



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

- فرصت استثنایی پیش روی ایران
- ایران می تواند مرکز تجارت منطقه ای غلات باشد
- رویکرد عملیاتی بندر امیرآباد، ترانزیت محور است
- افزایش ترانزیت غلات قزاقستان از طریق بندر ایران
- پیشرفت های یفدری و دریایی ایران در نمایشگاه سوریه
- به جوانی اقتصادی و سیاسی ترانزیت غلات، توجه ویژه شود
- روابط پیچیده ژیر بخش های ترانزیت با ایجاد پنجره واحد قابل حل است

تجارت منطقه ای غلات
مسیر مشترک توسعه

NO SMOKING

در این شماره می خوانید:

سخن نخست

فرصت استثنایی پیش روی ایران ۲۴

گفتگوی ویژه

ایران می تواند مرکز تجارت منطقه ای غلات باشد..... ۶۲
روابط پیچیده زیربخش های ترانزیت با ایجاد پنجره ی واحد قابل حل است ۶۶
به جوانب اقتصادی و سیاسی ترانزیت غلات، توجه ویژه شود..... ۷۰
رویکرد عملیاتی بندر امیرآباد ترانزیت محور است ۷۴
تجارت منطقه ای غلات از حرف تا عمل..... ۷۶

گزارش ویژه

گزارش از گردهمایی منطقه ای تجارت غلات : مسیر مشترک توسعه..... ۵۰

گزارش

مقام عالی وزارت راه و ترابری از بندر بوشهر بازدید کرد..... ۲۵
تحقق ۱۰۱ درصدی اهداف برنامه ۲۶
برقراری خط منظم کشتیرانی بین بنادر ایران و عمان..... ۲۸
پنج خبر مهم از سازمان بین المللی دریانوردی..... ۳۰
پیشرفت های بندری و دریایی ایران در نمایشگاه سوریه..... ۳۶
حمل ۳۱ میلیون تنی کالا توسط ناوگان کشتیرانی..... ۴۰
خارج سازی شناورهای مغروق خور موسی تا ۲۴ ماه آینده ۴۴
افزایش ترانزیت غلات قزاقستان از طریق بنادر ایران ۶۰
تایدواتر وارد حوزه مسافرت های دریایی شد ۷۳
دزدی دریایی هماهنگ سازی واکنش ها..... ۱۰۶
عملکرد بنادر کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی..... ۱۰۸
چابهار، مستعد اثربخشی بر توسعه ی اقتصادی کشور..... ۱۳۸
ساخت اسکله ی مسافری بندر چابهار شتاب می گیرد..... ۱۴۰

گفت و گو

توجه جدی به توسعه و بهسازی ساختار اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی ۳۲
کاربردهای ربات زیر دریایی ۳۹

مقاله ویژه

نقش ترانزیت غلات در توسعه ی اقتصادی ایران ۸۶
پتانسیل منطقه ی آزاد چابهار در حمل و نقل ترکیبی غلات..... ۹۰
نقش شرکت های ۳PL و ۴PL در پروژه ی تجارت غلات منطقه ۹۷
تجارت منطقه ای غلات..... ۱۰۲

مقالات

توسعه دریانوردی در گرو تکنولوژی هوشمند و خلاق ۱۰۰
کاربرد مواد جاذب برای دفع آلودگی های نفتی در دریا..... ۱۱۸

گوناگون

چگونه پایانه ی کانتینری را در مسیر صحیح توسعه هدایت کنیم؟ ۱۱۰
پیش بینی عرضه و تقاضای جهانی کار برای دریانوردان..... ۱۱۲
تاریخ های مهم صنعت دریانوردی در سال جاری میلادی..... ۱۱۳
وی دی آر با قابلیت آزادسازی خودکار..... ۱۲۳
کنوانسیون بین المللی توقیف کشتی ها مصوب ۱۹۹۹ میلادی ۱۲۴

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی
مدیر مسئول و سردبیر: محمد رضا امامی

مدیر اداری: فرهنگ مولوی
مدیر مالی: فرید ساجدی

گزارشگران: سارا میرزایی، سکینه صارمی، مسعود عباس زاده
ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، منوچهر محمدی

عکاسان: پرهام بنی عباس، وحید محمودی، یاسر علی بخشی
ویراستار: مجید روانجو

مترجم: نوروز محمدخانی
امور اداری: احمد رضا زریو

امور اجرایی و توزیع: رامین جهان پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرین غلامی، فرهاد شهریاری
پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

طراحی، صفحه آرایی، لیتوگرافی، چاپ، امور اجرایی، صحافی:
موسسه همایش رسانه امروز

خیابان ولیعصر، نرسیده به تقاطع فاطمی، خیابان شهید صدر، پلاک ۴۵، واحد ۱۲
تلفن: ۸۸۸۹۹۰۲۶

پست الکترونیک: hamayesh.rasaneh@yahoo.com

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی
خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه های از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.
- علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

فرصت استثنایی پیش روی ایران

محمولات ترانزیتی کشورمان را کالاهایی نظیر مواد سوختی، پنبه، کالاهای ساختمانی، وسایل نقلیه باری و مسافری، انواع لوازم خانگی و... تشکیل می‌دهند و این در حالی است که کشورهای همسایه‌ی ایران، معروف به CIS، سالانه بالغ بر ۴۰ میلیون تن مازاد تولید غلات دارند و در مقابل، کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس نیازمند واردات ۲۰ میلیون تن از این محصول هستند که ایران می‌تواند نقش اساسی در تبادل این محصول ایفا و منافع درخور توجهی را نصیب خود کند.

از طرفی، گفته می‌شود، با توجه به این‌که در سال‌های آینده، ۳۵ درصد از تولید غلات جهان در کشورهای روسیه، قزاقستان و آکرین صورت می‌گیرد، ایران می‌تواند حضوری فعالانه در ترانزیت غلات داشته باشد؛ چراکه در مسیر اصلی تجارت غلات قرار دارد؛ به گونه‌ای که در بالادست ایران، کشورهای تولیدکننده و در پایین دست آن، کشورهای مصرف‌کننده‌ی غلات واقع شده‌اند و حضور در این مسیر، ترانزیت فعالی را برای کشورمان رقم خواهد زد. باید توجه داشت که قرار نیست استفاده از این موقعیت، کشور را متحمل هزینه‌های مضاعف کند، بلکه با استفاده از امکانات موجود، تحقق چنین هدفی که به نفع کشورهای هدف خواهد بود، موقعیتی استثنایی را برای کشورمان فراهم خواهد آورد.

باید در نظر داشت که در اطراف ایران کشورهایی قرار گرفته‌اند که دارای ظرفیت تولید غلات و دانه‌های روغنی به میزان زیاد هستند و از طرفی، کشورهایی را در اطراف خود داریم که به شدت نیازمند واردات غلات و دانه‌های روغنی هستند. چنانچه بتوانیم نقش واسط این کشورها را ایفا کنیم و به‌ممنزله‌ی مرکز تجارت غلات مطرح شویم، هم می‌توانیم اشتغال مولد و هم ارزش افزوده در کشور ایجاد کرده و هم می‌توانیم به عنوان یک مسیر ترانزیتی برای سوآپ غلات عمل کنیم؛ یعنی بخش‌هایی از نیاز کشورمان را با واردات گندم تأمین کنیم و در بخش‌هایی دیگر نیز، گندم خود را به کشورهای جنوبی صادر کنیم و هم با سرمایه‌گذاری مشترک، به دنبال ایجاد صنایع غذایی باشیم که گندم و دانه‌های روغنی را به محصولات دیگر با ارزش افزوده‌ی بیشتر تبدیل می‌کند و سپس به صادرات محصولات جدید و با ارزش بیشتر بپردازیم.

تجارت غلات از طریق خاک ایران، دارای صرفه‌ی اقتصادی است و از این رهگذر، هم میزان قیمت تمام‌شده‌ی فروشندگان به‌طور چشم‌گیری کاهش پیدا می‌کند و هم توان رقابت در بازارها بیش‌تر می‌شود. اگر مسیر ایران برای تأمین کالای مورد نیاز انتخاب شود، کالاها با هزینه و زمان مناسب‌تری به مقصد خواهند رسید.

باید با رعایت همه‌ی جوانب و ایجاد تسهیلات لازم، زمینه‌ی تشویق و ترغیب تجار بخش خصوصی و فعالان این بخش در عرصه‌های بین‌المللی را به‌منظور همکاری با ایران در زمینه‌ی تجارت منطقه‌ای غلات را فراهم کنیم. همچنین، بخش خصوصی نیز، باید بیش از گذشته فعال شده و نقش اصلی را بر عهده گیرد، تا از این رهگذر، منافع اقتصادی و ملی کشور تأمین شود. ■

ایران همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه صاحبان کالا بوده؛ چراکه نیاز کشورهای آسیای میانه در دسترسی به آب‌های آزاد، رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و همچنین، همسایگی جمهوری اسلامی ایران با آسیای میانه، موقعیت ممتازی را برای کشورمان به ارمغان آورده است. فعالیت اقتصادی ترانزیتی، علاوه بر کسب درآمدهای ارزی و ایجاد ارزش افزوده، می‌تواند نقش مؤثری در فرایند کارآفرینی، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید، افزایش امنیت ملی، توسعه و عمران منطقه‌ای و بین‌المللی و جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی ایفا کند.

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای مسیر ترانزیتی ایران در نظر گرفت. البته بهره‌برداری درست و به‌موقع از این فرصت‌ها و همچنین، انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گسترده، می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از این موقعیت منحصربه‌فرد مؤثر باشد؛ از این‌رو، نحوه‌ی بهره‌برداری از این مزیت‌ها و فرصت‌ها و نیز، برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف، می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه‌ی ترانزیت ایفا کند.

قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی با کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک‌سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس از سوی دیگر، به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می‌شود. همچنین، به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و تجهیز امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن زمینه‌ها و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برخوردار است. بنادر شهید رجایی و امیرآباد، دارای جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی شمال- جنوب بوده و علاوه بر بنادر مذکور، بنادر امام خمینی، بوشهر، چابهار و انزلی نیز، از پتانسیل‌های نقش‌آفرین و منحصربه‌فردی برخوردار هستند.

همچنین، برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی، به‌ویژه بخش دریایی، بندر چابهار را به عنوان قطب ترانزیت محور شرق مطرح کرده است که در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه‌ی این محور، شاهد رونق ترانزیت در مسیر یادشده نیز خواهیم بود. هرچند که بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق مطرح است، اما به دلیل برخی نارسایی‌های ساختاری، در ترانزیت کالا به افغانستان نسبت به بندرعباس از اهمیت کم‌تری برخوردار است. با این وجود، ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی کشور، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه‌ی ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور، موقعیت ترانزیتی ویژه‌ای برای حمل کالاهای متعلق به کشورهای هدف، پیش روی ایران قرار داده است.

به‌رغم مسیرهای ترانزیتی و استثنایی کشور ما، باید گفت: همواره عمده‌ترین



در دور سوم سفرهای استانی هیئت دولت به استان بوشهر

مقام عالی وزارت راه و ترابری از بندر بوشهر بازدید کرد

نشست شورای حمل و نقل استان بوشهر به ریاست سرپرست وزارت راه و ترابری در اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر برگزار شد.

مهندس علی نیکزاد که به تازگی توسط رئیس جمهور با حفظ سمت در وزارت مسکن و شهرسازی به عنوان سرپرست وزارت راه و ترابری نیز منصوب شده، با اشاره به اینکه همه تلاش دولت در راستای خدمت به مردم است گفت: جمهوری اسلامی در حال حاضر به برکت راه امام، تدبیر رهبری و داشتن رئیس جمهوری مکتبی و انقلابی از جایگاه ویژه ای در دنیا برخوردار است.

نیکزاد با اذعان به اینکه حمل و نقل، موتور محرکه کشور در باب اقتصاد و شکوفایی است، پیچیدگی و گستردگی کار در وزارت راه و ترابری را مورد تاکید قرار داد و گفت: به رغم مشغله زیاد و حجم کار بالای راه و ترابری و در کنار آن حوزه مسکن و شهرسازی با انسجام و پی گیری ویژه، کارها را به پیش می بریم.

وی با اشاره به عزم دولت برای ادغام برخی وزارتخانه ها خاطر نشان کرد: ادغام وزارت راه و ترابری و مسکن بنا بر صلاحدید رئیس جمهوری انجام می شود، ایشان تصمیم گرفته اند ماده ۵۳ قانون برنامه پنجم را اجرا کنند.

نیکزاد اظهار داشت: در این ماده قید شده است که تا سال دوم برنامه پنجم توسعه، تعداد وزارتخانه ها باید از ۲۱ به ۱۷ وزارتخانه کاهش یابد و در این زمینه ادغام این دو وزارتخانه زودتر از موعد تعیین شده صورت می گیرد.

سرپرست وزارت راه ترابری با درخواست از مدیران این وزارتخانه و همچنین مدیران وزارت مسکن برای عدم توجه به مسائل حاشیه ای و انجام پر قوت و قدرت امور، یادآور شد: رضایتمندی مردم از جمهوری اسلامی، در گرو کار کردن و تلاش خالصانه همه ماست.

نیکزاد، مدیران و کارکنان بخش های مختلف وزارتخانه های راه و ترابری و مسکن را انسان های متعهد و متخصص خواند و افزود: یقین بدانید اگر مسئولیت بر عهده من باشد با رعایت انصاف و عدالت عمل خواهیم کرد.

در ادامه این نشست که مهندس سید عطاءاله صدر، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و جمعی از مدیران زیر مجموعه وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن در آن حضور داشتند، محمد راستاد مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر ضمن خوشامدگویی به مقام عالی وزارت و هیئت همراه گزارشی از اقدامات و عملکرد این اداره کل ارائه داد.

در پایان این نشست نیز صورتجلسه ای تنظیم شد که بر اساس آن بایستی سازمان بندر و دریانوردی برای الحاق بخشی از اسکله های نظامی به بخش تجاری در بندر بوشهر با دفتر مقام معظم رهبری و برای واگذاری مدیریت بخش لجستیکی منطقه ویژه شماره ۲ بوشهر با استانداری مکاتبه نموده و نتیجه را به مقام عالی وزارت گزارش نماید. همچنین مقرر شد به جز پروژه های بزرگ، مابقی پروژه های بندر استان بوشهر تا پایان سال ۹۰ آماده بهره برداری شوند.

پس از اتمام این نشست نیز، سرپرست وزارت راه و ترابری با همراهی مدیرعامل سازمان بندر و دریانوردی و مدیرکل بندر و دریانوردی استان بوشهر ضمن بازدید از اسکله ها، تاسیسات و تجهیزات بندر بوشهر، در جریان روند اجرای پروژه های بندر بوشهر قرار گرفت. ■



تشریح عملکرد حمل و نقل دریایی در نشست خبری معاونان وزیر راه و ترابری

تحقق ۱۰۱ درصدی اهداف برنامه



در تازه‌ترین نشست خبری مدیران ارشد وزارت راه و ترابری که به مناسبت سالگرد انقلاب شکوهمند اسلامی و به منظور بیان عملکرد دولت دهم و مقایسه‌ی وضعیت موجود در بخش حمل و نقل کشور با سال ۱۳۵۷ در ساختمان وزارت راه و ترابری برگزار شد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن اعلام خبر تحقق ۱۰۱ درصدی اهداف برنامه‌ی چهارم در بخش بنادر، از رشد سرمایه‌گذاری بخش‌های دولتی و خصوصی در بنادر، افزایش ظرفیت بنادر و رشد ناوگان تجاری و نفتی کشور سخن گفت.

و ۷۰۰ تن ظرفیت ایجاد شده که به عبارتی، ۹۲ درصد از اهداف برنامه محقق شده است، به طوری که هم اکنون از رتبه‌ی اول حمل و نقل نفتی در منطقه برخوردار هستیم.»

ظرفیت‌سازی در بنادر ادامه دارد

معاون وزیر راه و ترابری در بخش دیگری از سخنان خود با تأکید بر این که ظرفیت‌سازی در بنادر، مطابق مفاد برنامه‌ی پنجم ادامه دارد، اضافه کرد: «بر اساس برنامه‌ی پنجم توسعه، ظرفیت بنادر از ۱۵۰ میلیون به ۲۰۰ میلیون تن ارتقا می‌یابد.»

به گفته‌ی مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت بندر شهید رجایی، به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور، به ۲ برابر افزایش می‌یابد و از ۳ میلیون به ۶ میلیون TEU ارتقا پیدا می‌کند. در بندر انزلی نیز ظرفیت‌ها با افزایش دوبرابری، از ۱۰ میلیون تن در سال به ۲۰ میلیون تن خواهد رسید. «صدر» با اعلام افزایش دوبرابری ظرفیت بندر نوشهر و امیرآباد در مازندران، از افزایش ظرفیت بندر چابهار در سواحل دریای عمان، به سطح ۶ میلیون تن در سال خبر داد.

تشریح وضعیت موجود در حمل و نقل دریایی

معاون وزیر راه و ترابری در آغاز سخنان خود، با بیان این که حمل و نقل دریایی نقش مؤثری در توسعه‌ی اقتصادی کشور دارد، از تحقق اهداف برنامه‌ی چهارم در همه‌ی زمینه‌ها خبر داد و اظهار داشت: «به لحاظ تحقق اهداف برنامه‌ی چهارم در زیربخش حمل و نقل دریایی، خوشبختانه ۱۰۱ درصد از اهداف برنامه محقق شده است.»

«مهندس سید عطاءاله صدر» ادامه داد: «با توجه به رویکرد کانتینری حمل بار، ظرفیت بنادر برای حمل و نقل کانتینری به ۴ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU افزایش پیدا کرده است.»

وی با تأکید بر این مهم که در بخش حمل و نقل دریایی، سرمایه‌گذاری‌های چشم‌گیری چه توسط بخش دولتی و چه از سوی بخش خصوصی صورت گرفته، از رشد ۳۵۰ درصدی سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پس‌کرانه‌های بندری خبر داد.

به گفته‌ی «صدر»، حدود ۹۸ درصد به ظرفیت ناوگان تجاری کشور اضافه شده و در حال حاضر، به ۵/۵ میلیون تن رسیده است. وی همچنین درباره‌ی ناوگان ملی نفتکش گفت: «در این ناوگان نیز، حدود ۱۰ میلیون



در نشست تخصصی «پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران» تشریح شد

ضرورت آرایه نسخه جدید آیین نامه

نشست معرفی و بررسی «پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران» از سوی اداره کل مهندسی سواحل و بنادر معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد.

این نشست تخصصی با حضور نمایندگان از ارگان ها، دانشگاه ها و شرکت های مهندسی مشاور و پیمانکار و اعضای کمیته اجرایی طرح در سالن اجتماعات سازمان بنادر و دریانوردی و به منظور «تبادل اطلاعات و پیشنهادهای در راستای بهبود تهیه و اجرای آیین نامه و ویرایش نسخه های جدیدتر» برگزار شد.

بنا بر این گزارش، در ابتدای این نشست مهندس «علیرضا کبریایی» مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی گزارشی درباره ضرورت ویرایش آیین نامه طراحی و ساخت سازه های دریایی ایران - نشریه ۳۰۰ - و همچنین اقدام های انجام گرفته درباره ویرایش این نشریه و پروژه های مطالعاتی ملی را آرایه کرد. وی اداره امور بندری و دریایی کشور، ایجاد، تکمیل و توسعه ساختمان ها، تاسیسات و تعمیرگاه های بندری و دریایی و وسایل و تجهیزات مربوطه و بهره برداری از آن ها را در زمره ماموریت های مهم سازمان بنادر و دریانوردی بر شمرده و افزود؛ تهیه، تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوطه و همچنین نظارت کامل بر امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و تلاش برای توسعه آن ها به همراه تامین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدام لازم در راستای پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانی بازرگانی و ساحلی، از جمله ماموریت های سازمان در زمینه مهندسی سواحل و بنادر است. مهندس کبریایی همچنین «اعطای گواهینامه های صلاحیت فنی، دریایی به افراد و واحدهای دریایی»، «اجرای قانون دریایی ایران و انجام تحقیق و مطالعه در امور بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی»، «صدور اجازه تاسیس اسکله و سایر تاسیسات و تجهیزات ضمن تصویب طرح مربوطه، با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره برداری» را به عنوان وظایف و ماموریت هایی بر شمرده که سازمان بنادر ضمن اجرا، در جهت ارتقای کیفی آن ها خواهد کوشید.

این گزارش می افزاید؛ در این نشست دکتر «خسرو برگی» استاد ممتاز دانشگاه تهران و مجری طرح تدوین آیین نامه کارهای دریایی ایران نیز در ارتباط با نیاز جامعه دریایی کشورمان به یک آیین نامه منسجم، نحوه انتخاب آیین نامه مینا، نحوه ایرانیزه کردن (بومی سازی) آیین نامه و انتظارات موجود از اساتید و کارشناسان مرتبط با امور دریایی کشور سخن گفت. وی به آیین نامه طراحی و ساخت سازه های دریایی ایران (نشریه ۳۰۰) اشاره کرد و گفت: «۱۱ کارگروه تخصصی از سازمان ها، دانشگاه ها و شرکت های مشاوره ای و پیمانکاری مرتبط، به صورت منفک و غیر یکپارچه در تهیه این نشریه همکاری کرده اند، اما با توجه به نیاز جامعه دریایی کشور در به روز رسانی و تدقیق آیین نامه ها، اظهار نظرهای دریافتی درباره عدم یکپارچگی موجود در نشریه ۳۰۰ و عدم استفاده مهندسان مشاور از نشریه مذکور در طراحی ها، سازمان بنادر و دریانوردی نیاز به ویرایش این نشریه را ضروری می شمارد».

وی ضمن نمایش فایل پاورپوینت، به تشریح تاریخچه و نیازمندی های انتخاب، تهیه، ترجمه و ویرایش آیین نامه کارهای دریایی ایران پرداخت و در پایان اقدام هایی که تا کنون در این زمینه انجام گرفته را ستود و در همین راستا، به نیازهای جامعه علمی و دریایی کشور به تدوین آیین نامه کارهای دریایی در نسخه های جدید، اشاره کرد. شایان ذکر است که در جلسه معرفی و بررسی «پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران» مقرر شد تا هماهنگی های لازم توسط سازمان بنادر و دریانوردی، برای ابلاغ پیش نویس آیین نامه مذکور از طرف معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور به مهندسان مشاور و پیمانکار، بعمل آید و کمیته های تخصصی در محل دبیرخانه دائمی همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS) که نماینده انجمن بین المللی «PIANC» در ایران نیز به شمار می رود، برای پاسخ گویی به پرسش ها و ابهام های احتمالی تشکیل شود.

همچنین دبیرخانه دائمی همایش «ICOPMAS» از کلیه متخصصان و علاقه مندان دعوت به عمل آورد تا برای رفع ابهامات احتمالی آیین نامه مذکور، به بانک اطلاعاتی متخصصان در پایگاه اطلاع رسانی همایش به نشانی اینترنتی «<http://icopmas.pmo.ir>» مراجعه و ثبت نام کنند، ضمن آنکه پیش نویس آیین نامه کارهای دریایی ایران در پایگاه مذکور در دسترس همگان قرار دارد. ■

بنادر سال ۱۳۵۷ در مقایسه با بنادر امروزی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، در بخش دیگری از سخنان خود به مقایسه وضعیت بنادر امروز ایران با بنادر زمان انقلاب در سال ۱۳۵۷ پرداخت و اظهار داشت: در سال ۴۷، حجم تخلیه و بارگیری کشور ۱۷ میلیون تن بود که این میزان در سال ۱۳۸۸، به ۱۳۱ میلیون تن افزایش پیدا کرده است. به عبارت دیگر، میزان تخلیه و بارگیری بنادر کشور، ۹ برابر رشد داشته است.» به گفته «مهندس صدر»، تنها طی ۹ ماه گذشته از سال ۸۹، حدود ۱۰۳ میلیون تن تخلیه و بارگیری در بنادر ایران صورت گرفته است. معاون وزیر راه اضافه کرد: «ظرفیت بنادر کشور در سال ۵۷، حدود ۱۹ میلیون تن بود که هم اکنون این ظرفیت به ۱۵۰ میلیون تن ارتقا یافته است.»

«مهندس صدر» با بیان این که در زمان انقلاب، ظرفیت ترانزیتی در کشور وجود نداشت، این میزان را در حال حاضر ۲۰ میلیون تن عنوان کرد.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، ظرفیت کانتینری بنادر کشور در سال ۱۳۵۷، حدود ۱۰۰ هزار TEU کانتینر بود که این ظرفیت در حال حاضر به ۴ میلیون و ۴۰۰ هزار TEU کانتینر افزایش یافته است. وی همچنین، ظرفیت ناوگان تجاری ایران در سال ۱۳۵۷، را ۵۰۰ هزار تن دانست که هم اکنون به ۵ و نیم میلیون تن افزایش یافته است.

به گزارش خبرنگار بندر و دریا، در نشست معاونان وزیر راه و ترابری، مدیرعامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران، مدیرعامل سازمان هواپیمایی، مدیرعامل سازمان هواشناسی، معاون ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل و معاون ساخت و نگهداری راه های روستایی نیز حضور داشتند که به نوبت با ارائه گزارشی عملکرد و مقایسه های مجموعه ای تحت حاکمیت خود در قبل و بعد از انقلاب اسلامی پرداختند. ■

مقدمات هاب شدن بندر شهید رجایی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، تبدیل شدن بندر شهید رجایی به بندر کانونی یا اصطلاحاً هاب (HUB) در منطقه را اولویت سیاست کشور در بخش حمل و نقل دریایی بر شمرده و از اقدامات انجام شده در این زمینه سخن گفت.

به گفته «مهندس صدر»، سازمان بنادر در این خصوص، اقدام به اتخاذ تدابیری به منظور تغییر حرکت خطوط کشتیرانی به بندر ایرانی کرده است. وی در این زمینه توضیح داد: «برای تغییر جهت حرکت خطوط کشتیرانی از بنادر جنوبی خلیج فارس به بندر ایران در شمال این آبراه، تصمیم گرفته شد ترانشیپمنت کالاها از بندر ایران، از ۲۰ تا ۲۵ درصد تخفیف سود بازرگانی بهره مند شوند.»

وی در خصوص نتیجه ای این اقدام، از جذب حدود ۱۵ خط کشتیرانی خارجی و امضای قرارداد ترانشیپمنت با پایانه ای اپراتور بندر شهید رجایی خبر داد.

مدیرعامل سازمان بنادر «شبانه روزی شدن فعالیت گمرک بندر شهید رجایی» را اقدام دیگری در خصوص هاب شدن این بندر دانست و گفت: «فعالیت ۲۴ ساعته ای گمرک بندر شهید رجایی، امکان استفاده ای بهتر و کامل از ظرفیت بندر را فراهم می کند.»

به گفته «مهندس صدر»، افزایش پسکرانه ای بندر شهید رجایی، راهکار دیگری برای تبدیل شدن این بندر به بندر کانونی در منطقه بوده است. در این راستا، بنا بر تصویب کمیسیون مستندسازی مجلس شورای اسلامی، مساحت بندر شهید رجایی به ۲ برابر افزایش می یابد. مدیرعامل سازمان بنادر، در ادامه ای سخنان خود افزود: «هم اکنون این امکان برای صاحبان کالا فراهم است تا کالاها را از بندر ایران و از مسیر کریدور شمال - جنوب و کریدور شرق - غرب به کشورهای آسیای مرکزی در شمال، کشور ترکیه و همچنین افغانستان ترانزیت کنند.»



در نشست سه‌جانبه‌ی سازمان بنادر، منطقه‌ی آزاد چابهار و کشتیرانی و الفجر بررسی شد:

برقراری خط منظم کشتیرانی بین بنادر ایران و عمان

دریابوردی خواست، از بخش خصوصی ایران برای فعالیت و سرمایه‌گذاری در بنادر عمان حمایت کند

مدیرعامل سازمان بنادر نیز، در این جلسه با اشاره به جایگاه ممتاز جغرافیایی عمان در ورودی خلیج فارس و موقعیت ایران به عنوان مسیر اتصال همسایگان شمالی و کشورهای آسیای مرکزی و CIS به خلیج فارس، دریای عمان و آب‌های آزاد، گفت: «با توجه به دسترسی به بازار بسیار خوب این کشورها، زمینه‌های مطلوبی برای توسعه‌ی همکاری در زمینه‌ی ترانزیت و ترانزیت کالا بین ایران و عمان وجود دارد.»

مدیرعامل سازمان بنادر و دریابوردی، گفت: «می‌توان با همکاری و مشارکت بین بنادر ایران و عمان، ظرفیت ترانزیت کالا را برای تأمین کالاهای مورد نیاز در بازارهای منطقه افزایش داد و به این ترتیب، با برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری مشترک، سهم بیش‌تری از بازار حمل‌ونقل در منطقه را به خود اختصاص دهیم.»

«مهندس صدر»، با اشاره به حمل ۲۰۰ میلیون TEU کانتینر در سال گذشته در سراسر جهان و توسط خطوط کشتیرانی بین‌المللی گفت: «ایران و عمان در مسیر حمل‌ونقل کالا بین شرق و غرب قرار گرفته‌اند و با همکاری یکدیگر و ارایه‌ی سرویس‌های مناسب خدماتی با قیمت‌های رقابتی می‌توانند سهم بیش‌تری از حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی را به سوی بنادر خود جذب کنند.»

وی افزود: «برای ایجاد انگیزه در بخش خصوصی ایران و عمان، به‌منظور سرمایه‌گذاری در بنادر دو کشور، باید مشوق‌های لازم را فراهم کنیم تا این بخش، با اطمینان از تأمین منافع خود، رغبت بیش‌تری برای فعالیت و سرمایه‌گذاری در زمینه‌های مختلف، از جمله خدمات بندری و دریایی، ایجاد مراکز لجستیک کالا و تولید محصولات داشته باشد.»

مدیرعامل سازمان بنادر، در خصوص همکاری‌های دو کشور در بخش دولتی، نیز گفت: «دولت‌های ایران و عمان نیز، می‌توانند در زمینه‌های آموزش، تربیت دریانورد، ایجاد محوطه‌های کشتی‌سازی و تعمیر کشتی و تدوین مقررات و ارایه‌ی تسهیلات، با یکدیگر همکاری کنند.»

را مناسب ارزیابی کرده، بر برقراری خط کشتیرانی مشترک با ایران تأکید کردند.»

بندر صحار، مناسب‌ترین بندر برای توسعه‌ی روابط تجاری با ایران

در اولین نشست رسمی و در سطح مقام‌های ارشد حمل‌ونقل دو کشور به‌منظور ارزیابی زمینه‌های توسعه‌ی همکاری‌های دوجانبه‌ی بندری و دریایی میان تهران و مسقط، «سعید حمدون علی حکتی»، معاون وزیر حمل‌ونقل عمان و «یان مایر»، رئیس بندر صحار با «مهندس سید عطاءاله صدر»، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریابوردی در تهران دیدار و گفت‌وگو کردند.

در این نشست، معاون وزیر حمل‌ونقل عمان با اشاره به برنامه‌های توسعه‌ی بندر مسقط، سلاله و صحار گفت: «در این میان، بندر صحار نزدیک‌ترین بندر عمان به بنادر ایران است و بر همین اساس، می‌توان برای توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی بین بنادر ایران و بندر صحار، برنامه‌ریزی کرد.»

وی همچنین خواستار ایجاد خط منظم کشتیرانی بین بنادر ایران و عمان شد.

رئیس بندر صحار نیز، در این جلسه خواستار همکاری دو طرف در زمینه‌ی توسعه‌ی بندر و تبادل دانش بین متخصصان توسعه‌ی بندر در دو کشور شد.

طرف عمانی در این جلسه، از سازمان بنادر و

بهمین‌ماه گذشته، مقامات سازمان بنادر و دریابوردی، با برگزاری ۲ جلسه‌ی جداگانه، برقراری خط منظم کشتیرانی با نزدیک‌ترین بندر عمان به ایران را مورد مذاکره و بررسی کارشناسی قرار دادند.

به گزارش بندر و دریا، دیدار مدیرعامل سازمان بنادر و دریابوردی با معاون وزیر حمل‌ونقل عمان در تهران، با هدف توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی بین بنادر دو کشور و نشست سه‌جانبه‌ی سازمان بنادر، سازمان منطقه‌ی آزاد چابهار و شرکت کشتیرانی و الفجر برای بررسی چگونگی راه‌اندازی خط جدید کشتیرانی از بندر چابهار به عمان (بندر صحار) در همین راستا و با هدف ارائه‌ی نظرات کارشناسی و تأمین منافع دو طرف صورت گرفته است.

این در حالی است که پیش از این، مدیرکل بنادر و دریابوردی سیستان و بلوچستان، در پایان سفر سه‌روزه‌ی خود به عمان و بازدید از امکانات و ظرفیت‌های بندر عمانی، از علاقه‌مندی مسئولان این کشور برای توسعه‌ی همکاری‌ها در زمینه‌های بندری با بنادر ایرانی خبر داد و اظهار داشت: «مقامات امور حمل‌ونقل کشور عمان، به دنبال دست‌یابی ترانزیت کالا به افغانستان از راه بندر چابهار هستند.»

اخیراً نیز، تعدادی از سرمایه‌گذاران عمانی، طی بازدید از بندر چابهار، ترانزیت کالاها به افغانستان از مسیر بندر چابهار و بندر شهید رجایی در ایران





کشتیرانی، لازم است در مدت کوتاهی دولت‌ها در پربار شدن این مسیر، مساعدت داشته باشند.» در ادامه، «مهندس آزاد»، استاندار سیستان و بلوچستان، نیز اهمیت توسعه بندر چابهار را از دید منطقه‌ای و ملی مورد توجه قرار داد و گفت: «با توجه به سرمایه‌گذاری‌های دولت در بخش‌های زیربنایی در استان، از جمله ساخت فرودگاه، فراهم آوردن برق مورد نیاز منطقه، توسعه آموزش عالی و سرمایه‌گذاری‌های عظیم دیگر، باید بندر چابهار نیز، نقش خود را در برنامه‌های توسعه‌ای استان و به‌ویژه در زمینه‌ی ایجاد اشتغال ایفا کند.» وی همچنین، توصیه کرد: «برای اجرایی شدن این طرح لازم است که کارشناسان مربوطه، نگاه صرفاً اقتصادی به مسأله نداشته باشند و ملاحظات غیر اقتصادی اما حایز اهمیت را نیز، مد نظر قرار دهند.» ■

دریانوردی، مدیرعامل منطقه‌ی آزاد چابهار، کشتیرانی والفجر و مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان تشکیل شد، توسعه‌ی ترانزیت و دسترسی کشور عمان به کشورهای آسیای مرکزی و ایجاد خط جدید کشتیرانی بین چابهار و عمان، مورد بررسی قرار گرفت. معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر در این نشست، با بیان این‌که بندر چابهار از ظرفیت و پتانسیل مطلوبی برخوردار است، گفت: «با توجه به تسری قوانین منطقه‌ی آزاد به بندر چابهار و افزایش تخفیف سود بازرگانی در این بندر، موقعیت و شرایط بندر چابهار به نسبت گذشته، تفاوت بسیار کرده و از پتانسیل‌های قابل قبولی برخوردار شده است. «صادقی‌فر»، این را هم اضافه کرد که: «به‌جهت ضررده بودن این مسیر در ابتدای شروع به کار خط

نشست هماهنگی با منطقی آزاد چابهار و کشتیرانی والفجر
به فاصله‌ی دو هفته پس از گفت‌وگوی رسمی مقام‌های حمل‌ونقلی ایران و تأکید بر ضرورت ایجاد خط منظم کشتیرانی بین بنادر دو کشور، چگونگی راه‌اندازی این مسیر دریایی و تأثیر آن بر اقتصاد منطقه، در نشست سه‌جانبه میان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان منطقه‌ی آزاد چابهار و کشتیرانی والفجر، مورد تبادل نظر قرار گرفت.
به گزارش خبرنگار ما، در این جلسه‌ی هماهنگی که با حضور «مهندس آزاد»، استاندار سیستان و بلوچستان، «مهندس صدر»، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، «مهندس صادقی‌فر»، معاون امور بندری و مناطق ویژه‌ی سازمان بنادر و

شرکت تخلیه و بارگیری بوم بار لیان BUM BAR LIAN



- ✓ عملیات محوطه بندری (تخلیه در محوطه، دیو، بارگیری)
- ✓ تجهیزات کامل تخلیه و بارگیری (قله و کارگو)

باران همیشه باران
نوروزتان مبارک، هفت سینتان زیبا، سالتان پرشاد

نماینده‌ی سازمان بنادر در آیمو گزارش می‌دهد:

پنج خبر مهم از سازمان بین‌المللی دریانوردی

بازنگری منشور دانشگاه جهانی دریانوردی (WMU)، تعداد اعضای هیئت امنای این دانشگاه کاهش یافته است. همچنین، بر اساس گزارش این نماینده، جمهوری اسلامی ایران با ارایه‌ی ۴۱ سند به اجلاس‌های مختلف سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۱۰ میلادی، توانست رتبه‌ی ششم در میان اعضای این سازمان را کسب کند؛ به طوری که کشورهایی چون دانمارک، فرانسه، و سوئد بعد از ایران در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند. اعلام نامزدی ۷ کشور برای رقابت در انتخاب دبیرکل آینده‌ی سازمان جهانی دریانوردی، خبر دیگری است که در نشست آینده‌ی شورای آیمو در تیرماه سال آینده توسط ۱۶۸ کشور عضو این سازمان انجام می‌شود. تاکنون ۷ کشور، از جمله ژاپن، اسپانیا و امریکا، نامزدی خود را برای احراز مقام دبیرکل اعلام کرده‌اند.

«انتخاب مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی ایران به عنوان عضو هیئت امنای دانشگاه جهانی دریانوردی»، «اعلام شعار محوری سازمان بین‌المللی دریانوردی و حمایت دبیرکل سازمان ملل از مبارزه با پدیده‌ی دزدی دریایی»، «کسب رتبه‌ی عالی جمهوری اسلامی در ارایه‌ی سند به آیمو»، «انتخاب رییس جدید برای بخش محیط زیست دریایی سازمان جهانی دریانوردی» و «اعلام نامزدی ۷ کشور برای احراز کرسی دبیرکل آیمو و آغاز رقابت فشرده میان آن‌ها» پنج خبر مهمی است که طی ماه گذشته‌ی میلادی، در خروجی خبرگزاری‌ها و سایت‌های اینترنتی دریایی قرار گرفته است.

بر پایه‌ی این گزارش و بنا بر اعلام نماینده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی در لندن، انتخاب «مهندس سید عطاءاله صدر»، در حالی صورت گرفت که بر اساس تغییرات اعمال‌شده و

مهم، به‌طور رسمی و کتبی، از سوی دبیرکل آیمو به معاون وزیر راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران ابلاغ شد.

این در حالی است که حضور نماینده‌ی کشورمان در ترکیب جدید هیئت امنای دانشگاه WMU می‌تواند در تعیین سیاست‌ها و خط‌مشی‌های راهبردی و نظارت بر حسن انجام وظایف رییس دانشگاه، مثمر ثمر باشد.

۲. شعار سال آیمو

«دزدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها» با تصویب شورای آیمو در نشست یک‌صدوچهارم این شورا که در خردادماه امسال برگزار شد، «دزدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها» به عنوان شعار سال ۲۰۱۱ میلادی سازمان بین‌المللی دریانوردی و جامعه‌ی جهانی دریانوردی انتخاب شد.

در همین راستا، مراسمی در عالی‌ترین سطح و با حضور «بان کی‌مون»، دبیرکل سازمان ملل، در مقر آیمو در شهر لندن برگزار شد. در این مراسم، دبیرکل آیمو، مدیر اجرایی برنامه‌ی غذایی جهانی، مدیر اجرایی دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرایم سازمان ملل، رؤسا و نمایندگان بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی دریایی غیردولتی و جمع کثیری از سفرای کشورهای

۱. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جمع هیئت امنای دانشگاه جهانی دریانوردی

منشور دانشگاه جهانی دریانوردی، وابسته به سازمان بین‌المللی دریانوردی، در نشست بیست‌وششم مجمع آیمو که در ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ میلادی (آذرماه سال ۱۳۸۸) برگزار شد، مورد بازنگری اساسی قرار گرفت. یکی از مهم‌ترین تغییرات صورت‌گرفته به موجب منشور جدید، کاهش تعداد اعضای هیئت امنای دانشگاه به سی عضو (۱۶ عضو از میان کشورها، ۹ عضو از میان فعالان عرصه‌ی دریانوردی و سازمان‌های بین‌المللی غیردولتی دریایی و ۶ عضو از میان محققان مؤسسات آموزشی دریایی جهان) است. این امر باعث شد، در تعیین اعضای جدید هیئت امنای، محدودیت‌ها و مقررات سخت‌تری اعمال شود و بعضی از اعضای سابق، از این هیئت کنار گذاشته شوند.

با توجه به حضور فعالانه‌ی ایران طی سال‌های گذشته در هیئت امنای دانشگاه و با رایزنی‌های صورت‌گرفته با مقامات آیمو، به‌خصوص دبیرکل این سازمان و رییس دانشگاه WMU، «مهندس سید عطاءاله صدر»، به نمایندگی از جمهوری اسلامی ایران، به عنوان یکی از اعضای هیئت امنای جدید دانشگاه انتخاب شد که این



عضو آیمو و همچنین هیئتی از جمهوری اسلامی ایران حضور داشتند. «میتروپولوس» دبیرکل سازمان جهانی دریانوردی، طی سخنانی وضعیت دزدی دریایی در جهان و به ویژه در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی را تشریح کرد و نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در این زمینه را حایز اهمیت دانست.

۳. رتبه‌ی ششم ایران در ارایه‌ی سند به آیمو

در سال ۲۰۱۰ میلادی، جمهوری اسلامی ایران با ارایه‌ی ۴۱ سند، به همراه کشور انگلیس در رتبه‌ی ششم کشورهای ارایه‌کننده‌ی سند قرار گرفت.

بر اساس این گزارش، به این سندها باید دو سند دیگر را که به‌طور مشترک با چند کشور ارایه شد، نیز اضافه کرد. کشورهای ایالات متحده آمریکا، ژاپن، نروژ، آلمان و کره‌ی جنوبی، به ترتیب در رتبه‌های اول تا پنجم ایستادند. در این میان، کشورهای مهمی همچون: دانمارک، فرانسه، سوئد، هلند، استرالیا و کانادا بعضاً با فاصله‌ی زیاد، در رتبه‌های بعد از ایران قرار گرفتند. در سال‌های ۲۰۰۹ و ۲۰۰۸ میلادی نیز، کشورمان به ترتیب با ارایه‌ی ۲۱ و ۲۶ سند، در رتبه‌ی دهم و هشتم قرار گرفت.

حضور جمهوری اسلامی ایران در میان بیست کشور اول ارایه‌کننده‌ی سند، به همراه دیدگاه‌های کارشناسانه‌ی ارایه‌شده در نشست‌های مختلف و نیز برقراری ارتباط با نمایندگان سایر دولت‌ها و نیز مقامات آیمو، موجب ارتقای جایگاه کشورمان نزد آیمو شد و وجهه‌ی خوبی از کشورمان را به نمایش گذاشت. در میان سندهای ارایه‌شده از سوی کشورمان، ارایه‌ی مجموعاً شش سند مشترک (از سال ۲۰۰۸ تاکنون) با چند کشور دیگر از مناطق مختلف جهان و نیز دو سند متضمن دستور کاری که به تصویب نیز رسیدند، قابل توجه است.

۴. انتخاب رییس جدید بخش محیط زیست دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی

با بازنشستگی «پالومارس» از کشور اسپانیا و کناره‌گیری وی از پست ریاست بخش محیط زیست دریایی آیمو، «اسپینوزا» از کشور گوآتمالا به ریاست این بخش منصوب شد. «اسپینوزا» که پیش از این مسئول واحد طرح و سیاست‌گزاری، تحت نظارت دبیرکل بود، از اول ماه ژانویه‌ی سال ۲۰۱۱ میلادی، بر صندلی ریاست این بخش مهم آیمو تکیه زد. در حال حاضر، این بخش با موضوعات مهمی در زمینه‌ی محیط زیست دریایی، به ویژه چالش کاهش گازهای گلخانه‌ای ناشی از فعالیت کشتی‌ها روبه‌رو است. «پالومارس» در سال

۲۰۰۸ میلادی و «اسپینوزا» در سال ۲۰۰۹ میلادی، به ترتیب برای شرکت در روز جهانی دریانوردی و همایش ارگان‌های دریایی، به ایران سفر کرده‌اند.

همچنین، در تیرماه سال جاری نیز، به دنبال بازنشستگی، «خانم ام. بنفو» از کشور نیجریه، «جیانگ زین» از کشور چین به ریاست بخش همکاری‌های فنی آیمو منصوب شده بود. گفتنی است، «ام بنفو» از سوی دولت نیجریه، برای پست دبیرکل آیمو که از اول ماه ژانویه‌ی سال ۲۰۱۲ میلادی تغییر خواهد کرد، نامزد می‌شود.

۵. اعلام نامزدی هفت کشور برای پست دبیرکل آیمو

در پایان سال جاری میلادی، دوره‌ی ریاست ۸ ساله‌ی «افتمیوس میتروپولوس» از کشور یونان بر سازمان بین‌المللی دریانوردی به پایان می‌رسد. در نشست آینده‌ی شورای آیمو که در اوایل تیرماه سال آینده برگزار خواهد شد، دولت‌های عضو این شورا، دبیرکل جدید را انتخاب و در نشست بعدی مجمع در آذر ماه سال آینده معرفی خواهند کرد. در صورت تصویب مجمع، دبیرکل منتخب، از اول ماه ژانویه‌ی سال ۲۰۱۲ میلادی، ریاست چهارساله‌ی خود را بر مهم‌ترین نهاد بین‌المللی دریایی آغاز خواهد کرد.

شورای آیمو، در نشست آتی خود، شاهد رقابت فشرده‌ای میان نامزدان این پست خواهد بود. تاکنون هفت نفر از سوی دولت‌ها برای پست دبیرکل نامزد شده‌اند. این افراد عبارتند از: - سکیمیزو از کشور ژاپن؛ وی در حال حاضر،

رییس بخش ایمنی دریانوردی آیمو است. میتروپولوس نیز، قبل از دبیرکل آیمو، در همین پست مشغول به کار بود.

- آندریاس کارالامبوس از کشور قبرس: وی در حال حاضر، رییس کمیته‌ی حفظ محیط زیست دریایی آیمو است و هم‌زمان یکی از مقامات عالی مرجع دریایی کشور قبرس محسوب می‌شود.

- فیدل فرر از کشور فیلیپین: وی در حال حاضر، رییس کمیته‌ی ایمنی دریانوردی آیمو است. فرر تا سال ۲۰۰۹ میلادی، نماینده‌ی ثابت کشورش در آیمو بود و در حال حاضر، از کارمندان عالی‌رتبه‌ی وزارت امور خارجه‌ی فیلیپین است.

- پروفسور چای از کشور کره جنوبی: وی تا پایان سال ۲۰۱۰ میلادی ریاست کمیته‌ی حقوقی آیمو را بر عهده داشت و در حال حاضر، رییس یک دانشکده‌ی حقوق در کشور کره جنوبی است.

- پاشا از کشور اسپانیا: وی در گذشته نماینده‌ی ثابت کشورش در آیمو بود و در حال حاضر، دبیرکل سازمان بین‌المللی ماهواره‌های سیار (IMSO) است.

- لانتز از کشور ایالات متحده‌ی آمریکا: وی که از مقامات عالی‌رتبه‌ی گارد ساحلی آمریکا است، ریاست شورای آیمو را از سال ۲۰۰۹ میلادی بر عهده دارد.

- خانم ام. بنفو از کشور نیجریه: وی در گذشته ریاست بخش همکاری‌های فنی آیمو را تا تیرماه سال جاری بر عهده داشت و در حال حاضر، مسئولیت خاصی ندارد و دوران بازنشستگی خود را می‌گذراند. ■



معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

توجه جدی به توسعه و بهسازی ساختار اداری و مالی با هدف قرار دادن بنادر هاب و تأمین منابع مالی جدید در قالب فروش اوراق مشارکت



سازمان تا پایان سال ۱۳۸۹ تمدید گردید که امیدواریم با اقدامات و هماهنگی‌های به‌عمل آمده، به‌زودی آزمون جذب نیروهای جدید برگزار شود.»

وی، اقدام دیگر معاونت برنامه‌ریزی، اداری و مالی را طی سال جاری، بررسی سامانه GCOMS عنوان کرد و در این خصوص افزود: «با انتقال اداری کل آمار و فن‌آوری اطلاعات به حوزه‌ی این معاونت، بررسی این سامانه در دستور کار قرار گرفت که منجر به شناسایی ۵۰۹ مورد ایراد و نکات قابل بهبود شد، همچنین، قرارداد نظارت بر فعالیت های راهبری GCOMS که مبلغ آن بالغ بر ۳۷۰۰ میلیون ریال بود، حذف و در حال حاضر این نظارت، توسط کارشناسان اداره‌ی کل مربوطه انجام می‌شود، قابل ذکر است که عدم تمدید قرارداد سرور میل، سرور PSO و SHAIR POINT باعث صرفه‌جویی سالیانه ۲۴۰ میلیون ریال برای سازمان بنادر شده است.»

«امامی»، راهبری و نگهداری سامانه‌ها را شامل؛ مکاتبات اداری، پورتال و ایمیل سازمانی، سامانه‌ی مکانیزه‌ی امور شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی، پایگاه اطلاع‌رسانی مخاطبان سازمانی، سامانه‌ی جامع اداری، شبکه‌ی گسترده‌ی سازمانی (WAN)، سامانه‌ی جامع مالی، سامانه‌ی جامع الکترونیکی و پایگاه اینترنتی ICOPMAS، اینترنت سازمان، سامانه‌ی حضور و غیاب و ساعت‌های کارت‌خوان، سامانه‌ی جامع دریایی و GCOMS دانست و خاطرنشان کرد: «دریافت تعرفه‌ی خدمات رایانه‌ای سامانه‌ی GCOMS از بهره‌برداران و اپراتورها از دهم آبان‌ماه سال جاری و طراحی و پیاده‌سازی سامانه‌ی اطلاعات جغرافیایی بنادر و سازمان به صورت وب‌بیس توسط کارکنان اداره‌ی کل

معاون برنامه ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن تشریح عملکرد این معاونت در سال جاری از توجه جدی به مبحث توسعه و بهسازی ساختار اداری و مالی و هدف قرار دادن برنامه ریزی‌ها به منظور بستر سازی تبدیل بنادر توانمند جمهوری اسلامی ایران به هاب منطقه ای خبر داد.

وی با اشاره به پروژه های ملی در دست اجرای سازمان بنادر و دریانوردی، از تلاش و پی گیری برای تامین منابع مالی این پروژه ها سخن گفت و اظهار داشت: با پی گیری «مهندس سید عطاءاله صدر»، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، مجوز صدور اوراق مشارکت در آخرین جلسه‌ی سال ۱۳۸۸ هیأت دولت، به تصویب رسید و ضمن بهره گیری از توان کارشناسان سازمان، طرح توجیهی مورد نیاز برای بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و بانک عامل، تهیه شد، ضمن آنکه تبلیغات رسانه‌ای مناسب جهت فروش اوراق بعمل آمد و در نهایت رقمی بالغ بر ده میلیارد ریال صرفه‌جویی را برای سازمان به ارمغان آورد.

«محمد رضا امامی»، معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب، در گفت‌وگوی ویژه با خبرنگار ماهنامه‌ی «بندر و دریا» به مناسبت سالگشت دهه‌ی فجر انقلاب شکوهمند اسلامی، در تشریح دست‌آوردهای یک‌ساله‌ی این معاونت، گفت: «در اجرای برنامه‌های یک‌ساله‌ی این معاونت، ضمن پی‌گیری در اخذ مجوز استخدامی سازمان در چارچوب برنامه‌ی چهارم توسعه که اعتبار آن در پایان سال گذشته به اتمام رسید، با اقدامات به‌عمل آمده در اسفندماه همان سال، این سهمیه برای

پی‌گیری و تشکیل تعاونی اعتبار در حال انجام است، امید می‌رود مجوز آن، به‌زودی اخذ تا اقدام‌های لازم به عمل آید.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان، از تهیه و تنظیم صورت‌های مالی مربوط به طرح‌های عمرانی مرتبط با توسعه‌ی بنادر کوچک و احداث موج‌شکن در مناطق محروم ساحلی، خبر داد و با اشاره به اصلاح سامانه‌ی مالی و حقوق و دستمزد کارکنان، در این مورد افزود: «با انجام کاری فشرده، اقدامات مربوط به اصلاح سامانه‌ی مالی، حقوق و دستمزد و ورود اطلاعات مربوط به کارکنان (تبدیل وضعیت)، انجام گرفت و حقوق و مطالبات آنان در زمان مقرر پرداخت شد.»

وی همچنین، کاهش بندهای گزارش حسابرسی را به میزان ۲۰ درصد سال گذشته دانست و در خصوص تهیه و تنظیم صورت‌های مالی میان‌دوره‌ای و پایان دوره‌ی اوراق مشارکت طرح توسعه‌ی مرحله‌ی ۱ حوضچه‌های ۲ و ۳ مجتمع بندری شهید رجایی که به صورت ۴ ساله در سال ۱۳۸۳ به فروش رفته بود، چنین اظهار داشت: «گزارش حسابرسی این طرح، به صورت مقبول و مشروط و با تأیید مبلغ علی‌الحساب پرداختی بابت سود اوراق، به عنوان سود قطعی طرح،

شده بود و حذف آن، در دستور کار اداره‌ی کل امور مالی قرار گرفت که با این اقدام، از صرف هزینه‌ی معادل ۲۵۰۰ میلیون ریال در سال جلوگیری به عمل آمد.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، از اخذ بخشودگی و تقلیل جرایم مالیاتی به عنوان اقدامی اساسی در این معاونت یاد و خاطرنشان کرد: «جرایم مالیاتی اعلام‌شده برای سازمان از چندین سال قبل، تحت پی‌گیری بود، اما حل نشدن مشکل موجب گردید تا حساب‌های سازمان سه بار بسته شود که با مذاکرات انجام‌شده و دریافت بخشودگی و تقلیل جرایم مالیاتی، مبلغ مزبور از حدود ۱۸ هزار میلیارد به ۲۶۰ میلیارد ریال کاهش یافت که علاوه بر آن، پی‌گیری دریافت نامه‌ی بخشودگی با توجه به شرایط سازمان نیز در حال انجام است.»

وی، ترمیم وام ضروری کارکنان را از سایر اقدامات اساسی معاونت برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر برشمرد و اظهار داشت: «با اخذ مصوبه‌ی هیئت عامل سازمان، وام ضروری به کلیه‌ی کارکنان مشمول سازمانی با پایه‌ی حقوق سال ۱۳۸۹ پرداخت می‌شود و در چارچوب پرداخت وام به خانواده‌ی معظم شهدای سازمان، با همکاری هیئت عامل، این وام تا سقف ۳۰۰ میلیون ریال ارتقا، مصوب و پرداخت شد.»

امامی مساعدت با تعاونی مسکن سازمان با همکاری هیئت عامل و به‌منظور تسریع در ساخت منازل مسکونی کارکنان را یکی از اقدامات اساسی دانست و در خصوص تشکیل تعاونی اعتبار کارکنان نیز گفت: «به‌منظور حل اساسی معضل تسهیلات مورد نیاز کارکنان با هر گونه‌ی استخدامی، این موضوع

آمار و فن‌آوری اطلاعات نیز از دیگر اقدامات یک‌ساله‌ی این معاونت است.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، در خصوص ارتقای سطح تعاملات سازنده و پیش‌برنده‌ی آن معاونت نیز خاطرنشان کرد: «نهادهای نظارتی، از جمله دیوان محاسبات، سازمان بازرسی و نهادهای فراسازمانی، از جمله معاونت‌های ستادی وزارت راه و ترابری، نمایندگان شورای عالی سازمان و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، شاهد پاسخ‌گویی شفاف و به موقع به مکاتبات و درخواست‌های خود از سوی این معاونت بوده و ارایه‌ی گزارش‌های تحلیلی و عملکردی، از فعالیت‌های سازمان و یا زیربخش حمل‌ونقل دریایی کشور، به تفکیک قبل و بعد از پیروزی انقلاب اسلامی مبتنی بر برنامه‌ی توسعه با تأکید بر سال‌های اجرای برنامه‌ی چهارم و پیش‌بینی برنامه‌ی پنجم توسعه، اصلاح الگوی مصرف، برقراری سلامت نظام اداری و تأکید بر همت مضاعف و کار مضاعف، اعتبار خوبی را برای سازمان بنادر و دریانوردی، به عنوان دستگاه اجرایی مسئول و پاسخگو به ارمان آورده است.»

وی، در تشریح استقرار سامانه‌ی قیمت تمام‌شده مربوط به امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «با پی‌گیری‌های قبلی، سازمان بنادر برای نخستین بار، به عنوان اولین سازمان دولتی سامانه‌ی مزبور را اجرایی کرد که با استقرار آن، بند مکرر گزارش حسابرس قانونی سازمان، حذف شد.»

«امامی»، در ادامه‌ی این گفت‌وگو به تشریح «قرارداد رسیدگی به حساب‌ها و اصلاح آن‌ها» پرداخت و در این خصوص افزود: «این قرارداد تا پیش از این، به بخش غیردولتی سپرده

برگزاری دوره‌ی چهارم مسابقات طی سال جاری صرفاً با بهره‌گیری از توان شرکت‌کنندگان و با مساعدت اعضای هیئت عامل با صرف حداقل هزینه و بهره‌گیری از توان داخلی، شکل اجرایی به خود گرفت.





در راستای سیاست‌های حمایتی در بخش تعاون و افزایش سهم این بخش در حمل‌ونقل دریایی کشور، انعقاد تفاهم‌نامه با بانک توسعه‌ی تعاون صورت پذیرفته است.



تهیه و از طرف امین طرح که سازمان حسابرسی است، تأیید و به بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و مراجع ذیربط ارایه شد.

«امامی»، از پرداخت تسهیلات به همکاران قرارداد مستقیم، شرکتی و بازنشسته خبر داد و خاطر نشان کرد: «با اخذ مبلغ ۱۲۰ میلیارد ریال از منابع قرض‌الحسنه‌ی بانکی برای صندوق قرض‌الحسنه‌ی سازمان، این موضوع در حال انجام است.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر، افزایش سهم کمک‌هزینه‌ی پرداختی از طرف شرکت بیمه‌ی البرز را یادآور شد و گفت: «به‌منظور بهبود شرایط بیمه‌ی تکمیلی و افزایش خدمات بیمه‌ی عمر و حوادث به مشمولین، این اقدام به انجام رسیده است.»

وی، تبدیل وضعیت نیروهای شرکتی را از دیگر اقدامات این معاونت در ایام سالگشت دهه‌ی مبارک فجر انقلاب اسلامی عنوان کرد و افزود: «تاکنون وضعیت استخدامی ۱۳۲۳ نفر از نیروهای شرکتی سازمان، به قرارداد مستقیم تبدیل شده است.»

«امامی»، در خصوص حل مشکل پارکینگ پرسنل سازمان بنادر اظهار داشت: «سالیانه رقمی بالغ بر ۱۸۰۰ میلیون ریال به اجاره‌دهنده پارکینگ پرداخت می‌شود، اما در سال جاری، بدون پرداخت این رقم و تنها با همکاری تعاونی مصرف، مشکل سازمان مرتفع گردید، ضمن آن که، برگزاری چهارمین دوره‌ی مسابقات ورزشی ارگان‌های دریایی، با بهره‌گیری از توانمندی داخلی و با صرف

حداقل هزینه انجام شد. طی سال گذشته، با هزینه‌کرد مبالغ مورد نیاز از منابع سازمانی، این مسابقات برگزار شده بود، در حالی که برگزاری دوره‌ی چهارم مسابقات طی سال جاری، با بهره‌گیری از توان شرکت‌کنندگان و با مساعدت اعضای هیئت عامل، علی‌الخصوص معاونت امور بندری و مناطق ویژه، با صرف حداقل هزینه و بهره‌گیری از توان داخلی، شکل اجرایی به خود گرفت.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان، سامان‌دهی منابع صندوق بیمه این سازمان را از دیگر اقدامات سال جاری معاونت متبوع خود دانست و خاطر نشان کرد: «در سنوات گذشته، مبالغی از این محل که تحت اختیار معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی بوده است، به منظور مساعدت در موارد خاص پرداخت می‌شد، اما در سال جاری، این منابع در اختیار کارگروهی قرار گرفت تا با بررسی دقیق، برای کلیه کارکنان سازمان در سطح ستاد و بنادر تابعه به کار گرفته شود. ضمناً در سال جاری، وجوه مربوطه که قبلاً به صورت بلااستفاده نگهداری می‌شد، ضمن تبدیل به اوراق مشارکت و بهره‌گیری از سود ۵/۱۶ درصدی و پرداخت آن در هر سه ماه یکبار، مجموع این وجوه و سود متعلقه، صرف رفع مشکل همکاران شده است.»

وی در خصوص اصلاح روش رسیدگی به حساب مجتمع رفاهی کلارآباد سازمان بنادر گفت: «علاوه بر مجتمع کلارآباد، بهسازی مجتمع رفاهی رامسر و برنامه‌ریزی جهت بهره‌گیری از آن در دستور کار قرار گرفت، سفرهای زیارتی و سیاحتی همکاران به مشهد مقدس، کیش، قشم و سایر مناطق، نیز عملیاتی شده است.»

«امامی»، از سامان‌دهی سرویس تردد بین‌شهری خبر داد و گفت: این موضوع به‌همراه تهیه‌ی خدمات پروازی که در گذشته انحصاراً از طریق یک آژانس هواپیمایی تهیه می‌شد و دارای جرایم بالا بود، با استفاده از خدمات سایر دفاتر فروش اصلاح شد.

وی در خصوص توزیع کارت‌های ورزشی بین کارکنان سازمانی نیز افزود: «علاوه بر پرداخت یارانه‌ی ورزشی، به‌منظور استفاده از تسهیلات ورزشی شهری، این کارت‌ها بین کارکنان رسمی و قرارداد مستقیم توزیع شده است.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، با اشاره به تعریف منابع جدید درآمدی از محل بیمه، اظهار داشت: تاکنون حدود ۱۰۰ میلیارد ریال از این محل محقق شده است. وی در خصوص افزایش امکانات رفاهی برای پرسنل نیز اظهار داشت: با اختصاص فضای مناسب برای تشکیل فروشگاه تعاونی مصرف، در پارکینگ سازمان، توانسته ایم مکان مناسبی جهت این تعاونی

که قبلاً در موقعیتی نامناسب فعالیت می‌کرد، پیش‌بینی کنیم.

وی صرفه‌جویی در هزینه‌های انتشار ماهنامه علمی-تحقیقاتی بندر و دریا را حداقل معادل ۱۰۰ میلیون ریال در ماه دانست و در خصوص سامان‌دهی تن‌خواه گردان سازمان بنادر نیز خاطر نشان کرد: «با همکاری مناسب واحدها و برای جلوگیری از افزایش هزینه‌ها، این امر در دستور کار قرار گرفت و سامان‌دهی شد.» «امامی»، در این گفت و گو همچنین از پی‌گیری و تصویب طرح‌های کمیته‌ی وجوه اداره‌شده خبر داد و گفت: «از مهم‌ترین آن‌ها، می‌توان به تجهیز بنادر با تخصیص ۲۶۲ میلیارد ریال به‌منظور خرید ۶۳ دستگاه تجهیزات بندری، شناورهای مسافری با تخصیص ۴۰ میلیارد ریال برای ساخت و خرید ۳ فروند شناور مسافری، شناورهای خدماتی با تخصیص ۲۳۷ میلیارد ریال جهت ساخت ۸ فروند یدک‌کش، شناورهای تجاری در دریای خزر با تخصیص ۱۵۹ میلیارد ریال به‌منظور خرید ۴ فروند شناور تجاری اشاره کرد.»

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان، با اشاره به انعقاد تفاهم‌نامه با بانک ملت افزود: «برای رفع مشکل تسهیلات گیرندگان و در راستای تسریع در کاهش میانگین سن و توسعه‌ی ناوگان، سرعت در بهره‌برداری از تجهیزات و ارتقای استانداردهای ایمنی در زیربخش حمل‌ونقل دریایی کشور، شامل بار و مسافر، این تفاهم‌نامه با بانک ملت امضا شد.»

«امامی» در ادامه این گفت‌وگو، با تأکید بر انعقاد تفاهم‌نامه‌ی اعطای تسهیلات بانکی وجوه اداره‌شده با بانک توسعه‌ی تعاون، خاطر نشان کرد: «در راستای سیاست‌های حمایتی در بخش تعاون و افزایش سهم این بخش در حمل‌ونقل دریایی کشور، انعقاد تفاهم‌نامه با بانک توسعه‌ی تعاون صورت پذیرفته است.»

وی همچنین از توافق اولیه با بانک مسکن برای امضاء توافق نامه اعطای تسهیلات بانکی وجوه اداره شده در آینده نزدیک و پی‌گیری مشکل مسکن کارکنان سازمان خبر داد.

معاون برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی، در پایان این گفت‌وگو و در پاسخ به سوال خبرنگار بندر و دریا مبنی بر چگونگی فضای سازمانی طی یک سال گذشته حضور وی در سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام کرد که سازمان بنادر و دریانوردی یک سازمان حاکمیتی و کارشناسی است که از فضای بسیار خوب تعامل و همکاری در تمام بخش‌ها برخوردار است و تمامی همکاران، مجموعه‌ای هوشمند، قدرشناس و ساعی را تشکیل می‌دهند که این روحیه قطعاً حرکت سازمان را در دستیابی به اهداف متعالی تسریع می‌نماید. ■

پیشرفت‌های بندری و دریایی ایران در نمایشگاه سوریه

گزارش «بندر و دریا» از برپایی نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین و پیشرفته‌ی ایران در دمشق

نمایشگاه فن‌آوری‌های ایران،

نشان‌دهنده‌ی عمق روابط دو کشور است

«محمود حمود»، رئیس مؤسسه‌ی نمایشگاه‌های سوریه، در مراسم افتتاح این نمایشگاه گفت: «برگزاری نمایشگاه فن‌آوری پیشرفته‌ی ایران در سوریه، نشان‌دهنده‌ی عمق روابط دو کشور است.»

بر اساس این گزارش، وی این موضوع را در مراسم افتتاح این نمایشگاه که با حضور شماری از مسئولان ایرانی و سوری در شهرک نمایشگاه‌های سوریه برپا بود، بیان کرد.

«حمود» افزود: «هدف از برگزاری این نمایشگاه، استفاده‌ی بیش‌تر از فن‌آوری پیشرفته‌ی ایران و همکاری علمی - فن‌آوری میان دو کشور است.»

