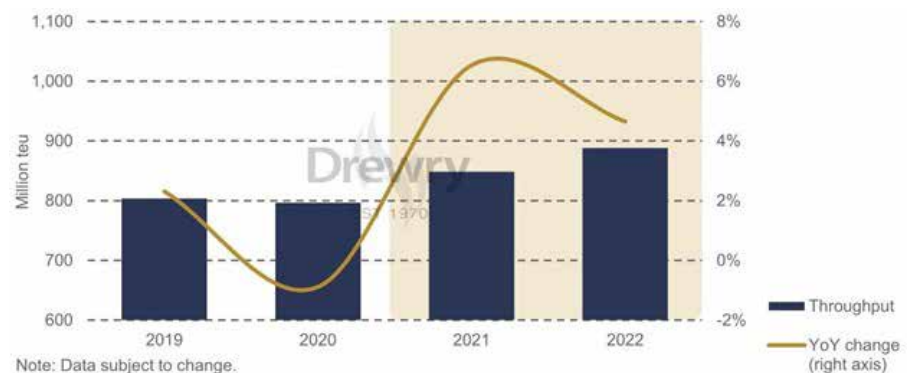
عضو هیأت مدیره شرکت ملی نفتکش ایران همچنین اضافه کرد: علاوه بر این، تأمین ملزومات کشتی‌ها از قبیل رنگ، روغن و مواد شیمیایی از شرکت‌ها و صنایع داخلی نیز در حال انجام است که باعث جلوگیری از خروج مقدار قابل توجهی ارز از کشور شده است.

رشد ضعیف‌تر اما پیش بینی سود بیشتر شرکت‌ها در سال ۲۰۲۲

منطق پیش بینی این سود از چرخش لحظه‌ای بازار (و احتمالاً عقب نشینی آن) به سمت قراردادهای بلندمدت است که انتظار می‌رود در سطوح بسیار بالاتری قرار بگیرد.

شرکت‌های حمل و نقل در حال ایجاد جریان نقدی قابل توجهی هستند که به آنها فضای کافی برای تخصیص درآمدهای آتی به سود سهام، پرداخت بدهی و پیگیری فرصت‌های رشد را خواهد داد. همه‌گیری و بحران زنجیره تأمین متعاقب آن محرک اصلی سود شرکت‌های حمل‌کننده و رونق قیمت

براساس آخرین گزارش پیش‌بینی‌کننده Drewry، رشد تقاضای کانتینر در میان جریان‌های مختلف رو به افزایش است اما اپراتورها همچنان به سوددهی خود ادامه خواهند داد. تورم رو به رشد، تنگنای زنجیره تأمین و سویه اومیکرون ویروس کرونا به منظور کاهش سرعت رشد حمل و نقل کانتینر با هم توطئه کرده و Drewry را مجبور ساخته‌اند که چشم انداز خود را برای ظرفیت جهانی در سال ۲۰۲۲ تا ۴/۶٪ نسبت به ۵/۲٪ در سال قبل کاهش دهد. برآورد کل سال ۲۰۲۱ نیز از ۸/۲٪ به ۶/۵٪ کاهش یافته است.



سهام بوده است. عبارت ساده‌تر هرچه این شلوغی بیشتر طول بکشد، نرخ حمل و نقل و سود حمل و نقل هم بسیار طولانی‌تر خواهد بود.

موضع قبلی Drewry مبنی براینکه اصلاح زنجیره تأمین در تمام طول سال ۲۰۲۲ زمان خواهد برد، قبلاً فضایی را برای اختلالات مرتبط با کووید ۱۹ در نظر گرفته بود؛ اگرچه ظهور سویه اومیکرون باعث نشد تا جدول زمانی بهبود پیش‌بینی شده را تمدید کنیم اما عدم قطعیت بیشتری را ایجاد کرد.

Drewry بطور متعادل فکر می‌کند که بخش عمده‌ای از ریسک ناشی از بازار غیرقابل پیش‌بینی کانتینر در سال ۲۰۲۲ در اختیار حمل‌کنندگان قرار خواهد گرفت که در حال شکل‌گیری سالی دیگر با اختلالات شدید، کمبود عرضه و هزینه بالا هستند.

لازم به ذکر است در دو سال اخیر بدلیل موج اختلال در روند زنجیره تأمین و مشکلاتی که بیماری کرونا در سراسر جهان ایجاد کرده بود ضمن افزایش هزینه‌های حمل و نقل در سراسر جهان شاهد افزایش چندصد درصدی در هزینه‌های حمل و نقل دریایی در جهان بوده‌ایم.

اختلال در روند تخلیه و بارگیری در بنادر آمریکا و بسته شدن چند روزانه کانال سوئز و برخی دیگر از این مسائل از مواردی بوده است که باعث افزایش هزینه‌ها و اختلالات حمل و نقل شده است.

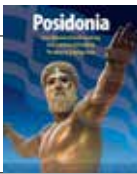
تصویر: توان عملیاتی بنادر کانتینری جهانی

با این حال Drewry پیش‌بینی می‌کند که حامل‌های اقیانوسی در سال ۲۰۲۲ سالانه رشد بالای ۱۵٪ را خواهند داشت و انتظار می‌رود فروش جهانی صنعت حمل و نقل در سال آینده برای اولین بار از ۵۰۰ میلیارد دلار فراتر برود.

درآمد شرکت‌ها در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۱ برای حامل‌های اقیانوسی بسیار زیاد بوده است زیرا صنعت یکبار دیگر از انتظارات ما فراتر رفت و عملکرد سود قبل از بهره و مالیات (EBIT) تخمینی ۷۰/۹ میلیارد دلاری را به ثبت رساند که نسبت به ۷/۶ میلیارد دلار در سه ماهه مشابه سال قبل ۹ برابر بهبود داشته است.

باتوجه به اینکه این صنعت پس از ۹ ماه از چیزی که انتظار می‌رفت جلوتر بوده است (EBIT تخمینی ۱۳۶/۵ میلیارد دلار)، Drewry یکبار دیگر پیش‌بینی سالانه خود را برای سال ۲۰۲۱ از دستورالعمل قبلی به مقدار ۱۵۰ میلیارد دلار به ۱۹۰ میلیارد دلار با مارجین ۴۳٪ ارتقا داد.

ما فکر می‌کنیم که سه ماهه سوم احتمالاً نشان‌دهنده اوج درآمدهای سه ماهه برای شرکت‌ها باشد، اما نتایج سه ماهه در سال ۲۰۲۲ در سطح یکنواخت‌تری بوده که میانگین آن کمی بالاتر خواهد بود. برآورد تجدید نظر ما برای امسال در حال حاضر ۲۰۰ میلیون دلار (با مارجین ۳۷٪) است.



افزایش ۳۲٫۷ درصدی سفارشات ساخت کشتی جدید در سال ۲۰۲۱

با استفاده از داده‌های VesselsValue، جورج دیلینی نویسنده مطرح این رسانه، عوامل مختلفی را که بر بازار ساخت کشتی جدید در سال ۲۰۲۱ تأثیر گذاشتند را از جمله محدودیت‌های حرکتی در طول قرنطینه، عدم اطمینان ژئوپلیتیک و تغییر مداوم به سمت حمل‌ونقل سبزتر را برجسته کرده است. این مقاله به تأثیر کووید-۱۹ بر سفارشات کشتی‌های جهانی می‌پردازد، و اینکه چگونه چشم‌انداز دائمی تجارت و مصرف‌گرایی آینده را برای ساخت کشتی جدید شکل خواهد داد.

۱۲۸۶ فروند کشتی در سال ۲۰۲۱ سفارش داده شده است که نسبت به ۹۶۹ فروند کشتی در سال ۲۰۲۰ افزایش ۳۲٫۷ درصدی داشت. ارزش کل سفارش‌ها در سال ۲۰۲۰، ۴۲٫۸۳ میلیارد دلار بود، که در مقایسه با ۹۱٫۶۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱، افزایش خیره‌کننده ۱۱۴ درصدی داشته است.

همانطور که انتظار می‌رفت، اکثریت سوپر کشتی‌های سفارش داده شده در سال ۲۰۲۱ قرار است در یاردهایی در چین، کره جنوبی و ژاپن ساخته شوند. تعداد کشتی‌های تایید شده در این سه کشور در مجموع ۱۲۱۷ شناور است. ۶۸۲ در چین، ۳۹۱ در کره جنوبی و ۱۴۴ در ژاپن است. دیگر کشورهای سازنده برتر ویتنام و هند با تعداد ۲۱ و ۱۲ کشتی هستند.

سفارشات کشتی در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۴۳٫۳۹ میلیارد دلار آمریکا بوده است که ۴۷٫۴ درصد از کل سال را تشکیل می‌دهد و از کل ارزش سفارشات ناوگان بار در سال ۲۰۲۰ فراتر می‌رود.

آسیا بیشترین سفارشات کانتینری در سال ۲۰۲۱ را به خود اختصاص داده است و تایوان، چین، سنگاپور، کره جنوبی و ژاپن ۳۱۴ عدد شناور را سفارش داده‌اند.

شرکت‌های بزرگ کشتیرانی سفارش دهنده این شناورهای جدید در سال‌های اخیر بدلیل سرعت و کیفیت در تحویل شناورها عموماً سازنده‌های برتر چینی، ژاپنی و کره‌ای را برای ساخت شناورهای خود انتخاب کرده‌اند.

لازم به ذکر است شرکت دولتی کشتی‌سازی چین بزرگترین و بیشترین حجم سفارش‌ها در سال‌های اخیر را بدست آورده است.

لزوم شفاف‌سازی فوری سازمان بنادر درباره ۱۵۰ کانتینر بلاصاحب

هفته گذشته دادستان کل کشور اعلام کرد، ۱۵۰ کانتینر کالا وارد شده است و داخل آن شن و ماسه ریخته‌اند تا سنگین شود و مسئولان نمی‌دانند مال چه کسی است و محموله چه زمانی آمده است.

پیگیریها نشان می‌دهد، اخیراً اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان فهرست ۱۵۰ کانتینر و همچنین تعدادی کالای تخلیه‌شده در انبار را که اطلاعات قبض انبار آنها در سامانه بندر وجود نداشته است به رییس محترم دادگستری اعلام نموده است.

همچنین از طرف ایشان دستور صادر شد که از کالاها توسط اداره بنادر در حضور ارزیاب فهرست برداری شود که این کار چند روز پیش انجام شد.

بر این اساس اطلاعات صاحب کالای آنها و تاریخ ورود این کالاها به بندر شهید رجایی مشخص نمی‌باشد. به این ترتیب سازمان بنادر بایستی هرچه سریع‌تر با توجه به ابعاد مهم موضوع جزییات قبض انبار و مشخصات صاحب کالا را اعلام کند.

