



فرصت‌ها و ظرفیت‌های توسعه اقتصاد دریامحور

پیشنهاداتی برای صندوق بازنشستگی کشوری



مؤسسه راهبردهای
بازنشستگی صبا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

فرصت‌ها و ظرفیت‌های توسعه اقتصاد دریامحور؛ پیشنهادهای برای صندوق بازنشستگی کشوری



نویسنده: محمد سلیمانی

همکار: سینا شیخی، وحید عابدینی

مدیر مطالعه: سیدامیرحسین جوزی

گرافیک و صفحه آرایی: امید طاهری

چاپ و صحافی: هفت مهر

تیراژ: ۱۰۰۰

قیمت: ۱۵۰۰۰ تومان

نوبت چاپ: اول - ۱۴۰۴

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۹۱۳۰۸-۶-۵

نشانی انتشارات: تهران خیابان انقلاب اسلامی نرسیده به میدان فردوسی خیابان شهید موسوی پلاک ۳۲

طبقه دوم

تلفن نشر: ۰۲۱۸۸۳۱۶۶۸۳



ISBN : 978-622-91308-6-5



9 786229 130865



فرصت‌ها و ظرفیت‌های توسعه اقتصاد دریامحور

پیشنهاداتی برای صندوق بازنشستگی کشوری

فهرست مطالب

چکیده	۶
۱- مقدمه	۹
۲- اقتصاد دریامحور در اسناد بالادستی	۹
۳- کشتیرانی و حمل و نقل دریایی	۱۳
۳-۱- بررسی آماری حمل و نقل دریایی در جهان	۱۴
۳-۲- بزرگترین شرکت های کشتیرانی دنیا	۲۱
۳-۲-۱- شرکت (MSC) Mediterranean Shipping Company S.A.	۲۱
۳-۲-۲- شرکت کشتیرانی Maersk	۲۱
۳-۳-۱- شرکت CMA CGM Group	۲۳
۳-۳- کشتی رانی در ایران	۲۴
۴- تجارت در بستر دریا	۲۶
۴-۱- آمار تجارت دریایی در جهان	۲۶
۴-۲- تجارت دریایی در ایران	۲۸
۴-۳- چالش ها و مسائل توسعه تجارت دریایی در ایران	۲۹
۵- کشتی سازی، تعمیر کشتی و اسقاط	۳۰
۵-۱- وضعیت کلی صنعت کشتی سازی در جهان	۳۰
۵-۲- مطالعه موردی: کشتی سازی در کره جنوبی	۳۳
۵-۳- کشتی سازی در ایران	۳۶
۵-۴- آسیب شناسی عدم توسعه کشتی سازی در ایران	۳۸
۶- بنادر؛ در جایگاه زیرساخت تجارت	۴۰
۶-۱- نقش بنادر در اقتصاد جهان	۴۱
۶-۲- مطالعه موردی: بندر شانگهای (چین)	۴۲
۶-۳- نقش بنادر در اقتصاد ایران	۴۳
۶-۴- ضرورت سرمایه گذاری در بنادر	۴۶
۷- صنعت ماهی گیری و شیلات	۴۷
۷-۱- ماهی گیری و شیلات در جهان	۴۷
۷-۱-۱- مطالعه موردی: صیادی و آبی پروری در چین	۴۸
۷-۲- ماهی گیری و شیلات در ایران	۵۱
۷-۳- موانع رشد و توسعه صنعت شیلات در ایران	۵۳
۸- گردشگری ساحلی	۵۴
۹- ارزیابی کلی فرصت های اقتصاد دریامحور در ایران	۵۵
۱۰- راهبردها و توصیه های سیاستی در سطح کلان و ملی	۵۷
۱۱- وضعیت شرکت های صندوق بازنشتی کشوری در حوزه اقتصاد دریا	۶۰
۱۱-۱- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۶۰
۱۱-۲- شرکت ملی نفتکش ایران	۶۷
۱۱-۳- شرکت گلف اجنسی ایران	۷۰
۱۱-۴- شرکت پیچک	۷۳
۱۱-۵- شرکت آبی فرآیند بوشهر	۷۵
۱۱-۶- شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس	۷۶
۱۱-۷- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران	۷۸
۱۲- توصیه هایی برای صندوق بازنشتی کشوری	۸۰

فهرست جداول و نمودار:

نمودار ۱- ظرفیت ناوگان دریایی جهانی	۱۴
نمودار ۲- رشد سالانه ناوگان دریایی جهان بر مبنای تناژ وزن مرده	۱۴
نمودار ۳- ناوگان دریایی برتر	۱۵
نمودار ۴- تعداد کشتی های پهلوگیری کرده در کل جهان	۱۹
نمودار ۵- میانگین فاصله طی شده برای غلات، سایر محموله های فله خشک، کانتیرها و محموله های نفتی	۲۰
نمودار ۶- سود ناخالص شرکت مولر مرسک	۲۲
نمودار ۷- درآمد شرکت CMA CGM در سال های مالی ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳	۲۴
نمودار ۸- روند جهانی حمل محموله های مختلف ۲۰۰۳-۲۰۲۳	۲۷
نمودار ۹- حجم و رشد تجارت کانتینری در جهان ۱۹۹۶-۲۰۲۳	۲۷
نمودار ۱۰- آمار عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور	۲۸
نمودار ۱۱- حجم کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور	۲۹
نمودار ۱۲- درآمد بندر شانگهای ۲۰۱۱-۲۰۲۲	۴۳
نمودار ۱۳- روند سودآوری شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران	۶۳
جدول ۱- ناوگان حمل و نقل دریایی جهان	۱۵
جدول ۲- کشورهای مالک ناوگان دریایی	۱۷
جدول ۳- سهم کشور های مختلف از ارزش ناوگان دریایی جهان	۱۸
جدول ۴- بزرگترین شرکت های کشتی رانی جهان در ابتدای ۲۰۲۴	۲۰
جدول ۵- عملکرد تخلیه و بارگیری بار در بنادر کشور	۲۸
جدول ۶- کشتی های تازه ساخته شده تحویل شده در سال ۲۰۲۲	۳۲
جدول ۷- تناژ فروخته شده برای بازیافت	۳۳
جدول ۸- شرکت های بزرگ کشتی سازی کره جنوبی	۳۵
جدول ۹- بزرگترین بنادر جهان	۴۲
جدول ۱۰- عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور	۴۴
جدول ۱۱- مشخصات بنادر ایران	۴۵
جدول ۱۲- ترکیب سهامداران کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۶۱
جدول ۱۳- تعداد و ظرفیت کشتی های متعلق به گروه کشتی رانی ج.ا. ایران	۶۲
جدول ۱۴- اهم اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۶۳
جدول ۱۵- برخی شاخص های عملکردی شرکت	۶۴
جدول ۱۶- شرکت های زیرمجموعه (فرعی و وابسته) گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران	۶۵
جدول ۱۷- سهامداران شرکت ملی نفت کش	۶۸
جدول ۱۸- برخی اطلاعات و اهم اقلام صورت های مالی شرکت ملی نفت کش	۶۹
جدول ۱۹- برخی شاخص های مالی شرکت ملی نفت کش	۶۹
جدول ۲۰- سهامداران گلف اجنسی	۷۰
جدول ۲۱- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت گلف اجنسی	۷۲
جدول ۲۲- درآمدهای عملیاتی شرکت گلف اجنسی	۷۳
جدول ۲۳- سهامداران اصلی پیچک	۷۴
جدول ۲۴- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت پیچک	۷۵
جدول ۲۵- سهامداران شرکت	۷۶
جدول ۲۶- سهامداران شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس	۷۷
جدول ۲۷- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس	۷۷
جدول ۲۸- شرکت های فرعی زیر مجموعه شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران	۷۹
جدول ۲۹- سهامداران شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران	۷۹
جدول ۳۰- اطلاعات مالی و اقتصادی پروژه شهرک شیلاتی مهرگان	۸۲
جدول ۳۱- اطلاعات مالی و اقتصادی پروژه پرورش ماهی در قفس	۸۲
جدول ۳۲- ارزیابی شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران مبتنی بر معیارهای اقتصاد سیاسی و زنجیره ارزش	۸۵

چکیده

دریا در اقتصاد تجارت محور کنونی، نقشی پررنگ و غیر قابل چشم پوشی دارد. صنایع و کسب و کارهای متعددی وابسته به دریا هستند از جمله حوزه های کشتی رانی و حمل و نقل دریایی، بندر و خدمات بندری، شیلات و ماهی گیری، کشتی سازی، تعمیر و اسقاط کشتی، کابل گذاری، گردشگری دریایی و

بررسی اجمالی حوزه های فوق حاکی از آن است که ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی، و نیز سابقه تاریخی در بسیاری از حوزه های فوق، از فرصت های چشمگیری برای بهره گیری از اقتصاد دریا برخوردار است. اما فرصت های مرتبط با حوزه دریا به نحو بایسته مورد استفاده قرار نگرفته و ظرفیت های ارزش آفرینی آن ها مغفول واقع شده است:

- در حالی که سهم دریا در تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مانند اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است؛ این رقم در ایران، فقط ۲ درصد است.

- در حال حاضر بسیاری از مناطق ساحلی ایران (به طور خاص در مناطق جنوبی) از جمله مناطق کمتر توسعه کشور محسوب می شوند.

- در حوزه حمل و نقل دریایی ۹۰ درصد حمل و نقل بین المللی از طریق دریا صورت می گیرد. در ایران نیز ۷۶ درصد از کل تناژ صادرات و واردات کشور از طریق بنادر بوده و در سال گذشته بالغ بر ۱۵۸ میلیون تن از طریق بنادر کشور تخلیه و بارگیری شده است. ایران در سال ۲۰۲۲ معادل ۳۲ کشتی فله بر، ۳۱ کشتی کانتینری، ۳۹۳ کشتی باری عمومی، ۸۳ نفتکش و ۴۰۳ فروند کشتی از انواع دیگر داشته است. شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ترابری دریایی و کشتیرانی ایرانی است، که هم اکنون با در اختیار داشتن ناوگانی از ۱۷۰ فروند کشتی، به عنوان بزرگترین شرکت خدمات کشتیرانی خاورمیانه محسوب می شود.

- سهم ایران از ساخت کشتی در جهان کمتر از ۳,۰ درصد است و تنها نیمی از ظرفیت داخلی این صنعت مورد استفاده قرار می گیرد. لذا برای تامین نیاز داخلی ناگزیر از توان شرکت های چینی و کره ای استفاده می شود.

- در حالی که در منطقه خلیج فارس و دریای عمان سهم اقتصاد بندری و دریایی در سال ۲۰۱۵ به مرز ۳۵ میلیارد دلار رسیده است (بدون در نظر گرفتن درآمدهای ترانشیب و ترانزیت کالاها از طریق بنادر)، کشور ما هنوز در بنادر نسل اول و دوم باقی مانده است.

- مطابق آمار منتشره توسط سازمان خوار و بار جهانی (FAO) در سال ۲۰۲۱، تولید آبزیان در جهان به بیش از ۲۱۸ میلیون تن در سال رسیده است. در کشور ما طبق گزارش های سازمان شیلات ایران، تولیدات شیلاتی در سال ۱۴۰۲، با رشد ۸ درصد به یک میلیون و

۳۸۰ هزار تن افزایش یافته است و حدود ۶۰۰ میلیون دلار درآمد ارزی از محل صادرات محصولات آبرزی حاصل شده است.

در این گزارش با تکیه بر مطالعات صورت گرفته برخی پیشنهادات زیر در سطح کلان و راهبردی برای اقتصاد دریا مطرح شده است:

- ایجاد تمرکز و یکپارچه سازی اهداف، برنامه ها و سیاست های مربوط به دریا و مناطق ساحلی
- ایجاد یک سیستم حمایتی و پشتیبانی (اعم از مالی، فنی و حقوقی) متناسب با اقتضائات صنایع دریایی
- تمرکز جدی بر بازاریابی (داخلی و خارجی)، بازاریابی و برندسازی
- تلاش برای گسترش تعاملات سازنده با سرمایه گذاران، شرکت ها و نهادهای خارجی
- بکارگیری فن آوری های جدید جهانی و توسعه فن آوری های بومی

از سوی دیگر صندوق بازنشستگی ظرفیت نسبتاً خوبی در حوزه اقتصاد دریا دارد. هم اکنون شرکت های زیر در حوزه اقتصاد دریا پایه مشغول به فعالیت هستند:

- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (مالکیت ۲۲,۷ درصد از سهام در اختیار صندوق قرار دارد) در حوزه کشتی رانی و خدمات حمل و نقل
- شرکت ملی نفت کش (مالکیت ۳۳ درصد) در حوزه کشتی رانی و خدمات حمل و نقل
- شرکت گلف اجنسی ایران (زیرمجموعه شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا) در حوزه کشتیرانی، خدمات حمل و نقل و گمرکی
- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران (زیرمجموعه شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا) در حوزه خدمات گمرکی و انبارداری
- شرکت پیچک (زیرمجموعه شرکت صبا جهاد) در حوزه کمپوت، کنسرو، غذاهای منجمد و ...
- شرکت آبرزی فرایند بوشهر (زیرمجموعه شرکت پدیده نیکان) در زمینه شیلات و آبریان
- شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس (زیرمجموعه شرکت پدیده نیکان) در زمینه کنسرو و بسته بندی و فرآوری ماهی

با توجه به پیچیدگی ها و تنوع حوزه های وابسته به دریا، ارائه توصیه هایی در عرصه کسب و کارهای مرتبط با آن، نیازمند مطالعه ای همه جانبه است. اما به طور کلی با توجه به وضعیت شرکت های صندوق در این عرصه می توان توصیه های زیر را عنوان نمود:

الف- در حوزه شیلات:

- توسعه زنجیره ارزش (شیلات از تولید تا بازاریابی) توسط شرکت صبا جهاد
- توسعه زنجیره ارزش شیلات و پر کردن نقاط خالی زنجیره از جمله تشکیل شرکت تعاونی صیادی و توسعه بسته‌بندی محصولات دریایی
- احیا و ارتقای برند بندرعباس و پیچک به عنوان واحدهای فرآوری محصولات دریایی
- بازاریابی و توسعه فروش مبتنی بر ظرفیت‌های صندوق بازنشستگی و ذی‌نفعان آن
- بازاریابی و توسعه فروش با هدف گذاری کشور امارات (با محوریت شرکت جبل دبی) و سایر کشورهای همسایه

ب- در حوزه کشتی‌رانی و توسعه حمل و نقل:

- مطالعه و بررسی همه جانبه الزامات توسعه کسب و کار کشتی‌رانی و کشتی‌سازی با تاکید بر ابعاد سیاسی مرتبط با تحریم، مسائل مالی، امکان جلب حمایت‌های حاکمیتی و تدوین برنامه مشارکت شرکت‌های فعال خصوصی و دولتی
- تدوین راهبردهای حفظ و احیای بازار در حوزه کشتیرانی
- مشارکت با بخش خصوصی داخلی و خارجی و تراستی‌ها جهت بازاریابی جایگاه شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران
- خرید سهام شرکت‌های بین‌المللی فعال در حوزه ساخت کشتی
- مشارکت با شرکت‌های شبکه تراستی حمل و نقل جهت نوسازی ناوگان دریایی، توسعه خدمات حمل و نقل بین‌الملل و بازاریابی جایگاه شرکت کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران
- تملک سهم صندوق بازنشستگی و رفاه کارکنان صنعت نفت توسط شرکت ملی نفت کش
- تامین مالی نوسازی ناوگان با استفاده از تلاش برای تسویه بدهی‌های دولت به شرکت ملی نفت کش
- تقویت برنامه ریزی لجستیکی شرکت‌های حمل و نقل دریایی (به طور خاص حمل کالا در مسیرهای برگشت)
- بازآرایی ساختار سازمانی و کاهش هزینه‌های ستادی
- بستر سازی توسعه ترانزیت مبتنی بر توسعه ظرفیت‌های خدمات شرکت گلف اجنسی

ج- بستر سازی توسعه ترانزیت مبتنی بر توسعه ظرفیت‌های خدمات شرکت گلف اجنسی

- د- توسعه گردشگری دریایی- ساحلی با تمرکز بر سواحل مکران به عنوان راهبرد شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی.

۱- مقدمه

نقش غیرقابل چشم‌پوشی دریا در تسهیل حمل و نقل و توسعه تجارت، تامین مواد غذایی و نیز توریسم و صنعت تفریحات موجب شده است که کشورهای دارای دسترسی به آب، با تمرکز بر یک یا چند صنعت از صنایع وابسته به دریا، مسیر توسعه اقتصادی خود را هموار نمایند. درآمدهای چشم‌گیر بنادر چین، کشتی‌سازی کره، شیلات کشورهای شرق آسیا، توریسم ساحلی جزایر آمریکایی و اروپایی همه نشان از نقش چشم‌گیر دریا در اقتصاد این کشورها دارد.

کسب مزیت رقابتی از فرصت‌ها و پتانسیل‌های طبیعی، یکی از اساسی‌ترین اجزای استراتژی‌های توسعه تلقی می‌شود؛ و غفلت از آن عملاً مسیر توسعه کشورها را با دشواری‌های متعدد روبرو می‌کند. دریا مشحون از جاذبه‌ها و فرصت‌ها است؛ جاذبه‌ها و فرصت‌هایی که در ابعاد مختلف، بخش‌های خدمات، صنعت و حتی کشاورزی را به شدت متأثر کرده و درآمدهای شگرفی را برای کشف‌کنندگان و ارائه‌کنندگان این خدمات فراهم کرده است. این فرصت‌ها و جاذبه‌ها دربردارنده فرصت‌های توسعه حمل‌نقل و ترانزیت، ماهی‌گیری و پرورش ماهی، خدمات بندری، توریسم ساحلی-دریایی و ... می‌باشد که هر یک می‌تواند به اقتضای محیط نهادی و شرایط جغرافیایی کشورها، نقش مهمی در توسعه اقتصادی آن‌ها داشته باشد.

کشور ما هم در شمال و به طور خاص در جنوب به دریا دسترسی دارد و از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی (با احتساب جزایر خلیج فارس) برخوردار است که ۴۹۰۰ کیلومتر آن در جنوب و مابقی در شمال قرار دارد. از این رو با توجه به تجربه موفق جهانی در خلق ارزش افزوده از صنایع وابسته به دریا، یکی از حوزه‌هایی که می‌تواند نقش به‌سزایی در فرآیند رشد و پیشرفت ایران داشته باشد؛ دریا و صنایع مرتبط با آن است. در حال حاضر، تا بهره‌برداری قابل قبول از فرصت‌های ناشی از دسترسی به دریا فاصله زیادی داریم و از این رو می‌بایست اقدامات لازم جهت استفاده از این فرصت‌ها فراهم گردد.

در این گزارش تلاش می‌شود تا ابتدا ضمن معرفی برخی صنایع مرتبط با اقتصاد دریا به اختصار وضعیت این صنایع در جهان و ایران بررسی شود و در ادامه ضمن اشاره به نسبت صندوق بازنشستگی کشوری با این صنایع و معرفی شرکت‌های صندوق در حوزه اقتصاد دریا، توصیه‌هایی در سطح کلان و صندوق ارائه گردد.

۲- اقتصاد دریا محور در اسناد بالادستی

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکصد و

دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.

متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به این شرح است:

دریاها و خصوصاً دریا‌های آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی می‌باشند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قراردادن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند. از این رو سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به شرح زیر تعیین می‌گردد:

۱. سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.

۲. توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریا محور (اقتصاد دریا محور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.

۳. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)

۴. تدوین طرح جامع توسعه دریا محور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تأکید بر هویت ایرانی-اسلامی طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست.

۵. بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.

۶. تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.

۷. توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.

۸. افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.

۹. حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.

همچنین در برنامه هفتم توسعه از ماده ۶۰ الی ۶۳ به اقتصاد دریامحور اشاره شده است که به شرح زیر می‌باشد:

ماده ۶۰- به منظور هدایت جمعیت و فعالیت‌های آبر و صادرات گرا به قلمروهای مستعد کشور در چهارچوب اسناد آمایش سرزمین و اسناد مدیریت یکپارچه سواحل، اقدامات زیر انجام می‌شود:

الف- وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی موظف است در ارائه حمایتها و مشوقها برای ایجاد یا توسعه طرحهای کسب و کار و ایجاد اشتغال، اولویت را به جمعیت فعال در این مناطق اختصاص دهد.

ب- وزارت نیرو موظف است آب مصرفی صنایع مستقر در استانهای ساحلی جنوب کشور را از طریق احداث تأسیسات آب شیرین‌کن رأساً یا با مشارکت بخش خصوصی تأمین نماید.

پ- وزارتخانه‌های نفت و نیرو مکلفند برق و گاز مورد نیاز شهرک‌های صنعتی، پالایشگاه‌ها، پتروپالایشگاه‌ها، مجتمع‌های فولادی و شهرک‌های شیلاتی و آبریزپروری در این مناطق را به صورت پایدار تأمین نمایند.

ت- سازمان حفاظت محیط زیست مکلف است با همکاری مؤسسات تحقیقاتی شیلات ایران و دستگاه‌های اجرائی ذیربط نسبت به بازسازی زیستگاه‌های حساس به-ویژه زیستگاه‌های آبی دارای گونه‌های در معرض خطر اقدام نماید.

بند الحاقی- دولت مکلف است در راستای واگذاری حق بهره‌برداری از عرصه و ایجاد

زیرساخت، اعطای تسهیلات، اعمال معافیتها و مشوقهای لازم در سواحل جنوبی و شمالی و پسرکرانه‌های سواحل به استانها برای توسعه فعالیت‌های اقتصاد دریامحور ظرف سه ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون اقدام قانونی لازم را به عمل آورد. سازمان مکلف است گزارش عملکرد این ماده مشتمل بر عملکرد هریک از دستگاه‌های مسئول را سالانه به مجلس ارسال نماید.

ماده ۶۱- الف- دولت مکلف است نسبت به فعال‌سازی حداکثری ظرفیت‌های متنوع شهرستان ابوموسی در استان هرمزگان با محوریت جزایر مربوط، با تأکید بر استقرار و ارائه خدمات برتر در سطوح فراملی، ملی و محلی و با در نظر گرفتن نظام حمل و نقل، آماد و پشتیبانی (لجستیک) و خدمات بازرگانی و توسعه مؤثر زیرساخت‌های انرژی و ارتباطات، صنعت و معدن و ایجاد توزیع خدمات اجتماعی شامل آموزش عالی، درمانی، فرهنگی، ورزشی و شناسایی و گسترش ظرفیت قلمروهای گردشگری و اقامتی و اقتصاد دریا محور اقدام نماید. سازمان و وزارت کشور مکلفند گزارش عملکرد این بند را هر شش ماه یکبار به مجلس ارسال نمایند.

ب- وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، ظرف شش ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون نسبت به شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات در مرزهای زمینی و بنادر بزرگ و پرتردد کشور اقدام نماید.

پ- وزارت راه و شهرسازی مکلف است با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت، ظرف شش ماه از لازم‌الاجرا شدن این قانون نسبت به اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی نمودن آن در مقایسه با بنادر منطقه اقدام نماید.

ماده ۶۲- به منظور افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (بنکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت‌رسانی سالانه حداقل پنج میلیون تن به همراه خدمات جانبی، اقدامات زیر طی سالهای اجرای برنامه صورت میگیرد:

الف- وزارت نفت موظف است نسبت به تولید و تحویل نفت کوره کم سولفور نیم درصدی (۰/۵٪) با رشد سالانه بیست و پنج درصد (۲۵٪) به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات جانبی به کشتی‌ها (بنکرینگ) و تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت بر اساس استانداردهای سوخت رسانی دریایی اقدام نماید.

تبصره- به منظور تأمین پایدار خوراک متقاضیان تولید نفت کوره کم سولفور نیم درصدی (۰/۵٪)، اولویت‌بخشی اختصاص نفت کوره صادراتی به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات جانبی به کشتیها (بنکرینگ)، تسهیل فرایندهای واردات

و تهیه سوخت برای کاربردهای سوخت‌رسانی دریایی و تنظیم مقررات مربوط به عملیات شرکت‌های سوخت‌رسان، وزارت نفت مکلف است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، آیین‌نامه اجرائی مورد نیاز را تهیه نموده و به تصویب هیأت وزیران برساند.

ب- وزارت راه و شهرسازی مکلف است نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری زمین به بخش خصوصی و غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات برای عملیات احداث زیرساخت خدمات جانبی به کشتیها (بنکرینگ) اقدام کند. وزارتخانه‌های نفت و راه و شهرسازی مکلفند گزارش عملکرد این ماده را هر شش ماه یکبار به کمیسیون انرژی مجلس ارسال نمایند.

ماده ۶۳- به منظور افزایش صید محصولات شیلاتی کشور و ارتقای نقش و جایگاه پروتئین دریایی در سبد غذایی خانوارها اقدامات زیر انجام میگردد:

الف- وزارتخانه‌های نیرو و نفت موظفند آب، برق و گاز مجتمع‌های شیلاتی تا ورودی آنها و سوخت مورد نیاز برای توسعه ناوگان صید فراساحلی را فراهم کنند.

ب- وزارت جهاد کشاورزی موظف است با همکاری معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری نسبت به بومی‌سازی تجهیزات مورد نیاز پرورش ماهی در قفس و تسهیل شرایط لازم برای ایجاد مراکز خوراک ماهی و میگو و تکثیر ماهیان اقدام کند. با توجه به ابلاغیه مقام معظم رهبری و مواد برنامه توسعه با توجه به ظرفیت‌های صندوق بازنشستگی کشوری بر اساس توضیحاتی که ارائه خواهد شد، محورهای کشتی‌رانی و حمل و نقل دریایی، تجارت دریایی، کشتی‌سازی، توسعه بنادر، صنعت ماهی‌گیری و شیلات و گردشگری ساحلی می‌باشد که در ادامه به طور مبسوط مطرح می‌شود.

۳- کشتیرانی و حمل و نقل دریایی

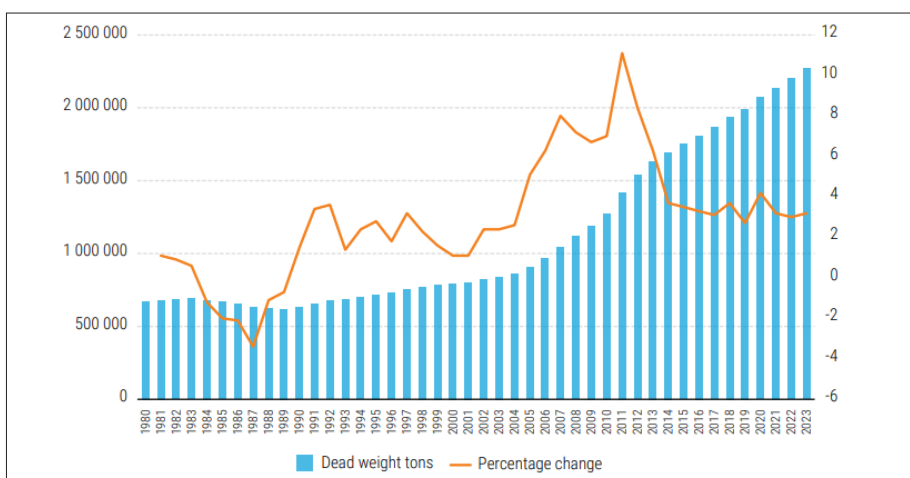
دریا با صنعت حمل و نقل پیوندی ناگسستنی دارد و توسعه حمل و نقل از نظر تاریخی، همراه با توسعه کشتی‌رانی بوده است. دسترسی به سواحل می‌تواند نقش بی‌بدیلی در گسترش تعاملات تجاری داشته باشد. اهمیت بررسی اختصاصی اقتصاد دریایی از آن رو است که بیش از ۸۰ درصد حمل و نقل بین‌المللی از طریق دریاهای آزاد صورت می‌گیرد که در بردارنده حمل مواد غذایی، انرژی و سایر کالاهای اساسی است. اختلالات اخیر و به طور خاص اختلال در صادرات غذا به سبب جنگ در اوکراین، به روشنی اهمیت دریا و بنادر آزاد در تامین مواد غذایی و رفاه جهانی را مشخص کرد. در کشورهای واقع در سواحل جنوبی خلیج فارس توجه ویژه

به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های دریا موجب شده تجارت به عنوان موتور رشد این کشورها، توسعه چشم‌گیری داشته باشد و این کشورها با تمرکز بر تجارت دریایی و اقتصاد بندر توانسته‌اند ارزش افزوده بسیار بالایی را خلق نموده و رشدهای بالای اقتصادی را مشاهده نمایند.

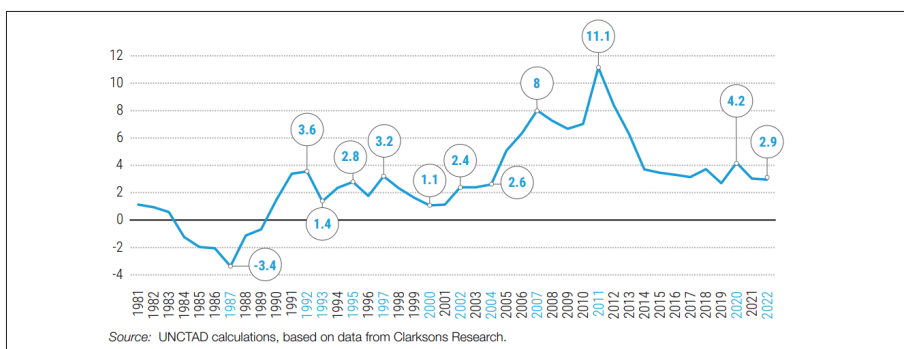
۱، ۳- بررسی آماری حمل و نقل دریایی در جهان

در ژانویه ۲۰۲۳ ناوگان دریایی جهان شامل ۱۰۵ هزار کشتی دارای گنجایش ۱۰۰ GT و بالاتر بود. در سال ۲۰۲۲ ظرفیت حمل کل این کشتی‌ها بالغ بر ۲,۲۷ میلیارد تن وزن مرده (DWT) بود. در سال‌های اخیر ناوگان حمل و نقل دریایی جهان همواره با رشد اندکی روبرو بوده است و همزمان متوسط سن ناوگان در سطح جهان در حال افزایش است.

نمودار ۱- ظرفیت ناوگان دریایی جهانی (هزار تن وزن مرده و درصد تغییرات سالانه)



نمودار ۲- رشد سالانه ناوگان دریایی جهان بر مبنای تناژ وزن مرده طی سال‌های ۱۹۸۱ تا ۲۰۲۲

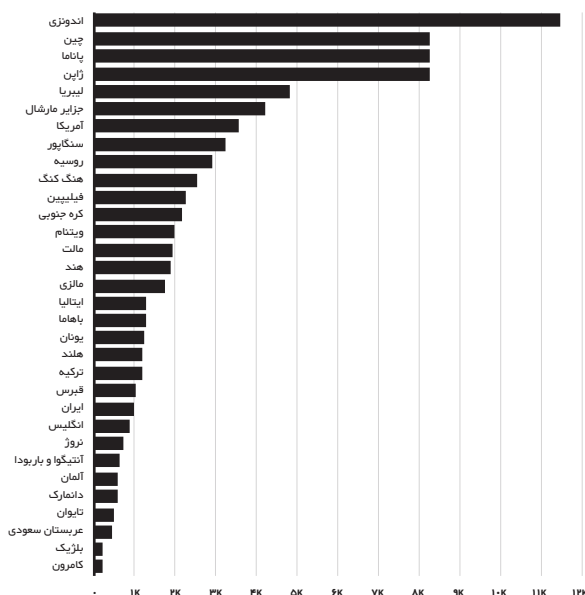


جدول ۱- ناوگان حمل و نقل دریایی جهان به تفکیک انواع کشتی (واحد میلیون تن وزن مرده)- ۲۰۲۲-۲۰۲۳^۱

نوع کشتی	۲۰۲۲	۲۰۲۳	درصد رشد
کشتی های فله (بالک)	۹۴۷	۹۷۳	۲٫۸
تانکرهای نفتی	۶۲۹	۶۵۱	۳٫۴
کشتی های کانتینری	۲۹۲	۳۰۵	۳٫۹
سایر	۲۵۲	۲۶۰	۳٫۲
جمع کل	۲۲۰۲	۲۲۷۲	۳٫۲

از نظر تعداد، اندونزی با داشتن ۱۱۷۰۰ فروند کشتی در رتبه اول دنیا قرار دارد. آمریکا با در اختیار داشتن ۳،۵۳۱ فروند کشتی به عنوان هفتمین کشوری که برترین ناوگان دریایی جهان را در اختیار دارد قرار گرفته است و کشور روسیه با تعداد ۲،۹۱۰ فروند کشتی در رتبه نهم جهان جای گرفته است. طبق این آمار ایران با ۹۶۵ کشتی رتبه ۱۲۳ام ناوگان دریایی جهان را تا سال ۲۰۲۲ در اختیار داشته است.

نمودار ۳- ناوگان دریایی، برتر - از نظر تعداد شناور



پرچم کشتی الزاما با ملیت مالک کشتی ارتباطی ندارد. بخش بزرگی از کشتی‌ها پرچم مراکز ثبت آزاد را نصب می‌کنند. این سیستم به کشورهای درحال توسعه اجازه ارائه برخی از خدمات کشتی رانی را می‌دهد. خدمات ثبت کشتی از طریق

مراکز آزاد و بین‌المللی عمدتاً در مناطق درحال توسعه قرار دارد. در سال ۲۰۲۲ بیش از ۷۰ درصد از ظرفیت کشتی‌رانی در جهان بر مبنای تناژ وزن مرده تحت یک پرچم خارجی ثبت شده است و مالکان بهره‌بردار و محل ثبت کشورهای متفاوتی بوده‌اند. برای برخی کشورهای مالک کشتی از جمله آلمان، یونان، ژاپن، کره و بریتانیا سهم این نوع کشتی‌ها بالاتر است و برای کشورهایی مثل چین، دانمارک، هنگ‌کنگ، هند و ایران سهم تناژی دارای پرچم خارجی کمتر از متوسط است. در سال ۲۰۲۲، از میان ده پرچم ثبت شده برتر، ۷ پرچم، مراکز ثبت آزاد (شامل پاناما، لیبریا، جزایر مارشال، مالتا، باهاماس، هنگ‌کنگ، سنگاپور) و فقط سه پرچم، پرچم‌های ملی بوده‌اند (چین، ژاپن و یونان). این ده کشور ۷۸٫۵ درصد از تناژ وزن مرده جهان را حمل می‌کنند. رشد مراکز ثبت آزاد مزایایی مثل برخورداری از مزایای سیستم مالیاتی و امکان استخدام خدمه بین‌المللی (خدمه خارجی) برای مالکان کشتی‌ها به همراه دارد.

از منظر تناژ وزن مرده یونان بیشترین ظرفیت کشتی‌رانی را دارد. یونان با بیش از ۴۹۳۶ کشتی (۵۹۸ کشتی با پرچم یونان و ۴۳۳۲ کشتی با پرچم خارجی) ظرفیتی بیش از ۳۹۳ میلیون تن وزن مرده (معادل ۱۷ درصد از تناژ وزن مرده جهان) را دارد. در رتبه دوم کشور چین قرار دارد که با ۸۸۳۹ کشتی (۵۹۹۷ کشتی با پرچم چین و ۲۷۹۱ کشتی با پرچم خارجی) ظرفیتی بیش از ۳۰۱ میلیون تن وزن مرده (۱۳ درصد از تناژ وزن مرده جهان) را در اختیار دارد. مطابق با این آمار بیش از ۵۰ درصد از ظرفیت حمل‌متعلق به کشورهای توسعه یافته است و در میان ۳۴ کشور برتر از نظر این مقیاس، ۱۹ کشور درحال توسعه قرار دارند. در طول سال‌های اخیر چین و سنگاپور ظرفیت حمل‌خود را افزایش داده‌اند. از منظر تناژ وزن مرده ایران با داشتن ۱۹ میلیون تن ظرفیت (۹٫۰ درصد از تناژ وزن مرده دنیا) در رتبه ۲۳ قرار دارد. طبق آمار آنکتاد در سال ۲۰۲۲ ایران ۲۵۳ کشتی (بالاتر از ۱۰۰ گراس‌تن) در اختیار داشته که ۲۴۱ مورد با پرچم ایران و ۱۱ کشتی با پرچم خارجی فعال بوده‌اند.

جدول ۲- کشورهای مالک ناوگان دریایی (بر مبنای تعداد کشتی و سهم از تناژ وزن مرده در سال ۲۰۲۲)^۲

Country or territory of ownership	Number of vessels			Dead weight tons				
	National flag	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world dwt
1 Greece	598	4 332	4 936	51 976 486	341 036 573	393 033 425	86.8	17.4
2 China	5 997	2 791	8 839	121 809 591	179 066 943	301 997 355	59.5	13.4
3 Japan	950	3 069	4 023	37 438 045	200 224 252	237 673 376	84.2	10.5
4 Singapore	1 373	1 410	2 813	68 494 373	72 237 484	140 824 814	51.3	6.2
5 Hong Kong, China	842	979	1 842	72 339 321	44 542 059	117 287 467	38.1	5.2
6 Republic of Korea	816	869	1 696	17 588 035	79 517 595	97 144 236	81.9	4.3
7 Germany	184	1 971	2 156	6 834 385	70 143 305	76 980 906	91.1	3.4
8 Taiwan Province of China	151	892	1 054	6 279 703	52 197 018	58 549 256	89.3	2.6
9 United Kingdom	354	975	1 332	9 277 332	48 600 066	58 024 495	84.0	2.6
10 Norway	953	963	1 918	18 081 678	37 307 060	55 519 431	67.4	2.5
11 United States of America	771	978	1 758	10 113 981	40 386 816	51 194 895	80.0	2.3
12 Bermuda	NA	403	403	NA	50 220 307	50 220 307	NA	2.2
13 United Arab Emirates	125	1 152	1 285	577 123	39 125 947	39 732 861	98.5	1.8
14 Denmark	401	411	812	19 728 219	19 659 607	39 387 826	49.9	1.7
15 Switzerland	14	602	616	835 748	36 827 778	37 663 526	97.8	1.7
16 Türkiye	396	1 361	1 766	6 056 462	31 243 034	37 348 182	83.8	1.7
17 Monaco	NA	380	380	NA	36 770 160	36 770 160	NA	1.6
18 India	914	227	1 145	17 357 386	13 202 639	30 726 338	43.2	1.4
19 Indonesia	2 335	112	2 458	25 565 216	2 810 746	28 657 379	9.9	1.3
20 Cyprus	124	291	417	4 828 206	22 461 924	27 341 575	82.3	1.2
21 Belgium	87	210	297	8 453 189	18 243 329	26 696 518	68.3	1.2
22 Russian Federation	1 552	281	1 841	9 813 989	11 777 202	21 639 798	54.5	1.0
23 Islamic Republic of Iran	241	11	253	18 450 865	853 392	19 305 808	4.4	0.9
24 Kingdom of the Netherlands	663	527	1 190	5 396 634	12 290 136	17 686 770	69.5	0.8

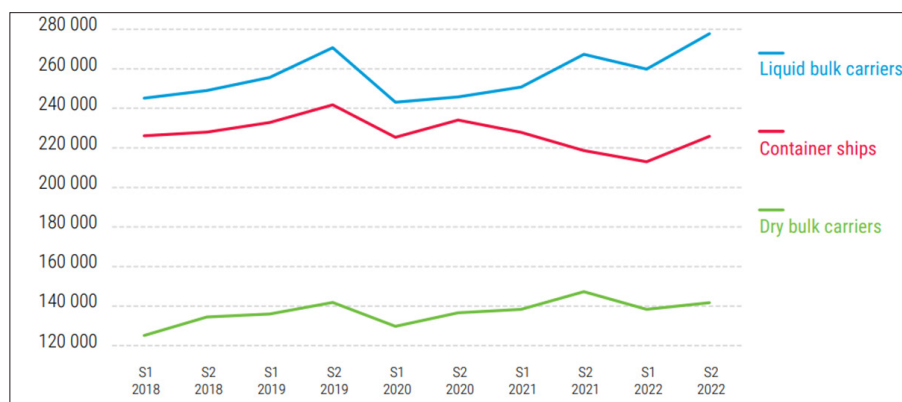
ارزش ناوگان دریایی جهان به ۱,۲۶ تریلیون دلار بالغ شده است و نزدیک به دوسوم ارزش ناوگان دنیا در اختیار ده کشور است و یونان (با سهم ۱۱,۸ درصد از ارزش کل ناوگان دریایی دنیا)، چین (۱۱,۰۴ درصد) و ژاپن (۱۰,۷ درصد) در رتبه اول تا سوم قرار دارند و کشور ما با سهم ۰,۳۵ درصد در رتبه ۳۵ قرار دارد (لازم به ذکر است که در این آمار فقط کشتی های با ظرفیت بیش از ۱۰۰۰ GT در نظر گرفته شده است).

جدول ۳- سهم کشور های مختلف از ارزش ناوگان دریایی جهان

Country or Territory of Ownership			Flag of Registration		
		Percentage share			Percentage share
1	Greece	11.80	1	Panama	12.86
2	China	11.04	2	Liberia	11.78
3	Japan	10.73	3	Marshall Islands	11.41
4	United States	7.41	4	Bahamas	7.44
5	Singapore	5.29	5	Malta	6.53
6	Norway	4.70	6	Hong Kong, China	6.27
7	United Kingdom	4.33	7	Singapore	6.07
8	Germany	3.67	8	China	5.69
9	Hong Kong, China	3.63	9	Greece	2.15
10	Republic of Korea	3.50	10	Japan	1.85
11	Switzerland	2.50	11	Norwegian International Ship Register	1.75
12	Denmark	2.09	12	Italy	1.73
13	Taiwan Province of China	1.99	13	Danish International Register of Shipping	1.37
14	Bermuda	1.98	14	Cyprus	1.31
15	Italy	1.83	15	Bermuda	1.30
16	Kingdom of the Netherlands	1.74	16	International Shipping Register of Madeira	1.15
17	Brazil	1.45	17	Indonesia	1.06
18	United Arab Emirates	1.39	18	United Kingdom	1.02
19	France	1.32	19	United States	0.95
20	Russian Federation	1.19	20	Isle of Man	0.91
21	Türkiye	1.18	21	Kingdom of the Netherlands	0.89
22	Monaco	1.14	22	Russian Federation	0.87
23	Indonesia	1.05	23	Republic of Korea	0.76
24	India	0.97	24	Norway	0.69
25	Belgium	0.81	25	France	0.68
26	Malaysia	0.81	26	Malaysia	0.66
27	Cyprus	0.78	27	India	0.63
28	Qatar	0.58	28	Nigeria	0.62
29	Canada	0.56	29	Australia	0.55
30	Nigeria	0.56	30	Brazil	0.55
31	Viet Nam	0.53	31	Viet Nam	0.41
32	Sweden	0.52	32	Germany	0.38
33	Australia	0.50	33	Türkiye	0.38
34	Saudi Arabia	0.50	34	Islamic Republic of Iran	0.35
35	Islamic Republic of Iran	0.35	35	Saudi Arabia	0.34
Top 35 countries or territories		94.48	Top 35 flags		93.31
<i>Rest of the World</i>		5.52	<i>Rest of the World</i>		6.69
Total		100.00	Total		100.00

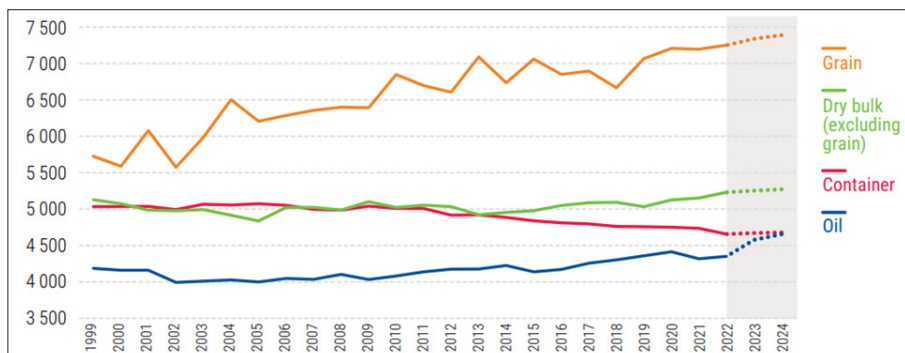
Source: UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023. Note: vessels of 1,000 GT and above.

یکی از آمارهایی که برای تحلیل وضعیت کشتی رانی در دنیا مورد استفاده قرار می گیرد؛ وضعیت پهلوگیری کشتی ها در بنادر (Port calls) است. این شاخص از بعد از آغاز کرونا تا نیمه ۲۰۲۲ روند نزولی داشت اما بعد از آن روند صعودی به خود گرفته است. در شش ماهه دوم سال ۲۰۲۲، بالغ بر ۲۷۷ هزار تانکر، ۲۲۳ هزار کشتی کانتینر بر و ۱۴۱ هزار کشتی بالک خشک در بنادر جهان پهلوگیری کرده اند (آمار فوق مربوط به کشتی هایی است که گنجایش ظرفیتی آن ها بالای ۱۰۰۰ GT بوده است). پهلوگیری کشتی ها تانکری به یک رکورد تاریخی رسیده است و پهلوگیری کشتی های بندری به سطوح پیش از کرونا برگشته است. نمودار ۴- تعداد کشتی های پهلوگیری کرده در کل جهان ۲۰۱۸-۲۰۲۲ - (آمار مربوط به دوره های شش ماهه می باشد)



شاخص دیگری که برای بررسی وضعیت کشتی رانی مورد استفاده قرار می گیرد میانگین فاصله پیموده شده به ازای هر کشتی است. این شاخص تقریباً همواره با یک روند صعودی همراه بوده است. در سال ۲۰۲۳ میانگین فاصله پیموده شده هر کشتی به بالاترین سطح خود رسیده است. میانگین فاصله طی شده برای مسافران، غلات، سایر محموله های فله خشک، کانتینرها و محموله های نفتی در نمودار زیر نشان داده شده است. همانطور که مشاهده می شود مصافت طی شده برای کشتی های حمل غلات از ۵۳۰۰ مایل دریایی به بیش از ۷۷۰۰ مایل دریایی رسیده است. این رویداد نشان از تغییر الگوی تجارت غلات در دنیا دارد؛ در حالی که کشتیرانی در سطح جهان با برخی چالش های جدید روبرو شده است از جمله تشدید سیاست های تجاری (که برای برخی از مصادیق تجارت محدودیت ایجاد می کند) توسط کشورها و نیز تنش های ژئوپولیتیک. هر دو عامل موجب تغییر در الگوهای جهانی شدن شده اند. از سوی دیگر فشارها برای تولید کربن کمتر و نیز پذیرش دیجیتالی شدن فرآیندها و ارائه خدمات نیز عرصه رقابت را متفاوت کرده است.

نمودار ۵- میانگین فاصله طی شده برای غلات، سایر محموله های فله خشک، کانتیرها و محموله های نفتی ۱۹۹۹-۲۰۲۴ (مایل دریایی)



۲، ۳- بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا

نمودار زیر بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا را در سال ۲۰۲۴ بر مبنای ظرفیت حمل نشان می‌دهد. مشاهده می‌شود که شرکت MSC با ظرفیت حمل ۵،۶ میلیون TEU در رتبه اول قرار دارد و شرکت‌های مرسک (۴،۱ میلیون TEU) و CMA CGM (۳،۶ میلیون TEU) در رتبه‌های بعدی قرار دارند. در ادامه این بخش مختصراً سه شرکت اول کشتیرانی بزرگ جهان معرفی می‌شود:

جدول ۴- بزرگترین شرکت‌های کشتی رانی جهان در ابتدای ۲۰۲۴

Rank	Carrier	Capacity 1/1/2024	Capacity 1/1/2023	Gain/loss	% change	2022
1	MSC	5,612,497	4,600,851	1,011,646	22.0%	(1)
2	Maersk	4,115,598	4,228,174	-112,576	-2.7%	(2)
3	CMA CGM	3,578,066	3,393,190	184,876	5.4%	(3)
4	COSCO	3,054,323	2,871,859	182,464	6.4%	(4)
5	Hapag-Lloyd	1,963,934	1,782,791	181,143	10.2%	(5)
6	ONE	1,801,472	1,528,921	272,551	17.8%	(7)
7	Evergreen	1,644,883	1,661,865	-16,982	-1.0%	(6)
8	HMM	783,732	816,365	-32,633	-4.0%	(8)
9	Yang Ming	707,423	707,354	69	0.0%	(9)
10	ZIM	619,407	533,823	85,584	16.0%	(10)
11	Wan Hai	482,837	436,844	45,993	10.5%	(11)
12	PIL	294,821	297,163	-2,342	-0.8%	(12)

۱, ۲, ۳ شرکت Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC)

این شرکت یکی از بزرگترین شرکت‌های خصوصی خطوط حمل و نقل کانتینری و بزرگترین شرکت کشتیرانی جهان می‌باشد. این شرکت سوئسی توسط جیانلوئیجی آپونت در سال ۱۹۷۰ تأسیس و فعالیت خود را به عنوان یک اپراتور آزاد پس از خرید یک شناور دست دوم، MSC Patricia، در مسیر مدیترانه و سومالی آغاز نمود. MSC در سال ۱۹۹۴ اولین شناور خود MSC Alexa را به کشتی سازی ایتالیایی Fincantieri سفارش داد و در سال ۱۹۹۶ میلادی آن را تحویل گرفت. این شرکت سوئسی در ابتدا تنها در حوزه حمل و نقل فعالیت داشت اما بعدها به عرصه کشتی‌های کروز نیز وارد شد و به دنبال آن شرکت‌های تابعه متفاوتی تأسیس نمود. اینک، شرکت کشتیرانی MSC سوئیس سکان بزرگترین شرکت خصوصی خطوط حمل و نقل کانتینری را در دست دارد و ۴۸۰ دفتر در ۱۵۰ کشور دارد و بیش از ۳۰ هزار نفر نیروی انسانی در این مجموعه فعالیت دارند.

کشتی‌های این ناوگان از ۲۰۰ مسیر به ۳۱۵ بندر جهان تردد دارند و در این بنادر لنگر می‌اندازند. این شرکت ۷۹۰ فروند شناور به ظرفیت ۵,۶ میلیون TEU در ناوگان خود دارد که ۱۹۰ فروند آن ملکی و الباقی استیجاری است. این شرکت بر اساس گزارش آلفالاینر در حال حاضر سفارش ساخت ۱۱۲ شناور را ثبت کرده است. در آمد این شرکت در سال ۲۰۲۲ بالغ بر ۸۶ میلیارد دلار و درآمد (سود) خالص آن در آن سال ۳۶,۲ میلیارد دلار بوده است.

۲, ۲, ۳ شرکت کشتیرانی Maersk

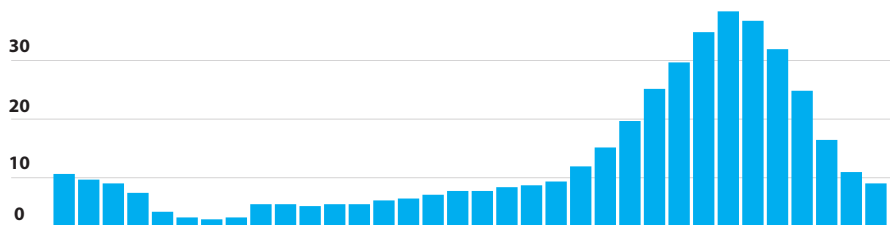
از بزرگترین شرکت‌های کشتیرانی دنیا می‌توان به Maersk که یک شرکت خوشه‌ای دانمارکی می‌باشد اشاره نمود، این شرکت در سال ۱۹۰۴ توسط آرنولد پیتر مولر تأسیس شد و هم‌اکنون دارای ۳۲۴ شعبه (نمایدگی) در ۱۱۵ کشور جهان می‌باشد. این شرکت طیف وسیعی از خدمات از حمل و نقل کانتینری تا عملیات بندری را ارائه می‌دهد و به یکی از اپراتورهای پیشرو کشتی‌های کانتینری در جهان تبدیل شده است. در سال ۲۰۲۲، مرسک ۱۵,۳ درصد از ناوگان کشتی‌های کانتینری جهانی را اداره می‌کرد و پس از شرکت کشتیرانی مدیترانه (MSC) با کنترل ۱۸,۶ درصد در جایگاه دوم قرار گرفت. در می ۲۰۲۳، مرسک دارای ۶۸۲ کشتی کانتینری با ظرفیت مجموع ۴,۱۳ میلیون TEU بود. بزرگترین کشتی این شرکت که Triple-E نام دارد می‌تواند ۱۸,۰۰۰ کانتینر ۲۰ فوتی را حمل نماید و ۵ مورد از این کشتی‌ها در ناوگان فعلی این شرکت فعال می‌باشد. در سال ۲۰۲۳ دارایی کل این شرکت بالغ بر ۸۲,۱ میلیارد دلار گزارش شده است.

هر چند این شرکت در عرصه‌های مختلف اقتصادی فعال است، اما مشارکت عمده آن،

در در بخش‌های حمل و نقل، تدارکات و انرژی است. گروه مرسک در سپتامبر ۲۰۱۶ اعلام کرد که به دو بخش جداگانه تقسیم می‌شود: بخش حمل و نقل و تدارکات و بخش انرژی. محصولات این شرکت شامل فراپر، تانکر، نیمه شناور، شناور FPSO، اکتشاف نفت، استخراج نفت و خرده‌فروشی می‌باشد. بر اساس آخرین گزارش منتشر شده از سوی موسسه آلفالاینر شرکت دانمارکی Maersk در بین غول‌های کشتیرانی جایگاه دوم را از آن خود کرده است. مرسک نه تنها در بخش حمل و نقل کانتینری بلکه در پایانه‌های شرکت، تانکرها، آموزش، بخش فراساحل و دیگر قسمت‌های کشتیرانی چون نفت و گاز و کشتی سازی مشغول فعالیت و مورد حمایت بانک مرکزی دانمارک است.

مرسک نرخ حمل و نقل خود را از میانگین ۲۰۰۰ دلار به ازای هر FFE در سال ۲۰۲۰ به ۴۶۲۸ دلار آمریکا به ازای هر FFE در سال ۲۰۲۲ افزایش داده است. اگرچه حجم حمل و نقل بار توسط مرسک بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ کاهش یافت، درآمد مرسک به بیش از ۸٫۵ میلیارد دلار رسیده است. که افزایش تقریباً ۳۲ درصدی در مقایسه با سال ۲۰۲۱ را نشان می‌دهد. با این حال، در سال ۲۰۲۳، مرسک به ازای هر FFE کانتینر حمل شده، ۲۸۷۱ دلار آمریکا دریافت کرد که در مقایسه با ۴۵۵۳ دلار در سال گذشته کمتر است و این امر موجب شد که درآمد شرکت به ۵۱٫۱ میلیارد دلار کاهش یابد. سود ناخالص این شرکت در سال ۲۰۲۳ بالغ بر ۹٫۴ میلیارد دلار بوده است.

نمودار ۶- سود ناخالص شرکت مولر مرسک (۲۰۱۵-۲۰۲۴) - میلیارد دلار



این شرکت در حوزه محیط زیست نیز اقداماتی داشته است به عنوان مثال شرکت تابعه خطوط کشتیرانی مرسک با شرکت پتروشیمی بروج در ابوظبی قراردادی امضا کرده است که به موجب آن انتشار گاز کربن دی اکسید را در ناوگان خود تا ۱۵ درصد کاهش دهد.

۳, ۲, ۳ شرکت CMA CGM Group

این شرکت یکی از شرکت کشتیرانی و حمل و نقل کانتینری فرانسوی است که سومین شرکت کانتینری بزرگ جهان است که دارای ۱۷۰ مسیر حمل و نقل در ۴۰۰ بندر مستقر در ۱۵۰ کشور مختلف می باشد. مرکز این شرکت در مارسلی و مرکز آمریکای شمالی آن، ویرجینیا قرار دارد. گروه CMA که در سال ۱۹۷۸ در مارسلی توسط ژاک سعدی تاسیس شد. در این سال، CMA یک خط حمل و نقل بین بیروت، لاتاکیا، مارسلی و لیورنو داشت. در سال ۱۹۹۶ فرانسه تصمیم به خصوصی سازی کمپین عمومی دریایی (به اختصار CGM) کرده و ژاک سعدی در سال ۱۹۹۹ این دو شرکت را با هم ادغام می کند. در سال ۲۰۰۰ شرکت جدید CMA CGM در زمره ۱۰ شرکت برتر این حوزه قرار گرفت و در سال ۲۰۲۳ در رتبه سوم (با ظرفیت ۳, ۶ میلیون TEU) قرار دارد.

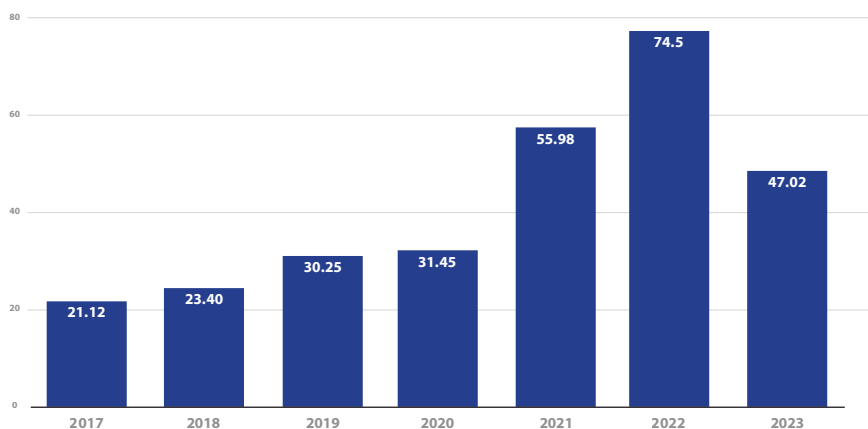
فعالیت های تجاری CMA CGM شامل حمل و نقل، عملیات بندری، مدیریت زنجیره تأمین و انبارداری، با حضور در ۱۶۰ کشور از طریق ۴۰۰ دفتر، ۷۵۰ انبار، ۱۵۵ هزار کارمند و ناوگان گسترده ای از ۶۳۴ کشتی است. CMA CGM به ۴۲۰ بندر از ۵۲۱ بندر تجاری جهان خدمات رسانی می کند و ۲۵۷ خط کشتیرانی را اداره می کند. حجم بار جابه جا شده توسط این شرکت در سال ۲۰۲۳ بالغ بر ۲۱, ۸ میلیون TEU بوده است.

تولد این شرکت بیشتر از هر چیز مرهون دوره جهانی سازی و شکل گیری جریان های جهانی سرمایه است. در این دوره طی یک معامله نانوشته میان کشورهای جهان، عناصر اقتصاد سیاسی داخلی کشورها به وسیله جریان آزاد سرمایه با دیگر عناصر اقتصاد سیاسی گره خورده و مجموعه های اقتصادی بزرگ و جهانی را ذیل نظر قدرت های بزرگ شکل می داد. شرکت CMA CGM نیز از این قاعده مستثنی نبود؛ اگرچه بنای اولیه این شرکت در سال ۱۹۷۸ گذاشته شد ولی در دهه نود با خریداری شرکت CGM از دولت فرانسه مسیر بزرگی از ادغام با شرکت های کشتیرانی بزرگ کشورهای دیگر را آغاز نمود و با خریداری آنها یک شرکت بزرگ جهانی شکل گرفت.

سلطه CMA CGM بر بازارهای خاورمیانه و آفریقا نیز به شکل گیری توافق های دراز مدت بین این حرکت با اپراتورهای پایانه های آنجا که اصلی ترین آنها DP World است، منجر شده است. از این رو، بارگیری و تخلیه بار کشتی های CMA CGM به احتمال بیشتر در پایانه های تحت مدیریت جهان بنادر دبی دی پی ورلد

انجام می‌گیرد تا مثلاً در پایانه‌های APMT مرتبط با شرکت رقیبش مرسک. این پیوندهای میان شرکت‌های کشتیرانی و توافقی‌های بین آنها و اپراتورهای پایانه‌ها به تخفیف در پرداخت‌ها، اولویت دهی در ورود و بارگیری یا تخلیه کشتی‌ها و نرخ پایین‌تر کرایه حمل شرکت‌های کشتیرانی منتج می‌شود. اگر بندر یا پایانه ای بتواند چنین توافقی‌هایی را با شرکت‌های کشتیرانی منعقد کند، به هزینه بنادر مجاور توسعه خواهد یافت به ازای این دادوستدهای پروتق بنادر نیز باید عطش شرکت‌های کشتیرانی برای مسیرهای کشتی‌های هر چه بزرگ‌تر را سیراب کنند. در حال حاضر ۷۳ درصد از مالکیت این شرکت برای رودلف سعاد و ۲۴ درصد از مالکیت آن نیز برای شرکت خانوادگی ترکیه‌ای ییلدریم می‌باشد. درآمد این شرکت در ۲۰۲۳ برابر با ۴۷ میلیارد دلار بوده است و درآمد (سود) قبل از هزینه‌های بهره، مالیات و کسورات و استهلاک (EBITDA) برابر با ۹ میلیارد دلار بوده است و سود خالص شرکت برابر با ۳,۶۴ میلیارد دلار بوده است.

نمودار ۷- درآمد شرکت CMA CGM در سال‌های مالی ۲۰۰۷ تا ۲۰۲۳ - واحد: میلیارد دلار^۳



۳,۳- کشتیرانی در ایران

در ایران نیز، جابجایی انبوه کالا از بنادر و اسکله‌های بازرگانی بالغ بر ۷۶ درصد از کل تناژ صادرات و واردات کشور را به خود اختصاص داده و میزان تخلیه و بارگیری بنادر کل کشور بیش از ۱۵۸ میلیون تن بوده است (در بخش تجارت دریایی آمار و نمودارهای مربوط

3-<https://www.statista.com/statistics/913343/revenue-of-cma-cgm/>

به تجارت دریایی ایران به تفصیل ارائه خواهد شد). براساس برنامه ریزی ها با هدف توسعه فیزیکی و غیرفیزیکی بنادر، مقرر شده بود ظرفیت نهایی کلیه بنادر در سال ۱۴۰۴ شمسی به ۲۱۰ میلیون تن برسد؛ که به نظر می رسد در شرایط فعلی مقدور نباشد.

ایران دارای بیش از ۲۰۰ فروند شناور اقیانوس پیما است و رتبه ۲۳ ایران را در سهم از کل تناژ مرده جهان را دارا است؛ از منظر تناژ وزن مرده ایران با داشتن ۱۹ میلیون تن ظرفیت (۹، ۰ درصد از تناژ وزن مرده دنیا) در رتبه ۲۳ قرار دارد. طبق آمار آنکتاد در سال ۲۰۲۲ ایران ۲۵۳ کشتی (بالتر از ۱۰۰ گراس تن) در اختیار داشته که ۲۴۱ مورد با پرچم ایران و ۱۱ کشتی با پرچم خارجی فعال بوده اند. بر اساس آمار منتشر شده از سوی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا (سیا) در سال ۲۰۲۲ در مورد وضعیت ناوگان تجاری کشورهای جهان، ایران با ۹۴۲ فروند کشتی تجاری بالاتر از آمریکا قرار گرفته است. ایران در میان ۱۸۶ کشور بررسی شده در این گزارش رتبه ۲۵ را (از نظر تعداد کشتی) به خود اختصاص داده است. بر اساس این آمار، ایران در سال ۲۰۲۲ معادل ۳۲ کشتی فله بر، ۳۱ کشتی کانتینری، ۳۹۳ کشتی باری عمومی، ۸۳ نفتکش و ۴۰۳ فروند کشتی از انواع دیگر داشته است.

از نظر ارزش ناوگان دریایی کشور ما با سهم ۰٫۳۵ درصد در رتبه ۳۵ قرار دارد (لازم به ذکر است که در این آمار فقط کشتی های با ظرفیت بیش از ۱۰۰۰ GT در نظر گرفته شده است).

شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، اصلی ترین شرکت ترابری دریایی و کشتیرانی ایرانی است، که هم اکنون با در اختیار داشتن ناوگانی از ۱۷۰ فروند کشتی، به عنوان بزرگترین شرکت خدمات کشتیرانی خاورمیانه محسوب می شود. از اول ژوئیه ۲۰۱۳ به موجب تحریم های ظالمانه علیه ایران، تمام خطوط بین المللی حمل کانتینر از ورود به بنادر ایران منع شدند، که در نتیجه این تحریم بازار حمل کانتینر کشور منحصرأ به دست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افتاد. در طول دوره تحریم حتی بدون روابط تجاری با آمریکا و اروپا، بعضی از تانکرهای ایرانی، قادر به حمل بار (با تغییر پرچم و تعویض نام کشتی های خود از طریق خریداران چینی و هند) بودند و این کشتی ها در طول خاورمیانه، خاور دور و حتی تا غرب به سمت ترکیه به جابه جای بار می پرداختند. بعد از توافق برجام امید فراوانی وجود داشت که از ظرفیت کشتیرانی ایران برای جابه جایی بار در سطح جهان استفاده بیشتری صورت پذیرد. در ماه ژانویه سال ۲۰۱۶، گروه مسئولیت محدود ثبت لوید اعلام کرد که دوباره کشتی های شرکت ملی نفت کش ایران (NITC) را طبقه بندی می کند. پس از آن بود که اتحادیه بین المللی بیمه های دریایی اعلام کرد که بیمه گران و بیمه گذاران دریایی غیر آمریکایی،

قادر به ارزیابی و بیمه تمامی ریسک‌های کشتیرانی مرتبط با ایران یا پیشنهادات شرکت‌های ایرانی هستند. همچنین ناوگان تجاری ایران با داشتن بیش از ۶,۵ میلیون تن ظرفیت ناخالص در سال ۲۰۱۷ در رتبه سی و یکم جهان قرار دارد و در تمامی مسیرهای بین‌المللی فعالیت دارد. یکی از مباحث اصلی کشتیرانی ایران، مالکیت دولتی و نیز سهمیم بودن بخش شبه دولتی یعنی دو صندوق بازنشستگی سازمان بازنشستگی کشوری و سازمان تأمین اجتماعی در سهام کشتیرانی ایرانی است که همواره مورد انتقاد منتقدان بوده است. ورود بخش خصوصی می‌تواند برخی از تعاملات بین‌المللی و به‌روزرسانی‌ها را در این زمینه به صورت فعال‌تر و با سرعت بیشتری در پی داشته باشد. یکی از نکات مهم در صنعت کشتی رانی و توسعه آن ایجاد ظرفیت‌های ترانزیت، جابجایی بار کشتی‌ها با سرعت بالا به کشورهای فاقد دریا و انبارهای قوی در داخل کشور است (از جمله ریل و جاده، وسایط حمل سنگین).

۴- تجارت در بستر دریا

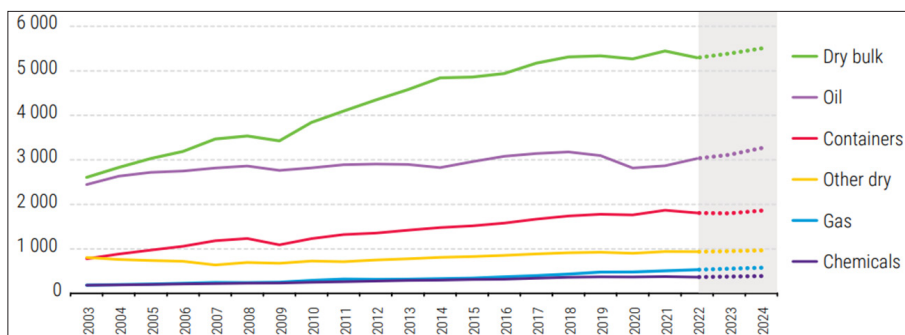
در حال حاضر بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق آب‌های آزاد انجام می‌شود، و این روش مقرون به صرفه‌ترین روش حمل و نقل برای کالاهای فله و مواد خام در سراسر دنیا می‌باشد.

۱, ۴- آمار تجارت دریایی در جهان

حجم تجارت دریایی جهان در سال‌های ۲۰۲۲ و ۲۰۲۳ میلادی به ترتیب ۱۲,۴ و ۱۲,۵ میلیارد تن رسیده که حدود نیمی از آن مربوط به منطقه آسیا می‌باشد. پیش‌بینی‌های انکتاد نشان می‌دهد که الگوی تجارت جهانی و مبادی تجارت در حال تغییر است و مبانگین فاصله جابه جایی برای برخی از کامودیتی‌ها رو به افزایش است. به عنوان مثال فاصله مبدا تا مقصد برای حمل محموله‌های نفتی و نیز غلات در سال ۲۰۲۳ به بیشترین مقدار در طول تاریخ رسیده است.

عمده تجارت دریابر جهان شامل محموله‌های فله خشک و محموله‌های نفت و فرآورده‌های نفتی و در جایگاه بعد تجارت کانتینری می‌شود. در سال ۲۰۲۰ حجم بارگیری محموله‌های خشک بیش از ۵,۲ میلیارد تن، محموله‌های نفتی ۳ میلیارد تن و محموله‌های کانتینری ۱,۸ میلیارد تن بوده است.

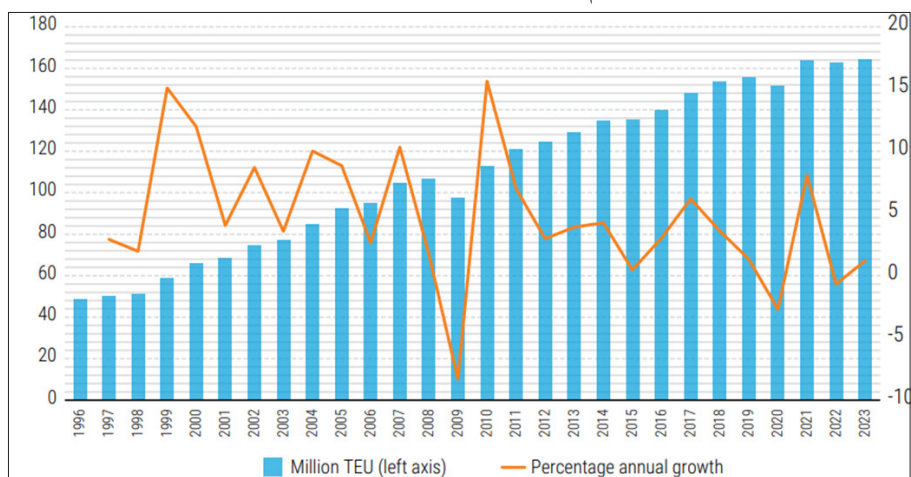
نمودار ۸- روند جهانی حمل محموله های مختلف ۲۰۲۳-۲۰۰۳



توضیح: در این نمودار منظور از فله خشک محموله های اصلی و بزرگ (شامل سنگ آهن، زغالسنگ و غلات) و محموله های کوچک (شامل فلزات، مواد معدنی، محصولات کشاورزی و ...) می شود نفت نیز شامل نفت خام و فراورده های پالایشی نفت و سایر اقلام خشک تخمینی از تجارت همه اقلام خشک که شامل محموله های اصلی و محموله های کوچک نمی شود شامل اتومبیل و وسایل نقلیه، محموله های یخچالی که در کانتینر قرار نمی گیرند، و محموله های شکستی که شامل محموله های اصلی و محموله های کوچک نمی شود می باشد. گاز هم شامل LPG، LNG و آمونیاک می باشد.

لازم به ذکر است طی سال های اخیر سهم حمل و نقل کانتینری از کل حمل و نقل دریایی روندی افزایشی و در مقابل سهم حمل و نقل کالای عمومی روند کاهشی داشته است. تجارت کانتینری دنیا از معادل ۵۱ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی (TEU) به بیش از ۱۵۱ میلیون TEU افزایش یافته است که نشان از رونق تجارت کانتینری در دنیا دارد. سهم خاورمیانه از مجموع حمل و نقل کانتینری جهان، حدود ۵ درصد بوده است.

نمودار ۹- حجم و رشد تجارت کانتینری در جهان ۱۹۹۶-۲۰۲۳



۲, ۴- تجارت دریایی در ایران

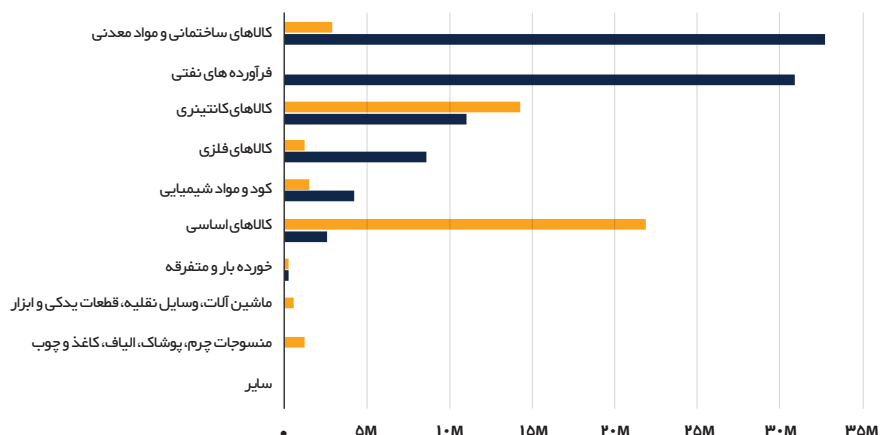
بر اساس آمارهای حمل و نقل دریایی که از سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران به دست آمده است؛ آمار عملکرد تخلیه بار در بنادر کشور (سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲) نشان می‌دهد مجموع تخلیه و بارگیری بنادر کشور طی سال ۱۴۰۲ حدود ۱۰,۹ درصد نسبت به سال ۱۴۰۱ رشد کرده است به طوری که در سال ۱۴۰۱ مجموع میزان تخلیه و بارگیری در بنادر کشور معادل ۱۴۲,۳۶۶,۳۵۷ تن بوده است که این میزان در سال ۱۴۰۲ به ۱۵۷,۹۱۸,۲۸۲ تن افزایش یافته است.

جدول ۵- عملکرد تخلیه و بارگیری بار در بنادر کشور (سال ۱۴۰۰ تا ۱۴۰۲)

سال	میزان تخلیه	میزان بارگیری
۱۴۰۰	۶۵,۵۴۰,۱۹۴	۷۵,۴۲۸,۶۸۴
۱۴۰۱	۶۷,۱۳۱,۱۸۲	۷۵,۲۳۵,۱۷۶
۱۴۰۲	۶۷,۳۸۵,۸۲۵	۹۰,۵۳۲,۴۵۷

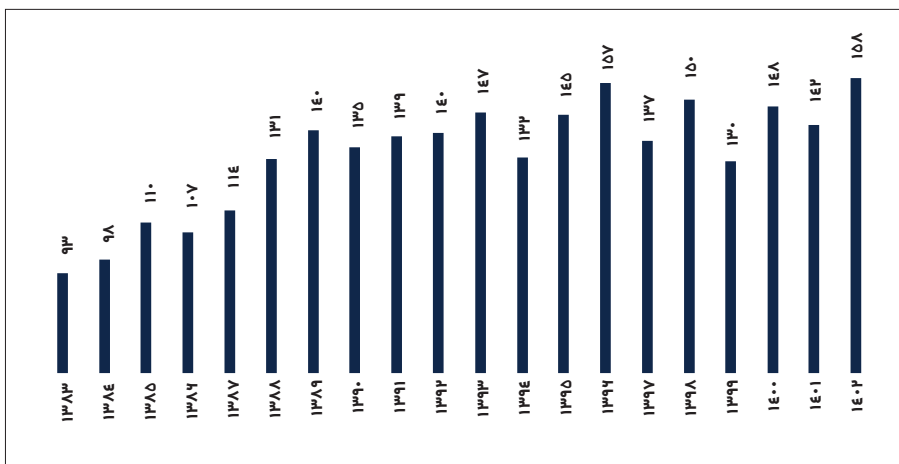
آخرین آمار وبگاه آماری سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از آن است که در سال ۱۴۰۲ میزان بارگیری کالاهای بیشتر از تخلیه آن بوده است. طبق این آمار بیشترین بارگیری مربوط به کالاهای ساختمانی و مواد معدنی با میزان ۳۳ میلیون تن بوده و بیشترین تخلیه کالا با میزان ۳ تن مربوط به فرآورده‌های نفتی بوده است. میزان تخلیه کالای اساسی (شامل گندم، جو، ذرت، سویا، برنج، شکر، روغن خوراکی، فرآورده‌های گوشتی، مواد غذایی و محصولات کشاورزی) نیز بالغ بر ۲۱,۸ میلیون تن بوده است.

نمودار ۱۰- آمار عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور به تفکیک کالا در سال ۱۴۰۲^۴



۴-منبع: سازمان بنادر و دریانوردی

نمودار ۱۱ - حجم کالای تخلیه و بارگیری شده در بنادر کشور؛ ۱۳۸۳-۱۴۰۲ واحد: میلیون تن



۳، ۴- چالش ها و مسائل توسعه تجارت دریایی در ایران

قرارگرفتن ناوگان دریایی نفتی کشور در میان ناوگان های بزرگ دنیا و همچنین همجواری با بزرگترین مخازن نفت و مهم ترین مسیر تردد کشتی های نفتکش جهان، فرصت مناسبی برای سرمایه گذاری در این حوزه فراهم کرده است. توسعه حمل و نقل دریایی می تواند دریچه توسعه صادرات باشد؛ از سوی دیگر به دلیل عدم دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب های آزاد، توسعه حمل و نقل دریایی ایران می تواند ضمن تسهیل مرادوات تجاری این کشورها، موجب درآمدزایی برای کشور شود. به عبارت دیگر قرار گرفتن در کریدور ترانزیتی موجب شده ایران ظرفیت خوبی برای انتقال کالا از این کشورهای آسیای میانه به سایر نقاط دنیا و بالعکس داشته باشد. البته در این حوزه چالش ها و مسائلی نیز وجود دارد از جمله:

- یکی از مسائل و چالش های کلیدی محدود بودن فعالیت های بخش خصوصی و دولتی بودن بخش عمده ناوگان دریایی ایران است. تعریف مرز بین بخش خصوصی و دولتی در این زمینه بسیار مهم است و بخش خصوصی باید امکان ورود به فعالیت هایی که توان انجام آن را دارد؛ داشته باشد و دولت باید به عنوان بستر ساز فعالیت بخش خصوصی، موانع قانونی و بروکراتیک را رفع نماید. نقش دولت در توسعه حمل و نقل دریایی باید محدود به سه مأموریت زیر باشد:

- (۱) تسهیل گری و شتاب دهنده گی - فراهم کردن بستر فعالیت بخش خصوصی و پشتیبانی همه جانبه از ورود و تداوم حضور بخش خصوصی
- (۲) تدوین قوانین و مقررات لازم در جهت توسعه این صنعت (به طور خاص در حوزه بیمه

کشتیرانی، مباحث حقوقی مالکیت کشتی‌ها، مالیات و ... و تضمین ثبات آن‌ها و در نهایت (۳) بهینه‌سازی فرآیندهای بروکراتیک در امور مختلف.

در یک نگاه حداقلی و در کوتاه‌مدت می‌بایست جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه شناورهای کوچک و متوسط دنبال شود و در یک نگاه حداکثری ایفای نقش پررنگ بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل در کنار دولت هدف‌گذاری شود.

• چالش دیگر این حوزه عدم داشتن درک مناسب از روندهای جهانی این حوزه می‌باشد؛ همکاری با شرکت‌های بزرگ جهان در این حوزه (در قالب تاسیس شرکت‌های جدید مشترک، عضویت در اتحادیه‌های کشتیرانی، انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری و ...) و نیز تطابق با استانداردهای جهانی در بسیاری از موارد مغفول مانده و در نتیجه بازار فعالیت ناوگان ایران محدودتر از سطح شایسته آن شده است.

با تعریف دقیق جایگاه بخش خصوصی و بسترسازی لازم جهت حضور آن در حوزه حمل و نقل و نیز برقراری تعاملات گسترده بین‌المللی می‌توان هم نیازهای حمل و نقل کشور در حوزه صادرات و واردات را پاسخ داد و هم در بازار پررونق حمل و نقل جهانی ایفای نقش نمود.

۵- کشتی‌سازی، تعمیر کشتی و اسقاط

صنعت ساخت کشتی و شناور به عنوان یکی از صنایع زیربنایی تلقی می‌شود که دارای زنجیره تامین بسیار گسترده‌ای است. در این زنجیره تولید مواد خام، کالاهای و تجهیزات بسیار متنوعی وجود دارد که با تقویت و ساماندهی مناسب آن، ضمن افزایش توان رقابت در حوزه‌های بین‌المللی می‌توان صادرات مواد اولیه و تجهیزات دریایی را نیز هدف‌گذاری نمود. در صنعت کشتی‌سازی و حمل و نقل دریایی نیز تقریباً ۱۰۰ شاخه صنعتی و ۲۰۰ حوزه خدماتی وجود دارد.

۵، ۱- وضعیت کلی صنعت کشتی‌سازی در جهان

کشتی‌سازی نقش مهمی در توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور ایفا می‌کند و زمینه را برای رشد صنایع گوناگون فراهم می‌سازد. برخی کشورها از دریا برای تحول اقتصاد خود استفاده‌های فراوانی کرده‌اند؛ به عنوان مثال کره جنوبی در اقتصاد کشتی‌سازی و صنایع وابسته از جمله اسقاط کشتی‌ها، راه به بازارهای

بین‌المللی باز کرده و در مدت سه دهه به بازیگر اصلی کشتی سازی جهان تبدیل شده است. صنعت کشتی سازی اثر قابل توجهی بر صنایع جانبی (به طور خاص صنایع پیشینی) و همچنین ایجاد اشتغال دارد. از این رو کره جنوبی و نیز سایر کشورهای فعال در این حوزه، در گام‌های اولیه توسعه خود برنامه‌های گسترده‌ای برای حمایت از این صنعت داشته‌اند که تاکنون در اشکال و روش‌های مختلف تداوم داشته است. این حمایت‌ها در کنار حضور فعال بخش خصوصی موجب شده، عمده سفارشات بین‌المللی ساخت کشتی به شرکت‌های کشتی سازی این کشورها داده شود. در حال حاضر رقابت سنگینی بر سر تصاحب سهم بیشتر از بازار ساخت و تعمیر کشتی جهان وجود دارد و به طور خاص کشورهای چین، کره و ژاپن تلاش چشمگیری برای ارتقا سهم خود از این بازار داشته‌اند. در سال‌های اخیر نزدیک به ۹۰ درصد تناژ ساخت کشتی جهان به این سه کشور اختصاص یافته است.

ژاپن و کره جنوبی رشد صنعتی خود را براساس صنعت عظیم کشتی سازی پایه‌گذاری کردند. به طوری که در فرآیند توسعه صنعتی خود در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی از آن به نحو احسن استفاده و انبوهی از زنجیره صنایع خود را فعال کردند و هم‌اکنون نیز از بزرگ‌ترین سازندگان کشتی در دنیا به شمار می‌روند. این دو کشور طی سالیان گذشته، حوزه فعالیت خود را در صنایع گوناگون از قبیل نساجی، الکترونیک و ماشین سازی تغییر داده‌اند اما هیچ‌گاه صنعت کشتی سازی را ترک نکرده و همواره تلاش کرده‌اند بر برتری خود بر این بازار بیفزایند.

به هر حال چین، کره جنوبی و ژاپن رتبه‌های برتر کشتی سازی دنیا را دارد و ۹۳ درصد کل کشتی های دنیا از نظر تناژ را تولید می‌کنند. کشتی سازی از یک رشد نسبی مستمر برخوردار بوده است؛ به گونه ای که بین سال های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ نرخ رشد سالانه کل تناژ وزن مرده در جهان بالغ بر ۱٫۷ درصد بود اما در طول دوره ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۳ نرخ رشد به ۴٫۹ کاهش یافت و اگر دوره بعد از کرونا را در نظر بگیریم رشد به طور متوسط ۱٫۳ درصد بوده است. در سال ۲۰۲۲ چین با ساختن ۲۶ هزار گراس تن از ۵۵ هزار گراس تن ظرفیت ساخته شده در جهان، تقریباً ۴۷ درصد ظرفیت جهانی جهان را ساخته است. در سال های اخیر در حوزه ساخت تانکرهای نفتی، کشور کره جنوبی پیشتاز بوده است و در سال ۲۰۲۲ نیز با ساخت بیش از ۸ هزار گراس تن ظرفیت در رتبه اول قرار دارد.

جدول ۶ - کشتی‌های تازه ساخته شده تحویل شده در سال ۲۰۲۲ به تفکیک انواع و کشور سازنده
(واحد: هزار گراس تن)^۵

	چین	ژاپن	کره جنوبی	فیلیپین	ویتنام	اروپا	سایر کشورهای جهان	کل جهان	سهم از کل
کشتی‌های فله (بالک)	۱۱۲۳۳	۵۳۶۰	۴۴۳	۳۴۴	۹۸	-	-	۱۷۴۷۷	۳۱,۴
تانکرهای نفتی	۴۲۰۳	۱۷۴۵	۸۲۹۴	-	۳۱۸	۱۵۷	۱۰	۱۴۷۲۷	۲۶,۵
کشتی‌های کانتینری	۵۳۶۱	۱۴۸۷	۳۲۶۳	۵۰	-	-	۴۴	۱۰۲۰۵	۱۸,۴
جمع کل	۲۵۸۹۵	۹۵۸۵	۱۶۲۵۴	۳۹۶	۴۴۴	۲۴۶۴	۵۴۲	۵۵۵۸۰	۱۰۰

از نظر اشتغال‌زایی در صنعت کشتی‌سازی، در دنیا دو نوع سبک اصلی وجود دارد. یکی در خاور دور و دیگری در اروپا. خاور دور (کره جنوبی و چین) به لحاظ وجود نیروی انسانی ارزان حرف اول را می‌زند و اروپا از نظر تکنولوژی برتری دارد. در واقع چین ۴۷ درصد، کره جنوبی ۲۹ درصد و ژاپن ۱۷ درصد از کشتی‌های تحویل شده در سال ۲۰۲۲ را ساخته‌اند. مجموع ظرفیت کارخانه‌های کشتی‌سازی در جهان به حدود ۴۵ میلیون GT می‌رسد و حجم گردش مالی این صنعت در سال ۲۰۱۳ در بخش تجاری و نفت و گاز حدود ۳۵۰ میلیارد دلار بوده است.

کارشناسان، هزینه ساخت کشتی VLCC در دنیا را ۱۲۰ میلیون دلار تخمین می‌زنند که البته برای کشور ما با توجه به هزینه‌های مبادلاتی و بالغ بر ۱۴۵ میلیون دلار است. معمولاً روش پرداخت مبلغ کشتی‌ها طی قرارداد با سازنده تعیین می‌شود و ده درصد مبلغ قرارداد در ابتدا و ده درصد در حین ساخت و الباقی در اقساط چند ساله (تا سقف ۱۰ سال) پرداخت می‌شود. هم‌اکنون ناوگان دریایی تجاری جهانی در سال ۲۰۲۳ به طور متوسط ۲۲,۲ سال عمر داشته است که در مقایسه با یک دهه پیش به طور متوسط دو سال طول عمر ناوگان دریایی بیشتر شده است. بیش از نیمی از ناوگان جهان هم‌اکنون بیش از ۱۵ درصد عمر دارند و بنادر کشورهای اروپایی کشتی‌های داری عمر بالای ۱۵ سال را نمی‌پذیرند. علی‌رغم بالا رفتن سن ناوگان دریایی، انگیزه برای بازیابی کشتی‌ها کم است. در سال ۲۰۲۲ معادل ۷,۵ میلیون گراس تن، کمتر از ۰,۵ درصد ناوگان فعال برای اسقاط ارسال شده است. آنکثاد دلیل این را کمبود کارخانه‌های ساخت کشتی، قیمت‌های بالای کشتی نو دانسته است. این

5-UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

امر موجب رونق بازی کشتی دست دوم شده است. قیمت کشتی اسقاطی در حدود ۲۵ میلیون دلار است اما به سبب مشکلات ناشی از تحریم ها، کشتی های ایرانی اسقاطی بین ۱۶ تا ۲۰ میلیون دلار قیمت گذاری می شود.

جدول ۷ - تناژ فروخته شده برای بازیافت (اسقاط) کشتی ها به تفکیک نوع کشتی ها و کشور اسقاط کننده در سال ۲۰۲۲^۶

نام کشور	بنگلادش	پاکستان	هند	ترکیه	چین	کل دنیا
جمع گنجایش کشتی های خریداری شده برای بازیافت (هزار GT)	۲۸۰۱	۱۲۷۰	۲۴۳۲	۴۷۷	۱۷۹	۷۵۳۱
سهم (درصد)	۳۷,۲	۱۶,۹	۳۲,۳	۶,۳	۲,۴	۱۰۰

البته با در نظر گرفتن روند بلندمدت، مقررات محیط زیستی و اعمال استانداردهای سخت گیری در حوزه کشتی رانی موجب شده است که انگیزه ها برای اسقاط کشتی ها بالا برود.

طبق استانداردهای جهانی برای کشتی های زیر ده سال تعمیرات ادواری هر ۵ سال یکبار و برای کشتی های دارای عمر بالای ده سال هر ۲,۵ سال است. طی سال گذشته ۴۳ کشتی ایرانی تعمیر شده اند که از این میان ۱۳ کشتی در ایران تعمیر شده و ۳۰ کشتی نیز به کشور چین ارسال شده است (هزینه تعمیرات هر کشتی در چین بین ۱,۵ تا ۳ میلیون دلار بوده است؛ در حالی که طبق اطلاعات ارائه شده توسط کارشناسان قیمت انجام تعمیرات در ایران حدود دو برابر است).

۲, ۵- مطالعه موردی: کشتی سازی در کره جنوبی

کره جنوبی، شبه جزیره ای است که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، در حوزه دریا و کشتی سازی فعالیت های زیادی داشته است؛ به گونه ای که صنعت کشتی سازی چهارمین صنعت استراتژیک این کشور محسوب می شود و در رشد و توسعه کره جنوبی اثر چشم گیری داشته است.

سیر تحول صنعت کشتی سازی کره نشان می دهد مدت زمانی که طول کشید تا این کشور یک کشتی ساز بین المللی شود، خیلی کوتاه بوده است. دولت کره در دهه ۱۹۶۰ میلادی، صنعت کشتی سازی را به عنوان صنعت با اولویت بالای استراتژیک برای ارتقای اقتصاد ملی شناسایی و معرفی نمود. در دهه ی ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، کره جنوبی یکی از تولید

6-UNCTAD calculations, based on data from Clarksons Research, 2023.

کننده‌های مهم کشتی محسوب می‌شد، به عنوان مثال در اواسط دهه ۱۹۷۰، بزرگترین سازنده کشتی این کشور کمپانی هیوندای بود که موفق شد کشتی با ظرفیت ۱ میلیون تن را در اولسان بسازد. از دیگر شرکت‌هایی که در کشتی سازی فعال بودند می‌توان به شرکت دوو اشاره کرد. دوو در سال ۱۹۸۰ وارد صنعت کشتی سازی شد و در اواسط سال ۱۹۸۱ در منطقه اوکه در جزیره گئوچه واقع در جنوب بوسان کار ساخت تانکرهایی با ظرفیت ۱,۲ میلیون تن را آغاز کرد.

این صنعت در واسط دهه ۱۹۸۰ به دلیل نوسانات شدید قیمت نفت و نیز به دلیل رکود اقتصادی جهانی با کساد روبرو شد. کاهش شدید سفارشات جدید در اواخر دهه ۱۹۸۰ باعث شد سفارشات جدید در سال ۱۹۸۸ به حجم ۳ میلیون تن با ارزش ناخالص ۱,۹ میلیارد دلار برسد که به ترتیب نسبت به سال قبل به میزان ۱۷,۸ و ۴,۴ درصد کاهش یافت. علت دیگر این کاهش ظرفیت، ناشی از اعتصاب‌های کارگری، عدم آمادگی سئول برای تأمین مالی جدید و حمایت‌های ژاپن از سازندگان کشتی در این کشور بود. با این وجود، تقاضا برای صنعت حمل و نقل کره جنوبی در اوایل دهه ۱۹۹۰ افزایش یافت، به دلیل وجود کشتی‌های قدیمی، کشتی‌ها در ناوگان جهانی نیاز به جایگزینی داشتند. این کشور همچنین نقشه راه و طرح جامع کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای توسعه صنعت کشتی سازی را تدوین کرد و توانست در دهه ۲۰۰۰ میلادی از لحاظ کشتی سازی مقام اول را کسب کند. دولت این کشور برای ارتقای صنعت کشتی سازی، به طور کامل اختیار قدرت انحصاری خود را به نظارت، راهنمایی و حمایت حرفه ای صنعت تخصیص داد، همچنین یک پنجره واحد، برای همه جنبه‌های فعالیت‌های مربوط به توسعه صنعت در حال ظهور کشتی سازی ایجاد کرد. همین سیاست باعث شد که این کشور در سال ۲۰۰۸ به کشتی ساز برتر جهان با ۵۰,۶ درصد سهم بازار جهانی کشتی سازی تبدیل شود. از جمله کشتی سازان مشهور کره ای می‌توان به کشتی سازی هیوندای، سامسونگ، دوو، و شرکت اس تی ایکس آف شور اند شپ یل‌دینگ اشاره نمود.

مطابق با داده‌ها یا اطلاعات انجمن کشتی سازی و دریای کره (KOSHIPA) در سال ۲۰۱۳ حدود ۸۰ شرکت کشتی سازی در این کشور وجود داشته‌است که ۹ تا از این شرکت‌ها از جمله شرکت‌های بزرگ و مابقی جزء بنگاه‌های کوچک و متوسط (SMEs) بوده‌اند (OECD, ۲۰۱۳). بخشی از کارخانه‌های بسیار بزرگ کشتی سازی متعلق به گروه‌های چایبول (گروه‌های بزرگ تجاری متعلق به یک خانواده با کنترل شرکت‌های تابعه در صنایع مختلف) و دیگر گروه‌های بزرگ تجاری بوده که بخش قابل توجهی از تولید ناخالص داخلی را بر عهده دارند. جدول زیر، شرکت‌های بزرگ کشتی سازی کره را نشان می‌دهد.

جدول ۸- شرکت‌های بزرگ کشتی سازی کره جنوبی (عضو KOSHIPA)

Name	Shipyard size	Employees
1. Hyundai Heavy Industries Co., Ltd.(HHI)	6,081,000m2	63,000
2. Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd. (DSME)	4,900,000m2	39,000
3. Samsung Heavy Industries Co., Ltd.	4,000,000m2	28,000
4. Hyundai Samho Heavy Industries Co., Ltd.(HSHI)	3,300,000m2	12,619
5. Hanjin Heavy Industries Co., Ltd. – SUBIC	2,739,000m2	N/A
6. Hyundai Heavy Industries Co., Ltd. (Gunsan)	2,098,000m2	3,750
7. Sungdong Shipbuilding & Marine Engineering Co., Ltd.	1,944,000m2	8,000
8. Hyundai-Vinashin Shipyard Co., Ltd.	1,000,000m2	5,000
9. STX Offshore & Shipbuilding Co., Ltd.	1,000,000m2	2,819
10. Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd.	716,955m2	13,509
11. SPP Shipbuilding Co., Ltd. (Sacheon)	310,000m2	2,800
12. Daehan Shipbuilding Co., Ltd. (DHSC) (DSME affiliate)	278,000m2	3,000
13. Hanjin Heavy Industries Co., Ltd. – Yeongdo	264,000m2	N/A
14. Dae Sun Shipbuilding & Engineering Co., Ltd.	206,834m2	2,131
15. SPP Shipbuilding Co., Ltd. (Goseong)	100,000m2	1,500

صنایع سنگین هیوندای: پیشرو اصلی در بخش کشتیسازی کره و بزرگترین شرکت صنعت کشتیسازی است.

کشتی سازی دوو: یکی دیگر از پیشروان و عامل مهم در این صنعت شرکت کشتی سازی دوو است که با کسب رتبه دوم در جهان در زمینه ساخت کشتی های غول پیکر فعالیت می کند. صنایع سنگین سامسونگ: این شرکت یکی از سه غول صنعت کشتی سازی در جهان با ویژگی تولید کشتی هایی همچون حمل کننده های گاز طبیعی مایع است.

هیوندای - سامو: یکی دیگر از کشتی سازان کلیدی از کشور کره که نقش مهمی در این صنعت را ایفا می کند و قابلیت تولید تقریباً ۴۰ کشتی در سال را دارد.

هیوندای میپو - یولسان: یکی از تولیدکننده های کشتی های معمولی و همچنین کشتی هایی که به منظور انجام هدف خاصی تولید می شوند می باشد. این کشتی سازی به خاطر ساخت تانکرهای شیمیایی با سایزهای متوسط و کشتی های کانتینری پاناما کس مشهور است.

در این سال ها، حمایت مالی دولت کره جنوبی از صنعت کشتی سازی، عمدتاً از طریق بانک دولتی صادرات و واردات کره جنوبی، وام صادرات، بخشش بدهی و مبادله بدهی و سهام توسط دولت یا موسسات مالی دولتی بوده است. بانک صادرات و واردات با پرداخت وام، پیش از تحویل شناور به کارخانه های کشتی سازی، بر قیمت نهایی کشتی تاثیر می گذاشت؛ وامی که تاثیر مستقیم بر قدرت رقابت کشتی سازان کره جنوبی داشت. هم چنین تضمین بازگشت سرمایه که به خریدار خارجی توسط بانک دولتی صادرات و واردات کره جنوبی

تعلق می‌گرفت، نقش چشمگیری را در امضای قرارداد ساخت یک کشتی ایفا کرده است. در این نوع حمایت، بانک صادرات و واردات کره جنوبی کلیه پرداخت‌های پیش از موعد تحویل که توسط یک خریدار خارجی را به کارخانه کشتی‌سازی کره‌ای انجام شود، تضمین می‌کند و در صورتی که کارخانه کشتی‌سازی در انجام تعهدات ذکر شده در قرارداد کوتاهی کند، بانک مذکور وجه پرداختی خریدار خارجی را به همراه سود آن بازپرداخت می‌کند. در نتیجه این حمایت‌ها روند صادرات کشتی به طور کلی روند صعودی داشته و در سال ۲۰۱۱ تقریباً در صد از صادرات کره جنوبی را شکل می‌داده است.

در زمینه حمایت از صادرات نیز در حال حاضر اعتبارات صادرات دولتی از طریق دو موسسه بانک صادرات و واردات کره جنوبی که پیش‌تر به آن اشاره شد، و یکی از واحدهای زیر نظر وزارت تجارت، صنعت و انرژی کره جنوبی با نام کی‌شور ارائه می‌شود. این حمایت‌ها اغلب در قالب بیمه اعتباری صادرات و حمایت بانک صادرات و واردات از طریق وام صادرات صورت می‌گیرد. موسسه کی‌شور در سال ۱۹۹۲ به عنوان آژانس اعتبارات صادراتی کره جنوبی تأسیس شده است. موسسه کی‌شور در سال ۱۹۹۲ به عنوان آژانس اعتبارات صادراتی کره جنوبی تأسیس شده است. نقش اصلی این موسسه بیمه اعتباری صادرات می‌باشد که ریسک عدم پرداخت در رابطه با صادرات کالا را در طیف وسیعی از زمینه‌های صنعتی فراهم می‌سازد. موسسه کی‌شور حمایت‌های مالی را در قالب‌های مختلفی (مرتبط با کشتی‌سازی) پیاده‌سازی و اجرا می‌کند که شامل موارد زیر می‌باشد:

بیمه اعتباری صادرات: این بخش خسارت‌های وام‌دهنده (مالک) در صورت عدم پرداخت مشتری از بابت وام‌های دریافت شده را پوشش می‌دهد.

تضمین اعتباری صادرات: این بخش پرداخت پیش از موعد تحویل کشتی توسط مالک کشتی‌ساز را تضمین می‌کند.

۳، ۵- کشتی‌سازی در ایران

سهام ایران از ساخت کشتی در جهان کمتر از ۰،۳ درصد است و تنها نیمی از ظرفیت این صنعت مورد استفاده قرار می‌گیرد. لذا برای تأمین نیاز داخلی ناگزیر از توان شرکت‌های چینی و کره‌ای استفاده می‌شود. ایران از حیث داشتن بزرگترین ناوگان کشتی‌های نفت‌کش در سال‌های اخیر در رتبه چهارم یا پنجم قرار داشته است، اما در خصوص تمامی انواع کشتی‌ها ایران در رده ۲۵ از لحاظ تعداد شناور قرار داد.

طبق برخی پیش‌بینی‌ها، طی دو دهه آینده، ایران به ۵۰۰ کشتی جدید، از جمله ۱۲۰ تانکر نفتی، ۴۰ تانکر مایع نفتی (LNG) و بیش از ۳۰۰ کشتی تجاری نیاز دارد. در سال ۲۰۰۹

با هدف رشد صنعت کشتی سازی داخلی که خرید کشتی های خارجی توسط سازمان های ایرانی ممنوع اعلام گردید. همچنین در جهت داخلی سازی هر چه بیشتر این الزامات صنعت، انواع مختلف روانکارهای صنعتی توسط شرکت نفت پارس و همچنین شرکت نفت بهاران تولید شد و حدود ۷۰ درصد از روانکار مورد نیاز ناوگان داخلی تامین گردید؛ اما در عمل شاهد توفیق چندانی در صنعت کشتی سازی نبودیم.

یکی از نمونه های موفق ساخت کشتی در کشور ما ساخت نفتکش افراماکس ایران بود. این کشتی پس از ۱۳ سال که از زمان انعقاد قرارداد آن می گذرد به دولت ونزوئلا تحویل شد. اتفاقی که ایران را به گروه کشورهایی با توان ساخت اقیانوس پیما اضافه کرد. البته این اولین اقیانوس پیمای ساخت داخل نبوده و پیش از این هم در کشورمان یک نفتکش و یک کشتی تحقیقاتی اقیانوس پیما ساخته شده است. البته ۸۰ درصد از تجهیزات و سازه های مورد نیاز این نفتکش از تولیدات داخل تامین و بقیه تجهیزات از برندهای معتبر خارجی استفاده شده است. این پروژه توانسته باعث ایجاد اشتغال برای ۳۰۰۰ نفر به صورت مستقیم و تعداد قابل توجهی اشتغال غیر مستقیم در شهرستان بوشهر و شهرهای اطراف شود. در مجموع سالانه به طور متوسط ۱۹ کشتی فراساحلی در کارخانجات کشتی سازی کشور تولید می شود.

از سوی دیگر، سالانه حدود ۳۰ فروند شناور فلزی خارجی توسط مالکان ایرانی خریداری و ثبت پرچم کشور می شود. از این رو می توان گفت به صنعت کشتی سازی به طور شایسته توجه نشده و ایران به عنوان کشوری که دارای مرزهای آبی گسترده است و امکان دسترسی آسان به آب های آزاد را دارد در صنعت کشتی سازی در پله های آغازین راه باقی مانده و تاکنون پیشرفت چشمگیری نداشته است.

به گزارش تارنمای صنعت حمل و نقل بیش از ۲۰ کارخانه کشتی سازی فعال در کشور وجود دارد که به طور متوسط سالانه ۱۹ فروند شناور فراساحلی تولید می کنند. از جمله این شرکت ها می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- شرکت مجتمع کشتی سازی و صنایع فرا ساحل ایران (ایزوایکو - ISOICO)
- شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا)
- کشتی سازی اروندان
- مجتمع شهید درویشی
- مجتمع شهید جولایی
- کشتی سازی ایلکا
- کشتی سازی بحر امن
- کشتی سازی ناخدای جزیره.

در اکتبر سال ۲۰۰۶، شرکت تعمیرات بندر بندرعباس پارس به طور مشترک توسط شرکت کشتیرانی ایران IRISL و ISOICO تشکیل شد. این کارخانه قادر به انجام کارهای تعمیر و نگهداری در کشتی‌های بزرگ با ظرفیت ۵۰۰ هزار تن است.

۴, ۵- آسیب شناسی عدم توسعه کشتی سازی در ایران

کشتی سازی، صنعتی دارای توان اشتغال‌زایی بالا است. در واقع به ازای هر ۳۰ هزار دلار قرارداد ساخت کشتی، یک شغل به صورت مستقیم در کارخانجات کشتی سازی ایجاد می شود. به ازای هر شغل مستقیم در کارخانه کشتی سازی نیز، ۵ تا ۶ شغل غیرمستقیم در خارج از کارخانه به وجود می آید.

در ایران نیز ظرفیت خوبی برای گسترش و روزآمد شدن این صنعت ساخت، تعمیر و اسقاط کشتی وجود دارد. به علت وابستگی بسیار بالای واردات و صادرات کشور به ناوگان دریایی، نیاز بالایی به کشتی و سایر انواع شناورها وجود دارد و از این رو ارتقا توان کشتی سازی داخلی، می تواند فرصتی عالی برای اشتغال‌زایی ایجاد نماید. از سوی دیگر تقاضای قابل توجه بازار داخل به انواع شناورها در زمینه‌های خدماتی فراساحل، مسافرتی، تفریحی، صیادی و خدماتی و نیز تقاضای بالا برای تعمیر کشتی در کشور به سبب دارا بودن تعداد زیادی شناور سرمایه‌گذاری در این صنعت را توجیه‌پذیر می‌کند. متأسفانه این فرصت الان در اختیار کشورهای خارجی - به طور خاص کره جنوبی - قرار گرفته است. در بخش تعمیرات کشتی نیز تقاضای داخلی بالایی وجود دارد و البته فعالیت در این بخش نسبت به حوزه ساخت بیشتر است. در بخش اسقاط کشتی نیز فرصت مناسبی در کشور وجود دارد که متأسفانه تا حدود زیادی مغفول مانده است.

ساخت شناورهای همچون نفتکش ۱۱۳ هزارتنی و کشتی‌های کانتینریر، در سال‌های گذشته توانایی فنی در این بخش را اثبات نموده اما متأسفانه حداکثر ۱۰ درصد از ظرفیت کشتی سازی کشور مورد استفاده قرار گرفته است. صندوق توسعه صنایع دریایی در کشور ما با ارائه تسهیلات کارمزد ضمانت نامه اقدام به حمایت از ساخت شناورها در قالب طرح حمایت از ساخت شناورهای پشتیبانی و خدماتی نموده است.

عاملی که شرکت‌های کشتیرانی را برای تامین نیاز خود ناگزیر از سفارش به شرکت‌های کره‌ای و شرکت‌های چینی کرده، این است که صنایع داخلی علیرغم این که کشتی‌های خارجی را در بوشهر تعمیر می‌کنند؛ اما هم‌چنان به ساخت بلم، قایق و کشتی‌های کوچک بسنده کرده‌اند. در سال ۲۰۱۶، گروه کشتی‌رانی ایران سفارش ساخت ۱۰ کشتی را به شرکت صنایع سنگین هیوندای داد که ارزش آن‌ها حدود ۷۰۰ میلیون دلار بود. برخی نتیجه این

قرارداد را تضعیف صنعت کشتی سازی داخلی تلقی کردند و در مقابل نیز عده‌ای با توجه به مشکلات در تحویل به موقع و با کیفیت مطلوب توسط سازندگان داخلی از این اقدام استقبال نمودند.

سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت کشتی در بخش‌هایی به نتیجه رسیده و کشتی‌های ساین متوسط کانتینرر در کشور ساخته می‌شود اما برای ساخت کشتی‌های بزرگ برنامه و امکانات لازم وجود ندارد. یکی از دلایل موثر دیگر ناتوانایی نظام بانکی کشور برای تامین مالی پروژه‌های صنایع دریایی، روند طولانی گشایش اعتبار و تصویب طرح‌ها برای اعطای وام عنوان شده است که موجب شده مشکل این صنعت دو چندان شود. البته توجهات متعددی برای عدم توسعه کشتی‌سازی در ایران بیان شده است که در زیر به آن‌ها اشاره می‌کنیم:

- جنوب ایران منطقه‌ای گرم و شرجی است. کار بر روی کشتی نیز چون در هوای آزاد صورت می‌گیرد در دمای ۵۰ یا ۶۰ درجه چه داخل بدنه کشتی، چه بر روی کشتی کار بسیار سختی است. جوشکاری و لوله‌کشی در چنین شرایطی دشوار است و طبیعی است که در این شرایط راندمان کار پایین باشد.

- جنوب ایران از نظر کارشناسی و دانش مهندسی چندان قدرتمند نیست. کارشناسان و مهندسان ایران اکثراً به صورت موقت یا «پروازی» از شهرهایی می‌آیند که آب و هوای بهتری دارند. مهندسان، در اثر ناچاری یا ماموریت به منطقه می‌آیند و طبیعتاً از همان اول به خانواده خود قول می‌دهند که این «آمدن» موقت است. در نتیجه تجربه‌ای که به دست می‌آورند بعد از دو یا سه سال با خود می‌برند. اگر بررسی کنیم در ایزوایکو بندرعباس بیش از ۲۰ سری مهندس و متخصص عوض شده‌اند یعنی هر یک سال و نیم تا دو سال عده‌ای رفته‌اند و جای خود را به دیگری داده‌اند. این کار هزینه ایزوایکو را بالا می‌برد چون تجربیات جمع نمی‌شود. - قوانین کار کشور ما در مورد استفاده از نیروی کار خارجی سخت گیرانه است و حتی صدور ویزا و مجوز کار برای کارگر خارجی فرآیند طولانی دارد. از طرفی بندرعباس جاذبه زیادی نه برای مردم شهرهای بزرگ ایران و نه برای خارجی‌ها ندارد.

- در کنار هر کشتی‌سازی باید یک سیستم بانکی باشد که برای سازنده، تسهیلات فراهم کند. در ایران چنین تسهیلاتی به دشواری ارائه می‌شود، از طرفی چون ساخت کشتی در ایران طولانی می‌شود هزینه بهره و تسهیلات نیز افزایش می‌یابد.

- کشتی‌سازی در کشوری به صرفه است که ماشین‌آلات، ورق فولادی و تجهیزات نرم‌افزاری را خودش تولید کند. اگر قرار باشد ورق فولادی (که باید متناسب با شرایط دریایی باشد) و ماشین‌آلات را از خارج وارد کنیم و در ایران تنها پوسته کشتی را بسازیم این روش نه به صرفه است و نه مفید.

-بازار به شدت ناپایدار داخلی و عدم بازاریابی خارجی نیز موجب شده زمینه توسعه تولید وجود نداشته باشد. از تمام توجیهات فوق که مورد اشاره مسئولان امر نیز بوده است، چنین برمی‌آید که متأسفانه دیدگاه صنعتی صحیح و چشم‌انداز مدونی برای صنعت کشتی‌سازی ایران حکم فرما نمی‌باشد. عدم وجود زیرساخت‌های صنعتی در کشور، موجب شده کشتی‌سازی با تولید زیرسطح کیفی استانداردهای روز جهان مواجه باشد؛ مشابه آن چه در صنعت خودروسازی شاهد هستیم. با وجود این که در صنعت خودرو بازار دائمی داخلی همواره وجود داشته اما در عمل شاهد توفیق چندانی در صنعت خودروسازی نبوده ایم. لذا می‌توان گفت صرف کمبود تقاضا موجب رکود و عدم رشد صنعت کشتی‌سازی ایران نبوده است. بلکه علت به مسائلی بر می‌گردد که مختص این صنعت نیز نبوده و به صورت فراگیر در سرتاسر صنعت کشور مشکل ساز شده است. البته باید توجه داشت که به فراخور بزرگی کشتی‌ها و صنایع کشتی‌سازی، مشکلات آن نیز بزرگ می‌باشد. از سوی دیگر عدم تهیه طرح‌نامه‌های تجاری دقیق برای کشتی‌ها موجب شده است تا کمتر پای مباحث اقتصادی و هزینه و فایده و در نهایت کارایی اقتصادی مد نظر قرار گیرد.

در صورتی که اهداف، سیاست‌ها و برنامه‌های این حوزه مشخص شود. می‌توان در گام اول با جایگزینی واردات در این حوزه اقدام به تشویق صنعت داخلی نمود. در این راستایی از پیشنهادات مطرح شده در برنامه‌های راهبردی این حوزه، کنترل و ساماندهی واردات شناور و کشتی و حتی ممانعت از تخصیص اعتبارات دولتی و شبه دولتی برای خرید از خارج و نیز تدوین قوانین تعرفه ای و گمرکی جهت کنترل واردات کشتی می‌باشد. تدوین بسته‌های حمایتی و تشویقی به نفع بهره برداران کشتی‌های ساخته شده در داخل کشور و حسن اجرای آن در کنار تدوین قوانین و ایجاد نظام لیزینگ دریایی در جهت افزایش سهم بازار شناورهای ساخت داخل نیز می‌تواند به ارتقای صنعت داخلی کمک نماید.

در مجموع می‌توان گفت که هیچگاه کشتی‌سازی به عنوان یک برنامه کلیدی و به صورت جامع مد نظر سیاست‌گذاران کشور نبوده و ابزارهای حمایتی و پشتیبانی از واحدهای ساخت کشتی مورد توجه واقع نشده است. به هر حال ظرفیت بسیار مناسبی برای توسعه این صنعت وجود دارد و می‌توان با فعالسازی آن حداقل بازار نیازهای گسترده داخلی را پوشش داد. هر چند در سال‌های گذشته سرمایه‌گذاری‌هایی در جهت توسعه ظرفیت ساخت و تعمیر کشور صورت گرفته اما در حدی نبوده است که وضعیت را در مجموع بهبود ببخشد.

۶- بنادر؛ در جایگاه زیرساخت تجارت

بسیاری از کشورهای دنیا با تمرکز بر توسعه بنادر خود توانسته‌اند هزینه تمام شده کالاهای صادراتی

خود و نیز هزینه واردات کالاهای واسطه‌ای را تقلیل داده و از گسترش صادرات در راستای رشد و رفاه بیشتر بهره بگیرند و نیز با ایفای نقش هاب منطقه‌ای یا جهانی، ضمن کسب درآمد ارائه خدمات، اثرگذاری سیاسی و ژئوپلیتیک خود را افزایش دهند. ارائه خدمات بندری و کمک به توسعه حمل و نقل، ترانزیت و امکان تبدیل شدن به هاب منطقه‌ای از جمله ظرفیت‌های ناشی از دسترسی ایران به آب‌های آزاد است که می‌تواند درآمدزایی بالایی داشته باشد. از این رو است که بنادر، یکی از نمودهای توان اقتصادی هر کشور تلقی می‌شوند؛ بنادر قوی نشان‌دهنده وجود توان بالای صادرات و واردات هستند و از این رو داشتن بندر بزرگ یکی از ضرورت‌های توسعه روابط تجاری است. در دنیایی که توسعه تجارت کلید توسعه اقتصادی تلقی می‌شود؛ نمی‌توان نقش بنادر را نادیده گرفت. از سوی دیگر گستره خدماتی که در بنادر ارائه می‌شود می‌تواند نقش بالایی در اشتغال‌زایی داشته باشد؛ این خدمات در کنار پیوندهای پیشین و پسین بندر با سایر صنایع به حدی اهمیت دارد که می‌توان از بندر و صنعت خدمات بندری به عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی یاد کرد.

۱، ۶- نقش بنادر در اقتصاد جهان

نقش آفرینی بنادر در اقتصاد کشورها در بسیاری از کشورهای جهان از جمله کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان به خوبی درک شده و هر کدام از این کشورها همگام با توسعه در زمینه‌های مختلف از تولید انرژی گرفته و توسعه حمل و نقل تا بهره‌برداری از میادین نفتی و توسعه زیرساخت‌های گردشگری، برای توسعه بنادر خویش نیز نهاده‌اند تا سهم خود را از این حوزه نیز افزایش دهند. اگر لیست ۵۰ بندر بزرگ دنیا را مشاهده کنید خواهید دید که هر کدام از این بنادر در مرکزیت منطقه خود قرار دارند و ترافیک بسیار سنگین در جابجایی کالا و ایفای نقش موثر واسطه اقتصادی از مشخصه‌های آن‌ها است. بنابر آمارهای موجود در منطقه خلیج فارس و دریای عمان سهم اقتصاد بندری و دریایی در سال ۲۰۱۵ به مرز ۳۵ میلیارد دلار رسیده است که این میزان جدا از درآمدهایی است که هر کدام از کشورها می‌توانند در حوزه ترانزیت و ترانزیت کالاها از طریق بنادر خود کسب کنند. نگاهی به وضعیت موجود کشورهای حاشیه خلیج فارس در بهره‌مندی از بنادر و سواحل و تلاش برای کسب سهم از تجارت منطقه‌ای در حوزه بندر و دریا ضرورت اقدام فوری برای جلوگیری از عقب‌ماندگی در این عرصه را نشان می‌دهد. هم‌اکنون کشورهای حوزه خلیج فارس سرمایه‌گذاری‌های کلانی را در بنادر خود انجام داده‌اند به عنوان مثال کشور امارات متحده عربی با تمرکز بر بندر جبل علی، ابوظبی و راس الخیمه در آستانه رسیدن به ظرفیت سالانه بیش از ۳۰ میلیون TEU است. عراق نیز با توسعه سرمایه‌گذاری‌ها در جزیره فاو و ام القصر به دنبال سهم ۶ میلیون TEU در منطقه خلیج فارس می‌باشد. اما متأسفانه سهم ما در حال حاضر

از این بخش در حدود ۳ تا ۴ میلیون TEU در سال است. جدول زیر ۲۰ بندر بزرگ جهان در سال ۲۰۲۳ را نشان می‌دهد.

جدول ۹- بزرگ‌ترین بنادر جهان از نظر حجم مبادلات کانتینری (واحد: میلیون TEU)

رتبه	نام بندر	کشور	ترافیک کانتینری
۱	شانگهای	چین	۴۹
۲	سنگاپور	سنگاپور	۳۸
۳	نینگو - ژوشان	چین	۳۵,۳
۴	شنزن	چین	۲۶,۸
۵	چینگدائو	چین	۲۶,۴
۶	پوسان	کره جنوبی	۲۲,۷
۷	تیانجین	چین	۲۱,۸
۸	گوانجو	چین	۲۰,۸
۹	لس آنجلس	امریکا	۱۶,۶
۱۰	جبل علی	امارات	۱۴,۴

در لیست ۲۰ بندر بزرگ جهان ۸ در سال ۲۰۲۳، هشت بندر متعلق به چین هستند که شامل شانگهای، هنگ کنگ، شنزن، چینگدائو، نینگبو، گوانگجو، تیان جین، کائو شیونگ و دالیان می‌باشند.

۲, ۶- مطالعه موردی: بندر شانگهای (چین)

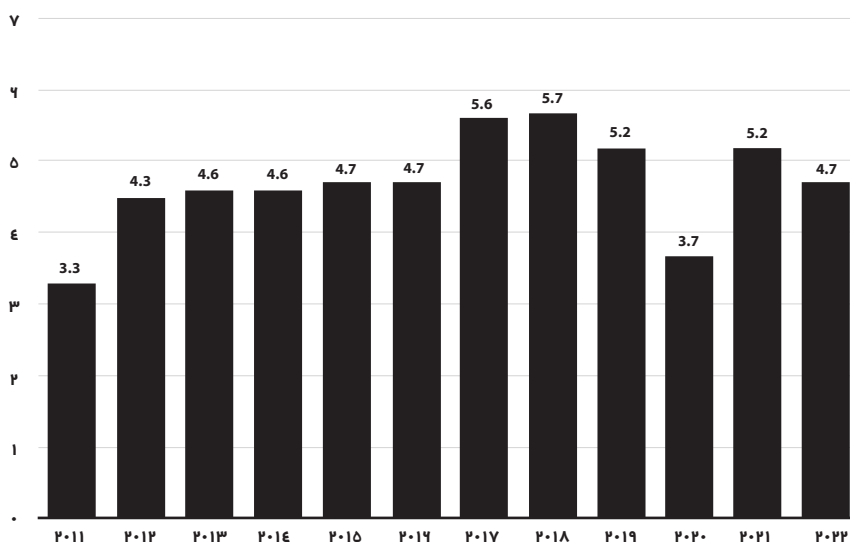
طبق آخرین آمار فهرست جهانی بنادر دنیا، بندر شانگهای چین بزرگترین و پر ترانزیت‌ترین بندر دنیا است. بندر شانگهای در شهر شانگهای یکی از پرجمعیت‌ترین و پر ترددترین شهرهای چین قرار دارد. این بندر در سال ۱۹۹۳ راه اندازی شد، ۲۹۳ هزار مترمربع مساحت انبار و بیش از ۴,۷ میلیون متر مربع فضای باز (برای انبار دارد و جزو ۲۵۰ شرکت بزرگ جهان طبق رده‌بندی مجله فوربز محسوب می‌شود. این بندر در ساحل شرقی چین در خلیج هانگژو واقع شده و رودخانه هوانگپو و یانگ تسه از بین آن عبور می‌کنند. آمارها نشان می‌دهند که در سال ۲۰۲۲ حدود ۴۷ میلیون TEU از این بندر عبور کرده‌اند.

زغال سنگ، سنگ معدن فلز، نفت و مشتقات آن، فولاد، ماشین آلات و تجهیزات ساختمانی از جمله کالاهای عمده‌ای هستند که توسط این شرکت رسیدگی می‌شود. این بندر می‌تواند بزرگ‌ترین کشتی‌ها و ناوهای حمل و نقل جهان را در خود جای دهد. به غیر از پنج بخش اصلی بندر، این بندر همچنین دارای یک ترمینال کشتی‌های کروز با بیش از ۱ میلیون مسافر در سال

است. بندر شانگهای بیش از یک چهارم تجارت چین را انجام می‌دهد. بنابراین، به عنوان اولین عضو از فهرست برترین بنادر دریایی در سراسر جهان شناخته می‌شود. بندر شانگهای با این حجم جابجایی و تبادل تجاری در سال ۲۰۱۶ شعار خود را به One Belt, One Road تغییر داد و جذب فرصت‌های سرمایه‌گذاری و گسترش مقیاس کسب و کار در این بندر موجب شد فرصت‌های تجاری جدیدی فراهم شود.

گزارش‌های مالی سال ۲۰۱۵ این بندر حاکی از آن است که درآمد این بند معادل ۸,۲ میلیارد دلار هنگ کنگ بوده است. سیاست‌های جدید این بندر باعث شده کاهش درآمدی در رفت و آمد کشتی‌های فله نیز پوشش داده شود. سود این بندر در حدود ۵,۵ میلیارد دلار هنگ کنگ بوده که رشد ۶,۲ درصدی را نسبت به سال قبل نشان می‌دهد. در سال مالی ۲۰۲۲، درآمد بندر شانگهای بالغ بر ۴,۷ میلیارد دلار (در سال ۲۰۲۱، بالغ بر ۵,۲ میلیارد دلار) بوده است.

نمودار ۱۲- درآمد بندر شانگهای ۲۰۲۲-۲۰۱۱ واحد: میلیارد دلار^۷



۶,۳- نقش بندر در اقتصاد ایران

سواحل ایران در یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق تجاری-اقتصادی جهان واقع شده است. از سوی دیگر ایران در مسیر کریدور شمال-جنوب و محور شرق-غرب در منطقه خاورمیانه و نیز در مسیر تجاری آسیا-اروپا واقع شده است؛ موقعیت راهبردی ایران به گونه‌ای است که پتانسیل خدمات‌رسانی به تجارت بین قاره‌ای را نیز دارد و از این رو توسعه بندر

^۷ <https://www.statista.com>

می‌تواند نقش به‌سزایی در ارتقا جایگاه منطقه‌ای ایران در منطقه و جهان داشته باشد. کشور ما، دارای ۱۲ بندر مهم در جنوب و شمال کشور است. در کشور ما بنادر در مرحله گذار از حالت سنتی (محلّی برای بارانداز کالا) به سمت نسل دوم (ایفای نقش توزیع و پردازش کالا) قرار دارند. با این حال به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط مناسب فاصله بسیاری وجود دارد. میزان تخلیه و بارگیری کالا یکی از شاخص‌های نشان دادن میزان فعالیت بنادر می‌باشد. بیشترین مقدار تخلیه و بارگیری به بنادر جنوب کشور تعلق دارد که با توجه مخازن نفت جنوب کشور و همچنین دسترسی دریای عمان به آب‌های آزاد این امری طبیعی است.

جدول ۱۰- عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر کشور به تفکیک کالا

۱۴۰۰	%	۱۴۰۱	%	۱۴۰۲	
۲,۱۷۴,۵۹۲	-۱۰,۰	۱,۹۵۶,۵۳۳	۲۰,۹	۲,۳۶۴,۶۳۰	کالاهای اساسی
۶۹۹,۶۴۵	-۱۴,۵	۵۹۸,۳۶۰	۵۱,۶	۹۰۷,۱۴۰	کالاهای فلزی
۱,۸۰۳,۸۸۱	-۱۱,۴	۱,۵۹۸,۶۳۷	۶۵,۰	۲,۶۳۸,۳۱۰	کالاهای ساختمانی و مواد معدنی
۴۸,۱۲۴	۹,۲	۵۲,۵۶۸	-۱۳,۵	۴۵,۴۹۵	ماشین آلات، وسایل نقلیه، قطعات یدکی و ابزارآلات
۵۲۷,۵۸۵	-۴۸,۲	۲۷۳,۳۴۰	۱۰۶,۸	۵۶۵,۳۰۲	کود و مواد شیمیایی
۱۱۴,۹۹۴	-۱۹,۹	۹۲,۰۶۸	۳۹,۹	۱۲۸,۷۷۵	منسوجات چرم، پوشاک، الیاف، کاغذ و چوب
۳۷,۵۰۸	۱۸,۶	۴۴,۴۷۵	۱۰,۶-	۳۹,۷۵۸	خرده بار و متفرقه
۱,۸۰۴,۵۹۱	-۱,۲	۱,۷۸۳,۰۳۰	۲۵,۹	۲,۲۴۴,۰۹۸	کالای کانتینری
۴,۰۹۲,۵۷۵	-۷,۱	۳,۸۰۲,۸۲۴	۹,۴	۴,۱۵۹,۳۰۳	فراورده های نفتی
۰	۰,۰	۰	۱۰۰,۰	۸,۳۶۸	سایر

موقعیت جغرافیایی ایران به گونه‌ای است که مستعد بهره‌گیری از حمل و نقل چند وجهی است. ایران به عنوان پل ارتباط سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا تلقی می‌شود و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق دریای عمان و همچنین منابع نفت خلیج فارس فرصت ویژه‌ای را برای کشور فراهم کرده است. با توجه به ظرفیت پایین بنادر کشور، پرداختن به توسعه بنادر امری لازم و ضروری می‌باشد. در

سال‌ها اخیر مهم‌ترین طرح‌های توسعه بنادر به بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی اختصاص داشته است. بنادر ایران در سه حوزه دریای خزر (بنادر شمال)، شامل بنادر انزلی، نوشهر، نکا، امیرآباد، فریدون‌کنار و آستارا، بنادر جنوب (خلیج فارس)، شامل بنادر خرمشهر، آبادان، امام خمینی (ره)، بوشهر، لنگه، شهید رجایی، شهید باهنر، قشم، گناوه و جاسک) و بنادر جنوب (دریای عمان) شامل بندر چابهار تقسیم‌بندی می‌شوند. در جدول زیر برخی از مشخصات و ویژگی‌های بنادر ایران ارائه شده است.

جدول ۱۱. مشخصات بنادر ایران^۸

عنوان	شهرستان	فاصله تا مرکز استان (کیلومتر)	فاصله تا تهران (کیلومتر)	فاصله تا فرودگاه (کیلومتر)	طول کانال (متر)	طول اسکله (مجموع) (متر)	تعداد اسکله (پست)	مساحت بندر و پستگاه (هکتار)	مساحت انبار (روبار)	مساحت انبار (مستقل)
بندر شهید رجایی	بندرعباس	۳۲	۱۳۵۰	۴۰	۸۳۳۴	۸۲۴۵	۳۵	۳۲۶۰	۱۹۹۹۹۷۹	۴۶۲۰۶۹
بندر امام خمینی	ماهشهر	۱۰۰	۱۰۰۰	۱۸	۱۱۱۱۲۰	۷۷۶۵	۳۷	۱۱۰۰	۷۱۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰
بندر امیرآباد	بهشهر	۶۰	۳۰۰	۵۰	۹۸۷	۱۸۰۰	۱۰	۱۰۶۰	۱۰۶۴۸۲	۶۲۶۴۲
بندر بوشهر	بوشهر	-	۱۱۰۰	۳	۱۵۰۰۰	۲۲۷۲	۱۵	۵۴	۱۸۶۳۶۹	۳۱۰۶۱
بندر نوشهر	نوشهر	۱۸۰	۲۱۵	۳	۱۸۵۲	۱۴۳۰	۸	۴۴٫۱	۴۰۵۲۷	۳۰۴۹۵
بندر انزلی	بندر انزلی	۴۰	۳۶۵	۳۵	۳۰۰۰	۱۵۷۸	۱۰	۱۳۲	۱۶۸۸۸۶۱	۵۳۰۵۴
بندر شهید بهشتی	چابهار	۶۷۰	۱۹۶۱	۴۵	۲۷۸۸	۱۲۸۰	۱۰	۲۷۰	۱۱۰۲۳۱	۳۷۸۶۳
بندر خرمشهر	خرمشهر	۱۲۵	۹۹۷	۱۵	۱۱۶۶۷۶	۲۴۷۱	۱۹	۲۳۰	۲۲۵۴۶۲	۱۲۶۰۵۶
بندر لنگه	بندر لنگه	۱۸۵	۱۷۰۰	۶	-	۴۷۵	۲	۲۰۵	۷۴۸۵۰	۶۴۰۰
شهید باهنر	بندرعباس	-	۱۵۰۰	۱۷	-	۱۴۴۷	۱۲	۱۵٫۸	۱۸۷۹۸	۳۰۷۰۱
آبادان	آبادان	۱۲۰	۱۰۰۰	۵	-	۴۱۶	۸	۶۵	۱۱۹۰۷	۷۲۵۴

۸-منبع: سایت سازمان بنادر و دریا نوردی:

برخی بنادر کشور در حال حاضر - به طور خاص بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) - قابلیت پذیرش کشتی‌های بزرگ و اقیانوس‌پیما را دارند؛ اما هنوز فاصله زیادی با بنادر پیشتاز دنیا از نظر ظرفیت بارگیری و تخلیه دارند. استفاده از تکنولوژی‌های روز بارگیری و تخلیه، هزینه ارائه خدمات بندری را کاهش داده و از این رو هزینه تمام شده کالا و خدمات را کاهش می‌دهد. از سوی دیگر پیوند بندر با جاده و راه‌آهن نیز بهره‌وری را افزایش داده و اثر دوجندان بر کاهش هزینه‌ها خواهد داشت. توسعه بندر، به همراه گسترش زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی می‌تواند امکان حمل و نقل ترکیبی در بنادر کشور و توسعه ترانزیت را به دنبال داشته باشد.

۴, ۶- ضرورت سرمایه‌گذاری در بنادر

بنادر به دلیل نوع خدمات نیاز به سرمایه‌گذاری کلانی دارد. از یک سو می‌بایست زمین مناسب در کنار ساحل به بندر تخصیص داده شود و از سوی دیگر آماده‌سازی ساحل و فراساحل و به‌کارگیری تجهیزات اسکله، موج‌شکن و سرمایه‌گذاری دولت را می‌طلبد و در کنار آن تجهیزات هدایت کشتی‌ها و پهلوگیری، بارگیری و تخلیه، انبارداری، جابه‌جایی به ترمینال ریلی و می‌بایست توسط دولت یا بخش خصوصی و یا از طریق مشارکت عمومی - خصوصی (PPP) تامین شود. در بنادر نیز ترسیم مرز دقیق بین دولت و بخش خصوصی و مقررات‌گذاری دسترسی بخش خصوصی به زیرساخت‌ها، نقش کلیدی در حضور بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری دارد. دیجیتالی شدن لجستیک حمل و نقل بنادر بعد از دوران همه‌گیری کرونا، منجر به ارتقای خدمات گمرکی، اصلاح رویه‌های بندر و به طور کلی تسهیل تجارت شده و از این رو ضرورت تغییر در مدیریت بنادر را برای کشور ما دوجندان کرده است.

متأسفانه کشور ما در حوزه بندر، از رقبای منطقه‌ای فاصله گرفته است و رقبای منطقه در سال‌های اخیر با کمک جذب مشارکت‌های شرکت‌های بزرگ خارجی، توانسته‌اند توان بارگیری و تخلیه خود را افزایش داده و یا برای افزایش ظرفیت برنامه‌ریزی نمایند؛ به عنوان مثال در سال ۱۴۰۳ معادل ۹۹ هزار میلیارد تومان از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و نیز ۵۵ هزار میلیارد تومان توسط بخش غیردولتی پروژه سرمایه‌گذاری در بنادر تعریف شده است. در حالی که در برخی از بنادر کشورهای همسایه، در سال‌های اخیر ارقامی بیش از یک میلیارد دلار سرمایه‌گذاری انجام شده است. به عنوان مثال چین در سال ۲۰۱۵، متعهد به ۱,۶۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در بندر گوادر پاکستان شد. غفلت از سرمایه‌گذاری در حوزه بندر موجب شده که فرصت‌های ایفای نقش ترانزیت برای کشورهای آسیای میانه،

برای ایران از دست برود و در اختیار پاکستان (بندر گوادر) قرار گیرد.

۷- صنعت ماهی گیری و شیلات

وجود انواع ماهیان و آبزیان دریایی در آب های جنوب و شمال و نیز امکان صید از آب های آزاد، از جمله فرصت های نسبتاً مغفول دیگری است که می تواند نقش بزرگی در خلق ارزش افزوده و حتی ارتقای سلامت و عادات تغذیه ای جامعه داشته باشد. توسعه ماهی گیری به عنوان یک صنعت تکنولوژیک و کلان مقیاس موجب شده برخی کشورهای دارای ویژگی های جغرافیایی مشابه ایران، بتوانند صادرات چند میلیارد دلاری از محل این صنعت داشته باشند، در حالی که این سرعت رشد بهره وری این صنعت در کشور ما همچنان پایین است. شیلات در دنیا از جایگاه ویژه ای برخوردار بوده و یکی از محورهای راهبردهای تولید پروتئین مورد نیاز تلقی می شود. سرمایه گذاری در شیلات، می تواند ضمن پاسخ گویی به بخشی از مواد پروتئینی مورد نیاز داخل، از طریق صادرات، ارزآوری بالایی را به همراه داشته باشد. از این رو ضرورت تامین پروتئین مورد نیاز کشور، در کنار پتانسیل های طبیعی، توجیه کننده سرمایه گذاری در صنایع ماهی گیری و آبرزی پروی است.

۱، ۷- ماهی گیری و شیلات در جهان

شیلات و آبرزی پروری نقش جدی در امنیت غذایی جهانی، تغذیه، اشتغال و تجارت به ویژه در کشورهای در حال توسعه و مناطق ساحلی دارند. در سال ۲۰۲۲ تولید شیلات و آبرزی پروری شامل تولید حیوانات و گیاهان آبرزی به رکورد جهانی ۲، ۲۲۳ میلیون تن رسید و مجموع ارزش جهانی صادرات ماهیان دریایی، آبرزی پروری و فراوری شیلات در سال ۲۰۲۲ به ۱۸۶ میلیارد دلار رسید. (در سال ۲۰۲۱، ۲۱۸ میلیون تن در سال بوده که از این میزان ۱۸۲ میلیون تن مربوط به جانوران آبرزی و ۳۶ میلیون تن مربوط به گیاهان آبرزی است) صادرات ماهی یکی از منابع درآمدی اصلی برای بسیاری از کشورهای در حال توسعه بوده است. نکته جالب توجه آن که در سال ۲۰۲۱ در کشورهای با حداقل توسعه یافتگی (LDC) صادرات ماهی معادل ۰، ۸ درصد از تولید ناخالص داخلی بوده است. در سال ۲۰۲۲ حدود ۸، ۶۱ میلیون نفر در سراسر جهان به طور مستقیم در شیلات و آبرزی پروری مشغول به کار بوده ان هستند. ۸۵ درصد از تمام ماهیگیران و پرورش دهندگان ماهی در آسیا مستقر بودند. (طبق گزارش FAO، در سال ۲۰۲۰ این بخش به طور مستقیم برای ۵۹ میلیون نفر شغل ایجاد کرده و بیش از ۹۰ درصد این اشتغال در سطح خرد بوده است. اگر افراد درگیر در کل زنجیره را به بخش تولیدات شیلاتی اضافه کنیم، تخمین زده میشود که

حدود ۶۰۰ میلیون نفر برای تامین معیشت خود به این صنعت وابسته باشند). در کشورهای در حال توسعه، پروتئین‌های دریایی حاصل از صید ماهیگیری در مقیاس کوچک اغلب در دسترس‌ترین و مقرون به صرفه‌ترین مواد پروتئینی موجود هستند. البته در سراسر دنیا، تمایل به غذاهای حیوانی آبی به طور پیوسته در طول زمان افزایش یافت و مصرف سرانه از ۹,۱ کیلوگرم در سال ۱۹۶۱ به ۲۰,۶ کیلوگرم در سال ۲۰۲۱ رسیده که نرخ رشد سالانه حدود ۱,۴ درصد را ثبت کرده است. در سال ۲۰۲۱، آسیا با ۲۴,۷ کیلوگرم بیشترین مصرف سرانه غذاهای آبی را دارد و پس از آن اروپا (۲۲,۲ کیلوگرم)، اقیانوسیه (۲۱,۸ کیلوگرم)، قاره آمریکا (۱۵,۳ کیلوگرم) و آفریقا (۱۳,۴ کیلوگرم) قرار دارند. حدود ۸۹ درصد از کل تولیدات ماهیگیری و آبی پروری حیوانی برای مصرف انسان است که آن را برای امنیت غذایی در سطح جهان ضروری می‌کند. آبیان زنده، تازه یا سرد ۴۳ درصد از تولید شیلات مورد استفاده برای مصرف انسان را در سال ۲۰۲۲ به خود اختصاص داده است و پس از آن منجمد (۳۵ درصد)، غذای آماده نگهداری شده (۱۲ درصد) و خشک و نمک سود شده (۱۰ درصد) قرار دارد. در سال ۲۰۲۲، اقتصادهای پردرآمد بیشتر ماهی مصرفی خود را به صورت منجمد مصرف کردند (بیش از ۵۵ درصد)، در حالی که کشورهای با درآمد متوسط به بالا و کشورهای کم درآمد بیشتر آبیان خود را به صورت تازه یا سرد مصرف کردند (به ترتیب حدود ۵۰ درصد و ۷۰ درصد). مصرف آبیان زنده بیشتر در شرق و جنوب شرق آسیا رایج است. علاوه بر آبیان، جلبک‌های دریایی و ریز جلبک‌ها با رکورد تولید ۳۶,۵ میلیون تن در حجم و ۱۷ میلیارد دلار در ارزش بازار در سال ۲۰۲۲، مورد توجه شرکت‌های فرآوری و مصرف‌کنندگان نهایی برای اهداف غذایی و غیر غذایی قرار گرفته‌اند.

۱, ۷, مطالعه موردی: صیادی و آبی پروری در چین

کشور چین یکی از بزرگ‌ترین تولیدکننده‌ها و مصرف‌کننده‌های ماهی در دنیا به شمار می‌رود. طی سه دهه گذشته، صنعت ماهی‌گیری چین به طور چشم‌گیری رشد داشته است و تقاضا برای فرآورده‌های ماهی‌گیری (محصولات شیلات) و در عین حال سیاست‌های حمایتی دولت به سرعت در حال افزایش است. این کشور در حال حاضر بزرگترین تولیدکننده فرآورده‌های ماهی‌گیری می‌باشد.

این کشور دارای بیش از ۲۵۰۰ گونه ماهی از جمله ۱۷۰۰ گونه ماهی دریا و بیش از ۸۰۰ گونه ماهی آب تازه و هزاران گونه جانوران دریایی و غذاهای دریایی از جمله ۳۰۰ گونه میگو و ۶۰۰ گونه خرچنگ می‌باشد. هم‌اکنون شیلات چین به یک سیستم نسبتاً کامل صنعتی شامل پرورش، شیلات، فرآوری، بازاریابی و صنایع مرتبط با علوم، فناوری، آموزش

و مدیریت تبدیل شده است. فرآورده‌های ماهی‌گیری (شیلات) نقش مهمی در تجارت بین‌المللی چین ایفا نموده است. این کشور با توجه به کنوانسیون سازمان ملل در خصوص حقوق دریاها اقدام به امضای موافقتنامه‌های شیلات با ژاپن، جمهوری کره و ویتنام نموده است. در سال‌های اخیر چین تبادلات بین‌المللی خود را در این حوزه افزایش داده است. چین همکاری و روابط با بیش از ۶۰ کشور، منطقه و سازمان بین‌المللی در ارتباط با اقتصاد، علوم، فناوری و مدیریت شیلات برقرار کرده است.

در سال ۲۰۲۲، همچنان بزرگترین تولیدکننده غذاهای دریایی جهان بوده و به رکورد تولید به ۶۷,۵ میلیون تن (MMT) رسیده است که ۵۴,۶ میلیون تن آن مربوط به پرورش آبزیان بوده است و صید به دلیل منابع کمتر و محدودیت‌های بیشتر در آب‌های داخلی و بین‌المللی، معادل ۱۲,۹ MMT بوده است. واردات غذاهای دریایی در سال ۲۰۲۲ به ۴,۱ میلیون تن بوده که ۲۲ درصد نسبت به سال قبل افزایش داشته است، و حجم ادوات غذاهای دریایی در سال ۲۰۲۲ در ۳,۵ MMT بوده است (تقریباً بدون تغییر نسبت به سال قبل). از سه دهه گذشته تا کنون، تعداد افرادی که در صنعت ماهی‌گیری چین فعالیت می‌کنند همواره رو به افزایش بوده است. هم‌اکنون بیش از ۱۴ میلیون نفر در این صنعت مشغول به کار هستند که بیش از ۷ میلیون نفر از آن‌ها، ماهیگیران سنتی هستند.

چین نه تنها بزرگترین تولیدکننده شیلات، بلکه بزرگترین عمل‌آوری یا فرآوری ماهی را نیز دارا می‌باشد. ۵۳۶۲ شرکت من جمله ۷۳۲ شرکت دولتی کار فرآوری را در کشور چین بر عهده دارند. بدلیل افزایش تقاضا برای محصولات فرآوری، سرمایه‌گذاری در این بخش به ویژه در مدرنیزه کردن و توسعه تسهیلات تولید و تولید مخاطره پذیر زیاد شده است. در کنار شرکت ملی شیلات چین (CNFC) که دارای تعدادی شرکت تابعه در سه شهر دیگر می‌باشد، شرکت‌های متعدد دیگری نیز وجود دارد. اکثر شرکت‌های شیلات دارای کارخانجات فرآوری غذای دریایی مستقل هستند. شرکت‌های اصلی در این صنعت عبارتند از:

- China National Fishesry Corporation (CNFC)
- Dalian Marine Fishery General Co, Liaoning Province
- Dalian Municipal Fishery Co.Group, Lianoning Province
- Dalian Municipal Aquacultune Co., Lianoning Province
- Qingdao Marine Fishery Co., Shandong Province
- Qingdao HaiFeng Co. Group, Ltd, Shanding Province
- Yangkou Marine Fishery General Co.Souguang, Shandong Province

- Shidao Marine Fishery General Co. Rongchen, Shandong Province
- Tianjin Fishery Product Supplying & Marketing Co. Tianjin.
- Longshan Eel Union Co. Jiangshun Province
- Shanghai Fishery Company. Group, Shanghai
- Zhoushan Marine Fishery Co. (CNFC), Zhejiang Province
- Xingye Co. Ltd-Zhoushan Manicipality, Zhejiang Province
- Haihorg General Co. Taizhou, Zheijiang Province
- Huasun Food Industry Co. Ltd, Fujan Province
- Golden Eel, Co. Ltd, Guangdong Province
- Beihai Marine Fishery Co., Goungxi Province

این کشور با دارا بودن یک پنجم جمعیت جهان، یک سوم از مجموع تولیدات ماهی و دو سوم از مجموع تولیدات موجودات آبی در جهان را دارا می‌باشد. دو سوم از مجموع صادرات ماهی از کشور چین در دریاچه‌ها، رودخانه و استخرهای مصنوعی و قفس‌های دریایی پرورش داده می‌شوند. حدود ۷۲ درصد پرورش داخل سرزمین در این مناطق صورت می‌گیرد. از شرکت‌های فعال در زمینه آبی‌پروری و شیلات در کشور چین می‌توان به شرکت‌های زیر اشاره نمود؛

- China National Fishes Corporation (CNFC)
- Dalian Marine Fishery General Co, Liaoning Province
- Dalian Municipal Fishery Co. Group, Lianoning Province
- Dalian Municipal Aquaculture Co., Lianoning Province
- Qingdao Marine Fishery Co., Shandong Province
- Qingdao HaiFeng Co. Group, Ltd, Shanding Province
- Yangkou Marine Fishery General Co. Souguang, Shandong Province
- Shidao Marine Fishery General Co. Rongchen, Shandong Province
- Tianjin Fishery Product Supplying & Marketing Co. Tianjin.
- Longshan Eel Union Co. Jiangshun Province
- Shanghai Fishery Company. Group, Shanghai
- Zhoushan Marine Fishery Co. (CNFC), Zhejiang Province

- Xingye Co. Ltd-Zhoushan Manicipality, Zhejiang Province
- Haihong General Co. Taizhou, Zhejiang Province
- Huasun Food Industry Co. Ltd, Fujan Province
- Golden Eel, Co. Ltd, Guangdong Province
- Beihai Marine Fishery Co., Goungxi Province

دولت چین حضور موثری در توسعه آبی پروری داشته است. این نقش در زمینه‌های متعددی از جمله «تأمین بچه ماهی از طریق تکثیر مصنوعی گرفته تا معرفی گونه‌های جدید، توسعه آبی پروری دریائی و انتقال تکنولوژی به مناطق روستائی به منظور ترغیب کشاورزان به امر آبی پروری» صورت پذیرفت.

۲, ۷- ماهی گیری و شیلات در ایران

هر چند در کشور جهت تکثیر و پرورش برخی از انواع شیلات از جمله ماهی قزل آلا (در سراسر کشور) و میگو (در مناطق ساحلی جنوب) برنامه‌هایی انجام شده و به طور خاص صادرات میگو در سال‌های اخیر افزایش یافته است اما هنوز هم سطح مصرف داخلی با استانداردهای جهانی فاصله دارد و هم در تولید و صادرات انواع ماهی توفیق چندانی نداشته‌ایم (مصرف سرانه آبزیان در کشور در سال ۱۴۰۱ به حدود ۱, ۱۴ کیلوگرم رسیده که نسبت به سال ۱۳۹۷ بیش از ۱۶ درصد رشد نشان می‌دهد. همچنین در این سال حدود ۱, ۷ گرم از پروتئین حیوانی روزانه مصرفی جامعه از طریق آبزیان تأمین شده است).

تولیدات شیلاتی در کشور در سال ۱۴۰۲، با رشد ۸ درصد از یک میلیون و ۲۵۰ هزار تن به یک میلیون و ۳۸۰ هزار تن افزایش یافته است. لازم به ذکر است که در سال‌های اخیر بیشترین رشد در حوزه کشاورزی، در سراسر جهان مربوط به بخش آبی پروری بوده است. طبق گزارش‌های سازمان شیلات ایران در سال ۱۴۰۲ حدود ۶۰۰ میلیون دلار درآمد ارزی از محل صادرات محصولات آبی حاصل شده است.

در سال ۱۴۰۱ حدود ۲۴۹ هزار نفر به طور مستقیم در زیربخش شیلات به فعالیت مشغول بوده اند که با احتساب صنایع پشتیبانی می‌توان گفت بیش از ۷۰۰ هزار نفر از افراد جامعه برای تأمین معاش خود به زیربخش وابسته بوده اند. طی ۵ سال گذشته میزان اشتغال در زیربخش شیلات حدود ۷ درصد رشد نشان می‌دهد. در سال ۱۴۰۱ بیش ۱۲۶ هزار نفر از در محدوده آب‌های جنوب ایران و ۹, ۵ هزار نفر در آب‌های شمال ایران به صیادی اشتغال داشته اند.

در کشور ما در حالی که میزان صید آبزیان (به سبب ملاحظات زیست محیطی) در طی دو دهه اخیر تقریباً ثابت بوده است؛ آبی‌پروری و پرورش انواع ماهیان گسترش یافته و شاهد رشد بالای پرورش ماهی به خصوص ماهی قزل‌آلا بوده‌ایم. از گونه‌های مختلف پرورش ماهی در ایران می‌توان به Rainbow trout، Chinese carps، Shrimp، Indian White shrimp و Freshwater shrimp اشاره نمود.

آمار تولید میگو در دهه ۸۰ کشور کمتر از ۱۰ هزار تن بوده است. اما هم‌اکنون ایران با تولید ۶۰ هزار تن میگو در سال ۱۴۰۲ رتبه اول منطقه را به خود اختصاص داده است؛ که از این میزان با صادرات ۳۷ هزار تن میگو ۱۸۰ میلیون دلار ارزآوری داشته است. همچنین آمار رسمی سال ۱۴۰۱ تولید بیش از ۴۶۰۰ تن خاویار پرورشی در کشور را نشان می‌دهد. کشور چین یکی از مهمترین مقاصد صادرات آبزیان ایران است. آمار صادراتی آبزیان ایران در دهه‌های گذشته نشان دهنده این است که سهم صادرات به این کشور و سایر کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا بسیار ناچیز و غیر قابل ذکر بوده اما به تدریج و خصوصاً پس از سال ۱۳۹۰ آرام آرام سهم چین افزایش و سهم اروپا و امارات کاهش یافته است؛ به نحوی که در سال‌های اخیر، بیش از نیمی از کل صادرات ایران به جنوب شرق آسیا (چین، ویتنام، تایلند، سری لانکا، هنگ کنگ، کره جنوبی، تایوان و مالزی) صورت می‌پذیرد. به جز بخش کوچکی از انواع آبزیان غیر ماکول که به صورت مستقیم به چین ارسال می‌گردد، بیش از ۸۰٪ صادرات ایران به چین از دروازه بندر آزاد هایفونگ کشور ویتنام عبور می‌کند و آن مقدار که واقعاً به خریداران ویتنامی فروخته می‌شود بسیار اندک است.

توسعه صید فانوس ماهیان و پرورش ماهی در قفس از اولویت‌های سازمان شیلات ایران تلقی می‌شود. در سال ۱۴۰۱ بالغ بر ۱۰۷۰۰ هزار تن ماهی با روش پرورش در قفس تولید شده است. علی‌رغم این که سازمان شیلات کشور تولید ۲۰۰ هزار تن ماهی به شیوه پرورش در قفس را تا پایان برنامه ششم توسعه (سال ۱۴۰۰) هدف گذاری کرده بود اما در سال‌های اخیر روند پرورش ماهی در قفس روندی نزولی بوده است (از ۱۴ هزار تن در سال ۱۳۹۷ به ۱۰,۷ هزار تن در سال ۱۴۰۱ رسیده است). پرورش ماهی در قفس بالاترین بهره‌وری را در بین سایر روش‌های پرورش آبزیان دارد. کیفیت ماهی تولیدی در قفس بهتر از ماهیان پرورش یافته در مزارع زمینی است؛ همچنین هزینه تولید ماهی پرورشی در قفس به خاطر استفاده کم از برق پایین است و تجهیزات یک مزرعه پرورش ماهی در قفس قابل جابجایی و انتقال می‌باشد. ظرفیت کنونی کشور در زمینه تولید ماهی در قفس حدود ۲۳ هزار تن است و با استفاده از تمام ظرفیت ۵۰۰ قفس مستقر در سواحل دریاها، افزایش تولید ممکن خواهد بود.

۳, ۷- موانع رشد و توسعه صنعت شیلات در ایران

هر چند در سال‌های اخیر اقدامات خوبی برای توسعه صنعت شیلات انجام شده است اما این صنعت هم در حوزه ماهی‌گیری و هم در حوزه پرورش ماهی با سطح کشورهای موفق دنیا فاصله جدی دارد. برخی از موانع رشد اقتصادی و یا ورشکستگی واحدهای پرورش ماهی توسط کارشناسان و سرمایه‌گذاران این چنین عنوان شده است:

- اعطای مجوزهای خرد پرتعداد،
- عدم حمایت جدی و واقعی از سوی شیلات
- عدم توجه به تکنولوژی‌های روز دنیا در این صنعت و بی‌تحركی مطلق در توسعه کیفی و افزایش بهره‌وری واحدهای تولید
- تلفات بسیار بالای واحدهای تولیدی به دلیل آلودگی تخم‌های وارداتی
- آلودگی مزارع پرورش ماهی به ویروس‌های خارجی
- ناتوانی مالی پرورش‌دهندگان از خرید تجهیزات روز دنیا و به‌کارگیری تکنولوژی‌های نوین این صنعت،
- انحصار واردات تخم ماهی در دست افراد معدودی.
- اعطای مجوز واردات به فراوری‌کاران (بجای آنکه ماهی تولیدی یا صیدی داخل فراوری شود، ماهی فراوری شده وارد می‌شود)
- قاچاق ماهی تیلاپیا به داخل کشور
- تغییر ذائقه مردم از ماهیان بومی به ماهیان وارداتی همچون تیلاپیا
- عدم برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری در داخل بر روی اصلاح ژن‌فول‌آلا برای جلوگیری از واردات تخم چشم‌زده
- مصرف گسترده آنتی‌بیوتیک در پرورش ماهی در ایران

این عوامل باعث بحرانی شدن وضعیت فعالان این حوزه طی سال‌های گذشته شده است به حدی که برخی از فعالان این عرصه هشدار داده‌اند که صنعت پرورش «ژل‌آلای» کشور در آستانه ورشکستگی قرار گرفته است. در شرایطی که بسیاری از کشورها با تمرکز بر سواحل خود و یا حتی با بهره‌گیری از تکنولوژی‌های ماهی‌گیری در آب‌های آزاد توانسته‌اند سهم بالایی از بازار جهانی را به خود اختصاص دهند، فقدان وجود استراتژی‌های منسجم در کنار عدم توجه به سرمایه‌گذاری کلان برای ورود تکنولوژی‌های جدید صید موجب شده که کشور ما نتواند از پتانسیل‌های موجود و به طور خاص از دسترسی به دریا به نحو احسن استفاده نماید.

یکی از چالش‌های اصلی در بخش ماهی‌گیری، عدم استفاده از تکنولوژی‌های روز صید، آماده‌سازی و فراوری ماهی است. در حال حاضر حدود ۵۰۰۰ لنج ماهی‌گیری در

کشور نیاز به نوسازی دارند و حتی با فرض نوسازی این لنج‌ها، فاصله تکنولوژی صید در ایران با کشورهای موفق مثل چین، کره، هند و ویتنام زیاد خواهد بود. در این راستا می‌بایست هم برای واردات تکنولوژی و هم برای بومی‌سازی یا طراحی انواع تجهیزات و سیستم‌های صید تلاش جدی صورت پذیرد.

۸ گردشگری ساحلی

گردشگری ساحلی-دریایی در دهه‌های اخیر با تغییر سبک زندگی بخش زیادی از مردم کره زمین، به یکی از صنایع درآمدزای جهان تبدیل شده است. طی سال‌های اخیر نیز در کشور ما، گردشگری و سفر با اقبال عمومی روبرو شده است اما هنوز از فرصت‌های چشم‌گیر گردشگری خارجی استفاده مناسب صورت نگرفته است. در حوزه توریسم دریایی ایران به دلیل وجود سواحل جذاب و دیدنی و نیز جاذبه‌های فرهنگی، تاریخی و جغرافیایی از موقعیت استثنایی برخوردار است و البته استفاده از این موقعیت استثنایی برای خلق درآمد، اشتغال‌زایی و افزایش رفاه با چالش‌های جدی روبرو است. در صورت شناسایی و رفع این چالش‌ها، توریسم ساحلی و دریایی می‌تواند مشابه بسیاری از کشورهای دنیا نقش کلیدی در اقتصاد ایران داشته باشد. در حال حاضر بنادر کشور سالیانه ظرفیت جابه جایی حدود ۱۵ میلیون نفر مسافر را دارند که تقریباً به طور کل صرف گردشگری داخلی می‌شود.

سواحل طولانی شمال و جنوب کشور و همچنین جزایر متعدد، جاذبه‌های طبیعی فراوانی دارند که از طریق کشف ذائقه بازار، می‌تواند زمینه ساز خلق درآمد ریالی و ارزی بالایی برای کشور باشد. اما در حال حاضر نه زیرساخت‌های فیزیکی لازم (از جمله هتل‌ها، مراکز تفریحی و ...) در مناطق ساحلی ما فراهم شده است و نه فضاسازی فرهنگی لازم برای پذیرش و خدمت‌رسانی به گردشگران-به ویژه گردشگران خارجی- توسط مردم بومی صورت پذیرفته است. از سوی دیگر هیچ تلاش نظام‌مند و منسجمی برای معرفی جاذبه‌های طبیعی به گردشگران بالقوه صورت نگرفته است؛ در حالی که کشورهای موفق در این حوزه اعم از ترکیه، تایلند، فرانسه و ... هر یک اقدامات جدی در هر سه حوزه فراهم کردن زیرساخت فیزیکی، آماده‌سازی مردم بومی و بازاریابی و تبلیغات داشته‌اند. البته می‌بایست توجه جدی به آسیب‌ها و اثرات فرهنگی منفی گردشگری شده و برای آن‌ها چاره‌اندیشی لازم صورت پذیرد. می‌توان با تمرکز بر بازار منطقه برای بازاریابی در برخی از کشورهای منطقه (از جمله عراق، پاکستان و سایر همسایگان) اقدام نمود و از این محل ارزآوری مناسبی داشت.

طبق ارزیابی سازمان‌های جهانی ایران از لحاظ جاذبه‌های گردشگری رتبه ۱۵ دنیا، از نظر تعداد گردشگران ورودی رتبه ۴۶ و از جهت درآمد ارزی رتبه ۳۵ دنیا را داراست. کشور ما از

درآمد یک هزار و ۵۰۰ میلیارد دلاری گردشگری جهان کمتر از نیم درصد سهم دارد. سهم کشور ما با توجه به ویژگی های گردشگری در زمینه های مختلف طبیعی، تاریخی و مذهبی، حداقل باید بین دو تا سه درصد باشد.

در ایران جامع ترین اقدام در حوزه اقتصاد گردشگری دریایی نگارش و تصویب سند راهبردی گردشگری دریایی در شهریور ۱۳۹۶ می باشد که توسط اعضای شورای راهبری گردشگری دریایی شامل سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان شیلات ایران، سازمان جنگلها، مراتع و آبخیزداری کشور، وزارت کشور، وزارت نیرو، دبیر خانه شورای عالی هماهنگی مناطق آزاد و تجاری، وزارت نفت، وزارت بهداشت، ستاد نیروهای مسلح و وزارت ورزش و امور جوانان تایید نهایی شده است. در این سند راهبردی توسعه گردشگری دریایی تمام تعاریف و الزامات چگونگی توسعه توریسم دریایی در آبهای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر لحاظ شده است.

شهرهای ساحلی خلیج فارس نیز به واسطه همجواری با چندین کشور و نیز قرار گرفتن در مسیر محور ارتباطی با آسیا و اهمیت استراتژیکی این موضوع برای رسیدن به توسعه پایدار و جذب گردشگر داخلی و خارجی و منافع سرشار حاصل از جذب گردشگر اهمیت بالایی را دارا است. برای رشد گردشگری دریایی و ساحلی در خلیج فارس نیازمند ایجاد بینش مشترک و نگرش سیستمی در ذینفعان صنعت گردشگری هستیم. یکی از چالش های فراروی توسعه صنعت توریسم در شهرهای ساحلی خلیج فارس، عدم رغبت بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در این صنعت می باشد. بخش خصوصی به علت نداشتن تأمین مالی، تضمین مالکیت، عدم سودآوری، حمایت های کم و غیرمستمر دولت، آبی بودن سیاست ها و روش های اجرایی و ناپایداری مدیریت ها در امر سرمایه گذاری تمایلی جهت سرمایه گذاری نشان نمی دهد.

۹- ارزیابی کلی فرصت های اقتصاد دریامحور در ایران

در کشور مافرصت های مرتبط با حوزه دریا به نحو بایسته مورد استفاده قرار نگرفته و ظرفیت های ارزش آفرینی آنها مغفول واقع شده است. در حال حاضر بسیاری از مناطق ساحلی ایران (به طور خاص در مناطق جنوبی) از جمله مناطق کمتر توسعه کشور محسوب می شوند؛ در حالی که در بسیاری از کشورهای جهان، توسعه یافته ترین مناطق، مناطق ساحلی هستند. بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که به عنوان قطب های تجاری شناخته می شوند، در کنار دریا قرار گرفته اند؛ در حالی که در ایران هیچ یک از کلان شهرها در مجاورت سواحل نیستند و حتی در استان هایی که به دریا دسترسی دارند نیز قرار ندارند. محدوده های شهری و

روستایی و تأسیسات بندری و نظامی فعلی کشور، فقط ۵ درصد سواحل را به خود اختصاص داده و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشور بدون استفاده باقی مانده است.

هفت استان ساحلی ایران با دارا بودن ۲, ۲۴ درصد از مساحت کشور ۶, ۲۲ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند؛ از این میزان تنها ۹ میلیون نفر یعنی در حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور در حاشیه سواحل مستقر شده‌اند. همین جمعیت نیز به نحوی توزیع شده‌اند که منجر به اشباع جمعیتی در حاشیه دریای خزر و خالی از سکنه بودن بخش وسیعی از حاشیه دریای عمان گردیده است.

اگر در استراتژی توسعه کشور، سهم مشخصی را به حوزه‌های دریایی داده شود و عزم جدی برای پیاده‌سازی این استراتژی وجود داشته باشد، مطمئناً شاهد رشد اقتصادی چشم‌گیر مناطق ساحلی در درجه اول و کل کشور در درجه بعدی خواهیم بود. با توجه به سابقه دیرین این صنعت در ایران، وجود برخی تجربیات موفق در صنایع جانبی وابسته، سرمایه‌گذاری‌های قبلی و وجود نیروی کار نسبتاً ارزان، می‌توان با جهت‌دهی مناسب صنعت دریایی بر مبنای الگوی توسعه سرزمینی و الزامات بازار از فرصت‌های موجود به بهترین شکل بهره برد. سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی کشور به هیچ وجه با ظرفیت‌ها و مزیت‌های این صنعت همخوانی ندارد. در حالی که سهم دریا در تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مانند اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است؛ این رقم در ایران، فقط ۲ درصد است. کشور ما با داشتن ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع وسعت دریایی و سواحل با طول حدود ۵۸۰۰ کیلومتر، کشوری دریایی محسوب می‌شود. این مناطق ساحلی با برخورداری از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای، می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین بنیان‌های توسعه اقتصادی و فرهنگی کشور به شمار آید.

مقایسه ایران با کشورهای دیگری که هر یک از ظرفیت‌های طبیعی مشابه و حتی کمتری نسبت به ایران برخوردار هستند؛ نشان‌دهنده عدم بهره‌گیری شایسته و بایسته ما از این ظرفیت‌ها است. فاصله موجود میان ما و پیش‌تازان عرصه اقتصاد دریا حاکی از عدم برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مناسب ما و در مقابل اهتمام ویژه آن کشورها به تدوین و اجرای سیاست‌های توسعه‌ای این بخش است.

بهره‌مندی از منابع طبیعی از جمله دریا، زمانی می‌تواند در رشد و توسعه نقش کلیدی داشته باشد که از یک سوزیرساخت‌های لازم برای بهره‌برداری اصولی و قاعده‌مند از این منابع وجود داشته باشد و از سوی دیگر با ایجاد هماهنگی بین دولت و اجزای بخش خصوصی، حلقات زنجیره تولید در راستای خلق ارزش افزوده بالاتر تکمیل شود.

۱۰- راهبردها و توصیه‌های سیاستی در سطح کلان و ملی

صنایع وابسته به دریا می‌توانند در نقش یکی از اصلی‌ترین بخش‌های صنعت کشور، نقش موثری در توسعه همه‌جانبه ایران داشته باشند. اما بنا به دلایل مختلفی که در بخش‌های فوق به آن پرداخته شد، تلاش‌های جدی برای بالفعل کردن این ظرفیت‌ها صورت نگرفته است. در ادامه تلاش می‌شود تا با تکیه بر مطالعات صورت گرفته برخی پیشنهادات کلی در حوزه اقتصاد دریا مطرح شود:

• ایجاد تمرکز و یکپارچه‌سازی اهداف، برنامه‌ها و سیاست‌های مربوط به دریا و مناطق

ساحلی

یکی از چالش‌های مهم حوزه صنایع دریایی، نبود یک برنامه‌ریز جامع به عنوان متولی اصلی هماهنگی در حوزه اقتصاد دریا است. سازمان‌های مختلفی، برای بخش‌های متفاوت مربوط به دریا سیاست‌گذاری کرده و هماهنگی بین این سیاست‌ها عمده‌تأ مغفول واقع می‌شود. متولیانی مثل سازمان‌های بنادر، کشتی‌رانی، شیلات، ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی و صندوق توسعه صنایع دریایی در حوزه‌های مربوطه سیاست‌گذاری نموده و برنامه‌های اجرایی و عملیاتی خود را دنبال می‌نمایند؛ اما این عملکرد جزیره‌ای مشکلات متعددی را به همراه داشته است. هر چند در حوزه صنایع دریایی چشم‌انداز و راهبردهایی تعریف شده است اما این موارد صرفاً جنبه شعاری داشته و عزم جدی برای دنبال کردن راهبردها و تحقق چشم‌انداز وجود ندارد. بسیاری از کارشناسان بر این اعتقادند که نامناسب بودن ساختار و سازماندهی صنعتی دریایی کشور موجب کاهش بهره‌وری این صنایع شده است. با توجه به این مباحث لازم است که یک متولی واحد هماهنگی تمامی حوزه‌های مربوط به دریا را دنبال نماید و با اتخاذ سیاست‌های مناسب مشوق بخش خصوصی باشد.

• ایجاد یک سیستم حمایتی و پشتیبانی (اعم از مالی، فنی و حقوقی) متناسب با اقتضات

صنایع دریایی

صنایع دریایی به ویژه در حوزه کشتی و کشتی‌رانی اقتضات خاص خود را دارند (از جمله نیاز به سرمایه‌گذاری بالا، دوره ساخت طولانی، نیاز بالا به زیرساخت‌های فیزیکی، تولید مبتنی بر سفارش و ...)؛ از این رو در همه کشورها، حمایت‌ها و پشتیبانی‌هایی خاصی برای آن‌ها در نظر گرفته می‌شود. این حمایت‌ها در حوزه‌های مالی (از طریق تسهیلات مالی و بانکی)، فنی (وضع استانداردها، کمک به وادرات تکنولوژی، مشاوره و آموزش) حقوقی (تضمین اعمال قراردادهای تضمین تحویل به موقع توسط پیمانکار و...)، بازاریابی و... ارائه می‌شود. در کشور ما حمایت‌ها از دو ویژگی برخوردار است: (۱) پراکندگی حمایت‌های و پشتیبانی‌ها و (۲) تمرکز عمده حمایت‌ها بر ارائه تسهیلات مالی. با توجه به عدم آشنایی فعالان خرد (هم در حوزه حمل و نقل و هم در حوزه ماهی‌گیری) با تکنولوژی‌های روز

دنیا و نیز محدودیت توان آن‌ها در حوزه بازاریابی (در همه حوزه‌های اقتصاد دریا و به طور خاص در حوزه گردشگری) لازم است که حمایت‌های فنی و بازاریابی مورد توجه مسئولان قرار گیرد. آموزش نیروی انسانی و معرفی فناوری‌های جدید به آن‌ها از طریق انجمن‌ها و تشکل‌های فعال در هر یک از حوزه‌های اقتصاد دریا می‌تواند نقش به‌سزایی در تقویت صنایع دریایی داشته باشد.

در حوزه حمایت‌های مالی نیز مسائل و مشکلات جدی وجود دارد. نظام بانکی کشور در ارائه تسهیلات به این صنایع از توان کارشناسی کامل برخوردار نیست و نهادهای حمایتی (از جمله صندوق توسعه صنایع دریایی) نیز از قدرت کافی و پشتوانه مالی کافی برخوردار نیستند و ابزارهای کافی برای مدیریت و کاهش ریسک تولید در اختیار قرار ندارند. در حوزه حمایت‌های قانونی و حقوقی، نیز بحث اول وجود قانون خوب و بحث دوم ثبات قوانین است. صنایع دریایی از عدم وجود قوانین مناسب و جامع رنج می‌برند. بیشترین مشکل در حوزه بیمه‌های دریایی وجود دارد؛ اما در بخش حمل و نقل، بندر و شیلات نیز خلاهای قانونی جدی وجود دارد.

در اینجا تاکید بر این نکته ضروری است که به دلیل متفاوت بودن اقتضائات صنایع دریایی با سایر صنایع و عدم آشنایی کافی واحدهای صنعتی کشور با استانداردها و نیازهای این صنایع، تامین تجهیزات و مواد واسطه‌ای صنایع دریایی با چالش‌هایی روبرو بوده است و موجب شده که زیرساخت منسجمی جهت تامین و توزیع تجهیزات و مواد مورد نیاز صنایع دریایی شکل نگیرد.

• تمرکز جدی بر بازاریابی (داخلی و خارجی)، بازاریابی و برندسازی

از یک سو فقدان توجه به مطالعات بازار و عدم شناسایی حوزه‌های جذاب (در همه عرصه‌های اقتصاد دریا به طور خاص در حوزه پرورش برخی از انواع آبزیان و گردشگری ساحلی) موجب شده فرصت‌های سرمایه‌گذاری از دید سرمایه‌گذاران بالقوه دور بماند و از سوی دیگر، محصولات و خدمات فعالان حوزه دریا به خوبی به مشتریان و متقاضیان معرفی نشده است. به عنوان مثال کارخانجات ساخت و تعمیر کشتی، توان ارائه محصولات و خدمات متنوعی را دارند اما به دلیل عدم بازاریابی مناسب نتوانسته‌اند از تمام ظرفیت تولید خود بهره‌برداری نمایند. بسیاری از صنایع ما از ضعف بازاریابی و تبلیغات صدمه دیده‌اند و تولیدات صنایع دریایی نیز در این میان مستثنی نیست.

در کنار این مباحث برندسازی موفق در مورد محصولات این صنایع صورت پذیرفته است. برخی از واحدهای ماهی‌گیری و پرورش ماهی، حمل و نقل، گردشگری و ... سابقه تولید طولانی دارند و امکان گسترش تولید و یا تنوع‌بخشی به تولیدات خود را - در صورت

جذب سرمایه- نیز دارند اما تلاش چندانی برای برندسازی چه در سطح داخلی و چه در سطح بین‌المللی صورت نگرفته است.

• تلاش برای گسترش تعاملات سازنده با سرمایه‌گذاران، شرکت‌ها و نهادهای خارجی با توجه به موفقیت بسیاری از کشورها در ایجاد رشدهای اقتصادی بالا از طریق سرمایه‌گذاری خارجی و نیز آثار مثبت سرمایه‌گذاری خارجی در حوزه‌های انتقال تکنولوژی، لازم است که برای جذب سرمایه‌گذاران خارجی اقدام شود. البته جذب سرمایه‌گذاری خارجی ملزومات و اقتضائات خاصی دارد که می‌بایست مد نظر قرار گیرد. به عنوان مثال وجود محدودیت‌های گمرکی، حقوقی و مالی در کشور ما در مقایسه با رقبای منطقه‌ای موجب شده که صنایع دریایی کشور برای سرمایه‌گذاران خارجی چندان جذاب نباشد. از سوی دیگر ناهم‌خوانی قوانین کار، بیمه و تامین اجتماعی کشور در صنایع دریایی با فضای بین‌المللی نیز مشکلات استخدام نیروی کار خارجی را دوچندان کرده است.

در حوزه بازاریابی و بازاریابی نیز ضروری است که با آژانس‌های بازاریابی بین‌المللی جهت توسعه بازار تعامل صورت پذیرد. همچنین رعایت معیارها، موازین و استانداردهای جهانی (به عنوان مثال در شرایط حمل و نقل دریایی، بیمه محموله‌های دریایی، نوع قراردادهای ساخت کشتی، استانداردهای ساخت کشتی، نوع بسته‌بندی ماهی‌های پرورشی و ...) یکی از ضرورت‌های حضور در بازارهای جهانی است که می‌بایست نسبت به پیاده‌سازی آن‌ها اهتمام بیشتری صورت پذیرد.

• به کارگیری فن‌آوری‌های جدید جهانی و توسعه فن‌آوری‌های بومی

به دلایل مختلف، فاصله تکنولوژیک صنایع دریایی کشور با کشورهای موفق در بسیاری از موارد بالا است. تجهیزات و دستگاه‌های قدیمی و فرسوده این صنایع، در دنیایی که نوآوری‌های فنی و تکنولوژیک، تمام فرآیندهای تولیدی را متأثر نموده و بهره‌وری را به میزان بالایی افزایش داده؛ موجب شده مزیت‌های طبیعی نتواند به شکوفایی کامل برسد. استفاده از فناوری‌های جدید در حوزه‌های مختلف اعم از شیلات، حمل و نقل و ... با ایجاد صرفه به مقیاس، سودآوری صنایع موجود را افزایش داده و انگیزه برای سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد. به نظر می‌رسد که سازمان‌های متولی در زمینه معرفی تکنولوژی‌های جدید به سرمایه‌گذاران موفق نبوده‌اند و از سوی دیگر فعالان صنعت نیز به دلیل فاصله گرفتن از فضای رقابتی، تمایل چندانی به تغییر و ارتقای تکنولوژی خود نداشته‌اند؛ و این امر فرصت‌های رشد این صنایع را از بین برده است.

از سوی دیگر در حوزه بومی‌سازی دانش (به طور خاص در حوزه ساخت کشتی، ارائه خدمات بندری و نیز ارائه خدمات گردشگری) فعالیت جدی انجام نشده است و از این رو

حمایت از بخش تحقیق و توسعه در صنایع دریایی با هدف بومی‌سازی فن‌آوری‌های موجود و یا خلق فن‌آوری‌های جدید ضروری است. تأسیس انکوباتورها و پارک‌های علم و فناوری و نیز شکل‌دهی و گسترش همکاری‌های بین‌المللی با هدف انتقال دانش مورد نیاز صنایع دریایی می‌تواند در ارتقا سطح فن‌آوری بومی موثر باشد.

بدیهی است توجه به سرمایه‌های طبیعی موجود در کنار استفاده حداکثری از سرمایه‌های مالی، فیزیکی و انسانی کشور می‌تواند بسیاری از مسائل توسعه نیافتگی مناطق ساحلی ایران را رفع نموده و به رونق تولید در سراسر ایران کمک نماید؛ مسئله اساسی کشور ایجاد عزم جدی در میان متولیان و مسئولان حوزه اقتصاد دریا است که می‌بایست با برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مناسب نهایت بهره‌برداری را از این سرمایه‌ها و فرصت‌ها داشته باشند.

۱۱- وضعیت شرکت‌های صندوق بازنشستگی کشوری در حوزه اقتصاد دریا

۱۱، ۱- شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

شرکت کشتیرانی ایران در سال ۱۳۴۶ با نام شرکت کشتیرانی ملی آریا در دوران حکومت پهلوی تأسیس شد. پس از انقلاب، این شرکت به شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) تغییر نام داد و به عنوان یکی از شرکت‌های وابسته به وزارت بازرگانی به فعالیت تجاری خود ادامه داد. در راستای سیاست‌های خصوصی‌سازی، مالکیت ۵۱ درصد از سهام شرکت به سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری به‌طور مساوی انتقال یافت. طبق اساس نامه جدید ۱۳۷۹ شرکت از شمول قوانین و مقررات مربوط به شرکت‌های دولتی خارج و به عنوان شرکت غیردولتی محسوب و بر اساس قانون تجارت اداره می‌گردد. این شرکت در سال ۱۳۸۷ در بورس اوراق بهادار عرضه گردید و بر اساس تغییرات به جود آمده تنها ۱۷ درصد از سهام دولت باقی ماند و ۲۴،۶۱ درصد از سهام در اختیار سازمان تأمین اجتماعی و ۲۵،۳۲ درصد از سهام در اختیار صندوق بازنشستگی و ۱۴،۷ درصد در اختیار شرکت‌های سرمایه‌گذاری استانی (سهام عدالت - روش غیر مستقیم) و ۱۸،۳۷ درصد در اختیار سایر سهامداران قرار گرفت.

از اول ژوئیه ۲۰۱۳ به موجب تحریم‌های علیه ایران تمام خطوط بین‌المللی حمل کانتینر از ورود به بنادر ایران منع شدند، که در نتیجه این تحریم بازار حمل کانتینر کشور منحصراً به دست کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران افتاد. در طول دوره تحریم حتی بدون روابط تجاری با آمریکا و اروپا، بعضی از تانکرهای ایرانی اتحادیه تجاری NITC، قادر به حمل بار (با تغییر پرچم و تعویض نام کشتی‌های خود از طریق خریداران چینی و هند) بودند و این کشتی‌ها در طول خاورمیانه، خاور دور و حتی تا غرب به سمت ترکیه به جابه‌جایی می‌پرداختند.

گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، طی چند سال گذشته و در جریان اجرای برنامه نوسازی ناوگان خود، ساخت حدود ۴۰ فروند انواع اقیانوس پیما را در دستور کار خود قرار داده که در این زمینه ساخت چند فروند کشتی فله بر پاناما کس، هندی ماکس و کاتاماران، به داخل سفارش داده شده است. خط کشتیرانی ایران در جهان با برند IRSL شناخته می شود. برخی کشتی های ناوگان کشتیرانی ایران (در حدود ۴۰ کشتی) بیش از ۲۲ سال عمر دارند؛ در حالی که معمولاً در جهان کشتی ها بعد از ۱۰ یا حداکثر ۱۲ سال اسقاط می شوند. بطوری که جین فرانکوئیس اقتصاد دان بانک جهانی معتقد است همین عدم الزام به نوسازی ناوگان باعث ارزان تر شدن هزینه های حمل و نقل کشتیرانی با خط ایرانی شده است.

هم اکنون ترکیب سهامداران شرکت در ۱۴۰۲/۰۳/۲۹ به شرح جدول زیر است (که البته با وضعیت سهامداری گزارش شده در سایت TSETMC در مورخ ۱۳۹۷/۰۵/۲۸ تطابق دارد)

جدول ۱۲- ترکیب سهامداران کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

۱۴۰۲/۰۳/۳۱			
مبلغ میلیون ریال	تعداد سهام	درصد	
۱۴,۲۰۶,۹۱۰	۱۴,۲۰۶,۹۱۰,۳۳۲	۲۴/۶۱	شرکت سرمایه گذاری تأمین اجتماعی
۱۴,۶۱۳,۲۶۴	۱۴,۶۱۳,۲۶۳,۸۹۸	۲۵/۳۲	صندوق بازنشستگی کشوری
۸,۴۸۵,۵۸۹	۸,۴۸۵,۵۸۸,۶۹۱	۱۴/۷	شرکت های سرمایه گذاری (سهام عدالت) استانی
۹,۸۱۲,۷۵۸	۹,۸۱۲,۷۵۸,۳۳۴	۱۷	سهام دولت
۳	۲,۶۷۷	۰	سرمایه گذاری آتیه صبا
۱۳	۱۳,۳۸۶	۰	سرمایه گذاری صبا تأمین
۱۰,۶۰۳,۴۶۳	۱۰,۶۰۳,۴۶۲,۶۹۲	۱۸,۳۷	سایر (کمتر از ۵ درصد)
۵۷,۷۲۲,۰۰۰	۵۷,۷۲۲,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰	جمع

مشاهده می شود که شستا (۶, ۲۴٪)، سازمان تأمین اجتماعی (۱, ۱۴٪)، شرکت های سرمایه گذاری استانی سهام عدالت (مجموعاً ۷, ۱۴٪) از سهام این شرکت را در اختیار دارند.

براساس گزارش های منتشره توسط شرکت، گروه کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن ۱۴۱ فروند انواع کشتی های کانتینربر، فله بر، کالاهای عمومی، تانکر، رو-رو،

مسافری، فیدری، فراساحل و خدمات‌رسان با مجموع ظرفیت حمل بالغ بر ۹,۴ میلیون DWT (شامل بیش از ۱۵۹ هزار TEU) به‌عنوان یک ناوگان بزرگ منطقه‌ای شناخته می‌شود. بر اساس آخرین آمار و اطلاعات موسسه تحقیقاتی کلارکسون، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به لحاظ مجموع ظرفیت حمل کانتینری در اختیار در رتبه ۲۱ جهان قرار دارد. این شرکت در پایان شهریور ماه ۱۴۰۲ دارای ۳۰۵ هزار کانتینر و ۱۳۰۹ دستگاه انواع واگن بوده است.

جدول ۱۳- تعداد و ظرفیت کشتی‌های متعلق به گروه کشتی رانی ج.ا. ایران

سال مالی منتهی به ۱۴۰۲/۰۳/۳۱			نوع کشتی
TEU	ظرفیت اسمی (تن)	تعداد (فروند)	
۱۵۰,۷۱۰	۴,۹۶۱,۳۰۴	۸۵	کشتی‌های باری شرکتهای خارجی گروه
۶,۲۵۱	۶۸,۲۹۷	۴۴	کشتی‌های باری شرکتهای داخلی گروه
۰	۳,۷۴۳	۹	شناورهای بارج و یدک کش
۱۵۶,۹۶۱	۵,۰۳۳,۳۴۴	۱۳۸	جمع کل

این شرکت در سال ۱۴۰۱ با حمل ۲۷,۴ میلیون تن و درآمد ۱,۸ میلیارد دلار یک رکورد تاریخی را نسبت به سابقه خود ثبت کرده است. مجموع کالای بارگیری شده توسط گروه کشتی رانی ج.ا. ایران در سال مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۴۰۲ (اعم از وارداتی و صادراتی و حمل شده بین بنادر خارجی) بالغ بر ۲۷,۴ میلیون تن (سال مالی قبل ۲۲,۹ میلیون تن) بوده که شامل حدود ۷۲۶ هزار TEU (سال مالی قبل ۷۲۰ هزار TEU) بوده است. میزان اشتغال‌زایی شرکت کشتیرانی ایران در سال‌های اخیر بالغ بر ۷ هزار نفر می‌باشد.

در حال حاضر در مسیر سرویس مستقیم کانتینری به بنادر ایرانی، بخش حمل کانتینری گروه کشتیرانی رقیب خاصی ندارد اما عمده فعالیت رقبا در این سرویس شرکت‌های خصوص داخلی و برخی شرکت‌های خارجی می‌باشند که محموله‌ها به مقصد جمهوری اسلامی ایران را از طریق بندر جبل علی به بنادر ایرانی منتقل می‌کنند. در بخش فله، با عنایت به مشکلات فروشنده‌ها و خریداران

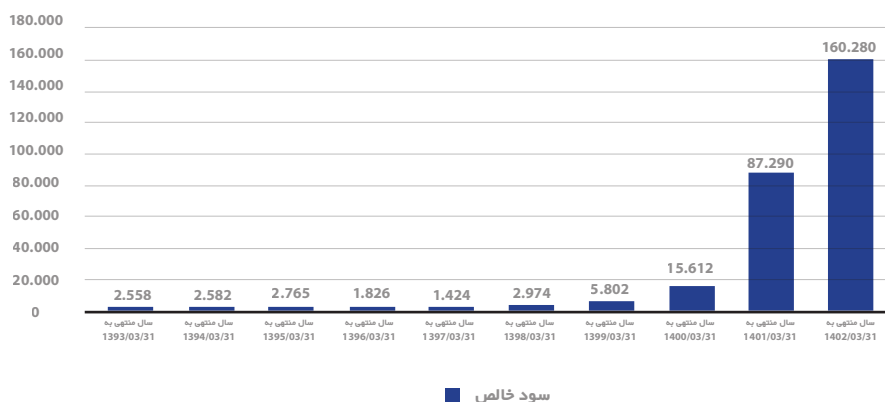
خارجی به دلیل محدودیت های ناشی از تحریم، سهم بخش فله گروه کشتیرانی ناچیز بوده و عمده محموله های وارداتی بصورت سی اند اف و صادراتی فوب حمل می گردند.

جدول ۱۴ - اهم اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

شرح	۱۴۰۱	۱۴۰۲
برخی اقلام صورت وضعیت مالی		
دارایی ها (میلیارد ریال)	۴۳۵۸۴۹	۶۵۸۵۶۰
سرمایه	۲۱۵۶۰	۵۷۷۳۲
سود انباشته	۱۱۱۱۲۶	۱۶۹۱۲۶
جمع حقوق مالکانه	۱۳۴۰۷۵	۲۳۱۷۱۵
بدهی ها	۳۰۱۷۷۴	۴۲۶۸۴۵

درآمد عملیاتی شرکت در سال مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۴۰۲ بالغ بر ۲۰۲,۶ هزار میلیارد ریال بوده است و سود خالص شرکت ۱۶۰ هزار میلیارد ریال بوده است. در این سال شرکت ۶,۱ هزار میلیارد ریال (سال مالی قبل ۴,۷ میلیارد ریال) بابت اجاره کشتی و اجاره کانتینر درآمد کسب کرده است.

نمودار ۱۳ - روند سودآوری شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران - واحد میلیارد ریال



با توجه به صورت های مالی ۱۴۰۲ شرکت، نسبت حاشیه سود ناخالص در شرکت معادل ۹۷٪ بوده است. و نشان می دهد که از هریک ریال فروش شرکت،

۰,۹۷ ریال سود به دست آمده است. این نسبت، عملیات اجرایی و کسب درآمد شرکت را ارزیابی می‌کند و همچنین توانایی شرکت در کنترل بهای تمام شده را بررسی می‌کند. نسبت حاشیه سود خالص (نسبت سود خالص به فروش) در شرکت ۸۰٪ می‌باشد. و نرخ بازده داراییها در شرکت ۲۵٪ گزارش شده است.

جدول ۱۵- برخی شاخص های عملکردی شرکت - واحد میلیون ریال

شرح	شاخص اندازه گیری	بودجه سال ۱۴۰۲	عملکرد واقعی سال ۱۴۰۲	انحراف	دلایل انحراف
درآمد سرمایه گذاری و فروش سهام	بودجه	۷۱,۵۲۸,۷۲۵	۱۹۶,۵۲۷,۹۲۵	٪۱۷۵	افزایش سود ناخالص شرکت های فرعی ناشی از افزایش میانگین نرخ ارزی کرایه حمل و افزایش میانگین نرخ ارز به صورت سالانه
درآمد اجاره کشتی	بودجه	۷,۱۲۰,۰۰۰	۵,۷۶۶,۸۵۳	(٪۱۹)	
درآمد اجاره کانتینر	بودجه	۴۴۵,۰۰۰	۳۶۲,۳۳۷	(٪۱۹)	
بهای تمام شده	بودجه	۶,۰۳۳,۰۰۰	۵,۶۵۱,۷۸۵	(٪۶)	
حاشیه سود ناخالص -درصد	بودجه	۹۲	۹۷	٪۵	
حاشیه سود خالص -درصد	بودجه	۸۵	۷۹	(٪۷)	
دوره وصول مطالبات -روز	بودجه	۱۹۱	۹۵	(٪۵۰)	انحراف مساعد به دلیل وصول سریع تر مطالبات نسبت به بودجه
نسبت بازده دارایی-درصد	بودجه	۱۵	۲۴	٪۶۰	افزایش سود خالص به دلیل افزایش درآمد سرمایه گذاری و فروش سهام
نسبت بازده حقوق صاحبان سهام-درصد	بودجه	۴۱	۶۹	٪۶۸	افزایش سود خالص به دلیل افزایش درآمد سرمایه گذاری و فروش سهام

شرکت های زیرمجموعه گروه کشتیرانی ج.ا. ایران به شرح زیر هستند:

جدول ۱۶- شرکت های زیرمجموعه (فرعی و وابسته) گروه کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران

شرکت	تعداد	گروه	شرکت اصلی	فعالیت اصلی	اقامتگاه
شرکت های فرعی:					
حمل فله	۱	۱۰۰	۹۶	کشتیرانی	ایران
حمل و نقل کانتینری	۱	۱۰۰	۹۶	کشتیرانی	ایران
والفجر	۱	۱۰۰	۹۰	کشتیرانی	ایران
گروه جنوب-خط ایران	۲	۱۰۰	۹۰	خدمات پایانه و ترانزیت	ایران
خدمات دریایی و مهندسی قشم	۱	۱۰۰	۹۸	خدمات دریایی و مهندسی	ایران
حمل و نقل ترکیبی	۱	۶۰	۵۱	حمل و نقل ریلی	ایران
تامین نیرو	۱	۱۰۰	-	خدمات پرسنلی	ایران
هوپاد دریا	۱	۱۰۰	۹۶	خدمات نمایندگی	ایران
گروه دریایی خزر	۲	۸۸	۷۷	کشتیرانی	ایران
سرمایه گذاری کشتیرانی	۱	۱۰۰	۹۹	تجارت و سرمایه گذاری	ایران
موسسه آموزشی کشتیرانی	۱	۱۰۰	۹۰	خدمات آموزشی	ایران
خدمات رفاهی	۱	۱۰۰	۹۹	خدمات پرسنلی و رفاهی	ایران
توسعه فناوری اطلاعات دریایی	۱	۱۰۰	۸۵	خدمات رایانه ای	ایران
پریشا هرمز	۱	۵۱	۴۹	تعمیرات شناورها	ایران
کشتیرانی ایران و هند	۱	۵۱	۵۱	کشتیرانی	ایران
شرکت های کیش	۱۲	۱۰۰	-	کشتیرانی	ایران
شرکت های قشم	۲	۱۰۰	-	کشتیرانی	ایران
کلان کیش	۱	۱۰۰	۹۹	کشتیرانی	ایران
فرادریا تیک قشم	۱	۱۰۰	۱۰۰	کشتیرانی	ایران
کشتیرانی کیش	۱	۵۵	۵۵	کشتیرانی	ایران
مسخر دریا	۱	۱۰۰	۹۹	کشتیرانی	ایران
گروه سوخت رسان قشم	۲	۵۹	-	سوخت رسانی	ایران
مارین دادبان	۱	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	ایران
مدیریت کشتی کشتیرانی	۱	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	ایران
خلیج فارس	۱	۱۰۰	-	کشتیرانی	ایران
کاسپین	۱	۱۰۰	۱۰۰	کشتیرانی	ایران
موسسه تشخیص درمان شبان	۱	۱۰۰	-	خدمات درمانی	ایران
حمل و نقل بین المللی بهاران	۱	۱۰۰	-	حمل و نقل	ایران
کشتی رانی اروندان	۱	۱۰۰	۱۰۰	ساخت و تعمیر کشتی	ایران
گروه ایران - مصر	۲	۵۱	۵۱	خدمات نمایندگی	ایران
شرکت های تک منظوره	۴۰	۱۰۰	۱۰۰	کشتیرانی	هنگ کنگ و قبرس
گروه شرکت های آلمانی	۱۴	۱۰۰	-	کشتیرانی- خدمات نمایندگی	آلمان
شرکت های حوزه خاورمیانه	۱۲	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	امارات
شرکت های سنگاپوری	۴	۱۰۰	-	خدمات نمایندگی	سنگاپور

شرکت	تعداد	گروه	شرکت اصلی	فعالیت اصلی	اقامتگاه
شرکت های فرعی:					
شرکت های ترکیه ای	۸	۱۰۰	-	کشتیرانی	ترکیه
شرکت های هندی	۶	۱۰۰	-	خدمات نمایندگی	هند
شرکت های مالزی	۲	۱۰۰	-	خدمات نمایندگی	مالزی
شرکت های کره ای	۲	۱۰۰	-	خدمات نمایندگی	کره
گروه کشتیرانی چین	۱	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	چین
شرکت انگلیسی	۱	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	انگلستان
شرکت روسیه ای	۱	۵۲	-	خدمات نمایندگی	روسیه
شرکت ایتالیایی	۱	۱۰۰	۱۰۰	خدمات نمایندگی	ایتالیا
شرکت های وابسته (ارزش ویژه)					
بیمه معلم	۱	۳۵	-	خدمات بیمه	ایران
شرکت های چینی	۵	۴۹	-	خدمات نمایندگی	چین
شرکت های فرعی و وابسته به روش بهای تمام شده					
خیبر (فرعی در حال انحلال)	۱	۹۱	۸۰	واردات ماشین آلات	ایران
حمل کانتینری (فرعی در حال انحلال)	۱	۱۰۰	۱۰۰	کشتیرانی	ایران
مدیریت کشتی (فرعی در حال انحلال)	۱	۱۰۰	-	خدمات فنی و کشتیرانی	ایران
آماه دریای خزر (فرعی در حال انحلال)	۱	۱۰۰	-	خدمات پشتیبانی	ایران
ارمغان کالای البرز (فرعی در حال انحلال)	۱	۱۰۰	۱۰۰	بازرگانی	ایران
پتروشیمی پارس (فرعی در حال انحلال)	۱	۷۵	۳۷۵	حمل دریایی	ایران
آسیا گستر قشم (فرعی در حال انحلال)	۱	۵۰	-	بازرگانی	ایران
پرشین پایانه کانتینر (فرعی در حال انحلال)	۱	۲۷	-	خدمات بندری	ایران
آسترین (وابسته)	۱	۴۹	-	خدمات نمایندگی	آلمان
رک شپینگ (وابسته)	۱	۲۲	-	خدمات بندری	کویت
کامیابند (وابسته)	۱	۴۹	-	خدمات بندری	کویت
دامپتا (وابسته)	۱	۱۰	-	خدمات بندری	مصر
اوسیس مارتایم (فرعی تلفیق نشده)	۱	۵۱	-	خدمات نمایندگی	عمان
شرکت HMA فرعی تلفیق نشده	۱	۱۰۰	-	خدمات نمایندگی	ترکیه
نور الشرق (فرعی تلفیق نشده)	۱	۴۹	-	خدمات نمایندگی	لیبی

تنها شرکت فرعی گروه که بورسی است شرکت کشتی رانی دریای خزر است که ارزش بازار آن در تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۳۱ بالغ بر ۴۵ هزار میلیارد ریال بوده است. در خصوص سایر شرکت‌ها، ارزش بازار در دسترس نمی باشد.

۱۱, ۲- شرکت ملی نفتکش ایران

شرکت ملی نفتکش ایران با قدمت ۶۰ ساله در حمل و نقل نفت، با ظرفیت ۱۲۱ میلیون بشکه عنوان بزرگ‌ترین ناوگان نفتی دنیا را دارد. در بهمن ماه ۱۳۳۷ با به آب اندازی يك نفتکش ۳۵ هزارتنی اولین ناوگان نفتی ایران رسماً کار خود را آغاز کرد. این شرکت با در اختیار داشتن بیش از ۵۵ کشتی (شامل ۴۲ ابرنفت‌کش) و نیز ۱۸ کشتی پوششی، بزرگ‌ترین شرکت نفتکش در جهان می‌باشد.

در سال ۱۳۷۹ مصوبه‌ای در هیات دولت به تصویب رسید که مالکیت سهام دولتی شرکت ملی نفت ایران نسبت به شصت و شش درصد از سهام شرکت ملی نفتکش ایران به صندوق بازنشستگی کشوری و سازمان تامین اجتماعی واگذار شود. در ماده ۱ این مصوبه آمده است: «مالکیت سهام دولتی شرکت ملی نفت ایران (سهامی خاص) نسبت به شصت و شش (۶۶٪) از سهام و سایر حقوق و امتیازات مربوط آن در شرکت ملی نفتکش ایران (سهامی خاص) به نسبت مساوی به صندوق بازنشستگی کشوری و سازمان تامین اجتماعی واگذار می‌شود تا طبق مقررات قانون تجارت و با رعایت سایر مقررات مربوط اداره شود».

نگاهی کوتاه به تاریخچه

- ۱۹۵۵: شرکت ملی نفتکش ایران درحالی تأسیس شد که صادرات نفت به بیرون توسط کشتی‌های نفتکش خارجی ممنوع اعلام شده بود.
- ۱۹۷۰: شرکت ملی نفتکش با شرکت ملی نفت ایران ادغام شدند.
- ۱۹۷۵: طبق ماده جدید انجمن، شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان یک شرکت حمل و نقل مستقل به ثبت رسید و این درحالی انجام گرفت که تمامی سهام آن متعلق به شرکت ملی نفت ایران بود.
- ۱۹۷۶: در سرمایه‌گذاری مشترک با شرکت نفتکش انگلستان به مدت ۱۰ سال با گستره ساحل دریا و آموزش با موفقیت را برای هیئت ایرانی انجام شده است.
- ۱۹۸۰: با آغاز جنگ ایران و عراق این شرکت عملکرد خوبی داشته و توانسته ۲,۵ میلیون بشکه نفت خام در روز را در خطرناک‌ترین مناطق عملیاتی جنگی انتقال دهد.
- ۱۵۰ دریانورد در جریان نزدیک به ۲۰۰ حمله هوایی به شهادت رسیدند.
- ۱۹۸۹: آغاز پروژه ساخت ۳۰ نفتکش با ظرفیت ۶,۰۰۰,۰۰۰ تن با بهره‌گیری از اعتبار بیش از ۸/۱ میلیارد دلار از منابع مالی بین‌المللی.
- ۲۰۰۰: خصوصی سازی این شرکت در انطباق با قانون سوم پنج ساله طرح توسعه تجارت.

• نفتکش جمهوری اسلامی ایران از ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۱ یکی از استانداردترین نفتکش‌های دنیا بود و در خط اروپا کانادا کار می‌کرد. میانگین سنی کشتی آن زمان زیر ده سال بوده است. از ۲۰۱۳ و با وقوع تحریم‌ها، و به دلیل بالا رفتن میانگین سنی کشتیها، بنادر اروپایی با این شرکت کار نکردند.

هم‌اکنون سهم شرکت ملی نفتکش از اقتصاد دریای ایران ۱۸ درصد است که به راحتی با تنوع دادن به سبد کالا در حمل و نقل تا ۳۰ درصد قابل افزایش یافتن است.

ترکیب سهامداران شرکت در پایان سال مالی منتهی به ۱۳۹۶/۱۰/۱۰ به شرح ذیل می‌باشد:

جدول ۱۷ - سهامداران شرکت ملی نفت کش

درصد سهام	تعداد سهام	سهامداران
۳۳	۲,۷۶۰,۴۴۹,۹۰۰	صندوق بازنشستگی کشوری
۳۰,۶۰	۲,۵۵۹,۶۹۰,۰۰۰	صندوق بازنشستگی، پس انداز و رفاه کارکنان صنعت نفت
۳۰	۲,۵۰۹,۴۹۹,۹۵۰	شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی - شستا
۳,۴۰	۲۸۴,۴۰۹,۹۵۰	شرکت توسعه خدمات مدیریت اهداف
۳	۲۵۰,۹۵۰,۰۰۰	شرکت سرمایه گذاری صبا تامین
۰,۰۰	۵۰	شرکت عمران و ساختمان تراز پی ریز
۰,۰۰	۵۰	شرکت افق زرین محاسب
۰,۰۰	۵۰	شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا
۰,۰۰	۵۰	شرکت سرمایه گذاری حمل و نقل تامین
۱۰۰	۸,۳۶۵,۰۰۰,۰۰۰	جمع

بر اساس گزارش منتشره توسط صندوق، سود خالص منتهی به سال ماه ۱۴۰۱ به میزان ۲۵۴۵۰ میلیارد ریال رسیده است که نسبت به مدت مشابه سال ۱۴۰۰، (۷۶۴۸ میلیارد ریال) بیش از ۲۳۲ درصد رشد داشته است. درآمدهای عملیاتی شرکت از ۱۷۴ هزار میلیارد ریال در ۱۴۰۰ به بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد ریال در سال ۱۴۰۱ رسیده است (۱۴,۷ درصد رشد). از محل سود قابل تقسیم شرکت در دوره مالی ۱۴۰۱ در حدود ۸ هزار میلیارد ریال سود نقدی عاید مجموعه صندوق بازنشستگی کشوری شده است.

جدول ۱۸ - برخی اطلاعات و اهم اقلام صورت های مالی شرکت ملی نفت کش

عنوان	سال مالی ۱۴۰۰	سال مالی ۱۴۰۱	تغییرات
سرمایه انسانی (نفر)	۲,۵۵۴	۲,۵۳۶	۰,۷
تولید	۰	۰	۰
تولید (مقداری)	۰	۰	۰
درآمدهای عملیاتی (تعداد)	۰	۰	۰
درآمدهای عملیاتی	۱۷۴,۶۱۰,۵۲۰	۲۰۰,۳۰۰,۴۲۹	۱۴,۷
بهای تمام شده	۱۷۰,۲۲۰,۶۶۰	۹۵,۹۴۷,۷۱۶	۴۳,۶
هزینه های عمومی، توزیع و فروش	۵,۵۳۱,۵۸۵	۱۳,۰۰۳,۳۴۲	۱۳۵,۱
حقوق و دستمزد	۹,۹۷۷,۱۶۲	۱۲,۱۵۵,۶۵۶	۲۱,۸
سود عملیاتی	۲۵,۷۲۵,۱۲۷	۴۹,۶۸۵,۱۷۸	۹۳,۱
هزینه های مالی	۱۹,۱۲۳,۵۵۹	۲۱,۵۸۵,۵۳۶	۱۲,۸
سود (زیان) خالص	۷,۶۴۸,۶۴۸	۲۵,۴۵۰,۱۵۷	۲۳۲,۷
دارائی های جاری	۳۲۰,۱۷۴,۱۴۳	۳۲۵,۶۱۰,۵۸۶	۱,۷
دارائی های غیر جاری	۱۹۶,۱۰۲,۷۳۵	۱۶۰,۸۸۷,۳۹۱	۴,۹
بدهی های جاری	۳۲۳,۹۳۱,۳۲۴	۳۲۷,۳۰۵,۶۶۰	۱,۰
بدهی های غیر جاری	۱۳۷,۵۱۷,۹۴۳	۱۲۳,۸۹۲,۹۵۸	۹,۹
سرمایه	۸,۳۶۵,۰۰۰	۸,۳۶۵,۰۰۰	۰

بازده دارایی های شرکت در سال ۱۴۰۱ برابر با ۵,۲ و بازده حقوق مالکانه برابر با ۰,۷۲ درصد بوده است.

جدول ۱۹ - برخی شاخص های مالی شرکت ملی نفت کش

عنوان	سال مالی ۱۴۰۰	سال مالی ۱۴۰۱
بازده دارایی ها (درصد)	۱,۵۶	۵,۲۳
دوره وصول مطالبات (روز)	-	-
پوشش هزینه های مالی (تعداد دفعات)	۰,۴	۱,۱۸
بازده حقوق مالکانه	۰,۲۷	۰,۷۲

به ازای هر کشتی در دنیا دو تا سه نفر در خشکی نیروی انسانی لازم است اما در این شرکت این عدد ۱۷ نفر است و به ازای هر کشتی ۲۲ نفر روی آب هستند که در نفتکش ۲۳ هست. طبق اعلام برخی از کارشناسان هم اکنون ۶۰ درصد کارمندان خشکی این شرکت در بخش های تدارکات و مدیریت اداری هستند (و نه بخش های فنی).

۱۱,۳- شرکت گلف اجنسی ایران

شرکت گلف اجنسی ایران در سال ۱۳۳۷ در بندر خرمشهر ثبت شده است. با شروع جنگ به دلیل خروج صاحبان سهام ابتدا اداره شرکت به وزارت راه و ترابری محول شد و سپس با حکم دادگاه جهت تسویه دیون به نفع دولت ضبط شد. در سال ۱۳۶۷ معادل ۶۰ درصد از سهام این شرکت بابت رد دیون دولت به صندوق بازنشستگی کشوری واگذار شد و نوع مالکیت صندوق نسبت به این شرکت کنترلی و رکن مدیریت نیز شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا می باشد. ۴۰ درصد مابقی متعلق به گروه گلف بین الملل (گلف اجنسی لیمیتد وادوز) می باشد.

جدول ۲۰- سهامداران گلف اجنسی

درصد مالکیت	تعداد سهام	سهامدار
۶۰	۴۴۹۶	صندوق بازنشستگی کشوری
۴۰	۳۰۰۰	گلف اجنسی لیمیتد وادوز
-	۴	سایرین

موضوع فعالیت شرکت کشتیرانی بین المللی، فعالیت های مربوط به حمل و نقل زمینی و قبول نمایندگی شرکت های کشتیرانی و شرکت های حمل و نقل و خطوط هوایی و همچنین ارسال و حمل و ترخیص کالا، خدمات بندری، خدمات فراساحل (آف شور)، مدیریت و راهبری پایانه های کالا و کانتینر، مدیریت و راهبری بنادر خشک (درای یورت)، یدک کشی لایروبی و کلیه فعالیت های دیگری که مستقیماً یا غیر مستقیم به حمل و نقل، کشتیرانی، حمل و ارسال کالا و مسافر مربوط باشد. این شرکت با بیش از نیم قرن سابقه فعالیت حرفه ای در صنعت حمل و نقل به ویژه حمل و نقل دریایی و خدمات وابسته از قدیمی ترین شرکتهای فعال در این

صنعت می‌باشد و در حوزه‌های نمایندگی کشتیرانی، تخلیه و بارگیری، فورواردری، خدمات بندری، مخزن داری، نگهداری فرآورده‌های نفتی، انبارداری کالا، چارترینگ، بانکرینگ و کیتیرینگ فعال است. خدمات این شرکت عبارت‌اند از:

- پایانه اختصاصی انرژی و مخزن نفتی در بندر امام خمینی (ره)
- چارترینگ کشتی (بصورت اجاره زمانی و سفری) کشتی‌های فله‌بر در تناژهای مختلف (Cape Size / Panamax / Supra Max / Handy Max / Handy Size)
- بانکرینگ (سوخت رسانی به کلیه کشتیها از طریق لوله در اسکله و کشتیهای سوخت رسان در دریا)
- پرو ویژن (تهیه مواد غذایی و آب برای کشتی‌ها)
- سرویس‌های کانتینری برای کشتی‌های کانتینری
- فورواردری (حمل و نقل دریایی کالا به صورت کانتینری (LCL & FCL) از کلیه مبادی به بنادر داخلی و بالعکس)
- شیب اجنسی (خدمات نمایندگی به کشتیهای نفتی به منظور تخلیه و بارگیری مواد خام نفتی و محصولات و مشتقات نفتی همچنین خدمات نمایندگی به کشتیهای گازی به منظور تخلیه و بارگیری محصولات گازی و پتروشیمی)

تعداد کارکنان این شرکت در سال ۱۴۰۱ برابر با ۴۱۴ نفر (۳۹۶ نفر موقت) و در میانه سال ۱۴۰۲ برابر با ۴۶۸ نفر (۴۵۰ نفر موقت) بوده است؛ افزایش تعداد پرسنل به سبب راه‌اندازی شعبه کیش بوده است.

عمده فعالیت شرکت در سال ۱۴۰۲ در نمایندگی‌های آن واقع در بندرعباس و بندر امام خمینی، بوشهر، عسلویه و کیش می‌باشد. این شرکت قراردادی ۵ ساله (از ۱۴۰۰/۱۰/۰۱) با اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره) دارد و بر مبنای آن اپراتور خدمات انبارداری، باربری، جابه‌جایی و صفافی در این بندر می‌باشد و همچنین بر مبنای قرارداد دیگری با شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه‌های منطقه آزاد کیش به مدت ۵ سال (از اسفند ۱۴۰۲) عملیات تخلیه، بارگیری، حمل کالا در بندر تجاری کیش را انجام می‌دهد. این شرکت همچنین از محل اجاره مخازن جهت نگهداری مشتقات نفتی در بندر امام خمینی (ره)، ارائه خدمات به کشتی‌های تحت نمایندگی، اجاره انبار و خدمت فورواردری

ارائه خدمات نمایندگی حمل کالا، صدور بارنامه و ترخیصیه به صورت ارزی و ریالی و) درآمد شناسایی کرده است. سه مزیت اصلی شرکت دارا بودن شعب متعدد در بنادر جنوبی و شمالی ایران و مناطق نفتی خلیج فارس و دریای خزر و نیز در اختیار داشتن تجهیزات بندری و ترمینالی و نیز نیروی کار باسابقه و تحصیل کرده است.

اهم اقلام صورت های مالی شرکت در جدول زیر ارائه شده است:

جدول ۲۱- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت گلف اجنسی

شرح	سال مالی منتهی به ۱۴۰۱/۱۲/۲۹	شش ماهه منتهی به ۱۴۰۲/۰۶/۳۱	سال مالی منتهی به ۱۴۰۲/۱۲/۲۹	۱۴۰۳/۰۳/۳۱
دارایی ها (میلیارد ریال)	۲۰۱۴	۲۲۱۴	۲۶۱۹	۲۸۹۰
سرمایه	۷ میلیون ریال	۷ میلیون ریال	۷ میلیون ریال	۷ میلیون ریال
سود انباشته (میلیارد ریال)	۴۵۱	۱۷۲	۴۷۳	۶۲۸
جمع حقوق مالکانه	۴۵۱	۱۷۲	۴۷۳	۶۲۸
بدهی ها	۱۵۶۳	۲۰۴۲	۲۱۴	۲۲۶

در پایان سال مالی منتهی به ۱۴۰۲/۱۲/۲۹، درآمد عملیاتی شرکت بالغ بر ۴۰۴۶ میلیارد ریال بوده است که نسبت به دوره مشابه قبل ۶۲ درصد رشد داشته است (درآمد عملیاتی در سال ۱۴۰۱ معادل ۲۴۹۸ میلیارد ریال بوده است). مطابق با صورت های مالی منتهی به ۱۴۰۲/۱۲/۲۹ سود خالص این شرکت بالغ بر ۵۱۹ میلیارد ریال بوده است (سود خالص ۱۴۰۱ برابر با ۵۷۰ میلیارد ریال بوده است و این امر نشان از کاهش ۹ درصدی سود در این سال دارد) و نرخ بازدهی دارایی‌ها در سال ۱۴۰۲ معادل ۱۹٫۸ و نرخ بازدهی حقوق صاحبان سهام (ارزش ویژه) ۱۰۹ درصد بوده است.

این شرکت در سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۸۶۷ هزار تن بار را در انبارها بارگیری یا

تخلیه کرده و از این محل بالغ بر ۱۶۷۴ میلیارد ریال درآمد کسب کرده است. همچنین بیش از ۲۴۶ هزار مترمکعب از مخازن خود را اجاره داده است و از این محل ۴۸۸ میلیارد ریال اجاره دریافت کرده است.

جدول ۲۲- درآمدهای عملیاتی شرکت گلف اجنسی در ۱۴۰۲/۱۲/۲۹ و ۱۴۰۳/۰۳/۳۱^۹

نام محصول- خدمات	واحد	میزان فروش سه ماهه ۱۴۰۳	میزان فروش سال ۱۴۰۲
درآمد انبارداری و باربری	میلیون ریال	۳۷۹,۸۸۴	۱,۶۷۴,۷۴۷
درآمد حق نمایندگی کشتی‌های وارده	میلیون ریال	۱۳۷,۲۱۸	۷۴۱,۷۷۰
درآمد اجاره مخازن	میلیون ریال	۱۵۶,۶۲۵	۴۸۸,۳۹۷
درآمد فورواردی	میلیون ریال	۰	۲۰,۳۹۸
تخلیه بارگیری و حمل کیش	میلیون ریال	۱۲۴,۶۱۶	۴۶۶,۹۲۱
سایر	میلیون ریال	۳۹۶,۳۴۶	۶۵۳,۷۷۰
جمع	-	۱,۱۹۴,۶۸۹	۴,۰۴۶,۰۰۳

۱۱,۴- شرکت پیچک

این شرکت که از سال ۱۳۴۸ تاسیس شده و سهامی عام و درج شده در بورس می‌باشد از جمله شرکت‌های تحت کنترل صندوق می‌باشد که رکن مدیریت آن شرکت سرمایه گذاری صبا جهاد است (سهامدار عمده مجموعه با ۹۵٪ سهام هلدینگ صنایع غذایی، کشاورزی و دارویی صبا جهاد است از هلدینگ‌های وابسته به صندوق بازنشستگی کشوری می‌باشد). پذیرش سهام شرکت در سازمان بورس اوراق بهادار تهران در تاریخ ۱۳۷۲/۰۴/۲۹ صورت گرفته اما پذیرش سهام شرکت در بورس اوراق بهادار تهران با توجه به عدم تداوم و شرایط پذیرش از تاریخ یکم آبان ۱۳۸۷ لغو گردیده است. در سال ۱۳۹۲ نام شرکت در فهرست شرکت‌های ثبت شده نزد بورس درج گردید است.

جدول ۲۳- سهامداران اصلی پیچک در ۱۴۰۲/۱۲/۲۹

۹- گزارش عملکرد سال ۱۴۰۲ و سه ماهه ۱۴۰۳ شرکت گلف اجنسی، شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا

نام سهام‌دار	تعداد سهم	درصد
شرکت سرمایه گذاری صبا جهاد	۱۴,۲ میلیون	۹۴,۹٪
سازمان خصوصی سازی (وکالتی)	۴۶۵ هزار	۳,۱٪
شرکت بازرگانی جبل دماوند صبا	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
شرکت فراورده‌های شیلاتی بندرعباس	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
شرکت شیر پاستوریزه پگاه اراک	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
شرکت مجتمع طیور فارس	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
شرکت حمل و نقل داخلی فجر جهاد (سهامی خاص)	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
شرکت آراین پارسه کیش (سهامی خاص)	۱۰۰۰	۰,۰۱٪
سایرین و کارکنان شرکت	۲۹۵ هزار	۱,۹۶٪

موضوع فعالیت شرکت طبق اساسنامه عبارت از تهیه و تولید و بسته بندی انواع کمپوت، کنسرو، غذاهای منجمد و سایر فرآورده های غذایی و خوراک دام و طیور و ... می باشد. محصولات شرکت پیچک بالغ بر ۲۰ محصول شامل انواع کنسروهای گوشتی و غیرگوشتی، سس های سرد و گرم، مربا و است که کنسرو رب گوجه فرنگی و کنسرو ماهی از محصولات شاخص آن است. بهره برداری از کارخانه شرکت با ظرفیت ۱۸۰۰ تن در تاریخ ۱۳۵۴/۱۲/۳۰ آغاز شده است و آخرین پروانه بهره برداری اخذ شده در سال ۱۳۷۸ با ظرفیت ۱۶۴۳۵ تن (انواع تولیدات) می باشد.

نکته جالب توجه در صورت های مالی این شرکت این است که در سال ۱۴۰۲ این شرکت کنسرو ماهی تولید نکرده و عمده فروش آن در کنسرو نخودفرنگی، و خیارشور بوده است. در سال ۱۴۰۱ نیز صرفاً ۴۰ میلیارد ریال فروش انواع کنسرو داشته است (کل فروش سال ۱۴۰۲ معادل ۱۹ میلیارد ریال و سال ۱۴۰۱ معادل ۹۵ میلیارد ریال بوده است).

در صورت های مالی سال ۱۴۰۲ ظرفیت عملی تولید کنسرو ماهی هوور ۲۴۰۰ تن اعلام شده است در حالی که تولید ۱۴۰۲ صفر و تولید ۱۴۰۱ فقط ۵۱ تن بوده است. این شرکت در سال ۱۴۰۱ برای تولید این میزان کنسرو، اقدام به خرید ۹,۷ میلیارد ریال ماهی

هوور منجمد از شرکت فرآوردها های شیلاتی بندر عباس کرده است. در سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۲ (بر مبنای صورتهای مالی حسابرسی نشده شرکت)، درآمد عملیاتی این شرکت ۱۹,۵ میلیارد ریال و زیان ناخالص شرکت ۵ میلیارد ریال و زیان خالص ۱۵۹ میلیارد ریال بوده است. در سال ۱۴۰۱ نیز این شرکت ۱۴۳ میلیارد ریال زیان شناسایی کرده است. تعداد پرسنل شرکت در سال ۱۴۰۲ برابر با ۴۵ نفر ذکر شده است در حالی که در سال ۱۴۰۱ کارکنان شرکت ۷۶ نفر بوده اند.

جدول ۲۴- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت پیچک

شرح	۱۴۰۱	۱۴۰۲
دارایی ها (میلیارد ریال)	۵۴۸	۶۲۱
سرمایه (۱۵ میلیون سهام ۱۰۰۰ ریالی)	۱۵	۱۵
زیان انباشته	۷۰۹	۵۵۰
جمع حقوق مالکانه	۲۶۰	۱۰۰
بدهی ها	۸۰۸	۷۲۱

۱۱,۵- شرکت آبری فرایند بوشهر

شرکت آبری فرایند بوشهر (سهامی خاص) در سال ۱۳۸۲ با موضوع فعالیت شامل جمع آوری، انجماد، عمل آوری و بسته بندی محصولات دریایی، صادرات و واردات انواع میگو، ماهیان تجاری و صنعتی و سایر کالاهای مرتبط، و خرید و فروش خوراک آبزیان، ایجاد کلینیک آبزیان، دامپزشکی و ... به ثبت رسید.

نوع مدیریت این شرکت کتتری و رکن مدیریت آن شرکت بازرگانی پدیده نیکان صبا است. فعالیت اصلی شرکت عبارت است از:

- جمع آوری انجماد، بسته بندی، فرآوری و عمل آوری محصولات دریایی
- صادرات انواع ماهی و میگو
- اجاره کلی و جزئی کارخانه و کلیه تاسیسات و امکانات شرکت
- مشارکت و سرمایه گذاری در تولید با سایر شرکت ها
- صادرات و واردات کلیه کالاهای مرتبط به موضوع شرکت
- ایجاد کلینیک آبزیان، دامپزشکی و ...

این شرکت در مساحت ۱۱۴۰۰ متر مربع دارای دو خط سورتینگ، بسته بندی و پکیجینگ، تونل انجماد، سردخانه است. سرمایه شرکت ۴۸۹۴۸۷۲۰۰۰ ریال منقسم به ۴۸۹۴۷۲ سهم ۱۰ هزار ریالی است و سهامداران شرکت در سال مالی منتهی به ۱۴۰۱/۱۱/۲۹ به شرح زیر بوده است:

جدول ۲۵- سهامداران شرکت در تاریخ ۱۴۰۱/۱۱/۲۹

ردیف	نام سهامدار	تعداد سهام
۱-	شرکت پدیده نیکان صبا	۴,۸۹۱,۶۴۴
۲-	شرکت مجتمع طیور فارس	۱,۰۷۶
۳-	شرکت فرآورده های شیلاتی بندرعباس	۱,۰۷۶
۴-	شرکت بازرگانی جبل دماوند صبا	۱,۰۷۶
	جمع	۴,۸۹۴,۸۷۲

در سال ۱۴۰۱ این شرکت ۲۱ نفر پرسنل داشته است (۷ نفر در دفتر مرکزی تهران و ۱۴ نفر در محل کارخانه) و عمل آوری ۹۰۰ تن میگو و عمل آوری و انجماد ۲۲۳ تن ماهی را انجام داده است.

۶, ۱۱- شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس

شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس در سال ۱۳۷۶ تحت عنوان شرکت فروشگاههای زنجیره ای شیلات تاسیس شده و در سال ۱۳۸۱ کلیه فروشگاه های تهران آن شرکت به شرکت پدیده نیکان منتقل شده و دفتر شرکت به بندرعباس منتقل شد و در سال ۱۳۸۲ به نام کنونی (شرکت فرآورده های شیلاتی بندر عباس) تغییر عنوان داد.

کارخانه تن بندرعباس در سال ۱۳۱۵ توسط شیلات ایران، به عنوان اولین کارخانه کنسرو تن ماهی کشور در منطقه خلیج فارس تأسیس شد. این کارخانه بزرگترین واحد تولیدکننده کنسرو ماهی و همچنین جزء واحدهای فعال صادرکننده محصولات دریایی و کنسروی به خارج از کشور محسوب می شود و سهم قابل توجهی از تولید و بازار کنسرو ماهی را به خود اختصاص داده است. این شرکت با قرار گرفتن در مجاورت آب های نیلگون جنوب کشور و با دسترسی

به منابع عظیم آبزیان، از موقعیت استراتژیکی بی نظیری برخوردار است. شرکت فرآورده‌های شیلاتی بندرعباس با ظرفیت تولید ۴۵ میلیون قوطی کنسرو در سال، انواع محصولات کنسروی و فرآورده‌های خام آبزیان را با سه نام تجاری «بندرعباس»، «زرتون» و «دُرشیل» تولید و به بازارهای داخلی و صادراتی عرضه می‌نماید. این شرکت نیز تحت مالکیت کنترلی شرکت بازرگانی پدیده نیکان صبا می‌باشد.

جدول ۲۶- سهامداران شرکت فرآورده‌های شیلاتی بندر عباس در ۱۴۰۲/۱۲/۲۹

درصد مالکیت	تعداد سهام	سهامداران
۹۹,۷۵٪	۷۹۸ هزار	شرکت بازرگانی پدیده نیکان صبا (سهامی عام)
۰,۱۲۵٪	۱۰۰۰	شرکت پیچک (سهامی عام)
۰,۱۲۵٪	۱۰۰۰	شرکت شیر پاستوریزه اراک (سهامی عام)
۰	۰	شرکت سرمایه گذاری صبا جهاد

* طبق صورت‌های مالی در تاریخ ۱۴۰۰/۰۴/۱ سهام شرکت سرمایه گذاری صبا جهاد به تعداد ۷۹۸۰۰ سهم به طور کامل به شرکت پدیده نیکان منتقل شده است.

انواع محصولات تولید شده در این شرکت عبارتند از: کنسرو ماهی تن در روغن های مختلف (شامل روغن گیاهی، زیتون، روغن هسته انگور) (برای اولین بار در کشور) و طعم های مختلف (شامل کنسرو مای با طعم زعفران طبیعی، با طعم سیر و فلفل طبیعی و)، انواع کنسروهای خورشیدی (شامل کنسروهای قیمه سیب زمینی، قورمه سبزی، قلیه ماهی بندری)، انواع کنسرو خوراک و فرآوری و بسته بندی انواع ماهی و میگوی خام.

طبق آخرین صورت مالی در دسترسی برای سال مالی منتهی به ۲۹ اسفند ۱۴۰۲، این شرکت بیش از ۱۰ میلیون قوطی کنسرو ماهی تن به ارزش ۵۶۸۷ میلیارد ریال تولید کرده است و از محل خدمات تولید کارمزدی نیز ۱۳ میلیارد ریال درآمد داشته و سود شرکت در این سال ۲۱,۵ میلیارد ریال بوده است.

جدول ۲۷- اقلام صورت وضعیت مالی (ترازنامه) شرکت فرآورده‌های شیلاتی بندر عباس

شرح	۱۴۰۱/۱۲/۲۹	۱۴۰۲/۱۲/۲۹
دارایی ها (میلیارد ریال)	۵۹۱	
سرمایه	۸۰	۸۰

تعداد کارکنان شرکت در پایان سال ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ به ترتیب ۱۴۱ نفر (۱۳۱ نفر قراردادی موقت) و ۱۵۶ نفر (۱۵۶ نفر قراردادی موقت) بوده است. نکته جالب توجه آن که در سال ۱۴۰۱ این شرکت تعداد ۵۰ هزار کنسرو تن ماهی ۱۸۰ گرمی را به صورت کارمزدی برای شرکت پپچک تولید کرده است.

۱۱,۷- شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

«شرکت سهامی انبارهای عمومی ایران» به عنوان یک شرکت دولتی در سال ۱۳۴۰ تأسیس شده و در ۱۳۷۸ ۱۰۰ درصد سهام دولت و سایر حقوق و امتیازات مربوطه در این شرکت به صندوق بازنشستگی کشوری وابسته به وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی (بابت رد دیون دولت به بازنشستگان کشوری) و اگذار گردیده است. هم اکنون این شرکت از شرکتهای زیرمجموعه شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا می باشد و هم اکنون با عنوان «شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران» (سهامی عام) با ۶ دهه فعالیت اقتصادی به عنوان بازوی لجستیک و مورد اعتماد گمرک جمهوری اسلامی ایران مستقر در بزرگ‌ترین و اصلی‌ترین گمرکات زمینی، دریایی و هوایی کشور و با استفاده از مدرن‌ترین و مجهزترین انبارها، اماکن، تأسیسات، ماشین‌آلات و نیروی انسانی مجرب و کارآزموده و بهره گیری از شانتینگ یارد ریلی، خدمات متنوعی در زمینه انبارداری، تخلیه و بارگیری، حفاظت و ایمنی کالا و خدمات جانبی مرتبط از جمله توزین، استریپ و استافینگ کانتینر، صفافی کالاهای خطرناک، بسته بندی و... ارائه می‌کند. این شرکت با تأسیس و راه اندازی ۷۳ شرکت و شعبه در بزرگ‌ترین و اصلی‌ترین گمرکات زمینی، هوایی و دریایی کشور فعالیت مستمری دارد. این شرکت به عنوان پیشگام در صنعت انبارداری، در عرصه جهانی نیز اعتبار خاص خود را دارد. اهم خدمات ارائه شده توسط شرکت عبارتند از: انجام عملیات تخصصی در تخلیه و بارگیری کالا، انبارداری و ارائه خدمات ویژه برای کالاهای خاص و یا نیازمند به حداکثر مراقبت و نگهداری و تدارک تاپ لیفت و شیفر برای کالاهای کانتینری. گروه شامل شرکت سهامی عام انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران به عنوان شرکت اصلی و شرکت های فعال زیر میباشد:

جدول ۲۸- شرکت های فرعی زیر مجموعه شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران

شرکت های فرعی	تعداد شعب تحت کنترل	وضعیت تحصیل	سال تأسیس	درصد مالکیت مستقیم و غیر مستقیم
شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی غرب (سهامی خاص)	۹	تأسیس	۱۳۸۲	۱۰۰٪
شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی تهران (سهامی خاص)	۸	تأسیس	۱۳۸۱	۱۰۰٪

سرمایه شرکت در سال ۱۴۰۱ معادل ۴۰۰ میلیارد ریال شامل ۴۰۰ میلیون سهم هزار ریالی با نام بوده و سهامداران شرکت به شرح زیر می باشند:

جدول ۲۹- سهامداران شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران در سال ۱۴۰۱

۱۴۰۱/۰۶/۳۱			شرکت سرمایه گذاری آتیه صبا
تعداد سهام	درصد مالکیت	مبلغ سرمایه	
۳۹۹,۹۹۹,۸۰۰	۹۹,۹۹۹۹۶	۳۹۹,۹۹۹,۸۰۰,۰۰۰	شرکت سرمایه گذاری صندوق بازنشستگی کشوری (سهامی خاص)
۵۰	۰,۰۰۰۰۱	۵۰,۰۰۰	شرکت بازرگانی صندوق بازنشستگی کشوری (سهامی خاص)
۵۰	۰,۰۰۰۰۱	۵۰,۰۰۰	شرکت آزادراه امیر کبیر (سهامی خاص)
۵۰	۰,۰۰۰۰۱	۵۰,۰۰۰	شرکت عمران و ساختمان صندوق بازنشستگی کشوری صبا عمران (سهامی خاص)
۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰	۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	

تعداد کاکتارن این شرکت در سال ۱۴۰۱ برابر با ۶۲ نفر (۶۱ نفر قراردادی و یک نفر پیمانی) است. البته با در نظر گرفتن کارکنان شرکت های زیر مجموعه در مجموع ۱۸۷۴ نفر در این گروه مشغول به کار هستند.

۱۲- توصیه هایی برای صندوق بازنشستگی کشوری

با توجه به پیچیدگی ها و تنوع حوزه های وابسته به دریا، ارائه توصیه هایی در عرصه کسب و کارهای مرتبط با آن، نیازمند مطالعه ای همه جانبه است. اما به طور کلی با توجه به وضعیت شرکت های صندوق در این عرصه می توان توصیه های زیر را عنوان نمود:

الف- پیشنهاداتی با محوریت توسعه ظرفیت های شرکت صبا جهاد: تکمیل زنجیره ارزش شیلات (از تولید تا بازاریابی)

ماده ۶۳ برنامه توسعه هفتم و مطابق با ماده ۹ سیاست های ابلاغی دریامحور، اولویت گذاری و اهتمام سیاست گذاران و مسئولان نسبت به توسعه زنجیره های ارزش شیلات را نشان می دهد. با توجه به رشد صنعت ماهی گیری و شیلات در سطح جهانی و نیز ظرفیت های خالی این صنعت در کشور ما از یک سو و اهمیت امنیت غذایی از سوی دیگر، امکان توسعه فعالیت های شرکت های آبزی فرآیند بوشهر، فرآورده های شیلاتی بندر عباس و پیچک وجود دارد. در این زمینه

توصیه می‌شود تا مطالعه و امکان‌سنجی زیرحوزه‌های شیلات، صورت گرفته و پتانسیل‌های شرکت‌های مزبور در راستای توسعه تولید و ارائه محصولات جدید به کار گرفته شود. به طور کلی در این عرصه توسعه زنجیره ارزش شیلات می‌تواند مبنای برنامه‌ریزی و اقدام شرکت صبا جهاد قرار گیرد:

• **پر کردن نقاط خالی زنجیره در حوزه تولید و بسته‌بندی با تاکید بر استفاده از توان شرکت‌های تعاونی صیادی و توسعه بسته‌بندی محصولات دریایی:** زنجیره ارزش شیلات شامل پرورش ماهی/ صید، تولید خوراک ماهی، فرآوری و بازاریابی می‌باشد. در شرایط کنونی شرکت‌های زیرمجموعه صندوق بر بحث فرآوری تمرکز داشته و تمرکز اندکی بر حلقه‌های پیشین و پسین این زنجیره دارد. تاسیس مراکز پرورش و صید ماهی از جمله پرورش در قفس) و نیز تاسیس شرکت‌های حمل و فروشگاه‌های زنجیره‌ای برای فروش محصول می‌تواند ارزش افزوده خوبی برای تولیدات این محصولات داشته باشد. از سوی دیگر هم اکنون بیش از ۲۲۰۰ شرکت تعاونی صیادی و آبی‌پروری در کشور فعال هستند (در بخش تعاون ۲۲ اتحادیه صیادی و پرورش میگو و ماهی، ۵۰۶ تعاونی صیادی و شیلات، ۱۲۵۷ تعاونی پرورش و تکثیر ماهی و ۵۳۶ تعاونی پرورش و تکثیر میگو به فعالیت صیادی و آبی‌پروری مشغول هستند) در استان هرمزگان، اتحادیه تعاونی‌های صیادی استان هرمزگان با بیش از ۳۵ هزار نفر عضو و ۴۷۰۰ شناور سالانه بالغ بر ۳۰۰ هزار تن صید انواع آبزیان را به خود اختصاص داده است. از این رو می‌توان گفت که ظرفیت خوبی برای ایفای سامان‌دهی این تعاونی‌ها در راستای توسعه و تکمیل زنجیره ارزش وجود دارد. ایجاد ساختاری نظام‌مند برای اتصال این تعاونی‌ها به حلقه‌های فرآوری و بازاریابی محصولات می‌تواند ضمن افزایش درآمد تعاونی‌های صیادی، ارزش افزوده خلق شده در شرکت را افزایش دهد. عدم ساماندهی شکل‌های صیادی، وجود دلالان و ناآشنایی با بازارهای هدف از جمله اصلی‌ترین مسایل و مشکلات تعاونی‌های صید و صیادی است که با اتصال آن‌ها به شرکت‌های شیلات رفع خواهد شد.

طبق برخی از تحلیل‌ها در صورت خرید مستقیم ماهی هوور از تولیدکننده، هزینه ماهی برای شرکت‌های تن ماهی در مقایسه با خرید از عمده‌فروشان، ۱۶ درصد کاهش می‌یابد.

در این راستا استان هرمزگان، ظرفیت‌های فراوانی دارد که می‌توان از آن برای

تکمیل زنجیره ارزش شیلات بهره گرفت. از بیش از ۷۵۰ هزار تن صید کشور ۷۱۸ هزار تن صید در آب های جنوب و ۳۲۱ هزار تن در استان هرمزگان انجام می شود و از ۶۰۱ هزار تن آبی پرورشی در کشور ۲۰ هزار تن سهم استان هرمزگان بوده است. ضمناً در این استان ۷۴ تعاونی صیادی فعال است. صندوق می تواند با تمرکز بر ظرفیت های استان در تعامل با اداره کل شیلات طرح های منتخب شیلات این اداره را اجرا کرده و به توسعه منطقه کمک کند. اداره شیلات استان هرمزگان نرخ بازدهی داخلی (IRR) سرمایه گذاری در طرح های مختلف شیلاتی را بین ۳۰ تا ۳۵ درصد پیش بینی کرده است. به عنوان مثال طرح های پرورش ماهی در قفس با ظرفیت ۵ هزار تن نرخ IRR معادل ۳۵ درصد و دوره بازگشت سرمایه نیز ۳۶ ماه در نظر گرفته شده است.

از این رو حضور در عرصه تولید و پرورش ماهی می تواند به عنوان یکی از عرصه های سود آور زنجیره ارزش در نظر گرفته شود.

شهرک شیلاتی مهرگان از جمله طرح هایی است که در چند سال اخیر همواره مورد توجه بوده است اما راه اندازی آن با وقفه روبرو شده است. این شهرک با مساحت بالغ بر ۹۲۷۰ هکتار در شهرستان بندرلنگه واقع شده است و با ارقام ۱۴۰۲ با سرمایه گذاری بالغ بر ۱۴۸۴۰ میلیارد تومان به ظرفیت تولید ۳۲ هزار تن در سال و ایجاد اشتغال ۳۹۰۰ نفر، نرخ بازدهی داخلی بالغ بر ۳۰ درصد خواهد داشت. خلاصه اطلاعات سرمایه گذاری و اقتصادی پروژه به شهر زیر است:

جدول ۳۰- اطلاعات مالی و اقتصادی پروژه شهرک شیلاتی مهرگان^{۱۰}

نام طرح	شهرک شیلاتی مهرگان
کل سرمایه گذاری	۱۴۸۴۰۰ میلیارد ریال
سرمایه گذاری ثابت	۱۱۰۰۰۰ میلیارد ریال
سرمایه در گردش مورد نیاز	۳۸۴۰۰ میلیارد ریال
طول دوره ساخت	۵ سال
ظرفیت تولید	۳۲ هزار تن در سال
دوره بازگشت سرمایه	۳۶ ماه
نرخ بازده داخلی (IRR)	۳۰ درصد
میزان اشتغال	۳۹۰۰ نفر

10-<http://shilathormozgan.ir/JCMSFILE/bed88e0a-5553-47d9-8670-2c4935653b5d.pdf>

از سوی دیگر به دلیل مزایای پرورش ماهی در قفس، طرح‌های مختلفی در این حوزه پیشنهاد شده است که می‌تواند در راستای تکمیل زنجیره تولید مد نظر هلدینگ صنایع غذایی صندوق قرار گیرد:

جدول ۳۱- اطلاعات مالی و اقتصادی پروژه پرورش ماهی در قفس^{۱۱}

نام طرح	پرورش ماهی در قفس (۵ هزار تنی)	پرورش ماهی در قفس (هزار تنی)
کل سرمایه‌گذاری	۸۹۸۰ میلیارد ریال	۲۳۵۰ میلیارد ریال
سرمایه‌گذاری ثابت	۳۶۴ میلیارد ریال	۷۳ میلیارد ریال
سرمایه در گردش مورد نیاز	۴۸۴ میلیارد ریال	۱۶۰ میلیارد ریال
طول دوره ساخت	۱ سال	۱ سال
ظرفیت تولید	۵ هزار تن در سال	۱۰۰۰ تن در سال
دوره بازگشت سرمایه	۳۶ ماه	۳۶ ماه
نرخ بازده داخلی (IRR)	۳۵ درصد	۳۵ درصد
میزان اشتغال	۱۵۰ نفر	۳۰ نفر

• تکمیل زنجیره ارزش در حوزه بازاریابی و توسعه فروش مبتنی بر ظرفیت‌های داخلی و خارجی: در سال ۱۴۰۱ بیش از ۱۳۶ کارخانه کنسرو ماهی در کشور فعال بوده است که ظرفیت تولید ۷۳۸ میلیون قوطی کنسرو در سال را دارند. همچنین ۱۵۳ واحد فراوری با ظرفیت ۲۳۸۰ تن در روز فعال هستند. به همین جهت می‌توان گفت که بازار کنسرو ماهی در ایران یک بازار رقابتی است و هر گونه ضعف در تدوین راهبردهای کسب و کار و به طور خاص بازاریابی و فروش می‌تواند بر شرکت‌ها به مثابه از دست دادن سهم از بازار باشد. با توجه به تعداد بازنشستگان و کارکنان صندوق، می‌تواند با تمرکز بر ظرفیت‌های صندوق بازنشستگی کشوری اقدام به بازاریابی محصولات این شرکت‌ها نمود. فروش کالاها به گروه مشتریان و ارائه تخفیف به مشتریان وابسته به شرکت می‌تواند به عنوان دو راهبرد بازاریابی این شرکت در نظر گرفته شود.

از سوی دیگر می‌توان با هدف گذاری کشور امارات (با محوریت شرکت جبل دبی) و سایر کشورهای همسایه اقدام به بازاریابی و توسعه فروش نمود. توسعه صادرات نیازمند بازاریابی محصولات در خارج از کشور است و با توجه به ظرفیت‌های شرکت جبل دماوند دبی، و نیز ذائقه و نیاز بازارهای کشورهای همسایه به نظر می‌رسد امکان بازاریابی محصولات شیلاتی در این کشورها به وجود داشته باشد. در صورتی که تولید محصولات متناسب با ذائقه این کشورها صورت پذیرد می‌تواند شرکت جبل دماوند

11- <http://shilathormozgan.ir/JCMSFILE/bed88e0a-5553-47d9-8670-2c4935653b5d.pdf>

دبی را به عنوان آخرین حلقه زنجیره ارزش شیلات در زیرمجموعه صندوق تعریف نمود و از این طریق محصولات شرکت های بندرعباس، آبزری فرآیند بوشهر و پیچک را به این کشورها صادر نمود.

جهت تکمیل فرایند بازاریابی و فراهم ساختن بستر فروش بیشتر محصول تمرکز بر احیای برندهای موجود می تواند به عنوان یک راهکار اساسی در نظر گرفته شود. از این رو احیای ارتقای برند بندرعباس و پیچک به عنوان واحدهای فرآوری محصولات دریایی می تواند به عنوان یک برنامه عملی در این زمینه مد نظر قرار گیرد. توضیح آن که دو برند تن ماهی شرکت های زیرمجموعه از سابقه خوبی برخوردار هستند اما در گذر زمان به دلیل ضعف تبلیغات، ضعف در شبکه توزیع و عدم تنوع بخشی به محصولات جایگاه سابق خود در میان برندهای تن ماهی را از دست داده اند از این رو لازم است تا تمرکز جدی بر احیای این برندها صورت پذیرد. این تغییر مستلزم به روز رسانی محصولات برند و جایگزینی خصوصیت های ویژه محصولات با ویژگی های بهتر و ویژگی هایی که بیشتر مورد تقاضا است، می شود. احیای مجدد می تواند مستلزم تغییراتی در نوع و گستره تولیدات، بازارهای هدف، بسته بندی و ... است. تنوع بخشی به محصولات متناسب با ذائقه بازار (مثل عرضه کالا در بسته بندی های متنوع تر و نیز عرضه کالا با طعم های جدید) در کنار ترمیم شبکه فروش و عرضه کالا ها می تواند در احیای برندن این دو شرکت نقش کلیدی داشته باشد. لازم به ذکر است که شرکت شیلاتی بندرعباس در سال ۱۴۰۲ صرفاً ۹۸۰ میلیون ریال هزینه بازاریابی و تبلیغات و ۳۷۰ میلیون ریال هزینه بابت نمونه و اهدای محصولات داشته است که با توجه به تولید ۱۱ میلیون کنسرو در سال ۱۴۰۲، هزینه تبلیغات به ازای هر کنسرو معادل ۱۲۰ ریال بوده است که با توجه به قیمت کنسور (به طور متوسط ۷۵۰ هزار ریال) عملاً هزینه ای صورت پذیرفته است. ضمناً دقت در این نکته ضروری است که ظرفیت اسمی کارخانه (سه شیفت) بالغ بر ۴۵ میلیون کنسرو در سال است و عملاً این کارخانه با ۲۵ درصد ظرفیت اسمی به تولید پرداخته است؛ کارشناسان یکی از اصلی ترین دلایل عدم تولید در ظرفیت کامل را دشواری های بازاریابی و رقابت نسبتاً بالا در این صنعت عنوان کرده اند.

ب- پیشنهاداتی با محوریت شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفت کش: مشارکت با بخش خصوصی داخلی و خارجی جهت بازاریابی جایگاه

در حوزه حمل و نقل و کشتیرانی با توجه به داشتن بیش از ۲۲ درصد از سهام شرکت کشتیرانی ایرانی و برخورداری از توان لجستیک شرکت گلف اجنسی و شرکت های انبارهای عمومی و خدمات گمرکی، صندوق بازنشستگی می تواند نقش اثرگذاری را ایفا کند. نکته مهم آن است که

به دلیل مقیاس بالای فعالیت‌های اقتصادی دریامحور هر مجموعه سرمایه‌گذاری که به سطح کنش در حوزه دریامحور برسد لاجرم هم مقیاس بالاتری از گردش مالی را تجربه خواهد کرد و هم امکان خلق مازادهای وسیع از طریق تجارت را پیدا می‌کند. هر واحد سرمایه‌گذاری در حمل و نقل دریایی چندین برابر خشکی قابلیت حمل ایجاد می‌کند. به همین خاطر اساساً به وسیله سازوکارها و نهادهای حکمرانی اقتصادی و مالی خشکی پایه امکان مدیریت دریا وجود ندارد، چراکه مدل‌های محاسباتی و رفتار مقتضی حکمرانی متفاوت می‌باشد. به بیان دیگر دریا جایی است که بیش از ۸۰ درصد از اقتصاد جهان در آن متمرکز شده است، از این رو اقتصاد دریا ابعاد سیاسی پیچیده‌ای دارد.

تقویت نقش و جایگاه شرکت کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران نیازمند فراهم آوردن برخی از مقدمات فراتر از سطح این شرکت است که در صورت تامین و تضمین آن‌ها می‌توان برنامه‌های توسعه‌ای در سطح شرکتی را دنبال نمود. هر چند یکی از موضوعات و چالش‌های اصلی کشتیرانی ایران، مالکیت دولتی و نیز سهم بودن بخش شبه دولتی یعنی دو صندوق بازنشستگی سازمان بازنشستگی کشوری و سازمان تأمین اجتماعی در سهام کشتیرانی ایرانی عنوان شده است؛ اما نزدیکی این دو شرکت به بدنه حاکمیتی می‌تواند بسیاری از مقدمات توسعه فعالیت این شرکت‌ها را فراهم سازد.

پیش‌نیاز سیاسی-سیاستی: با توجه به هزینه‌های بالای ورود به این صنعت و نیاز به سرمایه‌گذاری کلان در این حوزه، و نیز سایه تحریم‌ها بر این صنعت، لازم است که در عالی‌ترین سطح صندوق این صنعت به عنوان یکی از اهداف توسعه کسب و کار مد نظر قرار گیرد. ایجاد عزم و هماهنگی در سطح عالی سیاست‌گذاری صنعتی و بازرگانی کشور در راستای بازتعریف نقش شرکت کشتیرانی ایران، با تلاش مدیران عالی صندوق حاصل خواهد شد. برخی از کارشناسان بر این اعتقادند که کشتیرانی جمهوری اسلامی محصول دوران معامله کلان میان ایران غرب در حوزه انرژی بوده و با بروز تحریم‌ها دچار تخفیف کارکرد شده است از این رو نیازمند ساختاربندی مجدد است تا بتواند جایگاه خود در بازار را احیا کند. در عوض در دوره تحریم‌ها جایگزین‌های جدیدی برای کشتیرانی در کشور مطرح شده است که عمدتاً مبتنی بر سازوکارهای ترستی است. متأسفانه به نظر می‌رسد که شرکت کشتیرانی ایران علی‌رغم تغییر شرایط در طول دهه گذشته، هنوز راهبردهای خود برای حفظ بازار را تجدید و بازایی نکرده است. از این رو تلاش جدی برای ایجاد هماهنگی بین تمامی ذی‌نفعان در سطح ملی جهت بازنندیشی در جایگاه این شرکت و تعریف نقش جدید برای آن موجب می‌شود منافع توسعه کسب و کار و به طور خاص نوسازی ناوگان دریایی و ورود به حوزه‌های جدید حمل و نقل نصیب کشور شود. لذا توصیه می‌شود در یک مطالعه عمیق راهبردهای کسب و کار این شرکت بازنگری شود. در همین راستا در بند چهارم

سیاست های کلی توسعه دریا محور بر «تدوین طرح توسعه جامع توسعه دریامحور با پهنه بندی دریا، کرانه و پس کرانه» تاکید شده است.

جدول ۳۲- ارزیابی شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران مبتنی بر معیارهای اقتصاد سیاسی و زنجیره ارزش^{۱۲}

ردیف	وجه تمایز	کشتیرانی جمهوری اسلامی
۱	امکان پوشش ریسک تحریم نقل و انتقالات مالی	ندارد و باید از سازوکارهای پرهزینه ترستی بهره بگیرد
۲	حمایت سیاسی	کاهش حمایت سیاسی توسط دولت به دلیل تضعیف دولت طی تحریم ها و در مقابل عملکرد بهتر رقبایی مثل آدمیرال که از حمایت نامرئی برخوردار هستند
۳	حمایت مالی برای داشتن جریان نقد پایدار و تأمین مالی توسعه	تضعیف توان به دلیل تضعیف توان تأمین مالی توسعه دولت طی تحریم ها
۴	سازوکار تصمیم گیری	ضعف توان تصمیم گیری به دلیل ماهیت شبه خصوصی و ارائه سهام عمده شرکت به بازیگران متنوع و متکثر
۵	پشتیبانی نهادی درون کشور	تضعیف پشتیبانی از شرکت به دلیل آنکه نهادهای اقتصادی بزرگ مقیاس ایرانی امکان خرید مستقیم و وجوه در اختیار را نداشته و باید به صورت CFR خرید را انجام دهند
۶	بلوغ نهادهای مالی پشتیبان	محصور شدن نهادهای مالی شرکت در خرید و فروش سهام و مدیریت دارایی و عدم توان تأمین مالی مؤثر از مجموعه
۷	توان پشتیبانی فنی از شرکت	وجود شرکت های تخصصی در این هلدینگ نقطه مثبت و باعث کاهش هزینه می شود

پیش نیاز مالی و سرمایه ای: حمایت مالی برای داشتن جریان نقد پایدار و تأمین مالی توسعه شرکت در حوزه کشتی رانی از اهمیت فوق العاده ای برخوردار است. مطالعه تجربه کشورهای مختلف در حوزه کشتی رانی، ساخت کشتی و بندر نشان می دهد که در همه این کشورها نهادهای مالی حمایتی جهت کمک به تأمین مالی حوزه اقتصاد دریا تمهید شده اند و فعالان صنعت با پشتوانه حمایت های مالی این نهادها توانسته اند موانعی همچون طولانی بودن دوره ساخت و بهره برداری را پشت سر گذاشته و ریسک های مختلف از جمله ریسک نکول مشتریان و یا ریسک های رویدادهای طبیعی را پوشش دهند. از این رو لازم است لازم است تا ضمن جلب حمایت های حاکمیتی، سازوکارهای تأمین مالی با مشارکت شرکت های فعال خصوصی و دولتی و نیز با استفاده از توان بازارهای مالی طراحی شود تا یکی از موانع اصلی توسعه این صنعت رفع گردد. هر چند ورود بخش خصوصی می تواند برخی از تعاملات بین المللی و به روز رسانی ها را در این زمینه به صورت فعال تر و با سرعت بیشتری در پی داشته باشد؛ اما حمایت مالی و سیاستی از این شرکت، شرط لازم برای ایجاد انگیزه در آن ها برای ورود به این صنعت است. در صورت

۱۲- منبع: بررسی تطبیقی دو شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی و کشتیرانی آدمیرال (مطالعه موردی، منطق سیاسی و وضعیت سنجی اقتصادی)؛ اردیبهشت ۱۴۰۲، مؤسسه راهبردهای بازنشستگی صبا؛ به همراه اضافات نویسنده

فراهم شدن مقدمات فوق شرکت کشتی رانی ایران می‌بایست برای توسعه کسب و کار خود اقدامات زیر را در دستور کار قرار دهد:

• مشارکت با بخش خصوصی خارجی و داخلی جهت نو سازی ناوگان دریایی، توسعه خدمات حمل و نقل، خدمات بندری و

در بند سوم سیاست‌های کلی توسعه دریامحور نیز بر «تسهیل و توسعه سرمایه گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)» تاکید شده است. هر چند مقدمات تحقق این سیاست گذاری از بعد نرم افزاری و سخت افزاری به صورت کامل مشخص نشده است اما در شرایط فعلی زیرساخت‌ها نیز امکان انجام برخی امور وجود دارد.

مشکلات ناشی از تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی ناشی از آن فعالیت شرکت‌های ایرانی کشتی رانی در شرایط فعلی را دشوار کرده است و در این راه توسعه روابط با شرکت‌های خارجی در غالب تاسیس یا تملک می‌تواند به عنوان یکی از ابزارهای کم اثر کردن تحریم‌ها به کار گرفته شود. این راهبرد برای توسعه حمل با شرکای تجاری موثر خواهد بود. توضیح آن که در صورتی که تجارت پایداری بین ایران و یکی از شرکای تجاری تعریف شود، تاسیس یک شرکت مشترک که عمده فعالیت خود را در مسیر دریایی بین دو کشور انجام می‌دهد می‌تواند راهبرد جذابی باشد. علاوه بر این، همانطور که در بخش قبل توضیح داده شد صنعت کشتیرانی و بندر هر دو نیاز به سرمایه‌گذاری‌های وسیع هستند؛ از این رو استراتژی ادغام با هدف تقویت توان مالی شرکت‌های این حوزه همواره مد نظر شرکت‌های فعال در این حوزه بوده است. از سوی دیگر تشکیل کنسرسیوم‌های تخصصی برای توسعه این کسب و کار نیز رایج بوده است. شرکت کشتی رانی ایران می‌تواند برای توسعه ناوگان دریایی خود و شرکت گلف اجنسی جهت توسعه خدمات بندری و گمرکی از مشارکت بخش خصوصی داخلی و خارجی بهره‌گیرند. کارشناسان بر این عقیده‌اند که هر چه وزن شرکت‌های خصوصی در این حوزه بالاتر باشد از یک سو احتمال رفع تحریم‌ها در چارچوب حقوقی افزایش می‌یابد و از سوی دیگر فضا برای افزایش بهره‌وری فراهم‌تر خواهد بود. در راستای پیشنهاد فوق خرید سهام شرکت‌های خارجی فعال در حوزه ساخت کشتی به عنوان ابزاری برای نو سازی ناوگان در دستور کار قرار گیرد. البته در این زمینه دقت در این امر ضروری است ارزش سهام شرکت‌های کشتی سازی بزرگ دنیا، بسیار بالا است و نیز یافتن شرکتی که حاضر به اخذ شریک ایرانی باشد نیز دشوار است اما می‌توان با استفاده از ابزارهای دیپلماسی اقتصادی و نیز تمرکز بر شرکت‌های کشتی سازی شرکای تجاری برای این امر اقدام نمود.

• ایجاد یا مشارکت با شرکت‌های شبکه ترانستی حمل و نقل

می‌توان با هدف توسعه حجم و کیفیت خدمات حمل و نقل بین الملل و بازیابی جایگاه شرکت کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران اقدام به ایجاد یا مشارکت با شرکت های شبکه ترستی حمل و نقل نمود. با توجه به مشخصه های شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران، کار کردن شرکت با بسیاری از شرکای خارجی به دلیل ترس آن ها از فشارهای آمریکا با محدودیت های جدی روبرو است. از این رو شرکت کشتیرانی ج.ا. ایران می‌تواند بخشی از توان لجستیکی خود را در اختیار شرکت های ترستی قرار داده و از این طریق کسب و کار خود در حوزه حمل و نقل بین الملل را ارتقا بخشد. با توجه به ماهیت سیاسی صنعت حمل و نقل دریایی، داشتن شرکای استراتژیک با هدف برقراری روابط مستمر و کم‌نوسان ضروری است؛ از این رو مشخصه های چابکی شرکت ادمیرال و روابط چندجانبه آن با امارات و روسیه می‌تواند بستری برای به کارگیری ظرفیت های خالی شرکت کشتیرانی ایران باشد.

• **تملک سهم صندوق بازنشستگی و رفاه کارکنان صنعت نفت در شرکت ملی نفت کش**
هم اکنون بیش از ۶, ۳۰ درصد از سهام شرکت ملی نفت کش متعلق به صندوق بازنشستگی و رفاه کارکنان صنعت نفت است و این امر جنبه حاکمیتی و دولتی بودن این شرکت را پررنگ کرده است. شرکت ملی نفت کش در سنوات گذشته با اثبات خصوصی بودن موفق به رفع تحریم ها شده بود اما به دلیلی شناسایی شدن ارتباط این شرکت با صندوق کارکنان نفت، تحریم های اعمال شده بازگشتند. اگر سهم صندوق بازنشستگی کشوری در این شرکت افزایش یابد می‌توان با اقدام حقوقی نسبت به رفع تحریم ها علیه این شرکت اقدام کرده و برای بازیابی جایگاه این شرکت در زنجیره ارزش نفت اقدام شود. صندوق بازنشستگی کشوری اصولاً متعلق به بازنشستگان بوده و منافع آن نصیب بازنشستگان می‌شود از این رو قاعدتاً نباید دولتی تلقی شود و لذا به گفته کارشناسان در صورتی که مالک اصلی شرکت ملی نفت کش تلقی شود؛ امکان خروج این شرکت از تحریم ها افزایش می‌یابد.

• **تامین مالی نوسازی ناوگان با استفاده از تلاش برای تسویه بدهی های دولت به شرکت ملی نفت کش**

رفع نیازهای حال و آتی کشور در حوزه نوسازی ناوگان موجود و توسعه و تشکیل ناوگان منسجم جهت صادرات محصولات پتروشیمی - گازهای مایع نفتی LPG و گازهای مایع طبیعی LNG و نیز تأسیسات FLNG مستلزم سرمایه گذرای در حوزه خرید کشتی است؛ و تامین منابع مالی مورد نیاز یکی از اصلی ترین چالش های رفع این نیازها است. هم اکنون شرکت ملی نفت کش مبالغ بالایی از شرکت ملی نفت طلب دارد؛ که در صورت انجام مذاکرات موثر برای تسویه این

بدهی‌ها، جریان نقدی مناسبی برای شرکت ملی نفت کش ایجاد می‌شود و این امر می‌تواند اثرات مناسبی در نوسازی ناوگان این شرکت داشته باشد. در این زمینه یک پیشنهاد اخذ مصوبه اوراق بهادار سازی این بدهی‌ها است که در این صورت با نقد کردن اوراقی که در اختیار شرکت ملی نفت کش قرار می‌گیرد؛ جریان نقدینگی شرکت افزایش خواهد یافت. اوراق بهادار سازی بدهی‌های واقعی مسجل دولت در قالب اوراق خزانه از جمله راهکارهایی است که در سال‌های اخیر بخشی از مشکلات پیمانکاران را رفع کرده است. با توجه به مصوبات برنامه هفتم توسعه، اوراق سازی بدهی‌های دولت به عنوان یک الزام قانونی درآمده است و لذا ظرفیت خوبی وجود دارد که شرکت ملی نفت کش از این راهکار مناسب برای تسویه بدهی‌های خود استفاده نماید.

• تقویت برنامه ریزی لجستیکی شرکت‌های حمل و نقل دریایی

در حال حاضر بسیاری از کشتی‌های شرکت ملی نفت کش در مسیر بازگشت، محموله ای را حمل نمی‌کنند (خالی بر می‌گردند) در صورت برنامه ریزی مناسب‌تر، امکان حمل بار به مقصد ایران یا بنادر موجود در مسیر بازگشت وجود خواهد داشت. با توجه به نیاز کشور ما و برخی کشورهای منطقه به بنزین، کشتی‌های شرکت می‌توانند در مسیرهای برگشت بنزین را به مقصد ایران یا کشورهای منطقه حمل کنند.

• بازآرایی ساختار سازمانی و کاهش هزینه‌های ستادی

بسیاری از شرکت‌های دولتی و نیز شرکت‌های عمومی غیر دولتی در کشور ما از مازاد نیروی ستادی رنج می‌برند و شرکت‌های کشتی‌رانی ایران و ملی نفت کش نیز از این میان مستثنی نیستند. طبق عرف شرکت‌های کشتی‌رانی دنیا، به ازای هر کشتی دو تا سه نفر در خشکی نیروی انسانی لازم است در حالی که در شرکت ملی نفتکش این عدد ۱۷ نفر می‌باشد. علاوه بر این به ازای هر کشتی، باید ۲۲ نفر پرسنل روی آب وجود داشته باشد که این رقم در این شرکت ۲۳ نفر می‌باشد. علاوه بر این طبق اعلام برخی از کارشناسان هم اکنون ۶۰ درصد کارمندان خشکی این شرکت در بخش‌های تدارکات و مدیریت اداری فعال هستند (و نه بخش‌های فنی) که بسیار فراتر از استانداردهای موجود است. با توجه به این امر بازآرایی ساختار سازمانی این دو شرکت ضروری است؛ کاهش نیروی انسانی صف و یا توسعه فعالیت‌ها در راستای بهبود بهره‌وری نیروی انسانی می‌تواند با کاهش هزینه‌ها، افزایش سودآوری شرکت را در پی داشته باشد.

ج- پیشنهاد با محوریت شرکت گلف اجنسی: بستر سازی توسعه ترانزیت مبتنی بر ظرفیت‌های خدمات لجستیکی

قرار گرفتن بنادر ایران در یکی از مهمترین و راهبردی‌ترین مناطق تجاری - اقتصادی جهان و واقع

شدن بنادر جنوب و شمال کشور در مسیر کریدور شمال- جنوب و محور شرق- غرب در منطقه خاورمیانه و نیز واقع شدن در مسیر تجاری آسیا - اروپا فرصت چشمگیری در حوزه ترانزیت و اقتصاد بندر برای کشور ما فراهم کرده است و این امر در بند ۸ سیاست‌های ابلاغی توسعه دریامحور مورد تأکید بوده است. کشور ما می‌تواند با توسعه خدمات بندری و به طور خاص توسعه امکانات حمل و نقل ترکیبی در بنادر کشور به عنوان یکی از اجزای اصلی کریدورها ایفای نقش کند. به جز اقتضائات کلان توسعه ترانزیت. لازم است در حوزه ارائه خدمات بندر، انبارداری و تحولات جدی صورت پذیرد. توجه به نیازهای مشتریان و ایجاد تغییرات فناورانه در روش‌ها و ابزارهای خدمات دهی موجود یکی از ضرورت‌های توسعه ترانزیت است. البته تغییرات فناورانه در حوزه اقتصاد بندر به طور خاص در حوزه تخلیه، بارگیری، حمل درون بندری و انبارداری، نیاز به سرمایه‌گذاری در این حوزه را در شرکت‌های داخلی افزایش داده است و برای این که بتوانیم از فرصت‌های توسعه ترانزیت به بهترین نحو ممکن استفاده کنیم، برنامه ریزی و سرمایه‌گذاری در این حوزه ضروری است. با توجه به نکات فوق، و نظر به سابقه خوب شرکت گلف اجنسی، لازم است که برنامه مشخصی برای سرمایه‌گذاری در حوزه خدمات بندر و حمل و نقل و ارتقای فناوری در این شرکت صورت پذیرد تا این شرکت جایگاه مناسبی در اقتصاد ترنزیت ایران پیدا کند.

د- پیشنهادی با محوریت شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی: توسعه گردشگری دریایی- ساحلی با تمرکز بر سواحل مکران

سواحل مکران علاوه بر اهمیت تجارتي و اقتصادي یکی از بکرترین و دست‌نخورده‌ترین مناطق کشور برای گردشگران و طبیعت گردان است و محدوده کنارک تا گواتر با ۲۰۰ جاذبه بکر و کم‌نظیر طبیعی، تاریخی و جانوری از بهترین جاذبه‌های سواحل مکران تلقی می‌شود. این جاذبه‌های بکر بی‌نظیر و کم‌نظیر هستند (از جمله ساحل بريس، ساحل روستای درک، ساحل تیس، ساحل کنارک و). با توجه به این که سرمایه‌گذاری چندانی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های گردشگری این حوزه نشده است؛ توصیه می‌شود هلدینگ گردشگری صندوق (شرکت سرمایه‌گذاری ایرانگردی و جهانگردی) اقدام به مطالعه همه جانبه برای توسعه گردشگری در این منطقه نماید (در راستای تحقق ماده ۹ و ۴ سیاست‌های ابلاغی توسعه دریامحور). با توجه به این که بسیاری از تحلیل‌ها آینده منطقه مکران را از نظر اقتصادی روشن ارزیابی کرده‌اند، سرمایه‌گذاری پیش‌دستانه در این حوزه می‌تواند منافع چشم‌گیری را برای صندوق به همراه داشته باشد.



ISBN : 978-622-91308-6-5



9 786229 130865