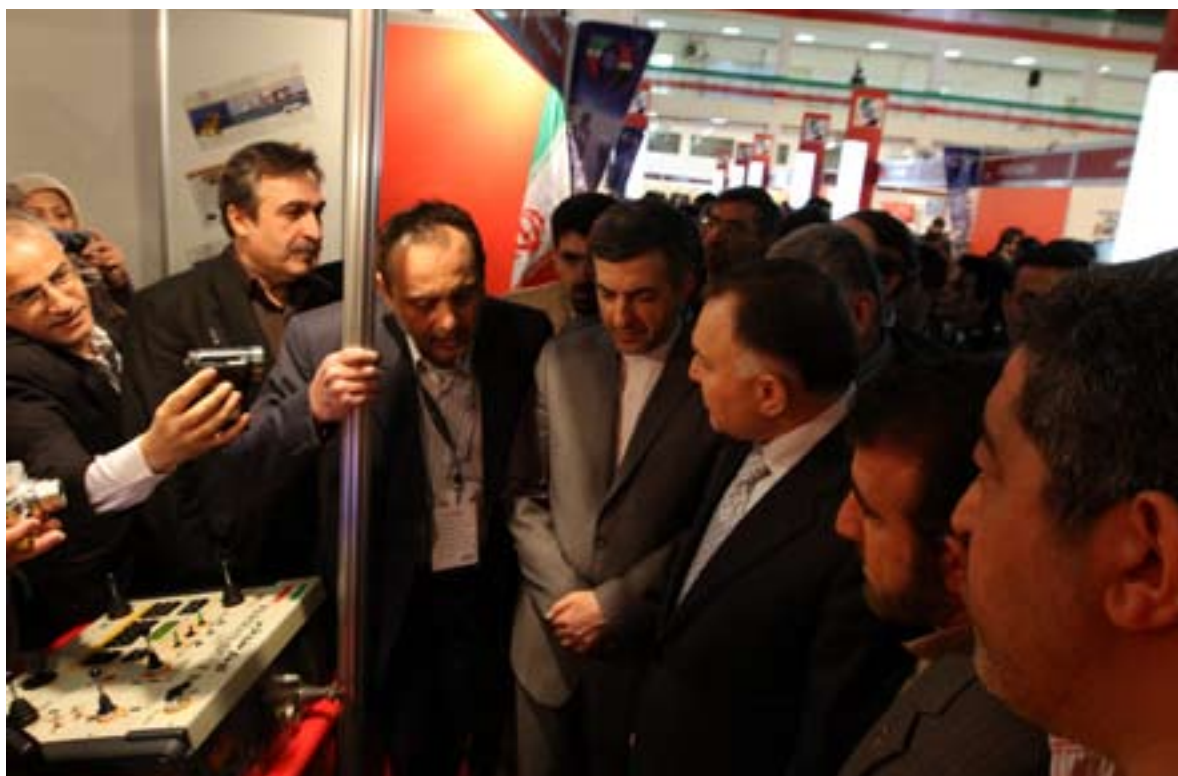
وی تصریح کرد: «ایران به پیشرفت‌های زیادی در زمینه‌ی فن‌آوری دست یافته که سوریه می‌تواند از آن‌ها استفاده کند.»

آموزش عالی سوریه و جمعی از مقام‌های دو کشور حضور داشتند.

بر پایه‌ی این گزارش، همچنین در نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین جمهوری اسلامی ایران، آخرین دست‌آوردهای ۱۳۰ شرکت در زمینه‌های بیوتکنولوژی، نانو تکنولوژی، میکرو - الکترونیک، دارویی، پزشکی، هوا - فضا، انرژی‌های نو، تجهیزات نفتی (حفاری و اکتشافی)، نفت و گاز، ماشین‌افزار و اتوماسیون، بیومتریک، تجهیزات مرتبط با انتقال نیرو نیز، در معرض دید عموم قرار گرفت. برگزاری این نمایشگاه، با همکاری دفتر فن‌آوری ریاست جمهوری و نخست‌وزیر سوریه، در پی استقبال رییس‌جمهوری سوریه از نمایشگاه مشابه در وزارت امور خارجه‌ی جمهوری اسلامی ایران در سفر مهرماه ۱۳۸۹ وی به تهران صورت گرفت.

تازه‌ترین دستاوردهای سازمان بنادر و دریانوردی در بخش‌های دریایی، بندری و ساخت سازه‌ها و تجهیزات، در نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین در شهرک نمایشگاه‌های بین‌المللی دمشق، در معرض دید بازدیدکنندگان و مسئولان ارشد این کشور قرار گرفت.

به گزارش «بندر و دریا» و بنا بر اعلام پایگاه اطلاع‌رسانی ریاست جمهوری، در مراسم آغاز به کار نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین و پیشرفته‌ی جمهوری اسلامی ایران در سوریه که به مدت ۴ روز در این کشور برپا بود، «سفندیار رحیم مشایی»، رییس دفتر رییس‌جمهوری اسلامی ایران، «حجت‌الاسلام والمسلمین سید احمد موسوی»، مشاور رییس‌جمهوری در امور فلسطین و سفیر ایران در سوریه، «آیت‌الله سید مجتبی حسینی»، نماینده‌ی مقام معظم رهبری در سوریه و «قیاس برکات»، وزیر





نکرده و مخالف تسلط آنان بر منطقه و غارت ثروت ملت‌ها هستند.»

«رحیم مشایی»، با بیان این که ایران و سوریه، دو کشور مترقی و پیشرفته و دارای دولت‌هایی مبتنی بر آراء و اعتماد عمومی هستند، گفت: «برخلاف مواضع ریاکارانه و منافقانه‌ای که غرب در مسایل انسانی اتخاذ می‌کند، ایران و سوریه کشورهایی هستند که کاملاً به موضوعات انسانی پایبند و معتقدند که باید ملت‌ها آزاد باشند تا به‌طور مشترک در اداره‌ی جهان مشارکت داشته باشند.»

وی با اشاره به این که دو کشور، از تاریخ و دیدگاه مشترکی برخوردار هستند، گفت: «اگرچه روابط تهران و دمشق در سطح ممتازی قرار دارد ولی ظرفیت افزایش همکاری‌ها بسیار زیاد است و این موضوع، انگیزه‌ی ارتقای مناسبات دو کشور را ایجاد می‌کند.»

مشاور و رییس دفتر رییس‌جمهوری با تأکید بر این که روابط تهران و دمشق صرفاً به مسایل دوجانبه محدود نمی‌شود، گفت: «مسایل منطقه‌ای و همکاری در عرصه‌های بین‌المللی، از حوزه‌های بسیار مهم ارتقاء سطح همکاری دو کشور است.»

مشاور و رییس دفتر رییس‌جمهور، همچنین بر ضرورت همکاری‌های دو کشور در زمینه‌ی فن‌آوری‌های نوین تأکید کرد و گفت: «جمهوری اسلامی ایران، آمادگی دارد بدون هیچ محدودیتی تجربیات و دست‌آوردهای خود را در اختیار ملت سوریه قرار دهد.»

«مشایی» و «المعلم»، در این دیدار، همچنین درباره‌ی آخرین تحولات سیاسی منطقه رایزنی و بر لزوم ادامه‌ی رایزنی‌ها و مشورت‌های تهران و دمشق در زمینه‌ی تحولات منطقه تأکید کردند.

دو طرف، شناسایی فرصت‌های جدید برای گسترش همکاری‌های دوجانبه را خواستار شدند و فن‌آوری نوین را یکی از زمینه‌های مهم همکاری تهران و دمشق دانستند.

حضور دولت‌مردان سوریه در غرقه‌ی سازمان بنادر

طی بازدیدهای جداگانه، وزرای بهداشت، ارتباطات، علوم و سفیر سوریه در ایران و

که دو کشور در سطح کلان از آن برخوردار هستند.»

مشاور و رییس دفتر رییس‌جمهوری افزود: «امروز همکاری‌های تهران و دمشق در منطقه اثرگذار است و نباید در افزایش سطح همکاری‌ها حوزه‌ی دانش و تکنولوژی غفلت شود؛ چراکه این عرصه، بنیادی‌ترین بخش همکاری‌های دوجانبه را شکل می‌دهد.

«رحیم مشایی» خاطرنشان کرد: «برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی می‌تواند آغاز دوره‌ی جدیدی از همکاری‌های دوجانبه را شکل دهد و جمهوری اسلامی ایران در برنامه‌ی توسعه‌ی همکاری‌های خود با سایر کشورها برای گسترش حوزه‌ی فن‌آوری‌های نوین، اهمیت خاصی قایل است.»

نمایشگاه ایران در دمشق، نشانه‌ی بی‌اثر بودن تحریم است

«ولید المعلم» وزیر خارجه‌ی سوریه، با تبریک سال‌روز پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، برگزاری نمایشگاه فن‌آوری پیشرفته‌ی ایران در دمشق را نشانه‌ی بی‌اثر بودن تحریم تحمیلی از سوی دشمنان ایران دانست.

وزیر خارجه‌ی سوریه، این جمله را در جریان ملاقات با «اسفندیار رحیم مشایی» مشاور و رئیس دفتر رییس‌جمهوری اسلامی ایران بیان کرد.

«المعلم»، با ابراز خرسندی از این نمایشگاه افزود: «دست‌آوردهای علمی جمهوری اسلامی ایران، نشانه‌ی بی‌اثر بودن تحریم و دلیلی بر اراده‌ی مردم مسلمان ایران برای رسیدن به خودکفایی است.»

وی در ادامه بر ضرورت بهره‌مندی از تمام ظرفیت‌های موجود در راستای افزایش مناسبات دو کشور در زمینه‌ی همکاری‌های دوجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی تأکید کرد.

وزیر خارجه‌ی سوریه تصریح کرد: «شرایط کنونی منطقه، ضرورت همکاری و استمرار رایزنی‌های تهران و دمشق را مضاعف کرده است.»

«مشایی»، رییس دفتر رییس‌جمهوری اسلامی ایران نیز، برگزاری نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین را که نخستین نمایشگاه ایرانی در این زمینه در خارج از کشور است، نشانه‌ی اهتمام جمهوری اسلامی ایران به کشور دوست و برادر سوریه دانست و آمادگی ایران را به‌منظور انتقال دانش و فن‌آوری‌های مورد نیاز به سوریه اعلام کرد.

مشاور رییس‌جمهوری در امور خاورمیانه، در ادامه با تأکید بر این که سیاست‌های نظام سلطه و صهیونیست‌ها در تحمیل اراده‌ی خود به ملت‌ها و ظلم به آنان، آشکارا با شکست روبه‌رو شده است، افزود: «تهران - دمشق، از دیدگاه کشورهای غربی، گناه بزرگی مرتکب نشده‌اند؛ چراکه از سیاست‌های آنان پیروی

در ادامه، «حمیدرضا امیری‌نیا»، مشاور نهاد ریاست‌جمهوری و رییس مرکز همکاری‌های فن‌آوری این نهاد گفت: «این نمایشگاه، براساس گفت‌وگوی رؤسای جمهوری دو کشور در تهران و درخواست بشار اسد، رییس‌جمهوری سوریه، امروز در دمشق آغاز به کار کرد و بسیار گسترده‌تر از نمایشگاه برگزارشده در تهران در مهرماه است.»

وی افزود: «حضور صدها نفر متخصص ایرانی، درواقع پیام به مردم و دولت سوریه است که می‌گویند ما آماده‌ی همکاری و انتقال همه‌ی تجربیات خود در زمینه‌ی فن‌آوری پیشرفته به سوریه هستیم.»

«امیری‌نیا» تصریح کرد: «این نمایشگاه، نه هدف که وسیله‌ای برای افزایش همکاری و عملی کردن آن است.»

بازدید رییس دفتر رییس‌جمهوری از غرقه‌ی سازمان بنادر

«اسفندیار رحیم مشایی»، رییس دفتر رییس‌جمهوری، در اولین روز از این نمایشگاه، ضمن بازدید از غرقه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی و آشنایی با عملکرد ربات زیردریایی این سازمان، موسوم به «کاوشرگ خلیج فارس»، پیشرفت‌های صورت‌گرفته در بخش‌های بندری و دریایی و همچنین ساخت این سازه و تجهیزات مربوطه را قابل توجه دانست.

رییس دفتر رییس‌جمهور، در حاشیه‌ی بازدید از نمایشگاه فن‌آوری‌های پیشرفته‌ی ایران در سوریه گفت: «چنین نمایشگاه‌هایی به جهانیان نشان می‌دهد که به‌رغم همه‌ی فشارها، ایران به بالاترین سطح علمی دست یافته و این موضوع، موفقیت و حقانیت ملت ایران را ثابت می‌کند.» «اسفندیار رحیم مشایی»، در حاشیه‌ی این بازدید و در جمع خبرنگاران، از برگزاری نمایشگاه فن‌آوری‌های پیشرفته‌ی کشورمان در کشورهای مختلف به‌منظور معرفی توانمندی‌های جمهوری اسلامی ایران و اثبات حقانیت ملت ایران خبر داد.

«مشایی» اظهار داشت: «یکی از آثار مهم برگزاری چنین نمایشگاه‌هایی، معرفی ظرفیت‌های کشورمان به سایر ملت‌ها است.» مشاور و رییس دفتر رییس‌جمهوری افزود: «با توجه به این که فن‌آوری‌های نوین، بالاترین سطح از دانش پیشرفته‌ی جهانی است و اقتصاد آینده‌ی ایران، دانش بنیان خواهد بود، فن‌آوری‌های جدید در اقتصاد و امنیت ملی و نیز مسایل سیاسی بین‌المللی، نقش تعیین‌کننده‌ی خواهد داشت.»

وی خاطرنشان کرد: «نخستین نمایشگاه از فن‌آوری‌های پیشرفته‌ی کشورمان امروز در سوریه برگزار شده است و این حرکت در سایر کشورها نیز ادامه خواهد یافت.»

«مشایی» افزود: «انتخاب کشور سوریه در بین کشورهای عربی، به خاطر نگاه مشترکی است

دستگاه‌ها و ماشین‌آلات آن در داخل کشور شده‌اند که از آن در نیروگاه‌های برق استفاده می‌شود. «ولید المعلم»، وزیر خارجه‌ی سوریه نیز، در دیدار با «مشایی» در دمشق، ضمن استقبال از برگزاری نمایشگاه فن‌آوری‌های نوین ایران در سوریه، آن را نشانه‌ی شکست دشمنان ایران برای اعمال تحریم‌ها علیه تهران خواند.

برگزاری جشن روز ملی ایران با حضور شمار زیادی از مقام‌های سوریه، دیپلمات‌های خارجی مقیم این کشور، رهبران فلسطینی و شخصیت‌های مذهبی مختلف نیز از نکات قابل توجه حاشیه این نمایشگاه بود. حاضران، ضمن بازدید از دست‌آورد‌های علمی، سال‌روز پیروزی انقلاب اسلامی در ایران را به مسئولان ایرانی تبریک گفتند.

«مشایی» نیز، در دیدار با «اسد» در دمشق، یک دستگاه نانوسکوپ ساخت متخصصان و دانشمندان ایرانی را به وی هدیه و اعلام کرد که این اقدام، نشانه‌ی آن است که دست‌آورد‌های علمی و فن‌آوری ایران، به همه‌ی جهانیان تعلق دارد.

اهدای این دستگاه‌ها در سال‌های اخیر به سران و رؤسای کشورهای مختلف موجب شده است تا از آن به عنوان «دیپلماسی فن‌آوری ایران» در ادبیات، فرهنگ و علوم سیاسی معاصر نام ببرند. ■

مسئولان حزب بعث، وزراء، نمایندگان و مردم سوریه روبه‌رو شد، بیش از ۱۴۰ شرکت ایرانی، آخرین دست‌آورد‌های علمی و فنی خود را در زمینه‌های بیوتکنولوژی، نانو تکنولوژی، میکروالکترونیک، دارویی، پزشکی، هوا - فضا، انرژی‌های نو، تجهیزات نفتی (حفاری و اکتشافی)، نفت و گاز، ماشین‌افزار و اتوماسیون، بیومتریك، تجهیزات مرتبط با انتقال نیرو، در معرض دید عموم قرار داده بودند.

علاوه بر این، شرکت‌ها و مؤسسه‌های اقتصادی ایرانی فعال در زمینه اجرای طرح‌ها و پروژه‌های مشترک بین ایران و سوریه نیز، در این نمایشگاه فعالیت‌های خود را عرضه کرده بودند. برخی از مسئولان و دست‌اندرکاران این نمایشگاه، استقبال مسئولان و مردم سوریه را از این نمایشگاه، خوب و بیش از حد انتظار اعلام کردند.

در جریان این نمایشگاه، همچنین سه موافقت‌نامه و یادداشت تفاهم و همکاری بین مقام‌های دو کشور در زمینه‌ی کیتینگ و تعمیر هواپیماهای سوریه از سوی ایران، ارتقای سطح همکاری‌های دانشگاهی و ایجاد دانشگاه مشترک فارابی در شهر بندری لاذقیه‌ی سوریه و ایجاد پارک عمومی و فن‌آوری در سوریه با مشاورت ایران امضا شد.

متخصصان و مهندسان ایرانی، در سال‌های اخیر موفق به تولید فیلترهای نانویی با ساخت



همچنین رییس مرکز تحقیقات و اکتشافات سوریه، با تازه‌ترین دست‌آورد‌های سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌ی حمل‌ونقل دریایی آشنا شدند. مسئولان سوریه در بازدید از ربات زیردریایی R.O.V، این دستگاه را در بازرسی از بنادر و سلامت‌سنجی سازه‌های دریایی بسیار کاربردی دانستند و دسترسی به این تکنولوژی را برای دولت سوریه بسیار ارزشمند برشمردند.

برگی دیگر از دیپلماسی فن‌آوری ایران

برگزاری این نمایشگاه، هم‌زمان با سی‌ودومین سال‌گرد پیروزی انقلاب اسلامی در ایران، اولین اقدام در نوع خود، پس از دست‌یابی به علوم و فن‌آوری‌های نوین و پیش‌تاز در جهان معاصر است. در این نمایشگاه که با استقبال گرم مقام‌های عالی‌رتبه‌ی سوریه، از جمله



شرکت سازان دریای صنعت و دریا

Sanat Darya Ship Building Co.
Repair & Build Ship

توانایی های شرکت در زمینه ساخت سازه های فولادی :

ساخت انواع بدک کشتی - ساخت انواع شناور بارج - ساخت شناور لندینگ کرافت
ساخت انواع شناورهای تفریحی و مسافری - کلیه عملیات تعمیرات شناورها



تهران - خیابان امیرکبیر - کوچه امین دربار - بن بست پرویز - پلاک ۴۹ - واحد ۵
تلفن: ۳۳۹۵۱۹۷؛ فکس: ۳۳۹۲۵۲۶
کارگاه شماره ۱ خرمشهر: میدان عشایر - جاده امام جعفر صادق (ع) - نرسیده به شهرک صنعتی - حفار غربی - بین روستای
مقامسیه و بدریه. صندوق پستی ۹۴۱-۶۴۱۶۵ تلفن: ۴۲۸۳۶۹۲-۳-۴۲۸۳۶۱۲ فکس: ۴۲۸۳۶۱۳-۴۲۸۳۶-۰۶۳۲
کارگاه شماره ۲: هندیجان شمالی - جاده سجافی - نرسیده به پاسگاه
همراه: (حسن رحمانی) ۹۱۶۱۵۲۴۱۶۶ (اسدالله رحمانی) ۰۹۱۶۶۳۳۷۲۶۴

www.sanat_darya.blogfa.com
sanat_darya@yahoo.com
asadrahmani@gmail.com



مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات
سازمان بنادر، تشریح کرد:

کاربردهای ربات زیر دریایی

این کاوشگر برای آزمایش دیواره‌های اسکله‌ی بتنی بنادر کاربرد دارد و با سنجش اثرات رانشی کشتی‌ها روی اسکله‌ها، تأثیرات تخریبی را مشخص می‌کند.



«رزازان»، با اشاره به نتایج موفقیت‌آمیز آزمایش‌های اولیه‌ی ربات زیر دریایی «ROV» اظهار داشت: «این دستگاه با هدف جلوگیری از تخریب دیواره‌ی بتنی اسکله‌ها در زمان پهلوگیری و یا جدا شدن کشتی‌ها از اسکله ساخته شده است.»

به گفته‌ی این مدیرکل، زمانی که کشتی‌های غول‌پیکر با پروانه‌های بزرگ و سیستم رانش قوی در کنار اسکله‌ها پهلو می‌گیرند، این پروانه‌ها تأثیرات مخربی روی دیواره‌ی بتنی در بستر دریا به وجود می‌آورند و موجب تخریب دیواره‌ها می‌شوند.

رزازان ادامه داد: «با استفاده از شبیه‌سازی و آنالیز وضعیت پهلوگیری کشتی‌ها می‌توان به میزان قابل توجهی از تخریب دیواره‌ی اسکله‌ها جلوگیری کرد و طول عمر مفید اسکله را افزایش داد.»

وی افزود: «این شبیه‌سازی نشان می‌دهد که پروانه کشتی‌ها هنگام پهلوگیری کشتی و یا جداسازی کشتی از اسکله، چه تأثیراتی روی دیواره بر جای می‌گذارند.»

رزازان، در خصوص کاربردهای دیگر این ربات زیر دریایی نیز گفت: «این دستگاه علاوه بر این که در اسکله‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد، در حوزه‌ی سلامت‌سنجی لوله‌های نفتی و عملیات تست و بازرسی سازه‌های فلزی شناورها هم کاربرد دارد.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر ادامه داد: «این شبیه‌سازی به محققان و کسانی که در ساخت اسکله‌های بتنی فعالیت می‌کنند، کمک می‌کند که بتوانند طول عمر دیواره‌های بتنی اسکله‌ها را افزایش دهند و با توجه به اتفاقاتی که در بستر دریا به وقوع می‌پیوندد، تکنولوژی و موادی را در ساخت‌وساز دیواره‌های

کاوشگر روباتیک زیر دریایی «ROV»، در حالی در نمایشگاه دست‌آوردهای جمهوری اسلامی ایران در دمشق پایتخت سوریه ارایه شد که به گفته‌ی مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر، شناسایی تأثیرات تخریبی بر سازه‌های دریایی و دیواره‌ی اسکله‌ی بتنی، دلیل اصلی ساخت این دستگاه قلمداد می‌شود.

«عبدالکریم رزازان»، با اشاره به سرمایه‌گذاری کشورهای پیشرفته در صیانت از سازه‌های دریایی اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی، به منظور بهره‌گیری از فن‌آوری‌های نوین در حفظ و نگهداری سازه‌ها و تأسیسات دریایی، ساخت و تولید روبات زیر دریایی «ROV» را در دستور کار قرار داد.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد: «این کاوشگر برای آزمایش دیواره‌های اسکله‌ی بتنی بنادر کاربرد دارد و با سنجش اثرات رانشی کشتی‌ها روی اسکله‌ها، تأثیرات تخریبی را مشخص می‌کند.»

وی تصریح کرد: «سامانه‌ی آزمایشگاه زیرآب نیز، روی این دستگاه طراحی شده است تا بتوان آثار چنین تأثیراتی را محاسبه و سپس آن را به‌طور تخصصی بررسی کرد.»

«رزازان»، با اشاره به این که هزینه‌ی تولید این دستگاه ۶۰ میلیون تومان بوده است، افزود: «این دستگاه که توسط متخصصان داخلی ساخته شده در مقایسه با انواع مشابه خارجی بسیار ارزان‌تر است؛ ضمن این که هزینه‌ی صرف‌شده را هم باید با توجه به تحقیقاتی بودن آن، مد نظر قرار داد.»

مدیرکل تأمین و نگهداری سازمان بنادر و دریانوردی خاطر نشان کرد: «در تولید این‌گونه، هزینه‌های تولید این دستگاه، به میزان قابل‌ملاحظه‌ای کاهش می‌یابد.»

بتنی اسکله‌ها به کار گیرند تا در آینده دچار تخریب نشود.»

«رزازان» تصریح کرد: «این امر به آن دلیل اهمیت دارد که تخریب‌ها در صورت عدم توجه، به مرور زمان، به سست شدن اسکله می‌انجامد و طول عمر اسکله‌ها را کاهش می‌دهد.»

وی با بیان این که برای اولین بار، چنین طیف آزمایش‌هایی در دنیا در حال انجام است، گفت: «مشابه این دستگاه در هیچ جای دنیا تاکنون ثبت نشده است.»

مدیرکل تأمین و نگهداری تجهیزات سازمان بنادر افزود: «کاوشگر رباتیک زیر دریایی با توجه به این که کاربردهای زیادی در حوزه‌های نفتی و تست و آزمایش لوله‌هایی که در بستر دریا مستقر هستند، دارد و نیز می‌تواند مشخص کند که در کدام نقطه سازه‌ها مشکلاتی ایجاد شده است، چشم‌انداز بسیار مطلوبی در کشور دارد.»

«رزازان» افزود: «هم‌چنین، سنسورهایی که روی این دستگاه نصب می‌شود، می‌تواند آزمایش‌هایی را انجام دهد که سلامت‌سنجی بدنه‌ی شناورها را تشخیص دهد و مشخص کند که در چه نقاطی مشکل وجود دارد.» ■

طی ۱۰ ماهه سال ۸۹ رخ داد

حمل ۳۱ میلیون تنی کالا توسط ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

سکینه صارمی



رسیده است.

عزتی به ایرانیزه کردن نیروی دریانورد فعال در ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران اشاره کرد و ابراز داشت: در ۳۲ سال گذشته حدود ۸۰ درصد از نیروی دریانورد فعال در ناوگان این شرکت خارجی بودند اما هم اکنون این رقم به ۱۵ تا ۲۰ درصد کاهش یافته است. همچنین این شرکت در سه دهه گذشته سرمایه گذاری های وسیعی به منظور تامین رضایت مشتریان و راه اندازی شرکت های اقماری نظیر شرکت کشتیرانی جنوب-خط ایران نیز به عمل آورده است.

وی وضعیت ورود شرکت های تابعه گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به بورس را این گونه تبیین کرد: این اقدام یک برنامه راهبردی بوده و در سطح گروه در حال پیگیری است، همچنین تا کنون اقدامات اولیه برای ورود شرکت کشتیرانی جنوب-خط ایران به بورس انجام شده که امیدواریم با تمهیدات اتخاذ شده بزودی شاهد پذیرش این شرکت در بورس باشیم.

«مدیر دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» در خصوص تاثیر هدفمندی یارانه ها در هزینه های کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران این گونه اظهار نظر کرد: اجرای قانون هدفمندی یارانه ها در بخش حمل و نقل دریایی کالاها که در آب های بین المللی انجام می شود به دلیل محاسبه هزینه ها بر اساس نرخ های بین المللی تاثیری نداشته، اما در حوزه خلیج فارس به ویژه در بخش حمل و نقل مسافر و تردد بین بنادر جنوبی افزایش قیمت سوخت، تاثیر گذار خواهد بود، همچنین در حوزه دریای خزر نیز که ما از سوخت نیمه یارانه ای استفاده می کنیم با افزایش قیمت سوخت، هزینه ها و به تبع آن نرخ های کرایه نیز تغییر خواهد کرد.

«عزتی» به دریافت ۴۰۰ میلیون دلار تسهیلات

قبل حمل کند.

وی با بیان این مطلب که در شرایط امروز، محدودیت ها و تحریم های اعمال شده علیه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طول تاریخ صنعت کشتیرانی بی سابقه بوده است، افزود: با وجود این تحریم ها کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نه تنها توانسته طبق روال عادی به فعالیت های خود ادامه دهد بلکه توانسته تا حدود زیادی برنامه های توسعه ای خود را نیز دنبال کند.

«مدیر دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» با اشاره به افزایش و جهش چشمگیر ظرفیت سازی و توسعه ناوگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طول ۳۲ سال گذشته، اذعان داشت: ظرفیت حمل این گروه از ۵۲۵ هزار تن و ۴۲ فروند کشتی موجود در اوایل انقلاب به ۵.۸ میلیون تن با ۱۶۵ فروند کشتی در شرایط فعلی

عنوان فوق بخشی از اظهاراتی است که «کاپیتان علی عزتی مدیر دفتر برنامه ریزی راهبردی و امور بین الملل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» در جمع خبرنگارانی که برای بازدید از بندر امام خمینی و دستاوردهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، به استان خوزستان سفر کرده بودند عنوان کرد.

وی در ابتدا عملکرد این شرکت را اینگونه تبیین کرد: کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران که یکی از پتانسیل های مهم نظام به شمار می رود در زمان جنگ تحمیلی خط دوم دفاعی کشور محسوب می شد، و هم اکنون نیز که در مواجهه با جنگ نرم دشمنان نظام قرار گرفته با دارا بودن ۱۶۵ فروند کشتی (بزرگترین ناوگان تجاری منطقه خاورمیانه، خلیج فارس و اقیانوس هند) توانسته در ۱۰ ماهه سال جاری ۳۱ میلیون تن کالا را با رشدی ۱۰/۵ درصدی نسبت به مدت مشابه سال





کاپیتان علی عزتی:

چنانچه یاردهای داخلی نتوانند سفارشات را به موقع ساخته و تحویل دهند به ناچار باید به سراغ شرکت‌های خارجی برویم، اما در صورتی که این شرکت‌ها به توانمندی لازم برسند، سفارش‌های خود را به دلیل امکان برخورداری از برخی امتیازات و تسهیلات مالی و بانکی، به داخل تزریق خواهیم کرد.

امام خمینی و خرمشهر را از سوی سازمان بنادر و دریانوردی به عهده گرفته است، گفت: با توجه به اهمیت فراوانی که صنعت حمل و نقل دریایی، در ایمنی و تسریع عملیاتی کالا در سطح جهان دارد، همچنین اقبال روز افزونی که وارد کنندگان و صادر کنندگان کالا به کانتینریزه کردن محمولات خود داشته اند، این شرکت نگاه خود را به سرمایه گذاری در بنادر خشک داخلی و احداث تاسیسات ارائه خدمات متنوع کانتینری با نگرشی دراز مدت معطوف کرده است.

وی به انعقاد قرارداد سه ساله کشتیرانی جنوب - خط ایران با شرکت پایانه‌ها و مخازن پتروشیمی در اواخر آبان ماه ۱۳۸۷ اشاره کرد و اذعان داشت: این شرکت موفق شد مدیریت و تجهیز ترمینال کانتینری و اسکله‌های مربوطه در بندر پتروشیمی پارس (در منطقه عسلویه) را در اختیار بگیرد که در حال حاضر این ترمینال با عملکردی بیش از ۱۵۰ هزار TEU از جمله بنادر فعال در جنوب کشور محسوب می‌شود.

«قطبی» با بیان اینکه شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران از سال ۱۳۸۸ و در راستای سیاست و استراتژی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران مبنی بر تخصصی کردن هر چه بیشتر شرکت‌های گروه، تصمیم به تفکیک وظایف راهبردی ترمینال‌ها، خدمات نمایندگی و عملیات ترانزیتی گرفته

کارکنان دریایی و تامین سوخت و آب و انجام تعمیرات کشتی‌ها و انجام امور مربوط به تحویل کالا به صاحبان بار، از جمله خدمات ارائه شده توسط این شرکت به شمار می‌رود.

وی ادامه داد: ارائه خدمات نمایندگی و پشتیبانی به ناوگان تجاری کشور در زمینه توسعه و تنوع خدمات کانتینری، ایجاد اشتغال بالغ بر ۷۵۰ نفر بطور مستقیم و دو هزار نفر بطور غیر مستقیم با عملکرد بیش از ۶۰۰ هزار TEU در سال، پشتیبانی امور کانتینری و خدمات دپو و تعمیرات کانتینر و بهره برداری و مدیریت ترمینال‌های کانتینری از دیگر فعالیت‌های این شرکت محسوب می‌شود.

قطبی با اشاره به این مطلب که از سال ۷۸ با توجه به گسترش فعالیت‌های کانتینری و افزایش کشتی‌های ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در ارتباط با کشتی‌های مدرن و مجهز حمل کانتینر و آغاز انتقال محمولات پروژه عظیم ملی پارس جنوبی توسط ناوگان جمهوری اسلامی ایران، به رکورد جدید در حمل واردات و صادرات محمولات کانتینری و افزایش حجم کالا در کشور نائل شدیم، افزود: این شرکت با اتخاذ استراتژی زنجیره ارزش گروه و نیز ساماندهی زنجیره تامین کالا در کشور بر اساس سیاست‌های اقتصادی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و گسترش حجم فعالیت‌ها، اقدام به تاسیس شعب خود در بنادر خرمشهر و عسلویه و ارائه خدمات با بهره گیری از روش برون سپاری و فعال سازی امکانات بالقوه خود در مناطق جنوبی و مبادی تردد کالا پرداخت.

معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران با تاکید بر اینکه کشتیرانی جنوب - خط ایران در سال‌های ۱۳۸۲ و ۱۳۸۳ با انعقاد قراردادهای بلند مدت ۱۰ ساله مدیریت راهبردی و سرمایه گذاری در ترمینال‌های کانتینری بنادر

از بانک توسعه اشاره کرد و گفت: این شرکت به دلیل نیاز به تسهیلات مالی برای انجام طرح‌های توسعه‌ای نظیر ساخت و خرید کشتی و تجهیزات بندری علاوه بر استفاده از منابع خارجی، از منابع بانکی داخلی نیز استفاده می‌کند. از طرفی چنانچه یاردهای داخلی نتوانند سفارشات را به موقع ساخته و تحویل دهند به ناچار باید به سراغ شرکت‌های خارجی برویم، اما در صورتی که این شرکت‌ها به توانمندی لازم برسند، سفارش‌های خود را به دلیل امکان برخورداری از برخی امتیازات و تسهیلات مالی و بانکی، به داخل تزریق خواهیم کرد.

وی آخرین وضعیت کشتی رپوده شده تحت مدیریت شرکت کشتیرانی ایران و هند در شمال اقیانوس هند توسط دزدان دریایی را این گونه تشریح کرد: طبق آخرین گزارشات دریافتی این کشتی فله بر حامل زغال سنگ، هم اکنون در حرکت به سمت سومالی و منطقه مورد نظر دزدان دریایی است که معمولاً دزدان دریایی پس از استقرار در منطقه مورد نظر خود با مالکان کشتی‌های رپوده شده وارد مذاکره شده و زمان شروع مذاکره تا آزادسازی کشتی متفاوت است که ممکن است دو تا سه ماه به طول بیانجامد.

«عبدالله قطبی»، «معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران» نیز در ادامه به ذکر وضعیت این شرکت که یکی از شرکت‌های تابعه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود پرداخت و اذعان داشت: این شرکت از سال ۱۳۷۴ به عنوان بازوی عملیاتی ناوگان تجاری کشور با برخورداری از ۷۵۰ نفر پرسنل رسمی و پیمانی مجرب در تهران و پنج بندر جنوبی ایران (شاهیدرجایی، امام خمینی، خرمشهر، عسلویه و چابهار) فعالیت خود را در زمینه خدمات دریایی و کشتیرانی آغاز کرد، که ارائه خدمات بندری و تخلیه و بارگیری، مدیریت

است، اظهار داشت: این شرکت پس از این تاریخ کلیه وظایف تخصصی اداره امور ترمینال‌های بندری در کلیه مراکز فعالیت شرکت را عهده دار شده است و تنها در این حوزه فعالیت خود را ادامه و گسترش می‌دهد.



عبدالله قطبی:

در ترمینال‌های موجود بندر امام خمینی امکانات و تخفیفاتی مناسب در نظر گرفته شده که صادر کنندگان کالا در منطقه می‌توانند با استفاده از آنها شاهد تسریع در پروسه حمل و نقل صادرات و واردات کالاهای خود باشند.



«معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران» در خصوص سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته در بندر امام خمینی، گفت: با توجه به افزایش حجم عملیات این بندر در سه ماهه اخیر، ۱۵ میلیارد ریال جهت خرید دو دستگاه ریج استاکر و چهار دستگاه لیفتراک و همچنین بیش از ۲۰۰ میلیارد ریال سرمایه‌گذاری قبلی در خرید تجهیزات صورت گرفته است. همچنین این بندر به دو دستگاه گنتری کرین پست پاناماکس متناسب با کشتی‌های نسل جدید به همراه سایر تجهیزات از قبیل دو دستگاه RTG و تعدادی کشنده مجهز شده است.

وی به سرمایه‌گذاری شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران در بندر خرمشهر نیز اشاره کرد و گفت: توافقات اولیه در خصوص احداث یک محوطه کانتینری در زمینی به مساحت ۱۵ هکتار در این بندر با تجهیزات کامل با مقامات سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است که بزودی با بودجه‌ای بالغ بر ۲۴۰ میلیارد ریال عملیاتی خواهد شد. همچنین محوطه‌ای ۱۰ هکتاری در شلمچه با تامین تجهیزات لازم به منظور انجام عملیات لجستیک و ترانزیت کالا و کانتینر به کشور عراق با سرمایه‌ای بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال پیش بینی شده است.

«معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران» با اذعان بر این مطلب که تبدیل بندر امام خمینی به منطقه ویژه اقتصادی در حال تحقق بوده و در این صورت توجه صاحبان کالا به این بندر به منظور برخورداری از مزایای اعطایی آن منطقه افزایش می‌یابد، یاد آور شد: در ترمینال‌های موجود بندر امام خمینی امکانات و تخفیفاتی مناسب در نظر گرفته شده که صادر کنندگان کالا در منطقه می‌توانند با استفاده از آنها شاهد تسریع در پروسه حمل و نقل صادرات و واردات کالاهای خود باشند.

وی افزود: بر این اساس امکان سرمایه‌گذاری‌های جدید از جمله احداث مراکز بزرگ لجستیک و تعمیر گاه کانتینر متناسب با رشد فعالیت‌های بندری که دارای استانداردهای لازم بین‌المللی است، نیز فراهم می‌شود که در نتیجه این اقدام،

اشتغال‌زایی در منطقه افزایش خواهد یافت. «قطبی» پروژه احداث مرکز بزرگ لجستیک در بندر شهید رجایی در زمینی به مساحت ۲۷ هکتار و با سرمایه‌ای بالغ بر ۴۷۱ میلیارد ریال را یک پروژه منحصر به فرد دانست و گفت: عملیات احداث ترمینال اختصاصی کانتینر پردر محوطه‌ای به مساحت ۱۰ هکتار که نیازمند سرمایه‌ای بالغ بر ۱۴۸ میلیارد ریال است در جریان می‌باشد که ۶ هکتار از آن در فروردین ۱۳۸۸ به بهره‌برداری رسیده و چهار هکتار آن نیز تا پایان سال جاری افتتاح می‌شود، همچنین پروژه ساخت تعمیر گاه و شستشوی بزرگ کانتینر در بندر شهید رجایی از دیگر پروژه‌های سرمایه‌گذاری شده و در دست اجرای شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران است که با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱۴۰ میلیارد ریال به صورت BOT در مدت ۲۵ انجام شده است.

«معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی جنوب - خط ایران» در پایان سخنان خود، به رشد ۲۷ درصدی عملکرد این شرکت در ۱۰ ماهه امسال اشاره کرد و اظهار داشت: طی مدت یاد شده در بندر امام، عسلویه و خرمشهر ۳۴۲ هزار و ۳۰۹ TEU عملیات داشتیم که در بندر امام خمینی ۱۲۵ هزار و ۷۲۲ TEU کانتینر با رشد ۴۲ درصدی، بندر خرمشهر ۷۶ هزار و ۹۵۵ TEU با رشد ۳۳ درصدی و در بندر عسلویه ۱۳۹ هزار و ۶۳۲ TEU کانتینر با رشد ۱۴ درصدی صورت گرفته است. ■

SAHEL BAR DAILAM

شرکت تخلیه و بارگیری ساحل بار دیلم



نشانی: بندر دیلم،
خیابان ساحلی، اسکله کمرک
تلفن: ۰۷۷۲-۲۲۵۱۶۱۵
فکس: ۰۷۷۲-۲۲۵۲۵۲۸

هر روزتان نوروز، نوروزتان پیروز
همیشه برقرار و ماندگار باشید

■ تخلیه
■ بارگیری
■ خدمات بندری



خارج‌سازی شناورهای مغروق خور موسی تا ۲۴ ماه آینده

سکینه صارمی

تأمین ایمنی آبراه‌های کشور به شمار می‌رود، این سازمان را بر آن داشت تا از سال‌ها قبل اقدام به علامت‌گذاری موقعیت شناورهای مغروق و پس از آن، فراهم کردن امکان خارج‌سازی آن‌ها بر اساس قوانین و مقررات بین‌المللی کند.

گفته می‌شود، در آب‌های تحت حاکمیت کشور، ۱۰۰ فروند کشتی مغروق وجود دارد که غالباً طی جنگ تحمیلی در آب فرورفته‌اند و اکثراً خارجی هستند و خارج‌سازی آن‌ها مستلزم طی فرایندهای بسیار پیچیده‌ی حقوق بین‌المللی است. سازمان بنادر، موفق شد در سال ۱۳۸۵، با انجام مراحل قانونی و اولویت‌بندی خارج‌سازی کشتی‌های خطرناک، پروژه‌ی خارج‌سازی ۷ فروند از شناورهای مغروق در آبراه خور موسی را به مناقصه گذارد. عملیات خارج‌سازی شناورها به‌لحاظ فنی، کار بسیار پیچیده‌ای است و تعداد بسیار کمی از شرکت‌ها در سراسر دنیا از توان تخصصی برای انجام چنین مهمی برخوردارند. به همین دلیل، سازمان بنادر، استفاده از توان مهندسی داخلی شرکت‌های ایرانی با مشارکت شرکت‌های خارجی واجد صلاحیت را الزامی کرد و شرکت خدمات دریایی تایداوتر در این مناقصه برنده و ملزم به استفاده از جوینت خارجی شد، که در نهایت، در بهمن‌ماه سال جاری، قرارداد خارج‌سازی هفت فروند شناور مغروق در منطقه‌ی خور موسی را با شرکت ترکیه‌ای KS به امضا رساند.

«بهزاد اتابکی»، مدیرعامل شرکت تایداوتر خاورمیانه، در مراسم انعقاد قرارداد که هجدهم بهمن‌ماه سال جاری برگزار شد، به تبیین قرارداد خارج‌سازی شناورهای مغروق در منطقه‌ی خور موسی پرداخت و ابراز داشت: «شناورهایی که در دوران دفاع مقدس مورد اصابت موشک قرار گرفته و غرق شده بودند، در منطقه‌ی خور موسی مشکلات زیادی برای تردد کشتی‌های بزرگ تجاری ایجاد کرده و در واقع این آبراه را نامن کرده‌اند و این منطقه به دلیل وجود این مغروقه‌ها برای کشتی‌های متردد در منطقه خطر محسوب می‌شوند. به همین دلیل، با توجه به حجم بالای تردد در این منطقه و تأمین ایمنی آب‌ها طی مناقصه‌ای که سازمان بنادر و دریانوردی برگزار کرد، تایداوتر خاورمیانه برنده‌ی مناقصه شد.»

قرارداد خارج‌سازی هفت فروند شناور مغروق منطقه‌ی خور موسی بین شرکت تایداوتر خاورمیانه و شرکت ترکیه‌ای KS به امضا رسید. بر اساس این قرارداد، هر دو شرکت موظف‌اند ظرف مدت ۲۴ ماه آینده، هفت فروند شناور مغروق در خور موسی را از آب خارج کنند.

خارج‌سازی شناورهای مغروق، نقطه‌ی عطفی در صنعت دریایی کشور به شمار می‌رود. این اقدام، قابلیت تخصصی بسیار مهمی را در کشور پایه‌گذاری کرده است که در نهایت، منجر به تقویت بنیه‌ی ملی می‌شود؛ چراکه با توجه به سودآور بودن صنعت اوراق کشتی و بازار مناسب آن در منطقه، انتظار می‌رود با جذب سرمایه‌گذاران به این صنعت، بنیان صنعت اوراق کشتی در کشور گذارده شود.

با تردد سالانه بیش از ۱۸۰۰۰ فروند شناور اقیانوس‌پیما در دنیا و وجود خطراتی همچون: تصادم، آتش‌سوزی، توفان‌های دریایی و... همواره تعداد زیادی کشتی وجود دارند که نیازمند کمک برای شناورسازی مجدد هستند و یا غرق شده‌اند و نیاز است که مغروقه‌ی آن‌ها از بستر دریا خارج شود. اگرچه غالباً بدنه‌ی فلزی کشتی‌ها و بار آن‌ها دارای ارزش است، اما در موارد بسیاری، خارج‌سازی مغروقه‌ها از دریا، دلایل مهم‌تری دارد که ارزش کشتی‌ها را در اولویت‌های بعدی قرار می‌دهد. یکی از این موارد، مسدود کردن و به خطر انداختن آبراه‌ها یا لنگرگاه‌ها به دلیل وجود این مغروقه‌هاست که باعث می‌شود تردد شناورها در منطقه را با ریسک تصادم همراه کند.

به عنوان مثال، آبراه خور موسی که دارای اهمیت به‌سزایی است و کانال ورودی به بندر امام خمینی را شامل می‌شود و از طرفی، بندر امام در جابه‌جایی غلات، کالاهای فله و جنرال کارگو نقش اساسی دارد. به همین دلیل، وجود هفت فروند شناور مغروق در این منطقه، تردد ایمن کشتی‌ها را دچار ریسک کرده و کشتی‌ها با سرعت بسیار کم‌تر از حد معمول در آن تردد می‌کنند و بخش بزرگی از لنگرگاه خارجی خور موسی را غیر قابل استفاده کرده‌اند.

خارج‌سازی شناورهای مغروق که به عنوان یکی از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، به‌منظور





وی انعقاد قرارداد خارج‌سازی شناورهای مغروقه بین شرکت تایدواتر خاورمیانه و سازمان بنادر و دریانوردی را مربوط به ۲۳ بهمن‌ماه ۱۳۸۵ دانست و گفت: «مهم‌ترین اقدامات صورت گرفته در راستای تحقق این قرارداد، شامل: خرید یک فروند بارج جرثقیل دار (شناور جرثقیل‌دار)، اجرای عملیات روی مغروقه، عقد قرارداد با طرف خارجی و پروژه‌ی نجات شناور مویرا است.»

«تابکی»، با اشاره به این که قرارداد خرید بارج جرثقیل‌دار ۱۸/۵ میلیون دلار بود، اذعان داشت: «عملیات بازرسی زیر آب، به‌طور دقیق انجام شد تا وضعیت مغروقه‌ها مشخص شود.»

وی با بیان این که مبلغ کل قرارداد بین تایدواتر و سازمان بنادر، ۸۵ میلیارد تومان است، گفت: حدود ۲۰ میلیارد تومان برای خرید بارج جرثقیل دار هزینه شد و مابقی، یعنی حدود ۶۵ میلیون دلار دیگر، برای قرارداد با جوینت خارجی در نظر گرفته شده است.»

مدیرعامل تایدواتر، ابراز داشت: «با آن که مبلغ قرارداد در سال ۱۳۸۵ نهایی شده بود، اما در حال حاضر، هزینه‌ها ۵۰ درصد افزایش یافته است. از این‌رو، از سازمان بنادر خواسته‌ایم که افزایش مبلغ قرارداد را در دستور کار خود قرار دهد که این موضوع، در حال بررسی است.»

وی زمان خروج اولین شناور مغروقه خورموسی را ضمن تجهیز کارگاه ظرف یک ماه، ۵ ماه آینده اعلام کرد و افزود: «مدت قرارداد برای خروج ۷ فروند شناور مغروقه تا ۲۴ ماه آینده است و تایدواتر، تنها شناورها را خارج کرده و ۲۰ مایل دورتر از جایی که سازمان بنادر در نظر گرفته است، استقرار می‌دهد.»

«تابکی»، با بیان این مطلب که این شناورهای مغروقه بیش از ۲۰ سال در آب‌های شور و خورنده خلیج فارس غرق شده‌اند، ابراز امیدواری کرد: «پس از خروج ۷ فروند شناور مغروقه در منطقه‌ی خورموسی، بقیه مغروقه‌ها نیز در اروند رود با همکاری شرکت‌های ایرانی خارج شوند.»

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه، حیطة‌ی عملیات سالویج (برش مغروقه‌ها و خارج‌سازی آنها)، را این‌گونه بیان کرد: «در آتش‌سوزی‌های دریایی، تصادفات دریایی، آزادسازی یدک‌کش‌ها و شناورهایی که در ساحل به گل نشستند و در نجات شناورهای مغروقه، از عملیات سالویج استفاده می‌شود.»

«تابکی» با اذعان بر این مطلب که امکانات تیم سالویج، شامل تجهیزات ارتباطی و الکترونیکی، نرم‌افزارهای لازم جهت محاسبه، انواع وینچ‌ها و... است خاطر نشان کرد: «سالویج، عملیات بین‌المللی است و تمامی سازمان‌های بین‌المللی در اجرای این‌گونه پروژه‌ها نظریات خود را ارائه می‌دهند. در همین راستا ۷ کشور حوزه‌ی خلیج فارس متعهد شده‌اند تا امکانات لازم را جهت واکنش سریع عملیات سالویج در هر لحظه فراهم کنند.»



مدیرعامل تاید واتر:

سالویج، عملیات بین‌المللی است و تمامی سازمان‌های بین‌المللی در اجرای این‌گونه پروژه‌ها نظریات خود را ارائه می‌دهند. در همین راستا ۷ کشور حوزه‌ی خلیج فارس متعهد شده‌اند تا امکانات لازم را جهت واکنش سریع عملیات سالویج در هر لحظه فراهم کنند.



۶۰ مغروقه را از منطقه‌ی ام‌القصر خارج کرده‌ایم، تصریح کرد: «کار کردن در منطقه‌ی خورموسی، بسیار مشکل است؛ چراکه در اعماق دریا به دلیل دید صفر غواصان، باید با لمس کردن مغروقه‌ها، زنجیرها را به آن‌ها متصل کنند.»

وی با بیان این مطلب که در راستای اجرای عملیات خروج ۷ فروند مغروقه‌ی خورموسی، قطعات و لوازم جدیدی را خریداری کرده‌ایم که ظرف یک ماه آینده این دستگاه‌ها به سمت ایران حرکت می‌کند، گفت: «طی این قرارداد، تکنولوژی‌هایی را به کارشناسان ایرانی می‌آموزیم و موارد خاصی را نیز، از کارشناسان ایرانی یاد می‌گیریم.»

«تابکی»، علت حضور جوینت خارجی برای خارج‌سازی ۷ فروند شناور مغروقه را این‌گونه عنوان کرد: «سازمان بنادر و دریانوردی، در سال ۱۳۸۷، تأییدیه‌ی نسبی به این شرکت داده بود و همچنین شرکت KS ترکیه که هم‌اکنون به عنوان جوینت خارجی در نظر گرفته شده است، نماینده‌ی سازمان ملل برای خارج‌سازی شناورهای مغروقه در کانال‌های ورودی ام‌القصر در شمال خلیج فارس بود که به نمایندگی از سازمان ملل، ۷۰ فروند شناور مغروقه را از این منطقه خارج کرده بود.»

در ادامه‌ی این مراسم، «قهرمان صادق‌اغلو»، مدیر شرکت ترکیه‌ای KS، به تشریح وضعیت و اقدامات صورت‌گرفته توسط شرکت خود پرداخت: «این شرکت، فعالیت خود را ۳۵ سال پیش در کنار ساخت کشتی‌های تفریحی آغاز کرد و پس از آن، عملیات سالویج و خارج‌سازی مغروقه‌ها را در دستور کار خود قرار داد.»

وی با اذعان به این مطلب که خروج تانکر ۳۲ هزارتنی در «تنگه‌ی بسفر»، اولین کار این شرکت در سالویج بود، افزود: «پس از آن، فعالیت خارج‌سازی شناورها را در ام‌القصر آغاز کردیم و در سال ۲۰۰۳ میلادی، این شرکت عملیات خارج‌سازی را انجام داد.»

«صادق‌اغلو»، با اشاره به این که ظرف ۴ سال،

ادامه ساخت بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی با ملاحظات زیست‌محیطی



رییس سازمان حفاظت محیط زیست در مورد ساخت بندر کاسپین در منطقه آزاد انزلی گفت: «ملاحظات زیست‌محیطی درباره‌ی این اسکله انجام شده است و ساحل زیبای آن به هیچ وجه زیر آب نمی‌رود. خوش بختانه آن چه برای ملاحظات زیست‌محیطی لازم بود، لحاظ شده است.»

«محمدجواد محمدی‌زاده»، با بیان این مطلب گفت: «خواسته شده خاکریزی در اسکله انجام نشود و با ایجاد فضایی متعادل در دریا، ساخت صورت گیرد.»

وی در ادامه با اشاره به گرمایش زمین گفت: «موضوع گرم شدن زمین و تغییرات آب‌وهوا موجب شده، درجه‌ی حرارت در دنیا ۱/۲ درجه‌ی سانتی‌گراد افزایش پیدا کند و این مسأله باعث ذوب شدن یخ‌های قطب شمال شده است. در نتیجه، سطح آب دریا افزایش پیدا می‌کند. البته این روند به اسکله‌ها و شهرهای ساحلی آسیب جدی نمی‌رساند.»

وی در ادامه با اشاره به این مسأله که افزایش دما در بعضی از نقاط دنیا ایجاد مشکل کرده است، گفت: «افزایش دما در نتیجه‌ی ذوب شدن یخ‌ها به‌طور مثال بعضی از شهرهای آلمان را زیر آب خواهد برد یا بعضی از جزایر به‌طور کامل زیر آب خواهند رفت، اما در مورد دریای خزر این مسأله وجود ندارد.»

یک کشتی تحت مدیریت کشتیرانی ایران و هند ربه‌ده شد

یک فروند کشتی تحت مدیریت کشتیرانی ایران و هند توسط دزدان دریایی ربه‌ده شد.

کمیته‌ی اضطراری کشتیرانی ایران و هند، اعلام کرد: «یک فروند کشتی فله‌بر، تحت مدیریت کشتیرانی ایران و هند، حدود ساعت ۵ بعدازظهر روز شنبه ۲۳ بهمن‌ماه در حالی که در مسیر پرتود خلیج فارس به طرف چین در حرکت بود، در شمال اقیانوس هند توسط مهاجمان مسلح و مجهز به قایق‌های تندرو متوقف و ربه‌ده شد. این کمیته با اعلام این‌که این کشتی با ظرفیت ۵۲ هزار تن با محموله‌ی سنگ آهن از بندرعباس به مقصد چین در حرکت بوده است، افزود: طبق گزارشات دریافتی، دزدان دریایی مسیر این کشتی را تغییر داده و کشتی مذکور در حرکت به سمت خلیج عدن است. کمیته‌ی اضطراری کشتیرانی ایران و هند اظهار داشت: «طبق آخرین پی‌گیری‌ها وضعیت ۲۲ خدمه‌ی (افسر و ملوان) کشتی مذکور شامل ۱۳ نفر ایرانی و ۹ نفر هندی صحیح و سالم گزارش شده است.»

کمیته‌ی مذکور تأکید کرد: «این کمیته با جدیت تمام در حال بررسی وضعیت این کشتی و پی‌گیری آزادسازی آن است و در این ارتباط به‌طور مداوم با نیروهای دریایی ایران، هندوستان، پاکستان، عمان و نیروهای بین‌المللی مستقر در منطقه و سایر ارگان‌های ذی‌ربط در تماس است.»

بندر و دریا / شماره ۱۷۷

ایران نقطه‌ی کانونی پیانک شد



مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی گفت: «انجمن بین‌المللی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی PIANC دبیرخانه‌ی دائمی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی در ایران را به عنوان نقطه‌ی کانونی این انجمن انتخاب کرد.»

«مهندس سید عطاءاله صدر»، با اعلام این خبر افزود: «این انتخاب بستر مناسبی را برای بحث و تبادل نظر و انتقال تجربیات میان متخصصان و دست‌اندرکاران سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی ایران و کشورهای مختلف فراهم می‌کند.»

به گفته‌ی وی: «دبیرخانه‌ی دائمی همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS) به عنوان نماینده‌ی انجمن بین‌المللی PIANC در ایران از تمامی اساتید، متخصصان، دانشجویان و فعالان در زمینه‌ی کارهای دریایی ایران برای عضویت در انجمن مذکور دعوت کرده است. PIANC یک انجمن جهانی تخصصی غیرسیاسی و غیرانتفاعی است که به عنوان قدیمی‌ترین انجمن دریایی با هدف ارتقای دانش علمی و فنی در زمینه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی در سال ۱۸۸۵ در کشور بلژیک تأسیس شد. این انجمن دارای کمیته‌های تخصصی

ناوبری رودخانه‌ای (In Com)، دریانوردی (Mar Com)، محیط زیست دریایی (Evi Com) و متخصصان جوان (YP Com) است که متشکل از بهترین متخصصان بین‌المللی در زمینه‌های فنی، اقتصادی و زیست‌محیطی مربوط به زیرساخت‌های ترابری دریایی و عهده‌دار تهیه‌ی آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های فنی هستند. انجمن مذکور در بیش از ۶۵ کشور از جمله استرالیا، اتریش، کانادا، فرانسه، ژاپن و... نمایندگی دارد و همچنین دارای ۵۱۸ عضو حقوقی و ۲۰۴۵ عضو متخصص علاقه‌مند در سراسر دنیا است.

واگذاری تمام بنادر میادی به بخش خصوصی تا سال ۱۳۹۱

معاون وزیر جهاد کشاورزی خاطر نشان کرد: «تسریع در واگذاری بنادر به بخش خصوصی، بستگی مستقیم به همکاری تعاونی‌های مستقر در بنادر دارد.»

وی عنوان کرد: «معمولاً در هر بندر صیادی یک تعاونی وجود دارد، اما اگر چند تعاونی در یک بندر فعال باشند، واگذاری آن بندر به مزایده گذاشته می‌شود.»

وی تصریح کرد: «با تخصیص اعتبارات بیشتر به بخش بنادر صیادی و تکمیل پروژه‌های صیادی، این بنادر در اختیار بخش خصوصی قرار خواهند گرفت. این مقام مسئول در

سازمان شیلات ایران یادآور شد: واگذاری بنادر به بخش خصوصی علاوه بر کاهش هزینه‌های دولت، عملکرد مناسب‌تر بندر را در پی خواهد داشت. به گفته‌ی تقوی، بعد از واگذاری بنادر، نقش نظارتی سازمان شیلات ایران همچنان حفظ خواهد شد. وی خاطر نشان کرد: «یکی از دلایل کندی در واگذاری بنادر به بخش خصوصی، عدم تکمیل بنادر صیادی است.»

رییس سازمان شیلات ایران تأکید کرد: «پیش‌بینی می‌شود ظرف دو سال آینده، تمام بنادر صیادی شمال و جنوب کشور به بخش خصوصی واگذار شود.»



تمام بنادر صیادی شمال و جنوب کشور ظرف دو سال آینده به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.

«امین اله تقوی» سرپرست سازمان شیلات ایران با بیان این مطلب گفت: «از ۵۵ بندر صیادی فعال در شمال و جنوب کشور، تاکنون ۱۵ بندر صیادی به بخش خصوصی واگذار شده است.»

وی افزود: «بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته تا پایان سال جاری نیز، سه بندر صیادی دیگر در اختیار بخش خصوصی قرار خواهد گرفت.»

ورود ۲ شرکت جدید به صنعت بانگرینگ در عسلویه و قشم



مدیرعامل شرکت بخش فرآورده‌های نفتی ایران گفت: «با اضافه شدن دو شرکت جدید به جمع شرکت‌های بانگرینگ در مناطق عسلویه و قشم، در مجموع هفت شرکت در زمینه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها فعال خواهند بود. فرید عامری با اعلام این خبر اظهار داشت:

با آماده شدن تجهیزات و تأسیسات، این دو شرکت جدید فعالیت خود را در مناطق عسلویه و قشم آغاز خواهند کرد.»

وی افزود: «هم‌اکنون شرکت‌های بناگستر کرانه، خدمات مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های آروشا پارس در منطقه بندرعباس، و رکمن در کیش و شرکت ملی نفتکش در منطقه خارک و وظیفه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانگرینگ) را به عهده دارند. به گفته مدیرعامل شرکت بخش فرآورده‌های نفتی ایران، در چابهار نیز یک شرکت برای ارائه خدمات بانگرینگ اعلام آمادگی کرده، اما هم‌اکنون تردد کشتی‌ها به چابهار پایین است و فعالیت در آنجا صرفه اقتصادی ندارد؛ البته این امیدواری وجود دارد که با افزایش تردد کشتی‌ها، این حرفه برای شرکت‌ها در این منطقه نیز به‌صرفه شود. «عامری» تصریح کرد: «پی‌گیری‌های لازم برای

مشارکت بیش‌تر بخش خصوصی در زمینه سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در دست انجام است و شرکت‌های داوطلب پس از دریافت مجوزهای لازم می‌توانند سوخت مورد نیاز خود را از شرکت ملی بخش خریداری کنند و به کشتی‌ها تحویل دهند و هیچ‌گونه محدودیتی برای فعالیت شرکت‌های جدید در این زمینه وجود ندارد.»

مدیرعامل شرکت ملی بخش فرآورده‌های نفتی ایران از فروش یک‌میلیون و ۹۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌های عبوری در خلیج فارس از ابتدای سال جاری تا کنون خبر داد و افزود: «سال گذشته در این دوره زمانی ۲ میلیون و ۴۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌ها فروخته شد و پیش‌بینی می‌شود تغییری که در زمینه سوخت‌رسانی به کشتی در بندر فجیره انجام شده است، به‌نفع بازار ایران باشد.

۳ هکتار به اراضی پشتیبانی بندر لنگه افزوده شد

سرانجام پس از چند سال، تکلیف قطعه زمین بین ساختمان اداره‌ی بندر و دریانوردی لنگه و مقر نیروی انتظامی این شهرستان با تشکیل جلسه‌ی مسئولان رده‌بالای این دو دستگاه مشخص شد.

چند سال است که ساختمان اداری بندر و دریانوردی بندر لنگه و مقر فرماندهی نیروی انتظامی این شهرستان در مجاورت هم قرار دارند و زمینی به مساحت تقریبی سه هکتار تنها مرز حایل این دو اداره است. همچنین با توجه به افزایش عملیات تخلیه و بارگیری و آغاز عملیات طرح توسعه‌ی اداره‌ی بندر و دریانوردی بندر لنگه، لزوم استفاده از قطعه‌زمین مذکور برای این تشکیلات، بیش از پیش احساس و در همین راستا طرفین تصمیم به تفکیک آن گرفته‌اند تا سهم هر کدام مشخص شود. پس از ارائه‌ی مستندات ماهواره‌ای و تاریخی از سوی اداره‌ی بندر مشخص شد که بندر مالک بخش اعظمی از قطعه‌ی مورد بحث بوده است. به گفته‌ی برخی از مسئولان محلی در این بین فرماندهی نیروی انتظامی با بیان دلایلی از تفکیک این قطعه‌زمین ممانعت کرد، تا این که این امر به مسئله‌ای میان دو دستگاه تبدیل شد. اکنون مدت زیادی از اختلاف بر سر اراضی غربی بندر لنگه می‌گذرد و چون با رایزنی‌های مقامات محلی مشکل برطرف نشد، لذا جای آن بود تا مسئله با کمک مسئولان استان حل شود. در این زمینه، «علی‌اکبر صفایی»، مدیرکل بندر

و دریانوردی هرمزگان، و «محمدعلی آخوندی»، فرماندهی انتظامی هرمزگان، به‌همراه «حمد مرادی»، مدیرکل سیاسی و امنیتی استانداری، و نیز «غلامحسین زراعی»، فرماندار بندر لنگه، اقدام به برگزاری نشست در راستای حل این مشکل کرده‌اند. مدیرکل بندر و دریانوردی هرمزگان در این نشست از طولانی شدن این مسأله اظهار نگرانی کرد و گفت: «مسئله به درازا کشیده شدن این مسأله به نفع مردم شهرستان نخواهد بود.» «صفایی» با اشاره به اقدامات سازمان بندر و دریانوردی در راستای رشد این بندر و اجرای طرح توسعه‌ی بندر لنگه افزود: «اختلاف دو دستگاه دولتی بر سر یک مسأله‌ی حل‌شدنی به صلاح جامعه نیست.»

فرماندهی نیروی انتظامی هرمزگان نیز ضمن ابراز خوش‌بینی از حل سریع این اختلاف، ارائه‌ی مستندات مبنی بر حقوق هر یک از طرفین از اراضی مورد اختلاف را خواستار شد. «محمدعلی آخوندی» افزود: «ارائه‌ی پیشنهادات منطقی و قابل اجرا مسلمانان خواهد بود. نتیجه‌ی این رایزنی‌ها و نشست ذکر بر این شد که تمام اراضی و مستحداث نیروی انتظامی به اداره‌ی بندر و دریانوردی با این شرط که ابتدا میزان تعیین‌شده مساحت اراضی ارزش‌گذاری و سپس قیمت‌مقرر این اراضی از سوی سازمان بندر و دریانوردی به نیروی انتظامی پرداخت شود، به اداره‌ی بندر فروخته شود.

قائم‌مقام وزارت راه و ترابری منصوب شد

سرپرست وزارت راه و ترابری طی حکمی، قائم‌مقام جدید وزارت راه و ترابری را در این وزارتخانه منصوب کرد.

بنا بر این گزارش به نقل از اداره کل روابط عمومی وزارت راه و ترابری، علی نیکزاد در این حکم تصریح کرده است: نظر به تعهد، تخصص و تجربیات ارزنده «رضا پیل‌پایه» در عرصه‌های مختلف اجرایی و مدیریتی، وی به موجب این حکم به سمت قائم‌مقام وزارت راه و ترابری منصوب می‌شود.

سرپرست وزارت راه و ترابری در این حکم خواستار همراهی «پیل‌پایه» و همکاری معاونت‌ها و سازمان‌های تابعه برای دستیابی به اهداف تعیینی در وزارتخانه شد. «رضا پیل‌پایه» ۵۳ ساله فارغ‌التحصیل رشته عمران از دانشگاه امیرکبیر علاوه بر فعالیت در اداره کل راه قدس (در زمان جنگ)، مدیرکل راه و ترابری استان‌های کردستان و مرکزی، مدیرکل راه و ابنیه فنی، سرپرست معاونت راهداری و هماهنگی امور استان‌ها و معاون عمرانی استانداری اردبیل بوده است و مدیریت بخش خصوصی در حوزه مهندسی مشاور در بخش راه و ترابری را تجربه کرده است.

این گزارش می‌افزاید پیش از این مهدی هاشمی سمت قائم‌مقام وزارت راه و ترابری را بر عهده داشت که یک‌وینیم سال پیش از این وزارتخانه رفت.

ایران کشتی اروگونه را از دست

زدان نجات داد

یک فروند کشتی باری اروگونه که در دریای عمان گرفتار دزدان دریایی شده بود، با اقدام به‌موقع نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نجات یافت.

این کشتی در حالی که به سمت بندر امام خمینی در حرکت بود، در نزدیکی چابهار با دو شناور دزدان دریایی مواجه شد. بر اساس این گزارش، دزدان دریایی قصد داشتند با ورود به این کشتی باری نسبت به ربودن آن اقدام کنند که با اقدام سریع کاپیتان کشتی در اطلاع این حادثه و با حضور به‌موقع یکی از ناوهای نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، به‌ناچار با به فرار گذاشتند. در جریان این حمله، به هیچ‌یک از خدمه‌ی این کشتی آسیبی نرسیده و همگی آنها در سلامت به سر می‌برند.

آغاز فعالیت دو فروند از پیشرفته‌ترین

شناورهای مسافربری جهان در کیش

دو فروند از پیشرفته‌ترین شناورهای مسافربری جهان در جزیره‌ی کیش به آب انداخته شدند و به بهره‌برداری رسیدند. «حسین معدنچی»، مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش، ظرفیت هر فروند از این کشتی‌ها را ۶۵ نفر ذکر کرد و گفت: «خرید این دو کشتی در شرایط کنونی بسیار ارزشمند است. وی بهای هر فروند از این شناورها را ۵/۶ میلیون یورو و با سرمایه‌گذاری یک شرکت خصوصی اعلام کرد که توسط خط دریا و بندر کیش مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. به گفته‌ی وی: «سرعت این کشتی ۲۵ مایل دریایی معادل ۴۵ کیلومتر در ساعت و نوع موتور آن‌ها از پیشرفته‌ترین موتورهای کشور آلمان است. وی افزود: «این شناورها در حال حاضر در مسیرهای جزیره‌ی کیش به بندر آفتاب، بندر چارک و سکوه‌های نفتی استفاده می‌شوند.»

مدیرعامل شرکت توسعه و مدیریت بندر و فرودگاه کیش اظهار امیدواری کرد، در آینده‌ی نزدیک مسیرهای دیگری به این مسیرها اضافه و کشتی‌های یادشده تا جزایر و بندر زیبای خلیج فارس هموطنان را در سفرهای دریایی جابه‌جا کند.

یادآور می‌شود در نوروز سال گذشته بیش از ۶۰ هزار نفر مسافر و ۶ هزار دستگاه خودرو از طریق دریا وارد جزیره‌ی کیش شدند.

اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی شهید رجایی



رییس کل گمرک ایران از اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی گمرکات استان هرمزگان به‌ویژه گمرک شهید رجایی بندرعباس در آینده‌ی نزدیک خبر داد. «عباس معمارزاد» گفت: «با توجه به این که حدود ۴۰ درصد از حجم تجارت خارجی کشور از طریق گمرک شهید رجایی صورت می‌گیرد، با اجرای این برنامه و ایجاد تسهیلات و امکانات مناسب در گمرکات استان‌های مجاور، می‌توان بخشی از ترافیک کاری در گمرک شهید رجایی را کاهش داد.» وی افزود: «با اجرای این برنامه به نحو محسوسی سرعت انجام تشریفات ترخیص افزایش و هزینه‌ی صاحبان کالا کاهش می‌یابد.» رییس کل گمرک ایران اظهار داشت: «گمرکات استان فارس به‌لحاظ نزدیکی به بنادر جنوبی کشور و ظرفیت‌های بالای خدماتی می‌تواند یکی از گمرکات هدف برای اجرای برنامه‌ی سبک‌سازی گمرکات استان هرمزگان باشد.»

موافقت دولت با انتشار مرحله‌ی دوم اوراق مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی

دولت با انتشار مرحله‌ی دوم اوراق مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کرد. جلسه‌ی هیئت‌وزیران به ریاست دکتر محمود احمدی‌نژاد، برگزار شد که در آن، برخی از پیشنهادات دستگاه‌های اجرایی تصویب شد. در این جلسه دولت با مواردی چون تشکیل کارگروه صادرات و انتشار مرحله‌ی دوم اوراق مشارکت برای سازمان بنادر و دریانوردی موافقت کرد. پیش از این ۱۰۰ میلیارد تومان اوراق مشارکت برای توسعه‌ی بنادر شهید رجایی و شهید بهشتی چابهار منتشر شده بود.

فصل جدید توسعه‌ی پیش‌روی صنعت حمل‌ونقل



معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «با ادامه‌ی سیاست‌های این سازمان مبنی بر گسترش روابط بین‌المللی در زمینه‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی سال آینده فصل جدیدی پیش‌روی این صنعت گشوده می‌شود.»

«سعید ایزدیان»، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، ضمن بیان این مطلب افزود: «در سال گذشته بیش از ۱۰ تفاهم‌نامه و توافق‌نامه با کشورهای حاشیه‌ی دریای خزر و دیگر کشورها در حوزه توسعه روابط بین‌المللی به امضا رسیده است.» وی تصریح کرد: «با تداوم این روند و اجرای سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه‌ی توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی، سال آینده فصل جدیدی پیش‌روی این صنعت گشوده خواهد شد.»

«ایزدیان» ادامه داد: «با توجه به شرایط کنونی جهان و لزوم نقش‌آفرینی کشورها در اقتصاد بین‌المللی به‌واسطه‌ی حضور در بازارهای جهانی،

حمل‌ونقل دریایی باید گسترش پیدا کند.» معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: «صنعت حمل‌ونقل کشورمان پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های خوبی دارد که در سال‌های اخیر به آن توجه زیادی شده است و در آینده‌ی نزدیک شاهد شکوفایی این صنعت خواهیم بود.»

همکاری ایران و قطر در مقابله با دزدی دریایی

قانون موافقت‌نامه‌ی همکاری‌های امنیتی بین ایران و قطر از سوی رییس‌جمهور ابلاغ شد. قانون موافقت‌نامه‌ی همکاری‌های امنیتی بین ایران و قطر که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است، توسط رییس‌جمهور برای اجرا ابلاغ شد. براساس این قانون، ایران و قطر برای اتخاذ تدابیر لازم برای مقابله با جرایمی همچون قاچاق مواد مخدر، عرضه‌ی مواد روان‌گردان، قاچاق کالا و اموال منقول فرهنگی و تاریخی، جعل اوراق بهادار دولتی، جعل اسناد بازرش، فعالیت‌های اقتصادی غیرقانونی همچون پول‌شویی، قاچاق سلاح گرم، مهاجرت غیرقانونی، جرایم اینترنتی، دزدی دریایی و قاچاق انسان همکاری خواهند کرد. پیش‌گیری و مبارزه با جرایم سازمان‌یافته‌ی فراملی در عبور از مرزهای ملی تروریسم و سایر جرایم مندرج در این موافقت‌نامه و جرایم رایانه‌ای و سایر جرایمی که با استفاده از وسایل مخابراتی صورت می‌گیرد، از دیگر زمینه‌های همکاری اعلام‌شده در این قانون است.

امضای موافقت‌نامه‌ی کشتیرانی بین ایران و اکوادور

بندری، طرز رفتار در طول مدت توقف و خروج از بنادر، استفاده از تسهیلات بندری برای حمل بار یا مسافر و دسترسی به تمامی خدمات و تسهیلات بندری، همان رفتاری را خواهد داشت که نسبت به کشتی‌ها، بارها، خدمه و مسافران کشتی کشور خود معمول می‌کند. بر این اساس، طرف‌های متعاقد در حدود قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در قلمرو خود، تمامی اقدامات لازم را اتخاذ خواهند کرد تا تشریفات اداری، گمرکی و بهداشتی و همچنین هر گونه تشریفات بندری دیگر حاکم در بنادر را تسهیل و ساده‌سازی کنند. بر اساس این موافقت‌نامه، کار گروه مشترکی متشکل از نمایندگان مقام‌های مربوط به تناوب و به شکل ادواری در قلمرو هر یک از طرف‌های متعاقد و یا بنا به درخواست هر یک از طرف‌های متعاقد در مواردی همچون بحث و بررسی در مورد مسائلی که ممکن است در اجرای این موافقت‌نامه بروز کند و انجام مطالعات مشترک در خصوص ارائه‌ی خدمات در زمینه‌ی حمل‌ونقل دریایی تشکیل می‌شود. همچنین این موافقت‌نامه طبق قوانین و مقررات هر یک از طرف‌های متعاقد به تصویب مراجع صلاحیت‌دار آن‌ها خواهد رسید. طرف‌های متعاقد تصویب موافقت‌نامه را از طریق اطلاعیه‌ی کتبی به یکدیگر اطلاع خواهند داد. این موافقت‌نامه سی روز پس از تاریخ اطلاعیه‌ای که مؤخر بر اطلاعیه‌ی طرف متعاقد دیگر صادر شده است، لازم‌الاجرا خواهد شد.

دولت در راستای گسترش روابط تجاری و اقتصادی با سایر کشورها و تسریع در روابط دریایی و کشتیرانی با امضای موقت موافقت‌نامه‌ی کشتیرانی تجاری دریایی بین ایران و اکوادور موافقت کرد. هیأت وزیران بنا به پیشنهاد وزارت و ترابری و در اجرای ماده‌ی (۲) آیین‌نامه، چگونگی تنظیم و انعقاد توافقی‌های بین‌المللی (مصوب ۱۳۷۱) به وزارت راه و ترابری اجازه داد نسبت به امضای موقت موافقت‌نامه‌ی کشتیرانی تجاری دریایی بین ایران و اکوادور اقدام کرده و مراحل قانونی را تا تصویب نهایی پیگیری کند. بر اساس این مصوبه، کمک به توسعه‌ی حمل‌ونقل دریایی بین طرف‌های متعاقد و تلاش‌های مشترک برای رفع مشکلاتی که ممکن است مانع گسترش حمل‌ونقل دریایی بین بنادر طرف‌های متعاقد شود، ارتقای مشارکت نامحدود شرکت‌های کشتیرانی طرف‌های متعاقد در حمل‌ونقل بار بین کشورهای خود و همچنین بین یک طرف متعاقد و هر کشور ثالث از جمله فعالیت‌هایی است که طرف‌های متعاقد نسبت به آن اقدام خواهند کرد. همچنین، کشتی‌های طرف متعاقد دیگر بر اساس قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در طرف متعاقدی که نمایندگی یا شعبه‌ی مذکور در آن تأسیس می‌شود، اقدام کنند. بر اساس این مصوبه، هر یک از طرف‌های متعاقد در بنادر، آب‌های داخلی و دریای سرزمینی خود نسبت به کشتی‌ها، بارها، خدمه و مسافران طرف متعاقد دیگر در مواردی همچون دسترسی به بنادر طرف‌های متعاقد، وصول عوارض و هزینه‌های

جزئیات مناقصه و روند برگشت سرمایه پل خلیج فارس اعلام شد

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم گفت: برآورد می‌شود که اجرای پروژه پل خلیج فارس سه سال به طول انجامد.

بنا بر این گزارش و به نقل از روابط عمومی سازمان منطقه آزاد قشم، سیدرضا موسوی یادآور شد: با اجرای پروژه پل خلیج فارس ۱۲ مایل به مرز آبی جنوب کشور افزوده می‌شود.

وی افزود: از سال ۱۳۵۱ یکی از اهداف مهم در جنوب کشور احداث پل خلیج فارس بوده که نهایتاً با انتشار اسناد مناقصه پل خلیج فارس در شش تیرماه ۸۹ و ارسال این اسناد در شهریورماه سال جاری، این مهم محقق‌بافت.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: در این راستا ۱۵ گروه از شرکت‌های مختلف اسناد مناقصه پل خلیج فارس را خریداری کردند و ۱۲ گروه اسناد را تحویل داده و توان فنی آنها بررسی شد و در نهایت شش گروه توانایی حضور در این مناقصه را داشتند، که شش گروهی که در مناقصه شرکت کردند شامل شرکت CGCC، شرکت CRBC، شرکت کیسون، شرکت پتروساحل توسعه خلیج فارس، شرکت هدایت سرمایه‌گذاری ایده پارس و شرکت ساختمانی بوده‌اند.

موسوی گفت: تجربه، سوابق اجرایی، توان مالی و تجهیزات، دانش فنی در شرکت‌هایی که در مناقصه شرکت کرده بودند؛ بررسی شد و نهایتاً شرکت پترو ساحل توسعه خلیج فارس و شرکت هدایت سرمایه‌گذاری ایده پارس که شرکت‌های داخلی هستند و هر دو آمادگی اجرای پروژه در غالب کنسرسیوم را دارند، بعنوان برنده معرفی شدند.

وی افزود: از مزایای پل خلیج فارس باید گفت این پل کریدور و وصل‌کننده شمال به جنوب است که با توسعه اسکله کاوه، اتوبان و خط آهن قشم را به سرزمین اصلی متصل می‌کند.

موسوی ادامه داد: مبلغ پیشنهادی برای ساخت پل خلیج فارس ۶۵۰ میلیون یورو است که ۸۵ درصد آن فاینانس خارجی و ۱۵ درصد جزو تعهدات دولت به شمار می‌آید. زمان برگشت سرمایه این پروژه هشت سال و نیم خواهد بود و سازمان منطقه آزاد قشم تضمین‌کننده برگشت این سرمایه است.

وی تصریح کرد: تمام جزیره قشم ۱۳۰ کیلومتر است و ۱۱ کیلومتر نیز عرض جزیره است و خط مرزی آبی کشور از انتهای کشور در خلیج فارس ۱۲ مایل است که این خط مرزی با ایجاد پل خلیج فارس در جنوب کشور توسعه خواهد یافت.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد قشم ادامه داد: یکی از مزیت‌های این منطقه، توسعه خط مرزی آبی خواهد بود که می‌تواند در استفاده از منابع نفتی و توسعه ترانزیت و حمل و نقل بسیار مؤثر باشد.

به گفته موسوی، در بخش توسعه اسکله کاوه ایجاد خط راه آهن به طول ۸۹ کیلومتر از سرزمین اصلی به قشم در نظر گرفته شده است. اسکله کاوه منحصربه‌فردترین اسکله در کشور خواهد بود که نیاز به موج‌شکن و لایروبی نخواهد داشت.

این مسؤول درباره مختصات فنی پل گفت: پل خلیج فارس بین لافت و پهل قرار دارد و نزدیکترین بخش در این قسمت به شمار می‌آید که ۱۸۰۰ متر است.

موسوی در خاتمه گفت: ما تلاش خواهیم کرد که از منابع انسانی و توان فنی داخل کشور در ساخت پل خلیج فارس بهره‌مند شویم.

منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی، جزئی از مناطق آزاد خلیج فارس می‌شود

معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی کشتی‌سازی گفت: «با تصویب هیئت دولت، این منطقه به همراه ۲ منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی شهید رجایی و صنایع معدنی به منطقه‌ی آزاد تبدیل می‌شوند.

پژمان بهزادپور معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی ضمن بیان این مطلب افزود: «طرح ادغام ۳ منطقه‌ی ویژه واقع در خلیج فارس به یک منطقه‌ی آزاد توسط کارگروهی پی‌گیری می‌شود.» وی تصریح کرد: «بر اساس اطلاعات ما کارگروه مربوطه بررسی‌های نهایی خود را در این خصوص انجام داده و به زودی این موضوع در هیئت دولت مورد ارزیابی قرار خواهد گرفت.»

بهزادپور گفت: «با تصویب هیئت دولت ۳ منطقه‌ی ویژه به منطقه‌ی آزاد خلیج فارس تبدیل می‌شوند و این تغییر وضعیت از دیدگاه ما برای منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی بسیار مثبت خواهد بود.»

معاون اجرایی منطقه‌ی ویژه‌ی کشتی‌سازی ادامه داد: «مدیران منطقه به دلیل یکپارچگی که این طرح برای انجام امور و جذب سرمایه‌گذاران خارجی به همراه دارد، با این ادغام موافق هستند.»

وی تصریح کرد: «برخی قوانین مناطق آزاد نظیر تردد اتباع خارجی، معافیت‌های مالیاتی و حذف قوانین دست‌وپاگیر سرزمین اصلی عامل بسیار مهمی در جذب سرمایه‌گذاران خارجی به شمار می‌آید.



ایران به سازمان بین‌المللی آبنگاری می‌پیوندد

«علی‌اکبر آقایی»، ضمن بیان این که مفاد پروتکل مذکور در جلسه‌ی کمیسیون به توافق نمایندگان رسیده بود، گفت: «یکشنبه ۱۱ بهمن، تصویب این پروتکل با رأی موافق اکثر اعضا به تصویب رسید. کنوانسیون سازمان بین‌المللی آبنگاری که بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری در جلسه‌ی هیئت وزیران به تصویب رسیده، از سوی رئیس‌جمهور برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس شده بود. سازمان یادشده بر ایجاد دغدغه در دولت‌های دارای ساحل و ذی‌نفع در خصوص ارتقای بخش ایمنی و کارآیی دریایی و پشتیبانی از حفاظت و استفاده‌ی پایدار از محیط زیست تأکید دارد و در راستای تسهیل و گسترش هماهنگی در مورد فعالیت‌های آبنگاری بین دولت‌های عضو و در سطح منطقه‌ای به‌منظور ارتقای امور علمی، فنی و ایمنی دریانوردی فعالیت می‌کند.



رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اعلام موافقت اکثریت اعضای این کمیسیون با مفاد پروتکل اصلاحات کنوانسیون سازمان بین‌المللی آبنگاری، از تصویب این پروتکل خبر داد.



گزارش از گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات با شعار؛ مسیر مشترک توسعه

مسعود عباسزاده

دریایی در سواحل طولانی کشور بی‌ثبات شمالی و منطقه‌ی راهبردی شاخ آفریقا، عملاً آبراهه دریای سرخ و خلیج عدن را از مسیر تنگه‌ی باب‌المندب، برای عبور شناورها ناامن ساخته‌اند.

همه‌ی این مسایل، باعث اتخاذ رویکردی جدید توسط کشورهای شاخص، شامل: قزاقستان، روسیه، اوکراین، ازبکستان، آذربایجان، ترکیه، هلند، آلمان، استرالیا، بنگلادش، لبنان، امارات متحده عربی، الجزایر، هندوستان، پاکستان، فرانسه، سوئیس، عراق، مصر و عمان، برای تقویت همکاری‌های تجاری با جمهوری اسلامی ایران در قالب هم‌اندیشی منطقه‌ای تجارت غلات گردید، تا قدری از دغدغه‌های خود بکاهند و با نگاهی نو، مسیر ترانزیتی ایران را، با تمام امکانات بالقوه و بالفعل در عرصه‌های بندری، دریایی، جاده‌ای، ریلی و همچنین، فرآوری، عرضه، جایگزینی و صادرات مجدد غلات مد نظر قرار دهند. آنچه در ذیل می‌آید، مشروح گزارش برگزاری این گردهمایی است که با شعار «مسیر مشترک توسعه» در سوم و چهارم بهمن ماه سال جاری با میزبانی وزارت بازرگانی کشورمان در تهران برگزار گردید.

قزاقستان، روسیه و اوکراین که در حال حاضر، بالغ بر ۲۲ درصد غلات دنیا را صادر می‌کنند، تصمیم دارند تا سال ۲۰۲۰ میلادی، سهم خود را به ۳۵ درصد افزایش دهند، این کشورها در عین حال سخت‌نگران آن هستند که مسیر ترانزیتی ۸۳۰۰ کیلومتری که از دریای سیاه، تنگه‌ی داردانل، دریای مرمره، تنگه‌ی بسفر، دریای اژه، دریای مدیترانه، کانال سوئز، دریای سرخ، اقیانوس هند، دریای عمان و بالاخره خلیج فارس می‌گذرد، دچار بحرانی شود که روی صادرات پایدار آنان اثر نامطلوب گذارد. عبور بیش از ۴۸ هزار فرزند کشتی در طول سال از تنگه‌های داردانل و بسفر، دغدغه‌ی فراوانی را برای ترکیه ایجاد کرده، چراکه وجود جزایر فراوان در این معبر و مجرای تنگ آبراه، احتمال بروز سانحه و خسارت به شناورها و تأسیسات گران‌قیمت بندری را روزه‌روز بیشتر می‌کند و چالش‌های موجود باعث شده تا ترکیه فشار زیادی را متحمل شود.

از سوی دیگر، مشکلات سیاسی کشورهای حاشیه‌ی جنوبی دریای مدیترانه، بالاخص مصر و تونس، کانال سوئز را با مشکلات بفرنجی روبه‌رو کرده است. قدری آن طرف تر، دزدان

«علیخانی»، به مشکلات کشورهای محصور در خشکی بر اثر عدم دسترسی به آب‌های آزاد اشاره کرد و اظهار داشت: «این موضوع، از مهم‌ترین موانع توسعه اقتصادی به شمار می‌رود و انتقال کالا از مبدأ به مقصد، بخش جدایی‌ناپذیر تجارت محسوب می‌شود؛ زیرا زمان و هزینه‌های مضاعفی را به این کشورها تحمیل می‌کند.»

مدیرعامل شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران، در پایان سخنانش خاطرنشان کرد: «کشورهای منطقه می‌توانند با همکاری یکدیگر، راهی برای دسترسی کشورهای مصرف‌کننده به کشورهای تولیدکننده پیدا کنند. جمهوری اسلامی ایران، در منطقه‌ای قرار گرفته است که از یک سو، حلقه‌ی اتصال کشورهای آسیای مرکزی با کشورهای خاورمیانه و از سوی دیگر، واسطه‌ی بین کشورهای شبه‌قاره‌ی هند با غرب آسیا و قاره‌ی اروپا است. ایران که در دوران باستان، واسطه‌ی به وجود آمدن جاده‌ی ابریشم بوده است، در دوران کنونی، همچنان می‌تواند مسیر مناسب و کارسازی برای تسهیل مبادلات تجاری بین کشورهای منطقه باشد.»

مدیرعامل شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران با بیان این مطلب، هدف از برگزاری گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات را تقویت همکاری‌ها میان کشورهای منطقه در زمینه‌ی تجارت غلات دانست و گفت: «غلات برای تمام کشورهای جهان، جزو کالاهای راهبردی قلمداد می‌شود، و تأمین آن، جزو وظایف اصلی هر دولتی است و منطقه‌ی خاورمیانه با نرخ بالای رشد جمعیت، بیش از پیش، وابسته به واردات و تأمین غلات است.»

وی یکی از دست‌آوردهای هم‌گرایی منطقه‌ای راه، اولویت داشتن کشورهای هم‌جوار در تأمین نیازهای یکدیگر دانست و افزود: «بخش اعظم نیازهای منطقه را از خود منطقه می‌توان تأمین کرد و دو کشور روسیه و قزاقستان، طی سال زراعی ۲۰۰۹-۲۰۱۰، ۲۶ میلیون تن گندم صادر کرده‌اند، درحالی‌که در همین مدت، کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا، ۴۲ میلیون تن گندم وارد کرده‌اند. از این رو، ایران می‌تواند نقش مؤثری در ترانزیت غلات منطقه‌ی آینده‌دار شود.»



جاده‌ی ابریشم دوران نوین؛ جاده‌ی مهر و دوستی

«جاده‌ی ابریشم دوران نوین، می‌تواند جاده‌ی مهر و دوستی باشد که همه‌ی کشورها از مواهب آن بهره‌مند خواهند شد و به همین دلیل، شعار گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات، «مسیر مشترک توسعه» انتخاب شده است.»

معاون وزیر بازرگانی و



حمل و نقل زمینی، ریلی، هوایی و دریایی فراهم کرده است و شرکت‌های بخش عمومی که تمایل به فعالیت بیش‌تر در حوزه‌ی ترانزیت دارند، باید بدانند که در حال حاضر، ترانزیت گندم از قزاقستان به کشورهای عربی از خاک روسیه و در مسیری به طول بیش از ۹ هزار کیلومتر انجام می‌شود.»

وی با بیان این مطلب که غلات صادراتی، می‌تواند با گذر از مسیر ۲۸۰۰ کیلومتری ایران، دیگر مسیر ۲/۵ برابری فعلی را طی نکند، گفت: «هر محاسبه با هر معیار و شاخصی، نشان می‌دهد که ترانزیت در این مسیر، کشورهای خاورمیانه و تازه استقلال‌یافته از شوروی سابق را با منافع بی‌شماری توأم کرده و هیچ مسیری، بهتر از این نیست.»

وزیر بازرگانی، به شاهراه اتصالی غرب به شرق و شمال به جنوب با مرکزیت ایران اشاره کرد و افزود: «با فعال شدن کارگروه ترانزیت کشور، شاهد تحولات بسیاری در این خصوص بوده‌ایم و هنوز هم منافع بی‌شماری برای ایران و کشورهای استفاده‌کننده از مسیر ترانزیتی

جنوبی، فرصت‌های مکمل در زمینه‌ی به وجود آمدن بازارها و مشتریان فراوان را ایجاد کرده و این گردهمایی، این فرصت را فراهم خواهد کرد که به نیازهای تکمیل‌کننده و چگونگی استفاده از آن‌ها واقف شویم.»

وزیر بازرگانی، با ارایه‌ی آمارهایی از تولید غلات و نیاز به صادرات و واردات آن در سطح جهان، به نقش حمل و نقل و ذخیره‌سازی غلات در اشکال مختلف اشاره کرد و اظهار داشت: «اخیراً به دلیل افزایش تولید، واردات ما حدود ۲ میلیون تن کاهش داشته و ایران به مرکز تجارت غلات تبدیل شده است؛ به طوری که به کشورهای چینی، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، پاکستان، گرجستان، آذربایجان، قطر و ارمنستان غلات صادر می‌کند.»

«غذنفری»، واردات غلات از کشورهای دوردست و صادرات آن به کشورهای همسایه را زمینه‌ساز ترانزیت، سوآپ و صادرات مجدد غلات در کشور دانست و خاطرنشان کرد: «دو مسیر دریافت و ارسال غلات در ایران، منافع بی‌شماری را برای تجار، بازرگانان و شرکت‌های

هدمندسازی و اجرای اصل ۴۴؛ مسیر ورود بخش خصوصی

طبق قانون هدمندسازی یارانه‌ها و با اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و ورود بخش خصوصی به این حوزه‌ی مهم، نقش ایران بیش از پیش در توسعه‌ی تجارت و ترانزیت غلات، چشم‌گیر خواهد شد.

«دکتر مهدی غضنفری»، وزیر بازرگانی، به عنوان سخنران اول گردهمایی طی سخنانی با بیان این مطلب، گفت: «دو کار مهم، حاصل اثرات مستقیم و غیرمستقیم قانون هدمندسازی یارانه‌ها است که شامل اهمیت دادن به کیفیت نان، گندم، آرد، آسیابانی و در نهایت، کیفیت حمل و نقل و کل زنجیره‌ی تولید گندم است که در مرحله‌ی دوم، نقشه‌ی راه آن نیز، ترسیم خواهد شد.»

وی با بیان این مطلب که فعال‌سازی مسیر تجارت غلات از کشور به دست بخش خصوصی و استفاده از فرصت‌های خدادادی برای ایران و همه کشورهای همسایه لازم است، افزود: «ویژگی‌های آب‌وهوایی در کشورهای شمالی و

کاپیتال‌یستی وجود دارد؛ از جمله این که در اقتصاد کوثری، هیچ نوع مال و اموالی نباید در دست عده‌ای خاص معطل بماند و گردش مال، باید در حداکثر ممکن صورت بگیرد.»

«دکتر علی آقامحمدی»، معاون نظارت و هماهنگی سیاست‌های اقتصادی معاون اول رییس جمهوری، با بیان این مطلب، درباره‌ی مؤلفه‌های اقتصاد سرمایه‌داری گفت: «این نوع اقتصاد، تکاثری بوده و هدف آن، حداکثر کردن سود، ولو با تولید هر نوع مصیبت است و علت عمده‌ی بیماری‌ها و گرفتاری‌های جهان، همین سامانه‌ی اقتصادی است.»

وی در خصوص مؤلفه‌های اقتصاد کوثری افزود: «در اقتصاد کوثری، هرچه ثروت بیشتر باشد، بهتر است و فرآیند تولید ثروت نباید متوقف شود، اما در عین حال، از گردش ثروت، همه باید منتفع شوند.»

وی با بیان این که تولید در تجارت باید محیط زیست را حفظ کند، اظهار داشت: «تولید در عرصه‌ی تجارت، باید محیط زیست را حفظ کند و این امر، بدون همکاری کشورها امکان ندارد و خودکفایی جز با این مهم که هر کسی در درون خود به جمع‌بندی برسد، معنا پیدا نمی‌کند.»

معاون نظارت و هماهنگی سیاست‌های اقتصادی معاون اول رییس جمهوری، به ویژگی‌های منطقه‌ی آسیای جنوب غربی پرداخت و خاطر نشان کرد: «تداوم تولید، در رساندن به موقع محصول به دست مصرف‌کننده، حداقلی بودن قیمت حمل‌ونقل، حداقل خواب سرمایه، نگهداری حداقل محصول و داشتن مشتری از قبل فراهم شده است، بدون عرضه و تقاضا معنایی ندارد.»

«آقامحمدی»، با بیان این مطلب که باید از همه‌ی موقعیت‌های منطقه‌ای استفاده کرد و ضمن استفاده از ظرفیت‌های خالی کشور، از ظرفیت‌های مکمل کشورهای همسایه هم بهره برد، گفت: «تجارت، مقدم بر تولید است و باید سهم مشخص و در حال افزایش تجارت غلات را برای خودمان کسب و نهادینه کنیم تا بتوانیم در منطقه نقش اساسی داشته باشیم و ضمن آن، به نقش سایر کشورها هم توجه کنیم.»

وی با اشاره به این که ما باید امکانات ایران را معرفی کنیم و با شناخت از امکانات کشورهای دیگر و تضارب آرا، یک فکر تجاری شکل بگیرد که همان فکر همکاری است، با انتقاد از نظام یارانه‌ای مصرف، اجرای قانون هدفمندسازی یارانه‌ها را بستر ساز مناسب توسعه‌ی تجارت غلات و ترانزیت آن دانست و افزود: «با حذف یارانه‌ها، سوآب، فرآوری، صادرات مجدد و ترانزیت، تحرک بیشتر تری گرفته است که باید بیش از این، از تجربیات آزادسازی در تجارت‌هایی چون تجارت داخلی چای، بهره‌مند شویم.»



سیلویی کشور نیز اشاره کرد و در خصوص توسعه‌ی زیرساخت‌های حمل‌ونقلی غلات اظهار داشت: «برآوردها نشان می‌دهد، برای تحقق زیرساخت‌های اولیه‌ی حمل‌ونقل پایدار در تجارت غلات، به ۱۸ میلیون تن ظرفیت سیلو نیاز داریم.»

وی در حوزه‌ی بنادر، خدمات کانتینری، فرودگاهی و بندری، مراکز لجستیک، تأسیس بنادر خشک، سامانه‌های بانکی، بیمه‌ای و سردخانه‌ها و سورتنینگ و سایر زیرساخت‌ها، تلاش و برنامه‌ریزی را لازم دانست و خاطر نشان کرد: «رویکرد ویژه در توسعه‌ی زیرساخت‌های تجاری کشور و حوزه‌های تجارت خارجی به عنوان بخش‌های اشتغال‌زا و تولیدکننده‌ی ارزش افزوده بوده و در خلال این سال‌ها، مرتباً بر طیل تولید کوبیده و توسعه‌ی خود را متکی به آن دانسته‌ایم و به‌رغم آن که کشورهای استعمارگر در زمینه‌ی فن‌آوری‌های مختلف، ما را تحت فشار قرار داده‌اند و تحریم‌ها را متوجه عدم صدور این فن‌آوری‌ها کرده‌اند، کشور ما طی ۳۰ سال گذشته، تمام تلاشش را برای به حداقل رساندن وابستگی‌های فن‌آورانه به عمل آورده است.»

وی به غفلت تاریخی در استفاده از فرصت‌های بندری اشاره کرد و گفت: در این زمینه، می‌توانیم بیش از این، نیاز کشورهای منطقه را برآورده سازیم و در این عرصه، تاکنون کار کم‌تری انجام داده‌ایم. از این‌رو، انبوه سرمایه‌گذاری باید در حوزه‌های مربوطه، به‌خصوص پروژه‌های لجستیکی کشور انجام شود و باید تجارت را از حالت پیش‌بینی‌ناپذیر، به حالت پیش‌بینی‌پذیر مبدل کنیم.»

وزیر بازرگانی، در پایان به رفع موانع قانونی و توسعه‌ی سوآب برای کاهش هزینه‌های تمام‌شده ترانزیت غلات پرداخت و خواستار مشارکت بیشتر سرمایه‌گذاران در طرح آمایش و زیرساخت‌های تجاری کشور شد.

تفاوت‌های اقتصاد کوثری با اقتصاد سرمایه‌داری

«برخی تفاوت‌های اساسی در ماهیت اقتصاد کوثری با اقتصاد سرمایه‌داری یا

ایران، وجود دارد که باید بیش‌تر به آن‌ها پرداخته شود.»

«غضنفری»، به صادرات ۱۲۶ میلیون تن گندم برخی از کشورهای جهان اشاره و اظهار امیدواری کرد که فرصت‌های خیلی خوبی که در این زمینه به وجود آمده، توسط سرمایه‌گذاران ایرانی مغتنم شمرده شود.

وی به نقش توأمان تجارت غلات و مدیریت تولید آن در کشورهای همسایه و تعامل آن با ترانزیت غلات از مسیر ایران، به عنوان یکی از راه‌های شکوفایی اقتصادی و باروری سرمایه اشاره کرد و اظهار داشت: «باید از فرصت‌های تجاری جدید در زمینه تجارت غلات، بیش از پیش بهره‌برداری کنیم و فرصت‌های اقتصادی و ترانزیتی آن را از دست ندهیم.»

وزیر بازرگانی، به رویکردهای نوین ترانزیتی ایران از راه صادرات غلات کشورهای قزاقستان، روسیه و اوکراین به کشورهای جنوبی شبه جزیره عربستان، کشورهای شرقی و غربی شبه‌قاره هند و کشورهای شمال آفریقا اشاره و خاطر نشان کرد: «حجم قابل توجهی از غلات سه کشور صادرکننده، حداقل بین ۲ تا ۳ میلیون تن، از راه ایران قابل ترانزیت است و این گردهمایی، می‌تواند بسترهای مناسب چنین تجارتی را با حفظ منافع مشترک بین کشورهای عضو این مسیر، فراهم کند.»

وی، مهم‌ترین چالش موجود را، دستیابی به این ثروت ترانزیتی دانست و گفت: «امیدواریم در قالب طرح آمایش تجاری کشور، بتوانیم به تبیین زیرساخت‌های تجاری ۳۱ استان کشور بپردازیم تا مانع انجام بخشی از تجارت خارجی در یک یا دو کشور همسایه شده و با این امر را به صورت مشترک یا مکمل انجام دهیم.»

«غضنفری»، با اشاره به نیاز میلیاردها دلاری برای توسعه‌ی زیرساخت‌های تجاری کشور، افزود: «می‌توانیم از تمام ظرفیت‌های بالقوه در موقعیت راهبردی و سوق‌الجیشی خود استفاده کنیم و با توسعه‌ی زیرساخت‌ها در مبادی ورودی کالا، انتقال، فرآوری و صادرات مجدد آن از مرزهای خروجی کشور، همت گماریم.»

وزیر بازرگانی، به وجود ۸ میلیون تن ظرفیت

دلیل مشکلات مربوط به افغانستان، قابلیت بهره‌برداری از این جاده‌ها وجود ندارد.»
 نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، ظرفیت‌ها و محدودیت‌های تجارت غلات از طریق افغانستان را یادآور شد و گفت: «افغانستان به دلیل هم‌مرز بودن با سه جمهوری تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان، از اهمیت بالقوه‌ی زیادی در ترانزیت غلات کشورهای روسیه و اکراین در مسیر پاکستان به اروپا و آفریقا برخوردار است، بنابراین، راه‌های ترانزیتی این کشور به دلیل خسارات و صدمات ناشی از جنگ، به‌سرعت به بازسازی احتیاج دارند و جاده‌های صعب‌العبور و نبود راه‌آهن مناسب و دسترسی نداشتن به آب‌های آزاد، عملاً مشکلات فراوانی را برای ترانزیت غلات در افغانستان ایجاد می‌کند.»

«دکتر افندی‌زاده»، با اشاره به قابلیت‌های تجاری غلات و اراده مترتب برای توسعه‌ی این کالا در کشورهای مختلف، همچون: چین، ترکمنستان، قزاقستان، ترکیه، هند، سوریه و جمهوری اسلامی ایران افزود: برای تقویت این اراده تجاری و ایجاد بستر مناسب، حمل‌ونقل می‌تواند بسیار تعیین‌کننده باشد و با نگرش قابلیت‌های حمل‌ونقلی و ترانزیتی منطقه، با تقویت و حفظ قابلیت‌های ملی کشورها، تحول بزرگی در حوزه‌ی تجارت غلات و حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت رخ می‌دهد که در این میان، جمهوری اسلامی ایران به دلیل قابلیت‌های ذاتی و جغرافیایی و آماده بودن زیرساخت‌های مناسب ترانزیتی و از سوی دیگر، به دلیل نگرش حمایت‌گرایانه‌ی دولت به مقوله‌ی ترانزیت، شرایط جدیدی را در حوزه‌ی ترانزیت و حمل‌ونقل رقم خواهد زد.»

رییس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با بیان این مطلب که منطقه‌ی خاورمیانه و شمال آمریکا در ده سال آینده بیش‌ترین میزان مصرف گندم را در جهان خواهند داشت

معضل دور بودن از بازارهای عمده‌ی مصرف دست به گریبان هستند، تصمیم به استفاده از مزیت‌های ایران برای توسعه‌ی تجارت غلات در منطقه، از لحاظ اقتصادی و هم از لحاظ سیاسی، اهمیت خاصی دارد. بنابراین، باید بدون از دست دادن فرصت‌ها، برنامه‌ای جامع و راهبردی برای تحقق این امر، تدوین شود که در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت، این آمادگی اعلام می‌شود.»

«افندی‌زاده»، با اشاره به شرایط اقتصادی و زیرساختی کشورهای مختلف برای تجارت غلات خاطر نشان کرد: «روسیه به‌لحاظ مسایل اقتصادی، سیاسی و دلایل متعدد دیگر، علاقه و انگیزه‌ی فراوانی در حفظ و نفوذ خود در تجارت غلات مجموعه‌ی کشورهای تازه‌استقلال‌یافته، به‌ویژه مناطق آسیای مرکزی و قفقاز دارد. با این وجود، می‌توان به مشکلات روسیه در گسترش ترانزیت کالا به دلیل طولانی‌بودن راه ارتباطی این کشور به اروپا، وجود یخبندان‌های طولانی در مسیرهای منتهی به این کشور و کاهش بازار مصرف برای صدور گندم به اروپا و محدود شدن به کشورهای اروپای شرقی اشاره کرد. بنابراین، کشورهای دارای موقعیت و قابلیت حمل‌ونقلی و ترانزیتی می‌توانند در دستیابی به اهداف تجاری کشورهای تولیدکننده‌ی غلات کمک کنند و عهده‌دار سهم مناسبی در این میان باشند.»

وی با بیان این مطلب که ترکیه به‌واسطه‌ی ناوگان مناسب و قوی حمل‌ونقل زمینی و راه‌آهن، نرخ تعرفه‌ی پایین، حقوق و عوارض و معطلی کم کامیون‌داران، از قابلیت بالایی برای ترانزیت کالا برخوردار است، اظهار داشت: «از سوی دیگر، فاصله‌ی کوتاه پاکستان با کشورهای منطقه به‌ویژه کشورهای آسیای مرکزی، موقعیت نسبتاً مناسبی را برای ترانزیت غلات منطقه فراهم می‌سازد، اما به‌رغم این‌که جاده‌های ترانزیتی پاکستان ایده‌آل است، به

معاون نظارت و هماهنگی سیاست‌های اقتصادی معاون اول رییس جمهوری، به ظرفیت‌های خالی در حوزه‌های دریایی، جاده‌ای و ریلی کشور اشاره کرد و اظهار داشت: «در حال حاضر، ظرفیت‌سازی در بخش حمل‌ونقل در قالب پروژه‌هایی چون: حمل‌ونقل ریلی از مسیر سرخس به زاهدان و چابهار و راه‌آهن قزوین، رشت و آستارا با سرعت بالا با توافق ایران، روسیه و جمهوری آذربایجان و امضای قرارداد نهایی آن و اتصال مسیرهای حمل‌ونقلی سایر کشورهای آسیای میانه و قفقاز در حال انجام است.»

«آقامحمدی»، از سرمایه‌گذارانی‌های گسترده در بنادر روسیه، ترکیه و گرجستان توسط ایران خبر داد و گفت: «با قزاقستان هم مذاکراتی داشته‌ایم و طبیعتاً در ایران امکانات موجود و به‌وجودآمده، باعث توسعه‌ی ترانزیت و تجارت شده و این، زنجیره‌ی تأمین کالا را در حوزه‌ی ترانزیت غلات، تقویت می‌کند و همکاری در این زمینه، نقش اساسی و مبنایی خواهد داشت.»

وی به نقش بورس غلات در توسعه‌ی ترانزیت و تجارت غلات نیز اشاره کرد و در پایان افزود: «تجربه‌ی بورس کالایی را با موفقیت انجام داده‌ایم و بورس منطقه‌ای کالا و غلات، می‌تواند به پایداری اموری چون: ترانزیت و حمل‌ونقل پایدار غلات در سطوح بندر، جاده و ریل بینجامد. همچنین، با سینرژی و هم‌افزایی در اقتصاد کوثری، می‌توانیم توان خود را در تجارت منطقه به حداکثر برسانیم.»

ظرفیت‌های مطلوب حمل‌ونقل برای توسعه‌ی تجارت غلات

«با توجه به سهم ۵۰ درصدی کشورهای همسایه در تولید گندم جهان، فرصت مناسبی برای توسعه‌ی حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیتی این کالای راهبردی در منطقه و کشورمان وجود دارد.»

«دکتر شه‌ریار افندی‌زاده»، معاون وزیر راه و ترابری و نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، با اعلام این مطلب گفت: «براساس برآوردهای کارشناسان سازمان ملل متحد، در سال ۲۰۲۰، جمعیت جهان حدود ۲ میلیارد نفر افزایش می‌یابد که نقطه‌ی ثقل جمعیت، بیش‌تر در سه قاره‌ی آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین خواهد بود. بنابراین، تأمین غلات مورد نیاز، به عنوان یک کالای راهبردی برای کشورهای قاره‌های یادشده، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است و تولید غلات می‌تواند بستر مناسبی برای تقویت همکاری کشورهای تولیدکننده و ترانزیت‌کننده فراهم آورد.»

وی، کشورهای شمالی ایران و به‌طور اخص، روسیه و قزاقستان در دهه‌ی پیش‌رو را دارای سهم بیش‌تری در تجارت جهانی گندم دانست و افزود: «درحالی‌که این کشورها همچنان با



همسایه بخواهیم برای پهلوگیری به بنادر ما وارد شوند.»

معاون سرمایه‌گذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، به عملیاتی‌شدن ۳۰ تا ۴۰ پروژه سرمایه‌گذاری در قالب منابع قرضی و غیرقرضی در زیربناهای صادراتی و ترانزیتی کشور اشاره کرد و اظهار داشت: «پروژه‌های مشترک سرمایه‌گذاری بین کشورهای منطقه، بدون داشتن زیربنای درست، امکان‌پذیر نیست و یکی از این زیربناهای می‌تواند تشکیل صندوق مشترک سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل و تجارت مرتبط با آن، براساس الگوهای شرکت لجستیک شخص ثالث برای فعال‌سازی ترانزیت توأم با بازاریابی در سطح خرده‌فروشی و عمده‌فروشی بازارهای منطقه‌ای توسط شرکت‌های باربری و بارفرابری باشد.»

«علیشیری»، خواستار مشارکت فعال بانک‌های توسعه‌ای منطقه‌ای، دولتی و خصوصی برای تشکیل هرچه سریع‌تر صندوق مشترک سرمایه‌گذاری با سرمایه‌ی اولیه‌ی بالغ بر یک تا دو میلیارد دلار شد و خاطر نشان کرد: «با عملیاتی‌کردن چنین سرمایه‌هایی، علاوه بر بازگشت به سابقه‌ی روشن و درخشان در حمل‌ونقل و ترانزیت، می‌توانیم به تسهیل و کاهش تشریفات امور گمرکی در قالب پنجره‌ی واحد عملیاتی، برای سرعت بخشیدن به ظرفیت‌های ترانزیتی و صادراتی و کاهش شدید هزینه‌های تمام‌شده، همت گماریم.»

وی، موضوع تجارت غلات را به‌طور خاص، در قالب توسعه‌ی هزاره و دسترسی حداقلی مردم جهان به آن و در قالب عام، به مفهوم ایجاد امنیت غذایی برای مردم دانست و گفت: «شرایط زیست‌محیطی، تغییرات آب‌وهوایی و حرکت‌های دوره‌ای بحران اقتصادی، می‌تواند به اهداف توسعه‌ی هزاره و امنیت غذایی در جهان آسیب برساند.»

معاون سرمایه‌گذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، با انتقاد از تأکید بیش از حد به ظرفیت‌های بالقوه‌ی کشور، خواستار بالفعل شدن این ظرفیت شد و وضعیت فعلی زیرساخت‌های کشور و سازوکارهای سازمان‌های مرتبط با ترانزیت و صادرات را متناسب با این فعالیت دانست و افزود: «زمینه‌های حداقلی را برای بالفعل شدن داریم، ولی باید در خصوص ظرفیت بنادر، توقف کالا، حمل‌ونقل‌های سه‌گانه‌ی دریایی، زمینی و هوایی، سرمایه‌گذاری بیش‌تری صورت پذیرد تا ضمن دسترسی ساده به این زیربخش‌ها در زمان و هزینه‌ها هم صرفه‌جویی کنیم.»

«علیشیری»، از صرفه‌جویی تا سطح ۶ درصد هزینه‌های حمل‌ونقل با ارتقا بخشیدن به ظرفیت‌های بندری در بندر چابهار و توسعه‌ی زیرساخت‌های ریلی آن و توسعه‌ی زیربناهای در کشتیرانی، به عنوان توسعه‌ی بخش ساخت‌افزایی ترانزیت و حمل‌ونقل در کشور یاد

را یادآور شد و خاطر نشان کرد: «با توجه به امکانات و تجهیزات بندر امیرآباد در شمال کشور، وجود پایانه‌های مرزی مجهز در مرزهای شرقی کشور و وجود ۴ پایانه‌ی مرزی با کشور ترکمنستان و مرز ریلی با سرخس، بنادر مجهز در جنوب کشور از جمله: بندر چابهار و امکان دسترسی به آب‌های آزاد، دریای سیاه، دریای عمان و کشورهای اتحادیه‌ی عرب و بسیاری از مزایای دیگر، توانایی‌های کشورمان را در منطقه برای ایفای نقش بی‌بدیل ترانزیتی و حمل‌ونقل بین‌المللی به‌خوبی نمایان می‌سازد.»

نماینده‌ی ویژه‌ی دولت در امر ترانزیت، با اشاره به روند رو به رشد ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران افزود: «طی ۹ ماهه‌ی سال جاری، بیش از ۷ میلیون و ۲۸۷ هزار تن کالا از کشور ترانزیت شده که نسبت به سال قبل، در حدود ۴۱ درصد افزایش داشته است، که این افزایش، مرهون تلاش بخش‌های دولتی و خصوصی، برنامه‌ریزی و اقدامات هماهنگ دستگاه‌های ذی‌ربط ترانزیت و حمایت دولت در زمینه‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری است. بنابراین، با توجه به طرح مباحث مربوط به غلات و اراده‌ی جدی کشورهای منطقه، بدون تردید، بخش ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی با نگاه عمیق‌تر به این مقوله و در سایه‌ی هماهنگی و تفاهم‌نامه‌های داخلی و بین‌المللی، افق‌های روشنی را فراروی بخش حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت قرار خواهد داد که عملیاتی‌کردن آن‌ها، موجب افزایش اقتدار اقتصادی و سیاسی ایران در منطقه و جهان خواهد شد.»

رقابت‌پذیری و بهبود فضای کسب‌وکار، رمز موفقیت ترانزیت

«ضمن تعامل با کشورهای منطقه، می‌توانیم گردش کار صادرات و ترانزیت کالا را رقابت‌پذیر کنیم تا ضمن بهبود فضای کسب‌وکار در منطقه، پدیده‌ی ترانزیت هم موفقیت‌آمیز شود.»

«دکتر بهروز علیشیری»، معاون سرمایه‌گذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، با بیان این مطلب، خواستار تعامل بیش‌تر سازمان‌های مرتبط با ترانزیت در کشور شد و گفت: «امور اسنادی، کاهش هزینه‌های کلی، تعامل بین گمرک، سازمان راه‌داری و پایانه‌ها، بانک، بیمه، بازرگانی و تمام سازمان‌های ذی‌ربط در ارتباط با ترانزیت، باید با تعامل مؤثر و فعال، همه بخش‌ها هزینه‌های تمام‌شده را در گردش کار ترانزیت و صادرات، منطقی و رقابت‌پذیر کنند.»

وی، بهبود فضای کسب‌وکار را زمینه‌ساز توسعه‌ی تجارت و سرمایه‌گذاری وسیع و پر دامنه در کشور دانست و افزود: «بدون چنین زیربنایی که باید توأم با گردش کار اقتصادی، روان باشد، نمی‌توانیم در صادرات و ترانزیت فعال شویم و حتی از کشتی‌های



و بدیهی است که برای تأمین نیاز مبرم خود به این ماده‌ی غذایی به منابع مختلفی تکیه کنند، افزود: «به همین خاطر قرار گرفتن کشورهای صادرکننده‌ی گندم در شمال و بازار بالقوه‌ی مصرف این کالا در شرق، غرب و جنوب کشورمان، زمینه‌ی مناسب برای ایفای نقش تجارت غلات در منطقه توسط ایران را فراهم می‌کند که در این میان، کشورهای قزاقستان و روسیه به عنوان کشورهای صادرکننده و عراق، عربستان، امارات متحده عربی، یمن، عمان، افغانستان، اندونزی، بنگلادش و تعدادی از کشورهای دیگر به عنوان کشورهای واردکننده خواهند بود. بدیهی است که در چنین شرایطی، ترانزیت و حمل‌ونقل برای اتصال بازار تولید و مصرف، نقش حیاتی می‌یابد. از این رو، جمهوری اسلامی ایران، آماده است خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت ایمن و اقتصادی و سریع را برای انجام این موضوع، ارایه دهد.»

وی، توجه ویژه‌ی جمهوری اسلامی ایران به محور ترانزیتی شرق کشور و سرمایه‌گذاری عظیمی که در این بخش انجام داده است

میلیارد دلار خبر داد و اظهار داشت: «این مقدار ترانزیت، نسبت به مدت مشابه آن در سال قبل، ۴۷ درصد افزایش وزنی داشته است، که علاوه بر آن، نشان‌دهنده‌ی افزایش کارایی زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی نیز است.»

وی در پایان سخنانش، به توزیع جغرافیایی ترانزیت کالا اشاره کرد و با انتقاد از حجم بسیار بالای ترانزیت تنها از یک گمرک، عواقب آن را پرداخت حق توقف (دموراز) بالا توسط تجار و بازرگانان دانست و خاطر نشان کرد: «می‌توان با توزیع ترانزیت در سایر بنادر جنوبی، علاوه بر حذف هزینه حق توقف، ترانزیت کالا را بیش از پیش تسهیل و روان کرد.»

توجه ویژه به شبکه‌ی تأمین لجستیک

غلات

«برای مدیریت، هزینه‌های تمام‌شده در تجارت و ترانزیت غلات، باید موجب توجه ویژه به شبکه‌ی تأمین لجستیک غلات بشود.»

«حمید صافدل»، سرپرست سازمان توسعه

کالا توأم با فرآوری و صادرات مجدد آن در چارچوب همکاری‌های منطقه‌ای اشاره کرد و افزود: «این دو فرآیند، بین‌بخشی بوده و گمرک به عنوان زیرمجموعه‌ای از زنجیره‌ی ترانزیت کشور، درصدد ایجاد تعامل لازم و فعال با سازمان‌های همکار برای ارائه‌ی خدمات مناسب‌تر و بهتر است.»

رییس کل گمرک ایران، از فعالیت ۵۷ گمرک کارنه‌تیری، ۵۱ گمرک ورودی ترانزیت و ۴۱ گمرک خروجی ترانزیت برای حمایت از کالاهای ترانزیتی کشور خبر داد و خاطر نشان کرد: «در بحث سوآپ، سعی می‌کنیم کیفیت و محدوده‌ی کمی و کیفی کالا را مد نظر قرار دهیم تا به ترانزیت آسیبی نرسد.»

«معمارزاد»، از به‌کارگیری نرم‌افزار آسی کودا در ۱۶ گمرک اصلی کشور به‌منظور ایجاد ارتباط رایانه‌ای و الکترونیک با گمرکات جهان با عنوان تبادل اطلاعات گمرکی خبر داد و اظهار داشت: «مجهز شدن گمرکات به سامانه‌های جدید پرتونگاری (X-Ray)، برقراری ارتباطات گمرکی و امضای تفاهت‌نامه برای ایجاد درب های مشترک گمرکی (Single Window) و مرزی با گمرکات کشورهای همسایه برای تسهیل تجارت و ترانزیت با کشورهای ترکیه، آذربایجان، ارمنستان و ترکمنستان برای بازدید گمرکی کالا به صورت مشترک، می‌تواند تا حد زیادی روند ترانزیت کالا را تسهیل کند.»

وی از قدیمی بودن قانون فعلی گمرک ایران انتقاد کرد و از ارائه‌ی لایحه‌ی جدید برای حاکمیت قانون نوین گمرکی به‌منظور افزایش ارتقا و تسهیل تجارت و استفاده از فن‌آوری‌های نوین و ظرفیت‌های جدید در گمرک خبر داد و گفت: «استفاده از شیوه‌ی اظهار از راه دور کالا، ارائه‌ی اسناد حمل الکترونیکی در واردات، صادرات و ورود موقت و ترانزیت کالا، از اقدامات جدیدی است که در لایحه‌ی نوین گمرکی گنجانده شده است، که به موجب آن تحولی اساسی در گمرکات کشور به وجود خواهد آمد.»

رییس کل گمرک ایران، از عضویت در کنوانسیون های کیوتو و کیوتو تجدیدنظرشده و نیز کنوانسیون های مورد نظر سازمان جهانی گمرک برای ارتقای سطح همکاری ها و تسهیل تجارت، طبق استانداردهای تعریف‌شده و ایجاد تعاملات بیش‌تر با کشورهای همسایه و منطقه خبر داد و افزود: «پس از ابلاغ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری مبنی بر امکان فعالیت بخش خصوصی در بنادر و حتی استفاده از ظرفیت‌های آن در خدمات گمرکی، به دنبال آن هستیم که راهبرد اساسی مبنی بر برون‌سپاری در خدمات گمرکی و استفاده از ظرفیت‌های بکر بخش خصوصی را سرلوحه‌ی کار خود قرار دهیم.»

«معمارزاد»، از ترانزیت ۷/۵ میلیون تن کالا طی ۹ ماهه‌ی اول سال جاری به ارزش ۲۳

کرد و اظهار داشت: «بدون داشتن زیربنای خوب، فاقد توسعه خواهیم بود و در جذب سرمایه هم ناموفق هستیم.»

وی، بهبود و ارتقای فضای کسب‌وکار را با کوتاه‌کردن زمان گردش کار، کاهش اسناد بازرگانی و حمل‌توأم با کاهش تشریفات بانکی، بیمه‌ای و گمرکی و کم کردن هزینه‌ها در قالب کنوانسیون های امضا شده با کشورهای منطقه، ممکن دانست و خاطر نشان کرد: «تمام این پیشنهادها مشروط به ایجاد شرایط جدید حقوقی و مصادره شدن ترجیحات ملی به نفع ترجیحات منطقه‌ای و حمایت تمام‌عیار حقوقی، مالی، اجرایی، حفاظتی و سایر جوانب حمایتی برای ارتقای حمل‌ونقل مرتبط با ترانزیت بوده و انجام فرآیندهای تسهیل گردش کار و بهبود فضای کسب‌وکار، باید در بستر مشترک سرمایه‌گذاری در تجارت، ترانزیت و حمل‌ونقل فراهم شود.»

معاون سرمایه‌گذاری وزارت امور اقتصادی و دارایی، در پایان سخنانش، خواستار گنجاندن سهام‌داری بدون محدودیت و صددرصدی مالکیت خارجی و پوشش‌دهی کامل ریسک‌های سیاسی و اجتماعی سرمایه‌گذاری ناشی از مداخله‌ی دولت در قانون سرمایه‌گذاری خارجی در ایران شد و گفت: «عملیات روان تجاری، مجوز اصلی صادرات است و موافقت‌نامه‌های دو یا چندجانبه‌ی سرمایه‌گذاری، مالیاتی و گمرکی، ابزار اصلی ایجاد آرامش برای بنگاه‌های خصوصی اقتصادی در کشور ما و سایر کشورهای منطقه و همسایه محسوب می‌شود. ضمن آن‌که، رفتار غیر قابل تبعیض با سرمایه‌گذاران خارجی، پیام بزرگی به آنان برای هم‌افزایی منابع در حوزه‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری تجارت، ترانزیت و حمل‌ونقل توسط سازمان‌های ذی‌ربط است و رویکردهای جدید تجارت غلات را قابل اجرا و عملیاتی می‌سازد.»

تسهیل و کنترل ترانزیت، مأموریت اصلی گمرک

«گمرک ایران در ارتباط با ترانزیت، دو هدف تسهیل تجارت و اجرای مقررات و کنترل‌های مربوطه برای سرعت و دقت در ترانزیت کالاها را دنبال می‌کند.»

«دکتر عباس معمارزاد»، معاون وزارت امور اقتصادی و دارایی و رییس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران، با بیان این مطلب، به مأموریت گمرک بر اساس طرح تحول اقتصادی که با قانون هدفمندسازی یارانه‌ها شروع شده است، اشاره کرد و گفت: «براساس طرح تحول اقتصادی، به دنبال تعامل منطقی و بهینه برای اجرای مقررات و کنترل‌ها در چارچوب ترانزیت بهینه‌ی کالا هستیم و از رویه‌های جهانی گمرک پیروی می‌کنیم.»

وی، به دو رویه‌ی گمرک ترانزیت و ورود موقت



و تجارت وزارت بازرگانی، با بیان این مطلب، رویکردهای ویژه جهان به صنعت و غذا را یادآور شد و با بیان دو معیار کمی و کیفی در این خصوص گفت: «رویکردهای قیمتی، با توجه ویژه به شبکه‌ی تأمین غلات و لجستیک آن، افزایش تقاضا به دلیل رشد بالای جمعیت در جهان، که بیش از تولید غلات بوده، افزایش هزینه‌های حمل و نقل، کاهش سطح ذخایر جهانی و ارزش دلار، افزایش مصرف سرانه‌ی غلات به خصوص در هندوچین، استفاده از غلات در تولید زیست سوخت‌ها (Bio Foul) و بروز بیماری‌های واگیردار مانند آنفولانزای دامی، باعث اهمیت روزافزون تجارت غلات در جهان و توجه ویژه به مسیرهای دسترسی در قالب ترانزیت، فرآوری غلات، سوآپ و صادرات مجدد شده است.

وی در پایان سخنان اش، پیشنهادهایی از قبیل: اتخاذ سازوکارهای لازم برای تأسیس سازمان جهانی غلات با رویکرد به منافع مشترک صادرکنندگان و واردکنندگان غلات، انعقاد تفاهم‌نامه‌های دو یا چندجانبه با رویکرد تفاهم، صلح و دوستی بین کشورها، ضرورت تدوین



آمایش تجاری کشور از راه سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های مناسب، بازرگاری و تسهیل در قوانین واردات و صادرات غلات، تدوین و توسعه‌ی نقشه‌ی راه صنایع تبدیلی و تقنینی و برنامه‌ریزی برای ایجاد منطقه‌ی آزاد تجارت غلات را ارایه داد.

تجارت دریایی ۷۵ درصد غلات جهان

از مجموع ۳۱۶ میلیون تن صادرات غلات در سال ۲۰۰۹، ۷۵ درصد آن از مسیر دریا صورت گرفته است.

«جلیل اسلامی»، مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، با بیان این مطلب در گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات با اشاره به آمار سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۸ گمرک جمهوری اسلامی ایران، به جایگاه ویژه بندر در اقتصاد ملی تأکید کرد و گفت: «در حالی که سهم صادراتی بنادر طی این سال‌ها به ۸۱ درصد رسیده است، ۹۴ درصد واردات کشور از طریق بنادر صورت می‌گیرد و سایر آمارها حاکی از تخلیه و بارگیری ۹۳، ۹۷، ۱۱۰، ۱۰۶، ۱۱۴ و ۱۳۰ میلیون تن کالاهای نفتی، و غیرنفتی به ترتیب طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۸۸ بوده است.»

وی در مدت مشابه، عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی را در بنادر کشور، به ترتیب ۴۹/۹، ۵۴/۸، ۶۳/۵، ۶۶/۷، ۷۳/۲ و ۸۶/۱ میلیون تن عنوان کرد و در خصوص تخلیه و بارگیری غلات در بنادر کشور به ارایه‌ی آماری به این شرح پرداخت که طی سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۸، به ترتیب در بنادر کشور، حجمی بالغ بر ۶/۱، ۴/۵، ۴/۵، ۶/۱، ۵/۵، ۱۲ و ۱۲/۶ میلیون تن غلات تخلیه و بارگیری شده است و افزود: «با توجه به تولید ۱۵۹ میلیون تن غلات در کشورهای روسیه، اوکراین، قزاقستان و تاجیکستان تا سال ۲۰۱۶ میلادی و برآورد واردات و نیاز داخلی کشور به ۶ تا ۷ میلیون تن غلات در سال، می‌توانیم از طریق بنادر موجود، تا ۴۰ میلیون تن غلات صادراتی چهار کشور یادشده را به بازارهای هدف در کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس، عراق، کشورهای شرق آفریقا و خاور دور، ترانزیت کنیم.» مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، عبور از کریدورهای مهم ترانزیتی در قلمرو ایران، دسترسی آسان و سریع به بازار آسیای مرکزی و میانه، روسیه، قزاقستان، تاجیکستان، اوکراین و قفقاز، آسیای غربی، کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان و واقع شدن بین دو منطقه‌ی نفت‌خیز و راهبردی خلیج فارس و دریای خزر را به عنوان مزیت‌های اصلی ترانزیتی ایران دانسته و خاطرنشان کرد: «دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوسی، کوتاهی و امنیت مسیر، توسعه‌یافتگی زیرساخت‌های حمل و نقلی و وجود تخفیفات و تسهیلات تعرفه‌ای برای ترانزیت، از دیگر مزایای ترانزیتی

ایران است.» «اسلامی»، اعطای ۷۵ درصد تخفیف در حقوق و عوارض بندری و هزینه‌های وارده به کشتی‌ها در بنادر شمالی را جزو تخفیفات ویژه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به کشتی‌ها عنوان کرد و اظهار داشت: «کالاهای ترانزیتی، به‌طور کل از عوارض بندری معاف اند و علاوه بر این، برای ۱۰ روز اول، هیچ هزینه‌ی انبارداری به کالاهای ترانزیتی تعلق نمی‌گیرد.»

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، به ارایه‌ی تخفیفات ۵۰ درصدی بر حقوق و عوارض بندری مترتب به شناورهای غیرنفتی حامل کالاهای ترانزیتی به عراق تأکید کرد و گفت: «در صورت افزایش میزان ترانزیت، امکان افزایش تخفیفات به صورت پلکانی وجود دارد و با توجه به میزان بار ترانزیتی، بر میزان تخفیفات توافق می‌شود.»

وی از وجود ۴۷ دستگاه تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری، ایجاد یک میلیون تن ظرفیت نگهداری غلات و تخصیص ۲۳ پست اسکله برای پذیرش شناورهای حاوی غلات، به عنوان بخشی از ظرفیت‌های موجود در بنادر برای پذیرش غلات خبر داد و افزود: «در بندر امیرآباد ۵۳ هزار تن سیلو آماده‌ی بهره‌برداری، ۵۰ هزار تن سیلو در دست احداث و ۳۵ هزار تن سیلو در دست بررسی وجود دارد و ظرفیت عملیاتی و ترانزیتی این بندر، به ترتیب ۴/۵ و ۲ میلیون تن است.»

«اسلامی»، از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای احداث سیلوی ۲۰ هزار تنی در بندر نوشهر خبر داد و با بیان این که ظرفیت ترانزیتی بندر نوشهر ۷۰۰ هزار تن کالا است، افزود: «ظرفیت ترانزیتی بندر فریدون کنار ۲۰۰ هزار تن کالا بوده و سیلوی ۴۰ هزار تنی آن در دست مطالعه است. این در حالی است که بندر انزلی با بهره‌برداری از سیلوی ۵ هزار تنی و احداث قریب‌الوقوع سیلوی ۱۵ هزار تنی، دارای ظرفیت عملیاتی و ترانزیتی ۸ و ۱/۵ میلیون تنی است.»

وی، بندر امام خمینی را بندر کانونی غلات و کالاهای فله‌ای در آب‌های جنوب کشور عنوان کرد و ظرفیت عملیاتی و ترانزیتی آن را به ترتیب، ۵۰ و ۱۸ میلیون تن دانست و خاطرنشان کرد: «این بندر با ۱۶ پست اسکله و پایانه‌ی فله، سیلوی ۷۰ هزار تنی، آنلودرهای مدرن تخلیه و بارگیری غلات، در سال، ۱۸ میلیون تن کالا را تخلیه و بارگیری می‌کند و علاوه بر این، حجمی بالغ بر ۷۰ درصد کالای فله و ۷۶ درصد غلات ترانزیتی کشور را به خود اختصاص داده است.»

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی، از احداث اسکله‌ی ۳۶۴ متری برای پهلوگیری شناورهای ۱۵۰ هزار تنی در بندر امام خمینی خبر داد و با تأکید بر تأمین ۱۲ دستگاه آنلودر تخلیه‌ی غلات با ظرفیت اسمی هزار تن در



تخصصی تأمین‌کننده‌ی بخش کشاورزی، می‌تواند در توسعه‌ی تجارت غلات، به‌خصوص در زمینه‌ی عملیات بانکی مربوط به حمل‌ونقل غلات نقش سازنده‌ای داشته باشد.»

«دکتر محمد طالبی»، مدیرعامل بانک کشاورزی، با بیان این مطلب، و با اشاره به حجم ۲/۳ میلیارد تنی تجارت غلات در جهان و سهم بخش حمل‌ونقل در آن، به تشریح امکانات الکترونیکی، نیروهای متخصص و تأمین مالی امور مربوطه، به گشایش اعتبارات اسنادی در شبکه‌ی کارگزاری گسترده‌ی این بانک با بانک‌های منطقه‌ای و بین‌المللی پرداخت و گفت: «حجم بالای تولید، فرآوری و صادرات مجدد غلات در ایران و تأمین مالی امور واردات و صادرات آن، فرصت مغتنمی را برای تجار، شرکت‌های حمل‌ونقل و کلیه‌ی کارشناسان مرتبط با آن، برای ایجاد تعامل بهینه به وجود آورده است.»

در ادامه‌ی گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات، «جمال جوری»، مدیرعامل شرکت الغریر،

حمل به‌انضمام تعرفه‌ی بیمه‌ی باربری غلات اشاره کرد و گفت: «پیک محاسباتی در این روش، به نحوی است که هزینه‌های تمام‌شده را در زنجیره‌ی تأمین کالا بین ۵۰ تا ۸۵ درصد افزایش می‌دهد که این مسئله، باعث بروز نوسانات فراوان و آسیب‌پذیری بازار تجارتهای غلات می‌شود.»

وی، به اهمیت حذف نظام‌های پارانه‌مدار در چرخه‌ی تجارت غلات اشاره کرد و افزود: «از سال ۱۹۹۰ تا سال ۲۰۰۰ میلادی، با حذف این پدیده، تغییرات عمده‌ای در ظرفیت‌های حمل‌ونقل و منابع انسانی عرصه‌ی تجاری غلات به وجود آمد که بزرگ‌ترین تحول آن، در بازارهای غلات چین و هندوستان مشهود بود.»

«اسپیرینگز»، با تأکید بر همکاری‌های منطقه‌ای، به کاهش فرآیندهای مرتبط با تجارت غلات از قبیل: کاهش تشریفات گمرکی، امور بانکی و بیمه‌ای و کاهش اسناد حمل‌ونقل، رونق بورس غلات، حمل‌ونقل ترکیبی غلات، دپو و ذخیره‌سازی در سیلو و هزینه‌های سوخت و تعامل آن‌ها با یکدیگر اشاره و خاطر نشان کرد: «با توجه به این که آمریکا و کانادا، جزو بزرگ‌ترین صادرکنندگان غلات در جهان هستند، اما نوسانات حامل‌های انرژی و بالا رفتن هزینه‌های سوخت‌رسانی به شناورهای حامل غلات (بانکرینگ)، باعث شده در دو مرحله، طی ۷ سال منتهی به سال ۲۰۰۰ میلادی، قیمت سوخت شناورها به سه برابر افزایش یابد، به عنوان مثال: هزینه‌ی سوخت یک کشتی حامل غلات از مبدأ آمریکا به مقصد چین، در حدود ۹۰۰ هزار دلار و هزینه‌های بانکرینگ آن، از ۷۰ تا ۱۰۰ دلار بر متریک تن افزایش یافته است.»

وی در پایان سخنانش، به استعداد بنادر ایران برای تخلیه و بارگیری ۲۴ هزار تن غلات در روز، به عنوان یک مزیت منطقه‌ای و جهانی اشاره کرد و اظهار داشت: «با توجه به رویکرد حمل‌ونقل داخلی و پررنگ شدن ترانزیت غلات که در راستای هم‌گرایی و همکاری‌های منطقه‌ای بین برخی کشورها مثل کشورهای آسیای میانه و قفقاز، روسیه، اوکراین و قزاقستان از مسیر دسترسی ایران به وجود آمده است، ایران باید به نقش تاریخی خود در این خصوص، مسئولانه عمل کند و با تجهیز زیرساخت‌های حمل‌ونقلی خود، منافع مشترک اقتصادی‌اش را با این کشورها که عمدتاً در خشکی محصور هستند و می‌خواهند راهی کوتاه، ارزان و قابل دسترس برای عرضه غلات خود به بازارهای هدف در حوزه‌ی خلیج فارس پیدا کنند، مد نظر قرار دهد.»