گفتنی است، تا کنون در خصوص نحوه تعیین تکلیف این کانتینرها هیچ دستوری از سوی مراجع بالادستی صادر نشده است. همچنین لازم به ذکر است، بر اساس قوانین و مقررات حوزه گمرک، شرط انجام تشریفات ترخیص کالا، ارائه قبض انبار از سوی مرجع تحویل گیرنده یا بندر به گمرک اجرایی است. با توجه عدم اعلام قبض انبار از بندر به گمرک اجرایی تشریفات مرتبطی با این کالا انجام نشده است.

مذاکره در رابطه با اقدامات اخیر گمرک علیه شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی

دکتر مسعود پل‌مه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران جلسه مشترکی را با آقای سعید عمرانی معاون قضایی دادستان کل کشور برگزار کردند.

در این جلسه موضوعاتی همچون مشکلات حاصل از اقدامات سازمان‌های مالیاتی، تامین اجتماعی،

با دستور پوتین: روسیه بدون پرداخت اجاره مالک هواپیماهای اجاره‌ای می‌شود

خبرگزاری روسی تاس گزارش داد، ولادیمیر پوتین، رئیس جمهور روسیه قانونی را امضا کرد که به خطوط هوایی روسیه اجازه می‌دهد کنترل هواپیماهای خارجی اجاره شده را در دست بگیرند.

تحریم‌های اعمال شده علیه مسکو پس از درگیری روسیه و اوکراین، به شرکت‌های لیزینگ تا ۲۸ مارس فرصت داده است تا خود را از معامله با خطوط هوایی روسیه رها کنند. تحریم‌ها علیه بخش هوانوردی روسیه، سایه سنگینی بر کل بخش هوانوردی جهانی و نه تنها بر شرکت‌های روسی، به‌ویژه سازندگان، شرکت‌های لیزینگ و بیمه و ارائه‌دهندگان تعمیر و نگهداری خطوط هوایی روسی مانند «Airlines Aeroflot، SV» و «AirBridgeCargo» انداخته است.

خطوط هوایی روسیه به شدت به اجاره هواپیما از ایرباس و بوئینگ متکی است و شرکت‌های هواپیمایی روسی دارای ۹۸۰ هواپیمای مسافربری در خدمت هستند که ۷۷۷ فروند از آنها اجاره‌ای هستند که شامل ۵۱۵ هواپیما با ارزش بازار حدود ۱۰ میلیارد دلار است که از شرکت‌های اروپایی و آمریکایی اجاره شده است.

اتحادیه اروپا به شرکت‌های چارتر هوایی تا پایان ماه مارس فرصت داده است تا قراردادهای موجود در روسیه را فسخ کنند، اما بازایی هواپیماها به دلیل ممنوعیت حریم هوایی، مشکلات احتمالی در انتقال پرداخت‌های مالی از طریق سوئیفت و نگرانی‌های قبلی که دولت روسیه این ناوگان را ملی می‌کند یا آنها را برای استفاده به عنوان قطعات یدکی برچیده می‌کند.

مشکلات مجوزهای کسب‌وکاری شرکت‌های فعال در حوزه دریا و بندر از طرف وزارت راه و همچنین در رابطه با اقدامات اخیر گمرک در جلوگیری از فعالیت‌های ترانزیتی شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مذاکراتی صورت گرفت.

همچنین مسعود پل‌مه اعلام کرد که به نمایندگی از جامعه دریایی و بندری کشور از آقای سعید عمرانی بابت تمام مساعدت‌ها و پیگیری‌هایی که برای احقاق حقوق این صنف به عمل آوردند، تقدیر و تشکر به عمل آورده شد.





مرسک اکنون انتظار در آمدی ۲۴ میلیارد دلاری را دارد

کانتینرها، پیش‌بینی کرد که سه ماهه چهارم سال ۲۰۲۱ و همچنین سه ماهه اول سال ۲۰۲۲ عملکرد مالی مشابهی داشته باشند.

پیش‌بینی‌های مرسک حکایت از قدرت این صنعت دارد؛ به‌طوری‌که همه‌ی شرکت‌های اصلی فعال در زمینه‌ی حمل و نقل، عملکرد مالی قوی‌ای را گزارش می‌کنند. تحلیلگران حوزه‌ی صنعت در شرکت مشاوره‌ی تحقیقاتی مستقل دریایی درویری پیش‌بینی کرده‌اند که این صنعت حدود ۱۹۰ میلیارد دلار سود عملیاتی برای سال ۲۰۲۱ گزارش خواهد کرد، و انتظار دارند این نقاط قوت همچنان در نتایج مالی سال ۲۰۲۲ نیز نمایان شوند. بر اساس مقاله‌ای تحلیلی که دیروز در واشنگتن پست منتشر شد، سود خطوط کشتیرانی برای سال ۲۰۲۱ از مجموع درآمد غول‌های فناوری ایل و مایکروسافت بیشتر خواهد شد.

علیرغم تجدید نظر رو به بالا در پیش‌بینی سود شرکت، سهام مرسک روز جمعه در یک روند روزانه که به طور کلی نزولی بود، تا ۴,۵ درصد کاهش یافت. بنا بر اعلام مرسک، این شرکت نتایج سال ۲۰۲۱ خود را در ۹ فوریه منتشر کرده؛ و همچنین چشم‌انداز به‌روزشده‌ی سه ماهه اول و کل سال ۲۰۲۲ را به طور کامل ارائه خواهد کرد.

ادامه‌ی وضعیت استثنایی بازار در اقیانوس است که ناشی از اختلالات جهانی در زنجیره‌ی تامین بوده که در نتیجه منجر به افزایش بیشتر نرخ حمل و نقل کانتینری شده است. در نتیجه، با توجه به عملکرد قوی در سه ماهه چهارم ۲۰۲۱، ارقام اولیه سالانه برای سال ۲۰۲۱ از دستورالعمل قبلی ما فراتر خواهد رفت.»

مرسک پیش از این در آگوست ۲۰۲۱ دستورالعمل خود را برای کل سال به میزان ۵ میلیارد دلار افزایش داده بود؛ این افزایش ۵ میلیارد دلاری پس از آن اعلام شد که شرکت قبلاً پیش‌بینی اولیه‌ی ۸,۵ میلیارد دلاری خود برای سود سال ۲۰۲۱ را به ۱۰,۵ میلیارد دلار افزایش داده بود. در به‌روزرسانی امروز، شرکت پیش‌بینی سود خود را به ۲۴ میلیارد دلار افزایش داد؛ که ۱ تا ۲ میلیارد دلار بیشتر از پیش‌بینی قبلی است. جریان نقدینگی که شرکت از آن برای تملیک در راستای استراتژی خود برای تبدیل شدن به یک شرکت جهانی ارائه‌دهنده‌ی خدمات لجستیک استفاده می‌کند، اکنون ۱۶,۴ میلیارد دلار برای سال پیش‌بینی می‌شود؛ که ۱,۹ میلیارد دلار نسبت به رقم موجود در دستورالعمل قبلی افزایش یافته است.

مدیر عامل مرسک، سورن اسکو، در نوامبر ۲۰۲۱ به سرمایه‌گذاران اعلان داشته انتظار دارد این شرایط بازار تا سال ۲۰۲۲ ادامه داشته باشد. وی با اشاره به کمبود نیروی کار در بنادر بزرگ از جمله آمریکا و انگلیس و همچنین کمبود کامیون برای جابه‌جایی

شرکت مرسک با ارائه شواهد بیشتری در رابطه با شرایط استثنایی که بر بازار صنعت حمل و نقل (کشتیرانی) کانتینری حاکم است، گزارش داد که نتایج مالی حساس‌تری نشده‌ی اولیه برای سه ماهه چهارم سال ۲۰۲۱ از انتظارات این شرکت بیشتر بوده و در نتیجه این غول کشتیرانی بار دیگر پیش‌بینی خود برای کل سال را افزایش داده است. شرکت مرسک که همچنان در مسیر کسب سود بی‌سابقه بوده و بیشترین سود را در بین شرکت‌های دانمارکی داشته است، پیش‌بینی سود خود را نزدیک به پنج درصد و جریان آزاد نقدینگی از عملیات را به میزان ۱۳ درصد افزایش داده است.

این شرکت فعال در زمینه‌ی حمل و نقل و لجستیک گزارش می‌دهد که نتایج سه ماهه‌ی چهارم، ناشی از بهبودی ۸۰ درصدی در متوسط نرخ حمل و نقل طی این دوره نسبت به دوره‌ی مشابه در سال قبل از آن بوده است. نرخ بالای حمل و نقل در سه ماهه‌ی چهارم به حدی بود که نه تنها کاهش چهار درصدی در حجم [حمل و نقل] اقیانوسی را جبران کرد، بلکه فراتر از آن نیز رفت. مجموع درآمد در سه ماهه چهارم به ۱۸,۵ میلیارد دلار رسید که این رقم از درآمد ۱۶,۶ میلیارد دلاری در سه ماهه سوم بیشتر است؛ سه ماهه‌ی سوم که سیزدهمین سه ماهه‌ی متوالی افزایش درآمد شرکت در مقایسه با مدت مشابه سال قبل از خود بود.

مرسک در به‌روزرسانی معاملات خود آورده است: «نتیجه قوی در این سه ماهه منعکس‌کننده‌ی

مختاری: تجربیات گذشته را فراموش نکنیم و نگذاریم دیگران از شرایط خاص اقتصادی کشور ایران سواستفاده کنند

در شرایط خاص زمانی قرار گرفته‌ایم که اتفاقات اقتصادی و سیاسی در حال تکرار هستند و زمان آن رسیده که بعد از فشارهای فراوانی که از جامعه بین‌الملل دریافت کردیم، بتوانیم بهترین بهره برداری را برای اقتصاد کشور و بهبود شرایط زندگی و اجتماعی ملت شریف خود داشته باشیم.

در فصول گذشته اقتصادی تجارب باارزشی کسب شده و امروز لازم می‌دانیم از تجارب گذشته و سختی‌هایی که بر ما تحمیل شده است بیشترین بهره برداری را داشته باشیم. صنعت حمل و نقل بین‌المللی و مخصوصاً کشتیرانی یکی از زوایای اقتصادی مهم کشور عزیزمان است و بنادر ما درگاه ورود و خروج بیش از ۸۵ درصد محمولات را بر عهده دارند. لذا بازنگری بر سیاست‌های بندری و دریایی در این شرایط کنونی رکن اصلی اقتصاد کشور است.

کرده و به صورت ارز از کشور خارج کردند و شرکت‌های ایرانی به بردگانی تبدیل شدن جهت بهره برداری آنان.

در آغاز تحریم با خروج کامل این سودا طلبان خارجی مواجه شدیم و علاوه بر سود کلانی که در سال‌های قبل از تجارت دریایی ما داشتند، هیچگونه کمکی جهت برون رفت از مشکلات ارائه ننموده و به همراه شرکت‌های بزرگ خارجی به یکباره صنعت حمل و نقل دریایی ما را تنها گذاشته و هزینه سنگینی را بر دوش صنعت و تجارت ایران باقی گذاشتند.

