

غم جنوب



زندگی روزمره بومیان جنوب کشور زیر سایه حملات اخیر تروریستی آمریکا

از بنادر خوزستان و سواحل بوشهر گرفته تا شاهرگ‌های ترانزیتی هرمزگان و باریکه‌های صیادی سیستان و بلوچستان، کل نوار جنوبی کشور اگرچه با یک چالش معیشتی پیش‌بینی نشده مواجه شده، اما مرزنشینان این خطه با تکیه بر اصالت و صبوری دیرین خود، این بار نیز در برابر فشارهای اقتصادی قد علم کرده‌اند. این مناطق که همواره نماد ایستادگی و غیرت بوده‌اند، اکنون سنگر اول استقامت در برابر این تحرکات دشمن هستند و عزم خود را برای عبور سربلند از این وضعیت جزم کرده‌اند.

صفحه ۳



مسعود پل مه

صفحه ۷

دبیرتشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از مشکلات ریلی و دریایی ایران سخن گفت؛

از کارشکنی FBI در مسیر چین تا اقدام روسیه در مسدودسازی ولگا

مسعود پل مه، دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در اظهاراتی از ابعاد جدید مشکلات حوزه ترانزیت، کریدورها و وضعیت بحرانی دریای خزر پرده برداشت. وی با اشاره به کارشکنی‌های امنیتی آمریکا (FBI) در مسیرهای ریلی و اقدام روسیه در کاهش ورودی آب ولگا، نسبت به از دست رفتن قطعی مزیت‌های ترانزیتی ایران هشدار داد. دبیر تشکل ملی کشتیرانی وضعیت دریای کاسپین را بحرانی و یک «مصیبت طبیعی و سیاسی» توصیف کرد و گفت: روسیه میزان ورود آب از رودخانه ولگا به خزر را به حداقل ممکن رسانده است. این اقدام منجر به کاهش تراز آب و زمین گیر شدن شناورهای ایرانی در ورودی ولگا....

بایندر گزارش می‌دهد؛

جهان لجستیک چاره‌ای جز پذیرش اقتدار نرم افزاری وفنی ایران در هرمز راندارد

با آغاز موج جدید درگیری‌های نظامی در تنگه هرمز، تبادل آتش میان نیروهای مسلح ایران و ایالات متحده و اعلام انسداد رسمی این ابراه از سوی مقامات کشورمان، زنجیره تأمین و نظام لجستیک دریایی جهان بار دیگر وارد یک شوک بزرگ شده است. در ساعات گذشته، بوق‌های رسانه‌ای غرب با تمرکز بر حملات نظامی فرماندهی، تلاش می‌کنند فضا را به سمت یک بن‌بست مطلق هدایت کرده و ایران را صرفاً یک عامل نظامی مخمل معرفی کنند. در هیاهوی بوق‌های جنگی، یک حقیقت بزرگ لجستیکی سانسور شده است: «انحصار هندسی و لزوم مدیریت متمرکز نرم‌افزاری ایران» تنها کلید باز شدن....

صفحه ۸

بایندر بررسی می‌کند؛

«نه» بزرگ بخش خصوصی به ائتلاف دریایی آمریکا در تنگه هرمز!

در پی تشدید تنش‌ها در خلیج فارس، بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی با رد پیشنهاد ائتلاف نظامی تحت رهبری آمریکا برای اسکورت ناوگان تجاری، اعلام کردند که مسیر حرکت خود را به سمت دماغه امید نیک در آفریقا تغییر می‌دهند. این اقدام بخش خصوصی که با جهش بی‌سابقه نرخ بیمه جنگی کشتی‌ها در بازارهای بین‌المللی همراه شده، ضربه سختی به اعتبار طرح‌های امنیتی واشنگتن در منطقه وارد کرده است. هم‌زمان، دولت هند نیز با صدور دستوری رسمی، از انس‌های دریانوردی این کشور را از اعزام نیرو به شناورهای عازم تنگه هرمز...

صفحه ۵

آمریکا با جنگ علیه بنادر و شناورهای مسافربری مرتکب «تروریسم زیرساختی» شده است

تشدید حملات موشکی و پهپادی آمریکایی به زیرساخت‌های ساحلی و ترانزیتی جنوب کشورمان، از تخریب برج مراقبت بندر چابهار و انهدام پل‌های مواصلاتی هرمزگان گرفته تا تعرض به شناورهای مسافربری، ماهیت درگیری‌ها را از یک تقابل نظامی متعارف خارج کرده است. این کارزار همه‌جانبه که شاهرگ‌های معیشتی و حیاتی منطقه را نشانه رفته، در ادبیات حقوق بین‌الملل مصداق بارز «تروریسم زیرساختی» و نقض فاحش معاهدات جهانی حاکم بر دریاهاست. از منظر حقوق بین‌الملل بحران، برج‌های مراقبت...

صفحه ۵

کسب رتبه A+



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در رتبه
بنی تشکیل های حرفه ای اتاق بازرگانی ایران



مقایسه وضعیت مولفه ها در سه ارزیابی اخیر



وضعیت تشکیل در مولفه ها بدین شرح است:

- حکمرانی: توسعه یافته
- عضویت: سرآمد
- خدمات: سرآمد
- تأثیرگذاری بر سیاست: سرآمد
- تنظیم گری: توسعه یافته
- تعامل با اتاق: سرآمد



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

Shipping Association of Iran

زندگی روزمره بومیان جنوب کشور زیر سایه حملات اخیر تروریستی آمریکا

غم جنوب

مردم غیور با تمام توان صیانت شود.

تازمان پایدار شدن کامل شرایط و رسیدن کمک‌های دولتی، خود مردم بومی و ساختارهای اجتماعی منطقه چطور این حماسه استقامت را مدیریت می‌کنند؟

بزرگ‌ترین سنگر و سرمایه ما در این آزمون، غیرت، اصالت و پیوند خونی است که مردم جنوب از خلیج فارس تا دریای عمان به آن آموخته‌اند. ما به رسم‌های اصیل، طایفه‌ای و همبستگی‌های محلی خود بازگشته‌ایم. ریش سفیدان، بزرگان طوایف و معتمدین با راه‌اندازی صندوق‌های همبستگی بومی، چتر برادری را روی سر خانواده‌های آسیب‌دیده پهن کرده‌اند و اجازه نمی‌دهند برادرانشان در سختی بمانند. احتکار و خودخواهی در فرهنگ ما جایی ندارد؛ در عوض، جوانان غیور ما با تشکیل گروه‌های جهادی محلی، خودروها و موتورهای خود را برای رساندن آب و اقلام ضروری به روستاهای دورافتاده بسیج کرده‌اند. دشمن شاید رادارهای بنادر ما را هدف گرفته باشد، اما دل‌های ما به روزهای پیش‌رو روشن است. ما مرد روزهای سختیم و تاریخ گواهی می‌دهد که اراده این خاک صبور و مردم غیور جنوب، هرگز در برابر هیچ دشمنی تسلیم نشده و نخواهد شد.

را با صبوری می‌دهند و اجازه نخواهند داد این فشارهای معیشتی، پیوند میان آن‌ها و خاکشان را سست کند؛ ما ریشه در این ساحل داریم و آوارگی در قاموس این مردم غیور جایی ندارد.

در این وضعیت که نوار جنوبی با این چالش‌ها دست‌وپنجه نرم می‌کند، به نظران دستگاه‌های اجرایی و حاکمیتی باید چه اقدامات فوری و جهادی را برای پشتیبانی از این پایداری انجام دهند؟

امروز زمان مدیریت جهادی و حضور میدانی است؛ دولت باید با همان سرعت و قاطعیتی که نیروهای نظامی در میدان هستند، در عرصه پشتیبانی معیشتی وارد شود. اولویت اول، ایجاد مسیرهای اضطراری و جایگزین برای تضمین جریان مداوم غذا، دارو و سوخت به روستاهای ساحلی است. در گام دوم، تا زمان بازگشت به شرایط عادی دریا، تامین اقلام اساسی مرزنشینان و تقویت زیرساخت‌های درمانی و صحرایی باید با سرعت پیگیری شود. همچنین، حمایت‌های مالی مستقیم و برقراری تسهیلات حمایتی اضطراری برای صیادان، لنج‌داران و کارگران بندری که خط مقدم این نبرد اقتصادی هستند، الزامی است. برای محکم ماندن مرزها، باید از کرامت و معیشت این

به تازگی خبر آمد که آمریکایی تروریست، آب‌شیرین کن «یونجی» در جاسک را هدف قرار داده است. این اقدام بیش از هر چیز قساوت و استیصال دشمن را نشان می‌دهد؛ در منطقه‌ای که آب حکم طلا را دارد، دست روی آب‌شیرین کن می‌گذارند تا اراده این مردم را بسنجند. اما دشمن نمی‌داند که این خاک با وجود تمام سختی‌ها، هرگز تسلیم فشارها نخواهد شد. رسانه‌ها بیشتر تصاویر سازه‌های بتنی و خطوط مورد اصابت را نشان می‌دهند، اما اصل ماجرا روحیه فولادین مردم اینجاست. در تمام این نوار ساحلی، از خوزستان و بوشهر گرفته تا همین هرمزگان و مکران خودمان، نان مردم به دریا و رونق این راه‌ها بند است. با صدمه دیدن برخی زیرساخت‌ها و محدودیت‌های موقت در صیادی و جابه‌جایی بار، معیشت بخشی از ملوانان و صیادان غیور ما با چالش مواجه شده است. وقتی چند پل کلیدی در هرمزگان آسیب می‌بیند، دسترسی دست‌خوش تغییر می‌شود و قیمت‌ها نوسان پیدا می‌کند، اما این به معنای زانو زدن مردم نیست. جوانان بومی ما اگرچه موقتاً با رکود کاری مواجه شده‌اند، اما به جای ناامیدی، در حال بازتعریف توان خود برای بازسازی هستند. مردم جنوب تاوان مرزداری خود

پشت اخبار رسمی و عناوین رسانه‌ها درباره آسیب به برخی پل‌های مواصلاتی هرمزگان و برج مراقبت، واقعیت ملموس و شکوهمندی از جریان زندگی و مقاومت در تمام استان‌های ساحلی جنوب کشور در جریان است. از بنادر خوزستان و سواحل سرافراز بوشهر گرفته تا شاهرگ‌های ترانزیتی هرمزگان و باریکه‌های صیادی سیستان و بلوچستان، کل نوار جنوبی کشور اگرچه با چالشی پیش‌بینی نشده در معیشت مواجه شده، اما روحیه پایمردی مردم این خطه، موازنه را به نفع استقامت ملی تغییر داده است. مناطقی که همواره با صبوری و اصالت شناخته می‌شوند، اکنون در مواجهه با این شرایط، عزم خود را برای حفظ ثبات اقتصادی و اجتماعی جزم کرده‌اند. خبرنگار ما در گفت‌وگویی صریح با یکی از معتمدین محلی و از بومیان قدیمی سواحل جنوب، ابعاد عینی این پایداری و راهکارهای عبور از چالش‌ها را بررسی کرده است.

به عنوان کسی که خودتان فرزند این خاک هستید و دارید این وضعیت را از نزدیک لمس می‌کنید، پیامدهای مستقیم این حملات بر زندگی روزمره مردم محلی و نحوه مواجهه آن‌ها با این شرایط را چطور ارزیابی می‌کنید؟





بایندور

The Bayandor
Productivity Award

اولین دوره جایزه ملی بهره‌وری



سازمان ملی بهره‌وری ایران



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

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

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

☎ 021-88947646
☎ 09912946488

آمریکا با جنگ علیه بنادر و شناورهای مسافربری مرتکب «تروریسم زیر ساختی» شده است



این تروریسم زیرساختی، فراتر از آسیب‌های انسانی، همه‌ای مستقیم به امنیت زنجیره تأمین بین‌المللی است. کاخ سفید با کور کردن چشمان راداری بنادر تجاری و ناامن‌سازی مسیرهای مسافری، عملاً به دنبال باج‌خواهی ژئوپلیتیک از طریق ایجاد رعب و وحشت در آبراه‌های عمومی است. این قمار خطرناک، مسئولیت حقوقی سنگینی را متوجه واشنگتن می‌کند و سکوت نهادهای بین‌المللی در برابر این جنایات آشکار، مشروعیت نظم حقوقی جهان را بیش از پیش زیر سؤال خواهد برد.