تأمین مالی تجارت غلات توسط بانک کشاورزی

«بانک کشاورزی، به عنوان تنها نهاد

ساعت برای اسکله‌ی جدید این بندر، اظهار داشت: همچنین، احداث پایانه‌ی سیلوی غلات با ظرفیت ۳۰۰ هزار تن، در دستور کار این بندر است.»

«اسلامی»، در پایان سخنان خود، به استعداد‌های موجود در بندر شهید رجایی، شامل: ۴ هزار و ۵۰۰ هکتار اراضی بندری، ۲۵ هکتار انبار، ظرفیت اسمی جا به جایی ۸۰ میلیون تن کالا و ظرفیت ترانزیتی ۵ میلیون تن غلات اشاره کرد و گفت: «این بندر در حال حاضر، از معروف‌ترین بنادر کانتینری جهان و به عنوان بندر ترانزیت پنبه، اقدام به ترانزیت موفق پنبه‌ی ازبکستان به بازارهای هدف می‌کند.»

توجه به مزیت‌های ترانزیتی کشورها

«برخی از کشورها دارای مزیت‌هایی در ترانزیت کالا و دیگر خدمات مرتبط با تجارت هستند و از این رو، اهمیت تجارت در رفع نیازها و افزایش رفاه بر همگان آشکار است.»

«دکتر جواد امین‌منصور»، رییس اداره‌ی مذاکرات تجاری و انرژی وزارت امور خارجه، با بیان این مطلب، به همکاری بین کشورها در سطوح ملی و منطقه‌ای برای کاهش تعرفه‌ها، رفع موانع تعرفه‌ای، تسهیل ترانزیت، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در بخش‌های ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی و تسهیل مبادلات بانکی و توسعه‌ی همکاری‌های مالی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقلی اشاره کرد و گفت: همکاری سازمان‌هایی چون شورای بین‌المللی غلات، سازمان جهانی تجارت، آنکتاد، صندوق اوپک، بانک توسعه‌ی اسلامی و بانک توسعه‌ی آسیایی که نقش فعالی در روان‌سازی تجارت دارند و هماهنگی داخلی توسط وزارت اقتصادی و دارایی، گمرک، بانک و بیمه برای بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ضروری است.»

وی در پایان سخنانش، با بیان این مطلب که رفع چالش‌های غیرقابل جبران و توجه به ابزارهای حقوقی و بین‌المللی و توافق‌نامه‌های دو یا چندجانبه باید در دستور کار قرار گیرد، افزود: «باید ملاحظات زیست‌محیطی را در تجارت غلات و در چارچوب کنوانسیون‌های مربوطه مد نظر قرار داد، تا فرصت‌های تجاری، مخرب و تهدیدکننده نباشند.»

کاهش هزینه‌های حمل غلات

«در صورت کاهش چشم‌گیر هزینه‌های حمل‌ونقل بر اساس متریک تن، می‌توان جهت اصلی تجارت غلات را تعیین کرد.

«پیتر اسپیرینگز»، نماینده‌ی شرکت بونگه با بیان این مطلب در گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات، به نوسانات هزینه‌های حمل‌ونقل غلات و روش‌های محاسبه‌ی آن براساس قیمت مبنای فوب (Fob) و هزینه‌ی تمام‌شده‌ی

مزیت‌های ایران در تجارت غلات منطقه

در پی اجرای طرح هدفمندسازی یارانه‌ها، مصرف سرانه‌ی گندم در کشور از ۱۶۰ کیلوگرم به ۱۰۰ کیلوگرم رسیده است که این امر، نوید مازاد تولید ۴ میلیون تنی گندم در سال زراعی جدید را به همراه دارد و مزیتی دیگر برای تجارت غلات از مسیر ایران محسوب می‌شود.

«بهر روز نیکپور»، مدیرعامل و رییس هیئت‌مدیره‌ی شرکت بهدیس تجارت، با بیان این مطلب در گردهمایی منطقه‌ای تجارت غلات، به جزییات زیربنای لجستیکی مشترک با قزاقستان طی ۴ سال اخیر پرداخت و گفت: «سرمایه‌گذاری پویا و مشترک ما با شرکای قزاقستانی طی ۸ ماه اخیر، به نتیجه رسیده است و توانسته‌ایم سامانه‌ی حمل‌ونقل ترکیبی منسجمی، شامل مجموعه‌های لجستیکی دریایی، ریلی و جاده‌ای هماهنگ با مجتمع‌های بندری، پایانه‌های حمل‌و بارگیری، شبکه‌ی وسیع سیلو و دپوسازی غلات و ارسال سریع آن در مسیر ترانزیتی ایران را طراحی کنیم.»

وی، اهمیت جایگزینی (سوآپ) را در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و به عنوان زمینه‌ی استفاده‌ی بهینه از زیرساخت‌های لجستیکی کشور، فوق‌العاده دانست و افزود: «با استعداد تولیدی که استان‌های هم‌جوار با کشورهای عراق، افغانستان یا استان‌های نزدیک به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس دارند، می‌توانیم پس از خرید و واردات غلات مرغوب قزاقستان و روسیه از مرزها و بنادر شمالی کشور، به جای آن، همان مقدار غلات جایگزین شده توسط شبکه‌ی حمل‌ونقل استانی که در این زمینه دارای ظرفیت‌های فوق‌العاده‌ای است، به بازارهای هدف ارسال کنیم.»

«نیکپور»، به اهمیت برنامه‌ریزی در اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت غلات اشاره کرد و اظهار داشت: با برنامه‌ریزی اصولی برای شبکه‌ی حمل‌ونقل موجود، می‌توان بیش از یک میلیون تن غلات را توسط کشتی‌های برگشتی چینی به مسیر کشورهای پاکستان، بنگلادش و اندونزی که به ترتیب: ۳/۷، ۲/۵ و ۴/۵ میلیون تن واردات سالانه غلات دارند، ارسال کرد که این اقدام، علاوه بر دو سربار شدن کشتی‌های مربوطه، باعث کاهش چشم‌گیر حمل‌ونقل دریایی در کشور خواهد شد و رویکردهای جدید ترانزیتی برای بازارهای نوین غلات به وجود خواهد آورد.»

مدیرعامل شرکت بهدیس تجارت، به تولید مازاد ۵۰۰ هزار تن غلات در استان‌های فارس و خوزستان و امکان سوآپ آن با بخشی از نیاز ۸۰۰ هزار تنی غلات در امارات متحده‌ی عربی و ۲۰۵ هزار تنی غلات در عمان به عنوان اهرمی مناسب برای افزایش تحرک ترانزیتی در بخش صادرات غلات در مسیر مربوطه اشاره و

بسیار حساس کرده و باعث بروز نوسانات فراوان در ترانزیت غلات کشورهای روسیه، قزاقستان و اوکراین شده است. «سیمون آرنولد»، رییس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت سی‌گرین (Sea Grain)، با این عبارت، دغدغه‌های خود را پیرامون مسیر نامطمئن ترانزیتی فعلی با اضطراب و نگرانی فراوان بیان کرد و گفت: «با تسهیل امر ترانزیت در ایران، می‌توان کل ۱۸ میلیون تن غلات روسیه و ۲۰ میلیون تن غلات قزاقستان را به منظور صادرات به کشورهای هدف، از مسیر امن، ارزان و سریع ایران ارسال کرد.»

وی، مسیر ترانزیتی ایران را با توجه به سهم ۳۵ درصدی کشورهای یادشده از سهم جهانی صادرات غلات در سال ۲۰۲۰ میلادی، جایگزین مناسب و بلندمدتی دانست که باید سایر کشورها هم در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی آن سرمایه‌گذاری لازم را انجام دهند، تا این مسیر، به بازده مطلوب خود برای تعامل تجاری و حمل‌ونقلی مطلوب و مد نظر کشورهای منطقه برسد.

بازار فرآوری غلات در ایران و منطقه

«در حال حاضر، می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های خالی آسیاب‌های کشور، علاوه بر ارتقای بازار فرآوری غلات منطقه و ایران، به حمل‌ونقل مرتبط با آن رونق بخشید.»

«مهرزاد جمشیدی»، رییس انجمن بین‌المللی آسیابانان منطقه‌ی خاورمیانه و آفریقا (IAOM)، با بیان این مطلب، به شاخص‌های اقتصادی ایران و ظرفیت‌های بالقوه‌ی بنادر شمالی و جنوبی کشور اشاره کرد و گفت: «با توجه به خرید زمین‌های زراعی در قزاقستان توسط کشورهای قطر، عربستان سعودی و امارات متحده‌ی عربی برای تأمین مطمئن غلات خود، می‌توان از ظرفیت‌های خالی آسیاب‌های کشور و شرکت‌های حمل‌ونقل برای لجستیک مناسب و ترانزیت محصولات فرآوری‌شده‌ی غلات به کشورهای یادشده سود جست و در عرصه‌ی تجارت غلات در منطقه، برای کشورمان ارزش افزوده و منافع بسیاری را به دست آورد.»

«مرتضی سلطانی»، رئیس انجمن تولیدکنندگان و صادرکنندگان ماکارونی نیز، با تأکید بر همین نکته و از دیدگاهی دیگر، خواستار ایجاد مناطق ویژه‌ی غلات و فرآوری آن، ایجاد شهرک‌های صنعتی غلات در کنار مرزهای مشترک، تقویت بازار بورس کالای غلات با رویکرد منطقه‌ای و تدوین روش‌های بهینه در امور مالی و پولی شد و گفت: «زنجیره‌ی تأمین غلات و فرآورده‌های آن را می‌توان با یکپارچه‌سازی فرآیند حمل‌ونقل منطقه‌ای در عرصه‌های ریلی، جاده‌ای و دریایی و فراهم کردن زیرساخت‌های مربوطه تقویت کرد و تجارت غلات را در قالب خوشه‌های فرآوری منطقه‌ای ارتقا بخشید.»



طی سخنانی پس از بیان چالش‌های پیش‌رو در تجارت جهانی غلات، به تشریح ترانزیت آن از مسیر ایران پرداخت و گفت: «کوتاهی مسیر، توجیه فوق‌العاده‌ی اقتصادی و تجاری کریدور ترانزیتی ایران، عدم وجود تضاد بین منافع اقتصادی و تجاری ایران با کشورهای همسایه، ارسال آسان غلات و حمل‌ونقل راحت ریلی و جاده‌ای ایران، باعث شده است که رویکرد جدیدی برای مد نظر قرار دادن ایران به عنوان مسیر مشترک توسعه‌ی کشورهای صادرکننده‌ی غلات در منطقه به وجود آید.»

وی، نزدیکی بازارهای غلات به ایران و پایداری صادرات غلات از کشورهای قزاقستان، روسیه و اوکراین را از دیگر مزایای کریدور ترانزیتی ایران دانست و افزود: «روس‌ها همواره، تجربیات مشابهی برای تنوع بخشیدن به مسیرهای صادراتی غلات داشته‌اند که این امر، با ارزان بودن مسیر ایران و حذف تشریفات تجاری توأم با اختصاص یارانه به بخش حمل‌ونقل، می‌تواند باعث ایجاد ثبات در لجستیک پایدار و کاهش هزینه‌های تمام‌شده در زنجیره‌ی تأمین غلات برای کشورهای واردکننده و کسب سود تجاری بیشتر برای ایران و کشورهای صادرکننده‌ی غلات شود.»

آسیب‌پذیری مسیرهای آبی ترانزیت غلات

با توجه به عبور ۴۸ هزار فروند کشتی در سال در مسیر دریای سیاه به دریای مدیترانه از راه تنگه‌های مرمره و داردائل، امکان برخورد و تصادف شناورها بسیار قریب‌الوقوع به نظر می‌آید، به طوری که این امر، ترکیه را برای جلوگیری از بسته‌شدن این مسیر مهم آبی ترانزیتی،



شاهین ترخیص ایرانیان و همکاران

S. T. I. P. CO

شماره ثبت، ۲۶۰۰۰۷
۱۳۷۲

مشاور امور گمرکی و ترخیص کالا

Consultant in customs affairs
& releasing goods

- اولین دریافت کننده کارت حق العمل کاری
- عضو اتحادیه کارگزاران ترخیص کالا
- دارای مدیریت های تخصصی در گمرکات اجرایی؛ (بندرعباس، امام خمینی، انزلی، خرمشهر و تهران)
- کالارسانی سریع به پروژه ها، صنایع و شرکت ها
- اخذ مجوزهای مربوط به واردات و صادرات کالا
- از ثبت سفارش تا تحویل کالا

با ۲۰ سال سابقه فعالیت مفید
در ترخیص کالا، گشایش اعتبار
اسنادی نقدی، ریفاینانس

امانت داری، دقت، کیفیت و
سرعت وظیفه ماست.

تلفن: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۲۴۹

نمابر: ۰۲۱-۸۸۴۶۸۴۰۹

همراه: ۰۹۱۲۱۱۶۹۷۵۳

۰۹۱۲۱۱۱۳۶۸۴

www.stip-tarkhis.com

info@stip-tarkhis.com



تن از وزیران راه کشورهای شرکت کننده و با دبیر علمی وزیر وقت راه و ترابری کشورمان برگزار شد، عنوان کردم که در ترانزیت کالا، هرچقدر مسیرهای دسترسی کوتاه تر و قیمت تمام شده ی کالای ترانزیتی کم تر باشد، رغبت کشورهای استفاده کننده از آن مسیر، به شکل معناداری بیش تر می شود که این امر، با توجه به دیدارهای بنده با وزیرای راه و ترابری وقت کشورهای شرکت کننده، حاکی از آن بود که این کشورها خواستار آن اند که ایران، به طور سخاوت مندانه، مسیر ترانزیتی یادشده را در اختیار آن ها قرار دهد.»

وی به افتتاح قریب الوقوع منطقه ی ویژه ی اقتصادی و ترانزیتی دو غارون در خراسان رضوی اشاره کرد و افزود: «ارتباط زمینی در ۳ نقطه ی مرزی با جمهوری ترکمنستان، شامل: منطقه ی ویژه ی اقتصادی و ترانزیتی سرخس که تنها مرز ریلی ایران با این کشور است، مسیر لطف آباد در شهرستان درگز و مرز باجگیران در شهرستان قوچان، امکان حمل و نقل آسان تر ترانزیتی را برای کالاهای کشورهای آسیای میانه به بنادر شهید رجایی و چابهار و از آن جا به کشورهای حوزه ی خلیج فارس، عراق و ترکیه، فراهم ساخته است.»

وی در پایان سخنانش، اظهار امیدواری کرد که با دستیابی به مسیر مشترک توسعه ی ملی، توافقات حمل و نقل زمینی و آبی با کشورهای شرکت کننده در گردهمایی در قالب ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی صورت پذیرد تا به سود بالای حاصل از این تجارت نایل آیم.

نقش بورس در تعامل بازار، ترانزیت و

حمل و نقل ترکیبی

سازمان بورس قزاقستان که در سال ۲۰۰۹ میلادی، به دستور «نور سلطان نظر بایف»، رئیس جمهور قزاقستان افتتاح شد، قصد دارد با ایفای نقش مؤثر و بارویکرد سرمایه گذاری در زیربنای بندر تجاری آکتاؤ، با تأسیس پایانه سیلویی ۱۰۰هزار تنی غلات و توسعه و تکمیل راه آهن قزاقستان به ایران، تعامل مؤثری بین بازار و تجارت غلات از یک طرف و ترانزیت و حمل و نقل ترکیبی آن از طرف دیگر ایجاد کند.»

«بوجان کازاناف»، رئیس بورس قزاقستان، با بیان این مطلب، از خرید و فروش سهام شرکت سهامی راه آهن قزاقستان و سایر شرکت های حمل و نقلی در این بورس خبر داد و طی سخنانی گفت: «طی مذاکراتی که با آقای امیرخانی (از مقامات وزارت بازرگانی ایران) در سال ۱۳۸۷ داشتیم، اقداماتی انجام شده است، تا با کاهش تعرفه های پایانه ای و بندری، به حمل و نقل ترکیبی غلات، شتاب بیش تری بدهیم.» ■

خاطر نشان کرد: «با همکاری مطلوب سازمان بنادر و دریانوردی، به سرعت می توانیم ظرفیت تخلیه و بارگیری غلات را با تجهیز پست های اسکله ای و اضافه کردن دستگاه های مربوطه، تا ۸۰۰هزار تن در سال افزایش دهیم و با در نظر گرفتن سوآپ غلات، علاوه بر حذف ۹۰ میلیون دلار هزینه های فعلی، تا سقف ۲۰۰ میلیون دلار بابت ارایه ی خدمات بندری و دریایی درآمد کسب کنیم.»

وی در پایان سخنانش استعداد بخش حمل و نقل کشور را برای ترانزیت ۶/۵ میلیون تن گندم و واردات همزمان ۲/۵ میلیون تن، بسیار مناسب دانست و گفت: «با فراهم شدن زیرساخت های ترانزیتی، بخش حمل و نقل می تواند ارزش افزوده ای بالغ بر ۱/۲ میلیارد دلار ایجاد کند.»

سوآپ و معرفی برند گندم ایرانی

«جایگزینی یا سوآپ گندم ایران با گندم قزاقستان، علاوه بر فعال سازی ظرفیت های خالی شبکه ی حمل و نقل داخلی کشور و ارتقای سطح و بازده خدماتی و مهندسی بنادر کشور، می تواند گندم ایران و مشخصات ویژه ی آن را به عنوان یک برند بین المللی، به بازارهای جهانی و منطقه ای معرفی کند.»

«کمال میثمی فرد»، مدیرعامل شرکت اطلس غلات، با بیان این مطلب، هزینه های سوآپ غلات را ۱۰۶۱ دلار بر متریک تن و هزینه های ترانزیت غلات را بین ۱۳۳ تا ۱۵۵ دلار بر متریک تن برآورد کرد و گفت: «با استفاده از مابه التفاوت ۲۷ تا ۴۹ دلار بر متریک تن فعلی، می توان ارزش افزوده ی مضاعفی برای بخش حمل و نقل و ترانزیت ایجاد کرد و از منافع آن برای افزایش توان بندری و دریایی کشور در بخش ترانزیت غلات سود جست.»

وی سوآپ غلات را به منزه ای تضمین و اطمینان دهنده ی اصلی صادرات غلات از ایران دانست و افزود: «پایداری صادراتی به وجود آمده در بخش غلات، ایران را به مسیر دایمی ترانزیت غلات با حاشیه ی امنیت بسیار بالا تبدیل کرده است و پیشرفت زیرساخت های حمل و نقلی در بخش های بندری و دریایی، ریلی و جاده ای را برای ما تضمین می کند.»

رویکرد نو به جنبه های ترانزیتی

خراسان رضوی

در روز دوم این گردهمایی، «دکتر صلاحی»، استاندار خراسان رضوی، طی سخنانی در مراسم اختتامیه گردهمایی، به مزیت های ترانزیتی این استان در اتصال با واسطه و بی واسطه به بنادر ترانزیتی شهید رجایی و اسکله های صادراتی شهید کلانتری و شهید بهشتی از طریق بندر چابهار اشاره کرد و گفت: «۴ سال پیش، در همایشی که با حضور ده

در نشست همکاری‌های بندری و دریایی ایران و قزاقستان توافق شد

افزایش ترانزیت غلات قزاقستان از طریق بنادر ایران

بخش‌های خصوصی، دومین محور مذاکره‌ی هیأت بندری و دریایی دو کشور ایران و قزاقستان در این نشست بود.

به گفته‌ی سعداله عبداللهی، با توجه به بازار خوب غلات در قزاقستان و وجود بازار مصرف ایران، مسیر مطلوبی قلمداد می‌شود. از این رو بندر امیرآباد در دریای خزر و بندر امام خمینی در جنوب به عنوان پایلوت این موضوع انتخاب شده است.

در ادامه، مدیر بندر امیرآباد در خصوص امکانات و تجهیزات اختصاصی این بندر گفت: «بیش از هزار هکتار اراضی پشتیبانی در امیرآباد وجود دارد که هزار هکتار دیگر نیز به آن اضافه می‌شود.

«نعیمی» با بیان این که بندر امیرآباد کوتاه‌ترین مسیر برای ترانزیت به جنوب کشور به شمار می‌آید، اظهار داشت: «این بندر آمادگی کامل دارد تا غلات قزاقستان را به کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس صادر کند.»

این مقام مسئول در بندر امیرآباد، با اشاره به ساخت سیلوی غلات ۵۲ هزار تنی با سرمایه‌ی ۲۰ میلیون دلاری در این بندر، تأکید کرد: «غلات مازاد در کشورهای CIS ضرورت ایجاد سیلوی دیگر را بیش از پیش کرده است. به گفته‌ی نعیمی در حال حاضر یک سیلوی غلات نیز توسط سرمایه‌گذار داخلی در بندر امیرآباد در دست ساخت است.»

«نعیمی» غلات مورد نیاز در کشورهای خلیج فارس را ۱۷ میلیون تن در سال عنوان کرد، در حالی که غلات موجود در CIS به ۳۷ میلیون تن در سال برآورد می‌شود و بهترین مسیر برای ترانزیت غلات مازاد به بازار کشورهای شرق آفریقا نیز، بندر ایران هستند.

۶ ماه ظرفیت بندر آکتائو پُر است

معاون اول بندر آکتائو نیز با اعلام افزایش تولید غلات در قزاقستان گفت: «در فصل غلات که شش ماه به طول می‌انجامد، کل ظرفیت بندر آکتائو پُر است. از این رو تصمیم گرفتیم که یک ترمینال غلات در این بندر احداث شود. کاپتانبایف اضافه کرد: «با توجه به اتصال بندر امیرآباد به راه‌آهن، پیشنهاد می‌کنم با اختصاص

می‌گیرد تا فراهم‌کننده‌ی ارزش افزوده در بخش تجارت دریایی باشد.

معاون اول بندر آکتائو نیز با بیان این که طی چند سال گذشته سرمایه‌گذاری‌هایی در سیستم لجستیک حمل‌ونقل قزاقستان صورت گرفته، از ایجاد خطوط جدید راه‌آهن و بازسازی خطوط قدیمی و بازسازی راه‌های جاده‌ای جهت انطباق با مراکز لجستیک در ایران خبر داد.

کاپتانبایف با اعلام احداث هزار کیلومتر خط آهن و اتصال کشورهای شرق به بندر آکتائو، گفت: «در حال حاضر، مرکز لجستیک قزاقستان با چین و روسیه در حال اتمام است.»

معاون اول بندر آکتائو در پاسخ به سؤال مدیرکل ترانزیت و تعرفه‌ی سازمان بنادر مبنی بر این که قوانین و مقررات قزاقستان امکان سرمایه‌گذاری برای بخش‌های خصوصی ایران در این زمینه را فراهم می‌کند یا خیر، گفت: «در این زمینه چنانچه به کمک و مساعدت بخش دولتی قزاقستان نیاز باشد، این امکان را فراهم می‌کنیم.»

وی همچنین اضافه کرد: «باید مراکز حمل‌ونقل در دو کشور جوینت شوند و بازار مشترک در دو کشور ایجاد شود.»

مدیرکل ترانزیت و تعرفه‌ی سازمان بنادر با اشاره به برقراری سیستم نرم‌افزاری GCOMS در بندر ایران، توضیح داد: «در حال حاضر، سه بندر در شمال و شش بندر در جنوب ایران به صورت یک‌پارچه از این سیستم استفاده می‌کنند و اطلاعات مجموع آن‌ها در مرکز (تهران) قابل دسترسی است.»

به گزارش خبرنگار ما، در پایان این محث، دو طرف بر تهیه‌ی جزئیات و شرایط سرمایه‌گذاری در تأسیس مراکز لجستیک در بندر دو کشور توافق کردند. معاون اول بندر آکتائو نیز با تأکید بر این که در این بندر فضای مناسب برای ایجاد این مرکز وجود ندارد، از طرف ایرانی خواست تا از اراضی پشتیبان و مجاور بندر بر ایجاد مرکز لجستیک استفاده شود.

ترانزیت غلات قزاقستان به بازار مصرف خلیج فارس

بررسی سرمایه‌گذاری ساخت سیلوی غلات توسط

با برگزاری دومین کمیته‌ی مشترک همکاری‌های بندری و دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری قزاقستان، در تهران، دو کشور بر توسعه‌ی ترانزیت غلات قزاقستان از طریق بنادر ایران به بازارهای مصرف در خلیج فارس و شرق آسیا و سرمایه‌گذاری در ساخت سیلوی غلات در بندر دو کشور توسط بخش‌های خصوصی توافق کردند.

به گزارش خبرنگار ما، نشست دوم توسعه‌ی همکاری‌های اقتصادی در بخش‌های بندری و دریایی در حالی در تهران برگزار شد که مدیرکل ترانزیت و تعرفه‌ی سازمان بنادر دریانوردی، توافقات پیشین در بندر آکتائو قزاقستان را مؤثر خواند و معاون اول بندر آکتائو نیز روابط ایران و قزاقستان را دارای پویایی و ورود به مرحله‌ی جدید دانست.

این مقام مسئول در بندر دولتی آکتائو ابراز امیدواری کرد که با توجه به توافقات ایجاد شده توسط رؤسای جمهوری دو کشور، حجم معاملات ایران و قزاقستان به بیش از ۱۰ میلیون دلار ارتقا یابد.

به گفته‌ی «کاپتانبایف»، کشور قزاقستان بیش از ۳۰ درصد حمل‌ونقل دریایی در حوزه‌ی دریای خزر را بر عهده دارد.

معاون اول بندر آکتائو همچنین با اعلام این که آکتائو بندری دولتی و دارای ساختاری شبیه به بندر ایران است، بر افزایش سطح مبادلات سنتی غلات و فولاد بین دو کشور ابراز تمایل کرد.

دستور کارهای نشست تهران

«بررسی پیش‌نویس ایجاد مرکز اطلاعات واحد در پایگاه بندر آکتائو»، «تأسیس مرکز لجستیک حمل‌ونقل در بندر دو کشور»، سرمایه‌گذاری و ساخت پایانه‌های غلات در قلمرو جمهوری اسلامی ایران»، و «بررسی مشکلات کشتیرانی ایران در بندر قزاقستان»، محورهای مذاکره‌ی کمیته‌های مشترک و تخصصی نشست تهران بود.

بر اساس این گزارش و به گفته‌ی سعداله عبداللهی، مدیرکل ترانزیت و تعرفه، ایجاد مراکز لجستیک و به‌منظور ورود و خروج کالا به بندر و ارتباط سریع و صحیح کالا از بندر به ریل صورت



همچنین طرف قزاق در خصوص رفع مشکلات ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر آکتائو براساس قوانین و مقررات جاری کشور قزاقستان قول همکاری داد. بر پایه‌ی این گزارش، با توافق دو طرف، سومین کمیته‌ی مشترک همکاری‌های بندری و دریایی ایران و قزاقستان در سال ۲۰۱۲ میلادی در قزاقستان برگزار می‌شود. این در حالی است که اولین کمیته‌ی مشترک همکاری‌های دو کشور خردادماه سال ۱۳۸۸ و در شهر بندری آکتائو برگزار شد.

در پایان نشست دوم در تهران، مدیرکل ترانزیت و تعرفه‌ی سازمان بنادر، ابراز امیدواری کرد که با انعقاد صورت‌جلسه‌ی کمیته‌ی تخصصی ایران و قزاقستان در زمینه‌های بندری و دریایی، گام مؤثری در جهت تقویت و گسترش روابط دو کشور برداشته شود. ■

سال افزایش می‌یابد. در حال حاضر ۷۰ میلیارد تومان پروژه‌ی توسعه‌ای و عمرانی در دست اجرا است.

به گزارش خبرنگار ما در پایان این مبحث دو طرف بر سرمایه‌گذاری و ساخت سیلوی غلات در بنادر دو کشور توسط بخش خصوصی توافق کردند و همچنین مقرر شد اطلاعات مربوط به برگزاری مناقصات در بندر آکتائو توسط طرف قزاق برای طرف ایرانی ارسال شود.

رفع مشکلات ناوگان ایران در بندر آکتائو

مقامات بندری و دریایی دو کشور ایران و قزاقستان در پایان این نشست به‌جز توافق در خصوص سرمایه‌گذاری جهت تأسیس مراکز لجستیک در بنادر و ساخت سیلوی غلات، به بررسی پیش‌نویس ایجاد مرکز اطلاعات واحد در پایگاه بندر آکتائو پرداختند.

واگن حمل غله و استفاده از شیوه‌ی حمل و نقل ریلی، غلات مورد ترانزیت از قزاقستان به بنادر جنوبی ایران به صورت Dore To Dore صادر شود.»

معاون بندر آکتائو همچنین افزود: «انجام شیوه‌ی Dore To Dore ایجاب می‌کند که بخش‌های کشتیرانی، بندری و راه‌آهن از ارائه‌ی تعرفه‌های جداگانه اجتناب کنند و با تعرفه‌ی واحد و البته کاهش قیمت، صادرات انجام گیرد.»

حذف کاغذ از نظام عملیاتی بندر انزلی

در ارائه‌ی مبحث بررسی احداث و سرمایه‌گذاری پایانه‌ی غلات در بنادر، مدیرکل بندر انزلی در خصوص پیشرفت‌های صورت گرفته در این بندر گفت: «کلیه امور در بندر انزلی توسط بخش خصوصی انجام می‌شود و ۶ ترمینال خصوصی در این بندر خدمات ارائه می‌دهند.»

«کوهساری» همچنین بندر انزلی را یک بندر پیشرو و الکترونیکی نامید که امور آن به صورت سیستمی انجام می‌شود. به گفته‌ی کوهساری: «با برقراری نرم‌افزار جامع دریایی، GCCOMS و همچنین نرم‌افزار شبکه‌ای بین گمرک، بندر و منطقه‌ی آزاد، عملیات تخلیه‌ی کشتی‌ها به وسیله‌ی کامپیوترهای دستی انجام می‌شود و سیستم کاغذی در این بندر حذف شده است.» مدیرکل بنادر استان گیلان گفت: «در حال حاضر، ظرفیت بندر انزلی ۱۰ میلیون تن است و طی ۱۰ ماه گذشته ۶/۵ میلیون تن در این بندر تخلیه و بارگیری شده و بیش از ۲ هزار فروند کشتی در مدت یادشده در این بندر پهلو گرفته اند که نسبت به همین مدت در سال گذشته، رشد ۱۰ درصدی ورود کشتی‌ها ثبت شده است.»

وی همچنین از ورود ۶۳۸ فروند کشتی از بندر آکتائو به بندر انزلی خبر داد و اظهار داشت: «رشد ۲۰ درصدی تخلیه و بارگیری کالاهای قزاقستان در بندر انزلی نشان‌دهنده‌ی تعامل و همکاری خوب دو بندر انزلی و آکتائو است.»

«کوهساری» با اشاره به طرح توسعه‌ی بندر انزلی اضافه کرد: «در برنامه‌ی توسعه‌ی بندر انزلی ظرفیت این بندر به ۲۰ میلیون تن در

مدیرکل ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی
در گفت و گو با «بندر و دریا» تصریح کرد؛

ایران می تواند مرکز تجارت منطقه ای غلات باشد

سارا میرزایی

بازمی گردد که سازمانها برای آن تعریف خواهند کرد. با وجود مبادی ورودی و خروجی در ترانزیت، ایجاد ارتباط بین دروازه های ورودی و خروجی از طریق حمل و نقل جاده ای و ریلی ضروری است. هر سازمان، متولی بخشی از کار است. سازمان بنادر و دریانوردی، این مسئولیت را در پایانه های دریایی بر عهده دارد. در طرح های توسعه ای بنادر ترانزیتی، توسعه ای زیرساخت ها عمدتاً تعریف شده است. در کریدور ترانزیتی شمال - جنوب یا نوستراک، بنادر امیرآباد در شمال و شهید رجایی در جنوب به عنوان مبادی ورودی و خروجی کالاهای ترانزیتی مشخص شده اند. زیرساخت های مورد نیاز هم در این دو بندر تامین شده است. یعنی در حال حاضر، ظرفیت ترانزیتی معادل ۲۰ میلیون تن را در بنادر کشور ایجاد کرده ایم. در زمینه ای عرضه خدمات نیز، با توجه به اقدامات به عمل آمده، توان عملیاتی مناسب جهت ارائه خدمات مطلوب و کیفی در بنادر وجود دارد.

چه عواملی در توسعه ترانزیت نقش دارند؟

مطلوبیت ترانزیت و توسعه آن به دو عامل عمده بستگی دارد: عامل اول، زمانی است که برای ترانزیت صرف می شود و دوم، کاهش هزینه ها است. با در نظر گرفتن این دو عامل برای کالاهای ترانزیتی، توجیه حمل و نقل کانتینری بیش تر می شود. با توجه به این که یک کالا در مسیر حمل، چند مرحله تخلیه و بارگیری را به خود می بیند، توجیه اقتصادی و فنی، ما را به سمت استفاده از کانتینر هدایت می کند. عمده ای کالاهای ترانزیتی در سطح دنیا هم، توسط کانتینر جابه جایی می شوند؛ اما ضرورت ایجاد می کند که کالاهای فله و متفرقه ترانزیتی هم داشته باشیم، هر چند به دو دلیل ذکر شده، گرایش غالب به سمت حمل و نقل کانتینری است.

عملکرد ترانزیتی بنادر تجاری در سال جاری چگونه است؟

بنادر کشور طی ۱۰ ماهه ای سال جاری، در زمینه ترانزیت مواد نفتی، ۲.۲۵۳.۰۰۰ تن و در زمینه ترانزیت کالا های غیر نفتی، ۱.۱۶۸.۰۰۰ تن عملیات داشته اند که مجموع این عملکرد به ۳.۴۲۲.۰۰۰ تن رسیده است.

ترانزیت و تعرفه سازمان بنادر و دریانوردی به چگونگی وضعیت بنادر تجاری کشور و سیاست های جاری این سازمان در ارتباط با موضوع ترانزیت پیردازیم. ماحصل این گفت و گو را در ادامه می خوانید:

بر خور داری ایران از یک شرایط سوق الجیشی مناسب و مطلوب در ترانزیت کالا، چگونه می تواند فرصتی اقتصادی را پیش روی مان قرار دهد؟

با توجه به موقعیت کشور و بازارهای تولید و مصرف، عملکرد ترانزیت، به عنوان یک فرصت طلایی همواره برای ایران مطرح بوده است. در این میان، ما وظیفه داریم به بهترین نحو از این فرصت بهره برداری و روز به روز آن را تقویت نماییم. از دید مراکز تولید و مصرف، ما در یک نقطه ای مطلوب سوق الجیشی قرار گرفته ایم. در تولید مواد خام و اولیه، کشورهای حوزه ای آسیای میانه و کشورهای پیرامونی، از موقعیت ممتازی برخوردارند و از طرفی، مراکز صنعتی در شرق و جنوب شرق آسیا، به این مواد اولیه و تولیدی نیازمندند. از سوی دیگر، برای کالاهای صنعتی ساخته شده نیز بازار مصرف خوبی وجود دارد. بنابراین نقشی که مسیر ایران در حمل کالاها از مراکز تولید تا بازار مصرف بر عهده دارد، غیر قابل انکار است.

پیشنهاد شما برای تقویت فرصت ها و پایداری این وضعیت چیست؟

طی سال های اخیر، با تشکیل کارگروه ترانزیت، توجه ویژه ای به این موضوع شده است. اختلاف نظر در سازمان های تصمیم گیر و شرکت های متولی امر ترانزیت، ایجاد یک مرکز هماهنگی ملی را ضروری می نمود تا ضمن ایجاد انسجام در تصمیم گیری ها، راهکار لازم برای توسعه ترانزیت مورد توجه قرار گیرد. راهکارهایی چون ایجاد پس کرانه های مناسب، تسهیل مقررات برای ورود و خروج کالاهای ترانزیتی، اختصاص اعتبارات مورد نیاز برای مراکز مختلف در ایجاد زیرساخت های لازم، با ایجاد مدیریت یکپارچه و فعال شدن کارگروه، نگاه ویژه ای نسبت به توسعه ترانزیت شکل گرفت. البته موفقیت این امر، به اجرای برنامه های میان مدت و بلندمدتی

قرار گرفتن ایران در مسیر ممتاز حمل و نقلی و هم خوانی با عملکرد یک ترانزیت موفق، می تواند مزایای بسیاری برای کشورمان به دنبال داشته باشد به شرط آنکه همکاری و هماهنگی بین ارگان ها و زیربخش های مرتبط با این مقوله به نحو شایسته و تاثیر گذار صورت گیرد. یکی از این زیربخش های موثر، حمل و نقل دریایی است. با توجه به ظرفیت های بالای ناوگان دریایی کشورمان و بر خور داری از زیرساخت های مناسب بندری در سواحل شمالی و جنوبی، باید شرایطی مهیا شود تا ضمن توجیه اقتصادی سرمایه گذاران، بالاترین بهره برداری از امکانات موجود به عمل آمده و با رفع نقاط ضعف و بازگشایی گره های کور، در پی افزایش سهم کشورمان از ترانزیت منطقه بر آید.

با توجه به آنکه بنادر، در مبادی ورودی و خروجی کالاهای ترانزیتی، تاکنون نقش خود را به درستی ایفا کرده اند و ظرفیت های افزونی را نیز به منظور پذیرش حجم بالاتری از بارهای عبوری ایجاد کرده اند، بر آن شدیم تا در گفت و گو با «سعداله عبداللهی» مدیرکل



آیا زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری موجود، پاسخ‌گوی افزایش راندمان خواهد بود یا باید تغییر کنند؟

با توجه به ظرفیت ۲۰ میلیون تنی، بنادر کشور سالانه ۷/۸ میلیون تن، عملکرد ترانزیتی را به خود می‌بینند که در این میان، حدود ۱۲ میلیون تن ظرفیت خالی وجود دارد. بنابراین، سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد زیرساخت‌ها و مباحث سخت‌افزاری را مورد توجه جدی قرار داده و در زمینه‌ی نرم‌افزاری و اعمال مدیریت نیز، با توجه به روندروبه رشد ترانزیت، تعامل موردنیاز را هم ایجاد کرده است؛ اما مهم‌ترین موضوع، توجه به پس‌کرانه‌های ریلی و جاده‌ای است. در بخش ریلی، با توجه به این که راه‌آهن در حمل بار با تناژ بالا از پتانسیل خوبی برخوردار است و همچنین از لحاظ کرایه‌ی حمل، مقرون به‌صرفه‌تر از حمل‌ونقل جاده‌ای عمل می‌کند، التفات به ایجاد پس‌کرانه‌های ریلی اهمیت بیش‌تری دارد؛ در حالی که بنادر از امتیاز اتصال به خطوط ریلی، به نحو مطلوبی بهره‌مند نیستند. به‌طور مثال در سال گذشته، بندر امیرآباد ۲ میلیون تن عملکرد عملیاتی داشته که فقط ۳۰۰ هزار تن آن توسط ریل حمل شده است، که این امر، الزام افزایش ظرفیت حمل در بخش ریلی، حتی در بنداری که متصل به ریل هستند، را ایجاد می‌کند. ایجاد و تقویت ناوگان مجهز، منظم و متناسب با نوع کالایی که مورد ترانزیت قرار می‌گیرد هم، مطرح است. در بخش جاده‌ای نیز، لازم است؛ گلوگاه‌ها شناسایی و نقاط ضعف برطرف شوند و نقاطی که امکان تقویت دارند نیز، مورد بازنگری قرار گیرند. البته با توجه به مجموعه‌ی اقداماتی که در زمینه‌ی سخت‌افزاری و مدیریت ارتباطات انجام گرفته، آینده‌ی روشنی را برای ترانزیت کشور پیش‌بینی می‌کنیم. اما نکته‌ی قابل ذکر، این که بازیگران اصلی عرصه‌ی ترانزیت، سرمایه‌گذاران خصوصی هستند. بدون حضور فعال و ایفای نقش پررنگ آن‌ها برای سوق دادن چرخه‌ی تجارت به سمت ترانزیت، ما توفیقی نخواهیم داشت. بنابراین، باید تمهیداتی اندیشیده شود تا بخش خصوصی فعال و تجار و سرمایه‌گذاران به این امر گرایش بیش‌تری پیدا کنند و در ایجاد ارتباط بین مراکز تولید و مراکز مصرف، ایفای نقش کنند.

آیا بارهای ترانزیتی، مشمول تسهیلات تعرفه‌ای هم می‌شوند؟

با رجوع به کتابچه‌ی تعرفه‌ها، تفاوت‌ها را در توجه به کالاهای ترانزیتی (در مقایسه با کالاهای وارداتی) خواهید دید. تخفیف وجود دارد اما متناسب با نوع کالا، تا حدودی متغیر است. برای مثال، در یک مقطع زمانی، این پیش‌بینی به عمل آمد که بازار ترانزیتی عراق دارای پتانسیل خوبی است و باید بنادر کشور، تسهیلاتی را ایجاد کنند تا کالاهای ترانزیتی از طریق بنادر به بازار عراق حمل شوند. در سال ۱۳۸۵ براساس مصوبه‌ی سازمان بنادر دریانوردی، به شناسنامه‌هایی که حامل کالای

ترانزیتی از مبادی بنادر امام‌خیمینی و خرمشهر به مقصد عراق بودند، تخفیف ۵۰ درصدی در حقوق و عوارض بندری تعلق می‌گرفت. باید تاکید کنم که به‌طور متوسط در حقوق، عوارض و تعرفه‌های بندری برای شناسنامه‌های حامل کالاهای ترانزیتی حدود ۷۵ درصد، و در هزینه خدمات بندری برای کالاهای مذکور، حدود ۵۰ درصد تخفیف اعمال می‌شود.

اخیراً برنامه‌ریزی‌ها به سمت ترانزیت غلات از منطقه سوق یافته است. از سوی دیگر اهمیت غلات به عنوان یک محصول استراتژیک غیر قابل اغماض به نظر می‌آید؛ شنیده‌ها حاکی از آن است که طی دهه آینده، کشورهای همسایه‌ی شمالی ایران، بالغ بر ۳۵ درصد تولید جهانی غلات را به دست خواهند گرفت و کشورهای جنوب شرق آسیا و کشورهای جنوبی همسایه‌ی ایران، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده‌ی این محصولات غلاتی خواهند بود. سازمان بنادر و دریانوردی، برای کسب سهم از این بازار بالقوه‌ی ترانزیتی، چه تدابیری اندیشیده است؟

لازم می‌دانم به وضعیت بازار غلات در جهان اشاره‌ای داشته باشم. آمارهای منتشر شده از مراکز تجاری جهان نشان می‌دهند که در سال ۲۰۱۰ میلادی، مجموعاً ۱/۷۶۱ میلیون تن انواع غلات در جهان تولید شده است که عمدتاً گندم و ذرت هستند. از این میزان، حدود ۲۳۴ میلیون تن در قالب واردات و صادرات مبادله شده است. پیش‌بینی‌ها برای سال ۲۰۱۱، اندکی کاهش در تولید را برآورد می‌کند؛ اما میزان تجارت را در همان محدوده‌ی ۲۳۴ میلیون تن، ثابت می‌انگارند. بنابراین، پتانسیل مبادله، تجارت، حمل‌ونقل و ترانزیت، با توجه به مراکز تولید و مصرف، کماکان به قوت خود باقی است. برای بررسی جایگاه ایران در تجارت غلات، بهتر است وضعیت و سهم کشورهای عمده‌ی تولیدکننده و مصرف‌کننده‌ی غلات در منطقه و کشورهای پیرامونی خود را مورد بررسی قرار دهیم.

با توجه به آمارهای سال ۲۰۰۹ و ۲۰۱۰ میلادی، سه مرکز عمده‌ی تولید غلات کشورهای پیرامونی ایران؛ عبارت‌اند از اکراین، روسیه و قزاقستان. اکراین با ۲۰/۴ میلیون تن صادرات، دارای سهم ۷/۶ درصدی از کل تجارت غلات است. روسیه با ۱۹/۶ میلیون تن، سهمی حدود ۷/۳ درصد از بازار تجارت جهانی غلات را به خود اختصاص داده و قزاقستان با ۷/۹ میلیون تن تولید، علیرغم اینکه نقش خوبی در صادرات ایفا کرده؛ اما درصد سهم اش بسیار ناچیز بوده است. با توجه به این آمار و ارقام، تحلیل اول بنده این است که بازار غلات قزاقستان، گرایش شدیدی به توسعه‌ی صادرات و افزایش سهم خود از این بازار دارد. تحلیل دوم این است که، بازار غلات روسیه و اکراین، به‌لحاظ دسترسی به دریا، وجود مراکز تولید و مصرف در

کنار دریا و حمل دریایی مستقیم، بارگیری به کشتی و تخلیه در بندر مقصد، گرایش کمی به ترانزیت زمینی دارد و آن را چندان مورد توجه قرار نمی‌دهد یا از نظر اقتصادی مقرون به صرفه نیست؛ اما بازار قزاقستان به دلیل نداشتن امکانات حمل دریایی، به حمل‌ونقل و ترانزیت زمینی توجه بیش‌تری دارد و ما این صرفه‌ی اقتصادی را از ترانزیت غلات قزاقستان خواهیم دید. تحلیل سوم، وجود بازار مصرف ۱۲ میلیون تنی در حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس، به‌ویژه کشور عربستان است. بنابراین، در صورت ایجاد سازوکارهای تجاری و ترانزیتی مناسب و به‌قیمت — با توجه به اهمیت هزینه در این قسمت — قطعاً این بازار مصرف توانمند می‌تواند بخش عمده‌ای از صادرات غلات قزاقستان را به سمت خود جذب کند. با توجه به این شرایط، پتانسیل خوبی برای ارتباط فراهم است.

بازیگران اصلی عرصه‌ی ترانزیت، سرمایه‌گذاران خصوصی هستند. بدون حضور فعال و ایفای نقش پررنگ آن‌ها برای سوق دادن چرخه‌ی تجارت به سمت ترانزیت، ما توفیقی نخواهیم داشت. بنابراین، باید تمهیداتی اندیشیده شود تا بخش خصوصی فعال و تجار و سرمایه‌گذاران به این امر گرایش بیش‌تری پیدا کنند و در ایجاد ارتباط بین مراکز تولید و مراکز مصرف، ایفای نقش کنند.

برای ایجاد سازوکارهای مناسب و بهره‌بردن حداکثری از این بازارها چه باید کرد؟

در مباحث کارشناسی تجاری از عبارت «ایران هاب غلات» بسیار استفاده شده است. بنده به عنوان یک کارشناس عرصه‌ی حمل‌ونقل دریایی، که با عناوینی چون هاب و بنادر کانونی بسیار سروکار دارم، این عنوان را مناسب نمی‌دانم. به اعتقاد من، عبارت «ایران مرکز تجارت غلات منطقه» عنوان مناسب‌تری است؛ به این دلیل که برای تبدیل شدن به هاب، باید زیرساخت‌های متعددی ایجاد شود. به عبارت دیگر، زیرساخت‌هایی در عرصه‌ی حمل‌ونقل، تخلیه و بارگیری، انبارش و ذخیره‌سازی مورد نیاز است. ایجاد زیرساخت‌ها نیز، زمان‌بر و هزینه‌بر است و باید اعتبارات و سرمایه‌های کلانی به آن‌ها اختصاص داده شود. در نهایت نیز، خطر تغییر رفتار صاحب کالا، فروشنده، خریدار و یا تحولات سیاسی - اقتصادی در بازار ترانزیتی منطقه وجود دارد و با تغییر جهت مسیر ترانزیت یا اختلال در این امر، ایجاد زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های کلان، با ظرفیت اضافی روبرو خواهد شد که ممکن است بدون استفاده بماند. اما در مورد ایجاد و توسعه‌ی مرکز تجارت غلات، نیازی به ایجاد زیرساخت، به آن صورت نیست. با ایجاد مرکز منطقه‌ای بورس غلات، می‌توان سازوکارهای مناسب را برای این کار فراهم کرد.

با اتصال مراکز تولید و مصرف، حتی ممکن است نقشی در انبارش این کالا ایفا نکنیم و تنها با مساعدت در زمینه حمل و بهره‌وری و بهره‌دهی به ایفای نقش پردازیم.

با توجه به توضیحات شما، آیا بنادر کشور به‌منظور ایفای نقش در توسعه‌ی تجارت غلات یا توزیع و ترانزیت غلات، ظرفیت‌های لازم را ایجاد کرده‌اند؟

با توجه به اجرای طرح‌های توسعه‌ای بنادر و سرمایه‌گذاری مطلوبی که سازمان بنادر انجام داده است، ظرفیت اسمی بنادر کشور در زمینه‌ی تخلیه و بارگیری غلات، بیش از ۳۰ میلیون تن است. بخشی از این ظرفیت، به واردات و صادرات اختصاص یافته است. هنگامی که نیاز داخلی کشور از طریق این ظرفیت تأمین می‌شود، حدود ۱۵-۱۴ میلیون تن از ظرفیت اسمی بنادر، قابلیت بهره‌برداری برای تخلیه و بارگیری غلات را خواهند داشت. بنابراین، با شروع عملیات ترانزیت، سازمان بنادر و دریانوردی، که تجهیزات، تاسیسات، زیرساخت‌های مناسب و توانایی‌های نرم‌افزاری و مدیریتی لازم را در بنادر ایجاد کرده، ارایه خدمات مطلوب ترانزیتی سالانه حدود ۱۲ میلیون تن غلات را تحقق خواهد بخشید. در صورت افزایش تجارت غلات، ما باید ظرفیت‌های

بیش‌تری ایجاد کنیم که با پیش‌بینی‌های آتی، می‌توان آن را تأمین کرد. البته با همین امکانات و ظرفیت‌های موجود در بنادر، نیاز آتی چرخه‌ی ترانزیت از قزاقستان به بازار مصرف کشورهای حاشیه‌ی جنوب خلیج فارس فراهم است.

در رابطه با بازار تولید قزاقستان، چه ابزار و سازوکارهایی مطرح شده، تا غلات تولیدشده از راه ایران به مصرف‌کننده برسد؟

این ایده، اخیراً مطرح شده و با توجه به پتانسیل بالقوه‌ای که بازار تولید قزاقستان وجود دارد، ما این امر را به‌منزله‌ی هدف میان‌مدت سازمان بنادر تعریف کرده‌ایم. یک پیشنهاد مطرح، تأسیس و راه‌اندازی مرکز بورس منطقه‌ای غلات است که در ایران، سازمان‌های متولی، مثل وزارت بازرگانی باید به این امر، توجه لازم را مبذول دارند. راهکار دوم، سرمایه‌گذاری و مشارکت در تولید این محصول در مراکز تولید است. تا به حال ما به حمل و نقل و ترانزیت فکر کرده‌ایم، اما امروز مطالعات نشان می‌دهد که اگر منطق اقتصادی برای سرمایه‌گذار و بخش خصوصی روشن شود، به‌طوری که با حمایت و ارایه‌ی تسهیلات، در بازار تولید حضور پیدا کند، با توجه به این که تولیدکننده نقش محوری را در انتخاب مسیر حمل می‌تواند داشته باشد، طبیعتاً برای کانالیزه کردن این حمل به مسیر ترانزیتی ایران، با توفیقات چشم‌گیری روبه‌رو خواهیم شد. راهکار سوم، توجه ویژه به ترانزیت از طریق حمل و نقل ریلی است. اول به دلیل توان حمل در حجم بسیار بالا و دوم، پایین بودن قیمت نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقلی و سوم، کاهش تعداد عملیات تخلیه و بارگیری نسبت به سایر مدل‌های حمل و نقل. برای مثال، در رابطه با قزاقستان، بار در بندر اکتائو بارگیری، در بندر امیرآباد تخلیه و مجدداً برای حمل به بندر عباس بارگیری و از آن‌جا نیز، مجدداً به کشتی بارگیری می‌شود. حال اگر شرایط حمل ریلی فراهم شود، این چند مرحله، تنها طی یک بارگیری در مبدأ و تخلیه در بندر امام صورت خواهد گرفت. با این شیوه، هم زمان کم‌تری صرف خواهد شد و تأثیر محسوسی نیز در کاهش هزینه‌ی حمل و نقل و هزینه‌ی تخلیه و بارگیری پدید می‌آید. بنابراین، باید به تقویت خطوط موجود، اتصال بنادر به خطوط ریلی و مراکز و مبادی ورودی و خروجی و افزایش ظرفیت برای حمل با تناژ بالا توجه ویژه‌ای شود. چهارمین راهکار، توجه مخصوص به سوآپ گندم و صادرات مجدد محصولات پردازش‌شده از گندم و آرد به کشور است. برای مثال، در بررسی آمار مصرف غلات در ترکیه، سالانه ۴۰ میلیون تن مصرف وجود دارد؛ در حالی که بررسی جمعیتی، نشان می‌دهد که این میزان به مصرف داخلی نرسیده است؛ بلکه در نتیجه‌ی واردات به کشور بوده و این کالا در داخل کشور، در کارخانجات تولیدی تبدیل به محصولات چون؛ بیسکویت، ماکارونی و محصولات مصرفی شده و مجدد صادر شده‌اند. آنان با پردازش بر یک محصول با قیمت کم، تولید

محصول ارزشمند و گران‌قیمت را فراهم آورده‌اند که هم ارزش افزوده و هم اشتغال به دنبال داشته است. همه‌ی رویدادها در فرآیند واردات، تولید و صادرات مجدد انجام شده و نفع محسوسی ایجاد کرده است. ما نیز، باید به پتانسیل‌های موجود در داخل کشور توجه کنیم. در مقایسه‌ی کیفیت و مرغوبیت گندم ایران با قزاقستان، گندم تولیدی کشور ما بسیار مرغوب‌تر و باکیفیت‌تر است. در حالی که ما در همه موارد نیاز به مصرف گندم با درجه‌ی مرغوبیت بالا نداریم. بخش‌هایی از مصرف داخلی را می‌توان با گندم درجه‌ی ۲ قزاقستان پوشش داد، که در این صورت، واردات با نرخ ارزان‌تر انجام می‌شود و در بازار مصرف صادراتی، می‌توانیم گندم تولیدی خود را با ارزش بالاتری صادر کنیم. از طرف دیگر، باید بررسی شود که گندم وارداتی در چه مراکز قابلیت پردازش و تولید مجدد محصول مرغوب‌تر را دارند و چگونه می‌توان ارزش افزوده تولید کرد. ضمن این که در سوآپ، می‌توان بسیاری از هزینه‌ها را کاهش داد، که طبیعتاً هزینه‌ی حمل نیز، کم‌تر خواهد بود و زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور هم دچار آسیب نخواهند شد و تناسب بین درآمد و هزینه‌های تأمین و نگهداری زیرساخت‌ها را هم به دنبال خواهد داشت.

کدام یک از بنادر، بیش‌ترین فعالیت خود را به حمل و نقل غلات اختصاص داده است؟

با توجه به تخصصی کردن عملکرد بنادر کشور و تخصیص عمده فعالیت بنادر به کالای فله یا کانتینری، باید ذکر کنم که بندر امیرآباد در شمال و بندر امام خمینی در جنوب، به لحاظ اینکه هم دارای اسکله‌های اختصاصی برای تخلیه و بارگیری غلات و هم دارای سیلوهای ترانزیتی هستند، عمده‌ترین بنادر مخصوص حمل و نقل غلات محسوب می‌شوند. برخی سیلوهای مخصوص نگهداری غلات، در حال حاضر، در دست بهره‌برداری است و برخی از سیلوها و مراکز نیز، در دست احداث است. نقطه‌ی قوت بنادر کشور در ورود به عرصه‌ی ترانزیت غلات، دو بندر امیرآباد در شمال و بندر امام در جنوب خواهد بود.

در خصوص سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی، داخلی یا خارجی در زمینه‌ی ترانزیت غلات، اطلاعی دارید؟

سیلوهای ترانزیتی ۵۳ هزار تنی در بندر امیرآباد، با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی احداث شده است. قرارداد پایانه‌ی ۲۰ میلیون تنی غلات در بندر امام خمینی نیز تنظیم شده و در آستانه‌ی نهایی شدن است که مستقیماً با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام خواهد پذیرفت و با عملیاتی شدن این مهم، متناسب با روند افزایشی واردات و صادرات غلات، زیرساخت‌های مناسب توسط بخش خصوصی و در قالب این قراردادها تهیه خواهد شد. ما امیدواریم در کوتاه‌مدت، شاهد رشد روزافزون توسعه‌ی ترانزیت، به‌خصوص ترانزیت غلات از بنادر کشور باشیم. ■

در مباحث کارشناسی تجاری از عبارت «ایران هاب غلات» بسیار استفاده شده است. بنده به عنوان یک کارشناس عرصه‌ی حمل و نقل دریایی، که با عناوینی چون هاب و بنادر کانونی بسیار سروکار دارم، این عنوان را مناسب نمی‌دانم. به اعتقاد من، عبارت «ایران مرکز تجارت غلات منطقه» عنوان مناسب‌تری است؛ به این دلیل که برای تبدیل شدن به هاب، باید زیرساخت‌های متعددی ایجاد شود.



مدیر عامل شرکت حمل و نقل بین المللی خلیج فارس در گفت و گو با «بندر و دریا» تاکید کرد :

روابط پیچیده زیربخش‌های ترانزیت با ایجاد پنجره‌ی واحد قابل حل است

صفر تا صد لجستیک

«برخورداری از بزرگ‌ترین مراکز ذخیره سازی غلات، ناوگان جوان، گستردگی شعب و نمایندگی‌ها، بزرگ‌ترین و مجهزترین مرکز معاینه‌ی فنی کامیون در سطح منطقه، ارائه‌ی خدمات خریدوفروش و پس از فروش به کامیون‌ها و تجهیزات دیزلی، حمل‌ونقل و توزیع حجمی بالغ بر ۷۰ درصد از آرد و ۶۴ درصد گندم کشور به صورت مویرگی و توسعه‌ی فضای و کسب‌وکار به‌منظور صیانت از سرمایه‌ی سهام‌داران، شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج‌فارس را به یک «صفر تا صد لجستیک» به‌معنای واقعی تبدیل کرده است.»

«عبدالکریم نعناکار»، مدیرعامل این شرکت، با بیان این مطلب در گفت‌وگو با خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا، با ارائه‌ی تاریخچه‌ای از فعالیت‌های شرکت، گفت: «این شرکت، ۴۰ سال پیش با نام «شرکت ترانس کنتینانتال» فعالیت خود را آغاز کرد و پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به وزارت بازرگانی واگذار شد و نام آن به «گندم بار»، «گندم و آرد» و بالاخره به «شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج‌فارس» تغییر یافت. در گذشته اغلب فعالیت‌های آن، حمل‌ونقل آرد و گندم بود که با عنوان «شرکت گندم و آرد» نیز شناخته می‌شود.»

وی از برنامه‌ریزی سه‌ساله برای واگذاری این شرکت به بخش خصوصی در قالب سیاست‌های کلی نظام، مطابق با اصل ۴۴ قانون اساسی و ارائه‌ی شاخص‌های مورد نظر سازمان بورس و اوراق بهادار کشور در آذرماه سال جاری، به‌منظور عرضه‌ی سهام آن، به عنوان اقدام صورت‌گرفته در جهت گسترش و ارتقای فضای کسب‌وکار یاد کرد و افزود: «با امکاناتی که طی چند سال اخیر در این شرکت گردآوری شده، توانسته‌ایم خدمات فنی خوبی در منطقه اسلام‌شهر، به عنوان گلوگاه اصلی ورود کامیون‌های ترانزیتی به استان تهران ارائه دهیم.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس، در خصوص سایر توانمندی‌های این شرکت، در ترانزیت غلات، به وجود دو سیلوی

حمل‌ونقل، یک فرآیند پیوسته است که از مسیرهای زمینی، هوایی و دریایی صورت می‌گیرد و به‌طور عمده، به صورت ترکیبی انجام می‌شود. امروزه، کم‌تر کالایی را می‌توان نام برد که در یک مسیر از مبدأ تا مقصد، از وسیله‌ای به وسیله‌ی دیگر انتقال نیافته و جابه‌جا نشده باشد.

با توجه به این نکته، شیوه‌های حمل‌ونقل، به‌خصوص در ترانزیت کالاهایی چون غلات، از یکدیگر قابل تفکیک نبوده و مسایل مربوط به آن‌ها، درهم تنیده و در ارتباط با یکدیگر هستند. در این میان، توجه خاص به شرکت‌های تخصصی حمل‌ونقل و لجستیک و عنایت به رویکرد جدید کشور در ایجاد ارزش افزوده از طریق ترانزیت غلات، می‌تواند علاوه بر آشکار کردن بخش اعظمی از دغدغه‌های موجود، به ارائه‌ی راهکار در این خصوص بینجامد. حمل بیش از ۸ میلیون تن کالای ترانزیتی طی ۸ ماه ابتدای سال جاری و دست‌یابی قریب‌الوقوع به حجم ۱۰ میلیون تن ترانزیت کالا تا پایان امسال، که از جمله هدف‌گذاری‌های کارگروه ترانزیت کشور است، نشان‌دهنده‌ی توانمندی شرکت‌های حمل‌ونقل و لجستیک داخلی در ترانزیت کالا است. آن‌چه در ادامه می‌خوانید، حاصل گفت‌وگوی «عبدالکریم نعناکار»، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج‌فارس با خبرنگار ماهنامه‌ی بندر و دریا است.





در حال حاضر، برنامه‌ی توسعه‌ی ۴ هزار کیلومتری حمل‌ونقل ریلی در کشور، در شرف انجام است و این مهم، می‌تواند سهم مکملی برای هر دو نوع حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی با کاهش هزینه‌ها، ترکیبی‌تر شدن حمل‌ونقل و حصول اطمینان در پایداری ترانزیت غلات ایجاد کند.

اشاره کرد و با تقدیر از اقدامات انجام شده در بهبود و اصلاح مسیرهای ترانزیتی در کریدور شمال-جنوب، متوسط عمر کامیون‌ها را در کشور یادآور شد و خاطر نشان کرد: «متوسط عمر ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، ۱۷/۵ سال است که در شرکت خلیج فارس، با تجهیز و نوسازی، عمر متوسط ناوگان ما به ۱۲/۳ سال رسیده که این، نیاز اساسی ترانزیت غلات را تا حد زیادی برآورده ساخته است.»

وی با ابراز نگرانی از جولان ناوگان حمل‌ونقل ترکیه در ایران و انحصار آن در برخی مسیرهای ترانزیتی، گفت: «ترکیه، نمونه‌ی بسیار موفق در ترانزیت منطقه‌ای است و در برخی از مناطق ایران، حجم حمل‌ونقل ترانزیتی آن، از ناوگان ما هم بیشتر است که تنها علت آن، نبودن ناوگان و دانشستن برنامه‌ریزی صحیح و منسجم در مدیریت زمان و تحویل به‌موقع کالا به بازارهای هدف است و توانسته به‌رغم بالا بودن قیمت، شاخص اصلی تحویل به موقع کالا را به رخ ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای ایران بکشد؛ بنابراین، آن‌ها، رقابتی‌تر از ما به بازار ترانزیت وارد شده‌اند.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج

فن‌آوری‌های روز کشاورزی، ایجاد پایداری در تولید غلات و برآورد تفکیکی تولید غلات در استان‌ها و مناطق مختلف کشور، می‌توانیم به ترانزیت غلات در قالب سوآپ همت بگماریم و با ارتقای کیفیت گندم ایران، ضمن کسب ارزش افزوده و کاهش هزینه‌ی ترانزیت غلات، گندم ایرانی را به بازار کشورهای هدف معرفی کنیم.»

ارزش افزوده‌ی مسیر ترانزیتی ایران

«با توجه به کسب ۳۵ درصد از بازار جهانی صادرات غلات توسط کشورهای روسیه، قزاقستان و اوکراین تا سال ۲۰۲۰ میلادی و تقویت موقعیت ترانزیتی ایران به عنوان یک مسیر پایدار، کوتاه، ارزان و مطمئن، می‌توانیم ضمن نهادینه کردن مسیر ترانزیتی ایران، ارزش افزوده‌ی سرشاری از این بخش اقتصادی کسب کنیم.»

«عنکار»، با تأکید بر این مطلب، به مشکلات و چالش‌های پیش روی ترانزیت غلات اشاره کرد و گفت: «در زیر بخش دریایی، به‌رغم تمام تلاش‌هایی که شده، مشکلات مختصری وجود دارد، اما با توجه به تمرکز بیش‌تر زیرساخت‌های ترانزیتی غلات در زیر بخش جاده‌ای این زیربخش دارای چالش‌های بیش‌تری است چرا که با دراختیار گرفتن تعداد زیادی شرکت حمل‌ونقلی، نیروی انسانی و تجهیزات مربوطه همچنان هزینه‌ی بالاتری نسبت به حمل‌ونقل ریلی پیش روی قرار می‌دهد.»

وی، توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی را مکمل حمل‌ونقل جاده‌ای و عامل ترغیب شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقلی به منظور سرمایه‌گذاری در ترانزیت غلات دانست و افزود: «در حال حاضر، برنامه‌ی توسعه‌ی ۴ هزار کیلومتری حمل‌ونقل ریلی در کشور، در شرف انجام است و این مهم، می‌تواند سهم مکملی برای هر دو نوع حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی با کاهش هزینه‌ها، ترکیبی‌تر شدن حمل‌ونقل و حصول اطمینان در پایداری ترانزیت غلات ایجاد کند. پس باید با تأمین به‌موقع بودجه‌های مورد نظر، برنامه‌ی جدی توسعه‌ی حمل‌ونقل ریلی را عملی کنیم و راندمان ترانزیت غلات را بالا ببریم.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس، با تقدیر از روند توسعه‌ی زیرساخت‌های جاده‌ای در دولت‌های نهم و دهم و تأکید بر نقش زیربنایی آن در ارتقای سطح ترانزیت غلات منطقه، اظهار داشت: «به‌جرات می‌توان گفت که شتاب روند توسعه‌ی زیرساخت‌های جاده‌ای در دوره‌ی کنونی، باعث ارتقای ترانزیت به‌طور اعم و ترانزیت غلات به‌طور اخص شد و این، معضلات مربوط به جاده‌های ترانزیتی ما را به نحو چشم‌گیری کاهش داد.»

«عنکار»، به وجود ۱۳ هزار کیلومتر مسیر ترانزیتی شامل ۷ هزار کیلومتر بزرگراه در کشور

۷۰ هزار تنی فلزی و یک سیلوی هشت‌سایتی ۴۰۰ هزار تنی که مجهزترین سیلوی روباز کشور به‌منظور ذخیره‌سازی ۵۰ درصد گندم استان تهران و یک‌هجدهم غلات کل کشور در سایت اصلی شرکت است، اشاره کرد و افزود: «این شرکت با حمل ۱۴ میلیون تن کالا، به عنوان بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل جاده‌ای کشور شناخته شده است و با داشتن ۱۰۴ نمایندگی در سراسر کشور، علی‌الخصوص در بنادر تجاری، قصد دارد با هدف‌گذاری مناسب، از ۲۵ میلیون تن کالای ترانزیتی (به‌خصوص غلات)، سهم بالایی از عملیات جابه‌جایی محمولات ترانزیتی را به خود اختصاص دهد.»

«عنکار»، با تأکید بر ۴/۵ برابر شدن حمل‌ونقل ترانزیتی این شرکت طی ۸ ماه اول سال جاری نسبت به دوره‌ی مشابه آن در سال گذشته، از عزم جدی این شرکت برای تحقق اهداف ترانزیتی خبر داد و اظهار داشت: «با چنین هدف‌گذاری‌هایی، امسال نمایندگی شرکت در اربیل عراق افتتاح شد و به‌زودی برای توسعه‌ی فعالیت‌های برون‌مرزی نمایندگی‌های رسمی خود را در ترکیه، افغانستان و آذربایجان راه‌اندازی می‌کنیم و سایر نمایندگی‌ها را نیز، برای گسترش و ارتقای سطح ترانزیت غلات در کشورهای همسایه (شامل: کشورهای آسیای میانه و حوزه قفقاز، حوزه‌ی خلیج فارس و شبه‌قاره‌ی هند) افتتاح خواهیم کرد.»

