

درخشش تشکل ملی کشتیرانی ایران برای دومین دوره متوالی؛ در جایگاه برترین تشکل اقتصادی کشور

پرچمدار نجستیک ایران



صفحه ۱۲



**سرمایه انسانی
لنگرگاه پایداری صنعت
حمل و نقل دریایی در شرایط
محاصره اقتصادی**

یادداشت؛ صنعت کشتیرانی همواره یکی از نخستین بخش‌هایی است که آثار بحران‌های ژئوپلیتیکی، تحریم‌های اقتصادی و اختلال در زنجیره تأمین جهانی را تجربه می‌کند، محدودیت در مبادلات بانکی، افزایش هزینه‌های بیمه....

صفحه ۱۴

**۶ شرکت جدید به انجمن
کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران پیوستند**

به تازگی، ۶ 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 خواهندند است برای مشاهده آخرین لیست...

صفحه ۱۵

**بایندر گزارش می‌دهد؛
هیات رئیسه جدید کمیته
امور حقوقی و بیمه انجمن
کشتیرانی انتخاب شد**

جلسه کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با حضور اعضای جدید کمیته، رئیس هیات‌مدیره انجمن و دبیر کمیته‌های مشورتی تخصصی در محل دبیرخانه انجمن برگزار شد....

صفحه ۱۶

**مسعود پل مه‌در پیامی به مناسبت
روز ملی تشکل‌ها مطرح کرد؛
تشکل‌ها سنگرگاه دفاع از
کیان اقتصادی کشور هستند**

همزمان با فرارسیدن، «روز تشکل‌ها و مشارکت‌های اجتماعی»، مسعود پل مه دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با صدور پیامی این روز را به فعالان، مدیران، پیشکسوتان و کنشگران جامعه تشکلی و زنجیره تأمین حمل و نقل کشور تبریک گفت....

صفحه ۳



برترین تشکل اقتصادی ایران

کسب مجدد رتبه A+ برای دومین دوره متوالی توسط تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ارزیابی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

وضعیت تشکل در مولفه های رتبه بندی

حکمرانی: توسعه یافته

عضویت: سرآمد

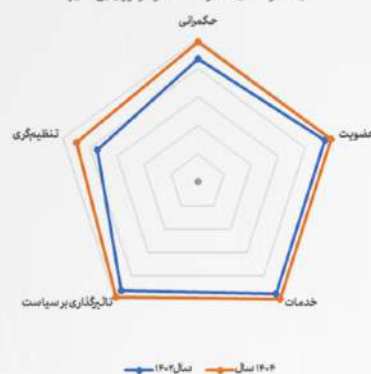
خدمات: سرآمد

تاثیرگذاری بر سیاست: سرآمد

تنظیم‌گری: توسعه یافته

رتبه نهایی: A+

مقایسه وضعیت مولفه هادر دوازده ماهی اخیر



shipping.iran@ @

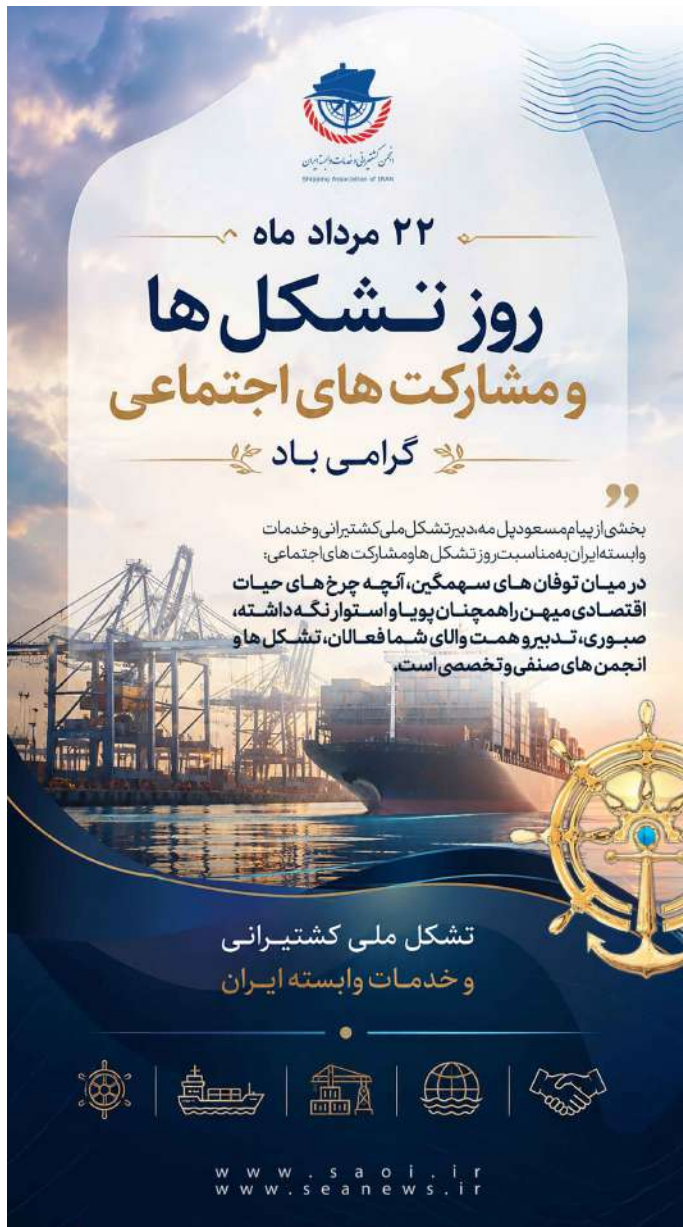
www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

مسعود پل‌مه در پیامی به مناسبت روز ملی تشکُل‌ها مطرح کرد: تشکُل‌ها سنگ‌راه دفاع از کِیان اقتصادی کشور هستند



بخشی از پیام مسعود پل‌مه، دبیر تشکُل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز تشکُل‌ها و مشارکت‌های اجتماعی:

در میان توفان‌های سهمگین، آنچه چرخ‌های حیات اقتصادی میهن را همچنان پویا و استوار نگه داشته، صبوری، تدبیر و همت والای شما فعالان، تشکُل‌ها و انجمن‌های صنفی و تخصصی است.

تشکُل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir
www.seanews.ir

حیات اقتصادی میهن را همچنان پویا و استوار نگه داشته، صبوری، تدبیر و همت والای شما فعالان، تشکُل‌ها و انجمن‌های صنفی و تخصصی است. شما به حق نشان دادید که تشکُل‌ها سنگ‌راه دفاع از کِیان اقتصادی کشور و تجلی واقعی «مقاومت آگاهانه و تخصصی» هستند. قدران ایثار و پایداری تک‌تک شما هستیم که با تحمل تمامی صدمات، نوسانات و مضایق، بار اصلی خط مقدم نقل و انتقال کالا، مسافر و خدمات پشتیبانی را به دوش می‌کشید. در این میان صریح و مشفقانه باید یادآور شد که پایداری این سازه عظیم، مستلزم نگاهی نو و حمایتی ساختاری است. خطاب ما به دولت محترم و تصمیم‌گیرندگان کلان کشور این است که تشکُل‌ها و مجموعه‌های بخش خصوصی در تمامی حوزه‌های حمل‌ونقل، بازرگان توانمند ظرفیت‌های ملی و معبر عبور و بحران‌ها هستند. هوای این اهالی صبور و دلسوز را داشتن، نه یک ژست حمایتی، بلکه یک ضرورت حیاتی و راهبردی برای حفظ شریان‌های زیستی کشور است. تسهیل مقررات، رفع موانع خودساخته، اعتماد به نظرات کارشناسی تشکُل‌ها و چتر حمایتی واقعی دولت، ناگزیرترین مسیر برای جلوگیری از استهلاک این سرمایه‌های ملی است. اینجانب فرا رسیدن این روز فرخنده را به تمامی همکاران، پیشکسوتان و فعالان شریف تمامی بخش‌های حمل‌ونقل و خدمات وابسته صمیمانه تبریک می‌گویم. از درگاه خداوند متعال، برای یکایک شما فرهیختگان، عزت مستدام، تندرستی و گام‌های استوار در مسیر خدمت به میهن عزیزمان ایران مسئلت دارم. امید که در سایه خرد جمعی، تعمیق هم‌افزایی‌ها و اهتمام ویژه مسئولان، از این مقطع تاریخی نیز با سربلندی عبور کنیم. مسعود پل‌مه- دبیر تشکُل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

همزمان با فرارسیدن ۲۲ مردادماه، «روز تشکُل‌ها و مشارکت‌های اجتماعی»، مسعود پل‌مه دبیر تشکُل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با صدور پیامی این روز را به فعالان، مدیران، پیشکسوتان و کنشگران جامعه تشکُل‌ها و زنجیره تأمین حمل‌ونقل کشور تبریک گفت. پل‌مه در این پیام با اشاره به شرایط دشوار حاکم بر صنعت حمل‌ونقل کشور، بر نقش تشکُل‌های صنفی و تخصصی در حفظ پویایی شریان‌های اقتصادی و لجستیکی کشور تأکید کرده و خواستار حمایت ساختاری، تسهیل مقررات، رفع موانع و بهره‌گیری از ظرفیت کارشناسی تشکُل‌ها از سوی دولت و تصمیم‌گیرندگان شده است.

