

# اقتصاد کشتیرانی

جلد اول

دکتر مارتین استافورد

مترجم: رضارضوی صیاد

|                      |   |                                |
|----------------------|---|--------------------------------|
| سرشناسه              | : | استافورد، مارتین               |
| عنوان و نام پدیدآور  | : | Dr. Stopford, Martin           |
| مشخصات نشر           | : | تهران: گرایش، ۱۳۹۱.            |
| مشخصات ظاهری         | : | ۳۲۰ ص.                         |
| شابک                 | : | 978-964-9947-25-9 ج. ۱.        |
| وضعیت فهرست نویسی    | : | فیا                            |
| یادداشت              | : | عنوان اصلی: Maritime Economics |
| موضوع                | : | بازرگانی دریایی                |
| موضوع                | : | حمل و نقل دریایی               |
| شناسه افزوده         | : | رضوی صیاد، رضا، مترجم.         |
| رده بندی کنگره       | : | ۱۳۹۱ ۷ الف ۵ الف / HE ۷۳۵      |
| رده بندی دیویی       | : | ۳۸۷/۵                          |
| شماره کتاب شناسی ملی | : | ۳۰۲۷۹۳۱                        |
| تاریخ درخواست        | : | ۱۳۹۱/۱۰/۳                      |
| تاریخ پاسخگویی       | : |                                |
| کد پیگیری            | : | ۳۰۲۷۶۵۸                        |

تهران : خیابان مطهری ، خیابان مهرداد، پلاک ۷ تلفن : ۸۸۸۲۸۷۵۴ - ۸۸۳۰۴۶۷۸



نشر گرایش

## اقتصاد کشتیرانی

مؤلف: دکتر مارتین استافورد

مترجم: رضا رضوی صیاد

اجرا و ویراستار: پیام دریا

طرح جلد: گلناز هزاره

لیتوگرافی: نوید

چاپ: کیان چاپ

صحافی: صداقت مهر

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۱

قیمت: ۱۱۵۰۰ تومان

شابک: ۹۷۸ - ۹۶۴ - ۹۹۴۷ - ۲۵ - ۹

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می باشد.

«امروز در این برهه از زمان، مسئله اقتصادی از همه مسائل کشور فوریت و اولویت بیشتری دارد. اگر کشور عزیز ما بتواند در زمینه مسائل اقتصادی، یک حرکت جهادگونه‌ای انجام بدهد، این گام بلندی را که برداشته است، با گام‌های بلند بعدی همراه کند، بلاشک برای کشور و پیشرفت کشور و عزت ملت ایران تأثیرات بسیار زیادی خواهد داشت. ما باید بتوانیم قدرت نظام اسلامی را در زمینه حل مشکلات اقتصادی به همه دنیا نشان دهیم؛ الگو را بر سر دست بگیریم تا ملت‌ها بتوانند ببینند که یک ملت در سایه اسلام و با تعالیم اسلام چگونه میتواند پیشرفت کند.»

بیانات مقام معظم رهبری - آغاز سال ۱۳۹۰

## تقدیر و تشکر

بر خود لازم می‌بینم مراتب تشکر خود را از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بابت حمایت‌های صورت گرفته، ماهنامه پیام دریا در خصوص چاپ کتاب، جناب آقای سپهیار (ویراستار فنی) و همچنین کلیه عزیزانی که در مراحل مختلف کار، این جانب را مورد حمایت خود قرار دادند، اعلام نمایم.

در پایان ذکر این نکته ضروری است که مسلماً ماحصل کار بدون نقص نیست. لذا باز خورد نواقص، پیشنهادات و اصلاحات، مزید امتنان خواهد بود.

## مقدمه مترجم

یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تبیین شده برای توسعه کشور در سال‌های اخیر جهاد اقتصادی و شتاب‌بخشی به رشد اقتصادی بوده است. و یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های لازم برای پویایی اقتصادهای متصل به دریا، کارایی شبکه حمل و نقل دریایی است.

صنعت حمل‌ونقل دریایی، حلقه اساسی زنجیره تولید به مصرف، و واسطه اصلی تبادلات مابین اقتصادهای جهان به شمار می‌رود. این صنعت، شریان اصلی تجارت جهانی است و حجم مبادلات صورت گرفته از طریق آن (جابجایی بیش از ۸ میلیارد تن محموله در سال ۲۰۱۰)، قابل مقایسه با هیچ یک از سایر وجهه‌های حمل‌ونقل نیست. این موضوع امتیاز ویژه‌ای برای کشورهای صاحب ناوگان تجاری محسوب می‌شود.

نگاه علمی-تخصصی به مقوله بازارهای حمل‌ونقل دریایی، و به طور خاص سازوکار (اقتصادی) حاکم بر آن‌ها، از مسایلی بوده که کمتر مورد توجه قطب‌های علمی و صنعتی کشور واقع شده است. نتیجه امر بهره‌وری پایین و سهم نسبتاً کم جامعه کشتیرانی کشورمان از مجموع حجم حمل‌محمولات غیرنفتی دریایی، حتی در مسیرهای به/از ایران، بوده است.

ارزش مالی هر یک از معاملات متعارف صورت گرفته در بازارهای مختلف کشتیرانی، بالغ بر دهها و حتی صدها میلیون دلار است. لذا تبیین و شناخت قواعد و مختصات اقتصادی حاکم بر این بازار و به کارگیری تحلیل‌های اقتصادی در تصمیم‌گیری‌های تجاری توسط صنعت کشتیرانی کشور، بسیار حائز اهمیت است. این امر متضمن عملکرد هوشمندانه بازیگران حمل‌ونقل دریایی کشورمان در این بازار رقابتی بین‌المللی، و افزایش سهم کشور از حجم تجارت دریایی، از طریق افزایش رقابت‌پذیری و بهره‌وری بخش فعال و نهایتاً رشد اقتصادی کشور است.

در کنار طیف گسترده‌ای از عوامل دخیل، شاید بتوان عدم وجود منابع فارسی معتبر و جامع را یکی از دلایل ناشناخته ماندن موضوع در میان بخش‌های آکادمیک و صنعتی کشور به‌شمار آورد.

کتاب پیش‌رو مشتمل بر ۵ فصل اول و جلد اول از مجموعه سه‌جلدی برگردان کتاب اقتصاد حمل‌ونقل دریایی<sup>۱</sup>، به قلم آقای دکتر مارتین استاپفورد<sup>۲</sup> است. نویسنده کتاب، با سوابق گسترده آکادمیک و تجربی سالیان متمادی، مدیر موسسه کلارکسون<sup>۳</sup>، معتبرترین موسسه تحقیقاتی و بروکری حمل‌ونقل دریایی، در سطح بین‌المللی، بوده است.

کتاب اقتصاد حمل‌ونقل دریایی به عنوان یکی از مهم‌ترین کتب مرجع و پایه در زمینه اقتصاد دریایی، سرفصل‌های گسترده‌ای از صنعت حمل‌ونقل دریایی را در بر می‌گیرد و در بین اقشار مختلف جامعه دریایی، دانشجویان و فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی از اعتبار و محبوبیت خاصی برخوردار است. تجربه ۱۲ ساله این جانب در حوزه تحقیقات بازارهای صنعت حمل و نقل دریایی و منابع علمی موجود در این زمینه، نیز موید این امر است.

فصل اول کتاب به تاریخچه پیدایش حمل‌ونقل دریایی و بیان جزییات مسیر تاریخی که در طول هزاران سال توسط این صنعت پیموده شده، می‌پردازد.

در فصل دوم، سازمان بازار کشتیرانی مورد بحث قرار می‌گیرد. این موضوع از طریق بررسی بازار و سیستم حمل و نقل دریایی، تقاضای حمل و نقل دریایی، ناوگان تجاری، نحوه عرضه ظرفیت‌های حمل، نقش بنادر، ساز و کار یک شرکت کشتیرانی و تأثیرات عوامل سیاسی بر این صنعت صورت می‌پذیرد.

فصل سوم به چرخه‌های بازار کشتیرانی می‌پردازد. چرخه‌های بازار کشتیرانی حاکم بر تفکرات و تصمیم‌گیری‌های اقتصادی این بازار هستند. این چرخه‌ها از زاویه دید اهل فن کشتیرانی در دوره‌های مختلف به بحث و بررسی گذاشته شده و نهایتاً به نکاتی در خصوص بازگشت سرمایه و پیش‌بینی چرخه‌های بازار اشاره می‌شود.

فصل چهارم به عرضه، تقاضا و نرخ‌های کرایه حمل می‌پردازد. در این ارتباط مدل بازار کشتیرانی با لحاظ ماهیت چرخه‌ای این بازار و سه عامل یادشده مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این فصل تأکید بر روی مولفه‌های دینامیکی بازار صورت گرفته است.

نهایتاً در فصل پایانی چگونگی عملکرد بازارهای کشتیرانی در کنار یکدیگر تشریح می‌شود. کشتیرانی مجموعه‌ای از چهار بازار مرتبط در چهار حوزه کرایه حمل، کشتی‌های دست‌دوم، کشتی‌های نو و بازار اوراق‌سازی کشتی است. در این فصل عملکرد این بازارها و اندرکنش آنها با یکدیگر و چگونگی ارتباط و نقطه اتصال آنها، یعنی جریان نقدی، مورد شناسایی و بررسی قرار گرفته است. امید می‌رود این کتاب سهمی هر چند کوچک، در اعتلای اقتصادی کشور داشته و مورد استفاده جامعه پژوهشی و صنعتی، اساتید فن و همچنین کلیه علاقمندان به حوزه حمل و نقل دریایی واقع گردد.

1- Maritime Economics

2- Martin Stopford

3- Clarkson Research Services

## فهرست مطالب

| صفحه | عنوان                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------------|
| ۱    | فصل ۱: حمل و نقل دریایی و اقتصاد جهانی                                       |
| ۱    | ۱-۱-۱. مقدمه                                                                 |
| ۱    | ۱-۱-۱. مشخصه های تجارت کشتیرانی                                              |
| ۳    | ۱-۱-۲. نقش تجارت دریایی در توسعه اقتصادی                                     |
| ۴    | ۱-۱-۳. تاریخچه توسعه دریایی-مسیر غرب                                         |
| ۷    | ۱-۲-۱. پیدایش تجارت دریایی، ۳۰۰۰ قبل از میلاد تا ۱۴۵۰ پس از میلاد            |
| ۷    | ۱-۲-۱. مبدأ-خلیج فارس                                                        |
| ۸    | ۱-۲-۲. آغاز تجارت در دریای مدیترانه                                          |
| ۹    | ۱-۲-۳. آغاز دوره برتری یونانی ها در صنعت کشتیرانی                            |
| ۱۱   | ۱-۲-۴. تجارت در منطقه مدیترانه در دوران امپراطوری روم                        |
| ۱۲   | ۱-۲-۵. امپراطوری بیزانس                                                      |
| ۱۲   | ۱-۲-۶. دوره شکوفایی و نیز و اتحادیه تجاری هانزایی، ۱۰۰۰ الی ۱۴۰۰ پس از میلاد |
| ۱۵   | ۱-۳-۱. اقتصاد جهانی در قرن ۱۵ میلادی                                         |
| ۱۶   | ۱-۴-۱. گشایش تجارت جهانی، ۱۸۳۳-۱۴۵۰                                          |
| ۱۶   | ۱-۴-۱. اروپا مسیر دریایی به آسیا را کشف می کند                               |
| ۱۸   | ۱-۴-۲. سفرهای پرتغالی ها                                                     |
| ۱۸   | ۱-۴-۳. اقتصاد سفرهای اکتشافی                                                 |
| ۱۹   | ۱-۴-۴. شبکه تجاری پرتغالی ها                                                 |
| ۲۱   | ۱-۴-۵. مسیرهای تجاری جدید برای اروپا                                         |
| ۲۳   | ۱-۴-۶. ظهور آنتورپ                                                           |
| ۲۳   | ۱-۴-۷. آمستردام و تجارت هلندی ها                                             |
| ۲۶   | ۱-۴-۸. تجارت دریایی در قرن هیجدهم                                            |
| ۲۸   | ۱-۴-۹. ظهور مالکان مستقل                                                     |
| ۳۰   | ۱-۵-۱. کشتیرانی لاینر و ترمپ ۱۸۳۳-۱۹۵۰                                       |
| ۳۰   | ۱-۵-۱. چهار نوآوری صنعت کشتیرانی را متحول نمود                               |
| ۳۱   | ۱-۵-۲. رشد تجارت دریایی در قرن نوزدهم                                        |

|    |                                                                   |
|----|-------------------------------------------------------------------|
| ۳۳ | ۱-۵-۳. نیروی بخار جایگزین بادبان می‌شود.....                      |
| ۳۷ | ۱-۵-۴. شبکه کابلی دریاهای عمیق، انقلابی در ارتباطات کشتیرانی..... |
| ۳۸ | ۱-۵-۵. ظهور سیستم‌های حمل لاینر و ترمپ.....                       |
| ۴۰ | ۱-۵-۶. سرویس‌های لاینر مسافری.....                                |
| ۴۲ | ۱-۵-۷. پیدایش خدمات خطوط منظم حمل بار.....                        |
| ۴۵ | ۱-۵-۸. کشتیرانی ترمپ و بازار تجارت جهانی.....                     |
| ۴۹ | ۱-۵-۹. قابلمند شدن کشتیرانی.....                                  |
| ۵۱ | ۱-۶-۶. حمل کانتینری، فله و هوایی ۲۰۰۶-۱۹۵۰.....                   |
| ۵۱ | ۱-۶-۱. یکپارچه سازی حمل و نقل دریایی.....                         |
| ۵۲ | ۱-۶-۲. فضای جدید تجارت پس از کنفرانس.....                         |
| ۵۳ | ۱-۶-۳. رشد حمل و نقل هوایی در متن مناطق مختلف.....                |
| ۵۴ | ۱-۶-۴. رشد حجم تجارت دریایی ۲۰۰۵-۱۹۵۰.....                        |
| ۵۶ | ۱-۶-۵. انقلاب صنعتی کشتیرانی.....                                 |
| ۵۶ | ۱-۶-۶. توسعه سیستم‌های حمل و نقل محمولات فله.....                 |
| ۶۰ | ۱-۶-۷. روند کانتینرئیزاسیون کالاهای عمومی.....                    |
| ۶۱ | ۱-۶-۸. حمل محمولات خاص.....                                       |
| ۶۲ | ۱-۶-۹. ساختارهای در حال تغییر شرکت‌های کشتیرانی.....              |
| ۶۵ | ۱-۷. درس‌هایی از ۵۰۰۰ سال کشتیرانی تجاری.....                     |
| ۶۷ | ۱-۸. چکیده.....                                                   |

|    |                                                            |
|----|------------------------------------------------------------|
| ۶۹ | فصل ۲: سازمان بازار کشتیرانی.....                          |
| ۶۹ | ۲-۱. مقدمه.....                                            |
| ۷۰ | ۲-۲. تصویر کلی صنعت حمل و نقل دریایی.....                  |
| ۷۳ | ۲-۳. صنعت جهانی حمل و نقل.....                             |
| ۷۳ | ۲-۳-۱. کشتیرانی آب‌های عمیق و حمل هوایی.....               |
| ۷۴ | ۲-۳-۲. کشتیرانی در آب‌های ساحلی.....                       |
| ۷۵ | ۲-۳-۳. حمل و نقل زمینی و یکپارچه سازی اشکال مختلف حمل..... |
| ۷۷ | ۲-۴. تقاضا برای حمل و نقل دریایی.....                      |
| ۷۷ | ۲-۴-۱. حمل و نقل دریایی به عنوان یک محصول.....             |
| ۷۸ | ۲-۴-۲. الگوی تقاضای حمل و نقل دریایی جهان.....             |
| ۸۲ | ۲-۴-۳. کالاهایی که از طریق دریا حمل می‌شوند.....           |
| ۸۶ | ۲-۴-۴. توزیع ابعادی بسته‌های محمولات.....                  |
| ۸۸ | ۲-۴-۵. جداسازی کالاها در کشتیرانی.....                     |
| ۹۰ | ۲-۵. سیستم حمل و نقل دریایی.....                           |
| ۹۳ | ۲-۵-۱. تعریف حمل فله.....                                  |
| ۹۴ | ۲-۵-۲. تعریف حمل منظم (لاینری).....                        |
| ۹۶ | ۲-۵-۳. تعریف حمل دریایی محمولات ویژه.....                  |
| ۹۸ | ۲-۵-۴. محدودیت‌ها در ارتباط با آمار حمل و نقل.....         |

|     |                                              |
|-----|----------------------------------------------|
| ۹۹  | ۶-۲. ناوگان تجاری جهان                       |
| ۹۹  | ۱-۶-۲. انواع کشتی‌های ناوگان جهانی           |
| ۱۰۳ | ۲-۶-۲. مالکیت ناوگان جهانی حمل               |
| ۱۰۴ | ۳-۶-۲. سالخوردگی، فرسودگی و جایگزینی ناوگان  |
| ۱۰۶ | ۷-۲. هزینه در حمل و نقل دریایی               |
| ۱۰۶ | ۱-۷-۲. تجارت جهانی و هزینه کرایه حمل         |
| ۱۰۹ | ۲-۷-۲. اتحاد کشتی و عامل صرفه جویی در مقیاس  |
| ۱۱۰ | ۳-۷-۲. تابع هزینه واحد حمل دریایی            |
| ۱۱۳ | ۴-۷-۲. اقتصاد کشتیرانی فله                   |
| ۱۱۵ | ۵-۷-۲. اقتصاد حمل لاینری                     |
| ۱۱۷ | ۸-۲. نقش بنادر در سیستم حمل و نقل دریایی     |
| ۱۲۱ | ۹-۲. بازیگران اصلی عرصه کشتیرانی             |
| ۱۲۱ | ۱-۹-۲. انواع شرکت‌های کشتیرانی               |
| ۱۲۳ | ۲-۹-۲. چه کسی تصمیم‌گیری‌ها را انجام می‌دهد؟ |
| ۱۲۴ | ۳-۹-۲. شرکت‌های مشترک و اتحاد منافع          |
| ۱۲۶ | ۴-۹-۲. گروه کشتیرانی نیمه‌عام                |
| ۱۲۹ | ۱۰-۲. نقش دولت‌ها در کشتیرانی                |
| ۱۳۰ | ۱۱-۲. چکیده                                  |

|     |                                                                        |
|-----|------------------------------------------------------------------------|
| ۱۳۳ | فصل ۳: چرخه‌های کشتیرانی                                               |
| ۱۳۳ | ۱-۳. مقدمه‌ای بر چرخه بازار کشتیرانی                                   |
| ۱۳۵ | ۲-۳. مشخصه‌های چرخه‌های بازار کشتیرانی                                 |
| ۱۲۵ | ۱-۲-۳. مولفه‌های چرخه‌های اقتصادی                                      |
| ۱۳۷ | ۲-۲-۳. چرخه‌های طولانی‌مدت کشتیرانی (گرایش بایدار)                     |
| ۱۳۸ | ۳-۲-۳. چرخه‌های کوتاه مدت                                              |
| ۱۴۰ | ۴-۲-۳. چرخه‌های فصلی                                                   |
| ۱۴۱ | ۵-۲-۳. بررسی دیدگاه‌های تحلیل‌گران در خصوص چرخه‌های کوتاه‌مدت کشتیرانی |
| ۱۴۴ | ۶-۲-۳. نتیجه‌گیری                                                      |
| ۱۴۵ | ۳-۳. چرخه‌های کشتیرانی و ریسک کشتیرانی                                 |
| ۱۴۷ | ۱-۳-۳. ریسک کشتیرانی و ساختار بازار                                    |
| ۱۴۹ | ۲-۳-۳. استراتژی‌های کشتیرانی و توزیع ریسک                              |
| ۱۵۰ | ۴-۳. مروری بر چرخه‌های کشتیرانی ۲۰۰۷-۱۷۴۱                              |
| ۱۵۳ | ۱-۴-۳. بررسی چرخه‌های کشتیرانی در عمل                                  |
| ۱۵۳ | ۵-۳. چرخه‌های دوره کشتی‌های بادبانی ۱۸۶۹-۱۷۴۱                          |
| ۱۵۶ | ۶-۳. چرخه‌های بازار ترمپ ۱۸۶۹-۱۹۳۶                                     |
| ۱۵۸ | ۱-۶-۳. تاثیر پیشرفت‌های تکنولوژیکی بر نرخ‌های کرایه حمل ۱۸۶۹ الی ۱۹۱۳  |
| ۱۶۳ | ۲-۶-۳. چرخه‌های کشتیرانی در بین دو جنگ جهانی (۱۹۴۰-۱۹۲۰)               |
| ۱۶۸ | ۷-۳. چرخه‌های بازار حمل فله، ۲۰۰۸-۱۹۴۵                                 |

|     |                                                    |
|-----|----------------------------------------------------|
| ۱۷۰ | ۱-۷-۳. روند توسعه تکنولوژی ۱۹۴۵-۲۰۰۷               |
| ۱۷۲ | ۲-۷-۳. چرخه‌های کوتاه‌مدت در سال‌های ۱۹۴۵-۲۰۰۷     |
| ۱۸۶ | ۳-۸. درس‌هایی از دو قرن چرخه‌های کشتیرانی          |
| ۱۸۶ | ۳-۸-۱. اصول حاکم بر ایجاد دوره‌های اوج رکود        |
| ۱۸۷ | ۳-۹. پیش‌بینی چرخه‌های کشتیرانی                    |
| ۱۸۹ | ۳-۹-۱. اهمیت بیش و آگاهی بازار                     |
| ۱۸۹ | ۳-۹-۲. مشکلات مدیریت ریسک موفق                     |
| ۱۹۱ | ۳-۱۰. چکیده                                        |
| ۱۹۳ | فصل ۴: عرضه، تقاضا و نرخ‌های تریه حمل              |
| ۱۹۳ | ۴-۱. مدل بازار کشتیرانی                            |
| ۱۹۴ | ۴-۲. عوامل کلیدی موثر بر عرضه و تقاضا              |
| ۱۹۷ | ۴-۲-۱. ارتباطات دینامیکی مدل                       |
| ۱۹۹ | ۴-۳. تقاضا برای حمل و نقل دریایی                   |
| ۱۹۹ | ۴-۳-۱. اقتصاد جهان                                 |
| ۲۰۵ | ۴-۳-۲. تجارت دریایی کالا                           |
| ۲۰۸ | ۴-۳-۳. متوسط طول سفر و تن‌مایل                     |
| ۲۱۰ | ۴-۳-۴. تأثیر شوک‌های ناگهانی بر تقاضای کشتی        |
| ۲۱۳ | ۴-۳-۵. هزینه‌های حمل و نقل و تابع طولانی‌مدت تقاضا |
| ۲۱۴ | ۴-۴. عرضه حمل و نقل دریایی                         |
| ۲۱۴ | ۴-۴-۱. تصمیم‌سازی که عرضه را کنترل می‌کنند         |
| ۲۱۵ | ۴-۴-۲. ناوگان تجاری                                |
| ۲۲۰ | ۴-۴-۳. بهره‌وری ناوگان                             |
| ۲۲۳ | ۴-۴-۴. ساخت و تولید کشتی                           |
| ۲۲۵ | ۴-۴-۵. اوراق‌سازی و تلف شدن کشتی                   |
| ۲۲۸ | ۴-۴-۶. درآمد کرایه حمل                             |
| ۲۲۸ | ۴-۵. ساز و کار نرخ کرایه حمل                       |
| ۲۳۲ | ۴-۵-۱. تعادل و اهمیت زمان                          |
| ۲۳۹ | ۴-۵-۲. تأثیر جهت‌گیری‌های بازار بر منحنی عرضه      |
| ۲۴۱ | ۴-۵-۳. مدل چرخه کشتیرانی                           |
| ۲۴۴ | ۴-۵-۴. روندهای تنظیمی دینامیک                      |
| ۲۴۴ | ۴-۵-۵. قیمت‌ها و هزینه‌ها در دوره درازمدت          |
| ۲۴۶ | ۴-۶. چکیده                                         |
| ۲۴۹ | فصل ۵: بازارهای چهارگانه کشتیرانی                  |
| ۲۴۹ | ۵-۱. تصمیماتی که مالکان کشتی با آن‌ها مواجهند      |
| ۲۵۲ | ۵-۲. بازارهای چهارگانه کشتیرانی                    |

|     |                                                                     |     |
|-----|---------------------------------------------------------------------|-----|
| ۲۵۲ | ۱-۲-۵۵ تعریف بازار                                                  | ۲۵۲ |
| ۲۵۲ | ۲-۲-۵۵ مکان بازارهای چهارگانه کشتیرانی                              | ۲۵۲ |
| ۲۵۳ | ۳-۲-۵۵ چگونه ۴ بازار کشتیرانی تجمیع می‌شوند؟                        | ۲۵۳ |
| ۲۵۵ | ۴-۲-۵۵ مشخصه‌های متفاوت بازارهای چهارگانه                           | ۲۵۵ |
| ۲۵۶ | ۳-۵۵ بازار کرایه حمل                                                | ۲۵۶ |
| ۲۵۶ | ۱-۳-۵۵ بازار کرایه حمل چیست؟                                        | ۲۵۶ |
| ۲۵۷ | ۲-۳-۵۵ ترتیب بکارگیری کشتی                                          | ۲۵۷ |
| ۲۵۹ | ۳-۳-۵۵ اجاره سفری                                                   | ۲۵۹ |
| ۲۶۰ | ۴-۳-۵۵ قرارداد حمل COA                                              | ۲۶۰ |
| ۲۶۱ | ۵-۳-۵۵ اجاره زمانی                                                  | ۲۶۱ |
| ۲۶۳ | ۶-۳-۵۵ اجاره لخت کشتی                                               | ۲۶۳ |
| ۲۶۳ | ۷-۳-۵۵ قرارداد اجاره                                                | ۲۶۳ |
| ۲۶۷ | ۸-۳-۵۵ گزارش‌های بازار کرایه حمل                                    | ۲۶۷ |
| ۲۶۷ | ۹-۳-۵۵ گزارش بازار حمل قله خشک                                      | ۲۶۷ |
| ۲۶۹ | ۱۰-۳-۵۵ گزارش بازار تانکر                                           | ۲۶۹ |
| ۲۷۱ | ۱۱-۳-۵۵ قرارداد اجاره در بازار حمل کشتی‌های لاینر و حمل محصولات خاص | ۲۷۱ |
| ۲۷۱ | ۱۲-۳-۵۵ آمار و ارقام در خصوص نرخ‌های کرایه حمل                      | ۲۷۱ |
| ۲۷۱ | ۱۳-۳-۵۵ شاخص جهانی                                                  | ۲۷۱ |
| ۲۷۳ | ۴-۵۵ بازار مشتقات کرایه حمل                                         | ۲۷۳ |
| ۲۷۴ | ۱-۴-۵۵ قرارداد مشتق کرایه حمل                                       | ۲۷۴ |
| ۲۷۶ | ۲-۴-۵۵ نیازمندی‌های بازار مشتقات کرایه حمل                          | ۲۷۶ |
| ۲۷۶ | ۳-۴-۵۵ شاخص‌های کرایه حمل                                           | ۲۷۶ |
| ۲۷۸ | ۴-۴-۵۵ توسعه بازار مشتق کرایه حمل                                   | ۲۷۸ |
| ۲۷۸ | ۵-۴-۵۵ تجارت در بازار کرایه حمل آبی                                 | ۲۷۸ |
| ۲۷۹ | ۶-۴-۵۵ قراردادهای کرایه حمل آبی                                     | ۲۷۹ |
| ۲۸۱ | ۵-۵۵ بازار خرید و فروش کشتی                                         | ۲۸۱ |
| ۲۸۱ | ۱-۵-۵۵ بازار خرید و فروش کشتی چه می‌کند؟                            | ۲۸۱ |
| ۲۸۲ | ۲-۵-۵۵ مراحل فروش کشتی                                              | ۲۸۲ |
| ۲۸۵ | ۳-۵-۵۵ قیمت کشتی چگونه تعیین می‌شود؟                                | ۲۸۵ |
| ۲۸۹ | ۴-۵-۵۵ چگونگی تغییرات قیمت کشتی‌های تجاری                           | ۲۸۹ |
| ۲۹۲ | ۵-۵-۵۵ ارزش‌گذاری کشتی‌های تجاری                                    | ۲۹۲ |
| ۲۹۳ | ۶-۵-۵۵ بازار کشتی‌های نو                                            | ۲۹۳ |
| ۲۹۳ | ۱-۶-۵۵ تفاوت بازار کشتی‌های نو با بازار خرید و فروش کشتی در چیست؟   | ۲۹۳ |
| ۲۹۳ | ۲-۶-۵۵ خریداران و فروشندگان در بازار کشتی‌های نو                    | ۲۹۳ |
| ۲۹۴ | ۳-۶-۵۵ مذاکرات در ساخت کشتی‌های نو                                  | ۲۹۴ |
| ۲۹۵ | ۴-۶-۵۵ قرارداد ساخت کشتی                                            | ۲۹۵ |
| ۲۹۹ | ۷-۵۵ بازار اوراق سازی                                               | ۲۹۹ |
| ۳۰۰ | ۸-۵۵ چکیده                                                          | ۳۰۰ |