با یک نگاه اجمالی، هم شرکت‌های کشتیرانی بزرگ اروپایی و آسیایی و هم سودا طلبان همسایه علی‌رغم بهره برداری مالی و تجاری فراوان در طول سال‌های قبل از تحریم، نه تنها کمکی در شرایط بحران به ما نداشتند بلکه مشکلات فراوانی نیز بوجود آوردند. در این شرایط خاص لازم است سیاست‌های کلان خود

آنان با شرکت‌های ایرانی ارتباط نمایندگی برقرار کنند و همه سود نمایندگی را بصورت ارز از کشور خارج کنند. گروهی دیگر پا را فراتر گذاشته و سهم‌الشرکه خود را از نمایندگی‌ها بصورت مستقیم اخذ نموده، یا بطور مستقیم از افراد ایرانی بصورت صوری در بین سهامداران استفاده و یا کلا مالکیت شرکت ایرانی را با سهامداران صوری را بر عهده داشتند.

این شرکت‌ها هم از منظر سرمایه گذاری و هم از جهت علمی و تکنولوژی هیچ ارزش افزوده‌ای بر صنعت کشتیرانی نداشتند، لذا به دلیل ارتباطات بین‌المللی و نقصان قوانین و مقررات کشوری به سود کلانی دست یافته که حاصل این درآمدها بجای آنکه به معیشت مردم عزیزمان کمک نماید، بصورت ارز از کشور خارج گردید. این اتفاق برای سوداگران خارجی مهیا نمی‌گردید مگر آنکه اشخاصی از داخل تحت عنوان مدیر و یا سهامدار صوری و با دریافت حق‌الزحمه اندک ایشان را همراهی نمایند.

گروهی دیگر بطور مستقیم شرکت خود را در ایران ثبت کرده و مشغول فعالیت بوده چه آنکه شرکت‌های مذکور در صورت بروز اولین مشکل، بنادر ما را ترک نموده و محمولات وارداتی و صادراتی که در حال حمل بوده را در مسیر حمل رها و هزینه سنگینی به تجار ایرانی تحمیل نموده تا نهایتاً بعد از معطلی فراوان و تحمیل هزینه‌های مازاد محمولات به مقاصد مورد نظر ارسال گردید.

تمامی گروه‌های فوق، اعم از ثبت در کشور و یا انتقال قسمتی از سهام شرکت بنام فرد ایرانی بصورت صوری و یا اخذ تمامی سهام شرکت به عنوان فرد صوری ایرانی، در این دوران نه تنها کنار ما نبوده بلکه زبان قابل ملاحظه‌ای را به پیکره صنعت حمل و نقل دریایی ما وارد نموده و از سویی جهت حمل کالاهای ایرانی از دیگر بنادر به مقاصد و یا از مبادی مورد نظر نبودند.

در دوران برجام برای کلیه شرکت‌های کشتیرانی و همچنین سوداگران خارجی متأسفانه فرش قرمز پهن کردیم که نتیجه آن به شرح آنچه گذشت ضررهای جبران‌ناپذیری بوده که تا به امروز شاهد آن هستیم. حال آیا می‌خواهیم اشتباه خود را تکرار نموده و یا آنکه با یک رویکرد جدید جهت منافع کلان کشور عمل نماییم.

چه آنکه زمان آن فرا رسیده که در جهت شکوفایی اقتصاد کشور با محوریت بهبود معیشت مردم و حمایت از صنعت حمل و نقل و نیز استفاده از سرمایه گذاری خارجی و انتقال علم و تکنولوژی بهره‌مند گردیده و مانع از آن شویم که مجدداً از شرایط خاص اقتصادی کشور ایران سو استفاده نمایند.



در ابتدا لازم است نگاهی به نوع مراودات قبل از تحریم و در شرایط تحریم داشته سپس راهکاری جهت اصلاح فرایندها و نوع انتخاب شرکای تجاری در آینده داشته باشیم.

در باب انتخاب شرکای تجاری را اصلاح کنیم. در ابتدا به نوع ورود آنان پرداخته و انواع آن را احصا نموده تا در ادامه راهکارهای مشخصه را عنوان کنیم. قطعاً ورود شرکت‌های بزرگ کشتیرانی از اصول اولیه توسعه بازار و تبادل بین‌المللی اطلاعات و سرمایه گذاری است و ورود شرکت‌های بزرگ بین‌المللی می‌تواند گام موثری در تجارت و اقتصاد کشور برداشته اما لازم است دقت کافی در این مورد در دستور کار قرار گیرد.

یک سری از سوداگران خارجی و عمدتاً همسایه به دلیل روابط تجاری خاصی که با شرکت‌های کشتیرانی بزرگ داشتند، مانع از آن شدند که نمایندگی این شرکت‌ها بصورت مستقیم به شرکت‌های ایرانی واگذار شوند و شرکت‌های کشتیرانی را وادار کردن که از طریق

در سنوات گذشته به دلیل محدود بودن روابط تجاری بین‌المللی شرکت‌های خصوصی با شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی، واسطه‌های تجاری فراوانی از این موقعیت استفاده کرده و سهم عمده‌ای از سود حاصله از این اقتصاد کلان را به خارج از کشور انتقال دادند.

شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی به دلیل عدم ارتباط اولیه با شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی از اخذ نمایندگی مستقیم محروم ماندند و سودا طلبانی از کشورهای حاشیه خلیج فارس سهم عمده سودی که قرار بود به شرکت‌های ایرانی تعلق گیرد را تصاحب

امید است پس از رفع تحریم ها شاهد شکوفایی مجدد ناوگان کشتیرانی ایرانی در کنار شرکت های مطرح خارجی باشیم



اکنون که شاهد سپری شدن واپسین روزهای سال ۱۴۰۰ هستیم، مایلیم پیشاپیش ورود به سال نو را که نوید بخش سالی پر بار و بدور از چالش ویروس کرونا و علی الخصوص با امید به رفع تحریم های ظالمانه بر تن ایران عزیزمان، سالی سرشار از شادی و خوبی ها را آرزومندم.

طی دو سال اخیر شاهد بودیم که شیوع گسترده ویروس کرونا و همه گیری آن، از یک سو و اعمال محدودیت های اجتماعی ناشی از آن توسط دولت ها از سوی دیگر پیامدهای اقتصادی فراوانی را متوجه کشورهای درگیر نمود. یکی از آثار بارز شیوع این ویروس تأثیر آن بر صنعت حمل و نقل دریایی بوده است.

در اکثر کشورهای گرفتار کرونا به دلیل اعمال ضوابط شدید فاصله گذاری اجتماعی که منجر به تعطیلی بخش عظیمی از کارخانجات، مراکز صنعتی، تولیدی و تجاری گردید و به تبع آن تولید و فروش محصولات در اکثر کشورها کاهش و این موضوع به افت شدید صادرات و واردات مواد خام و اولیه، قطعات یدکی، کالاهای پروژه ای، فولاد، نفت و فرآورده های نفتی و پتروشیمی گردید.

همزمان با شیوع کرونا و با توجه به اعمال محدودیت ها، ابتدا شاهد کاهش تردد کشتی ها بوده و سپس شرکت های کشتیرانی با افت معاملات بین المللی و کاهش حجم تقاضا برای حمل دریایی و همچنین افزایش مدت زمان انتظار محمولات برای انجام حمل دریایی مواجه گردیدند. لیکن پس از گذشت مدتی و سیطره نسبی بر ویروس کرونا و افزایش تقاضای حمل و بدلیل انباشت بخش عظیمی از کالاها در بنادر برای بارگیری و تخلیه، شاهد رشد و افزایش قابل توجه کرایه حمل بودیم. از طرفی به دلیل حجم بالای بارها و افزایش مدت زمان انتظار محمولات برای انجام حمل دریایی منجر به افزایش سرسام آور و غیر متعارف کرایه حمل گردید.

البته در اصل شرکت های کشتیرانی با بالا ننگه داشتن سطح قیمت کرایه های حمل، خود را از ضرر ناشی از کاهش حجم ترافیک حمل دریایی در امان نگه می دارند. برای نمونه شرکت کشتیرانی مرسک علیرغم شیوع کرونا با تدبیر و تمهیدات ویژه مدیریتی به بالاترین سود خود در زمینه حمل دریایی نایل گردید. متأسفانه تداوم اعمال تحریم های ظالمانه بر ایران عزیزمان بطور ملموس علاوه بر تبعات سنگین ناشی از شیوع ویروس کرونا، مزید بر علت شده و شاهد افزایش بی رویه هزینه ها و فشار مضاعف در همه زمینه ها از جمله در صنعت حمل و نقل دریایی بودیم. مطمئناً ویروس کرونا، اگر کنترل و درمان نشود،

زبانزد و تقریباً ۵۰ درصد حمل محمولات داخلی را به عهده داشتند و حتی در زمان جنگ تحمیلی به عنوان خط دوم دفاعی کشور شناخته شدند.

متأسفانه به واسطه وجود تحریم های ظالمانه فعالیت های این دو شرکت محدود و نوسازی ناوگان آنها به تاخیر مواجه و اکثر کشتی ها ناوگان از رده خارج و فرسوده شده اند.

امید است پس از رفع تحریم ها بار دیگر به همت نیروهای توانمند در صنعت کشتیرانی، شاهد شکوفایی مجدد ناوگان کشتیرانی ایرانی و نیز با ورود مجدد شرکت های مطرح کشتیرانی با ایجاد بازار رقابتی در بخش حمل و نقل دریایی و افزایش هر چه بیشتر صادرات و واردات کالا شاهد شکوفایی ایران عزیزمان باشیم.

به امید ایرانی آباد و سرفراز

مهسا اکبری طاری

عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

اقتصاد و صنعت جهان را به چالش جدی خواهد کشید.

در ایران عزیزمان به واسطه اعمال تحریم های ظالمانه و به تبع آن کاهش محسوس تردد خطوط مطرح کشتیرانی و ترک میدان حمل و نقل دریایی به چند اپراتور معدود چینی و هندی، منجر به تحمیل کرایه های گزاف خارج از عرف و بعضاً مضاعف گردید بنحوی که کرایه حمل در قیاس با سایر بنادر خلیج فارس بعضاً اختلاف فاحشی را نشان میدهد.

مزید بر آن، بدلیل عدم حضور شرکت های بزرگ و مطرح کشتیرانی و عدم وجود رقابت سالم، سبب گردیده تا اپراتور های فعال در بازار حمل و نقل دریایی ایران به بهانه وجود تحریم ها رغبت چندانی به ارائه خدمات بهینه نداشته و در بازار حمل و نقل دریایی یکه تازی نمایند.