متن این پیام به شرح ذیل است: به نام پروردگار مهربان، خرد و میهن فعالان شریف، مدیران صبور و کنشگران گران‌قدر جامعه تشکُل‌ها و زنجیره تأمین حمل‌ونقل کشور

با سلام و احترام، ۲۲ مرداد ماه، «روز تشکُل‌ها و مشارکت‌های اجتماعی»، فرصتی است مغتنم برای پاسداشت خرد جمعی، مسئولیت‌پذیری مدنی و نقش‌آفرینی بی‌بدیل نهادهای تخصصی در مسیر اعتلای ایران عزیز. امروز در شرایطی این روز را گرامی می‌داریم که صنعت حمل‌ونقل کشور در کلیه شقوق خود، اعم از دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی و خدمات وابسته، تحت سنگین‌ترین فشارها، تحریم‌های ظالمانه و شرایط پیچیده ناشی از خصومت‌های بین‌المللی قرار دارد. نبرد اقتصادی و تقابل همه‌جانبه‌ای که شریان‌های مواصلاتی، ترانزیتی و لجستیکی کشور را هدف گرفته، آزمونی بس دشوار پیش روی فعالان و سرمایه‌های انسانی این حوزه قرار داده است. در میان این توفان‌های سهمگین، آنچه چرخ‌های



بایندر گزارش می دهد؛

تجلیل از اعضای هیئت علمی همایش توسعه دریامحور



شد که پس از ارزیابی های دقیق تخصصی، ۵۰ مقاله مورد پذیرش قرار گرفت که از میان مقالات پذیرفته شده، ۱۲ مقاله حائز سطح علمی - پژوهشی تشخیص داده شدند. همچنین اعلام شد طبق برنامه ریزی های صورت گرفته، مقالات برگزیده این همایش در مجلات معتبر بین المللی به چاپ خواهند رسید و به زودی از صاحبان مقالات برتر نیز به نحو شایسته ای تقدیر و تجلیل به عمل خواهد آمد.

مسکن و شهرسازی که مسئولیت خطیر دبیری علمی همایش توسعه دریامحور را بر عهده داشتند، تقدیر و قدردانی گردید. پذیرش ۵۰ مقاله علمی و برنامه ریزی برای انتشار بین المللی در بخش دیگری از این جلسه، گزارشی از روند داوری و سطح علمی مقالات ارائه شده به همایش مطرح شد. بر اساس آمار اعلام شده: ۷۰ مقاله علمی به دبیرخانه همایش ارسال

ایران)، ابتدا از نقش آفرینی و تلاش های علمی سرکار خانم دکتر غزال راهب، رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به عنوان عضو کمیته علمی همایش توسعه دریامحور و هدایت هوشمندانه ساختار پژوهشی همایش تجلیل به عمل آمد. همچنین در ادامه، از خدمات و تدابیر ارزشمند سرکار خانم دکتر معصومه صدیقی، عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه،

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در راستای قدردانی از نقش آفرینی مؤثر در ارتقای سطح پژوهشی و علمی صنعت دریانوردی، از اعضای هیئت علمی «همایش توسعه دریامحور» تجلیل شد. در این جلسه، با اهدای لوح سپاس از سوی دکتر مسعود پل مه (رئیس همایش و دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



HAMRAH TOUSE IRANIAN
همراه توسعه ایرانیان

بازدید هفتگی انجمن کشتیرانی از شرکت های عضو؛

شرکت نمایندگی کشتیرانی همراه توسعه ایرانیان



واکاوای پیامدهای «دوگانگی ارزی» بر زنجیره تأمین در شرایط جنگی هزینه‌ی گزاف نرخ‌های دستوری در بنادر روی دست مردم



نابرابری نظام تعرفه‌گذاری بنادر و پایانه‌های کشور، تداوم شکاف میان محاسبات دلاری خدمات (مانند حق توقف کانتینر و عوارض ترمینالی) و الزام به تسویه ریالی بر اساس نرخ‌های دستوری «تالار دوم»، به یکی از کانون‌های اصلی بروز عدم قطعیت و تورم ساختاری تبدیل شده است. این دوگانگی ارزی در شرایطی که کشور در وضعیت جنگی قرار دارد، موجب تحمیل زیان‌های تسعیر پیش‌بینی‌ناپذیر به فعالان لجستیک و شرکت‌هایی که کارگزار شده است؛ شرکت‌هایی که به دلیل هزینه‌های سنگین انتقال پول و کارمزدهای صرافی برای حواله ارزی به مالکان خارجی شناورها، امکان پوشش هزینه‌های خود را با نرخ‌های دستوری ابلغی ندارند.

تضاد با استانداردهای مدیریت لجستیک

در حالی که در بنادر تراز اول دنیا، نظام تعرفه‌ای بر پایه ارز محلی و باثبات تعریف می‌شود تا ریسک‌های تجاری به حداقل برسد، در بنادر ایران، این دوگانگی ارزی به یک «خودتحریمی مالی» در شرایط جنگی بدل شده است. تداوم این شکاف ارزی، علاوه بر حبس نقدینگی، منجر به کند شدن عملیات تخلیه و بارگیری شده که در وضعیت جنگی، آسیب‌پذیری

می‌کند، بلکه با حذف ریسک‌های غیرمنطقی تسعیر، مسیر را برای تعدیل قیمت تمام‌شده کالاها در بازار نهایی هموار خواهد ساخت. شرایط جنگی، بنادر باید به عنوان بازوان حیاتی تأمین عمل کنند؛ لذا رفع این موانع بوروکراتیک، نه یک بحث حسابداری، که اقدامی راهبردی برای حفظ تاب‌آوری ملی و جلوگیری از انتقال شوک‌های مالی به سفره مردم است.

اقتصادی و حمایت از معیشت عمومی، اصلاح فوری مکانیزم تبدیل تعرفه‌ها یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. مبنا قرار دادن «نرخ ارز حواله مرکز مبادله» به جای نرخ‌های دستوری، می‌تواند به عنوان گامی عملیاتی، شکاف میان هزینه‌های واقعی ارزی و محاسبات ریالی را پوشش دهد. یکسان‌سازی نرخ مبنا، نه تنها به شفافیت صورت‌حساب‌های بندری کمک

زنجیره تأمین را دوچندان می‌کند. قیمت خدمات بندری به دلیل فقدان اعتماد به ثبات رویه‌های مالی، در برابر کاهش احتمالی نرخ ارز نیز انعطاف‌پذیر نیست؛ امری که به «تورم مزمن» در هزینه‌های لجستیک منجر می‌شود.

راهکار استراتژیک برای شرایط اضطراری

برای برون‌رفت از این انسداد

چسبندگی قیمت‌ها و مکانیسم تورم تحمیلی

این سازوکار ناقص، منجر به بروز پدیده «چسبندگی قیمت‌ها» در خدمات لجستیک شده است. فعالان اقتصادی برای صیانت از سرمایه‌ی خود در برابر ریسک‌های ارزی و تأخیرهای فرسایشی سیستم بانکی در تسویه وجوه،

بایندر گزارش می‌دهد:

تجارت در مرزها زمین‌گیر شد!



اعتمادمحور موقت، از مرز عبور داده شوند. همچنین، رایزنی‌های دیپلماتیک فشرده و اضطراری با کشورهای همسایه برای هماهنگی ساعت کار و پذیرش شبانه‌روزی کامیون‌ها، باید در بالاترین سطح سیاسی پیگیری شود تا مانع از تجمع ناوگان در خاک کشور گردد. اگر قرار است مرزهای زمینی به سنگر اصلی تأمین اقتصادی کشور در روزهای بحران تبدیل شوند، نیازمند جراحی مدیریتی بی‌درنگی هستیم که اثبات کند در خط مقدم تجارت جنگی، مرز کانون شتاب و حرکت است، نه توقف.

تمرکز بر جابجایی‌های حداکثری و حذف تشریفات دست‌وپاگیر دنبال شوند. نخستین گام حیاتی، واگذاری اختیارات تام به فرمانداران یا ارشدترین مقام‌های اجرایی مستقر در پایانه‌ها تحت عنوان ستاد مدیریت بحران مرزی است تا بتوان تصمیمات را به‌صورت آنی و بدون نیاز به استعلام‌های فرساینده پایتخت اجرایی کرد. در کنار این فرماندهی متمرکز، باید فوراً تمام تشریفات غیرضروری گمرکی و بازرسی‌های موازی حذف شده و ناوگان حامل کالاهای اساسی بدون معطلی و با تکیه بر پذیرش‌های

ریشه‌ای دیرینه دارند. سال‌هاست که متولیان امر به جای به‌کارگیری راهبردهای علمی زنجیره تأمین و اصلاح ساختاری فرایندها، به درمان‌های سرپایی، جلسات اضطراری مقطعی و مهم‌های چندروزه اکتفا کرده‌اند. این رویکرد سنتی و واکنشی سبب شده است که با کوچک‌ترین تغییر در حجم تبادلات تجاری یا افزایش اضطراری تقاضا ناشی از انسداد مسیرهای جنوبی، مکانیسم‌های مرزی از کار بیفتند، صف‌های طولی کامیون‌ها تشکیل شود و کالاها در انبارهای گمرکی رسوب کنند؛ که این اتفاقات با توجه به جنگ در جنوب ایران به وقوع پیوسته است. برون‌رفت از این بن‌بست ساختاری در شرایط خطر کنونی و زیر سایه سنگین جنگ بر شریان‌های جنوبی، نیازمند گذر فوری از مدیریت روزمره به سوی «اراده محکم ساختاری» در سطوح کلان تصمیم‌گیری است. با توجه به واقعیت‌های میدان و محدودیت‌های شرایط جنگی، راهکارهای عملیاتی و قابل اجرا باید با

بایندر* در شرایطی که جنگ آمریکا بر علیه ایران، بنادر و شریان‌های تجاری جنوب کشور را در هاله‌ای از ریسک و محدودیت قرار داده، بار سنگین اقتصاد ملی بیش از هر زمان دیگری بر دوش شریان‌های زمینی افتاده است. در این برهه حساس که مسیرهای دریایی با موانع جدی روبه‌رو هستند، پایانه‌های مرزی خشکی عملاً به تنها دالان‌های تنفسی تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی تبدیل شده‌اند. با این حال، تحلیل داده‌های لجستیک و وضعیت گذرگاه‌های کلیدی شرق و شرق-جنوب کشور نشان می‌دهد که این زیرساخت‌ها در ساختار علمی و عملی خود دچار اختلالات مزمن هستند؛ وضعیتی که فعالان حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت از آن با عنوان دردناک «زمین‌گیر شدن تجارت در گذرگاه‌ها» یاد می‌کنند. نگاهی به کارنامه مدیریت مرزی در گذرگاه‌های راهبردی مانند دوغانرون، سرخس، میلک و تفتان گویای آن است که چالش‌های این مبادی ورودی و خروجی

بایندر گزارش می دهد؛

«عراق» با گریز از هرمز، به آمریکانفت صادر کرد!