شناورهای مسافربری و تحمیل محاصره یک‌جانبه بر بنادر تجاری، دهن کجی آشکار به مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و کنوانسیون حقوق دریاهای (UNCLOS) است. بر اساس قوانین حاکم بر دریانوردی بین‌الملل، امنیت خطوط مسافربری و کریدورهای تجاری تحت هیچ شرایطی نباید دستخوش رفتارهای تهاجمی دولتی شود. شلیک مستقیم به سمت شناورهای غیرنظامی توسط سنتتکام، بدعتی خطرناک است که نظم حقوقی دریاهای با آتارشی و قلدری نظامی جایگزین می‌کند.

برج‌های مراقبت بنادر تجاری، خطوط ریلی و فرودگاه‌ها، طبق ماده ۵۲ پروتکل الحاقی اول کنوانسیون‌های ژنو، اماکنی با ماهیت کاملاً غیرنظامی تعریف می‌شوند. بمباران این مراکز و قطع شریان‌های ترانزیتی مکران که مستقیماً حیات غیرنظامیان را به مخاطره انداخته، نقض آشکار اصول بنیادین «تفکیک» و «تناسب» در جنگ است؛ رفتاری قانون‌شکنانه که نشان می‌دهد واشنگتن برای جبران ناکامی‌های استراتژیک خود، به جای میدان نظامی، زیرساخت‌های عمومی را به گروگان گرفته است. در بعد دریایی تعرض به

تشدید حملات موشکی و پهنای آمریکا به زیرساخت‌های ساحلی و ترانزیتی جنوب کشورمان، از تخریب برج مراقبت بندر چابهار و انهدام پل‌های مواصلاتی هرمزگان گرفته تا تعرض به شناورهای مسافربری، ماهیت درگیری‌ها را از یک تقابل نظامی متعارف خارج کرده است. این کارزار همه‌جانبه که شاه‌رگ‌های معیشتی و حیاتی منطقه را نشانه رفته، در ادبیات حقوق بین‌الملل مصداق بارز «تروریسم زیرساختی» و نقض فاحش معاهدات جهانی حاکم بر دریاهاست. از منظر حقوق بین‌الملل بحران،

بایندر گزارش می‌دهد:

«نه» بزرگ بخش خصوصی به ائتلاف دریایی آمریکا در تنگه هرمز!

شرکت‌های تجاری و غول‌های بیمه لندنی از فرمان پنتاگون نشان می‌دهد که حضور نظامی آمریکا در منطقه دیگر به عنوان عامل ثبات شناخته نمی‌شود، بلکه به زعم بازار، محرکی برای تشدید تنش و یک ریسک امنیتی مضاعف است.

دریا نیز فاقد اعتبار تلقی شود. ناظران تحولات بین‌الملل، این عقب‌نشینی آشکار غول‌های ترابری دریا را یک رای عدم اعتماد تاریخی به توان بازدارندگی آمریکا و اعترافی عریان به تغییر موازنه قدرت به نفع ایران ارزیابی می‌کنند. رویگردانی

است. هم‌زمان، دولت هند نیز با صدور دستوری رسمی، آژانس‌های دریانوردی این کشور را از اعزام نیرو به شناورهای عازم تنگه هرمز منع کرد تا عملاً چتر حمایتی پنتاگون از سوی بزرگ‌ترین تأمین‌کننده نیروی انسانی

نیک در آفریقا تغییر می‌دهند. این اقدام بخش خصوصی که با جهش بی‌سابقه نرخ بیمه جنگی کشتی‌ها در بازارهای بین‌المللی همراه شده، ضربه سختی به اعتبار طرح‌های امنیتی واشنگتن در منطقه وارد کرده

در پی تشدید تنش‌ها در خلیج فارس، بزرگ‌ترین شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی بارد پیشنهاده ائتلاف نظامی تحت رهبری آمریکا برای اسکورت ناوگان تجاری، اعلام کردند که مسیر حرکت خود را به سمت دماغه امید



بایندر گزارش می دهد؛

بازار فله‌برهای جهان «راکد، بحیرو و ثابت» شد

بایندر

جدیدترین ارزیابی‌های هفتگی منتشر شده از سوی بورس بالتیک نشان می‌دهد که بازارهای ترابری دریایی جهان در چرخش بیست و نهم سال جاری میلادی، وضعیتی کاملاً دوگانه و بی‌سابقه را تجربه می‌کنند. در حالی که تنش‌های فزاینده ژئوپلیتیک در منطقه خاورمیانه و افزایش ناگهانی قیمت سوخت، درآمدهای روزانه اجاره نفتکش‌های غول‌پیکر را به ارقام شگفت‌انگیز و تاریخی رسانده است، بخش فله‌برهای خشک و کشتی‌های غول‌پیکر معدنی با کاهش محسوس حجم بار و عقب‌نشینی سنگین نرخ‌ها مواجه شده‌اند؛ تضادی آشکار که کارشناسان آن را ناشی از تقابل بحران‌های سیاسی با نوسانات سنتی عرضه و تقاضا می‌دانند.

تنش در خاورمیانه؛
درآمدهای افسانه‌ای برای
مالکان نفتکش‌ها

گزارش‌های دریافتی از بخش تانکرهای نفتی حکایت از آن دارد که سایه سنگین مسائل سیاسی خاورمیانه، بازار نفتکش‌های غول‌پیکر (VLCC) را با جهش‌های خیره‌کننده همراه کرده است. نرخ کرایه

مسیر کلیدی خلیج فارس به چین با رشد چشمگیری روبرو شده که این به معنای درآمد روزانه افسانه‌ای نزدیک به ۳۶۸,۹۰۰ دلار برای مالکان این شناورهای عظیم است. اگرچه در حوزه‌های دورتری مانند مسیر غرب آفریقا به چین شاهد کاهش ۱۳ درصدی نرخ‌ها بوده‌ایم، اما برآیند کلی بازار نشان می‌دهد که خریداران انرژی در جهان ترجیح می‌دهند برای تضمین انتقال مطمئن نفت خام، بالاترین دستمزدهای تاریخی را به خطوط کشتیرانی پرداخت کنند. در همین حال، تانکرهای کلاس «افراماکس» که بارهای میان‌مدت را جابجا می‌کنند، به ستاره‌های بی‌چون‌وچرای بخش نفت خام تبدیل شده‌اند. در منطقه مدیترانه و مسیر بارگیری از بندر جیحان ترکیه، نرخ‌ها با یک صعود انفجاری ۱۶۶ واحدی روبرو شدند و درآمد روزانه این کشتی‌ها را به بیش از ۱۵۵,۹۰۰ دلار رساندند. دریای شمال نیز از این موج عقب‌نماند و با ثبت جهش ۱۶۰ درصدی در درآمدهای روزانه، مرز ۱۲۷,۸۰۰ دلار را رد کرد. این افزایش سرسام‌آور نرخ‌ها که در بخش تانکرهای

سوئزمکس و حمل‌فرآورده‌های پالایش‌شده مانند بنزین و گازوئیل نیز با جهش‌های چند صد هزار دلاری تکرار شده، اثبات می‌کند که شاهره‌های انرژی جهان در وضعیت آماده‌باش کامل به سر می‌برند.

رکود ناگهانی در بازار
فله‌برهای خشک؛
کیپ‌سایزها
در موضع تدافعی

در نقطه مقابل بازار پر رونق نفتکش‌ها، بخش فله‌برهای خشک که وظیفه جابجایی کالاهای اساسی مانند سنگ آهن، زغال‌سنگ و غلات را بر عهده دارند، هفته بسیار سرد و ناامیدکننده‌ای را پشت سر گذاشت. کشتی‌های غول‌پیکر «کیپ‌سایز» که هفته را با امیدواری بالا و با اتکا به تحرکات اولیه شرکت‌های بزرگ معدنی در اقیانوس آرام آغاز کرده بودند، به ناگاه شتاب خود را از دست دادند. کارشناسان بورس بالتیک می‌گویند حجم بارهای عرضه شده در بازار به هیچ وجه تکافوی ناوگان بزرگ کشتی‌های آماده را نداد و همین امر دست بالا را به صاحبان کالا داد تا نرخ‌ها را به شدت پایین بکشند.

نتیجه این تقابل، ریزش شدیدی قیمت‌ها بود؛ به طوری که شاخص میانگین پنج مسیر کلیدی کیپ‌سایز با سقوط آزاد و سنگین ۵,۰۰۰ دلاری مواجه شد و از اوج ۴۳ هزار دلار به ۳۷,۱۵۶ دلار در روز کاهش یافت. مسیر استراتژیک استرالیا به چین که شریان حیاتی حمل‌سنگ آهن جهان محسوب می‌شود نیز به طور پیوسته عقب‌نشینی کرد و از مرز ۱۳ دلار به کانال ۱۱ دلار در هر تن رضایت داد تا مالکان این کشتی‌های بزرگ، هفته را کاملاً در موضعی تدافعی و نگران‌کننده به پایان برسانند.

ثبات شکننده در بخش
کشتی‌های کوچک و متوسط

در بازار کشتی‌های میان‌سایز و کوچک‌تر نظیر «پاناماکس» و «هندیسایز»، کارگزاران دریایی در گزارش‌های روزانه خود بیشتر از واژه‌هایی همچون «راکد»، «بی‌روح» و «ثابت» استفاده کردند. در این بخش‌ها، تعادل نسبی میان تعداد کشتی‌های بدون بار و حجم بارهای موجود، مانع از سقوط شدید نرخ‌ها شد. جابجایی‌های غلات از آمریکای جنوبی به اسپانیا با نرخ متوازن ۳۵,۰۰۰ دلار فیکس شد و بازار

آسیا نیز به لطف جابجایی مواد معدنی در استرالیا بهبودهای بسیار جزئی را ثبت کرد. با این حال، سایه مازاد عرضه کشتی در آب‌های جنوب شرق آسیا و خلیج آمریکا همچنان به عنوان یک تهدید جدی برای ثبات این بازار قلمداد می‌شود.

جمع‌بندی و چشم‌انداز
اقتصادی بازار

برآیند تحولات هفته گذشته در اقتصاد دریا نشان می‌دهد که پیوند عمیقی میان معادلات سیاسی جهان و نرخ‌های کرایه حمل وجود دارد. افزایش هزینه‌های سوخت ناشی از ناامنی خطوط مواصلاتی خاورمیانه، اگرچه هزینه‌های عملیاتی کلیه شناورها را بالا برده، اما عملاً به سود مالکان نفتکش‌ها و به زیان بخش فله‌برهای خشک تمام شده است. ناظران بین‌المللی پیش‌بینی می‌کنند که بازار تانکرها تا زمان فروکش نکردن التهابات سیاسی همچنان پرواز خود را حفظ کند، در حالی که فله‌برهای خشک برای فرار از بحران فعلی چشم به سیاست‌های حمایتی جدید چین و افزایش تقاضا در بازار غلات دوخته‌اند.



دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران از مشکلات ریلی و دریایی ایران سخن گفت؛

از کارشکنی FBI در مسیر چین تا اقدام روسیه در مسدودسازی ولگا

کریدور میانی، نرخ حمل کانتینر از این مسیر به مقصد اروپا، ۳۰ درصد کمتر از نرخ حمل به مقصد ایران است.

