

بایندر

BAYANDOR
DIGITAL MAGAZINE

www.saoi.ir
www.seanews.ir

ماهنامه دیجیتال • شنبه ۲۶ مرداد • ۹ ربیع الاول ۱۴۴۸ • ۲۲ آگست ۲۰۲۶ • شماره ۹۳ • ۲۰ صفحه

درخشش تشکل ملی کشتیرانی ایران برای دومین دوره متوالی؛ در جایگاه برترین تشکل اقتصادی کشور

پرچمدار لجستیک ایران

سرمایه انسانی
لنگرگاه پایداری صنعت
حمل و نقل دریایی در شرایط
محاصره اقتصادی

یادداشت: صنعت کشتیرانی همواره یکی از نخستین بخش‌هایی است که آثار بحران‌های ژئوپلیتیکی، تحریم‌های اقتصادی و اختلال در زنجیره تأمین جهانی را تجربه می‌کند. محدودیت در مبادلات بانکی، افزایش هزینه‌های بیمه....

شماره ۷

بایندر گزارش می‌دهد:
۶ شرکت جدید به انجمن
کشتیرانی و خدمات
وابسته ایران پیوستند

به تازگی، ۶ شرکت به عنوان عضو جدید، به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران پیوسته است. ضمن تبریک عضویت و پیوستن به خانواده بزرگ صنفی حوزه کسب و کار خواهیم داشت برای مشاهده آخرین لیست....

شماره ۱۸

بایندر گزارش می‌دهد:
هیات رئیسه جدید کمیته
امور حقوقی و بیمه انجمن
کشتیرانی انتخاب شد

جلسه کمیته امور حقوقی و بیمه انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، با حضور اعضای جدید کمیته، رئیس هیات‌مدیره انجمن و دبیر کمیته‌های مشورتی تخصصی در محل دبیرخانه انجمن برگزار شد....

شماره ۱۹

مسعود پل مه در پیامی به مناسبت
روز ملی تشکل‌ها مطرح کرد:
تشکل‌ها سنگ‌راه دفاع از
کیان اقتصادی کشور هستند

همزمان با فرارسیدن، روز تشکل‌ها و مشارکت‌های اجتماعی، مسعود پل‌مه دبیر تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با صدور پیامی این روز را به فعالان، مدیران، پیشکسوتان و کنشگران جامعه تشکلی و زنجیره تأمین حمل و نقل کشور تبریک گفت....

شماره ۳



برترین تشکل اقتصادی ایران

کسب مجدد رتبه **A+** برای دومین دوره متوالی توسط تشکل ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران در ارزیابی اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

وضعیت تشکل در مولفه های رتبه بندی

حکمرانی: توسعه یافته

عضویت: سرآمد

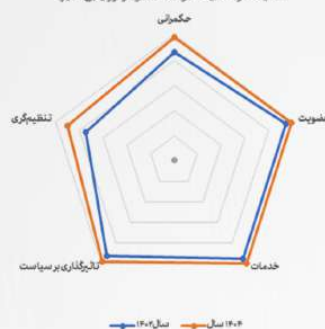
خدمات: سرآمد

تاثیرگذاری بر سیاست: سرآمد

تنظیم گری: توسعه یافته

رتبه نهایی: A+

مقایسه وضعیت مولفه هادر دوازده ماهی اخیر



shipping.iran@

www.saoi.ir

info@saoi.ir

۰۲۱-۸۸۹۰۵۶۰۴

۰۲۱-۸۸۹۴۷۶۴۶-۹

● تشکله‌ها

۳۱ مرداد ماه ۱۴۰۵ ● شماره ۹۳

سایندر

۳

مسعود پل‌مه در پیامی به مناسبت روز ملی تشکله‌ها مطرح کرد: تشکله‌ها سنگرگاه دفاع از کیان اقتصادی کشور هستند

۲۲ مرداد ماه

روز تشکله‌ها و مشارکت‌های اجتماعی

گرامی باد

بخشی از پیام مسعود پل‌مه، دبیر تشکله‌های ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران به مناسبت روز تشکله‌ها و مشارکت‌های اجتماعی:
در میان توفان‌های سهمگین، آنچه چرخ‌های حیات اقتصادی میهن را همچنان پویا و استوار نگه داشته، صبوری، تدبیر و همت والای شما فعالان، تشکله‌ها و انجمن‌های صنفی و تخصصی است.