سریع ژئوپلیتیک انرژی و تلاش رقبای منطقه‌ای برای بازتعریف نقشه راهبردی تجارت نفت دقت کنند؛ مسابقه‌ای پنهان که در آن، حفظ موقعیت ترانزیتی ایران در گرو هوشمندی تام در برابر دالان‌های جدید تجاری است.

بازی بزرگ انرژی است. وقتی همسایه غربی ایران موفق می‌شود با تکیه بر کریدورهای زمینی و بندر مدیترانه‌ای، وابستگی خود به گلوگاه‌های سنتی خلیج فارس را کاهش دهد، پایتخت‌نشینان تهران باید بیش از پیش به تحولات

و تنگه هرمز، راهبردی است که بغداد حتی پس از بازگشت احتمالی شرایط عادی به این منطقه، آن را کنار نخواهد گذاشت. برای ناظران اقتصادی و سیاسی در داخل ایران، این رخداد نشان‌دهنده تغییراتی عمیق در

تنگه راهبردی هرمز بوده است؛ آبراهه‌ای که سهم بزرگی از تجارت نفت جهان از آن عبور می‌کند و امنیت آن همواره با معادلات منطقه‌ای ایران گره خورده است. اما اکنون، بغداد با راهکارهایی نظیر گسیل روزانه صدها تانکر جاده‌ای از مرز «التنف» به سمت مدیترانه، عملاً در حال تمرین دادن اقتصاد خود برای زیستن در فضایی به دور از خلیج فارس است. حرکت این نفتکش‌های غول‌پیکر از سوریه به مقصد خلیج مکزیک، زنگ خطری جدی را به صدا درمی‌آورد. این اقدام نشان می‌دهد که کشورهای حاشیه خلیج فارس دیگر حاضر نیستند تمام تخم‌مرغ‌های خود را در سبد آبراهه‌ای تحت‌تأثیر تنش‌های سیاسی بگذارند. تلاش برای تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی و دور زدن چالش‌های امنیتی خلیج فارس

در روزهایی که خاورمیانه با سایه سنگین جنگ در آبراهه‌های کلیدی دست‌وپنجه نرم می‌کند، اخبار حوزه انرژی از وقوع یک زلزله خاموش در نقشه ترانزیت نفت حکایت دارد. داده‌های مؤسسه معتبر «کپلر» نشان می‌دهد که عراق با همکاری سوریه، یک کریدور جایگزین تمام‌عیار را عملیاتی کرده و برای نخستین بار در تاریخ، محموله‌های نفت کوره خود را از طریق بندر «بانییاس» در مدیترانه و با عبور از خاک سوریه، روانه بازار ایالات متحده آمریکا کرده است! این اتفاق بیش از آنکه یک معامله ساده تجاری باشد، پیام مشخصی برای معادلات انرژی منطقه و به‌ویژه منافع ژئوپلیتیک کشور عزیزمان ایران دارد. برای سال‌های متمادی، شریان حیاتی صادرات انرژی عراق به شدت وابسته به پایانه‌های جنوبی این کشور و تردد کشتی‌ها از

چرا غول‌های کشتیرانی با وجود داشتن کشتی‌های بیشتر، سفرها را لغو می‌کنند؟

لغو عمدی سفرهای دریایی!

حفظ کنند و کنترل بازار را از دست ندهند. کارشناسان به صراحت هشدار می‌دهند که دوران برنامه‌ریزی بر اساس الگوهای سنتی و پیش از دوران همه‌گیری کرونا دیگر به سر رسیده است. بازار کنونی با یک نرخ ساختاری خروج و برداشت ظرفیت بین ۱۰ تا ۱۴ درصد اداره می‌شود و این یعنی صاحبان کالا و مدیران لجستیک شرکت‌ها دیگر نمی‌توانند با اتکا به فرمول‌های قدیمی، برای موجودی انبارها و تخصیص فضای باری خود تصمیم‌گیری کنند. در این شرایط، بازرگانان و فعالان اقتصادی ناچارند خود را به سرعت با این واقعیت سخت و پرنوسان هماهنگ سازند

یک سیاست سراسری و هماهنگ است. ریشه‌های این رویکرد را باید در استراتژی جدید شرکت‌های بزرگ کشتیرانی جست‌وجو کرد. غول‌های حمل‌ونقل دریایی با استفاده از ابزار لغو سفرهای از پیش تعیین‌شده، تلاش می‌کنند شناورهای جدیدی را که به تازگی تحویل گرفته‌اند مدیریت کنند و با کنترل دقیق‌تر عرضه، از ریزش نرخ‌ها جلوگیری نمایند. بررسی‌ها گویای آن است که خطوط کشتیرانی با سرعتی تا ۴۰.۶ برابر بیشتر از رشد کلی ظرفیت، دست به حذف سفرها زده‌اند تا تعادل بازار را به نفع منافع خود

این واگرایی عمیق در تمامی مسیرهای حیاتی تجاری دنیا به وضوح قابل مشاهده است. به عنوان مثال، در مسیر پرتردد آسیا به ساحل شرقی آمریکای شمالی، در حالی که ظرفیت برنامه‌ریزی‌شده ناوگان ۴۶ درصد رشد کرده، حجم سفرهای لغو شده جهشی خیره‌کننده معادل ۲۱۵ درصد را به ثبت رسانده است! سناریوی مشابهی در سایر مسیرهای کلیدی از جمله آسیا به مدیترانه، شمال اروپا و ساحل غربی آمریکای شمالی نیز جریان دارد؛ جایی که نرخ لغو سفرها بسیار فراتر از میزان افزایش کل ظرفیت ناوگان حرکت می‌کند و نشان می‌دهد که این روند،

در ماه‌های اخیر فعالان حوزه لجستیک و تجارت بین‌الملل با پدیده‌ای روبه‌رو شده‌اند که معادلات سنتی بازار را به کلی دگرگون کرده است. بر اساس تازه‌ترین داده‌ها میزان لغو برنامه‌ریزی‌شده سفرهای دریایی در مسیرهای اصلی تجارت شرق به غرب، با سرعتی بی‌سابقه از رشد ظرفیت کلی ناوگان پیشی گرفته است! این آمار نشان می‌دهد که با وجود تردد کشتی‌ها بر روی آب، فضای واقعی و در دسترس برای انتقال کالاها بسیار کمتر از آن چیزی است که روی کاغذ دیده می‌شود و این ترفند جدید، زنگ خطری جدی برای زنجیره تأمین جهانی به صدا درآورده است.



انتصاب دکتر مسعود پل مه به عنوان نماینده اتاق ایران در انجمن فوروارد رهای اکو

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران در راستای توسعه دیپلماسی اقتصادی و تقویت شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای، نماینده جدید خود را برای حضور در سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو) معرفی کرد. بر اساس نامه رسمی صادر شده در تاریخ ۱۲ مرداد ۱۴۰۵ که به امضای صمد حسن زاده، رئیس اتاق بازرگانی ایران رسیده است، دکتر مسعود پل مه به عنوان نماینده رسمی اتاق ایران جهت حضور در جلسات انجمن فوروارد رهای سازمان اگو تعیین شده است. صمد حسن زاده در این مکاتبه با قدردانی از همکاری‌ها و خدمات ارزشمند گذشته دکتر مسعود پل مه، انتصاب وی را گامی مؤثر در جهت تحقق اهداف تجاری کشور دانست. وی با تأکید بر تجربیات تخصصی و سوابق اجرایی نماینده جدید، ابراز امیدواری کرد که این حضور بتواند نقش بسزایی در پیشبرد برنامه‌های کلان اتاق ایران و ارتقای سطح همکاری‌های اقتصادی با کشورهای عضو سازمان اگو ایفا کند.

پایندر گزارش می‌دهد:

۶ شرکت جدید به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۶ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته است. ضمن تریک 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 اعضاء مراجعه نمایید. شرکت های جدید عضو:

- ۱- تهران راهوار
 - ۲- پل
 - ۳- آدرخش دریای کهن
 - ۴- آریا دلفین خلیج فارس
 - ۵- کیا راه دریا
 - ۶- سام دریا روشن
- با آرزوی موفقیت و پیشرفت روزافزون برای تمامی اعضای انجمن.

پایندر گزارش می‌دهد:

از خارگ تا کاسپین؛ نشانه‌هایی از بازآرایی شبکه دریایی ایران

خزر در شبکه حمل و نقل ایران و روسیه بررسی کرده‌اند. البته نباید از این داده‌ها نتیجه گرفت که خزر در حال جایگزین شدن با خارگ یا مسیرهای جنوبی است. چنین برداشتی با واقعیت فنی شبکه حمل و نقل نفت همخوانی ندارد. ظرفیت بنادر، اندازه نفتکش‌ها، نوع محموله و بازار مقصد در شمال و جنوب کاملاً متفاوت است. آنچه می‌توان گفت این است که شبکه دریایی ایران در حال استفاده از نقاط و مسیرهای بیشتری برای حفظ جریان تجارت و انرژی است.

