



هرمز؛ نبض جهان

از قلب خلیج فارس تا دورترین بازارهای اقتصادی دنیا، چشم‌ها همواره به یک نقطه‌ی حیاتی دوخته شده است: تنگه هرمز. شاه‌رگی بی‌جایگزین که امنیت و انرژی جهان به ثبات آن گره خورده و کوچک‌ترین تحول در امواجش، لرزه بر اندام بازارهای بین‌المللی می‌اندازد. در این شماره، با نگاهی تحلیلی و همه‌جانبه، ابعاد گوناگون این شاه‌راه استراتژیک را کالبدشکافی کرده‌ایم تا بدانیم چرا هرمز، همچنان نبض تپنده و بی‌رقیب جهان باقی مانده است.



بایندر گزارش می‌دهد:

ساعت صفر در تنگه هرمز

اعلام خبر توافق صلح میان ایران و آمریکا موجی از خوش‌بینی را در سراسر جهان ایجاد کرده است. در نگاه اول، به نظر می‌رسد با این توافق سیاسی، همه چیز فوراً به حالت عادی برمی‌گردد و کشتی‌ها حرکت خود را آغاز می‌کنند. اما دنیای دریانوردی و تجارت دریایی قوانین سخت و سخت خود را دارد. واقعیت این است که بازگشت امنیت و رونق به تنگه هرمز، مثل روشن و خاموش کردن یک کلید برق نیست؛ پشت این پنجره‌ی دیپلماتیک، گره‌های کوری وجود دارد که باز کردن آن‌ها هفته‌ها زمان می‌برد. اولین و بزرگ‌ترین مانع، در اتاق‌های شیشه‌ای شرکت‌های بیمه در لندن قرار دارد. هیچ مالک کشتی بزرگی در دنیا حاضر نیست سرمایه چند صد میلیون دلاری خود و جان خدماش را بدون داشتن بیمه‌نامه وارد منطقه کند. در ماه‌های گذشته به دلیل جنگ، هزینه‌های بیمه در خلیج فارس به ارقام نجومی رسیده بود. ...

بایندر گزارش می‌دهد:

نان توافق در تور صیادان؟!

سال‌هاست که وقتی صحبت از رقابت چاپار ایران و گوادر پاکستان می‌شود، ذهن‌ها به سمت یک دوشل ترانزیتی میان هند و چین می‌رود؛ روایتی کلیشه‌ای از اسکله‌های بتنی و جرثقیل‌های غول‌پیکر کانستینری. اما در سایه این هیاهوی رسانه‌ای، نبردی بسیار حیاتی‌تر، ملموس‌تر و پنهان در جریان است که مستقیماً به سفره و معیشت ساحل‌نشینان مکران متصل است؛ جنگ بر سر تصاحب ذخایر انرژی و صید تن‌ماهی در شمال اقیانوس هند. این نبرد، فراتر از یک رقابت ساده شیلاتی، یک رویارویی تمام‌عیار میان دو تفکر ...

بایندر گزارش می‌دهد:

۷ شرکت جدید به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۷ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته است. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار خواهشمند است برای مشاهده آخرین لیست شرکتهای عضو و اطلاعات شرکتهای موصوف و راههای ارتباطی با ایشان به وب سایت انجمن به آدرس www.saoi.ir بخش اعضا مراجعه نمایید. شرکت های جدید عضو:

- ۱- زرین
- ۲- مدرسه تجارت ایرانیان
- ۳- همراه توشه ایرانیان
- ۴- ایساتیس دریای ابریشم
- ۵- دریا کالا ران
- ۶- ستاره بندر میلان
- ۷- مکران ژرف ساز

با آرزوی موفقیت و پیشرفت روزافزون برای تمامی اعضای انجمن.



مسعود پل مه

دبیر تشکل ملی کشتیرانی خطاب به معاون اول رئیس جمهور: **جان باختگان بندر شهید رجایی «شهدای خدمت لجستیک» محسوب شوند**

لزوم اعطای نشان ملی شجاعت و لیاقت به بخش خصوصی

مسعود پل مه، دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در نشست هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران که با حضور دکتر محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور برگزار شد، در سخنانی صریح خواستار توجه ویژه دولت به ایثارگری‌های فعالان اقتصادی و کارگران حوزه ترانزیت شد.

کسب رتبه A+



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



مقایسه وضعیت مولفه‌ها در سه ارزیابی اخیر



وضعیت تشکل در مولفه‌ها بدین شرح است:

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of IRAN

بایندر گزارش می دهد؛

نان توافق در تور صیادان!؟

به اقیانوس، نه تنها دسترسی به منابع بکر تن ماهی را دوباره ممکن می سازد، بلکه می تواند چرخ کارخانه های کنسروسازی و صنایع تبدیلی مکران را با محصول باکیفیت و اصل ایرانی به حرکت درآورد و وابستگی صید ما به بنادر همسایه را کاهش دهد. با این حال، باز شدن قفل مسیهرای سیاسی تنها قدم اول است؛ روی کاغذ همه چیز حل شده اما در عمل، سفر به آب های دور بالنج های سنتی فایبرگلاس، فرآیندی پرمخاطره، طولانی و فرساینده است. برای عبور از این بن بست و برتری در این مسابقه، بررسی مدل های موفق جهانی نشان می دهد که صیادی اقیانوسی دیگر نیست. به عنوان نمونه، الگوبرداری از «صنعت صید اقیانوسی ژاپن و کره جنوبی» که از طریق تشکیل تعاونی های مدرن، لنج های سنتی را به کشتی های پشتیبان منجمدکننده متصل کرده اند، می تواند مسیر جدیدی برای مکران باشد. همچنین پیاده سازی مدل «مدیریت مشترک ذخایر آریان در تجربه مجمع الجزایر اقیانوس آرام (PNA)» نشان می دهد که می توان با دیپلماسی شیلاتی فعال، سهمیه بندی عادلانه ای برای صید در آب های مشترک بین المللی با همسایگان تعریف کرد تا از غارت یک طرفه ذخایر جلوگیری شود.

سرسام آور، مجبور بودند صید خود را به آب های ساحلی محدود کنند؛ یعنی دقیقاً همان منطقه ای که پیش تر توسط ناوگان صنعتی چین تخلیه شده بود. حالا با فروکش کردن سایه جنگ و امضای این توافق تازه، لنج ها و کشتی های صیادی مکران در آستانه یک بازگشت بزرگ به اقیانوس قرار گرفته اند. اگرچه شناورها هنوز در لنگرگاه ها مشغول تجهیز، سوخت گیری و تدارک آذوقه برای سفرهای طولانی هستند و پروانه های خود را به طور رسمی برای حرکت روشن نکرده اند، اما بزرگ ترین مانع ژئوپلیتیکی آن ها برطرف شده است. این توافق تازه، حکم یک تنفس مصنوعی را برای اقتصاد دریامحور جنوب شرق کشور دارد و پتانسیل این را ایجاد کرده که صیادان ایرانی پس از ماه ها بلاتکلیفی، به زودی و بدون واهمه از مزاحمت های نظامی، راهی آب های آزاد بین المللی شوند. این فرصت حرکت پساتوافق، می تواند پاتکی جدی به انحصار شیلاتی چین در منطقه باشد. صیادان ایرانی که به صبوری و سفرهای طولانی مدت شهره اند، به محض خروج از بنادر، می توانند با عبور از سد مرزی گوادر، مستقیماً به سمت حیط خلوت سنتی خود در شمال اقیانوس هند و حتی خطوط ساحلی شرق آفریقا حرکت کنند. این بازگشت برنامه ریزی شده

توبره چالش های بزرگی انداخته بود. علاوه بر این مزیت تکنولوژیک، بحران و درگیری های نظامی چند ماه گذشته در منطقه، دست بالا را در صیادی کاملاً به بندر همسایه یعنی گوادر داده بود. در روزهای اوج تنش، خطوط اقیانوسی به دلیل ریسک های بالای امنیتی و بیمه های کلان جنگی، عملاً برای صیادان ایرانی ناامن شده بود. در این میان، گوادر به عنوان یک نقطه امن عمل می کرد؛ تا جایی که حتی در طول دوران جنگ، بسیاری از محموله های صید شده و بارهای دریایی که پیش از این راهی ایران می شدند، به ناچار به بندر گوادر می رفتند و در آنجا تخلیه می شدند تا بعداً به طرق دیگر وارد ایران شوند. این جابه جایی، رونق صیادی و تجاری چاپهار را به شدت زیر سایه رقیب پاکستانی اش برده بود. اما درست در زمانی که به نظر می رسید لنج های ایرانی بازی را به فناوری و شرایط ژئوپلیتیکی باآورده چین و پاکستان در همسایگی خود باخته اند، متغیر سیاسی جدیدی به نام «توافق پسابهران و بازگشایی اقیانوسی» معادلات را دگرگون کرد. در ماه های گذشته به دلیل همین تنش های شدید نظامی در دریای عمان و شمال اقیانوس هند، امنیت دریانوردی برای شناورهای کوچک به شدت مخدوش شده بود. لنج های صیادی ایران به دلیل هراس از درگیری ها، خطر توقیف و هزینه های

سال هاست که وقتی صحبت از رقابت چاپهار ایران و گوادر پاکستان می شود، ذهن ها به سمت یک دوئل ترانزیتی میان هند و چین می رود؛ روایتی کلیشه ای از اسکله های بتنی و جرتقیل های غول پیکر کانتینری. اما در سایه این هیاهوی رسانه ای، نبردی بسیار حیاتی تر، ملموس تر و پنهان در جریان است که مستقیماً به سفره و معیشت ساحل نشینان مکران متصل است؛ جنگ بر سر تصاحب ذخایر آریان و صید تن ماهی در شمال اقیانوس هند. این نبرد، فراتر از یک رقابت ساده شیلاتی، یک رویارویی تمام عیار میان دو تفکر سنتی و مدرن بر سر منابع زنده دریاست. در یک سوی این میدان، ناوگان مدرن و صنعتی چین مستقر در بندر گوادر پاکستان قرار دارد که مجهز به پیشرفته ترین اداورهای ماهی یاب (سونار) و سیستم های پیش بینی ماهواره ای است. این تکنولوژی پیشرفته به چینی ها اجازه می دهد کله های بزرگ تن ماهی را دقیقاً پیش از ورود به آب های سرزمینی ایران ردیابی و با تورهای عظیم خود جارو کنند. این اقدام عملاً یک «دیوار نامرئی تکنولوژیک» در مرز دریایی ایجاد کرده که مانع رسیدن ماهی ها به تور صیادان بومی ایران در چاپهار و کنارک می شود؛ چالشی جدی که در سال های اخیر صید سنتی ما را در





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

بایاندور

The Bayandor
Productivity Award اولین دوره جایزه ملی بهره‌وری



سازمان ملی بهره‌وری ایران
NATIONAL PRODUCTIVITY INSTITUTION OF IRAN



وزارت امور کشتی‌نوردی، بندر و خدمات دریایی
IRAN

فیروزه خراسان

استعاره شمس الشموس
آسمان ولایت و امامت

جاده/ریل

صنعت/تولید
زنجیره تامین

حوضچه بندر

جهان شمولی
دریانوردی

به/از بندر

نشان هوک

سکون کشتی

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

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

☎ 021-88947646
☎ 09912946488



بایندر بررسی می‌کند؛

ساعت صفر در تنگه هرمز

روز جمعه آغاز شود. تا زمانی که تیم‌های تخصصی، وجب به وجب این آبراه را اسکن و امنیت فیزیکی آن را تضمین نکنند، سازمان‌های بین‌المللی چراغ سبز نهایی را برای عبور و مرور صادر نخواهند کرد. بازار در وضعیت «صبر و تماشا» در نهایت، بازار کشتیرانی جهان فعلا در وضعیت «صبر و رصد با احتیاط» قرار دارد. حرف‌های سیاستمداران برای آرام کردن بازار نفت خوب است، اما چرخ‌های بزرگ صنعت دریا با احتیاط و آرامش بیشتری می‌چرخند. گام بعدی و سرنوشت‌ساز، روز جمعه در سوئیس رقم خواهد خورد؛ جایی که با امضای رسمی قرارداد، مشخص می‌شود چه زمانی و با چه سرعتی این موانع بیمه‌ای، ترافیکی و فیزیکی برطرف خواهند شد. تا آن زمان، موتور کشتی‌ها ممکن است روشن شده باشد، اما آن‌ها کماکان لنگر انداخته باقی می‌مانند تا از صلح واقعی مطمئن شوند.