تشکله ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

www.saoi.ir
www.seanews.ir

حیات اقتصادی میهن را همچنان پویا و استوار نگه داشته، صبوری، تدبیر و همت والای شما فعالان، تشکله‌ها و انجمن‌های صنفی و تخصصی است. شما به حق نشان دادید که تشکله‌ها سنگرگاه دفاع از کیان اقتصادی کشور و تجلی واقعی «مقاومت آگاهانه و تخصصی» هستند. قدران اینار و پایداری تک‌تک شما هستیم که با تحمل تمامی صدمات، نوسانات و مضایق، بار اصلی خط مقدم نقل و انتقال کالا، مسافر و خدمات پشتیبانی را به دوش می‌کشید. در این میان صریح و مشفقانه باید یادآور شد که پایداری این سازه عظیم، مستلزم نگاهی نو و حمایتی ساختاری است. خطاب ما به دولت محترم و تصمیم‌گیرندگان کلان کشور این است که تشکله‌ها و مجموعه‌های بخش خصوصی در تمامی حوزه‌های حمل‌ونقل، بازران توانمند ظرفیت‌های ملی و معبر عبور از بحران‌ها هستند. هوای این اهالی صبور و دلسوز را داشتن، نه یک ژست حمایتی، بلکه یک ضرورت حیاتی و راهبردی برای حفظ شریان‌های زیستی کشور است. تسهیل مقررات، رفع موانع خودساخته، اعتماد به نظرات کارشناسی تشکله‌ها و چتر حمایتی واقعی دولت، ناگزیرترین مسیر برای جلوگیری از استهلاک این سرمایه‌های ملی است. اینجانب فرا رسیدن این روز فرخنده را به تمامی همکاران، پیشکسوتان و فعالان شریف تمامی بخش‌های حمل‌ونقل و خدمات وابسته صمیمانه تبریک می‌گویم. از درگاه خداوند متعال، برای یکایک شما فرهیختگان، عزت مستدام، تندرستی و گام‌های استوار در مسیر خدمت به میهن عزیزمان ایران مسئلت دارم. امید که در سایه خرد جمعی، تعمیق هم‌افزایی‌ها و اهتمام ویژه مسئولان، از این مقطع تاریخی نیز با سربلندی عبور کنیم. مسعود پل‌مه-دبیر تشکله ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران

همزمان با فرارسیدن ۲۲ مردادماه، «روز تشکله‌ها و مشارکت‌های اجتماعی»، مسعود پل‌مه دبیر تشکله ملی کشتیرانی و خدمات وابسته ایران با صدور پیامی این روز را به فعالان، مدیران، پیشکسوتان و کنشگران جامعه تشکلی و زنجیره تأمین حمل‌ونقل کشور تبریک گفت. پل‌مه در این پیام با اشاره به شرایط دشوار حاکم بر صنعت حمل‌ونقل کشور، بر نقش تشکله‌های صنفی و تخصصی در حفظ پویایی شریان‌های اقتصادی و لجستیکی کشور تأکید کرده و خواستار حمایت ساختاری، تسهیل مقررات، رفع موانع و بهره‌گیری از ظرفیت کارشناسی تشکله‌ها از سوی دولت و تصمیم‌گیرندگان شده است.

متن این پیام به شرح ذیل است:
به نام پروردگار مهر، خرد و میهن فعالان شریف، مدیران صبور و کنشگران گران‌قدر جامعه تشکلی و زنجیره تأمین حمل‌ونقل کشور

با سلام و احترام،
۲۲ مرداد ماه، «روز تشکله‌ها و مشارکت‌های اجتماعی»، فرصتی است مغتنم برای پاسداشت خرد جمعی، مسئولیت‌پذیری مدنی و نقش‌آفرینی بی‌بدیل نهادهای تخصصی در مسیر اعتلای ایران عزیز. امروز در شرایطی این روز را گرامی می‌داریم که صنعت حمل‌ونقل کشور در کلیه شقوق خود، اعم از دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی و خدمات وابسته، تحت سنگین‌ترین فشارها، تحریم‌های ظالمانه و شرایط پیچیده ناشی از خصومت‌های بین‌المللی قرار دارد. نبرد اقتصادی و تقابل همه‌جانبه‌ای که شریان‌های مواصلاتی، ترانزیتی و لجستیکی کشور را هدف گرفته، آزمونی بس دشوار پیش روی فعالان و سرمایه‌های انسانی این حوزه قرار داده است. در میان این توفان‌های سهمگین، آنچه چرخ‌های



www.saoi.ir

بایندر گزارش می دهد:

تجلیل از اعضای هیئت علمی همایش توسعه دریامحور



شد که پس از ارزیابی های دقیق تخصصی، ۵۰ مقاله مورد پذیرش قرار گرفت که از میان مقالات پذیرفته شده، ۱۲ مقاله حائز سطح علمی - پژوهشی تشخیص داده شدند. همچنین اعلام شد طبق برنامه ریزی های صورت گرفته، مقالات برگزیده این همایش در مجلات معتبر بین المللی به چاپ خواهند رسید و به زودی از صاحبان مقالات برتر نیز به نحو شایسته ای تقدیر و تجلیل به عمل خواهد آمد.

مسکن و شهرسازی که مسئولیت خطیر دبیری علمی همایش توسعه دریامحور را بر عهده داشتند، تقدیر و قدردانی گردید. پذیرش ۵۰ مقاله علمی و برنامه ریزی برای انتشار بین المللی در بخش دیگری از این جلسه، گزارشی از روند داوری و سطح علمی مقالات ارائه شده به همایش مطرح شد. بر اساس آمار اعلام شده: ۷۰ مقاله علمی به دبیرخانه همایش ارسال

ایران)، ابتدا از نقش آفرینی و تلاش های علمی سرکار خانم دکتر غزال راهب، رئیس مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به عنوان عضو کمیته علمی همایش توسعه دریامحور و هدایت هوشمندانه ساختار پژوهشی همایش تجلیل به عمل آمد. همچنین در ادامه، از خدمات و تدابیر ارزشمند سرکار خانم دکتر معصومه صدیقی، عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه،

به گزارش روابط عمومی انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران، در راستای قدردانی از نقش آفرینی مؤثر در ارتقای سطح پژوهشی و علمی صنعت دریانوردی، از اعضای هیئت علمی «همایش توسعه دریامحور» تجلیل شد. در این جلسه، با اهدای لوح سپاس از سوی دکتر مسعود پل مه (رئیس همایش و دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته



www.saoi.ir

تجارت

۳۱ مرداد ماه ۱۴۰۵ • شماره ۹۳

بایسنده

۵

هزینه‌ی گزافِ نرخ‌های دستوری در بنادر روی دست مردم

واکاوی پیامدهای «دوگانگی ارزی» بر زنجیره تأمین در شرایط جنگی



می‌کند، بلکه با حذف ریسک‌های غیرمنطقی تسعیر، مسیر را برای تعدیل قیمت تمام‌شده‌ی کالاها در بازار نهایی هموار خواهد ساخت. در شرایط جنگی، بنادر باید به عنوان بازوان حیاتی تأمین عمل کنند؛ لذا رفع این موانع بوروکراتیک، نه یک بحث حسابداری، که اقدامی راهبردی برای حفظ تاب‌آوری ملی و جلوگیری از انتقال شوک‌های مالی به سفره مردم است.

اقتصادی و حمایت از معیشت عمومی، اصلاح فوری مکانیزم تبدیل تعرفه‌ها یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. مبنای قرار دادن «نرخ ارز حواله مرکز مبادله» به جای نرخ‌های دستوری، می‌تواند به عنوان گامی عملیاتی، شکاف میان هزینه‌های واقعی ارزی و محاسبات ریالی را پوشش دهد. یکسان‌سازی نرخ مبنای، نه تنها به شفافیت صورت‌حساب‌های بندری کمک

زنجیره تأمین را دوچندان می‌کند. قیمت خدمات بندری به دلیل فقدان اعتماد به ثبات رویه‌های مالی، در برابر کاهش احتمالی نرخ ارز نیز انعطاف‌پذیر نیست؛ امری که به «تورم مزمن» در هزینه‌های لجستیکی منجر می‌شود.