از طرفی محدودیت های اعمال شده ناشی از تحریم ها، سبب تاخیر در نوسازی و بروز نمودن تجهیزات بندری و در نتیجه پایین آمدن راندمان خدمات دهی و افزایش مدت زمان توقف کشتی در بنادر شده که سبب لطمه مستقیم به صادرکنندگان و وارد کنندگان کالا و در نهایت افزایش قیمت کالا و تحمیل آن بر گردن قشر مصرف کننده می شود.

قبل از تحریم، کشورمان برخوردار از دوناوگان تجاری قدرتمند و مطرح به نام های کشتیرانی جمهوری اسلامی و ملی نفتکش بود که در منطقه خاورمیانه

یادداشت نوروژی دکتر مسعود پل‌مه، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

در ماجرای تحولات میان روسیه و اوکراین تجربه واگذاری امتیازات ترانزیتی به ترکیه را تکرار نکنیم



در ماجرای تحولات میان روسیه و اوکراین تجربه واگذاری امتیازات ترانزیتی به ترکیه را تکرار نکنیم

به روزهای پایانی سال و بطبع آن پایان قرن نزدیک شده‌ایم، سالی را پشت سر گذاشتیم که علاوه بر مشکلات اقتصادی حاصل از تحریم با محدودیت‌های ناشی از بیماری کرونا دست و پنجه نرم کردیم. بعضی از همکاران ما در راستای اجرای وظایف اجتماعی درگیر این بیماری شدند و متأسفانه تعدادی بدردود حیات گفتند. روحشان شاد و یادشان ماندگار

ضمن تبریک پیشاپیش عید سعید نوروز و سال ۱۴۰۱ لازم میدانم در این یادداشت به برخی از مسائل مهمی که اینروزها کمتر به آن توجه می‌شود بپردازیم.

مسیرهای ترانزیتی ایران در شرایط تحریم اروپا و آمریکا فرصت‌های بسیاری را برای روسیه ایجاد می‌کند. اعتقاد دارم جنگ توسط هر کشوری که شروع شود یک عمل قبیح است اما در عین حال این جنگ از لحاظ اقتصادی، فرصت‌های بسیار خوبی را ایجاد کرده و در صورتی که مدیریت و تدبیر صحیح برای استفاده از فرصت‌های ایجاد شده، اجرایی شود نتایج خوبی را از لحاظ اقتصادی به ویژه در حوزه ترانزیت و سایر خدمات لجستیکی برای ایران در پی خواهد داشت.

طبیعی است که در مخاصمه به وجود آمده اروپا و آمریکا و سایر متحدان تحریم‌های اقتصادی متعددی را متوجه روسیه می‌کنند کما اینکه در حال حاضر مسیرهای هوایی خود را به روی روسیه بسته‌اند و همزمان اروپا ورود تمام کشتی‌های روسی یا تحت پرچم روسیه را ممنوع اعلام کرده و به دنبال آن مناسبات تجاری بین این کشورها قطع شده‌است.

وقتی دسترسی‌های متداول و متعارف حمل کالا از

ایران و ترکیه برای حمل کالا چین به اروپا و بالعکس اقدام کنیم.

بنادر شمالی ایران پتانسیل‌های بسیاری دارند و به طور قطع بنادر ایران در شمال کشور با ظرفیت‌های موجود، این قابلیت را دارند که تمام نیازهای روسیه در انتقال کالا را سرویس دهند. هر چند که به واسطه اقل الیم جغرافیای دریای خزر بنادر بزرگی در این محدوده نداریم اما تعدد بنادر در این منطقه و امکانات موجود و همچنین حسب سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی که به اجرا رسیده از همین ظرفیت‌ها برای مدیریت ارسال کالا به/از روسیه می‌توان استفاده بهینه کرد.

می‌دانیم که محصولات کشاورزی و مواد غذایی قابل توجهی از اروپا به روسیه انتقال داده می‌شود و این انتقال کالا از طریق مرزهای جاده‌ای، ریلی و دریایی اروپا و روسیه صورت می‌گیرد اما در این شرایط جنگی شاهد انسداد این راه‌های ترانزیتی هستیم و اطمینان داریم که مشکلاتی برای صادرات و واردات کالا از/به اروپا هم مشکل ایجاد می‌کند.

البته این طور نیست که وقتی اروپا تحریمی را اعمال می‌کند، تمام بخش خصوصی اروپایی حاضر به تحمل این زیان باشند و روابط تجاری خود با روسیه را قطع کنند و به طور قطع کالاها از سایر مسیرها به روسیه خواهد رفت که امن‌ترین و کوتاه‌ترین مسیرها، مسیر ایران است اما باید توجه داشته باشیم در این شرایط رقابتی باید به مولفه‌های ترانزیتی مانند زمان، کیفیت و قیمت توجه کنیم.

در این شرایط ایران از طریق آبراهه‌هایی که به روسیه متصل می‌شود و از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای می‌تواند از صادرات و واردات آن کشور کسب سهم کند، گفت: می‌دانیم که کریدور ریلی که چین را از طریق روسیه به اروپا متصل می‌کند و همچنین کریدور دیگری که در شمال روسیه فعال بود، متوقف شده به همین دلیل حجم قابل توجهی از بارهای این دو کریدور به سمت کریدور میانی و کریدور تراسیکا معطوف شده از این رو ضرورت دارد در این شرایط سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت راه آهن برای جذب بارهایی که از چین به سمت اروپا در تردد بودند، از فرصت پیش آمده، استفاده کنند.

درباره اقدامات دولت و مسئولان متولی ترانزیت برای استفاده از این شرایط باید گفت که در کشور ما متأسفانه تا زمانی که دقیقه به ۹۰ نرسد مسئولان هوشیار نمی‌شوند. همین موضوع استفاده از شرایط را در شورای عالی ترابری که سه معاون وزیر با مسئولیت انواع شیوه‌های حمل و نقلی در آن حضور داشتند، مطرح کردم اما واکنشی به این موضوع نداشتند.

وقتی واکنش صحیحی از سوی دولت رخ نمی‌دهند به مفهوم سوءمدیریت و بی‌تدبیری است. مانند اتفاقی که در تحریم کشورهای حوزه خلیج فارس علیه قطر رخ داد و ایران در آن شرایط تمام فرصت‌ها و امتیازاتی که به صورت یکجا به ترکیه واگذار کرد یا در تخصیصی که بین ترکیه و روسیه اتفاق افتاد ایران هیچ اقدامی انجام نداد و از استفاده از قابلیت‌هایی که داشتیم، دریغ کردیم.

دولت چنان بروی مسائل اقتصادی چنبره زده که قابلیت لازم برای مدیریت و تفکر و برنامه ریزی ندارد البته در همین حین بخش خصوصی آمادگی استفاده از فرصت به وجود آمده در منطقه را دارد و اتفاقاً در این خصوص با قزاقستان هم تعاملاتی صورت گرفته تا بتوانند با همکاری کشورهای منطقه به نفع اشتغال نیروی کار در ایران و درآمدزایی کشور اقدامی انجام دهند.

روسیه به اروپا و یا بالعکس مسدود شود به این معنا نیست که پس از این روسیه در تحریم صد درصدی قرار گرفته و هیچ گونه عملیات حمل به/از روسیه انجام نمی‌شود.

در این شرایط راه ابریشم سنتی می‌توان از این شرایط استفاده کرد و از مسیر راه ابریشم سنتی می‌شود برای ارسال کالا از مسیر ریلی چین، CIS ایران و ترکیه و در نهایت ارسال کالا به اروپا استفاده کرد.

اطلاع داریم کشورهای قزاقستان، ترکمنستان و جمهوری آذربایجان برای اینکه از این فرصت کمال استفاده را برده باشند شروع به جذب سفارش‌های متعددی کرده‌اند که از طریق ریل به قزاقستان و ترکمنستان و سپس از طریق آکتائو و ترکمن‌باشی و کشتی‌های رو-رو به آذربایجان منتقل و از این کشور به گرجستان و در نهایت از آنجا به سمت ترکیه و اروپا برود.

معتمد در این شرایط می‌توانیم با همکاری ترکیه یعنی در واقع با شراکت ترکیه برای احیای مسیر ریلی

وضعیت بنادر در افق پسا تحریم



قضیه تحریم و پسا تحریم موضوعی است که سالیان متمادی دغدغه دولتمردان و همچنین فعالان بخش خصوصی بوده است. در نگاه اول تصور می شود در صورت حصول توافق و امکان رفع تحریم، کلیه اموری که به دلیل تحریم دچار اختلال شده بودند بلافاصله به حالت عادی برگردد، ولی در واقع اثرات تحریم به دلیل مکانیزم‌های ایجاد شده تا مدت‌ها اثرات تخریبی خود را در اقتصاد و همچنین امور روزمره باقی گذاشته و مطمئناً رفع تمامی این اثرات زمان زیادی را طلب خواهد نمود.

کلیه سازمان‌ها و ارگان‌ها مادامی که بطور مستمر درگیر جلوگیری از اثرات سوء تحریم است بطور ذاتی امور جانبی دیگر را یا به فراموشی سپرده و یا کمتر به آن توجه می‌نماید که این امر به دلیل حجم فشار وارده به سیستم‌های ارگان‌ها و سازمان‌ها چه در بخش خصوصی و دولتی طبیعی بوده و چنین تبعاتی انتظار می‌رود با خروج شرکت‌های بزرگ کشتیرانی کانتینری و کاهش حجم فعالیت حمل و نقل کانتینری در بنادر ایران به دلیل تحریم و در جهت تداوم کسب و کار و در فرایند زنجیره تأمین تعداد بیشماری از شرکت‌های NVOCC در بنادر ایران فعال شده‌اند و در جهت تأمین نیازهای کشور به ارائه خدمات حمل پرداختند.

هر چند بنادر ایران از نظر حجم واردات و صادرات کاهش چشمگیری داشتند لیکن از نظر تعداد شرکت‌های فعال در زمینه حمل و نقل کانتینری مواجه با تعداد کثیری از شرکت‌های NVOCC شده‌اند. به عقیده نگارنده این حجم از شرکت‌های NVOCC علیرغم کوچک بودن حجم عملیاتی، فشار مضاعفی نیز به سیستم تجهیزات، نرم افزار و پرسنل بنادر و همچنین بخش خصوصی وارد نمودند که این امر موجب استهلاک پیش از حد استاندارد می باشد.

