

انجمن کشتیرانی و خدمات دریایی ایران
Shipping Association of Iran

شماره

۵۶

اردیبهشت ۱۴۰۱



همه شرکت‌ها
باید همراه
انجمن باشند
تا مشکلات
رفع شود

بایندر

در یادداشت‌هایی اختصاصی برای بایندر مطرح شد:

تحول دیجیتال؛ ضرورتی فراموش شده

در صفحات ۶ و ۷ بخوانید



مسعود پل‌مه در گفتگو با خبرگزاری ایلنا: پشتیبانی از دست اندرکاران خصوصی و دولتی بندر چابهار از مهمترین ماموریت‌های انجمن کشتیرانی است و وظیفه خود می‌دانیم از کلیه شرکت‌های فعال در بندر چابهار به هر شکل ممکن حمایت کرده و برای تعالی بخشی اهداف اقتصادی از هر اقدام قانونی دریغ نکنیم.

:Reuters

عقب‌نشینی یونان از اجرای تحریم‌های روسیه

در هفته جاری صورت گرفت:

نشست مشترک هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با شرکت هندی IPGL

IRAN Logistic

GUIDE BOOK

دایرکتوری لجستیک ۲۰۲۲

ناشر:

موسسه نشر ترابر

(ناشر ماهنامه صنعت حمل و نقل و فصلنامه اکسپلور ایران)

صنعت حمل و نقل **IRAN** explore

با پشتیبانی:



- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی ایران
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی خراسان رضوی
- انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
- انجمن صنفی شرکت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته



نشانی: خیابان ولیعصر، بالاتر از پارک وی، خیابان خالقی (خیام)، پلاک ۴، واحد ۴

تلفن و فکس: ۰۲۱۲۲۶۶۸۶۵۶

سفارش:



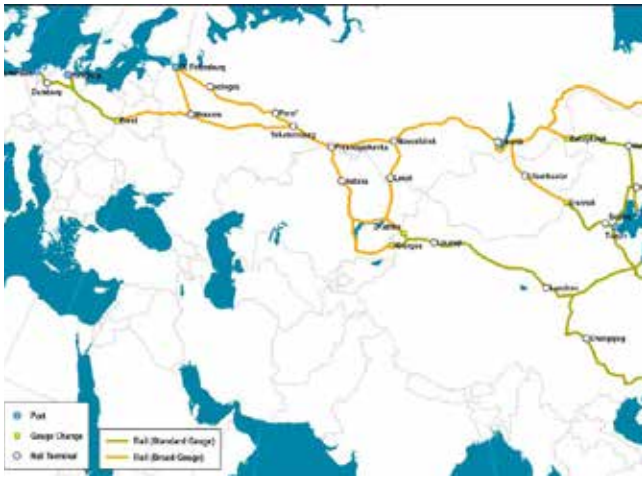
۰۹۱۲۷۳۶۴۲۹۲



thepapers.ir/logistic

علی ضیایی، کارشناس حمل و نقل:

توقف کریدور ترانس-سیبری در مناقشه روسیه و اوکراین و مزیت کریدور ایران برای تجار



بیش از یک ماه و نیم از مناقشات روسیه و اوکراین می‌گذرد، این درگیری نظامی شکاف راهبردی روسیه و غرب را وارد مراحل بی سابقه‌ای کرده و تقابل این دو جبهه روز به روز عریان‌تر از قبل خود را نشان می‌دهد.

در روزهای اول جنگ، تحریم‌های ضد روسی آمریکا و اتحادیه اروپا فشارهای شدیدی را روی اقتصاد روسیه متمرکز کرد، طوری که در کمتر از دو هفته، روسیه با پشت

سر گذاشتن ایران در رتبه اول باشگاه تحریمی‌های جهان قرار گرفت.

از جمله مصادیق تحریم‌های اعمال شده به روسیه، راه آهن این کشور بود که تا پیش از جنگ، نقش مهمی در ترانزیت شرق-غرب بر عهده داشت، قوانین تحریمی جدید، همه ترانکشن‌های مالی را با راه‌آهن‌های روسیه و بلاروس ممنوع کرد و بسیاری از شرکت‌های لجستیکی جهان خصوصاً شرکت‌های اروپایی مرادات خود را با راه آهن این دو کشور قطع کردند.

مهم‌ترین پیامد این تهاجم اقتصادی، از کار افتادن کریدور ترانس-سیبری به عنوان مهم‌ترین مسیر زمینی متصل کننده آسیا و اروپا بود؛ طبق آمار موجود تا پیش از جنگ مذکور، سالانه حدود ۱.۵ میلیون کانتینر میان چین و اروپا از مسیر قزاقستان، روسیه و بلاروس عبور می‌کرد اما تحریم‌های ذکر شده این مسیر را از چرخه تجارت جهانی خارج کرده است.

در چنین شرایطی بسیاری از تجار و شرکت‌های فورواردر که پیش از این از کریدور مذکور استفاده می‌کردند، به دنبال مسیرهای جایگزین برای عبور کالای خود هستند، در حال حاضر اولین گزینه مطرح برای این افراد و شرکت‌ها، کریدور «دالان میانی» است. این کریدور پس از عبور از قزاقستان با گذر از دریای خزر به باکو رفته و پس از گذر از گرجستان و ترکیه مسیر خود را به سمت اروپا ادامه می‌دهد.

با این حال این کریدور از نظر فنی، توانایی اندکی برای جایگزینی با مسیر روسیه دارد، کارشناسان ظرفیت حال حاضر این کریدور را فقط پنج درصد کریدور ترانس-سیبری می‌دانند، این بدان معناست که توان کنونی دالان میانی کمتر از ۲ میلیون بوده و بیشترین ظرفیت این مسیر در صورت اتخاذ تدابیر ویژه در کوتاه مدت کمتر از ۵ میلیون تن تخمین زده می‌شود.

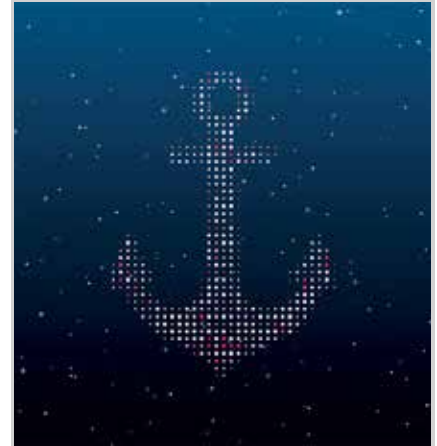
با این وجود مسئولان کشورهای مشارکت کننده در این کریدور، در حال برنامه‌ریزی برای افزایش ظرفیت عبور کالا از آن هستند، نمونه این تلاش‌ها را می‌توان در امضای تفاهم نامه میان چهار کشور میزبان این مسیر یعنی ترکیه، باکو، گرجستان و قزاقستان در راستای افزایش ظرفیت آن در هفته‌های گذشته مشاهده کرد.

به هر حال تقویت دالان میانی به عنوان رقیب کریدور شرق-غرب ایران به منظور افزایش ظرفیت، پروژه‌های میان مدت است، همچنین کریدور گذرنده از ایران از نظر جغرافیایی بر این مسیر مزیت دارد زیرا گذر از ایران علاوه بر برخورداری از امنیت بالا و راه آهن یکپارچه از شرق تا غرب، نیازمند عبور از کشورهای کمتری است.

در صورتی که کالا از بندر آکتائو قزاقستان در دریای خزر به بندر شمالی ایران آمده و به وسیله راه‌آهن به مرز ترکیه برسد، دیگر نیازی به گذر از باکو و گرجستان نخواهد بود. همچنین در صورتی که کالا از قزاقستان به واسطه ترکمنستان و ازبکستان به ایران برسد، نیازی به حمل و نقل ترکیبی و عبور محموله‌ها از دریا نیست.

از سوی دیگر، محدودیت‌های تحریمی وضع شده علیه روسیه که منجر به مسدود شدن کریدور ترانس-سیبری گشته است، شدیدتر از تحریم‌های ضد ایرانی بوده و ایران نیز طی سال‌ها تحریم تسلط به مراتب بیشتری نسبت به روس‌ها برای مقابله و دور زدن تحریم‌ها دارد.

در چنین شرایطی جذابیت کریدور شرق-غرب ایران می‌تواند نظر تجار و فورواردرهای بین‌المللی را جلب کرده و ترانزیت کالا میان چین و اروپا از این مسیر عواید زیادی برای کشور داشته باشد؛ برای تحقق این هدف لازم است تا دستگاه‌های مسئول، علی‌الخصوص شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، تدابیر لازم را برای جذب محموله‌های کریدور شرق-غرب از ایران اتخاذ کرده و موانع موجود را در سریع‌ترین زمان ممکن رفع کند.