شده‌اند. حالا با باز شدن ناگهانی مسیر، یک ترافیک فوق‌العاده سنگین در این بنادر ایجاد می‌شود. تنظیم مجدد برنامه حرکت کشتی‌های غول‌پیکر و فرستادن کشتی‌های کوچک‌تر برای جابه‌جایی این همه بار عقب‌مانده، یک کابوس لجستیکی است که ساماندهی آن حداقل یک ماه طول می‌کشد. **گره سوم:** خطر فیزیکی مین‌ها و آب‌های ناامن حتی اگر روی کاغذ صلح برقرار شده باشد، روی آب هنوز خطر فیزیکی وجود دارد. درگیری‌های هفته‌های اخیر باعث شده که تنگه هرمز و آب‌های اطراف آن پُر از بقایای جنگی، تجهیزات نظامی رها شده و ریسک مین‌های سرگردان باشد. همین چند ساعت پیش حمله به یک نفتکش در خروجی این تنگه نشان داد که این مسیر هنوز به معنای واقعی کلمه «امن» نیست. طبق توافق، عملیات مشترک پاکسازی و مین‌روبی قرار است از

به دلیل جنگ، هزینه‌های بیمه در خلیج فارس به ارقام نجومی رسیده بود. حالا تا زمانی که شرکت‌های بزرگ بیمه بین‌المللی رسماً جلسه‌ای تشکیل ندهند، ریسک منطقه را پایین نیاورند و برگه‌های ضمانت جدید را امضا نکنند، کشتی‌های بزرگ کانتینری و نفتکش‌ها حرکتی به سمت هرمز نخواهند کرد. این فرآیند اداری و حقوقی، به زمان نیاز دارد و با یک ابلاغیه چند خطی حل نمی‌شود. **گره دوم:** ترافیک سنگین و بارهای سرگردان در بنادر همسایه جنگ چند هفته‌ای گذشته، مسیرهای کشتیرانی را به شدت به هم ریخته است. بنادری مثل «جبل‌علی» در امارات و حتی بندر دوردستی مثل «سنگاپور»، اکنون به انبارهای عظیمی از کانتینرهای سرگردان تبدیل شده‌اند؛ بارهایی که مقصد اصلی‌شان ایران و کشورهای همسایه بوده اما به خاطر بسته بودن هرمز، در این بنادر تخلیه و دپو

اعلام خبر توافق صلح میان ایران و آمریکا موجی از خوش‌بینی را در سراسر جهان ایجاد کرده است. در نگاه اول، به نظر می‌رسد با این توافق سیاسی، همه چیز فوراً به حالت عادی برمی‌گردد و کشتی‌ها حرکت خود را آغاز می‌کنند. اما دنیای دریانوردی و تجارت دریایی قوانین سفت و سخت خود را دارد. واقعیت این است که بازگشت امنیت و رونق به تنگه هرمز، مثل روشن و خاموش کردن یک کلید برق نیست؛ پشت این پنجره‌ی دیپلماتیک، گره‌های کوری وجود دارد که باز کردن آن‌ها هفته‌ها زمان می‌برد. **گره اول:** گول‌های بیمه به بیانیه‌های سیاسی اعتماد ندارند اولین و بزرگ‌ترین مانع، در اتاق‌های شیشه‌ای شرکت‌های بیمه در لندن قرار دارد. هیچ مالک کشتی بزرگی در دنیا حاضر نیست سرمایه چند صد میلیون دلاری خود و جان خدمه‌اش را بدون داشتن بیمه‌نامه وارد منطقه کند. در ماه‌های گذشته

تصاحب بیش از ۹۰ درصد سفارشات نفتکش‌های گول‌پیکر در سال ۲۰۲۶ تکیه چین بر تخت پادشاهی صنعت کشتی‌سازی جهان



چینی می‌توانند قطعات و تجهیزات واسطه‌ای بیش از ۸۰ دسته اصلی از ملزومات کشتی را از استان‌های همجوار خود در داخل چین تامین کنند. این خودکفایی بالا، وابستگی به واردات را به حداقل رسانده و ریسک تاخیر در تحویل پروژه را به صفر نزدیک کرده است؛ مزیتی که رقبای سنتی چین مانند کره جنوبی و ژاپن را به حاشیه رانده است. با توجه به MASTER شدن فناوری‌های سبز نظیر سوخت‌های پاک (متانول و آمونیاک مایع) در چین، پیش‌بینی می‌شود سلطه بی‌رقیب این کشور بر صنایع دریایی جهان تا پایان دهه جاری میلادی با قدرت ادامه داشته باشد.

کشتی‌سازی چین در سه‌ماهه اول سال ۲۰۲۶ با رشد چشمگیر ۴۶ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل، به ۱۵.۶۸ میلیون تن وزن مرده (dwt) رسیده است که این رقم معادل ۵۷.۳ درصد از کل تولید جهان است. همچنین حجم سفارشات در دست اقدام این کشور تا پایان ماه مارس به ۳۲۲.۳ میلیون تن رسیده که نزدیک به ۷۰ درصد از کل بازار جهان را شامل می‌شود و ظرفیت تولید یاردهای چین را برای ۳ تا ۴ سال آینده کاملاً پیش‌خرید کرده است. «لیو وی» معتقد است دو فاکتور «سرعت تحویل» و «عمق زنجیره تامین» راز اصلی این موفقیت هستند. به گفته وی، کارخانه‌های

این مجموعه صنعتی همچنین در حال ساخت دو نفتکش فوق سنگین ۳۰۰ هزار تنی (VLCC) است. این ابرکشتی‌ها قادرند در هر سفر بیش از ۲ میلیون بشکه نفت خام را جابه‌جا کنند. نکته کلیدی اینجاست که به لطف مهندسی پیشرفته چین، هزینه حمل‌ونقل هر بشکه نفت در این شناورها، ۴۰ درصد کمتر از تانکرهای کوچک و متوسط است؛ مزیتی که رقیب توانایی مقابله با آن را ندارند. «پنگ گویشنگ»، مدیر بازاریابی کشتی‌سازی دالیان، با تایید رونق فوجاری این بخش اعلام کرد: «حجم قراردادهای امضاشده نفتکش در این شرکت تنها در سال جاری از ۶ میلیون تن عبور کرده و ساخت ۴۲ فروند کشتی دیگر برای امسال برنامه‌ریزی شده است.»

چرخش بازار از کانتینر به نفتکش

کارشناسان معتقدند این حجم از سفارشات نشان‌دهنده یک دگرگونی ساختاری در نیاز بازار است. «لیو وی»، از اعضای هیئت‌مدیره یکی از کارخانه‌های کشتی‌سازی در نینگبو، در این رابطه اظهار داشت: «در حالی که سال گذشته (۲۰۲۵) تمرکز اصلی بازار بر ساخت کشتی‌های کانتینری بود، از اواخر سال گذشته تقاضا برای تانکرهای نفت خام جهش یافت؛ به طوری که در سال ۲۰۲۶، تقریباً نیمی از تمام مذاکرات جاری ما به نفتکش‌ها اختصاص دارد.»

زنجیره تامین بومی؛ برگ برنده چینی‌ها در برابر کره و ژاپن

بر اساس آمارهای رسمی، خروجی

جدیدترین گزارش‌های دریافتی از نهادهای بین‌المللی نشان می‌دهد که صنعت کشتی‌سازی چین موفق شده است یک انحصار تاریخی و خیره‌کننده در بازار جهانی نفتکش‌ها ایجاد کند. بر اساس آمار منتشر شده از سوی موسسه «ایندکس باکس» (IndexBox)، کارخانه‌های کشتی‌سازی چین از آغاز سال جاری میلادی (۲۰۲۶)، بیش از ۹۰ درصد از کل سفارشات جهانی برای ساخت نفتکش‌های گول‌پیکر حمل نفت خام (VLCC) را به خود اختصاص داده‌اند؛ آماري که کارشناسان آن را یک چرخش ناگهانی و بنیادین در جغرافیای لجستیک دریایی توصیف می‌کنند. تمایل مجدد مالکان بزرگ کشتی در جهان به سرمایه‌گذاری روی تانکرهای حمل نفت خام - که بخشی از آن ناشی از تنش‌های ژئوپلیتیک در آبراه‌های کلیدی نظیر تنگه هرمز و افزایش نرخ کرایه حمل بوده - تقاضای شدیدی را در بازار ایجاد کرده است؛ تقاضایی که بخش عمده آن به سمت یاردهای چینی سرازیر می‌شود.

تحویل ۱۶۴ روز زودتر از موعد؛ نمایش قدرت لجستیکی چین

در همین راستا، شرکت کشتی‌سازی دالیان (CSSC Dalian) اعلام کرد که یک فروند نفتکش ۱۱۵ هزار تنی جدید را ۱۶۴ روز زودتر از برنامه زمان‌بندی قرارداد به مشتری تحویل داده است. این شناور که حدود ۲۵۰ متر طول و ۴۴ متر عرض دارد، قادر است هم‌زمان نفت خام و فرآورده‌های نفتی با نقطه اشتعال زیر ۶۰ درجه سانتی‌گراد را حمل کند.

بایندر گزارش می‌دهد؛

بازار سوخت کشتی‌ها نزولی شد



همین سطح پایین تثبیت می‌شوند؛ اما بروز هرگونه تنش یا حادثه جدید در تنگه هرمز، می‌تواند قیمت سوخت کشتی‌ها را دوباره در عرض چند ساعت به اوج برگرداند.

می‌کنند که این آرامش و روند نزولی بازار کاملاً شکننده و وابسته به اخبار سیاسی است. اگر توافقی‌های پیش‌رو در روزهای آینده به نتیجه نهایی برسد، قیمت‌ها در

با کیفیت‌ترین سوخت، با ۳۷ دلار کاهش به کانال ۱,۲۷۵ دلار عقب‌نشینی کرد. البته این ریزش قیمت در همه جای دنیا یکسان نبود؛ در بنادر بزرگی مانند سنگاپور و فجیره (امارات) خوش‌بینی به صلح و پر بودن انبارها باعث شد قیمت‌ها با سرعت و شیب تندتری پایین بیاید. اما در بنادر اروپایی مانند روتردام (هلند)، به دلیل گران بودن هم‌زمان قیمت گاز در اروپا، قیمت سوخت کشتی‌ها مقاومت بیشتری نشان داد و با سرعت کمتری کاهش یافت. مهم‌ترین اثر این ارزانی، کاهش هزینه جابه‌جایی کالاها در اقیانوس‌هاست؛ چرا که چندین شرکت بزرگ کشتیرانی بین‌المللی بلافاصله اعلام کردند «افزافه هزینه سوخت» خود را که از صاحبان کالا می‌گرفتند، کاهش می‌دهند. در نهایت، تحلیلگران بین‌المللی تاکید

بازار جهانی سوخت کشتی‌ها (بانکرینگ) پس از هفته‌ها گرانی و نوسان شدید، ناگهان با یک ریزش بزرگ قیمت مواجه شد و وارد فاز نزولی یا همان به اصطلاح اقتصادی «بازار خرسی» شد. علت اصلی این اتفاق، انتشار اخبار امیدوارکننده درباره احتمال توافق ایران و آمریکا و بازگشایی امن تنگه هرمز است که ترس شرکت‌های کشتیرانی را از کمبود سوخت و ناامنی مسیرها برطرف کرده است. بررسی آمارها نشان می‌دهد قیمت هر سه نوع سوخت اصلی کشتی‌ها در بازارهای جهانی کاهش چشمگیری داشته است. سوخت‌های کم‌سولفور (VLSFO) که بیشتر کشتی‌های مدرن از آن استفاده می‌کنند با ۲۳ دلار ریزش به ۸۵۲ دلار در هر تن رسید. سوخت‌های سنگین قدیمی (HSFO) نیز با افت ۳۰ دلاری به ۱۶۹۵ دلار سقوط کرد و گازوئیل دریایی (MGO) به عنوان

بایندر بررسی می کند؛ ضرورت ربودن گوی رقابت اقتصادی از بنادر منطقه

توافق جدید و فوریت های دریایی



میلیارد دلاری؛ رنسانس ناوگان ملی و جهش چابهار

با امضای قطعی توافق، بندهای ۶ و ۱۱ (صندوق بازسازی و آزادسازی دارایی ها) از حالت تعهد اسمی خارج شده اند. اولویت اول توسعه ای کشور باید تزریق منابع به بخش خصوصی و دولتی جهت خرید شناورهای مدرن و خروج از ساختار پرهزینه "ناوگان سایه" باشد. همزمان، توسعه فازهای تکمیلی بندر اقیانوسی چابهار به عنوان برگ برنده ایران در کریدور شمال-جنوب باید با بیشترین سرعت تامین مالی شود. امروز برای ما زمان آن فرا رسیده است که با تکیه بر سرعت تخلیه، مشوق های بی سابقه تعرفه ای و نوسازی ناوگان، گوی رقابت اقتصادی را از بنادر منطقه برابیم و جایگاه تاریخی ایران را به عنوان هاب اصلی ترانزیت انرژی و کالا بازپس بگیریم. موفقیت کشور در مذاکرات نهایی، مستقیماً به اقتداری بستگی دارد که اقتصاد دریایی ما از همین امروز در کف میدان از خود نشان خواهد داد. ساعت یا شتابی بی سابقه برای اقتصاد دریا در حال حرکت است.