فرصت سوزی ۲۴ ساله در کریدور شمال-جنوب؛ رشد ۱۵۰ درصدی نرخ حمل

دبیر تشکل ملی کشتیرانی با ابراز تأسف عمیق از وضعیت کریدور شمال-جنوب گفت: «با وجود گذشت ۲۴ سال از انعقاد این قرارداد افتخارآمیز، به دلایل کاملاً داخلی فرصت‌ها از دست رفته است؛ تا جایی که روسیه و هند با دور زدن ایران، اقدام به راه‌اندازی مسیر جایگزین از طریق کانال سوئز کرده‌اند. قرار بود زمان حمل در این کریدور حداکثر ۲۵ روز و نرخ آن ۳۰ درصد پایین‌تر باشد، اما امروز زمان سفر به ۵۵ روز افزایش و نرخ حمل متأسفانه ۱۵۰ درصد رشد یافته است.» وی چالش‌های این بخش را ساختاری دانست و به دو حلقه مفقوده اساسی اشاره کرد: «عدم اتصال ریلی کامل در محور رشت و نبود "ریمپ رور ریلی" در بندر امیرآباد و کاسپین پس از ۱۵ سال، از جمله عوامل اصلی این ناکامی است؛ این در حالی است که مسیر ریلی رقیب میان ترکمنستان، قزاقستان و آذربایجان در سال گذشته موفق به حمل ۳۲ میلیون تن بار شده است.»

مذاکره و مداخله فوری دولت ایران است. وی با وخیم خواندن وضعیت ناوگان تجاری ایران در خزر افزود: «از ۱۰۵ فروند کشتی موجود در خزر، تنها ۵ فروند عمر استاندارد دارند و میانگین سنی باقی ناوگان ۱۸ سال است. برای پشتیبانی از ظرفیت ۳۰ میلیون تنی بندر شمال به ۲۰۰ فروند کشتی نیاز داریم؛ اما توان فعلی ما حداکثر ۶ میلیون تن بار است که به هیچ وجه نمی‌تواند در شرایط اضطراری، بار مسدود شده ۱۰۷ میلیون تنی بندر جنوبی را جبران کند.»

کارشکنی FBI و دور زدن ایران در کریدور میانی

پل‌مه در بخش دیگری از سخنان خود به چالش‌های کریدور میانی (مید کریدور) پرداخت و اشاره کرد که پیشنهاد این مسیر در سال ۱۳۸۴ توسط اتاق بازرگانی آمریکا در اجلاس ایزو قزاقستان مطرح شد اما به جای همکاری، اقدامات مقابله‌ای انجام دادیم. وی گفت: «در حال حاضر قطار ریلی مسیر چین و قزاقستان به ایران که قرار بود در دوران جنگ به روزی چند رام برسد، به دلیل مشکلات عدیده ترافیکی در مرز قزاقستان که توسط اف‌بی‌ای (FBI) ایجاد شده، حداکثر به یک روز در میان تقلیل یافته است. از سوی دیگر، به دلیل عدم حضور ایران در توافقات



بحران در دریای خزر؛ زمین گیر شدن شناورها با اقدام روسیه و ناوگان فرسوده

دبیر تشکل ملی کشتیرانی وضعیت دریای کاسپین را بحرانی و یک «مصیبت طبیعی و سیاسی» توصیف کرد و گفت: روسیه میزان ورود آب از رودخانه ولگا به خزر را به حداقل ممکن رسانده است. این اقدام منجر به کاهش تراز آب و زمین گیر شدن شناورهای ایرانی در ورودی ولگا و از دست رفتن کارایی بندر آستارا، فریدونکنار شده که نیازمند

مسعود پل‌مه، دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در اظهاراتی از ابعاد جدید مشکلات حوزه ترانزیت، کریدورها و وضعیت بحرانی دریای خزر پرده برداشت. وی با اشاره به کارشکنی‌های امنیتی آمریکا (FBI) در مسیرهای ریلی و اقدام روسیه در کاهش ورودی آب ولگا، نسبت به از دست رفتن قطعی مزیت‌های ترانزیتی ایران هشدار داد.

بایندر گزارش می‌دهد

اختلال در تنگه هرمز، حمل دریایی نفت را ۳.۶ درصد کاهش داد

۱۴۰۵ منتشر شد، سطح تهدید امنیتی در منطقه را همچنان «شدید» اعلام کرد. با این حال، JMIC تأکید کرده است که مسیر جنوبی تنگه هرمز همچنان برای عبور کشتی‌ها باز است و با توسعه مسیرهای تردد، امکان عبور همزمان شناورها در دو جهت نیز فراهم شده است.

با شرایط عادی دارد. بر اساس این گزارش، در شرایط معمول روزانه به‌طور متوسط ۱۳۸ شناور از این آبراه عبور می‌کنند، اما در ۱۴ و ۱۵ تیر ۱۴۰۵ (برابر با ۵ و ۶ ژوئیه ۲۰۲۶) تنها ۲۴ و ۲۵ شناور از تنگه عبور کرده‌اند. این مرکز در تازه‌ترین ارزیابی خود که ۲۱ تیر

داده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد ناامنی در این آبراه راهبردی، مستقیماً بر بازار جهانی حمل‌ونقل نفت اثر گذاشته است. در همین حال، مرکز مشترک اطلاعات دریایی (JMIC) اعلام کرده است که شمار شناورهای عبوری از تنگه هرمز همچنان فاصله زیادی

میلیون تن کاهش یافته که معادل ۳.۶ درصد افت است. همچنین تعداد قراردادهای حمل (Spot Fixtures) نیز ۵.۷ درصد کمتر از سال گذشته بوده است. به گفته این مؤسسه، کاهش یادشده همزمان با اختلال در صادرات نفت و فعالیت کشتی‌ها در تنگه هرمز رخ

سال ۲۰۲۶ شده است. بر اساس این گزارش، حجم محموله‌های حمل‌شده توسط نفتکش‌های حامل نفت خام و فرآورده‌های نفتی سنگین (Dirty Tankers) که در بازار حمل‌ونقل دریایی به ثبت رسیده‌اند، در شش ماهه نخست سال ۲۰۲۶ نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۲۱

تازه‌ترین گزارش مؤسسه بین‌المللی Poten & Partners نشان می‌دهد که تنش‌ها و اختلال‌های ایجادشده در تردد کشتی‌ها از تنگه هرمز، بازار حمل‌ونقل دریایی نفت را تحت تأثیر قرار داده و باعث کاهش حجم حمل محموله‌های نفتی در نیمه نخست



بایندر بررسی می‌کند؛

جهان لجستیک چاره‌ای جز پذیرش اقتدار نرم افزاری و فنی ایران در هرمز را ندارد

تردد های مخاطره آمیزی را بگیرد. جهان در درازمدت متوجه شده است که تکیه بر تفاسیر حقوقی کاخ سفید، هیچ مصونیتی برای کشتی های تجاری در برابر قوانین عرفی دریایا ایجاد نمی کند.

بدنه تخصصی، بخش خصوصی و جامعه دریانوردی ایران صراحتاً به تمام خطوط کشتیرانی، مالکان ناوگان های تجاری و خریداران بین المللی انرژی اعلام می دارد که امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز یک پدیده تفکیک ناپذیر، فنی و بومی است. دوران تکیه بر ائتلاف های نظامی ناپایدار و چترهای حمایتی کاذب فرامانطقه ای که با هر نوسان سیاسی در واشنگتن دچار فروپاشی می شوند، به پایان رسیده است. پذیرش نقش حاکمیتی، هندسی و نظارتی جمهوری اسلامی ایران بر این آبراه، یک انتخاب سیاسی نیست؛ بلکه یک ضرورت مطلق لجستیک برای بقای تجارت جهانی است. ما به تمام ذینفعان بین المللی توصیه می کنیم منافع اقتصادی و امنیت طولانی مدت دارایی های خود را فدای ماجراجویی های سیاسی بازیگران فرامانطقه ای نکنند. تنها راه تضمین ثبات، جریان روان کالا و دریانوردی بدون حادثه در این منطقه، تمکین از مسیرهای ابلاغی، رعایت کامل استانداردهای فنی و هماهنگی همه جانبه با مراجع قانونی دریانوردی جمهوری اسلامی ایران است.

واشنگتن، دست به انتخاب بزند. **توازن حقوق بین الملل؛ چرا قاعده «عبور بی ضرر» دست بالا را دارد؟**

شکاف حقوقی عمیقی میان ادعاهای رسانه های غربی و واقعیت های حقوق بین الملل وجود دارد. رسانه های غربی (مانند رویترز و بلومبرگ) همواره با استناد یک جانبه به نظام «عبور ترانزیتی» (Transit Passage) در بخش هایی از کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریایا (UNCLOS)، مدعی هستند که کشتی ها حق عبور بدون ممانعت دارند. اما این یک مغالطه حقوقی آشکار است. جمهوری اسلامی ایران، بر مبنای حقوق بین الملل عرفی و کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو که مبنای اصلی تعهدات آن است، نظام «عبور بی ضرر» (Innocent Passage) را در آب های سرزمینی خود اعمال می کند. طبق این قاعده بین المللی صریح، عبور هر شناوری که نظم، قوانین زیست محیطی، امنیت یا استقلال کشور ساحلی را نادیده بگیرد؛ از جمله اقدامات تحریک آمیز نظامی با هماهنگی آمریکا، انحراف از مسیر ناوبری یا پنهان کاری راداری «مخل به ضرر» تشخیص داده می شود. کشور ساحلی (ایران) بر اساس نص صریح حقوق بین الملل، حق قانونی و اجرایی کامل دارد تا جلوی چنین

فارس بدون تبادل سیگنال و داده زنده رادیویی با ایستگاه های ساحلی ایران عملاً فلج می شود. مرکز کنترل ترافیک دریایی ایران (VTS) در بندرعباس و ابوموسی، مغز متفکر هدایت این شاهراه است که هماهنگی های رادیویی، پایش سرعت، فواصل ایمن و مدیریت فوری حوادث و نجات دریایی (SAR) را عهده دار است. وقتی خطوط کشتیرانی جهان تحت تأثیر هژمونی رسانه ای آمریکا، رفتارهای تحریک آمیز نظیر خاموش کردن ناگهانی سیستم های ردیابی (AIS)، عدم پاسخگویی به ایستگاه های رادیویی ایران یا انحراف از مسیرهای ابلاغی را پیش می گیرند، فوراً با یک «شوک بیمه ای کمرشکن» مواجه می شوند؛ اول اینکه کلپ های بیمه معتبر جهان (P&I Clubs) بر اساس بندهای صریح حقوقی، هرگونه عدم تمکین از دستورات مقامات قانونی ساحلی و انحراف عمدی از طرح های تفکیک ترافیک را مصداق بارز ابطال قرارداد می دانند و دوم اینکه اصرار آمریکا بر تقابل نظامی، هزینه بیمه جنگی (War Risk Premium) کشتی ها و به تبع آن کرایه حمل کانتینر را تا چند صد درصد افزایش می دهد که هزینه آن مستقیماً از جیب مصرف کننده نهایی در اروپا، آسیا و آمریکا پرداخت می شود. جهان باید بین پذیرش نظم فنی ایران یا پرداخت هزینه های گزاف راهبرد

ترافیک» (Traffic Separation Scheme) مستقر در این تنگه، مسیر ورود کشتی ها به خلیج فارس را کاملاً در حریم آب های سرزمینی ایران قرار داده است. کاخ سفید سال هاست که با ارائه آدرس های غلط به خطوط کشتیرانی بین المللی، تلاش می کند این واقعیت جغرافیایی را بی اثر جلوه دهد. اما واقعیت عملیاتی کارگزاران دریا ثابت کرده است که هیچ ائتلاف نظامی بین المللی قادر نیست عوارض طبیعی کف دریا، تغییرات هیدروگرافی و کانال های باریک تفکیک ترافیک تحت نظارت ایران را بازنویسی کند. تلاش آمریکا برای ایجاد ممانعت در برابر اعمال حاکمیت ایران، صرفاً خطوط ناوبری جهانی را به سمت مناطق کم عمق، صخره ای و پرخطر هدایت می کند که نتیجه ای جز افزایش فاجعه بار آمار تصادفات دریایی و نشست های گسترده نفتی نخواهد داشت. جهان تجارت باید درک کند که جغرافیا با ناوهای جنگی تغییر نمی کند.

پاشنه آشیل لجستیک بین الملل؛ تبعات همراهی با استراتژی تقابلی واشنگتن

داده های تحلیلی نهادهای ناظر بر دریانوردی بین المللی (نظیر لویذز لیست و کلارکسونز) نشان می دهند که شبکه ناوبری خلیج

با آغاز موج جدید درگیری های نظامی در تنگه هرمز، تبادل آتش میان نیروهای مسلح ایران و ایالات متحده و اعلام انسداد رسمی این آبراه از سوی مقامات کشورمان، زنجیره تأمین و نظام لجستیک دریایی جهان بار دیگر وارد یک شوک بزرگ شده است. در ساعات گذشته، بوق های رسانه ای غرب با تمرکز بر حملات نظامی فرامانطقه ای، تلاش می کنند فضا را به سمت یک بن بست مطلق هدایت کرده و ایران را صرفاً یک عامل نظامی مخمل معرفی کنند. در هیاهوی بوق های جنگی، یک حقیقت بزرگ لجستیکی سانسور شده است: «انحصار هندسی و لزوم مدیریت متمرکز نرم افزاری ایران» تنها کلید باز شدن این قفل است و فرستادن ناوهای جنگی آمریکا نه تنها راه حل نیست، بلکه ریشه اصلی آشفتگی ناوبری در منطقه است.

توهم هژمونی آمریکا در برابر واقعیت سخت جغرافیای ناوبری

تنگه هرمز برخلاف پهنه های اقیانوسی، یک آبراه فوق العاده متراکم، باریک و حساس است که عبور غول پیکرترین شناورهای تجاری جهان (مانند ابرنفت کش های VLCC و ULCC) از آن، نیازمند یک معماری دقیق هیدروگرافی است. طبق کنوانسیون های بین المللی، «طرح تفکیک





بایندر گزارش می‌دهد:

دولت قفل مرز بازرگان را باز کند

سرعت فروپاشیده‌اند. اکنون و در فضای برخورد نظامی و انسداد دریایی، نیاز به یک «دیپلماسی اضطراری» در بالاترین سطوح حاکمیتی با دولت ترکیه وجود دارد. این مذاکرات باید بر تدوین یک رژیم تعرفه‌ای ویژه شرایط اضطرار، لغو موقت مقررات دست‌وپاگیر مابه‌التفاوت سوخت در قبال تضمین آنکارا برای بازگشایی گیت‌های سبز ترانزیتی و مدرن‌سازی فیزیکی مرز متمرکز باشد تا امکان تردد روان کامیون‌ها فراهم گردد.

بن‌بست فیزیکی گمرکات و تهدید خزنده‌ی کریدورهای جایگزین

علاوه بر جنگ سوخت و بحران‌های ژئوپلیتیک، فرسودگی و ظرفیت پایین پردازش فیزیکی در گمرک بازرگان و گوربولغ نیز به این انسداد دامن می‌زند. فناوری‌های سنتی ارزیابی بار، کمبود گیت‌های ورودی و خروجی و تشریفات زائد اداری سبب شده ظرفیت پذیرش روزانه مرز، فرسنگ‌ها با حجم تقاضای تجارت فاصله داشته باشد. خطر بزرگتر این بن‌بست بیست ساله، سقوط آزاد رتبه شایستگی لجستیک ایران (LPI) به پله ۱۲۳ و قرار کریدوری است؛ کارشناسان بین‌المللی هشدار می‌دهند که معطلی‌های نجومی و کرایه‌های ۵۰۰۰ دلاری، تجارت منطقه را به سمت کریدورهای جایگزین دورزننده ایران (مانند کریدور میانی از طریق خزر و قفقاز) سوق داده است. رنج خطری جدی که نشان می‌دهد اگر حاکمیت نتواند پیش از انسداد قطعی بنادر، بحران بازرگان را از طریق یک معاهده لجستیک پایدار حل کند، اقتصاد کشور در شرایط بحران دریایی، ضربه نهایی را از قفل‌شدگی مرزهای زمینی خودی دریافت خواهد کرد.

و واسطه‌ای است، به معنای خفگی کامل شریان‌های حیاتی اقتصاد خواهد بود.

پرواز کرایه‌ها از کف ۱۲۰۰ دلاری به سقف ۵۰۰۰ دلاری

پیامد مستقیم این تنش‌های تعرفه‌ای و انسداد راه‌های دریایی، معطلی‌های ناشی از تغییر مسیر بار و خواب طولانی مدت ناوگان در مرز، انفجار بی‌سابقه هزینه‌های لجستیک بوده است. وقتی زمان پردازش گمرکی یک کامیون از استاندارد جهانی دو ساعت به ۲۰ روز افزایش می‌یابد، هزینه‌های سرسام‌آور خواب خودرو (Demurrage)، دستمزد روزمزد رانندگان و استهلاک شدید ناوگان به طور تصاعدی بالا می‌رود. از سوی دیگر، عوارض تن-کیلومتر سنگینی که دو کشور به عنوان ابزار فشار بر یکدیگر تحمیل می‌کنند، در کنار ریسک‌های امنیتی ناشی از شرایط جنگی، سود بازرگانان را می‌بلعد. شرکت‌های حمل‌ونقل مجبورند تمام این هزینه‌های پنهان جریمه، عوارض سوخت و ریسک‌های لجستیک بین‌المللی را روی کرایه پایه سرشکن کنند؛ امری که عملاً کرایه استاندارد ۱۲۰۰ دلاری حمل بار در این مسیر را با جهشی چشمگیر به کانال ۵۰۰۰ دلار رسانده و قیمت تمام‌شده کالاها را در بازار داخلی به شدت افزایش داده است.

ضرورت دیپلماسی اضطراری با آنکارا

تحلیل گران زنجیره تأمین معتقدند طولانی شدن این بحران دو دهه‌ای، حاصل نگاه کوتاه‌مدت دولت‌ها و نبود یک «مغزافزار مدیریتی» در ساختار دیپلماسی اقتصادی است. تفاهم‌نامه‌های قبلی میان دو کشور همواره با هر تکانه ارزی یا نوسان قیمتی به

طرف ترکیه‌ای مواجه شد؛ اتحادیه‌های ترانزیتی آنکارا مدعی شدند که کامیون‌های ایرانی با اتکا به باک‌های گول‌پیکر و سوخت تقریباً رایگان، رقابتی ناعادلانه در بازار ترانزیت منطقه ایجاد کرده و نرخ کرایه بار را به شدت کاهش داده‌اند. در پاسخ به این سیاست، دولت ترکیه بر اساس اصل حقوقی «عمل متقابل»، معافیت‌های مالیاتی سوخت را برای ناوگان ایرانی لغو کرد و عوارض سنگینی را بر اساس کل گنجایش باک کامیون‌های ایرانی (حتی در صورت خالی بودن باک) وضع نمود که جرعه یک لجبازی تعرفه‌ای دوطرفه را زد.

انسداد تنگه هرمز و بحران جنگی؛ تغییر آرایش لجستیک ایران به سمت مرزهای زمینی

وقوع درگیری نظامی و انقطاع زنجیره تأمین بین‌المللی در آبراه جنوب، فرضیات لجستیک سنتی ایران را به طور کامل دگرگون کرده است. با محاصره دریایی و خودداری کشتی‌های بزرگ خطوط بین‌المللی از ورود به بنادر جنوبی، ۶۶ درصد از حجم مبادلات کشور (معادل ۱۰۷ میلیون تن کالا) عملاً پشت دیوارهای جنگی قفل شده است. در این سناریوی بحرانی، مرز بازرگان فوراً از یک معبر اقتصادی ساده به «دالان بقای استراتژیک» کشور تغییر ماهیت داده است. بنادر «مرسین» و «اسکندرون» ترکیه اکنون به عنوان اصلی‌ترین هاب‌های جایگزین کانتینرهای عبوری به مقصد ایران عمل می‌کنند؛ امری که روان‌سازی مرزهای زمینی با ترکیه را به مسئله امنیت ملی و پدافند غیرعامل ایران گره زده است. تداوم معطلی‌های ۱۰ تا ۲۰ روزه در این گلوگاه، در شرایطی که کشور نیازمند تزریق فوری کالاهای اساسی

مرز بین‌المللی بازرگان-گوربولغ، به عنوان شاه‌رگ اصلی اتصال اقتصاد ایران به قاره اروپا و حیاتی‌ترین دروازه مبادلات جاده‌ای کشور، سال‌هاست که به جای ایفای نقش به عنوان نماد روان‌سازی تجارت، به یک بن‌بست لجستیک و فرسایشی تبدیل شده است. تصاویر صف‌های کیلومتری و چند ده روزه کامیون‌ها در دو طرف مرز، به نمادی تکراری از ناکارآمدی دیپلماسی اقتصادی بدل شده است؛ بحرانی که به گزارش اتحادیه‌های بین‌المللی حمل‌ونقل از جمله اتحادیه کامیون‌داران ترکیه (UND)، در دوران پیک تجاری، رانندگان را تا ۲۰ روز در شرایط سخت آب‌وهوایی معطل نگه می‌دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که ریشه این انسداد بیست ساله، ترکیبی از یک نبرد اقتصادی پنهان میان تهران و آنکارا موسوم به «جنگ باک‌های سوخت» و تکانه‌های ژئوپلیتیک ناشی از درگیری نظامی با آمریکا و انسداد زنجیره تأمین در آبراه جنوب است که بازمهندسی فوری این مرز را به یک ضرورت حیاتی برای پدافند غیرعامل کشور تبدیل می‌کند.

پارادوکس گازوئیل ارزان؛ ریشه تنش تعرفه‌ای میان تهران و آنکارا

ریشه داخلی این بحران مداوم به شکاف عمیق قیمت سوخت دیزل (گازوئیل) میان ایران و ترکیه بازمی‌گردد؛ ایران دارنده یکی از ارزان‌ترین سوخت‌های جهان است و ترکیه در نقطه مقابل، یکی از بالاترین نرخ‌های سوخت را در منطقه دارد. دولت برای جلوگیری از قاچاق کلان سوخت سوبسیددار، قانون «باک پر» یا دریافت مابه‌التفاوت نرخ سوخت را بر اساس قیمت‌های فوب خلیج فارس برای کامیون‌های خارجی وضع کرد. این اقدام با واکنش تند



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



طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



● تسهیلات طرح

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

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

تلفن: ۰۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: 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

- 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 خبره 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: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ داخلی ۱۰۱ ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

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

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

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



روایتی حقوقی از بحران حمل و نقل دریایی

مرز باریک میان «نمی توانم بارت را بیاورم» و «برایم صرفه ندارد»

چگونه بحران های ژئوپلیتیک، قراردادهای حمل دریایی را به میدان نبرد حقوقی میان شرکت های کشتیرانی و صاحبان کالا تبدیل می کنند



هزینه های ترمینالی و جابجایی (THC): هزینه هایی که بابت تخلیه اضطراری و بارگیری مجدد به بنادر واسط پرداخت می شود.
نرخ فزاینده انبارداری (Demurrage & Storage): بنادر واسط معمولاً تعرفه های انبارداری را به صورت پلکانی و فزاینده محاسبه می کنند؛ یعنی هر روز ماندگاری بیشتر کالا، هزینه روزانه را به صورت تصاعدی بالا می برد.
کرایه برگشت یا حمل مجدد: تاجر برای رساندن کالای معلق خود از بندر امن ثانویه به مقصد نهایی، باید قرارداد جدیدی امضا کند و کرایه حمل مجددی را بپردازد که گاهی از کرایه حمل اولیه نیز بیشتر است.

راه حل چیست؟ انصاف در سایه مذاکره
تحلیل دادگاه های بین المللی دریایی نشان می دهد که در زمان بحران های فراگیر، پافشاری صرف بر متن صریح و خشک قانون، گره ای از زنجیره تامین باز نمی کند. از یک سو، اجبار شرکت های کشتیرانی به تحمل تمام زیان ها می تواند به توقف کامل خطوط حمل و نقل منجر شود و از سوی دیگر، رها کردن تجارت در میان فاکتورهای نجومی، به معنای نابودی تجارت است. برنده این میدان مین حقوقی، کسانی هستند که پیش از وقوع بحران، بندهای مربوط به فورس مازور و هاردشیپ را در قراردادهای خود بازتعریف کرده و در زمان بحران، به جای راهروهای دادگاه، پشت میزهای مذاکره صنف بر روی فرمول های تعدیل هزینه و تقسیم عادلانه ریسک به توافق می رسند.

توقیف قرار گیرد و ناخدا برای نجات کل کشتی و محموله، مجبور به فدا کردن بخشی از کالاها یا پرداخت هزینه های فوق العاده اضطراری (مانند استخدام یک کشتی گران قیمت یا تخلیه بخشی از بار در دریا) شود، همه ذینفعان باید در جریان این خسارت سهیم باشند. ابعاد تحلیلی این قاعده در بحران های اخیر بسیار چالش برانگیز است؛ زیرا حتی اگر کالای یک تاجر کاملاً سالم و دست نخورده به بندر برسد، او موظف است سهم خود را از هزینه هایی که برای نجات کل مجموعه صرف شده، پرداخت کند. تا زمانی که این سهم (که گاهی ارقام نجومی است) تسویه یا تضمین نشود، شرکت کشتیرانی حق قانونی دارد که از تحویل کالا خودداری کند. اینجاست که صاحبان کالا خود را در محاصره فاکتورهای می بینند که هیچ نقشی در ایجاد آن ها نداشته اند.

تله «بندر امن» و فاکتورهای فزاینده انبارداری

وقتی مسیر اصلی ناامن می شود، متصدی حمل (کریر) بر اساس اختیارات قانونی خود در بارنامه های بین المللی، حق دارد بار را در نخستین «بندر امن» (Safe Port) تخلیه کند. از نظر حقوقی، با تخلیه کالا در این بندر واسط، تعهد اولیه شرکت کشتیرانی پایان یافته تلقی می شود، اما برای تاجر، این تازه آغاز یک کابوس مالی است.

رسوب کالا در بنادر واسط منطقه، زنجیره های از هزینه های سرسام آور را به همراه دارد:

و غیرقابل اجتناب (مانند انسداد کامل یک کانال استراتژیک یا جنگ مستقیم در بندر مقصد)، اجرای تعهد را برای شرکت کشتیرانی حتی از نظر فیزیکی غیرممکن کند. در این حالت، متصدی حمل طبق قانون از مسئولیت معاف می شود.
هاردشیپ: در این وضعیت، اجرای تعهد همچنان فیزیکی و عملی است، اما به دلیل بروز بحران، تعادل اقتصادی قرارداد به شدت به هم خورده است. برای مثال، کشتی می تواند بار را تحویل دهد، اما باید مسیر خود را دور بزند، سوخت بسیار بیشتری مصرف کند و بیمه های گزاف جنگی بپردازد؛ اقداماتی که اجرای قرارداد را به شدت زیان ده و دشوار می کند، نه غیرممکن. تفاوت این دو دقیقاً همان جایی است که دعوای حقوقی آغاز می شود؛ کریرها به دنبال اثبات فورس مازور برای رهایی از تعهدات و انتقال هزینه ها هستند، در حالی که تاجران استدلال می کنند وضعیت موجود صرفاً یک «هاردشیپ» است که شرکت کشتیرانی باید ریسک تجاری آن را بپذیرد.

«خسارت همگانی»؛ همه برای یکی، یکی برای همه؟

یکی از عجیب ترین و در عین حال کلیدی ترین قواعد حقوق دریایی که ریشه در دوران باستان دارد اما امروزه در مدرن ترین کشتی های کانتینریر دنیا نیز حکم فرامی می کند، اصل «خسارت همگانی» (General Average) است. طبق این قاعده، اگر یک کشتی در شرایط بحرانی (مثل خطر غرق شدن، آتش سوزی یا

سرویس حقوق دریایی - تجارت دریایی در ذات خود با عدم قطعیت گره خورده است، اما وقتی سایه سنگین بحران های ژئوپلیتیک، جنگ ها یا ناامنی های ناگهانی بر مسیرهای بین المللی سنگینی می کند، این عدم قطعیت به یک میدان مین حقوقی تمام عیار تبدیل می شود. در چنین شرایطی، مستندات روی کاغذ و بندهای ریز قراردادهای حمل و نقل (بارنامه ها)، به خط مقدم نبردی تازه میان شرکت های کشتیرانی (متصدیان حمل) و صاحبان کالا تبدیل می شوند؛ نبردی بر سر این سوال کلیدی: هزینه های کمرشکن یک بحران پیش بینی نشده را چه کسی باید پرداخت کند؟

برای درک این فضای غبارآلود، باید عینک حقوق بین الملل را به چشم زد و از سه زاویه کاملاً استراتژیک به خطوط نامرئی قراردادهای دریایی نگریست.

دو گانه فورس مازور و هاردشیپ؛ وقتی «نمی توانم» با «صرفه اقتصادی ندارد» اشتباه می شود

نخستین و بزرگ ترین نقطه اختلاف در زمان تغییر ناگهانی مسیرها یا قفل شدن بندر، خلط مبحث میان دو مفهوم حقوقی است که در ظاهر شبیه هم هستند اما در عمل، سرنوشت میلیارد ها تومان سرمایه را تغییر می دهند: قوه قاهره (Force Majeure) و وضعیت سخت یا دشواری شدید (Hardship).
فورس مازور: زمانی رخ می دهد که یک حادثه خارجی، کاملاً غیرقابل پیش بینی

بایندر گزارش می‌دهد؛

پشت پرده بایکوت ۱۰ ساله ناوگان دریایی ایران در بنادر اصلی چین!

بایندر در ویرترین دیپلماسی اقتصادی تهران و پکن، همه چیز در ایده‌آل‌ترین شکل ممکن به تصویر کشیده می‌شود؛ از سند همکاری‌های ۲۵ ساله تا ترازهای تجاری میلیارد دلاری و عکس‌های یادگاری مقامات عالی‌رتبه. اما زیر پوست این قاب‌های اتوکشیده، واقعیت‌های سرسخت و بی‌رحم تجارت بین‌الملل جریان دارد که کمتر رسانه‌ای به آن می‌پردازد. گزارش‌های میدانی از وضعیت زنجیره تأمین و لجستیک دریایی کشور پرده از یک بایکوت خاموش اما به شدت پرهزینه برمی‌دارد؛ ناوگان کشتیرانی ایران بیش از یک دهه است که با چراغ سبز پکن، از ورود به بنادر اصلی و تراز اول چین منع شده است! غول‌های اقیانوس پیمای ایرانی سال‌هاست که رنگ اسکله‌های پیشرفته‌ای چون شانگهای و شنژن را ندیده‌اند و خطوط مواصلاتی کشور ناچار به سقوط به بنادر درجه دو، فرعی و رودخانه‌ای مانند «دایک کینگ» و «ژوها» شده‌اند؛ بنداری که به هیچ وجه زیرساخت و عمق مناسب برای پذیرش بارهای کلان را ندارند.

هزینه سنگین «پاک‌نگهداشتن

ویرترین، برای پکن

تحلیلگران زنجیره تأمین، ریشه این رفتار ناهمگون چین را در مصلحت‌سنجی‌های کاسب‌کارانه این کشور در قبال غرب

می‌دانند. مگاپورت‌های اصلی چین، شاه‌رگ‌های حیاتی تجارت این کشور با ایالات متحده و اتحادیه اروپا هستند. برای اپراتورهای چندملیتی این بنادر، مخاطره پذیرش کشتی‌های تحت تحریم ایران و مواجهه با جریمه‌های سنگین خزانه‌داری آمریکا، به هیچ وجه با سود حاصل از تجارت با تهران همخوانی ندارد. پکن به وضوح ترجیح داده است برای پاک‌نگهداشتن ویرترین تجاری خود در پورت‌های بین‌المللی، متحد استراتژیک خود را به کانال‌های فرعی و ایزوله هدایت کند تا مبادلات تجاری، دور از رادارهای نظارتی غربی و در سکوت کامل پیش برود؛ رفتاری که نشان می‌دهد در شطرنج اقتصادی چین، منافع حاصل از بازارهای غرب همواره بر تعهدات راهبردی با شرکای سنتی می‌چربد.

شگردهای گران‌قیمت بخش خصوصی

برای عبور از بن‌بست

تاوان این بایکوت ده‌ساله را بازرگانان و بخش خصوصی ایران با پرداخت هزینه‌های کمرشکن لجستیکی می‌دهند. از آنجا که بارهای تجاری ایران در پهنه جغرافیایی چین پراکنده هستند و امکان بارگیری مستقیم آن‌ها در بنادر اصلی وجود ندارد، فعالان اقتصادی ناچار به طراحی یک فرآیند واسطه‌ای پیچیده شده‌اند. بخش خصوصی مجبور است

در تمام بنادر تراز اول چین، اقدام به اجاره یارد و دپوی کانتینرها کند تا بارها در آنجا انباشت شوند. در مرحله بعد، این محموله‌ها باید توسط کشتی‌های کوچک واسط (فیدرها) طی مسافت‌های طولانی به بنادر رودخانه‌ای منتقل و مجدداً تخلیه و بارگیری شوند. این عملیات دو مرحله‌ای ترانشیپ، علاوه بر طولانی کردن زمان خواب سرمایه، کرایه حمل هر کانتینر را به شکل سرسام‌آوری جهش می‌دهد؛ هزینه‌ای اضافی که در نهایت از جیب مصرف‌کننده نهایی ایرانی و در قالب گرانی کالاهای واسطه‌ای و مواد اولیه کارخانه‌ها پرداخت می‌شود.

انفعال در پشت میزهای مذاکرات

گمرکی و لجستیکی

نکته ابهام‌برانگیز این پرونده ده‌ساله، انفعال ملموس دستگاه دیپلماسی اقتصادی و وزارتخانه‌های متولی در دولت‌های مختلف است. در طول این سال‌ها، هیات‌های تجاری گوناگونی میان دو کشور تردد کرده‌اند، اما حل این گره کور لجستیکی هیچ‌گاه به عنوان یک دغدغه اصلی روی میز مذاکرات قرار نگرفته است. وابستگی شدید و کانالیزه شده تجارت دریایی ایران به چین، تهران را در موضع ضعف مذاکره قرار داده است، تا جایی که حاکمیت عملاً به این تبعیض بندری تن داده و بخش

خصوصی را در مواجهه با این فرآیند فرسایشی تنها گذاشته است. عدم تمایل یا ناتوانی در متقاعد کردن پکن برای گشایش حداقل یک مگاپورت اصلی به روی خطوط کشتیرانی ایران، نشان‌دهنده دست‌پایین کشور در موافقت‌نامه‌های تجاری با این شریک بزرگ است.

پایان تعارفات مکتوب؛ ضرورت

دیپلماسی واقع‌گرایانه

ادامه روند فعلی، ترمز محرک‌های توسعه صنعتی کشور را کشیده و هزینه‌های تولید را در ایران بالا نگه داشته است. وقت آن رسیده است که تعارفات مکتوب در سند ۲۵ ساله کنار گذاشته شود و دسترسی به بنادر اصلی چین به عنوان یک شرط اساسی در مناسبات اقتصادی دو کشور بازتعریف شود. ایران باید با تنوع‌بخشی به مسیرهای جایگزین از جمله فعال‌سازی ظرفیت‌های ریلی کریدور میانی و توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای، انحصار مسیر دریایی چین را بشکند تا دست‌بالا را در مذاکرات پیدا کند. تا زمانی که کشتی‌های ایرانی حق پهلوگیری در پورت‌های تراز اول چین را پیدا نکنند، واژه «شریک استراتژیک» تنها آرایه‌ای ادبی در فضای رسانه‌ای خواهد بود و واقعیت، همان هزینه‌های گزافی است که در بنادر دورافتاده رودخانه‌ای از اقتصاد ایران کسر می‌شود.