امنیت سایبری شبکه‌های کشتی هر روز وسیع‌تر می‌شوند

کشتی‌ها هر روز هوشمندتر و به هم مرتبط‌تر می‌شوند، اما فرصت‌های جدید و هیجان‌انگیز مربوط به کارآمدی عملیاتی، منجر به افزایش ریسک حملات سایبری نیز می‌شوند. در حقیقت، به هیچ شکلی نمی‌توان سطح مقاومت سایبری شبکه کشتی‌ها را «تعیین» کرد. این در حالی است که پاسخ‌دهندگان نظرسنجی امنیت دریایی BIMCO ۲۰۲۰ این داده را خیلی مهم می‌دانند. هفتاد و هفت درصد پاسخ‌دهندگان گفته‌اند که اگر از معیارهای امنیت سایبری اعمال شده مطمئن نباشند، قراردادشان را لغو می‌کنند.

با این حال، تفکیک مؤثر سیستم‌ها و دسترسی مبتنی بر نیاز و مجوزدهی می‌توانند مبنای محکمی را برای تعریف راهبردهای موفق ریسک سایبری شکل دهند. رویکرد چندلایه‌ای می‌تواند دسترسی مهاجمان به سیستم‌های کشتی را تا حد زیادی مهار کند، و از گسترش بدافزارها هم جلوگیری کند.

برای مثال، سیستم‌های پیوسته OT که سوار بر کشتی هستند باید بیش از یک معیار حفاظت فنی یا رویه‌ای داشته باشند. پدافندهای پیرامونی مانند فایروال‌ها می‌توانند از ورود غیرمجاز به سیستم‌ها جلوگیری کنند، اما، شاید این روش‌ها برای مقابله با تهدیدات داخلی کافی نباشند. در این موارد، مناطق امن را باید لایه حفاظتی دومی بدانیم که با استفاده از فایروال ایجاد می‌شوند تا شبکه‌های سوار بر کشتی را بخش‌بندی کنند و از داده‌های محرمانه و سیستم‌های ایمنی محور محافظت کنند.

شبکه‌های خصوصی مجازی (VPN) هم می‌توانند یک لایه حفاظتی باشند. با این حال، مقدار مقاومت به پیکربندی درست VPN و مدیریت صحیح آن بستگی دارد. در مواردی که چند VPN فعال وجود دارد، سطح مستعد حمله و «حفره‌های» امنیت سایبری افزایش بسیاری می‌یابند.

عقب‌نشینی یونان از اجرای تحریم‌های روسیه / نفتکش روسی آزاد می‌شود

به گزارش رویترز، چند روز پیش دولت یونان اعلام کرد که یک نفتکش روسی را در نزدیکی سواحل جزیره اوپای این کشور که با آتن فاصله زیادی ندارد، توقیف کرده است.

یونان گفته بود این اقدام در راستای اجرای تحریم‌های اتحادیه اروپا علیه مسکو انجام شده است اما حالا می‌گوید نسبت به تحریم بودن مالکان این کشتی از سوی اتحادیه اروپا ابهام وجود داشته و می‌خواهد این نفتکش را آزاد کند.

رویترز مدعی شده که این نفتکش روسی حامل نفت ایران بوده و در جزیره سیری بارگیری کرده است.

یک مقام دولتی یونان بدون ارائه جزئیات بیشتر گفت: سازمان مبارزه با پولشویی این کشور دستور آزادسازی نفتکش روسی را به گارد ساحلی داده است.

این نفتکش به نام پگاس ۱۱۵ هزار و ۵۰۰ تن وزن داشته و ۱۹ نفر خدمه داشته است.



و با در نظر گرفتن تورم و هزینه‌های ارائه خدمات در بخش‌های مختلف جاده‌ای، ریلی و خدمات بندری در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ موارد زیر مورد توافق قرار گرفت؛

۱- حمل‌ونقل جاده‌ای:

الف) نرخ حمل بار به ازای هر تن-کیلومتر حداکثر ۳۵ درصد نسبت به آخرین نرخ سال ۱۴۰۰ افزایش می‌یابد.

ب) میزان افزایش نرخ حمل‌ونقل مسافر حداکثر ۳۰ درصد نسبت به تعرفه سال ۱۴۰۰ تعیین می‌شود.

۲- حمل‌ونقل ریلی:

نرخ بلیت قطار حداکثر ۲۵ درصد نسبت به نرخ سال ۱۴۰۰ افزایش می‌یابد.

۳- خدمات بندری:

با افزایش تعرفه‌های خدمات بندری در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ به میزان حداکثر ۴۵ درصد موافقت می‌شود.

این تفاهمنامه به امضای شه‌ریار افندی‌زاده معاون حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی و عباس تابش رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان رسیده است.

موافقت سازمان حمایت با افزایش ۲۵ تا ۴۵ درصدی تعرفه‌های حمل‌ونقل

سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی برای قیمت بلیت قطار، کرایه حمل بار و تعرفه‌های بندری موافقت کرد.

با تفاهم معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان قیمت بلیت قطار، نرخ حمل‌ونقل مسافر، نرخ کرایه حمل بار و تعرفه‌های بندری بین ۲۵ تا ۴۵ درصد افزایش یافت.

پیرو پیشنهاد شماره ۹۰۰/۱۲۸۲۳ مورخ ۳۱ فروردین ۱۴۰۱ وزارت راه و شهرسازی در خصوص تعرفه‌های شقوق مختلف حمل‌ونقل و گزارش بررسی‌های کارشناسی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در جلسه ستاد تنظیم بازار کشور مورخ ۳۰ فروردین ۱۴۰۱ در حضور معاون اول رئیس‌جمهور و در اجرای مصوبه ستاد مبنی بر تفاهم مدیریتی وزارت راه و شهرسازی با وزارت صنعت و حسب نظر وزرا، این تفاهمنامه بین سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به نمایندگی از وزارت صنعت و معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی به نمایندگی از وزارت راه در تاریخ ۳۱/۱/۱۴۰۱ امضا شد.

با عنایت به بررسی‌های صورت گرفته در زمینه روند تغییرات نرخ خدمات حمل‌ونقل طی سال‌های اخیر



پلمه: پشتیبانی از دست اندرکاران خصوصی و دولتی بندر چابهار از مهمترین ماموریت های انجمن کشتیرانی است

دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گفت: پشتیبانی از دست اندرکاران خصوصی و دولتی خدمات بندری و دریایی بندر چابهار فارغ از قدمت و عمر شخصیت حقوقی آنان از مهمترین ماموریت های این تشکل بوده و همواره سعی شده است از هر اقدام تنش زا که شائبه جانبداری یک سوپه باشد خودداری شود. وظیفه خود می دانیم از کلیه شرکت های فعال در بندر چابهار به هر شکل ممکن صیانت کرده و برای تعالی بخشی اهداف اقتصادی از هر اقدام قانونی دریغ نکنیم.

پلمه افزود: وابستگی احتمالی شخصیت حقوقی فعالین اقتصادی، هیچ تاثیری در نگاه حرفه ای انجمن نخواهد داشت، آنچه مهم است نقش بایسته تمامی دست اندرکاران حوزه بندری و دریایی فعال در چابهار در راستای پیشرفت و تعالی اهداف اقتصادی و اجتماعی نظام جمهوری اسلامی ایران باشد و باید از زحمات مدیران، فعالین حال بندر چابهار و نیز کلیه ادوار علی‌رغم تمامی محدودیت ها و مشکلات اجرایی صادقانه تشکر و قدردانی و آرزوی موفقیت کرد.

مسعود پلمه دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در گفت و گو با خبرنگار اقتصادی ایلنا با اشاره دیدار با مسئولان اپراتور هندی در بندر شهید بهشتی چابهار اظهار داشت: دو شب گذشته نشستی با مدیران ارشد شرکت ایندیا پورترس گلوبال منطقه آزاد چابهار برگزار شد. در این نشست که با حضور اعضاء هیئت مدیره انجمن صورت پذیرفت موضوعات، مشکلات و راهکارهای اجرایی توسعه فعالیت بندری چابهار مورد مذاکره واقع گشت و توافقات خوبی به دست آمد.

وی با بیان اینکه طرف هندی با ارائه پیشنهادات تجاری مطلوب در توسعه فعالیت های بندری و دریایی بین دو کشور پیش قدم شد، ادامه داد: مقرر شد نتایج مذاکرات در یک توافقنامه رسمیت پیدا کند و بدیهی است این مذاکره و هر اقدام توسعه ای دیگر از سوی تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در راستای حمایت از فعالین حوزه کسب و کار و در افق تعالی اقتصادی کشور تلقی خواهد شد.