از «مسیر جایگزین» تا «شبکه جایگزین»

این شاید مهم‌ترین نکته تحولات اخیر باشد. در شرایط عادی یک شبکه صادراتی می‌تواند بر چند پایانه و مسیر اصلی متمرکز باشد. اما وقتی یکی از حلقه‌های اصلی با محدودیت مواجه می‌شود، انعطاف‌پذیری شبکه اهمیت پیدا می‌کند. در چنین وضعیتی مسئله فقط پیدا کردن یک مسیر جایگزین نیست؛ بلکه ایجاد چند مسیر، چند نقطه انتظار، چند پایانه و چند امکان عملیاتی است که بتوانند در کنار یکدیگر بخشی از اختلال را جذب کنند.

تنگه عبور کردند و روز یکشنبه هیچ عبوری ثبت نشد؛ در حالی که آخر هفته قبل ۳۱ عبور ثبت شده بود. به این ترتیب، هم‌زمانی تداوم بارگیری در خارگ با کاهش شدید تردد در هرمز، اهمیت مسیرها و نقاط عملیاتی جایگزین را بیش از گذشته برجسته می‌کند.

لارک و کاسپین؛ نشانه‌های پراکندگی بیشتر فعالیت دریایی

در کنار خارگ، افزایش حضور نفتکش‌ها و کشتی‌های باری در محدوده لنگرگاه شمالی لارک نیز در گزارش‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته است. این تحولات به تنهایی اثبات نمی‌کند که صادرات نفت ایران از خارگ به لارک منتقل شده، اما می‌تواند نشانه‌ای از تغییر رفتار ناوگان و افزایش زمان انتظار شناورها در نقاط مختلف آب‌های ایران باشد. در شمال کشور نیز تصویر متفاوتی در حال شکل‌گیری است. داده‌های کشتیرانی مورد استناد Windward از افزایش رفت و آمد دریایی میان ایران و روسیه در دریای خزر و رشد جابه‌جایی برخی محموله‌های مایع حکایت دارد. گزارش‌های اخیر این روند را در چارچوب گسترش تدریجی نقش کریدور

کلاس VLCC شده است. این نفتکش حدود ۳۳۳ متر طول داشته و پس از مدتی انتظار در محدوده خارگ وارد اسکله و عملیات بارگیری را آغاز کرده بود. اما داده‌های تازه اهمیت دیگری دارند؛ مسئله دیگر صرفاً «بازگشت یک نفتکش» نیست؛ بلکه شواهد ماهواره‌ای از ادامه بارگیری نفت حکایت دارد. همین تفاوت کوچک، از نظر بازار اهمیت زیادی دارد. بازگشت یک نفتکش می‌تواند یک رویداد مقطعی باشد، اما تکرار عملیات بارگیری نشان می‌دهد بخشی از زنجیره صادراتی همچنان امکان فعالیت دارد. یک نفتکش، اما یک پیام بزرگ‌تر اهمیت تصاویر تازه خارگ فقط در حجم محموله‌ای که یک نفتکش دریافت می‌کند خلاصه نمی‌شود. در شرایطی که مسیرهای دریایی منطقه با محدودیت‌های جدی مواجه هستند، هر بارگیری موفق به معنای آن است که بخشی از زنجیره صادراتی هنوز توان ادامه فعالیت دارد. از طرف دیگر، داده‌های کشتیرانی نشان می‌دهد عبور و مرور از تنگه هرمز نیز در روزهای اخیر به شدت کاهش یافته است. رویتزر گزارش داده که در روز شنبه تنها پنج شناور کالایی از

تصاویر ماهواره‌ای از جزیره خارگ نشان می‌دهد بارگیری نفت خام در این پایانه ادامه دارد و یک ابرنفتکش در حال دریافت محموله نفتی بوده است؛ داده‌ای که نشان می‌دهد فعالیت صادراتی در مهم‌ترین پایانه نفتی ایران، در اسکله‌ها، متوقف نشده است. بر اساس تصاویر ماهواره‌ای مورد استناد شرکت‌های رهگیری و اطلاعات دریایی، یک فروند ابرنفتکش متعلق به ناوگان ملی نفتکش ایران در اسکله آدریاد خارگ در حال بارگیری حدود ۲ میلیون بشکه نفت خام مشاهده شده است. این تصاویر، تداوم عملیات بارگیری در خارگ را تأیید می‌کنند و از این منظر، اهمیت آنها بیش از یک تصویر خبری ساده است؛ زیرا وضعیت واقعی اسکله را در شرایطی نشان می‌دهند که اطلاعات لحظه‌ای درباره جریان صادرات نفت ایران محدود است.

خارگ دوباره نفتکش می‌پذیرد
پیش از این نیز تصاویر ماهواره‌ای نشان داده بودند که پایانه غربی خارگ پس از یک دوره ۲۵ روزه بدون فعالیت، در ۲۱ مرداد دوباره پذیرای یک نفتکش



بایندر گزارش می دهد

پل مه جزئیات توافق های لجستیکی ایران و پاکستان را تشریح کرد

پایندر مسعود پل مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، در ویدئویی با تشریح دستاوردهای سفر هیئت اقتصادی ایران به پاکستان، از توافق های صورت گرفته برای رفع موانع انتقال کانتینرهای حاوی کالا به ایران خبر داد. پل مه گفت: هفته گذشته هیئت اقتصادی عالی رتبه ای متشکل از مجموعه سازمان های اقتصادی دولتی و همچنین اتاق بازرگانی ایران، به مدیریت جناب آقای اتابک، وزیر محترم صمت، و همچنین جناب آقای پیرموزن، نایب رئیس محترم اتاق بازرگانی، عازم پاکستان شدند. وی افزود: خوشبختانه در خلال سه روز سفر، توافق نامه جامع اقتصادی به عمل آمد و در این ایام، ما به نمایندگی از سوی بخش خصوصی توانستیم مشکلات عیدیه ای را که در حوزه های لجستیکی وجود داشت، مورد مذاکره قرار داده

و توافقات خوبی را به عمل بیاوریم.

رسوب بیش از ۱۰ هزار کانتینر در بنادر پاکستان

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران ادامه داد: بیش از پنج ماه از جنگ تحمیلی علیه جمهوری اسلامی ایران می گذرد و به دلیل مشکلات حاصل از جنگ، بسیاری از کانتینرهایی که مقرر بود به بنادر ما وارد شوند، برای حفاظت و صیانت از کالا در بنادر امن تخلیه شدند. وی افزود: بنادر کراچی نیز یکی از این بنادر بود که به اذعان بسیاری از همکاران، بیش از ۱۰ هزار کانتینر در این بنادر رسوب کرده بود. پل مه تصریح کرد: علی رغم گذشت پنج ماه از وقوع جنگ، تعداد اندکی از این کانتینرها امکان حمل و انتقال به جمهوری اسلامی ایران را به دست آورده بودند.

رفع موانع انتقال کانتینرها

وی با اشاره به مذاکرات انجام شده با

دولت پاکستان گفت: خوشبختانه در این مذاکرات تمام موانعی که می توانست از انتقال کانتینرهای حاوی کالا جلوگیری به عمل آورد، برداشته شد. پل مه یکی از توافقاتی که انجام شده را پذیرش حداقل اسناد برای انتقال کالا عنوان کرد و گفت: این اسناد توسط شرکت های کشتیرانی یا نمایندگان آنها که در ایران مستقر هستند، برای انتقال دریایی یا استفاده از رژیم های مختلف ترانزیت و TIR ارائه خواهد شد. وی افزود: یکی دیگر از موفقیت های به عمل آمده، حذف متروکه شدن کانتینرها یا جلوگیری از آکشن شدن آنها بود. دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران ادامه داد: در نتیجه، خیال ما راحت خواهد بود که مشکلی برای اینکه کالاها را از دست بدهیم، نخواهیم داشت.

کاهش هزینه انبارداری و تخفیف دموراژ

پل مه گفت: از جمله موضوعات دیگر، موافقت دولت پاکستان برای کاهش قابل توجه هزینه های انبارداری بود.

همچنین در زمینه کسب تخفیف دموراژ و آن دسته از هزینه های مالی که متوجه شرکت های پاکستانی می شود نیز توافقاتی صورت گرفت.

استفاده از رژیم ترانزیت و TIR

نایب رئیس کمیسیون حمل و نقل، ترانزیت و لجستیک اتاق بازرگانی ایران، استفاده از رژیم ترانزیت را از دیگر توافقاتی که انجام شده عنوان کرد و گفت: استفاده از رژیم ترانزیت، علی رغم اینکه پاکستان سابقه قابل توجهی در فعالیتهای حمل و نقل بین المللی داشته، مورد توافق قرار گرفت. وی همچنین از توافق درباره استفاده از رژیم TIR برای تصفیه اسناد در مرز ایران خبر داد.

فعالیت ۲۴ ساعته مرزهای ریمدان و میرجاوه

پل مه در پایان گفت: یکی دیگر از توافقاتی که انجام شده، اخذ موافقت برای ۲۴ ساعته بودن فعالیت مرزهای جاده ای ریمدان و میرجاوه بوده است.





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

بایندور

The Bayandor
Productivity Award

اولین دوره جایزه ملی بهره‌وری



سازمان ملی بهره‌وری ایران
NATIONAL PRODUCTIVITY ORGANIZATION OF IRAN



مرکز ملی استاندارد
استاندارد
ایران
628
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

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



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

بحران هرمز به پروژه‌های خاورمیانه رسید؛ محموله‌های سنگین در جست‌وجوی مسیر امن

شوک هرمز به صنایع

وقتی از اختلال در تردد کشتی‌ها در تنگه هرمز صحبت می‌شود، نخستین تصویری که به ذهن می‌رسد، کشتیهای کانتینری و نفتکش‌ها هستند که برای عبور از یکی از مهم‌ترین آبراه‌های انرژی جهان با مشکل مواجه شده‌اند. اما تبعات این بحران بسیار فراتر از بازار نفت و سوخت است؛ در پشت صف کشتی‌ها، گروه دیگری از محموله‌ها نیز گرفتار شده‌اند که شاید نامشان کمتر در اخبار شنیده شود، اما تأخیر در رسیدن آنها می‌تواند پروژه‌های چند میلیارد دلاری را متوقف کرده است.

توربین‌های نیروگاهی، ژنراتورها، ترانسفورماتورها، ماشین‌آلات صنعتی، قطعات حفاری و ده‌ها نوع کالای سنگین دیگر، بخشی از این بازار را تشکیل می‌دهند؛ محموله‌هایی که برای پروژه‌های نفت و گاز، پتروشیمی، نیروگاهی، صنعتی و زیرساختی خاورمیانه سفارش داده شده‌اند و حالا اختلال در مسیرهای دریایی، زمان و هزینه رسیدن آنها به مقصد را افزایش داده است. گزارش‌های بازار لجستیک نشان می‌دهد بحران هرمز، شرکت‌های حمل‌ونقل را به سمت مسیرهای جایگزین و روش‌های چندوجهی سوق داده و وابستگی آنها به یک کریدور مشخص را زیر سؤال برده است. وقتی تأخیر یک محموله، یک پروژه را عقب می‌اندازد در حمل‌ونقل عادی، چند روز تأخیر در رسیدن کالا شاید تنها به افزایش هزینه انبارداری یا حمل منجر شود؛ اما در پروژه‌های بزرگ صنعتی، یک قطعه سخت افزاری می‌تواند حلقه‌ای از یک زنجیره بسیار طولانی باشد. اگر توربین، کمپرسور یا ترانسفورماتوری که باید در یک مرحله مشخص نصب شود به موقع نرسد، عملیات نصب و راه‌اندازی بخش‌های وابسته نیز ممکن است به تأخیر بيفتد. به همین دلیل، صاحبان پروژه فقط به قیمت حمل نگاه نمی‌کنند؛ زمان تحویل و اطمینان از رسیدن محموله به مقصد نیز بخشی از هزینه واقعی پروژه است.

یک بحران دریایی، ظرفیت بازار را هم کم می‌کند

تأثیر بحران هرمز فقط در توقف یا تغییر مسیر کشتی‌ها خلاصه نمی‌شود؛ هرچه سفر یک کشتی طولانی‌تر شود، تعداد سفرهایی که آن کشتی در یک دوره مشخص می‌تواند انجام دهد کاهش پیدا می‌کند. در نتیجه، حتی اگر تعداد کشتی‌ها تغییر نکرده باشد، ظرفیت واقعی بازار کاهش می‌یابد. در بازار Project Cargo که از ابتدا با تعداد محدودتری از کشتی‌های تخصصی مواجه است، این مسئله اهمیت بیشتری دارد. به بیان ساده، یک کشتی که چند هفته بیشتر در مسیر می‌ماند، فقط خودش را درگیر نمی‌کند؛ محموله‌های دیگری نیز ممکن است برای پیدا کردن ظرفیت مناسب در صف قرار بگیرند.

بنادر جایگزین؛ برنده احتمالی بحران

اگر بخشی از محموله‌های پروژه‌های از مسیرهای خارج از هرمز منتقل شود، اهمیت بنادر خارج از خلیج فارس نیز افزایش خواهد یافت. بنادر دریای عمان، دریای سرخ و مدیترانه و همچنین پایانه‌های متصل به کریدورهای زمینی می‌توانند در چنین شرایطی نقش بیشتری در زنجیره تأمین منطقه ایفا کنند. اما این تغییر یک مشکل تازه ایجاد می‌کند؛ هر بندری ظرفیت پذیرش محموله فوق‌سنگین را ندارد؛ یک بندر برای پذیرش چنین بارهایی باید از اسکله مناسب، عمق کافی، جرثقیل‌های مناسب، Heavy-Lift، محوطه مناسب و مسیر زمینی قابل استفاده برخوردار باشد. بنابراین تغییر بندر مقصد، فقط تغییر یک نقطه روی نقشه نیست؛ ممکن است به بازطراحی کل عملیات لجستیکی نیاز داشته باشد.

گلوگاه فقط در دریاست؛ جرثقیل و جاده هم مهم‌اند

برای یک محموله کانتینری، امکانات استاندارد بندر معمولاً کفایت می‌کند؛ اما در حمل پروژه‌ای، عملیات تخلیه می‌تواند به اندازه خود سفر دریایی پیچیده باشد. تصور کنید یک ترانسفورماتور چند ده تنی در بندری تخلیه شود که جرثقیل مناسب برای جابه‌جایی آن ندارد. در چنین شرایطی، حتی اگر کشتی به مقصد رسیده باشد، محموله همچنان امکان ادامه مسیر ندارد. پس از بندر نیز ممکن است به کامیون‌های ویژه، مجوز عبور، پل‌های مناسب و مسیرهای جاده‌ای مخصوص نیاز باشد. به همین دلیل، بحران هرمز در حال آزمایش ظرفیت واقعی زیرساخت‌های لجستیکی جایگزین نیز هست.

قراردادهایم از بحران در امان نمانده‌اند

اگر محموله‌ای طبق قرارداد باید در تاریخ مشخصی تحویل شود اما کشتی به دلیل شرایط امنیتی مجبور به تغییر مسیر شود، موضوعاتی مانند هزینه اضافی، دموارژ، انبارداری، بیمه، تأخیر در تحویل و مسئولیت طرفین مطرح می‌شود. این مسئله برای Project Cargo حساس‌تر است؛ زیرا برنامه حمل این محموله‌ها معمولاً ماهه پیش از حرکت تنظیم می‌شود و به برنامه اجرای پروژه وابسته است. بنابراین یک بحران در دریا می‌تواند خیلی سریع به اختلافات قراردادی در خشکی تبدیل شود. اما یک سؤال بزرگ‌تر باقی می‌ماند؛ چرا باید جهان هزینه یک بحران سیاسی را بدهد؟ در میان همه این تغییرات، یک واقعیت نباید فراموش شود؛ بخش قابل توجهی از هزینه‌ای که اکنون بر دوش کشتیرانی، صاحبان کالا و پروژه‌های صنعتی قرار گرفته، نتیجه یک بحران ژئوپلیتیکی است. شرکت‌های حمل‌ونقل مجبور به تغییر مسیر می‌شوند، بیمه‌گران ریسک بیشتری مطالبه می‌کنند، بنادر باید مسیرهای جدید طراحی کنند و صاحبان پروژه نیز برای تأخیر احتمالی هزینه بیشتری می‌پردازند. در نهایت، این هزینه‌ها به اقتصاد کشورهایی منتقل می‌شود که شاید خود هیچ نقشی در ایجاد تنش نداشته‌اند. از همین رو کشورهایی که امنیت انرژی و تجارت آنها به هرمز وابسته است، منافع مستقیمی در کاهش تنش میان ایران و آمریکا دارند.

راه حل هرمز از مسیر فشار بیشتر نمی‌گذرد

اگر هدف جامعه جهانی بازگشت ثبات به کشتیرانی و تجارت منطقه است، تشدید فشار بر ایران نمی‌تواند راه حل پایدار این بحران باشد. ایران یکی از دو کشور ساحلی تنگه هرمز است و امنیت و مدیریت تردد در این آبراه بدون در نظر گرفتن نقش تهران عملاً قابل تصور نیست. از سوی دیگر تلاش برای نادیده

گرفتن ایران یا تحمیل یک سازوکار امنیتی از بیرون، ریسک رویارویی را بیشتر می‌کند؛ همان ریسکی که امروز هزینه آن را ابتدا کشتی‌ها، سپس بنادر و در نهایت صنایع و مصرف‌کنندگان جهان پرداخت می‌کنند. به همین دلیل، کشورهای بزرگ مصرف‌کننده انرژی و صاحبان ناوگان تجاری، از چین و هند گرفته تا کشورهای اروپایی، ژاپن و کره جنوبی، می‌توانند به جای تشدید فشار بر تهران، از مسیر دیپلماسی برای امداد کردن واشنگتن به گفت‌وگو با ایران استفاده کنند.

احترام به نقش ایران؛ بخشی از راه حل

کشورهای یکی از کشورهای ساحلی این تنگه است و نمی‌توان درباره امنیت، تردد و آینده این آبراه تصمیم گرفت و نقش کشور ساحلی آن نادیده گرفت. از این منظر، اگر آمریکا واقعاً به دنبال بازگشت کشتیرانی به شرایط عادی است، مسیر منطقی نه تهدید و فشار بیشتر، بلکه پذیرش گفت‌وگو با ایران، احترام به منافع و نقش ایران در هرمز و رسیدن به یک سازوکار مورد توافق برای امنیت و تردد کشتی‌ها است. چنین توافقی می‌تواند هم نگرانی‌های امنیتی ایران را در نظر بگیرد و هم برای کشتیرانی بین‌المللی یک چارچوب قابل پیش‌بینی ایجاد کند.

هرمز؛ گرهی که با دیپلماسی باز می‌شود

یک اختلال دریایی می‌تواند کشتی‌های تخصصی را از چرخه حمل خارج کند، ظرفیت بازار را کاهش دهد، هزینه بیمه را بالا ببرد، بنادر جایگزین را تحت فشار قرار دهد و در نهایت ساخت یک نیروگاه، پالایشگاه یا کارخانه را به تأخیر بیندازد. به همین دلیل، هر روز ادامه بحران، صورت حساب تازه‌ای برای اقتصاد جهانی ایجاد می‌کند. اگر جهان خواهان بازگشت جریان عادی تجارت است، راه آن افزایش فشار بر ایران نیست؛ راه، فشار دیپلماتیک بر آمریکا برای کنار گذاشتن رویکرد تقابلی، پذیرش نقش ایران در معادله هرمز و رسیدن به توافقی است که امنیت کشتیرانی را از مسیر گفت‌وگو و همکاری تضمین کند. هرچه این راه حل دیرتر پیدا شود، هزینه آن فقط برای تهران و واشنگتن نخواهد بود؛ پروژه‌های نیمه‌تمام، کشتی‌های منتظر، بنادر گرفتار و زنجیره‌های تأمین سراسر جهان، صورت حساب این بی‌بست را پرداخت خواهند کرد.

محموله‌های پروژه‌ای را نمی‌توان مانند یک کانتینر معمولی جابه‌جا کرد. ابعاد و وزن برخی از این کالاها به اندازه‌ای است که به کشتی‌های چندمنظوره،

درخشش تشکل ملی کشتیرانی ایران برای دومین دوره متوالی؛ در جایگاه برترین تشکل اقتصادی کشور

پرچمدار لجستیک ایران

و تنظیم‌گری را دربر می‌گیرد. در همایش گرامیداشت روز تشکل‌ها در اتاق بازرگانی ایران، دکتر مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، لوح و تقدیرنامه رتبه A+ را دریافت کرد. در ادامه گزارش تصویری این نشست را مشاهده می‌کنید:

سطح ارزیابی، در جایگاه A+ قرار گرفت. این موفقیت در حالی برای دومین دوره پیاپی تکرار شده است که ارزیابی تشکل‌ها، مجموعه‌ای از شاخص‌های مرتبط با کیفیت مدیریت و حکمرانی تشکلی، ارتباط با اعضا، سطح خدمات و میزان نقش‌آفرینی در فرآیندهای سیاست‌گذاری

در این ارزیابی، عملکرد تشکل‌ها در محورهای از جمله حکمرانی، عضویت، خدمات، اثرگذاری بر سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری مورد سنجش قرار گرفت. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در تمامی این محورهای ارزیابی، موفق به کسب بالاترین رتبه شد و در مجموع با احراز بالاترین

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برای دومین دوره متوالی موفق شد در ارزیابی تشکل‌های اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، رتبه A+ را به دست آورد و عنوان برترین تشکل اقتصادی در حوزه لجستیک را از آن خود کند.





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

تلفن: ۰۲۱-۸۸۹۶۷۶۶۶ 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)
بازرگانان، ترخیصکاران گمرکی، شرکت های حمل و نقل
شرکت های کشتیرانی، نمایندگی کشتیرانی و خدمات وابسته



سرمایه انسانی؛ لنگرگاه پایداری صنعت حمل و نقل دریایی در شرایط محاصره اقتصادی



هستند که می‌توانند روابط تجاری را حتی در سخت‌ترین شرایط حفظ کنند. صنعت کشتیرانی ایران در طول دهه‌های گذشته بارها توانایی خود را در سازگاری با شرایط پیچیده اقتصادی و عملیاتی نشان داده است. اکنون نیز موفقیت شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی در گرو آن است که نیروی انسانی را نه به‌عنوان یک هزینه، بلکه به‌عنوان مهم‌ترین سرمایه راهبردی سازمان بنگرند. سرمایه‌ای که می‌تواند در سخت‌ترین شرایط، کشتی سازمان را از میان امواج بحران به ساحل ثبات، رشد و توسعه هدایت کند.

ایجاد انگیزه را در اولویت قرار می‌دهند، ظرفیت بیشتری برای عبور از بحران خواهند داشت. مطالعات جدید درباره شرکت‌های فعال در محیط‌های تحریمی نیز نشان می‌دهد که کنار گذاشتن توسعه سرمایه انسانی، توان رقابتی سازمان را در بلندمدت تضعیف می‌کند. از سوی دیگر، اعتماد مشتریان در روزهای بحران ارزشمندترین دارایی هر شرکت است. مشتریان در شرایط پرریسک بیش از هر چیز به دنبال شریک تجاری قابل اعتماد هستند. اطلاع‌رسانی شفاف، پایبندی به تعهدات، ارائه راهکارهای جایگزین و پاسخ‌گویی سریع، عواملی

می‌دهد که آنچه سازمان را از بحران عبور می‌دهد، صرفاً سرمایه مالی یا تعداد شناورها نیست؛ بلکه «سرمایه انسانی»، «چابکی مدیریتی» و «توان انطباق با شرایط متغیر» است. اما در میان تمام منابع سازمان، نیروی انسانی جایگاهی متفاوت دارد. تجهیزات ممکن است جایگزین شوند، مسیرهای حمل تغییر کنند و حتی بازارها دگرگون شوند، اما تجربه، دانش و قدرت تصمیم‌گیری کارکنان سرمایه‌ای است که در کوتاه‌مدت قابل جایگزینی نیست. کارشناسان عملیات، اسناد، بازرگانی، امور بندری، لجستیک و مالی، نخستین افرادی هستند که آثار بحران را لمس می‌کنند و در عین حال، نخستین کسانی هستند که می‌توانند برای عبور از آن راهکار ارائه دهند. مدیرانی که در دوران بحران تنها به کاهش هزینه‌ها و تعدیل نیرو می‌اندیشند، ممکن است در کوتاه‌مدت بخشی از فشارهای مالی را کاهش دهند، اما در بلندمدت با کاهش بهره‌وری، از دست رفتن دانش سازمانی و افت کیفیت خدمات مواجه خواهند شد. در مقابل، سازمان‌هایی که آموزش، انتقال تجربه، جانشین‌پروری، مشارکت کارکنان در تصمیم‌گیری و



به‌قلم سعید عباسی

مدیرعامل شرکت کشتیرانی سام دریا روشن

یادداشت: «سایندر»* صنعت کشتیرانی همواره یکی از نخستین بخش‌هایی است که آثار بحران‌های ژئوپلیتیکی، تحریم‌های اقتصادی و اختلال در زنجیره تأمین جهانی را تجربه می‌کند. محدودیت در مبادلات بانکی، افزایش هزینه‌های بیمه، دشواری دسترسی به خدمات بندری، محدودیت در تأمین تجهیزات و نوسانات نرخ ارز، تنها بخشی از چالش‌هایی است که شرکت‌های فعال در این صنعت با آن روبرو هستند. با این وجود، تجربه شرکت‌های موفق در نقاط مختلف جهان نشان

بایندر بررسی می‌کند؛

تغییر نقشه ترانزیت انرژی در خلیج فارس

بزرگ‌ترین صادرکنندگان نفت، ناچار است جریان صادرات خود را حتی در شرایط پرریسک حفظ کند و همزمان مسیرهای جایگزین را برای کاهش آسیب‌پذیری فعال نگه دارد. در چنین شرایطی، فجیره و بنادر عمان نیز بیش از گذشته به نقاط واسطه در تجارت نفت تبدیل می‌شوند؛ بنادری که می‌تواند میان تولیدکنندگان خاورمیانه و نفتکش‌هایی که تمایلی به عبور مستقیم از هرمز ندارند، نقش پیونددهنده ایفا کنند. اگر این الگو ادامه پیدا کند، بخشی از تجارت نفت منطقه از مدل سنتی «بارگیری در خلیج فارس و عبور مستقیم از هرمز» به شبکه‌ای پیچیده‌تر از بارگیری، انتقال کشتی به کشتی و تغییر مسیر منتقل خواهد شد. در نهایت پیام این تحولات برای بازار کشتیرانی روشن است؛ هرمز دیگر مانند گذشته مسیر رایگان برای تجارت نفت نیست. خروج نفتکش‌های چینی و بازگشت محدود عربستان، دو واکنش متفاوت به یک واقعیت واحد هستند؛ واقعیتی که در آن، امنیت دریایی به یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های تعیین‌کننده هزینه و مسیر حمل نفت در آسیا تبدیل شده است.

را از سر گرفته است. بین ۱۲ تا ۱۶ اوت، سه فروند نفتکش غول‌پیکر VLCC، هر یک با ظرفیت حدود ۲ میلیون بشکه در این پایانه‌ها بارگیری کرده‌اند؛ اقدامی که نشان می‌دهد ریاض با وجود ریسک‌های موجود همچنان بخشی از ظرفیت صادراتی خود را از مسیر سنتی حفظ می‌کند. با این حال بازگشت عربستان به هرمز به معنای کنار گذاشتن مسیرهای جایگزین نیست. ریاض همزمان از انتقال کشتی به کشتی در نزدیکی فجیره و مسیرهای دیگری مانند سیدی کریب مصر برای رساندن نفت به بازارهای آسیایی استفاده می‌کند. به این ترتیب صادرکننده بزرگ نفت جهان تلاش دارد به جای وابستگی کامل به یک مسیر، شبکه‌ای از گزینه‌های حمل را فعال نگه دارد. تفاوت رفتار چین و عربستان در واقع بازتاب دو موقعیت متفاوت در زنجیره تجارت نفت است. چین در مقام بزرگ‌ترین واردکننده نفت جهان، در تلاش است ریسک رسیدن محموله به پالایشگاه‌های آسیایی را کاهش دهد و برای این منظور حاضر است هزینه بیشتری برای حمل بپردازد؛ عربستان اما در جایگاه یکی از