راهکار استراتژیک برای شرایط اضطراری

برای برون‌رفت از این انسداد

ناچارند بالاترین نرخ احتمالی بازار را به عنوان مبنای قیمت‌گذاری خدمات خود لحاظ کنند. این استراتژی تدافعی، عملاً به معنای پیش‌خور کردن تورم در تمامی مراحل زنجیره تأمین است. در چنین فضایی، اثر تورمی ناشی از ناکارآمدی‌های بندری، مستقیماً به نهاده‌های دامی، دارو و تجهیزات پزشکی الحاق می‌شود. در نتیجه، تورمی که در بنادر شکل می‌گیرد، از طریق زنجیره توزیع به فروشگاه‌ها رسیده و مستقیماً قدرت خرید خانوارها را هدف قرار می‌دهد.

تضاد با استانداردهای مدیریت لجستیک

در حالی که در بنادر تراز اول دنیا، نظام تعرفه‌ای بر پایه ارز محلی و باثبات تعریف می‌شود تا ریسک‌های تجاری به حداقل برسد، در بنادر ایران، این دوگانگی ارزی به یک «خودتخریبی مالی» در شرایط جنگی بدل شده است. تداوم این شکاف ارزی، علاوه بر حس نقدینگی، منجر به کند شدن عملیات تخلیه و بارگیری شده که در وضعیت جنگی، آسیب‌پذیری

ر نظام تعرفه‌گذاری بنادر و پایانه‌های کشور، تداوم شکاف میان محاسبات دلاری خدمات (مانند حق توقف کانتینر و عوارض ترمینالی) و الزام به تسویه ریالی بر اساس نرخ‌های دستوری «تالار دوم»، به یکی از کانون‌های اصلی بروز عدم قطعیت و تورم ساختاری تبدیل شده است. این دوگانگی ارزی در شرایطی که کشور در وضعیت جنگی قرار دارد، موجب تحمیل زیان‌های تسعیر پیش‌بینی‌ناپذیر به فعالان لجستیکی و شرکت‌های کارگزار شده است؛ شرکت‌هایی که به دلیل هزینه‌های سنگین انتقال پول و کارمزدهای صرافی برای حواله ارزی به مالکان خارجی شناورها، امکان پوشش هزینه‌های خود را با نرخ‌های دستوری ابلاغی ندارند.

چسبندگی قیمت‌ها و مکانیسم تورم تحمیلی

این سازوکار ناقص، منجر به بروز پدیده‌ی «چسبندگی قیمت‌ها» در خدمات لجستیکی شده است. فعالان اقتصادی برای صیانت از سرمایه‌ی خود در برابر ریسک‌های ارزی و تأخیرهای فرسایشی سیستم بانکی در تسویه وجوه،

بایسنده گزارش می‌دهد؛

تجارت در مرزها زمین‌گیر شد!



اعتمادمحور موقت، از مرز عبور داده شوند. همچنین، رایزنی‌های دیپلماتیک فشرده و اضطراری با کشورهای همسایه برای هماهنگی ساعت کار و پذیرش شبانه‌روزی کامیون‌ها، باید در بالاترین سطح سیاسی پیگیری شود تا مانع از تجمع ناوگان در خاک کشور گردد. اگر قرار است مرزهای زمینی به سنگر اصلی تأمین اقتصادی کشور در روزهای بحران تبدیل شوند، نیازمند جراحی مدیریتی بی‌درنگی هستیم که اثبات کند در خط مقدم تجارت جنگی، مرز کانون شتاب و حرکت است، نه توقف.

تمرکز بر چابک‌سازی حداکثری و حذف تشریفات دست‌وپاگیر دنبال شوند. نخستین گام حیاتی، واگذاری اختیارات تام به فرمانداران یا ارشدترین مقام‌های اجرایی مستقر در پایانه‌ها تحت عنوان ستاد مدیریت بحران مرزی است تا بتوان تصمیمات را به‌صورت آنی و بدون نیاز به استعلام‌های فرساینده پایتخت اجرایی کرد. در کنار این فرماندهی متمرکز، باید فوراً تمام تشریفات غیرضروری گمرکی و بازرسی‌های موازی حذف شده و ناوگان حامل کالاهای اساسی بدون معطلی و با تکیه بر بندرهای