بانک جهانی دورنمای رشد اقتصاد دنیا در سال جاری میلادی را کاهش داد

بloomberg اخیرا در گزارشی آورده است بانک جهانی پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد دنیا در سال جاری میلادی را به‌خاطر حمله روسیه به اوکراین پایین آورد و قصد دارد یک بسته کمکی بزرگ‌تر از بسته کمک کرونایی برای کشورهایی که با پیامدهای متعدد بحران فعلی دست‌وپنجه نرم می‌کنند در نظر بگیرد.

دیوید مالپس، رییس بانک جهانی اعلام کرد پیش‌بینی رشد اقتصاد دنیا در ۲۰۲۲ تا ۳.۲ درصد پایین آمده‌است، درحالی‌که این رقم در ژانویه ۴.۱ درصد تخمین زده‌شده بود. وی گفت دلیل این اقدام کاهش دورنمای رشد اقتصاد برای اروپا و آسیای مرکزی بوده که اوکراین و روسیه جزئی از آن هستند. اقتصاد دنیا ۵.۷ درصد در سال گذشته میلادی رشد داشت.

رییس بانک جهانی گفت قصد دارد با هیئت‌مدیره بانک در مورد یک بسته کمکی ۱۵ ماهه از آوریل سال جاری تا ژوئن سال آینده میلادی به ارزش ۱۷۰ میلیارد دلار مذاکره کند. ۵۰ میلیارد دلار از این مقدار طی ۳ ماه آینده اختصاص داده خواهد شد.

این اظهارات مالپس و تصمیمات او قبل از اجلاس بهاره صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی در این هفته در واشنگتن اعلام شده است. قرار است در این اجلاس در مورد امنیت غذایی، تورم، بدهی و شوک حمله روسیه به اوکراین گفتگو شود.

بانک جهانی در ماه گذشته یک بسته ۳ میلیارد دلاری برای اوکراین در نظر گرفت که انتظار می‌رود طی ماه‌های آینده تصویب و اجرایی شود.

مالپس گفت بحران بدهی برای کشورهای کم‌درآمد و دارای درآمد متوسط در سال جاری میلادی تشدید می‌شود.

وی گفت: «کشورها تحت فشار شدید مالی قرار دارند و ۶۰ درصد از کشورهای کم‌درآمد توانایی پرداخت بدهی‌های خود را ندارند».



تحول دیجیتال؛ ضرورتی فراموش شده

کوروش جلالی فراهانی - عضو کمیته تحول دیجیتال و IT انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

((تحول دیجیتال)) واژه ای است که امروزه بسیار شنیده می شود و به طور متداول در برنامه ها و اهداف مدیران دولتی و خصوصی در انواع کسب و کارها گنجانده می شود. دلیل اصلی آن تغییر شکل اساسی در فضای کسب و کار، بواسطه ظهور و بروز فناوری های نوین تنها طی دو دهه گذشته است که منجر به تعطیلی برخی و تحت تاثیر قرار گرفتن بسیاری از کسب و کارهای سنتی شده است.

با معرفی ((اینترنت)) ارتباطات در سطح جهانی برقرار شد. ((تلفن همراه هوشمند)) اینترنت را در هر زمان و مکان در دسترس قرار داد. ((سرویس های ابری)) نرم افزار، سخت افزار و زیرساخت مورد نیاز را متناسب با تقاضا و در بستر اینترنت برای عموم مهیا نمود. با معرفی ((شبکه های اجتماعی)) هویت و جامعه مجازی پایه گذاری شد. ((واقعیت مجازی)) و ((واقعیت افزوده)) امکان تلفیق دنیای مجازی و واقعی را فراهم کرد. ((روبات)) به عنوان جایگزین انسان تولید و خدمات را متحول کرد و ((هوش مصنوعی)) منجر به ارتقاء توانایی روباتها و کامپیوترها برای ایفای نقش موثرتر گردید و شاید ((متاورس)) با بهره مندی از ((هولو گرام و آواتار)) شروعی برای زندگی موازی در دنیای مجازی باشد.

در زنجیره تامین و لجستیک در سطح بین المللی شرکت های بزرگ و به اصطلاح رهبران بازار به سرعت در حال تغییر و ایجاد برندهای دیجیتالی خود هستند و در عین حال استارتاپ ها نیز از ابتدا با رویکرد خدمات مجازی پا به این عرصه گذاشته اند. اما در ایران این تحول با شتاب بین المللی تطبیق ندارد که شاید بتوان اصلی ترین دلیل آن را شرایط تحریمی دانست. شفافیت یکی از اصول اجتناب ناپذیر تحول دیجیتال است و عدم شفافیت

فوروردی دیجیتالی به کسری از دقیقه، فرآیند رزرو به کسری از روز کاهش یافته و مشتری امکان رهگیری لحظه ای محموله خود را از مبدا تا مقصد دارد. با تشکر از فناوری های بلاک چین و رمزنگاری اسناد الکترونیکی با همان میزان اعتبار اسناد کاغذی جایگزین شده اند و مشتری گزینه های فراوانی برای پرداخت الکترونیکی دارد.

اما چگونه می توان کسب و کار خود را در وضعیت تحول دیجیتال قرار داد. همانطور که گفته شد، تحول دیجیتال از جنس تغییر در تفکر و نگاه به فرآیندها از منظر سرمایه گذاری روی زمان و هزینه مشتری است. لذا انتظار می رود تغییر در کسب و کارهای انفرادی آسان، در کسب و کارهای کوچک نسبتا آسان، در سازمانهای متوسط نسبتا سخت و در سازمانهای بزرگ یا به اصطلاح ((Enterprise)) تقریبا غیر ممکن باشد. دلیل این پدیده این است که تحول دیجیتال یعنی سرعت و سرعت یک گروه برابر است با سرعت کند ترین عضو گروه. زمانی که در یک سازمان صحبت از تغییر می شود افراد به سه گروه تقسیم می شوند. (۱) افرادی که به شدت با هرگونه تغییری مقابله می کنند (کندترین اعضا). (۲) افرادی که تمایلی به پیشرو بودن ندارند اما در صورت بروز تغییر با آن همراه می شوند. (۳) پیشروها یا کسانی که همواره از تغییر و پیشرفت استقبال می کنند (سرریزترین اعضا). برای تغییر باید افراد گروه سوم را شناسایی کرد، در کنار آنها تیم تشکیل داد و برای آنها مسیر و ابزار درست را مهیا کرد.

سازمان بنادر و دریانوردی ایران به عنوان متولی اصلی دولتی بیش از ۱۰ سال است که از نرم افزار جدیدی در حوزه عملیات بندری رونمایی نکرده است. صحبت در خصوص تهیه سامانه جامعه بندری طی ۲۰ سال گذشته صرفا به چند سمینار و مناقصه بی فرجام ختم شده است. سابقه و فناوری مورد استفاده در نرم افزاری که بیشترین مورد استفاده را بین شرکت های کشتیرانی دارد به بیش از ۱۵ سال گذشته بر می گردد. همه اینها نشان می دهد که راه دشواری برای تحول دیجیتال پیش روی ماست، اما باید حرکت را از جایی آغاز کرد. نشست و در انتظار وقوع معجزه در سازمانهای بزرگ بیهوده ترین فعل ممکن است. حرکت باید از بخش خصوصی شروع شود و باید به دنبال سریعترین افراد برای آغاز حرکت بود.

