

بررسی آینده اقتصادی و مالی صنعت حمل و نقل دریایی در ایران

نوید کلانتری^۱، رامین خاورزاده^۲، ندا علیرضائی^۳

- ۱- دکترای برنامه ریزی حمل و نقل، گروه پژوهشی حمل و نقل شاران
- ۲- دانشجوی دکترای آمار کاربردی، گروه پژوهشی حمل و نقل شاران
- ۳- کارشناسی ارشد آمار اقتصادی- اجتماعی، کارشناس بازار سرمایه

چکیده

حمل و نقل دریایی یکی از طرق اصلی و اساسی به منظور افزایش تولید ناخالص ملی در یک کشور است. حمل و نقل دریایی بیشترین سهم را در جابجایی کالاهای وارد و صادر شده در هر کشور دارا است. بدین منظور در این مقاله با تاکید بر خصوصی سازی به بررسی عملکرد یک بخش پرداخته خواهد شد. با توجه به پتانسیل موجود و با در نظر گرفتن ظرفیت های حاصل از اصل ۴۴ قانون اساسی، می توان تاثیرات و تحولات مناسبی را در این بخش ایجاد نمود و بدین ترتیب موجب رشد اشتغال و ارزش افزوده و لذا تولید ناخالص ملی شد. این مقاله به منظور ایجاد پلی میان دو علم حمل و نقل و مهندسی مالی تدوین شده است تا بتوان از قابلیتها موجود در همکاری این دو بخش راهکارهایی را به منظور بهبود وضعیت اقتصادی این بخش ارائه نمود. این مقاله به عنوان اولین مقاله در کشور در نوع خود مطرح می باشد که در آن وضعیت اقتصادی یکی از زیر بخشهای حمل و نقل (دریایی) بصورت مالی مورد بررسی و ارزیابی قرار می گیرد. با بررسی تاثیرات مالی این صنعت می توان گامی مهم در راستای خصوصی سازی در این بخش برداشت.

کلید واژه: حمل و نقل دریایی، بخش خصوصی، اصل ۴۴ قانون اساسی، تحلیل مالی.

^۱ گروه پژوهشی حمل و نقل شاران، ۰۲۱۷۷۱۸۱۸۳۴، kalantari@iust.ac.ir

^۲ گروه پژوهشی حمل و نقل شاران، ۰۲۱۷۷۱۸۱۸۳۴، r.khavarzade@modares.ac.ir



۱- مقدمه

سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی کالاها در تجارت بین المللی از لحاظ حجمی ۷۰٪ و از لحاظ ارزش ۸۰٪ کل این تجارت را تشکیل می دهد این میزان به لحاظ تناژی حدوداً نه میلیارد تن از انواع کالاست که تقریباً یک سوم آن را کالاهای نفتی، یک سوم آن را کالاهای خشک و فله و بقیه را کالاهای غیر فله تشکیل می دهند [۱]. با توجه به احراز چنین درصدی از جابجایی کالا در تجارت جهانی، اهمیت تجارت و حمل و نقل دریایی بعنوان دو بخش جدا نشدنی قابل بررسی است. بنابراین، حمل و نقل را می توان بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین المللی و تامین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی معرفی نمود. جمهوری اسلامی ایران نیز با سابقه نزدیک به ۳۰۰۰ سال دریانوردی و پیشسازی در امر دریا و دریانوردی و برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر طول سواحل در شمال و جنوب کشور و همچنین موقعیت ممتاز در منطقه خاورمیانه و عبور کریدورهای مهم شمال-جنوب و شرق-غرب از پهنه سرزمین و وجود شبکه های گسترده راه و راه آهن در کشور از قابلیت بسیار بالایی در توسعه حمل و نقل دریایی و حمل و نقل ترکیبی و گسترش ترانزیت برخوردار می باشد و به همین لحاظ می تواند با توسعه فعالیت های بندری و دریانوردی می توان زمینه های رشد و توسعه اقتصادی کشور را فراهم ساخت.

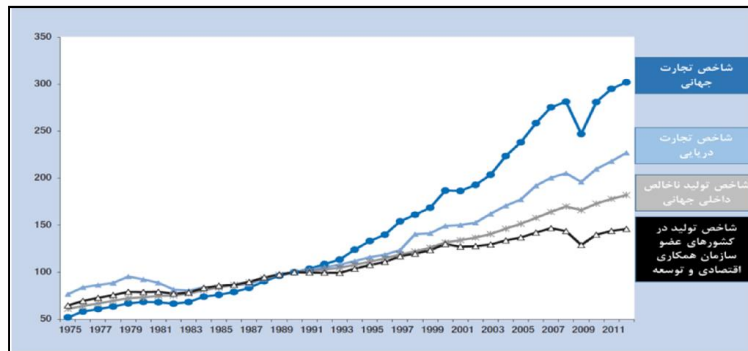
در این مقاله تلاش بر آن است که با گزارشی از صنعت حمل و نقل دریایی در سال های گذشته مطالعات جایگاه و عملکرد این حوزه در کشور ایران مورد بررسی قرار گیرد. سپس در این مقاله به بررسی وضعیت مالی این صنعت و پتانسیلهای پرداخته خواهد شد. نوآوری اصلی این مقاله به واسطه موضوع آن است که برای اولین بار در کشور به عنوان پل ارتباطی میان دو علم حمل و نقل و مالی ایفای نقش نموده و قابلیت این بخش را برای سرمایه گذاری نشان می دهد. می توان با اقدام به انجام مطالعات مشابه زمینه را برای ورود بیشتر بخش خصوصی به این صنعت باز نموده و از ظرفیت ها بوجود آمده بدین واسطه به منظور افزایش ارزش افزوده و اشتغال در این بخش و در نتیجه آن افزایش تولید ناخالص ملی کشور، بهره برداری نمود.