علاوه بر آن به دلیل تحریم و عدم ورود تجهیزات نو و همچنین قطعات یدکی و تعمیرات دوره ای مناسب تجهیزات بندری قابلیت ارائه خدمات در حد استاندارد معمول را ندارد که در ذیل به تبعات ناشی از این فرایند اشاره می‌نماید:

الف) در صورت ورود خطوط بزرگ کانتینری با توجه به حجم عملیات تخلیه و بارگیری بر اساس نیاز کشور انتظار

می‌رود با تجهیزات فعلی این عملیات به کندی و با مشکلات عدیده روبرو گردد که در نتیجه این فرایند انتظار می‌رود در صورت عدم آمادگی کامل مواجه با نوبت‌دهی طولانی کشتی در لنگرگاه و تاخیر در پهلو‌دهی شناورهای بزرگ در بندر شهید رجایی باشیم، که خود موجب عدم ثبات در سرویس‌های

تأثیرات منفی در روند واردات و صادرات در بنادر خواهد داشت و بطور مشخص می‌توان به چند نمونه از این موارد اشاره کرد همانند بازنگری در قوانین و مقررات واردات و صادرات کالا و تسهیل آن، بازنگری در عوامل بازدارنده سازمان‌های مرتبط با قاچاق کالا، بازنگری و تسهیل در مقررات ترانزیت کالا نام برد.

چ) نرم افزار

در ادامه رفع اثرات سوء تحریم در زمان پساتحریم پیش بینی حجم واردات و صادرات مورد انتظار در بخش کانتینری و تجهیز بنادر ایران به نرم افزارهای جامع و مطابق با پروتکل‌های روز دنیا مورد نیاز است. به همین منظور و مصداق علاج واقعه قبل از وقوع، ارگان‌های مربوطه می‌بایستی قبل از ورود به دوران شکوفای بنادر پیش‌بینی و تمهیدات لازم جهت تهیه نرم افزارهای لازم را نمایند در غیر اینصورت در زمان اوج فعالیت حتی به اندازه قبل از تحریم که حدوداً به ۳ میلیون TEU در بندر شهید رجایی می‌رسید، دچار مشکل اساسی خواهد شد. بنابراین تجهیز بنادر به نرم افزارهای مناسب با امنیت بالا بسیار حائز اهمیت است.

ح) سیاست‌های تشویقی و توجیهی

قطع به یقین حضور مفید شرکت‌هایی که در دوره تحریم با وجود مشکلات عدیده با تمهیداتی نسبت به ادامه خدمات‌رسانی اقدام نموده‌اند غیر قابل انکار است. بنابراین در دوره پساتحریم انتظار می‌رود از خدمات این گونه شرکت‌ها نیز به نحوی استفاده گردد و با سیاست‌های تشویقی این گونه شرکت‌ها را به ادامه فعالیت دلگرم کرد.

حمل کانتینری گردیده و کاهش علاقمندی به حضور در بندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین بندر کانتینری کشور را شاهد خواهیم بود.

در چنین شرایطی از راه حل‌های کوتاه مدت از قبیل انتقال کشتی‌ها به بنادر دیگر چه به صورت دستوری و یا بصورت تشویقی می‌توانند برای کوتاه مدت تا زمانی که تجهیزات مناسب جهت تخلیه و بارگیری کشتی‌ها تهیه گردد استفاده نمود.

ب): پسرکانه‌ها

در بخش انتقال کانتینرهای تخلیه شده از کشتی به ترمینال‌های پشتیبانی به دلیل تحریم و فرسودگی‌های ناشی از استفاده بیش از حد از تجهیزات قطعاً با حجم وارداتی که پیش‌بینی خواهد شد دچار مشکل عدیده و غیرقابل اجتناب خواهیم بود. این مشکل در دو بخش کسندوها و همچنین تجهیزات تخلیه و بارگیری و بارچینی در ترمینال‌ها مشهود خواهد بود لذا انتظار می‌رود بخش خصوصی که عمدتاً در این زمینه فعالیت دارند قبل از ورود به دوران رونق بنادر نسبت به تجهیز و همچنین پیش‌بینی تمهیدات لازم اقدام نمایند که این نیز مستلزم حمایت دولت در قالب ارائه تسهیلات مالی به شرکت‌های فعال است.

ج) در هر مرحله از تحریم‌های ظالمانه اعمال شده به منظور مقابله با اثرات مخرب آن روش‌های انقباضی از طریق دولت اعمال می‌گردد لیکن بایستی در نظر داشته باشیم به موازات رفع تحریم‌ها بازنگری در این مقررات و روش انقباضی الزامی است، زیرا گشایش در امور مستلزم باز نمودن گره‌های ایجاد شده در طول زمان بوده و چنانچه این مهم اتفاق نیفتد قطعاً باعث

دولت بخشی از مسئولیت خود را به انجمن واگذار

صفری اظهارداشت: نظر ما ارایه خدماتی با جنسی متفاوت تر به نیابت از دولت است. انجمن ما وظیفه شناسایی ثبت و تایید و کنترل را دارد که این کار می تواند به انجمن واگذار شود برای ثبت و تایید صلاحیت شرکت ها با کمک جایی مانند موسسه رده بندی ایرانیان صدور مجوز فعالیت برای شرکت ها را خود انجام دهد. ما باید انجمن ها را به سمت و سوی ببریم که فعالیت دولتها به عنوان شخص سوم برای داوری حکمیت و صدور مجوز را به انجمن های تخصصی واگذار کند. یکی از نمونه کارهای این شکل ثبت شرکت ها و صدور مجوز شرکتهای دریایی است.

وی گفت: حمل و نقل دریایی عین بخش های مختلف کشور درگیری بسیاری از مسائل و مشکلات است اما شاید بیشتر از سایر صنوف و شدیدترش این مسائل در حوزه دریایی وجود دارد و دلیلش هم این است که ما در عرصه دریایی علاوه بر مسائلی که در داخل کشور با آن مواجه هستیم یک صنعت بین المللی به شمار می رویم و در موقعیت پیشانی مقابله با تحریم ها قرار داریم. بنابراین تحریم داخلی دلیل عدم آمادگی دولتمردان برای چنین شرایطی بیشتر می شود و باعث می شود که با تنگناهای بیشتری مواجه باشیم.

صفری تصریح کرد: راه حل در این زمینه آن است که همانطور که دولتمردان علاقمندند در بخش خصوصی افراد صلاحیت مندی عهده دار مسئولیت باشند و معیار های گزینش و کسب دوره های آموزشی و نظام مهندسی را مد نظر خب این دوره ها را برای خودشان نیز بگذارند. در سازمان های دولتی برای کارهایی که پیچیدگی ها و تخصص های زیادی دارد چرا چنین ابزار گزینش را نداریم و اگر هم وجود دارد درون سازمانی است و کامل اجرا نمی شود.

وی خاطر نشان کرد: یکی از کارهایی که انجمن کشتیرانی و موسسه رده بندی می تواند انجام دهند اعلام آمادگی برای گزینش و تایید صلاحیت کارشناسان و مدیران دولتی است. ما به دنبال پیگیری نظام مهندسی دریایی کشور هستیم. همانطور که دولت به دنبال بازوان تخصصی و با صلاحیت است ما هم دنبال دولت تخصصی و با سواد هستیم. تا این اتفاق رخ ندهد تحریم های سخت تر راه اقتصاد کشور را می بندند.

وی گفت: دولت جدید با شعارهای امیدبخش آمده اگر به شعارهایی که تا این لحظه داده شده پایبند هستند تلاش کنند که هرچه سریعتر تحریم های ناجوانمردانه برداشته شود ولی اگر فکری به حال تحریم های داخلی نشود مشکلات حل نخواهد شد. اول به فکر برداشتن تحریم های داخلی باشید. آن چیزی که کشور از آن رنج می برد این است.



صفری تصریح کرد: وقتی ما تحریم می شویم و قرار است موسسه رده بندی داخلی جایگزین بشود هیچ مسئولی احوال ما را نمی پرسد و سراغ برنامه ما را نمی گیرد که چه شکلی می خواهید جایگزین این خدمات خارجی باشید. اما وقتی تحریم ها برداشته می شود از ما می خواهند برنامه ی حضور آن موسسه خارجی را بدهیم امیدوارم این کار ناپسند در کشورمان تکرار نشود.

وی گفت: از آنجایی که موسسات رده بندی در دنیا از کامل ترین انجمن ها و تشکل های تخصصی جهان به شمار می روند، این موسسات بیش از سه قرن تجربه دارند اما انجمن هستند. در دنیا اعضای انجمن ها کلیه افراد ذی نفع موجود در صنایع در بخش های مختلف هستند. بنابراین فکر میکنم اگر بخواهیم انجمن کشتیرانی رشد بکند باید راه انجمن های پیشرو را طی کنیم و این انجمن های پیشرو همان موسسات رده بندی هستند حالا تفاوتی که انجمن های ما در ایران با انجمن های دنیا دارند در این است که خودشان از طرف دولتها ارایه خدمات و کارآفرینی می کنند اما معمولاً در ایران رسم شده انجمن ها مأمور انتقاد، پیگیری مطالبات اعضا و شاید تصمیم سازی باشند. بنابراین ما هم باید انجمن کشتیرانی باید به سمت انجام خدمات و کار برود.

وی یادآور شد: البته انجمن کشتیرانی با ارائه خدمات و آموزش هم اکنون پیشتاز است و براساس ارزیابی موسسه رده بندی ایرانیان، انجمن تراز اول در ارایه خدمات آموزش لجستیک بندری شناخته شده است.

صفری گفت: یا کاری که انجمن کشتیرانی در حل اختلافات دریایی انجام می دهد و یا کاری که در کار داوری صورت می دهد کارهای درستی است که هم اکنون انجمن کشتیرانی عهده دار است. وی خاطر نشان کرد: امیدوارم این نوع خدمات و کارکردهای انجمن توسعه یابد و مانند موسسات رده بندی بتوانند تاثیر مستقیم تری حتی به شکل کارآفرین داشته باشد.

حسن رضا صفری عضو بازرس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و مدیرعامل موسسه رده بندی ایرانیان در گفتگو با پایندر گفت: باید انجمن را به سمت و سوی ببریم که فعالیت دولتها به عنوان شخص سوم برای داوری حکمیت کم شود و صدور مجوز را به انجمن های تخصصی واگذار کند.

حسن رضا صفری با بیان اینکه فارغ التحصیل کشتی سازی دانشگاه صنعتی شریف هشتم گفت: اصلی ترین فعالیت بنده در موسسه رده بندی ایرانیان است که افتخار عضویت در هیئت موسسه آن را دارم. این موسسه تنها موسسه بازرسی رده بندی دانش بنیان بین المللی و غیر انتفاعی در کشور است. تمام شناورهای تحت پرچم کشورمان با مجوزها و گواهینامه های فنی رده بندی ایرانیان و موسسه رده بندی آسیا تردد دارند.

وی افزود: اصلی ترین تحریم هایی که جمهوری اسلامی ایران با آن مواجه شد با توجه به حجم تجارت دریایی که از نظر ارزش و حجم بالای ۸۰ درصد می شود دریایی بود بنابراین به این فکر افتادند که محل این تجارت را ببندند و اصلی ترین محل را موسسات رده بندی دیدند تا مجوز تردها را سلب کنند. اما با وجود موسسات داخلی از جمله موسسه رده بندی ایرانیان این اتفاق نیفتاد و این خدمات بسیار استراتژیک به کشتی ها و شناورها ارائه شد.