محصول اصلی تحریم، لذا فضای تحریمی شفافیت حاصل از تحول دیجیتال را بر نمی تابد. تحریم باعث می شود انتخابهای مشتری برای دریافت خدمات از برندهای شناخته شده بین المللی محدود شود و این خود دلیلی می شود که ارائه کنندگان خدمات داخلی به دنبال افزایش کیفیت خدمات خود که از دستاوردهای قطعی تحول دیجیتال است، نباشند. اما سوالی که قطعا ذهن های باز و آینده پژوه از خود خواهند پرسید این است که در صورت رسیدن به نقطه پایان تحریم چه باید کرد؟

تحول دیجیتال چیست؟ آیا صرفا استقرار نرم افزار و ایجاد زیرساخت های سخت افزاری، به معنای تحول دیجیتال است؟ جواب مسلما خیر است زیرا فناوری تنها یک ابزار است که باید منجر به شکوفایی کسب و کار شود. هر کسب و کار برای شکوفایی نیاز به مشتریان راضی دارد و این رضایت حاصل نمی شود مگر با شفافیت و سرمایه گذاری بر روی زمان و هزینه مشتری به نحوی که بهترین تجربه برای او حاصل گردد. یک جمله معروف در این زمینه وجود دارد: ((هر یک دقیقه ای که شما مشتری را در حالت انتظار برای دریافت خدمات قرار دهید، زمانی است که به وی مجال فکر کردن به راه حلهای جایگزین را داده اید))

در فوروردی دیجیتال تمرکز بر الکترونیکی کردن فرآیندهای استعلام (Quote)، رزرو (Book) و رهگیری (Track) است. یک شرکت حمل و نقل یا فوروردی دیجیتالی باید: خدمات سریع و موثر بر مبنای تقاضا برای فرآیندهای استعلام، رزرو و رهگیری ارائه کند یک ویوی کامل از کل زنجیره تامین برای مشتری فراهم کند از آخرین فناوری ها و لبه تکنولوژی برای اتوماسیون فرآیندها، افزایش سرعت و کاهش زمان انتظار مشتری بهره برداری کند از تیم مجرب خیرگان در کنار ماشین و فناوری برای تضمین کیفیت خدمات استفاده کند

امروزه مدت زمان فرآیند اعلام نرخ در شرکت های

در سازمان‌ها راحت نیست، تغییر دائمی و پیاده سازی فرهنگ دیجیتال در سازمان گمرک الزامی است. اگر سازمان نتواند این باور را در کارکنان خود ایجاد کند که دیجیتال می‌تواند به سازمان و خدمات گیرندگان در زنجیره تجارت فرامرزی برای ارائه خدمات حرفه ایی و بهتر کمک کند، تحول دیجیتال مؤثری به حقیقت نمی‌پیوندد. در واقع مسئولین باید تحول فرهنگ دیجیتال را پارادایم تغییری بنیادی بدانند و بر این باور باشند که مانند سایر تحولات، تحول دیجیتال نیز به فرهنگ خاص خود نیاز دارد تا در حین پشتیبانی از تغییرات، از استراتژی و برنامه های راهبردی غالب سازمان نیز حمایت کند.

رضا گرزین
معاون تحقیقات و ظرفیت سازی
مرکز آموزش گمرک جمهوری اسلامی ایران



تعیین شده از سوی سازمان جهانی گمرک در قرن بیست و یک می باشد که به کشورهای عضو این سازمان از جمله گمرک جمهوری اسلامی ایران در قالب برنامه های استراتژیک این سازمان جهت اجرا ابلاغ گردیده که بر چهار ستون اصلی تسهیل تجارت، درآمد زایی، حفاظت از جامعه و ظرفیت سازی استوار است و به عنوان نقشه راه استراتژیک برای اجرا به تمام کشورهای عضو ابلاغ گردیده است تا فعالیتهای خود را بر مبنای محورهای دهگانه تعریف شده تحت عناوین درستکاری، شبکه جهانی گمرک، روشهای مدرن، ارتقای فناوری، توانمند سازی، مدیریت ریسک، مدیریت هماهنگ مرزی، ظرفیت سازی، مشارکت گمرک در تجارت و فرهنگ خدمات حرفه ایی منطبق سازند.

بدین منظور گمرک یک سازمان حرفه ای، تاثیر گذار، مهم و پیچیده است که از وظایف، مشخصات و ویژگی های منحصر بفرد در مقایسه با دیگر سازمانها و دستگاههای دولتی برخوردار است و همانند همه سازمانها و حتی به طریق اولی به دلیل شرایط محیطی و بین المللی نیازمند تغییر، توسعه و بهبود فرهنگ سازمانی خود چه از نظر اصلاح و چه به شکل باز طراحی جهت بهبود عملکرد منابع انسانی خود با هدف ارائه خدمات مطلوب و شایسته محور است. بی راه نیست چنانچه ادعا کنیم شاخصه مهم و تاثیر گذار فرهنگ سازمانی در محیط فعال پویا و دائم التغییر تجاری و اقتصادی، یک عامل مهم در رشد و توسعه اقتصادی کشورها نیز محسوب می گردد و یکی از ضروری ترین و اولویت دارترین عواملی است که باید مورد توجه قرار بگیرد، چرا که حوزه اثربخشی آن در چارچوب دستورالعمل های سازمان جهانی گمرک و قوانین بالادستی ملی چه در سطح سازمان و چه در سطح اقتصاد ملی قابل توجه و چشمگیر خواهد بود.

با لحاظ محورهای دهگانه تبیین شده سازمان جهانی گمرک برای گمرکات عضو این سازمان که عمدتاً بر محور فناوری اطلاعات و تبادل داده های الکترونیکی می باشد و همچنین شعار سال ۲۰۲۲ این سازمان تحت عنوان «توسعه تحول دیجیتال در گمرک با پذیرش فرهنگ داده‌ها»، بنظر میرسد ماموریت جدیدی برای سازمان گمرک ایران جهت مشارکت موثر در ایجاد شبکه جهانی در نظر گرفته شده است و الزام تغییر فرهنگ سازمانی گمرک به سمت فرهنگ دیجیتال محور، می تواند عاملی تاثیر گذار در ارتقای فرهنگ خدمات حرفه ایی سازمان باشد و به عنوان یک ضرورت انکار ناپذیر، می بایست الزامات و ویژگیهای آن نهادینه شود تا بلوغ الکترونیکی سازمان در حوزه فناوری اطلاعات بمنظور افزایش کارایی تجاری در اقتصاد ملی و زنجیره تجارت فرامرزی شکل گیرد.

یک فرهنگ دیجیتال برای اینکه موفق عمل کند، باید ویژگی‌هایی داشته باشد که برخی از مهمترین این ویژگیها عبارتند از: تسهیل داده ها و اطلاعات الکترونیکی در سازمان، کار تیمی، آینده محوری، تجربه دیجیتال کارکنان، تصمیم گیری داده محور، تمرکز بر مشتری، خلاقیت و نوآوری، چابکی، تفکر طراحی، ذهنیت فعال دیجیتال، میل به ریسک اقدام و جسارت در تصمیم گیری و انجام وظایف. با این که استفاده از روشهای جدید تفکر و مشارکت



ضرورت تغییر فرهنگ سازمانی گمرک و سازمانهای مرتبط با تجارت فرامرزی به سمت فرهنگ دیجیتال محور

بی شک، بهره گیری از فناوری اطلاعات یکی از حلقه های لازم برای افزایش کارایی تجاری در اقتصاد ملی است. امروزه استفاده از اینترنت و کسب و کارهای حاصل از این فناوری توسط شرکت ها، به وسیله ای برای کسب مزیت رقابتی در کسب و کارها تبدیل شده است. تحولات جدید قرن بیست و یکم و جهانی شدن بازار و به دنبال آن، بروز شیوه های جدید تجارت و بازاریابی که تحت تاثیر پیشرفت سریع و همه جانبه علم و فناوری به وجود آمده و بسیاری از اقتصاددانان، متخصصان و آینده نگران را بر این باور داشته که در سال های اخیر انقلابی شبیه انقلاب صنعتی به وقوع پیوسته است. این انقلاب، جهان را وارد عصر اطلاعات کرده و بسیاری از جنبه های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی حیات بشری را دستخوش تحولی عمیق ساخته و با بهره-گیری از فناوری های نوین، به سطحی جدید و غیرقابل تصور از پویایی و تغییرپذیری دست یافته است. امروزه حضور در بازارهای جهانی به کمک شیوه های موفق و کارآمد که خود، نمایی از توانمندی اقتصادی کشورها را به تصویر می کشد، از جمله ضرورت های تطبیق با نظام بین المللی کنونی به لحاظ پیشرفت های حاصله در عرصه های اقتصادی و صنعتی آن است. یکی از ابعاد عصر اطلاعات، تغییرات عمیقی است که در روابط اقتصادی بین افراد، شرکت ها و دولت ها به وجود آمده، به طوری که پدیده ی جدیدی به نام کسب و کار الکترونیک و تجارت الکترونیک را مطرح ساخته و بسیاری از مفاهیم، اصول و تئوری-های اقتصادی را دگرگون کرده است. (سید مهدی گل چهره نودهی)

گمرک جمهوری اسلامی ایران سازمانی دولتی تابع وزارت امور اقتصادی و دارایی است که به عنوان مرزبان اقتصادی کشور نقش محوری و هماهنگ کننده را در مبادی ورودی و خروجی کشور دارد و مسؤوول اعمال حاکمیت دولت در اجرای قانون امور گمرکی و سایر قوانین و مقررات مربوط به صادرات و واردات و عبور(ترانزیت) کالا و وصول حقوق ورودی و عوارض گمرکی و مالیاتهای مربوطه و الزامات فنی و تسهیل تجارت است. مقوله تسهیل تجارت در راستای چشم انداز

خسارت‌های جنگ روسیه و اوکراین بر تجارت جهانی

کارشناسان سازمان تجارت جهانی با استفاده از یک مدل شبیه‌سازی اقتصادی جهان پیش‌بینی کرده‌اند که بحران جنگ و سیاست‌های مرتبط با آن می‌تواند رشد تولید ناخالص داخلی جهان را ۰/۷ تا ۰/۳ درصد کاهش و آن را جایی میان ۳/۱ و ۳/۷ درصد قرار دهد. این مدل همچنین پیش‌بینی می‌کند که چشم‌انداز رشد تجارت جهانی می‌تواند در سال جاری تقریباً به نصف کاهش یابد و از پیش‌بینی ۴/۷ درصدی این سازمان در اکتبر به حدود ۲/۴ تا ۳ درصد برسد.

سازمان تجارت جهانی در گزارش جدید خود تحت‌عنوان «بحران اوکراین» تأکید می‌کند که جنگ اوکراین نه تنها سبب یک بحران انسانی در ابعاد گسترده شده است، بلکه ضربه سختی نیز به اقتصاد جهانی وارد کرده است. هزینه این جنگ به صورت کاهش تولید و تجارت، از طریق افزایش قیمت غذا و انرژی و کاهش عرضه کالاهای صادراتی روسیه و اوکراین به مردم سایر نقاط جهان نیز وارد می‌شود.



از آنجایی که کشورهای فقیرتر سهم بیشتری از درآمدها را نسبت به کشورهای ثروتمند به غذا اختصاص می‌دهند با ریسک بالاتری مواجه هستند و این مساله می‌تواند بر ثبات سیاسی آنها نیز تأثیرگذار باشد.

به لحاظ کلان اقتصادی، افزایش قیمت غذا و انرژی درآمدهای واقعی را کاهش داده و تقاضای وارداتی جهانی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تحریم‌ها نه تنها به طور مستقیم به روسیه هزینه‌های اقتصادی وارد می‌کنند، بلکه بر شرکای تجاری‌اش نیز تأثیرگذار هستند. کاهش در تولید ناخالص داخلی علاوه بر روسیه و اوکراین می‌تواند در اروپا نیز دیده شود، که علت آن نزدیکی جغرافیایی و وابستگی به انرژی روسیه است.

تحریم‌ها، محدودیت‌های صادراتی، افزایش هزینه‌های انرژی و اختلال در حمل‌ونقل، سبب افزایش هزینه‌های تجارت در کوتاه‌مدت خواهند شد، در نتیجه اثر جنگ بر تجارت جهانی در ۲۰۲۲ می‌تواند بزرگ‌تر از اثر آن بر تولید ناخالص داخلی جهانی باشد.

در حالی که سهم روسیه و اوکراین در تولید و تجارت جهانی نسبتاً کوچک است، این دو کشور از تأمین‌کنندگان مهم محصولات اساسی به‌ویژه غذا و انرژی هستند. هر دوی این کشورها ۲/۵ درصد از تجارت کالایی جهان و ۱/۹ درصد تولید ناخالص داخلی جهان را در ۲۰۲۱ داشته‌اند، با این وجود تأمین‌کننده حدود ۲۵ درصد گندم، ۱۵ درصد جو و ۴۵ درصد محصولات آفتابگردان در ۲۰۱۹ بوده‌اند.

روسیه به تنهایی ۹/۴ درصد از تجارت جهانی سوخت را به عهده دارد و ۲۰ درصد صادرات گاز جهان توسط این کشور انجام شده است. بسیاری از کشورها به واردات غذا از روسیه و اوکراین وابسته هستند.

روسیه و اوکراین از تأمین‌کنندگان مهم نهاده‌ها در زنجیره ارزش تولید صنعتی نیز هستند. روسیه یکی از تأمین‌کنندگان اصلی پالادیوم و رادیوم جهان است که از نهاده‌های اصلی در تولید مبدل‌های کاتالیزوری در بخش خودرو و تولید نیمه‌هادی‌ها هستند.

تولید نیمه‌هادی‌ها تا حد زیادی به عرضه نئون اوکراین نیز وابسته است، که گروهی از محصولات با فناوری پایین، مثل سیم مهار را برای زنجیره ارزش خودرو اروپا فراهم می‌کند. طولانی شدن اختلال در عرضه این محصولات می‌تواند به بازایی تولید خودرو ضربه وارد کند.

تحریم‌ها در حال حاضر اثر زیادی بر اقتصاد روسیه داشته است که می‌تواند تأثیرات میان‌مدت و بلندمدتی را به دنبال داشته باشد. قطع بانک‌های روسی از سیستم سوئیفت و مسدود شدن دسترسی روسیه به ذخایر ارزی سبب کاهش شدید ارزش روبل شده و درآمد واقعی در این کشور را کاهش داده است. بسیاری از

شرکت‌های بین‌المللی نیز بازار روسیه را ترک کرده‌اند. صادرات نفت و گاز تا حد زیادی تحت تأثیر تحریم‌ها قرار داشته ولی این بحران می‌تواند انتقال به سمت منابع انرژی سبز را سرعت بخشد.

جدیدترین پیش‌بینی صندوق بین‌المللی پول در ژانویه گذشته رشد تولید ناخالص جهانی براساس برابری قدرت خرید، در ۲۰۲۲ را ۴/۴ درصد برآورده کرده است، ولی تخمین جدیدی از کپیتال‌اکونومیست در ۱۶ مارس نشان‌دهنده پیش‌بینی رشد تنها ۱/۲ درصدی تولید ناخالص جهانی در سال جاری است، با این وجود کارشناسان سازمان تجارت جهانی معتقد هستند که این پیش‌بینی براساس داده‌های محدودی شکل گرفته و با نااطمینانی بالایی همراه است.

صادرات از بنادر دریای سیاه تا حد زیادی به واسطه جنگ مختل شده است. آفریقا و خاورمیانه آسیب‌پذیرترین مناطق هستند، چراکه حدود ۵۰ درصد از غلات موردنیاز خود را از اوکراین یا روسیه تأمین می‌کنند.

در حالت کلی، ۳۵ کشور آفریقایی غذا و ۲۲ کشور از اوکراین و روسیه (یا هر کدام از این کشورها) کود وارد می‌کنند. برخی از آنها به شدت به هر دوی این کشورها برای تأمین مواد غذایی اصلی چون گندم وابسته هستند. بنادر اوکراین به دلیل جنگ بسته شده‌اند و این مساله صادرات موجودی غلات را با مشکل مواجه کرده است و در غیاب یک آتش‌بس فوری که به کشاورزان اجازه می‌دهد به مزارعشان بازگردند، اختلال در کاشت بهره تولید آبی را تا حد زیادی کاهش خواهد داد.

افزایش قیمت‌های اخیر (۲۵ تا ۳۰ درصد برای گندم و ۳۵ درصد برای دانه سویا)، به کشورهای واردکننده بالاصح کشورهای کم‌درآمد ضربه خواهد زد. غذا و انرژی سهم بزرگی از سبد مصرفی اقتصادهای در حال توسعه را تشکیل می‌دهند. در شرایطی که قیمت‌ها قبلاً هم به واسطه همه‌گیری کرونا و عوامل دیگر افزایش پیدا کرده بودند، بحران فعلی احتمالاً امنیت غذایی جهانی را بدتر خواهد کرد. براساس یافته‌های سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد، کشورهای کم‌درآمد با کمبود غذایی، در ۲۰۲۱ با ۲۰ درصد افزایش هزینه غذا مواجه بوده‌اند، که شامل ۱۲۰ میلیارد دلار افزایش است که ۵۲ میلیارد دلار آن مربوط به منطقه آفریقای زیرصحرای بوده است.

دکتر کامبیز اعتمادی

مدیرعامل شرکت
کشتیرانی رایکا سپهر
پارس



گزارش نشست مشترک هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با شرکت هندی IPGL



از این دست باعث میشود بسیاری بندر چابهار را برای حمل و نقل کالای خود انتخاب نکنند.