۲- جایگاه صنعت حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی

به منظور مشخص نمودن وضعیت صنعت حمل و نقل دریایی در سطح جهان، همانگونه که در شکل (۱) مشاهده می شود، مقادیر چهار شاخص "تجارت جهانی"، "تجارت دریایی"، "تولید



ناخالص داخلی^۳ جهان^۴ و "تولید در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه"^۴ در چهار دهه گذشته ارائه شده است. همانگونه که در شکل یاد شده مشاهده می شود، همزمان با رشد تجارت جهانی، شاخص تجارت دریایی نیز با شیئی همسو با تجارت جهانی رشد داشته است که این مطلب نشان دهنده ارتباط مستقیم و نزدیک تجارت جهانی با تجارت دریایی می باشد. این نمودار نشان می دهد که حمل و نقل دریایی در حدود ۷۰٪ ارزش کالای جابجا شده در جهان را بر عهده دارد. البته همانگونه که در مقدمه نیز عنوان شد، ۸۰٪ حجم کالای جابجا شده در جهان نیز از طریق حمل و نقل دریایی صورت می گیرد.



شکل ۱: روند تغییر شاخص های جهانی در سال های ۱۹۷۵ تا ۲۰۱۲ (سال ۱۹۹۰ = ۱۰۰) [۱]

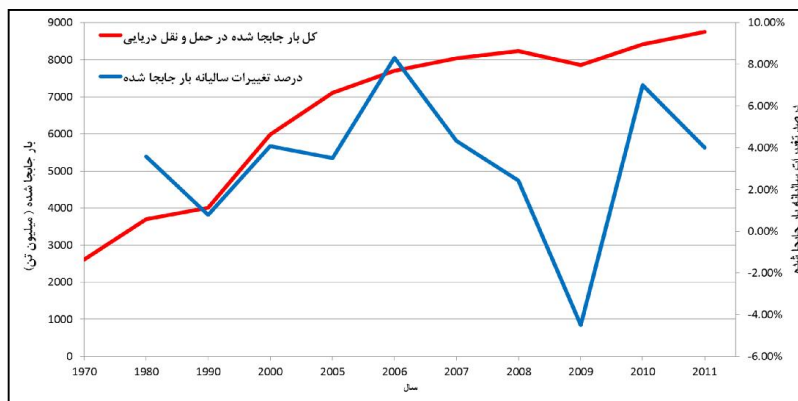
این درحالی است که تولید ناخالص داخلی جهان با شیئی به مراتب ملایم تر نسبت به دو شاخص پیشین رشد نموده و پس از سال ۲۰۰۱ نیز میزان رشد آن شیب کمتری را داشته است (یکی از دلایل اصلی این امر تحولات رخ داده پس از وقوع حملات ۱۱ سپتامبر به ایالات متحده آمریکا و اثرات آن بر اقتصاد این کشور و سایر کشورها بوده است). علاوه بر این، شاخص تولید در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (مشمول بر مجموعه کشورهای توسعه یافته اروپایی بعلاوه آمریکا) نشان می دهد که پس از سال ۲۰۰۱ علاوه بر کاهش مقطعی این شاخص، رشد سالانه به مراتب کمتری را در مقایسه با سایر شاخص های ذکر شده داشته است. این مطلب نشان دهنده آن است که با وجود رشد تجارت جهانی و تجارت دریایی، نقش کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه در این میزان رشد کاهش داشته است. شایان ذکر است که در حال حاضر نقش اصلی در این زمینه به کشورهای در حال توسعه و بخصوص کشورهای آسیایی و چین منتقل شده است. نکته ی مهمی که در روند تغییرات شاخص های کلان اقتصادی در جهان بر اساس شکل ۲ بایستی به

^۳ Gross domestic product -GDP

^۴ Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD



آن توجه نمود، آن است که در اثر بحران اقتصادی جهان در سال ۲۰۰۸ میزان درصد رشد کلیه شاخص‌ها افت پیدا نموده و به‌علاوه شیب افزایشی آن‌ها نسبت به سال‌های پیش از بحران اقتصادی کاهش یافته است. واقعیت یاد شده بخصوص در زمینه شاخص تولید در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه، نمود بیشتری دارد. همانگونه که در شکل ۲ مشاهده می‌شود با وجود افزایش کل بار جابجا شده در حمل و نقل دریایی، رشد تغییر سالیانه بار جابجا شده در حمل و نقل دریایی پس از بحران مالی سال ۲۰۰۸ نتوانسته به حالت قبل از آن باز گردد و در سال ۲۰۱۱ نیز نسبت به سال پیشین کاهش داشته است.



شکل ۲: روند تغییر میزان بار جابجا شده از طریق حمل و نقل دریایی در جهان [۱]

کشور ایران نیز از دیر باز به دلیل موقعیت استراتژیک آن، محل توجه بسیاری از کشورها بوده است. وجود دریای خزر در شمال و همچنین خلیج فارس در جنوب آن و ارتباط این کشور با آب‌های آزاد از ویژگی‌های منحصر به فردی است که بر موقعیت استراتژیک کشور ایران از لحاظ سیاسی و اقتصادی افزوده است.

بر این اساس به روشنی می‌توان انتظار داشت که حمل و نقل دریایی در کشور ایران نقشی مهم و تعیین کننده داشته باشد. موید این امر آن است که در سال ۱۳۹۰ سهم حمل و نقل دریایی در صادرات کالا از کشور ۸۷٪ و در واردات کالا به کشور ۹۴٪ بوده است، که نشان دهنده اهمیت این طریق حمل و نقلی در ارتباطات تجاری کشور ایران با سایر کشورهای جهان می‌باشد [۳].

سهم این طریقه‌ی حمل و نقلی در جابجایی کالا در داخل کشور، در حدود ۵ درصد می‌باشد. این در حالی است که سهم طریقه‌ی جاده‌ای در سال‌های گذشته به بیش از ۷۰ درصد افزایش یافته است. البته دلیل اصلی این امر را می‌توان از یک طرف در نبود راه‌های آبی در داخل خاک کشور ایران و از طرف دیگر وجود مسیرهای جاده‌ای موازی بین بنادر کشور دانست که منجر به پایین بودن سهم





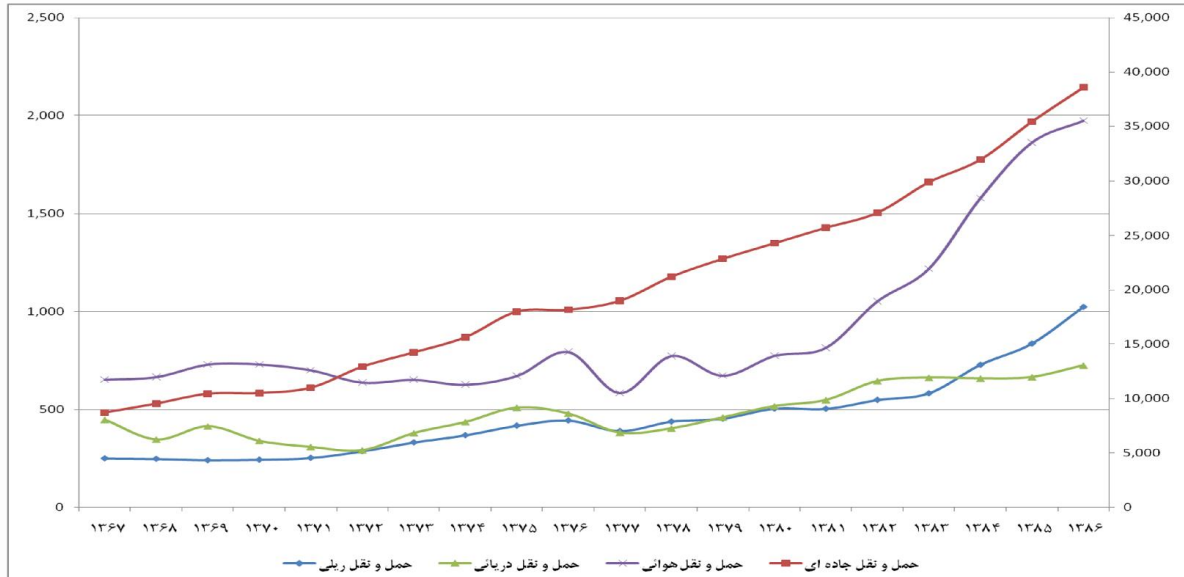
حمل و نقل دریایی در جابجایی بار در داخل کشور شده است [۳]. با توجه به آنکه بطور کلی حمل و نقل دریایی در جهان در زمینه جابجایی کالا اهمیت دارد، در ادامه این مطالعات از پرداختن به مسئله جابجایی مسافر در داخل کشور با این طریقه حمل و نقلی صرف نظر شده و صرفاً به این مطلب بسنده می شود که سهم حمل و نقل دریایی در جابجایی مسافر در داخل کشور بسیار ناچیز و تقریباً صفر می باشد. البته باید توجه کرد که استفاده از کشتی های مدرن امروزی می تواند نقش مهمی را می تواند در جذب مسافر ایفا نماید. باید توجه نمود که این کشتی های مدرن خود می توانند به عنوان جذابیت توریستی مورد استفاده قرار گیرد.

در بررسی وضعیت مالی صنعت حمل و نقل دریایی در داخل کشور می توان گفت که از مهم ترین شاخص های اقتصادی در این زمینه نرخ رشد ارزش افزوده است. در کشور ایران، به غیر از دوره سال های ۱۳۷۰-۱۳۶۷، در بقیه دوره ها نرخ رشد ارزش افزوده بخش حمل و نقل بیش از نرخ رشد سایر بخش ها و کل اقتصاد بوده است. بر این اساس در شکل ۳ روند ارزش افزوده زیر بخش های حمل و نقل را طی سال های ۱۳۸۶-۱۳۶۷ به قیمت ثابت سال ۱۳۷۶ نشان داده شده است.^۵

با این حال و در مقایسه میان زیربخش های مختلف صنعت حمل و نقل همانگونه که در شکل ۳ مشاهده می شود، زیر بخش حمل و نقل جاده ای نقش اصلی را در ارزش افزوده صنعت حمل و نقل در کشور ایفا نموده است (۹۰ درصد) و صنعت حمل و نقل دریایی با اختلاف چشمگیری پس از حمل و نقل جاده ای، هوایی و ریلی در جایگاه چهارم قرار گرفته است. بر این اساس می توان نتیجه گیری نمود که دو زیر بخش حمل و نقل جاده ای و هوایی نسبت به بخش حمل و نقل ریلی و دریایی نقش مسلطی را در اقتصاد ایران ایفا می نمایند، ولی زیربخش حمل و نقل دریایی با زیربخش حمل و نقل ریلی تا سال ۱۳۸۳ در میزان ارزش افزوده حالت جایگزینی داشته ولی بعد از آن ارزش افزوده حمل و نقل ریلی نسبت به حمل و نقل دریایی پیشی گرفته است.

^۵ با توجه به سهم و نقش مسلط حمل و نقل جاده ای در اقتصاد ایران نسبت به سایر انواع گزینه های مختلف حمل و نقل، ارزش افزوده آن نیز بالا بوده و در این نمودار برحسب محور سمت راست اندازه گیری می شود.





شکل ۳. روند ارزش افزوده زیر بخش های حمل و نقل اقتصاد ایران (میلیارد ریال) [۴]

باید توجه نمود که در برنامه پنجم توسعه نیز بر توسعه بنادر کانتینری تاکید شده است؛ روندی که در حال حاضر نیز موجب رشد ظرفیت این بنادر شده و می بایست در زمینه افزایش تقاضا برای این بنادر نیز راهکارهایی در نظر گرفته شود، زیرا کشور ایران در مسیر ترافیک بین المللی ترانزیت به/از کشورهای CIS قرار دارد و وجود کریدور شمال-جنوب در کشور ایران به عنوان یک فرصت طلایی برای انجام عملیات ترانزیتی بار در بنادر شمال و جنوب شناخته می شود. هر چند تا کنون از این موقعیت بخوبی استفاده نشده است.

در نهایت می توان گفت که بررسی قوانین بالادستی در کشور ایران نیز نشان می دهد با وجود آنکه قوانین حمایتی قابل توجهی در بخش حمل و دریایی وجود ندارد (برای نمونه در مقایسه با حمل و نقل ریلی) ولی قوانین محدود کننده ای نیز به چشم نمی خورد. از آنجایی که حمل و نقل دریایی در بخش تجارت بین المللی نقش اساسی دارد تنها بایستی به این مطلب توجه نمود که ثبات سیاسی و اقتصادی در کشور می تواند به رونق این بخش از صنعت حمل و نقل کمک شایانی نماید.

^۴ اطلاعات ارزش افزوده بخش حمل و نقل در سال های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۱ در دسترس نیست.

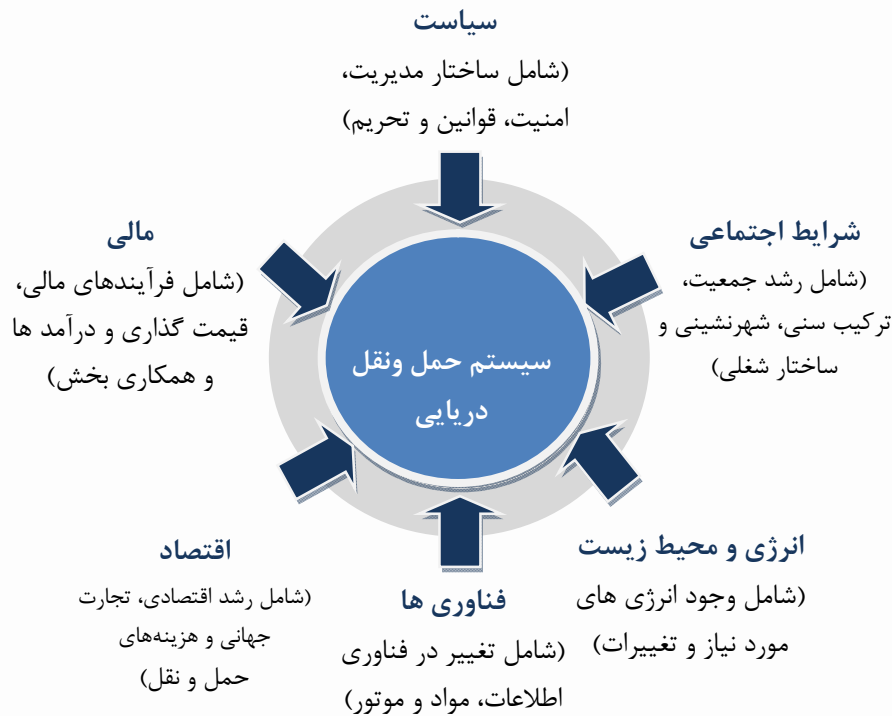


۳- بررسی پتانسیل‌های مالی در زیر بخش حمل و نقل دریایی

در طول سال ۲۰۱۲، بحران اقتصادی کشورهای عضو اتحادیه اروپا، ادامه یافت و رشد اقتصادی ایالات متحده آمریکا به‌عنوان بزرگترین اقتصاد جهان نیز کمتر از پیش‌بینی‌های انجام پذیرفته، تحقق یافت. این شرایط در نهایت منجر به کاهش رشد صادرات کشورهای چین و هند گردید و کاهش رشد تولیدات صنعتی در میان کشورهای آسیایی، منجر به کاهش رشد تجارت دریایی در جهان شد، بطوریکه حجم تجارت دریایی جهان برای سال ۲۰۱۲ بالغ بر ۹/۵ میلیارد تن گردید که نسبت به سال ۲۰۱۱ از رشد پایین ۴ درصدی برخوردار بود. این رشد برای سال ۲۰۱۳ نیز حدود ۴/۲ درصد پیش‌بینی شده است. هر چند که با توجه به تحولات اقتصادی جهان و استمرار بحران در کشورهای اروپایی، برای نیل به این رشد، شبهاتی نیز وجود دارد.

در بخش عرضه کشتی، صنعت حمل و نقل دریایی برای سال ۲۰۱۲، شاهد رشد ۸/۶ درصدی ظرفیت بود و مجموع ظرفیت حمل ناوگان تجاری جهان در انتهای سال ۲۰۱۲ به ۱/۶ میلیارد تن Dwt رسید. مقایسه رشد تقاضا و عرضه در چند سال گذشته، مبین این واقعیت است که مازاد عرضه بر تقاضا از سال ۲۰۰۸ میلادی، همواره ادامه داشته و نتایج حاصل از آن ادامه رکود در صنعت حمل و نقل دریایی، کاهش شدید نرخ‌های حمل، بیکاری کشتی‌های تجاری در اقصی نقاط جهان و نهایتاً بروز ضرر و زیان‌های هنگفت برای شرکت‌های کشتیرانی بوده است. شرایط منفی بازار در چند سال گذشته در عمل منجر به بازنگری برنامه‌های توسعه‌ای شرکت‌های کشتیرانی در سطح جهان شده است و به تبع آن ارائه سفارش ساخت در بخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی به شدت کاهش پیدا نموده و بسیاری از پروژه‌های ساخت ارائه شده در طول سال‌های گذشته، لغو و یا به عقب انداخته شده است. لذا با توجه به کاهش شدید سفارش‌های ساخت و استمرار نرخ‌های پایین حمل، پیش‌بینی می‌شود که در طول سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵، رشد عرضه روند نزولی داشته باشد و به مرور زمان در نیمه دوم سال ۲۰۱۴ بازار شاهد بازگشت به چرخه رونق و بهبود پایدار نرخ‌های حمل شود.





شکل ۳: عوامل تاثیرگذار بر روی صنعت حمل و نقل دریایی

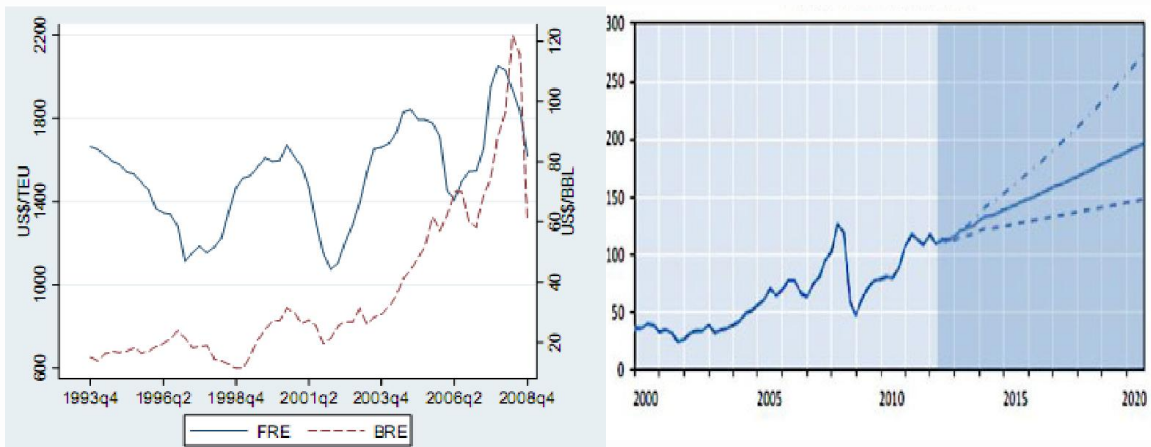
در ایران شرکتهای مختلفی در صنعت حمل و نقل دریایی فعال هستند ولی دو شرکت ملی نفت کش کشور و کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران را می توان دو شرکت اصلی در این خصوص دانست. بطوریکه در بخشهای بعدی دیده خواهد شد که این دو شرکت، اصلی ترین سهام دار سایر شرکتهای نیز می باشند. چنانچه دو دسته کالای نفتی و غیر نفتی را در نظر بگیریم، باید در نظر داشت که عملکرد این دو شرکت در این خصوص تفاوتهای قابل ملاحظه ای دارند. در ادامه ای این بخش از جنبه های مختلفی، آینده و عملکرد این شرکتهای بررسی خواهد شد. در شکل ۴ می توان عوامل تاثیرگذار بر سیستم حمل و نقل دریایی را برشمرد. بر این اساس، در بخشهای بعدی به اصلی ترین موارد عنوان شده اشاره خواهد شد. در این مقاله در خصوص شرایط اجتماعی و فناوری بحثی به میان نخواهد آمد.

۱.۳- تاثیر انرژی بر صنعت حمل و نقل دریایی

هزینه سوخت در حدود ۳۵-۴۰٪ کل هزینه حمل و نقل دریایی را در بر می گیرد. در شکل (۵-ب) می توان ارتباط میان قیمت نفت خام برنت (با رنگ آبی) و قیمت حمل کانتینری (با رنگ قرمز) را



مشاهده نمود. بر این اساس می توان مشاهده نمود که افزایش قیمت سوخت می تواند موجب افزایش قیمت حمل گردد. از طرف دیگر این موضوع را باید در کنار پیش بینی های موجود در خصوص قیمت سوخت قرار داد (شکل ۵-الف) که با توجه به کاهش میزان ذخایر نفتی، انتظار می رود که در آینده با افزایش قیمت سوخت و لذا افزایش قیمت حمل روبرو شویم. از طرف دیگر، در این میان باید توجه ویژه ای به مزیت رقابتی ایران در خصوص نفت و پتانسیل های کهن به واسطه ی آن مبذول داشت.



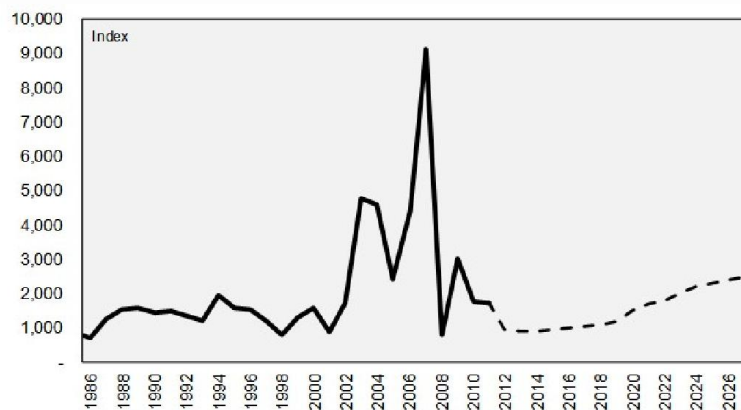
(ب)

(الف)

شکل ۵: پیش بینی قیمت نفت (الف) و بررسی رابطه قیمت سوخت با قیمت حمل کانتینری از آسیا به اروپا (ب)

۲.۳- آینده ی اقتصادی جهان و قیمت ها

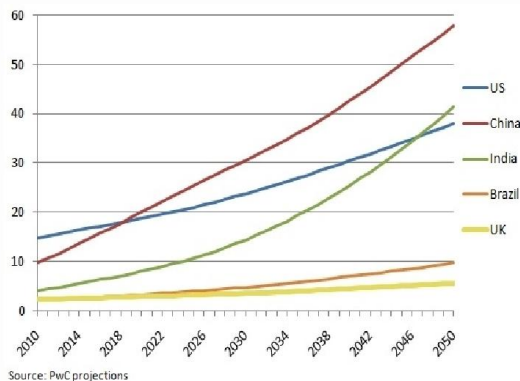
با توجه به اینکه، قیمت گذاری در حمل و نقل دریایی دارای یک سیستم کاملا رقابتی است و لذا در این سیستم شرکت ها پذیرنده قیمت می باشند و نه تعیین کننده آن. در شکل ۶ می توان روند تغییرات قیمت BDI در سیستم حمل و نقل دریایی را مشاهده نمود. از طرف دیگر با توجه به اینکه



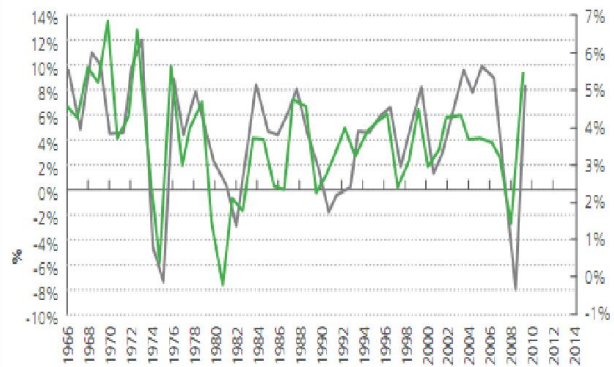
شکل ۶: پیش بینی روند تغییرات BDI در سالهای آینده [۶]



رشد اقتصادی جهان تاثیر مثبتی بر روی میزان حمل و در نتیجه میزان درآمد زایی شرکت های حمل و نقل دریایی دارند، می توان در شکل ۷-ب پیش بینی میزان رشد اقتصادی چند کشور شاخص در سطح جهان را به عنوان نمونه مشاهده نمود. همانگونه که مشاهده می شود روند رشد مثبت اقتصادی کشورهای صنعتی همراه با بیش بینی افزایش قیمت حمل و نقل دریایی نشانه های مثبتی از رونق احتمالی این زیر بخش در آینده دارد. ضمناً پیش بینی ها نشان از افزایش میزان رشد اقتصادی در سالهای آینده در ایران نیز دارد. از طرفی می توان ارتباط میان درصد رشد اقتصادی و رشد میزان حمل و نقل کالای دریایی را در شکل ۷-الف مشاهده نمود.



(ب)



(الف)

شکل ۷: پیش بینی رشد اقتصادی در جهان [۷]

۳.۳- آینده توزیع تولیدات صنعتی در جهان

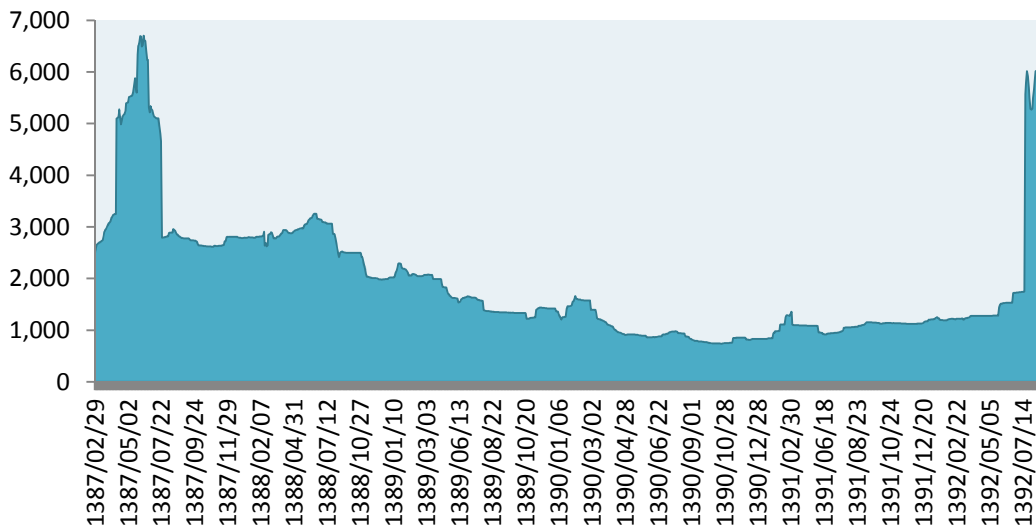
بسیاری از بیش بینی ها نشان می دهد که در آینده میزان رشد اقتصادی در کشورهای آسیایی افزایش خواهد یافت و به تبع آن انتظار می رود که میزان حمل و نقل از آسیا به اروپا و آمریکا افزایش یابد. این تغییرات می توان موجب رونق صنعت حمل و نقل دریایی در کشورهای این منطقه شود. همانگونه که می توان این رشد را در بنادر کشورهای چین و سنگاپور در وضع موجود دید.

۳.۴- تاثیرات مالی رشد بازار سرمایه و درآمد در زیر بخش حمل و نقل دریایی

امروزه کشور شاهد رشد روزافزون شاخص بازار سرمایه است. این موضوع می تواند به عنوان یک فرصت برای صنایع به منظور جذب سرمایه ها محسوب شده و بدین طریق و با استفاده از این سرمایه ها، رشد نقدینگی تولید و لذا افزایش توان رقابتی ایجاد شود. در شکل ۸ می توان تغییر ارزش سهام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (حکشتی) را مشاهده نمود. طبق این نمودار مشاهده



می شود که حد فاصل ماههای مرداد تا آبان سال ۱۳۹۲ قیمت سهام این شرکت رشد چشم گیری نشان داده است.



شکل ۸: میزان تغییرات ارزش سهام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

با توجه به اطلاعات مالی منتشره توسط این شرکت، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۹۰ عملکرد بسیار مناسبی داشته است و با ۱۱۱ درصد رشد، ۵۳ ریال زیان به ازای هر سهم در سال ۱۳۸۹ را به وضعیت سودآوری ۶ ریال به ازای هر سهم تبدیل نموده است. این روند رو به رشد در عملکرد سال ۱۳۹۱ نیز به همین ترتیب اما با شدت کمتر (۶۳ درصد افزایش) دنبال شده است، به گونه ای که ۹ ریال به ازای هر سهم سود شناسایی شده است. در بودجه سال ۱۳۹۲، این شرکت پیش بینی نموده است که با رشد ۱۳۴ درصدی سود خود، ۲۲ ریال سود به ازای هر سهم محقق نماید، که به نظر می رسد در پی لغو تحریم ها و عملی گشتن توافقات، این رقم دور از انتظار نباشد. این موضوع می تواند موجب افزایش بیشتر قیمت سهام در این بخش بشود. باید در نظر داشت که عرضه سهام شرکت ملی نفت کش در حال حاضر در بازار سرمایه انجام نمی شود.

۳.۵- نحوه تقسیم سهام و مدیریت سیستم با تاکید بر خصوصی سازی

نکته مهمی را که باید در زمان تحلیل اقتصادی این سیستم و شرکتهای آن در نظر داشت ترکیب سهامداران آن است. در حال حاضر، یک سوم سهام شرکت نفت کش در اختیار صندوق سرمایه گذاری تامین اجتماعی، یک سوم در اختیار صندوق سرمایه گذاری بازنشستگان صنعت نفت و یک سوم در اختیار صندوق بازنشستگی کشوری است. که همگی به نوعی نیمه خصوصی محسوب



می‌شوند. از طرف دیگر شرکت کشتیرانی نیز دارای وضعیت مشابهی است. ۵۲ درصد سهام آن در اختیار صندوق بازنشستگی کشوری و صندوق سرمایه گذاری تامین اجتماعی، ۲۴ درصد سهام عدالت، ۲۰ درصد شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی، ۲ درصد سهام کارکنان بوده و تنها ۲ درصد سرمایه آزاد است. لذا می‌توان گفت که در واقع تنها بخش کوچکی از آن قابل واگذاری در بازار سرمایه است. این در حالی است که این شرکت خود عمده ترین سهامداری سایر شرکتهای کشتیرانی در کشور است. بطوری که بطور مثال دارای ۷۷ درصد سهام کشتیرانی دریای خزر و ۹۰ درصد کشتیرانی والفجر است. این موارد نشان دهنده واگذاری بسیار ضعیف در این بخش می‌باشد که می‌توان آن را از طریق افزایش عرضه سهام، با توجه به رونق بازار سرمایه بهبود بخشید. از طرف دیگر این موضوع نشان دهنده ساختار مدیریت دولتی حاکم بر این سیستم بوده و می‌تواند موجب کاهش توان عملکردی این بخش شود. چه بسا بسیاری زیان‌ده بودن این شرکت‌ها را بخشی به دلیل مدیریت نامناسب برخی از آنها در سال‌های گذشته می‌دانند.

۳.۶- سیاست، تاثیر تحریم‌ها و چشم انداز آینده آن‌ها

در بخش نفتی اکثر درآمد شرکت نفت کش جمهوری اسلامی ایران (در حدود ۸۰٪ آن) ناشی از حمل نفت به مکانهایی غیر از ایران است، یعنی سفرهای هیچ سر ایران. لذا افزایش میزان تحریم‌ها این بخش از بازار شرکت نفت کش را هدف قرار داد. هر چند این شرکت توانست تا حدودی جابجایی نفت‌های فروخته شده کشور را برعهده گرفته و بخشی از این زیان را جبران نماید، ولی این موضوع تاثیر بسزایی بر روی عملکرد این شرکت داشته و موجب ضرر دهی این شرکت طی دو سال گذشته شد. از طرف دیگر شرکت کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران بیشتر کالاهایی را جابجا می‌نماید که یک سر آنها ایران است. لذا افزایش تحریم‌ها موجب شد که میزان واردات و صادرات در کشور کاهش یابد، هر چند از این نظر نیز تحریم‌های خارجی موجب افزایش سهم شرکتهای داخلی از کل کالا جابجایی شد.

با کاهش احتمالی تحریم‌ها می‌توان با استفاده از پتانسیلهای موجود آمده از طریق سرمایه گذاری بیشتر و در نتیجه افزایش توان رقابتی، سهم بیشتری را در آینده بازار بدست آورد به نحوی که بتوان انتظار افزایش درآمدزایی و لذا بهبود وضعیت اشتغال و ارزش افزوده را در این بخش، داشت.



۴- نتیجه گیری

همانگونه که بیان شد، هدف از این مقاله ایجاد دیدگاه و رویکردی نوین به تحلیل اقتصادی در صنعت حمل و نقل بوده است. در این مقاله، پس از بررسی کلی سیمای حمل و نقل دریایی در جهان و کشور، وضعیت مالی و اقتصادی آن مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. بدین ترتیب می توان تاثیرات بیان شده در این مقاله بصورت جدول ۱ جمع بندی نمود. در این جدول مشاهده می شود که تمامی عوامل انتظار بهبود اقتصادی در این زیر بخش را نشان می دهد. تنها عاملی که می تواند در این شرایط موجب تاثیر گذاری منفی بر روی عملکرد این زیر بخش بشود مشکلات مدیریتی و دولتی بودن آن است. می توان با واگذاری مناسب سهام شرکتهای حمل و نقل دریایی به بخش خصوصی گامی مهم و اساسی در راستای بهبود عملکرد آنها برداشت. در همین راستا بهبود ساختارهای مدیریتی در این مجموعه ها نیز می تواند بسیار مهم و تعیین کننده قلمداد شود. موارد عنوان شده در این مقاله بنوعی به نقش بسیار مهم خصوصی سازی در این عرصه اشاره دارد و می توان با بررسی و تقویت این موارد بخش خصوصی را به همکاری در این بخش تشویق نمود. بدیهی است بسیاری از مباحث مهم که امکان بحث آنها در اینجا وجود دارد به دلیل محدودیت تعداد صفحات قابل بیان نیست و به مجال دیگری منتقل خواهد شد.

جدول ۱: تاثیر عوامل بیان شده بر روی صنعت حمل و نقل دریایی

ردیف	عامل	تاثیر
۱	انرژی	↑
۲	رشد اقتصادی جهان	↑
۳	رشد قیمت حمل و نقل دریایی	↑
۴	امکان جذب سرمایه	↑
۵	توزیع مبدا و مقصد کالاها	↓
۶	ترکیب سهامداران و نحوه مدیریت	↑
۷	وضعیت تحریم ها	↑



۶- مراجع

1- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD),2012, "REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2012", UNITED NATIONS PUBLICATION, Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland, ISBN 978-92-1-112860-4.

۲- اسماعیل مکی زاده، "تابعیت و ثبت کشتی"، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۸۴، ۱۳۹۰.

۳- سالنامه آماری حمل و نقل، وزارت راه و ترابری، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ۱۳۹۰.

۴- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اداره حسابهای اقتصادی، سال ۱۳۸۶،
www.cbi.ir/page/4456.aspx

۵- "عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی سال جهاد اقتصادی -۱۳۹۰"، وزارت راه و شهرسازی، سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۱.

6-<http://www.ame.com.au/Resources/Images/FeatureArticles/ShiploadsOfCapacity/6.jpeg>

7- <http://cdn2.spectator.co.uk/wp-content/blogs.dir/11/files/2012/07/12901.jpg>



The economic and financial prospective of maritime transport in Iran

Navid Kalantari¹, Ramin Khavarzade², Neda Alirezaei³

1- PhD in Transportation Engineering, Sharan Transportation Research Center (STRC)

2- PhD Candidate, Department of Statistics, Sharan Transportation Research Center (STRC)

3- MS, Department of Statistics, Sharan Transportation Research Center (STRC)

Abstract

Maritime transport plays an important role in increasing any countries GDP. This is as maritime transport has the highest share in terms of tonnage in many countries import and exports. Hence, in this paper, with an emphasis on privatization, this economic sector has been analyzed. Based on the current potentials in Iran and capacities generated by the 44 article of the national constitution, much improvement could be gained in maritime transport, and thereby increase employment and improve the GDP. In order to use the capability of the two fields, this paper aim to provide a bridge between transportation engineering and finance. This is the first paper presented in Iran that has performed a financial analysis for one mode of transport. By the use of these financial analyses an important step could be taken toward privatization in this sector.

Keywords: *maritime transport, privatization, article 44 of the constitution, financial analysis*