وی با یادآوری سابقه‌ی طولانی صنعت حمل‌ونقل کشور در بخش غلات، به توانمندی‌های داخلی در این زمینه و وجود کشورهای صادرکننده‌ی غلات، چون: روسیه، قزاقستان و اوکراین در شمال کشور و کشورهای واردکننده‌ی غلات در حاشیه‌ی خلیج فارس، شبه‌قاره‌ی هند، شمال آفریقا و همین‌طور برخی کشورهای آسیای جنوب‌شرقی در مسیر ترانزیتی ایران اشاره کرد و گفت: «با توجه به عدم پیش‌بینی و پایداری تولید غلات در کشور به خاطر سنتی بودن کشاورزی و خشکی آب‌وهوا، نمی‌توانیم در زمینه‌های مختلف ترانزیت غلات از قبیل: سوآپ، فرآوری و صادرات مجدد، برنامه‌ریزی منسجمی داشته باشیم، از این رو؛ مجبور هستیم برنامه‌ریزی خود را به‌طور ناگهانی در عرصه‌های واردات یا صادرات متمرکز و اجرا کنیم که به عنوان مثال در سال ۱۳۸۶، پس از دوره‌های متوالی خشک‌سالی در کشور، که ما را با کمبود مواجه کرد، توانمندی لجستیک ما در بنادر، به تخلیه و بارگیری روزانه ۱۵ هزار دستگاه کامیون معطوف شد که نشان از قابلیت بالای شرکت در حمل‌ونقل و ترانزیت غلات داشت.»

«عنکار»، با اشاره به توانمندی این شرکت در ترانزیت غلات به کشورهای چینی، عراق، آذربایجان و برخی کشورهای آسیای میانه و قفقاز اظهار داشت: «با به‌کارگیری

گمرکی، بانکی، بیمه‌ای، وزارت راه و ترابری، وزارت بازرگانی و سایر زیربخش‌ها را به عنوان یکی دیگر از چالش‌های حمل‌ومحولات و ترانزیت غلات عنوان کرد و گفت: «خوش‌بختانه در دولت نهم و دهم، روابط پیچیده در قالب زیربخش‌های یادشده، با ایجاد پنجره‌ی واحد (Single Window) قابل حل شدن است و با اعمال مدیریت زمان در قالب ایجاد اسناد حمل‌الکترونیکی که با مشارکت و همکاری معاونت فن‌آوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی وزارت بازرگانی که مسئول تدوین سند ملی تجارت الکترونیکی کشور است، ماژول تجاری حمل‌ونقل در پنجره‌ی واحد، به‌منظور تسهیل و ارتقای ترانزیت غلات در حال آماده‌سازی است که در این خصوص، انتظار داریم ماژول مربوطه، پس از نصب در پنجره‌ی واحد، بتواند تمام چالش‌های سیستم حمل و نقلی کشور، اعم از امور گمرکی، بانکی، بیمه‌ای و سایر زیربخش‌های مربوطه را مرتفع سازد.»

وی به بهره‌برداری از ماژول تجاری حمل‌ونقل در پنجره‌ی واحد، طی ۳ ماهه‌ی اول سال ۱۳۹۰ اشاره کرد و با پراهمیت دانستن طراز ملی این ماژول، افزود: «از وزارت خانه‌های راه و ترابری و بازرگانی و شرکت‌های حمل‌ونقل تقاضا داریم با توجه به طراز ملی این ماژول که تمام اسناد بازرگانی و ترانزیتی در درون آن تراکنش دارد و مستنداست و مورد وثوق سازمان ملل متحد نیز قرار گرفته، آن را به عنوان یک سامانه‌ی ملی بپذیرند و مطمئن باشند بسیاری از مشکلات فعلی، ضمن به حداقل رسیدن، با کم‌ترین هزینه‌ی ممکن، قابل رفع خواهند بود.»

مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس، با تأکید بر حل مشکلات ترانزیت و رونق آن با ایجاد کارگروه مورد نظر در قالب یک سند بالادستی با حضور معاون اول ریاست جمهوری، خاطر نشان کرد: «باید ملاک عمل در یک موضوع مهم مثل ترانزیت، این باشد که همه‌ی ذی‌نفعان، خود را به گونه‌ای دخیل بدانند که از اجرای طرح، با لحاظ منافع مالی، ارزش افزوده، کسر شدن هزینه‌ها و سایر موارد که با تشریک مساعی و تعامل بین‌بخشی امکان‌پذیر است، منتفع می‌شوند؛ زیرا که خرد جمعی می‌تواند در قالب این کارگروه‌ها مشکلات را حل کند؛ از این رو تصمیمات چنین کارگروه‌هایی الزامی و لازم‌الاجرا است.»

«عنناکار»، در پایان این گفت‌وگو، به آغاز نهضت سیلوسازی و توجه ویژه به ذخیره‌سازی طولانی غلات به عنوان کلایی زنده که حیات و دوام آن، بستگی تام به هوا و اکسیژن دارد، اشاره کرد و خواستار به‌کارگیری بیش‌تر فن‌آوری و مدیریت‌های نوین به‌منظور تحقق ترانزیت غلات به عنوان یک امر پایدار و مستمر در صنعت حمل‌ونقل شد. ■

ترانزیت به‌موقع غلات افزایش خواهیم داد که خود باعث سوق دادن بیش‌تر نیاز کشورهای منطقه و بازارهای هدف به سوی استفاده از ظرفیت‌های بالای ترانزیتی ایران می‌شود.»

«عنناکار»، از اتخاذ «سیاست یک بام و دو هوا» توسط کشورهای منطقه به‌بهانه‌ی تحریم اقتصادی ایران انتقاد کرد و خواستار تلاش و عملکرد جدی‌تر مسئولان کشور در امضای تفاهم‌نامه‌های متعدد، به‌منظور ایجاد پایبندی و تقویت ترانزیت کالا و غلات از مسیر ایران شد و خاطر نشان کرد: «با اتخاذ چنین تصمیماتی می‌توانیم بخش اعظمی از کالا و حتی غلات را که در بنادر دریای مدیترانه و بالخصوص ترکیه، تخلیه و توسط کامیون‌های ترکیه به بازارهای هدفی چون: عراق و کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس ترانزیت می‌شود، به سمت بنادر جنوبی کشور در خلیج فارس و دریای عمان متمایل کنیم و حجم ترانزیت کشور را به صورت فزاینده‌ی، افزایش دهیم.»

وی با ابراز تأسف از عدم وجود آمار کافی ظرفیت‌های خالی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، اظهار داشت: «دریافت اطلاعات درست و تجزیه و تحلیل ظرفیت‌های واقعی و خالی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، می‌تواند به مدیران کشور در اتخاذ تصمیمات منسجم کمک کند و در همین راستا، راه‌اندازی سامانه‌های شناسایی مشخصات و موقعیت‌های ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، لازم و کارآمد به نظر می‌آید.

مدیرعامل شرکت حمل و نقل بین‌المللی خلیج فارس، با بیان ویژگی‌های «سامانه‌ی اطلاعاتی ساحل یک» که در این شرکت آماده‌سازی شده است، گفت: «این سامانه‌ی بی‌نظیر، اطلاعات کامل بیش از ۴۲۰ هزار نفر راننده‌ی شاغل در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، میدادی و مقاصد کالاها از قبیل: کالاهای ترانزیتی و غلات، اطلاعات و مشخصات ۲۳۰ هزار دستگاه کامیون و ۴۰۰ هزار بارنامه را ثبت کرده، لذا می‌تواند به عنوان یک سامانه‌ی ملی و به‌روز، آمار مورد نیاز که قابل دسترسی مدیران بخش ترانزیت کشور باشد ارائه کند.»

وی با امکان‌پذیر دانستن سامان‌دهی مشخصات تمام رانندگان حرفه‌ای شاغل در حمل‌ونقل جاده‌ای و ارتباط آن با سازمان‌های راهداری، بازرگانی، شرکت‌های حمل‌ونقل، ستاد مدیریت سوخت کشور و سایر بخش‌های مرتبط با ترانزیت غلات، ویژگی دیگر این نوع سامانه را دسترسی به اطلاعات پراکنشی کامیون‌ها و امکان دو سرپار شدن کامیون‌های ترانزیتی عنوان کرد و افزود: «این مشکل ظرفیت‌های خالی حمل‌ونقل جاده‌ای را تا حد زیادی رفع می‌کند و امکان برنامه‌ریزی منسجم را برای حمل‌ومحولات و ترانزیت غلات فراهم می‌سازد.»

سامان‌دهی ترانزیت غلات با پنجره‌ی واحد

«عنناکار»، وجود روابط پیچیده در امور



باید ملاک عمل در یک موضوع مهم مثل ترانزیت، این باشد که همه‌ی ذی‌نفعان، خود را به گونه‌ای دخیل بدانند که از اجرای طرح، با لحاظ منافع مالی، ارزش افزوده، کسر شدن هزینه‌ها و سایر موارد که با تشریک مساعی و تعامل بین‌بخشی امکان‌پذیر است، منتفع می‌شوند.

فارس، با انتقاد از مناسب نبودن فرهنگ حمل‌ونقلی کشور، به آسیب‌شناسی آن در رویکرد ترانزیت پرداخت و افزود: «متأسفانه، فرهنگ کلی حمل و تحویل به موقع کالا در کشور، از شاخص مناسبی برخوردار نیست و اگر بتوانیم با نهادینه کردن این فرهنگ، زمان را مدیریت کنیم، بسیاری از مشکلات ما در ترانزیت غلات حل می‌شود. با وجود آزادسازی قیمت سوخت در چارچوب هدفمندسازی یارانه‌ها، ارزش افزوده‌ی خود را با تحویل و

مدیرکل بنادر و دریانوردی خوزستان در گفت و گو با «بندر و دریا» تاکید کرد:

به جوانب اقتصادی و سیاسی ترانزیت غلات، توجه ویژه شود

گمرک، بانک، بیمه، مالیات و انبارداری، محاسن و مزایای فراوانی در برداشته باشد.» «ایدنی»، با عنوان این مطلب که بندر امام خمینی، مناسب‌ترین مسیر برای ترانزیت غلات به کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، شبه‌قاره‌ی هند و حتی شمال آفریقا است، توجه ویژه‌ی کشورهای آسیای میانه، قفقاز و روسیه را به آن بندر جلب و خاطر نشان کرد: «توسعه‌ی ظرفیت‌های بندری استان خوزستان، به‌ویژه بندر امام خمینی، نقش به‌سزایی در صادرات و واردات کالا در قالب ترانزیت پایدار دارد و می‌تواند سودآوری سرشاری برای کشورهای مرتبط و حتی کشورهای اروپایی، آسیایی، آمریکایی و حوزه‌ی اقیانوسیه داشته باشد.»

واردات بیش از ۷۷ درصد غلات کشور

«از مجموع ۱۱/۹ میلیون تن غلات وارداتی به طی سال ۱۳۸۸، بیش از ۷۷ درصد آن از طریق بندر امام خمینی انجام شده که این میزان، بیش از ۵۵ درصد کل عملیات تخلیه و بارگیری بندر را طی سال یادشده به خود اختصاص داده است.» «ایدنی»، با بیان این مطلب، به واردات ۵/۵ میلیون تنی و صادرات ۴۷۰ هزار تنی غلات طی ده‌ماهه‌ی ابتدای سال ۱۳۸۹ اشاره کرد و گفت: «این حجم واردات و صادرات، ۳۰ درصد عملیات را در بندر امام خمینی به خود اختصاص داده و با توجه به رویکرد ویژه‌ی اقتصادی آن، توسعه‌ی خدمات لجستیکی با ارزش افزوده و توجه ویژه به ترانزیت غلات را به ارمغان می‌آورد.» وی، به انعقاد قرارداد احداث دو کارخانه‌ی تصفیه‌ی شکر خام و روغن‌کشی از دانه‌های روغنی، به‌منظور حصول به بندر نسل‌سومی، تاکید کرد و اظهار داشت: «گام‌های اولیه در این خصوص برداشته شده و این اقدام کم‌نظیر که برای اولین بار در بنادر کشور صورت گرفته، در مجموع ۳ هزار میلیارد ریال سرمایه‌گذاری را توسط بخش خصوصی، جذب منطقه کرده است.»

ملاحظات سیاسی و اقتصادی در

ترانزیت غلات

«شاید اهمیت ترانزیت، از بُعد جغرافیای سیاسی (ژئوپلیتیک) برای مسئولان کشور، بیش از ابعاد اقتصادی آن مطرح باشد، چراکه با ایجاد راه‌گذر و مسیر ترانزیتی کالا، به‌خصوص ترانزیت کالاهای راهبردی مانند غلات، مبادی سیاسی و ارتباطات مربوط به آن، می‌تواند بر روی میزان ترانزیت کالا اثر بگذارد و باعث تقویت و توسعه‌ی آن شود.» «ابراهیم ایدنی»، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با بیان این مطلب در گفت‌وگو با ماهنامه‌ی «بندر و دریا» پیرامون تبدیل شدن بندر امام خمینی به بندر غلات و اهمیت ترانزیتی آن در تعامل با بندر امیرآباد، گفت: «باید ترانزیت غلات، منجر به انعقاد قراردادها و یادداشت‌های تفاهم اقتصادی و سیاسی شود، تا بتوان آن را برای کشورها و بازرگانان ذی‌نفع، پایدار و سودآور کرد.»

وی به مزایای فراوان ترانزیت غلات از مسیر ایران و دروازه‌ی بندری امام خمینی تاکید کرد و افزود: «ترانزیت غلات از مسیر یادشده، نه تنها یک فرصت محسوب می‌شود، بلکه مزایای فراوانی برای معرفی بهتر مسیر ترانزیتی ایران به‌منظور آشنایی تجار و صاحبان کالا با استعدادها و ظرفیت‌های فراوان ترانزیتی، بندری و دریایی ایران دربر خواهد داشت.»

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با یادآوری ارزان بودن هزینه حمل‌ونقل دریایی و ارتقای نقش بنادر در زنجیره‌ی تأمین کالا و توسعه‌ی ترانزیت، بالاخص ترانزیت غلات، اظهار داشت: «استفاده‌ی بهینه از فرصت‌های به‌وجودآمده در زمینه‌ی ترانزیت غلات، می‌تواند مبنای توسعه‌ی ترانزیت کالا با محوریت بندر امام خمینی باشد و با توجه به موقعیت ویژه‌ی آن در شمال غربی خلیج فارس برای رونق اقتصاد دریایی و همچنین برای زیربخش‌های حمل‌ونقلی و زیرساخت‌هایی چون: بازرگانی،

بندر امام خمینی، در آستانه‌ی هشتمین دهه از آغاز فعالیت خود، درصدد است تا با بهره‌برداری از زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، به بندر برتر ترانزیتی غلات در منطقه خلیج فارس مبدل شود. این بندر، با استعداد قریب به ۱۱ میلیون مترمربع مساحت، در انتهای آبراه خور موسی قرار دارد و به خاطر برخورداری از امکانات پس‌کرانه‌ای مناسب و نزدیکی به کشورهای همچون عراق، ترکیه، آذربایجان و ارمنستان و دسترسی آسان به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس، پایانه‌ای مطمئن برای واردات، صادرات و ترانزیت کالا به کشورهای اروپایی، آسیای جنوب شرقی، آمریکای جنوبی، استرالیا، آفریقای جنوبی و خاورمیانه محسوب می‌شود.

با توجه به روند رو به رشد ترانزیت از کشور و تبدیل بندر امام خمینی به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی و برخورداری از مزایای مناسب قانونی و جاذبه‌های فراوان برای سرمایه‌گذاری، در گفت و گو با ابراهیم ایدنی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به بررسی نقطه نظرات وی پیرامون جایگاه بندر امام خمینی در محور ترانزیتی جنوب کشور پرداختیم.



ظرفیت‌ها و نقش بی‌بدیل بندر در زنجیره‌ی تأمین کالا و توسعه‌ی ترانزیت غلات، به تعامل این بندر با بندر امیرآباد پرداخت و اظهار داشت: «با توجه به موقعیت راهبردی بندر امیرآباد در ترانزیت غلات کشورهای روسیه، قزاقستان و اکراین، تعامل بسیار خوبی با بخش خصوصی متقاضی سرمایه‌گذاری و ساخت سیلو در بندر امیرآباد و امام‌خمینی برقرار شده و قرارداد بندر امام‌خمینی با یک شرکت خصوصی برای احداث سیلوی ۵۰ هزار تنی در بندر امیرآباد نیز، در همین راستا تعریف شده است.»

«یدنی»، خواستار حذف مقررات پیچیده

با ترانزیت و بالاحص ترانزیت غلات در بندر امام خمینی، ارزش ریالی سرمایه‌گذاری‌ها تا ۳ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال بالغ شده که توان عملیات بندری آن را تا ۱۵ میلیون تن بیش از ظرفیت فعلی افزایش خواهد داد.»

وی به وجود ۱۲۵ کیلومتر راه‌آهن داخلی متصل به شبکه‌ی سراسری و مسیرهای جاده‌ای با تمرکز ۷۰ درصد مناطق اصلی جمعیتی و صنعتی کشور در مرکز، غرب و شمال غربی اشاره کرد و افزود: «طی سال‌های اخیر، استقبال خوبی از امکانات بندری کشور توسط خطوط کشتیرانی بین‌المللی شده است که با توجه به هدفمندسازی یارانه‌ها و قطع یارانه‌ی حامل‌های انرژی، قطعاً با استفاده از امکانات و توانمندی‌های حمل‌ونقلی بندر امام خمینی، توجیه اقتصادی بیش‌تری نسبت به بندر دیگر برای صاحبان کالا، خطوط کشتیرانی و شرکت‌های حمل‌ونقلی خواهد داشت.»

مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان، با تأکید بر سیاست‌گذاری‌های بندر امام‌خمینی در راستای سیاست‌های کلان سازمان بندر و دریانوردی و اهداف یکپارچه برای توسعه‌ی

مدیرکل بندر و دریانوردی استان خوزستان، به صادرات ۴۸۰ هزار تن گندم در سال ۱۳۸۶ که سال خودکفایی کشور در تولید این نوع غله بود، اشاره کرد و خاطر نشان ساخت: «با توجه به امکانات و تجهیزات پیشرفته‌ی تخلیه، بارگیری و پهلو دهی کشتی‌های بزرگ از جمله: پست پاناماکس و کیپ‌سایز، وزارت بازرگانی نیز، عنایت ویژه‌ای به منظور تبدیل بندر امام خمینی به بندر غلات دارد.»

بندر ترانزیت غلات

«از ابتدای سال ۱۳۸۴ و در چارچوب برنامه‌ی پنجم توسعه‌ی کشور که ایجاد تأسیسات ذخیره‌سازی و ترانزیت غلات به‌ویژه گندم در دستور کار دستگاه‌های اجرایی قرار گرفت و با توجه به توانمندی‌های متنوع بندر امام خمینی و عملکرد مناسب آن طی سال‌های قبل در حوزه واردات و صادرات غلات، این بندر به عنوان بندر هدف ترانزیت غلات در نظر گرفته شد.»

«یدنی»، با بیان این مطلب، به ساخت سیلوهای نگهداری و ترانزیتی غلات و انعقاد قرارداد ساخت سیلوی ۵۵۰ هزار تنی توسط سه شرکت خصوصی اشاره کرد و گفت: «در راستای توسعه‌ی زیرساخت‌های مربوطه، ساخت اسکله‌های ۱۵۰ هزار تنی به ارزش بیش از ۵۰۰ میلیارد ریال از محل اعتبارات عمرانی سازمان بندر و دریانوردی در دستور کار قرار گرفته و آماده بهره‌برداری شده است که در نتیجه‌ی آن، بندر امام خمینی در زمینه‌ی زیرساخت و روساخت مناسب برای تبدیل شدن به کانون غلات منطقه و بندر غلات، هیچ مانعی بر سر راه ندارد و اهتمام سازمان بندر در راستای تسهیل و تسریع ترانزیت غلات از این راه، قابل تأمل و در خور توجه است.»

وی به وجود ۳۷ پست اسکله‌ی اختصاصی به طول ۷ کیلومتر در بندر امام خمینی شامل: ۸ پست اسکله‌ی ویژه‌ی تخلیه و بارگیری غلات اشاره کرد و افزود: «عملیات تخلیه و بارگیری با بیش از ۹ جرثقیل، ۱۳ برج‌کننده و آلودر و با تحت پوشش قرار گرفتن توسط ۲۵ هکتار انبار سرپوشیده که توسط بخش خصوصی سرمایه‌گذاری و ساخته شده است، پشتیبانی می‌شود.»

سرمایه‌گذاری، تسهیلات و هماهنگی‌های

بندری

«از سال ۱۳۸۳ تاکنون، توسط بخش خصوصی، ۳۲ باب انبار سرپوشیده به مساحت ۲۵ هکتار و ۵۹ مخزن نگهداری انواع روغن‌های خام خوراکی به ظرفیت سالانه ۱/۲ میلیون تن احداث شده که ارزش این حجم سرمایه‌گذاری بالغ بر یک‌هزار میلیارد ریال است.»

«یدنی»، با بیان این مطلب، در خصوص سایر زمینه‌های سرمایه‌گذاری، تسهیلات و هماهنگی‌های مربوطه در بندر امام خمینی گفت: «با احتساب ظرفیت‌های بندری متناسب

توسعه‌ی ظرفیت‌های بندری استان خوزستان، به‌ویژه بندر امام خمینی، نقش به‌سزایی در صادرات و واردات کالا در قالب ترانزیت پایدار دارد و می‌تواند سودآوری سرشاری برای کشورهای مرتبط و حتی کشورهای اروپایی، آسیایی، امریکایی و حوزه‌ی اقیانوسیه داشته‌باشد.



۱۸ هزار مترمربع و ۶۰۰ هزار تن ظرفیت کالایی، انبار روباز جنرال کارگو با ۲ میلیون مترمربع و ظرفیتی بالغ بر ۶۰۰ هزار تن و بالاخره انبار کانتینریارد با ۱۰۰ هزار مترمربع و ظرفیتی بالغ بر ۳۵۰ هزار تن کالا، توان بالفعلی برای ترانزیت انواع کالا در اختیار دارد.

همچنین، این بندر دارای ۵ پست اسکله‌ی کانتینری با سازه‌ی بتنی به طول ۱۰۳۷ متر، با آب‌خور ۵/۱۳ متر و ظرفیت ۶ هزار تی‌ای‌یو، ۱۰ پست اسکله‌ی فله و کیسه‌ای با سازه‌ی بتنی به طول ۳۴۷۱ متر با آب‌خور ۱۱ تا ۱۳ متر و ظرفیت ۶۰ هزار تن، ۱۴ پست اسکله‌ی متفرقه به طول ۱۶۹۱ متر با آب‌خور ۵/۱۲ متر و ظرفیت ۴۵ هزار تن، ۳ پست اسکله‌ی ویژه‌ی مواد ساختمانی به طول ۴۰۰ متر با آب‌خور ۱۱ تا ۱۲ متر و ظرفیت ۴۵ هزار تن، ۲ پست اسکله‌ی ویژه‌ی پودرهای صنعتی به طول ۴۰۰ متر با آب‌خور تا ۱۲ متر و ظرفیت ۶۰ هزار تن و بالاخره ۲ پست اسکله‌ی ویژه‌ی سیلوی غلات با ۴۰۰ متر طول، با ۱۲ متر آب‌خور و ظرفیت ۶۰ هزار تن، همگی با سازه‌ی بتنی است. ضمناً بندر امام خمینی، با عمق اسکله‌ای ۵/۱۳ متر در فواصل ۹۵۰ کیلومتری تهران، ۱۰۰ کیلومتری اهواز، ۱۰ کیلومتری مرکز شهر بندر امام خمینی، ۱۱۰ کیلومتری فرودگاه اهواز و به‌ترتیب: ۱۰۰ و ۱۸ کیلومتری فرودگاه‌های آبادان و ماه‌شهر قرار دارد. ■

کشتی‌های کیپ‌سایز، اختصاص بیش‌ترین پست اسکله به امکانات پیشرفته و مطابق با استانداردهای روز جهانی، تخصیص اراضی مناسب برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به‌منظور احداث تأسیسات نگهداری، انبارهای سرپوشیده و سیلوهای مکانیزه‌ی غلات و همچنین، اتمام مراحل تصویب بزرگ‌ترین قرارداد با بخش خصوصی در جهت احداث پایانه‌ی متمرکز و پیشرفته‌ی شماره‌ی یک غلات بندر امام خمینی تا پایان سال جاری، می‌توانیم از مجموعه‌ی این اقدامات، به‌عنوان نقطه‌ی عطفی برای تبدیل شدن بندر امام خمینی به بندر غلات یاد کنیم و بی‌شک، نتایج آن، طی ۴ تا ۵ سال آینده مشخص شده و با ایجاد صنایع تبدیلی و فرآوری غلات و مواد غذایی، خواهیم توانست ضمن ایجاد ارزش افزوده در ترانزیت غلات، توجیه‌پذیری اقتصادی مناسبی را نیز، برای صاحبان کالا و صنایع به وجود آوریم.»

لازم به ذکر است بندر امام خمینی با استعداد بیش از ۱۰۴۱ هکتار، ظرفیت پذیرش ۳۷ میلیون تن کالا در سال و برخورداری از ۵۲۲ هزار متر مکعب انبارهای مسقف شامل: انبار فله و غلات با ۳۴۲ هزار مترمربع و ظرفیت ۲۷ هزار تن کالا، انبار کالای عمومی (جنرال کارگو) با ۱۵۳ هزار مترمربع و ظرفیت ۲۷ هزار تن کالا، انبار جنرال کارگو و غلات با ۹ هزار مترمربع و ظرفیت ۴۷ هزار تن کالا، انبار کانتینری با

و تعامل برای اخذ اعتبارات مالی بخش خصوصی در زمینه‌ی سرمایه‌گذاری به‌منظور دست‌یابی به اهداف عالی‌تری ترانزیت غلات شد و خاطرنشان کرد: «در حال حاضر، نبود منابع مالی، از عمده‌ترین مشکلات بخش خصوصی برای ورود به مقوله‌ی سرمایه‌گذاری در ساخت سیلو به‌عنوان ابتدایی‌ترین و مؤثرترین گام در توسعه‌ی ترانزیت غلات است و به‌رغم تلاش «شرکت مادر تخصصی بازرگانی دولتی ایران»، اعتبارات موجود، پاسخ‌گوی تقاضای فعلی برای سرمایه‌گذاری نبوده و حمایت بیش‌تر

در حال حاضر، نبود منابع مالی، از عمده‌ترین مشکلات بخش خصوصی برای ورود به مقوله‌ی سرمایه‌گذاری در ساخت سیلو به‌عنوان ابتدایی‌ترین و مؤثرترین گام در توسعه‌ی ترانزیت غلات است.

دستگاه‌های سیاست‌گذار و سامانه‌ی مالی و بانکی کشور را می‌طلبد.» وی در پایان این گفت‌وگو، چشم‌انداز رونق ترانزیت غلات و تبدیل شدن بندر امام خمینی را به بندر غلات، روشن و امیدوارکننده خواند و گفت: «با احداث چندین پست اسکله‌ی ۱۵۰ هزار تنی، لای‌روبی تا عمق ۱۶ متری اسکله‌های ۱۵۰ هزار تنی برای پذیرش



شرکت ساحل نمایان بندر

قابل توجه صاحبان کالا:

این شرکت با استفاده از تجربیات موفق نیروهای متخصص و توان عملیاتی بالا و در اختیار داشتن انواع و اقسام تجهیزات تخلیه و بارگیری و انبارداری و استریپ کانتینر و حمل شهری کلیه محموله‌های صادراتی و وارداتی و ترانزیت و ترخیص کالا، آماده همکاری با تمامی صاحبان کالا و شرکتهای کشتیرانی است.

مدیریت: آقای حسین بختیاری

شرکت ساحل نمایان بندر دارای نمایندگی کشتیرانی آماده همکاری در زمینه‌های زیر می‌باشد:

تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر. بارنویسی

انبارداری. ترخیص کالا و استریپ کانتینر

بندر عباس: میدان شریعتی، خیابان شریعتی شمالی، طبقه دوم
بانک رفاه، کوچه جاودان ۱۴ تلفن: ۰۷۶۱-۲۲۲۵۷۰۰

تلفکس: ۰۷۶۱-۲۲۲۹۲۰۶ هم‌راه: ۰۹۱۷۳۶۱۰۷۹۵



تایدواتر وارد حوزه مسافرت‌های دریایی شد

در عملیات ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی مورد ستایش قرار داده است.

تقدیر انجمن کشتیرانی از رکورد عملیات ۲,۶ میلیون تی ای یو کانتینری توسط تایدواتر

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته کسب رکورد جدید در بندر شهید رجایی را به پرسنل و مدیران شرکت تایدواتر تبریک گفت و از زحمات آنها قدردانی کرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته در نامه ای با اشاره به کسب رکورد ۲,۶ میلیون تی ای یو عملیات کانتینری در بندر شهید رجایی در طول سال ۲۰۱۰ میلادی و ثبت رشدی بالغ بر ۱۷ درصد نسبت به سال قبل از آن، تصریح کرده است: این رکورد جدید به ارتقا جایگاه جهانی بندر عباس در میان بنادر مطرح کانتینری دنیا خواهد انجامید.

در ادامه این نامه، انجمن کشتیرانی قدردانی خود نسبت به مدیران و پرسنل شرکت تایدواتر را نیز اعلام کرده است.

شرکت خط دریا بندر از آلمان گواهی نامه IMS گرفت

شرکت خط دریا بندر موفق شد گواهینامه بین المللی IMS را از آلمان دریافت کند. به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه، شرکت خط دریا بندر از شرکت های اقماری تایدواتر پس از یکسال و نیم تلاش و پیگیری های موثر، موفق شد گواهینامه بین المللی (IMS) Management System Integrated را از موسسه TUVNORD آلمان دریافت کند.

بنابراین گزارش، استاندارد مذکور در زمینه ISO9001 و ISO14001 و OHSAS18001 بوده و برای حضور در مناقصات آتی طرح های بزرگ و ملی در زمینه های متعدد دریایی و بندری جزء الزامات کارفرمایان است. ■

هرمزگان، با ارسال نامه ای به دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اهم فعالیت های انجام گرفته در مجتمع بندری شهید رجایی جهت افزایش کارایی و جلوگیری از تاخیر در عملیات ترمینال کانتینری را اعلام کرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر خاورمیانه به نقل از ناحیه هرمزگان، صادقی که این نامه را برای مدیرکل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان نیز ارسال کرده، ضمن تشکر از واقع نگری این انجمن، اعلام نمود که جهت تامین بهره وری حداکثری، با رایزنی و هماهنگی به عمل آمده با اداره کل بنادر و دریانوردی، مقرر شده تعمیرات تعداد بیشتری از اسکله هایی که در ترمینال شماره یک تحت تعمیر بوده اند، به سال آینده موکول شود تا به این ترتیب، شناورهای بیشتر و بزرگتری وارد ترمینال شوند.

معاون عملیات شرکت تایدواتر در ناحیه هرمزگان همچنین از لغو مرخصی پرسنل، به خصوص اپراتورها، در برهه زمانی کنونی خبر داد و اضافه کرد که به منظور افزایش بهره وری، ترک محل کار توسط اپراتور در شیفت های مختلف، منوط به حضور اپراتور شیفت بعدی در محل کار شده است.

جابجایی کانتینرها جهت پذیرش سریع تر و بیشتر در هر دو ترمینال کانتینری، استقرار و به کارگیری دو دستگاه جرثقیل موبایل ساحلی در مجاورت اسکله های کانتینری جهت تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری و صدور ابلاغیه به کلیه پایانه های اختصاصی کانتینری جهت تسریع در انتقال سهمیه کانتینرهای پر به محوطه ها، به منظور استفاده بیشتر از ظرفیت ترمینال ها، از دیگر مواردی است که صادقی انجام آن ها را به انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته گزارش کرده است.

گفتنی است بهروز دولتشاهی، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، در پاسخ به این نامه، تلاش های شرکت تایدواتر را در اقدام موثر جهت افزایش کارایی و جلوگیری از تاخیر

شرکت خط دریا بندر از شرکت های اقماری تایدواتر، خط مسافری بندر آفتاب به کیش و بندر چارک را با خرید دو فروند شناور پیشرفته مسافری راه اندازی کرد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر به نقل از خط دریابندر، بهره برداری از دو فروند شناورهای کروبوت، به نام های نگین تاید ۱ و ۲ با حضور مهندس اسفندیار رحیم مشایی رئیس دفتر رئیس جمهور و محمدعلی محبی مدیر عامل سازمان منطقه آزاد کیش و جمعی از مسئولین منطقه در جزیره کیش آغاز شد.

بنابر این گزارش در حال حاضر شناورهای فوق الذکر در مسیرهای جزیره کیش به بندر آفتاب و بندر چارک مورد بهره برداری قرار گرفته اند. این شناورها دارای ظرفیت ۶۵ نفر و سرعتی معادل ۲۵ مایل دریایی در ساعت بوده و از پیشرفته ترین تجهیزات ایمنی و دریانوردی روز دنیا برخوردارند.

قیمت هر فروند از شناورهای مذکور ۶/۵ میلیون یورو بوده که با سرمایه گذاری شرکت تایدواتر خاورمیانه خریداری شده اند.

افزایش سودآوری تایدواتر در سال آینده شرکت تایدواتر خاورمیانه در تازه ترین پیش بینی ارائه شده به بورس، از افزایش ۳۱ درصدی سود سال آینده خود خبر داد.

به گزارش روابط عمومی شرکت تایدواتر؛ پیش بینی مربوط به وضعیت مالی شرکت تایدواتر خاورمیانه با سرمایه ۶۲۸ میلیارد ریالی، حاکی از سود ۴۲۸ ریالی این شرکت در سال ۹۰ است که نسبت به سود ۳۲۷ ریالی سال ۸۹ حدود ۳۱ درصد افزایش نشان می دهد.

تایدواتر افزایش سودآوری سال آینده خود را ناشی از افزایش حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در کشور اعلام کرده است.

اهم اقدامات تایدواتر جهت ارتقای بهره وری در عملیات کانتینری

معاون عملیات شرکت تایدواتر در ناحیه

مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد
در گفت‌وگو با «بندر و دریا» تشریح کرد:

رویکرد عملیاتی بندر امیرآباد ترانزیت محور است

در روسیه حمل می‌شوند. در حال حاضر، در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای آسیای میانه، قفقاز و روسیه پدید آمده و هزینه‌ی حمل کالاهای ترانزیتی و بالاخص غلات نیز، تا حدود ۳۰ درصد (نسبت به مسیر ۹ هزار و هشتصد کیلومتری دریای سیاه تا خلیج فارس) ارزان‌تر شده است. کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، خاورمیانه، حوزه‌ی اقیانوس هند، خلیج فارس و شمال اروپا با پیوستن به راهگذر بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله راهگذرهای چندوجهی است، می‌توانند از مزایای آن در حمل‌ونقل سریع، آسان و ارزان کالاهایشان در مسیر قاره‌ی آسیا و اروپا استفاده کنند.

با توجه به روند رو به رشد ترانزیت کشور و تبدیل بندر امیرآباد به منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی و برخوردار از مزایای مناسب قانونی و جاذبه‌های فراوان برای سرمایه‌گذاری، در گفت‌وگو با سید علی نعیمی، مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، به بررسی نقطه نظرات وی پیرامون جایگاه این بندر در محور ترانزیتی شمال کشور پرداختیم.

اولین بندر نسل سومی کشور

«بندر نوپا و جوان امیرآباد با بهره‌برداری از دو کارخانه‌ی احداث‌شده در زمینه‌ی صنایع فولاد و گچ که در محوطه‌ی منطقه‌ی ویژه قرار دارد، توانسته به اولین و تنها بندر نسل سومی کشور تبدیل شود و به جذب سرمایه‌ی بپردازد.»
«سیدعلی نعیمی»، در ادامه‌ی این مطلب گفت: «مواد اولیه با پردازش و فرآوری، تبدیل به محصول نهایی شده و با ایجاد ارزش افزوده

راهگذر شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد و طول آن به حدود ۳ هزار و ۸۰۰ کیلومتر می‌رسد، در حال حاضر، مهم‌ترین و مناسب‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. این راهگذر، از حوزه‌ی اقیانوس هند در بندر بمبئی آغاز می‌شود و از مسیر آبی، به بندرعباس در جنوب ایران اتصال می‌یابد.

در درون خاک ایران، کالاهای مسیر جاده‌ای و ریلی به بنادر شمال کشور، بالاخص امیرآباد انتقال می‌یابند و از راه دریای خزر، به بنادر آستاراخان و لاگان



بندر و دریا / شماره ۱۷۷

به بازارهای داخلی و خارجی صادر می‌شود.»
وی، به قدیمی بودن امکانات در دو بندر شمالی اشاره کرد و با توجه به عدم کاربری مناسب این دو بندر در ترانزیت غلات افزود: «فلسفه‌ی اصلی ایجاد بندر امیرآباد و طرح توسعه‌ی آن در کنار دو بندر قدیمی نوشهر و انزلی، ترانزیت کالا، بالاخص غلات بود و با توجه به واردات بالای غلات توسط کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، ترانزیت غلات، مهم‌ترین هدف سازمانی است که برای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تعریف شده است، که این خود، رونق حمل‌ونقل در راهگذر شمال - جنوب را به همراه خواهد داشت و قطعاً ترانزیت کالا و در رأس آن، ترانزیت غلات، می‌تواند به ایجاد ارزش افزوده و ارزآوری فراوان برای کشور بینجامد.

در حال حاضر، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، با استعداد ۲ میلیون و ۵۴۲ هزار و ۸۴۰ مترمربع انبار و محوطه‌ی بندری، شامل: ۸۴۰ مترمربع انبار ملزومات، ۱۲ هزار مترمربع انبار صفا، ۳۰ هزار متر انبار دوقلو، یک میلیون مترمربع محوطه‌ی روباز تخلیه و یک میلیون و ۵۰۰ هزار مترمربع اراضی پشتیبانی به‌منظور سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، فرصت بسیار مناسبی برای تبدیل شدن به بندر غلات در سطح منطقه و جهان دارد و می‌تواند نقش ویژه‌ای در راهگذر شمال - جنوب و در زمینه‌ی

اپراتور پایانه‌ی دوم بندر امیرآباد طی سه ماه اول سال ۱۳۹۰، می‌توانیم جایگاه ترانزیتی بندر را در بخش غلات و سایر کالاها ارتقا بخشیم.»

وی، خواستار رفع معضلات و مشکلات حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی برای توسعه و ارتقای ترانزیت غلات در کشور شد و در ادامه‌ی گفت‌وگو به گام‌های توسعه‌ای بندر امیرآباد اشاره کرد و گفت: «توسعه‌ی بندر امیرآباد، در سه گام طراحی شده، که هم‌اکنون گام اول آن، با یک‌هزار و ۶۰ هکتار اراضی بندری به بهره‌برداری رسیده و امیدواریم با تملک یک‌هزار هکتار اراضی پشتیبانی دیگر و احداث ۳۴ پست اسکله در گام نهایی توسعه‌ی بندر، آن را به بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر تبدیل کنیم.»

مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد با بیان این مطلب که در گام اول توسعه‌ی بندر، ۹ پست اسکله در حال بهره‌برداری و ۵ پست اسکله در حال ساخت و یا برگزاری مناقصه برای احداث و راه‌اندازی است، افزود: «با عنایت به توان‌مندی‌های بندر امیرآباد و طرح توسعه‌ی آن که با اراضی فراوان فعلی تا ۲ هزار هکتار قابل گسترش و بهره‌برداری است، هیچ‌گونه محدودیتی در زمینه‌ی ترانزیت، واردات، صادرات، ایجاد صنایع جدید و کسب ارزش افزوده وجود ندارد.»



ترانزیت غلات بر عهده داشته باشد.

ایجاد زیرساخت‌های ترانزیتی

«تقویت جایگاه ترانزیتی بندر امیرآباد به ایجاد زیرساخت‌های مناسب، از قبیل: ساخت سیلو و انبار در بندر، به‌روز شدن تجهیزات تخلیه و بارگیری، مسیرهای دسترسی، تقویت زیرساخت‌های ریلی و اصلاح تعرفه‌های بندری موجود، بستگی دارد.»

مدیر منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، با بیان این مطلب، به‌همت مسئولان سازمان بنادر در رفع موانع و مشکلات فراروی توسعه‌ی پایدار بندر، به‌خصوص در رویکرد به ارتقای ترانزیت غلات اشاره کرد و گفت: «سال گذشته، حدود ۷۰ درصد از واردات بندر امیرآباد متعلق به غلات بوده که در پی خشک‌سالی و آتش‌سوزی اخیر در برخی از استان‌های روسیه و بالا رفتن تعرفه‌ی گمرکی غلات، پس از تیرماه سال جاری، واردات غلات این بندر کم شد و به حدود ۴۰۴ هزار و ۷۴۶ تن رسید.»

وی به واردات کالاهایی نظیر: آهن‌آلات، زغال‌سنگ، زغال کک و چوب از طریق بندر امیرآباد اشاره کرد و افزود: «علاوه بر این، در سال جاری، بالغ بر ۶۹۸ هزار و ۲۷۸ تن سیمان و کلینکر به کشورهای ترکمنستان و آذربایجان صادر شد که این مقدار، افزایش حجم صادرات

بندری بالغ بر ۱۲۱ درصد نسبت به مدت مشابه سال گذشته را نشان می‌دهد.»

«سیدعلی نعیمی» با تأکید بر ایجاد زیرساخت‌های بندری و دریایی منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد از قبیل: «۴ باب انبار سرپوشیده به مساحت ۴۵ هزار مترمربع، ساخت سیلوی ۵۳ هزار تنی با مشارکت سرمایه‌گذار بخش دولتی قزاقستان و بخش خصوصی ایران و در دست ساخت بودن سیلوی ۵۰ هزار تنی، در خصوص سایر اقدامات انجام‌شده در زمینه‌ی توسعه‌ی ظرفیت‌های ترانزیتی غلات در این بندر، اظهار داشت: «با توجه به وجود ۱۰ متقاضی سرمایه‌گذاری عمده در زمینه‌ی ساخت سیلو، انبار و تجهیزات به‌روز تخلیه و بارگیری و قرار گرفتن در مسیر کریدور شمال - جنوب، بندر امیرآباد به عنوان بندر پایلوت غلات شمال کشور شناخته می‌شود.»

«نعیمی»، با اشاره به امکانات برتر بندر امیرآباد در زمینه‌ی ترانزیت دریایی غلات، از قبیل: وجود یک دستگاه مکنده‌ی غلات با امکانات خدمات‌دهی هم‌زمان به کامیون و سیلو و ظرفیت اسمی ۵۵۰ تن تخلیه‌ی غلات در ساعت، خاطر نشان کرد: «وجود تجهیزات مدرن و به‌روز تخلیه و بارگیری بندری در کنار ساخت قریب‌الوقوع ۴ باب انبار و ۳ سیلوی غلات توسط بخش خصوصی و تحقق اهداف والای ترانزیتی، با برگزاری مزایده و تعیین

با توجه به واردات بالای غلات توسط کشورهای حاشیه‌ی خلیج فارس، ترانزیت غلات، مهم‌ترین هدف سازمانی است که برای منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد تعریف شده است، که این خود، رونق حمل‌ونقل در راهگذر شمال - جنوب را به‌همراه خواهد داشت و قطعاً ترانزیت کالا و در رأس آن، ترانزیت غلات، می‌تواند به ایجاد ارزش افزوده و ارزآوری فراوان برای کشور بینجامد.

شایان ذکر است، منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی بندر امیرآباد، در ۳۳۰ کیلومتری تهران، ۵۵ کیلومتری ساری و ۳۵ کیلومتری فرودگاه قرار داشته و از هر سه مسیر هوایی، جاده‌ای و ریلی، به نقاط اصلی کریدور شمال - جنوب دسترسی دارد. این بندر، دارای یک پست اسکله‌ی غلات با سازه‌ی بتنی به طول ۱۰۰ متر، آبخور ۴/۶۷ متر و ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۶ هزار تنی است.

علاوه بر این، دارای یک پست اسکله‌رو - رو و ۷ پست اسکله‌ی چندمنظوره در شرق، جنوب و غرب بندر با ۱۴۱۸ متر طول و سازه‌ی بتنی و ظرفیت پذیرش ۴۸ هزار تن کالا است که می‌تواند با تجربه‌ی مطلوب کشور در زمینه‌ی ترانزیت، به بندر اصلی ترانزیت غلات در شمال کشور مبدل شود. ■

درگفت و گو با مدیرعامل شرکت بهدیس تجارت البرز

تجارت منطقه ای غلات
از حرف تا عمل

سارا میرزایی

طوری که هم‌اکنون سرویس دهی بسیار مناسب و مطلوبی ارائه می‌شود. بنابراین، کمبودی در بخش لجستیک دریایی نداریم. حلقه‌ی بعدی، محدودیت ظرفیت سیلوی اکتانو در قزاقستان بود که جهت رفع آن، ساخت ترمینال غله‌ی آستاراخان در برنامه شرکت قرار گرفت که در همین راستا در پایان سال ۱۳۹۰، بهره‌برداری از سیلوی بهدیس در آستاراخان روسیه به عنوان رأس سوم مثلث آغاز خواهد شد. ما مثلی را در اکتانو، امیرآباد و آستاراخان تعریف کرده‌ایم. با بهره‌برداری از رأس سوم در آستاراخان، حلقه‌ی لجستیکی این مثلث کامل می‌شود. تمامی این فعالیت‌ها در چرخه‌ی غلات صورت گرفته است.

● در صحبت‌هایتان اشاره به اجرایی‌نشدن مرحله‌ی دوم کردید، آیا بدون این مرحله، پروسه کامل می‌شود؟

در این پروسه، ایجاد زیرساخت‌ها که هم کاهش زمان و هم کاهش هزینه را به دنبال دارد، مطرح است. فقدان یکی از این حلقه‌ها، پروژه را غیراجرایی نمی‌کند، اما ضربه‌ی ریسک را بالا می‌برد. کم‌این‌که هم‌اکنون در بندر امام، کشتی‌های گندم بدون سیلو بارگیری می‌شوند. از نظر بهداشتی، زمان، هزینه و عملیاتی‌بودن، چندان مورد قبول نیست و با بارش باران، قابلیت عملیات در همه‌ی فصول سال از بین می‌رود و مخاطرات بسیاری برای تاجر ایجاد می‌کند. ایجاد تسهیلات، روند کار را بهبود می‌بخشد. با افزایش تسهیلات لجستیکی، امنیت برای فعالیت، بیش‌تر می‌شود. البته توسعه با ظرفیت‌های صادراتی پس از عملیاتی‌شدن پروژه ترانزیت، ساخت ترمینال غلات در بندر امام خمینی اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.

● این پروژه بازار تولید و مصرف غلات کدام کشورهای منطقه را در بر می‌گیرد؟

کشورهای تولیدکننده، قزاقستان و روسیه هستند. وسعت خاک قزاقستان، حدود ۲/۵ برابر وسعت خاک ایران است و جمعیتی ۱۵ میلیون نفری دارد. طبق نظر فائو در سال ۲۰۰۹، میزان غلات تولیدی و به‌خصوص گندم قزاقستان، در زمان غیر خشکسالی، ۱۳/۵ میلیون تن بوده است. با احتساب میزان مصرف ۱۰۰ کیلو برای هر نفر، مصرف داخلی

بین رئیس‌جمهور ایران و قزاقستان امضاء شد. سال ۱۳۸۶، در سفر رئیس‌جمهور قزاقستان به ایران، این طرح، به عنوان قرارداد مشترک بین دو کشور به امضا رسید. کلیت طرح، شامل ترانزیت غلات قزاقستان از مسیر ایران به عراق و افغانستان و از طریق بندر امام به کشورهای حاشیه خلیج فارس یا مصرف در داخل کشور بود، تئوری ری اکسپورت نیز، در همین قسمت مطرح شد. طرح در هیئت وزیران قزاقستان به تصویب رسید. گام اول، سرمایه‌گذاری در بندر امیرآباد و گام دوم، سرمایه‌گذاری در بندر امام بود. بلافاصله گام اول را عملیاتی کردیم. سال ۱۳۸۷، قرارداد ساخت سیلوی امیرآباد امضا و شرکتی به نام «گرین ترمینال» در امیرآباد تأسیس و در منطقه آزاد کیش به ثبت رسید. در روند سرمایه‌گذاری، ۵۰ درصد از آن متعلق به بهدیس تجارت، (به عنوان نماینده‌ی ایرانی) و ۵۰ درصد هم متعلق به شرکت اکبیدای ترمینال (مالک سیلوی بندر اکتانو) بود. ما نماینده‌ی ایران به عنوان بخش خصوصی بودیم و نماینده‌ی آن‌ها هم، یک شرکت دولتی زیرمجموعه‌ی وزارت کشاورزی انتخاب شد و در خردادماه ۱۳۸۹، پروژه به صورت مشترک افتتاح شد. حدود یک سال بعد از آغاز پروژه اول، اجرای پروژه‌ی دوم نیز در بندر امام خمینی، با اعتباری بالغ بر ۷۵ میلیون دلار، پیش بینی شد، اما بعد از ۶ ماه انجام مذاکرات پی در پی و پرفرازونشیب در سازمان بنادر، متأسفانه سرمایه‌گذاری انجام نشد. بنابراین، در صدد تکمیل جنبه‌های بعدی پروژه برآمدیم. تجربه‌ی بعد، راه‌اندازی سیستم حمل‌ونقل در داخل کشور بود. نیاز به حداقل‌ها برای ارائه در مواقع بحرانی که سیستم‌های حمل‌ونقل کشور، اولویت‌های دیگری غیر از جابه‌جا کردن کالای ما دارند، ما را در این امر مصمم‌تر کرد. از طرف دیگر، همپوشانی بهتری در فعالیت‌های ما صورت می‌گرفت. هم‌اکنون، بهدیس تجارت، یک شرکت حمل‌ونقلی را با مالکیت خود در منطقه‌ی ویژه اقتصادی بندر امیرآباد اداره می‌کند و امکان پشتیبانی از محموله‌های ترانزیتی با ناوگان زمینی و از کریدور شمال- جنوب را دارد. گام بعدی، فعالیت در حوزه کشتیرانی بود که خوش‌بختانه توافق خوبی با شرکت کشتیرانی دریای خزر انجام شد به



شرکت بهدیس تجارت البرز، در سال ۱۳۸۲ با هدف تجارت و توسعه تعامل تجاری در زمینه غلات با کشورهای CIS تأسیس شد. هیئت مؤسس بهدیس، سابقه‌ی دو دهه فعالیت اجرایی در بخش‌های دولتی و خصوصی را در کارنامه‌ی خود دارد. آنان بندر امیرآباد را به عنوان پایگاه اصلی غلات شمال کشور انتخاب کردند و سه هدف اصلی ترانزیت، ری اکسپورت و مصرف داخلی را مد نظر قرار دادند. «بهر روز نیک‌پور»، مدیرعامل شرکت، با توجه به برگزاری «نخستین گردهم‌آبی منطقه‌ای تجارت غلات» در تهران، پروژه‌ی «ایران، مرکز تجارت غلات منطقه» را به شرط همت ملی، قابل اجرا می‌داند. گفت‌وگویی که در ادامه می‌خوانید، مجموعه نظرات وی در مورد ترانزیت و سوآپ غلات، به خصوص گندم را در بر دارد.

● با توجه به گردهم‌آبی اخیر تجارت منطقه ای غلات، چه پیش‌زمینه‌هایی فراهم آمد تا ایران در امر ترانزیت و سوآپ، جایگاه مناسب‌تری پیدا کند؟

۵ سال قبل، براساس تجربه‌ی چهارساله همکاری با کشورهای CIS و بررسی وضعیت تولید و مصرف آنان و بازار ایران، به‌طور رسمی تئوری ترانزیت و سوآپ غلات را مطرح کردیم. روسیه و قزاقستان را با نگاه ویژه‌ای مورد مطالعه قرار دادیم. اگر این به دلیل عدم رقابتش با روسیه، در زمانی که روسیه از نظر آپ و هوایی سال مساعد و خوبی داشته باشد، تقریباً از چرخه‌ی برنامه‌ی ما خارج می‌شود. سال ۱۳۷۵، پروتکل همکاری مشترک

محل این پروژه، ۳۵ هزار شغل جدید ایجاد کنیم. از طرفی، انجام این پروژه برای کشور، نزدیک به ۱/۲ میلیارد دلار آورده‌ی ارزی دارد. خدماتی که در این پروژه ارائه می‌شود، قابل محاسبه است و عدد قابل توجهی را نشان می‌دهد. مزیت دیگر این است که ایران به یک انبار غله تبدیل می‌شود که در شرایط خاص دنیا، هم در ایجاد امنیت ملی و هم در تامین امنیت منطقه، می‌تواند تأثیرگذار باشد. بر این اساس، بنده این پروژه را صرفاً ترانزیتی نمی‌بینم. البته اعتقاد دارم، شروع پروژه باید با ترانزیت همراه باشد. چون در ترانزیت تصمیم‌گیری نیروی انسانی حداقل دخالت را دارد. کالا وارد و خارج می‌شود، مالک مشخص است و فقط ترانسفر انجام می‌گیرد. البته ارزش افزوده‌ی ملی زمانی است که این ترانزیت به حداقل برسد و مزیت بالاتر برای کشور، در ری‌اکسپورت و واردات و صادرات ایجاد خواهد شد.

● وضعیت زیرساخت‌ها در بازار تولید و مصرف به چه صورت است؟

امکاناتی که در حال حاضر وجود دارد، به این شرح است: ظرفیت ذخیره‌سازی سیلوی بندر اکتائو ۲۲/۵۰۰ تن و سرعت ماشین‌آلات آن ۳۰۰ تن در ساعت است. به‌طور واقعی، هر یک روز و نصف، یک

نیز، از شمال کشور انجام می‌شود. هم‌اکنون میزان سرانه‌ی مصرف گندم در داخل کشور، طبق آمار وزارت کشاورزی، ۱۶۰ کیلوگرم برای هر نفر است، در حالی که استاندارد جهانی این میزان، ۸۰ کیلوگرم است. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که با اجرای کامل قانون هدفمند کردن یارانه‌ها، میزان مصرف گندم به زیر ۱۰۰ کیلو برسد. در این صورت با احتساب ۷۵ میلیون نفر جمعیت و فرض ۱۰۰ کیلو برای هر نفر، مصرف ما از ۱۲ میلیون تن فعلی، به ۷/۵ میلیون تن خواهد رسید. در نتیجه به‌طور طبیعی، مازاد گندم تولیدی خواهیم داشت که می‌توانیم آن را با مازاد واردات از شمال کشور، صادر کنیم. عده‌ای اصطلاح سوآپ را در این مورد به کار می‌برند که کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از جمله؛ عربستان، امارات، بحرین و حتی کشورهای آفریقایی مانند مصر و ... به عنوان بازار هدف هستند.

● انجام این پروژه چه مزیت‌هایی برای کشور به دنبال دارد؟

طبق آمار رسمی وزارت بازرگانی، به‌ازای جابه‌جایی هر میلیون تن کالا، ۵۰۰۰ شغل جدید ایجاد می‌شود. با توجه به واردات ۲ میلیون تن کالا و صادرات ۷ میلیون تن، به‌طور طبیعی باید بتوان از

قزاقستان ۱/۵ میلیون تن برآورد می‌شود؛ ۱ میلیون تن بابت بذر و ۲/۵ میلیون تن نیز، بابت صادرات آرد که در مجموع ۵ میلیون تن می‌شود. پس به‌طور طبیعی، قزاقستان، حداقل ۷ میلیون تن گندم برای صادرات دارد. بازار صادراتی قزاقستان از یک طرف و کشورهای جنوبی مانند تاجیکستان و افغانستان و روسیه نیز، از طریق دریای خزر با ایران در ارتباط هستند. البته با توجه به این که روسیه خود یک کشور پهناور و از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان غلات به شمار می‌آید، بازار صادراتی قزاقستان، همیشه معطوف به تصمیم‌گیری روس‌هاست. بنابراین در این بازی اقتصادی و سیاسی، یکی از مفرهای قزاقستان، کشور ایران می‌شود و ما باید از این وضعیت به نحو احسن استفاده کنیم.

کشور روسیه، ۵۷ میلیون تن گندم تولید می‌کند که طبق آمار فائو، نزدیک به ۱۸ میلیون تن از این مقدار را در شرایط نرمال آب‌وهوایی، به صادرات اختصاص می‌دهد. دریای خزر می‌تواند یک گذرگاه‌های صادراتی برای روسیه باشد. از نظر زمان و قیمت، این مسیر بسیار مناسب و به صرفه است. روسیه می‌تواند یکی از تأمین‌کنندگان خوراک دام و طیور نیز باشد. این مزیتی است که روسیه نسبت به قزاقستان دارد. جو، گندم دامی و کنجاله‌های مختلف ذرت را می‌توان از روسیه وارد کرد. بنابراین، کشور ما هم دو مزیت برای روسیه دارد: اول) ایران مصرف‌کننده‌ی علوفه‌های دامی است و دوم) ایران گذرگاه مناسبی برای تولیدات گندم خوراکی است. از سوی دیگر، کشورهای واردکننده هم که در پیرامون ایران قرار دارند، از آمار قابل توجهی برخوردار هستند. در سال ۲۰۱۰، عراق، همسایه‌ی غربی ما، ۳/۹ میلیون تن و افغانستان، همسایه‌ی شرقی ما، ۶۰۰ هزار تن واردات گندم داشتند. مجموعه‌ی کشورهای بنگلادش، پاکستان و اندونزی که در حاشیه‌ی اقیانوس و در مسیر برگشت از چین واقع هستند و کشتی‌ها عمدتاً از آن جا خالی برمی‌گردند، در مجموع، بالای ۱۱ میلیون تن گندم وارد می‌کنند. یک توزیع هم در داخل کشور وجود دارد که آن هم از جغرافیای مناسبی برخوردار است و به این بازارها کمک خوبی خواهد کرد. در این توزیع جغرافیایی، استان خراسان رضوی، همسایه‌ی افغانستان، ۳۰۰ هزار تن مازاد گندم تولیدی دارد که می‌تواند ۳۰۰ هزار تن از نیاز افغانستان را، با کم‌ترین هزینه‌ی حمل، برآورده کند. استان‌های غربی، یعنی آذربایجان غربی، کردستان، همدان، کرمانشاه و خوزستان که هم‌مرز عراق هستند، در مجموع بالای ۱/۵ میلیون تن مازاد گندم دارند که با کم‌ترین هزینه‌ی حمل، می‌توان آن را وارد کشور عراق کرد. استان‌های جنوبی مثل فارس نیز، با کم‌ترین هزینه‌ی حمل، می‌توانند بازار صادراتی خلیج فارس را تأمین کنند. از طرفی، استان‌های شمالی کشور مانند: مازندران، گیلان و تهران، استان‌های مصرف‌کننده‌ی گندم هستند و تولیدی کم‌تر از مصرف خود دارند. این استان، ۳ استان، روی هم، بالای ۲/۲ میلیون تن کسری گندم دارند. واردات گندم از قزاقستان و روسیه





کشتی ۳ هزار تنی بارگیری می‌شود. ظرفیت اسمی که برای این بندر در نظر گرفته شده، ۷۰۰ هزار تن در سال است. البته تاکنون به‌طور عملیاتی ۵۰۰ هزار تن را تجربه کرده است. یک سیلو هم در آستاراخان با ۲ بنکر ۴ هزار تنی وجود دارد که ظرفیت اسمی آن، ۳۰۰ هزار تن در سال است. یک سیلو نیز، در بندر مآخاچ‌کالا روسیه با ظرفیت ۱۸ هزار تن و ۱۲ بنکر ۱۵۰۰ تنی وجود دارد که سرعت بارگیری آن، ۲۰۰ تن در ساعت است و قابلیت بارگیری ۵۰۰ هزار تن را نیز دارد. ۲ سیلوی ۳۶ هزار تنی و ۴۲ هزار تنی هم در آستاراخان در حال ساخت است که می‌توانند تا پایان سال ۲۰۱۱، ظرفیت ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار تنی را اضافه کنند. به این ترتیب، آن‌چه در حال ساخت است و آن چیزی که در این مجموعه وجود دارد یعنی اکتائو، آستاراخان و مآخاچ‌کالا، می‌توانند ۲/۷ میلیون تن غلات را پشتیبانی کنند که از این مقدار، حداکثر ۷۰ تا ۸۰ درصد به گندم و مابقی به کالاهایی مانند جو، ذرت و کنجاله اختصاص پیدا می‌کند.

در حال حاضر، ظرفیتی که به گندم این دو کشور می‌توان اختصاص داد، بیش‌تر از ۲/۵ میلیون تن تا پایان سال ۲۰۱۱ میلادی نخواهد بود. در حالی که نیاز موجود، حداقل ۳ میلیون تن است. پس اولین نتیجه، افزایش سیلو به‌منظور پشتیبانی در مبدأ است. این امر به شرط راه افتادن پروژه، شدنی است. در این شرایط، سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری رغبت پیدا می‌کنند. پیش‌بینی بنده این است که به محض راه‌اندازی پروژه، ۲ تا ۳ سیلوی دیگر هم ساخته شود. با وجود اسکله و بندر مناسب، فقط باید توجه اقتصادی انجام شود. موضوع بعد، در بندر مقصد، یعنی بندر شمالی ایران است. در حال حاضر، بندر امیرآباد ظرفیت سیلوی ۵۳ هزار تنی دارد. ظرفیت عملیاتی را حداکثر با ۱/۲ میلیون تن می‌توان سنجدید. یک سیلوی ۴۰ هزار تنی نیز، در بندر امیرآباد در حال ساخت است که سرعت ۲۰۰ تن در ساعت برای آن پیش‌بینی شده است، که به نظر بنده، تا ۷۰۰ هزار تن در سال را می‌تواند پوشش دهد. در بندر نوشهر و انزلی و محمودآباد هم در حال حاضر، سیلویی وجود ندارد. سیلوی کوچکی در انزلی وجود دارد، اما به دلیل پایین بودن سرعت تخلیه و بارگیری آن، نمی‌توانیم روی ظرفیت آن حساب کنیم. آمار استخراجی در دهه‌ی گذشته نیز، تأیید می‌کند که آن سیلو، تأثیری در جابه‌جایی غلات نداشته

است. پیش‌بینی بنده این است که با انبارهای این ۳ بندر روی هم، تا ۳ میلیون تن غله را می‌توان جابه‌جا کرد، و با این شرایط، نهایتاً حدود ۲/۲ یا ۲/۳ میلیون تن ظرفیت برای گندم خواهیم داشت. بنابراین، باید ظرفیت‌های استورج را در بندر شمالی ایجاد کنیم. هم‌اکنون، امکانات موجود ما در بندر شمالی، پاسخ‌گوی حداکثر ۲ میلیون تن است. در زمینه‌ی ظرفیت کشتیرانی هم، به نظر بنده، کشتیرانی دریای خزر، باید تا ۱/۵ میلیون تن ظرفیت خود را به گندم اختصاص بدهد. با اجرایی شدن پروژه‌ی کشتیرانی دریای خزر، این شرکت می‌تواند اقدام به خرید کشتی کند و جابه‌جایی غلات با کشتی‌های ایرانی انجام گیرد.

● **آیا در بخش ترانزیت گندم، ناوگان حمل از کشورهای فروشنده تأمین می‌شود یا توسط کشتی‌های ایرانی انجام می‌گیرد؟**
اولاً، طبق مصوبه‌ی سال ۱۳۸۹ هیئت دولت، حمل باید توسط کشتی‌های ایرانی انجام شود، مگر این‌که کشتیرانی اعلام عدم ظرفیت کند. ثانیاً، به دلیل آن‌که مدیریت پروژه بر عهده‌ی ایران است، تصمیم‌گیری استفاده از کشتی نیز، با این کشور است. البته قیمت‌ها قابل رقابت است و کشتیرانی خزر، این اختیار را دارد که قیمت حمل خود را با نرخ کشتی‌های روسی متعادل کند.

● **لطفاً در مورد نقش لجستیک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور در تجارت منطقه‌ای غلات توضیح دهید؟**

ما دو شیوه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی را پیش رو داریم. مزیت‌های حمل جاده‌ای، سرعت عمل بالا و پایین بودن قیمت و امکان تخلیه و بارگیری در هر نقطه است. به همین دلیل، حمل جاده‌ای نسبت به ریلی، عملیاتی‌تر شده است. البته مزیت ریل نیز، در جابه‌جایی حجم بالای بار است. در بندری مثل امیرآباد، واگن ریلی می‌تواند کنار کشتی بارگیری شود. در بندر امام هم، واگن‌های ریلی می‌توانند داخل سیلوی مقصد شوند و بار را تخلیه کنند. به این ترتیب، در پروژه‌ی ترانزیت، حمل ریلی می‌تواند بسیار تأثیرگذار باشد، اما در پروژه‌ی ری‌اکسپورت و واردات و صادرات نمی‌تواند تأثیر جدی داشته باشد، به دلیل این‌که مقاصد مورد نظر، اغلب کارخانجات، دامداری‌ها، مرزهای صادراتی و... است که معمولاً خط ریل ندارند و تخلیه باید توسط کامیون انجام شود. در حجم‌های بالا باید بار را بین این دو سیستم حمل‌ونقلی تقسیم کرد. طی ماه‌های اخیر نیز، شرکت راه‌آهن رغبت آن را پیدا کرده که بخشی از ظرفیت حمل غلات را به خود اختصاص دهد. هم‌اکنون، مبادی حمل‌ونقل، به‌منزله‌ی نقطه‌ی گلوگاه نیست، اما با عملیاتی‌شدن پروژه و بالا رفتن حجم، به همان نسبت باید ظرفیت‌های حمل‌ونقلی را افزایش داد، که مبادی خروجی مرزهای غربی، شرقی و جنوبی را شامل می‌شوند. بخشی از عملیات حمل‌ونقل، در مرزهای زمینی و بخشی هم در مرزهای دریایی و

در جنوب کشور انجام می‌شود که در آن‌جا هم باید زیرساخت‌های متناسب ایجاد شوند.

● **آیا در مورد سور تینگ گندم داخل کشور، اقداماتی صورت گرفته است؟**

ما در استان‌های مختلف، گندم‌های مختلف با کیفیت‌های متفاوت تولید می‌کنیم. برای تحویل گندم با مشخصات معلوم، باید در سطح کشور، سیلوهای استوریج مهندسی داشته باشیم تا گندم را با قیمت مناسب به فروش برسانیم. این موضوع هنوز در کشور طراحی نشده است. نزدیک به ۷ میلیون تن ظرفیت سیلو و انبارهای سرپوشیده وجود دارند که باید ارنج شوند. تا به حال، بیش‌تر آن‌ها در اختیار دولت بوده است. به دلیل آن‌که، گندم توسط دولت به ناوگان داده می‌شود، هیچ پروژه‌ی صادراتی در میان نبود و امکانات موجود، بر آن مبنا ارنج نشده است. هم‌اکنون، گندم تولیدی در خوزستان، رطوبت خیلی پایینی، نزدیک به ۷ درصد دارد. گندمی که در شمال کشور تولید می‌شود، ۱۲ درصد رطوبت دارد. کیفیت گندمی که در همدان تولید می‌شود، به‌نسبت کیفیت گندمی که در گلستان تولید می‌شود، پایین‌تر است. اگر نتوانیم کیفیت گندم را دسته‌بندی کنیم، بازارهای صادراتی خود را در درازمدت از دست می‌دهیم و در نتیجه، وارداتی هم نخواهیم داشت. انجام درست این متغیرها، باعث ایجاد هم‌افزایی می‌شود و موفقیت کلان هر بخش، در گرو موفقیت کل پروژه است.

● **آیا پروژه، قابلیت جذب سرمایه‌گذار را دارد؟ جذابیت‌های سرمایه‌گذاری در این بخش را در چه می‌دانید؟**

من این سؤال را با یک مثال پاسخ می‌دهم. اگر پروژه جاری باشد، یک تریلی، ظرف ۳ سال بازگشت سرمایه دارد. در صورت به کار گرفتن کشتی، کم‌تر از ۵ سال می‌توان سرمایه‌ی آن را برگشت داد. سیلوهای مبدأ و مقصد در صورت جاری بودن پروژه، بین ۳ تا ۵ سال — بستگی به دقت و هزینه‌ای که در ساخت می‌شود — می‌توانند برگشت سرمایه داشته باشند. پروژه‌هایی که بتوانند زیر ۵ سال بازگشت سرمایه داشته باشند، پروژه‌های خوبی هستند. این پروژه در تک‌تک موارد سرمایه‌گذاری‌اش، می‌تواند زیر ۵ سال، برگشت سرمایه داشته باشد، به شرط آن‌که روی حجم محموله‌ها کار شود و این امر، مستلزم نگاه ملی به پروژه است. همه‌ی ارکان، باید منافع خود را در گرو منافع دیگران ببینند، ضمن این‌که چون تا به حال گندم در ایران، حالت مالکیت دولتی داشته است، تا راه افتادن پروژه، مدیریت کلان و به دست گرفتن بازگانی داخلی مدتی طول می‌کشد تا موانع راحت‌تر برطرف و هم‌آهنگی‌های مختلف بین ارکان اجرایی انجام شود. پس از آن‌که هر رکن، جایگاه خود را پیدا کرد، مدیریت پروژه می‌تواند سطح مدیریت خود را پایین بیاورد. ■

رشد ۹۵ درصدی صادرات کشتی از ژاپن

میزان صادرات کشتی از ژاپن در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت. میزان صادرات کشتی از این کشور در سال ۲۰۱۰ با ۹۵/۳ درصد افزایش به ۱۱ میلیون و ۱۵۳ هزار و ۴۰۱ تن (ظرفیت ناخالص) رسید. در طی این مدت این کشور موفق به دریافت سفارش ساخت ۲۷۱ فروند کشتی شد که شامل ۲۵۱ فروند کشتی فله‌بر، ۱۰ فروند کشتی حمل کالای عمومی و ۱۰ فروند کشتی نفتکش بوده است.

نزول جایگاه بندر ماریسی به پنجمین بندر برتر اروپا



بندر ماریسی فرانسه جایگاه خود در میان بنادر برتر اروپا را به بندر آمستردام هلند واگذار کرد.

بندر ماریسی که بزرگ‌ترین بندر تجاری فرانسه است، جایگاه چهارم خود، در سال ۲۰۱۰ را از دست داد و آن را به بندر آمستردام هلند واگذار کرد. میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر ماریسی در سال گذشته با ۳ درصد افزایش به ۸۶ میلیون تن رسید. این در حالی است که این بندر فرانسوی باید برای حفظ جایگاه خود در این سال ۷/۷ درصد رشد را در این بخش تجربه می‌کرد. در حال حاضر، بندر ماریسی به عنوان پنجمین بندر برتر اروپا پس از بندر روتردام، آنتورپ، هامبورگ و آمستردام که به ترتیب بندر اول تا چهارم اروپا به شمار می‌روند، قرار دارد.

بندر هامبورگ از رقبای خود بازماند

میزان تخلیه و بارگیری کالا در بندر هامبورگ آلمان در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

به‌رغم این رشد، بندر هامبورگ نتوانست از بندر رقیب خود Benelux، روتردام و آنتورپ پیشی بگیرد. حجم عملیات کانتینری بندر هامبورگ در سال ۲۰۱۰ با ۱۲/۷ درصد افزایش به ۷/۹ میلیون TEU رسید که از عملکرد این بندر در سال قبل فاصله دارد. انتظار می‌رود در سال ۲۰۱۱ حجم جابه‌جایی کالا در این بندر، ۱۰ درصد افزایش یابد.

شانگهای برترین بندر سال ۲۰۱۰ شد



را در سال گذشته میلادی به خود اختصاص دادند.

بندر دبی با آن که در سال ۲۰۰۹ در رتبه‌ی هشتم جهان قرار داشت، در سال ۲۰۱۰ به جایگاه دهم این جدول سقوط کرد. پس از این ۱۰ بندر برتر، بندر روتردام هلند با ۱۴ درصد رشد و جابه‌جایی ۱۱/۱۴ میلیون TEU، بندر تیانجینگ چین با رشد ۱۶ درصدی و جابه‌جایی ۱۰/۰۸ میلیون TEU، بندر کانوسوینگ تایوان با ۷ درصد رشد و جابه‌جایی ۹/۱۸ میلیون TEU، بندر کلانگ مالزی با رشد ۲۱ درصدی و جابه‌جایی ۸/۸۷ میلیون TEU، بندر آنتورپ بلژیک با رشد ۱۶ درصدی و جابه‌جایی ۸/۴۷ میلیون TEU، بندر هامبورگ آلمان با ۱۳ درصد رشد و جابه‌جایی ۷/۹۴ میلیون TEU، بندر تانجانگ پالپاس مالزی با ۹ درصد رشد و جابه‌جایی ۶/۵۳ میلیون TEU، بندر شامین با ۲۴ درصد رشد و جابه‌جایی ۵/۹۲ میلیون TEU، بندر دالیان چین با ۱۵ درصد رشد و جابه‌جایی ۵/۲۴ میلیون TEU و بندر لیم چانگ تایلند با ۱۲ درصد رشد و جابه‌جایی ۱۹/۵ میلیون TEU، در رده‌ی یازدهم تا بیستم بندر برتر جهان قرار دارند.

برترین بندر سال ۲۰۱۰ جهان مشخص شدند. بر این اساس، بندر شانگهای با جابه‌جایی ۲۹/۰۷ میلیون TEU و ۱۶ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۰۹ در جایگاه نخست جدول ۲۰ بندر برتر جهان قرار دارد.

بندر شانگهای چین در سال ۲۰۰۹ در جایگاه دوم قرار داشت اما توانست با رشدی ۱۶ درصدی بندر سنگاپور را پشت سر بگذارد و در جایگاه نخست بندر برتر جهان در سال ۲۰۱۰ قرار بگیرد. اما بندر سنگاپور نیز که در سال گذشته از رقابت با بندر شانگهای باز ماند، با جابه‌جایی ۲۸/۴۳ میلیون TEU و تجربه‌ی رشد ۱۰ درصدی جایگاه دوم این جدول را به خود اختصاص داد. جایگاه سوم نیز، در اختیار بندر هنگ‌کنگ قرار گرفت که با ۱۲ درصد رشد نسبت به سال ۲۰۰۹ موفق به جابه‌جایی ۲۳/۵۳ میلیون TEU کانتینر شد. این بندر در سال ۲۰۰۹ میلادی نیز در همین جایگاه قرار داشت. عنوان چهارمین بندر برتر جهان در سال ۲۰۱۰ از آن بندر شنزن چین است که با ۲۳ درصد رشد و جابه‌جایی ۲۲/۵۱ میلیون TEU کانتینر رتبه‌ی سال ۲۰۰۹ خود را حفظ کرد. بندر بوسان کره جنوبی با رشد ۱۹ درصدی و جابه‌جایی ۱۴/۲۱ میلیون TEU، بندر لس‌آنجلس و لانگ‌بیچ آمریکا با ۱۹ درصد رشد و جابه‌جایی ۱۴/۱۰ میلیون TEU، بندر نینگبوی چین با رشد ۲۵ درصدی و جابه‌جایی ۱۲/۱۴ میلیون TEU، بندر گوانگژو چین با ۱۲ درصد رشد و جابه‌جایی ۱۲/۵۵ میلیون TEU، بندر کینگ‌دائو چین با ۱۷ درصد رشد و جابه‌جایی ۱۲/۰۱ میلیون TEU، و بندر دبی با رشد ۴ درصدی و جابه‌جایی ۱۱/۴۰ میلیون TEU نیز، جایگاه پنجم تا دهم جدول بندر برتر جهان

تأکید ترکمنستان بر تقسیم دریای خزر از راه‌های مسالمت‌آمیز



پاسخگوی منافع بلندمدت تمام کشورهای ساحلی دریای خزر است. به گفته‌ی وی، ترکمنستان در حال برقراری روابط مشارکت نزدیک با کشورهای حاشیه دریای خزر «بر اساس دوستی و حسن همجواری مثبت» است.

رئیس‌جمهور ترکمنستان بر تعیین حدود مرزی کشورهای ساحلی دریای خزر و استفاده از منابع زیرزمینی این دریا بر پایه روش‌های مسالمت‌آمیز و قانونی تأکید کرد. به گزارش ترند نیوز، رئیس‌جمهور ترکمنستان در پیام خود به کنفرانس بین‌المللی ابعاد زیست محیطی خطوط لوله فرا ساحلی دریای خزر تأکید کرد: ترکمنستان طرفدار روش‌های مسالمت‌آمیز و قانونی برای تعیین مرزهای دریای خزر و استفاده از منابع زیرزمینی است.

قرابنقلی بردی محمدوف گفت: ترکمنستان طرفدار شیوه‌های مسالمت‌آمیز دیپلماتیک و قانونی حل مسأله تعیین مرزهای دریای خزر و استفاده از منابع زیرزمینی است. وی افزود: توسعه همکاری‌های همه‌جانبه و اقدامات متقابل توافق شده در این منطقه

افزایش سوددهی کی لاین در سال ۲۰۱۰

میزان سوددهی شرکت کشتیرانی K line ژاپن در چهار ماه سوم سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

این شرکت کشتیرانی با کاهش هزینه‌ها و افزایش نرخ کرایه‌ی حمل کالا در چهار ماه پایانی سال ۲۰۱۰ با افزایش سوددهی مواجه شد. بر اساس این گزارش، درآمد این شرکت در این مدت به ۲۴۱/۵ میلیارد ین معادل ۲/۹ میلیارد دلار رسید. علاوه بر این، سود خالص این شرکت نیز به ۶/۹ میلیارد ین بالغ شد.



بندر اختصاصی تجار ایرانی در کویت

قائم‌مقام وزیر بازرگانی و صنایع کویت از تخصیص تسهیلات به تجار ایرانی خبر داد و گفت: «در این خصوص بندر الدبی کویت به‌طور کامل در اختیار بازرگانان ایرانی قرار گرفته است.»

«رشید یوسف الطباطبایی» که با مسئولان وزارت بازرگانی ایران دیدار و گفت‌وگو کرده است، ضمن تأکید بر استقبال از تولیدات صنایع ایرانی در کویت ادامه داد: «با هماهنگی‌هایی که میان اتاق‌های بازرگانی دو کشور صورت گرفته؛ به‌زودی تجار ایرانی و کویتی می‌توانند به کشورهای یکدیگر سفر کرده و از امکانات و توانمندی‌های موجود بهره‌مند شوند. این مقام کویتی تصریح کرد: «برای گسترش روابط تجاری لازم است که تجار ایرانی اطلاعات لازم در زمینه‌ی توانمندی‌ها و منابع موجود را در اختیار تجار کویتی قرار دهند تا بتوان فعالیت‌های مشترکی را در زمینه‌های گوناگون انجام داد.»

رکورد جدید بنادر کره جنوبی در تخلیه و بارگیری کانتینر

حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر کره جنوبی در سال ۲۰۱۰ به رکوردی جدید رسید.

حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر این کشور در این مدت با ۱۸/۱ درصد افزایش به ۱۹/۳ میلیون TEU رسید. تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر بوسان، بزرگ‌ترین بندر کره جنوبی، نیز در این مدت به ۱۴ میلیون TEU بالغ شد. بندر بوسان ۷۲/۵ درصد از حجم کلی جابه‌جایی کانتینر در این کشور را به خود اختصاص داده است.

قانون حمایت از صنایع روسیه در آستانه تصویب

لایحه قانونی حمایت از صنایع کشتی‌سازی و کشتی‌رانی داخلی در کمیته‌های مربوطه در دولت به تصویب رسیده است و به‌زودی برای تصویب نهایی به دوما فرستاده می‌شود.

«ویکتور اولرסקی»، معاون وزیر راه و ترابری روسیه، با اعلام این خبر گفت: «این لایحه توسط تمام وزرای مربوطه به تصویب رسیده است.» به گفته وی، فقط وزیر امور مالی و توسعه اقتصادی بر روی برخی موارد جزئی اختلاف نظرهایی دارد که با ایجاد تغییراتی، نظر مساعد وی نیز، جلب خواهد شد.»

به گفته وی، این لایحه توسط وزیر راه و ترابری و وزیر صنایع روسیه و مشارکت بخش‌های کشتی‌سازی روسیه تهیه شده است. این لایحه خصوصاً برای کاهش هزینه‌هایی که زیر پرچم روسیه فعالیت می‌کنند، آماده شده است. این کاهش هزینه‌ها از طریق معافیت‌های مالیاتی و کاهش تعرفه‌های گمرکی برای واردات تجهیزات که نمونه‌ی مشابه آن‌ها در داخل روسیه وجود ندارد و واردی از این دست، انجام می‌شود. این قانون قرار است برای کشتی‌هایی که از اول ژانویه ۲۰۱۰ در کارخانجات کشتی‌سازی روسیه ساخته شده‌اند و تحت پرچم این کشور دریانوردی می‌کنند، به کار گرفته شود.

یک کشتی یونانی ربوده شد

دزدان دریایی سومالی یک کشتی متعلق به یونان را به همراه خدمه آن شامل ۱۹ فیلیپینی، سه رومانیایی و یک روسی ربودند. به گزارش خبرگزاری فرانسه، نیروی دریایی اتحادیه اروپا (ناوفور) اعلام کرد: کشتی باری داور در مسیر خود از بندر قسیم پاکستان به سمت بندر سلیف یمن در حرکت بود که در حدود ۲۶۰ مایل دریایی شمال شرقی صلاله ربوده شد. طبق اعلام ناوفور، جزئیات این حمله هنوز مشخص نشده است. هنوز هیچ ارتباطی با کشتی برقرار نشده و اطلاعاتی در مورد وضعیت خدمه وجود ندارد. داور در نزد مرکز امنیت دریایی شاخ آفریقا که حرکت کشتی‌ها در سواحل خلیج عدن سومالی که در سلطه دزدان دریایی است را کنترل می‌کند، ثبت نام کرده بود. بر اساس جدیدترین آمار ناوفور، دزدان دریایی پیش از این کشتی یونانی، ۳۱ کشتی را خارج از سواحل سومالی ربوده و ۶۸۸ گروگان را در اختیار دارند.

عبور و مرور عادی کشتی‌ها از کانال سوئز



و مهمی برای انجام مبادلات تجاری و نفتی جهان به شمار می‌رود. عبدالغنی محمد محمود، رییس امور مربوط به کانال سوئز، تأکید کرد: «ناآرامی‌های مصر تأثیری بر عبور کشتی‌ها از کانال سوئز نداشته است.» به گفته وی، «امنیت این کانال از سوی نیروهای نظامی و مسلح تأمین شده است و هیچ‌کسی نمی‌تواند به نزدیکی آن بیاید.» رییس کانال سوئز تأکید کرد: «کلیه شرایط در این منطقه عادی و تحت کنترل است.»

مقام‌های مصری اعلام کردند درگیری‌های این کشور تأثیری منفی بر فعالیت عادی کانال سوئز نداشته و عبور و مرور کشتی‌ها از این کانال همچنان ادامه دارد.

مقام‌های دریایی مصر اعلام کردند ناآرامی‌های سیاسی در این کشور تأثیری بر فعالیت عادی کانال سوئز و عبور و مرور کشتی‌های تجاری از این کانال نداشته است. کانال سوئز که دریای سرخ را به دریای مدیترانه متصل می‌کند، آبراه استراتژیک

افزایش حمل‌ونقل کالا در بندر ملبورن استرالیا



حمل‌ونقل شده در این بندر نیز در طی این مدت با ۳۴/۷ درصد افزایش به ۳۹۸ هزار دستگاه رسید.

میزان حمل‌ونقل کانتینر و خودرو در بندر ملبورن استرالیا در سال ۲۰۱۰ افزایش یافت.

بنا به اظهارات مقامات استرالیایی، میزان حمل‌ونقل کالا در بندر ملبورن استرالیا در سال ۲۰۱۰ با ۱۳/۲ درصد افزایش نسبت به سال گذشته به ۷۸۸ میلیون تن رسید. بر اساس این گزارش، حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در این بندر در سال ۲۰۱۰ با ۱۲/۶ درصد رشد به ۲/۳۵ میلیون TEU بالغ شد. علاوه بر این میزان خودروهای

توریسم دریایی دبی ۶۰ درصد رشد می‌کند

۳۰ درصد رشد در این بخش بوده‌ایم و انتظار می‌رود در صورت ادامه‌ی این روند و با توجه به ابراز علاقه‌ی سایر خطوط دریایی برای فعالیت در منطقه، تا سال ۲۰۱۵ ناوگان خطوط گشت دریایی دبی به ۱۹۰ کشتی افزایش یافته و امکان پاسخ‌گویی به ۵۷۵ مسافر را داشته باشد.



مقامات رسمی دبی اعلام کردند، توریسم دریایی این منطقه تا سال ۲۰۱۵ شاهد نزدیک به ۶۰ درصد رشد خواهد بود.

این پیش‌بینی بر اساس روند فزاینده‌ی رقابت‌ها و پیشنهادها برای ایجاد خطوط دریایی و جذب توریست منطقه صورت گرفته است. طبق اعلام مقامات رسمی در دبی، توریسم دریایی این منطقه تا سال ۲۰۱۵ شاهد ۵۸/۳ درصد رشد خواهد بود.

«حامد محمد بن مجرن»، مدیر بخش بازاریابی تجارت و توریسم دبی، در این باره گفت: «رود کشتی‌های شرکت کشتی‌رانی کاستان دلیزیوسا و کشتی کاستار یوروژ در بندر الرشید دبی با جذب شرکت‌های رقیب دیگر به منطقه، شرایط مناسبی را برای فصل تازه‌ای از فعالیت‌های گشت دریایی در دبی فراهم کرده‌اند.» به گفته وی، «از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۰ شاهد

نشست جهانی مبارزه با دزدی دریایی ماه آینده برگزار می‌شود



دولت امارات با همکاری نهادهای بین‌المللی در حال تدارک برگزاری کنفرانسی بین‌المللی به منظور آرایه‌ی راهکارهای مناسب برای کشتیرانی امن و مقابله با تهدیدات و خطرات ناشی از دزدی دریایی است.

این نشست در تاریخ ۱۷ تا ۱۹ آوریل با حضور مقامات بلندپایه‌ی خارجی و کارشناسان حوزه‌ی صنعت کشتیرانی برای آرایه‌ی نظرات و راه‌حل‌های مناسب در این باره برگزار خواهد شد. این کنفرانس به دنبال افزایش هزینه‌های مالی و انسانی دزدی دریایی، به عنوان یک معضل روبه‌رشد، در دبی که یک بندرگاه بزرگ را در اختیار دارد، برگزار می‌شود. طبق آمار سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، در سال گذشته ۳۳ کشتی و ۷۵۸ نفر از کارکنان این بخش به دام دزدان دریایی افتاده‌اند. پیش از این اعلام شده بود که IMO شعار «دزدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها» را به عنوان شعار خود در سال ۲۰۱۱ میلادی برگزیده است.

محاکمه‌ی ۲۰ دزد دریایی در هند و کره جنوبی

هند و کره جنوبی ۲۰ دزد دریایی سومالی را محاکمه می‌کنند. تعدادی از دزدان دریایی سومالی به‌منظور محاکمه به هند و کره جنوبی منتقل شدند. ۵ دزد دریایی سومالی که اخیراً به یک فروند کشتی باری متعلق به کره جنوبی حمله کرده بودند به‌منظور محاکمه به بندر بوسان منتقل شده‌اند. این ۵ نفر از جمله ۱۳ دزد دریایی هستند که به کشتی Samho Jewelry حمله کرده و کشتی مذکور را ربوده بودند.

آینده‌ی درخشان در انتظار حمل‌ونقل کانتینری

به گفته‌ی مدیرعامل شرکت مرسک فارغ از نوسانات فعلی، آینده‌ی حمل‌ونقل کانتینری درخشان است؛ کم‌این‌که تاکنون نیز به‌رغم فراز و نشیب‌های مقطعی، این صنعت، رشد باثباتی را تجربه کرده است.

«Nils Ardersen» با بیان این مطلب افزود: شکی وجود ندارد که ما در دوره‌ی پیش، از یک روند رشد طولانی مدت بهره می‌دهیم و به‌طور سنتی، رشد حمل‌ونقل کانتینری ۳/۵ برابر سریع‌تر از رشد میزان GDP جهانی بوده است.

وی اظهار داشت: «جمعیت در حال رشد در کشورهای در حال توسعه در حال ثروتمند شدن هستند و انتظار می‌رود الگوی مصرفی آنها مشابه الگوی مصرفی کشورهای صنعتی شود. این موضوع فرصت‌هایی را برای شرکت‌هایی مانند مرسک ایجاد می‌کند.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی مرسک با بیان این که مشکلاتی نیز در پیش‌رو خواهد بود گفت: «ما باید خود را به دنیایی عادت دهیم که بی‌ثباتی‌های شدید، چه در طولانی‌مدت، چه در کوتاه‌مدت در آن امکان پذیر است، که نتیجه‌ی این بی‌ثباتی‌ها، وقوع فراز و نشیب‌های شدید خواهد بود.»

«Ardersen» ادامه داد: «صادرات چین و سایر کشورهای آسیایی تا زمانی که اختلاف قابل ملاحظه‌ی قیمت تمام‌شده وجود داشته باشد، ادامه دارد.»

وی پیش‌بینی کرد: «کارخانجات به روند توسعه‌ی خود ادامه خواهند داد و این موضوع منجر به حجم بالایی از تقاضای حمل‌ونقل ماشین‌آلات و تجهیزات در سراسر جهان و رشد تجارت کانتینری با سرعتی بیش‌تر از اقتصاد جهانی خواهد شد.»

مدیرعامل شرکت کشتیرانی مرسک با بیان این که: «طی ۵ سال گذشته معادل ۳۵ میلیارد دلار در این ارتباط سرمایه‌گذاری شده است، اظهار داشت: «گردش مالی این شرکت طی ۹ ماهه‌ی ابتدای سال ۲۰۱۰ حدود ۷/۴ میلیارد دلار بوده است.»

وی ادامه داد: «این رقم برای کل این سال به ۱۰ میلیارد دلار خواهد رسید.»



پشت پرده و مغز متفکر دزدان دریایی افشا شد

هستند؛ بنابراین، برای ریشه‌کشی پدیده‌ی روزافزون سرقت‌های دریایی، لازم است که اقدامی هماهنگ و جدی بر ضد آن‌ها صورت گیرد.»

وی که در ماه اوت گذشته، از طرف بان‌کی‌مون، دبیرکل سازمان ملل متحد، مأموریت یافت درباره‌ی راه‌های مؤثر مبارزه با سرقت‌های دریایی تحقیق کند، با ارائه‌ی گزارش خود به شورای امنیت تأکید کرد: «هدف قرار دادن نیروها و عواملی که پشت دزدی‌های دریایی قرار دارند، در ریشه‌کشی این پدیده مؤثر است.»

ژاک لانگ در گزارشی پیشنهادها و توصیه‌های خود را در زمینه‌ی حقوقی و امنیتی آرایه و به ۱۵ عضو شورای امنیت اعلام کرد: «متأسفانه برای شناسایی و دستگیری مغزهای متفکر دزدی‌های دریایی تاکنون اقدام مؤثری صورت نگرفته است. وی افزود: «بر اساس تحقیقات ما، حدود ۱۵ تن از رؤسای قبایل به عنوان مغز متفکر دزدی‌های دریایی عمل می‌کنند و ما اسامی آن‌ها را به دست آورده‌ایم. مشاور بان‌کی‌مون تصریح کرد: «دزدان دریایی اکنون به کارشناسان پول‌شویی تبدیل شده‌اند و پول‌های کلانی را که به دست می‌آورند، در پروژه‌های مختلف از جمله ساخت‌وساز هتل در کشورهای خارجی سرمایه‌گذاری می‌کنند و وظیفه‌ی کسانی که در مبارزه با دزدی‌های دریایی دخیل هستند؛ این است که جلوی اجرای چنین پروژه‌هایی را بگیرند. ژاک لانگ در گزارش خود برای محاکمه‌ی دزدان دریایی سومالی که در بازداشت به سر می‌برند یا همچنان آزادانه فعالیت می‌کنند؛ تأسیس یک دادگاه تخصصی فرامرزی را در خاک تانزانیا خواستار شده است.»

نماینده‌ی ویژه‌ی دبیرکل سازمان ملل اعلام کرد: «شماری از سران قبایل و طوایف سومالی عامل اصلی حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری در اقیانوس هند هستند.»

«ژاک لانگ» که در گذشته عضو کابینه‌ی فرانسه بوده است، به نشست شورای امنیت سازمان ملل متحد گفت: «رؤسای قبایل عامل پنهان و پشت پرده‌ی حملات دزدان دریایی



کشتیرانی ترکیه قدرت می‌گیرد

مجلس ملی ترکیه مقررات جدید تجاری را وضع کرد که تغییرات مهمی را در کشتیرانی این کشور ایجاد و امکان تجارت با این کشور را برای شرکت‌ها و اجاره‌کنندگان کشتی ساده‌تر می‌کند.

این تغییرات قوانین ترکیه را به مقررات و دستورالعمل‌های بین‌المللی نزدیک‌تر کرده و امکان فعالیت‌های تجاری و فاینانس شرکت‌های کشتیرانی بین‌المللی و اجاره‌کنندگان را با این کشور و کشتی‌های تحت پرچم آن را افزایش می‌دهد. انتظار می‌رود مقررات جدید از ژوئیه ۲۰۱۲ اجرایی شود. به گفته‌ی تحلیلگران حقوقی ترکیه، این مقررات یکی از مهم‌ترین مسایل فاینانس کشتی‌های ترکیه‌ای توسط بانک‌های خارجی را پوشش می‌دهد. این در حالی است که بر اساس مقررات فعلی وقتی که کشتی‌های ترکیه‌ای در خارج از ترکیه خریدوفروش شده و یا به حراج گذاشته می‌شوند، امکان خروج کشتی از ثبت قبلی آن وجود ندارد. لازم به ذکر است به دنبال ایجاد چنین مورد حقوقی در ترکیه که یکی از آن‌ها شامل بانک HSH Nordbank بوده، الحاقیه‌ای در سال ۲۰۰۴ به این مقررات اضافه شد. بازنگری این مقررات الحاقیه‌ی یادشده را اجرایی کرده که قوانین ترکیه را به میزان زیادی هم‌راستای کنوانسیون بین‌المللی وام‌های دریایی قرار می‌دهد. طبق مقررات جدید یک کشتی ترکیه‌ای می‌تواند در صورتی از ثبت این کشور خارج شود که مالک ثبتی و سایر وام‌دهندگان ظرف ۳۰ روز قبل از حراج کشتی به صورت کتبی از این موضوع مطلع شوند. تأیید نهایی این تغییرات، دست بانک‌های بین‌المللی را در ارابه‌ی وام به کشتی‌های تحت پرچم ترکیه بازتر می‌گذارد. ترکیه هنوز سیاست‌های خود را در خصوص مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقلی در قبال پذیرش مقررات رتردام، اعلام نکرده است. این مقررات یک رژیم مسئولیتی جدیدی را در قالب ترکیبی از قراردادهای Hague-Visby و هامبورگ برای این کشور وضع می‌کند. طبق این مقررات شرکت‌های حمل‌ونقلی مسئول ضرر و زیان وارده به کالا یا ناشی از تأخیر بر اساس قوانین هامبورگ هستند.

هرچند که استثناهایی مانند خطاهای ناوبری، آتش‌سوزی و جنگ از قوانین Hague-Visby تبعیت خواهند کرد. این مقررات بندهای جدیدی را در خصوص ضرر و زیان ناشی از دلایل مختلف که یکی استثنا محسوب شده و دیگری ایجاد مسئولیت می‌کند، وضع کرده است. در صورت قبول مقررات رتردام کدهای جدیدی باید به قوانین یادشده الحاق شود. اجاره‌زمانی برای اولین بار به عنوان یک موضوع در مقررات ترکیه لحاظ شده است، در حالی که قبلاً در چارچوب قراردادهای سفری لحاظ می‌شد. رایزنی‌های صورت‌گرفته با اتاق کشتیرانی ترکیه منجر به ایجاد فصل جدیدی که شامل وضع مقررات برای مسایلی مانند میزان کاربری کشتی و حداقل مدت‌زمان آف‌هایر و باز تحویل کشتی به مالک، می‌شود. در صورتی که قراردادهای اجاره بدون دلیل خاصی توسط اجاره‌کننده لغو شود، تحت قوانین فعلی آن‌ها باید نیمی از کرایه حمل و در مواردی تا دوسوم آن را به عنوان جریمه بپردازند. تحت مقررات جدید، مالکان باید ضرر و زیان مترتبه را به‌منظور دریافت غرامت مشخص کنند. در صورت عدم امکان محاسبه‌ی میزان غرامت ۳۰ درصد کرایه حمل لحاظ می‌شود. ترکیه جای مناسبی برای توقیف کشتی نبوده است، چراکه درخواست‌کننده باید پرداخت ۲۰ درصد از ارزش خسارت را ضمانت کند. این رقم معادل ۱۰ هزار دلار است و این موضوع امکان توقیف کشتی‌ها را آسان‌تر می‌کند. همچنین بخش جدیدی به مسایل زیست‌محیطی اختصاص یافته است که عمدتاً شامل کنوانسیون‌های بین‌المللی غرامت و کاربرد آن‌ها در قوانین محلی ترکیه و کشتی‌های با پرچم ترکیه است.

ساخت نخستین ترمینال LNG شناور در بنگلادش

بین‌المللی پیشنهاد دریافت کرده است. این ترمینال قابلیت پهلودهی به کشتی‌هایی با ظرفیت بین ۱۲۸ تا ۲۶۰ هزار مترمکعب و جابه‌جایی سالانه ۵ میلیون تن LNG را خواهد داشت.



نخستین ترمینال LNG شناور بنگلادش ساخته می‌شود.

شرکت دولتی پترو بنگال بنگلادش به‌منظور ساخت این ترمینال در جزیره‌ی Maiskhali این کشور، از ۱۰ شرکت بین‌المللی پیشنهاد دریافت کرده است. این ترمینال قابلیت پهلودهی به کشتی‌هایی با ظرفیت بین ۱۲۸ تا ۲۶۰ هزار مترمکعب و جابه‌جایی سالانه ۵ میلیون تن LNG را خواهد داشت. نخستین ترمینال LNG شناور بنگلادش ساخته می‌شود. شرکت دولتی پترو بنگال بنگلادش به‌منظور ساخت این ترمینال در جزیره‌ی Maiskhali این کشور، از ۱۰ شرکت

جزایر مصنوعی امارات، رؤیایی که به زیر آب می‌رود

خبر دارد که طبق ارزیابی‌های مختلف بین ۶۰ تا ۸۰ میلیارد دلار است. در آن زمان از وقوع موج دوم بحران مالی در جهان خبر دادند ولی خوش‌بختانه نگرانی‌ها درست از آب درنیامدند و در نتیجه حساب بازار املاک دوبی فقط به شرکت دوبی ورلد آسیب رساند. در ۲/۵ کیلومتری سواحل دوبی ۳۰۰ جزیره‌ی شنی وجود دارد که مجلل‌ترین ویلاها و هتل‌ها برای پولدارترین مردم جهان در آنها مستقر است و قرار بود یکی از عجایب جهان باشند، ولی از قرار معلوم این اتفاق هرگز رخ نخواهد داد. با وجود اظهارات مسئولان شرکت نخیل در مورد فروش ۷۰ درصد جزایر مصنوعی بیش‌تر آن‌ها همچنان خالی از سکنه است و به‌استثنای یکی از آن‌ها که به حاکم دبی اختصاص دارد، ممکن است بقیه هیچ‌وقت صاحب سکنه نشوند چراکه به خاطر بحران اقتصادی، ساخت‌وساز در آن‌ها متوقف شده است و جزایر به‌تدریج زیر آب فرومی‌روند. پیش‌تر نیز یک روزنامه‌ی انگلیسی از غرق شدن جزایر مصنوعی دوبی خبر داده‌بود.

به نوشته‌ی یک روزنامه‌ی روسی جزایر مصنوعی دبی به‌تدریج زیر آب می‌رود.

به نوشته‌ی روزنامه‌ی اینترنتی روسی نویبه ایزوستیا اداره‌ی دادگستری انگلیس در حال بررسی شکایات شرکت‌های مشارکت‌کننده در ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس علیه پیمان‌کارشان، یعنی شرکت نخیل دبی است. شرکت پیمان‌کاری و توسعه‌ی نخیل به عنوان یکی از شرکت‌های وابسته به مؤسسه‌ی جهانی دبی که مالکیت آن متعلق به دولت امارات است، همان شرکتی است که دولت امارات بعد از انباشت ۲۵ میلیارد دلار بدهی آن در اواخر سال ۲۰۰۹ میلادی، آن را از ورشکستگی نجات داد. با آن‌که فروریختن خاک خطر زیر آب رفتن جزایر را به‌همراه دارد، ولی به گفته‌ی مسئولان، مقامات دبی هستند که به خاطر مشکلات اقتصادی، اجرای این طرح عظیم را به تأخیر می‌اندازند. در سال ۲۰۰۹ شرکت دوبی ورلد که یک شرکت بزرگ متشکل از هزاران شرکت کوچک‌تر است و به دولت دوبی تعلق دارد، به‌طور کاملاً غیرمنتظره از توقف پرداخت بدهی‌ها



نقش ترانزیت غلات در توسعه اقتصادی ایران

مریم کاظمی

از صادرات جهانی گندم در سال ۲۰۱۹ میلادی باشد.

افزایش واردات گندم در کشورهایی که افزایش جمعیت و درآمد در آن‌ها سبب افزایش تقاضای بیش‌تر می‌شود، متمرکز شده است. بیش‌ترین افزایش تقاضا شامل کشورهای شمال آفریقا و خاورمیانه، از جمله: مصر، الجزایر و اندونزی خواهد بود. کشور عربستان نیز، به دلیل عدم حمایت دولت از تولید گندم، برای سال‌های پیاپی، واردات گندم را به سرزمین خود خواهد داشت.

در آفریقا میزان واردات، کماکان ثابت و حدود ۱۶ میلیون تن خواهد بود.

تجارت جهانی گندم و آرد در فاصله زمانی ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۹ میلادی حدود ۲۵ میلیون تن خواهد بود که ۲۰ درصد افزایش خواهد داشت و بالغ بر ۱۴۹ میلیون تن خواهد شد.

واردات گندم مصر در سال ۲۰۱۹ میلادی، کماکان به عنوان اولین واردکننده، به حدود ۱۱ میلیون تن در سال خواهد رسید.

واردات گندم هر یک از کشورهای الجزایر، برزیل، اندونزی و اروپای متحد تا سال ۲۰۱۹ میلادی، بالغ بر ۶ میلیون تن خواهد رسید.

واردات کشورهای درحال توسعه در آفریقا و خاورمیانه، حدود ۱۳ میلیون تن افزایش خواهد یافت که معادل ۵۰ درصد افزایش واردات جهانی گندم خواهد بود.

با توجه به برآوردهای صورت‌گرفته، مرزهای ایران می‌توانند بهترین گزینه به‌منظور ترانزیت این کالا از کشورهای روسیه و قزاقستان به کشورهای خریدار باشند.

ترانزیت این کالا از ایران، موجب کاهش هزینه‌ی ترانزیت از هر تن حدود ۱۴۰ دلار به هر تن در حدود ۱۲۰ دلار در سیستم ریلی و ۱۳۰ دلار در سیستم حمل جاده می‌شود.

با این وجود، در صنعت ترانزیت، با مشکلاتی روبه‌رو هستیم که به تفصیل به آن‌ها می‌پردازیم.

انواع درآمدهای مستقیم و غیر مستقیم

ترانزیت

● درآمدهای کرایه حمل ناوگان جاده‌ای، ریلی

تعریف ترانزیت

ترانزیت عبارت است از عبور کالای خارجی از خاک یک کشور که از یک نقطه‌ی مرزی کشور، وارد و از نقطه‌ی مرزی دیگر خارج می‌شود. در نتیجه می‌توان اظهار داشت که ترانزیت خارجی، رویه‌ای گمرکی است که به موجب آن، اجازه داده می‌شود یک کالای خارجی که مقصد و محل مصرف آن در خارج از قلمرو جغرافیایی و سیاسی آن است، تحت نظارت گمرک از یک گمرک‌خانه در مرز ورودی به گمرک‌خانه‌ای در مرز خروجی، هدایت و از خاک کشوری مانند

ایران به‌منظور رسیدن به مقصد، عبور کند. کالای ترانزیت شده، نمی‌تواند حتی موقتاً در داخل کشور مورد استفاده قرار بگیرد و سپس از کشور خارج شود؛ بلکه تنها اجازه‌ی عبور از خاک کشور به آن‌ها داده می‌شود. اطلاعات و آمارهای ترانزیت، می‌تواند وضعیت کشور در ترانزیت منطقه و ظرفیت بالقوه‌ی آن را نشان دهد.

بررسی وزن، ارزش و نوع کالاهای ترانزیتی و رشد آن‌ها می‌تواند، بیان‌گر بهبود موقعیت اقتصادی کشورهای مقصد و ضرورت ایجاد تمهیدات و بازاریابی برای ارایه‌ی کالاهای کشور به این کشورها باشد. با تبدیل راه‌های کشور، به شاهراه‌های تجاری - بین‌المللی، می‌توان تجارت خارجی کشور را رونق داد و به افزایش صادرات، تولید، اشتغال و رشد وضعیت تورسم کمک رساند.

برآورد می‌شود، سهم تولیدات عمده‌ی صادرکنندگان گندم جهان، یعنی: آمریکا، استرالیا، اروپای متحد و کانادا، از ۷۰ درصد تجارت جهانی به حدود ۵۵ درصد کاهش پیدا کند و در عوض، سهم کشورهای روسیه، قزاقستان، اوکراین و آرژانتین افزایش خواهد یافت. روسیه، اوکراین و قزاقستان، به عنوان صادرکنندگان جدید، سهم قابل‌توجهی به دست آورده‌اند و علت آن، پایین بودن هزینه‌ی تولید و سرمایه‌گذاری‌های جدید در کشاورزی است. البته اوضاع جوی مناسب در سه سال اخیر نیز، سبب افزایش صادرات این کشورها شده است. برآورد می‌شود صادرات کشورهای روسیه، اوکراین و قزاقستان، بالغ بر ۳۵ درصد



اقتصاد ایران، مانند دیگر کشورهای نفت خیز، وابستگی بسیار زیادی به درآمدهای نفتی دارد. درآمدهای نفتی به عنوان اصلی‌ترین منابع ارزی، موجب آسیب‌پذیری بخش اقتصادی کشور شده؛ به طوری که سهم درآمدهای نفتی در سال ۱۳۸۶، حدود ۲۸ درصد درآمدهای دولت را دربرگرفته است. با توجه به وابستگی قابل‌ملاحظه‌ی اقتصاد ایران به دنیای خارج، و تکبیه‌ی اساسی به درآمدهای نفتی، مسئله‌ی تجارت خارجی در بررسی امکان‌پذیری حصول یک برنامه توسعه‌ی اقتصادی، از اهمیت خاصی برخوردار است و رهایی از اقتصادی تک‌محصولی می‌تواند منطقی‌ترین هدف یک کشور تلقی شود.

درآمد بخش ترانزیت کشور، اعم از درآمد بخش خصوصی یا دولتی، سالیانه حدود ۲/۵ میلیارد دلار است. با توجه به این‌که ایران دارای ۸۰ هزار کیلومتر راه اصلی و ترانزیتی، ۹ هزار کیلومتر شبکه‌ی ریلی و بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل در کرانه خزر، خلیج فارس و دریای عمان است؛ مطالعات به‌دست‌آمده حاکی از آن است که میزان استفاده از ظرفیت موجود ایران از ترانزیت، بین ۴۰ تا ۶۰ درصد است، که این ارقام، بیان‌گر ظرفیت‌های بالفعلی است که معطل مانده‌اند. باید اذعان داشت که استراتژی‌های صحیح و اتخاذ راهکارهای منطقی می‌تواند این توانایی‌های معطل را به صورت بالفعل درآورد.

کشورهای آسیای مرکزی، به سبب محصور بودن در خشکی، به‌طور اجتناب‌ناپذیری نیاز به دسترسی به آب‌های آزاد دارند تا از این طریق موجب رشد و توسعه‌ی مبادلات تجاری خود در سطح جهان شوند. لیکن، جهت انجام ترانزیت و عبور محموله‌های تجاری آنان، قلمرو ایران، به عنوان مسیری مناسب مطرح است. به این صورت، اقتصاد ایران پس از سال‌های متمادی تکیه بر نفت، منابع ارزی خود را توسعه می‌دهد. زیرا در صورت رفع نارسایی‌های ترانزیتی ایران، قابلیت ترانزیت کالا به حدی می‌رسد که درآمدی در حدود ۳ میلیارد دلار در سال نصیب کشور می‌کند.

- ریل وجود دارد ولی بندر شهید رجایی با وجود حجم بالای فعالیت، تنها ۲۰ کیلومتر ریل دارد و در این بندر، تنها دو مکان برای تخلیه و بارگیری موجود است.
- امکانات جاده‌ای از قبیل احداث تعمیرگاه‌ها، جایگاه‌ها، استراحت‌گاه‌ها، سالن‌های غذاخوری و از این دست در مسیرهای ترانزیتی کشور، به اندازه‌ی کافی توسعه نیافته و امکانات، نامناسب، غیر استاندارد و غیر مجهز است.
- بخش عمده‌ای از ناوگان جاده‌ای کشور، کماکان فرسوده و قدیمی است، که البته این مشکل در تمامی مدل‌های حمل و نقلی کشور نیز، به شدت به چشم می‌آید.
- در صورت فراگیر شدن ترانزیت از بنادر جنوبی برای کلیه‌ی کشورهای CIS، لازم است این محوطه‌ها و اسکله‌ها نیز، هم‌پای رشد ترانزیت توسعه یابند.
- جهت پهلوگیری کشتی‌های حامل کالاهای ترانزیتی در سواحل جنوبی ایران و انتخاب ایران به عنوان مسیر ترانزیتی، تعرفه‌های فعلی عوارض بندری برای کالاهای ترانزیتی بالا بوده و مانع از رشد و ترفیع موقعیت ترانزیتی بندر جنوبی کشور شده است.
- قوانین، مقررات و تشریفات گمرکی کشور برای ترانزیت محموله‌های خارجی، موانع و مشکلات زیادی به وجود آورده و نیز مقررات

- و دریایی
- درآمد‌های عوارض بندری
- درآمد‌های تخلیه و بارگیری و انبارداری
- درآمد‌های حق نمایندگی
- درآمد‌های مابه‌التفاوت سوخت برحسب تن - کیلومتر
- درآمد‌های بیمه‌ای، بن تضمین و...
- درآمد‌های هزینه‌های سفر
- درآمد‌های ایجاد اشتغال سالیانه

نقاط ضعف و تهدیدهای ترانزیت و زیرساخت‌های حمل و نقل در ایران

۱. حوزه‌ی دریایی: زمان زیاد حمل دریایی کالا به دلیل فقدان پهلوگیری کشتی‌های مادر در بندر ایرانی، کمبود امکانات لازم برای کالاهای ویژه در بندر (مثلاً عدم وجود انبارهای یخچالی به میزان کافی)، تأخیر در بارگیری و تخلیه‌ی کالاها و حرکت کشتی‌ها و خسارات ناشی از آن بر ترانزیت، به ویژه ترانزیت مواد غذایی.

۲. حوزه‌ی ریلی: طولانی بودن زمان حمل بار توسط قطار، به دلیل نبودن سرویس‌های منظم حمل بار در داخل کشور، پوشش ناکافی شبکه‌ی ریلی کشور، طولانی بودن مدت زمان حمل کالا با قطار نسبت به حمل جاده‌ای به علت فرسوده بودن ناوگان ریلی، عدم اطلاع صاحبان کالا از برنامه‌ی سیر و حرکت کالا توسط قطار، فقدان واگن‌های ویژه حمل بار در شبکه راه آهن که در تمام سال قادر به ارائه‌ی خدمات باشند، متصل نبودن بندر چابهار، بوشهر، نوشهر و انزلی به ریل.

۳. حوزه‌ی جاده‌ای: تعرفه‌های بالای واردات خودروهای سنگین و قیمت بالای تولیدات داخلی آن‌ها مانع از نوسازی به صرفه ناوگان جاده‌ای می‌شود، خودمالکی رانندگان وسایل نقلیه‌ی باربری در حوزه‌ی جاده‌ای.

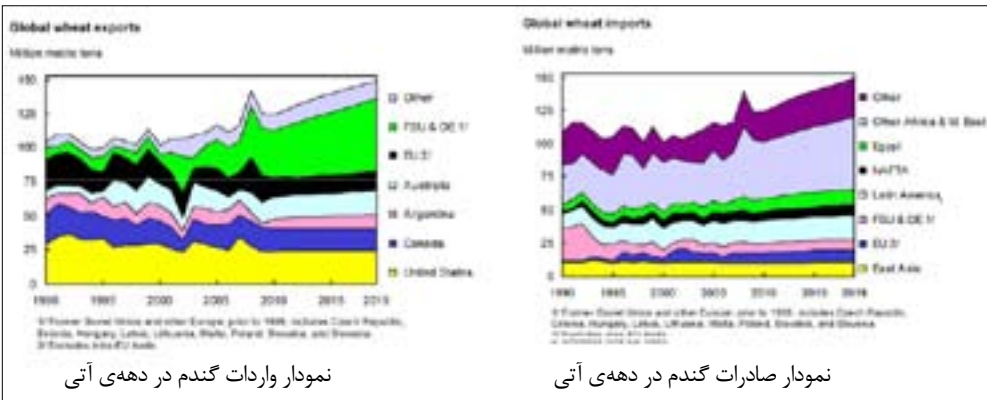
۴. خدمات حمل و نقل: عدم پیروی از سیستم قیمت‌گذاری حمل و نقل مشخص و رقابتی نبودن این سیستم در کشور، محدود بودن ارائه‌ی سرویس‌های حمل کانتینرهای یخچالی و در نتیجه گران بودن تعرفه حمل آن‌ها، کمبود انبارها و سردخانه‌های مناسب برای نگهداری کالاهای فاسدشدنی در برخی از نقاط کشور، اثرات تحریم‌ها بر ترانزیت، نبودن زمان بندی دقیق و منظم در بخش ترکیب ریل و بندر.

- بندر شهید رجایی در میان سایر بندر کشور اهمیت بالایی دارد اما نگرانی‌هایی به چشم می‌خورد که پس کرانه و به‌ویژه خطوط ریلی، تناسبی با رشد بندر ندارند.
- کمبود لکوموتیو یا نیروی کششی و دو خطه نبودن مسیر ریلی که از مشکلات جدی حمل و نقل ریلی کشورمان محسوب می‌شود؛ به طوری که سرعت قطار حامل کانتینر بسیار پایین و غیر قابل مقایسه با جاده است.
- در محوطه‌ی بندر امام خمینی، ۱۲۰ کیلومتر

نرخ‌های فیزیکی گندم و کرایه‌ی حمل آن در بازارهای روسیه و قزاقستان در تاریخ (۱۳۸۹/۳/۳۱)

	فوب (دلار/تن)	کرایه‌ی حمل (دلار/تن)	CFR (دلار/تن)
روسیه	۱۶۵	۴۲	۲۰۷
قزاقستان	۱۷۵	۲۰	۱۹۵

میزان تولید گندم در روسیه، حدود ۶۲ میلیون تن برآورد می‌شود. طی سال جاری
میزان تولید گندم در قزاقستان حدود ۱۷ میلیون تن برآورد می‌شود.





گمرکی حاکم، منطبق با شرایط ترانزیتی بین‌المللی جاری نیست و تشریفات گمرکی متعددی که بر کالاهای ترانزیتی اعمال می‌شود، موجب بروز وقفه و کندی در انجام امور شده است.

● در بخش قوانین، یک‌سری قوانینی وجود دارد که به نظر می‌رسد قدیمی است و نیازمند بازنگری و اصلاح است. در سالیان اخیر، پس از فروپاشی جماهیر شوروی، مقوله‌ی ترانزیت به صورت علمی در کشور مطرح شد. در نتیجه نیاز به پیاده‌سازی و صدور قوانین جدید احساس می‌شود.

توانمندی‌ها و ظرفیت‌ها (فرصت‌ها و مزیت‌ها)

ترانزیت از طریق قلمرو ایران، دارای قدمتی سه هزار ساله است. ایران به جهت موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب، از مزایای ترانزیتی مطلوبی برخوردار بوده و با گسترش شبکه‌ی حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارا، می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه، به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده‌ی تولیدکننده‌ی نفت را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز، دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند سهم مهمی در تجارت میان این کشورها داشته باشد. از طرف دیگر، ایران از غرب و شرق با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه

است. به عبارتی می‌توان گفت که ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از راه مرزهای آبی و خاکی برقرار می‌شود. در عین حال، ایران می‌تواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر نقاط جهان ایفای نقش کند. از طرف دیگر، این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی برخوردارند که این عامل نیز به نوبه‌ی خود، علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروت‌های ملی خدادادی می‌تواند به عنوان عامل توسعه‌ی ترانزیت و تجارت در منطقه مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با کشورهای خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه‌ی تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی از راه ایران، بسیار مقرون به صرفه است؛ به نحوی که بسیاری از کشورها به دنبال آن هستند که چنین روابطی را با ایران برقرار کنند.

پیشینه

شاهراه‌های قدیمی که از ایران عبور می‌کنند، به قرار زیر هستند:

- راه مروارید؛ که دوران حکومت ایلامی‌ها بنا نهاده شد و از ایران به افغانستان و سپس به چین می‌رسید.
- راه شاه‌ی؛ که در زمان هخامنشیان ایجاد شد و از شوش به ترکیه و سپس به یونان منتهی می‌شود.
- راه ادویه؛ که در دوران هخامنشیان، از ایران به ارمنستان، گرجستان تا سواحل مدیترانه می‌رسید.
- جاده‌ی ابریشم؛ که در دوهزار سال پیش یک کریدور تجاری محسوب می‌شد و تجارت بین چین و غرب و بالعکس را برقرار می‌کرد. عمده‌ی مسیر این جاده در حوزه‌ی کشور ایران بوده است.

● جاده‌ی بزرگ خراسان؛ که در دوران خلافت عباسیان ایجاد شده است.

در حال حاضر، مزیت‌های ترانزیتی ایران به قرار زیر است:

- (۱) شبکه‌ی گسترده‌ی جاده‌ای در کشور.
- (۲) قرار گرفتن ایران در موقعیت جغرافیایی خاص و عبور از شاهراه‌ها و شبکه‌های ارتباطی بین‌المللی متعدد؛

الف) حضور در کریدور شمال - جنوب

اعضای این کریدور عبارتند از:

- (۱) اعضای مؤسس: ایران، هند و روسیه
 - (۲) سایر اعضا: بلاروس، قزاقستان، تاجیکستان، عمان، سوریه، آذربایجان و ارمنستان
- مزایای کریدور: حمل و نقل چندوجهی - کوتاهی مسیر، صرفه جویی در زمان حمل - ارزانی حمل - تقاطع با کریدورهایی چون تراسیکا و آلتید - امنیت حمل

مسیر اصلی کریدور: از بندر بمبئی آغاز می‌شود و از اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج فارس،

بندر انزلی یا امیرآباد، بندر آستارا خان، مسکو می‌گذرد و به سن پترزبورگ ختم می‌شود. با این وجود، به دلیل عملیات طولانی تخلیه و بارگیری در بنادر جنوبی ایران و افزایش هزینه‌های ناشی از این امر، مسیر فعلی این کریدور به قرار زیر است:

بندر بمبئی، اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز، تنگه جبل الطارق، اقیانوس اطلس که سرانجام از دریای مانش به بالتیک منتهی می‌شود.

ب) حضور در کریدور سه‌گانه‌ی آلتید

کریدور جنوبی آلتید با عبور از ترکمنستان و قلمرو شمالی خاک ایران به ترکیه، بلغارستان و شمال اروپا می‌رسد. ایران از اولین اعضای این شبکه است.

ج) حضور در کریدور جاده ابریشم

این کریدور مشهور تجاری، قاره‌ی آسیا را به اروپا اتصال می‌دهد. از منتهی‌الیه شرق چین واز شهرهای شانگهای و سیان شروع می‌شود، با عبور از کشورهای آسیای مرکزی از کاشغر و بخارا و سمرقند می‌گذرد و به تهران می‌رسد. از تهران در مسیر جنوبی به سمت بغداد، دمشق، قاهره و در مسیر دیگر به آنکارا، استانبول و رم امتداد می‌یابد. شاخه‌های فرعی آن تا هندوستان ادامه دارند.

د) حضور در شبکه‌ی تار

اروپا - ترکیه - ایران - جنوب آسیا - جنوب چین - جنوب شرق آسیا

اروپا - ترکیه - ایران - آسیای مرکزی - چین

(۳) بهره‌مندی از قیمت پایین سوخت و سایر منابع انرژی.

(۴) هزینه‌ی حمل ریلی می‌تواند به دلیل حجم انبوه بار در قیاس با حمل جاده‌ای پایین‌تر بیاید.

(۵) در صورت اصلاح ناوگان ریلی، در مدت کم‌تری کالا در مقصد تحویل می‌شود.

(۶) ضریب ایمنی حمل ریلی بالا است.

(۷) ساخت سیلوهایی جهت ذخیره‌سازی غلات ترانزیت‌شده.

مواردی که نیاز به اصلاح آن‌ها صریحاً به چشم می‌خورد

● در مواقع استفاده از وسایل نقلیه‌ی داخل کشور برای ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی، رضایت صاحبان کالا مد نظر است. این مسئله در بلندمدت موجب اعتماد صاحب کالای خارجی به کریر و فورواردر ایرانی می‌شود و چه بسا در انجام کلیه‌ی امور حمل و نقلی، از خدمات ناوگان ایرانی کمک بگیرند.

● شرایط امنیت راه‌های کشور، به‌طور صدرصد، ایمن مهیا شود. تاجران و صاحبان کالاهای خارجی، هرگز دست به ریسک و مخاطره‌ی ترانزیت از مسیرهای ناامن نمی‌زنند.

● شبکه‌های جاده‌ای و ریلی کشور و ظرفیت و توان بنادر برای بازرگانان و متصدیان حمل

- نقل بین شهری
- ارزیابی چگونگی توزیع فعالیت میان بخش خصوصی و دولتی
- بهبود کیفیت امکانات و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر تجاری
- تقویت و سرمایه‌گذاری در امکانات جاده‌ای (تعمیرگاه‌ها، جایگاه‌ها، استراحتگاه‌ها...)
- توسعه امکانات ریلی کشور
- بهبود کیفیت خدمات بندری، به ویژه در مناطق جنوبی کشور
- قاعده‌مندی تعرفه‌ها و عوارض بندری برای کالای ترانزیتی ■

- نگهداری راه‌ها
- امور اجرایی
- استفاده از افراد ماهر و متخصص در زمینه‌ی اداره‌ی امور حمل و نقل
- افزایش فضاها و بخش‌های آموزشی جهت ارتقای سطح دانش و آگاهی مدیران حیطةی حمل و نقل
- هماهنگی و یک‌سوسازی سیاست‌های وزارت راه و ترابری با وزارت امور خارجه
- بهبود وضعیت انبارها و سردخانه‌ها و توسعه آن‌ها
- ارزیابی اثر تراکم ترافیک شهرها در حمل و

و نقل خارجی در آن سوی مرزها، به‌خصوص در کشورهای تازه استقلال یافته، به‌خوبی معرفی و پردازش شود.

● دولت، سیاست‌های تشویقی از طریق تخصیص اعتبار و ترغیب سرمایه‌گذاری در زمینه‌ی زیرساخت‌ها را در راستای کار خود قرار دهد.

جمع‌بندی

کشورهای آسیای مرکزی، برای دستیابی به آب‌های بین‌المللی، چندین مسیر را پیش رو دارند که عبارتند از: روسیه، گرجستان، آذربایجان، افغانستان، پاکستان، چین و ایران. به همین خاطر، کشورهای یادشده، به‌منظور ترانزیت کالای کشورهای آسیای مرکزی، از تمامی امکانات استفاده‌نموده و برنامه‌های وسیعی در دست اجرا دارند. با توجه به شرایط رقابتی موجود و اهمیت راه‌های ترانزیتی ایران، شناسایی و معرفی این راه‌ها به کشورهای آسیای مرکزی و رفع مشکلات آن، اهمیت بسیاری دارد.

از طرفی، کشورهای همسایه‌ی ایران، معروف به CIS، سالانه در حدود ۴۰ میلیون تن تولید مازاد غلات دارند و این در حالی است که کشورهای حاشیه خلیج فارس نیازمند واردات ۲۰ میلیون تنی غلات هستند. براین اساس، ایران می‌تواند از ترانزیت غلات به این کشورها بهره‌مند شود. ایران به‌منزله‌ی مسیر مناسبی برای ترانزیت غلات کشورهای تقاضاکننده این محصول، از جمله افغانستان، عراق، کشورهای جنوبی حاشیه‌ی خلیج فارس و حتی کشورهای شمال آفریقا محسوب می‌شود.

برای ذخیره‌ی گندم کشورهای همسایه به‌منظور ترانزیت، نیازمند ساخت سیلو در کشور به ظرفیت ۱۲ میلیون تن هستیم. پروژه‌ی امروز، در واقع طرح تجارت غلات است و در این راه، کارهای مختلفی می‌توان انجام داد، هم می‌توان به عنوان یک مسیر ترانزیتی و هم به عنوان سوآپ عمل کرد؛ یعنی بخش‌هایی از کشور را با گندم آن‌ها تأمین کرد و در بخش‌هایی، نسبت به صدور گندم خود به کشورهای جنوبی همت گمارد و نیز می‌توان با سرمایه‌گذاری مشترک، به دنبال صنایع غذایی بود، که گندم و دانه‌های روغنی را به محصولات دیگر با ارزش افزوده‌ی بیشتر تبدیل کند و سپس محصولات جدید را صادر کرد.

به این منظور، پیشنهاداتی ارایه می‌شود:

- الف) امور زیر بنایی و زیرساخت‌ها
- بالا بردن کیفیت شبکه‌ی راه‌های ارتباطی کشور
- بهبود کیفیت کشتش راه‌ها
- بهسازی و نوسازی راه‌ها
- برنامه‌ریزی مطلوب در زمینه‌ی بهبود طرح هندسی راه‌ها، ایجاد پل، تونل و تعریض راه‌ها در نقاط کوهستانی
- پر رنگ کردن نقش بخش خصوصی در



پتانسیل منطقه‌ی آزاد چابهار در حمل و نقل ترکیبی غلات

دکتر محمد حجاززاده

حمل و نقل ترکیبی یا چندوجهی، نوعی روش حمل و نقل نیست؛ بلکه نظام هماهنگ‌کننده‌ی روش‌های مختلف حمل و نقل برای محموله‌ها و انسان‌هاست که در آن، بازده مجموع کل، بزرگ‌تر از بازده هر یک از بخش‌هاست.

متداول‌ترین روش‌های حمل و نقل که در حمل و نقل ترکیبی یا مرکب مورد استفاده قرار می‌گیرند، حمل و نقل جاده‌ای - ریلی و دریایی است و حمل و نقل هوایی، کم‌تر در این پروسه مورد استفاده واقع می‌شود. این نوع حمل و نقل در جهان تقریباً نوع جافتاده و پیشرفته‌ای محسوب می‌شود. ارسال محموله‌های پستی در جهان، نمونه‌ی بارز این نوع حمل و نقل است. مهم‌ترین سودمندی حمل و نقل مرکب، آن است که صاحب کالا، تنها با یک حمل کننده که در ابتدای مسیر قرار گرفته است، وارد مذاکره و عقد قرارداد می‌شود؛ به جای آن که با چند مؤسسه قراردادی منعقد کند. در این شکل از عملیات، پیگیری جریان حمل آسان‌تر است و صاحب کالا به راحتی می‌تواند از طریق تنها یک مؤسسه که مسئولیت حمل و نقل او را از مبدأ تا مقصد به عهده گرفته، بر جریان عملیات و چگونگی آن نظارت کند. البته این شیوه، از دشواری‌های خاص خود نیز برخوردار است؛ چرا که یک مؤسسه برای این منظور، باید وسایل و ابزار حمل و نقل ترکیبی را در اختیار داشته باشد؛ ضمن این که مهم‌ترین مسئله، مدیریت و تجربه و تخصص در این بخش است که عدم هریک از دو موضوع یادشده باعث بروز مشکلات و نارسایی در سیستم خواهد شد.

یکی از هزینه‌های قابل تأمل و تأثیرگذار در قیمت کالای صادراتی، هزینه‌ی حمل و نقل است و هر تولیدکننده که قادر باشد این هزینه را به حداقل برساند، توان رقابتی خود را در مقابل سایر تولیدکنندگان مشابه، افزایش خواهد داد و در نتیجه کالاهای بیش‌تری را به سایر کشورها صادر می‌کند. یکی دیگر از شاخص‌های مؤثر در صادرات کالا، سرعت زمان حمل است؛ یعنی این که محموله در چه فرصت زمانی مناسب به مقصد خواهد رسید. مفهوم سرعت حمل و نقل، عبارت از توان عملیات حمل و نقل توسط شرکت‌های حمل و نقل با توجه به امکانات موجود است که عملیات از مبدأ تا مقصد برای صاحبان کالا را شامل می‌شود. آخرین شاخص برای یک صادرکننده، مسأله‌ی ایمنی است. یعنی این که کالاهای صادراتی، با احتمال کم‌ترین میزان خسارت وارد و در حد صفر، از مبدأ تا مقصد حمل شود. حال برای یک چنین عملیاتی، شیوه‌های مختلف حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی دریایی و حمل و نقل از طریق لوله وجود دارد که هر یک از این انواع حمل و نقل، بر اساس شرایط جغرافیایی مناطق مختلف، دارای کارایی و کارکرد به‌خصوصی است.

اگر کشوری با منطقه‌ای بتواند شرایطی فراهم کند که از انواع حمل و نقل بهره‌مند شود، عملیات حمل و نقل، با سرعت بیش‌تر، ایمنی بالاتر و هزینه‌ی کم‌تر قابل اجرا خواهد بود که تحت عنوان «حمل و نقل ترکیبی» از آن نام می‌برند.

ادبیات موضوع و مبانی نظری آن

یکی از نیازهای اولیه‌ی انسانی که با توسعه‌ی اقتصادی و اجتماعی دامنه گسترده‌تری پیدا کرده و امروزه به‌منزله‌ی یکی از مظاهر تمدن به شمار می‌رود، مسئله‌ی حمل و نقل است. عده‌ای براین عقیده‌اند که جهش اقتصادی کشورهای توسعه‌یافته، به دلیل اتخاذ روش‌های صحیح حمل و نقلی بوده است. به این معنی که رشد و توسعه‌ی اقتصادی، در ایجاد یک سیستم مطلوب حمل و نقل حایز اهمیت است و توسعه‌ی شبکه‌ی حمل و نقل نیز، در رشد و توسعه‌ی اقتصادی هر کشور تأثیر می‌گذارد. در ادبیات اقتصادی، توسعه‌ی حمل و نقل، چون گردش خون در کالبد اقتصادی هر کشور است و با تسریع در این گردش، نیازهای حیاتی و اولیه‌ی اقتصادی در جامعه سریع‌تر برآورده می‌شود. قطعاً هرگونه بی‌نظمی و کندگی در آن، ضررهای فراوانی به فرآیند رشد و توسعه وارد می‌کند. از این‌رو، زمان و میزان سرمایه‌گذاری

در بخش حمل و نقل به‌طور مستقیم و غیر مستقیم، روند توسعه را تحت تأثیر قرار خواهد داد. این نکته که تعدادی از اقتصاددانان و برنامه‌ریزان، توسعه‌ی رشد اقتصادی را مشروط و منوط به توسعه‌ی بخش حمل و نقل (تجهیزات زیربنایی) و وجود وسایل نقلیه‌ی کافی (انواع ناوگان ترابری) و تسهیلات ارتباطی و خدمات وابسته به آن دانسته‌اند و به‌طور کلی، فعالیت‌های حمل و نقل را از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی رشد اقتصادی و لازمه تحول اقتصادی جامعه به حساب می‌آورند، ناشی از همین وابستگی و ارتباط متقابل و تنگاتنگ بین تحولات حمل و نقل و کل اقتصاد است. آن چه به مسایل حمل و نقل، همگام با رشد پایدار تولید و تجارت جهانی اهمیت می‌بخشد، نقش جامع و قاطع آن در کلیه‌ی سطوح زندگی انسانی است. مطالعات انجام‌شده توسط بانک جهانی، تأیید برآن دارد که بخش حمل و نقل با هموار کردن امر مبادله و تجارت، موجبات رشد را هم در سطح ملی وهم در سطح جهانی فراهم می‌آورد و زمینه‌های امکان دسترسی به رفاه و تسهیلات ملی را افزایش می‌دهد. تجربیات کشورهای توسعه‌یافته نشان داده است که توسعه‌ی حمل و نقل پیوسته در حد کلان اقتصادی، باعث افزایش رشد اقتصادی و افزون شدن بازدهی اجتماعی نسبت به سرمایه‌گذاری‌های خصوصی بوده است. در سطوح اقتصادی خرد نیز، بهبود حمل و نقل، مستقیماً باعث پایین آمدن قیمت داده‌های کشاورزی و صنعتی شده و به کاهش هزینه‌های تولید و توزیع منجر می‌شود و با توسعه‌ی فراگیر بازارها، زمینه برای پیدایش رقابت سالم افزایش می‌یابد و نهایت آن که، تحول بنیانی در زیرساخت‌های حمل و نقل، به پیشرفت و توسعه‌ی بخش‌های کشاورزی و غیر کشاورزی مناطق روستایی می‌انجامد. تکامل زیرساخت‌های حمل و نقل در مناطق شهری نیز، به افزایش کارایی و بازدهی نیروی کار، کاهش هزینه‌های حمل و نقل و بالاخره،

● ایمنی و سطح خدمت به مشتری
 *فاکتورهای تاثیرگذار دیگری برای انتخاب روش حمل نیز وجود دارند:

● علاوه بر متقاضی حمل کالا، دولت نیز در فرایند حمل درگیر بوده و اعمال ترجیحات آن بر فرایند انتخاب مسیر و مد حمل و نقلی تاثیرگذار است.

● ترجیحات و معیارهای متصدی حمل و نقل نیز از جمله معیارهای دیگری است که بر فرایند تصمیم‌گیری و انتخاب مسیر تأثیرگذار است.

همانطور که مشخص است، اگرچه هزینه یکی از مهم‌ترین مباحث در انتخاب روش حمل کالا است، ولی با توجه به این‌که میزان افزایش قیمت، نقش تعیین‌کننده‌ای در تعیین سناریوی بهینه‌ی حمل کالا دارد، تأثیر پارامترهای اقتصادی دیگری مربوط به مصرف انرژی، مسایل زیست‌محیطی و آلاینده‌ها، ایمنی، سرعت و... نیز مورد توجه واقع می‌گردد.

در مجموع، موارد بالا باعث می‌شوند صاحبان کالا در حمل کالای خود مواردی را به‌طور کلی مورد توجه قرار دهند که عبارتند از:

- انتخاب روش حمل (قیمت حمل)

- مسیریابی ناوگان حمل

- تعیین اندازه‌ی ناوگان حمل

- زمان‌بندی

- همسان‌سازی محموله.

در این مقاله، تمرکز مسأله‌ی انتخاب روش حمل بر گزینش بهترین روش حمل یک محموله بین دو نقطه‌ی مشخص است.

این گزینش باید با توجه به ظرفیت، هزینه‌ها و نیازمندی‌های بارگیری و تخلیه‌ی روش‌های مختلف و همچنین مسافت حمل، صورت گیرد.

وضعیت استراتژیک ایران در ترانزیت و

مبادرات کالا

تغییر و تحولات اقتصادی و سیاسی جهان در دهه ۱۹۸۰ میلادی و عملکرد آن در منطقه‌ی آسیا، پایان جنگ سرد و گسترش بی‌سابقه‌ی رقابت‌های اقتصادی و ایجاد بلوک‌بندی‌های اقتصادی جدید جهانی، نظیر: آپک، آ.سه.آن و اروپای واحد، همراه با ابر قدرتی اقتصادی

کالاها در سطح بین‌المللی مشاهده می‌شود. اما در حقیقت، خدمات در فعالیت‌های حمل و نقلی در شرایط نوعی بازارهای ناقص (انحصاری- شبه انحصاری در رقابت انحصاری)، همراه با وجود آثار خارجی عرضه می‌شوند و در این‌گونه بازارها اطلاعاتی ارایه می‌شود که مخدوش بوده و نیاز به اصلاحات دارند. قیمت‌های سایه‌ای که از طریق اصلاح قیمت‌های مشاهده‌شده در بازار باید محاسبه شود، عملاً با مشکلات زیادی به دست می‌آید. به همین دلیل در این خصوص توافق عمومی وجود دارد که اطلاعات مربوط به بازار، بدون اصلاح جهت اندازه‌گیری منافع و هزینه‌های حمل و نقل مورد استفاده قرار گیرد. نظریه‌ی «فون تانن» و «شولتز» از قبیل نظریاتی است که در زمینه‌ی کاهش هزینه حمل و نقل بیان شده است. «فون تانن» بیان می‌کند که اگر مرکز مصرف را به صورت نقطه‌ای در نظر بگیریم، چنانچه محصولات مختلف به ترتیب فسادپذیری و حجیم بودن به صورت حلقه‌های متحدالمرکز در اطراف آن قرار گیرند، در این صورت هزینه‌های حمل و نقل کاهش می‌یابد و همچنین، رانتهی برای صاحب زمین‌های نزدیک فراهم می‌شود. «شولتز» در نظریه‌ی دیگر در اقتصاد توسعه، علاوه بر توجه به کاهش هزینه‌های حمل و نقل کالا از مکان تولید به مرکز مصرف، به نقش انتقال راحت‌تر نهاده‌های مدرن کشاورزی از شهر به روستا تا بازار مصرف نیز اشاره کرده است.

در حال حاضر، حمل و نقل ترکیبی در کشورما جایگاه ویژه‌ای دارد اما در ابعادی بسیار محدود در جریان است. نوع محصولات وارداتی و صادراتی کشور در گذشته، به دلیل عدم امکان ساخت تجهیزات مورد نیاز این نظام در داخل کشور و ارزان بودن نیروی انسانی، از مهم‌ترین دلایل ناکارآمدی این نظام تا به امروز بوده است. براین اساس، توسعه‌ی بنادر، ناوگان ریلی و جاده‌ای بسیار ضروری به نظر می‌رسد.

عوامل بسیاری بر انتخاب روش حمل تأثیر می‌گذارند، مانند:

- سرعت (زمان)
- هزینه
- دسترس‌پذیری

به کم شدن تراکم منجر می‌شود. از این لحاظ، اغراق‌آمیز نیست اگر گفته شود: «حمل و نقل، یکی از عمده ابزارهای اصلی توسعه است.»

نظریه‌پردازان اقتصادی، پاسخ به این سؤال که چه مقدار از یک کالا یا خدمات (حمل و نقل) باید تولید شود تا رفاه کل جامعه به حداکثر برسد، قبلاً داده‌اند که بر اساس آن: «تولید یک کالا یا خدمات، تا حدی گسترش می‌یابد که منافع نهایی حاصل از آن برای کل اقتصاد، برابر هزینه نهایی شود که اقتصاد یک کشور برای تولید آخرین واحد آن متحمل می‌شود.» این شرایط بهینه شدن، به لحاظ کاربرد زمانی مفهوم دارد که بتوان هزینه نهایی و منافع نهایی کالا یا خدمات را مشخص کرد.

در رابطه با سنجش کاربردی هزینه و منافع اقتصادی حمل و نقل، حتی‌الامکان سعی می‌شود به نتایج عملکرد بازار در خصوص تعیین مقادیر و قیمت‌ها اتکا شود. این قیمت‌ها و مقادیر، تنها موقعی در وضعیت بهینه پارتو می‌شود که بازارها در شرایط رقابت کامل قرارداشته باشند.

در سطح بین‌المللی، عوامل مختلفی باعث امکان عرضه‌ی کالا و رقابت در بازار مصرف می‌شود که یکی از مهم‌ترین آن‌ها قیمت کالا است. قیمت کالا براساس عرضه و تقاضا تعیین می‌شود و معمولاً برابر قیمت تمام‌شده‌ی کالا به‌اضافه‌ی مبلغی به عنوان سود است. در این سطح، هزینه‌ی حمل و نقل نیز، به عنوان یک عامل مؤثر به قیمت کالا اضافه می‌شود و قیمت کالا در هنگام مصرف را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. بنابراین، علاوه بر قیمت تمام‌شده و سود تولید کالا، آن‌چه که مبنای تعیین قیمت فروش کالا در سطح بین‌المللی است، هزینه‌ی حمل و نقل آن است. بسیاری از کالاها به علت بالا بودن هزینه‌ی حمل و نقل، قابلیت عرضه در بازارهای داخلی و بین‌المللی را از دست می‌دهند. کالاهای وزین و سنگین، مانند: کاسه و سنگ به علت بالا بودن هزینه‌ی حمل و نقل، قابلیت عرضه در بازار بین‌المللی را ندارند؛ به همین صورت، کم و زیاد بودن هزینه حمل و نقل باعث رقابت کالا در سطح بین‌المللی می‌شود. با توجه به این امر، نقش هزینه‌ی حمل و نقل در تجارت بین‌المللی و قابلیت عرضه‌ی



وضعیت شبکه حمل و نقل و اقتصاد کشور

جاده‌ای و ریلی

حمل و نقل جاده‌ای، به دلیل خصوصیات ویژه‌ای که دارا است، به عنوان متداول‌ترین شیوهی حمل و نقل در کشورهای مختلف جهان، مطرح است. از جمله ویژگی‌های این شیوهی حمل و نقل، انعطاف‌پذیری در انتخاب مسیر، ایمنی نسبی و ارزانی آن است. در ایران، علاوه بر ویژگی‌های خاص این مد، موقعیت خاص جغرافیایی (فقدان راه‌های آبی داخل کشور، کوهستانی بودن قسمت عمده‌ی کشور و...) نیز، دلیل استفاده‌ی بیش‌تر حمل و نقل کالا و مسافر از جاده بوده و موجب شده در حد بسیار بالایی، از حمل و نقل کالا و مسافر بر دوش این زیر بخش باشد.

تهدیدات سرمایه‌گذاری در حمل و نقل

ریلی

- نرخ بهره‌برداری از شبکه‌ی ریلی، بایستی به گونه‌ای تعیین شود که ضمن تأمین هزینه‌های بهره‌برداری از شبکه در بخش ریلی برای صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران نسبت به دیگر شاخه‌های حمل و نقل دارای مزیت باشد، اما متأسفانه بررسی هزینه‌ها نشان می‌دهد که در شرایط فعلی با این سطح از بهره‌وری هزینه‌ی تمام شده حمل هر تن - کیلومتر بار ریلی، بالاتر از سیستم جاده‌ای است و به همین دلیل، سیستم ریلی دارای مزیت نیست. عدم شفافیت درآمد هزینه در اکثر فعالیت‌های صنعت حمل و نقل ریلی، اصالت سرمایه‌گذاری را تحت تأثیر قرار می‌دهد. - تجربه‌ی اکثر کشورهای اروپایی نشان می‌دهد که نباید به دنبال این بود که ۱۰۰ درصد از هزینه‌های حق دسترسی را از مالک واگن یا قطار تأمین کرد، بلکه شرایط باید به گونه‌ای رقم بخورد که قدرت رقابت مؤثر سیستم ریلی با جاده‌ای حفظ شود. با توجه به مزایای پنهان سیستم حمل و نقل ریلی برای جامعه، باید از محل منابع عمومی نسبت به جبران هزینه‌ها در بخش شبکه‌ی زیربنایی اقدام کرد. به عبارت دیگر، با وجود شرایط فعلی در بهره‌وری، نمی‌توان همزمان با برآورد هزینه‌های شبکه‌ی زیربنایی، امیدی به وجود مزیت سرمایه‌گذاری برای سرمایه‌گذاران در بخش صنعت ریلی، به نحو مناسب و پایدار داشت.

- عدم تعهد کامل راه‌آهن به سیر روزانه‌ی متوسط ۳۰۰ کیلومتری واگن‌های باری (پر و خالی). در چرخه‌ی سیر واگن، می‌توان اشاره و تصریح کرد: بررسی عملکرد شرکت‌های مالک واگن باری نشان می‌دهد که فاصله‌ی زیادی تا انجام این تعهد توسط راه‌آهن وجود دارد. بنا به نقل قول از انجمن صنفی شرکت‌های مالک واگن باری و دیگر شرکت‌هایی که به نوعی در این رابطه متأثرند، این میزان زیر ۱۰۰ کیلومتر است.



موقعیت، اگر نتواند در حد فروش نفت باشد، سهم عمده‌ای را به خود اختصاص خواهد داد. البته استفاده از این موقعیت ممتاز، مستلزم زمینه‌سازی‌ها و برنامه‌ریزی‌های گسترده و حساب‌شده‌ای است که بدون انجام آن، دستیابی به این هدف مهم، ممکن نیست.

اهمیت سرمایه‌گذاری در تسهیلات

زیربنایی شبکه‌های حمل و نقل

روند توسعه در افزایش تسهیلات حمل و نقل جهانی، مبین یک روند فزاینده در تقاضا برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقلی است و به همین دلیل، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقلی اهمیت یافته و جزء لاینفک برنامه‌های توسعه‌ی ملی شده است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، تأمین مالی حمل و نقل، به‌خصوص از این جهت اهمیت دارد که حمل و نقل، بزرگ‌ترین جزء سرمایه‌گذاری این کشورها را تشکیل می‌دهد. تصمیم‌گیری عقلایی برای سرمایه‌گذاری متعادل در بخش حمل و نقل کشورهای کم‌توسعه‌یافته و فقیر نیز، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است. به دلیل بالا بودن هزینه‌های اجرایی طرح‌های زیربنایی حمل و نقل و همچنین، به خاطر مسئولیت‌های ساختاری، مالی دولت‌ها و ضرورت‌های توزیع در سطح ملی، لازم است دولت‌ها به سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل و نقل توجه عمده‌ای مبذول دارند. اساساً، عرضه‌ی زیرساخت‌های حمل و نقل تا آن‌جا که ممکن است باید با رعایت قانون از جانب دولت‌ها به بازار منتقل شود و از این‌رو، حضور دولت، نه‌تنها یک اصل مهم و بنیانی است، بلکه لازم است فعالیت‌های دولت در این زمینه‌ها هدفمند شود.

نظیر ژاپن، فروپاشی شوروی سابق و ایجاد کشورهای مستقل مشترک‌المنافع، باعث ایجاد وضعیت جدیدی در سیستم جهانی شده است، که در نتیجه‌ی آن، گسترش فعالیت‌های اقتصادی و تولید و صدور کالا از رونق بسیار مناسبی برخوردار شده و به‌تبع آن، حمل و نقل و جابه‌جایی کالاها از شرق به غرب اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد. به این ترتیب که قلمرو ایران، پس از چندین قرن انزوا از فعالیت‌های حمل و نقل عبوری بین‌المللی، در یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجارت جهانی (آسیا-اروپا) واقع شده و در سیستم جدید جهانی، ایران به عنوان سرزمین استراتژیک و پل ارتباطی که مناطق پراهمیت جهان یعنی دریای خزر، آسیای مرکزی و خلیج فارس را به هم مربوط می‌سازد، از موقعیت ممتازی برخوردار شده است.

فراهم آمدن چنین موقعیت و مزیتی در خدمات بازرگانی و حمل و نقل بین‌المللی، در شرایطی که روابط و ترتیبات اقتصادی و تجاری جهان دستخوش تغییرات گسترده و تحولات عمیقی است و تجارت جهانی، شعار رفع موانع تجارت آزاد جهانی از طریق برقراری تعرفه‌های گمرکی و بازرگانی هماهنگ را سر داده و سازمان تجارت جهانی، آشکارا به دنبال برقراری ترتیبات جدید تجاری و تقسیم کار جدید جهانی است، از اهمیت چندم‌رتبه‌ای برخوردار است.

شرایط یادشده، به ایران این امکان را می‌دهد که علاوه بر اختصاص بخش عمده‌ای از مبادلات تجاری با کشورهای منطقه، ترانزیت میلیون‌ها تن کالا بین آسیا و اروپا را از آن مسیرهای خود نماید و در موقعیت و آستانه‌ی کسب درآمدی کلان ارزی قرار گیرد؛ به گونه‌ای که به عقیده‌ی عده‌ای از صاحب‌نظران، درآمد حاصل از این

بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه‌ی خلیج فارس و دریای عمان است که در کریدور شمال - جنوب، نقش مهمی ایفا خواهد کرد.

منطقه‌ی آزاد چابهار، یکی از ۵ نقطه‌ی جهان است که قابلیت تبدیل شدن به یک مگاپورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات، نیازمندی‌های ۱۱ کشور جهان و کشورهای آسیای جنوبی با ۱/۵ میلیارد نفر جمعیت، منطقه‌ی چابهار را به عنوان نقطه‌ی استراتژیک ارزان، مطمئن و سهل‌الوصول نسبت به دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان، برای خود انتخاب خواهند کرد. فعالیت بندر چابهار، هر ساله بیش تر می‌شود؛ به گونه‌ای که سال ۱۳۸۶، با ظرفیت ۲/۵ میلیون تن در سال، ۲ میلیون تن کالا تخلیه و بارگیری شده است و با اجرای راه آهن چابهار به مشهد، با توجه

چنین نبود و هزینه‌ی گزاف حمل، آن‌ها را از بازارهای بین‌المللی مصرف دور نگه می‌داشت. امروزه کالاها در سطح بین‌المللی با شیوه‌های مختلف حمل از قبیل: دریایی، هوایی، زمینی و یا ترکیبی از این‌ها حمل می‌شود.

منطقه آزاد چابهار

چابهار، به عنوان یکی از بنادر مهم، در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر، به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با دیگر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر، این بندر، به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، با اتصال به شبکه‌ی ریلی کشور، اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. همچنین این بندر، به عنوان تنها

وضعیت حمل و نقل دریایی

حدود ۹۰ درصد از صادرات و واردات کشور از راه دریا صورت می‌گیرد؛ از این رو، رونق و گسترش بندر کشور عامل تقویت و قدرت بازرگانی و تجاری ایران نیز خواهد شد.

همچنین، حمل و نقل دریایی به واسطه‌ی هزینه‌ی کم و مصرف سوخت ناچیز، از قابلیت اقتصادی بهتری نسبت به دیگر مقوله‌های حمل و نقلی برخوردار است. ایران به دلیل برخورداری از ۲ هزار کیلومتر ساحل در نوار جنوبی کشور و قرار گرفتن در موقعیت ممتاز در منطقه‌ی که سالانه ۱۴ هزار فروند کشتی و شناور از آن عبور می‌کند، توانایی تأثیرگذاری مناسب بر ترانزیت کالا در منطقه را دارد.

اهمیت و توجه به حمل و نقل دریایی با عنایت به داشتن ۲ هزار کیلومتر مرز آبی در جنوب کشور که به آب‌های آزاد مرتبط است، از مقوله‌هایی است که همواره مورد توجه بوده است.

بخش حمل و نقل دریایی کشور، متشکل از ناوگان حمل و نقل دریایی (ناوگان تجاری، نفتی و شناورهای سنتی) و بندر بازرگانی است. این ناوگان، به لحاظ حمل و نقل و جابه‌جایی، بیش از ۹۲ درصد از واردات و ۸۹ درصد از صادرات کشور (از جنبه وزن) را شامل می‌شود، به طوری که سهم قاطع و نقش غالب و غیرقابل جایگزینی را در اقتصاد کشور، به‌ویژه در تجارت خارجی ایفا می‌کند.

مطالعات نشان می‌دهد که ارتباط تنگاتنگی بین تجارت و رشد اقتصادی وجود دارد و فعالیت‌های بازرگانی صورت گرفته از راه دریا، زمینه‌ی تقویت تجارت را میسر ساخته است.

هدف بندر در سیستم کلی حمل و نقل، نمی‌تواند چیزی جز به حداقل رساندن هزینه‌های جابه‌جایی کالا باشد. افزایش تعدد کشتی‌ها، ظرفیت حمل را بالا می‌برد و عاملی برای کاهش هزینه‌هاست و از طرف دیگر، افزایش زمان توقف کشتی در بندر، می‌تواند باعث بالا رفتن هزینه حمل شود.

حمل و نقل ترکیبی در کشور

اهمیت حمل و نقل در تجارت بین‌المللی، واقعیتی آشکار است. امروزه انجام معاملات بین‌المللی بدون استفاده از تسهیلات حمل و نقل عملاً امکان‌پذیر نیست. پیشرفت تکنولوژی و افزایش جمعیت، باعث افزایش حجم تجارت بین‌المللی می‌شود؛ به گونه‌ای که حتی کشورهایی با فاصله خیلی دور نیز، برای تأمین نیازهای خود، دست به مبادلات تجاری می‌زنند و کالاهای خود را ناگزیر به مسافت طولانی گسیل می‌دارند که این امر، مستلزم هزینه‌های بسیار است. اما با بهره‌برداری از روش‌های جدید جابه‌جایی کالا و ترکیب اقتصادی مسیرهای موجود، هزینه‌ی حمل و نقل کاهش یافته و در نتیجه بعضی از تولیدات، از وضعیت رقابت‌آمیزی برخوردار شده و ارزش صادراتی یافته‌اند، در حالی که قبلاً





به مزایای بندر چابهار و موقعیت استراتژیک آن، بیش از پیش نمایان می‌شود. با توجه به موقعیت استراتژیکی چابهار و سیستان و بلوچستان که به عنوان دروازه‌ی تجارت ۵ قاره‌ی دنیا مطرح است و ۱۲۰۰ کیلومتر مرز آبی و خاکی با کشورهای مسیر جنوب شرق آسیا و کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس دارد، یکی از مناطق بسیار مهم و باارزش برای ترانزیت کالا، علی‌الخصوص کالاهای فله مثل غلات است. احداث این خط ریلی، موجب خواهد شد که بخش خصوصی بتواند از موقعیت استراتژیک بندری چابهار که تنها بندر ایرانی در ساحل اقیانوس هند است، استفاده کند و سرمایه‌گذاری در طرح‌های اقتصادی این بندر را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهد. حمل سالانه بیش از ۶ میلیون تن کالاهای ترانزیتی از مجموع ۲۰ میلیون تن کالای کریدور شمال - جنوب در پایانه‌ی بار بندر چابهار به وسیله‌ی این خط ریلی، موجب خواهد شد تا صدها تاجر از کشورهای تولیدکننده‌ی کالا و مصرف‌کننده‌ی آن در کشورهای افغانستان، پاکستان، کشورهای آسیای میانه و غیره، برای تسهیل در انجام کارهای تجاری خود، از طریق این بندر استراتژیک عمل کنند.

به‌منظور شناسایی پتانسیل درآمد ترانزیت از مسیر ایران، بررسی زیر که بر اساس گزارش صندوق بین‌المللی پول در سال ۲۰۰۹ میلادی ارایه شده، گویای بسیاری از واقعیت‌هاست: حجم تجارت جهانی بالغ بر ۱۰۰۰۰ میلیارد دلار بوده است. سهم تجارت در آسیا در همین سال، بالغ بر ۲۷۰۰ میلیارد دلار بوده است. چنانچه ۱۰ درصد از ارزش تجارت را طبق نرم جهانی، متعلق به بخش حمل‌ونقل بدانیم، سهم آسیا رقمی بالغ بر ۲۷۰ میلیارد دلار خواهد بود. اگر از سهم ۴۴ درصدی تجارت کشورهای شمال اروپا، روسیه، آسیای میانه، حوزه‌ی اقیانوس هند و جنوب‌شرقی آسیا که بالغ بر ۱۱۰۰ میلیارد دلار است صرف‌نظر کنیم و سهم ترانزیت و حمل‌ونقل کالا را در مسیر کریدور شمال - جنوب، که یکی از ۱۰ کریدور مهم دنیاست، تنها ۱۰ درصد تعیین کنیم، به ارزشی معادل ۲۷ میلیارد دلار در بخش حمل‌ونقل بین‌المللی خواهیم رسید. چنانچه ارزش ترانزیت عبوری از ایران را در این کریدور با وجود نقش اصلی و جایگاه بنادر، تنها معادل ۳۰ درصد در نظر بگیریم، به ارزش ترانزیت ۸/۱ میلیارد دلاری خواهیم رسید که رقمی بسیار قابل توجه است.

مزیت‌های قانونی سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد چابهار

۱. امکان سرمایه‌گذاری نامحدود برای اتباع ایرانی و خارجی، و به هر میزان مشارکت.
۲. تضمین سرمایه‌گذاری خارجی بر طبق قانون جلب و حمایت سرمایه‌های خارجی و آزادی نقل و انتقال سرمایه و سود حاصل از آن.

۳. برخورداری از معافیت مالیاتی ۱۵ ساله بر درآمد و دارایی.
۴. عدم وجود قوانین طولانی اداری.
۵. قابل انعطاف بودن روابط کار و کارگری بر اساس توافقات فی‌مابین.
۶. اشتغال اتباع بیگانه به میزان ۱۰ درصد کل نیروی کار شاغل در واحدها.
۷. ورود آزاد و بدون حقوق گمرکی و سود بازرگانی ماشین‌آلات و مواد اولیه‌ی کارخانجات مستقر در منطقه.
۸. امکان استقرار بانک و بیمه‌های بین‌المللی و مراکز مالی و اعتباری در منطقه.
۹. امکان ورود و خروج کالا از منطقه به خارج از کشور، بدون تشریفات گمرکی.
۱۰. امکان ترانزیت و صدور مجدد کالا بدون محدودیت.
۱۱. امکان خرده‌فروشی کالا برای اتباع خارجی و داخلی.

تهدیدات ترانزیتی منطقه

۱. توافق‌نامه‌ی درباره صادرات، واردات و حمل و نقل کالا میان افغانستان و پاکستان که به‌تازگی با حضور وزیر امور خارجه‌ی آمریکا در پاکستان امضا شده است؛ و با ذکر این نکته که این تفاهم‌نامه در ۳۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده است. براساس این توافق‌نامه، شرایطی برای افغانستان فراهم می‌شود که از طریق بندر کراچی و بندرگاه دیگر پاکستان، به راحتی به آب‌های دریای عمان و اقیانوس هند متصل شود. از طرف دیگر، مهم‌ترین درخواست پاکستان هم این بود که برای تجارت، به کشورهای حوزه «CIS» دست پیدا کند که در این توافق‌نامه لحاظ شده و در طرف مقابل، خواسته کشورهای «CIS» برای دسترسی به اقیانوس هند هم مورد توجه قرار گرفته است.
۲. رقابت ایران و پاکستان: پاکستان در حال ساخت و توسعه‌ی بندری به نام گوادر است. بندر گوادر پاکستان، در مقایسه با کراچی،

تجار و صاحبان کالا نمایان می‌سازد که صرفاً از طریق سیاست‌های اصل ۴۴ و واگذاری به بخش خصوصی امکان‌پذیر است. اندازه‌ی ناوگان حمل‌ونقل و هم‌سان‌سازی محموله‌ها که قبلاً نیز به عنوان یک فاکتور مهم در حمل مورد توجه قرار می‌گرفت، در این شیوه‌ی حمل، به‌خصوص در حمل گندم، بسیار مورد نظر است؛ چراکه در زمان پهلوگیری کشتی‌ها، حمل انبوه به دلیل زمان حمل و تناژ حمل، بسیار مهم خواهد بود.

تحلیل هزینه - فایده طرح

۱۳۵۰- کیلومتر روسازی و زیرسازی مسیر - هزینه‌ی زیرسازی و روسازی هر کیلومتر معادل $1/000/000/000$ تومان است؛ در نتیجه مبلغ کل طرح، برابر: $1350 \times 1/000/000/000 = 1350/000/000/000$ میلیارد تومان و برابر $(1350/000/000)$ یک هزار و سیصد و پنجاه میلیون دلار خواهد بود. - در صورت اضافه شدن هزینه‌های سیگنالی، مونیتورینگ، پل‌ها و... رقم فوق به دو میلیارد تومان به‌زای هر کیلومتر خواهد رسید که رقم قبلی را به $2/700/000/000$ دلار افزایش می‌دهد.

- بنا به اظهار مدیرعامل شرکت خط و ابنیه‌ی راه آهن، توانایی ریل‌گذاری روزانه $5/5$ کیلومتر، در کشور وجود دارد که با این حساب، مسیر 1350 کیلومتر، ظرف 245 روز ریل‌گذاری خواهد شد (حالت خوش‌بینانه). ولی در حالت معمولی و بر اساس محاسبات فنی، این مسیر در مدت $24 - 36$ ماه قابل بهره‌برداری است.

- در حال حاضر، دو کشور روسیه و قزاقستان، مجموعاً قریب 28 میلیون تن گندم به کشورهای اتحادیه عرب و جنوب شرق آسیا صادر می‌کنند.

- در صورت بهره‌برداری از این مسیر در سه سال آینده و با افزایش صادرات دو کشور روسیه و قزاقستان، امکان جذب حداقل 50 درصدی محموله‌ی فوق از این مسیر وجود دارد. (16 میلیون تن).

- با لحاظ نمودن 60 دلار به ازای هر تن حمل در مسیر فوق، درآمد حمل 16 میلیون تن در سال، رقمی حدود $960/000/000$ دلار خواهد شد که در این صورت، رقم سرمایه‌گذاری اولیه را در $2/7$ سال جبران می‌کند.

نتیجه‌گیری

بر اساس بررسی‌های انجام شده، ایران می‌تواند سالانه حدود 20 میلیارد دلار درآمد ارزی ناشی از عبور کالای ترانزیت، در صورت گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای به دست آورد. از این رو، توسعه و تجهیز هرچه بیش‌تر بنادر به امکانات و تجهیزات بارگیری و احداث اسکله‌های مسافری و احداث خط برای تسهیل در حمل و نقل کالا و مسافر از جنوب

سناریوی جدید ریل - دریا

سناریوی جدید ریل - دریا، شیوه‌ی جدید حمل و نقلی در کریدور شمال - جنوب است که در صورت بهره‌برداری رسیدن آن، تمایل به استفاده از این شیوه حمل و نقلی، روزبه‌روز افزایش خواهد یافت.

انتخاب سناریوی بهینه‌ی حمل ترکیبی از چابهار

اگر این بندر توسعه یابد و پس‌کرانه‌ی آن که راه آهن چابهار - سرخس است، احداث شود، منافع بسیاری از نظر توسعه‌ی اقتصادی، سیاسی و امنیتی به همراه دارد. ظرفیت بندر چابهار، تا سقف هفت میلیون تن در سال قابل افزایش است و برای حمل کالاها و ترانزیت، این بندر نیاز به پس‌کرانه‌ی مناسبی دارد که احداث راه آهن، این نیاز را برآورده می‌سازد. احداث خط ریلی چابهار می‌تواند بندر چابهار را به بنادر نوشهر، امیرآباد و انزلی نیز متصل کند.

این خط ریل، از «چابهار» آغاز و با عبور از «ایرانشهر»، «خاش»، «زاهدان»، «نهبندان»، «بیرجند»، «قاین» و «گناباد»، از طریق ایستگاه «کالشور» در حوزه‌ی شهرستان «تربت حیدریه»، به راه آهن بافق - مشهد متصل می‌شود و با بهره‌برداری از این طرح، سیستان و بلوچستان، از چند مسیر به راه آهن سراسری جمهوری اسلامی و چندین کشور همسایه متصل خواهد شد. خط آهن چابهار - مشهد، 1350 کیلومتر طول دارد و قطار چابهار-مشهد می‌تواند بین 3 تا 3 هزار و 500 تن بار را جابه‌جا کند که این امر، موجب پهلوگیری کشتی‌هایی با تناژ بالا در ادامه‌ی طرح توسعه‌ی بندر چابهار می‌شود.

دلایل تقاضا برای حمل کالا از طریق مسیر ریلی سرخس - چابهار

پس از بهره‌برداری از این خط آهن، مدت زمان حمل‌ونقل کالا به صورت چشم‌گیری کاهش می‌یابد و اهمیت حمل‌ونقل ریلی، نسبت به حمل‌ونقل دریایی و هوایی را دوچندان خواهد کرد و این امر با توجه به اهمیت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و توسعه‌ی روابط اقتصادی و تجاری میان کشورهای منطقه‌ی اروپا و بنادر خلیج‌فارس در خور توجه است. در ضمن، هزینه‌ی حمل‌ونقل نیز، برای صاحبان کالا، اقتصادی خواهد بود؛ چراکه راه‌آهن در دنیا به عنوان حمل‌ونقل ارزان شناخته شده است. ایمنی حمل نیز، از عوامل دیگری است که در حمل‌ونقل ریلی، بیش‌تر قابل لمس بوده و ضریب خسارت به کالا در آن، به مراتب کم‌تر است.

نکته‌ی دیگر، در دسترس بودن این روش حمل‌ونقل است. این مرحله، بیش‌تر جایگاه دولت را در شناساندن مزایای این طرح به



فاصله‌ی بیش‌تری با هند دارد، بنابراین از موقعیتی استراتژیک برخوردار است. به‌علاوه پتانسیل تجاری این بندر بسیار بالاست. این بندر، طرحی درازمدت نیست و در آینده‌ی نزدیک، با ظرفیت کامل خود به راه خواهد افتاد. در حال حاضر، مرحله‌ی اول این بندر در حال اتمام است. 75 درصد هزینه‌های این مرحله را چینی‌ها تأمین کرده‌اند. فاز دوم این بندر نیز در حال اتمام است. ایران تنها در صورتی برنده این رقابت خواهد بود که زیرساخت‌ها و امکانات و تجهیزات لازم برای توسعه‌ی بندر چابهار را به وجود آورد. در غیر این صورت، پاکستان گوی رقابت را از ایران خواهد ربود.

شیوه‌های حمل و نقلی موجود در منطقه

در حال حاضر، برای حمل کالا از مسیر چابهار به مناطق مرکزی کشور و یا ترانزیت کالا، سناریوهای مختلفی وجود دارد که شامل روش‌های زیر است:

الف) سناریوی حمل (وارداتی - صادرات - ترانزیتی) دریا - جاده و بالعکس.

ب) سناریوی حمل (واردات - صادرات ترانزیتی - دریا - هوایی و بالعکس).

شیوه حمل و نقل هوایی، شیوه‌ی گرانی است که معمولاً برای کالاهای خاص و با ارزش بالا مورد استفاده قرار می‌گیرد و برای کالاهای انبوه، توجیه اقتصادی ندارد. پس در حال حاضر، تنها سناریوی قابل بحث، جاده - دریا است.

شده که با توجه به اهمیت ویژه‌ی آن، حمل و نقل ریلی باید همراه برنامه و سیاست‌های کلان، در اولویت قرار گیرد؛ اما متأسفانه در این زمینه، شاهد رشد لازم نیستیم. با ابلاغ آیین‌نامه‌ی سهم بهینه‌ی راه آهن در آبان ۱۳۸۸، راه آهن مکلف شد که ۱۰۰ درصد از فعالیت‌های خود را در امور ناوگان ریلی (شامل: واگن مسافری، واگن باری و لکوموتیوها)، تعمیر و نگهداری و تامین قطعات، مدیریت ترافیک شبکه، مالکیت دپوهای تعمیراتی، کارخانه‌ها و کارگاه‌های تولید قطعات و تجهیزات، ماشین‌آلات مکانیزه‌ی خط، نگهداری و تعمیرات سیگنالینگ و خط و ساختمان و مالکیت خطوط فرعی را به بخش غیردولتی واگذار کند. به طور کلی، واگذاری به صحنه آوردن بخش خصوصی که باید سرمایه‌گذاری کند، با مدل دسترسی آزاد به شبکه‌ی ریلی قابل تقویت است. الگوهای واگذاری، باید برخاسته از منافع مشترک، شفاف و الزام‌آور باشد و مهم‌تر از همه، این که مدیریت به بخش خصوصی واگذار شود تا براساس سرمایه‌گذاری خود و بهره‌گیری بهتر از عوامل انسانی مؤثر، حق تصمیم‌گیری داشته باشد و اقداماتش را با رعایت اصول فنی و توجیه اقتصادی همراه کند. از این رو، به دلیل تأمین اعتبار لازم برای اجرایی شدن احداث مسیر فوق، پیشنهاد می‌شود:

۱. تشویق بانک‌های خصوصی و شرکت‌های سرمایه‌گذاری برای ورود به موضوع و تأمین احداث اتوبان‌ها و آزادراه‌ها به روش B.O.T.
۲. در صورت عدم تحقق بند ۱، فروش اوراق مشارکت محور چابهار- سرخس و تأمین اعتبار لازم توسط سیستم بانکی کشور پیش‌بینی می‌شود.
۳. با توجه به حمایت بانک توسعه‌ی اسلامی از طرح‌های سرمایه‌گذاری ریلی در کشورهای CIS، مذاکره‌ی لازم با بانک موصوف، برای تأمین اعتبار به انجام برسد.
۴. احداث زیرساخت‌های ذخیره‌سازی گندم در منطقه‌ی ویژه‌ی اقتصادی چابهار. بدیهی است، احداث سیلوهای ذخیره‌سازی گندم، منافع زیادی در پی دارد که از آن جمله می‌توان به کاهش ضایعات، ایجاد امکان اختلاط گونه‌های مختلف گندم برای حصول پروتئین مناسب، جلوگیری از آفات واردشده به دانه در فضای باز و غیربهداشتی و همچنین، کاهش هزینه‌های حمل و نقل مضاعف گندم اشاره کرد؛ ولی مهم‌ترین مزیت آن، با احداث هم‌زمان زیرساخت‌های ریلی، امکان ذخیره‌سازی و جلوگیری از توقف کشتی‌ها در بندر تحقق خواهد پذیرفت.
۵. ایجاد صندوق مشترک بین اعضای کریدور شمال - جنوب برای کمک به سرمایه‌گذاری در طرح‌های حمل و نقلی که جنبه‌ی منطقه‌ای و بین‌المللی دارد؛ از جمله مسیر بندر چابهار و راه آهن سرخس - چابهار. ■



به مزایای بندر چابهار و موقعیت استراتژیک آن، بیش از پیش نمایان می‌شود. با توجه به موقعیت استراتژیکی چابهار و سیستان و بلوچستان که به عنوان دروازه‌ی تجارت ۵ قاره‌ی دنیا مطرح است و ۱۲۰۰ کیلومتر مرز آبی و خاکی با کشورهای مسیر جنوب شرقی آسیا و کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس دارد، یکی از مناطق بسیار مهم و باارزش برای ترانزیت کالا، به‌خصوص کالاهای فله مثل غلات است. احداث این خط ریلی، موجب خواهد شد که بخش خصوصی بتواند از موقعیت استراتژیک بندری چابهار که تنها بندر ایرانی ساحل اقیانوس هند است، استفاده کند و سرمایه‌گذاری در طرح‌های اقتصادی این بندر را در اولویت برنامه‌های خود قرار دهد. حمل سالانه بیش از ۶ میلیون تن کالاهای ترانزیتی از مجموع ۲۰ میلیون تن کالای کریدور شمال - جنوب در پایانه‌ی بار بندر چابهار به وسیله‌ی این خط ریلی، موجب خواهد شد تا صدها تاجر از کشورهای تولیدکننده‌ی کالا و مصرف‌کننده‌ی آن در کشورهای افغانستان، پاکستان، کشورهای آسیای میانه و غیره، برای تسهیل در انجام کارهای تجاری خود، از طریق این بندر استراتژیک وارد عمل شوند. در قالب برنامه‌های سوم (مواد ۳۰ و ۱۲۸) و چهارم توسعه، مجوزهای لازم برای ورود بخش خصوصی به حوزه‌ی حمل و نقل ریلی کشور صادر شده است و متعاقباً با دستور مقام معظم رهبری، اصل ۴۴ وارد صحنه عملیاتی

به شمال کشور و بالعکس، با هدف کم کردن هزینه‌ی حمل و نقل بر قیمت کالا، کم کردن زمان و سرعت در جابه‌جایی، کوتاه کردن هر چه بیشتر مسیر ترانزیت، ایمنی و صرفه‌جویی در سوخت، بسیار ضروری و سرشار از فایده خواهد بود. منافع بالقوه‌ی حاصل از ترانزیت در ایران، با بهره‌گیری از مزیت ترانزیت، می‌تواند منافع بسیاری را حاصل کند و جایگاه اقتصادی ایران را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم ۳ عنصر مهم است: درک واقعیات، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی. طرح کریدور شمال - جنوب، یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است که در جهت تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کم‌تر و ایمنی بیشتر را در پی دارد. همچنین، چابهار به عنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر، به علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با دیگر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر، این بندر به علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، با اتصال به شبکه‌ی ریلی، از اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها برخوردار خواهد شد. لزوم احداث خطوط راه‌آهن چابهار به مشهد، با توجه

نقش شرکت‌های 3PL و 4PL در پروژه‌های تجارت غلات منطقه

دکتر عباس حاجی ابراهیمی

از وظایف شرکت‌های 3PL و 4PL (که نوعی واسطه‌ی عمده‌فروشی هم هستند) و نهایتاً آشنایی با ساختار آن‌ها، می‌تواند یکی از عوامل مؤثر در عملیاتی شدن تجارت غلات در منطقه باشد. در تعاریف لجستیک، کلیه‌ی اموری که در لجستیک داخلی، عملیاتی و خارجی صورت می‌پذیرد، در یک نوع یکپارچگی و اتصال شبکه‌ای از فعالیت‌ها هستند و در این میان، لجستیک عملیات با پیوستگی به برخی از فعالیت‌های لجستیک داخلی، وظایف شرکت‌های 3PL را نمودار می‌سازد. امروزه شاهد شکل‌گیری انواع سازمان‌های هلدینگ هستیم که با تکیه بر جریان مالی، جریان اطلاعات و ارتباطات و جریان مواد، زنجیره‌های تأمین را پشتیبانی می‌کنند.

اگر یکی از مهم‌ترین عوامل شبکه‌ی توسعه اقتصاد جهانی را ترانزیت بدانیم، آن‌گاه ورود به پروژه‌ی منطقه‌ای تجارت غلات، اهمیت و تأثیر به‌سزایی را که در اقتصاد منطقه دارد، نمایان می‌سازد. به این صورت می‌توان رشد و بهبود ترانزیت را در مسیر مشترک توسعه‌ی کشورهای منطقه ملاحظه کرد.

نقش شرکت‌های 3PL و 4PL بالاخص در سه محور از رویکردهای منطقه‌ای تجارت غلات نمایان است:

۱. نقش هزینه‌ی حمل و نقل در قیمت تمام شده و راه‌کارهای کاهش هزینه

۲. لجستیک و نقش تعیین‌کننده‌ی آن در توسعه تجارت غلات

۳. توسعه‌ی صنایع تبدیلی و صادرات مجدد غلات

با پیشرفت فنون و ابزارهای زنجیره‌ی تأمین و کاربرد لجستیک در کلیه‌ی رویکردهای اقتصاد بین‌الملل، لزوم تعریف سازمان‌ها و شرکت‌هایی که مسئولیت مدیریت توزیع فیزیکی و مدیریت جابه‌جایی مواد را در دست دارند، یعنی کل عملیات مدیریت لجستیک، به عهده آن‌ها است، ضروری به نظر می‌رسد. حمل به معنای جا به جایی کالا و محصولات در انبارها و از نقطه‌ای به نقطه‌ی دیگر و نقل به معنای انتقال مالکیت از ورودی انبار تولیدکننده تا ورودی انبار مصرف‌کننده است. مسئولیت شرکت‌های 3PL یا فورواردر و یا بارفرابر در تجارت گسترده بین‌المللی و فرامنطقه‌ای، منطقه‌ای، ملی و محلی، تا به آن‌جا گسترده شده است که برخی سازمان‌ها علاوه بر پخش و حمل کالا نسبت به فروش کالا و محصولات نیز اقدام می‌کنند. ترکیبی از عملیات فورواردری یا 3PL و فروش حرفه‌ای و تخصصی عمده‌فروشان به خرده‌فروشان، مجموعه‌ای را به نام 4PL و همچنین، پخش و فروش ایجاد کرده است. حضور در پروسه‌ی بازاریابی و فروش و تحقیقات بازاریابی و خدمات پس از فروش و پیش‌بینی تأمین سرمایه‌ی تجاری و پردازش سفارش مشتری، تحولی شگرف در توسعه‌ی عملیات تجاری و بازرگانی است. پرواضح است که نقش اصلی لجستیک، کاهش قیمت تمام شده و افزایش کیفیت تا سطح استاندارد و بهبود خدمات است. اگر به شعار اصلی لجستیک، یعنی انتخاب کالا یا موضوعی صحیح به مقدار صحیح در زمان و مکان صحیح توجه شود، زنجیره‌ی تأمین غلات و نقش لجستیک در این امر، قادر به ایجاد یک منطقه‌ی تجاری سودآور غلات برای کلیه‌ی کشورهای مرتبط به این صنعت است و به این صورت، عملیات re-export، ترانزیت و سوآپ غلات، فواید منطقه‌ای خواهد داشت.

در این پروژه، مشخصات واسطه‌های حمل و واسطه‌های عمده‌ی فروش تشریح شده است و پیشنهاد ایجاد مدیریت لجستیک و واحدی از یکپارچگی فعالیت این دو نوع واسطه‌ها ارائه می‌شود.

طرح مسئله

پروژه‌ی تجارت غلات در منطقه را می‌توان یک پروژه بنیادی و کاربردی دانست؛ چراکه هدف اصلی از توسعه‌ی تجارت غلات، رشد شبکه‌های اقتصادی در لجستیک منطقه است؛ یعنی بهبود خدمات، کاهش قیمت و هزینه‌های تمام‌شده‌ی کالا و افزایش کیفیت تا سطح استاندارد. آشنایی بازرگانان و تجار و شرکت‌های بازرگانی با نحوه‌ی برون‌سپاری فعالیت‌های لجستیکی و تخصصی بودن این فعالیت‌ها و آشنایی با وظایف نمایندگی شرکت‌های کریر و فورواردر و ارابه‌ی تعریف دقیق و صحیح



شناسایی بزرگترین شرکت‌های 3PL و 4PL متخصص در حمل غلات در کشور، منطقه، فرامنطقه و بین‌المللی

بالطبع این شرکت‌ها به لحاظ نوع مسئولیت‌ها و وظایف خود، بررسی جامعی بر امکانات فنی مورد نیاز، امور اداری و مالی، قوانین و مقررات کشورهای مسیر حمل، امور گمرکی، صدور اسناد لازم و نظایر آن انجام داده‌اند و در صورت اثبات اقتصادی بودن و یا به بیانی، قابل رقابت بودن فعالیت این زنجیره‌ی تأمین جدید غلات (مسیر کشورهای CIS و ترانزیت از ایران) در مقایسه با زنجیره‌های تأمین سنتی، وارد این بازار جدید شده‌اند.

نقش شرکت‌های 3PL و 4PL و انواع شرکت‌های واسط و وابسته

اگر بخواهیم شناسایی فرستندگان غلات (تأمین‌کنندگان و تولیدکنندگان)، توزیع‌کنندگان غلات (بنگاه‌های باربری و...)، گیرندگان غلات (فروشنندگان و خریداران و...) را که سه طرف اصلی عملیات زنجیره‌ی تأمین غلات هستند، به‌درستی به انجام رسانیم، باید نقش بسیاری از طرف‌های این داد و ستد بین‌المللی را نیز شناسایی کنیم. شرکت‌های واسطه و وابسته، چه در خدمت فرستندگان کالا باشند یا بنگاه‌های باربری و حتی گیرنده کالا و یا ترکیبی از آن‌ها، نهایتاً منجر به تسهیل و افزایش بهره‌وری در تجارت خواهند شد. پرواضح است که فشار رقابتی، بسیاری از کشورها را وادار ساخته است که به حوزه‌های استفاده از توانایی‌های محوری خود بازگردند یا به عبارتی وقت و انرژی خود را برای بهبود و توسعه‌ی تکنولوژی تولید خود قرار دهند و دیگر امور، پس از تولید یا قبل از آن را برون‌سپاری کنند. این برون‌سپاری نیز، منجر به نوعی یکپارچگی هدفمند و سیستماتیک و نهایتاً مدیریت لجستیک این زنجیره تأمین شده است.

قانون بنیادین اقتصاد حکم می‌کند که یک بنگاه، آن دسته از وظایف خود را که انجام آن‌ها توسط بنگاهی دیگر منافی بیش از هزینه‌ی نظارت بر کار بنگاه مجری حاصل می‌کند، به بنگاه‌های دیگر واگذار کند و یا حتی عملیات پخش و فروش را برون‌سپاری نماید. واسطه‌ها افراد میانی یا رابط‌های دنیای لجستیک محسوب می‌شوند. واسطه‌ها شرکت‌هایی هستند که خدماتی را برای کمک به فرآیند لجستیک ارائه می‌کنند. آنان به عنوان شرکت‌هایی که در پی کسب حداکثر مزیت از لجستیک هستند و به دلیل وجود گرایش‌های بسیار قوی در واگذاری انجام بخش‌هایی از کار به بیرون از بنگاه‌ها، در عرصه‌ی تجارت بین‌الملل، بسیار متداول و مرسوم شده‌اند. لجستیک شخص ثالث، به نوبه‌ی خود، یک صنعت عظیم شده و طبق برآوردها ارزش فعالیت‌های لجستیک شخص ثالث، تنها در منطقه‌ی خاورمیانه بالغ بر یک صد میلیارد دلار تا سال ۲۰۰۸ میلادی بوده است. قطعاً ارزش این فعالیت‌ها در کل جهان، بالغ بر چند تریلیون دلار خواهد شد. سه مسأله‌ی اصلی در ارتباط با قراردادهای عملیات لجستیک شخص ثالث وجود دارد:

الف) کنترل (control) عبارت است از توانایی بنگاه در هدایت پیمان‌کاری لجستیک شخص ثالث. (در این حالت بررسی جریان مواد امکان‌پذیر است).
ب) اجرت خدمات (compensation) به مبلغ و شیوه تعرفه‌ای و قیمت‌گذاری بستگی دارد که براساس آن، وجوهی به شرکت 3PL پرداخت می‌شود، یا به صورت کمیسیون یا مبلغ معینی برابر خدمتی مشخص. روش سنجش عملکرد برابر اجرت خدمات، زمانی میسر است که رتبه‌بندی شرکت‌ها و مناقصه‌ها براساس PBG امکان‌پذیر باشد.

ج) تخصص و مهارت و دانش محوری (Specialized, Skilled & Knowledge Oriented)، یعنی آن‌چه شرکت شخص ثالث کسب کرده است و در اختیار کارفرما نیست استفاده از تخصص‌ها زمانی امکان‌پذیر است که طرفین، انتقال اطلاعات لازم را انجام دهند (جریان اطلاعات و ارتباطات).

توجه به این نکته که بسیاری از عرضه‌کنندگان خدمات لجستیک شخص ثالث دارای محور هستند و بالطبع جریان مالی لجستیک را سیاست‌گذاری می‌کنند، تأثیر به‌سزایی در کاهش هزینه‌های کارفرمایان در پروسه‌ی توزیع دارد. زیرا کارفرمایان قادر خواهند بود در هزینه‌ی توزیع تا تحویل کالا به گیرندگان کالا، صرفه‌جویی نموده و به افزایش میزان تولید بپردازند و به طور هم‌زمان با دریافت ارزش کالا یا ارزش کالا و هزینه‌ی حمل نسبت به

فرضیات اساسی انجام پروژه‌ی تجارت غلات

- روند توسعه‌ی تکنولوژی اطلاعات در کشور
- حضور در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی غلات
- ارتقای خدمت دهی به مشتریان
- کاهش هزینه‌های تمام‌شده کالا و خدمات مربوطه
- افزایش سرعت و ایمنی حمل و نقل غلات و گردش سرمایه
- حضور شرکت‌های 3PL و 4PL ایرانی و شرکت‌های مشترک ایرانی و خارجی در بازارهای بین‌المللی به قصد رقابت زنجیره‌های تأمین غلات
- حضور در بازارهای بین‌المللی، نمایشگاه‌ها و همایش‌های بین‌المللی غلات جهت هم‌افزایی و شناسایی پتانسیل‌ها
- رفع مشکل حمل یک سربار کالاهای تجاری و موازنه‌ی واردات و صادرات در بنادر امام خمینی و چابهار
- رشد و توسعه‌ی مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد
- ساخت و توسعه‌ی بنادر خشک در کشورهای منطقه
- روش‌های انجام پروژه‌ی تجارت غلات و فرآیندها
- بدیهی است که شناخت بازارهای محلی، ملی، منطقه‌ای، فرامنطقه‌ای و بین‌المللی، تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و فروشنندگان و خریداران، قدم اول در فرایندهای پروژه غلات محسوب می‌شود.

برای مثال:

- بازار ایران، افغانستان، پاکستان و ترکیه و کشورهای CIS (بازار منطقه‌ای اکو)
- بازار ایران و کشورهای عربی حوزه‌ی خلیج فارس و عراق و افغانستان (بازار منطقه‌ای خاورمیانه)
- بازار خاورمیانه و کشورهای شمال آفریقا (بازار فرامنطقه‌ای MENA)
- بازار جنوب و جنوب شرقی آسیا (هند و بازار کشورهای ASEAN)





۲۰۰۰ میلادی، بالغ بر ۵۰ میلیارد دلار بوده است. در جمهوری خلق چین، شرکت Sinotrans، در میان بیش از ده هزار بارفرابر، در حال حاضر رقابت می‌کند. (سینوترانس در سال ۲۰۰۵ میلادی با ۶۴۰۰۰ کارمند، ۵۷ شعبه اصلی و ۵۰۸ شعبه فرعی و ۶۰ درصد سهم بازار بارفرابری، در حال فعالیت بوده است).

علت اصلی استفاده از واسطه‌ها از دید بنگاه‌های کوچک و بزرگ

الف) دیدگاه بنگاه‌های کوچک، عبارت است از عدم وجود منابع داخلی برای انجام امور لجستیکی.

ب) دیدگاه بنگاه‌های بزرگ، عبارت است از این‌که واسطه‌ها بعضی از کارها را کارآمدتر از آن‌چه در داخل شرکت‌ها انجام می‌شود، انجام می‌دهند.

پرواضح است که شرکت‌هایی که در یک منطقه تجاری مستقر هستند و در مقیاس جهانی تجارت می‌کنند، احتمال بیش‌تری برای واگذاری فعالیت‌های خود به مؤسسات بیرون از خود دارند. این عمل، معقول‌تر از آن است که فعالیت‌های خود را به عنوان یک شرکت جهانی از نو طراحی کنند.

انواع واسطه‌های حمل

۱. بارفرابران حمل - بارفرابران (فورواردرها) یا کارگزاران، عاملان جابه‌جایی بار در سطح جهان هستند، که شناسایی مبدأ و مقصد و الزامات خاص جابه‌جایی و تهیه‌ی اسناد مربوطه، چنان‌که از کاراترین و باصرفه‌ترین مسیر و روش حمل استفاده شود، را بر عهده دارند. روش دیگر، نگرستن به فعالیت بارفرابران و توجه کردن به تفاوت‌های بین عمده‌فروشی و خرده‌فروشی است. شرکت‌های باربری ترجیح می‌دهند امکانات و فضای خود را به صورت عمده به فروش برسانند و بارفرابران نیز، مشترکاً به عمده‌فروشان و خرده‌فروشان سرویس می‌دهند و اگر بار خرده، کم‌تر از واحد حمل بار یک کانتینر باشد، نیز به نسبت وزن و حجم کانتینر یا کامیون اشغال شده، سرویس خرده‌فروشی را ارائه می‌دهند (کالا‌های گروپاژی LCL و LTL).

بارفرابران، صرفاً به عنوان کارگزار عمل می‌کنند نه فروشنده‌ی مجدد. در حالی که بنگاه‌های باربری عمومی بدون وسیله‌ی حمل (NVOCC)، فروشنده‌ی مجدد هستند.

از دیگر ویژگی‌های فعالیت بارفرابران این است که ضرورتاً در زمان بحران‌های اقتصادی و کاهش کسب و کار این‌گونه فعالیت‌ها با کاهش درآمد روبه‌رو نمی‌شوند؛ زیرا بارفرابران می‌توانند قراردادهای پرمنفعتی با بنگاه‌های باربری ببندند. قابل توجه این است که کاهش درآمد حمل‌کنندگان و باربران به دلیل کاهش کسب و کار، عمدتاً منجر به بهبود وضعیت اقتصادی بارفرابران می‌شود.

پرداخت هزینه‌ی توزیع به عرضه‌کنندگان خدمات لجستیک شخص ثالث عمل کنند.

این مباحث مالی یا جریان مالی لجستیک در شرایط اینکوترمز از دیدگاه بازرگانی و شرایط عملیات حمل و نقطه‌ی شروع و پایان هر نوع عملیات در بارنامه‌ها و راه‌نامه‌های حمل و نقل، مشخص و سامان‌دهی شده است.

عرضه‌کنندگان خدمات لجستیک شخص ثالث، معمولاً پنج نوع خدمات لجستیک یکپارچه را ارائه می‌دهند.

الف) خدمات باربری محور: حمل‌کنندگانی چون شرکت‌های کشتیرانی یا شرکت‌های باربری هوایی (مالک وسیله یا اجاره‌کننده).

ب) خدمات انبارمحور: بنگاه‌هایی که صرفاً متمرکز بر امور انبارداری هستند

پ) خدمات بارفرابری محور یا دلالی: بارفرابران (فورواردرها) از دو نوع بسیار مهم و مرسوم‌تر واسطه‌ها تشکیل شده است.

ت) خدمات اطلاعات‌محور: (E-Transportation) نظیر شرکت‌های تکنولوژی اطلاعات یا عرضه‌کنندگان اطلاعات.

ث) خدمات مشتری‌محور: بنگاه‌های توانمند در تحقیقات بازاریابی و فروش خدمات که نظام پیچیده‌ای را عملی می‌سازند.

ورود از مرحله لجستیک مقدماتی به لجستیک پیشرفته، یعنی از اوایل دهه‌ی ۹۰، با وجود شرکت‌های خدمات لجستیک شخص ثالث، عملاً صنعت حمل و نقل و خدمات بازرگانی را درهم آمیخت. همین امر باعث شد که این شرکت‌ها بسیار متمایل به حضور در کشورهایی باشند که مشتریان و موکلانشان آن‌جا هستند. اما ملاحظات بسیاری وجود دارد که گاهی کارفرمایان یا تولیدکنندگان در یک بازار پرریسک حضور می‌یابند اما شرکت‌های لجستیک شخص ثالث، بسیار نزدیک به آن‌ها، اما در بازاری با ثبات‌تر خواهند ایستاد که یکی از شیوه‌های مرسوم مؤسسات وابسته و واسطه در انجام فعالیت‌ها، دنبال کردن مسیر حضور یک شرکت بزرگ در یک کشور در حال توسعه است.

شناسایی واسطه‌ها و شرکت‌های 3PL و تعداد آن‌ها در یک کشور، گاه بسیار مشکل و حتی غیرممکن می‌نماید. چراکه شرکای تجاری بسیاری از دیگر کشورها در این‌گونه شرکت‌ها حضور دارند و محل جمع شدن این شرکت‌ها معمولاً در مگاپورت‌ها یا Hubهای منطقه است.

این شرکت‌های خدمات لجستیک شخص ثالث، معمولاً چند شرکت بسیار بزرگ در یک بازار منطقه‌ای هستند که صدها وابسته و شرکت فرعی به آن‌ها متصل اند و به صورت 3PLهای بسیار کوچک‌تر فعالیت دارند. برای مثال، از هزار شرکت 3PL آمریکا، صرفاً ۵۶ تای آن‌ها، دوسوم در آمد ناخالص این فعالیت را به خود اختصاص داده‌اند. در آمد این فعالیت در آمریکا در سال

این عمل، معمولاً در حمل و نقل چند وجهی و ترکیبی و کانتینری صورت می‌پذیرد. طبیعتاً بارهای غیر کانتینری، نیاز به این روش حمل کانتینری ندارند.

۵. انجمن‌های فرستندگان کالا: انجمن‌های فرستندگان، معمولاً سازمان‌های غیرانتفاعی هستند که در آن‌ها فرستندگان برای به دست آوردن اهرم مذاکره‌ای بهتر در برابر حمل‌کنندگان اصلی، به یکدیگر می‌پیوندند. اغلب بنگاه‌های کوچک، درمی‌یابند که رقابت با بنگاه‌های بزرگ‌تر در بازارهای خارجی مشکل است؛ زیرا فرستندگان کوچک، هزینه‌های حمل و نقل بالاتری را باید تحمل کنند.

۶. بنگاه‌های مدیریت صادرات
(EMC) Export Management Companies

بنگاه‌های امور بازرگانی صادرات
(ETC) Export Trading Companies

این بنگاه‌ها به بازاریابی محصولات تولیدکنندگان و صادرکنندگان در سایر کشورها کمک می‌کنند. این خدمات ارزشمند، بنگاه‌هایی را که تخصصی در لجستیک و بازاریابی بین‌المللی ندارند، حمایت می‌کند. تفاوت بین این دو بنگاه این است که بنگاه مدیریت صادرات، بیش‌تر شبیه مشاور صادرکننده عمل می‌کند و به‌ندرت مالکیت محموله را به عهده دارد.

درحالی‌که بنگاه امور بازرگانی صادراتی، فعالانه محصولات را خرید و فروش، بازاریابی و حمل می‌کند و به صورت درون‌شهری یا برون‌شهری، در بنگاه‌های پخش و فروش جلوه‌گر می‌شوند.

هر دو نوع این بنگاه‌ها بر اساس روابط طولانی‌مدت با مشتریان خود طراحی شده‌اند. تفاوت بارفرابران با این دو بنگاه در این است که بارفرابران معمولاً روی یک محموله مشتری، فعالیت خود را آغاز می‌کنند، در حالی‌که این بنگاه‌ها به صورت عمومی و گسترده فعالیت‌ها را توسعه می‌دهند. (البته برای موارد خاص نظیر محمولات بی‌نهایت گران و منحصر به فرد تخصصی، موضوع این گونه نیست).

* در عرصه صادرات ایران، EMCها و ETCها به صورت عملیاتی و حرفه‌ای شکل نگرفته‌اند. شرکت‌های ETC با نام و علامت تجاری خود در صحنه تجارت وارد می‌شوند و شرکت‌های EMC، بدون ترویج نام و مارک خاص به صادرات محصولات تولیدکننده می‌پردازند.

۷- خدمات حرفه‌ای: مشاوران حقوقی و حسابداران خدمات متنوع و فزاینده‌ای برای لجستیک و جامعه تجارت بین‌الملل ارائه می‌دهند. در این رشته‌ها تخصص‌گرایی به صورت فزاینده‌ای وجود داشته و حقوق دانان و حسابداران و حتی شرکت‌های حقوقی و حساب‌داری کاملاً تخصصی‌ای پدید آمده‌اند که فقط در تجارت بین‌الملل فعالیت دارند.

۸- مدیریت اتحادیه‌ها و مقاطعه کاران جزء: در لجستیک، بیش از هر فعالیت دیگر، تمایل به ایجاد اتحادیه‌های صنفی برای بهبود کارایی و کسب حمایت‌های قانونی وجود دارد.

براساس مطالعه‌ی BDP اینترنشنال و آمارگیری از ۲۵۰ فرستنده‌ی کالا، سهم بخش‌های مختلف عملیاتی در تصمیم‌گیری فرستندگان به شرح زیر است:

الف) قیمت‌گذاری: ۳۱ درصد

ب) سیستم مدیریت اطلاعات: ۵ درصد

پ) پوشش جهانی: ۵ درصد

ت) پیگیری حمل و ردیابی: ۱۱ درصد (Tracing)

ث) دقت و کیفیت در صدور اسناد: ۱۳ درصد

ج) خدمات مشتری: ۱۳ درصد

چ) عملکرد به‌موقع: ۲۲ درصد (JIT)

تأثیرات اتحادیه عبارت از عناوین زیر است که ناشی از هنراتحادها می‌شود. - توانایی‌های فردی: در یک اتحاد، هر طرف چیزهایی برای ارائه دارد و انگیزه‌ی دو طرف، جست‌وجوی یک فرصت است که از اشتراک آن‌ها قابل دسترسی است.

- اهمیت: اتحاد برای هر یک از طرفین عضو اتحادیه، دارای اهمیت است.

۲. دلالتان گمرکی - حق العمل کاران - این بخش از فعالیت‌ها عبارتست از: واسطه و ارتباط رایانه‌ای - تحویل فوری - صدور الکترونیکی مجوز - خدمات تحویل در به در - طبقه‌بندی - ایجاد روش‌هایی جهت حصول اطمینان نسبت به اظهار کالا و انجام امور گمرکی مطابق با مقررات گمرکی - مشاوره‌ی مدیریت بنگاه‌ها در خصوص نیازها و الزامات گمرک - مدیریت روابط بین بنگاه و گمرک - تهیه و اصلاح برنامه‌ی طبقه‌بندی محصول به‌منظور ترخیص سریع‌تر محموله - گسترش استفاده از مناطق ویژه و آزاد تجاری و بنادر خشک - تهیه‌ی برنامه‌ی استرداد عوارض گمرکی و کلیه‌ی حقوقی که طبق مقررات، قابل عودت به بنگاه است.

با توجه به دستورالعمل پنجره‌ی واحد (Single Window)، به عنوان آخرین بخش از آسیکودای جهانی که باید در کلیه‌ی گمرکات به عنوان یک بخش از طرح تحول اقتصادی کشور، یعنی تحول گمرکات صورت پذیرد، عملیات فیزیکی و مجازی برای انتقال مدارک بازرگانی و اظهارنامه‌های گمرکی به صورتی خواهد بود که با حداقل مراجعه‌ی بازرگانان، حق العمل کاران، دلالتان گمرکی، کارگزاران، نمایندگان و وکلای بنگاه‌های اقتصادی و نهایتاً بارفرابران و متصدیان حمل عملیات صدور پروانه‌های گمرکی و قبض انبار و صورت‌حساب‌های مربوطه برای کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی صورت پذیرد.

۳. متصدیان بدون وسیله حمل
(NBO) Non-Vessel Operators

حمل‌کنندگان عمومی بدون وسیله‌ی حمل (Non-Vessel Operating Common Carriers) NVOCC

بنگاه‌های باربری عمومی بدون وسیله‌ی حمل - ظرفیت و فضای حمل را از حمل‌کنندگان خریده و مجدداً آن را به فروش می‌رساند. شرایط کار، کاملاً مشابه یک حمل‌کننده‌ی رسمی است؛ بدون آن‌که هیچ‌گونه مالکیت یا تحت کنترل بودن وسائل نقلیه را داشته باشند. بارنامه‌های خاص این گونه شرکت‌ها به صورتی است که آن‌ها تعهداتی مشابه حمل‌کنندگان عمومی دارند؛ نظیر: ثبت نرخ‌ها نزد مقامات ذی‌صلاح دولتی و رفتار بر مبنای عدم تبعیض. متصدیان حمل بدون وسیله‌ی حمل، بارفرابران نیستند و با آن‌ها تفاوت دارند. بارفرابران، حمل و نقل را نظم و سامان می‌دهند در حالی‌که متصدیان بدون وسیله، حمل، فرستندگان محموله‌های کوچک را یکپارچه می‌کنند و کار فیزیکی انجام می‌دهند و به عنوان فروشنده‌ی مجدد ظرفیت کشتی نیز عمل می‌کنند. متصدیان حمل بدون وسیله‌ی حمل، می‌توانند شریک بارفرابران شوند، اما به تنهایی قادر به انجام سرویس در به در، نظیر بارفرابران نیستند.

۴. جمع‌کنندگان خرده‌بار: جمع‌کنندگان خرده‌بار که اغلب به عنوان متصدیان بدون وسیله‌ی حمل فعالیت مشخصی انجام می‌دهند، محموله‌های کوچک را در اختیار گرفته و آن‌ها را برای ایجاد محموله‌های بزرگ‌تر ادغام می‌کنند.





ممکن است مالک محصول بوده و یا آن‌ها را به‌طور امانی و با دریافت حق‌العمل بفروشند

۲. کارگزاران یا دلان: کسانی که مذاکرات خرید یا فروش یا هر دو را به عهده دارند، اما مالک محصول محسوب نمی‌شوند و کمیسیون آن‌ها به دلیل توانمندی‌ها، ارتباطات بوده و بالطبع، مخاطرات بازار کم‌تر متوجه آنان است.

۳. عمده‌فروش‌ها یا توزیع‌کنندگان: کسانی که محصولات را خریداری می‌کنند و سپس به خرده‌فروش‌ها، بازرگانان و استفاده‌کنندگان صنعتی می‌فروشند و گاه مقدار کمی از محصولات را نیز به مصرف‌کننده نهایی عرضه می‌کنند. این گروه، عنوان محصولات را نیز عمدتاً به خود اختصاص می‌دهند و به این وسیله، بزرگ‌ترین شبکه‌های پخش و فروش درون شهری، برون شهری و بین‌المللی را در دست دارند.

نتیجه‌گیری

(الف) ارزیابی‌ها و بررسی‌ها

● آشنایی با نقش شرکت‌های 3PL و 4PL، در به ثمر رسیدن پروژه‌ی عملیاتی تجارت غلات در منطقه.

● شناسایی این‌گونه شرکت‌ها در سطح جهانی و منطقه‌ای برای حضور در انجام این‌گونه پروژه‌ها.

● آگاهی از نقش این‌گونه شرکت‌ها در پروژه‌ی منطقه‌ای تجارت پنبه، فرآورده‌های نفتی، الوار و انواع فلزات که از زمان فروپاشی شوروی سابق در حال انجام است.

● لزوم یکپارچگی و اشتراک واسطه‌ای حمل و نقل و واسطه‌ای بازرگانی، برای بهبود و سامان‌دهی انجام عملیات تجارت منطقه‌ای غلات.

● شناخت بازار توزیع و حمل و پخش و فروش حرفه‌ای از طریق شرکت‌های 3PL.

(ب) نتایج

● بهینه‌سازی عملیات حمل و نقل ترکیبی از طریق فورواردرها.

● ایجاد یک چشم‌انداز (ایجاد ظرفیت حمل یک میلیون تن غلات) و بررسی مأموریت کلیدی واسطه‌های حمل و نقل و بازرگانی برای ایجاد یک مدیریت لجستیک واحد.

● تعریف مشخص مسئولیت سازمان‌ها و ارگان‌های ذی‌ربط در ارتباط با پروژه‌ی منطقه‌ای تجارت غلات، از راه واسطه‌های حمل و نقل و بازرگانی.

● تعریف جدیدی از هلدینگ‌های غلات که انعطاف‌پذیری کافی برای فعالیت در کلیه بازارهای جهانی را داشته باشند.

● ایجاد زمینه‌ی فعالیت سرمایه‌گذاران خارجی در بخش غلات، برای حضور انواع تجهیزات مربوطه، با توجه به ظرفیت تعریف شده.

● معرفی موفقیت‌های حاصل از پروژه‌ی منطقه‌ای غلات به دیگر سرمایه‌گذاران، به‌منظور حضور در این پروژه و دیگر فرصت‌های پیش‌رو.

● عرضه‌یابی در مسیر ترانزیت و توسعه‌ی بخش ترانزیت کشور.

● یافتن اشتراکات فعالیت‌های واسطه‌های بازرگانی و حمل و نقل و استفاده از منافع حاصل از این‌گونه اشتراکات در طرح تحول اقتصادی کشور.