(STS) در نزدیکی فجیره و آب‌های عمان اهمیت بیشتری پیدا کرده است. نفتکش‌ها به جای آنکه مستقیماً از هرمز عبور کنند، محموله‌ها را در خارج از این محدوده تحویل گرفته و مسیر خود را به سمت شرق ادامه می‌دهند. این تغییر، اگرچه امکان تداوم جریان نفت به سوی آسیا را فراهم می‌کند، اما هزینه و پیچیدگی عملیات را افزایش داده است. افزایش نرخ کرایه نفتکش‌ها نشانه روشنی از همین فشار است. نرخ حمل نفت در مسیر عمان به چین به حدود ۱۴۰ هزار دلار در روز رسیده؛ سطحی که نشان می‌دهد بازار، ریسک امنیتی و تغییر مسیرها را مستقیماً در قیمت حمل لحاظ کرده است. طولانی‌تر شدن مسیر، افزایش زمان انتظار و استفاده بیشتر از عملیات STS نیز به معنای مصرف ظرفیت بیشتر ناوگان است؛ ظرفیتی که در شرایط عادی می‌توانست برای سفرهای دیگر مورد استفاده قرار گیرد. در سوی دیگر، عربستان سعودی رویکرد متفاوتی در پیش گرفته است. بر اساس داده‌های منتشرشده، شرکت آرامکو پس از یک وقفه بارگیری نفت خام از پایانه‌های غنیمه و رأس تنوره

تنگه هرمز بار دیگر به نقطه‌ای تعیین‌کننده در معادلات حمل و نقل نفت تبدیل شده است؛ جایی که همزمان با افزایش نگرانی‌های امنیتی، چین بخشی از ناوگان نفتکش‌های دولتی خود را از مسیر هرمز و باب‌المندب دور کرده، در حالی که عربستان سعودی بارگیری نفت از پایانه‌های خود در محدوده هرمز را از سر گرفته است. این دو تصمیم متفاوت، تصویری روشن از شرایط جدید کشتیرانی نفت در منطقه ارائه می‌دهد؛ شرایطی که در آن، امنیت مسیر به اندازه قیمت نفت و ظرفیت ناوگان در تصمیم‌های حمل و نقلی اهمیت پیدا کرده است. شرکت‌های COSCO Shipping Energy Transportation و China Merchants Energy Shipping از اواخر ژوئیه عبور نفتکش‌های خود از تنگه هرمز و باب‌المندب را متوقف کرده‌اند. این دو شرکت که پیش از تشدید تنش‌ها سهم قابل‌توجهی از حمل نفت خاورمیانه به چین را بر عهده داشتند، اکنون بخشی از عملیات خود را به آب‌های خارج از گلوگاه‌های پرریسک منتقل کرده‌اند. در این الگوی جدید، انتقال کشتی به کشتی

بایندر گزارش می دهد؛

نقد و بررسی چالش های حمل و نقل دریایی با حضور انجمن کشتیرانی در کمیته مشترک ایران و مالزی

بازرگانی، پیگیری های لازم برای روان سازی خطوط حمل و نقل دریایی و کاهش هزینه های مبادلاتی صورت پذیرد.



ابعاد مختلف خطوط مواصلاتی، فرآیندهای بندری و هزینه های ترانزیت کالا را به بحث و تبادل نظر گذاشتند. بخش عمده ای از این نشست به گفت و گوی رو در رو و پاسخگویی به دغدغه های تجار اختصاص داشت. رئیس هیئت مدیره و دبیر انجمن کشتیرانی ضمن تشریح آخرین وضعیت ناوگان تجاری و امکانات لجستیکی، به سؤالات و ابهامات حاضرین درباره موانع موجود در مسیرهای دریایی میان ایران و مالزی پاسخ دادند. مدیران شرکت های کشتیرانی نیز با ارائه دیدگاه های کارشناسی، راهکارهایی عملیاتی را برای بهبود خدمات ترابری و برقراری تسهیلات بیشتر در مراودات تجاری دو کشور پیشنهاد کردند. در انتهای این نشست، بر نقش کلیدی تشکلهای تخصصی و بخش خصوصی در رفع موانع لجستیکی تأکید شد و حاضرین توافق کردند تا با تداوم تعاملات میان انجمن کشتیرانی و کمیته مشترک

کمیته مشترک بازرگانی ایران و مالزی در حالی در سالن اجتماعات اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران برگزار شد که محور اصلی و پررنگ بحث های آن، بررسی چالش ها و راهکارهای توسعه حمل و نقل و لجستیک دریایی میان دو کشور بود. این نشست با حضور جمعی از مسئولان اتاق ایران، فعالان اقتصادی و مدیران ارشد صنعت کشتیرانی تشکیل شد تا راه های تسهیل مبادلات تجاری از مسیر دریا مورد ارزیابی دقیق قرار گیرد. در این جلسه تخصصی، مجید ورشوساز رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، به همراه مسعود پل مه دبیر این انجمن، و علی چاغروند، رئیس کمیته مشترک بازرگانی ایران و مالزی، حضور داشتند. همچنین نمایندگان و مدیران شرکت های کشتیرانی و فعالان حوزه حمل و نقل دریایی با مشارکتی فعال،



هزینه حمل و نقل جهانی زیر فشار جنگ و خشکسالی پنج گلوگاه، یک بحران!

مسیرهای انتقال کالا در قلب اروپا، نیز تحت تأثیر کاهش سطح آب قرار گرفته است. خشکسالی باعث شده کشتی‌های رودخانه‌ای نتوانند با ظرفیت معمول خود حرکت کنند و همین مسئله هزینه انتقال مواد اولیه و کالا در بخش‌هایی از اروپا را افزایش داده است. راین برای صنایع آلمان اهمیت ویژه‌ای دارد و مواد شیمیایی، سوخت، مواد معدنی و کالاهای صنعتی از طریق آن جابه‌جا می‌شوند. در منطقه Kaub، یکی از نقاط حساس مسیر راین، کاهش سطح آب محدودیت بیشتری برای کشتی‌ها ایجاد کرده است. نکته قابل توجه اینجاست که مشکل فقط به خشکسالی مربوط نمی‌شود. یک گلوگاه زیرساختی در این منطقه که از دهه ۱۹۹۰ قرار بود اصلاح شود، هنوز به‌طور کامل برطرف نشده و برنامه فعلی برای تکمیل عملیات اصلاحی تا سال ۲۰۳۳ زمان‌بندی شده است.

بحران از بندر شروع می‌شود، اما به بازار می‌رسد

افزایش نرخ حمل در نهایت فقط مسئله شرکت‌های کشتیرانی نیست. هر روزی که کشتی بیشتر در مسیر بماند، هر مایلی که به مسیر سفر اضافه شود و هر محدودیتی که ظرفیت بارگیری را کاهش دهد، هزینه‌ای به زنجیره تأمین تحمیل می‌کند. این هزینه می‌تواند ابتدا در نرخ کرایه، هزینه بیمه و قیمت سوخت دیده شود، اما در صورت تداوم اختلال، بخشی از آن به قیمت کالا نیز منتقل خواهد شد. به همین دلیل، آنچه امروز در تنگه هرمز یا کانال پاناما اتفاق می‌افتد، مسئله‌ای محدود به صنعت دریایی نیست؛ تأثیر آن می‌تواند تا کارخانه، انبار، فروشگاه و در نهایت سبد مصرف‌کننده ادامه پیدا کند. بازار جهانی اکنون با یک گلوگاه روبه‌رو نیست؛ پنج گلوگاه هم‌زمان در حال فشار آوردن بر زنجیره تجارت هستند. و همین هم‌زمانی است که افزایش هزینه حمل را از یک نوسان موقت به یک هشدار جدی برای اقتصاد جهانی تبدیل کرده است.

برای کشتی‌های بزرگ‌تر نیز هزینه عبور به حدود ۲.۵ میلیون دلار رسیده و در برخی موارد پیشنهادهایی تا ۳.۷۸ میلیون دلار ثبت شده است. از سوی دیگر، محدودیت‌های آبخور نیز ادامه دارد. حداکثر آبخور مجاز در مراحل اخیر از ۵۰ فوت به ۴۷.۵ فوت کاهش یافته و در مقاطعی بیش از ۱۰۰ کشتی در صف عبور از کانال قرار گرفته‌اند. به این ترتیب، پاناما هم‌زمان با دو فشار مواجه است؛ تقاضای بیشتر و ظرفیت کمتر.

کانتینرها هم از بحران در امان نماندند
بر اساس داده‌های مورد استناد فایننشال تایمز، نرخ حمل کانتینر از شرق آسیا به ساحل شرقی آمریکا نسبت به سال گذشته ۲۳۴ درصد افزایش یافته است! در مقطعی نرخ حمل یک کانتینر ۴۰ فوتی در این مسیر به حدود ۱۰ هزار دلار رسیده است. با این حال، بازار در روزهای اخیر نشانه‌هایی از تعدیل نشان داده و نرخ‌ها پس از جهش اولیه کمی عقب‌نشینی کرده‌اند. اما این کاهش به معنای بازگشت بازار به شرایط عادی نیست؛ هزینه حمل همچنان فاصله قابل توجهی با سطوح پیش از بحران دارد.

دریای سیاه؛ نفتکش‌ها در منطقه‌ای پرریسک

دریای سیاه نیز به یکی دیگر از نقاط فشار بازار نفتکش‌ها تبدیل شده است. حملات نظامی به زیرساخت‌های بندری و کشتی‌ها، ریسک فعالیت در بنادر روسیه را افزایش داده و شرکت‌های کشتیرانی را با هزینه‌های بالاتر بیمه و حمل مواجه کرده است. در همین راستا، نرخ حمل نفتکش‌ها از دریای سیاه به مدیترانه در هفته جاری به بالاترین سطح خود از دست‌کم سال ۲۰۰۵ رسیده است.

راین؛ وقتی خشکسالی به صنعت اروپا ضربه می‌زند

اما بحران حمل و نقل فقط در دریاها اتفاق نمی‌افتد. رود راین، یکی از مهم‌ترین

دریای سرخ؛ مسیر جایگزین همچنان پرریسک

دریای سرخ نیز همچنان یکی از حلقه‌های پرریسک زنجیره حمل و نقل جهانی است. افزایش تهدیدها در محدوده باب‌المندب باعث شده بسیاری از کشتی‌ها مسیر دماغه امید نیک را به جای عبور از کانال سوئز انتخاب کنند. این تغییر مسیر اگرچه از نظر امنیتی برای برخی شرکت‌ها گزینه‌ای مطمئن‌تر محسوب می‌شود، اما هزینه و زمان سفر را افزایش می‌دهد. کشتی‌ها باید مسافت بیشتری را طی کنند، سوخت بیشتری مصرف کنند و مدت بیشتری از ظرفیت ناوگان خود را در یک سفر اختصاص دهند. در بازار نفتکش‌ها، این فشار حتی شدیدتر شده است. افزایش نگرانی‌ها درباره امنیت کشتی‌های مرتبط با کشورهای منطقه باعث شده نرخ حمل نفت از خلیج فارس به آسیا جهش کند و رکوردهای جدیدی را به ثبت برساند.

پاناما؛ خشکسالی در برابر تقاضای بیشتر

در آن سوی جهان، کانال پاناما با مشکلی متفاوت اما با نتیجه‌ای مشابه روبه‌روست. خشکسالی و کاهش سطح آب، ظرفیت عبور کشتی‌ها از این آبراه را محدود کرده؛ در حالی که هم‌زمان، تغییر مسیر تجارت انرژی موجب افزایش تقاضا برای استفاده از کانال شده است. وقتی بخشی از نفت خاورمیانه با اختلال مواجه می‌شود، خریداران آسیایی به دنبال منابع جایگزین می‌روند. یکی از گزینه‌ها، نفت تولیدشده در سواحل خلیج آمریکا است؛ محموله‌هایی که برای رسیدن به بازار آسیا می‌توانند از کانال پاناما عبور کنند. همین افزایش تقاضا در شرایط کاهش ظرفیت، هزینه عبور از کانال را به شدت بالا برده است. بر اساس گزارش فایننشال تایمز، میانگین هزینه روزانه حراج مجوز عبور از کانال در اوایل اوت به حدود ۱۰.۱ میلیون دلار رسید؛ رقمی بیش از ۱۶ برابر سطح یک سال قبل.

بازار حمل و نقل جهانی در شرایطی وارد نیمه دوم سال ۲۰۲۶ شده که چندین مسیر حیاتی تجارت هم‌زمان با اختلال مواجه هستند؛ از تنگه هرمز و دریای سرخ گرفته تا دریای سیاه، کانال پاناما و رود راین. مجموعه‌ای از بحران‌های امنیتی، جنگی و اقلیمی، هزینه جابه‌جایی کالا و انرژی را افزایش داده و بار دیگر شکنندگی شبکه تجارت جهانی در برابر اختلال در گلوگاه‌های دریایی و آبی را آشکار کرده است. بررسی‌های تازه نشان می‌دهد آنچه امروز بازار کشتیرانی با آن روبه‌روست، صرفاً یک موج معمول افزایش نرخ کرایه نیست. تغییر مسیر کشتی‌ها، افزایش ریسک‌های امنیتی، کاهش ظرفیت برخی آبراه‌ها و رشد تقاضا برای مسیرهای جایگزین، به‌صورت هم‌زمان در حال فشار آوردن بر زنجیره حمل و نقل جهانی است.

هرمز؛ نقطه آغاز شوک انرژی

در میان این گلوگاه‌ها، تنگه هرمز همچنان مهم‌ترین نقطه فشار بازار انرژی به شمار می‌رود. اختلال در تردد کشتی‌ها در این آبراه، که یکی از اصلی‌ترین مسیرهای انتقال نفت و گاز جهان است، بازار نفتکش‌ها را با افزایش قابل توجه هزینه و ریسک مواجه کرده است. پیامد این وضعیت اما در محدوده خلیج فارس باقی نمانده و به بازارهای دورتر نیز سرایت کرده است. هرچه عبور از هرمز پرریسک‌تر می‌شود، صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی ناچارند برای تأمین انرژی و انتخاب مسیر، گزینه‌های جایگزین بیشتری را بررسی کنند؛ اتفاقی که تقاضا برای برخی مسیرهای دیگر را بالا برده است. نرخ کرایه حمل نفتکش در مسیر خلیج فارس به آسیا در ۱۰ اوت ۲۰۲۶ به ۱۵.۲۲ دلار به ازای هر بشکه رسید؛ رقمی که طبق ارزیابی‌ها بالاترین سطح ثبت‌شده برای این مسیر از سال ۲۰۰۵ تاکنون 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



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

● www.saoi ● 09026588959



● 021-88947646-9 ● info@saoi.ir

بایندر گزارش می‌دهد؛

هیات‌رئیس جدید کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی انتخاب شد



بایندر جلسه کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با حضور اعضای جدید کمیته، رئیس هیات‌مدیره انجمن و دبیر کمیته‌های مشورتی تخصصی، روز ۱۸ مردادماه ۱۴۰۵ در محل دبیرخانه انجمن برگزار شد. در ابتدای این نشست، از تلاش‌ها و اقدامات هیات‌رئیس دوره گذشته کمیته امور حقوقی و بیمه قدردانی و گزارشی از مهم‌ترین فعالیت‌های انجام‌شده در سال ۱۴۰۴ ارائه شد. در ادامه جلسه، اعضای کمیته به بررسی و تبادل نظر درباره مسائل و چالش‌های حقوقی و بیمه‌ای فعالان صنعت حمل‌ونقل و کشتیرانی در شرایط کنونی پرداختند. همچنین با توجه به مسائل و نیازهای روز صنف، محورهای اولویت‌دار برای طرح و پیگیری در کمیته طی سال جاری مورد بحث و بررسی قرار گرفت و موضوعات اصلی فعالیت کمیته دسته‌بندی و تعیین شد. بخش پایانی این نشست به انتخاب هیات‌رئیس جدید کمیته امور حقوقی و بیمه اختصاص داشت که اعضای کمیته با رای‌گیری، ترکیب جدید هیات‌رئیس را انتخاب کردند. بر این اساس، حسن خدابخشی به عنوان رئیس کمیته امور حقوقی و بیمه، امیرعلی برجی به عنوان نایب‌رئیس اول و آذرخش شهبازی به عنوان نایب‌رئیس دوم کمیته انتخاب شدند. کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، از جمله کمیته‌های تخصصی انجمن است که با هدف بررسی مسائل حقوقی و بیمه‌ای اعضا، شناسایی چالش‌های موجود و ارائه راهکارهای تخصصی در حوزه فعالیت‌های صنفی تشکیل شده است.

IMO اسکوت را بشکند؛ پای جان ۶ هزار دریانورد در میان است



بین‌المللی است که به جای منفعل بودن، واشنگتن را به سرعت بیابند!

اصلی‌ترین «متغیر ناامنی» تبدیل شده است. کلید باز شدن این بن‌بست، خروج کامل نیروهای فرماندهی است که هزینه ماجراجویی‌هایشان را بر دوش تجارت جهانی بار کرده‌اند. کلید اصلی امنیت در تنگه هرمز و خلیج فارس در دست قدرت‌های واقعی منطقه، به ویژه جمهوری اسلامی ایران است. IMO به جای دلخوش کردن به چترهای امنیتی مصنوعی آمریکا، باید مسیر تعامل، مذاکره و همکاری مستقیم با تهران را برگزیند؛ نقشه راهی که بدون شک تنها معبر خروج از بحران فعلی و نجات ۶ هزار دریانورد سرگردان خواهد بود. اقتصاد بین‌الملل بیش از این کشش صورت‌حساب‌های پرهزینه آمریکا را ندارد؛ اکنون نوبت نهادهای

حفاظت از دریانوردی آزاد، عملاً ثبات منطقه‌ای را به یک کلاف سردرگم تبدیل کرده است؛ تا جایی که حادثه‌ترین شرایط ترانزیتی روی دست خطوط کشتیرانی بین‌المللی مانده و هزینه ناامنی آن را ۶ هزار دریانورد بی‌دفاع می‌پردازند. سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان رکن تخصصی سازمان ملل در ایمنی دریانوردی، دیگر نمی‌تواند به صدور بیانیه‌های منفعلانه بسنده کند؛ وقت آن رسیده که نهادهای بین‌المللی چشم خود را به روی حقیقت باز کنند. IMO اگر واقعا نگران جان دریانوردان و پایداری زنجیره تامین جهانی است، باید رسماً و صریحاً به ایالات متحده بفهماند که حضور نظامی‌اش در خلیج فارس به

بایندر سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) گزارش داده است که حدود ۶ هزار دریانورد در خلیج فارس روی صدها شناور تجاری در میان امواج معلق مانده‌اند. برنامه‌ای که قرار بود خروج اضطراری آن‌ها را کلید بزند پس از انتقال موفق تنها ۲,۹۰۰ نفر در قالب ۱۳۶ شناور (بین ۳ تا ۶ تیرماه)، خیلی زود متوقف شد؛ چراکه امنیت و ایمنی کشتی‌ها دیگر قابل تضمین نبود. بازی با آتش در شاهراه ترانزیت جهانی واقعیت صحنه نشان می‌دهد که گره کور دریانوردی در خلیج فارس و تنگه هرمز، نه یک بن‌بست فنی، بلکه زائیده مستقیم حضور مداخله‌جویانه نظامی ایالات متحده در منطقه است. کاخ سفید با ادعای

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