

ضرورت تشکیل یک سازمان یا وزارتخانه برای مدیریت تجارت در شرایط جنگی



به گفته رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین باید یک سازمان یا وزارتخانه بازرگانی تشکیل شود تا در شرایط بحرانی و جنگی، کمترین خلیی در امر تجارت و تامین کالاها رخ دهد.

به گزارش اقتصادسرآمد، مجیدرضا حیرری با اشاره به وقایع اخیر جنگ ۱۲ روزه و تاثیر آن بر اقتصاد و لزوم اتخاذ تصمیمات مهم برای کاهش آسیب پذیری بازار در شرایط بحرانی به ایسنا گفت: یک واقعیت کلی درباره تحولات اخیر این است که ما در گذشته نیز اقتصاد در شرایط جنگ را تجربه کرده و به اصطلاحی به آن آگاه هستیم. ما هشت سال جنگ تحمیلی را تجربه کردیم و در آن هشت سال کشور و اقتصاد را اداره کردیم.

وی با تأکید بر اهمیت برنامه‌ریزی اقتصادی مربوط به شرایط بحرانی در وضعیت جنگی اظهار کرد: بی شک در شرایط بحرانی و جنگی، برخی برنامه‌های عادی متوقف می‌شوند. مهم‌ترین نکته‌ای که وجود دارد این است که در شرایط بحرانی باید در حوزه تجارت خارجی و اقتصاد داخلی برنامه‌ریزی مجدد و دقیق تر صورت گیرد.

رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و چین تصریح کرد: آنچه به نظر می‌رسد ضروری باشد این است که در زمان جنگ باید ورود و خروج کالا؛ به عبارتی صادرات و واردات کالا در کنار تنظیم بازار و ایجاد تعادل در بازار به نسبت آنچه باید تامین شود، چه در حوزه تولید و چه در حوزه واردات سمت و سویی عدالت گرایانه داشته باشد و بسیاری از مسائل اقتصادی باید تحت برنامه ریزی شرایط جنگی باشد. حریری در پایان خاطر نشان کرد: پیشنهاد می‌شود یکی از ضروریاتی که باید دولتمردان به فوریت به آن توجه کنند تشکیل یک سازمان یا حتی وزارتخانه، است که ذیل نام بازرگانی و یک نهاد بازرگانی مستقل باشد؛ به عبارتی اگر لازم است وزارت بازرگانی تشکیل شود، باید حتما در جهت تشکیل یک سازمان بازرگانی حرکت کنیم تا در شرایط بحرانی امور تجارت داخلی و خارجی با کم‌ترین چالش و تنگنا روبرو بوده و هماهنگی‌های تجاری و اقتصادی در این شرایط تسهیل شود.



مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با تأکید بر اینکه هیچ شهرک صنعتی در ۱۲ روز جنگ تحمیلی تعطیل نشد، گفت: حتی شهرک‌های صنعتی قم و اصفهان و بیشتر واحدهای تولیدی کالاهای اساسی و ضروری مردم در این ایام دست از کار نکشیدند.

به گزارش اقتصادسرآمد، رضا انصاری با اشاره به آخرین وضعیت از شهرک‌های صنعتی پس از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه به ایرنا اظهار داشت: بر اساس ارزیابی‌های صورت گرفته ۹ نقطه از شهرک‌های صنعتی در ۱۶ استان کشور دچار آسیب و خسارت شد که این خسارت‌ها از ۴۰ تا ۱۰۰ درصد بود.

وی ادامه داد: با همکاری بخش خصوصی و دولتی و همدلی‌های صورت گرفته در استان‌ها، به سرعت زیرساخت شهرک‌های آسیب دیده از جمله آب، برق و گاز به سرعت تامین شد.

مدیرعامل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با اشاره به اینکه دولت از واحدهای آسیب دیده تولیدی حمایت می‌کند، گفت: تولیدکنندگان و صنعتگران در این جنگ ۱۲ روزه همکاری کردند و پای کار بودند از این رو هیچ خللی در بازار ایجاد نشد.

وی با اشاره به تدوین بسته حمایت از تولید به دستور سیدمحمداتابک وزیر صنعت، معدن و تجارت و ارسال آن به هیات دولت خاطر نشان کرد: در این بسته وظایف نهادهای متولی از جمله وزارتخانه‌های نفت و اقتصاد تعریف شده است تا پس از تصویب هیات دولت به دستگاه‌های دولتی و واحدهای تولیدی ابلاغ شود.

سید گروه اقتصاد دریا- سعید قلیچی – پس از ۱۶ سال

از تصویب کنوانسیون بین‌المللی بازیافت کشتی‌ها توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در هنگ کنگ، حالا زمان اجرای آن فرا رسیده است. پیش از این رسانه‌های بین‌المللی از قول سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرده بودند که کنوانسیون بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی، از ژوئن ۲۰۲۵ اجرایی خواهد شد. حالا و در چنین شرایطی هم‌زمان با سایر نقاط جهان، نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز آغاز اجرای کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن کشتی‌ها از تیرماه ۱۴۰۴ خبر داده است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، حدود ۹۰ درصد بازیافت کشتی‌ها در جهان در کشور بنگلادش، چین، هند، پاکستان و ترکیه انجام می‌شود که از این میان، سه کشور بنگلادش، هند و ترکیه به کنوانسیون پیوسته‌اند. در همین راستا، پروژه مشترک IMO و دولت نروژ موسوم به SENSREC از سال ۲۰۱۵ در بنگلادش آغاز شد و نقش مهمی در بهبود وضعیت زیست‌محیطی، ایمنی کاری، آموزش نیروی انسانی و ارتقای زیرساخت‌های حقوقی و فنی برای الحاق بنگلادش به این کنوانسیون ایفا کرده است.

کنوانسیون هنگ کنگ در ماه مه سال ۲۰۰۹ میلادی به تصویب رسید، اما روند تصویب آن ۱۴ سال و یک‌ماه طول کشید تا از خط عبور کرد و سپس دوسال دیگر در عمل اجرایی خواهد شد. این روند به قدری آهسته بود که چندین سال است انجمن‌های طبقه‌بندی، گواهینامه‌هایی را به یاردهای اسکراب کشتی ارائه می‌دهند تا با کنوانسیون هنگ کنگ مطابقت داشته باشند و خواسته‌های مالکان را مبنی بر اینکه کشتی‌های‌شان به شیوه‌ای مسئولانه بازیافت شود، برآورده کنند. در همین حال، اتحادیه اروپا مجموعه‌ای از قوانین خود را در قالب مقررات بازیافت کشتی اتحادیه اروپا تنظیم کرده که سنگین‌تر از



کنوانسیون هنگ کنگ است.

زمان آغاز اجرای کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ پوریا کولیوند، نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی اعلام کرد: به تصمیم سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنوانسیون هنگ کنگ برای بازیافت ایمن کشتی‌ها از ۲۶ ژوئن ۲۰۲۵ مصادف با ۵ تیرماه ۱۴۰۴، لازم‌الاجرا شد و این اقدام، نویدبخش آغاز دورانی نوین در بازیافت کشتی‌ها با هدف ارتقای ایمنی و حفاظت محیط‌زیست جهانی به‌شمار می‌رود. وی اظهار داشت: کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها که با هدف تنظیم ضوابط جهانی برای بازیافت اصولی کشتی‌ها تدوین شده است از ۶ ژوئن ۲۰۲۵ مصادف با ۵ تیرماه ۱۴۰۴ لازم‌الاجراست.

کولیوند افزود: سازمان بین‌المللی دریانوردی بیش از ۴ دهه است که در راستای ایجاد مقررات جهانی برای بازیافت ایمن کشتی‌ها فعالیت می‌کند و اولین دستورالعمل‌های مرتبط در سال ۲۰۰۳ به تصویب رسید و با تدوین و تصویب کنوانسیون هنگ کنگ در سال ۲۰۰۹، چارچوب جامعی برای ارتقای استانداردهای ایمنی، زیست‌محیطی و حقوق کار تدوین شد. به گفته نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی و معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی، براساس مفاد این کنوانسیون، تمامی کشتی‌هایی که به پایان عمر عملیاتی خود می‌رسند، موظف به ثبت «فهرست مواد خطرناک» ویژه خود هستند که این فهرست در مراحل مختلف بازرسی و تأیید می‌شود و پیش‌نیاز اجرای فرایند بازیافت به‌شمار می‌رود. کولیوند در ادامه اضافه کرد: همچنین مراکز بازیافت کشتی باید مجاز بوده و برای هر کشتی، «برنامه بازیافت اختصاصی» تدوین کنند که تمامی جزئیات بازیافت و نحوه مدیریت ایمن مواد خطرناک را شامل

می‌شود. نماینده ثابت سازمان بنادر و دریانوردی نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی تصریح کرد: کنوانسیون هنگ کنگ مسئولیت‌هایی مشخص برای تمامی طرف‌های درگیر از جمله مالکان کشتی، سازندگان، کشورهای صاحب پرچم، بنادر و دولت‌های میزبان مراکز بازیافت، تعریف کرده است تا بازیافت کشتی‌ها در چارچوبی ایمن، بهداشتی و مطابق با استانداردهای زیست‌محیطی انجام شود.

این مقام مسئول همچنین خاطر نشان کرد: سازمان بین‌المللی دریانوردی در راستای اجرای مؤثر این کنوانسیون، تمامی دستورالعمل‌های فنی مرتبط از جمله در زمینه صدور گواهینامه‌ها، بازرسی‌ها، تدوین فهرست مواد خطرناک و برنامه بازیافت کشتی‌ها را تصویب و منتشر کرده است و از مهم‌ترین این دستورالعمل‌ها می‌توان به دستورالعمل تهیه برنامه بازیافت کشتی (۲۰۱۱)، دستورالعمل بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست (۲۰۱۲)، دستورالعمل صدور مجوز برای مراکز بازیافت (۲۰۱۲)، دستورالعمل بازرسی و گواهی‌دهی کشتی‌ها (۲۰۱۲)، دستورالعمل تهیه فهرست مواد خطرناک (۲۰۲۳) و راهنمای موقتی برای اجرای هماهنگ کنوانسیون‌های هنگ کنگ و بازل (۲۰۲۴) اشاره کرد.

کولیوند خاطر نشان کرد: تاریخ اجرای این کنوانسیون در ژوئن ۲۰۲۳ و هم‌زمان با پیوستن کشورهای بنگلادش و لیبیا به آن و تحقق تمام معیارهای لازم برای اجرا، به‌طور رسمی تعیین شده است. معاون نماینده دائم جمهوری اسلامی ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی در پایان گفت: با توجه به تأثیرات گسترده این کنوانسیون بر ایمنی محیط‌زیست، ارتقای شرایط کاری، صرفه‌جویی در انرژی و پیشگیری از آلودگی جهانی، اجرای آن نقطه عطفی در مسیر توسعه پایدار صنایع دریایی محسوب می‌شود و شرکت‌های کشتیرانی، مدیران صنایع بندری، نهادهای دولتی و اپراتورهای بازیافت کشتی‌ها باید از هم‌اکنون برای همسویی با الزامات این کنوانسیون برنامه‌ریزی و اقدام کنند.

اوراق ۱۶هزار کشتی طی ۱۰سال آینده
برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که طی ۱۰ سال آینده تعداد کشتی‌های قابل اوراق به رقم ۱۶هزار فروند می‌رسد. از طرف

«روزنامه سر آمد» گزارش می‌دهد؛

آغازی بر بازیافت نوین کشتی‌ها

اجرای کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ در ایران آغاز شد

دیگر، به نظر می‌رسد در این مدت تعداد بیشتری از کشتی‌های اوراقی به ناوگان کشتیرانی جهانی اضافه خواهد شد. در چنین شرایطی سهم ایران به‌عنوان کشوری که در شمال و جنوب به آب‌های بین‌المللی دسترسی دارد و می‌توان آن را کشوری دریایی قلمداد کرد، از چرخه اقتصادی اوراق کشتی‌ها همچنان مبهم و به مانند یک معما باقی مانده است.

گزارش‌های رسمی منتشرشده توسط کارشناسان، نشان می‌دهد که ایران با وجود ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های بی‌نظیر در حوزه اقتصاد دریامحور و دسترسی به آب‌های بین‌المللی هنوز تا نقطه مطلوب برای بهره‌بردن از موابت اقتصاد دریا فاصله معناداری دارد. سهم ایران از ساخت کشتی در جهان، بسیار کم است. این در حالی است که چین، کره و ژاپن حدود ۹۵درصد از ساخت و تولید بازار جهانی را در سال ۲۰۲۳ در اختیار داشته و از مزایای درآمد ارزی عظیم، اشتغالزایی، رونق صنایع بالادستی، انتقال فناوری، پشتیبانی از ناوگان ملی و غیره بهره برده‌اند.

بررسی اطلاعات رسمی موجود نیز در ایسن مرکز داده بین‌المللی نشان می‌دهد که از نظر مالکیت تناژ وزن مرده سهم ایران از کشتی‌های جهان نزدیک ۰/۸۵درصد است. سهم ایران در ثبت کشتی‌ها نیز در حدود ۰/۹درصد است. در این رابطه طی سال ۲۰۲۳، ۲۵۰ کشور دارای بزرگ‌ترین دفاتر ثبت کشتی، حدود ۹۴درصد از ظرفیت ناوگان جهانی را پوشش می‌دادند. براساس این گزارش‌ها، مؤسسه بیمکو اعلام کرده است که با لازم‌الاجراشدن کنوانسیون بین‌المللی هنگ کنگ برای بازیافت ایمن و سازگار با محیط‌زیست کشتی‌ها، براساس تخمین‌های انجام‌شده اوراق کشتی‌ها تا سال ۲۰۳۴ میلادی به ۱۶ هزار فروند کشتی یا ۷۰۰میلیون تُن می‌رسد. این در حالی است که این رقم پیش از این ۱۵هزار فروند کشتی برآورد شده بود. این گزارش حاکی است برآوردهای جدید بیمکو نشان می‌دهد که کشتی‌های قابل اوراق معادل دوبرابر تعداد کشتی‌ها و تقریباً سه‌برابر DWT بازیافت‌شده در ۱۰ سال گذشته است. از طرف دیگر، انتظار می‌رود کشتی‌های ساخته‌شده در این دوره در ۱۰ سال آینده بر اوراق کشتی‌های غلبه کنند: در واقع، تنها ۳درصد از کشتی‌ها و ددرصد از DWT ساخته‌شده در میلادی در حال حاضر بازیافت شده‌اند.

تاثیر جنگ ایران واسرائیل بر لجستیک کشورهای خلیج فارس

عربستان سعودی و قطر همچنان فعال هستند، اما شرکت‌های لجستیکی از طولانی‌زمان تحویل و افزایش هزینه‌های عملیاتی خبر می‌دهند که بر بخش‌هایی مانند پتروشیمی، آلومینیوم و صادرات خودرو تأثیر می‌گذارد.

بانک‌های مرکزی کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در حال رصد روند قیمت نفت هستند و چشم‌انداز تورم منطقه را ارزیابی می‌کنند. اگر قیمت نفت خام برنت به دلیل تنش طولانی مدت بالا بماند، مقامات پولی احتمالاً به ناچار چرخه‌های تسهیل پولی را به تعویق بیندازند یا مداخلات نرخ ارز را مورد بررسی مجدد قرار دهند. ارزی‌های کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس مانند ریال سعودی و درهم امارات متحده عربی به دلار آمریکا وابسته هستند و این امر باعث افزایش تأثیرپذیری از نوسانات جهانی دلار و پیچیده‌تر شدن استقلال پولی محلی می‌شود.

افزایش هزینه‌های واردات انرژی و مباد غذایی می‌تواند دولت‌های شورای همکاری خلیج فارس را مجبور به گسترش یارانه‌ها یا به تعویق انداختن تسهیل پولی کند. انتظار می‌رود تورم هم‌زمان بسا افزایش هزینه‌های سوخت و مواد غذایی وارداتی، به ویژه در کشورهای با جمعیت زیاد مهاجران و وابستگی زیاد به واردات، افزایش یابد.

طبق گزارش بانک جهانی، تورم کل در کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در سال ۲۰۲۴ میلادی، حتی با وجود کاهش نرخ بهره توسط بانک‌های مرکزی منطقه‌ای همچنان پایین مانده است. تورم به‌طور متوسط در این سال ۲ درصد بود که نسبت به ۲.۲ درصد در سال ۲۰۲۳ میلادی اندکی کاهش یافته است. برخلاف سال‌های گذشته، سال ۲۰۲۴ شاهد تغییر در سیاست پولی بود و کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس نرخ بهره را مطابق با اقدامات فدرال رزرو ایالات متحده کاهش دادند.

اگرچه این درگیری خطراتی را به همراه دارد، کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس به دلیل موقعیت راهبردی، رتبه‌بندی قوی حاکمیتی و ابتکارات متنوع‌سازی، همچنان برای سرمایه‌گذاران بلندمدت جذاب هستند. با این حال، سرمایه‌گذاران هنگام ارزیابی فرصت‌ها در منطقه باید موارد زیر را در نظر بگیرند.

نخست،، بر نفوی‌هایی که در معرض بخش‌های انرژی و لجستیک هستند، هنگام ارزیابی بازده مورد انتظار، باید حق بیمه ریسک ژئوپلیتیکی را در نظر بگیرند.

دوم، افزایش هزینه‌های بیمه و حمل‌ونقل احتمالاً بر حاشیه سود تجارت، به ویژه برای صادرکنندگان و تولیدکنندگان فعال در مسیرهای پر‌نوسان، تأثیر بگذارد. در نهایت، تورم ناشی از افزایش قیمت نفت می‌تواند کاهش نرخ بهره توسط بانک‌های مرکزی را به تأخیر بیندازد، که این امر بر شرایط نقدینگی تأثیر می‌گذارد و تقاضای مصرف‌کننده را در کوتاه‌مدت کاهش دهد. در مجموع، درگیری رژیم صهیونیستی و ایران یک نقطه عطف حیاتی برای شورای همکاری خلیج فارس است که تاب‌آوری تنوع اقتصادی و معماری تجاری آن را آزمایش می‌کند. میزان تأثیر بستگی به این دارد که آیا تنش‌ها به یک جنگ سایه طولانی تبدیل می‌شوند یا به سرعت از طریق دیپلماسی مهار می‌شوند.



در بازارهای نفت می‌شود و تورم و هزینه‌های لجستیک را افزایش می‌دهد.

سناریوی کاهش تنش: درگیری با اقدامات تلافی‌جویانه محدود و نمادین کاهش می‌یابد و منجر به حداقل نوسانات قیمت نفت می‌شود. بازارها احتمالاً به سرعت بهبود یابند و اختلالات تجاری همچنان مهار می‌شوند و به اقتصادهای شورای همکاری خلیج فارس اجازه می‌دهند مسیرهای رشد برنامه‌ریزی‌شده خود را از سر بگیرند.

سناریوی جنگ نیابتی: درگیری‌های نیابتی از طریق حملات سایبری، حملات نظامی جزئی و اختلالات پراکنده در شبکه‌های لجستیکی ادامه می‌یابد. قیمت نفت برای مدت طولانی بی‌ثبات باقی می‌ماند و منجر به افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و بیمه می‌شود. اما تأثیر اقتصادی منطقه‌ای همچنان متوسط است.

سناریوی ادامه درگیری: تشدید عیار تنش‌های منطقه‌ای منجر به بسته‌شدن تنگه هرمز می‌شود. این امر سهم قابل توجهی از تجارت جهانی نفت را مختل می‌کند، احتمالاً اقتصاد جهانی را به سمت رکود سوق می‌دهد و باعث فرار سرمایه از مناطق حساس به ریسک، از جمله شورای همکاری خلیج فارس می‌شود. ستون فقرات اقتصادی منطقه شورای همکاری خلیج فارس به‌طور انزلی و تجارت دریایی وابسته است. با بسته شدن حرم هوایی عراق، ایران، اردن و لبنان، چندین شرکت هوایی‌مایی مستقر در خلیج فارس، از جمله امارات، اتحادیرویز و قطر ایرویز، پروازهای خود را به حالت تعلیق درآورده یا تغییر مسیر داده‌اند که نشان دهنده اختلالات گسترده‌تر در زنجیره تأمین است.

همچنین، نرخ و حق بیمه حمل‌ونقل در خلیج فارس در بجه‌ها افزایش ریسک، ۱۵ تا ۳۰ درصد افزایش یافته است. شرکت‌های بیمه نیز ۱۵ درصد از ارزش محموله را به عنوان هزینه اضافی دریافت می‌کنند. هرچند بنادر تجاری در امارات،

دو گذرگاه‌های زمینی را مسدود کرده‌اند و باعث شده‌اند برخی از مسافران عازم خلیج فارس از مسیرهای زمینی جایگزین از طریق اردن و عراق استفاده کنند.

در ۲۱ ژوئن ۲۰۲۵ میلادی، ایالات متحده حملات هوایی را علیه زیرساخت‌های هسته‌ای ایران انجام و تأسیسات کلیدی در فردو، نطنز و اصفهان را با مهمات سنگر شکن هدف قرار داد. در پاسخ، مجلس ایران پیشنهاد بستن تنگه هرمز به عنوان گلوگاه راهبردی برای تقریباً یک سوم تجارت جهانی نفت از طریق دریا، را داده است.

هرچند تردد از تنگه هرمز همچنان ادامه دارد، اما افزایش فعالیت‌های نظامی، اختلال در GPS و انحرافات جزئی در ترافیک، ریسک منطقه‌ای را افزایش داده است. حق بیمه کشتیرانی برای نفتکش‌هایی که از خلیج فارس عبور می‌کنند بیش از ۶۰ درصد افزایش یافته و قیمت جهانی نفت خام ۷ تا ۱۱ درصد افزایش یافت و نفت خام برنت از ۸۰ دلار در هر بشکه فراتر رفت.

براساس برآورد تحلیلگران گلدمن ساکس، یک بحران طولانی مدت می‌تواند قیمت‌ها را به بالای ۱۰۰ دلار در هر بشکه برساند، به‌ویژه اگر این اختلال ساختاری باشد. این امر می‌تواند منجر به شوک‌های تورمی به‌ویژه در کشورهای واردکننده نفت شود و همچنین، انعطاف‌پذیری سیاست‌های بانک‌های مرکزی را در سطح جهانی تحت تأثیر قرار دهد.

پیش‌بینی‌های اقتصادی بین‌المللی، از جمله پیش‌بینی‌های S&P Global و Independent Commodity (ICIS)، سه سناریوی احتمالی درگیری از کاهش تنش دیپلماتیک گرفته تا جنگ منطقه‌ای تمام‌عیار را مدل‌سازی می‌کنند.

برای اقتصادهای شورای همکاری خلیج فارس، سناریوی میانه یعنی درگیری نیابتی طولانی مدت، محتمل ترین سناریو به نظر می‌رسد. این امر باعث حفظ ریسک بالای ژئوپلیتیکی