باینده بررسی می کند؛

امنیت انرژی ایران به چند دلار تخفیف بند است؟

مواد اولیه و قطعات صنعتی کشور از طریق همین مسیرهای آبی وارد می شود، طولانی شدن فضای شبه جنگی در دریا می تواند فرآیندهای لجستیکی و زنجیره تامین داخلی را با کندی و هزینه های مازاد روبه رو کند. اگرچه ابزارهای حاکمیتی و نظامی در کوتاه مدت وزن سیاسی کشور را بالا می برند، اما پایداری اقتصاد دریاپایه نیازمند پیوند زدن این اقتدار به مولفه های ثبات بخش است. از منظر حقوق بین الملل و قوانین حاکم بر دریانوردی آزاد (کنوانسیون های ابعاد عبور بی ضرر و ترانزیتی)، امکان تعریف عوارض به عنوان یک منبع درآمدی کلان و جبران کننده هزینه ها وجود ندارد و مبالغ مجاز صرفاً محدود به خدمات مستقیم فنی و امدادی است. بنابراین، خریداران غیررسمی نفت در بستر همین محاسبات سخت افزاری سود و زیان حرکت می کنند و هرگاه ریسک های جانبی فراتر از مزایای مالی برود، به سمت گزینه های دیگر متمایل می شوند. در نهایت، تکمیل چرخه قدرت دریایی کشور زمانی محقق می شود که توان بازدارندگی مستحکم نظامی، با توسعه زیرساخت های ساحلی مکران، جذب سرمایه و تبدیل شدن به یک شاهراه اقتصادی غیرقابل تفکیک در زمان صلح پیوند بخورد؛ راهبردی جامع که در آن، اقتدار حاکمیتی پشتیبان توسعه پایدار تجاری قرار می گیرد تا رقبا نتوانند ظرفیت های ترانزیتی و صادراتی ایران را به حاشیه برانند.

۴. اقتدار تدافعی در تنگه هرمز و الزامات بازارهای پساجنگ
اگرچه اعمال حاکمیت بر شریان های حیاتی مانند تنگه هرمز در شرایط بحران، دست برتر و ظرفیت بازدارندگی فوق العاده ای برای کشور ایجاد می کند، اما در فضای اقتصاد بین الملل، حفظ طولانی مدت این وضعیت چالش های خاص خود را دارد. واقعیت این است که بازارهای جهانی در مواجهه با ناامنی های مستمر، به تدریج به سمت گزینه های جایگزین حرکت می کنند. تداوم تنش ها در خلیج فارس در میان مدت می تواند به نفع رقبای منطقه ای تمام شود؛ چرا که به پروژه های موازی نظیر خطوط لوله شرق به غرب عربستان، بنادر عمان و امارات و کریدورهای جایگزین در عراق و ترکیه، فوریت اجرایی و توجیه اقتصادی بیشتری می بخشد و هدف آن ها برای کاهش وابستگی جهان به این آبراه را تسهیل می کند.

۵. ابعاد لجستیکی و موازنه ریسک در زنجیره تامین
امنیت در بازارهای بین المللی بستر اولیه و حیاتی هرگونه تعامل تجاری است. با تشدید فرآیندهای نظامی در پهنه های آبی، شرکت های بیمه بین المللی نرخ بیمه خطرات جنگی را به شدت افزایش می دهند که این امر تمایل ناوگان جهانی و خطوط بزرگ کشتیرانی را برای ورود به منطقه کاهش می دهد. از آنجا که بخش قابل توجهی از اقلام اساسی،

۲. پاشنه آشیل امنیت انرژی؛ گره خوردن منافع ملی به «سهم تخفیف»
وقتی بقای جریان میان مدت و بلندمدت فروش نفت به یک موی نازک به نام «عمق تخفیف» بند باشد، امنیت انرژی کشور در وضعیت شکننده ای قرار می گیرد. در این موازنه، رقبای منطقه ای بدون نیاز به اهرم های نظامی یا حقوقی، تنها با دستکاری نرخ های تشویقی و ارائه جذابیت های مالی، می توانند جریان صادرات ایران را قفل کنند. این رویداد نشان داد که بازار خاکستری ساختاری شدیداً سیال دارد؛ بازار به محض اینکه حس کند ریسک تحریمی خرید نفت ایران با نرخ تخفیف فعلی (۲ تا ۳ دلار) دیگر توجیه اقتصادی ندارد، بلافاصله مسیر خود را کج می کند.

۳. پیش دستی خریداران خاکستری در انطباق با تحریم های جدید
شاید نگران کننده ترین بخش این تحول، سرعت عمل خریداران در بازتنظیم رفتارهایشان پیش از اجرای کامل و رسمی دور جدید تحریم ها باشد. افت شدید واردات نشان می دهد که این شبکه های خرید، برعکس شرکای وفادار، بسیار سریع تر و منعطف تر از رقبای رسمی، خود را با معماری جدید تحریم ها تطبیق می دهند تا جریمه نشوند. آن ها منتظر وقوع بحران نماندند، بلکه پیشاپیش انبارها و ظرفیت های پالایشی خود را با منابع جایگزین پر کردند تا در روزهای اوج گیری محدودیت ها، کمترین وابستگی را داشته باشند.

سال هاست که در ادبیات رسمی و رسانه ای، خریداران سنتی و پالایشگاه های مستقل آسیایی در بازار خاکستری، به عنوان متحدان استراتژیک و ضد تحریم معرفی می شوند؛ واسطه ها و مشتریانی که گمان می رفت رگ حیات اقتصادی کشور را در تذبذبات سیاسی حفظ می کنند. اما تحولات اخیر بازار انرژی در جنگ میان ایران و آمریکا، یک واقعیت عریان و تلخ را عیان کرد؛ در نظام بین الملل، بازار خاکستری بر پایه «هم پیمانی راهبردی» بنا نشده، بلکه بر «منطق بی رحم سودآوری و مدیریت ریسک» است.

۱. سقوط خط فرضی وفاداری در اولین موج تخفیف های رقیب
تصور رایج این بود که خریداران غیررسمی تحت هیچ شرایطی پیوند خود را با نفت ایران قطع نخواهند کرد. اما به محض فروکش کردن بحران های ترانزیتی و ورود تولیدکنندگان رسمی منطقه (نظیر عراق، امارات و قطر) به زمین بازی با سلاح تخفیف های سنگین ۵ تا ۸ دلاری، این وفاداری ادعایی متلاشی شد. پالایشگاه های مستقل با یک حساب کتاب ساده ریاضی و بدون هیچ درنگ یا ملاحظه سیاسی، خرید خود را از ایران به کمترین حد در سه سال گذشته رساندند. این رفتار ثابت کرد که چرخش این مشتریان به سمت ایران در سال های گذشته، نه یک انتخاب ایدئولوژیک یا استراتژیک، بلکه صرفاً استفاده از فرصت طلایی نفت ارزان تر بوده است.



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

بایندر بررسی می‌کند؛

غفلت از دریای سرخ!



ضدانحصار با هند و عمان در شمال دریای عرب پایه بگذارد. دهلی‌نو و مسقط هر دو از توسعه شتابان بنادر تحت کنترل ائتلاف عبری-عربی در خروجی باب‌المندب احساس خطر می‌کنند؛ چرا که عمان خواهان حفظ اصالت هاب‌های بندری خود مانند صلاله است و هند نیز به دنبال امن‌ترین مسیر برای دور زدن رقبای منطقه‌ای خود می‌گردد. همچنین پاشنه آشیل ما در نبرد سوخت و انرژی، اصرار بر صیانت از تانکرهای نفت فسیلی قدیمی، در شرایطی است که دریای سرخ به سمت هیدروژن سبز و آمونیاک تغییر جهت می‌دهد. دولت باید با بسیج توان شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی و جذب سرمایه‌های بخش خصوصی مستقل آسیا، بنادر مکران را به ایستگاه‌های «بانکرینگ سوخت‌های مدرن و کم‌کربن مانند ال‌ان‌جی (LNG) و متانول سبز» مجهز کند. طبق مقررات بین‌المللی، غول‌های کشتیرانی جهان به زودی کشتی‌های با سوخت فسیلی سنگین را از شبکه خارج خواهند کرد؛ از این رو، ایجاد زیرساخت سوخت‌های آینده در سواحل جنوبی، شرط بقای بنادر ایران است تا حتی در شرایط فشار همه‌جانبه، خطوط بین‌المللی کشتیرانی دواطلبانه و به دلیل نیاز فنی، ارتباط خود را با شاهراه‌های تجاری ایران حفظ کنند.

طبیعی سواحل مکران (خارج از دهانه هرمز) معطوف شود. این پلتفرم‌های ساحلی غیرمتمرکز که با سازه‌های شناور پیش‌ساخته و تجهیزات تخلیه بار متحرک زمینی پشتیبانی می‌شوند، از دید راداری و ماهواره‌ای رقیب مصون بوده و قادرند در اوج فشار دشمن، عملیات انتقال کانتینری را از طریق شناورهای سبک اقماری مدیریت کنند و مانع از حذف نام بنادر ایران از نقشه لجستیک اقیانوس هند شوند. در لایه کریدوری و برای پاتک زدن به شعبده‌بازی زمینی امارات-اسرائیل، تهران باید به سمت «جنگ چابک جاده‌ای» حرکت کند. فعال‌سازی فوری مزیت‌های کنوانسیون‌های بین‌المللی، حذف کامل تعرفه‌های فرساینده گمرکی در مرزهای شرقی و نوسازی انقلابی ناوگان کامیونی، می‌تواند سرعت ترخیص و زمان سفر کالا از سواحل جنوبی به سمت آسیای میانه و قفقاز را به شدت کاهش دهد. در هندسه مدرن زنجیره تأمین، فاکتور «زمان» بر فاکتور «هزینه» اولویت دارد؛ بنابراین، زنده کردن این مسیر جاده‌ای متصل به خاور دور، مزیت رقابتی کریدور زمینی رقیب را مخدوش کرده و جذابیت ژئواکونومیک خاک ایران را برای بازارهای اوراسیا احیا می‌کند. در بعد دیپلماسی بندری، ایران باید یک ائتلاف لجستیکی

بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس دریافت کنند؛ هزینه‌ای مضاعف که به طور مستقیم بر قیمت تمام‌شده کالاهای وارداتی کشور سرشکن می‌شود. در لایه انرژی نیز نقشه منطقه بدون حضور ایران در حال بازنویسی است. در حالی که تمرکز استراتژیک تهران بر روی صیانت از تانکرهای نفت خام سنتی فسیلی قفل شده، دریای سرخ به سرعت در حال تبدیل شدن به شاهراه اصلی انتقال هیدروژن سبز، آمونیاک و گاز مایع (LNG) به اروپا است. افزایش نفوذ اطلاعاتی، تکنولوژیک و نظامی اسرائیل در خروجی‌های دریای سرخ، امنیت و جریان این بازار نوظهور و فوق‌استراتژیک قرن جدید را تحت کنترل ائتلاف غربی-عبری درمی‌آورد، در حالی که کشور ما همچنان درگیر هزینه‌های گزاف فرار از تحریم‌های نفتی قدیمی مانده است.

پیشنهادهاد

برای خروج از این تله ژئواکونومیک و ابطال راهبرد «بی‌اثر کردن ابزار فشار ایران از پهلو»، نخستین گام حیاتی، تغییر رویکرد کشور از توسعه سنتی بنادر درون خلیج فارس به سمت مأموریت‌گرایی شتابان در سواحل مکران است. تمرکز مطلق باید بر روی ایجاد سریع «پایانه‌های لجستیکی توزیع‌شده و ماژولار پنهان» در طول خورها و بریدگی‌های

می‌کند، رقبای منطقه‌ای پروژه کریدور زمینی و ریلی امارات-عربستان-اردن-اسرائیل را به عنوان یک مسیر پشتیبان فعال کانتینری تثبیت کرده‌اند. این شعبده‌بازی لجستیکی به این معناست که بخش مهمی از بارهای گران‌قیمت غیرنفتی، پیش از آنکه اساساً به دهانه تحت کنترل ایران در هرمز برسند، در بنادر حاشیه عمان و امارات تخلیه شده و از طریق خاک جزیره العرب به سمت سواحل مدیترانه حرکت می‌کنند. این روند، هدف دیرینه ما برای تبدیل شدن به هاب کانتینری منطقه و توسعه کریدور شمال-جنوب را عملاً به حاشیه می‌راند. علاوه بر این، توسعه شتابان بنادر هاب در خروج غربی منطقه، می‌تواند پتانسیل‌های توسعه‌ای بنادر جنوبی ایران، به‌ویژه پروژه ملی چابهار و بندرعباس را کم‌رنگ کند. سرمایه‌گذاری‌های سنگین غول‌های بندری متحد اسرائیل در حاشیه دریای عرب و اقیانوس هند، صرفاً پروژه‌های تجاری نیستند، بلکه مأموریتی ژئوپلیتیک دارند؛ جذب خطوط کشتیرانی بزرگ و ممانعت از ورود آن‌ها به آب‌های داخلی خلیج فارس. در این آرایش جدید، بنادر ایران به جای آنکه بندر مقصد برای کشتی‌های غول‌پیکر اقیانوس‌پیما باشند، به بنادر درجه دو تبدیل می‌شوند که باید بارهای خود را از طریق فیدرهای کوچک از

نگاهی به تحولات اخیر در تنگه هرمز و اقدامات خصمانه دولت آمریکا؛ بار دیگر نگاه تمام محافل رسانه‌ای و تصمیم‌گیری داخل کشور را به این آبراه قفل کرده است. با این حال در این نوشته قصد داریم بگوییم که غرق شدن در ترافیک خبری خلیج فارس، یک خطای دید استراتژیک و یک «فریب بزرگ جغرافیایی» را برای تهران رقم می‌زند؛ خطایی که ثمره آن، غفلت از یک جایگاهی بزرگ، بی‌صدا و بنیادین در هندسه لجستیک دریای سرخ است که مستقیماً هدف خلع سلاح ژئواکونومیک ایران را دنبال می‌کند. در حالی که کانون توجه رسانه‌ها و سیاست‌گذاران داخلی به مهار تحریم‌ها و مدیریت تنگه هرمز معطوف شده است، پازل تجاری جدیدی در پهنه غربی منطقه با محوریت اسرائیل و برخی پایتخت‌های عربی در حال چیده شدن است که کارکرد سنتی ابزار فشار ایران را مخدوش می‌کند. بحران‌های پی‌درپی و مژمن در خلیج فارس، غول‌های کشتیرانی بین‌المللی را به یک مخرج مشترک عملیاتی رسانده است که تکیه بر تنگه هرمز ریسک بقای تجاری در زنجیره تأمین جهانی را بالا می‌برد. در پاسخ به این هراس یک ائتلاف منسجم اما چراغ‌خاموش با پیش‌قراولی تل‌آویو، به جای رویارویی مستقیم با ایران در خلیج فارس، استراتژی «بی‌اثر کردن ابزار فشار ایران از پهلو» را برگزیده است. این استراتژی بر پایه کنترل نقاط خروجی و جایگزین استوار است؛ به طوری که حتی در صورت انسداد فیزیکی یا ناامنی شدید در تنگه هرمز، جریان اصلی تجارت کانتینری دنیا متوقف نشود. پیامد مستقیم این طرح برای ایران، کاهش تدریجی وابستگی جهان به هرمز و در نتیجه، کم‌رنگ شدن وزن چانه‌زنی‌های سیاسی و بین‌المللی تهران در معادلات دریایی است. بخش عملیاتی این فریب استراتژیک، گذار سریع منطقه از «موازنه سخت نظامی» به «موازنه نرم کریدوری» است؛ نقطه‌ای که بیشترین آسیب را به منافع ترانزیتی ایران وارد می‌کند. در شرایطی که کشور ما تمام توان، تمرکز و منابع خود را صرف هزینه‌های آسیب‌های جنگ

پاداش تجاری آمریکا به امارات به پاس همراهی در «عملیات خشم حماسی» علیه ایران



وزارت بازرگانی آمریکا با انتشار سندی رسمی در روزنامه دولت آمریکا (Federal Register)، مقررات کنترل صادرات اقلام فوق‌پیشرفته نظامی و فناوری به امارات متحده عربی را به شکل بی‌سابقه‌ای تسهیل کرد. به گزارش منابع خبری، بخش صنعت و امنیت (BIS) وزارت بازرگانی آمریکا، امارات را در گروه تجاری خاصی (Country Group ۵: A) قرار داده است که به موجب آن، ابوظبی بدون نیاز به دریافت مجوزهای سخت‌گیرانه مرسوم، به تسلیحات پیشرفته نظامی، پهپادها، ماهواره‌های تجاری و تراشه‌های فوق‌هوشمند پردازشی دسترسی مستقیم پیدا می‌کند. نکته چالش‌برانگیز و آشکار این سند، اعتراف صریح دولت آمریکا به دلایل اعطای این امتیازات بی‌سابقه تجاری-نظامی است. واشنگتن در متن رسمی این مقررات جدید علناً قید کرده است که این اقدام، پاداشی به دولت امارات به پاس چندین دهه همکاری در مقابله با نفوذ منطقه‌ای ایران و به‌ویژه «حمایت‌های کلیدی این کشور از منافع واشنگتن در طول عملیات نظامی خشم حماسی علیه ایران» است. پیش از این، مقامات دیپلماتیک ایران بارها به کشورهای همسایه در خصوص عواقب قراردادن خاک یا حریم هوایی خود در اختیار نیروهای متخاصم فرامنطقه‌ای هشدار داده بودند. انتشار این سند رسمی از سوی دولت آمریکا، ابعاد جدیدی از سطح همکاری‌های پشت‌پرده و میدانی امارات متحده عربی با جبهه غربی-صهیونیستی علیه امنیت ملی ایران را آشکار کرده و می‌تواند روابط دوجانبه تهران و ابوظبی را وارد دور جدیدی از تنش‌های جدی کند.

IMO: طرح ترامپ برای اخذ عوارض از کشتی‌های عبوری تنگه هرمز مغایر حقوق بین‌الملل است

عرصه تجارت دریایی است که مورد پذیرش هیچ‌یک از شرکای اقتصادی بزرگ جهان از جمله اتحادیه اروپا، چین و هند نخواهد بود. ارزیابی کارشناسان ارشد حوزه دریانوردی نشان می‌دهد که ایده تعرفه ۲۰ درصدی ترامپ بیشتر یک مانور سیاسی و رسانه‌ای با هدف اعمال فشار روانی است تا یک سیاست عملیاتی قابل اجرا. جغرافیا و نفوذ تسلیحاتی ایران در تنگه هرمز عملاً مانع فیزیکی عبور ناپذیری برای واشنگتن ایجاد کرده است و ایستادگی سازمان بین‌المللی دریانوردی و جامعه جهانی نیز تضمین می‌کند که قوانین بین‌المللی دریاهای همچنان سد راه چنین تصمیمات یک‌جانبه‌ای باقی بمانند.

محدودیت‌های یک‌جانبه باشد و هیچ قدرتی اجازه ندارد حضور نظامی خود را دستاویزی برای باج‌خواهی از ناوگان تجاری قرار دهد. سازمان بین‌المللی دریانوردی همچنین هشدار داده است که پذیرش چنین بدعتی از سوی ایالات متحده می‌تواند نظم حقوقی دریاهای را که پس از جنگ جهانی دوم شکل گرفته، به طور کامل نابود کند. در صورت اجرای این طرح، سایر قدرت‌های منطقه‌ای نیز مجاز خواهند بود در شاهراه‌های حیاتی دیگر جهان مانند تنگه مالاکا، باب‌المندب یا کانال پاناما مستقر شده و قوانین مالیاتی خود را به کشتی‌های عبوری تحمیل کنند. این سناریو به معنای شروع یک آنارشی بین‌المللی در

رئیس‌جمهور آمریکا طرح جدیدی مبنی بر وضع تعرفه ۲۰ درصدی بر تمامی محموله‌های تجاری عبوری از تنگه هرمز داده است. ترامپ با معرفی واشنگتن به عنوان «محافظ اصلی» این آبراه استراتژیک، مدعی شده که هزینه‌های گشت‌زنی نظامی باید از طریق این مالیات مستقیم از کشتی‌های تجاری دریافت شود. در این رابطه دبیرکل و شورای این سازمان با صدور بیانیه‌ای اضطراری اعلام کردند که بر اساس کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS)، تنگه هرمز یک آبراه بین‌المللی با حق «عبور ترانزیتی آزاد و بی‌ضرر» است. طبق قوانین مدون بین‌المللی، عبور از چنین آبراه‌هایی باید کاملاً عاری از هرگونه عوارض، مالیات یا

بحران خاموش در قلب دریاهای به‌بهانه‌روز جهانی دریانورد

نیروهای باسابقه مواجه کرده است. روز جهانی دریانورد، اکنون به یک ضرب‌الاجل و یادآوری اضطراری برای مالکان و مدیران ناوگان‌های تجاری تبدیل شده است تا بدون فوت وقت، استراتژی‌های حمایتی خود را از ریشه بازنگری کنند. در دنیای امروز، سرمایه‌گذاری روی ابزارهایی مانند تسهیل ارتباطات ماهواره‌ای با کیفیت برای اتصال دریانورد به آغوش خانواده، راه‌اندازی پلتفرم‌های مشاوره روان‌شناختی در دل اقیانوس‌ها، و آموزش افسران ارشد برای ردیابی علائم فرسودگی روح، دیگر یک اقدام لوکس، ژست رفاهی یا تزیینی نیست. این اقدامات اکنون حکم یک «ضرورت راهبردی و حیاتی» را دارند که بقای ناوبری تجاری و امنیت شریان‌های اقتصادی جهان کاملاً به آن وابسته است.

است. این چالش با ورود کشتی‌ها به بنادر بزرگ نیز فروکش نمی‌کند؛ چرا که ترافیک سنگین و فشار بالا برای تخلیه و بارگیری سریع، فرصت استراحت استاندارد و بازسازی روحی را از آن‌ها سلب می‌کند. پیامدهای این بحران روحی، خیلی سریع خود را در آمارهای اقتصادی و عملیاتی نشان می‌دهد. بررسی‌ها حاکی از آن است که بیش از سه چهارم حوادث بزرگ دریایی ریشه در خطاهای انسانی دارند؛ خطاهایی که مستقیماً از کاهش تمرکز، بی‌خوابی مفرط و افسردگی ناشی از فرسودگی روانی نشأت می‌گیرند. علاوه بر این، این شرایط طاقت‌فرسا انگیزه نسل جدید را برای ورود به این حرفه به شدت کاهش داده و صنعت کشتیرانی را با بحران جدی در جذب استعدادها و استعفا

۲۵ ژوئن یا ۴ تیر ماه روز جهانی دریانورد در حالی فرا رسیده که چرخ‌دنده‌های اصلی لجستیک و زنجیره تأمین جهانی، یعنی کارکنان دریا، با یکی از سخت‌ترین و فرساینده‌ترین دوره‌های کاری خود دست‌وپنجه نرم می‌کنند. این مناسبت بین‌المللی امروز دیگر صرفاً یک روز برای تقدیرهای تشریفاتی نیست، بلکه بهانه‌ای است برای واکاوی یک بحران جدی؛ چرا که برخلاف دیدگاه‌های سنتی که امنیت کشتیرانی را صرفاً در استحكام بدنه یا تجهیزات مدرن ناوبری خلاصه می‌کردند، کارشناسان معتقدند پایداری روحی دریانوردان، یک متغیر کاملاً حیاتی و ایمنی‌ساز در پهنه اقیانوس‌هاست. دوری طولانی‌مدت از خانواده و حبس در فضای محدود کشتی، بستری از فرسودگی شغلی

آیین تکریم و معارفه مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان برگزار شد

احیای بنادر راکد و تقویت گردشگری دریایی وی با اشاره به فعال‌سازی بنادر کوچک و راکد در راستای کمک به جامعه محلی مانند بنادر چندمنظوره خمیر، ابوموسی و سیریک اظهار داشت: یکی از مطالبات جدی مردم، عملیاتی کردن بندر «نخل‌ناخدا» بود که علی‌رغم سال‌ها بلا تکلیفی، با تلاش‌های صورت گرفته در حوزه مسافری و گردشگری دریایی به بهره‌برداری رسید. مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی هرمزگان با بیان اینکه بنادر شهید سلیمانی (گچین) نیز با حمایت‌های صورت گرفته، اکنون به چرخه فعالیت بازگشته و بخشی از بار بنادر مرکزی استان را به دوش می‌کشند، افزود: فرایند ثبت حدود هشت هزار قایق صیادی نیز از دیگر اقدامات سنگینی بود که در بازه زمانی کوتاه دو تا سه ماهه به سرانجام رسید تا نیاز اساسی صیادان برطرف شود.

