



نماینده مردم خوزستان در مجلس خبرگان رهبری با اشاره به اینکه اقتصاد دریامحور یکی از راهکارهای خروج استان از بیکاری است، گفت: اگر همه ارکان مدیریتی استان برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های اقتصاد دریامحور هم‌افزایی داشته باشند، می‌توان ادعا کرد نرخ بیکاری در خوزستان به صفر خواهد رسید. به گزارش اقتصادسراسرآمد، حجت الاسلام سید ابوالحسن حسن‌زاده در نشست اقتصاد دریامحور خوزستان در سرسرای استانداری با تأکید بر ضرورت شتاب‌بخشی به طرح‌های کلان استانی، نبود برنامه ریزی دقیق اقتصادی را عامل از دست رفتن فرصت‌های طلایی در استان دانست.

نماینده مردم خوزستان در مجلس خبرگان رهبری ضمن تأکید بر اهمیت استراتژیک خوزستان در اقتصاد کشور اظهار کرد: تسریع در روند اجرایی و تدوین زمان‌بندی دقیق برای طرح‌های عمرانی و صنعتی در استان، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است.

وی اجرای طرح‌های مهمی نظیر فازهای دوم پتروشیمی و طرح‌های زیست‌محیطی را از جمله اولویت‌هایی برشمرد که نباید در پیچ‌وخم‌های اداری و مدیریتی معطل بمانند.

حجت‌الاسلام حسن‌زاده با انتقاد از وضعیت فعلی صادرات به کشور همسایه تصریح کرد: متأسفانه با وجود هم‌جاری با کشور عراق، ما تنها سهمی پنج درصدی از بازار این کشور را در اختیار داریم که این موضوع نشان‌دهنده عقب‌ماندگی در بهره‌برداری از ظرفیت‌های همسایگی با عراق است.

وی افزود: در مواردی کم کاری باعث می‌شود تا به عنوان مثال اصفهان قصد تملک فولاد جهان‌آرای خوزستان را داشته باشد که نشان‌دهنده ضعف در حوزه مدیریت اقتصادی استان است و باید با جدیت برای حفظ منافع خوزستان در برابر آن ایستادگی کرد.

نماینده مردم خوزستان در مجلس خبرگان رهبری استفاده از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی را یک ضرورت راهبردی دانست و گفت: امروز تمام دنیا به سمت اقتصاد دریامحور حرکت می‌کند و ما نیز نباید از این قافله عقب بمانیم.

حجت‌الاسلام حسن‌زاده در ادامه سخنان خود با اشاره به قدرت جمهوری اسلامی ایران در عرصه‌های بین‌المللی خاطرنشان کرد: از زمانی‌که ایران کنترل تنگه هرمز را با اقتدار در دست گرفت، معادلات جهانی تغییر کرد، دنیا به قدرت دریایی ما پی برد و این حضور مقتدرانه باعث شد تا بسیاری از قدرت‌های جهانی در برابر خواسته‌های به حق کشورمان تمکین کنند.

در ادامه این نشست معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری خوزستان با بیان اینکه مطالعات ساماندهی کاربری سواحل خوزستان انجام شده گفت: لازم است در کنار این برنامه همه دستگاه‌ها همسو برای اجرای این طرح اقدام کنند.

حرکت پر شتاب صنایع دریایی بلافاصله بعداز جنگ تحمیلی سوم



مدیرعامل شرکت صنعتی دریایی ایران گفت: با مشارکت بخش خصوصی به عنوان یک شریک راهبردی، قرارداد بازیابی شناورهای مغروقه پهنه خلیج فارس به امضا رسید.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، منوچهر علیپور افزود: این موضوع در راستای اجرای طرح کلان صنعت اسکراب یا همان بازیابی و اسقاط شناورها و سازه‌های دریایی است که بلافاصله بعد از جنگ تحمیلی سوم آغاز شده است. وی ادامه داد: موضوع بازیابی و اسقاط شناورها در راستای اجرایی شدن اقتصاد دریا محور است که از سیاست‌های کلان کشور و دولت چهاردهم می‌باشد. علیپور گفت: طبق این قرارداد قرار است تمام شناورهای پیشتر غرق شده در جنوب کشور و همچنین شناورهای آسیب دیده در جنگ تحمیلی سوم مورد بازیابی و تعمیر قرار می‌گیرد.

وی یادآور شد این قرارداد از طریق دانش بومی ایرانی به دست متخصصان صنعت دریایی کشور اجرایی خواهد شد و این فناوری پیچیده صرفا در اختیار کشورهای معدودی است.



مواجهه با آن آماده شده اند.

جمع بندی: از مدیریت دعاوی تا حکمرانی ریسک

شاید یکی از مهم ترین درس های بحران های اخیر این باشد که قراردادهای حمل دریایی را دیگر نمی توان صرفا مدیریت بحران، پیش از آنکه به دعاوی حقوقی تبدیل شوند، در مرحله مذاکرات تجاری، انتخاب شرکای قراردادی، نحوه تنظیم شروط و شیوه تخصیص ریسک ها شکل می گیرند. از همین رو، مدیریت ریسک حقوقی را باید بخشی از حکمرانی شرکتی و نه صرفا وظیفه واحد حقوقی دانست.

موضوع اهمیت دوچندانی پیدا می کند.

در جهانی که با افزایش نااطمینانی های ژئوپلیتیکی، ظهور ریسک های نوظهور و تغییرات سریع اقتصادی مواجه است، نگاه سنتتی به قراردادها به تدریج جای خود را به رویکردی راهبردی تر می دهد؛ رویکردی که در آن، قراردادهای نه فقط ابزارهای حقوقی، بلکه بخشی از ساز و کار حکمرانی و مدیریت ریسک سازمان محسوب می شوند. شاید مزیت رقابتی آینده شرکت های کشتیرانی، صرفا در اندازه ناوگان، سهم بازار یا ظرفیت حمل آنها خلاصه نشود، بلکه توانایی آنها در شناسایی، تخصیص و مدیریت ریسک ها، به یکی از مهم ترین عوامل پایداری و موفقیت تبدیل شود.

از این منظر، شاید زمان زمان آفر رسیده باشد که هیئت مدیره ها و مدیران ارشد صنعت کشتیرانی، به قراردادها نه به عنوان اسنادی که پس از بروز اختلاف به آنها مراجعه می شود، بلکه به عنوان ابزاری برای پیشگیری از بحران و بخشی از نظام حکمرانی شرکت نگاه کنند.

زیرا در عصر بی ثباتی، رقابت پذیری تنها از مسیر توسعه ناوگان با افزایش سهم بازار عبور نمی کند؛ بلکه پیش از هر زمان دیگری، از مسیر حکمرانی ریسک می گذرد. شرکت هایی که بتوانند میان ملاحظات حقوقی، تجاری و عملیاتی پیوندی موثر برقرار کنند، نه تنها در برابر بحران ها تاب آوروی بیشتری خواهند داشت، بلکه از مزیت رقابتی پایداتری نیز برخوردار خواهند شد.

شاید به همین دلیل است که در بسیاری از شرکت های پیشرو جهان، قراردادهای دیگر صرفا اسنادی حقوقی نیستند، بلکه بخشی از زبان راهبرد و یکی از ابزارهای حکمرانی کسب و کار محسوب می شوند.

مشاوران حقوقی نیز نقش سنتی خود را پشت سر گذاشته و به شرکای راهبردی کسب و کار تبدیل شده اند.

واقعیت آن است که بسیاری از بحران های پر هزینه صنعت کشتیرانی، پیش از آنکه به دعاوی حقوقی تبدیل شوند، در مرحله مذاکرات تجاری، انتخاب شرکای قراردادی، نحوه تنظیم شروط و شیوه تخصیص ریسک ها شکل می گیرند. از همین رو، مدیریت ریسک حقوقی را باید بخشی از حکمرانی شرکتی و نه صرفا وظیفه واحد حقوقی دانست.

درس هایی برای خطوط کشتیرانی و شرکت های ایرانی

اگر بحران های سال های اخیر یک پیام مشترک برای صنعت کشتیرانی داشته باشند، آن پیام چیزی جز ضرورت گذار از ((مدیریت دعاوی)) به ((مدیریت ریسک)) نیست.

برای شرکت های ایرانی که علاوه بر ریسک های متعارف صنعت، با پیچیدگی های ناشی از تحولات ژئوپلیتیکی، محدودیت های تجاری، تغییر مسیرهای حمل، افزایش هزینه های بیمه و نوسانات بازار نیز مواجه هستند، این موضوع اهمیت دوچندانی پیدا می کند.

در چنین فضایی، قراردادهای نباید صرفا اسنادی استاندارد و تکراری تلقی شوند. هر قرارداد، در واقع نقشه ای برای تخصیص و مدیریت ریسک هاست و کیفیت این نقشه می تواند در زمان بحران، تفاوت میان یک اختلاف پر هزینه و یک بحران قابل مدیریت را رقم بزند.

بازنگری مستمر قراردادهای، استفاده از شروط استاندارد بین المللی، توجه به الزامات انطباق، مشارکت فعال مشاوران حقوقی در فرآیندهای تجاری و ایجاد میان گاه رشته ای میان واحدهای بازرگانی، عملیاتی و حقوقی، می تواند بخشی از این رویکرد جدید باشد.

شاید مهم تر از همه، این است که نقش مشاوران حقوقی نیز باید از جایگاه سنتی ((مدیر دعاوی)) فراتر رود و به جایگاه ((مشاور مدیریت ریسک)) ارتقا یابد؛ رویکردی که سال هاست در شرکت های بزرگ بین المللی مورد توجه قرار گرفته است.

در دنیای امروز، موفق ترین شرکت ها الزاما آنهایی نیستند که هیچ گاه با بحران مواجه نمی شوند، بلکه شرکت هایی هستند که پیش از وقوع بحران، برای

درس های «سرآمد» برای شرکت های خطوط کشتیرانی؛

قراردادهای حمل دریایی در عصر بی ثباتی

چرا ریسک های جدید، بازنگری در بندهای

قراردادی را ضروری کرده اند؟

BIMCO و ظهور نسل جدید بندهای قراردادی

تحولات جهانی سال های اخیر موجب شده است که نهادهای تخصصی بین المللی همچون BIMCO به طور مستمر نسبت به بازنگری و توسعه شروط قراردادی اقدام کنند.

بندهای مرتبط با ریسک جنگ (War Risk Clauses)، شروط تحریمی (Sanctions Clauses)، شروط مربوط به بیماری های واگیردار (Infectious Diseases Clauses) و همچنین بندهای امنیت سایبری (Cyber Security Clauses)، تنها بخشی از تلاش صنعت کشتیرانی برای انطباق با محیط متحول تجارت جهانی محسوب می شوند.

گسترش این شروط نشان می دهد که قراردادهای حمل دریایی دیگر صرفا اسنادی حقوقی نیستند، بلکه به ابزاری برای افزایش تاب آوری و کاهش آسیب پذیری شرکت ها تبدیل شده اند.

این تحول، بازتاب تغییری عمیق تر در نگرش صنعت کشتیرانی است؛ تغییری که در آن، تمرکز از حل اختلافات پس از وقوع بحران، به سمت پیش بینی، توزیع و مدیریت ریسک ها پیش از وقوع بحران حرکت کرده است.

ریسک حقوقی: موضوعی فراتر از واحد حقوقی

در گذشته، ریسک های حقوقی عمدتا مسائلی تلقی می شدند که پس از بروز اختلافات، توسط واحد حقوقی یا وکلای شرکت مدیریت می شدند. اما تحولات سال های اخیر، نگاه شرکت های بزرگ کشتیرانی به این موضوع را دگرگون کرده است.

امروزه، ریسک های قراردادی، تحریمی، انطباقی، سایبری و ژئوپلیتیکی، صرفا تهدیدهایی حقوقی محسوب نمی شوند، بلکه می توانند مستقیما بر سودآوری، اعتبار تجاری، روابط با مشتریان و حتی تداوم فعالیت شرکت ها اثر بگذارند. از این رو، مدیریت ریسک حقوقی به تدریج از سطح واحد حقوقی فراتر رفته و به یکی از دغدغه های هیئت مدیره و مدیران ارشد تبدیل شده است.

در بسیاری از شرکت های پیشرو، مفاهیمی نظیر Enterprise Risk Management، Corporate Governance و Compliance دیگر صرفا مفاهیمی نظری نیستند، بلکه بخشی از فرآیند تصمیم گیری راهبردی به شمار می روند. در چنین ساختاری، وکلای تجاری و

گروه اقتصاد دریا – پدram علی زاده – صنعت کشتیرانی همواره با عدم قطعیت و ریسک همراه بوده است، اما شاید هیچ دوره ای به اندازه سال های اخیر، مفهوم بی ثباتی را به یکسی از ویژگی های دائمی تجارت جهانی تبدیل نکرده باشد. همه گیری کوید-۱۹، جنگ روسیه و اوکراین، بحران دریای سرخ، تشدید تحریم ها، افزایش حملات سایبری و اختلافات گسترده در زنجیره تامین، نشان داده اند که بسیاری از مفروضات سنتی در تجارت بین الملل دیگر از قطعیت گذشته برخوردار نیستند.

پدram علی زاده، پژوهشگر حقوق گمرک و لجستیک دریایی و وکیل پایه یک دادگستری در این رابطه به سرآمد نوشت: در چنین شرایطی، قراردادهای حمل دریایی نیز ناگزیر از انطباق با واقعیت های جدید هستند. اگر در گذشته، بسیاری از شرکت ها قراردادها را صرفا ابزاری برای تعیین مسئولیت ها یا حل اختلافات احتمالی تلقی می کردند، امروزه نگاه به قراردادها در حال تغییر است و مدیریت ریسک قراردادی، به بخشی از راهبرد و حکمرانی شرکت های بزرگ کشتیرانی تبدیل شده است.

از فورس ماژور تا مدیریت ریسک قراردادی

برای دهه ها، بندهای فورس ماژور مهم ترین ابزار قراردادی برای مواجهه با شرایط فوق العاده محسوب می شدند. اما تجربه بحران های اخیر نشان داده است که اتکای صرف به این بندها، نمی تواند پاسخگوی پیچیدگی های فزاینده تجارت دریایی باشد.

افزایش هزینه های ناشی از جنگ، محدودیت های تحریمی، اختلال در مسیرهای حمل، تهدیدات سایبری، همه گیری بیماری ها و تغییرات ناگهانی محیط کسب و کار، همگی ریسک هایی هستند که لزوما در قالب سنتی فورس ماژور نمی گنجند. به همین دلیل، مفهوم مدیریت ریسک قراردادی به تدریج جایگزین نگاه سنتی به قراردادها شده است. در این رویکرد، هدف صرفا تعیین مسئولیت ها پس از وقوع بحران نیست، بلکه شناسایی، تخصیص و مدیریت ریسک ها پیش از شکل گیری اختلافات مورد توجه قرار می گیرد. به بیان دیگر، قراردادهای بیش از آنکه ابزاری برای مدیریت اختلاف باشند، به ابزاری برای مدیریت ریسک تبدیل شده اند.

مهرداد محمدی دوست در گفت و گو با سرآمد:

فعالیت ۴۳ مرکز تکثیر میگو در کشور طی سال ۱۴۰۵



مدیر کل دفتر امور میگو و آب شور سازمان شیلات ایران از فعالیت ۴۳ مرکز تکثیر میگو در سه استان ساحلی کشور خبر داد و گفت: از این تعداد ۲۰ مرکز در هرمزگان، ۲۰ مرکز در بوشهر و ۳ مرکز در استان سیستان و بلوچستان فعالیت دارند.

مهرداد محمدی دوست در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد از فعالیت ۴۳ مرکز تکثیر میگو در سه استان ساحلی کشور خبر داد و گفت: از این تعداد ۲۰ مرکز در هرمزگان، ۲۰ مرکز در بوشهر و ۳ مرکز در استان سیستان و بلوچستان فعالیت دارند.

مدیر کل دفتر امور میگو و آبزیان آب شور سازمان شیلات ایران، یادآور شد: فعالیت ۴۳ مرکز تکثیر میگو در سه استان ساحلی کشور درحالی است که سال گذشته ۴۷ مرکز تکثیر در این استان ها جهت تولید مولدین میگوی مورد نیاز کشور فعالیت می کردند.

وی به عدم وجود مرکز تکثیر میگو در استان های گلستان که از مراکز تولید میگوی پرورشی کشور محسوب می شوند، اشاره کرد و بیان داشت: این استان ها مولدین مورد نیاز خود را از مراکز تکثیر میگوی استان های بوشهر و هرمزگان تامین می کنند.

محمدی دوست یادآور شد: بر اساس آخرین آمار اخذ شده هم اکنون در مراکز تکثیر استان بوشهر ۶۲ هزار و ۵۰۰ قطعه مولد میگو، در اسان هرمزگان ۵۰ هزار و ۱۰۰ قطعه و در استان سیستان و بلوچستان ۵ هزار و ۵۰۰ قطعه میگو با مجموع ۱۱۸ هزار و ۱۰۰ قطعه تولید شده است.

این مقام مسئول در سازمان شیلات ایران با اشاره به اینکه مجموع بچه میگوی تولید در مراکز تکثیر کشور به یک میلیون و ۹۵۶ قطعه رسیده است، تصریح کرد: همچنین تا کنون ۵۷۳ میلیون قطعه میگو در مراکز تکثیر بوشهر، یک میلیون و ۲۱ قطعه در مراکز تکثیر هرمزگان و ۳۶۱ میلیون قطعه در استان سیستان و بلوچستان تولید شده است.

مدیر کل دفتر امور میگو و آبزیان آب شور سازمان شیلات ایران، خاطرنشان ساخت: از ابتدای امسال تا کنون ۵۱۹ مزرعه فعال پرورش میگو در پنج استان ساحلی کشور از ابتدای سال جاری با سطح زیر کشت ۶ هزار و ۴۷۰ هکتار مزرعه میگوی پرورشی اقدام به تولید میگو کرده اند.

محمدی دوست اظهار امیدواری کرد: در ادامه با افزایش مزارع سطح زیر کشت در استان های ساحلی تولید کننده میگو، شاهد افزایش چشمگیر و قابل توجه میگوی پرورشی در سال جاری و به دنبال آن صادرات بیشتر و ارزآوری برای کشور باشیم.

اشرفی زاده، مدیر کل دفتر حفاظت و احیای تالاب ها در گفت و گو با سرآمد:

تامین سالانه ۶۲۳ میلیون متر مکعب آب دریاچه ارومیه از سد کانی سيب



مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست با بیان اینکه با تکمیل سد کانی سيب ورودی آب دریاچه ارومیه به حداکثر خود خواهد رسید، گفت: بر این اساس پیش بینی می شود در مجموع به صورت سالانه، ۶۲۳ میلیون متر مکعب آب دریاچه ارومیه از طریق منابع آبی ورودی از سد کانی سيب تامین شود.

آرژو اشرفی زاده در گفت و گو با خبرنگار اقتصاد سرآمد، اظهار داشت: پروژه احیای دریاچه ارومیه

به عنوان یکی از مهم ترین پروژه های مهم زیست محیطی در جلسات ستاد ملی هماهنگی و مدیریت تالاب های کشور به طور مرتب پیگیری و تصمیمات لازم در خصوص آن اخذ می شود.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: هر چند وضعیت تراز آب دریاچه ارومیه امسال به دلیل بارش های فراوان نسبت سال های اخیر، بسیار قابل قبول است اما این موضوع باعث نمی شود تا پروژه ملی احیای دریاچه ارومیه فقط منتظر بارش ها باشد چرا که در ادامه سال و گرم شدن آب و هوا شاهد تبخیر شدن بخشی از آب دریاچه خواهیم بود. این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست، تأکید کرد: بنابراین احیای دریاچه ارومیه به صورت استاندارد، نیازمند تامین حبابه های مستمر و مدیریت آبهای کشاورزی در منطقه است تا ورودی آب دریاچه به ثبات با افزایش همراه باشد.

وی با بیان اینکه نیاز سالانه زیستی آب دریاچه ارومیه سه میلیارد و ۴۰۰ میلیون متر مکعب است، تصریح کرد: به دلیل برداشت های غیرمجاز و توسعه کشت در اطراف دریاچه به صورت غیرمجاز، بسیاری از ورودی های آب دریاچه طی سال های اخیر به تدریج قطع شده است.

مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب های معاونت محیط زیست دریایی سازمان حفاظت محیط زیست، افزود: برای تامین حبابه دریاچه ارومیه یکی از اقدامات صورت گرفته انتقال آب بین حوزه ای از سد کانی سيب جهت تامین بخشی از نیاز آبی دریاچه ارومیه بوده است.

وی با بیان اینکه با تکمیل سد کانی سيب ورودی آب دریاچه ارومیه به حداکثر خود خواهد رسید، گفت: بر این اساس پیش بینی می شود در مجموع به صورت سالانه، ۶۲۳ میلیون متر مکعب آب دریاچه ارومیه از طریق منابع آبی ورودی از سد کانی سيب تامین شود.

اشرفی زاده، تصریح کرد: امیدواریم با جلوگیری از برداشت های غیرمجاز در سطح حوزه و رصدها و پایش های در حال انجام بتوانیم حداکثر نیاز آب محیط زیستی را برای دریاچه داشته باشیم و شاهد وضعیت قابل قبول آبگیری دریاچه ارومیه تا پایان امسال باشیم.