محمد نیک پی، نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران نیز در بخشی از این نشست گفت: شما هم مثل ما در مورد بازاریابی صحبت کردید اما از سمت شما در برای تشویق شرکتها و بازیگران صنعت در هند چه کاری صورت گرفته است؟ شما چه شرایط و امکانات و تخفیفاتی برای آنها در نظر گرفته‌اید؟

نایب رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ادامه داد: اما شما میدانید که وقتی کانتینری به چابهار می‌رسد به احتمال زیاد باید مدت بسیاری را برای برگشت در بندر باقی بماند. ما نیاز به خطوط ثابت و با برنامه مشخص در چابهار داریم نه شناورهای که نامنظم در بندر چابهار رفت و آمد می‌کنند. شما چه امکاناتی را برای حضور بازیگران صنعت مانند NVOCCها و غیره در بندر چابهار دارید؟ یا برای مثال آیا قرار است زمان و فرصت Free Time در این بندر را افزایش دهید؟ شما اعلام کردید برای کشتی تخفیف‌های را در نظر گرفته‌اید اما آیا برای دارندگان کانتینر هم تخفیفی در نظر گرفته‌اید؟

حسین ناجی پور، عضو هیات مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در بخش دیگری از این نشست گفت: این نشانه خوب است که سازمان بنادر ایران یک اپراتور غیرایرانی را برای مدیریت یکی از بنادر استراتژیک ایران انتخاب کرده است. ما سال‌های گذشته شاهد بودیم که محموله‌ها زیادی از هند به مقصد افغانستان از بندر چابهار عبور کرده است اما اخیراً در اخبار شنیدیم که شما یک مسیر دیگر زمینی را برای عبور کالاها از پاکستان به افغانستان انتخاب کرده اید و کالاها از این مسیر به افغانستان رسیده‌اند.

اومش شاراد در پاسخ گفت: در مورد کالاهاهی که به جای بندر چابهار از مرز زمینی و پاکستان به افغانستان ارسال شده است این موضوع مرتبط به دولت ها و



با شما به عنوان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در مرکز برنامه‌های ما قرار دارد و بدون حمایت فعالانه شما احتمال موفقیت بسیار پایین است و ما اینجا هستیم که این اتفاق بیافتد همانطور که من نه فقط به نمایندگان از شرکت ایندیا پورتنس گلوبال بلکه به نمایندگی از بنادر و وزارت کشتیرانی هند در این نشست حضور پیدا کرده‌ام تا از شما بشنویم که در این مسیر ما باید چه کارهایی برای توسعه این کریدور مهم انجام دهیم. شرایط هم هر روز تغییر می‌کند و اکنون که ما داریم با هم صحبت می‌کنیم و بعد از جنگی که در محدوده اوکراین رخ داده است شرایط حمل و نقل کالا نیز تغییرات بسیاری داشته است.

وی همچنین در توضیح شرایط تخفیفی که پیش از این اعلام کرد، افزود: اگر شناوری از مبدا یا مقصد دو بندر تعیین شده در هند به چابهار بیاید و یا برگردد براساس حداقل ۵۰ کانتینر، تخفیف ۴۰ درصدی برای آن شناور در نظر گرفته می‌شود. این تخفیف‌ها برای اجاره کننده یا صاحب شناور در نظر گرفته می‌شود. در سال جاری ما هدف خود را رسیدن به ظرفیت حمل ۴ میلیون تن در این بندر گذاشته ایم.

روزبه مختاری ادامه داد: مشکلی که در این بندر وجود دارد این است که بازاریابی خوبی برای حضور بازیگران مختلف در این بندر و شکل گیری یک ساختار مدیریت زنجیره تامین این بندر وجود ندارد. مسائل ومشکلاتی

مختاری: ظرفیت‌ها، تجربه‌ها و ارتباطات بسیاری در میان اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران وجود دارد که ما می‌توانیم با کمک هم به توسعه بندر چابهار کمک کنیم.

شب ۵ اردیبهشت، نشست اعضای هیات مدیره و دبیرکل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با مدیرعامل و جمعی از مدیران شرکت India Ports global limited که وظیفه مدیریت بندر چابهار را در ایران به عهده دارند در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد.

روزبه مختاری، رئیس هیات مدیره مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ابتدای این نشست ضمن خوشامدگویی به نمایندگان این شرکت گفت: در گذشته شاهد مشکلات بسیاری بودیم اما اینروزها ما بیشتر به برنامه توسعه‌ای برای آینده فکر می‌کنیم. ظرفیت‌ها، تجربه‌ها و ارتباطات بسیاری در میان اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران وجود دارد که ما می‌توانیم با کمک هم به توسعه بندر چابهار کمک کنیم.

سونیل موکاندا مدیرعامل شرکت ایندیا پورتنس گلوبال لیمیتد نیز در این نشست گفت: اخیراً دوباره بازدید از بندر چابهار داشتم و شاهد این موضوع بودم که ظرفیت‌های بسیار خوبی در بندر چابهار موجود است و ما بدنبال رشد این ظرفیت‌ها است. ما بدنبال آن هستیم که حضور بار و شناورهای بیشتری را در این بندر شاهد باشیم تا بتوان از تمام ظرفیت موجود این بندر استفاده کامل برد.

اومش شاراد عضو هیات مدیره شرکت ایندیا پورتنس گلوبال و عضو هیات مدیره بندر ناواشیوا هند هم ابتدای این نشست با تاکید دوباره بر نکاتی که گفت شد، اضافه کرد: ما تمام تلاش خود را انجام می‌دهیم که بندر چابهار به یک بندر مهم در صنعت تبدیل شود. هند بدنبال رشد بندر چابهار است و در همین راستا ما تخفیف‌های مختلفی را نیز برای سرویس‌های رفت و برگشتی از و به این بندر در نظر گرفته‌ایم. ما در حال حاضر در یک قرارداد کوتاه مدت هستیم و بدنبال یک قرارداد طولانی مدت با سازمان بنادر ایران و وزارت راه هند هستیم.

وی افزود: ما جلساتی ما با گروه‌های مختلف داشتیم و مشکلات بسیاری را در این مسیر احصا کرده‌ایم که نیاز با همکاری مجموعه‌هایی مثل شما است تا این مشکلات حل و فصل شود. ما خوشحال می‌شویم که تحریم‌ها برداشته شود اما با وجود این تحریم هم تصور ما این است که باید تلاش کنیم کسب و کار در همین شرایط هم پایدار مانده و ادامه پیدا کند. ما همچنین به ترانزیت کالا از - به ترکمنستان، ازبکستان و کشورهای آن منطقه نیز از طریق این کریدور فکر می‌کنیم.

عضو هیات مدیره بندر ناواشیوا ادامه داد: همکاری



مسئله ای مرتبط به کمک های بشر دوستانه سازمان ملل بوده است و ما در این موضوع نقشی نداشته ایم. وی همچنین در رابطه با موضوع امکانات و ظرفیت‌هایی که میتوان در اختیار دارندگان کاننتینر و دیگر بخش‌ها قرار داد نیز گفت: اینکه بتوانیم زمان توقف را بیشتر کنیم در اختیار ما است و برای این موضوع احتمالا مشکلی نباشد که این ظرفیت، تخفیف و امکان را فراهم کنیم اما نمیتوانیم در بسیاری دیگر از بخش‌ها این امکان را فراهم کنیم چرا که ما نیز هزینه‌هایی داریم و به عنوان اپراتور خصوصی باید پاسخگو سازمان بنادر ایران باشیم. از آن طرف در بندر کاندلا هم ما می‌توانیم برخی تخفیف‌ها و امکانات بیشتر را در اختیار قرار دهیم که البته شاید این امکانات در بمبئی فراهم نباشد.



اومش شاراد در رابطه با این مشکلات گفت: پیشنهاد ما این است که مشکلات را مستقیما با نمایندگان ما که در این نشست هم حضور دارند مطرح کنید و مسائل و مشکلات خود را به ما انتقال دهید و خواهش ما این شانس را بدهید و بعد ما را رد کنید. اگر شما بارهای کافی داشته باشید ما در چابهار آماده خدمت رسانی به شما هستیم. اما قبل از اینکه ما رد کنید یک تماس با ما برقرار کنید.