(Pilotage) بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است. ایران باید مدیریت آبراه را در انحصار کشورهای ساحلی نگه دارد تا مانع از تعریف هرگونه سازوکار نظارتی بین المللی با حضور قدرت های غربی در توافق جامع نهایی شود.

پاتک به خطوط لوله جایگزین؛ بازپس گیری سهم بازار با مشوق های تعرفه ای

عربستان و امارات در ماه های بحران، ظرفیت خطوط لوله شرق به غرب خود را به حداکثر رساندند تا وابستگی دنیا به هرمز را کاهش دهند. اکنون با فعال شدن معافیت های نفتی و بانکی بند ۱۰، وقت پاتک اقتصادی ایران است. سازمان بنادر باید مشوق ها و تخفیف های پلکانی و جذابی در تعرفه های بندری (Port Dues) برای خطوط لاینر بزرگ جهانی (مانند MSC و Maersk) وضع کند تا انگیزه بازگشت مستقیم به بنادر ایران ایجاد شود و مسیرهای موازی رقبای منطقه ای به حاشیه بروند.

جذب منابع از صندوق ۳۰۰

قرار داشتند، به طور همزمان به سمت بندری شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) حرکت خواهند کرد. بنادر کشور از همین امروز با ترافیک بی سابقه ای روبه رو می شوند. بنابراین، مدیریت بندر باید فوراً پروتکل فعال سازی ۲۴ ساعته خدمات برادینگ (Berthing) و بهینه سازی عملکرد گنتری کرین ها را ابلاغ کند. هرگونه تاخیر در ترن آراند کشتی ها منجر به جریمه های سنگین دموراژ (جریمه معطلی) خواهد شد و بهره وری این پنجره فرصت را کاهش می دهد.

فرمول حاکمیتی هرمز؛ آغاز دیپلماسی دریایی تهران- مسقط بدون مداخله خارجی

بند ۵ توافق صراحتاً ایران را مکلف به گفتگو با سلطنت عمان جهت مدیریت آینده تنگه هرمز کرده است. امضای قطعی سند به این معناست که کارگروه مشترک دریایی ایران و عمان باید بدون فوت وقت تشکیل شود. هدف ژئوپلیتیک ایران در این مذاکرات، فرمول سازی کنترل ترافیک و خدمات راهنمایی کشتی ها

با توجه به درگیری های شدید ماه های گذشته، کلوپ های بین المللی بیمه (P&I Clubs) ریسک ورود به خلیج فارس را در بالاترین سطح ممکن قرار داده اند. فرماندهی دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی ایران باید بدون فوت وقت، عملیات گسترده مین روبی و هیدروگرافی را در کانال های اصلی تردد تدارک ببینند. صدور آتی اعلامیه های ناوبری بین المللی (Notices to Mariners) و اثبات فنی امنیت آبراه، کلید اصلی متقاعد کردن شرکت های بیمه برای کاهش حق بیمه ریسک جنگ است. تا زمانی که این اقدام عملیاتی انجام نشود، حتی با وجود رفع محاصره بر روی کاغذ، خطوط بزرگ لاینر تمایلی به بازگشت نشان نخواهند داد.

مدیریت هجوم ناوگان رسوب کرده؛ فعال سازی پروتکل ۷/۲۴ در پایانه های کانتینری و نفتی

با برچیده شدن محاصره دریایی توسط آمریکا طبق بند ۴، ده ها فروند تانکر و کشتی تجاری ایرانی که در لنگرگاه های بین المللی یا در وضعیت سرگردانی لجستیکی

با امضای رسمی قطعی و غیرحضوری سند «یادداشت تفاهم ایران و آمریکا» توسط رؤسای جمهور ایران و ایالات متحده در نخستین دقایق بامداد امروز (پنجشنبه ۲۸ خرداد ۱۴۰۵)، گمانه زنی ها و مراحل پیش نویس به پایان رسید و توافق رسماً وارد فاز «اجرای فوری» شد. با لغو برنامه های تشریفاتی و رسمیت یافتن آتی سند با میانجی گری پاکستان و قطر، شمارش معکوس برای بازه حیاتی ۶۰ روزه آغاز شده است. طبق توافق، واشنگتن موظف به برچیدن فوری و ۳۰ روزه محاصره دریایی است و تهران باید عبور امن و بدون هزینه کشتی ها از تنگه هرمز را تضمین کند. این گزارش، وظایف عملیاتی و فوری سازمان بنادر و دریانوردی ایران را در سایه این توافق قطعی تحلیل می کند.

عملیات ضربتی هیدروگرافی؛ پاک سازی آبراه و درهم شکستن نرخ بیمه جنگی از همین امروز

از این لحظه، بند ۵ توافق وارد فاز اجرایی شده است؛ ایران مکلف است امنیت ناوبری در تنگه هرمز و دریای عمان را تضمین کند.



بیمه یاسارگاد

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



● تسهیلات طرح

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

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

تلفن: ۹۰-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴

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



مرکز داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

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



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

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

تماس تلفنی: ۰۲۱-۸۸۶۴۷۶۶۶ داخلی ۱۰۱ | ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

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

از ژئوپلیتیک تا ژئواکونومی؛

چگونه ایران می‌تواند مزیت هرمز را به ثروت تبدیل کند؟



به قلم امیر رضایی

با وجود آنکه ایران بر یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های دریایی جهان اشراف دارد، بزرگ‌ترین مراکز لجستیکی و بندری منطقه طی دو دهه اخیر در سواحل جنوبی خلیج فارس شکل گرفته‌اند. این واقعیت نشان می‌دهد که در اقتصاد جهانی امروز، صرف برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز برای دستیابی به برتری اقتصادی کافی نیست. کشورها زمانی می‌توانند از مزیت‌های ژئوپلیتیکی خود بهره‌برداری کنند که آنها را به زیرساخت، خدمات، سرمایه‌گذاری و اتصال مؤثر به زنجیره‌های جهانی تجارت تبدیل نمایند. اهمیت تنگه هرمز تنها به جایگاه جغرافیایی آن محدود نمی‌شود. این آبراه راهبردی محل عبور حدود یک‌پنجم تجارت دریابد نفت جهان است و هرگونه اختلال در آن می‌تواند بازارهای انرژی، حمل‌ونقل دریایی و زنجیره‌های تأمین بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد. ایران با در اختیار داشتن طولانی‌ترین خط ساحلی در شمال تنگه هرمز، دسترسی همزمان به خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و کریدورهای زمینی اوراسیا، از ظرفیتی برخوردار است که کمتر کشوری در منطقه در اختیار دارد. با این حال، سهم ایران از بازار لجستیک، ترانزیت و خدمات دریایی منطقه هنوز متناسب با این ظرفیت ژئوپلیتیکی نیست. پرسش اصلی این است که چگونه می‌توان این مزیت طبیعی را به یک مزیت اقتصادی پایدار تبدیل کرد؟

هرمز؛ مزیتی که به تنهایی کافی نیست

تجربه توسعه بندری در جهان نشان می‌دهد که موقعیت جغرافیایی تنها نقطه آغاز رقابت

است. بنادر موفق جهان نه فقط به دلیل قرار گرفتن در مسیرهای اصلی تجارت، بلکه به واسطه کیفیت زیرساخت‌ها، سرعت خدمات، سهولت قوانین و اتصال مؤثر به شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی به جایگاه کنونی خود رسیده‌اند. در منطقه خلیج فارس نیز این واقعیت به‌خوبی قابل مشاهده است. امارات متحده عربی طی سه دهه گذشته با سرمایه‌گذاری گسترده در بنادر، مناطق آزاد، مراکز توزیع کالا و خدمات لجستیکی توانسته جایگاه خود را به عنوان هاب تجاری منطقه تثبیت کند. بندر جبل‌علی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری خاورمیانه در سال ۲۰۲۵ بیش از ۱۵.۶ میلیون (TEU) کانتینر را جابه‌جا کرده است؛ رقمی که به‌تنهایی از مجموع عملکرد بسیاری از بنادر منطقه فراتر می‌رود. این تجربه نشان می‌دهد که مزیت رقابتی امروز نه در کنترل یک مسیر دریایی، بلکه در توانایی جذب بار، سرمایه، خطوط کشتیرانی و خدمات ارزش افزوده نهفته است. از این منظر، تنگه هرمز برای ایران یک فرصت راهبردی است، اما نه یک تضمین اقتصادی.

چابهار و مکران؛ دروازه ژئواکونومیک ایران

اگر هرمز مهم‌ترین مزیت ژئوپلیتیکی ایران باشد، چابهار مهم‌ترین ابزار تبدیل این مزیت به ثروت محسوب می‌شود. چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است و برخلاف بسیاری از بنادر خلیج فارس، خارج از تنگه هرمز قرار دارد. این ویژگی، دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و مسیرهای اصلی کشتیرانی اقیانوس هند را فراهم می‌کند. در شرایطی که بسیاری از کشورها و شرکت‌های حمل‌ونقل به دنبال تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری خود هستند، چابهار می‌تواند به یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال میان جنوب آسیا، آسیای مرکزی، قفقاز و حتی اروپا تبدیل شود. اما تحقق این هدف نیازمند نگاهی فراتر از توسعه اسکله‌ها و تجهیزات بندری است. تجربه جهانی نشان داده است که موفقیت یک بندر به میزان توسعه پسکرانه آن وابسته

است. چابهار زمانی می‌تواند به یک هاب منطقه‌ای تبدیل شود که در کنار آن شهرهای لجستیکی، مراکز پردازش کالا، صنایع صادرات‌محور، مناطق آزاد تخصصی و شبکه‌های حمل‌ونقل چندوجهی شکل بگیرد. در این میان، سواحل مکران مهم‌ترین ظرفیت توسعه دریامحور ایران در قرن بیست‌ویکم محسوب می‌شود. منطقه‌ای که می‌تواند به کانون جدید صنایع دریایی، انرژی، پتروشیمی، لجستیک و تجارت بین‌المللی تبدیل شود.