ریشه‌ای دیرینه دارند. سال‌هاست که متولیان امر به جای به‌کارگیری راهبردهای علمی زنجیره تأمین و اصلاح ساختاری فرایندها، به درمان‌های سرپایی، جلسات اضطراری مقطعی و مرهم‌های چندروزه اکتفا کرده‌اند. این رویکرد سنتی و واکنشی سبب شده است که با کوچک‌ترین تغییر در حجم تبادلات تجاری یا افزایش اضطراری تقاضا ناشی از انسداد مسیرهای جنوبی، مکانیسم‌های مرزی از کار بیفتند، صف‌های طولیل کامیون‌ها تشکیل شود و کالاها در انبارهای گمرکی رسوب کنند؛ که این اتفاقات با توجه به جنگ در جنوب ایران به وقوع پیوسته است. برون‌رفت از این بن‌بست ساختاری شرایط خطرناک‌تری و زیر سایه سنگین جنگ بر شریان‌های جنوبی، نیازمند گذر فوری از مدیریت روزمره به سوی «اراده محکم ساختاری» در سطوح کلان تصمیم‌گیری است. با توجه به واقعیت‌های میدان و محدودیت‌های شرایط جنگی، راهکارهای عملیاتی و قابل اجرا باید با

بایسنده* در شرایطی که جنگ آمریکا بر علیه ایران، بنادر و شریان‌های تجاری جنوب کشور را در هاله‌ای از ریسک و محدودیت قرار داده، بار سنگین اقتصاد ملی بیش از هر زمان دیگری بر دوش شریان‌های زمینی افتاده است. در این برهه حساس که مسیرهای دریایی با موانع جدی روبه‌رو هستند، پایانه‌های مرزی خشکی عملاً به تنها دالان‌های تنفسی تجارت خارجی و تأمین کالاهای اساسی تبدیل شده‌اند. با این حال، تحلیل داده‌های لجستیکی و وضعیت گذرگاه‌های کلیدی شرق و شرق-جنوب کشور نشان می‌دهد که این زیرساخت‌ها در ساختار علمی و عملی خود دچار اختلالات مزمن هستند؛ وضعیتی که فعالان حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت از آن با عنوان دردناک «زمین گیر شدن تجارت در گذرگاه‌ها» یاد می‌کنند. نگاهی به کارنامه مدیریت مرزی در گذرگاه‌های راهبردی مانند دوغانرون، سرخس، میلک و تفتان گویای آن است که چالش‌های این مبادی ورودی و خروجی

بایندر گزارش می دهد؛

«عراق» با گریز از هرمز، به آمریکا نفت صادر کرد!



سریع ژئوپلیتیک انرژی و تلاش رقبای منطقه‌ای برای بازتعریف نقشه راهبردی تجارت نفت دقت کنند؛ مسابقه‌ای پنهان که در آن، حفظ موقعیت ترانزیتی ایران در گرو هوشمندی تام در برابر دالان‌های جدید تجاری است.

بازی بزرگ انرژی است. وقتی همسایه غربی ایران موفق می‌شود با تکیه بر کریدورهای زمینی و بنادر مدیترانه‌ای، وابستگی خود به گلوگاه‌های سنتی خلیج فارس را کاهش دهد، پایتخت‌نشینان تهران باید بیش از پیش به تحولات

و تنگه هرمز، راهبردی است که بغداد حتی پس از بازگشت احتمالی شرایط عادی به این منطقه، آن را کنار نخواهد گذاشت. برای ناظران اقتصادی و سیاسی در داخل ایران، این رخداد نشان‌دهنده تغییراتی عمیق در

تنگه راهبردی هرمز بوده است؛ آبراه‌های که سهم بزرگی از تجارت نفت جهان از آن عبور می‌کند و امنیت آن همواره با معادلات منطقه‌ای ایران گره خورده است. اما اکنون، بغداد با راهکارهایی نظیر گسیل روزانه صدها تانکر جاده‌ای از مرز «التنف» به سمت مدیترانه، عملاً در حال تمرین دادن اقتصاد خود برای زیستن در فضایی به دور از خلیج فارس است. حرکت این نفتکش‌های غول‌پیکر از سوریه به مقصد خلیج مکزیک، زنگ خطری جدی را به صدا درمی‌آورد. این اقدام نشان می‌دهد که کشورهای حاشیه خلیج فارس دیگر حاضر نیستند تمام تخم‌مرغ‌های خود را در سبد آبراه‌های تحت‌تأثیر تنش‌های سیاسی بگذارند. تلاش برای تنوع‌بخشی به مسیرهای صادراتی و دور زدن چالش‌های امنیتی خلیج فارس

در روزهای که خاورمیانه با سایه سنگین جنگ در آبراه‌های کلیدی دست‌وپنجه نرم می‌کند، اخبار حوزه انرژی از وقوع یک زلزله خاموش در نقشه ترانزیت نفت حکایت دارد. داده‌های مؤسسه معتبر «کپلر» نشان می‌دهد که عراق با همکاری سوریه، یک کریدور جایگزین تمام‌عیار را عملیاتی کرده و برای نخستین بار در تاریخ، محموله‌های نفت کوره خود را از طریق بندر «بانیاس» در مدیترانه و با عبور از خاک سوریه، روانه بازار ایالات متحده آمریکا کرده است! این اتفاق بیش از آنکه یک معامله ساده تجاری باشد، پیام مشخصی برای معادلات انرژی منطقه و به‌ویژه منافع ژئوپلیتیک کشور عزیزمان ایران دارد. برای سال‌های متعددی، شریان حیاتی صادرات انرژی عراق به شدت وابسته به پایانه‌های جنوبی این کشور و تردد کشتی‌ها از

چرا غول‌های کشتیرانی با وجود داشتن کشتی‌های بیشتر، سفرها را لغو می‌کنند؟

لغو عمدی سفرهای دریایی!

حفظ کنند و کنترل بازار را از دست ندهند. کارشناسان به صراحت هشدار می‌دهند که دوران برنامه‌ریزی بر اساس الگوهای سنتی و پیش از دوران همه‌گیری کرونا دیگر به سر رسیده است. بازار کنونی با یک نرخ ساختاری خروج و برداشت ظرفیت بین ۱۰ تا ۱۴ درصد اداره می‌شود و این یعنی صاحبان کالا و مدیران لجستیک شرکت‌ها دیگر نمی‌توانند با اتکا به فرمول‌های قدیمی، برای موجودی انبارها و تخصیص فضای باری خود تصمیم‌گیری کنند. در این شرایط، بازرگانان و فعالان اقتصادی ناچارند خود را به سرعت با این واقعیت سخت و پرنوسان هماهنگ سازند

یک سیاست سراسری و هماهنگ است. ریشه‌های این رویکرد را باید در استراتژی جدید شرکت‌های بزرگ کشتیرانی جست‌وجو کرد. غول‌های حمل‌ونقل دریایی با استفاده از ابزار لغو سفرهای از پیش تعیین‌شده، تلاش می‌کنند شناورهای جدیدی را که به تازگی تحویل گرفته‌اند مدیریت کنند و با کنترل دقیق‌تر عرضه، از ریزش نرخ‌ها جلوگیری نمایند. بررسی‌ها گویای آن است که خطوط کشتیرانی با سرعتی تا ۴۰ تا ۶۰ درصد بیشتر از رشد کلی ظرفیت، دست به حذف سفرها زده‌اند تا تعادل بازار را به نفع منافع خود

این واگرایی عمیق در تمامی مسیرهای حیاتی تجاری دنیا به وضوح قابل مشاهده است. به عنوان مثال، در مسیر پرتردد آسیا به ساحل شرقی آمریکای شمالی، در حالی که ظرفیت برنامه‌ریزی‌شده ناوگان ۴۶ درصد رشد کرده، حجم سفرهای لغو شده جهشی خیره‌کننده معادل ۲۱۵ درصد را به ثبت رسانده است! سناریوی مشابهی در سایر مسیرهای کلیدی از جمله آسیا به مدیترانه، شمال اروپا و ساحل غربی آمریکای شمالی نیز جریان دارد؛ جایی که نرخ لغو سفرها بسیار فراتر از میزان افزایش کل ظرفیت ناوگان حرکت می‌کند و نشان می‌دهد که این روند،

در ماه‌های اخیر فعالان حوزه لجستیک و تجارت بین‌الملل با پدیده‌ای روبه‌رو شده‌اند که معادلات سنتی بازار را به کلی دگرگون کرده است. بر اساس تازه‌ترین داده‌ها میزان لغو برنامه‌ریزی‌شده سفرهای دریایی در مسیرهای اصلی تجارت شرق به غرب، با سرعتی بی‌سابقه از رشد ظرفیت کلی ناوگان پیشی گرفته است! این آمار نشان می‌دهد که با وجود تردد کشتی‌ها بر روی آب، فضای واقعی و در دسترس برای انتقال کالاها بسیار کمتر از آن چیزی است که روی کاغذ دیده می‌شود و این ترفند جدید، زنگ خطری جدی برای زنجیره تأمین جهانی به صدا درآورده است.