بر مدیریت جهادی صنعت حمل‌ونقل دریایی در شرایط دشوار تحریم، از توسعه زیرساخت‌های بندری، فعال‌سازی بنادر راکد و به ثمر نشستن طرح‌های عظیم ریلی و اقتصادی در استان خبر داد و این موفقیت‌ها را حاصل پیگیری‌های مستمر در چهار سال گذشته دانست. «حسین عباس‌نژاد» امروز یک‌شنبه در آیین تکریم و معارفه مدیرکل بنادر و دریانوردی این استان به ارائه گزارش عملکرد طرح‌های دریایی و بندری و اقدامات انجام شده پرداخت و مدیریت بنادر استان در شرایط تحریم را یک «جهاد بزرگ» توصیف کرد و با اشاره به جایگاه راهبردی هرمزگان در اقتصاد ملی اظهار کرد: وجود تمامی فشارهای بین‌المللی، صنعت حمل‌ونقل دریایی نه تنها متوقف نشد، بلکه با نظارت و پیگیری مداوم، مسیر توسعه خود را با قدرت ادامه داد.

در مراسمی با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار هرمزگان، حمیدرضا محمد حسینی به عنوان مدیرکل جدید بنادر و دریانوردی هرمزگان معارفه و از ۴ سال مدیریت حسینی عباس‌نژاد قدردانی شد. به گزارش سی‌نیوز به نقل از خبرگزاری فارس، در مراسمی در فرهنگسرای طوبا در شهر بندرعباس که با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و استاندار و نمایندگان هرمزگان و جمعی از مدیران محلی برگزار شد، حمیدرضا محمد حسینی تختی به عنوان مدیرکل جدید بنادر و دریانوردی هرمزگان معرفی و از حسین عباس‌نژاد که این مسئولیت را از سال ۱۴۰۱ عهده دار بود، تقدیر شد. **دستاوردهای کلیدی بنادر هرمزگان در دوران تحریم** مدیرکل سابق بنادر و دریانوردی هرمزگان با تأکید

سنگاپور برای سیزدهمین سال پیایی در صدر شاخص مراکز دریایی جهان قرار گرفت

جمعی شرکای تجاری و جامعه دریایی کشورش معرفی کرد. او تأکید کرد که با تحول این صنعت، آن‌ها به همکاری نزدیک با شرکای خود برای تقویت رقابت‌پذیری سنگاپور و ارزش‌آفرینی در عرصه بین‌المللی ادامه خواهند داد. سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور که در سال ۱۹۹۶ تأسیس شده است، وظیفه رگولاتوری، برنامه‌ریزی، تأمین امنیت، حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه زیرساخت‌ها را بر عهده دارد و در زمینه‌هایی مانند دیجیتال‌سازی، کربن‌زدایی و توسعه نیروی کار فعال است. بورس بالتیک نیز به عنوان همکار این سازمان در انتشار شاخص مذکور، اطلاعات و خدمات کلیدی بازار دریایی را برای پشتیبانی از معاملات کشتیرانی در سطح جهان تأمین می‌کند.

جایگاه خود را به عنوان بزرگ‌ترین بندر سوخت‌رسانی (بانکرینگ) جهان حفظ کرده و رکورد بی‌سابقه ۵۶.۷۷ میلیون تن سوخت دریایی، شامل حجم روبه‌رشدی از سوخت‌های پاک و جایگزین را به کشتی‌ها عرضه کرده است. این موقعیت استراتژیک باعث شده تا سنگاپور به بیش از ۶۰۰ بندر در سراسر جهان متصل باشد و میزبانی بیش از ۲۰۰ گروه کشتیرانی بین‌المللی را بر عهده بگیرد. شاخص بین‌المللی شینخوا-بالتیک، مراکز دریایی جهان را بر اساس سه معیار کلیدی عملکرد بندر، خدمات تجاری دریایی و محیط عمومی کسب‌وکار ارزیابی می‌کند. آنگ وی کیونگ، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور، این دستاورد را مایه افتخار دانست و آن را نتیجه تعهد قوی و تلاش‌های

براساس گزارش سازمان بنادر و دریانوردی سنگاپور (MPA)، این کشور موفق شده است برای سیزدهمین سال متوالی، رتبه نخست را در «شاخص توسعه مراکز حمل‌ونقل بین‌المللی شینخوا-بالتیک ۲۰۲۶» به خود اختصاص دهد. این موفقیت در حالی به دست آمده که این سازمان سی‌امین سالگرد تأسیس خود را جشن می‌گیرد و بندر سنگاپور نیز در سال ۲۰۲۵ رکوردهای بی‌سابقه‌ای از فعالیت‌های کارآمد را پشت سر گذاشته است. آمارها نشان می‌دهند که در سال گذشته، حجم جابجایی کانتینر در این بندر به رکورد ۴۴.۶۶ میلیون TEU (کانتینر بیست فوئی) رسیده و مجموع ظرفیت ناخالص شناورهای ورودی به آن نیز رقم ۳.۲۲ میلیارد تن را ثبت کرده است. علاوه بر این، سنگاپور

سفارش ساخت کشتی‌های کانتینری جهان به‌رکورد تاریخی رسید ۱۳.۷۲ میلیون TEU در دست ساخت

تازه‌ترین گزارش مؤسسه تحلیلی Linerlytica نشان می‌دهد دفتر سفارش جهانی کشتی‌های کانتینری به رکوردی بی‌سابقه رسیده و هم‌اکنون ۱,۷۱۲ فروند کشتی با مجموع ظرفیت ۱۳.۷۲ میلیون TEU در دست ساخت است؛ رقمی که معادل بیش از ۴۰ درصد ظرفیت ناوگان فعال کانتینری جهان محسوب می‌شود. بر اساس این گزارش، چین همچنان بازیگر مسلط صنعت کشتی‌سازی کانتینری جهان است. از هر ۱۰ کشتی کانتینری که در حال حاضر سفارش ساخت دارند، هشت فروند در کارخانه‌های کشتی‌سازی چین ساخته می‌شوند. همچنین ۱۰ مورد از ۱۵ کشتی‌ساز بزرگ جهان در این حوزه، در چین مستقر هستند و چهار شرکت برتر این صنعت نیز همگی متعلق به بخش خصوصی چین هستند. در میان این شرکت‌ها، Hengli Heavy Industry عملکردی چشمگیر داشته است. این کشتی‌ساز چینی تنها در شش ماهه نخست سال ۲۰۲۶ موفق به دریافت سفارش ساخت ۵۶ فروند کشتی کانتینری شد و از این نظر در جایگاه دوم جهان قرار گرفت. این شرکت در مجموع طی این دوره ۲۰۷ سفارش جدید شامل ۹۴ نفتکش، ۵۶ کشتی کانتینری، ۴۹ کشتی فله‌بر و هشت فروند کشتی بسیار بزرگ حمل‌آمونیاک دریافت کرده است. بر اساس آمار منتشرشده، مجموع سفارش‌های ثبت‌شده برای Hengli اکنون از ۵۰۰ فروند کشتی فراتر رفته و برنامه تحویل این سفارش‌ها تا سال ۲۰۳۰ ادامه خواهد داشت. با وجود رونق سفارش‌های جدید، تحلیلگران نسبت به احتمال مازاد ظرفیت در بازار حمل‌ونقل کانتینری هشدار می‌دهند. حجم بالای کشتی‌های در حال ساخت به این معناست که در سال‌های ۲۰۲۷ و ۲۰۲۸ تعداد زیادی شناور جدید وارد ناوگان جهانی خواهند شد؛ موضوعی که می‌تواند توازن میان عرضه و تقاضا را بر هم زده و بر نرخ کرایه حمل دریایی فشار وارد کند. در مقابل، رونق بازار اجاره کشتی (Charter Market) و محدود بودن ظرفیت تحویل کشتی‌های جدید تا سال ۲۰۲۷، بسیاری از مالکان بین‌المللی را بار دیگر به سمت انعقاد قراردادهای ساخت کشتی‌های نو سوق داده است.



آمار کانتینرهای غرق شده در دریا ۳ برابر شد

(SOLAS) اجباری شده است. طبق این رویه جدید، ناخداها و شرکت‌های کشتیرانی موظف هستند حتی گم‌شدن یا سقوط «یک عدد» کانتینر را فوراً و بدون تأخیر به مقامات بندری و کشورهای ساحلی گزارش دهند. این قانون به پنهان‌کاری‌های سنتی شرکت‌های کشتیرانی برای فرار از بدنامی پایان می‌دهد و ابعاد واقعی این بحران را بیش از پیش آشکار خواهد کرد.



گرمایش زمین باعث شده است که طوفان‌های اقیانوسی در مسیرهای اصلی تجارت جهانی (به‌ویژه در اقیانوس اطلس و آرام) به شدت غیرقابل‌پیش‌بینی، تکرارشونده و ویرانگر شوند. این طوفان‌ها ضربات شدیدی به سازه کشتی‌ها و اتصالات کانتینرها وارد می‌کنند که نتیجه آن، زیان‌های مالی میلیاردری برای شرکت‌های بیمه و صاحبان کالاست.

آغاز دوران سخت‌گیری؛ قانون جدید ۲۰۲۶ دیگر چشم‌پوشی نمی‌کند

این آمار فاجعه‌بار باعث شده است که سازمان‌های بین‌المللی دست به کار شوند. بر اساس گزارش WSC، از ابتدای سال جاری میلادی (۲۰۲۶)، قوانین بسیار سخت‌گیرانه‌تری تحت کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا

داده‌های آماری، بیش از ۴۳ درصد از کل این تلفات تنها مربوط به یک حادثه واحد یعنی غرق شدن یک مگا کشتی کانتینر بر غول‌پیکر در پی طوفان‌های سهمگین اقیانوسی بوده است. کارشناسان بر این باورند که با بزرگ‌تر شدن ابعاد کشتی‌ها برای حمل بار بیشتر، پایداری آن‌ها در برابر طوفان‌های پیش‌بینی‌نشده به یک چالش جدی تبدیل شده و در صورت بروز حادثه، ابعاد خسارت به طور تصاعدی بالا می‌رود.

متهمان اصلی؛ تغییرات اقلیمی و برآشتن اقیانوس‌های اطلس و آرام چرا آمار غرق شدن کانتینرها تا این حد بحرانی شده است؟ کارشناسان هواشناسی و لجستیک دریایی، انگشت اتهام را به سمت تغییرات شدید اقلیمی نشان می‌دهند.

«شورای کشتیرانی جهانی» (WSC) در تازه‌ترین گزارش سالانه خود اعلام کرد که در سال گذشته میلادی، ۱,۴۷۸ کانتینر در جریان حمل‌ونقل دریایی گم شده یا به عمق اقیانوس‌ها سقوط کرده‌اند. مقایسه این عدد با آمار سال قبل از آن (که تنها ۵۷۶ کانتینر بود)، نشان‌دهنده یک جهش هولناک و نزدیک به ۳ برابری در تلفات باربری دریایی است؛ آماري که از بروز یک بحران جدی در ایمنی مگا کشتی‌ها حکایت دارد.

امواج غول‌آسا و مگا کشتی‌هایی که تسلیم می‌شوند

تحلیل جزئیات این گزارش نشان می‌دهد که این فاجعه لجستیکی، ناشی از یک روند تدریجی نبوده، بلکه حوادث بزرگ ناگهانی آن را رقم زده‌اند. بر اساس



مشاوره تخصصی مسائل و قوانین

مالیاتی و بیمه‌ای



مالیات

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



بیمه

مشاوره تخصصی در زمینه حسابرسی بیمه و انجام پیش حسابرسی بیمه



مشاوره تخصصی

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