عمان؛ الگویی از تبدیل موقعیت جغرافیایی به سرمایه‌گذاری

یکی از نکات قابل تأمل در رقابت دریایی منطقه، تجربه عمان است. این کشور برخلاف بسیاری از همسایگان خود، تلاش کرده است توسعه دریایی را از چارچوب سنتی بندرداری فراتر برد و آن را به یک پروژه ملی توسعه اقتصادی تبدیل کند. بندر دقم نمونه بارز این رویکرد است. این بندر با برخورداری از آب‌خورد عمیق، ظرفیت توسعه صنعتی و اتصال به مناطق ویژه اقتصادی، به یکی از مهم‌ترین پروژه‌های دریایی عمان تبدیل شده است. طی سال‌های اخیر میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری در حوزه‌های انرژی، صنایع پایین‌دستی، لجستیک و هیدروژن سبز در منطقه دقم جذب شده است. نکته مهم آن است که عمان صرفاً یک بندر به مرحله بهره‌برداری نرسانده است، بلکه یک اکوسیستم اقتصادی پیرامون بندر ایجاد کرده است. این همان الگویی است که می‌تواند برای توسعه چابهار و مکران نیز مورد توجه قرار گیرد. در واقع، رقابت آینده میان بنادر منطقه، رقابت میان اکوسیستم‌های اقتصادی خواهد بود، نه صرفاً میان اسکله‌ها و جرثقیل‌ها.

کریدور شمال-جنوب؛ مزیتی که رقبا در اختیار ندارند

شاید مهم‌ترین مزیت ایران نسبت به امارات و عمان، امکان اتصال همزمان دریا و خشکی باشد. موقعیت جغرافیایی ایران این امکان را فراهم می‌کند که کالاهای

ورودی از اقیانوس هند از طریق شبکه‌های زمینی به بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه و اروپا منتقل شوند. کریدور بین‌المللی شمال-جنوب در همین چارچوب اهمیت پیدا می‌کند. این مسیر می‌تواند زمان حمل کالا میان هند و شمال اروپا را به طور قابل توجهی کاهش دهد و هزینه‌های حمل‌ونقل را برای صاحبان کالا پایین آورد. در سال‌های اخیر حجم مبادلات و ترافیک کالایی این کریدور روندی افزایشی داشته است. با این حال، بهره‌برداری کامل از ظرفیت آن مستلزم تکمیل خطوط ریلی، توسعه پایانه‌های چندوجهی، ارتقای زیرساخت‌های گمرکی و هماهنگی نهادی میان دستگاه‌های مسئول است. در صورت تحقق این الزامات، ایران می‌تواند به حلقه‌ای کلیدی در اتصال اقتصادهای جنوب و شمال اوراسیا تبدیل شود؛ مزیتی که رقبای منطقه‌ای به سادگی قادر به تکرار آن نیستند.

خدمات دریایی؛ حلقه مفقوده اقتصاد دریا محور

رقابت در صنعت دریایی امروز صرفاً به جابه‌جایی کالا محدود نیست. بخش عمده درآمد بنادر مراکز دریایی پیشرفته جهان از خدمات جانبی حاصل می‌شود؛ خدماتی نظیر سوخت‌رسانی دریایی، تعمیرات کشتی، خدمات فنی و مهندسی، بیمه، تأمین مالی و مدیریت زنجیره تأمین. ایران با برخورداری از موقعیت راهبردی، نیروی انسانی متخصص و سابقه طولانی در صنایع دریایی می‌تواند سهم بیشتری از این بازار را به دست آورد. توسعه مراکز تعمیرات شناورها، گسترش خدمات پشتیبانی ناوگان، ایجاد هاب سوخت‌رسانی دریایی و بهره‌گیری از فناوری‌های دیجیتال در مدیریت بندر می‌تواند ارزش افزوده قابل توجهی برای اقتصاد کشور ایجاد کند. در واقع، کشوری که تنها محل عبور کالا باشد، از بخش کوچکی از منافع تجارت جهانی بهره‌مند می‌شود؛ اما کشوری که ارائه‌دهنده خدمات باشد، سهم بیشتری از ارزش خلق شده را به خود اختصاص خواهد داد.

اصلاح حکمرانی؛ پیش شرط تبدیل مزیت به ثروت

هیچ مزیت جغرافیایی بدون حکمرانی کارآمد به موفقیت اقتصادی منجر نخواهد شد. تجربه بنادر موفق جهان نشان می‌دهد که سرعت تصمیم‌گیری، شفافیت مقررات، تسهیل سرمایه‌گذاری و کاهش هزینه‌های مبادله، نقشی تعیین‌کننده در جذب سرمایه و بار دارند. از این رو، توسعه اقتصاد دریامحور ایران علاوه بر سرمایه‌گذاری در زیرساخت، نیازمند اصلاح فرآیندهای اداری، دیجیتال‌سازی خدمات بندری، کاهش زمان ترخیص کالا و تقویت نقش بخش خصوصی است. در بسیاری از موارد، کاهش بروکراسی و افزایش بهره‌وری می‌تواند اثری به مراتب بیشتر از احداث یک اسکله جدید داشته باشد. تجربه امارات در جبل‌علی و تجربه عمان در دقم نشان می‌دهد که قرن بیست‌ویکم، عصر تبدیل ژئوپلیتیک به ژئواکونومی است. ایران از نظر موقعیت جغرافیایی مزیتی در اختیار دارد که بسیاری از کشورهای منطقه فاقد آن هستند؛ اشراف بر تنگه هرمز، دسترسی به اقیانوس هند، سواحل گسترده مکران و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، مجموعه‌ای کم‌نظیر از ظرفیت‌های راهبردی را ایجاد کرده است. اما مزیت جغرافیایی زمانی به ثروت تبدیل می‌شود که در قالب بنادر رقابت‌پذیر، کریدورهای فعال، مناطق لجستیکی مدرن، خدمات دریایی پیشرفته و حکمرانی اقتصادی کارآمد سازمان‌دهی شود. آینده اقتصاد دریایی ایران نه در عبور کشتی‌ها از کنار سواحل کشور، بلکه در میزان ارزشی نهفته است که ایران می‌تواند برای این کشتی‌ها، صاحبان کالا و زنجیره‌های تأمین جهانی خلق کند. چابهار، مکران و کریدور شمال-جنوب می‌توانند سه ضلع اصلی نقشه راه ژئواکونومیک ایران در دهه آینده باشند. اگر این سه محور با اصلاحات نهادی و توسعه خدمات دریایی همراه شوند، ایران قادر خواهد بود جایگاه خود را از یک بازیگر مهم ژئوپلیتیکی به یک قدرت اثرگذار ژئواکونومیک در منطقه ارتقا دهد؛ هدفی که نه تنها برای صنعت کشتیرانی، بلکه برای آینده اقتصاد ملی نیز اهمیت راهبردی دارد.

پلی بین کارجویان و کارفرمایان

سامانه کاریابی

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

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



مزایای سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی:

مزایای برای کارفرمایان:

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

برای کارجویان:

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

دبیر تشکل ملی کشتیرانی خطاب به معاون اول رئیس جمهور:

جان باختگان بندر شهید رجایی «شهادت لجستیک» محسوب شوند لزوم اعطای نشان ملی شجاعت و لیاقت به بخش خصوصی

شایسته از سرمایه‌گذاران و فعالان اقتصادی اختصاص داد و تصریح کرد: «درخواست دیگر ما این است که دولت در راستای قدردانی از بخش خصوصی که تمام‌قد در خط مقدم «جنگ رمضان» حضور پیدا کرد و سینه سپر نمود، اقدام به اعطای «نشان ملی شجاعت و لیاقت» به این صنف کند.» وی خاطر نشان کرد این نشان حاکمیتی و ملی باید به صورت عمومی و بر اساس شایسته‌سالاری در اختیار صاحب‌صلاحیت‌های بخش خصوصی قرار گیرد تا انگیزه‌ای برای ادامه جهاد اقتصادی کشور باشد. پل‌مه در پایان با ابراز تشکر از سعه صدر معاون اول رئیس‌جمهور در شنیدن دغدغه‌های بخش خصوصی، بسته‌ای از پیشنهادات مدون و راهکارهای کارشناسی را برای بهبود وضعیت ترانزیت کشور ارائه داد و خواستار آن شد که این موارد در دستور کار جدی دولتمردان و تصمیم‌گیران حوزه اجرایی قرار گیرد.

پل‌مه در تبیین اولین مطالبات رسمی خود از دکتر عارف، به حادثه دردناک بندر جنوبی کشور اشاره کرد و گفت: «سال گذشته در اردیبهشت‌ماه، حادثه تلخی در بندر شهید رجایی شکل گرفت که جامعه لجستیکی کشور را داغدار کرد. ما از دولت محترم انتظار داریم که کشته‌شدگان این حادثه تلخ که عوامل شکل‌گیری آن نیز مشخص است، به عنوان «شهادت خدمت» و «شهادت لجستیکی» شناخته شوند.» وی افزود این یک انتظار بی‌جا نیست، بلکه حق قانونی و مبرهن زحمت‌کشان عرصه دریا و بندر است که باید از سوی مسئولان دیده و تکریم شود.

لزوم اعطای «نشان ملی شجاعت و لیاقت» به فرماندهان بخش خصوصی

دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، دومین خواسته صریح خود را به تقدیر

ضرورت تجلیل از جان‌برکفان خط مقدم لجستیک در ایام بحران

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، دبیر تشکل ملی کشتیرانی با قدردانی از تلاش‌های شبانه‌روزی فعالان این حوزه اظهار داشت: «وظیفه خود می‌دانم از تمام عزیزانی که در حوزه لجستیک، اعم از شیرمردان و شیرزنانی که در بندر، دریا، جاده، حمل‌ونقل بین‌المللی و داخلی و به‌ویژه رانندگان عزیزی که خمیرمایه اصلی هدایت لجستیکی کشور هستند و در ایام سخت جنگ لحظه‌ای کوتاه نیامدند، تشکر کنم.» وی تأکید کرد که ایستادگی این جامعه در شرایط بحرانی، ضامن بقای زنجیره تأمین کشور بوده است.

درخواست معرفی جان‌باختگان بندر شهید رجایی به عنوان «شهادت خدمت»

مسعود پل‌مه، دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در نشست هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی ایران که با حضور دکتر محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور برگزار شد، در سخنانی صریح خواستار توجه ویژه دولت به اینارگری‌های فعالان اقتصادی و کارگران حوزه ترانزیت شد. وی در بخش پایانی بیانات خود، دو درخواست کلیدی شامل اعطای نشان ملی شجاعت و لیاقت به فرماندهان اقتصادی بخش خصوصی در «جنگ رمضان» و همچنین به رسمیت شناختن جان‌باختگان حادثه بندر شهید رجایی به عنوان «شهادت خدمت» را به طور رسمی به معاون اول رئیس‌جمهور ارائه کرد.



بایندر گزارش می دهد؛

آغاز شمارش معکوس برای ترکیدن حباب کرایه‌های دریایی



می‌کنند که در روزهای آینده برای امضای قراردادهای بلندمدت حمل بار عجله نکنند. بازار در حال تبدیل شدن به «بازار خریداران» است و هر چقدر که جلوتر برویم، شرکت‌های کشتیرانی برای پر کردن صندلی‌های خالی کشتی‌های خود، مجبور به ارائه تخفیف‌های بیشتر و رقابت منفی خواهند بود. در مقابل، گول‌های کشتیرانی احتمالاً برای جلوگیری از سقوط کامل قیمت‌ها، برخی از سفرهای خود را به صورت صوری لغو خواهند کرد، اما موج ریزش قیمت‌ها قوی‌تر از آن است که مهار شود.

دلار رسیده بود، به زودی می‌تواند تا سطح ۱,۵۰۰ دلار عقب‌نشینی کند. این ریزش ۵۰ تا ۷۰ درصدی، هزینه‌های اضطراری و بیمه‌های جنگی سنگینی را که شرکت‌ها به بازرگانان تحمیل می‌کردند، عملاً لغو خواهد کرد و قیمت تمام‌شده کالاها را در بازارهای جهانی کاهش می‌دهد.

هشدار به بازرگانان: عجله نکنید، بازار به نفع شما چرخیده است

با تغییر موازنه قدرت در بازار، کارشناسان به بازرگانان و صاحبان کالا توصیه

این آبراه‌ها، کشتی‌ها به مسیرهای کوتاه و استاندارد خود بازمی‌گردند و این گره کور لجستیکی عملاً باز شده است.

تزیق ناگهانی کانتینر به بازار؛ وقتی عرضه از تقاضا جلو می‌زند

تحلیل‌گران بازار معتقدند بزرگ‌ترین دلیل سقوط قیمت‌ها، ورود ناگهانی حجم عظیمی از کشتی‌ها و کانتینرهای خالی به چرخه تجارت است. از طرفی، شرکت‌های کشتیرانی در سال‌های گذشته کشتی‌های جدید زیادی ساخته بودند که تا امروز تأثیر آن‌ها به دلیل ترافیک و بحران‌های دریایی پنهان مانده بود. اکنون با عادی شدن شرایط، بازار با یک مازاد عرضه بی‌سابقه روبرو خواهد شد. به زبان ساده، کشتی و کانتینر برای جابه‌جایی بار بسیار زیاد است، اما بار کافی در بازار وجود ندارد.

ریزش ۵۰ تا ۷۰ درصدی قیمت‌ها؛ افت تند و تیز کرایه‌ها در راه است

گزارش‌های تخصصی نشان می‌دهند که قیمت حمل هر کانتینر ۴۰ فوت در مسیرهای پرترد آسیایی به مقصد اروپا و آمریکا که در اوج بحران به مرز ۴,۵۰۰

در پی تحولات دیپلماتیک ساعات گذشته و امضای توافقنامه ایران و آمریکا برای بازگشایی آبراه‌های کلیدی خاورمیانه، کارشناسان بین‌المللی از یک شوک بزرگ تجاری خبر می‌دهند. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد حباب قیمت حمل‌ونقل کانتینری که در ماه‌های گذشته به دلیل بحران‌های لجستیکی به اوج خود رسیده بود، در آستانه یک سقوط آزاد تاریخی قرار دارد؛ رویدادی که خبر خوشی برای تجار و مصرف‌کنندگان، اما هشدار جدی برای گول‌های کشتیرانی جهان است.

بازگشت آرامش به شاه‌رگ‌های دریایی؛ پایان کابوس مسیرهای طولانی

در ماه‌های اخیر، مسدود شدن و محدودیت‌های شدید در شاه‌رگ‌های حیاتی منطقه به‌ویژه تنگه هرمز، خطوط کشتیرانی جهان را به هم ریخته بود. کشتی‌های گول‌پیکر مجبور بودند برای دور زدن این مناطق، مسیر طولانی و پرهزینه‌ای را به دور قاره آفریقا طی کنند. این طولانی شدن مسیر، تقاضا برای کانتینرها را به شدت بالا برد و باعث قفل شدن صدها هزار کانتینر در بنادر واسطه‌ای شد. حالا با بازگشایی مشروط

بایندر گزارش می دهد؛

سقوط چشمگیر نرخ کرایه‌های فوق سنگین فله‌بر

و کوچک‌تر (Supramax/Handysize) وضعیت باثبات‌تری داشت؛ تقاضای پایدار برای حمل بار در دریای مدیترانه و خلیج مکزیک توانست مانع از ریزش قیمت‌ها در این بخش شود، هرچند بازار آسیا در این رده نیز تا حدودی راکد گزارش شده است.

نوسانات رفتاری در خطوط تانکرهای نفتی و ابرتانکرها

گزارش بورس بالتیک در بخش تانکرهای اقیانوس‌پیما نشان‌دهنده رفتاری کاملاً منطقی‌ای و ناهمگون است. نرخ کرایه نفت‌کش‌های بسیار بزرگ (VLCC) در حوزه خلیج فارس به مقصد شرق آسیا (چین و سنگاپور) روند ضعیفی را طی کرد و میانگین درآمد روزانه آن‌ها به حدود ۲۴ هزار و ۷۰۰ دلار کاهش یافت، در حالی که همین کشتی‌ها در منطقه غرب آفریقا رونق بهتری را شاهد بودند. در بخش تانکرهای Suezmax، نرخ حمل نفت در غرب آفریقا به دلیل افزایش تعداد کشتی‌های آماده بارگیری کاهش یافت، اما در دریای سیاه و مدیترانه قیمت‌ها پایدار ماند و درآمد روزانه ۳۹ هزار و ۷۰۰ دلاری را ثبت کرد. در بخش تانکرهای Aframax نیز بازار مدیترانه پس از یک دوره رکود، با ورود موج جدیدی از تقاضا مجدداً صعودی شد.

تحلیل‌گران دلیل اصلی این افت شدید را کاهش محسوس فعالیت شرکت‌های بزرگ معدنی در حوزه اقیانوس آرام و افت حجم بارگیری به مقصد کارخانجات فولاد چین می‌دانند. اگرچه در اواخر هفته گول‌های معدنی مجدداً به بازار بازگشتند، اما حجم بارهای پیشنهادی برای توازن با تعداد کشتی‌های خالی موجود در بازار کافی نبود. در حوزه اقیانوس اطلس نیز بازار ارسال سنگ‌آهن از برزیل و غرب آفریقا به چین پس از یک دوره ضعف، در اواخر هفته روی قیمت ۳۵.۵ دلار به ازای هر تن ثبات نسبی پیدا کرد.

وضعیت بازار کشتی‌های فله‌بر متوسط و کوچک (Panamax & Supramax)

بخش کشتی‌های Panamax (پاناماکس) نیز روندی کاهشی را تجربه کرد. در حوزه اقیانوس آرام، مازاد کشتی‌های بدون بار باعث تضعیف قدرت چانه‌زنی مالکان شد و با اینکه در اقیانوس اطلس تقاضای مناسبی برای ارسال بار از قاره آمریکا به آسیا وجود داشت، اما میانگین درآمد روزانه این کشتی‌ها در نهایت با افت حدود ۱,۲۰۰ دلاری روی ۱۶ هزار و ۴۲۳ دلار ایستاد. در نقطه مقابل، بازار کشتی‌های متوسط

جدیدترین ارزیابی‌های منتشر شده از سوی مؤسسه معتبر «بورس بالتیک» (Baltic Exchange) در لندن نشان می‌دهد که بازار جهانی حمل‌ونقل دریایی در هفته بیست‌وچهارم سال ۲۰۲۶، پس از یک دوره صعود، با موجی از اصلاح قیمت و کاهش شاکس‌ها روبرو شده است. این گزارش تحلیلی که در تاریخ ۱۲ ژوئن ۲۰۲۶ (۲۲ خرداد ۱۴۰۵) انتشار یافته، تایید می‌کند که برخلاف رونق هفته‌های گذشته، کمبود تقاضای پایدار در قطب‌های معدنی و نوسانات منطقه‌ای در حوزه انرژی، نرخ کرایه انواع کشتی‌های فله‌بر خشک و تانکرهای سوخت‌رسان را تحت تأثیر قرار داده است.

سقوط چشمگیر شاخص کشتی‌های گول‌پیکر (Capesize)

بر اساس آمارهای رسمی بورس بالتیک، بازار کشتی‌های پهن‌پیکر و گول‌پیکر Capesize - که شریان اصلی جابجایی سنگ‌آهن و زغال سنگ در جهان به شمار می‌رود - هفته بسیار سختی را پشت سر گذاشته است. شاخص میانگین درآمد روزانه این کشتی‌ها تنها در عرض چند روز از ۴۲ هزار و ۷۹۸ دلار با افتی ملموس به ۳۷ هزار و ۲۵۱ دلار در پایان هفته رسید تا بخشی از دستاوردهای ماه گذشته میلادی به سرعت از دست برود.

فرآورده‌های پالایشی

بازار تانکرهای حمل بنزین، گازوئیل و سوخت جت (MR Tankers) در خلیج مکزیک آمریکا نوسانات بسیار شدیدی را در این هفته ثبت کرد. نرخ درآمد روزانه این کشتی‌ها در مسیر آمریکا به سمت اروپا، ابتدا تحت تأثیر تحولات لجستیکی به اوج ۴۰ هزار دلار در روز جهش کرد، اما این سقف قیمتی دوام چندانی نداشت و در پایان هفته با ریزشی چشمگیر، روی ۲۸ هزار و ۱۰۰ دلار در روز آرام گرفت. در بازار دریای مدیترانه نیز نرخ تانکرهای حمل فرآورده پس از یک دوره سقوط مداوم، سرانجام به کف قیمتی خود یعنی حدود ۱۷ هزار و ۱۰۰ دلار در روز رسید و متوقف شد.

دورنمای پیش‌رو و افق بازار

به گفته کارشناسان ارشد بورس بالتیک، بازار حمل‌ونقل دریایی در حال حاضر در فاز استراحت و تعدیل پس از اوج‌گیری‌های ماه گذشته قرار دارد. کاهش موقت شتاب خرید مواد اولیه توسط چین و تغییرات فصلی در زنجیره تأمین انرژی، از عوامل اصلی این فروکش قیمتی هستند؛ انتظاری که وجود دارد این است که بازگشت ثبات پایدار به بازار، مشروط به تغییر استراتژی‌های گول‌های معدنی در شرق آسیا و حفظ تعادل در خطوط تانکرهای نفتی اقیانوس اطلس باشد.

داستان ترامپ، تنگه هرمز و بشکه‌های نفت

واقعیت‌های خلیج فارس چگونه محاسبات کاخ سفید را دگرگون کرد؟



از مواضع خود می‌شود، دوز خشونت کلامی را بالا می‌برد تا چهره «مرد سرسخت» مخدوش نشود. اما استقبال و تشکر عبدالفتاح السیسی از این توافق پنهان، گواهی بر این واقعیت است که پایتخت‌های منطقه‌ای خیلی زودتر از رسانه‌ها، سیگنال تغییر رفتار آمریکا و کارآمدی مقاومت استراتژیک ایران را دریافت کرده‌اند؛ معادله‌ای که در آن ایران، بدون باج‌دهی، طرف مقابل را به بازخوانی واقعیت‌های میدانی وادار کرده است.

شرکای غربی و آسیایی و به معنای ترک برداشتن دیوار تحریم‌هایی است که واشنگتن سال‌ها برای بتن‌ریزی آن وقت صرف کرده بود. در نهایت، چاشنی تهدیدهای تکراری مبنی بر «بمباران و بازگشت تحریم‌ها» در این مصاحبه، بیش از آنکه یک تهدید عملی و معتبر باشد، یک تکنیک پسیولوژیک (روانی) برای پنهان کردن یک عقب‌نشینی تاکتیکی است. ترامپ بر اساس استراتژی همیشگی خود، هرگاه که مجبور به پذیرش واقعیت و عقب‌نشینی

یک «سپر دفاعی برای مصرف داخلی» دانست. ترامپ که به خوبی می‌داند هرگونه نرمش در برابر تهران با انتقاد شدید تدریجی در واشنگتن مواجه خواهد شد، با این ادبیات عامه‌پسند تلاش می‌کند خود را همچنان دست‌بالا و تسلیم‌ناپذیر نشان دهد. با این حال، او بلافاصله با بیان این جمله که «می‌توانیم دیگران را از سرمایه‌گذاری در ایران منع کنیم»، عملاً پاشنه آشیل سیاست انزوای ایران را لو می‌دهد. این جمله، چراغ سبزی آشکار به

به نقش ایران در بازارهای جهانی انرژی است. وقتی رئیس‌جمهور آمریکا بسته‌شدن و ناامنی در تنگه هرمز را عامل اصلی جهش قیمت سوخت معرفی می‌کند و بلافاصله بازگشایی آن را به چشم‌انداز توافق پیوند می‌زند، در واقع خط بطلانی بر سال‌ها تبلیغات رسانه‌ای واشنگتن مبنی بر «بی‌اثر بودن تحرکات ایران» می‌کشد. این یک اعتراف ژورنالیستی و عریان به قدرت بازدارندگی ایران در شاه‌رگ اقتصاد بین‌الملل است؛ اعترافی که نشان می‌دهد تهران موفق شده هزینه ناامن‌سازی محیط پیرامونی خود را برای غرب به شدت بالا ببرد، تا جایی که ترامپ تاج‌ریزشه، برای آرام کردن بورس وال‌استریت و راضی نگه داشتن مصرف‌کننده آمریکایی، چاره‌ای جز پذیرش واقعیت قدرت ایران نمی‌بیند. اما شاه‌بیت سخنان ترامپ که مانور رسانه‌ای سنگینی روی آن انجام داد، ادعای عود سرمایه‌گذاری «حتی ۱۰ سنت» در ایران است. در تحلیل روزنامه‌نگاری، این گزاره را باید

باینده گزارش می‌دهد

شمارش معکوس برای سقوط آزاد کرایه حمل کانتینر در خطوط آسیا-خاورمیانه

دیجیتال پیش‌انجام چاپک طراحی کرد تا تشریفات گمرکی و اسنادی در بنادر مقصد به کمترین زمان ممکن برسد و کشتی‌ها معطل نمانند. در نهایت، بازگشایی تنگه هرمز با ترتیبات جدید قطعاً موازنه قدرت لجستیکی را در منطقه تغییر می‌دهد و بنادری مانند شهید رجایی و امام خمینی که در این مدت تحت فشار محاصره دریایی قرار داشتند، با ریزش کرایه‌ها و بازگشت مستقیم خطوط لاینرها، آماده احیای رکوردهای تخلیه و بارگیری خود می‌شوند. اگرچه بازار در فاز اول این توافق ۶۰ روزه با نوعی احتیاط آمیخته به خوش‌بینی رفتار خواهد کرد، اما کارشناسان معتقدند ریزش قیمت‌ها در بازار فوری خطوط آسیا-خاورمیانه از همین هفته و با اولین امضای دیجیتال تفاهنامه آغاز خواهد شد و صاحبان کالا که در این ماه‌ها هزینه‌های کمرشکنی پرداخته‌اند، بالاخره می‌توانند نفس راحتی بکشند.

حالت عادی، واقعیت «عرضه بیش از تقاضا» که پیش از بحران به دلیل ورود کشتی‌های پهن‌پیکر تازه‌ساز وجود داشت و پشت تنش‌ها مخفی شده بود، دوباره آشکار می‌شود و خطوط کشتیرانی برای جذب بار، مجبور به رقابت منفی و کاهش قیمت‌ها خواهند شد. برای استفاده حداکثری از این پنجره ۶۰ روزه و هدایت درست جریان ریزش کرایه‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی می‌تواند از مدل تعرفه تشویقی سنسگاپور استفاده کند و فوراً یک بسته تخفیف پلکانی در هزینه‌های بندری برای خطوط لاینر بین‌المللی که سفرهای مستقیم خود را به ایران از سر می‌گیرند، وضع کند تا سرعت بازگشت غول‌های کشتیرانی دوبرابر شود. همچنین با توجه به اینکه «ترتیبات ایرانی» ممکن است زمان بازرسی‌های امنیتی در هرمز را افزایش دهد، می‌توان با الگوبرداری از مدل پنجره واحد بنادر روتردام، یک پروتکل

آغاز خواهد شد. بزرگ‌ترین هزینه‌های کشتی‌ها در ماه‌های گذشته، حذف پوشش بیمه‌های کلپ‌های P&I و وضع فرانشیزهای سنگین ریسک جنگی بود که با امضای توافق اولیه و توقف تنش‌های نظامی، شرکت‌های بیمه دریایی بین‌المللی نرخ‌های خود را تعدیل خواهند کرد و این اتفاق به تنهایی می‌تواند هزینه‌های بالاسری هر سفر را تا چند صد هزار دلار کاهش دهد. در گام بعدی، هزینه‌های دایورت و فیدری به طور کامل حذف می‌شود چرا که در صورت بازگشایی هرمز، خطوط بزرگ لاینر دیگر نیازی به تخلیه بار در بنادر فرعی و بارگیری مجدد کالا به بنادر داخلی خلیج فارس نخواهند داشت. این حذف فرآیند تخلیه و بارگیری مجدد در هاب‌های واسط، مستقیماً نرخ نهایی کرایه حمل کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت را کاهش می‌دهد. علاوه بر این، با بازگشت ترافیک به

قرار گرفت که اولین آن جهش شدید قیمت سوخت کم‌سولفور به دلیل انسداد شریان‌های اصلی انرژی بود. عامل دوم به حذف ظرفیت موزر ناوگان به دلیل طولانی شدن مسیرها بازمی‌گردد؛ جایی که کشتی‌های کانتینری غول‌پیکر مجبور بودند بار خود را در بنادر خارج از خلیج فارس مانند عمان تخلیه کنند و فرآیند کالازسانی با کشتی‌های کوچک‌تر، هزینه‌ها را تا سقف افزایش داد. مؤسسه بحران‌سنجی دریایی سی-این‌تیلجنس تخمین می‌زند که خطوط کشتیرانی برای دور زدن یا مدیریت ریسک بحران اخیر، هفته‌های ده‌ها میلیون دلار هزینه اضافی سوخت و عملیات پرداخت کرده‌اند که این مبالغ مستقیماً به دوش صاحبان کالا منتقل شد. تحلیل‌گران بازار لجستیک دریایی معتقدند ریزش نرخ کرایه حمل در خطوط آسیا-خاورمیانه در گام نخست با لغو فوری «پرمیموم ریسک جنگی»

با انتشار اخبار مربوط به دستیابی ایران و ایالات متحده به متن اولیه تفاهنامه ۶۰ روزه و احتمال بازگشایی قریب‌الوقوع تنگه هرمز تحت ترتیبات ایرانی جدید، زلزله‌ای در انتظارات بازار لجستیک دریایی ایجاد شده است. تحلیل‌گران ارشد بین‌المللی پیش‌بینی می‌کنند در صورت امضای نهایی این توافق و لغو محاصره دریایی، نرخ کرایه حمل کانتینری در خطوط ترانزیتی آسیا-خاورمیانه و خطوط فرعی خلیج فارس، آماده یک ریزش چشمگیر و ناگهانی خواهد بود. شاخص‌های جهانی مانند شاخص کانتینری شانگهای که در ماه‌های گذشته به دلیل بحران هرمز به طور لجام‌گسیخته‌ای رشد کرده بودند، اکنون با سیگنال‌های صلح، در آستانه یک اصلاح قیمتی بزرگ قرار دارند. از زمان آغاز بحران دریایی ناشی از قدرت طلبی آمریکا، بازار کانتینری جهان تحت تأثیر دو عامل مخرب

کاخ سفید قمار بر سر شاهراه هرمز را باخت! سقوط ۹۳ درصدی واردات آمریکا

پسند انتشار داده‌های مؤسسه لجستیکی «دکارت» درباره سقوط ۹۳.۲ درصدی واردات ایالات متحده از بنادر حوزه خلیج فارس در ماه خرداد، تصویر دقیقی از ابعاد مالی و ساختاری یک بحران ژئوپلیتیک ۱۱۰ روزه را نمایان کرد. این گزارش نشان داد که چگونه انسداد تنگه هرمز در اواخر فوریه، شریان‌های حیاتی انرژی، کودهای شیمیایی و فلزات را مهار کرد. با این حال، با امضای تفاهم‌نامه موقت (MOU) میان ایران و آمریکا و آغاز بازگشایی این آبراه، بازارها وارد فاز نوینی از تحلیل شده‌اند. بررسی هم‌زمانی این شوک آماری و گشایش دیپلماتیک اخیر، چند لایه تحلیلی مهم را برجسته می‌سازد:

۱. تجلی قدرت ژئوپلیتیک ایران در آمارها
فراتر از یک گزارش آماری

ساده، داده‌های ماه مه حامل یک پیام راهبردی و روشن به واشنگتن بود: معادله امنیت و تجارت در خلیج فارس بدون در نظر گرفتن منافع ایران برقرار نخواهد شد. این شوک بی‌سابقه که طی آن واردات فرآورده‌های نفتی آمریکا از منطقه سقوط مطلق ۹۸.۴ درصدی را تجربه کرد عملاً بازتابی از دست برتر و اقتدار بلامنافع ایران در کنترل شریان‌های حیاتی جهان بود. انسداد این آبراه راهبردی اثبات کرد که تهران می‌تواند هزینه هرگونه ماجراجویی سیاسی یا اقتصادی غرب را به طور مستقیم به میز محاسبات واشنگتن تحمیل کند؛ به طوری که آمریکا ناچار به تغییر اضطراری جغرافیای تأمین کالا شد. این تفاهم و اعطای معافیت‌های فوری تحریمی از سوی آمریکا، بیش از آنکه یک سازش دیپلماتیک باشد، عقب‌نشینی آشکار واشنگتن در برابر

واقعیت‌های سخت میدانی بود.

۲. تخلیه فوری «پرمیوم ریسک» و سقوط قیمت نفت
آمار ماه مه اوج خفگی کانال‌های انرژی را نشان داد؛ جایی که واردات نفت خام نیز ۹۶.۹ درصد سقوط کرد. پس از اعلام تفاهم ژوئن، بازار بلافاصله واکنش نشان داد و قیمت نفت برنت با ریزشی چشمگیر به کانال ۷۹ دلار در هر بشکه (سطح پیش از جنگ) بازگشت. مؤسسات بزرگ مالی مانند گلدمن ساکس اکنون نفت ۸۰ دلاری را برای اواخر سال پیش‌بینی می‌کنند که گویای تخلیه فوری ریسک از قیمت‌ها پس از فروکش کردن بحران است؛ امری که نشان داد اقتصاد جهانی تا چه حد به ثبات و اراده ایران در این منطقه وابسته است.

۳. مازان ترافیک؛ جالش‌های فنی و امنیتی بازگشایی
اگرچه گزارش خرداد ماه دکارت

تصویری از یک رکود مطلق بود، پس از تفاهم اخیر، جهش ترافیکی اولیه با عبور ده‌ها کشتی تجاری در روز ثبت شد. با این حال، تحلیل‌گران زنجیره تأمین معتقدند بازگشت به ظرفیت پیش از بحران (عبور روزانه بیش از ۱۰۰ کشتی) زمان‌بر خواهد بود. نزدیک به ۵۰۰ کشتی تجاری ماه‌ها در آب‌های منطقه زمین‌گیر بوده‌اند و رسوب جلبک‌ها روی بدنه در کنار نیاز به پاکسازی کامل آبراه از مین‌های دریایی، سرعت بهبود آمارهای تجاری در تیر ماه را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۴. آرایش جدید زنجیره تأمین؛ تنوع بخشی اجباری

داده‌ها نشان داد که اقتصاد بین‌الملل چگونه خود را با بحران وفق داد؛ برای مثال آمریکا با افزایش ۲۰.۵ درصدی واردات آلومینیوم از چین و مالزی، کسری ۸۶ درصدی منطقه را جبران کرد. این تجربه تلخ باعث شده

تا کشورهای بزرگ مصرف‌کننده (به‌ویژه در جنوب آسیا) حتی پس از بازگشایی هرمز، راهبرد تنوع‌بخشی دائمی به منابع انرژی و دوری از وابستگی مطلق به یک شاهراه را دنبال کنند. ورق بازی در خلیج فارس برگشته و آمریکا نباید دوباره روی کارت فشار بر ایران قمار کند. تجربه این بحران ۱۱۰ روزه نشان داد که هرگونه تلاش برای نادیده گرفتن جایگاه اقتدارآمیز ایران یا تکرار خطای آزموده شدهی تحریم و تهدید، نتیجه‌ای جز فلج شدن زنجیره تأمین جهانی و بحران در بازار انرژی غرب نخواهد داشت. با توجه به ساختار متقابل و گام‌به‌گام تفاهم ۶۰ روزه اخیر، باید دید آیا واشنگتن با درس گرفتن از داده‌های ماه‌های گذشته، مسیر تعهد را پیش خواهد گرفت یا بار دیگر با محاسبات غلط، اقتصاد بین‌الملل را به لبه پرتگاه خواهد کشاند.



باینده گزارش می دهد؛

بنادر در عمق؛ دکترین نوین پدافند غیرعامل

تأمین ملی را در برابر تکانه های بیرونی تضمین می کند.

نقشه راه تاب آوری؛ الزام های فردا در عصر جنگ های هیبریدی

پیام نهایی برزخ کنونی برای سیاست گذاران کلان ایران کاملاً روشن است: امنیت اقتصادی کشور در عصر جنگ های ترکیبی با متراژ اسلکله ها یا تعداد جرثقیل های گنتری کرانش سنجیده نمی شود، بلکه نظام لجستیک کشور نیازمند یک بازآرایی فوری است. تنوع بخشی جدی به مبادی خروجی با تمرکز بر سواحل مکران و توسعه سریع بندر چابهار به عنوان هاب خارج از تنگه هرمز، اتصال حلقه های مقفوده شبکه ریلی پدافندی، و مضمون سازی سایبری سامانه های مدیریت عملیات بندری (TOS)، ارکان اصلی این تغییر ریل محسوب می شوند. آینده اقتصاد دریامحور ایران در گروی آن است که بپذیرد بنادر درون سرزمینی دیگر یک پروژه لوکس توسعه ای نیستند، بلکه ستون فقرات منطق جدید امنیت ملی در فضای پس از آتش بس به شمار می روند؛ چرا که در بحران بعدی، خط مقدم جبهه اقتصادی نه در عمق خاک، بلکه در پهنه اسلکله های ساحلی خواهد بود.

بار در بنادر فرعی حاشیه دریای عمان، اثبات کرد که در بازار به شدت محافظه کار حمل و نقل دریایی، «اعتماد» کالایی کمیاب است که به سختی بازسازی می شود و هر تکانه امنیتی جدید، فرآیند احیای خطوط لاینر را ماه ها به تأخیر می اندازد.

بنادر در عمق؛ دکترین نوین پدافند غیرعامل در خشکی

برای گریز از این بن بست جغرافیایی، اتاق های فکر لجستیک کشور راهبردی جز بازتعریف مفهوم جغرافیا و حرکت به سمت پارادایم «بنادر در عمق» (Inland Ports) ندارند. در این الگو، بنادر ساحلی از حالت هاب های انباشت کالا خارج شده و صرفاً به عنوان «دروازه های عبور موقت و تخلیه سریع» عمل می کنند؛ به طوری که محموله ها به محض تخلیه، از طریق شبکه های ریلی پرسرعت به بنادر خشک و دهکده های لجستیکی در عمق چندصد کیلومتری خاک سرزمینی منتقل می شوند. این جابه جایی ثقل انبارداری و تشریفات گمرکی به لایه های درونی، نه تنها جذابیت سواحل را به عنوان اهداف نظامی برای دشمن به حداقل می رساند، بلکه با پراکندگی ریسک و توزیع ماتریسی کالا، تاب آوری زنجیره

و کاهش دهنده هزینه های بالاسری به شمار می رود، اما در اتمسفر بحران، یک پاشنه آشیل پدافندی و «نقطه شکست تک شکافی» (Single Point of Failure) است. انباشت فیزیکی انبارها، سیلوهای استراتژیک کالای اساسی و مخازن سوخت در باریکه های ساحلی که در تیررس مستقیم تهدیدات پهنه ای و موشکی قرار دارند، به این معناست که هرگونه تعرض یا قفل شدگی در این نقاط، بلافاصله شاهرگ کل زنجیره تأمین ملی را قطع خواهد کرد.

تنگه هرمز؛ از اهرم راهبردی تا مخاطره خودتحریمی

بازخوانی پرونده درگیری های اخیر، بار دیگر اصالت ژئوپلیتیک تنگه هرمز را به عنوان یکی از حیاتی ترین شاهراه های انرژی و تجارت بین الملل به تصویر کشید؛ اما این بار با یک برگشت استراتژیک برای خود ایران. وابستگی مطلق بخش عمده ای از بنادر اصلی کشور به این گلوگاه نشان داد که ناامنی در این آبراه، تیغی دو لبه است که می تواند به خودتحریمی لجستیکی منجر شود. امتناع مالکان بزرگ کشتی (Shipowners) از ورود به پهنه خلیج فارس و ناگزیر شدن ناوگان تجاری به تخلیه

نیستند، بلکه به عنوان «نقاط اهرمی فشار» در زنجیره تسلیحات ژئواکونومیک بازتعریف شده اند. در این پارادایم مدرن دشمن برای فلج کردن اقتصاد یک کشور نیازی به انهدام فیزیکی یا بمباران اسلکله ها ندارد؛ بلکه با تلفیقی از جنگ روانی، ایجاد ناامنی در مسیرهای دسترسی و تدارک حملات سایبری به سامانه های یکپارچه گمرکی، می تواند یک هاب بندری را از فرآیند تجارت جهانی حذف کند. ریزش آبی سهم بازار بنادر منطقه و تعلیق پوشش کلوب های بین المللی بیمه (P&I) نشان داد که این اختلالات سیال به سرعت از سطح دریا عبور کرده و به شکل تورم انتظاری و قحطی کالا، قلب بازارهای داخلی را نشانه می روند.

معمای تمرکزگرایی؛ پاشنه آشیل لجستیک ساحلی ایران ساختار بندری ایران بر مدار یک خطای استراتژیک ناشی از صلح پایدار می چرخد؛ تمرکز بیش از حد بار و زیرساخت در چند گلوگاه محدود نظیر مجتمع های بندری شهید رجایی و امام خمینی. اگرچه این تمرکزگرایی در شرایط عادی اقتصادی، به دلیل ایجاد «صرفه جویی های ناشی از مقیاس» و تجمع خطوط ریلی و گمرکی، یک مزیت عملیاتی

آتش بس میان ایران و آمریکا اگرچه شعله های یک جنگ تمام عیار و تقابل سخت را در آبراه های منطقه فرو نشانده، اما هرگز به معنای بازگشت به عصر ثبات پایدار نیست. خلیج فارس و تنگه هرمز اکنون در لایه ای غلیظ از «وضعیت منطقه خاکستری» (Gray-Zone State) فرو رفته اند؛ وضعیتی شکننده که در ادبیات استراتژیک به عنوان برزخ «نه جنگ، نه صلح» شناخته می شود. در این فضای ژئوپلیتیکی، اگرچه موشک ها شلیک نمی شوند، اما سایه سنگین عدم قطعیت، جهش سرسام آور نرخ حق بیمه جنگی و رفتار فوق محتاطانه خطوط کشتیرانی بین المللی، شریان های تجارت دریایی را منجمد کرده است. این وضعیت میانی، مدیریت زنجیره تأمین را با نوعی قفل شدگی ساختاری مواجه ساخته و محاسبات اقتصادی را به یک قمار پرریسک تبدیل کرده است.

سلاح سازی از جغرافیا؛ بنادر در سبیل جنگ های ترکیبی تجربه ماه های اخیر هشدار می صریح به همراه داشت؛ در دکترین نبردهای نسل جدید بنادر تجاری دیگر صرفاً زیرساخت هایی غیرنظامی برای توسعه اقتصادی



پایندر گزارش می دهد

اکوسیستم دریای جاسک زیر آوار ۱۰۰ لنج سوخته در جنگ

اقیانوس‌پیمای آسیب‌دیده از جنگ، نه تنها مسیرهای ناوبری را مسدود و خطرناک کرده، بلکه به دلیل بوروکراسی قفل‌شده دولتی، اجازه هیچ‌گونه اقدام خودجوش بومی را هم نمی‌دهد. شیلات حتی به پیشنهاد صیادان برای انتقال مجوزهای لنج‌های سوخته به شناورهای سالم بی‌مغز پاسخ نداده است. چه برسد به اینکه بودجه‌ای برای اعزام بارها و جرثقیل‌های سنگین جهت پاکسازی بستر دریا اختصاص دهد. کارگاه‌های لنج‌سازی قشم نیز از ترس شروع دوباره درگیری‌ها و بمباران‌ها، بیش از ۳۰۰ شناور نیمه‌کاره را رها کرده‌اند و جرئت تکمیل آن‌ها را ندارند. آوار ۱۰۰ لنج سوخته در اعماق جاسک، داغی است که اگر امروز با عملیات اضطراری از کف دریا پاک نشود، فردا خود را به شکل یک فاجعه اجتماعی و امنیتی بسیار بزرگ‌تر در مرزهای شرقی نشان خواهد داد. جنگ روی شایده آب تمام شده باشد، اما تبعات هولناک آن در اعماق دریای جاسک همچنان قربانی می‌گیرد.

این ذرات معلق مستقیماً توسط آبریزان فیلترکننده نظیر صدف‌ها و مرجان‌های ساحلی بلعیده می‌شوند. ریزه‌های فایبرگلاس سیستم گوارش آبریزان را فلج می‌کنند و از طریق چرخه غذایی، مستقیماً به سفره غذایی انسان‌ها در سراسر کشور راه می‌یابند. علاوه بر این فلزات سنگین مانند سرب و کادمیوم ناشی از تجهیزات مخابراتی ذوب‌شده لنج‌ها، اسیدهای پایدار را آزاد می‌کنند که بافت مرجان‌های حساس خلیج فارس را برای همیشه از بین می‌برد.

قبرستانی که متولی ندارد؛ بوروکراسی دولتی پسا جنگ

از ۱۱ اسفند پارسال جنازه لنج‌های سوخته کف دریا افتاده و یک جرثقیل نیامده که آن‌ها را بیرون بکشد. این روایت مالکان مستأصل از کارآمدی مدیریت بحران پس از جنگ است. سازمان شیلات و اداره دریانوردی هرمزگان پلمب اسکله و اعلام ۷۰ روز «دریابست» را راحت‌ترین راهکار دیده‌اند، اما عملیات پاکسازی بستر دریا عملاً به فراموشی سپرده شده است. رها کردن لاشه ۱۰۰ لنج

جریان اکسیژن، «زون‌های مرده» (Dead Zones) ایجاد کرده است. صیادان محلی جاسک بی‌دلیل نیست که پس از ۳ ماه می‌گویند: «جنگ ماهی‌ها را فراری داده و دریا از آلودگی نابود شده است.» آبریزان یا در این آلودگی شیمیایی تلف شده‌اند یا از بوی تند سوخت فرار کرده‌اند.

فایبرگلاس‌های جنگ‌زده؛ ریزه‌های مرگ در سفره غذایی

بخش هولناک‌تر این فاجعه که پشت اخبار سیاسی درگیری ایران و آمریکا پنهان ماند، جنس بدنه این ۱۰۰ شناور است. بخش عمده این لنج‌ها از فایبرگلاس (ترکیب رزین‌های شیمیایی و الیاف شیشه) ساخته شده بودند. فایبرگلاس ماده‌ای کاملاً سنتتیک و تجزیه‌ناپذیر است. تکه‌های ذوب‌شده بدنه این لنج‌ها که اکنون کف دریا رها شده‌اند، تحت تأثیر جریان‌ات دریایی به مرور زمان خرد شده و حجم عظیمی از «میکروپلاستیک‌ها» و «میکروفایبرهای شیشه‌ای» پرخطر را آزاد می‌کنند. مستندات علمی نشان می‌دهد که

وقتی صیادان خط مقدم جنگ می‌شوند

بندر جاسک به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک خود در دهانه دریای عمان، همواره نقطه‌ای استراتژیک بوده است؛ اما در اسفند پارسال، این جغرافیا به قیمت سنگینی برای بومیان تمام شد. حملات موشکی به زیرساخت‌های غیرنظامی جاسک و بندرعباس، نشان داد که در جنگ‌های مدرن، شریان‌های اقتصادی و معیشت مردم فشر ضعیف، زودتر از پایگاه‌های نظامی آسیب می‌بینند. لنج‌هایی که در آتش این جنگ سوختند، شناورهای عادی نبودند؛ غول‌های صید آب‌های آزاد بودند که مجهز به مخازن بزرگ سوخت دیزل، گالن‌های روغن هیدرولیک صنعتی و باتری‌های سنگین، تا اقیانوس هند می‌کوبیدند. در جریان انفجار این اقلام ذوب شده و مستقیماً به درون آب نشت کرده‌اند. ترکیبات هیدروکربنی حاصل از سوخت و روغن با آب اسکله مخلوط شده و رسوب سنگینی ایجاد کرده که به بستر دریا چسبیده است. این لایه تیره بستر ماسه‌ای را کُشوده و ایزوله کرده و با متوقف کردن

عصر یازدهم اسفندماه ۱۴۰۴، وقتی شلیک موشک‌های آمریکایی در جریان تعرض به خاک مقدس کشورمان، اسکله صیادی جاسک را به آتش کشید، نگاه تمام رسانه‌ها به ابعاد نظامی و سیاسی این تقابل دوخته شد. بوق‌های خبری غرق در تحلیل آرایش جنگی ایران و آمریکا در خلیج فارس و دریای عمان بودند و کسی ندید که چطور سرمایه و نان هزاران ملوان بلوچ در چند دقیقه خاکستر شد. اما امروز، با گذشت ۳ ماه از آن آخرالزمان کوچک، تراژدی اصلی در سکوت و تاریکی مطلق چند ده متر پایین‌تر، در کف دریا در حال رقم خوردن است؛ جایی که جنازه ۱۰۰ لنج صیادی بزرگ اقیانوس‌پیمای کشور، شانه به شانه هم روی بستر دریا تلنبار شده و یک بمب ساعتی زیست‌محیطی را فعال کرده است. بحرانی خاموش که ثمره مستقیم یک جنگ ویرانگر است و حالا می‌رود تا تیر خلاص را به زیست‌بوم منطقه و معیشت صیادان بومی بزند.

شلیک به شریان معیشت؛



بایندر بررسی می کند؛

سقوط شاخص تجارت دریایی؛ آیا دریانوردی جهان به لبه پرتگاه رسیده است؟



هماهنگی نیست!

بزرگترین چالش امروز دریانوردی جهان، «شکاف عمیق میان جاه طلبی مدیران و اجرای واقعی» است. جهان دیگر با «کمبود تکنولوژی» مواجه نیست، بلکه مشکل اصلی «عدم هماهنگی و نبود یک حاکمیت واحد بین المللی» است. اگر سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) نتواند قوانین استاندارد، یکپارچه و الزام آوری برای همه کشورها وضع کند، این گذار به صورت منطقه ای و تکه تکه پیش خواهد رفت. نتیجه این روند خطرناک، دوباره شدن جهان خواهد بود؛ بنادر کشورهای توسعه یافته روز به روز هوشمندتر و سبزتر می شوند، در حالی که بنادر کشورهای در حال توسعه به دلیل عدم دسترسی به سرمایه و فناوری، از زنجیره تأمین جهانی عقب می ماند و این یعنی گران تر شدن کالاهای اساسی برای بخش بزرگی از مردم زمین.

شاخص توسعه دیجیتال کشتی ها با ۸ پله صعود به ۵۱ درصد رسیده است. این رشد مدیون مجهز شدن ناوگان جدید به استانداردهای امنیت سایبری بین المللی و اینترنت های ماهواره ای پرسرعت است. علاوه بر این، فرآیند تجهیز شدن بنادر به سوخت های متناوب سرعت گرفته است؛ به طوری که اکنون سوخت رسانی گاز مایع (LNG Bunkering) با پیشتازی بنادر بزرگی مثل سنگاپور و روتردام، در بیش از ۲۲۰ بندر بزرگ جهان عملیاتی شده است. همچنین برای کاهش آلودگی هوا در زمان پهلوگیری، سیستم های پیشرفته «برق ساحلی» (Onshore Power) در ۲۸۰ بندر جهان راه اندازی شده اند تا کشتی ها مجبور نباشند موتورهای دیزلی خود را در ساحل روشن نگه دارند.

هدشار پایانی؛ تکنولوژی هست،

کرده است. تحت تأثیر این فضا و عقب نشینی برخی کشورهای غربی مانند ایالات متحده از معاهدات اقلیمی، سرمایه گذاران دیگر تمایلی به تزریق سرمایه های کلان و بلندمدت به پروژه های سوخت پاک ندارند.

روای سوخت سبز به عنوان سوخت آینده کشتی ها، فعلا پشت دیوار بلند هزینه های سرسام آور و ابهام در قوانین بین المللی متوقف شده است.

بازگشت به آغوش سوخت های فسیلی

در حالی که جهان تا پیش از این برای خداحافظی با کربن روزشماری می کرد، داده های ۲۰۲۶ نشان می دهند که تقاضا برای سوخت های فسیلی در صنعت دریانوردی نه تنها کم نشده، بلکه با ۱.۵ درصد افزایش، رکورد جدیدی از انتشار گازهای گلخانه ای را ثبت کرده است. واقعیت تلخ اقتصادی این است که در دوران تنش های سیاسی و نوسانات شدید بازار، مالکان کشتی ها و شرکت های بزرگ ترجیح می دهند به جای قمار روی سوخت های گران قیمت، به همان سوخت های سنتی و در دسترس تکیه کنند.

بنادر هوشمند؛ نقطه ای روشن در تاریکی صنعت دریایی

اما تمام اخبار این گزارش ناامیدکننده نیست. برخلاف بخش تجارت، بخش زیرساخت ها و بنادر جهان یک چشم تکنولوژیک بزرگ را تجربه می کند.

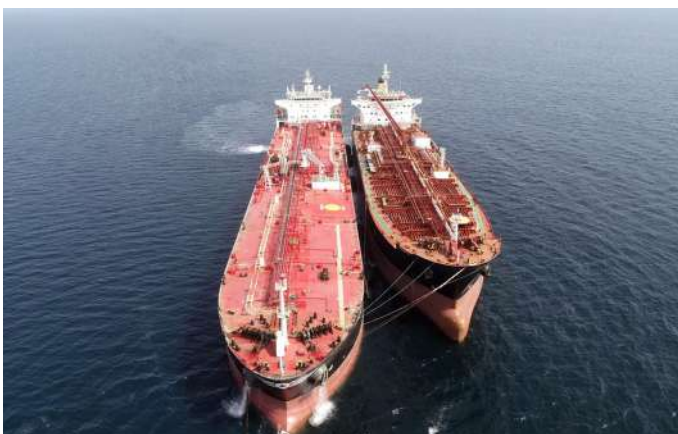
جدیدترین گزارش مشترک مؤسسه بین المللی «لویدز ریجستر» (Lloyd's Register) و بنیاد علمی آن که تحت عنوان «روندهای جهانی دریانوردی ۲۰۲۶» منتشر شده، زنگ خطر بزرگی را برای اقتصاد جهانی به صدا درآورده است. این گزارش جامع که به بررسی وضعیت حیاتی ترین شریان تجاری زمین یعنی دریایا با سهم ۹۰ درصدی در جابه جایی کالاها می پردازد، از یک تضاد بزرگ پرده برداشته است؛ در حالی که بنادر جهان روز به روز هوشمندتر و مجهزتر می شوند، چرخ دنده های تجارت و همکاری های بین المللی با شدتی بی سابقه در حال زنگ زدن هستند.

سقوط آزاد شاخص تجارت؛ ترمز سرمایه گذاری کشیده شد

نگران کننده ترین آمار این گزارش، سقوط آزاد «شاخص تجارت دریایی» در بخش گذار انرژی» است. این شاخص تنها در طول یک سال با ۸ پله سقوط، از ۳۰ درصد به ۲۲ درصد رسیده که در تاریخ انتشار این گزارش ها بی سابقه است. اما چه چیز باعث این عقب گرد ناگهانی شده؟ تحلیل گران معتقدند مقصر اصلی، «سیاست های حمایت از تولید داخلی»، جنگ های تعرفه ای میان قدرت های بزرگ (به ویژه آمریکا و چین) و چندپارگی ژئوپلیتیک است. در این میان، نمره همکاری های جهانی نیز از ۴۷ درصد به ۳۲ درصد سقوط

بایندر گزارش می دهد؛

افشای مأموریت پنهان آمریکا در هدایت مخفیانه ۹۲ نفت کش در دهانه خلیج فارس



تورمی بی سابقه در استانه بازارهای جهانی شود. حال با تفاهم نامه اخیر میان واشنگتن و تهران برای بازگشایی رسمی و بدون عوارض این آبراهه، باید دید آیا این ساختار موازی و پنهان برجسته خواهد شد یا خیر.

عملیات خودداری کرده است، اما کارشناسان معتقدند بن بست نظامی در تنگه هرمز و خطر مین های دریایی، واشنگتن را ناگزیر به پذیرش این ناکارآمدی فنی و هزینه های گزاف لجستیکی کرد تا مانع از وقوع یک بحران

امارات و لنگرگاه های بندری صُحار عمان عملیاتی شده است. در این زنجیره پنهان، نفت کش های کوچک تر محموله ها را از بنادر داخلی خلیج فارس بارگیری کرده و پس از خروج، به صورت پهلو پهلو به ابرنفت کش های اقیانوس پیما منتقل می کردند؛ تصاویری که حضور هم زمان دهها نفت کش خوشه ای را در حال سوآپ (تبادل) مستقیم در آب های آزاد به تصویر کشیده اند. این عملیات تجاری فرساینده فراتر از یک مأموریت لجستیکی ساده، تحت تدابیر شدید و مراقبت های آمریکا هدایت می شد. منابع مطلع به روتیزر اعلام کرده اند که حتی سرنگونی بالگرد آپاچی آمریکایی توسط نیروهای ایرانی در نهم ژوئن گذشته نیز دقیقاً در جریان پوشش حمایتی از یکی از همین زنجیره های جابه جایی نفت در سواحل عمان رخ داده است. اگرچه فرماندهی مرکزی آمریکا (سنتکام) طبق پروتکل های مرسوم نظامی از تأیید رسمی این

خبرگزاری روتیزر در یک گزارش اختصاصی و جنجالی فاش کرد که ارتش ایالات متحده برای مقابله با بحران انسداد تنگه هرمز و جلوگیری از شوک شدید قیمتی در بازار جهانی انرژی، طی یک ماه گذشته هدایت و پایش یک عملیات مخفیانه و گسترده برای انتقال کشتی به کشتی (Ship-to-Ship) نفت خام را در آب های عمان و امارات بر عهده داشته است. نکته طنزآمیز و کلیدی این افشاجاری آن است که پنتاگون برای حفظ شریان های حیاتی انرژی، دقیقاً به همان تاکتیک های پنهان کاری، خاموش کردن سیستم های ردیابی و جابه جایی رفت و برگشتی (Shuttling) متوسل شده است که ایران سال هاست برای دور زدن تحریم های بین المللی از آن ها بهره می برد. تحلیل داده های ردیابی کشتی ها و تصاویر ماهواره ای نشان می دهد که این عملیات لجستیکی پرخطر و پرهزینه، با مشارکت دست کم ۹۲ فروند نفت کش بین المللی در دو نقطه کلیدی یعنی سواحل فجیره



مشاوره تخصصی مسائل و قوانین

مالیاتی و بیمه‌ای



مالیات

مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیات توسط متخصصان حوزه مالیات



بیمه

مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه



مشاوره تخصصی

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



اهم خدمات قابل ارائه به شرح ذیل می باشد:

- انجام مشاوره در نحوه چیدمان و کدینگ مالی و حسابداری حمل و نقل دریایی و بین المللی
- انجام مشاوره های مالی در نحوه ثبت های حسابداری
- مشاوره تخصصی در زمینه اخذ شناسه خدمات حمل و نقل دریایی و بین المللی به منظور راه اندازی سامانه پایانه های فروشگاهی و سامانه مودیان مالیاتی
- مشاوره به منظور نگارش تخصصی لایحه های مالیاتی توسط متخصصان حوزه مالیاتی
- مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه
- حضور نفرات حرفه ای در هیات های مالیاتی شهر تهران و بندرعباس بر اساس مفاد قانون مالیات های مستقیم به منظور احقاق حق اعضا
- عضویت در کمیته های تخصصی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی ICC به منظور فراگیری و دریافت سریع قوانین جاری کشور در حوزه مالیات و بیمه



SAOI

International
Maritime
Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
موسسه آموزش عالی آزاد بایندر



سازمان بازرسی و بازرسی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS