بایندر
BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

● ماهنامه دیجیتال ● یکشنبه ۱ آذر ۱۴۰۵ ● ۱۲ جمادی الثانی ۱۴۴۸ ● ۲۲ نوامبر ۲۰۲۶ ● شماره ۹۶ ● ۲۰صفحه

How Iran's Strategic Position in Hormuz Shapes Global Trade, Energy and Power

20 THE STRAIT THAT RULES THE WORLD

چشم انداز تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۷؛ از معادلات قدرت تا آینده اقتصاد ایران

27 هرمز، بر جهان حکمرانی می کند!

صفحه ۶





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+



seanews.ir

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

www.saoi.ir
www.seanews.ir

بایندر
BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

shipping.iran@ www.saoi.ir info@saoi.ir ۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴ ۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

بایندر بررسی می کند؛

جایگاه بخش خصوصی واقعی در معادلات اقتصاد دریایی ایران کجاست؟

بایندر سی‌نیوز | در شرایطی که فعالیت‌های دریایی ایران با محدودیت‌های امنیتی، تجاری و عملیاتی روبه‌روست، افزایش اختیارات شرکت‌های غیردولتی می‌تواند یکی از راه‌های حفظ جریان تجارت باشد. با این حال، پرسشی مهم‌تر از اصل واگذاری اختیارات وجود دارد؛ آیا همه شرکت‌های فعال در صنعت دریایی فرصت یکسانی برای استفاده از این اختیارات دارند یا در نهایت، بنگاه هایی که از پشتوانه مجموعه های اقتصادی بزرگ و یا دولت برخوردارند، سهم بیشتری از فرصت‌های جدید خواهند برد؟ ساختار اقتصاد دریایی ایران تنها از شرکت های دولتی و خصوصی مستقل تشکیل نشده است. در کنار این دو گروه، بنگاه‌هایی نیز فعالیت می‌کنند که به نهادها، بنیادها، هلدینگ‌های بزرگ و مجموعه‌های اقتصادی وابسته‌اند. این تفاوت در ساختار مالکیت و پشتوانه مالی، می‌تواند بر توان شرکت‌ها برای دریافت تسهیلات، تأمین تجهیزات، پذیرش پروژه‌های بزرگ و تحمل ریسک های عملیاتی اثر بگذارد. در نتیجه، هر برنامه ای برای افزایش مشارکت بخش غیردولتی در مدیریت شرایط اضطراری، بدون توجه به ساختار واقعی بازار، ممکن است به جای گسترش رقابت، موقعیت بازیگران قدرتمند موجود را تقویت کند.

بخش خصوصی؛ عنوانی مشترک برای شرکت‌هایی با توان متفاوت در صنعت حمل‌ونقل دریایی، شرکت‌های فعال از نظر منابع مالی، ساختار سهام‌داری، امکانات عملیاتی و ارتباط با مجموعه‌های اقتصادی بزرگ در موقعیت یکسانی قرار ندارند. یک شرکت مستقل ممکن است سرمایه خود را از محل فعالیت تجاری و تسهیلات بانکی تأمین کند، در حالی که شرکتی وابسته به یک هلدینگ بزرگ، امکان استفاده از ظرفیت مالی و تجهیزاتی مجموعه مادر را داشته باشد. این تفاوت الزاماً به معنای ناکارآمدی شرکت‌های بزرگ یا برخورداری آن‌ها از امتیازات غیرقانونی نیست. مسئله زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شرایط حضور در قراردادها و پروژه‌های دریایی، عملاً به گونه‌ای تعیین شود که تنها تعداد محدودی از بنگاه‌ها توان ورود به رقابت را داشته باشند. برای مثال، الزام به ارائه ضمانت‌نامه‌های سنگین، داشتن گردش مالی بسیار بالا یا سابقه اجرای قراردادهایی با ابعاد بزرگ، ممکن است شرکت‌های متخصص اما کوچک تر را از حضور در برخی مناقصات محروم کند؛ حتی اگر از نظر فنی توان ارائه خدمات مورد نیاز را داشته باشند. بنابراین، یکی از موضوعات اساسی در اصلاح ساختار اقتصاد دریایی، بررسی تناسب شرایط واگذاری قراردادها با ماهیت واقعی خدمات است. قراردادهای اضطراری چگونه می‌توانند به تمرکز بازار منجر شوند؟ در شرایط بحران، دستگاه های اجرایی ممکن است برای تأمین فوری خدمات بندری و دریایی به سراغ شرکت هایی بروند که پیش تر با آن‌ها همکاری داشته‌اند یا از ظرفیت مالی و تجهیزاتی شناخته شده‌ای برخوردارند. این انتخاب در برخی مأموریت‌های حساس می‌تواند از نظر عملیاتی توجیه‌پذیر باشد؛ زیرا فرصت کافی برای ارزیابی پیمانکاران جدید وجود ندارد. اما اگر قراردادهای اضطراری بدون معیارهای روشن، محدودیت زمانی و سازوکار ارزیابی عملکرد منعقد شوند، خطر شکل گیری روابط تجاری بلندمدت خارج از رقابت مؤثر افزایش می‌یابد. برای جلوگیری از چنین وضعیتی، می‌توان پیش از وقوع بحران، فهرستی از شرکت‌های واجد صلاحیت در رشته‌های مختلف خدمات دریایی تهیه کرد. در این فهرست، توان فنی، تجهیزات آماده‌به‌کار، سابقه عملکرد و ظرفیت پاسخ‌گویی باید معیار اصلی باشد، نه صرفاً اندازه شرکت یا وابستگی سازمانی آن. همچنین قراردادهای بزرگ در مواردی که از نظر فنی و اقتصادی امکان‌پذیر است، می‌توانند به بسته‌های خدماتی مستقل تقسیم شوند تا شرکت‌های تخصصی بیشتری امکان مشارکت داشته باشند.

کدام تصمیم‌ها واقعاً باید از مسیر اداری خارج شوند؟

بخش قابل توجهی از زمان عملیات دریایی صرف هماهنگی میان شرکت‌های خدماتی و دستگاه‌های مختلف می‌شود. این موضوع به‌ویژه زمانی اهمیت پیدا می‌کند که شناور به تعمیر فوری، تأمین قطعات، تغییر برنامه تخلیه یا خدمات پشتیبانی خارج از برنامه نیاز داشته باشد. در چنین مواردی، ضرورتی ندارد هر تصمیم اجرایی که در محدوده مجوزهای معتبر و قراردادهای مصوب قرار دارد، دوباره وارد چرخه طولانی تأییدهای اداری شود. می‌توان به شرکت‌های واجد صلاحیت اجازه داد درباره نحوه تأمین تجهیزات، انتخاب پیمانکار فرعی، سازمان‌دهی نیروی انسانی و اجرای خدمات تخصصی، در چارچوب مشخص تصمیم بگیرند. در مقابل، تعیین محدودیت‌های امنیتی، کنترل ایمنی شناورها، مدیریت ترافیک دریایی و صدور مجوزهای حاکمیتی باید در اختیار مراجع قانونی باقی بماند. مرز اصلی در اینجا میان «اجرای خدمت» و «اعمال حاکمیت» است. شرکت خصوصی می‌تواند مسئول انجام عملیات باشد، اما نمی‌تواند جایگزین مرجع قانونی تأییدکننده ایمنی یا امنیت آن عملیات شود.

بنادر کوچک؛ فرصتی برای شکستن تمرکز خدمات

یکی از حوزه‌هایی که امکان مشارکت گسترده تر شرکت‌های مستقل را فراهم می‌کند، خدمات مورد نیاز بنادر کوچک و مسیرهای دریایی محلی است. همه فعالیت‌های دریایی به کشتی‌های بزرگ، سرمایه‌گذاری‌های سنگین یا تجهیزات پیچیده نیاز ندارند. حمل محموله‌های محدود، پشتیبانی شناورهای کم‌آبخور، تعمیرات سبک، خدمات فنی و تأمین تجهیزات از جمله فعالیت‌هایی هستند که بسته به شرایط هر بندر، شرکت‌های تخصصی کوچک‌تر نیز می‌توانند در آن‌ها نقش داشته باشند. واگذاری این خدمات بر اساس نیاز واقعی هر منطقه، علاوه بر استفاده از ظرفیت بنگاه‌های محلی، می‌تواند وابستگی عملیاتی بنادر به تعداد محدودی از پیمانکاران بزرگ را کاهش دهد. البته کوچک بودن شرکت به‌تنهایی مزیت محسوب نمی‌شود. رعایت استانداردهای فنی، برخورداری از نیروی انسانی متخصص، پوشش بیمه‌ای مناسب و توان انجام تعهدات باید برای همه پیمانکاران الزامی باشد.

مسئله پنهان؛ چه کسی توان تحمل ریسک جنگ را دارد؟

شرایط اضطراری تنها شیوه مدیریت عملیات را تغییر نمی‌دهد، بلکه بر هزینه و ریسک اقتصادی فعالیت شرکت‌ها نیز اثر می‌گذارد.

یک بنگاه بزرگ ممکن است بتواند بخشی از زیان ناشی از توقف عملیات یا افزایش هزینه بیمه را از محل منابع دیگر خود جبران کند. در مقابل، وقوع یک حادثه یا تأخیر طولانی در دریافت مطالبات می‌تواند ادامه فعالیت یک شرکت مستقل را با مشکل جدی روبه‌رو کند.

این تفاوت، رقابت در شرایط بحران را پیچیده‌تر می‌کند.

اگر قراردادهای خدمات دریایی بدون تعیین تکلیف هزینه‌های ناشی از شرایط جنگی منعقد شوند، شرکت‌هایی که پشتوانه مالی محدودتری دارند ممکن است از پذیرش مأموریت صرف‌نظر کنند. راهکار، الزام همه شرکت‌ها به پذیرش ریسک یکسان نیست؛ بلکه باید در قراردادها مشخص شود هزینه‌های غیرعادی، خسارت‌های قابل جبران، شرایط تعلیق عملیات و مسئولیت هر طرف چگونه محاسبه خواهد شد. چنین ترتیبی علاوه بر افزایش اطمینان فعالان اقتصادی، امکان مشارکت شرکت‌هایی را فراهم می‌کند که توان عملیاتی دارند اما قادر نیستند ریسک‌های نامحدود را بپذیرند.

دولت چگونه می‌تواند بدون ایجاد انحصار، اختیارات بیشتری واگذار کند؟

در اصلاح ساختار مدیریت دریایی، صرف افزایش تعداد قراردادهای واگذارشده به بخش غیردولتی معیار مناسبی برای سنجش موفقیت نیست. ممکن است حجم واگذاری‌ها افزایش یابد، اما بخش عمده قراردادها همچنان در اختیار تعداد محدودی از مجموعه‌های اقتصادی باقی بماند. در چنین شرایطی، شکل حقوقی مجریان تغییر کرده، اما ساختار رقابت تحول چندانی پیدا نکرده است. برای ارزیابی نتیجه واقعی واگذاری‌ها، لازم است اطلاعاتی مانند تعداد شرکت‌های



شرکت کننده در مناقصات، سهم بنگاه‌های مستقل از قراردادها، میزان تمرکز بازار و عملکرد پیمانکاران بررسی شود. شفافیت در این اطلاعات، ضمن فراهم کردن امکان نظارت عمومی، می‌تواند مشخص کند کدام موانع ورود به بازار ناشی از الزامات ضروری فنی هستند و کدام محدودیت‌ها قابلیت اصلاح دارند. از سوی دیگر، باید میان واگذاری اختیار و واگذاری امتیاز اقتصادی تفاوت گذاشت. اختیار اجرایی باید با مسئولیت، مدت اعتبار و معیارهای ارزیابی همراه باشد؛ در حالی که اعطای فرصت تجاری بدون رقابت و نظارت کافی می‌تواند زمینه‌ساز تمرکز بیشتر بازار شود. آزمون واقعی اقتصاد دریایی در شرایط بحران شرایط اضطراری می‌تواند ضرورت اصلاح برخی رویه‌های قدیمی در مدیریت بنادر و خدمات دریایی را آشکار کند، اما نباید به فرصتی برای تثبیت موقعیت اقتصادی گروهی محدود از شرکت‌ها تبدیل شود. اقتصاد دریایی ایران برای حفظ جریان تجارت به ظرفیت شرکت‌های بزرگ و کوچک، بنگاه‌های تخصصی مستقل و مجموعه‌های خدماتی محلی نیاز دارد. هر یک از این گروه‌ها می‌توانند متناسب با توان عملیاتی خود بخشی از نیازهای کشور را تأمین کنند. آنچه باید تغییر کند، شیوه دسترسی به فرصت‌ها و معیار انتخاب مجریان است؛ به گونه‌ای که توان فنی، کیفیت خدمات و مسئولیت‌پذیری بر وابستگی سازمانی یا قدرت مالی صرف تقدم پیدا کند. واگذاری اختیارات زمانی به تقویت اقتصاد دریایی منجر می‌شود که تعداد تصمیم گیران توانمند را افزایش دهد، نه آنکه تنها دامنه فعالیت بازیگران مسلط را گسترده تر کند. در نهایت، موفقیت این رویکرد را نمی‌توان صرفاً با سرعت صدور مجوزها یا تعداد قراردادهای واگذارشده سنجید. معیار مهم‌تر آن است که آیا پس از اجرای اصلاحات، شرکت‌های بیشتری امکان رقابت و ارائه خدمات پیدا کرده‌اند و بنادر کشور در برابر اختلالات احتمالی، از گزینه‌های عملیاتی متنوع‌تری برخوردار شده‌اند یا خیر.

سهم صنعت لجستیک از حمایت‌ها همچنان نامشخص است

بودجه ۱۴۰۶ در محاصره

بایندر دولت در بخشنامه تدوین بودجه سال ۱۴۰۶، برای نخستین بار در چارچوب سناریوهای این بودجه، تداوم محاصره دریایی و محدودیت‌های تجاری را به‌عنوان یکی از فرض‌های اصلی برنامه‌ریزی اقتصادی کشور در نظر گرفته است؛ تصمیمی که نشان می‌دهد آثار شرایط جنگی بر تجارت خارجی و حمل‌ونقل دریایی، دیگر صرفا یک مسئله مقطعی تلقی نمی‌شود و در محاسبات مالی سال آینده نیز مورد توجه قرار گرفته است.

به گزارش بایندر ، در بخشنامه تهیه و تنظیم لایحه بودجه ۱۴۰۶ که ۱۲ آبان ۱۴۰۵ از سوی رئیس‌جمهور ابلاغ شد، چشم‌انداز اقتصادی کشور بر مبنای دو سناریوی «تداوم وضع موجود» و «بهبود شرایط» ترسیم شده است. در سناریوی نخست، دولت فرض را بر استمرار محدودیت‌های تحریمی، محاصره دریایی و شرایط منطقه‌ای در سطح فعلی گذاشته است. در مقابل، سناریوی دوم بر کاهش تدریجی محدودیت‌های تجاری و مالی و بهبود شرایط امنیتی استوار است؛ وضعیتی که به تصریح بخشنامه، می‌تواند هزینه و زمان حمل‌ونقل را کاهش داده و دسترسی ایران به بازارهای صادراتی و وارداتی را بهبود بخشد.

وقتی محدودیت‌های دریایی به متغیر بودجه تبدیل می‌شود

اهمیت این بخشنامه برای صنعت کشتیرانی در آن است که دولت ارتباط مستقیم میان وضعیت مسیرهای دریایی، هزینه تجارت و عملکرد اقتصاد ملی را در سند بالادستی تدوین بودجه به رسمیت شناخته است.محدودیت در تردد شناورها تنها به کاهش ظرفیت جابه‌جایی کالا منجر نمی‌شود. افزایش حق بیمه جنگ، تغییر مسیر محموله‌ها، دشواری تأمین خدمات فنی و پشتیبانی کشتی‌ها، تأخیر در تحویل کالا و افزایش هزینه‌های عملیاتی، مجموعه‌ای از فشارهایی است که می‌تواند بر قیمت تمام‌شده واردات و قدرت رقابت صادرات ایران تأثیر بگذارد. برای کشوری که بخش مهمی از تجارت خارجی آن به حمل‌ونقل دریایی وابسته است، استمرار چنین وضعیتی ضرورت تغییر در شیوه تأمین مالی و پشتیبانی از زنجیره تأمین را افزایش می‌دهد. از همین رو، مسئله اساسی تنها پیش‌بینی ادامه محدودیت‌ها نیست، بلکه نحوه تبدیل این پیش‌بینی به برنامه‌های اجرایی برای حفظ جریان تجارت است.

دولت توسعه لجستیک را در اولویت حمایت قرار داد

در بخش دیگری از بخشنامه بودجه ۱۴۰۶، بر جلوگیری از فرسایش ظرفیت‌های تولیدی و حفظ فعالیت بخش خصوصی تأکید شده است. بر اساس این سند، بخشی از منابع باید به‌صورت هدفمند به ضمانت اعتباری، تأمین مالی زنجیره‌ای، پوشش ریسک صادرات، سرمایه در گردش صنایع راهبردی و توسعه لجستیک اختصاص یابد. همچنین تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری برای جلوگیری از اختلال در تأمین مواد اولیه و نهاده‌های تولید مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، بخشنامه هنوز مشخص نمی‌کند چه میزان از منابع حمایتی به صنعت حمل‌ونقل دریایی اختصاص خواهد یافت و شرکت‌های کشتیرانی، نمایندگی‌های خطوط دریایی، فورواردرها و اپراتورهای بندری چگونه می‌توانند از این امکانات استفاده کنند. بنادر و ناوگان تجاری در معادله بازسازی اقتصاد یکی دیگر از محورهای بودجه ۱۴۰۶، بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده و رفع گلوگاه‌های زیرساختی است. در بخشنامه تأکید شده که منابع عمرانی باید به طرح‌هایی اختصاص یابد که بیشترین اثر را بر تولید، اشتغال و تاب‌آوری اقتصادی دارند. این رویکرد می‌تواند مبنایی برای بررسی اولویت سرمایه‌گذاری در بنادر، نوسازی تجهیزات تخلیه و بارگیری، توسعه پایانه‌های لجستیکی و تقویت ارتباط بنادر با شبکه حمل‌ونقل داخلی باشد. باوجوداین،برای صنعت دریایی صرف توسعه زیرساخت‌ها کافی نیست. در شرایط محدودیت‌های خارجی، حفظ توان عملیاتی ناوگان، دسترسی به خدمات بیمه‌ای، تأمین قطعات و تجهیزات و استمرار خدمات بندری نیز از الزاماتی است که باید در سیاست‌های حمایتی مورد توجه قرار گیرد. تجربه شرایط بحرانی نشان داده است که آسیب‌پذیری زنجیره تأمین الزاماً از کمبود ظرفیت بندری ناشی نمی‌شود؛ گاهی محدودیت در ارائه یک خدمت ضروری به کشتی یا اختلال در تأمین مالی محموله می‌تواند کل فرایند حمل کالا را با تأخیر مواجه کند.

بودجه ۱۴۰۶ باید از پیش‌بینی بحران به مدیریت هزینه‌های آن برسد

مدیریت شرایط اضطراری نباید موجب غفلت از بازسازی ظرفیت‌های مولد و سرمایه‌گذاری بلندمدت شود. این دیدگاه برای صنعت حمل‌ونقل نیز مصداق دارد. اگر حمایت‌های دولت تنها به جبران هزینه‌های جاری محدود بماند، امکان دارد شرکت‌های فعال از بحران عبور کنند، اما منابع لازم برای نوسازی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های آینده را در اختیار نداشته باشند. از سوی دیگر، افزایش فشار مالیاتی بر شرکت‌های رسمی و شناسنامه‌دار، در شرایط کاهش حاشیه سود و رشد هزینه‌های عملیاتی، می‌تواند توان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را بیش از گذشته تحت تأثیر قرار دهد.

در بخشنامه بودجه نیز بر جلوگیری از افزایش فشار مالیاتی بر بنگاه‌های مولد و آسیب‌دیده از جنگ تأکید شده است؛ موضوعی که نحوه اجرای آن برای فعالان حمل‌ونقل و لجستیک اهمیت خواهد داشت.

سهم لجستیک از بودجه سال آینده باید روشن شود

اکنون که دولت تداوم محدودیت‌های دریایی را یکی از سناریوهای رسمی بودجه‌ریزی سال آینده قرار داده، پرسش اصلی برای فعالان صنعت حمل‌ونقل این است که چه بخشی از سیاست‌های حمایتی به حفظ فعالیت شرکت‌های دریایی، کاهش هزینه‌های تجارت و توسعه مسیرهای جایگزین اختصاص خواهد یافت؟ پیش‌بینی ادامه محدودیت‌ها، به معنای قطعی دانستن تداوم آنها نیست؛ همان‌گونه که دولت سناریوی بهبود شرایط را نیز در نظر گرفته است. با این حال، آمادگی اقتصادی برای هر دو وضعیت مستلزم آن است که نقش صنعت کشتیرانی و لجستیک در حفظ جریان تجارت خارجی به‌صورت مشخص در برنامه‌های اجرایی دیده شود. بودجه ۱۴۰۶ زمانی می‌تواند به تقویت تاب‌آوری تجارت خارجی کمک کند که حمایت از زنجیره تأمین، از یک اولویت کلی در بخشنامه به اعتبارات مشخص، ابزارهای مالی قابل‌استفاده و برنامه‌های اجرایی برای شرکت‌های فعال این صنعت تبدیل شود.

بایندر گزارش می دهد

هیئت‌رئیسه کمیته منتخب کانتینری انجمن کشتیرانی مشخص شد

در نشست کمیته منتخب کانتینری انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، ترکیب هیئت رئیسه این کمیته با انتخاب رئیس و نواب رئیس مشخص شد.به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، نشست کمیته منتخب کانتینری روز شنبه ۳۰ آبان ماه ۱۴۰۵ در محل دبیرخانه انجمن با حضور اعضای کمیته، نمایندگان هیئت مدیره و دبیر کمیته های تخصصی انجمن برگزار شد.در این نشست، روزبه مختاری به عنوان رئیس کمیته منتخب کانتینری، سیامک ابوعلی به عنوان نایب رئیس اول و لیدا حفاری به عنوان نایب رئیس دوم این کمیته انتخاب شدند.





بایندر گزارش می دهد؛

توافق انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر برای رفع موانع کسب و کار دریایی و بندری

بایندر انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر و دریانوردی برای رفع موانع کسب و کار دریایی به توافق رسیدند. بر اساس این توافق، کارگروه های تخصصی مشترک برای بررسی مشکلات شرکت های کشتیرانی و پیگیری راهکارهای اجرایی تشکیل خواهد شد.

به گزارش بایندر، نشست مشترک هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با مدیرعامل و اعضای هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی، روز سه شنبه ۱۹ آبان ۱۴۰۵ برگزار شد. این نشست با هدف بررسی مشکلات فعالان بخش خصوصی و شناسایی موانع کسب و کار دریایی برگزار شد. همچنین دو طرف درباره راهکارهای کاهش تنگناهای اجرایی شرکت های کشتیرانی گفت و گو کردند.

بررسی مشکلات شرکت های کشتیرانی

در جریان نشست، نمایندگان انجمن کشتیرانی مسائل و چالش های شرکت های عضو را مطرح کردند. در ادامه، راهکارهای تسهیل فعالیت این شرکت ها و کاهش موانع اجرایی مورد بررسی قرار گرفت. همچنین طرفین بر ضرورت تقویت همکاری میان بخش خصوصی و سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کردند. هدف از این همکاری، پیگیری مشکلات موجود و دستیابی به راهکارهای اجرایی مشترک است.

مهم ترین نتیجه نشست

توافق برای تشکیل کارگروه های تخصصی مشترک

مهم ترین نتیجه این نشست، توافق انجمن کشتیرانی و سازمان بنادر برای تشکیل کارگروه های تخصصی بود. دو طرف همچنین بر برگزاری جلسات اختصاصی برای بررسی موضوعات مطرح شده توافق کردند. بر این اساس، مشکلات فعالان صنعت کشتیرانی و خدمات وابسته به صورت موضوعی بررسی می شود. در این کارگروه ها، راهکارهای اجرایی برای رفع موانع و تسهیل فعالیت شرکت های عضو انجمن پیگیری خواهد شد.

پیگیری رفع موانع کسب و کار دریایی

این توافق در شرایطی صورت گرفته که شرکت های حمل و نقل دریایی با چالش های مختلفی در فضای کسب و کار روبه رو هستند. محدودیت های ناشی از شرایط کنونی نیز بر دشواری فعالیت این شرکت ها افزوده است. از این رو، تسریع در تصمیم گیری های اجرایی و هماهنگی بیشتر میان بخش خصوصی و سازمان بنادر می تواند به کاهش مشکلات عملیاتی کمک کند. با تشکیل کارگروه های مشترک، مطالبات شرکت های کشتیرانی و بندری در نشست های تخصصی بررسی خواهد شد. با این حال، اثربخشی این روند به تصمیمات اجرایی و نتایج پیگیری های آینده بستگی دارد.















How Iran's Strategic Position in Hormuz Shapes Global Trade, Energy and Power

2027 THE STRAIT THAT RULES THE WORLD

چشم انداز تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۷؛ از معادلات قدرت تا آینده اقتصاد ایران

هرمز، بر جهان حکمرانی می کند

در آستانه سال ۲۰۲۷، تنگه هرمز بیش از هر زمان دیگری به نقطه تلاقی سیاست، انرژی و تجارت جهانی تبدیل شده است؛ آبراهی راهبردی در مجاورت سواحل ایران که تحولات امنیتی آن، از بازارهای نفت و گاز تا هزینه حمل کالا و تصمیم های اقتصادی قدرت های بزرگ را تحت تاثیر قرار داده است. اکنون، در حالی که اقتصاد جهان برای عبور از پیامدهای بحران سال ۲۰۲۶ آماده می شود، پرسش اساسی این است که ایران تا چه اندازه می تواند موقعیت ژئوپلیتیکی خود در هرمز را به قدرت اقتصادی و سهمی پایدار از تجارت جهانی تبدیل کند.

پایندر در آستانه سال ۲۰۲۷، تنگه هرمز به یکی از تعیین کننده ترین نقاط اقتصاد و سیاست جهانی تبدیل شده است. کاهش بی سابقه جریان نفت، تغییر مسیر کشتی ها و تلاش قدرت های بزرگ برای مدیریت پیامدهای بحران خلیج فارس، بار دیگر جایگاه راهبردی ایران را برجسته کرده است؛ موقعیتی که اکنون نه فقط بر بازار انرژی، بلکه بر تصمیم های سیاسی، سرمایه گذاری های بندری و آینده تجارت بین المللی اثر می گذارد.

گزارش ویژه چشم انداز در دریایی ۲۰۲۷

گاهی برای تغییر محاسبات قدرت های بزرگ، نه به تصرف سرزمین های تازه نیاز است و نه به در اختیار داشتن بزرگ ترین ارتش جهان. کافی است یکی از شریان های حیاتی تجارت بین المللی در نقطه ای قرار داشته باشد که هر تحول در آن، هزاران کیلومتر دورتر، از بازارهای انرژی آسیا تا بورس های اروپا و آمریکا احساس شود. تنگه هرمز چنین جایگاهی دارد. جنگ سال ۲۰۲۶ نشان داد که جغرافیای این آبراه چگونه می تواند در برابر قدرت اقتصادی و نظامی کشورها نقش تعیین کننده ای پیدا کند. با نزدیک شدن به سال جدید میلادی، مسئله فراتر از تحولات نظامی خلیج فارس رفته است. دولت ها به دنبال اطمینان از تامین انرژی هستند، شرکت های کشتیرانی هزینه سفرهای آینده را دوباره محاسبه می کنند و بنادر منطقه برای جذب محموله هایی رقابت دارند که مسیر سنتی آنها دچار اختلال شده است.

سقوط جریان نفت از هرمز؛ معادله ای که تغییر کرد

آمارهای اداره اطلاعات انرژی آمریکا، ابعاد اقتصادی تحولات اخیر را روشن می کند. بر اساس گزارش نوامبر ۲۰۲۶ این نهاد، میانگین جریان نفت خام و فرآورده های نفتی عبوری از تنگه هرمز که در سه ماهه پایانی سال ۲۰۲۵ حدود ۲۱.۶ میلیون بشکه در روز بود، در سه ماهه دوم سال ۲۰۲۶ به ۵.۱ میلیون بشکه سقوط کرد. چنین کاهشی دولت های واردکننده را با انتخاب های دشواری روبرو می کند. برداشت از ذخایر راهبردی، تغییر مبادی خرید و استفاده از مسیرهای انتقال جایگزین، راهکارهایی هستند که هر یک محدودیت و هزینه خاص خود را دارند. خطوط لوله موجود نیز نمی توانند در همه شرایط جایگزین کامل ظرفیت انتقال دریایی شوند. افزون بر ظرفیت فنی، محل استقرار پایانه های صادراتی، نوع نفت مورد نیاز پالایشگاه ها و امکانات حمل از مبادی جدید در تصمیم خریداران اثر دارد.



به این ترتیب، آنچه در هرمز رخ داد تنها کاهش تعداد نفتکش های عبوری نبود؛ ساختار تامین انرژی برخی بازارهای مصرف با شرایطی مواجه شد که برای سازگاری با آن به زمان و منابع مالی نیاز است.

واشنگتن، پکن و اروپا؛ منافع متفاوت در یک آبراه

تحولات هرمز برای قدرت های اقتصادی جهان پیامدهای یکسانی ندارد. چین به عنوان یکی از بزرگ ترین واردکنندگان انرژی، بیش از هر چیز به استمرار دسترسی پالایشگاه ها و صنایع خود به منابع نفت و گاز توجه دارد. در سایر اقتصادهای آسیایی نیز اختلال در تامین سوخت می تواند برنامه تولید، واردات و مصرف را تغییر دهد. برای کشورهای اروپایی، مسئله در کنار تامین انرژی، به هزینه تولید صنعتی و رقابت پذیری بنگاه ها مربوط می شود. افزایش قیمت جهانی حامل های انرژی می تواند حتی کشورهایی را متاثر کند که وابستگی مستقیم کمتری به نفت عبوری از هرمز دارند. واشنگتن با محاسبات متفاوتی روبروست. آمریکا علاوه بر تعهدات امنیتی و حضور نظامی در منطقه، باید آثار منا سبا ت نوسان بازار نفت بر اقتصاد داخلی و خود با متحدانش را نیز در نظر بگیرد؛ همانطور که این اثار در انتخابات مجالس آمریکا خود را نشان داد و جمهوری خواهان کاملا شکست خوردند. در این میان، جایگاه ایران از موقعیت جغرافیایی آن جدا نیست. تهران یکی از بازیگران اصلی ساحلی تنگه هرمز است و نمی توان برای آینده امنیت این آبراه، بدون در نظر گرفتن نقش و منافع آن، راه حلی پایدار تصور کرد.

۱۷۸ حادثه دریایی؛ ناامنی از عرشه کشتی تا بازار مواد غذایی

هزینه جنگ تنها در آمار نفتکش ها و محموله های جابجا نشده دیده نمی شود. بر اساس فهرست ها، شمار حوادث تایید شده در بحران دریایی تنگه هرمز و منطقه خاورمیانه تا ۱۷ نوامبر ۲۰۲۶ به ۱۷۸ مورد رسیده و مرگ بیش از ۳۰ دریانورد نیز تایید شده است. بر اساس برآورد کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد، حدود یک سوم تجارت دریایی کود شیمیایی جهان از تنگه هرمز عبور می کند. اختلال در این جریان دسترسی برخی بازارها به نهاده های کشاورزی را دشوار کرده و افزایش هزینه ها به تولیدکنندگان، اثر گذاشته است. از این منظر، امنیت دریانوردی دیگر صرفا موضوعی مربوط به مالکان کشتی و شرکت های بیمه نیست؛ آثار اقتصادی آن تا هزینه زندگی مصرف کنندگان در کشورهای واردکننده امتداد یافته است. در بازار سال ۲۰۲۷، شرکتی که بتواند سریع تر برای یک محموله مسیر مناسب، خدمات حمل قابل اعتماد و هزینه مشخص ارائه کند، از مزیت عملیاتی برخوردار خواهد بود. فراهم شدن چنین امکانی برای بخش خصوصی ایران، به اندازه توسعه زیرساخت های فیزیکی اهمیت دارد.

۲۰۲۷؛ قدرت هرمز در کدام مسیر قرار می گیرد؟

آینده تنگه هرمز را نمی توان تنها بر اساس ادامه یا پایان درگیری ها پیش بینی کرد. حتی در صورت کاهش تنش های نظامی، بازگشت پوشش های بیمه ای، تنظیم دوباره برنامه خطوط کشتیرانی و ازسرگیری قراردادهای بلندمدت ممکن است به زمان نیاز داشته باشد. از سوی دیگر، سرمایه گذاری هایی که در دوران بحران برای توسعه مسیرهای جایگزین آغاز شده اند، می توانند در سال های بعد نیز بخشی از ساختار تجارت منطقه باقی بمانند. برای کشور ما هم مسئله اساسی آن است که موقعیت راهبردی خود در خلیج فارس را چگونه با توسعه زیرساخت های بندری، تقویت ناوگان، افزایش بهره وری و گسترش روابط تجاری پیوند دهد. تحولات سال ۲۰۲۶ نشان داد که تنگه هرمز می تواند محاسبات قدرت های بزرگ را تحت تاثیر قرار دهد؛ اما آزمون اصلی سال ۲۰۲۷ برای ایران، تبدیل این توان ژئوپلیتیکی به دستاوردهای اقتصادی پایدار است.

مسعود پل‌مه دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران:

حمل و نقل ترکیبی ایران باید از جاده‌محوری به ریل‌محوری تغییر مسیر دهد

بایندر به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، مسعود پل‌مه، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نایب‌رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران، با حضور در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، چالش‌های مدیریتی، ساختاری و زیرساختی حمل‌ونقل ترکیبی کشور را بررسی کرد و بر پیوند واقعی اجزای زنجیره تأمین تأکید داشت.



حمل‌ونقل ترکیبی؛ فراتر از جابه‌جایی کالا

پل‌مه با اشاره به تفاوت مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی در ایران و کشورهای پیشرفته اظهار کرد: در کشور ما حمل‌ونقل عمدتاً انتقال کالا تلقی می‌شود، در حالی که در اقتصاد جهانی، حمل‌ونقل بخشی از نظام مدیریت و پیونددهنده زنجیره کامل تأمین است. وی با بیان اینکه فقدان نگاه زنجیره‌ای به لجستیک موجب شکل‌گیری ساختارهای مستقل و جزیره‌ای شده است، افزود: بسیاری از صنایع مهم و راهبردی کشور، بخش حمل‌ونقل اختصاصی خود را ایجاد کرده‌اند. این اقدام از نظر مدیریت تولید و توزیع می‌تواند مناسب باشد، اما ایجاد جزایر مستقل، مدیریت مطلوب ابزارهای اجرایی لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی را محدود می‌کند.

دبیر انجمن کشتیرانی، حمل‌ونقل ترکیبی را مزیتی اقتصادی و رقابتی دانست که بهره‌برداری از آن نیازمند استفاده صحیح از ابزارهای لجستیکی و رعایت اصول اقتصاد مقیاس است.

تعدد تصمیم‌گیران و افت عملکرد لجستیکی

پل‌مه با اشاره به شاخص عملکرد لجستیکی (LPI)، از افت جایگاه ایران از رتبه ۶۴ به ۱۲۳ سخن گفت و این وضعیت را نشانه ضعف در بهره‌برداری بالفعل از اصول و ظرفیت‌های لجستیکی کشور دانست. وی یکی از دلایل این وضعیت را ساختار دولتی اقتصاد و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در حوزه ترانزیت عنوان کرد و گفت: در این حوزه بالغ بر ۲۲ نهاد، سازمان، اداره و ارگان فعالیت دارند که برخی از آن‌ها مستقلاً به دنبال اجرای مأموریت‌های خود هستند. به گفته وی، تداخل وظایف این دستگاه‌ها موجب افزایش هزینه، طولانی شدن زمان انتقال کالا و افزایش ریسک عملیاتی می‌شود. توقف چندماهه برخی کالاها در بنادر برای دریافت مجوز و تشریفات ویژه نیز با هدف انتقال سریع کالا در تضاد است و برای محموله‌های فسادپذیر مشکلات بیشتری ایجاد می‌کند.

کریدور شمال ـ جنوب؛ فاصله اهداف تا واقعیت اجرا

پل‌مه وضعیت کریدور شمال ـ جنوب را نمونه‌ای از پیامدهای ضعف مدیریت لجستیکی دانست. وی با اشاره به اهداف مطرح‌شده برای افزایش ظرفیت جابه‌جایی تا ۶۰ میلیون تن، اظهار کرد که این اهداف به مرحله تحقق نرسیده‌اند. او گفت مدت زمان حمل که پیش‌تر ۲۵ روز اعلام می‌شد، به بیش از ۵۵ روز رسیده و هزینه حمل نیز از برآورد حدود چهار هزار دلار به بیش از هشت هزار دلار افزایش یافته است. وی این شرایط را نتیجه رویکرد مدیریتی مبتنی بر درآمدزایی منفعلانه دانست و تأکید کرد دولت نباید به‌صورت مستقیم در فعالیت‌های درآمدزای لجستیکی حضور فیزیکی داشته باشد، بلکه باید از قواعد و الگوهای مدیریتی کشورهای توسعه‌یافته استفاده کند.

هزینه‌های پنهان؛ فراتر از کرایه حمل

پل‌مه تأکید کرد که هزینه لجستیک نباید صرفاً با کرایه حمل‌ونقل یکسان در نظر گرفته شود. به گفته وی، پیش از افزایش هزینه‌های ناشی از جنگ تحمیل‌شده به کشور، سهم هزینه حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالا تا ۲۲ درصد پیش‌بینی می‌شد؛ در حالی که هزینه‌های تخلیه و بارگیری، انبارش، بسته‌بندی مجدد، بازرسی و قرنطینه نیز در برخی موارد معادل همین میزان به هزینه‌ها اضافه می‌شد. وی همچنین مصرف بالای سوخت، بهره‌وری پایین کامیون‌ها، آلودگی محیط زیست و استهلاک جاده‌ها را از هزینه‌های پنهان لجستیک دانست که گاه حتی از هزینه‌های مستقیم حمل‌ونقل فراتر می‌روند.

ریل‌محوری؛ مسیر پیشنهادی برای حمل‌ونقل ترکیبی

پل‌مه با انتقاد از غلبه نگاه جاده‌محور در سیاست‌گذاری گذشته گفت: بر اساس آمار مورد استناد وی، بیش از ۹۷ درصد حمل‌ونقل داخلی کشور به‌صورت کامیونی انجام می‌شود. این در حالی است که در بسیاری از کشورها ریل، کالا را از مراکز اصلی تولید و واردات به بنادر خشک و مناطق توزیع منتقل می‌کند و شبکه جاده‌ای وظیفه توزیع مویرگی را بر عهده دارد. وی تأکید کرد که حمل‌ونقل ترکیبی در ایران باید ریل‌پایه باشد؛ البته این تغییر به معنای نادیده گرفتن جاده نیست، بلکه جاده باید مکمل خدمات ریلی باشد تا توزیع کالا با هزینه کمتر و حجم بیشتر انجام شود. پل‌مه توضیح داد که یک رام قطار می‌تواند به‌عنوان مثال ۱۵۰ کانتینر ۴۰ فوتی را از بندرعباس به پایانه‌ای در تهران منتقل کند و از تردد تعداد مشابهی کامیون در مسیر طولانی جلوگیری شود. پس از آن، بارها می‌توانند از طریق کامیون به شهرهای مقصد توزیع شوند؛ الگویی که به گفته وی هم هزینه تمام‌شده را کاهش می‌دهد و هم می‌تواند بخشی از مشکلات اقتصادی رانندگان را برطرف کند.

سرمایه‌گذاری نامتوازن؛ از بنادر خشک تا فرودگاه‌ها

پل‌مه نبود مدیریت واحد و نگاه یکپارچه را یکی از مغفول‌مانده‌ترین مسائل سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل دانست و گفت با وجود قرار گرفتن شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل زیرمجموعه وزارت راه و شهرسازی، هماهنگی لازم میان سرمایه‌گذاری‌ها وجود ندارد. وی از سرمایه‌گذاری قابل توجه در احداث یک بندر خشک در یکی از استان‌های مرکزی که در مسیر تردد و ترانزیت قرار ندارد، به‌عنوان نمونه‌ای از احتمال اتلاف سرمایه نام برد و تأکید کرد چنین زیرساخت‌هایی بدون اتصال واقعی به زنجیره تأمین، قابلیت بهره‌برداری اقتصادی مناسب نخواهند داشت. دبیر انجمن کشتیرانی همچنین از توسعه موازی مناطق ویژه اقتصادی، شهرهای لجستیکی و بنادر خشک انتقاد کرد و این پراکندگی را پیامد فقدان برنامه یکپارچه برشمرد. وی در ادامه به شهر فرودگاهی امام خمینی و فرودگاه پیام اشاره کرد و نبود اتصال ریلی تجاری متناسب با ظرفیت‌های لجستیکی این مراکز را نمونه‌ای از ناهماهنگی سرمایه‌گذاری‌ها دانست.

اظهارات مسعود پل‌مه، ضرورت مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین، کاهش مداخلات و تداخلات نهادی، استفاده مؤثر از ظرفیت بخش خصوصی و تکمیل پیوند میان راه‌آهن، بنادر، مراکز تولید و شبکه توزیع جاده‌ای است؛ مسیری که به اعتقاد وی می‌تواند حمل‌ونقل ترکیبی را به یک مزیت اقتصادی واقعی تبدیل کند.

گزیده ای از مقاله تخصصی مجید ورشوساز، رئیس هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

جنگ، حق توقف کانتینر را ساقط می کند؟

محور اصلی بررسی حقوقی

جنگ نه به‌تنهایی موجب سقوط حق توقف کانتینر است و نه مجوز مطالبه تمام هزینه‌های دوره توقف.

بایندر اختلال در فعالیت بنادر، توقف کشتی ها و محدودیت های ناشی از جنگ، موضوع مطالبه حق توقف کانتینر و هزینه انبارداری را به یکی از مسائل حقوقی حمل و نقل دریایی تبدیل کرده است. آیا شرکت های کشتیرانی می توانند هزینه روزهای توقف اجباری را دریافت کنند و آیا صاحبان کالا در چنین شرایطی مشمول معافیت می شوند؟

بررسی این موضوع مستلزم توجه به مواد ۲۱۹ تا ۲۲۹ قانون مدنی، قانون دریایی ایران، قرارداد حمل، بارنامه و تعرفه های معتبر است. وقوع جنگ به تنهایی موجب سقوط حق مطالبه هزینه ها نمی شود؛ همان طور که پایان مهلت رایگان نیز لزوما استحقاق دریافت حق توقف برای تمام روزهای جنگ را اثبات نمی کند.

حق توقف در واردات و صادرات

دموراژ و دتنشن به ترتیب با توقف کانتینر در محوطه مربوط و استفاده از آن خارج از محوطه، بیش از مهلت رایگان ارتباط دارند. در ایران این دو موضوع عموما در قالب تعرفه حق توقف محاسبه می شوند. تعرفه های انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، از جمله بخشنامه شماره ۲۹۷۸/۰۴/۳۰۰۰ مورخ ۰۲/۱۲/۱۴۰۴ و اصلاحیه ۰۸/۰۱/۱۴۰۵، از مبانی بررسی هزینه ها هستند که باید با نسخه رسمی تطبیق داده شوند. در واردات، چنانچه ترخیص و خروج کانتینر امکان پذیر باشد، تأخیر صاحب کالا می تواند مبنای مطالبه هزینه قرار گیرد؛ اما تعطیلی بندر، توقف تشریفات گمرکی یا محدودیت های امنیتی، ضرورت بررسی مجدد مدت توقف و مسئولیت آن را ایجاد می کند. در صادرات نیز باید میان تأخیر ناشی از قصور صاحب کالا و توقف خارج از اختیار وی تفاوت گذاشت. ارائه اسنادی مانند اظهارنامه صادراتی، تالی ترمینال، VGM و دستور حمل اهمیت دارد؛ با این حال، اگر تهیه اسناد به دلیل جنگ یا تعطیلی مراجع مربوط امکان پذیر نباشد، انتساب مسئولیت مستلزم بررسی علت تأخیر است. پایان محاسبه حق توقف صادراتی نیز تابع شرایط تعرفه و تحویل مدارک مقرر است، مگر آنکه توافق دیگری وجود داشته باشد.

هولد کانتینر و تغییر کرایه حمل

قرار گرفتن کانتینر صادراتی در وضعیت هولد (Hold)، به خودی خود محاسبه حق توقف را متوقف نمی کند. در این زمینه سه وضعیت باید بررسی شود: درخواست ادامه حمل یا رفع هولد، ادامه حمل با کرایه جدید متعارف و پیشنهاد کرایه خارج از عرف بازار. محاسبه حق توقف در فاصله هولد تا بارگیری، با توجه به مدت معقول و متعارف و شرایط پرونده قابل بررسی است. کارشناسان انجمن کشتیرانی می توانند در تشخیص مدت متعارف نقش داشته باشند. همچنین افزایش کرایه باید با شرایط بازار، قرارداد اولیه، هزینه های مستند و توافق لازم میان طرفین تطبیق داده شود.

توقف در بنادر ترنسشیپ

در صورت توقف محموله در بنادر واسط به دلیل محدودیت مسیر، لغو سفر یا عدم اتصال به کشتی بعدی، متصدی حمل باید در حدود تعهدات قراردادی، وضعیت محموله، گزینه های ادامه حمل و هزینه های قابل پیش بینی را اطلاع دهد و طرف مقابل نیز پاسخ لازم را ارائه کند. در صورت اختلال ارتباطات، تصمیمات ضروری ناخدا و شرایط اتخاذ آنها اهمیت می یابد. هزینه های انبارداری، تغییر مسیر و حمل مجدد باید جداگانه بررسی شوند. شروط FOB، CFR و CIF نیز به تنهایی مسئول پرداخت تمام هزینه های توقف را مشخص نمی کنند؛ زیرا روابط فروشنده و خریدار با تعهدات ناشی از قرارداد حمل تفاوت دارد.

مسئولیت شرکت های کشتیرانی و NVOCCها

شرکت های کشتیرانی اصلی (MLO)، شرکت های حمل دریایی فاقد کشتی (NVOCC) و اپراتورهای فیدری دارای روابط قراردادی متفاوتی هستند. هزینه ای که NVOCC به خط اصلی یا فیدر پرداخت می کند، الزاما بدون وجود مبنای قراردادی قابل انتقال به صاحب کالا نیست. در هر مطالبه باید منشأ هزینه، مدت توقف، مفاد بارنامه، شخص مطالبه کننده و مسئولیت واقعی طرفین مشخص شود. اطلاع رسانی شفاف هزینه های محلی و حق توقف در زمان انعقاد قرارداد نیز از الزامات مهم روابط تجاری است.

انبارداری و آثار فورس ماژور

هزینه انبارداری بندری از حق توقف کانتینر مستقل است و مطالبه هم زمان آنها لزوما غیرقانونی نیست. با این حال، مبنای هر هزینه باید با تعرفه و مقررات قابل اعمال بررسی شود. جنگ نیز معافیت خودکار از انبارداری ایجاد نمی کند و تخفیف یا تعدیل احتمالی به تصمیم مراجع صلاحیت دار بستگی دارد.

راهکار پیشگیری از اختلافات

پیش بینی شروط مشخص درباره جنگ و فورس ماژور، مهلت رایگان، تمدید یا تعدیل هزینه ها، تغییر مسیر، اطلاع رسانی و نحوه حل اختلاف در قراردادهای حمل ضروری است. استفاده از کارشناسان تخصصی، میانجی گری و تعیین داور مرضی الطرفین نیز می تواند در رسیدگی به اختلافات مؤثر باشد. در نهایت، تعیین مسئولیت مالی باید بر اساس علت توقف، امکان واقعی اجرای تعهدات، قراردادها و مستندات هر پرونده انجام شود؛ نه صرف وقوع جنگ یا مالکیت محموله.

توضیح تحریریه: این مطلب، گزیده و تلخیص تحریریه بایندر از مقاله تخصصی مجید ورشوساز است که متن کامل آن پیش تر در دو بخش در پایگاه خبری سی نیوز منتشر شده است.



بایندر گزارش می دهد؛

جهش چندباره کرایه نفتکش ها؛ هرمز را نمی توان دور زد!

بایندر افزایش بیش از ۵ درصدی شاخص کرایه نفتکش های حمل نفت خام در یک روز، بار دیگر حساسیت بازار جهانی حمل انرژی به تحولات تنگه هرمز را آشکار کرد؛ مسیری که با وجود تلاش کشورهای صادرکننده نفت برای کاهش وابستگی به آن، همچنان یکی از عوامل تعیین کننده هزینه حمل دریایی باقی مانده است.

روند کاهشی کرایه نفتکش ها در بازار جهانی، تحت تأثیر حوادث امنیتی اخیر در تنگه هرمز متوقف شد و نرخ های حمل نفت خام بار دیگر مسیر صعودی در پیش گرفت. تازه ترین داده های بازار نشان می دهد افزایش مخاطرات عملیاتی در خلیج فارس، برخلاف انتظار برای آرام شدن بازار حمل انرژی، بار دیگر بر تصمیم مالکان کشتی و شرکت های اجاره کننده تأثیر گذاشته است. شاخص بالتیک نفتکش های حمل نفت خام روز ۳۰ آبان با رشد ۵.۴۳ درصدی نسبت به روز قبل آن به ۴۸۱۲ واحد رسید.

فاصله معنادار کرایه نفتکش ها در مسیرهای مختلف

بررسی نرخ های ثبت شده در بازار نفتکش های غول پیکر نشان می دهد شرایط حمل در منطقه خلیج فارس همچنان تفاوت قابل توجهی با سایر مسیرهای تجاری دارد.براساس گزارش بالتیک در پایان هفته گذشته، معادل درآمد روزانه یک نفتکش بسیار بزرگ حمل نفت خام (VLCC) در مسیر رفت و برگشت خلیج فارس به چین، از یک میلیون و ۷۸ هزار دلار فراتر رفته بود. این رقم برای مسیر دریای عمان به چین حدود ۳۰۷ هزار دلار گزارش شد. این ارقام که براساس محاسبات معادل درآمد اجاره زمانی (TCE) به دست آمده اند، نرخ ثابت اجاره همه نفتکش ها نیستند، اما اختلاف قابل توجه شرایط اقتصادی سفر در مسیرهای مختلف را نشان می دهند. در چنین بازاری، میزان دسترسی به شناور، مدت انتظار برای بارگیری، هزینه بیمه خطر جنگ و احتمال بروز اختلال در برنامه سفر، در کنار عرضه و تقاضای نفت بر قیمت حمل اثر می گذارند.

راه های جایگزین، وابستگی به هرمز را از بین نبرده اند

تحولات ماه های گذشته موجب شده برخی کشورهای صادرکننده نفت منطقه، استفاده از مسیرهای خارج از تنگه هرمز را افزایش دهند. عربستان سعودی با انتقال بخش بیشتری از نفت خود از طریق خط لوله شرق به غرب به بندر ینبع و امارات متحده عربی با استفاده از خط لوله منتهی به فجیره، تلاش کرده اند بخشی از صادرات خود را از مسیرهای جایگزین انجام دهند. این تغییرات توانسته از آثار اختلال در تردد دریایی تنگه هرمز را کاهش دهد؛ موضوعی که به گفته تحلیلگران، باعث شده واکنش بازار نفت به حوادث اخیر نسبت به مراحل ابتدایی درگیری ها محدودتر باشد.

ظرفیت نفتکش های بسیار بزرگ و سوئزمکس خالی که به سمت دریای عمان حرکت می کنند، از معادل ۱۳۰ میلیون بشکه در پایان اوت به ۷۱ میلیون بشکه در ۱۶ نوامبر کاهش یافته است.

هشدار آژانس بین المللی انرژی درباره آینده هرمز

در همین حال، فاتح بیرول، مدیر اجرایی آژانس بین المللی انرژی، در یادداشتی برای ویژه نامه چشم انداز ۲۰۲۷ اکونومیست، نسبت به بازگشت شرایط تجارت انرژی در تنگه هرمز به وضعیت پیش از آغاز جنگ ابراز تردید کرده است. به اعتقاد او، اختلال گسترده ای که در جریان درگیری ها در انتقال نفت و گاز رخ داد، اعتماد بازار به قابلیت اتکای این آبراه را به شدت آسیب زده است. بیرول معتقد است حتی در صورت عادی شدن تردد‌ها، احتمال تکرار چنین اختلالی در محاسبات آینده شرکت های انرژی و کشتیرانی باقی خواهد ماند. هزینه حمل، متغیری مستقل از قیمت نفت یکی از ویژگی های بازار کنونی آن است که نرخ کرایه نفتکش ها لزوما همسو با قیمت جهانی نفت حرکت نمی کند. افزایش ریسک سفر و کاهش تعداد شناورهای آماده بارگیری ممکن است هزینه حمل را بالا ببرد، حتی زمانی که پیش بینی ها از عرضه کافی نفت در بازار جهانی حکایت دارند. این تفاوت برای پالایشگاه ها و خریداران نفت اهمیت اقتصادی مستقیمی دارد؛ زیرا قیمت خرید محموله تنها بخشی از هزینه تأمین انرژی است و کرایه حمل می تواند محاسبات نهایی واردات را تغییر دهد. تازه ترین نوسانات نشان می دهد تنگه هرمز جایگاه مؤثری در اقتصاد حمل دریایی دارد و نمی توان آن را حذف کرد. کشور هایی که به فکر دور زدن هرمز هستند سخت در اشتباه اند!

بایندر بررسی می کند؛

بازار اجاره کشتی های کانتینری همچنان صعودی است؛ کمبود شناور مانع کاهش نرخ ها شد

تازه ترین گزارش شاخص New ConTex نشان می دهد بازار اجاره کشتی های کانتینری با وجود آهنگ کند افزایش نرخ ها، همچنان در موقعیت خوبی قرار دارد. محدودیت عرضه شناورهای آماده به کار، مهم ترین عامل حفظ نرخ های بالا در این بازار است؛ شرایطی که همزمان با تداوم نااطمینانی درباره امنیت مسیرهای دریایی خاورمیانه، چشم انداز فعالیت شرکت های کشتیرانی را پیچیده تر کرده است.

بر اساس گزارش ۳۰آبان ۱۴۰۵ انجمن کارگزاران کشتی هامبورگ و برمن (VHBS)، شاخص اجاره زمانی کشتی های کانتینری New ConTex در ارزیابی ۵ نوامبر به ۱۶۸۷ واحد رسید که نسبت به هفته قبل ۵ واحد افزایش نشان می دهد. اگرچه رشد هفتگی این شاخص تنها ۰.۳ درصد بوده، مقایسه سالانه تصویر متفاوتی از بازار ارائه می کند. شاخص New ConTex اکنون ۱۲.۱ درصد بالاتر از مدت مشابه سال گذشته قرار دارد؛ موضوعی که نشان می دهد استحکام بازار اجاره کشتی های کانتینری صرفا حاصل نوسانات کوتاه مدت نیست.

کشتی های بزرگ تر همچنان گران تر اجاره می شوند

بررسی نرخ های اعلام شده نشان می دهد اجاره روزانه یک کشتی کانتینری با ظرفیت ۶۵۰۰ TEU برای قرارداد ۱۲ ماهه به ۷۳ هزار و ۸۷۸ دلار رسیده است. این رقم نسبت به هفته قبل ۱.۶ درصد و در مقایسه با سال گذشته ۱۱.۱ درصد افزایش یافته است. در بخش کشتی های ۴۲۵۰ TEU نیز نرخ اجاره روزانه برای قرارداد یک ساله به ۶۰ هزار و ۴۵ دلار رسیده، در حالی که کشتی های ۲۵۰۰ TEU با قرارداد مشابه روزانه حدود ۴۰ هزار دلار اجاره داده می شوند. با این حال، افزایش نرخ ها در تمام ظرفیت ها یکسان نبوده است. برخی شناورهای کوچک تر کاهش جزئی هفتگی را تجربه کرده اند، اما این تغییرات هنوز نشانه ای از چرخش عمومی بازار به سمت کاهش قیمت ها نیست.

چرا نرخ اجاره کاهش پیدا نمی کند؟

نکته قابل توجه در گزارش جدید، فاصله میان سرعت رشد نرخ ها و وضعیت عرضه کشتی است. در حالی که شاخص کل تنها اندکی افزایش یافته، گزارش تاکید می کند یافتن شناور مناسب در بخش های مختلف بازار همچنان دشوار است. این وضعیت قدرت چانه زنی مالکان کشتی را حفظ کرده و به شرکت های کشتیرانی اجازه نمی دهد صرفا با اتکا به کند شدن رشد بازار، انتظار کاهش محسوس هزینه اجاره داشته باشند. از سوی دیگر، تفاوت نرخ قراردادهای کوتاه مدت و بلندمدت نیز قابل توجه است. برای نمونه، اجاره روزانه کشتی ۶۵۰۰ TEU در قرارداد ۱۲ ماهه حدود ۷۳.۹ هزار دلار است، اما در قرارداد ۲۴ ماهه به حدود ۵۶.۸ هزار دلار کاهش می یابد. این اختلاف نشان می دهد مدت قرارداد همچنان نقش مهمی در مدیریت هزینه و ریسک اجاره شناور دارد.

دریای سرخ در انتظار بازگشت ترافیک؛ هرمز همچنان نامطمئن

بخش دیگری از گزارش New ConTex به تحولات سیاسی و امنیتی خاورمیانه اختصاص دارد. تحلیلگران این مجموعه معتقدند در صورت از سر گرفته نشدن حملات نظامی به ایران، امکان افزایش تردد کشتی های تجاری از مسیر دریای سرخ وجود دارد؛ گزینه ای که برخی شرکت های کشتیرانی در برنامه های خود قرار داده اند. با این حال، ارزیابی گزارش درباره تنگه هرمز متفاوت است. به اعتقاد نویسندگان، نشانه ای از بازگشت شرایط عادی به این آبراه در آینده نزدیک مشاهده نمی شود. این تفاوت برای بازار کانتینری اهمیت دارد؛ زیرا بازگشت تدریجی کشتی ها به مسیر دریای سرخ می تواند بر زمان سفر و نحوه استفاده از ظرفیت ناوگان تاثیر بگذارد، در حالی که ادامه اختلال در هرمز همچنان برنامه ریزی خدمات دریایی منطقه را با محدودیت روبرو می کند.

بازار قوی است، اما آینده آن به مسیرهای دریایی گره خورده

گزارش جدید New ConTex نشان می دهد بازار اجاره کشتی های کانتینری هنوز با فشار جدی برای کاهش نرخ ها مواجه نشده است. رشد سالانه شاخص، محدودیت عرضه شناور و حفظ نرخ های بالای اجاره، سه نشانه اصلی این وضعیت هستند. با این همه، ادامه این روند تنها به تعداد کشتی های موجود وابسته نیست. تغییر مسیر ناوگان، تحولات امنیتی خاورمیانه و تصمیم شرکت های بزرگ کشتیرانی درباره بازگشت به مسیرهای کوتاه تر می تواند توازن عرضه و تقاضا را تغییر دهد. در شرایط فعلی، بازار بیش از آنکه نشانه ای از افت قیمت داشته باشد، در انتظار روشن شدن وضعیت مسیرهای اصلی تجارت دریایی است؛ عاملی که می تواند تعیین کند نرخ های بالای امروز تا چه زمانی دوام خواهند آورد.

روایت حسین ناجی پور از استقبال نمایندگان صنعت کشتیرانی جهان از حضور ایران در اجلاس توکیو

ایستادگی ایرانیان در روزهای جنگ، تحسین جهان را برانگیخت

بایندر| نایب رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در بازگشت از نشست سالانه فوناسبا در ژاپن، از استقبال مسئولان این فدراسیون از حضور ایران در شرایط جنگی، نگرانی کشورهای مختلف نسبت به اختلال در مسیرهای کشتیرانی سخن گفت. حسین ناجی‌پور همچنین از تصمیم تازه هیئت‌مدیره انجمن برای فراهم‌کردن زمینه حضور جوانان و شرکت‌های عضو در مجامع بین‌المللی خبر داد.

در روزهایی که تحولات منطقه‌ای و شرایط جنگی بر فعالیت صنعت کشتیرانی سایه انداخته، حضور نماینده ایران در نشست سالانه فدراسیون جهانی انجمن‌های نمایندگان و کارگزاران کشتیرانی (فوناسبا) در توکیو، با استقبال مسئولان این تشکل بین‌المللی همراه شده است. حسین ناجی‌پور، نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، که به نمایندگی از انجمن در این اجلاس شرکت کرده بود، در تشریح فضای نشست گفت: رئیس فوناسبا که حدود سه تا چهار سال با او سابقه دوستی دارم، به همراه دبیرکل این فدراسیون از حضور من استقبال کردند. آنها با توجه به شرایط دشوار کشور، انجام این سفر طولانی و شرکت در اجلاس را اقدامی قابل تقدیر می‌دانستند. وی با اشاره به گفت‌وگوی خود با مسئولان فوناسبا افزود: «به آنها گفتم اگر دورتر از این هم بود، ما می‌آمدیم.» ناجی‌پور تأکید کرد که پایداری ایرانیان در مواجهه با شرایط دشوار مورد تحسین برخی حاضران قرار گرفته بود و نمایندگانی از مصر، مراکش و چند کشور دیگر نیز از ایران حمایت می‌کردند.

از خلیج فارس تا بسفر؛ نگرانی مشترک نمایندگان کشتیرانی

نشست سالانه فوناسبا از ۱۱ اکتبر ۲۰۲۶ (۱۹ مهر ۱۴۰۵) به مدت چهار روز در توکیو برگزار شد؛ نشستی که بخشی از مباحث آن به پیامدهای بحران‌های منطقه‌ای بر فعالیت شرکت‌های کشتیرانی اختصاص داشت. ناجی‌پور با اشاره به گفت‌وگوهای این اجلاس اظهار کرد: نماینده مصر از مشکلات ناشی از تحولات خلیج فارس و ترافیک ایجادشده در کانال سوئز سخن گفت و توضیح داد که شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی مصر از شرایط موجود رضایت ندارند. به گفته وی، مصطفی، نماینده مراکش نیز مشکلات تردد در محدوده جبل‌الطارق را مطرح کرد. نماینده ترکیه هم جنگ روسیه و اوکراین را از عوامل بروز مشکلات در دریای سیاه دانست و نسبت به افزایش ترافیک در تنگه بسفر ابراز نگرانی کرد.

تجربه سنگاپور؛ یک قرارداد به جای هماهنگی با چندین شرکت

یکی از بخش‌های قابل‌توجه سخنان ناجی‌پور، روایت او از توضیحات نماینده سنگاپور درباره شیوه ارائه خدمات بندری در این کشور بود؛ موضوعی که به اعتقاد وی، تفاوت معناداری با شرایط فعالیت نمایندگان کشتیرانی در ایران دارد. ناجی‌پور گفت: نماینده سنگاپور در نشست اعلام کرد که سالانه حدود ۴۵۰ هزار تردد کشتی در این کشور انجام می‌شود و بیش از ۵۰۰ شرکت نمایندگی کشتیرانی در آن فعالیت دارند. وی افزود: نکته جالب برای من این بود که با وجود این حجم از فعالیت، نماینده کشتی برای انجام مراحل مختلف ورود، تخلیه، بارگیری و خروج شناور، نیازی به انعقاد قراردادهای متعدد با شرکت‌های مختلف ندارد. به گفته ناجی‌پور، بر اساس توضیحات ارائه‌شده در نشست، نماینده کشتی می‌تواند با یک شرکت دارای مجوز جامع قرارداد منعقد کند و مجموعه خدمات عملیاتی کشتی، از ورود به لنگرگاه تا ترک بندر، از طریق همان شرکت انجام شود. او با مقایسه این تجربه و شرایط بنادر ایران، از وجود برخی مقررات دست‌وپاگیر برای فعالان نمایندگی کشتیرانی انتقاد کرد؛ مقرراتی که به گفته وی، انجام فرایندهای عملیاتی را با پیچیدگی بیشتری همراه می‌کند.

هوش مصنوعی؛ فرصت تازه یا تهدیدی برای نمایندگان کشتیرانی؟

آینده حرفه نمایندگی کشتیرانی نیز یکی دیگر از موضوعات مورد بحث در توکیو بود. ناجی‌پور درباره این پنل توضیح داد: بحث اصلی بر سر آن بود که آیا هوش مصنوعی می‌تواند فرایندهای مربوط به ورود کشتی به لنگرگاه و هماهنگی‌های پهلوگیری را انجام دهد یا دست‌کم به اجرای آنها کمک کند. وی افزود: برخی شرکت‌کنندگان بر ظرفیت این فناوری تأکید داشتند، اما نمایندگانی از مراکش، سنگاپور، هلند و چند کشور دیگر معتقد بودند هوش مصنوعی نمی‌تواند در این بخش نقش مؤثری داشته باشد. به گفته نایب‌رئیس انجمن کشتیرانی، در پنل دیگری نیز رابطه کشتیرانی و لجستیک با تعبیری از یک «پیوند بهشتی» توصیف شد و حاضران بر مکمل‌بودن این دو فعالیت و ضرورت گسترش همکاری میان آنها تأکید کردند. همچنین در جریان نشست، اطلاعاتی درباره سرمایه‌گذاری و مشارکت حدود ۱۰۰ شرکت ژاپنی در اروپا مطرح شد که بنا بر توضیحات ارائه‌شده، در بسیاری از آنها بیش از نیمی از سهام متعلق به طرف‌های ژاپنی است.

انتقاد از سیاست‌های آمریکا؛ «بازنده اصلی بازی شدند»

ناجی‌پور در بخش دیگری از سخنان خود به واکنش شرکت‌کنندگان خارجی نسبت به تحولات منطقه و سیاست‌های آمریکا اشاره کرد.

وی گفت: علاوه بر نمایندگانی از مصر، مراکش و کشورهای دیگر که از ایران حمایت می‌کردند، در میان شرکت‌کنندگان اروپایی نیز دیدگاه مثبتی نسبت به



تصمیمات و اقدامات جنگی علیه ایران وجود نداشت. او با انتقاد از پیامدهای این اقدامات اظهار کرد که خسارت‌های ناشی از جنگ تنها متوجه ایران نبوده و مردم کشورهای مداخله‌گر، به‌ویژه آمریکا، نیز از آثار آن آسیب دیده‌اند. ناجی‌پور در ادامه با اشاره به تحولات انتخاباتی آمریکا، مدعی شد که «شصت‌وخورده‌ای درصد از یهودی‌های ایالت میشیگان» به دموکرات‌ها رأی داده‌اند و این موضوع را نشانه‌ای از تغییر فضای سیاسی در آمریکا دانست. وی با انتقاد از عملکرد دولت آمریکا در قبال ایران و دیگر کشورها گفت: «به هر حال برنده نبودند که بازنده اصلی بازی شدند.»

چرا جوانان ایرانی کمتر در مجامع جهانی حضور دارند؟

اما شاید مهم‌ترین دستاورد سفر توکیو برای آینده فعالیت‌های بین‌المللی انجمن کشتیرانی ایران، پیشنهادی باشد که ناجی‌پور پس از بازگشت به کشور در هیئت‌مدیره مطرح کرده است. وی با اشاره به حضور جوانان متخصص در نشست‌های فوناسبا گفت: «در این جلسات افراد خیلی جوانی را می‌بینیم که اطلاعات حمل‌ونقلی، لجستیکی و کشتیرانی بسیار خوبی دارند. بعضی وقت‌ها خودم غبطه می‌خورم که چرا ما در انجمن‌های خودمان از جوان‌ها کمتر استفاده می‌کنیم و کمتر سعی در پرورش آنها داریم.» ناجی‌پور ادامه داد: پس از بازگشت، پیشنهاد کردم برای نشست‌های سالانه آینده فوناسبا فراخوانی منتشر شود تا شرکت‌های عضو انجمن و علاقه‌مندان بتوانند برای حضور در این مجامع درخواست بدهند و انجمن نیز هماهنگی‌های لازم را انجام دهد. به اعتقاد وی، حضور در چنین نشست‌هایی می‌تواند نگاه فعالان جوان صنعت کشتیرانی ایران را گسترده‌تر کند و زمینه آشنایی با شرکت‌ها، مدیران و متخصصان کشورهای مختلف را فراهم آورد. نایب‌رئیس هیئت‌مدیره انجمن کشتیرانی از موافقت هیئت‌مدیره با این پیشنهاد خبر داد و گفت مقرر شده است این شیوه برای نشست‌های آینده اجرایی شود. وی همچنین تأکید کرد که انجمن باید به سمت مشارکت در کمیته‌های تخصصی فوناسبا حرکت کند و حضور بین‌المللی خود را به شرکت در اجلاس‌های سالانه محدود نکند.

مقصد بعدی؛ جنوا در ایتالیا

ناجی‌پور در پایان اعلام کرد که نشست سالانه فوناسبا در سال ۲۰۲۷، اواخر اکتبر در شهر جنوا ایتالیا برگزار خواهد شد. وی همچنین گفت برای میزبانی اجلاس سال ۲۰۲۸، سه پیشنهاد از قبرس، شیلی و دبی مطرح شده بود که در نهایت، پس از قرعه‌کشی، شیلی به‌عنوان میزبان انتخاب شد. انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران حدود یک دهه است که به عضویت فوناسبا درآمده و اکنون، با تصمیم تازه هیئت‌مدیره، زمینه برای گسترش مشارکت شرکت‌های عضو و نسل جوان صنعت دریایی کشور در فعالیت‌های بین‌المللی این فدراسیون فراهم خواهد شد.

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
Shipping Association of IRAN

بیمه پاسارگاد

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

طرح تضمین

تعهدات تحویل گیرندگان کانتینر
درقبال مالکان کانتینر



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

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

تلفن: ۹-۸۸۹۴۷۶۴۶ - فاکس: ۸۸۹۰۵۶۰۴
ایمیل: info@saoi.ir - آدرس سایت: www.saoi.ir

از خسارت پنج هزار میلیارد تومانی به ناوگان صیادی تا بحران سوخت، گرانی نهاده ها و کاهش صید در کاسپین؛

تورهای خالی، سفره های کوچک!

پایندر صنعت شیلات ایران در حالی به استقبال روز جهانی خود رفته که تداوم فعالیت برای بخشی از صیادان و تولیدکنندگان به چالشی جدی تبدیل شده است.

برای صیادی که شناورش در جریان جنگ از بین رفته، روز جهانی شیلات معنای متفاوتی دارد. او پیش از هر چیز باید بداند چه زمانی می تواند دوباره به دریا بازگردد. در همان سواحل، گروهی دیگر با مشکل تأمین سوخت و بلاتکلیفی مجوزها روبه رو هستند. در شمال کشور، کاهش صید ماهیان استخوانی نگرانی هایی ایجاد کرده و در مزارع پرورش ماهی، هزینه خوراک و کمبود نقدینگی، ادامه تولید را دشوار کرده است. این مشکلات در صنعتی جریان دارد که طبق آمار رسمی، سالانه بیش از یک و نیم میلیون تن آبزی تولید می کند و بخش مهمی از فعالیت های اقتصادی آن در اختیار بخش خصوصی است. بررسی گزارش های منتشرشده نشان می دهد پشت ارقام تولید و صادرات، مسائل حل نشده ای وجود دارد که کمتر از ظرفیت های توسعه ای شیلات مورد توجه قرار می گیرند.

یک و نیم میلیون تن تولید؛ تصویر کامل صنعت نیست

حمزه رستم پور، رئیس سازمان شیلات ایران، نیز در نشست خبری ۲۷ آبان اعلام کرد بیش از ۹۹ درصد فعالیت های اقتصادی این صنعت توسط بخش خصوصی انجام می شود. به گفته وی، سرمایه گذاری در بخش شیلات طی سال ۱۴۰۴ به حدود ٦٧ هزار میلیارد تومان رسیده و برای سال جاری جذب ۱۰۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری هدفگذاری شده است. با این همه، اطلاعات منتشرشده درباره تعداد واحدهای غیرفعال، میزان بدهی تولیدکنندگان و تغییر درآمد خالص صیادان به اندازه آمار تولید جامع و منظم نیست. برای صنعتی که عمده فعالیت اقتصادی آن بر دوش بخش خصوصی قرار دارد، دانستن میزان تولید کافی نیست. کاهش سودآوری یک شناور یا مزرعه پرورش ماهی ممکن است در آمار کلان تولید دیده نشود، اما برای مالک آن به معنای ناتوانی در تأمین هزینه سفر بعدی یا خرید نهاده های دوره جدید باشد.

پنج هزار میلیارد تومان خسارت و صدها شناور آسیب دیده

جنگ، سنگین ترین ضربه سال جاری را به زیرساخت های صیادی جنوب کشور وارد کرده است.رستم پور در نشست خبری اخیر خود، میزان خسارت به شناورها و تأسیسات صیادی را نزدیک به پنج هزار میلیارد تومان اعلام کرد. به گفته رئیس سازمان شیلات، تقریبا تمامی اسکله های صیادی جنوب کشور آسیب دیده اند و ۱۵ صیاد نیز در جریان حملات جان خود را از دست داده اند. عطاءالله رئیسی، معاون صید و بنادر ماهیگیری سازمان شیلات، تعداد شناورهای نابودشده یا آسیب دیده در کلاس های مختلف را بیش از ۴۲۳ فروند اعلام کرده است. در مقابل، موسی قویدل، مدیرعامل تعاونی صیادی قشم، در اظهاراتی، از انهدام کامل ۴۲۰ قایق و ۷۰ لنج صیادی سخن گفت؛ آماری که با ارقام بعدی سازمان شیلات اختلاف دارد. از سوی دیگر، موضوع حمایت مالی از صیادان هنوز با پرسش هایی همراه است. سمیه رفیعی، رئیس فراکسیون محیط زیست مجلس، از اختصاص ۴۰ میلیارد تومان برای حمایت از تعاونی های صیادی بانوان در هرمزگان و پیگیری جبران بلاعوض ۴۰ درصد خسارت قایق ها خبر داد. با وجود این، در گزارش های بررسی شده آمار جامعی از مبالغ پرداخت شده به صاحبان شناورهای آسیب دیده تا ۳۰ آبان منتشر نشده است. اعلام چنین تصمیماتی زمانی برای جامعه صیادی اعتبار عملی پیدا می کند که تعداد دریافت کنندگان، میزان پرداخت و زمان بازگشت شناورها به چرخه فعالیت مشخص شود.

بحران سوخت در قشم؛ وقتی شناور سالم هم به دریا نمی رود

در هرمزگان، مشکل صیادان تنها به خسارت جنگ محدود نیست. تأمین سوخت و وضعیت مجوزهای فعالیت به دو مانع مهم برای قایق های کوچک تبدیل شده است. نمایندگان تعاونی های صیادی از محدودیت دسترسی به کارت های سوخت جایگاه ها و بلاتکلیفی بخشی از شناورهای بومی خبر داده اند. برخی صاحبان قایق ها با وجود آماده بودن تجهیزات، امکان تأمین سوخت مورد نیاز برای سفر دریایی را ندارند. شدت مشکل در اظهارات دبیر اجرایی خانه کارگر هرمزگان نیز بازتاب یافته است. وی در گزارشی که ۲٦ آبان منتشر شد، اعلام کرد هنگام بازدید از اسکله کندالو در قشم، شماری از صاحبان قایق ها از خرید بنزین با نرخ لیتری ۱۰۰ هزار تومان خبر داده اند. این رقم روایت فعالان محلی از بازار غیررسمی سوخت است و نرخ عمومی یا رسمی بنزین صیادی محسوب نمی شود. برای یک قایق کوچک، هزینه سوخت بخش مهمی از مخارج هر نوبت صید را تشکیل می دهد. افزایش غیرمتعارف این هزینه می تواند سفر دریایی را حتی در صورت مناسب بودن وضعیت صید، فاقد صرفه اقتصادی کند. در کنار آن، تعیین تکلیف مجوزها نیازمند ملاحظه دو موضوع است؛ حفظ حق فعالیت صیادان بومی و جلوگیری از افزایش فشار بر ذخایر آبزیان. ادامه بلاتکلیفی، نه به ساماندهی فعالیت کمک می کند و نه امکان برنامه ریزی اقتصادی را برای صاحبان شناورها فراهم می سازد.

آبزی پروری؛ خوراک گران و سرمایه ای که بازنمی گردد

فعالان آبزی پروری با مشکلات متفاوتی دست و پنجه نرم می کنند. اردیبهشت امسال، مدیرکل شیلات کرمانشاه اعلام کرد قیمت هر کیلوگرم خوراک ماهی در این استان به ۲۷۰ هزار تومان رسیده است. برآورد وی از هزینه تمام شده تولید هر کیلوگرم ماهی، با احتساب آب، برق، گاز و دستمزد، بین ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار تومان بود. این ارقام مربوط به شرایط تولید در کرمانشاه است و نمی توان آن را به تمام مزارع کشور تعمیم داد؛ با این حال، فشار هزینه نهاده ها بر واحدهای پرورشی را به خوبی نشان می دهد. در همین زمینه، اتحادیه سراسری تعاونی های کشاورزی ماهیان سردآبی کشور خواستار خرید حمایتی و ذخیره سازی ۱۵ هزار تن قزل آلا، تسهیل تأمین خوراک و اختصاص سرمایه در گردش به تولیدکنندگان شده بود. در آبزی پروری، فاصله زمانی میان خرید نهاده و فروش محصول طولانی است. تولیدکننده باید هزینه خوراک، انرژی و نیروی انسانی را در طول دوره پرورش پرداخت کند، در حالی که درآمد اصلی پس از برداشت محصول حاصل می شود. اگر بازار فروش با رکود مواجه شود یا هزینه خوراک ناگهان افزایش یابد، واحد تولیدی ممکن است پیش از رسیدن محصول به بازار با کمبود نقدینگی روبه رو شود. به همین دلیل، تسهیلاتی که زمان بازپرداخت آنها با دوره واقعی تولید تناسب ندارد، لزوما مشکل این واحدها را برطرف نخواهد کرد.

دریای کاسپین؛ ماهی کمتر در تور صیادان

در شمال کشور، کاهش صید ماهیان استخوانی یکی از مهم ترین نگرانی های فصل جاری است. آمار شیلات مازندران نشان می دهد از آغاز فصل صید در نیمه مهر تا روزهای پایانی آبان، ۲۱۸ تن ماهی استخوانی در این استان صید شده که نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۳۰ درصد کاهش داشته است. پیش تر نیز صید ۱۱۹ تنی در نیمه دوم مهر و افت ۵۱ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل گزارش شده بود. تفاوت این دو درصد به بازه زمانی محاسبه مربوط است. مسئولان شیلات مازندران، تغییرات دمایی، شرایط جوی و جابه جایی ماهیان به لایه های عمیق تر آب را از عوامل احتمالی کاهش دسترسی صیادان به ذخایر عنوان کرده اند. هزینه آماده سازی تورها، نگهداری تجهیزات و دستمزد نیروی انسانی پیش از آغاز فصل پرداخت می شود و افت صید، توان پوشش این هزینه ها را کاهش می دهد. در چنین وضعیتی، مدیریت علمی ذخایر و بررسی اثر تغییرات محیطی بر زیستگاه های آبزیان اهمیت بیشتری پیدا می کند. افزایش فشار صید برای جبران درآمد ازدست رفته، بدون ارزیابی ظرفیت منابع، ممکن است در بلندمدت به زیان خود صیادان تمام شود.

ماهی گران تر می شود؛ سهم تولیدکننده چقدر است؟

افزایش هزینه ها در بازار مصرف نیز دیده می شود. عباس مختاری، مدیرکل دفتر بهبود کیفیت، فرآوری و توسعه بازار آبزیان، ۲۷ آبان از افزایش قیمت مصوب کنسرو تن ماهی ۱۸۰ گرمی از ۲۹۹ هزار به ۳۲۹ هزار تومان خبر داد. وی رشد هزینه قوطی و روغن را از عوامل این افزایش دانست. مختاری همچنین اعلام کرد پایین بودن قیمت خرید ماهی تن در مقایسه با هزینه های صید، برای جامعه صیادی و تولیدکنندگان نگرانی ایجاد کرده است.این دو واقعیت در ظاهر متناقض اند؛ محصول نهایی گران تر می شود، اما تولیدکننده اولیه همچنان از سودآوری فعالیت خود رضایت ندارد.توضیح این وضعیت را باید در ساختار قیمت تمام شده جست وجو کرد. هزینه مواد بسته بندی، فرآوری، نگهداری، حمل و توزیع می تواند افزایش یابد، بدون آنکه درآمد صیاد به همان نسبت بیشتر شود.بنابراین برای بررسی دلایل گرانی محصولات شیلاتی، تنها مقایسه قیمت فروشگاه ها کافی نیست. سهم صیاد، کارخانه و شبکه توزیع از قیمت نهایی باید به صورت جداگانه بررسی شود.

حلقه فراموش شده شیلات؛ بنادر و لجستیک

در مباحث مربوط به توسعه شیلات، معمولا افزایش تولید و گسترش بازارهای صادراتی در اولویت قرار می گیرد، در حالی که بخش مهمی از ارزش اقتصادی محصول پس از خروج از آب شکل می گیرد. تخلیه سریع صید، تأمین یخ، نگهداری در دمای مناسب، فرآوری بهداشتی و حمل یخچالی، مراحلی هستند که کیفیت و قابلیت فروش آبزیان به آنها وابسته است. در نتیجه، آسیب دیدن یک اسکله صیادی تنها به معنای محدود شدن محل پهلوگیری شناورها نیست. اختلال در امکانات تخلیه، سوخت رسانی یا نگهداری محصول می تواند فعالیت چندین واحد تولیدی و خدماتی را تحت تأثیر قرار دهد. این مسئله برای صادرات اهمیت مضاعفی دارد. طبق اعلام رئیس سازمان شیلات، تولید میگوی کشور در سال ۱۴۰۴ از ٦٢ هزار تن فراتر رفته و بیش از ۷۰ درصد آن به بازارهای خارجی اختصاص یافته است. حفظ چنین بازاری نیازمند زنجیره حمل و نقل منظم، پایانه های مجهز، تجهیزات سردخانه ای و دسترسی پایدار به خدمات کشتیرانی است. تأخیر در حمل یا اختلال در زنجیره سرد، به ویژه در مورد محصولات تازه و منجمد، می تواند هزینه های اضافی ایجاد کند و بر کیفیت محموله اثر بگذارد. با این حال، گزارش های عملکرد شیلات کمتر به شاخص هایی مانند میزان ضایعات پس از صید، ظرفیت عملیاتی

سردخانه هـای بنادر صیـادی، هزینه لجسـتیک صادرات و مـدت زمان انتقال محصـول از صیدگاه تا بـازار می پردازند. ایـن اطلاعـات برای تصمیـم گیـری درباره سرمایـه گذاری در زیرسـاخت هـا بـه انـدازه آمـار تولیـد اهمیـت دارد.

صید غیرمجاز؛ هزینه ای که نسل های بعد می پردازند

در کنار مشـکلات اقتصادی، اسـتمرار صید غیرمجاز یکی از تهدیدهای منابع دریایی اسـت. گزارش های منتشرشـده از برخورد با شناورهای متخلف و کشف تجهیزات صید غیرمجاز در آب های جنوبی کشـور، از ضرورت تقویت نظارت بر روش های برداشـت آبزیان حکایت دارد. برخی شـیوه های مخرب، از جمله ترال غیرمجاز، می توانند به زیسـتگاه های کف دریا و گونه های غیرهدف آسـیب برسـانند. چنین خسـارتی تنها محدود به محیط زیست نیست؛ کاهش توان بازسازی ذخایر، فرصت صید قانونی در سال های آینده را نیز تهدید می کند. صیادانـی کـه مقـررات فصـل، محـدوده و ابـزار صیـد را رعایـت مـی کننـد، نبایـد هزینـه تخلـف دیگـران را از محـل کاهـش ذخایـر پرداخـت کننـد. حفاظـت از منابـع، زمانی اثربخـش خواهد بود کـه نظارت بـر فعالیـت شـناورها همـراه بـا حمایـت از روش هـای صیـد مسـئولانه و معیشـت جوامـع سـاحلی اجـرا شـود.

روز جهانی شیلات؛ وقت اعلام نتیجه است

در ۲۱ نوامبر، روز جهانی شیلات، تصویر این صنعت در ایران به چند خبر امیدوارکننده درباره تولید و صادرات محدود نمی شود. بـرای ارزیابی واقعی وضعیت، اکنون پاسـخ به چند پرسـش ضروری اسـت: چه تعداد از شناورهای آسیب دیده به فعالیت بازگشـته اند؟ چه میـزان از خسـارات اعلام شـده پرداخت شـده اسـت؟ تکلیـف مجوزهـا و سـهمیه سـوخت صیادان چیسـت؟ و تولیدکننـدگان آبـزی پـروری با چه سـازوکاری مـی تواننـد هزینه هـای دوره جدیـد تولید را تأمیـن کنند؟ پاسـخ بـه ایـن پرسـش هـا بایـد همـراه بـا آمـار قابـل بررسـی و زمـان بنـدی مشـخص باشـد؛ نـه صرفـا اعلام برنامـه هایـی کـه تحقـق آنها بـه آینـده موکول می شـود. روز جهانـی شـیلات بـرای مسـئولان ایـن صنعـت فرصتی اسـت تـا به جـای ارائه فهرسـت تـازه ای از اهـداف تولید، دربـاره نتایـج اقدامـات گذشـته پاسـخ دهنـد؛ به ویـژه به صیادانـی که پـس از ماه هـا خسـارت و بلاتکلیفـی، هنوز نمـی داننـد چـه زمانـی دوبـاره راهـی دریـا خواهند شـد



بایندر گزارش می دهد

برگزاری نشست کمیته امور گمرکی، ترانزیت، فورواردری و لجستیک انجمن کشتیرانی

نشست کمیته امور گمرکی، ترانزیت، فورواردری و لجستیک انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با حضور اعضای این کمیته و نمایندگان هیئت مدیره انجمن برگزار شد. به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، این نشست روز دوشنبه ۱۹ آبان ماه ۱۴۰۵ در محل دبیرخانه انجمن و با حضور اعضای کمیته، نمایندگان هیئت مدیره و دبیر کمیته های تخصصی انجمن تشکیل شد.













گامی کوچک برای آینده‌ای روشن‌تر

در ادامه فعالیت‌های مسئولیت اجتماعی،
مؤسسه خیریه نسیم دریای امید
با حمایت اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
با اهدای کوله‌پشتی و لوازم تحصیلی، زمینه ادامه تحصیل
جمعی از دانش‌آموزان نیازمند را فراهم کرد.

بایندر گزارش می دهد؛

بازدید هیئتی از انجمن کشتیرانی از شرکت های عضو؛ شرکت کالا ناوگان شرق

بایندر به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در ادامه برنامه بازدیدهای دوره ای از شرکت های عضو، هیئتی از انجمن با حضور در مجموعه انبارهای شرکت «کالا ناوگان شرق»، از نزدیک با زیرساخت های عملیاتی، ظرفیت های انبارداری و خدمات لجستیکی این مجموعه آشنا شد. شرکت «کالا ناوگان شرق» در سال ۱۳۷۴ در تهران تاسیس شده و با بیش از سه دهه سابقه فعالیت در صنعت حمل و نقل و لجستیک، از مجموعه های فعال در زمینه حمل و نقل بین المللی، انبارداری، نمایندگی کشتیرانی، راهبری پایانه های کانتینری و مدیریت زنجیره تامین به شمار می رود. این شرکت با بهره گیری از بیش از ۴۰۰ نیروی متخصص، خدمات خود را در بنادر مختلف کشور و مسیرهای تجاری بین المللی ارائه می دهد و در حوزه حمل و نقل دریایی، زمینی، ریلی و هوایی فعالیت دارد. در جریان این بازدید، ضمن معرفی ظرفیت های انبارداری و امکانات عملیاتی شرکت، بر اهمیت شناخت توانمندی های شرکت های عضو و تقویت ارتباط مستمر میان انجمن و فعالان صنعت حمل و نقل و لجستیک تاکید شد. در ادامه، گزارش تصویری و ویدئویی این بازدید را مشاهده می کنید.



بایندر گزارش می دهد؛

جلسه کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی برگزار شد

جلسه کمیته تخصصی امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، روز سه‌شنبه ۱۲ آبان‌ماه ۱۴۰۵، با محوریت بررسی موضوعات حقوقی ارجاع‌شده به کمیته و برنامه‌ریزی برای برگزاری کارگاه آموزشی تخصصی حقوقی و داوری برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در این نشست، موضوعات و مسائل حقوقی ارجاع‌شده به کمیته مورد بحث و بررسی قرار گرفت و حاضران به تبادل نظر درباره ابعاد حقوقی مسائل مطرح‌شده پرداختند.

بخش دیگری از این جلسه به بررسی زمینه‌های برگزاری یک کارگاه آموزشی یک‌روزه با محوریت مباحث تخصصی حقوقی و داوری اختصاص داشت. در این بخش، موضوعات مرتبط با برگزاری کارگاه و ضرورت ارتقای آگاهی‌های حقوقی فعالان صنعت کشتیرانی و خدمات وابسته مورد توجه قرار گرفت.

کمیته تخصصی امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در چارچوب فعالیت‌های تخصصی انجمن، به بررسی مسائل حقوقی و بیمه‌ای مرتبط با فعالیت شرکت‌های عضو و موضوعات ارجاعی می‌پردازد.






سه سال پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور؛ از احکام اجرا نشده تا کریدورهای ناتمام و آزمون تاب‌آوری در شرایط جنگی

توسعه دریامحور در ترازوی آمار



بایندر سه سال از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور می‌گذرد؛ سیاست‌هایی که قرار بود موقعیت جغرافیایی ایران را به یکی از پیشران‌های اقتصاد ملی تبدیل کند. با این حال، بررسی عملکرد بنادر، گزارش‌های نظارتی مجلس و سرنوشت پروژه‌های راهبردی نشان می‌دهد که فاصله میان اهداف و دستاوردهای عملی همچنان قابل توجه است. اجرا نشدن نیمی از احکام ارزیابی‌شده برنامه هفتم، بلاتکلیفی برخی زیرساخت‌ها و نبود مدیریت یکپارچه، پرسش‌های مهمی درباره کارنامه این سیاست‌ها مطرح کرده است؛ آن هم در شرایطی که جنگ، ضرورت تقویت اقتصاد دریایی را بیش از گذشته آشکار ساخته است.

شانزدهم آبان ۱۴۰۲، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در ۹ بند ابلاغ شد تا دریا از جایگاه سنتی خود در حمل‌ونقل و تجارت فراتر رود و به محور توسعه صنعتی، سرمایه‌گذاری، اشتغال و آبادانی سواحل تبدیل شود. اکنون سه سال بعد، مسئله اصلی نه ظرفیت‌های شناخته‌شده ایران، بلکه میزان بهره‌برداری اقتصادی از این فرصت‌هاست. سیدمهدی هاشمی، رئیس کمیسیون زیربنایی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، روز ۱۶ آبان ۱۴۰۵ از فقدان مدیریت یکپارچه توسعه دریامحور و نامشخص بودن متولی برخی اقدامات انتقاد کرد؛ موضوعی که نشان می‌دهد اختلاف مسئولیت‌ها و ضعف هماهنگی دستگاه‌ها همچنان از موانع اجرایی این سیاست‌هاست.

رشد بندری؛ دستاوردی کمتر از ظرفیت واقعی

بر اساس آمار سازمان بنادر و دریانوردی، مجموع تخلیه و بارگیری کالا در بنادر کشور از ۲۳۶.۵ میلیون تن در سال ۱۴۰۲ به ۲۳۴.۸ میلیون تن در سال ۱۴۰۳ کاهش یافت. در مقابل، عملیات کانتینری با رشدی نزدیک به ۱۳ درصد، از ۲.۷۳ به ۳.۰۸ میلیون TEU رسید. این رشد اگرچه مثبت است، اما مقایسه آن با عملکرد بندر جبل‌علی امارات که در سال میلادی ۲۰۲۴ حدود ۱۵.۵ میلیون TEU عملیات کانتینری ثبت کرده، فاصله مقیاس فعالیت ایران با رقبای منطقه‌ای را نشان می‌دهد؛ هرچند دوره‌های آماری و شرایط دو کشور یکسان نیست. تجربه بنادر موفق منطقه نشان داده است که مزیت رقابتی صرفاً با توسعه اسکله و افزایش ظرفیت فیزیکی ایجاد نمی‌شود، بلکه به خدمات لجستیکی، جذب خطوط کشتیرانی، توسعه صنایع پس‌کرانه‌ای و اتصال مؤثر به بازارهای بین‌المللی وابسته است.

نیمی از احکام اجرا نشده؛ مسئله پول است یا مدیریت؟

گزارش نظارتی مرکز پژوهش‌های مجلس از فصل دوازدهم برنامه هفتم، تصویری روشن‌تر از موانع توسعه دریامحور ارائه می‌دهد. طبق ارزیابی عملکرد تا پایان شهریور ۱۴۰۴، از مجموع ۲۶ حکم مرتبط با گذر و اقتصاد دریامحور، تنها دو حکم به طور کامل و دو حکم به میزان زیاد اجرا شده‌اند؛ ۹ حکم اجرای بخشی داشته و ۱۳ حکم، معادل ۵۰ درصد، اجرا نشده بودند. نکته قابل تأمل آنکه کارشناسان این مرکز، حدود ۵۸ درصد موارد عدم تحقق کامل احکام را در طبقه «کمبود اراده یا توان مدیریتی» قرار داده‌اند؛ در حالی که سهم موارد مربوط به پیش‌بینی نشدن منابع در بودجه حدود ۶ درصد بوده است. البته این یافته‌ها مربوط به سال نخست برنامه هفتم است و نمی‌توان آن را بدون ارزیابی جدید به تمام دوره سه ساله تعمیم داد. از سوی دیگر، ماده ۵۶ برنامه هفتم رشد سالانه ۱۶ درصدی ارزش افزوده اقتصاد دریامحور را هدف‌گذاری کرده، اما مرکز پژوهش‌های مجلس به نبود نظام آماری قابل اتکا برای سنجش این بخش اشاره کرده و دقت نرخ رشد هشت درصدی اعلام‌شده در گزارش‌های اولیه سازمان برنامه و بودجه را زیر سؤال برده است. در چنین شرایطی، حتی اندازه‌گیری میزان تحقق اهداف اقتصادی نیز با ابهام روبه‌روست.

کریدورهای ناتمام؛ فرصت‌های معطل در ترانزیت

راه‌آهن چابهار ـ زاهدان، یکی از مهم‌ترین پروژه‌های مرتبط با توسعه دریامحور، طبق گزارش ۱۲ آبان ۱۴۰۵ روزنامه ایران به پیشرفت فیزیکی ۹۴ درصدی رسیده است. این پروژه از زمان آغاز در سال ۱۳۹۲ نزدیک به ۵۰ هزار میلیارد تومان اعتبار جذب کرده و ظرفیت پیش‌بینی‌شده آن سالانه هشت میلیون تن بار است؛ با این حال، بهره‌برداری تجاری آن هنوز تحقق نیافته و تکمیل پروژه تا پایان سال ۱۴۰۵ هدف‌گذاری شده است. در شمال کشور نیز راه‌آهن ۱۶۲ کیلومتری رشت ـ آستارا، حلقه باقی‌مانده شاخه غربی کریدور شمال ـ جنوب، همچنان ناتمام است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، آغاز عملیات اصلی این طرح در سال ۲۰۲۷ مورد انتظار است؛ موضوعی که بهره‌برداری کامل از ظرفیت ترانزیتی این مسیر را به آینده موکول می‌کند. اهمیت این تأخیرها زمانی آشکارتر می‌شود که به آمار تجارت نگاه کنیم. ترانزیت خارجی ایران از ۱۷.۷۹ میلیون تن در سال ۱۴۰۲ به حدود ۲۲ میلیون تن در سال ۱۴۰۳ افزایش یافت، اما در پنج ماه نخست ۱۴۰۵، همزمان با جنگ و محدودیت‌های تجاری، از حدود هشت میلیون تن در دوره مشابه سال قبل به ۶.۵ میلیون تن کاهش پیدا کرد. هرچند تمام این افت را نمی‌توان به ضعف زیرساختی نسبت داد و آمار ترانزیت شامل مسیرهای زمینی نیز می‌شود، شرایط بحرانی بار دیگر اهمیت تکمیل کریدورها، تنوع مسیرهای حمل‌ونقل و کاهش وابستگی به چند بندر اصلی را نشان داد.

بخش خصوصی؛ حلقه مغفول توسعه

در کنار پروژه‌های عمرانی، جایگاه بخش خصوصی همچنان از مسائل تعیین‌کننده اقتصاد دریایی است. سرمایه‌گذاری در خدمات بندری، کشتیرانی، تعمیرات شناور و مراکز لجستیکی، بیش از صدور مجوز به ثبات مقررات، امنیت قراردادها، تأمین مالی و دسترسی به تجهیزات نیاز دارد. برای نمونه، برنامه هفتم عرضه سالانه دست‌کم پنج میلیون تن سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها را هدف‌گذاری کرده است؛ هدفی که تحقق آن بدون ایجاد بازار رقابتی بانکرینگ و شبکه خدمات پشتیبانی دریایی دشوار خواهد بود. در مناطق ساحلی نیز توسعه باید در بهبود وضعیت معیشتی صیادان، اشتغال پایدار و گسترش صنایع فرآوری و خدمات محلی نمایان شود. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس درباره اجرا نشدن کامل برخی اقدامات زیربنایی مجتمع‌های شیلاتی نشان می‌دهد که بخشی از نیازهای پایه‌ای این مناطق همچنان برطرف نشده است.

جنگ، آزمون واقعی اقتصاد دریامحور

جنگ و ناامنی دریایی در سال ۱۴۰۵، معادلات توسعه را پیچیده‌تر کرد. اختلال در مسیرهای کشتیرانی، افزایش مخاطرات عملیاتی و محدودیت‌های تجاری، حفظ جریان واردات کالاهای اساسی و استمرار فعالیت بنادر را به ضرورتی حیاتی تبدیل کرد. در این شرایط، شرکت‌های کشتیرانی، فعالان بندری و مجموعه‌های لجستیکی نقش مهمی در تداوم خدمات حمل‌ونقل ایفا کردند. با این وجود، نمی‌توان تمام عقب‌ماندگی‌ها را به شرایط جنگی نسبت داد. ضعف مدیریت یکپارچه، ناتمام ماندن کریدورها و ابهام در شاخص‌های اقتصادی، پیش از تشدید بحران نیز وجود داشتند. تفکیک این مشکلات از خسارت‌های ناشی از جنگ، پیش‌شرط ارزیابی منصفانه عملکرد دستگاه‌هاست.

سه سال پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، انتشار ترازنامه‌ای شفاف از سرمایه‌گذاری‌های تحقق‌یافته، ارزش افزوده ایجادشده، سهم ایران از خدمات دریایی، وضعیت اشتغال سواحل و میزان اجرای احکام قانونی ضروری به نظر می‌رسد. اقتصاد دریایی ایران بیش از سند و برنامه تازه، به اجرای تعهدات موجود و نتایج اقتصادی قابل سنجش نیاز دارد. بن‌بست اصلی نیز زمانی شکسته خواهد شد که ظرفیت‌های جغرافیایی کشور به درآمد پایدار، تجارت رقابت‌پذیر و زیرساخت‌هایی تبدیل شوند که در شرایط عادی و بحرانی، پاسخ‌گوی نیاز اقتصاد ملی باشند.



مـرکز داوری و حـل اختـــلاف

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir

خدمات ما

- کمیتـه حـل اختـلاف دریایـی و بنـدری تاسـیس سـال ۱۳۹۰
- مرکـز داوری تخصصـی دریایـی و بنـدری تاسـیس سـال ۱۳۹۳
- شـورای حـل اختـلاف دریایـی و بنـدری شـعبه ۸۰۶۲ تاسـیس سـال ۱۳۹۵
- مرجعیت اظهار نظر کارشناسی

  (وزارت راه ، صمت ، قوه قضائیه)
- کارشناسی خبره در حوزه کسب و کار
- حـل و فصـل دعـاوی و اختلافـات حقوقـی و تجـاری صنـف از طریـق داوری ، کارشناسـی و بـا رویکـرد سـازش و جلوگیـری از اطالـه دادرسـی
- تعامـل مسـتمر بـا نهادهـای حاکمیتـی از جملـه سـازمان تعزیـرات، قـوه قضائیـه و ...در رفتـار سـازی حرفـه ای و صیانـت از حقـوق صنفـی در افـق منافـع ملـی
- تعامـل و همـکاری بـا تشـکل هـای اقتصـادی و تجـاری داخلـی و بیـن المللـی بـرای مدیریـت و ارائـه خدمـات داوری و حقوقـی

• به چه کسانی می توانیم خدمات حقوقی ارائه دهیم :

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



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

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

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


مؤسسه ساعی دریامحور
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
TÜV
INTER CERT
SAAR
INSTITUTE OF
CHARTERED
SHIPBROKERS

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 حمل‌ونقل دریایی، بندری، لجستیک و خدمات وابسته است.



مزایای سامانه کاریابی انجمن کشتیرانی:

برای کارجویان:

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

مزایا برای کارفرمایان:

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

بایندر
BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

• ماه‌نامه دیجیتال بایندر
• صاحب امتیاز: انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران
• مدیرمسئول: مسعود پل مه • سردبیر: امیرحسین زارع
• تحریریه: روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

• نشانی: تهران، خیابان ولیعصر (عج)، نرسیده به زرتشت ، کوچه دانش کیان پلاک ۳۰ - انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران طبقه اول - روابط عمومی
• ایمیل: saoipublic@gmail.com • تلفن: ۹- ۸۸۹۴۷۶۴
• نمابر: ۸۸۹۰۵۶۰۴ • موبایل: ۰۹۰۲۶۵۸۹۱۰۷

• ماهنامه دیجیتال • یکشنبه ۱ آذر ۱۴۰۵ • ۱۲ جمادی الثانی ۱۴۴۸ • ۲۲ نوامبر ۲۰۲۶ • شماره ۹۶ • صفحه ۲۰

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

www.saoi • 09026588959 • 021-88947646-9 • info@saoi.ir