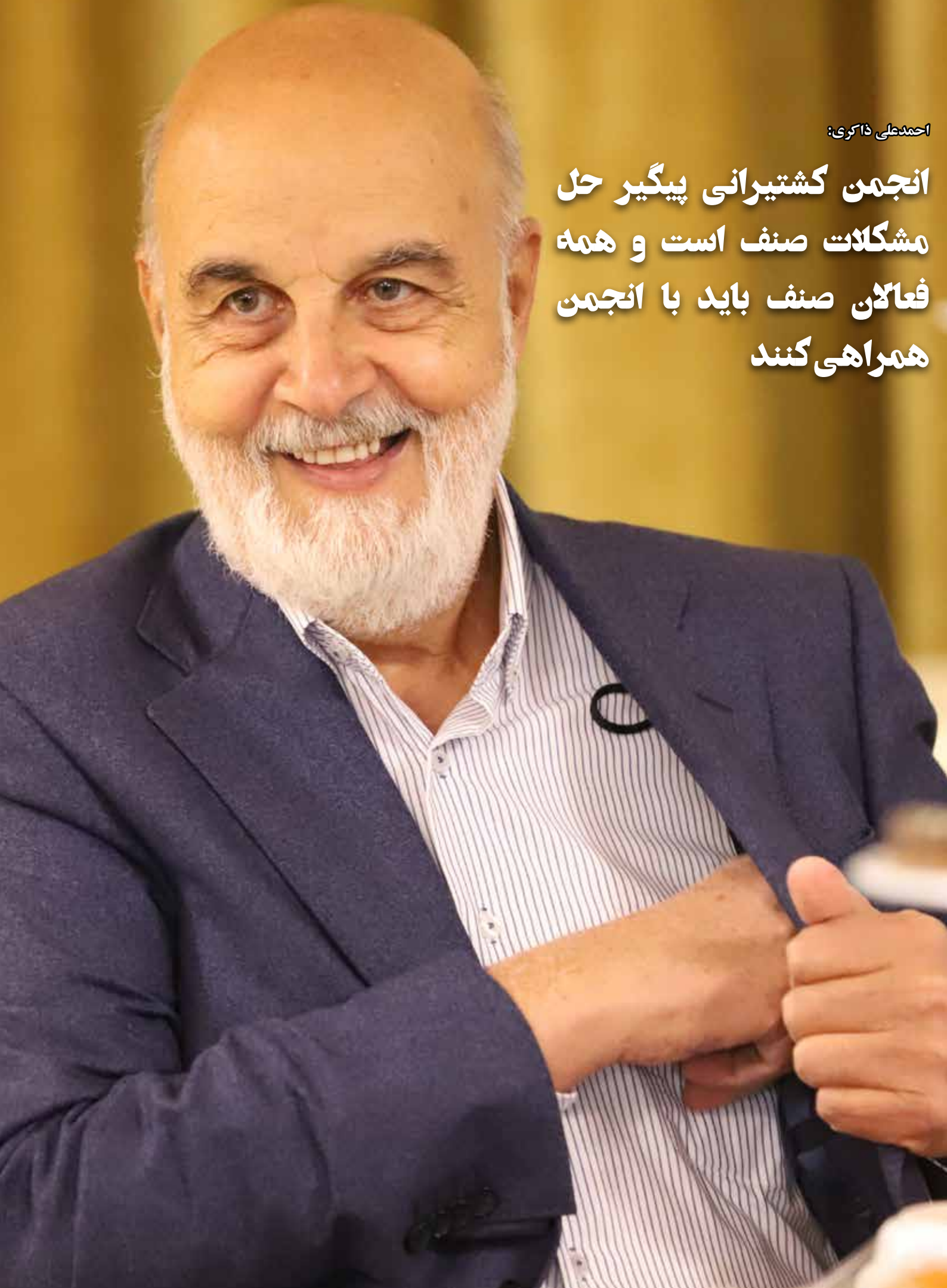
وی افزود: مشکلات زیادی هستند که باید در این مسیر برداشته شوند و جلسات اینجینینی به شناخت بیشتر این مشکلات و حل آنها کمک می‌کند. ما از شما برای برای برگزاری این نشست و مطرح شدن آزاد نظرات و پیشنهادات بسیار ممنون هستیم. به نظر ما این جلسه بهترین مذاکره‌ای بود که تاکنون برای توسعه چابهار داشته‌ایم و پشتیبانی شما قطعاً موجب موفقیت خواهد بود. شب شنبه ۱۶ بهمن نشست مشترک عبدالمجید اجتهادی مدیرعامل سازمان اموال تملیکی و یکی از معاونین ایشان با اعضای هیات مدیره انجمن در محل ساختمان انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد. گاری بالا که هنوز در زمره کالاهای متروکه شناسایی نشده اند از دیگر موضوعات و توافقات این نشست بوده است.



نشست مشترک انجمن با مدیرعامل و جمعی از مدیران شرکت هندی IPGL
گالری تصاویر: ۵ اردیبهشت ۱۴۰۱

احمد علی ذاکری:

انجمن کشتیرانی پیگیر حل
مشکلات صنف است و همه
فعالان صنف باید با انجمن
همراهی کنند





احمدعلی ذاکری از پیشکسوتان صنعت حمل و نقل کشور در گفتگو با بایندر با بیان اینکه از اول انقلاب در حمل و نقل بوده‌ام و کار خود را از وزارت راه شروع کردم، گفت: در آن زمان دبیر کمیته هماهنگی حمل و نقل ستاد بسیج اقتصادی کشور بودم و با مشکلات و معضلاتی مواجه بودیم که الان وضعیت کنونی به مراتب خیلی بهتر از آن زمان است.

وی با بیان اینکه دوستانی که قدیمی هستند به یاد دارند که چه وضعیتی بود تصریح کرد: از یک سو جنگ شروع شده بود و از سویی دیگر کالاها در بنادر جنوب انباشته شده بود و در سویی دیگر کالاها از شمال کشور آنقدر زیاد بود که انبارها گنجایش نداشت و در بیابان‌ها دپو می‌شد. در آن زمان بندر شهید رجایی آماده نبود و بندر اصلی ما شهید باهنر بود که ظرفیت زیادی نداشت. برای حمل هم اگر روزانه هزار کامیون لازم بود حداکثر صد کامیون وجود داشت. کامیون‌ها فرسوده بودند و این وضعیت تا بعد از نیمه دوم دهه ۶۰ که تعدادی کامیون جدید آمد ادامه داشت.

ذاکری گفت: یادمان نرود که مسئولین در روز ۲۶ آذر خدمت امام رسیدند و مشکل را مطرح کردند امام

فرمودند روحانیون بلاد رانندگان را تشویق کنند. در آن زمان فقط در جلفا ۶ هزار واگن در روسیه در برف منتظر بود تا خالی شود. از این دست مشکلات چند سال ابتدایی جنگ داشتیم که کار را دشوار می‌کرد.

وی با بیان اینکه الان هم حمل و نقل گرفتاری‌های خودش را دارد اشاره داشت: اکنون به دلیل تحریم‌های ظالمانه کمبود کانتینر و کشتی و به طبع گرانی، مشکلاتی داریم. در صادرات مشکلات جدی است و کشتیرانی در غیاب خطوط بزرگ جهانی تمام توانش را گذاشته است اما کفاف کالاهای ما را نمی‌دهد. از سویی دیگر یک سری شرکتها حمایت بیشتر سازمان‌ها را می‌خواهند در شرایطی که مشکلاتی که سازمان‌ها با هم دارند، گریبان‌گیر شرکتها می‌شود.

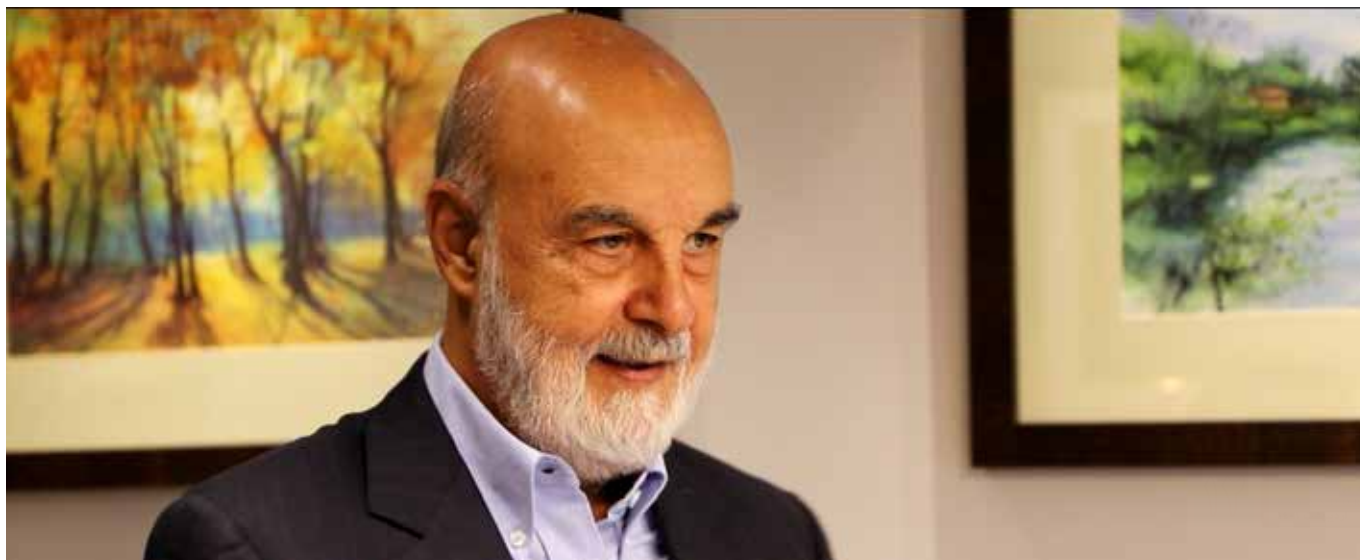
وی افزود: مشکلات تی‌اچ‌سی و مالیاتی که می‌بندند و ربطی به شرکتها ندارد و انجمن پی‌گیر اصلاح آن است از این دست مشکلات است. در این میان سازمان بنادر در این قسمت همیاری خوبی دارد و امیدواریم که با پشتیبانی آنها حل بشود. در بحث صدور و تمدید مجوزها هم انتظاراتی دارند که خواهش بنده از دوستان این است که فعالان در این عرصه، انجمن را

حمایت کنند چرا که قطعاً اگر گروهی سخن بگوییم حرفمان بیشتر خریدار دارد.

ذاکری با تشکر از مسئولین انجمن کشتیرانی گفت: در چند سال اخیر به عینه دیده شد که انجمن تمام تلاش خود را گذاشته تا به اهداف صنفی برسد. تاکید ما براین است که الان به نسبت شرکتهایی که وجود دارد تعداد اعضای انجمن کم است. نمیدانم چرا برخی از دوستان نمی‌آیند؛ در حالی که همه می‌دانیم کمیت بالا موجب می‌شود که حرف‌ها بیشتر خریدار داشته باشد.

ذاکری با بیان اینکه انجمن کشتیرانی پیگیر حل مشکلات صنفی است گفت: همه شرکتها باید عضو انجمن شوند تا انجمن کارایی بالاتری بیابد.

وی در پایان اظهار داشت: تعلیم جوانان جویای کار بنا بر نیاز شرکتها می‌تواند موجب توسعه نیروی انسانی باشد. همه شرکتها به پرسنل آموزش دیده نیاز دارند و در این زمینه انجمن آموزش‌های خوبی دارد.



ضرورت مدیریت ریسک

خود داشته باشد. این ریسک در شرایط کنونی سیاسی حاکم بر روابط تجارت خارجی کشور ریسک بسیار بزرگی است که مغفول مانده یا راه حل قابل اعتمادی برای رفع آن ارائه نشده است.

متأسفانه در بسیاری از سازمان‌ها و همچنین نزد تجار این ریسک بدرستی درک نشده و یا حتی ممکن است استنباط درستی از آن وجود نداشته باشد.

بارها بویژه در سال‌های اخیر مشاهده شده است که تاجر متحمل ضرر و زیان هنگفت شده اند و طرف مقابل که صرفاً یک شرکت کاغذی بوده دیگر وجود خارجی نداشته و ناپدید گشته است. این ریسک مانند بسیاری دیگر از ریسک‌ها علاوه بر شناسایی و سنجش کمی باید انواع کنترل‌های عملیاتی را نیز بروی آن انجام داد.

یکی از راه‌های کنترل آن استفاده از موسسات رتبه بندی ریسک (Risk Rating Agencies) و یا به اصطلاح موسسات اعتبار سنجی (Credit Analyst) می‌باشد.

شاید فقدان یک چنین موسسه مستقلی در کشور باعث عدم شناسایی این ریسک‌ها و بوجود آمدن بسیاری از این قبیل مشکلات شده است. این موسسات چنانچه واقعا مستقل باشند قاعدتاً باید ارزیابی خود را از توانایی سازمان‌ها در برآورده کردن تعهدات خود را بی غرض انجام دهند.

در فرآیند رتبه بندی علاوه بر بررسی عوامل کیفی مانند توانمندی مدیریت، سوابق، آسیب پذیری در برابر تغییرات و تهدیدهای برون سازمانی، عوامل کمی مانند توانایی‌های مالی سازمان نیز در نظر گرفته می‌شود که منتج به صدور یک رتبه اعتباری می‌شود که می‌تواند تعیین کننده اعتبار آن سازمان باشد و سایر سازمان‌ها و یا تاجر با رجوع به آن نسبت به ادامه همکاری با آن سازمان تصمیم گیری کنند.

در این ارتباط تا پیش از بوجود آمدن یک چنین موسسات مستقلی، ایفای نقش انجمن‌های تخصصی در تدوین شاخص‌ها و ارزیابی فعالین حوزه کشتیرانی منطبق با شاخص‌های بروز این صنعت و انتشار گزارش رتبه بندی سالانه ضروری به نظر می‌رسد که علاوه بر ایجاد ابزار کنترلی برای تاجر کشور خود باعث ارتقاء سطح کیفی خدمات این حوزه نیز خواهد بود.



کاپیتان آرمان جهان بیگلری - فعال بخش کشتیرانی

در حال حاضر دنیا با تورم قیمتی در بسیاری از کالاها ناشی از پاندمی کووید و عواقب آن روبروست. یکی از بخش‌هایی که شاید بتوان گفت نقش زیادی در این تورم داشته اختلال در زنجیره تامین ناشی از افزایش قیمت‌های حمل دریایی بویژه در حمل کالاهای خشک بوده است. افزایش قیمت حمل بازاری هر واحد باعث افزایش قیمت نهاده‌های تولید و بالتبع افزایش قیمت تمام شده کالاها می‌شود. این افزایش قیمت، زیان احتمالی ناشی از عدم مدیریت ریسک را بالا برده و ضرورت این امر را دو چندان می‌کند.

هرکجا فرصتی برای سودآوری و یا کسب موفقیت باشد قطعاً ریسکی وجود خواهد داشت و موفقیت پایدار جایی بروز پیدا می‌کند که سازمان‌ها نه تنها ریسک‌های موجود را شناسایی کرده بلکه توان مدیریت آنرا داشته باشند چه در غیر این صورت عملاً آینده سازمان را به تقدیر خود رها ساخته اند.

مدیریت ریسک چیزی نیست جز اقدام هوشمندانه و سنجیده در جهت شناسایی ریسک و در صورت امکان تغییر جهت آن به سمت شرایط مطلوب.

برای مدیریت موثر ریسک ابتدا لازم است انواع ریسک‌هایی که سازمان‌ها در معرض آن قرار می‌گیرند طبقه بندی و متناسب با بروز هر یک، آنها را مدیریت نمود. باید توجه داشت ریسک‌ها بندرت ثابت هستند و از آنجا که به رویدادهای آینده بستگی دارند، زمانی خواهد رسید که یا به حقیقت می‌پیوندند یا دیگر تهدیدی به همراه ندارند.

در حمل و نقل دریایی به مشابه بسیاری دیگر از کسب و کارها ریسک‌های زیادی از قبیل ریسک سیستماتیک ناشی از نوسانات شاخص‌های اقتصاد کلان گرفته تا ریسک‌های مالی و تجاری فراوانی وجود دارد. ضمن اینکه عناصری مانند تغییر فن آوری و سطح وابستگی به فنآوری اطلاعاتی و یا جهانی سازی ماهیت ساختاری ریسک را بیش از پیش پیچیده کرده است. با پیچیده تر شدن ریسک‌ها بالتبع اثرات آنها می‌تواند زیانبارتر باشد.

برخی سازمان‌ها با را از این نیز فراتر نهاده ریسک‌های خود در فعالیتهای زیست محیطی، حقوق بشر، و حتی ضد سرمایه داری را مدیریت می‌کنند. در این تیپ شرکت‌ها یک فرهنگ مدیریت ریسک وجود دارد که اطمینان حاصل می‌شود کل سازمان تعادل ریسک و موقعیت را مدیریت می‌کند.

یکی از ریسک‌هایی که در حمل و نقل دریایی مانند بسیاری از کسب و کارها وجود دارد ولی با وجود شرایط تحریمی در حال حاضر شناسایی آن بسیار مهم می‌باشد ریسک اعتباری طرف تجاری یا Counterparty Risk می‌باشد که به توانایی ایفای تعهدات طرف مقابل اشاره دارد یا به عبارت دیگر ریسک اینکه طرف تجاری در یک سرمایه‌گذاری، مشارکت و یا تراکنش تجاری ممکن است تعهد خود را ایفا نکند و یا قصوری در انجام تعهدات قراردادی

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 پرتوهای
 ■ 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: 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