صفری خاطر نشان کرد: موسسه رده بندی ایرانیان هم اکنون حدود ۲۰۰ نفر پرسنل دارد و با ارایه خدمات در حوزه عملیات های فراساحلی همچون خدمات برای نفت و گاز و انرژی برای جابجایی سکو در صنعت سکوسازی و جابجایی تاسیسات غول پیکر توانسته جایگزین مناسبی برای موسسات خارجی باشد. وی افزود: انتظار داریم مسئولان بعد از لغو تحریم ها برای موسسات رده بندی خارجی که در زمان تحریم ها ناجوانمردانه ایران را ترک کردند همانند دوره اول فرش قرمز پهن نکنند و اجازه ورود به کشور را ندهند.

گزارشی از چشم انداز اقتصاد ایران در سال جدید



در نیمه نخست سال آینده میلادی به احتمال زیاد تحریم‌های نفتی برداشته می‌شود و یک توافق حاصل خواهد شد. این توافق، زمینه را برای افزایش رشد اقتصادی تا محدوده ۹ درصد و کاهش نرخ در سطح ۲۳ درصد در سال آینده فراهم خواهد کرد. در بحث روابط بین‌الملل، ایران به دنبال احیای روابط دیپلماتیک با عربستان بوده است؛ اما اختلافات همچنان پابرجاست. همزمان ایران تلاش می‌کند که روابط اقتصادی و نظامی خود را با روسیه و چین بهبود بخشد. از نگاه تحلیلگران، ایران یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای منطقه خواهد ماند و در صورت رفع اختلافات در روابط خارجی می‌تواند چشم‌اندازی اغواکننده برای سرمایه‌گذاران داشته باشد. در مقابل اقتصاد ایران، با تهدیداتی روبه‌رو است. بحث کسری بودجه ساختاری، سیاست ارز چندنرخه، نیاز به سرمایه‌گذاری در صنایع و کاهش نرخ مشارکت از مواردی است که اقتصاد ایران را در سه سال آینده تهدید می‌کند.

واحد اطلاعات اکونومیست (EIU) در گزارشی که ویژه ایران منتشر کرده به وضعیت سیاست و اقتصاد کشورمان پرداخته و آینده ایران تا سال ۲۰۲۶ میلادی را پیش‌بینی کرده است. واحد اطلاعات اکونومیست انتظار دارد آمریکا در نیمه نخست ۲۰۲۲ برخی از تحریم‌های نفتی را بردارد، رویدادی که موجب حمایت از رشد اقتصادی ایران خواهد شد. در این گزارش تاکید شده که ایران نسبت به دیگر کشورهای تولیدکننده نفت منطقه، از اقتصاد متنوع‌تری برخوردار است اما در عین حال هنوز نفت و گاز، عمده درآمدهای بخش مالی و خارجی آن را تشکیل می‌دهد.

تحریم‌های آمریکا، فعالیت‌های اقتصادی ایران (و به‌ویژه صادرات نفت) را محدود کرده است بنا به پیش‌بینی این واحد، ایران حمایت کوتاه‌مدت خود از خانوارهای کم‌درآمد را افزایش خواهد داد و همزمان در آستانه افزایش صادرات هیدروکربن‌ها، ظرفیت‌های تولید نفت و گاز خود را نیز افزایش خواهد داد. ابراهیم رئیسی تمرکز سیاست‌های اقتصادی را بر افزایش تولیدات داخلی معطوف خواهد کرد و دولت او تامین مالی را به سمت تولیدکنندگان صنعتی و تولیدکنندگان کارخانه‌ای هدایت می‌کند. از نگاه این گزارش، تحولات مربوط به دو نرخ بودن ارز در ایران به شدت به روابط این کشور با آمریکا مربوط است. اما با وجود اینکه ارزش پول ایران در سال ۲۳-۲۰۲۲ تقویت می‌شود، برداشت از پایه پولی برای جبران کسری بودجه موجب خواهد شد که خطر یک مارپیچ ابرتورمی همچنان وجود داشته باشد. البته با وجود سال‌ها رکود عمیق و تحریم‌های جاری، ایران همچنان یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای منطقه خواهد بود که با برخورداری از دومین جمعیت بزرگ منطقه، در صورت رفع درازمدت تنش‌ها در روابطش با آمریکا، چشم‌اندازی اغواکننده برای سرمایه‌گذاران خواهد داشت. با توجه به وجود انگیزه‌های کافی برای هر دو طرف، دستیابی به یک توافق با آمریکا که بر

اساس آن ایران در ازای رفع تحریم‌های نفتی از میزان غنی‌سازی خود بکاهد، احتمالاً در نیمه نخست سال ۲۰۲۲ محقق خواهد شد.

لغو تحریم‌ها در ۲۰۲۲

حساس‌ترین جنبه سیاست خارجی ایران طی سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۶ مربوط به روابط آن با آمریکا خواهد بود. در حال حاضر تحریم‌های گسترده و مخرب اقتصادی ناشی از خروج آمریکا از برجام در سال ۲۰۱۸ اعمال می‌شود. تاکنون در دوره ریاست جمهوری جدید، شاهد بی‌عملی در این رابطه بوده‌ایم و ایران بر این باور است که منافع اقتصادی برداشته شدن تحریم‌ها برای امنیت کوتاه‌مدت آن یک هدف ضروری تلقی می‌شود. از سوی دیگر جو بایدن، رئیس‌جمهوری آمریکا خواستار کاهش حضور آمریکا در خاورمیانه است و اعمال محدودیت‌ها بر برنامه هسته‌ای ایران را روشی مهم برای نیل به این هدف می‌داند. ایران خواهان تضمینی از آمریکاست مبنی بر اینکه از توافق کناره‌گیری نخواهد کرد، چیزی که نمی‌تواند به‌طور دائمی آن را انجام دهد. دولت جو بایدن اما می‌تواند حداکثر تا اواخر ۲۰۲۴ که مصادف است با انتخابات بعدی ریاست جمهوری آمریکا چنین تضمینی را بدهد. در نتیجه دستیابی به توافقی که برجام را بار دیگر زنده کند، در نیمه نخست سال ۲۰۲۲ محتمل‌تر از عدم دستیابی به آن است. البته ریسک‌های قابل توجهی کاهنده این احتمال نیز وجود دارند. واحد اطلاعات اکونومیست پیش‌بینی می‌کند توافقی بار دیگر از حدود اواخر سال ۲۰۲۳ شکسته خواهد شد و تا پایان سال ۲۰۲۴ احتمال می‌رود در پی انتخابات بعدی ریاست جمهوری آمریکا با یک تهدید دیگر مواجه شود. در روابط دیگر، به عنوان مثال رابطه با عربستان سعودی که از سال ۲۰۱۶ خدشه‌دار شده است، شاهد احیای روابط دیپلماتیک رسمی است که مذاکرات آن در حال حاضر در جریان است.

در میان مدت اما چندان محتمل نیست که این مذاکرات به تغییر معناداری در روابط دو کشور منتهی شود.

ایران برای ایجاد ضربه‌گیر در برابر تهدیدهای اقتصادی و نظامی آمریکا بر توسعه روابط خود با دو قدرت شرقی یعنی روسیه و چین تاکید می‌کند. این شامل افزایش خریدهای نظامی از هر دو کشور، گسترش روابط تجاری و فروش نفت به قیمت ارزان به چین در ازای سرمایه‌گذاری داخلی در زیرساخت‌هاست. به علاوه میل ایران به ایجاد ثبات در مرزها آن را وا می‌دارد تا روابطی عملی و قابل اجرا با طالبان در افغانستان بنا نهد که احتمالاً شامل همکاری دیپلماتیک با روسیه و چین نیز خواهد بود تا اطمینان حاصل شود که سطحی از ثبات در آن کشور ایجاد شده است.

تمرکز بر ظرفیت‌های تولید

با توجه به انتظارات مبنی بر رفع تحریم‌ها از نیمه نخست سال ۲۰۲۲، سیاست ایران در وهله نخست بر افزایش ظرفیت تولید بخش‌های نفت و گاز تمرکز دارد تا از جهش سریع صادرات هیدروکربن‌ها اطمینان حاصل شود. تقاضای بیشتر از سوی چین، توسعه فاز دوم میدان گازی پارس جنوب و گشایش یک ترمینال جدید صادرات نفت در جاسک، با دسترسی بیشتر به بازارهای آسیایی ایران، به این موضوع کمک خواهند کرد. با افزایش سطح فقر و تشدید فشار تورمی بر مصرف بخش خصوصی، دولت ایران بر افزایش تولیدات صنعتی و کارخانه‌ای در سایر بخش‌ها همچون خودروسازی تمرکز خواهد کرد تا بتواند ابزاری برای رشد پایدار اقتصادی فراهم آورد. احتمال دارد کنترل قیمت کالاهایی همچون خودروها به یک نقطه مهم در سیاست‌های دولت طی سال‌های ۲۰۲۲ تا ۲۰۲۶ تبدیل شود تا از مصرف‌کنندگان در برابر افزایش قیمت‌ها محافظت شود. در عوض فشار بر سوددهی سرمایه‌گذاران بخش خصوصی افزایش خواهد یافت.

هشدار پولی شدن کسری بودجه

از نگاه این گزارش، فشارهای مالی در کوتاه‌مدت در سطح شدید باقی خواهند ماند که دلیل آن تداوم

تحریم‌های آمریکا و اثرات پاندمی ویروس کروناست. اما در انتهای سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۱ وضع بهتر خواهد شد (۲۱ مارس تا ۲۰ مارس) که دلیل آن افزایش قیمت‌های بین‌المللی نفت و سرانجام برداشتن تحریم‌هاست که باعث افزایش درآمدهای نفتی می‌شود.

