

به مناسبت سالروز شهادت تیمسار دریابان دریابان غلامعلی بایندر؛
درس های یک فرمانده برای خلیج فارس ملتهب امروز

میراث بایندر

بایندر سالروز شهادت دریابان غلامعلی بایندر، امسال برای خانواده بزرگ دریایی و بندری رنگ و بوی کاملاً متفاوتی داشت. خلیج فارس و تنگه هرمز در این روزهای سال ۱۴۰۵، روزهای آرامی را پشت سر نمی گذارند. نااطمینانی های منطقه ای، تنش های ژئوپلیتیک و سایه سنگین درگیری ها، عملاً تمام ارکان کشتیرانی و تجارت دریایی را تحت تأثیر قرار داده است. امروز دیگر بحث بر سر تحلیل های دور میزی نیست؛ کشتی ها، مالکان کالا، بیمه گران و شرکت های بندری با واقعیت عینی هزینه های سنگین بیمه جنگی، تغییر اجباری مسیرها، چالش های سوخت رسانی و ریسک های تردد در آبراه های جنوبی دست و پنجه نرم می کنند. در چنین شرایطی، بازخوانی نام بایندر نه یک روایت تاریخی، بلکه یک راهنمای بقا در بحران است. تاریخ دریایی ایران با سوم شهریور ۱۳۲۰ گره خورده است؛ روزی که خلیج فارس و بنادر جنوبی ناگهان خود را در خط مقدم بحرانی بزرگ دیدند و دریابان بایندر همراه با همزمانش، مقاومتی ماندگار را در برابر ماشین جنگی و تا دندان مسلح رقم زدند. امروز نیز آبراه های جنوب همان سناریوی تلخ را با چهره ای نو تکرار می کنند. دریا نخستین حاکم بری است که بهای سنگین طوفان های سیاسی و امنیتی را نقداً می پردازد...



صفحه ۱۲

مسعود پیله
دبیر انجمن کشتیرانی
و خدمات وابسته ایران، مطرح کرد
**چرخ لجستیک دوباره
اختراع می شود، اما چهار گوش!**
ایران در محاصره تصمیم های
غلط لجستیکی



صفحه ۱۴

به قلم: حسین ناجی پور
نایب رئیس هیئت مدیره
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
**چشم انداز جدید
لجستیک جهانی؛
دیجیتالی شدن، پراکندگی
تجارت و کرایه های چندوجهی**

بار سنگین محاصره بر دوش
شناورهای کوچک
**بخش خصوصی؛ خط شکنان
گمنام تنگه هرمز**

در تحلیل ساختار تجارت فرامرزی و
پدافند اقتصادی کشورها تمرکز غالب
معمولاً بر ناوگان های بزرگ تجاری
و شرکت های دولتی معطوف است.
با این حال بازخوانی تاریخ اقتصادی ایران در

صفحه ۸

بایندر گزارش می دهد
**انجمن کشتیرانی خواستار
توقف صدور مطالبات مالیاتی
بازار هوش مصنوعی! شد!**

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با
اعتراض به نتایج برخی رسیدگی های سیستمی
مالیات عملکرد شرکت های فعال در حوزه
دریایی و بندری، از سازمان امور مالیاتی
کشور خواست تا زمان رفع نواقص موجود...

صفحه ۷





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

The 73rd
Anniversary
Of the
Shipping
Association
Of IRAN

پاداشت هفتاد و سه سالگرد



The Bayandor
Productivity Award

بایندر
جایزه ملی بهره‌وری

مجمع عمومی عادی سالانه

واحد ادیب‌آچه پیشکسوتان

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

28 مهر ماه 1405



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

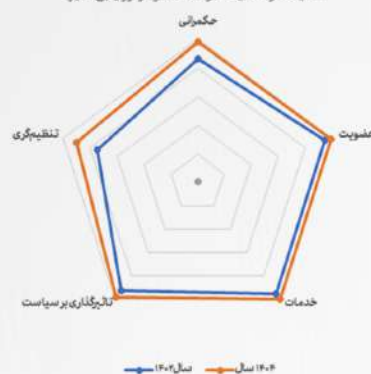
خدمات: سرآمد

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

ایستاد

جایزه ملی بهره‌وری

The Bayandor Productivity Award

۲۸ مهرماه ۱۴۰۵

مراسم اعطاء احکام و تندیس

با هدف توسعه فرهنگ بهره‌وری، ارتقای کیفیت و معرفی دستاوردهای برتر در حوزه حمل و نقل، لجستیک و صنایع وابسته

اهداف جایزه:

- فراهم کردن امکان خودارزیابی نظام‌مند سازمان‌ها
- شناسایی نقاط قوت و زمینه‌های قابل بهبود
- مقایسه عملکرد شرکت‌ها بر اساس شاخص‌های بهره‌وری و کیفیت
- معرفی و ترویج تجربه‌ها و دستاوردهای موفق
- ایجاد انگیزه رقابت برای بهبود مستمر خدمات و فرایندها



برای ثبت نام و دریافت اطلاعات بیشتر QR کد را اسکن کنید.



www.saoi.ir

برگزارکننده: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.seanews.ir

بایندر بررسی می کند؛

نان همسایگان در بحران هرمز !

بایندر

جنگ میان ایران و آمریکا در تنگه هرمز فقط مسیر کشتی ها را تغییر نداد؛ جغرافیای درآمد در لجستیک منطقه را هم از بیخ و بن عوض کرد. هر بار که یک کشتی نتوانست از سد این معبر آبی بگذرد یک زنجیره تازه در نقطه ای دیگر از خاورمیانه متولد شد؛ کامیونی در اردن استارت زد، بندری در پاکستان زیر بار ترافیک رفت و عملیات انتقال محموله در آن سوی هرمز به فصلی تازه از درآمدزایی رسید! در این میان، برخی همسایگان که این روزها طعم شیرین سودهای کلان ناشی از این بحران را چشیده اند، دیگر تمایلی چندانی به پایان این جنگ ندارند و تمام تلاششان این است که حتی اگر روزی آتش بس برقرار شود، رشته های تجارت منطقه به گونه ای گره بخورد که منافع دائمی شان حفظ شود. این همان روزهای پراشتهایی است که نشان می دهد داشتن جغرافیا به تنهایی برای فتح بازارهای تجاری کافی نیست، داشتن ناوگان و زیرساخت به تنهایی قدرت لجستیکی نمی سازد و ارزش آفرینی تنها زمانی رخ می دهد که حلقه های تجارت به هم متصل شوند. تحولات ماه های اخیر حالا مصداق زنده ای است که ثابت می کند چطور بحرانی که برای اقتصاد ایران محدودیت آفرید، برای همسایگانش یک فرصت طلایی شد؛ فرصتی که برخی از آن ها با دندان و ناخن می خواهند حفظش کنند و نفعشان در تداوم این چالش امنیتی است. یکی از روشن ترین نمونه های

این جابجایی قدرت، صدها کیلومتر دورتر از هرمز در بندر عقبه اردن رقم خورد. این بندر در نیمه نخست سال جاری میلادی با جهشی ۱۵۵ درصدی در بارهای ترانزیتی روبه رو شد؛ حجمی که بخش عمده آن به مقصد عراق روانه می شد. پیش از بالا گرفتن ریسک های هرمز، این کالاها عمدتاً از بنادر جنوبی عراق در خلیج فارس به این کشور می آمدند، اما بحران معادله را تغییر داد تا کانتینرها حالا در عقبه تخلیه شوند و مسافتی ۷۶۰ کیلومتری را با کامیون طی کنند تا به مقصد برسند. برای اردن این صرفاً یک رکورد آماری نیست؛ هر کانتینر یعنی کار برای انبارها، شرکت های حمل و نقل، گمرک و چرخی که می چرخد تا فعالان کشتیرانی این کشور امیدوار باشند حتی پس از پایان بحران نیز این مشتریان دست به نقد را از دست ندهند و سود سرشار این روزها استمرار پیدا کند. این نقطه عطف ماجراست؛ مسیری که در روزهای بحرانی امتحان خود را پس بدهد، به راحتی مشتری اش را پس نمی دهد و همسایگان به هیچ وجه نمی خواهند این مرغ تخم طلا از قفس بپرد. در شرق ایران نیز سناریوی مشابهی رقم خورد؛ وقتی محدودیت تردد دریایی باعث انباشت کانتینرهای مقصد ایران در بنادر پاکستان شد، اسلام آباد دست به کار شد و شش مسیر زمینی تازه را برای انتقال این محموله ها به روی کالاهای کشورهای ثالث باز کرد. در آن روزها بیش از چند هزار کانتینر پشت درواز های بندر

کراچی متوقف مانده بودند و پاکستان از این فرصت برای پیوند بنادر کراچی، قاسم و گوادر به مرزهای ایران استفاده کرد. جزئیات این جابه جایی اما ابعاد تازه ای از سرعت و بهره وری را رو کرد؛ انتقال بار از بندر گوادر تا گذرگاه گبد تنها دو تا سه ساعت زمان می برد، در حالی که همین مسیر از کراچی بین تا ۸ روز طول می کشد. نهادهای بین المللی تخمین زدند که استفاده از مسیر گوادر می تواند هزینه حمل را تا ۵۵ درصد کاهش دهد؛ یعنی بحرانی که دسترسی مستقیم دریایی ایران را مسدود کرد، ناخواسته به یک آزمون بزرگ برای اثبات کارآمدی بنادر پاکستان تبدیل شد تا گوادری که سال ها به دنبال بار بود، حالا از این سفره پهن شده نهایت بهره را برد و بی سروصدا سیگنال بفرستد که مایل به بازگشت شرایط به روزهای عادی نیست. در جنوب خلیج فارس نیز عمان بیش از گذشته سکان هدایت بخشی از زنجیره انرژی منطقه را به دست گرفت. تصمیم عربستان برای عرضه محموله های نفتی بیشتر به مشتریان آسیایی از طریق عمان، پس از اختلال در خط لوله شرق - غرب و توقف بارگیری از بندر ینبع، اهمیت تازه ای پیدا کرد. اگرچه این محموله ها نتوانستند تمام ظرفیت از دست رفته ینبع را جبران کنند، اما حضور عمان را در معادلات دریایی تثبیت کردند. تمرکز عملیات نفتی و دریایی در دریای عمان به معنای سرازیر شدن تقاضا برای خدمات

جانبی، از بانکرینگ و سوخت رسانی گرفته تا بازرسی و پشتیبانی شناورهاست؛ اتفاقی که نشان می دهد عمان نه تنها به عنوان یک مسیر جایگزین بلکه به عنوان یک هاب خدماتی درآمد سرشاری را جذب می کند؛ درآمدهایی که بازیگران این کشور را ترغیب می کند تا از پشت صحنه، طرفدار تداوم بحرانی باشند که نانشان را در روغن داغ هرمز سرخ می کند. این سه روایت، یک مرز باریک اما حیاتی را میان «موقعیت جغرافیایی» و «قدرت لجستیکی» به نمایش می گذارند. ایران همچنان در مرکز یکی از مهم ترین چهارراه های ترانزیتی جهان ایستاده است اما واقعیت این است که بار منتظر تکمیل برنامه های بلندمدت نمی ماند؛ بار نزدیک ترین مسیر قابل اتکا، امن و خوش قیمت را پیدا می کند. خطر اصلی برای کشوری که میدان را خالی می کند، از دست رفتن یک محموله نیست، بلکه عادت دادن صاحب کالا به مسیر تازه است. وقتی فعال اقتصادی مجبور می شود در بحران، بندر و شرکت حمل دیگری را در اردن یا پاکستان تست کند و پاسخ بگیرد، بازگشت تضمین شده نیست؛ به ویژه وقتی همسایگان ذی نفع با چنگ و دندان و ارائه تخفیف های ویژه، فضای امنی ساخته اند تا نگذارند این جریان درآمدی قطع شود. برای حل این چالش و بازگرداندن ابتکار عمل به شبکه ترانزیتی ما، تدوین یک بسته راهبردی در حوزه «دیپلماسی

لجستیک» و «جابجایی سازی زیرساختی» امری حیاتی است. در گام نخست، وزارت راه و شهرسازی و سازمان بنادر باید با ارائه تعرفه های ترجیحی تهاجمی، تخفیف های گمرکی جذاب و تضمین زمان تحویل (SLA)، برای صاحبان کالا انگیزه اقتصادی ایجاد کنند تا پس از فروکش کردن تنش ها، مسیرهای ایران را به جای گزینه های جایگزین انتخاب کنند. همزمان تسریع در پروژه های تکمیل کریدورهای ریلی و جاده ای شرقی-غربی و شمالی-جنوبی (به ویژه رفع گلوگاه های مرزی و ارتقای ظرفیت گذرگاه ها) می تواند زمان سیر کالا را به شدت کاهش داده و برتری سرعت را از بنادر رقیب سلب کند. در نهایت، فعال سازی دیپلماسی فعال منطقه ای با کشورهای همسایه برای ایجاد مکانیسم های مشترک ترانزیتی و سرمایه گذاری متقابل در زیرساخت های مرزی، راهکار کلیدی برای خنثی سازی سیاست تنش آفرینی اقتصادی و بازپس گیری سهم ازدست رفته بازار لجستیک خواهد بود. بحران هرمز برای ایران هزینه ساز شد اما در آن سوی مرزها به سوخت تازه ای برای رشد زیرساخت های همسایگانی بدل گشت که امروز نانشان در گروی همین تنش است؛ هشدار که یادآور می شود بار از جغرافیا عبور می کند اما پول و ارزش افزوده در شبکه لجستیکی همسایگانی می ماند که شاید پایان جنگ را به ضرر خود می بینند!





انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

بایندور

The Bayandor
Productivity Award

جایزه ملی بهره‌وری



سازمان ملی بهره‌وری ایران
NATIONAL PRODUCTIVITY ORGANIZATION OF I.R. IRAN



فیروزه خراسان

استعاره شمس الشموس
آسمان ولایت و امامت

جاده/ریل

حوضچه بندر

صنعت/تولید
زنجیره تامین

جهان شمولی
دریانوردی

به/از بندر

نشان هوک

باند فرودگاه

سکون کشتی

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

۲۸ مهرماه ۱۴۰۵



info@saoi.com



www.saoi.ir/bayandor-award



021-88947646



09912946488

بایندر گزارش می‌دهد

انجمن کشتیرانی خواستار توقف صدور مطالبات مالیاتی با «هوش مصنوعی» شد!

کشتیرانی امکان ثبت آنها در سامانه مؤدیان وجود ندارد، صرفاً به همین دلیل مردود شناخته نشوند. این انجمن همچنین خواستار آن شده است که برگ‌های تشخیصی صادر شده‌اند، با قید فوریت مورد بازنگری قرار گیرند و در صورت لزوم، پرونده‌ها از طریق رسیدگی انسانی، کارشناسی و مبتنی بر اسناد و مدارک دوباره بررسی شوند. در بخش پایانی نامه نیز تأکید شده است تا زمانی که از جامعیت داده‌ها و توانایی الگوریتم‌ها در شناسایی هم‌زمان درآمد، هزینه، بهای واقعی و وجوه اطمینان حاصل نشده، رسیدگی صرفاً سیستمی در حوزه کشتیرانی و خدمات وابسته متوقف شود. این تشکل ملی همچنین به‌صراحت خواستار توقف صدور مطالبه مالیاتی از طریق هوش مصنوعی و انجام بررسی ویژه و فوری برای اصلاح این فرآیند شده است. به اعتقاد انجمن، تداوم این وضعیت می‌تواند علاوه بر افزایش پرونده‌های اعتراضی، بر نقدینگی و سرمایه در گردش شرکت‌ها اثر گذاشته و در نهایت آثار آن به زنجیره تأمین، تولید، صادرات و واردات کشور منتقل شود.

می‌شد، ارقام مالیاتی در بسیاری از پرونده‌ها تناسب بیشتری با وضعیت واقعی فعالیت شرکت‌ها داشت. در مقابل، در برخی رسیدگی‌های سیستمی اخیر، ارقام اولیه مطالبه‌شده به شکل محسوسی بالاتر از نتایج رسیدگی‌های کارشناسی گذشته و در مواردی نامتناسب با سود و عملکرد واقعی شرکت‌ها بوده است. انجمن همچنین با استناد به مواد ۲۲۷ و ۲۲۸ قانون مالیات‌های مستقیم تأکید کرده است که تشخیص مالیات باید بر مآخذ صحیح و دلایل کافی استوار باشد و مؤدی نیز باید امکان اطلاع، دفاع و ارائه اسناد خود را داشته باشد؛ بنابراین خروجی یک الگوریتم نمی‌تواند جایگزین رسیدگی ماهوی و بررسی مدارک شود.

درخواست بازنگری فوری

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پایان از سازمان امور مالیاتی خواسته است الگوریتم‌های مورد استفاده در رسیدگی‌های سیستمی مورد بازنگری قرار گیرد، سازوکار تطبیق میان سامانه مؤدیان، اظهارنامه، اسناد و گردش حساب‌های بانکی ایجاد شود و هزینه‌هایی که به دلیل ماهیت بین‌المللی فعالیت

هر واریزی بانکی، درآمد نیست

انجمن در بخش دیگری از این نامه نسبت به تلقی برخی ورودی‌های حساب بانکی شرکت‌ها به‌عنوان درآمد هشدار داده است. براساس توضیحات ارائه‌شده، بخشی از وجوه دریافتی شرکت‌های کشتیرانی ممکن است مربوط به سپرده‌ها، ودایع، تضمین‌های نقدی، وجوه امانی و مبالغ قابل استرداد باشد؛ بنابراین صرف ورود وجوه به حساب بانکی نمی‌تواند بدون بررسی منشأ و ماهیت تراکنش، مبنای شناسایی درآمد قرار گیرد. همچنین انجمن هشدار داده است که عدم تطبیق صحیح اطلاعات سامانه مؤدیان با گردش حساب‌های بانکی می‌تواند در برخی موارد به احتساب دوباره یک درآمد واحد منجر شود.

فاصله مالیات سیستمی با عملکرد واقعی شرکت‌ها

در این نامه همچنین به تجربه پرونده‌های مالیاتی شرکت‌های عضو در سال‌های گذشته اشاره شده است. به گفته انجمن، زمانی که رسیدگی‌ها به شکل کارشناسی و بر پایه دفاتر، قراردادهای صورت‌حساب‌ها و اسناد هزینه انجام

هزینه‌های واقعی

یکی از محورهای اصلی اعتراض انجمن، نحوه شناسایی درآمد و هزینه در فرآیندهای سیستمی است. براساس این نامه، در برخی موارد اطلاعات فروش ثبت شده در سامانه مؤدیان به‌طور کامل به‌عنوان درآمد شرکت شناسایی می‌شود، اما تمام هزینه‌ها و بهای تمام شده مرتبط با همان درآمد، به دلیل محدودیت‌های سیستمی یا ثبت نشدن اطلاعات در سامانه‌های داخلی، مورد پذیرش قرار نمی‌گیرد. انجمن معتقد است چنین رویکردی می‌تواند باعث ایجاد فاصله قابل توجه میان درآمد مشمول مالیات محاسبه‌شده و عملکرد واقعی شرکت‌های کشتیرانی و خدمات بندری شود. این مسئله در صنعت کشتیرانی اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا بخش قابل توجهی از هزینه‌های شرکت‌ها شامل پرداخت‌های بندری، هزینه‌های عملیاتی، مبالغ پرداختی به اپراتورها و همچنین هزینه‌های مربوط به خطوط کشتیرانی و طرف‌های خارجی است. در بسیاری از این موارد، طرف خارجی اساساً مشمول تکالیف داخلی مربوط به صدور صورتحساب در سامانه مؤدیان ایران نیست.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اعتراض به نتایج برخی رسیدگی‌های سیستمی مالیات عملکرد شرکت‌های فعال در حوزه دریایی و بندری، از سازمان امور مالیاتی کشور خواست تا زمان رفع نواقص موجود، رسیدگی صرفاً سیستمی و صدور مطالبات مالیاتی مبتنی بر هوش مصنوعی در این حوزه متوقف شود.

به گزارش روابط عمومی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در نامه‌ای به سیدمحمد هادی سبحانیان، رئیس‌کل سازمان امور مالیاتی کشور اعلام کرده است که هرچند توسعه نظام‌های هوشمند مالیاتی و استفاده از داده‌های الکترونیکی می‌تواند به افزایش شفافیت و تسریع رسیدگی‌ها کمک کند، اما اتکالی صرف به داده‌ها و الگوریتم‌های سیستمی، بدون در نظر گرفتن همه درآمدها، هزینه‌ها، بهای تمام‌شده، معافیت‌ها و ماهیت واقعی فعالیت مؤدیان، ممکن است به تشخیص مالیاتی غیرمنطبق با واقعیت اقتصادی شرکت‌ها منجر شود.

اختلاف میان درآمد ثبت‌شده و



با حضور نمایندگان وزارت راه، اتاق های بازرگانی و تشکل های تخصصی حمل و نقل

نقشه راه برگزاری جایزه ملی بهره وری بایندر در سال ۱۴۰۵ بررسی شد

جایزه ملی بهره وری بایندر با هدف شناسایی و معرفی مجموعه های موفق، ترویج فرهنگ بهره وری و حمایت از راهکارهای مؤثر در ارتقای عملکرد بخش های دریایی، بندری، حمل و نقل و لجستیک برگزار می شود.

ای در این نشست حضور داشتند. اعضای شورای سیاست گذاری همچنین درباره چگونگی مشارکت بخش های مختلف حمل و نقل، هماهنگی میان نهادهای همکار و مراحل اجرایی جایزه در سال جاری گفت وگو کردند.

نمایندگان وزارت راه و شهرسازی، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، اتاق بازرگانی تهران، انجمن مهندسی دریایی ایران، انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل ریلی و انجمن های فعال در حوزه حمل و نقل جاده

و خدمات وابسته ایران برگزار شد. در این جلسه، برنامه های اجرایی و نحوه برگزاری اعطاء احکام و تندیس دوره جدید جایزه در سال ۱۴۰۵ مورد بحث و بررسی قرار گرفت و مقرر شد این رویداد، همزمان با سایر برنامه ها و رویدادهای انجمن برگزار شود.

بایندر* جلسه شورای سیاست گذاری جایزه ملی بهره وری بایندر، روز ۳۰ شهریورماه با حضور اعضای شورا و نمایندگان نهادهای تخصصی حوزه حمل و نقل و تجارت، دولتی و خصوصی؛ در محل دبیرخانه انجمن کشتیرانی



بار سنگین محاصره بر دوش شناورهای کوچک / چرا دولت باید پای کار نوسازی بخش خصوصی بیاید؟

بخش خصوصی؛ خط شکنان گمنام تنگه هرمز

استراتژیکی در مواجهه با تهدیدات فرامرزی نباید نقش «تماشاچی» یا صرفاً «تسهیل کننده بوروکراتیک» را ایفا کنند. تجدید ساختار حمایتی از ناوگان خصوصی نیازمند مداخلات هدفمند مالی و زیرساختی است؛ از جمله ایجاد صندوق های تضمین و اتکالی (واقعی نه فقط اسمی) برای پوشش ریسک های فوق العاده جنگی، اعطای تسهیلات نوسازی و جایگزینی شناور با تنفس بلندمدت و ارائه چتر حمایتی بیمه ای که فارغ از تحریم ها عمل کند. اگر دولت سرمایه گذاری بر روی این ناوگان خرد را به چشم یک «سرمایه گذاری امنیتی-پدافندی» ببیند و نه یک بخش تجاری مستقل، توان پدافند اقتصادی کشور در برابر محاصره ها و تکان های خارجی به طور چشمگیری افزایش خواهد یافت؛ در غیر این صورت، با فرسودگی و از دست رفتن این شناورها، نخستین سنگر اقتصادی کشور در مواجهه با بحران ها از هم خواهد پاشید.

امروز بخش خصوصی کشتیرانی خرد در خط مقدم این جنگ فرسایشی اقتصادی و نظامی تنها شده است. خروج یا آسیب دیدن یک شناور در اثر سوانح، ریسک های بالای نبرد منطقه ای یا حتی استهلاک طبیعی به معنای مرگ یک بنگاه اقتصادی کوچک و قطعی بخشی از شبکه موریجی تجارت است. در غیاب بسترهای مالی حمایتی، هزینه های کمرشکن خرید شناورهای جایگزین، جهش های ارزی، نبود بیمه های جنگی اتکالی و قیمت سرسام آور تامین قطعات، بخش خصوصی را در موقعیتی نامتوازن قرار داده است. در حال حاضر، تمام بار فنی، مالی، امنیتی و حقوقی ماندگاری در این بازار پرریسک بر دوش فعالان بخش خصوصی قرار دارد، در حالی که شریان حیاتی اقتصاد کشور به خدمات آن ها وابسته است و بسیاری از محموله های اساسی را در همین شرایط و با این وضعیت وارد کشور کرده اند. دولت برای حفظ پایدار چنین زیرساخت های

شرکت های کوچک مقیاس بخش خصوصی هستند که بار اصلی نگاه داشتن شریان های مبادلاتی کشور را بر دوش می کشند. تجربه تحمیل فشارهای حداکثری و شرایط بحرانی جنگی ثابت کرده است که خطوط موازی و حمل و نقل موریجی دریایی، قابلیت مانور و انعطاف پذیری فوق العاده ای در مواجهه با محاصره های دریایی و مسدودسازی های تجاری دارند. شناورهای کوچک خصوصی می توانند از مسیرهای فرعی، بنادر محلی و پروتکل های ناوبری بومی استفاده کرده و زنجیره تامین کالا را زنده نگه دارند؛ امری که برای غول های حمل و نقل کانتینری و نفتی ناممکن است. با این وجود نگاهداشت این شبکه حیاتی که به عنوان «آب باریکه نقدینگی و کالا» در بدترین شرایط بحرانی عمل کرده، نیازمند رویکردی استراتژیک در سرمایه گذاری و پشتیبانی است که تاکنون در برنامه ریزی های کلان دولتی مغفول مانده است.

در تحلیل ساختار تجارت فرامرزی و پدافند اقتصادی کشورها تمرکز غالب معمولاً بر ناوگان های بزرگ تجاری و شرکت های دولتی معطوف است. با این حال بازخوانی تاریخ اقتصادی ایران در طول دوران جنگ هشت ساله و تطبیق آن با تنش های نظامی و محاصره های دریایی اخیر توسط آمریکا، واقعیت متفاوتی را پیش روی کارشناسان حوزه حمل و نقل قرار می دهد. امروز که مدیریت تنگه هرمز و حفظ امنیت شریان های دریانوردی در حساس ترین نقطه تاریخی خود قرار گرفته و تحرکات نظامی دشمن جهت مسدودسازی متقابل مبادلات دریایی تشدید شده است، شرکت های بزرگ کشتیرانی نظیر ایرسل (IRISL) به دلیل رصد هوشمند بین المللی، ثبت در سامانه های جهانی و ابعاد غول پیکر شناورهایشان عملاً به هدف اصلی ردیابی و تحریم های همه جانبه بدل شده و توان حرکتی آن ها محدود گردیده است. در این معرکه باز هم این ناوگان خرد و

بایندر گزارش می دهد؛

اهداء و ارسال محموله لوازم التحریر خیریه «نسیم دریای امید» به بهزیستی تهران



گرفته است. اقلام اهدایی با هدف تأمین بخشی از نیازهای تحصیلی دانش آموزان تحت پوشش تهیه شده و قرار است در اختیار جامعه هدف این سازمان قرار گیرد.

و خدمات وابسته ایران، این اقدام در ادامه همکاری های خیرخواهانه و پیرو مکاتبات انجام شده میان موسسه خیریه «نسیم دریای امید» و بهزیستی تهران صورت

ملزومات تحصیلی با مشارکت موسسه خیریه «نسیم دریای امید» به اداره کل بهزیستی استان تهران اهدا و تحویل شد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی

در آستانه آغاز سال تحصیلی جدید و با هدف حمایت از دانش آموزان نیازمند و کمک به تحقق عدالت آموزشی، محموله ای شامل صدها قلم لوازم التحریر، کیف و

اخبار کمیته های تخصصی

رسیدگی به مسائل حقوقی و بیمه ای فعالان صنعت کشتیرانی در نشست کمیته تخصصی انجمن

جلسه کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران روز سه شنبه ۱۰ شهریور ۱۴۰۵ با حضور اعضای این کمیته در محل دبیرخانه انجمن برگزار شد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در این نشست موضوعات و پرونده های ارجاع شده به کمیته امور حقوقی و بیمه مورد بررسی و تبادل نظر اعضا قرار گرفت. اعضای کمیته ضمن بررسی ابعاد حقوقی و بیمه ای موضوعات مطرح شده، دیدگاه ها و پیشنهادهای تخصصی خود را با هدف رفع ابهامات، تسهیل روند رسیدگی به مسائل اعضای انجمن و ارائه راهکارهای اجرایی مطرح کردند.

هیئت رئیسه جدید کمیته مالیات و تامین اجتماعی انجمن کشتیرانی انتخاب شدند

جلسه کمیته مالیات و تامین اجتماعی انجمن مورخ ۱۵ شهریور ۱۴۰۵ در محل دبیرخانه انجمن برگزار گردید. در ابتدای جلسه بر لزوم حضور حداکثری و برگزاری منظم جلسات کمیته و تهیه یک نقشه راه توسط اعضا تاکید شد و سپس اعضا کمیته خود را معرفی و سوابق کاری خود را اعلام نمودند. در ادامه با توجه به دستور جلسه از اعضا درخواست گردید در صورت تمایل جهت کاندیداتوری ریاست کمیته مراتب اعلام گردد. نتایج انتخابات به شرح ذیل اعلام می گردد:

- ۱- جناب آقای کاوه حیدری: ریاست کمیته
- ۲- سرکار خانم سپیده نادمی: نائب رئیس کمیته
- ۳- جناب آقای حسین ناجی پور: نائب رئیس کمیته



آینده کریدورهای حمل و نقل و مسیرهای تأمین ایران در سناریوی تداوم محاصره دریایی



به قلم: مهندس بهمن شریفی

سپس بازگشایی انتخابی با ترکیب «دروازه امن، پل زمینی، شناور فیدری و حمل داخلی». این شبکه ادامه تجارت را ممکن می‌کند، اما هزینه‌های اضطراری و حساسیت به اسناد و زمان‌بندی را افزایش می‌دهد؛ تأخیر اسنادی می‌تواند به از دست رفتن ظرفیت رزرو شده کمیاب منجر شود.

کریدورها؛ مکمل یکدیگر، نه جایگزین کامل دریا

محور چین-آسیای مرکزی برای کالاهای صنعتی، قطعات و مواد اولیه با ارزش بالاتر اهمیت دارد، اما با محدودیت واگن، تفاوت استانداردهای ریلی و ظرفیت مرزها و ترمینال‌ها روبه‌روست. محور شمالی، قفقاز و کاسپین برای تجارت اوراسیا ارزشمند است، ولی تعدد مرزها و تغییر شیوه حمل، آن را به مسیر مکمل تبدیل می‌کند. محور ترکیه-اروپا نیز با خطر افزایش کرایه، صف مرزی و کمبود ناوگان مواجه است و به توسعه حمل ریلی و ترکیبی نیاز دارد. محور پاکستان-چابهار-تفتان، با محدودیت زیرساخت ریلی و مرزی، در کوتاه‌مدت بیشتر برای اقلام منتخب مناسب است. چابهار به دلیل دسترسی به اقیانوس هند بدون عبور از هرمز مزیت دارد، اما مصون از گسترش کنترل دریایی، توقیف یا محدودیت بیمه نیست. ارزش آن زمانی افزایش می‌یابد که اتصال ریلی و جاده‌ای، دپو و محوطه کانتینری، ذخیره سوخت و سامانه‌های گمرکی و اسنادی پشتیبان هم‌زمان تقویت شوند.

چهار سناریو برای ۱۲ تا ۳۶ ماه آینده

سناریوی اول؛ محاصره محدود اما پایدار: تجارت متوقف نمی‌شود، اما به سمت کالاهای ضروری و با ارزش بالاتر و مسیرهای زمینی و ریلی می‌رود. پیامد، حجم کمتر، هزینه بیشتر و زمان تأمین طولانی‌تر است. شرکت‌ها باید حمل چندوجهی و مسیر اضطراری ارائه کنند و واردکنندگان، موجودی اطمینان اقلام حیاتی را افزایش دهند. سناریوی دوم؛ گسترش کنترل به دریای عمان: افزایش ریسک در چابهار و سواحل خارج هرمز، فشار بر مسیرهای زمینی و کاسپین را تشدید می‌کند؛ ظرفیت آنها جایگزین کل تجارت دریایی نیست. اولویت‌بندی کالا ضروری می‌شود و دارو، غذای ضروری، قطعات زیرساختی، مواد اولیه راهبردی و محموله‌های یخچالی حساس باید ظرفیت رزرو شده تضمین شده داشته باشند. کالاهای حجیم کم‌ارزش بیشترین فشار را تحمل می‌کنند. سناریوی سوم؛ بازگشایی مقطعی و ناپایدار: خطر اصلی، تصور بازگشت به شرایط عادی و کنار گذاشتن مسیر پشتیبان است. حتی هنگام بازگشایی دریا باید ظرفیت موازی زمینی و ریلی حفظ شود؛ هزینه این ظرفیت، بهای تابآوری در برابر بسته‌شدن دوباره مسیر است. سناریوی چهارم؛ کاهش تنش و عادی‌شدن نسبی: حمل دریایی به‌تدریج مزیت اقتصادی خود را بازیابی می‌کند، اما شبکه ریلی، بنادر خشک و مرزهای کارآمد همچنان برای

ترانزیت چندجهتی ارزش دارند. خطر، سرمایه‌گذاری در مسیرهایی است که فقط در بحران توجیه دارند؛ پروژه‌ها باید در صلح نیز رقابت‌پذیر باشند.

وظیفه شرکت‌ها و اولویت سیاست‌گذار

شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و حمل‌کنندگان عمومی بدون مالکیت کشتی باید از فروش صرف نرخ بندر به‌بندر به طراحی حمل چندوجهی، مدیریت تغییر مقصد، هماهنگی فرامرزی و مدیریت تجهیزات حرکت کنند. واردکنندگان باید اقلام حیاتی را شناسایی، برای آنها تأمین و مسیر دوگانه تعریف و مسئولیت‌ها در مسیر جایگزین را در قرارداد روشن کنند؛ زمان تأمین نیز باید به‌صورت دامنه مدیریت شود، نه عدد ثابت. صادرکنندگان به تجمیع محموله، بازارهای نزدیک‌تر و ظرفیت برگشت توجه کنند. برای کانتینرهای یخچالی، برق و قابلیت اتکای زمان‌بندی و برای کالاهای خطرناک، پذیرش، جداسازی و اسناد اهمیت ویژه دارند؛ ارزیابی مستقل مسیر و برنامه جایگزین باید پیش از رزرو انجام شود. مدیریت داده‌محور موجودی، محل، تعمیر و گردش کانتینرها نیز ضروری است؛ کمبود یا انباشت تجهیزات می‌تواند مسیر موجود را عملاً ناکارآمد کند. اولویت کشور باید سید کریدورها با دست‌کم دو مسیر قابل‌فعال‌سازی برای هر گروه کالایی باشد: قطارهای برنامه‌ای و ظرفیت رزرو شده حیاتی،

بنادر خشک مجهز به گمرک، بازرسی، تعمیر و برق کانتینر یخچالی، سامانه مشترک رصد موجودی و وضعیت ایمنی کانتینرها و توافق‌های مرزی شبانه‌روزی همراه با تبادل داده. طراحی مسیر نیز باید از ابتدا با پرداخت و بیمه هماهنگ باشد. هدف حداقل ۴۰ میلیون تن ترانزیت سالانه و پنجره واحد ماده ۵۷ برنامه هفتم باید به برنامه‌ای عملیاتی برای اتصال گمرک، بندر، راه‌آهن و سایر دستگاه‌ها تبدیل شود. معیار موفقیت، فقط تن عبوری نیست؛ زمان و نوسان تحویل، توقف مرزی، از دست رفتن اتصال، هزینه جابه‌جایی کانتینر خالی، خسارت و انحراف دمای محموله نیز باید سنجیده شوند. افزایش درآمد لجستیکی در بحران لزوماً رونق نیست؛ بخشی از آن افزایش هزینه مبادله است. اولویت با پروژه‌هایی مانند دیجیتال‌سازی مرز، کاهش توقف، تعمیر و بازرسی کانتینر و بنادر خشک است که در جنگ و صلح ارزش ایجاد می‌کنند. این سناریوها پیش‌بینی قطعی نیستند و برنامه‌ها باید با تغییر امنیت، بیمه و ظرفیت مسیر بازتنظیم شوند. آینده تجارت ایران در تداوم محاصره، نه خاموشی کامل است و نه جایگزینی کامل دریا با ریل؛ بلکه شبکه‌ای کم‌حجم‌تر، گران‌تر، چندبخشی‌تر و حساس‌تر به اسناد و زمان‌بندی خواهد بود. تاب‌آوری زمانی شکل می‌گیرد که انتخاب میان جنوب، شرق، غرب و کاسپین عملیاتی باشد؛ وگرنه بار فقط از یک گلوگاه به گلوگاه دیگر منتقل می‌شود.

بایندر گزارش می‌دهد:

طناب دار آمریکا برگردن ۶ هزار دریانورد

حدود ۶ هزار دریانورد همچنان نتوانسته‌اند با ایمنی لازم از خلیج فارس خارج شوند. ابعاد انسانی این فاجعه با ثبت ۷۰ حمله تأیید شده به کشتیرانی و جان باختن ۱۹ دریانورد بی‌گناه در جریان حوادث تلخ، هر روز ابعاد تازه‌تری به خود می‌گیرد. با وجود اینکه در مقطعی حدود ۲۹۰۰ دریانورد طی یک عملیات اضطراری از منطقه خارج شدند، اما این روند به دلیل تشدید دوباره تنش‌ها متوقف شد. ایالات متحده با تحمیل فشارهای حداکثری و ادعاهای دروغین، ثبات منطقه‌ای را به کلافی سردرگم تبدیل کرده است تا از این طریق اهداف استعماری خود را پیش ببرد؛ رسانه‌های غربی نیز در تلاشند تا این وضعیت بحرانی را به یک «واقعیت عادی» بدل کنند.

شش ماه پس از آغاز بحران نظامی در خاورمیانه و شکل‌گیری فضایی ناامن در اثر سیاست‌های مداخله‌جویانه آمریکا، تنگه هرمز همچنان یکی از بزرگ‌ترین کانون‌های بحران برای کشتیرانی تجاری جهان است. همان‌طور که پیش‌تر نیز در گزارش‌های خود تأکید کرده بودیم، بحران کنونی و به خطر افتادن جان هزاران انسان، یک بن‌بست فنی نیست، بلکه ریشه مستقیم در حضور نامشروع نظامی و رویکردهای جنگ‌طلبانه ایالات متحده در منطقه دارد. سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در تازه‌ترین گزارش خود صراحتاً وضعیت این آبراه حیاتی را «حل‌نشده» توصیف کرده و اعلام نموده است که تا ۴۰۰ فروند کشتی حامل

نمی‌توانند به صدور بیانیه‌های منفعلانه بسنده کنند. IMO باید سکوت خود را بشکند و صراحتاً به واشنگتن بفهماند که حضور نظامی‌اش اصلی‌ترین متغیر ناامنی است. انتظار می‌رود نهادهای حقوق بشری و سازمان‌های بین‌المللی با اتخاذ مواضعی صریح، ایالات متحده را زیر فشار بگذارند تا دست از مداخله‌گرایی بردارد. اقتصاد بین‌الملل دیگر کشش صورت‌حساب‌های پرهزینه سیاست‌های خصمانه آمریکا را ندارد و این نهادها باید واشنگتن را وادار کنند تا مسیر تعامل سازنده و احترام متقابل با تهران را انتخاب کند؛ چرا که تاریخ نشان داده است زبان زور در برابر اراده ملت ایران هرگز پاسخ نداده است.

به مناسبت سالروز شهادت تیمسار دریابان دریابان غلامعلی بایندر؛ درس‌های یک فرمانده برای خلیج فارس ملتهب امروز

میراث بایندر

امنیتی بدون ایجاد سردرگمی یا اختلال در جریان عادی تجارت، به موقع و دقیق اعمال شوند.

تاب‌آوری عملیاتی؛ فراتر از سناریوهای کاغذی و تکریم خط مقدم انسان‌ها

برای شرکت‌های کشتیرانی، مالکان کالا، اپراتورهای بندری و فعالان بخش خصوصی، نام بایندر یادآور اصالت آمادگی عملیاتی و ارزش نیروی انسانی است. دریا به «دقیقه نود» باج نمی‌دهد و شرکت‌ها باید از پیش سناریوهای اختلال و مسیرهای جایگزین کارآمد را تمرین کرده باشند. در هیاهوی ارقام توناژ بار و حق بیمه، یادمان نرود که این دریانوردان، افسران موتورخانه و کارگران بندری هستند که دارند زیر فشار جنگ چرخ اقتصاد را می‌چرخانند. هیچ پروتکل امنیتی بدون حمایت روانی، معیشتی و تامین امنیت جانی این نیروها روی عرشه ارزش ندارد؛ چرا که امنیت دریایی یعنی حفظ جان آدمی که بار کشور را روی آب جابجا می‌کند. برای جامعه دریایی ایران، نام بایندر یک تابلوی یادبود نیست؛ یک الگوی زنده است که به ما یادآوری می‌کند دریا هم زمان فرصت حیات بخش و میدان مسئولیت‌های بزرگ است. امروز در ملتهب‌ترین روزهای خلیج فارس، از دولت و نظامیان گرفته تا مدیران بخش خصوصی، این مسئولیت بر دوش تک‌تک ماسنگینی می‌کند تا با هماهنگی، هوشمندی و تاب‌آوری، از آینده دریایی این سرزمین حراست کنیم. یاد و نام دریابان غلامعلی بایندر، فرمانده دل‌آوری که در خونین‌ترین روز خرمشهر تا آخرین نفس بر روی عرشه ماند و به تاریخ، درس غیرت و ایستادگی آموخت، گرمی‌باد. راهش روشن است و نامش تا ابد بر پیشانی امواج خلیج فارس خواهد درخشید؛ فرماندهی که اثبات کرد مرزبانان واقعی دریا، هرگز سبک خود را در طوفان‌ها خالی نمی‌کنند.

حاکمیت دریایی؛ محصول روزهای صلح، نه واکنش‌های لحظه‌ای در طوفان

برای دولت و نهادهای حاکمیتی کلان، پیام شهید بایندر روشن و صریح است؛ حاکمیت دریایی محصول روزهای صلح است، نه طوفان. دولت‌ها نمی‌توانند در زمان بحران تازه به فکر توسعه زیرساخت، ناوگان یا دیپلماسی دریایی بیفتند. زیرساخت‌ها باید سال‌ها پیش تقویت شده می‌بودند. در حوزه کلان دولت میبایستی با دیپلماسی دریایی فعال و رایزنی‌های مداوم منطقه‌ای، هزینه‌های بیمه جنگی و ریسک تردد پرچم ملی را مدیریت کند تا بار مالی سنگین بر دوش صادرکنندگان و واردکنندگان نیفتد؛ چرا که نگاه جزیره‌ای و بوروکراسی‌کند، سم مهلک روزهای بحرانی است.

امنیت درهم تنیده؛ هم‌افزایی میدانی میان زنجیره تجارت و دژبانان دریا

برای نیروهای مسلح و ارگان‌های دریایی نظامی، حماسه بایندر یک درس راهبردی دارد؛ امنیت نظامی و امنیت تجاری دو روی یک سکه‌اند. وقتی یک شناور تجاری یا نفتکش هدف قرار می‌گیرد یا مسیرش ناامن می‌شود، اقتصاد کشور دچار خونریزی می‌شود. نیروهای نظامی باید با هوشیاری حداکثری، چتر حفاظتی و اسکورت‌های هوشمند، امنیت کریدورهای حیاتی تردد کشتی‌ها را تضمین کنند. این ارگان‌ها باید هماهنگی تنگاتنگی با اتاق‌های کنترل عملیات شرکت‌های کشتیرانی داشته باشند تا هشدارها و پروتکل‌های

سوم شهریورماه سالروز شهادت دریابان غلامعلی بایندر، امسال برای خانواده بزرگ دریایی و بندری رنگ و بوی کاملاً متفاوتی دارد. خلیج فارس و تنگه هرمز در این روزهای سال ۱۴۰۵، روزهای آرامی را پشت سر نمی‌گذارند. نااطمینانی‌های منطقه‌ای، تنش‌های ژئوپلیتیک و سایه سنگین درگیری‌ها، عملاً تمام ارکان کشتیرانی و تجارت دریایی را تحت تأثیر قرار داده است. امروز دیگر بحث بر سر تحلیل‌های دور میزی نیست؛ کشتی‌ها، مالکان کالا، بیمه‌گران و شرکت‌های بندری با واقعیت عینی هزینه‌های سنگین بیمه جنگی، تغییر اجباری مسیرها، چالش‌های سوخت‌رسانی و ریسک‌های تردد در آبراه‌های جنوبی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در چنین شرایطی، بازخوانی نام بایندر نه یک روایت تاریخی، بلکه یک راهنمای بقا در بحران است. تاریخ دریایی ایران با سوم شهریور ۱۳۲۰ گره خورده است؛ روزی که خلیج فارس و بنادر جنوبی ناگهان خود را در خط مقدم بحرانی بزرگ دیدند و دریابان بایندر همراه با هم‌زمانش، مقاومتی ماندگار را در برابر ماشین جنگی و تانک‌های مسلح رقم زدند. امروز نیز آبراه‌های جنوب همان سناریوی تلخ را با چهره‌ای نو تکرار می‌کنند. دریا نخستین خاکریزی است که بهای سنگین طوفان‌های سیاسی و امنیتی را نقداً می‌پردازد. کوچک‌ترین ناامنی در تنگه هرمز یا اختلال در کریدورهای ترانزیتی، از دایره اخبار نظامی خارج می‌شود و فردا صبح همان روز، خود را در قالب جهش نرخ کرایه حمل، سرسام آور شدن هزینه‌های بیمه، تراکم کشتی‌ها در لنگرگاه‌ها و بحران سوخت در بنادر نشان می‌دهد؛ همانطور که الان نشان داده؛ پدیده‌ای که مستقیماً گلوگاه‌های اقتصاد ملی و سفره مردم را هدف می‌گیرد.



چرخ لجستیک دوباره اختراع می‌شود، اما چهارگوش!

ایران در محاصره تصمیم‌های غلط لجستیکی



وی با اشاره به فرصت‌های از دست‌رفته در برخی پروژه‌های منطقه‌ای افزود: در مواردی ایران سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی انجام داده، اما به دلیل ضعف در اتصال این ظرفیت‌ها به شبکه تجارت جهانی، نتوانسته از آنها ارزش اقتصادی متناسب ایجاد کند.

ضرورت تدوین نقشه راه ملی لجستیک

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در پایان تأکید کرد: برای آمادگی در برابر بحران‌های آینده، باید نقاط ضعف گذشته شناسایی و اصلاح شود. وی خاطرنشان کرد: تاب‌آوری لجستیکی زمانی شکل می‌گیرد که تصمیم‌ها بر پایه تجربه، دانش تخصصی، مشارکت بخش خصوصی و یک نقشه راه ملی اتخاذ شود؛ در غیر این صورت، کشور همچنان هزینه تصمیم‌های پراکنده و کوتاه‌مدت را پرداخت خواهد کرد.

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با اشاره به ظرفیت‌های دریایی کشور تصریح کرد: ایران دارای سرمایه‌های ارزشمند در حوزه کشتیرانی و ناوگان دریایی است، اما صرف داشتن ناوگان و زیرساخت، به معنای ایجاد قدرت لجستیکی نیست. وی ادامه داد: در شرایط جدید جهانی کشورها علاوه بر ناوگان ملکی از ظرفیت‌های اجاره‌ای (چارتِر) نیز برای افزایش انعطاف‌پذیری استفاده می‌کنند، اما در ایران بخش قابل توجهی از ظرفیت‌های موجود به دلیل محدودیت‌ها و مشکلات عملیاتی، نتوانسته نقش واقعی خود را در پشتیبانی از اقتصاد ایفا کند.

اقتصاد مقیاس و تجربه‌های فراموش‌شده

پل‌مه با انتقاد از بی‌توجهی به تجربه‌های گذشته اظهار کرد: در حوزه لجستیک، استفاده از شرکت‌های کوچک و متوسط در کنار مجموعه‌های بزرگ می‌تواند قدرت واکنش کشور را در شرایط بحران افزایش دهد. وی افزود: تجربه تحریم‌ها نشان داده است که شرکت‌های کوچک‌تر به دلیل سرعت عمل و انعطاف‌پذیری، می‌توانند در حفظ جریان تجارت نقش مهمی ایفا کنند؛ اما این ظرفیت در سیاست‌گذاری‌های کشور کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

کریدور بدون جریان کالا، فقط یک مسیر روی کاغذ است

این فعال حوزه حمل‌ونقل با اشاره به پروژه‌های کریدوری کشور گفت: ایجاد زیرساخت به تنهایی نمی‌تواند یک کریدور موفق ایجاد کند. ابتدا باید جریان واقعی

مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در همایش «تاب‌آوری لجستیک» در اتاق بازرگانی ایران با انتقاد از رویکردهای گذشته در مدیریت لجستیک کشور، اظهار کرد: دولت‌ها در ادوار مختلف به جای استفاده از تجارب موجود و تکمیل مسیرهای طی شده، بارها تلاش کرده‌اند چرخ لجستیک را از ابتدا اختراع کنند؛ آن هم بدون آنکه این چرخ الزاماً متناسب با نیازهای واقعی اقتصاد کشور باشد. وی با اشاره به افت جایگاه ایران در شاخص عملکرد لجستیک جهانی (LPI) گفت: رتبه ایران در این شاخص طی سال‌های اخیر با نوسانات جدی همراه بوده و این موضوع نشان‌دهنده ضعف در نگاه راهبردی و نبود برنامه منسجم برای توسعه لجستیک است.

لجستیک فراتر از حمل‌ونقل است

پل‌مه با تأکید بر اینکه لجستیک نباید صرفاً به حمل‌ونقل یا انبارداری محدود شود، اظهار کرد: لجستیک خالق ارزش افزوده است و وظیفه آن ایجاد ارتباط میان حلقه‌های مختلف زنجیره تأمین و تبدیل این ارتباطات به ارزش اقتصادی است. وی افزود: در حال حاضر برخی دستگاه‌ها لجستیک را تنها از زاویه فعالیت خود تعریف می‌کنند؛ در حالی که لجستیک یک مفهوم جامع است که تولید، تأمین، توزیع، حمل‌ونقل، تجارت و بازار را به یکدیگر متصل می‌کند.

سرمایه‌های دریایی بدون راهبرد، مزیت ایجاد نمی‌کنند

بایندر بررسی می‌کند

دکترین بقادر اقتصاد جنگی؛ نقشه راه نجات مناطق آزاد

بخش‌های این دکترین در فاز اجرایی بوده است. ایران در سال‌های اخیر شبکه قدرتمندی از مناطق آزاد مرزی مانند قصرشیرین در مرز عراق، ارس در مرز ارمنستان و اوراسیا، و ماکو در مجاورت مرز ترکیه را فعال کرده است. این مناطق به گذرگاه‌های تجاری استراتژیک برای مبادلات زمینی تبدیل شده‌اند و توانسته‌اند وابستگی تجاری را از مسیرهای صرفاً دریایی کاهش دهند. در گام بعدی، باید به جای تمرکز صرف بر صادرات سنتی، صنایع پدافندی و قطعه‌سازی پیشرفته با سرمایه‌گذاری مشترک در این نقاط مرزی مستقر شوند. در اقتصاد جنگی نمی‌توان با نام‌نگاری‌های چندماهه میان وزارتخانه‌ها کشور را اداره کرد و نیازمند تشکیل ستاد فرماندهی ویژه اقتصادی در هر منطقه آزاد برای تفویض کامل اختیارات است. از نظر حقوقی، بر اساس ماده ۲۷ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی، تمامی دستگاه‌های اجرایی موظفند اختیارات خود را به مدیرعامل سازمان منطقه آزاد تفویض کنند. با وجود صراحت قانون، در عمل بروکراسی پایتخت محور و مقاومت برخی دستگاه‌ها مانع اجرای کامل آن شده است. در شرایط بحرانی، شورای عالی امنیت ملی باید با صدور دستورالعمل‌های یکپارچه، مدیریت واحد را به صورت کاملاً عملیاتی در مناطق مستقر کند تا تصمیم‌گیری‌های اقتصادی در سریع‌ترین زمان ممکن اتخاذ شوند.

از طریق لنج با تعرفه‌های گمرکی ترجیحی قانونی شده و پروانه رسمی دریافت می‌کند. هرچند این اقدام گامی بزرگ برای رسمیت بخشیدن به تجارت مویرگی است، اما وجود برخی محدودیت‌های زمانی برای مولانسی با شرایط اقتصاد جنگی همخوانی ندارد. در وضعیت بحران، محدودیت‌های زمانی باید لغو شوند تا این ناوگان به عنوان شریان دائمی و روزانه تأمین کالا عمل کند. سیستم بانکی رسمی به دلیل تحریم‌ها دچار محدودیت است و مناطق آزاد باید با ایجاد سامانه‌های تسویه ارزی مستقل از سوئیفت و تأسیس بانک‌های برون‌مرزی (افشور)، حلقه محاصره بانکی را بشکنند و از ابزارهای نوین مالی برای تهاوت استفاده کنند. بر اساس گزارش‌های رسمی دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد، مجوزهای قانونی برای تأسیس نخستین بانک افشور و بورس بین‌الملل برای مناطق آزاد صادر شده است. با این حال، عملیاتی شدن کامل این بانک‌ها به دلیل موانع بین‌المللی با کندی مواجه است. راهکار اورژانسی برای عبور از این بن‌بست، تمرکز بر تشکیل صرافی‌های بزرگ تهاوتی و اعطای مجوز رسمی به استفاده از دارایی‌های دیجیتال و استیبل کوین‌ها برای تسویه حساب‌های تجار در محدوده این مناطق است. ایجاد مناطق آزاد مشترک مرزی با همسایگان برای دور زدن محدودیت‌های بیمه‌ای و حمل‌ونقل بین‌المللی، یکی از موفق‌ترین

سی نیوز- اقتصاد ایران این روزها در برهه‌ای حساس و تقاطعی بی‌سابقه از بحران‌های ژئوپلیتیک و شدیدترین تحریم‌های مالی بین‌المللی قرار گرفته است. در این شرایط خطیر، مناطق آزاد تجاری-صنعتی که روزگاری قرار بود دروازه‌های طلایی اتصال به اقتصاد جهانی باشند، به دلیل وابستگی به واردات کالاهای مصرفی و سیستم‌های سنتی بانکی، در باتلاق رکودی عمیق گرفتار شده‌اند. با این حال، همین مناطق می‌توانند از یک نقطه ضعف به حیاتی‌ترین «سوپاپ اطمینان لجستیکی و مالی» تبدیل شوند؛ مشروط بر آنکه پارادایم مدیریت آن‌ها از «تجارت در زمان صلح» به «مقاومت در اقتصاد جنگی» تغییر کند. بررسی وضعیت فعلی نشان می‌دهد که اقداماتی برای پیاده‌سازی این دکترین برداشته شده، اما فاصله میان قوانین روی کاغذ تا اجرای ضربتی در میدان همچنان چالش اصلی است. تبدیل اقتصاد غیررسمی به ارتباطات لجستیکی و وضعیت قانون تله‌نجی در شرایط جنگی و تحریم کشتیرانی رسمی هزاران لنج و قایق در بنادر جنوب و شبکه‌های مویرگی در مناطق مرزی، یک شبکه لجستیک غیرقابل ردیابی می‌سازد که باید برای تأمین ضربتی کالاهای ضروری به کار گرفته شود. این راهبرد تا حد قابل توجهی وارد فاز اجرایی شده و با مصوبات جدید، واردات صدها قلم کالا



بیمه پاساژ گاد

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



انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of Iran

طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر در قبال مالکان کانتینر



● تسهیلات طرح

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

در حال حاضر بیش از ۳۸۶ شرکت کشتیرانی و نمایندگی کشتیرانی
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: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

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

چشم انداز جدید لجستیک جهانی؛

دیجیتالی شدن، پراکندگی تجارت و کریدورهای چندوجهی

مدیریت شرکت های لجستیک باید داده های ایجاد شده در هر مرحله حمل را نقشه برداری کند، ورود دستی تکراری را حذف کند، ساختار Master Data تعریف کند، در صورت توجیه تجاری TMS را با مشتریان و شرکا متصل سازد، کنترل های امنیت سایبری را تقویت کند و برای اسناد الکترونیکی قابل معامله آماده شود. شاخص موفقیت باید عملیاتی باشد: کاهش خطای اسنادی، کوتاه شدن چرخه صدور فاکتور، آزادسازی سریع تر کالا، کاهش هزینه مدیریت استثنا و افزایش شفافیت نقاط عطف حمل.

نتیجه گیری

محیط جدید لجستیک به قابلیت های متصل پاداش می دهد. با پیچیده تر شدن تجارت جهانی، فورواردر همچنان نقش محوری دارد. قوی ترین جایگاه آینده زمانی ایجاد می شود که طراحی حمل چندوجهی، دانش قراردادی، اسناد قابل اعتماد و تبادل داده قابل تعامل در کنار هم قرار گیرند. دیجیتالی شدن فورواردر را جذب نمی کند؛ اگر درست اجرا شود، ارزش استراتژیک او را بعنوان هماهنگ کننده زنجیره تامین افزایش می دهد.

منبع مینا: منابع رسمی FIATA فهرست شده در انتهای سند
یادداشت: این سند باز نشر کلمه به کلمه مطالب FIATA نیست؛ مجموعه ای جامع و تالیفی براساس منابع رسمی FIATA است تا ضمن حفظ دقت منبع، حقوق نشر نیز رعایت شود.

قابلیت رهگیری، استانداردها و رویه های عملی برای صدور، انتقال، ظهورنویسی، تسلیم و آزادسازی کالا نیاز دارد.

پراکندگی تجارت و کریدورهای جدید

جغرافیای تجارت جهانی در حال تغییر است. شرکت ها منابع تامین خود را متنوع می کنند، سیاست موجودی را بازنگری می کنند و دروازه ها و کریدورهای جایگزین را بررسی می کنند. تغییر تعرفه یا اختلال ژئوپلیتیکی می تواند جذابیت نسبی یک مسیر را به سرعت تغییر دهد. در نتیجه ارزش فورواردرهایی افزایش می یابد که بتوانند میان دریا، جاده، ریل و هوا راه حل طراحی کنند، نه اینکه یک بخش حمل را خریداری کنند. توانمندی چندوجهی به ابزار تاب آوری تبدیل می شود.

معنای این تحول برای فورواردرها

ارزش پیشنهادی فورواردر از اجرای معامله به سمت ارکستراسیون زنجیره حرکت می کند. مشتری بیش از گذشته به طرفی نیاز دارد که مسیرها را مقایسه کند، الزامات مرزی را بفهمد، استثنایها را مدیریت کند، اسناد را به هم متصل سازد و دید قابل اتکا ارائه دهد. مزیت واقعی فقط فناوری نیست؛ ترکیب تجربه عملیاتی و فناوری است. دیجیتالی کردن یک فرآیند ضعیف صرفاً همان فرآیند ضعیف را سریع تر میکند.

اولویت های مدیریتی

زنجیره های تامین را به انعطاف پذیری و حمل چند وجهی بیشتر سوق می دهد.

از سند دیجیتالی شده تا تجارت دیجیتالی

اسکن یک سند ممکن است ظاهری دیجیتالی داشته باشد، اما الزاماً یک فرآیند دیجیتالی ایجاد نمی کند. تجارت واقعاً دیجیتالی به داده ساختار یافته ای نیاز دارد که بدون ورود مجدد مکرر اطلاعات، به صورت امن میان سیستم ها جایا شود. فورواردرها جایگاه مهمی دارند، زیرا معمولاً اطلاعات چندین طرف را در اختیار دارند: دستور حمل، بوکینگ، اطلاعات گمرکی، مراجع تجاری، نقاط عطف تحویل و اطلاعات مسیریهای چندوجهی. به همین دلیل FIATA بر قابلیت تعامل سیستم ها تاکید دارد تا پلتفرم های مختلف بتوانند ضمن حفظ کنترل، اصالت و یکپارچگی اطلاعات، داده های قابل اعتماد را مبادله کنند.

اسناد قابل معامله الکترونیک و eFBL

برنامه چندوجهی الکترونیکی FIATA با eFBL نمونه روشنی از این تحول است. سند حمل قابل معامله فقط یک مدرک عملیاتی نیست؛ ممکن است حقوق مرتبط با تصرف و تحویل کالا را نمایندگی کند و با تامین مالی تجارت نیز ارتباط داشته باشد. بنابراین پذیرش دیجیتالی فقط به نرم افزار وابسته نیست؛ به شناسایی حقوقی، هویت دیجیتالی مطمئن، یکپارچگی سند،



به قلم: حسین ناجی پور
نائب رئیس هیئت مدیره انجمن
کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

صنعت فورواردری جهانی وارد دوره ای شده است که ظرفیت فیزیکی حمل تنها یکی از اجزای مزیت رقابتی محسوب می شود. توانایی اتصال داده ها، اسناد، کریرها، گمرک، بنادر، بانک ها و صاحبان کالا به همان اندازه اهمیت پیدا کرده است. رویکرد اخیر FIATA دیجیتالی شدن را صرفاً جایگزینی کاغذ با فایل الکترونیکی نمی داند؛ بلکه آن را حرکت کل صنعت به سوی سیستم های قابل تعامل، هویت های دیجیتالی قابل اعتماد، استانداردهای مشترک داده و اسناد الکترونیکی دارای اعتبار حقوقی می داند. هم زمان، تغییر الگوی تجارت، عدم قطعیت تعرفه ها، تجارت الکترونیکی فرامرزی و ظهور مراکز جدید تولید و مصرف،



جایگزینی ۲۰ میلیونی نفت ایران توسط چین و یورش مسکو به سهم تهران!

تاوان دیپلماسی تک سبدي



هر وقت صحبت از همکاری های بین المللی به میان می آید نام چین و روسیه خیلی زود به عنوان دو شریک راهبردی و قابل اتکا برای کشورمان مطرح می شود؛ تا جایی که گاهی این تصور شکل می گیرد که در هر بحران سیاسی یا اقتصادی، تهران می تواند روی همراهی این دو کشور حساب باز کند؛ اما ... گزارش های تازه رویترز و ارقام وورتکسا نشان می دهند بازار انرژی نه تفاهم نامه و قرارداد سرش می شود و نه عاطفه می شناسد؛ چین و روسیه شرکای سیاسی و اقتصادی ایران هستند اما در میدان پالایشگاه ها، «امنیت جریان و سود» خط قرمز است؛ این را زمانی فهمیدیم که وقتی ایران تنگه هرمز را محدود کرد و امریکا محاصره دریایی اعمال نمود، پکن معطل نماند؛ بیش از ۲۰ میلیون بشکه نفت جایگزین از کنگو، آنگولا و کانادا خرید تا در عمل به نوعی نفت ایران را از سبد محصولات خود حذف کند؛ البته شاید به چین حق بدهیم که در این شرایط اینکار را برای چرخاندن

چرخ اقتصاد خود انجام می دهد. اما نکاتی هم باید در نظر گرفت. «چین طی سال های اخیر به مهم ترین و تقریباً تنها بازار بزرگ نفت ایران تبدیل شده بود؛ در حالی که فروش به مقاصد دیگر، محدود و پراکنده باقی ماند.» اینجا «خیانت» به معنای سنتی و جاسوسی در کار نیست؛ واقعیت سرد بازار است. چین با واردات روزانه بیش از ۱۱ میلیون بشکه و سبدي متنوع از روسیه، عربستان، عراق و برزیل، گزینه های بی شمار روی میز دارد. کشورما اما با تقلیل بازار رسمی به یک تک مسیر حیاتی، تمام تخم مرغ ها را در سبد پکن گذاشته بود. سقوط صادرات از حدود ۱.۴ میلیون به زیر ۲۵۰ هزار بشکه در روز (با وجود اختلاف آماری در روش رهگیری، جهت واحد سقوط انکارناپذیر است) چانه زنی تهران را به صفر رساند و تاوان این وابستگی را عریان کرد. توهم مکمل بودن مسکو در بازار انرژی آسیا نیز همینجا رنگ می بازد. روسیه و ایران در راهروهای سیاسی شریکند، اما در پالایشگاه های چین، «فروشنده

مستقل و دولتی اش با بخشنامه سیاسی تنظیم نمی شود. راه حل قهر با بازار چین نیست؛ پایان دادن به «معادله تک قطبی» است. تا وقتی شیر صادرات به یک گلوگاه و یک خریدار بزرگ گره خورده باشد، هر تلاطم منطقه ای، اقتصاد ملی را روی لبه تیغ می نشاند. شراکت راهبردی روی کاغذ خوب است، اما ضامن نان، بودجه و بقای اقتصادی کشور در روز بحران نمی شود.

درس این معادله عریان روشن است؛ پالایشگر چینی «بشکه در مبدأ» را نمی خرد؛ «بشکه روی خط تولید» را می خرد. هرچقدر ریسک بیمه، تنگه هرمز و حمل بالا برود، تخفیف بی معنی می شود. مشکل اصلی دشمنی چین نیست، بلکه «تک گزینه ای بودن» کشورمان است که تاوان سال ها انزوای بانکی و بیمه ای محسوب می شود. پکن مخالف تحریم آمریکا ست، اما منافع شرکت های

رقیب یکدیگرند. هم زمان با افت سهم ایران، مسکو صادرات خود به چین را بالاتر برد؛ ثبت رقمی حدود ۱.۶۸ میلیون بشکه در روز در اوت و خریدهای سنگین سینوپک از محموله های ESPO نشان داد کرملین هم در روزنه های بازار، منافع خودش را ترجیح می دهد. روسیه تخفیف می دهد، سهم می گیرد و جای خالی ایران را برای چین پر می کند بدون اینکه تعهدی به موازنه تجاری ایران داشته باشد.

بایندر گزارش می دهد؛

کریدورهای کاغذی!

پایانه های مجهز و کمبود تجهیزات کنترلی در هر دو سوی مرز، با بخشنامه و مذاکره حل نمی شوند و نیازمند سال ها برنامه ریزی و سرمایه گذاری بوده اند. آسیب پذیری اقتصاد در برابر اختلالات تنگه هرمز و بنادر جنوبی موضوع تازه ای نبود، اما منطق اقتصادی پرهزینه بودن ایجاد زیرساخت های مازاد، همواره مانع از توسعه مسیرهای پشتیبان در دوران آرامش شد. جنگ فعلی اما این واقعیت را عیان کرد که ایجاد «ظرفیت رزرو» برای روزهای عادی اگرچه گران تمام می شود، اما برای روزهای بحران، ضامن بقای اقتصاد است. کارشناسان تأکید دارند که سیاست گذاری های پساجحان باید به سمت تدوین «نقشه تاب آوری لجستیکی ایران» تغییر مسیر دهد؛ نقشه ای که در آن ظرفیت های دائمی ایجاد برای روزهای بحران تعریف شده باشد. مرزی که امروز برای عبور اضطراری ۲ هزار کامیون توسعه می یابد یا خط ریلی که فعال می شود، نباید فردا و با بازگشت آرامش به حاشیه رانده شود. کریدور جایگزین را می توان یک شبه روی نقشه ترسیم کرد، اما تاب آوری و ظرفیت لجستیکی نیازمند سال ها سرمایه گذاری در روزهای صلح است.

در مرز ریمدان پاکستان در جنوب شرق کشور نیز وضعیتی مشابه حاکم است. اگرچه در خردادماه اعلام شد با رایزنی های انجام شده، ظرفیت خروج کامیون از این مرز دو برابر شده و به ۴۰۰ دستگاه در روز رسیده است، اما تنها دو ماه بعد در مردادماه، رئیس کل گمرک ایران از انتظار حدود هزار کامیون در این مرز پرده برداشت. این تقابل آماری به روشنی اثبات می کند که ظرفیت های فعلی با شوک تقاضای ناشی از بحران فاصله های بزرگ دارند. یکی از خطاهای استراتژیک در محاسبه ظرفیت کریدورهای جایگزین، نادیده گرفتن توان لجستیکی کشورهای مقصد است. تجارت بین المللی یک زنجیره به هم پیوسته است و ظرفیت نهایی یک کریدور همواره با معیار ضعیف ترین حلقه آن سنجیده می شود. دیپلماسی اقتصادی و رایزنی های اخیر با کشورهایی نظیر پاکستان، عراق، ترکیه و افغانستان، اگرچه توانسته «گلوگاه های نرم» مانند تعرفه ها، ساعات کار مرزها و تشریفات گمرکی را تا حدی تسهیل کند، اما در برابر «گلوگاه های سخت» کاملاً بی دفاع است. موانعی نظیر کمبود جاده های استاندارد، محدودیت خطوط ریلی و واگن ها، فقدان

کردن مرزها و هماهنگی میان نهادهای ذی ربط خبر داده است. اما کارشناسان لجستیک معتقدند میان «داشتن مسیر روی نقشه» و «در اختیار داشتن یک کریدور تجاری» فاصله ای عمیق وجود دارد. یک کریدور تنها زمانی ماهیت عملیاتی پیدا می کند که شبکه ای درهم تنیده از جاده، ریل، ناوگان، پایانه، انبار، گمرک و توافقات بین المللی به طور همزمان آماده کار باشند. در فقدان این زنجیره، کشور امروز نه با کمبود جغرافیای جایگزین، بلکه با فقدان ظرفیت سخت افزاری آماده مواجه است. واقعیت این فقدان ظرفیت را می توان در گذرگاه های مرزی کشور به وضوح مشاهده کرد. مرز بازرگان در شمال غرب که سال هاست دروازه اصلی ایران به سمت ترکیه و اروپا محسوب می شود، با انتقال بار ترانزیتی از جنوب، به شدت تحت فشار قرار گرفته و گزارش ها از شکل گیری صف های سنگین چند هزار دستگاهی کامیون در این منطقه حکایت دارد. این انسداد نشان می دهد که هر مقدار بار که از دریا به جاده منتقل می شود، لزوماً به معنای حل مشکل نیست و در بسیاری از موارد صرفاً محل انتظار بار تغییر کرده است.

در روزهایی که سایه جنگ و تنش های منطقه ای مسیرهای اصلی تجارت دریایی کشورمان را با اختلالات جدی مواجه کرده است، سیاست گذاران ناچار به چرخش به سمت فعال سازی مسیرهای جایگزین زمینی و ریلی شده اند. با این حال گزارش ها و آمارهای میدانی نشان می دهد که «اقدام اضطراری» هرگز نمی تواند جایگزین «تاب آوری از پیش ساخته شده» شود. از سوی دیگر، شوک به زنجیره تأمین باعث شد تا ارزش واردات تجارت خارجی کشور در چهار ماه نخست سال با یک سقوط آزاد، حدود ۳۰ درصد کاهش یابد؛ عددی که نشان می دهد اختلال لجستیکی صرفاً مسئله ترافیک کامیون ها نیست، بلکه مستقیماً امنیت تأمین کالا و حیات تجارت کشور را هدف قرار داده است. وابستگی تاریخی اقتصاد ما به مسیرهای آبی بر کسی پوشیده نیست. به تازگی معاون خدمات تجاری سازمان توسعه تجارت ایران با تأیید این موضوع که حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد تجارت کشور از طریق دریا و آب های جنوبی انجام می شود، از تلاش های گسترده برای شناسایی هشت کریدور جایگزین، فعال

بایندر گزارش می دهد؛

تعمیر ۲۷ شناور از آغاز جنگ؛ کشتی سازان آماده سفارش های جدیدند

سفارش های پراکنده یک یا دو فروندی به صنعتی سودآور و رقابت پذیر تبدیل نمی شود. کشتی سازان داخلی برای کاهش هزینه تمام شده، حفظ نیروی متخصص، توسعه تجهیزات و ارتقای کیفیت، به سفارش های سریالی و برنامه تولید مستمر نیاز دارند. وقتی سفارش ساخت به چند شناور محدود می شود، امکان برنامه ریزی بلندمدت و سرمایه گذاری برای توسعه خطوط تولید نیز از کشتی ساز گرفته خواهد شد. در این جلسه تأکید شد حمایت از ساخت داخل نباید در حد توصیه و شعار باقی بماند. شرکت های کشتیرانی باید نیازهای واقعی و بلندمدت خود را اعلام کرده و تا حد امکان، سفارش ها را به سازندگان داخلی بسپارند. در مقابل، دولت و نهادهای تأمین مالی نیز باید با اختصاص تسهیلات، تضمین سفارش ها و کمک به نوسازی زیرساخت ها، زمینه تقویت کشتی سازان و افزایش توان رقابتی آن ها را فراهم کنند.

آسیب دیده اند، چه تعداد به تعمیرات اساسی نیاز دارند، کدام کشتی ها باید نوسازی شوند و چه میزان اعتبار برای بازگرداندن کامل ظرفیت ناوگان لازم است. بدون پاسخ روشن به این پرسش ها، تصمیم گیری درباره تسهیلات و حمایت های دولتی نیز ممکن است به تخصیص پراکنده منابع منجر شود. در این نشست همچنین بر ضرورت استفاده جدی تر شرکت های کشتیرانی از ظرفیت کشتی سازان داخلی تأکید شد. کشتی سازان معتقد بودند شرکت ها نباید برای تأمین شناورهای مورد نیاز خود، واردات را نخستین و تنها گزینه بدانند؛ زیرا با وجود تمام محدودیت ها، ظرفیت فنی و نیروی متخصص لازم برای ساخت بخش قابل توجهی از شناورهای مورد نیاز کشور وجود دارد و این بخش هایی هم که وجود ندارد را با شرکت های خارجی چینی و روسی قرار داد امضا کرده اند که امکان پذیر شود. باین حال کشتی سازی با دریافت

صنعت کشتیرانی ایران در ماه های گذشته صرفاً در موضع تحمل خسارت قرار نداشته است. شرکت ها در بسیاری از موارد خود دست به کار شده اند، آسیب ها را ارزیابی کرده اند و با امکانات موجود، شناورها را به عملیات بازگردانده اند. تعمیر ۲۷ شناور توسط یک شرکت، نشانه ای از ظرفیت فنی قابل توجهی است که در شرایط عادی کمتر درباره آن صحبت می شود. باین حال، تجربه موفق چند شرکت نباید سیاست گذاران را به این نتیجه برساند که صنعت به تنهایی قادر به تحمل همه هزینه های جنگ و نوسازی ناوگان است. بسیاری از شرکت ها منابع خود را برای حفظ عملیات جاری و تعمیرات فوری مصرف کرده اند و ادامه این مسیر، بدون تأمین مالی مناسب، می تواند توان سرمایه گذاری آن ها را کاهش دهد. مسئله دیگر آن است که هنوز تصویر جامعی از میزان خسارت وارد شده به ناوگان وجود ندارد. مشخص نیست در مجموع چند شناور

جنگ که آغاز شد تنها مسیرهای کشتیرانی و جریان تجارت را به هم نریخت؛ برخی از شناورهای ایرانی نیز آسیب دیدند و شرکت های کشتیرانی ناچار شدند همزمان با حفظ عملیات حمل، ناوگان خسارت دیده خود را نیز بازیابی کنند. اکنون گزارشی از نشست اخیر فعالان دریایی ارائه شد، از بخش کمتر دیده شده این دوران پرده برمی دارد؛ شرکت های ایرانی منتظر کمک خارجی نماندند و تعمیر شناورها را با تکیه بر توان داخلی پیش بردند. یکی از شرکت های حاضر در این نشست اعلام کرد که از آغاز جنگ تاکنون ۲۷ فروند شناور را تعمیر کرده است؛ عددی که در ظاهر فقط یک گزارش عملکرد است، اما در دل خود تصویری روشن از شرایط صنعت دریایی در ماه های جنگ دارد. هر یک از این شناورها می توانست هفته ها یا ماه ها از مدار خارج بماند، ظرفیت حمل کشور را کاهش دهد و هزینه های سنگینی را به مالک و زنجیره تجارت تحمیل کند. شرکت های کشتیرانی در این مدت تنها با خسارت های مستقیم جنگ روبه رو نبودند. محدودیت دسترسی به قطعات، دشواری انتقال ارز، افزایش هزینه های فنی و بیمه ای و بسته شدن برخی مسیرهای معمول تأمین تجهیزات نیز روند تعمیرات را پیچیده تر کرد. با وجود این، بخشی از ناوگان آسیب دیده با استفاده از ظرفیت تعمیرگاه ها، متخصصان و شرکت های فنی داخلی دوباره به چرخه فعالیت بازگشت. اهمیت این اتفاق زمانی بیشتر می شود که بدانیم خارج شدن حتی یک شناور از مدار، فقط به معنای توقف یک کشتی نیست. خواب شناور، کاهش ظرفیت حمل، به هم خوردن برنامه سفر، از دست رفتن درآمد و تحمیل هزینه های جدید به شرکت مالک را به دنبال دارد. در شرایط جنگی، این توقف می تواند مستقیماً بر جریان تجارت خارجی و تأمین کالاهای مورد نیاز کشور نیز اثر بگذارد. آنچه در این نشست مطرح شد، نشان می دهد



سقوط ۹۴ درصدی تردد کانتینری در خلیج فارس؛ فقط ۱۱ سرویس باقی ماند

یک کشتی ۲۰ هزار TEU حدود ۱۰ هزار کامیون لازم است. یعنی «پل زمینی» می تواند بخشی از فشار را کم کند، اما نمی تواند جای شبکه منظم کشتیرانی کانتینری را بگیرد. Maersk برای رساندن برخی محموله ها به قطر، بار را ابتدا به جده می برد، از آنجا زمینی به دمام منتقل می کند و سپس دوباره با کشتی راهی قطر می کند. Hapag-Lloyd نیز می گوید چنین مسیری تا ۷ روز به زمان حمل اضافه می کند. هزینه اضافی بحران خلیج فارس برای این شرکت حدود ۵۰ میلیون دلار در هفته اعلام شده است؛ احالا عدد ۹۴ درصد معنای روشن تری پیدا می کند. کانتینرهایی که دیگر از هرمز عبور نمی کنند ناپدید نشده اند؛ بخشی از آنها دارند از بندر دیگری، با کشتی دیگری و گاهی با کامیون به مقصد می رسند.

و ادامه مسیر را با کامیون طی می کنند. همین تغییر مسیر، برندهای تازه ای هم ساخته است. بنادر عمان امسال افزایش قابل توجهی در حجم بار داشته اند و تردد کامیون های ترانزیتی این کشور نیز تقریباً سه برابر شده است. خورفکان هم بخشی از باری را گرفته که پیش تر از جبل علی عبور می کرد. اما جایگزین کردن جبل علی روی کاغذ آسان تر از واقعیت است. جبل علی ۲۷ اسکله و ۱۲۰ جرثقیل دارد؛ خورفکان با ۶ اسکله و ۱۸ جرثقیل در مقیاس دیگری فعالیت می کند. وقتی بار از یک هاب بزرگ به چند بندر کوچکتر پخش می شود، گلوگاه فقط از یک نقطه به نقطه ای دیگر منتقل می شود. جاده هم ظرفیت نامحدودی ندارد. برآورد DHL نشان می دهد برای جابه جایی باری معادل

کشتی کانتینری وارد خلیج فارس شده یا از هرمز عبور کرده اند. در مدت مشابه سال گذشته این رقم ۴ هزار و ۱۹۸ فروند بود. افت تردد خیلی زود خودش را در قیمت حمل نشان داده است. ارسال یک کانتینر ۴۰ فوت از چین به امارات که پیش از بحران حدود ۱۲۵۰ دلار هزینه داشت، در بخش عمده امسال تا ۱۰ هزار دلار قیمت خورده است. بیمه همان محموله نیز در یک نمونه از حدود ۱۲۰ دلار به هزار دلار رسیده و سفری که معمولاً یک ماه طول می کشید، حالا ممکن است ۶۰ روز زمان ببرد. در چنین بازاری، بار الزاماً مستقیم به مقصد نمی رود. بخشی از کانتینرها در موندرا هند یا کلمبو سریلانکا تخلیه می شوند و منتظر کشتی دیگری می مانند. بخشی دیگر سر از بنادر خارج از هرمز درمی آورند

تنگه هرمز در ماه های گذشته بیشتر با صف نفتکش ها، جهش کرایه ها و عملیات انتقال نفت در دریای عمان خبرساز بود؛ حالا اما آمار از بازار کانتینری منتشر شده که نشان می دهد بخش دیگری از تجارت خلیج فارس تقریباً از این آبراه عقب نشسته است. تردد کشتی های کانتینری در هرمز ۹۴ درصد کاهش یافته و از ۹۹ سرویس فعال پیش از بحران، فقط ۱۱ سرویس باقی مانده است. عددی که معنای آن را باید بیرون از تنگه جستجو کرد؛ در بندرهایی که بار بیشتری تحویل می گیرند، کامیون هایی که جای کشتی را پر می کنند و صاحبان کالایی که برای رسیدن محموله شان گاهی دو برابر گذشته منتظر می مانند. فایننشال تایمز گزارش داده است که از ابتدای مارس تا ۷ سپتامبر تنها ۲۴۰



مرکز داوری و حل اختلاف انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

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



- کمیته حل اختلاف دریایی و بندری تأسیس سال ۱۳۹۰
- مرکز داوری تخصصی دریایی و بندری تأسیس سال ۱۳۹۳
- شورای حل اختلاف دریایی و بندری شعبه ۸۰۶۲ تأسیس سال ۱۳۹۵
- مرجعیت اظهار نظر کارشناسی (وزارت راه ، صمت ، قوه قضائیه)
- کارشناسی خیره در حوزه کسب و کار
- حل و فصل دعاوی و اختلافات حقوقی و تجاری صنف از طریق داوری ، کارشناسی و با رویکرد سازش و جلوگیری از اطاله دادرسی
- تعامل مستمر با نهادهای حاکمیتی از جمله سازمان تعزیرات ، قوه قضائیه و ... در رفتار سازی حرفه ای و صیانت از حقوق صنفی در افق منافع ملی
- تعامل و همکاری با تشکلهای 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: ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۶۶ داخلی ۱۰۱ ایمیل طرح اختلاف: info@saoi.ir

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

www.saoi.ir

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 به روزرسانی رزومه
- پشتیبانی حرفه‌ای
- ارتباط با شرکت‌های برتر
- سهولت و سرعت در درخواست شغل

مشاوره تخصصی مسائل و قوانین مالیاتی و بیمه



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



مؤسسه ساعی دریانوردی
انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

SAOI
International
Maritime
Education Center



با ما دریایی شدن، اعتبار جهانی شماست

مرکز آموزش انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

☎ 02188937482

☎ 02188947646

🌐 www.saoi-ac.ir

✉ tc@saoi.ir



سازمان آموزش فنی و حرفه‌ای کشور



دانشگاه علوم و فنون دریایی
موسسه آموزش عالی آزاد



سازمان راه‌آورد و پانوروی



INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS