

دبیر کل انجمن کشتیرانی:

**نیروهای مسلح ایران مزاحمت های**

**نیروهای متخاصم را با اقتدار رفع کردند**



دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته گفت: روند انتقال کالا به از ایران به طور عادی و معمول خود در جریان است و هیچ جای نگرانی وجود ندارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مسعود پل به ایرنا اظهار داشت: در خلال ۲۷ سال گذشته و دشمنی آمریکایی ها با ما و انجام اقدامات مختلف علیه نظام اسلامی، شاهد برخی مزاحمت‌های نیروهای نظامی متخاصم حاضر در خلیج فارس و سایر مناطق سرزمینی حوزه خاورمیانه بودیم، اما همواره نیروهای مسلح جمهوری اسلامی این مزاحمت ها را با اقتدار رفع کردند.

دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته بیان‌داشت: تاکنون نیروهای متخاصم آمریکایی هیچ تهدید یا ممانعت یا مشکلی برای ناوگان تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران به وجود نیاورده و نیروهای مسلح ما مترصد حمایت از ناوگان بوده و هستند. پل به دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته ادامه‌داد: با وجود اینکه تهدیدات تحریمی، هزینه‌ها و زمان انتقال کالا را افزایش داده است، اما با توان و ظرفیت بخش خصوصی، شاهد استمرار انتقال کالا به از ایران هستیم.

مسعود پل به دبیر کل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته همچنین با اشاره به حوادث اخیرى که در کشور اتفاق افتاد، یادآور شد: در آن ایام شاهد قطع اینترنت کشور برای حفظ امنیت عمومی بودیم، هرچند در سه روز نخست پیش‌بینی‌های لازم انجام نشده بود و شاهد اختلالانی بودیم، اما با اتخاذ تمهیدات لازم از سوی مسئولان امنیتی و فضای مجازی کشور، دسترسی خوبی به اینترنت برای انجمن شرکت‌های کشتیرانی در محل‌هایی امن در تهران، بندرعباس و بوشهر برای پشتیبانی از فعالیت‌های صادراتی و وارداتی ایجاد شد.

مسعود پل به دبیرکل انجمن کشتیرانی و صنایع وابسته تصریح کرد: به این ترتیب، پشتیبانی لازم از کسب و کارها در این حوزه به عمل آمد و همه شرکت‌ها توانستند مسئولیت‌های اقتصادی و لجستیکی خود را ایفا کنند.

**کسب رتبه ۲۴ از میان ۱۰۰ شرکت برتر کشور؛ گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شرکت حمل و نقلی بر تر کشور شناخته شد**



گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بیست‌وهشتمین دوره همایش رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران (IMI۱۰۰)، موفق شد رتبه ۲۴ را در میان ۱۰۰ شرکت برتر کشور به خود اختصاص دهد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، ایسن همایش با حضور معاون اول رئیس‌جمهور، وزیر صنعت، معدن و تجارت، مدیرعامل سازمان مدیریت صنعتی و جمعی از مدیران ارشد بنگاه‌های اقتصادی کشور در سالن همایش‌های صداوسیما برگزار شد. در این رویداد معتبر اقتصادی، عملکرد شرکت‌ها بر اساس مجموعه‌ای از شاخص‌های کلیدی مورد ارزیابی قرار گرفت.

بر اساس نتایج اعلام‌شده، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر قرار گرفتن در جمع ۲۴ بنگاه برتر اقتصاد ایران، توانست رتبه نخست گروه حمل‌ونقل و خدمات وابسته را نیز در میان تمامی شرکت‌های فعال این حوزه کسب کند؛ جایگاهی که نشان‌دهند نقش راهبردی این گروه در زنجیره تأمین و تجارت کشور است.

سازمان مدیریت صنعتی از سال ۱۳۷۷ با طراحی یک مدل بومی رتبه‌بندی، ارزیابی شرکت‌های بزرگ کشور را آغاز کرده است. این نظام رتبه‌بندی که در ابتدا تنها بر شاخص درآمد تمرکز داشت، امروز شاخص‌هایی نظیر سودآوری، بهره‌وری، صادرات، نقدینگی، بدهی، رشد شرکت و شاخص بازار را نیز در بر می‌گیرد.

گفتنی است، بر اساس آمار این دوره، فروش ۱۰۰ شرکت برتر ایران حدود ۲۹ درصد تولید ناخالص داخلی کشور در سال گذشته را به خود اختصاص داده و سهم ۵۰۰ شرکت برتر نیز به ۵۶ درصد GDP رسیده است.



بحران جمعیتی را بگیرند یا به تعویق بیندازند. اول با ایجاد روحیه امید و نشاط اجتماعی به جوانان و دیگری با انتقال تجربه کاری به نسل نورسیده. اگر طبق قانون جدید، بازنشسته‌ها را دیگر به کار نگرفت، معنای آن این است که سی‌سال تجربه را بگذارید کنار. سی‌سال تجربه اهمیتی ندارد. این اثر خطرناکی در فکر و روح نسل کاری آینده دارد. معنایش این است که بعد از سی‌سال کار، یک‌باره به دردنخور می‌شوی و دیگر ارزش کار کردن نداری. اما باید به این قشر گفت که از نظر قانونی کار رسمی شما به پایان رسیده اما دوران انتقال تجربه شما باقی مانده است. این گونه است که بازنشنگان همچنان به حساب می‌آیند و مورد احترام قرار می‌گیرند و نمادی از امید و نشاط برای نسل آینده کار می‌شوند.

نکته دوم این است که واقعا برای انتقال تجربه از بازنشسته به نیروی کار جدید باید برنامه داشت. هیچ برنامه‌ای در هیچ یک از بخش‌های مرتبط با بازنشستگی وجود خارجی ندارد و این یعنی سرنوشتی مانند کره جنوبی و ژاپن از نظر امید به زندگی و از نظر نشاط اجتماعی و ترغیب جوانان به تشکیل خانواده. و نیز به معنای نابودی انبوهی تجربه و خاطره کاری که می‌تواند بعد فرهنگی توسعه را کمک کند.

#### بازنشستگان دریایی ایران

وضعیت دریا کمی متفاوت‌تر است. دریا یعنی تجربه. دریا بازنشستگی نمی‌شناسد و این تجربه و مهارت است که با دریا آشناست. تصور می‌شود که وضعیت بازنشستگان حوزه دریایی کشور با سایر حوزه‌های بازنشستگی تفاوت‌های شکلی و ماهوی زیادی داشته باشد. آیا چنین است؟

تصور می‌شود که در تجارب بازنشستگان حوزه دریا، خطرات متفاوتی و خطرناک دو دهه گذشته بر مبنای «فرزند کمتر – زندگی بهتر» آثار مخرب خود را اکنون به نمایش گذاشته است و جمعیت ایران را به سوسی پیری برده است.

ما در روزنامه دریایی سرآمد معتقدیم که دریا را در کتاب می‌توان خواند اما نمی‌توان یاد گرفت. دریا را باید تجربه کرد و با تجربه می‌توان اموخت. آیا برنامه‌ای برای انتقال تجارب ناب بازنشستگان حوزه دریا به نسل آینده کار وجود دارد؟ یا این بازنشستگان هم مانند دیگر بازنشستگان فراموش شده‌اند؟ برنامه سازمان بنادر ودانوردی برای بازنشستگانش چیست؟ شبلات چگونه عمل می‌کنند؟ سایر ارکان چطور؟ سؤالاتی است که در فرصت‌های آینده تلاش می‌کنیم جوابی برای آن‌ها پیدا کنیم.

#### برنامه‌های جایگزین

کره جنوبی و ژاپن به عنوان دو کشور پیر و از پا افتاده، دیگر قادر نخواهند بود که این معضل را حل کنند. وزیر بهداشت ژاپن به طور علنی گفت: اگر این روند ادامه یابد، ژاپن محو خواهد شد. کره جنوبی هم به سوی محو می‌رود زیرا جبران چندمیلیونی کسر جمعیت، کار آسانی نیست. برای امیدآفرینی، نشاط جمعیتی و حفظ ارتباط بین نسل‌ها کار زیادی نکرده‌اند. آسایشگاه‌ها مملو از پیر مرد و پیرزن‌هایی است که هر کدام کوهی از تجربه و توانمندی با خود به همراه دارند. همان‌ها بودند که کره‌جنوبی را از روستایی بزرگ به شهری تراز اول جهان تبدیل کردند؛ اما بی‌مهری دیدند و کناری افتادند.

کنار نهادن بازنشسته با دور انداختن آن فارق دارد. باید با برنامه‌های جایگزین و فعالیت‌های فرهنگی، ارتباط تجربه با نسل جوان را حفظ کرد. کاری که ژاپنی‌ها و کره‌ای‌ها نکردند و ایران نیز نکرده است. تنها تفاوت ایرانی‌ها با آن‌ها این است که مردان ایرانی، حوصله پیرشدن ندارند. سخت دست از زندگی می‌شورند و سخت کنار می‌روند. مردان و زنان ایرانی به شدت همچنان گرایش‌های اجتماعی خودرا حفظ کرده‌اند. این باعث شده که رابطه بین نسل‌ها به طور طبیعی برقرار بماند. اما رابطه بین تجربه و جوانان وجودندارد. بازنشته‌ها، از اداره بازنشسته می‌شوند و بر اساس قانون دیگر حق ندارند آن دور و بر‌ها پیدایشان بشود، اما بازنشسته ایرانی معمولاً چند کار دیگر زیر سر داشته است و به آن کارها می‌پردازد. این است که در ایران، رابطه با خانواده و کار قطع نمی‌شود اما رابطه با محل کار قبلی قطع می‌شود و تبادل تجربه‌ای رخ نمی‌دهد.

#### آینده ایران مانند کره‌جنوبی است

این روزها، آثار کاهش جمعیت در ایران مشاهده می‌شود. اشتباه راهبردی و خطرناک دو دهه گذشته بر مبنای «فرزند کمتر – زندگی بهتر» آثار مخرب خود را اکنون به نمایش گذاشته است و جمعیت ایران را به سوسی پیری برده است. اکنون دیگر تغییر شعار از «فرزند کمتر به فرزند بیشتر» کارساز نیست و نمی‌توان به صرف تغییر شعار اشتباه را جبران کرد. به زودی ایران مانند کره جنوبی و ژاپن جزو پیرترین جمعیت جهان خواهد بود، بدون آن که زیربنای لازم برای انبوهی پیر و بازنشسته فراهم کرده باشد. بنابراین، بحران در آینده به ما چنگ و دندان نشان می‌دهد.

#### یاری بازنشسته‌ها

بازنشسته‌ها از دو جهت می‌توانند کمک کنند و جلوی

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

# سهم‌بازنشستگان از توسعه دریایی ایران چقدر است؟

## ضرورت ایجاد رابطه بازنشستگان دریایی با جامعه جوان ایران

**سید گروه فرهنگ دریا – امیدمتین –** «شتاب در توسعه» حرف اول را می‌زند. توسعه دیگر معیار و شاخص نیست؛ بلکه این شتاب در توسعه است که اولویت دارد و هر کشوری که شتاب مناسب در توسعه داشته باشد، گوی سبقت از دیگران خواهد ربود. در کنار شتاب توسعه‌ای، این توسعه هماهنگ و متوازن است که معنا دارد. توسعه نامتوازن، مجموعه‌ای از رشد‌های سرطانی و خطرناک است و اگر توسعه با دقت طراحی نشود و همه جانبه صورت نگیرد، نتایج ناگواری در پی خواهد داشت. نمونه بارز امروزین توسعه شتابنده اما نامتوازن، کره جنوبی است. این کشور از سال ۱۳۵۰– یعنی ۵ سال بعد از ایران–برنامه توسعه خود را آغاز کرد و چنان شتاب بخشید که سال‌ها از ایران جلو افتاد. توسعه صنعتی شگرف کره جنوبی که نسبت به آن زمان ایران، یک روستای بزرگ بود، تا جایی است که امروزه، صنعت عمومی کره جنوبی سسال‌ها –بلکه دهه‌ها– از ایران جلو افتاده است. نگاهی گذرا به صنعت خودرو سازی، صنایع ساختمان، صنایع لوازم خانگی و صنایع کشتی سازی کافی است نشان دهد که کره‌جنوبی خیلی از ایران جلو افتاده است؛ اما بررسی ابعاد توسعه کره جنوبی نشان می‌دهد که خطاهای بزرگی رخ داده است و توسعه متوازن نیست.

در سرعت کم‌نظیر کره‌ای‌ها برای توسعه، بخش مهمی از مباحث اجتماعی – فرهنگی و مسائل جمعیتی و زندگی و سبک زندگی کره‌ای‌ها جا ماند به نحوی که سال‌های اخیر، با مشکل عجیب و وحشتناک کاهش جمعیت مواجه شده است. نه تنها کره جنوبی، بلکه ژاپن نیز دچار این بحران غیر قابل جبران است. به طور اساسی، این جمعیت است که بنیاد توسعه یک کشور قرار می‌گیرد و نسبت به رشد توسعه، جمعیت نیز باید رشد کند؛ اما خطای بزرگ در کره‌جنوبی خود را نشان داده است و معلوم شده است که توسعه کره‌ای، رشد سرطانی در بخش صنعت بوده است و



# نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی ایران نیازمند ۱۵میلیارد یورو است

**مدیر توسعه صنایع دریا محور سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)** گفت: در بازه زمانی ۱۰ ساله به ۱۵ میلیارد یورو برای نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی نیاز داریم که باید به صورت سالانه تأمین شود.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، مهدی عباسی با اشاره بر ضرورت بازسازی صنایع دریامحوره ایران اظهار داشت: بر اساس برآوردهی که از کارفرمایان بزرگ در حوزه ناوگان حمل و نقل دریایی صورت گرفته است، ۲ هزار و ۹۰۰ شناور نیاز به نوسازی دارند که از این تعداد ۷۰ درصد به شناورهای کوچک و ۳۰ درصد به شناورهای بزرگ اقیانوس پیما اختصاص دارد.

مدیر توسعه صنایع دریا محور سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدررو) با تأکید بر ضرورت کاهش عمر ناوگان حمل و نقل دریایی گفت: در همین جلسه شورای عالی صنایع دریایی مصوب شد تا عمر ناوگان به زیر ۱۰ سال برسد این در حالی است که متوسط عمر ناوگان، بالای ۲۰ سال است. وی اضافه کرد: در کشورهای توسعه یافته دنیا وقتی عمر ناوگان دریایی به ۱۵ سال می‌رسد، شرکت‌های حمل و نقل، ساخت کشتی‌های نو را به سازندگان سفارش می‌دهد. عباسی بیان داشت: با افزایش عمر ناوگان حمل و نقل دریایی، افزایش هزینه تعمیرات و نگهداری، کاهش سهم حضور ژئوپلیتیکی ایران در آب‌های بین‌المللی، افزایش آلودگی‌های زیست محیطی دریایی و افزایش هزینه‌های سوخت و ... اتفاق می‌افتد.

وی با اشاره به استانداردهای دریانوردی در حوزه زیست محیطی گفت: سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) هر چند سال یکبار استانداردهای دریانوردی در حوزه زیست محیطی را به روزرسانی می‌کند که برای سال ۲۰۳۰ میلادی یک الزام برای دوگانه سوز شدن سیستم رانش کشتی‌ها و برای سال ۲۰۵۰ میلادی اجاره استفاده از سوخت فسیلی در ناوگان حمل و نقل دریایی تعیین شده است.

وی خاطر نشان کرد: باید مطابق استانداردها، اقدام به بهینه‌سازی و کاهش عمر ناوگان کنیم تا بتوانیم در بنادر دنیا پهلوگیری کنیم و اگر رعایت نکنیم در فاصله زمانی بسیار کم، قطعاً ناوگان دریایی کشور نمی‌توانند در بنادر بین‌المللی حضور فعال داشته باشند.

مدیر توسعه صنایع دریا محور سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) تأکید کرد: اکنون عمر ناوگان حمل و نقل دریای بالای ۲۰ سال است و درصد هستیم تا در بازه زمانی ۱۰ ساله به زیر ۱۰ سال برسانیم که برای تحقق این امر چندین گام اساسی را تعریف کرده‌ایم.

وی با اشاره به تأمین منابع مالی برای کاهش عمر ناوگان حمل و نقل دریایی گفت: در مرحله اول منابع مالی مورد نیاز و تجمیع تقاضا برآورده شده و گام بعدی ایجاد ساختار

تأمین مالی نوین در کشور است.

وی ابراز کرد: در صنایع دریایی یک رویه مشخص و حمایتی تأمین مالی نداریم این در حالی است که در کشورهای توسعه یافته در صنایع دریایی هم منابع و هم حمایت‌ها پیش‌بینی شده است به گونه‌ای که برای ساخت کشتی و تحریک تقاضا در کل دنیا هم مدت بازپرداخت تسهیلات طولانی‌تر و هم نرخ سود تسهیلات، دریافت ترجیحی در نظر گرفته شده است به عنوان مثال چین که ۶۰ درصد سفارش‌های دنیا را جذب کرده است توانسته با توسعه مدل تأمین مالی علاوه بر ساخت کشتی اقدام به صادرات فاینانس هم کند.

مدیر توسعه صنایع دریا محور سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) بر حمایت از صنایع دریایی در تأمین