طرح‌های هزینه‌ای در بودجه ۲۰۲۲-۲۰۲۱ شامل افزایش هزینه‌های رفاهی خواهد بود و مجلس لایحه‌ای را تصویب خواهد کرد که در آن پرداخت‌های ماهانه به حدود ۳۰ میلیون نفر از اقشار کم‌درآمد جامعه ایران گنجانده شده است. گرچه صادرات نفت ایران در مقایسه با سال‌های اخیر افزایش یافته است، اما این پیش‌فرض در بودجه که میانگین صادرات ۳/۲ میلیون بشکه در روز خواهد بود، یک برآورد بیش از حد زیاد است و صادرات نفت ایران در بازه زمانی آوریل تا اوت تنها حدود ۶۲۰ هزار بشکه در روز خواهد بود. واحد اطلاعات اکونومیست پیش‌بینی کرده است که کسری مالی ایران از ۷ درصد تولید ناخالص داخلی در سال مالی ۲۰۲۱-۲۰۲۰ به ۷/۹ درصد آن در سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۱ خواهد رسید. این کسری در وهله نخست همچنان با خلق پول جبران خواهد شد که موجب ایجاد فشارهای تورمی می‌شود اما با برداشته شدن تحریم‌های آمریکا در نیمه نخست ۲۰۲۲ و آغاز رشد شدید درآمدهای نفتی، وضعیت مالی ایران بهبود باثباتی را تجربه خواهد کرد. انتظار می‌رود که در نتیجه این روند تحولات، کسری بودجه ایران در سال مالی ۲۰۲۴-۲۰۲۳ به ۴/۳ درصد تولید ناخالص داخلی تقلیل یابد. دسترسی به منابع مالی خارجی طی این سال‌ها بهبود خواهد یافت و احتمال دارد ایران از وام‌دهندگان خارجی همچون چین و روسیه وام بگیرد.

هدف گذاری تورمی در سیاست پولی

بانک مرکزی ایران با تعیین نرخ سود ۱۴ تا ۲۲ درصدی بر سپرده‌ها و مبادله اوراق قرضه دولتی در بازار بین بانکی، سعی کرده است با کنترل عرضه پول، هدف تورم سالانه را روی نرخ ۲۲ درصد تنظیم کند. این سیاست اما به دلیل هزینه‌های بالای واردات و پولی‌سازی کسری بودجه، اثری حداقلی بر نرخ تورم دارد. در نتیجه پیش از آنکه افزایش درآمدهای نفتی بتواند کاهش فشارهای تورمی ناشی از ارزش پول و بخش مالی را به ارمغان آورد، بانک مرکزی نرخ سود روزانه سپرده را در سال ۲۰۲۲ افزایش خواهد داد، سپس بانک مرکزی چرخه انقباض پولی خود را متوقف خواهد کرد تا از رشد اقتصادی حمایت کند.

جهش رشد تولید در سال آینده

افزایش تولیدات صنعتی، افزایش میانگین صادرات نفت به چین و افزایش دیر هنگام نرخ واکسیناسیون کووید-۱۹، از رشد مثبت در سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۲۱ حمایت خواهد کرد. اما به درازا کشیدن مذاکرات با آمریکا بر سر رفع تحریم‌ها چشم‌انداز افزایش بیشتر صادرات را برای اغلب ماه‌های سال ۲۰۲۲-۲۰۲۱ محدود می‌کند و رشد سریع تورم فشار سنگینی را بر مصرف بخش خصوصی وارد خواهد آورد.

در نتیجه، واحد اطلاعات اکونومیست انتظار دارد رشد واقعی تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۲-۲۰۲۱ تقریباً متوقف شود و نرخ تنها ۲ درصد را تجربه کند. پس از آن اما در سال ۲۰۲۳-۲۰۲۲ جهش شدیدی خواهد یافت و به ۹/۸ درصد خواهد رسید چون کل سال رفع تحریم‌ها اجرا خواهد شد و اجازه خواهد داد حجم صادرات نفت افزایشی ۲۰۰ درصدی را تجربه کند اما از آنجا که نرخ تورم همچنان بالا و افزایش میانگین دستمزدهای حقیقی ضعیف خواهد بود، به نظر نمی‌رسد که سطح فقر چندان کاهش یابد و این بر شرکت‌های خارجی که به دنبال صادرات کالاهای غیرسرمایه‌ای به ایران (همچون غذا و کالاهای مصرفی) هستند، فشار خواهد آورد. البته این گزارش پیش‌بینی می‌کند که با توجه به ماهیت پیچیده احیای اقتصادی، در صورت بازگشت احتمالی تحریم‌ها در سال ۲۰۲۴، اقتصاد ایران در سال‌های ۲۰۲۵-۲۰۲۴ تا ۲۰۲۶ به رکود بازگردد.

افت تورم تا ۱۷ درصد

کاهش ارزش ریال در بازار موزی، کمبودهای ناشی از تحریم‌ها و پولی‌سازی کسری بودجه همچنان بر نرخ تورم سریع خواهد افزود، نرخ سالانه‌ای که در بازه ژانویه تا سپتامبر ۴/۴۶ درصد رسید. با توجه به اینکه پولی‌سازی کسری بودجه همچنان موجب رشد عرضه پول در کوتاه‌مدت می‌شود، مقامات، ریسک سوق دادن ایران به ورطه یک مارپیچ ابرتورمی نابودگر را می‌پذیرند. اما یک افزایش شدید در صادرات نفت در نیمه نخست دوره مورد پیش‌بینی، از کمبود ارز خارجی خواهد کاست و از تداوم ابرتورم پیشگیری خواهد کرد. در نتیجه واحد اطلاعات اکونومیست انتظار دارد نرخ تورم در سال ۲۰۲۲ به ۲۲ درصد کاهش یابد. با ادامه این روند - و افزایش صادرات نفت که موجب تقویت ریال در بازار موزی می‌شود- میانگین نرخ تورم در سال ۲۰۲۳ به ۱۷/۲ درصد کاهش خواهد یافت.

نرخ ارز

ایران برای واردات محدود اقلام غذایی از ارز ۴۲۰۰ تومانی استفاده می‌کند. اما از اواسط سال ۲۰۱۸ از ارز با این نرخ عمدتاً مورد استفاده قرار نگرفته و نرخ موزی دیگری (که در اوایل نوامبر حدود ۲۷۵۰۰ تومان بود) در اغلب امور از جمله برای بودجه، مورد استفاده قرار می‌گیرد. در کوتاه‌مدت مقامات مجبورند از ذخایر ارزی برای مقابله با نوسانات استفاده کنند. اما انتظار می‌رود از حدود اوایل تا اواسط سال ۲۰۲۲ تا اواخر ۲۰۲۳ به واسطه بهبود روابط با آمریکا نرخ بازاری ریال تقویت شود. پس از آن اما به واسطه بازگشت احتمالی تحریم‌ها این نرخ به شدت تضعیف خواهد شد و در پایان ۲۰۲۶، نرخ ریال در برابر هر دلار به ۲۹۷۷۸۰ خواهد رسید.

تحولات تجارت خارجی در سال‌های آتی

انتظار واحد اطلاعات اکونومیست این است که حجم صادرات نفت در سال ۲۰۲۲ به شدت افزایش یابد و به میانگین بیش از ۲ میلیون بشکه در روز برسد. این

حجم در حال حاضر حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار بشکه در روز است. انتظار می‌رود این حجم تنها در سال ۲۰۲۳ به رکورد روزانه ۴/۴ میلیون بشکه سال ۲۰۱۷ خواهد رسید. درآمدهای غیرنفتی نیز افزایش خواهند یافت چون تقاضای منطقه‌ای بیشتر خواهد شد. هزینه بر واردات نیز در دوره ۲۰۲۳-۲۰۲۲ افزایش خواهد یافت چون اقتصاد ایران از رکودی طولانی خارج خواهد شد اما احتمال بازگشت تحریم‌ها در ۲۰۲۴ موجب می‌شود مازاد تجاری در بازه زمانی ۲۰۲۶ تا ۲۰۲۴ به شدت کاهش یابد. احیای تجارت کالاها همراه با افزایش هزینه در بخش خدمات خواهد بود. کاهش واضح کسری خدمات در سال ۲۰۲۳ به مدد احیای ورود گردشگران در سال ۲۰۲۵-۲۰۲۴ دوباره افزایش خواهد شد چون تنش‌های ژئوپلیتیک بر میزان ورود گردشگران اثر منفی خواهد گذاشت. واحد اطلاعات اکونومیست پیش‌بینی می‌کند که در بخش تجارت مازاد حساب جاری در سال ۲۰۲۳-۲۰۲۲ به میانگین ۹/۹ درصد تولید ناخالص داخلی می‌رسد و پس از آن در سال ۲۰۲۶ به کسری تبدیل می‌شود که ناشی از تغییرات حساب تجاری است.

چشم‌انداز روشن روابط ایران و عربستان

وزیر امور خارجه عربستان سعودی اعلام کرده است که عربستان برای ترمیم روابطش با ایران جدی است. با وجودی که روابط دیپلماتیک ایران و عربستان در سال ۲۰۱۶ به طور کامل قطع شد، ملاحظات سیاسی، امنیتی و اقتصادی هر دو طرف را به سمت نزدیک شدن سوق داده است. به طوری که در ۶ ماه گذشته چهار دور مذاکرات مستقیم میان ایران و عربستان صورت گرفته است. واحد اطلاعات اکونومیست انتظار دارد که توافقی در آینده نزدیک میان این دو کشور برقرار شود و راه را برای کاهش تنش‌های منطقه‌ای هموار کند. با این حال، اختلافات اساسی همچنان باقی‌است و می‌تواند به افزایش مجدد تنش‌ها در میان‌مدت منجر شود.

احتمال دستیابی به توافق برجام در نیمه اول ۲۰۲۲

وزیر امور خارجه ایران روز دوم اکتبر اعلام کرد که آمریکا باید به عنوان نشانه‌ای از حسن نیتش برای شروع دوباره مذاکرات هسته‌ای ۱۰ میلیارد دلار از دارایی‌های بلوکه شده ایران را آزاد کند. از سوی دیگر، اجماع فزاینده‌ای در ایران در مورد لزوم درخواست‌های بیشتر وجود دارد تا در صورت دستیابی به توافق از تأثیرات مثبت برداشته شدن تحریم‌های آمریکا اطمینان حاصل شود.

هر دوی این موارد نشان می‌دهند که از سرگیری سریع مذاکرات در حال حاضر بسیار نامحتمل است. اکونومیست انتظار دارد که این توافق به جای اواخر سال ۲۰۲۱ در اوایل ۲۰۲۲ صورت گیرد. به علاوه، ریسک خارج شدن کامل آمریکا از مذاکرات به دلیل طولانی شدن لیست درخواست‌های ایران، نیز در حال افزایش است. از سوی دیگر به دنبال مرحله ششم مذاکرات هسته‌ای که در ماه ژوئن صورت گرفت،

در حال حاضر حدود ۸۰ درصد برق ایران از نیروگاه‌های حرارتی تامین می‌شود. بنابراین رفع کمبود گاز، که با وجود ذخایر بزرگ ایران وجود دارد، فاکتوری کلیدی برای از میان بردن قطعی‌های فصلی است.

با توجه به گفته‌های وزیر نفت ایران مبنی بر کمبود روزانه ۲۰۰ میلیون مترمکعبی گاز در زمستان امسال و لزوم سرمایه‌گذاری ۱۱ میلیارد دلاری در این بخش، در کوتاه‌مدت کمبود انرژی و قطعی‌های گاه‌به‌گاه، به یکی از ویژگی‌های اقتصاد ایران مبدل خواهد شد. انتظار می‌رود محدودیت‌های مالی به دولت ایران اجازه سرمایه‌گذاری کافی در افزایش ظرفیت تولید برق را نداده و کمبودهای فصلی به یکی از عوامل اختلال در تولید صنعتی و نارضایتی عمومی بدل شود.

نظر موسسه اعتبارسنجی معتبر فیچ به وضعیت اقتصادی ایران

موسسه اعتبارسنجی معتبر به نام فیچ وضعیت اقتصادی ایران در سال ۲۰۲۲ را پیش‌بینی کرد که شباهت زیادی به پیش‌بینی‌های اکونومیست داشت و آینده‌ای روشن‌تر از وضعیت فعلی را برای ایرانیان تصویر می‌کند. اکونومیست پیش‌بینی کرده است اقتصاد ایران از ۱۰ دی ماه ۱۴۰۰ تا ۱۰ دی ماه ۱۴۰۱ حدود ۴٫۴ درصد رشد می‌کند و به طور متوسط سطح قیمت کالاها و خدمات در این بازه‌ی زمانی فقط ۸ درصد افزایش می‌یابد. فیچ در شرایطی چنین پیش‌بینی کرده است که اقتصاد ایران برای ۴ امین سال پیاپی تورم‌های بالایی را تجربه کرده و تورم امسال نیز بالای ۴۰ درصد تخمین زده می‌شود.

فیچ دلایل اصلی گرفتار شدن اقتصاد ایران به رکود تورمی را در تحریم نفت و شبکه‌ی بانکی عنوان کرده است و محدودیت‌های کرونایی را نیز در تشدید وخامت اوضاع موثر دانسته اما پیش‌بینی کرده است در اواسط سال ۲۰۲۲ میلادی ایران و غرب بر سر مسئله‌ی هسته‌ای به توافق می‌رسند و با توجه به واکنش‌های گسترده محدودیت‌های کرونایی نیز کاهش می‌یابد و اقتصاد ایران رفته رفته و به تدریج در مسیر رشد قرار می‌گیرد.

تهیه و تنظیم :

دکتر کامبیز اعتمادی - مدیرعامل شرکت رایکا سپهر پارس



اقتصاد ایران

است، ولی نرخ بیکاری در سه ماه دوم سال ایرانی ۲۰۲۱-۲۰۲۰ تا ۹/۶ درصد افزایش نشان خواهد داد. مشارکت نیروی کار در ایران اما هم به طور فصلی و هم سالانه کاهش یافته پیش‌بینی شده است. بر اساس گزارش واحد اطلاعات اکونومیست، عامل اساسی در بالا بودن نرخ بیکاری ایران خارج شدن افراد از جمع نیروهای کار است که دیگر به عنوان جویای کار ثبت نمی‌شوند. مشارکت نیروی کار ایران در دوره ژانویه-سپتامبر تنها حدود ۴۱ درصد بوده است.

نرخ بیکاری جوانان (۱۵ تا ۲۴ سال) نیز در پایان ماه سپتامبر بیش از ۲۵ درصد بوده است و با توجه به اینکه سالانه حدود یک میلیون نفر به نیروهای کاری ایران اضافه می‌شوند، حس نارضایتی از کمبود فرصت‌های شغلی، یکی از عوامل اصلی و ریسک‌های سیاسی مهم برای دولت در طول سال‌های ۲۰۲۶-۲۰۲۲ خواهد بود. پیش‌بینی‌های اکونومیست گویای پایداری نرخ بیکاری بالا در ایران در دوره ۲۰۲۶-۲۰۲۲ است که از طریق افزایش پرداخت‌های رفاهی، بار مالی ایجاد خواهد کرد و به مخالفت‌های سیاسی دامن خواهد زد.

نیاز به سرمایه‌گذاری ۱۱ میلیارد دلاری در صنعت برق

مقامات ارشد ایران نسبت به قطع برق در زمستان ۲۰۲۱ هشدار داده‌اند. با توجه به اینکه ۱۶ درصد از ظرفیت تولید ملی از طریق منابع برق‌آبی تامین می‌شود، تاثیرات بلندمدت تغییرات اقلیمی می‌تواند کمبود برق را به مشکلی دائمی برای ایران تبدیل کند. با این وجود، مدیریت ضعیف آب، جمع‌آوری محدود و آلوده شدن آب سدها، حتی در کوتاه‌مدت نیز این موضوع را تشدید خواهد بود.

اکونومیست معتقد است در حالی که مقامات ایران بخشی از کمبود برق را به استخراج ناگزیر رزمنازها به دلیل تحریم‌های اقتصادی نسبت می‌دهند، این عامل نسبت به عوامل دیگر تاثیر کمتری بر کمبود برق دارد.

پیش‌نویس توافق روند پیوستن دوباره به برجام، حتی در صورت در بن‌بست باقی‌ماندن حوزه‌های کلیدی توافق، مورد موافقت قرار گرفته است. به این دلیل است که برخی از امضاکنندگان برجام تاکید دارند ایران باید از جایی که دور ششم مذاکرات پایان یافته است، به آن بپیوندد. با این وجود بر اساس این گزارش اظهارات وزیر امور خارجه ایران نشان می‌دهد که این مساله محقق نخواهد شد که به معنای بعید بودن پیشرفت سریع در مذاکرات است.

از سوی دیگر، بر اساس این گزارش، شواهد گویای آن هستند که مذاکره‌کنندگان ایرانی علاوه بر آزادسازی منابع بلوکه شده ایران تقاضاهای دیگری را نیز مطرح خواهند کرد. مقاله‌ای که توسط مرکز پژوهش‌های مجلس ایران منتشر شده با اشاره به ساختار نظارتی یک‌جانبه برجام، پیشنهاد می‌کند که ایران باید در زمان تحریم‌ها توانایی صادرات میزان روشنی از نفت و همچنین سطح مشخصی از تجارت و سرمایه‌گذاری با اروپا را داشته باشد. اکونومیست معتقد است که دستیابی به توافق در کوتاه‌مدت محتمل است، هر چند در بلندمدت ممکن است با تهدید روبه‌رو شود اما در صورتی که هر دو طرف در بن‌بست باقی بمانند و نتوانند به مصالحه برسند، احتمالاً مذاکرات در نیمه دوم سال ۲۰۲۲ از هم می‌پاشد و آمریکا برای محدود کردن توان هسته‌ای ایران به سراغ برنامه خواهد رفت. سیاست فشار حداکثری به ایران در نظر گرفته خواهد شد که در کوتاه‌مدت کاهش شدید ارزش ریال را به دنبال خواهد داشت. از سوی دیگر، انتظار می‌رود آمریکا بر حملات سایبری و احتمالاً هوایی مشترک با اسرائیل علیه ایران تمرکز کند. در این مرحله ایران احتمالاً از تشدید تحریم‌های اروپا نیز متضرر خواهد شد و خطر فزاینده بازگشت کامل تحریم‌های سازمان ملل علیه ایران وجود دارد.

کاهش نرخ مشارکت نیروی کار

نرخ بیکاری ایران نسبت به سال گذشته کاهش داشته

لیست دوره های مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

دکتر مسعود پل مه

حقوق دریایی / آینده پژوهی
مدل ذهنی / مدیریت منابع انسانی



مهندس روزبه مختاری

اسناد، قوانین و سازمانها
آشنایی با اصول و مبانی بازاریابی و فروش در
حمل و نقل دریایی



مهندس علیرضا چشم جهان

کار با کانتینر / مدیریت عملیات کانتینر
عملیات پایانه کانتینری
کانتینریخجالی و کالاهای فساد پذیر
آخرین تحولات زنجیره تأمین



آقای محمد نیک پی

بارقرایی
ترانزیت کالا



حقوق دریایی تکمیلی با نگرشی بر چارچوبهای حقوقی مرتبط با تجارت
و حمل و نقل دریائی در سطوح بین المللی

کاپیتان کامران واعظی آشتیانی

حقوق دریایی (بازرگانی)
مروری بر زبان انگلیسی کاربردی در تجارت
بین المللی و صنعت حمل و نقل



آقای ملک رضا ملک پور

تأثیر کنوانسیونهای بین المللی در حمل
و نقل کالا
اینکوئرمز ۲۰۲۰ با تمرکز بر لجستیک کالا



آقای امید ملک

بارنامه سراسری



مهندس هادی کریمی

بازرسی کانتینر



خانم سهیلا شرفی

بیمه های دریایی
مدیریت ریسک و بیمه



مهندس کورش جلالی فراهانی

فن آوری اطلاعات و ارتباطات بندری - مقدماتی
کشتیرانی و تجارت الکترونیک



آقای آذرخش شهبازی

روش حل اختلاف از طریق داوری
بایسته های حقوقی تعهدنامه های استرداد
کانتینر



دکتر فائزه طباطبایی

توقیف کشتی



دکتر رضا گلی

صادرات، واردات و صادرات مجدد
آشنایی با مقررات پولشویی



اینکو ترمز ۲۰۲۰

کاپیتان کامران واعظی آشتیانی

آقای محمود رستم افشار



دکتر غلامرضا متدین اعتمادی

مبانی کار با کالای فله خشک
اقتصاد حمل و نقل دریایی (اقتصاد کشتیرانی)



آقای محمد جواد مهرپور

آشنایی با کد امنیتی کشتی و بندر



کاپیتان منصور اسلامی

آشنایی با کشتیرانی، نمایندگی و بندر
عملیات بندری / انبارداری عمومی
مبانی لجستیک و زنجیره تامین



کاپیتان آرمان جهان بیگلری

اجاره کشتی
Laytime و دموراز کشتی ها



عملیات پایانه مسافر دریایی
مدیریت عملیات پایانه مسافر دریایی
ایمنی، بهداشت و محیط زیست

کاپیتان سید رضا حسینی

کاپیتان سیامک علی اکبرزاده
نصیری



آقای منصور بیات

آشنایی با کالای خطرناک



آقای نیما روشنایی

مکاتبات بازرگانی به زبان انگلیسی / فارسی
مشتری مداری به زبان انگلیسی / فارسی



مهندس وحید حائری

آشنایی با مفاهیم بیمه های بازرگانی و
برخی بیمه های رایج مسئولیت حمل و نقل
(ترانزیت، CMR و کانتینر)



آقای رضا گرزین

آشنایی با سامانه پنجره تجارت فرامرزی و
فرایندهای الکترونیک مرتبط با تشریفات قبل
از اظهار تاپس از ترخیص کالا از گمرک (EPL)



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





■ صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ مدیر مسئول: مسعود پل مه
 ■ نثر بر به: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
 ■ سردبیر: محمدحسین پرتویان
 ■ صفحه آرای: نیاک گرافیک
 گفت‌وگوهای مندرج در بایندر 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: ۴-۸۸۹۰۵۶۰۴
 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