● این‌گونه پروژه‌ها سود خود را از فروش کلی و یکپارچه که به معنای خرید در مقیاس (کالا و خدمات) و فروش تخصصی به دست می‌آورند. ■

- وابستگی‌های متقابل: طرفین به یکدیگر نیاز دارند؛ به این معنا که از امکانات یکدیگر، در صورت لزوم برخوردار خواهند بود.
- سرمایه‌گذاری: طرفین، خواستار سرمایه‌گذاری در اتحاد خود هستند.
- اطلاعات: طرفین، نسبت به یکدیگر، کاملاً به صورت باز عمل می‌کنند و در ارایه‌ی اطلاعات به یکدیگر، صادقانه وارد عمل می‌شوند.
- ادغام: طرفین، ارتباطات زیادی با یکدیگر دارند و اشتراکات زیادی در روش‌های عملیاتی آنان دیده می‌شود.
- نهادینه شدن: به اتحاد، موقعیتی رسمی بخشیده شده که نوعی روش و استاندارد را شامل می‌شود.
- یک‌رنگی: اعتماد، یک موضوع نامشهود است که عنصر حیاتی هر اتحاد محسوب می‌شود.

معیارهای انتخاب عرضه‌کننده‌ی لجستیک طرف ثالث

- ثبات مالی

- عمق و استحکام مدیریت

- رهبری استراتژیک

- عملیات

- ابتکارات کیفی

- جور بودن و سازگاری

- تجربه‌ی کاری

- خوش‌نامی و اعتبار نزد سایر مشتریان

- تجهیزات و تسهیلات فیزیکی

- فن‌آوری اطلاعات

- رشد بالقوه

- هزینه

- رایج‌ترین خدمات واکذار شده به صورت برون‌سپاری

- حمل و نقل محصولات تمام شده

- انبارداری

- جمع‌کننده‌ی خرده بار / توزیع

- فعالیت‌های منتخب صنعتی

- برگشت و تعمیر (بازیابی) محصول

- فن‌آوری اطلاعات

- خدمات مشتری

- پرداخت / حساب‌رسی صورت حساب حمل بار

- حمل و نقل مواد و قطعات ورودی به کارخانه

- تخلیه و بارگیری بدون نگهداری در انبار

- مدیریت ترافیک / عملیات ناوگان

- مونتاژ محصول / نصب

- انجام سفارش

- ثبت سفارش / پردازش سفارش

- بسته‌بندی، برچسب زنی و بسته‌بندی و حمل و نقل محصول

واسطه‌های عمده‌فروشی و خرده‌فروشی در لجستیک خارجی (تحقیقات بازاریابی و فروش)

کارگزار خرید برای مشتریان: پیش‌بینی خواسته‌ها، تقسیم کردن مقادیر بزرگ یک محصول، ذخیره کردن، نقل و انتقال محصولات، طبقه‌بندی و جور کردن، تهیه‌ی منابع مالی، قابل دسترس کردن محصولات، ضمانت کردن محصولات، مشارکت در مخاطرات.

کارشناس فروش برای تولیدکنندگان: فراهم کردن اطلاعات بازار، تفسیر خواسته‌های مصرف‌کنندگان، ترغیب محصولات تولیدکنندگان، طبقه‌بندی و درجه‌بندی محصولات، انبار کردن محصولات، مذاکره با مشتریان، تهیه‌ی منابع مالی، مشارکت در مخاطرات.

در طبقه‌بندی واسطه‌های بازرگانی:

۱. خرده‌فروش‌ها: کسانی هستند که محصولات را خریداری می‌کنند و به مصرف‌کنندگان و استفاده‌کنندگان نهایی و سازمانی می‌فروشند. خرده‌فروشان،

لجستیک دریایی کارآمد و تاثیر آن بر تجارت منطقه‌ای غلات

پیوند مفتی

طبقه‌بندی کشتی‌ها بر اساس نوع فعالیت

خطوط کشتیرانی، معمولاً به دو صورت زیر فعالیت می‌کنند:

۱. فعالیت به صورت خطوط منظم یا لاینر (Liner)
۲. فعالیت به صورت خطوط نامنظم (Tramp)

کشتی‌های لاینر:

کشتی‌های فعال در خطوط منظم، در مسیر از قبل تعیین شده‌ای در یک سیکل بسته و از یک مبدأ مشخص حرکت می‌کنند و در زمان مشخص شده، پس از طی مسیر اعلام شده، به مبدأ اولیه بازمی‌گردند و مجدداً همان مسیر را تکرار می‌کنند. در این روش، کشتی حامل کالا است (Many Commodities/Numerous Shippers). در این حالت، معمولاً قراردادی بین حمل‌کننده و صاحب کالا رد و بدل نمی‌شود و اصل بارنامه و مندرجات آن، به عنوان قرارداد حمل و تعهدات طرفین تلقی می‌شود. لازم به ذکر است، ۳۰ تا ۴۰ درصد از کل سفر کشتی‌ها در این مقوله می‌گنجد.

کشتی‌های بدون خط سیر منظم:

یک نوع کشتی تجاری است که در خط منظمی فعالیت نمی‌کند و محموله را به هر نقطه‌ای که صاحب کالا بخواهد حمل می‌کند. در این حالت، کشتی به هر بندری برای حمل کالا و بر اساس اجاره‌ی توافق شده مابین اجاره‌کننده و حمل‌کننده اعزام می‌شود و معمولاً دارای یک صاحب کالا و یک کالای خاص است (One Commodity/One Shipper).

لازم به ذکر است، ۶۰ تا ۷۰ درصد از کل سفر کشتی‌ها در این مقوله می‌گنجد.

در ۲ گروه قرار دادن کشتی‌های لاینر و ترامپ، به دلیل متفاوت بودن کشتی‌ها از نظر ساختمان، تجهیزات و یا سرعت آنها نیست، بلکه این ۲ گروه از کشتی‌ها از این نظر تفاوت چندانی ندارند، تفاوت در نحوه‌ی به‌کارگرفتن این کشتی‌ها به‌منظور حمل محموله است و با توجه به نحوه‌ی به‌کارگیری نوع خسارت کشتی، متفاوت خواهند بود. در مواقعی که کشتی جزو کشتی‌های لاینر باشد، معطلی کشتی بیش از زمان مجاز در بندر تخلیه و بارگیری

امروزه اقتصاد به عاملی مهم برای نقش‌آفرینی کشورها در روابط بین‌الملل تبدیل شده است. در دنیای امروز، کشوری را نمی‌توان یافت که از مبادلات تجاری با دیگر کشورها بی‌نیاز باشد. شرایط اقتصادی و جغرافیایی کشورها موجب شده تا هر کشوری به دنبال مزیت‌های نسبی خود بوده و سعی در تقویت آن داشته باشد.

سرزمین پهناور ایران، به دلیل موقعیت جغرافیایی برتر خود در منطقه و قرار گرفتن مابین آسیای میانه، شبه‌قاره هند، خاورمیانه و اروپا و دسترسی به آب‌های آزاد، از امکانات بالقوه و امتیاز رقابتی ویژه‌ای برخوردار است و به عنوان یکی از کشورهای دارای پتانسیل بالا در ترانزیت بین‌الملل شناخته می‌شود؛ به طوری که از مجموع سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا، ۲ کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب، از ایران عبور می‌کند. برای این که از این مزیت بهره‌مند شویم، باید بتوانیم با تقویت زیرساخت‌ها و ایجاد هماهنگی بیش‌تر بین ارگان‌ها و به‌کارگیری تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری در بندر و برطرف کردن موانع و بهره‌گیری از تمامی ظرفیت‌های خود، مدت زمان انتقال کالاهای عبوری را کاهش دهیم و همچنین، در هزینه‌ها صرفه‌جویی کنیم.

سیستم لجستیک دریایی کارآمد، موجب کاهش معطلی کشتی‌ها در بندر بارگیری و تخلیه و همچنین، زمان نقل و انتقال کالا می‌شود و قیمت تمام‌شده را هم پایین می‌آورد. از این رو باید نقاط ضعف و قوت را شناخت تا از بروز هزینه‌های اضافی جلوگیری کرد و معطلی کشتی‌ها را به حداقل رساند و یا حتی صفر کرد.

تعاریف مرتبط

۱. لجستیک دریایی: موازنه‌ی واردات و صادرات دریایی با رویکرد استفاده‌ی بهینه از تجهیزات بندر و فن‌آوری اطلاعات با هدف کاهش هزینه‌های دریایی و مبلغ کرایه‌ی کشتی‌ها.
۲. هزینه‌ی معطلی کشتی یا دموراژ: خسارت ناشی از معطلی کشتی بیش از مدت زمان مجاز در یک بندر را دموراژ می‌گویند.
۳. پاداش زودکرد تخلیه: پاداش ناشی از زودکرد تخلیه یا بارگیری نسبت به زمان مجاز توقف کشتی در بندر را دیسپاچ می‌گویند.





موجب می‌شود که خسارت معطلی کشتی از نوع سورشارژ باشد. ولی در کشتی‌های ترمپ که در مسیر نامنظم تردد می‌کنند و معمولاً کشتی به صورت دربیست و کامل اجاره می‌شود، خسارت معطلی کشتی از نوع دموراز خواهد بود.

انواع قراردادهای اجاره‌ی کشتی در مسیرهای غیر منظم

۱. چارتر سفری (Voyage Charter):

در این حالت، کشتی برای یک یا چند سفر مشخص از مبدأ مشخصی به مقصد مشخصی با نرخ کرایه‌ی حمل مشخص به صورت وزنی یا حجمی اجاره می‌شود و کلیه‌ی هزینه‌های کشتی در قبال دریافت کرایه‌ی حمل، به عهده‌ی مالک است.

۲. چارتر زمانی (Time Charter):

در این حالت، نوع کالا، مبدأ و مقصد مشخص نبوده و کشتی برای مدت زمان معینی (مثلاً ۶ ماه یا یک سال و یا غیره) اجاره می‌شود.

۳. چارتر واگذاری (Demise Charter):

در این حالت، صاحب کالا، مالک موقت کشتی محسوب می‌شود و علاوه بر فضای کشتی، فرمانده و همه‌ی خدمه‌ی کشتی نیز، زیر نظر صاحب کالا قرار می‌گیرند.

دلایل بروز تأخیر در تخلیه و بارگیری کشتی‌ها

لازم به ذکر است، دلایل معطلی کشتی‌ها در بنادر بارگیری و تخلیه تا حدودی مشابه است؛ ولی با توجه به ماهیت متفاوت بارگیری و تخلیه‌ی کالا، در مواردی این دلایل معطلی متفاوت از یکدیگر به نظر می‌آیند.

الف) تأخیر در بندر بارگیری:

هر گونه تأخیر در بارگیری کالا موجب بروز خسارت شده، که ممکن است به عهده‌ی فروشنده یا اجاره‌کننده‌ی کشتی باشد.

تأخیر در بندر بارگیری، ممکن است به دلایل زیر رخ دهد:

۱. آماده نبودن محموله برای بارگیری
۲. تأخیر در عملیات بارگیری، به دلیل ناکافی بودن یا ناکارآمدی تجهیزات
۳. وجود تراکم کشتی‌ها در بندر بارگیری
۴. آماده نبودن کشتی

ب) تأخیر در بندر تخلیه

دلایل معطلی کشتی‌ها در بنادر تخلیه، متعدد است و بروز هر یک، منجر به تراکم کشتی‌ها در بنادر می‌شود. عوامل زیر را می‌توان موجب بروز تراکم و تأخیر در بندر تخلیه دانست:

۱. عوامل فنی: ضعف ناوگان حمل‌ونقل زمینی، عدم استفاده از خط آهن در بنادر، نبود سیلو و انبارهای مجهز، کمبود تجهیزات تخلیه و مدرن نبودن آن‌ها از جمله عواملی است که موجب می‌شود تا یک کشتی، مدت زمان بیش‌تری در یک اسکله پهلو بگیرد و اسکله را اشغال کند و در صورت ورد کشتی بعدی و عدم وجود اسکله‌ی

خالی، تراکم بندری به وجود آید.
 ۲. عوامل مدیریتی: فقدان مدیران و کارکنان ذی‌صلاح و مجرب، به منظور برنامه‌ریزی عملیات بندری، پایین بودن سطح تحصیلات کارکنان شاغل در بنادر و عدم هماهنگی میان ارگان‌های ذی‌ربط در امر تخلیه و بارگیری و وجود بخشی‌نگری در سازمان‌ها، موجب بروز تراکم در امر تخلیه‌ی کشتی‌ها می‌شود.

۳. عدم استفاده‌ی کارآمد از تجهیزات موجود: فقدان برنامه‌ریزی تعمیرات پیش‌گیرانه (Preventive Maintenance) برای آماده نگه‌داشتن تجهیزات موجود، عدم توزیع مناسب میان بندرها (به طوری که در یک بندر، کشتی‌ها مترکم و در بندری دیگر، اسکله‌ی خالی وجود دارد) و همچنین، عدم برنامه‌ریزی برای آموزش نیروهای انسانی شاغل در بنادر موجب می‌شود که از امکانات موجود به نحو شایسته‌ای استفاده نشود و سبب‌ساز مشکلات بعدی شود.

ج) تأخیر در تخلیه‌ی کشتی

اگر کشتی در وضعیت مناسبی نگهداری نشده باشد و تجهیزات موجود در آن، نظیر کربن‌ها، هنگام تخلیه، از کار افتاده و ناسالم باشند، موجب طولانی‌شدن مدت زمان تخلیه می‌شود؛ چراکه سیستم تخلیه‌ی غلات که کالای فله‌ای محسوب می‌شوند، یک سیستم چندمرحله‌ای بوده و هر گونه اختلال در هر یک از عوامل، موجب اختلال در کل سیستم شده و موجب بروز خسارت می‌شود.

نقش سیلوهای بندری در سرعت بخشیدن به عملیات تخلیه و بارگیری

سیلوهای ترانزیت، به عنوان پلی ارتباطی در تخلیه‌ی کشتی‌ها، نقش کلیدی در کاهش زمان

معطلی کشتی‌ها ایفا می‌کنند. در بسیاری مواقع، معطلی کشتی‌های حامل غلات؛ به دلیل کمبود کامیون و یا واگن در بندر تخلیه اتفاق می‌افتد که این امر، علاوه بر ایجاد تراکم کشتی‌ها در بنادر، سبب‌ساز بسیاری از مشکلات دیگر نیز می‌شود. احداث سیلو و انبارهای سرپوشیده در مبادی ورودی و در کنار اسکله‌ها، فواید زیر را به دنبال دارد:

الف) ایجاد تعادل میان حمل‌ونقل دریایی و زمینی: احداث سیلو، موجب می‌شود تا تعادلی میان حمل‌ونقل دریایی و زمینی به وجود آید و به این ترتیب، مشکل محدودیت ظرفیت ناوگان زمینی، در راستای حمل‌گندم وارده به بنادر، از بین برود، فعالیت تخلیه تسهیل شده و موجب جلوگیری از بروز اختلال در تخلیه‌ی کشتی‌ها شود.

ب) استفاده‌ی بهینه از تجهیزات تخلیه: احداث سیلو، موجب می‌شود که از تجهیزات تخلیه، حداکثر استفاده به عمل آید و این تجهیزات که سرمایه‌های زیادی برای شان صرف شده، بی‌کار نمانند و بازدهی آن‌ها به حداکثر برسد.

ج) جلوگیری از تراکم کشتی‌ها در بندر: احداث سیلو، موجب می‌شود که کار تخلیه با سرعت بیش‌تری انجام شود و اسکله در مدت زمان مشابه، قبل از احداث سیلو، پذیرای کشتی‌های بیش‌تری باشد و در نتیجه، از تراکم کشتی‌ها در بنادر کاسته شود.

د) جلوگیری از تعلق گرفتن هزینه‌های معطلی کشتی: و بالاخره، احداث سیلو، موجب می‌شود که کار تخلیه با سرعت بیش‌تری صورت پذیرد و از اسکله حداکثر بهره‌برداری به عمل آید و در نتیجه، به کاهش هزینه‌های معطلی کشتی و یا صفر شدن آن کمک کند و حتی دیسپاچ با پاداش زودکرد در تخلیه، از مالکین کشتی‌ها نیز دریافت شود. ■

شعار سازمان بین‌المللی دریانوردی برای سال ۲۰۱۱ میلادی رسماً اعلام شد:

دزدی دریایی هماهنگ‌سازی واکنش‌ها

خردادماه گذشته، با تصویب شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی در نشست ۱۰۴ این شورا (IMO Council ۱۰۴)، «دزدی دریایی؛ هماهنگی واکنش‌ها»، به عنوان شعار سال ۲۰۱۱ میلادی آی‌مو و جامعه دریانوردی بین‌المللی انتخاب شد. این شعار اما طی مراسمی در چهاردهم بهمن‌ماه سال جاری، در عالی‌ترین سطح و با حضور «بان کی‌مون» (دبیر کل سازمان ملل) در مقر آی‌مو در شهر لندن اعلام شد.

به گزارش ماهنامه‌ی بندر و دریا و به نقل از نماینده‌ی ثابت سازمان بندر در آی‌مو، در این مراسم که به میزبانی دبیر کل آی‌مو برگزار شد، علاوه بر دبیر کل سازمان ملل، مدیر اجرایی برنامه‌ی غذایی جهان (WFP)، مدیر اجرایی دفتر مواد مخدر و جرایم سازمان ملل (UNODC)، رؤسا و نمایندگان بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی دریایی غیردولتی و جمع کثیری از سفرای کشورهای انگلیس و نمایندگان دایم دولت‌های عضو آی‌مو نیز حضور داشتند. در این مراسم، ابتدا «افتیمیوس میتروپولوس» دبیر کل آی‌مو، طی سخنانی وضعیت دزدی دریایی در جهان و به‌ویژه در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی را تشریح و نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی را در این رابطه تبیین کرد.

در ادامه، «بان کی‌مون»، دبیر کل سازمان ملل، با اعلام حمایت از اقدامات آی‌مو در مبارزه با دزدی دریایی، خاطر نشان کرد: «از سازمان بین‌المللی دریانوردی به خاطر اقدامات و ابتکارات متعددی که در زمینه‌ی مبارزه با پدیده‌ی دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها به عمل آورد، حمایت و از ابتکار آی‌مو برای معرفی شعار سال ۲۰۱۱ میلادی قدردانی می‌شود. دزدی دریایی یکی از نگرانی‌ها و معضلات جهانی است و بنابراین، تصمیم آی‌مو مبنی بر معرفی شعار «دزدی دریایی؛ هماهنگی واکنش‌ها» برای سال ۲۰۱۰ میلادی، تصمیمی به‌جا و به‌موقع است و از آن استقبال می‌شود».

دبیر کل سازمان ملل، با بیان این که پدیده‌ی دزدی دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی، یک عمل مجرمانه است که دارای منشأ اقتصادی است و فقیدان حکومت مرکزی قوی و نیز مقررات لازم و ضمانت اجرایی حقوقی، زمینه را برای آن فراهم کرده است، گفت: «وضعیت دزدی دریایی در سواحل سومالی، بسیار بد است و بیش از ۷۲۰ دریانورد در گروگان هستند و باج پرداختی به دزدان دریایی، بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار می‌شود. همچنین، حق بیمه‌ها افزایش یافته و آثار منفی دیگری بر تجارت از طریق دریا بر جای گذاشته شد. جامعه‌ی جهانی، نیاز به یک راه‌حل پایدار دارد و در این راه، نقش آی‌مو و سایر سازمان‌های بین‌المللی مرتبط، برجسته و کلیدی است.» بان کی‌مون، با تأکید بر این که آی‌مو در برداشتن ابتکارات در مبارزه با دزدی دریایی، رکورد خوبی دارد، اظهار داشت: «بدیهی است، شورای امنیت و سازمان ملل در کلیت آن، از آی‌مو و شعار سال ۲۰۱۱ میلادی حمایت قاطع می‌کنند».

گفتنی است، در رابطه با دزدی دریایی، علاوه بر قطع‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های صادره از سوی آی‌مو، تاکنون شورای امنیت سازمان ملل، پنج قطع‌نامه در محکومیت اقدامات دزدان دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی صادر کرده و در آن از دولت‌ها خواسته است، در رویارویی با این پدیده‌ی شوم،

اقدامات لازم را، از جمله اعزام نیروی دریایی به منطقه برای تأمین امنیت دریانوردی، به عمل آورند.

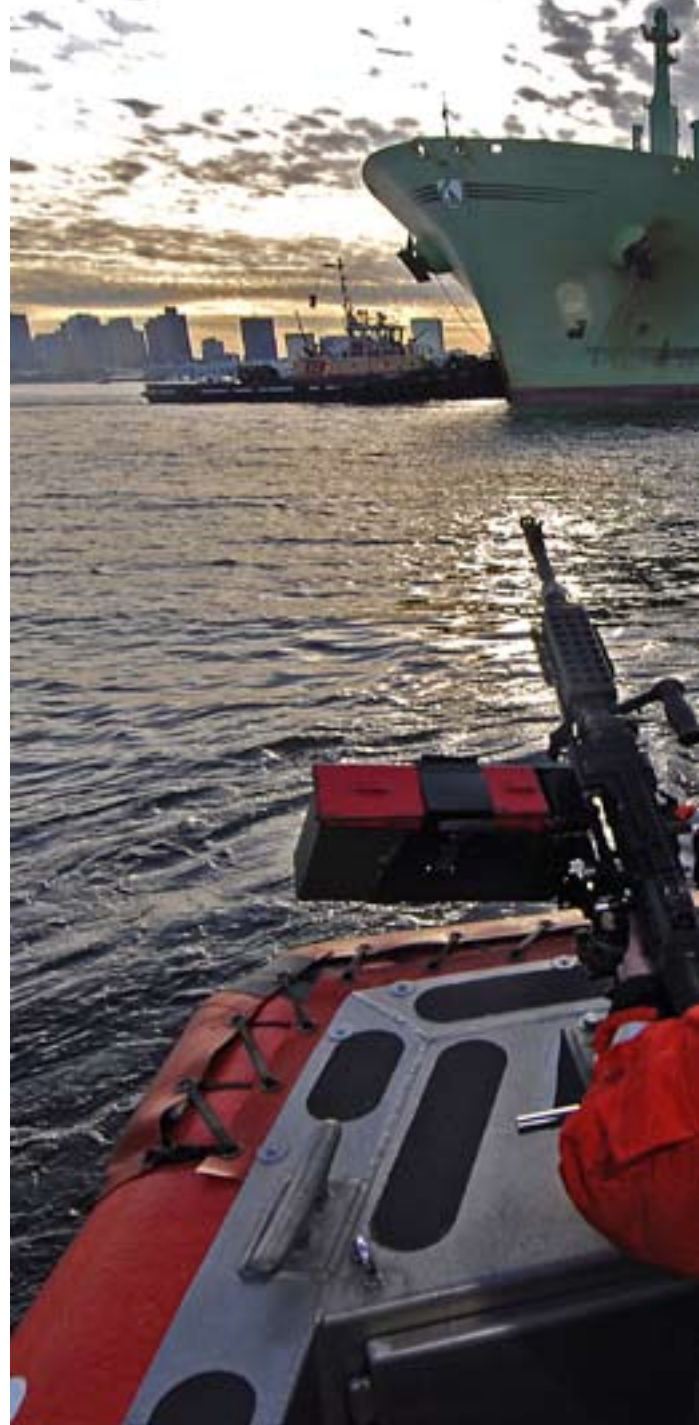
«خانم جوزت شیران» مدیر اجرایی برنامه‌ی غذایی جهان (WFP)، دیگر سخنران این مراسم بود. وی با تأکید بر اهمیت ارایه‌ی به‌موقع مواد غذایی برای میلیون‌ها نفر قحطی زده و جنگ‌زده‌ی منطقه، به‌خصوص کشور سومالی در قالب WFP، تهدید امنیت دریانوردی منطقه توسط دزدان دریایی را برای ارایه‌ی روان این خدمات بسیار نگران‌کننده خواند و گفت: «در صورت عدم ارایه‌ی به‌موقع مواد غذایی که در سال به ۴۰ میلیارد وعده می‌رسد، ممکن است فاجعه‌ی انسانی بزرگی رخ دهد.» وی خواستار مشارکت بیش‌تر دولت‌ها در اسکورت کشتی‌های حامل مواد غذایی شد.

همچنین، «یوری فدوتوف» مدیر اجرایی دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرایم سازمان ملل، طی سخنان کوتاهی به ابعاد حقوقی پدیده‌ی دزدی دریایی در منطقه‌ی خلیج عدن، شامل: محاکمه‌ی دزدان دریایی دستگیر شده، همکاری دولت‌های منطقه برای تعقیب و مجازات این افراد و مشکلات پیش‌رو در این زمینه پرداخت. وی خسارات سالانه‌ی دزدی دریایی را به‌لحاظ اقتصادی،

پدیده‌ی دزدی دریایی و نام‌گذاری سال ۲۰۱۱ میلادی به عنوان «دزدی دریایی؛ هماهنگ‌سازی واکنش‌ها»، اقدامات صورت‌گرفته را ناکافی دانست. وی همچنین، از بعضی دولت‌های صاحب پرچم که به‌رغم بهره‌مندی اقتصادی از کشتی‌های تحت پرچم، هیچ اقدام عملی در جهت مبارزه با دزدی دریایی در منطقه‌ی بحران‌زده نمی‌کنند، شدیداً انتقاد کرد. این مقام مسئول، مشخصاً از کشورهای پاناما، لیبریا، قبرس و باربودا نام برد. وی در بخشی از سخنان خود، به طرح‌ها و اقدامات صورت‌گرفته از سوی ITF در حمایت از حقوق دریانوردان در بند دزدان دریایی، به‌ویژه کمک به خانواده‌های آن‌ها اشاره کرد.

گفتنی است، در سال ۲۰۱۰ میلادی، بیش‌ترین حملات مسلحانه علیه کشتی‌های تجاری عبوری از منطقه‌ی خلیج عدن و آب‌های سومالی صورت گرفت. در حال حاضر، طی آمار رسمی منتشره از سوی آی‌مو، تعداد ۳۲ فروند کشتی تجاری با حدود ۷۲۰ نفر دریانورد در توقیف و گروگان دزدان دریایی به سر می‌برند. حدود بیست‌وچهار کشور، با اعزام ناوهای جنگی به منطقه، در صدد مقابله با دزدان دریایی و حفظ ایمنی و امنیت دریانوردی برآمدند. اگرچه این حضور توانست تا حدود زیادی، امنیت دریانوردی را برای کشتی‌های عبوری از منطقه تأمین کند، اما نه‌تنها موجب ریشه‌کنی پدیده‌ی دزدی دریایی و حملات مسلحانه علیه کشتی‌ها نشد بلکه محدوده‌ی فعالیت‌های آنها تا آب‌های کشور موزامبیک در جنوب و پاکستان در شمال نیز، گسترش پیدا کرد.

جمهوری اسلامی ایران، یکی از معدود کشورهایی است که با اعزام نیروی دریایی به منطقه توانست به سهم خود، در تأمین امنیت دریانوردی مشارکت کند و کشتی‌های زیادی را از دام دزدان دریایی نجات دهد. شایان ذکر است در نشست پیشین مجمع آی‌مو در آذرماه سال ۱۳۸۹ از کشورهای اعزام‌کننده‌ی نیروی دریایی به منطقه تقدیر شد. ■



جناب آقای مهندس علمیرضار، مبر

انتصاب شایسته جنابعالی به مقام
ریاست اداره‌ی امتحانات و گواهینامه‌های دریانوردی
اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان
که خود شاهده‌ی است بر درایت و تلاش پرثمر جنابعالی،
موجبات خوشحالی و سرافرازی را فراهم نمود.
توفیق روز افزون شمار را از درگاه ایزد متعال خواستاریم.

موسسه آموزش کشتیرانی دریای دور

۱۲میلیارد دلار برآورد کرد.

«رابرت لورنز - میر»، رییس BIMCO نیز، سخنانی راجع به سهم صنعت دریانوردی در رویارویی با دزدی دریایی ایراد کرد. وی از سازمان‌های بین‌المللی و به‌ویژه کشورها خواست تا در جهت تأمین امنیت منطقه برای تجارت دریایی تلاش بیش‌تری کنند.

اثرات منفی دزدی دریایی بر عامل انسانی، موضوع سخن‌ران دیگر مراسم بود. «دیوید کاکرافت»، دبیرکل فدراسیون بین‌المللی کارگران حمل‌ونقل (ITF)، اثرات منفی دزدی دریایی بر دریانوردان شاغل بر کشتی‌های عبوری از منطقه را یادآور شد؛ این‌که دریانوردان همواره دچار استرس می‌شوند و این استرس در هنگام رویارویی با دزدان دریایی افزایش می‌یابد. وی همچنین، به شکنجه‌های جسمی و روانی دریانوردانی که به گروگان گرفته شدند، اشاره کرد و گفت: «این فشارها به دریانوردان بی‌پناه با هدف در فشار قرار دادن مالکان کشتی‌ها برای پرداخت باج بیش‌تر صورت می‌گیرد. فشارهای روحی وارده به خانواده‌ی این دریانوردان و مشکلات با مالکان پس از آزادی را نیز، باید به آن اضافه کرد.» وی ضمن تشکر از اقدامات آی‌مو و جامعه‌ی بین‌المللی در برخورد با

نگاهی به آخرین آمار و ارقام منتشره در خصوص

عملکرد بنادر کانتینری دنیا در سال ۲۰۱۰ میلادی



تمام بخش‌های اقتصادی، از جمله حمل‌ونقل دریایی نیز سرایت کرد، به پایان رسیده، اما دست‌کم می‌توان گفت که این بحران در بخش حمل‌ونقل دریایی رو به افول گذاشته و دوره التهاب خود را می‌گذراند. آمار منتشره مؤید همین امر است.

بر اساس آمار منتشره توسط مؤسسه‌ی CI Online که یکی از معتبرترین مؤسسات مربوط به حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه حمل‌ونقل کانتینری است، ۱۰ بندر عمده‌ی کانتینری دنیا همگی شاهد رشد در عملکرد خود بوده‌اند. این رشد در برخی از بنادر قابل

هرچند که تاکنون آخرین اطلاعات مربوط به حمل‌ونقل کانتینری بنادر دنیا به صورت کامل منتشر نشده، اما آمار مربوط به بنادر عمده‌ی کانتینری جهان به صورت جداگانه انتشار یافته است.

با یک نگاه اولیه به این آمار مشاهده می‌شود که این بنادر در سال گذشته، نه‌تنها رشد منفی نداشته‌اند، بلکه همگی آنها یک رشد نسبتاً مطلوبی را تجربه کرده‌اند. با وجود این که هنوز نمی‌توان گفت که بحران اقتصادی که سال ۲۰۰۸ میلادی از کشور آمریکا شروع و پس از مدت کوتاهی سراسر دنیا را فراگرفت و به

ملاحظه است. به‌طور مثال، بندر شانگهای که همچنان یکی از برترین بنادر کانتینری دنیا به شمار می‌آید، در سال ۲۰۱۰ میلادی رشد ۱۸ درصدی را تجربه کرده و عملکردی معادل ۲۹/۵ میلیون TEU را رقم زد. چنین رشدی در بخش کانتینری بسیار قابل ملاحظه است. بندر شانگهای بیشترین رشد را در میان ۱۰ بندر عمده‌ی کانتینری به خود اختصاص داد. بنادر دیگر نیز از رشد نسبتاً مطلوبی برخوردار بوده‌اند. بندر هنگ‌کنگ با ۲۳/۵ میلیون TEU در سال ۲۰۱۰ میلادی رشد ۱۱/۸ درصدی را تجربه کرد. سایر بنادر عمده‌ی دنیا هم با رشدی مشابه مواجه بوده‌اند که از جمله می‌توان به رشد ۱۰ درصدی بندر سنگاپور، رشد ۱۴/۴ درصدی بندر روتردام، رشد ۱۳/۲ درصدی بندر پورت کلانگ (مالزی)

رتبه	نام بندر	کشور	عملکرد سال ۲۰۱۰	میزان رشد
۱	Shanghai	China	۲۹/۵	۱۸
۲	Singapore	Singapore	۲۸/۴	۱۰/۱
۳	Hong Kong	China	۲۳/۵	۱۱/۸
۴	Jebel Ali & Fujairah	UAE	۱۱/۶	۴
۵	Rotterdam	Holland	۱۱/۱	۱۴/۴
۶	Port Klang	Malaysia	۸/۸	۸/۸
۷	Antwerp	Belgium	۴/۸	۱/۱۶
۸	Tanjung Pelepas	Malaysia	۶/۵	۶/۵
۹	Learn Chbang	Thailand	۵	۹/۵
۱۰	Tanjung Priok	Indonesia	۴/۷	۲۴
۱۱	Ho Chi Mine	Vietnam	۴/۱	۱۰/۸
۱۲	Shrjah & Khorfakan	UAE	۳	۱۰
۱۳	Bandar Abbas	Iran	۲/۶	۱۷/۵
۱۴	Montreal	Canada	۱/۵	۸
۱۵	Halifax	Canada	۰/۴	۲۶



را تجربه کرد. براساس آمارهای منتشره، بندر شهید رجایی بیشترین رشد را در بین بنادر منطقه به خود اختصاص داده است. البته هنوز آمار مربوط به سایر بنادر منطقه‌ی خلیج فارس از جمله بندر سلاله اعلام نشده است اما با این وجود، رشد ۱۷/۵ درصدی، یک رشد قابل ملاحظه است که احتمال حفظ جایگاه بندر شهید رجایی از نظر رشد در بین بنادر منطقه‌ی خلیج فارس را افزایش می‌دهد. تاکنون آمار مربوط به ۱۵ بندر کانتینری دنیا منتشر شده است که در این میان بیشترین رشد مربوط به بندر هلیفاکس کانادا (با ۲۶ درصد) و کمترین میزان رشد مربوط به بندر جبل‌علی (با ۴ درصد) می‌باشد. جدول مقابل حاوی آخرین اطلاعات منتشره از سوی مؤسسه‌ی CI Online است. ■

۲۰۰۸ را تجربه کرد. بندر آنتورپ و هامبورگ نیز در سال ۲۰۰۹ وضع به مراتب بدتری نسبت به بندر روتردام داشتند، به طوری که در این سال بندر آنتورپ با ۱۶ درصد و بندر هامبورگ با ۲۸ درصد کاهش عملکرد نسبت به سال ۲۰۰۸ روبرو بوده اند. از جمله مواردی که در خصوص عملکرد سال ۲۰۱۰ بندر عمده‌ی کانتینری دنیا می‌توان گفت، این است که بندر سنگاپور پیشتازی خود را در بین بنادر کانتینری دنیا از دست داد و جایگاه خود را به بندر شانگهای سپرد؛ به طوری که در حال حاضر بندر شانگهای اولین بندر برتری کانتینری دنیا است و بندر سنگاپور در جایگاه دوم قرار دارد. بندر شهید رجایی نیز در سال ۲۰۱۰ میلادی با ۲/۵ میلیون TEU عملکرد، ۱۷/۵ درصد رشد

و رشد ۱۶/۱ درصدی بندر آنتورپ اشاره کرد. اما بندر جبل‌علی در سال ۲۰۱۰ میلادی کمترین رشد را در میان بنادر عمده‌ی کانتینری دنیا به خود اختصاص داد. با توجه به آمار منتشر شده، این بندر با رشد ۴ درصدی در سال ۲۰۱۰ عملکردی معادل ۱۱/۶ میلیون TEU را به ثبت رساند. شایان ذکر است، اغلب بنادر دنیا در سال ۲۰۰۹ میلادی با رشد منفی در عملکرد کانتینری خود روبرو بوده اند. به عنوان مثال، بندر شانگهای در سال ۲۰۰۹ در حدود ۱۱ درصد رشد منفی داشت و بندر سنگاپور و هنگ کنگ نیز هر یک ۱۴ درصد کاهش در عملکرد خود را تجربه کردند. همین وضع در مورد بنادر اروپایی هم صدق می‌کند. در سال ۲۰۰۹ بندر روتردام ۱۰ درصد کاهش در عملکرد خود نسبت به سال

چگونه پایانه‌ی کانتینری

را در مسیر صحیح توسعه هدایت کنیم؟

(تحلیلی بر الگوی رقابتی پایانه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی)

حسین چراغی (مجموع بندری شهید رجایی)

بعد از جهانی شدن تجارت، رشد حجم تجارت جهانی طی چند دهه‌ی اخیر، بنا بر ضرورت‌های تجاری، دارای سرعت بیش‌تری نسبت به حجم تولید بوده است. اصل «مزیت نسبی» در اقتصاد و تجارت بین‌الملل، یکی از مهم‌ترین ضرورت‌های یادشده به شمار می‌آید. هم‌زمان با رشد تجارت جهانی و تغییر در الگوهای تجاری، تولیدکنندگان به این نتیجه رسیدند که باید خود را با این تغییرات وفق داده و مراحل تولید را در شبکه‌ی تجارت و حمل و نقل بسط و گسترش دهند. در نتیجه، چند واحد تولیدی که یک محصول واحد را تولید می‌کردند بر آن شدند تا براساس اصل «مزیت نسبی»، هر یک به‌طور تخصصی، بخشی از یک محصول را تولید کنند، تا محصول نهایی، در کشور ثالث و در یک مکان دیگر تولید شود. القای این نظریه در فرآیند تولید، تأثیر عمیقی در رشد حمل و نقل بین‌المللی و تغییر در نقش بنادر از بنادر نسل اول به بنادر نسل سوم داشته است. از دهه‌ی ۸۰ میلادی به بعد، مدیران بنادر نسل سوم نگرش متفاوتی را از فعالیت‌های بندری ایجاد و توسعه‌ی بنادر را براساس این دیدگاه‌ها پایه‌گذاری کردند. نقش این بنادر در زنجیره‌ی تأمین، دیگر یک نقش انفعالی محسوب نمی‌شود؛ بلکه با توسعه‌ی نقش خود در زنجیره‌ی تأمین، ارزش افزوده بیش‌تری را به دست می‌آورند و این به معنای ایجاد مزیت رقابتی (Competitive Advantage) برای بندر است؛ زیرا امروزه، بنادر در موقعیت رقابتی با بنادر هم‌جوار خود، ماهیتی کاملاً رقابتی پیدا کرده‌اند.



قبیل بندر جدّه در عربستان سعودی، مدیریت بندر مینا زاید و فجیره و مدیریت بندر عدن اشاره کرد. نکته‌ی جالب توجه این است که بسیاری از بنادر یادشده، در ابتدا خود را رقیب دبی می‌دانستند.

ادغام منابع داخلی به‌منظور تسهیل در رویه‌ها و عملیات بندری و افزایش توان رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی، اقدام مهم و استراتژیک دولت‌مردان امارات متحده عربی بود. آنان به این نتیجه رسیدند که برای دست‌یابی به سهم بیش‌تر از بازار به‌شدت رقابتی منطقه، باید تمامی مدیریت‌های پراکنده‌ی خود را متمرکز کنند و با ادغام شرکت «DPI» و «DPA» (شرکت بین‌المللی بندر دبی) DP World را ایجاد کنند، که هم‌اکنون با به‌کارگیری مدرن‌ترین تجهیزات بندری و پشتیبانی به صورت مدیریت متمرکز به عنوان اولین بندر منطقه با سهم نزدیک به ۵۰ درصد از حمل و نقل کانتینری خلیج فارس، سالیان طولانی است که بر رتبه‌ی اول بندر منطقه‌ی خلیج فارس تکیه کرده است.

مدیران بندر جبل‌علی در نظر دارند، براساس برنامه‌ریزی‌های انجام شده تا سال ۲۰۲۰ میلادی با بهره‌برداری از ۸۲ پست اسکله در حال ساخت، فاز پنجم توسعه‌ی بندر را به پایان برسانند و ظرفیت

استراتژی‌های رقابتی در بندر مطرح جهان
براساس اصل اقتصاد مقیاس (Economy Of Scale)، امروزه بنادر موفق دنیا با ادغام امکانات خود و تجمیع منابع، قدرت رقابتی خود را برای جذب کشتی‌های بزرگ‌تر و در نتیجه افزایش ترافیک کالا افزایش داده‌اند که در زیر به نمونه‌هایی از این بنادر موفق اشاره می‌شود:

۱. بندر جبل‌علی

بندر راشد و جبل‌علی، هر دو دولتی بودند و به‌طور جداگانه به فعالیت‌های بندری می‌پرداختند و اغلب بین آن دو رقابت وجود داشت. دولت امارات متحده‌ی عربی به این نتیجه رسید که با استفاده از استراتژی‌های جهش و رشد (Vertical Integration) و به‌منظور تسهیل در امور عملیات بندری و استفاده‌ی قابل انعطاف از منابع هر دو بندر، مجموع مدیریت‌ها را تحت عنوان شرکت «بین‌المللی بندر دبی» متمرکز کند و در سال ۱۹۹۱، عملیات بندر «راشد» و «جبل‌علی» ادغام شد و تحت مسؤلیت شرکت DPA قرار گرفت که با استفاده از استراتژی افزایش مقیاس سازمانی (Horizontal Integration)، شعبه‌ی بین‌المللی این شرکت با نام DPI حرکت جدیدی را برای ارائه‌ی خدمات بندری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای آغاز کرد که می‌توان به پروژه‌هایی از





سایر رقبا عقب بیندازد و این به معنای از بین رفتن حجم عظیم سرمایه‌گذاری‌ها در این بندر استراتژیک است. با توجه به تأکید مکرر مسئولین نظام در ارتباط با برنامه‌ریزی برای تبدیل بندر شهید رجایی به یکی از بنادر کانونی (HUB) منطقه‌ی خلیج فارس، بایستی با استفاده از همهی پتانسیل‌های فکری و زیربنایی و فارغ از هرگونه تمایلات و گرایش‌های غیر کارشناسی، به دنبال تهیه‌ی یک الگوی رقابتی منطبق با استانداردها و تجارب موفق بندر پیشرو کانتینری باشیم؛ الگویی که در حوزه‌ی رقابت برون‌بندری (Sustainable Competition)، قابلیت تحمل رقابت در مقابل رقبای منطقه‌ای را داشته باشد و با ارایه‌ی سیستم یکپارچه، از تحلیل و هدر رفت منابع بندر جلوگیری کند. باید به این امر خطیر توجه کرد که عقب‌افتادگی امروز، حاصل اشتباه دیروز است و آنچه مهم است، این‌که امروز برای فردا تصمیمی متناسب با شرایط و استانداردهای جهانی اتخاذ کنیم. ■

شمالی و غرب اروپا این روش‌ها را به کار برده‌اند. بندر چین، به عنوان یک نمونه موفق در زمینه‌ی ادغام بندر محسوب می‌شوند. دولت چین، با ادغام بندر Ningbo و Zhoushan و ایجاد بندر جدیدی به نام Zhoushan- Ningbo در سال ۲۰۰۶، قصد دارد با متمرکز کردن منابع بندری، موقعیت خود را در بین بنادر مطرح دنیا حفظ کند. لازم به ذکر است، از میان ۲۰ بندر برتر دنیا، ۸ بندر متعلق به کشور چین است.

پایانه‌ی کانتینری بندر شهید رجایی

امروزه بندر برتر و پیشرو کانتینری دنیا با استفاده از اصول انکارناپذیر اقتصاد و تجارت بین‌الملل و با استفاده از استراتژی‌های رقابتی با تجمیع و متمرکز کردن منابع (زیرساختی و روساختی)، موقعیت رقابتی خود را در حوزه «رقابت برون‌بندری» مستحکم کرده‌اند. پایانه‌ی کانتینر بندر شهید رجایی، به عنوان اولین و شاید تنها ترمینال پایانه‌ی ایران که شرایط رقابت‌پذیری مناسبی را برای جذب کالا و کشتی‌های کانتینری دارد، به دلیل اشتباهات تاریخی در اتخاذ استراتژی‌های رقابتی، متأسفانه در ارتقای جایگاه خود در بین بنادر منطقه تاکنون ناکام بوده است. جایگاه پنجم در بین بنادر منطقه، برای سالیان طولانی، گواه محکمی در اثبات عدم برنامه‌ریزی درست و اتخاذ استراتژی‌های نادرست رقابتی و خطا در واگذاری مهم‌ترین پایانه‌ی کانتینری کشور است.

پایانه‌ی کانتینر بندر شهید رجایی، اکنون در یک مقطع تاریخی حساس و تعیین‌کننده‌ی قرار دارد که هر گونه اشتباه در اتخاذ استراتژی‌های رقابتی و الگوهای واگذاری آن، می‌تواند بندر و پایانه‌ی کانتینر را برای یک دوره‌ی طولانی از

کانتینری این بندر را به ۲۱ میلیون TEU برساند و در میان ۴ بندر مطرح دنیا قرار بگیرند.

۲. وضعیت سایر بنادر در منطقه‌ی خلیج فارس

این روند در سایر بنادر عربی منطقه خلیج فارس نیز، با سرعت زیادی در حال شکل‌گیری است. بحرین با اپراتوری شرکت APM-Terminal، به صورت متمرکز، مدیریت و عملیات بندر «خلیقه بن سلمان» و «مینا سلمان» را برعهده دارد.

بندر دمام عربستان سعودی با بهره‌گیری از شرکت‌های چینسون، عملیات و مدیریت متمرکز را برای ارتقای توان رقابتی خود در بین بنادر منطقه ایجاد کرده است. این وضعیت نیز، برای دیگر بندر عربستان یعنی جدّه به عنوان سومین بندر منطقه‌ی خلیج فارس، با مدیریت واحد و یکپارچه DP world وجود دارد.

بندر سلاله در عمان به عنوان دومین بندر منطقه‌ی خلیج فارس با مدیریت APM Terminal، روند رو به رشدی را در جذب کالا و کشتی، به‌ویژه ترانشیپ در بین بنادر منطقه به خود اختصاص داده است و دومین بندر این کشور یعنی بندر صحار، با مدیریت یکپارچه‌ی چینسون، در حال شکل‌گیری و به عنوان یکی از بنادر مطرح خلیج فارس است.

۳. استراتژی ادغام در بندر دنیا

استراتژی ادغام، یکی از روش‌های صرفه جویی حاصل از اقتصاد مقیاس محسوب می‌شود، به‌طوری که بسیاری از بنادر پیشرو و توسعه‌یافته، در شرایط شدید رقابتی بازار، حاکمیت خود را اعمال می‌کنند. مناطقی از قبیل نیوزیلند، آمریکای



پیش‌بینی عرضه و تقاضای جهانی کار برای دریانوردان

امیر صبا فرهنگی - نادر پسنده

در همین رابطه، مؤسسه‌ی بین‌المللی حمل‌ونقل ژاپن، مطالعاتی در زمینه‌ی کمبود دریانوردان به دلایل ناشناخته و غیرمترقبه را به عمل آورده است که از آن جمله می‌توان به بحران اقتصاد جهانی سال ۲۰۰۸ میلادی اشاره کرد.

از طرف دیگر، پیش‌بینی‌های متفاوتی از عرضه و تقاضا برای دریانوردان اعلام شده که براساس روش‌های متفاوتی اندازه‌گیری شده است که از آن جمله می‌توان به اندازه‌گیری از طریق تعداد کشتی‌های موجود در سال ۲۰۱۵ میلادی و تعداد دریانورد لازم برای آن تعداد کشتی اشاره کرد که ارزیابی‌های متفاوت از کمبود افسران مجرب، از حدود ۳۵،۰۰۰ تا حدود ۵۶،۰۰۰ نفر متغیر است. البته قابل توجه است که تعداد کشتی‌هایی که از رده خارج می‌شوند و همچنین، سفارشات جدیدی که به شرکت‌های ساخت کشتی داده می‌شود را باید در نظر گرفت. در این مدل اندازه‌گیری، برای هر کشتی به‌طور متوسط ۲۲ نفر خدمه (افسر و ملوان) در نظر گرفته شده است.

در نهایت، این‌طور استنباط می‌شود، همان‌طور که بحران اقتصاد جهانی یکی از تأثیرگذارترین عوامل در کاهش تقاضا برای ساخت کشتی‌های جدید و به‌تبع آن، کاهش تقاضا برای به‌کارگیری دریانوردان بوده است و همچنین، با در نظر گرفتن پیش‌بینی تحلیل‌گران اقتصادی مبنی بر رونق اقتصاد جهانی در سال‌های آتی که به‌تبع آن، افزایش تجارت جهانی و رونق کشتیرانی‌ها را به‌همراه خواهد داشت، در چشم‌اندازی نه‌چندان دور، مجدداً صنعت کشتیرانی و دریانوردی با کمبود جدی دریانورد روبه‌رو خواهد شد و برای مقابله با این کمبود احتمالی، کشورها باید در زمینه‌ی آموزش و پرورش دریانوردان، جدیت لازم را به خرج دهند، مسایل مرتبط با نگهداری دریانوردان را رعایت کنند، عوامل دفع‌کننده را کاهش داده و امور تشویقی که موجب جذب دریانوردان می‌شود را افزایش دهند.

گفتنی است که بر اساس آمارهای جهانی، حدود یک‌سوم دریانوردان فعلی، از تابعیت کشورهای آسیایی برخوردار هستند که بیش‌تر آنان به سه کشور چین، هند و فیلیپین تعلق دارند. ■

سازمان‌ها یا انجمن‌های بین‌المللی، از جمله International shipping federation (ISF) BIMCO اشاره کرد. گزارش‌های این سازمان‌های بین‌المللی و نتایج به‌دست‌آمده در مجامع گوناگون از قبیل کمیته‌ی ایمنی دریانوردی (MDC) در اختیار دولت‌های عضو قرار گرفته که چکیده‌ی آن‌ها در زیر مطرح می‌شود:

عرضه‌ی جهانی دریانوردان آماده به کار در سال ۲۰۱۰ میلادی برای رده‌ی افسران، حدود ۶۲۴،۰۰۰ و برای رده‌ی ملوان حدود ۷۴۷،۰۰۰ نفر تخمین زده شده؛ درحالی‌که تقاضای فعلی برای رده‌ی افسران، حدود ۶۳۷،۰۰۰ نفر و برای ملوان حدود ۷۴۷،۰۰۰ نفر است. این نتایج، نشانگر نوعی تعادل بین عرضه و تقاضا برای دریانوردان است؛ حدود ۲ درصد کمبود برای رده‌ی افسران. البته مطالعات BIMCO/ISF، کمبود حادث‌تر افسران برای کشتی‌های خاص مانند گازبرها و نفت‌برها و... را نشان می‌دهد.

گزارش یکی از تحلیل‌گران نشان‌دهنده‌ی این مطلب است که احتمالاً صنعت کشتیرانی در آینده، با کمبود بیش‌تر دریانورد روبه‌رو می‌شود، به‌خصوص اگر وضعیت بحران اقتصاد جهانی بهبود یابد که در نتیجه با بهبود وضعیت کشتیرانی، تقاضا برای دریانوردان هم افزایش می‌یابد و این باعث شکاف بیش‌تر بین عرضه و تقاضای دریانورد خواهد شد؛ مگر این‌که در زمینه‌ی آموزش و پرورش دریانوردان، فعالیت‌های جدی‌تر در کشورهای مختلف انجام شود.

در همین زمینه، طبق یک نظریه‌ی انتشار یافته از طرف موسسه‌ی لویپدز لندن، به عواملی که موجب اختلاف بین عرضه و تقاضای دریانورد می‌شود، اشاره شده است، به این صورت که در دو دهه‌ی اخیر، مسئولیت‌های بسیاری بر دریانوردان تحمیل شده؛ به طوری که تعداد حداقل لازم خدمه‌ی کشتی‌ها برای امور کشیک و ایمنی کافی نیست و همچنین آمارهای مربوط به افسران ماهر و مجرب، بسیار پایین‌تر از آمارهای نشان‌دهنده‌ی تعداد دریانوردان است.

یکی از عوامل مهم در فعالیت شرکت‌های کشتیرانی، نیروی انسانی (دریانوردان) ماهر است، مطالعات گوناگونی برای پیش‌بینی عرضه و تقاضا در این زمینه برای سال‌های آینده انجام شده که می‌توان به مطالعات



لازم است دریانوردان بدانند

مترجم: ماندانا منصوریان

تاریخ‌های مهم صنعت دریانوردی در سال جاری میلادی

اول آگوست ۲۰۱۱

لازم‌الاجرا شدن اصلاحات مارس ۲۰۱۰ به
کنوانسیون مارپل

این اطلاعات، حاوی اصلاحات به ضمیمه‌ی ۶ مارپل (جلوگیری از آلودگی هوا توسط کشتی‌ها) در خصوص ایجاد منطقه‌ی کنترل انتشار امریکای شمالی که در آن، انتشار اکسیدهای گوگرد، نیتروژن و ذرات معلق از کشتی، مورد کنترل‌های شدیدتر نسبت به حد معمولی که در دنیا اعمال می‌شود، قرار می‌گیرند.

مقرره‌ی جدید مارپل، به‌منظور حفاظت منطقه‌ی قطب جنوب در برابر آلودگی ناشی از نفت سنگین مشمول ضمیمه‌ی مارپل و الزامات خاص برای استفاده یا حمل نفت در منطقه‌ی قطب جنوب، فصل جدید ۹ و اضافه شدن مقرره‌ی ۴۳ که حمل نفت خام به صورت فله و به عنوان بار که چگالی آن‌ها بیش از 390 kg/m^3 در دمای ۱۵ درجه‌ی سانتی‌گراد باشد را ممنوع می‌نماید، از جمله اصلاحات جدید کنوانسیون مارپل هستند؛ البته این اصلاحات برای شناورهایی که در عملیات تجسس و نجات شرکت می‌کنند و یا در مواردی که حفظ ایمنی کشتی لازم باشد، استثنائاتی قابل شده است. ■

اصلاحات به عنوان فصل ۶، به صورتی که خوانده شود: «حمل کالاهای سوخت‌های نفتی» و ملزم کردن داشتن برگه‌ی اطلاعات ایمنی مواد (MSDS) برای کشتی‌هایی که نفت یا سوخت نفتی حمل می‌کنند، قبل از بارگیری آن‌ها به عنوان کالای فله، کمیته‌ی ایمنی دریانوردی، همچنین توصیه‌هایی را برای MSDS کالاهای ضمیمه‌ی ۱ مارپل و نفت سوخت مورد تأیید قرار داده است.

اول ژانویه‌ی ۲۰۱۱

لازم‌الاجرا شدن اصلاحات ژوئیه‌ی ۲۰۰۹ به
کنوانسیون مارپل

این اصلاحات، به ضمیمه‌ی ۱ مارپل وارد و در ارتباط با انتقال نفت بین تانکرهای نفتی در دریا است.

این اصلاحات، به‌منظور جلوگیری از آلودگی دریا در حین انتقال نفت از یک کشتی به کشتی دیگر است؛ به این ترتیب که فصل ۸ جدیدی به ضمیمه‌ی ۱ مارپل اضافه شد که در خصوص تانکرهای نفتی ۱۵۰ تن به بالا اعمال می‌شود و همه‌ی تانکرهای نفتی درگیر در عملیات STS (انتقال نفت بین کشتی‌ها در دریا) را ملزم می‌کند تا طرحی برای انجام این عملیات با عنوان STS Plan داشته باشند. این طرح باید توسط دستگاه اجرایی تأیید شود. به‌علاوه، باید به کشور ساحلی مربوطه، حداقل ۴۸ ساعت قبل از قصد انجام عملیات STS اطلاع داده شود. گرچه در برخی موارد خاص، برخی تخفیفات اجازه داده شده است اما این مقرره، به عملیات سوخت‌رسانی در دریا اطلاق نمی‌شود. در همین ارتباط، اصلاحاتی نیز به گواهی‌نامه‌ی بین‌المللی جلوگیری از آلودگی (IOPP) و متمم آن و کتابچه‌ی ثبت نفت (Oil Record Book) وارد شده است. اصلاحاتی نیز به مقرره‌های ۱، ۱۲، ۱۳، ۱۷، و ۳۸ ضمیمه‌ی ۱ مارپل در خصوص مدیریت لجن‌های نفتی روی کشتی اعمال شده است. تعاریفی برای لجن نفتی، مخازن نگهداری لجن نفتی، آب‌خن و مخازن نگهداری آب‌خن برای اولین بار ارایه شده است. اصلاحاتی نیز به گواهی‌نامه‌ی IOPP، فرم‌های A, B و کتابچه‌ی ثبت نفت اعمال شده است.

صنعت کشتیرانی، یک صنعت بین‌المللی و جهانی است و برای این صنعت، به‌خصوص برای دستگاه‌های اجرایی و شرکت‌های کشتیرانی، تاریخ لازم‌الاجرا شدن مصوبات بین‌المللی که در سازمان جهانی دریانوردی (آی‌مو) به تصویب می‌رسد، از اهمیت خاصی برخوردار است. آن‌چه در ذیل می‌آید، مناسبت‌های مهم برای صنعت دریانوردی در سال ۲۰۱۱ میلادی است:

اول ژانویه‌ی ۲۰۱۱

لازم‌الاجرا شدن اصلاحات دسامبر ۲۰۰۸
کنوانسیون سولاس

این اصلاحات، مربوط به فصل ۶ کنوانسیون سولاس و اجباری کردن آیین‌نامه‌ی بین‌المللی کالاهای خشک جامد، معروف به آیین‌نامه‌ی IMSBC است. این آیین‌نامه، جایگزین آیین‌نامه‌ی BC Code می‌شود که ابتدا به صورت آیین‌نامه‌ی توصیه‌ای در سال ۱۹۶۵ میلادی تصویب شد و از آن پس در فواصل معین، مورد بازنگری و روزآمدسازی قرار گرفت. هدف از اجباری کردن آیین‌نامه‌ی IMSBC، تسهیل انبارش ایمن و حمل کالاهای فله‌ی خشک با استفاده از در اختیار قرار گذاردن اطلاعات مربوط به خطرات حمل، بارگیری و نیز، آموزش رویه‌های مناسب در این زمینه است.

اول ژانویه‌ی ۲۰۱۱

لازم‌الاجرا شدن اصلاحات ژوئن ۲۰۰۹
کنوانسیون سولاس

این اصلاحات مربوط به اجباری شدن حمل سیستم اطلاعات و نمایش نقشه‌های الکترونیکی (ECDIS) و سیستم اعلام خطر دیده‌بانی پل فرماندهی (BNWAS) است. این اصلاحات، در مقرره‌ی ۱۹ فصل ۵ سولاس، با عنوان ایمنی ناوبری اعمال شده است. این الزامات، برای کشتی‌های جدید، اجباری و برای شناورهای موجود به صورت فزاینده‌ی اعمال می‌شوند. دیگر اصلاحات لازم‌الاجرای کنوانسیون سولاس، عبارتند از: اصلاحیه به مقرره‌ی ۵.۲-۳ فصل ۲-۱ سولاس، ممنوعیت نصب و به‌کارگیری آریست‌روی کشتی‌ها بدون هیچ استثنایی در مورد نوع کشتی و



تجسس و نجات دریایی

فن آوری اطلاعات، نقش مهمی در برنامه ریزی و تخصیص امکانات و هماهنگی با سایر دستگاه‌های ذی بطن برای انجام موفق عملیات دارد. اما در تجسس و نجات دریایی، شناسایی فرد یا کشتی مضطر، بیش‌تر از طریق ارتباطات رادیویی صورت می‌پذیرد که در این زمینه، نقش ارتباطات ماهواره ای بسیار حیاتی است. برای برقراری ارتباط، باید شخص دچار اضطرار، وسیله ای برای اعلام شرایط و موقعیت خود داشته باشد. در سوی دیگر، باید مراکز هماهنگی تجسس و نجات دریایی نیز، از این اعلام اضطرار و اطلاعات مربوط به آن باخبر شوند و سپس، عملیات تجسس و نجات را آغاز کنند. اعلام اضطرار در مناطق مختلف، بسته به فاصله‌ی کشتی یا شخص از ساحل، به روش‌های مختلفی انجام می‌شود. این روش‌ها در سیستم جهانی اضطرار و ایمنی دریایی (GMDSS)²، برای نواحی مختلف تعریف شده اند. مهم ترین ابزار مورد استفاده در اعلام شرایط اضطراری، نوعی فار دریایی به نام EPIRB³ است.

VDR

ثبت کننده‌ی اطلاعات سفر دریایی یا VDR، تا حدودی شبیه جعبه‌ی سیاهی است که در هواپیماها مورد استفاده قرار می‌گیرد با این تفاوت که دامنه‌ی وسیع‌تری از اطلاعات را در خود ثبت می‌کند. یک VDR، علاوه بر ضبط صداها، اطلاعات مهم ناوبری، موتور کشتی را نیز برای مدت ۱۲ ساعت پیاپی و تصویر رادار کشتی را نیز

توسعه دریانوردی در گرو تکنولوژی هوشمند و خلاق

قسمت دوم

محمد رضا امامی، علی امرایی

رشد و توسعه‌ی اقتصادی کشورها در گرو مبادلات تجاری ملی و فراملی است. دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی، تلاش می‌کنند تا از راه کاهش تعرفه‌ها و آزاد سازی صادرات، تجارت بین‌المللی را گسترش دهند. یکی از عواملی که باعث افزایش قابل ملاحظه‌ی حجم تجارت می‌شود، انجام سریع و کم هزینه‌ی مبادلات تجاری است.

امروزه، به کارگیری فن آوری اطلاعاتی و ارتباطی (ICT) در برنامه ریزی و کنترل دقیق و به موقع عملیات و مدیریت بنادر یک امر ضروری و حیاتی می‌شود. استفاده از ICT در بنادر، باعث آسان سازی فرآیندهای تجاری، کاهش زمان و هزینه و کاهش خطای انسانی می‌شود. قبل از به کارگیری فن آوری اطلاعاتی و ارتباطی در مدیریت بنادر، لازم است به منظور اطمینان از حصول دستیابی به اهداف و برنامه‌های تعیین شده ی مسئولین و دست اندرکاران و اطمینان از هماهنگی روندهای آتی برای رویارویی با تقاضاهای محیطی، بسیاری از عناصر اجرایی، مالی و فن آوری سازمان، مورد مطالعه و ارزیابی دقیق قرار گیرند.

امروزه، نه تنها بنادر بزرگ (بنادر بسیار مکانیزه)، بلکه بنادر کوچک و متوسط نیز به این آگاهی رسیده اند که بهره وری و کیفیت عملیات و خدمات بندری، به طور مستقیم، به سرعت و دقت انجام کارهای فیزیکی و اداری وابسته است.

بنابراین، برای دستیابی به حمل و نقل دریایی پرسرعت و دستیابی به اطمینان سازمانی بیش‌تر در زنجیره تامین، لازم است در پارامترهای کسب و کار، تغییراتی متناسب با فن آوری‌های نوین ایجاد شود و زمینه‌ی بهبود مدیریت کالا و پذیرش شرایط مختلف حمل و نقل از نظر زیرساخت‌ها و تجهیزات فراهم آید.

سرمایه گذاری در تکنولوژی هوشمند و خلاق، گام اساسی در رفع تقاضای بازار و تضمین رقابت است. فن آوری اطلاعات و ارتباطات، یک ابزار حیاتی در دستیابی به پیشرفت‌های قابل توجه در روش‌های کسب و کار داخلی و خارجی است.

بهره گیری از فنون و تکنولوژی‌های نوین در بنادر تجاری بزرگ دنیا در چند دهه‌ی اخیر، ثمرات بسیاری را به ارمغان آورده است. بنادر، به لحاظ نقش اساسی خود در زنجیره‌ی تامین، همواره مورد توجه بوده اند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام، از مشخصه‌های مهم بنادر توسعه یافته و طراز اول جهان است.



۱.۱. کاربردهای بین‌سازمانی

منظور از کاربردهای بین‌سازمانی، کاربردهایی هستند که بنادر و حمل و نقل در سطح بیرونی و در ارتباط با دیگر بخش‌ها و نهادها به طور یکپارچه و درگیر، با هم دارند.

UN/EDIFACT:

همان گونه که سیستم عملیاتی و کاری، از زیر بخش‌های مختلفی تشکیل شده‌اند که با هم در ارتباطند، هنگامی که سخن از فن‌آوری اطلاعات به میان می‌آید، ارتباط بین برنامه‌های کاربردی مختلف، یکی از نیازهای اساسی است. برای این که این ارتباط به درستی انجام شود، قاعدتا باید یک روش استاندارد تهیه شود و توسط کلیه برنامه‌ها مورد استفاده قرار گیرد. EDIFACT^۵، استاندارد است که برای این منظور توسط سازمان ملل تهیه شده و در اختیار قرار گرفته شده است. این استاندارد که در سطح بین‌الملل مورد قبول است، روش‌های انتقال الکترونیک اطلاعات بین برنامه‌های مستقل مرتبط با تجارت کالا و خدمات را تدوین کرده است.

ASYCUDA:

آسیکودا یا Automation for system يا customs Data، به معنی مکانیزه کردن همه داده‌ها و عملیات گمرکی است. یک سیستم کامپیوتری، به منزله‌ی مدیریت گمرک است که بسیاری از روال‌های تجارت خارجی، از قبیل: بارنامه (مانیفیست)، اظهارنامه گمرکی، روندهای مالی، ترانزیت و... را در بر می‌گیرد. این سیستم، چنان طراحی شده که می‌تواند به سادگی، با انجام تغییرات لازم برای شخصی سازی، در کشورها و رژیم‌های گمرکی مختلف، مورد استفاده قرار گیرد.

در واقع، ASYCUDA چیزی نیست جز یک نرم‌افزار مدیریتی که به گمرکات کشورها امکان نقل و انتقال اطلاعات در قلب EDI و بهره‌گیری بیش از ۸۵ کشور دنیا از این سیستم، امکان یکپارچه سازی و در نتیجه نقل و انتقال آسان اطلاعات را بین شرکای بازرگانی بین‌المللی فراهم می‌آورد. این سیستم که از ابتدا به سفارش UNCTAD ایجاد شده، توسط همین مؤسسه به صورت رایگان در اختیار همه‌ی کشورها قرار می‌گیرد و شاید یکی از دلایل گسترش آن نیز، همین موضوع باشد.

سطح پیشرفته‌ی این سیستم در دنیا، همان گمرک مجازی یا virtual customs است، این که: نیاز جدی به فضای فیزیکی وجود نداشته باشد و یک بازرگان، در منزل خود، با استفاده از فن‌آوری اطلاعات، کالای خود را ثبت و اظهار کند و مدیران هم از همان راه، بر عملیات گمرکی نظارت کنند. گمرک الکترونیکی، اکنون در کشورهای بسیاری استقرار یافته و در حال انجام است.

در سال ۱۳۷۳ و ۱۳۷۴، کارشناسان آنکتادا، سیستم آسیکودا را به ایران پیشنهاد دادند. سیستم آسیکودا، کلیه‌ی رویه‌های مختلف را مکانیزه

تجهیزات و اشیاء در اسکله است.

- قابلیت ردیابی کانتینر در هر زمان، به کمک سیستم‌های ماهواره‌ای
- کنترل دسترسی افراد مجاز به تجهیزات و کانتینرها

از جمله مزایای سیستم RFID، چک کردن سازگاری محتوای کانتینرها با فرم مندرجات آن‌ها است که یک عملیات مهم، اما بسیار وقت گیر محسوب می‌شود. احتمال اشتباه و تخلف در چنین عملیاتی، وقتی توسط عامل انسانی صورت گیرد، قابل نادیده گرفتن نیست. اتوماتیک کردن این روند با استفاده از RFID، مشکل را حل می‌کند.

در مواردی که محتوای کانتینر اهمیت بیشتر دارد، شناسایی وضعیت داخل کانتینر (به صورت بلادرنگ یا در فاصله‌ی زمانی مناسب) لازم است. برای تحقق این امر، برچسب‌های RFID که دارای سنسور دما، فشار و رطوبت هستند در داخل کانتینر، نصب می‌شوند. جست‌وجوی کانتینرهایی که در جای اشتباه قرار گرفته‌اند، بسیار وقت گیر است و اگر کانتینر مورد نظر حاوی مواد فاسد شدنی باشد، تاخیر در مکان‌یابی، منجر به از بین رفتن محموله می‌شود. صرفه‌جویی هزینه و زمان ناشی از استفاده از RFID در مدیریت کانتینرها باورنکردنی است. در عین حال، RFID، این امکان را به مدیریت بندر می‌دهد که اتفاقاتی را که موجب بی‌نظمی در کارکرد می‌شود، شناسایی و برای آنها نیز، راه حل پیدا کند.

چهار بار در هر دقیقه ذخیره می‌کند. این اطلاعات، معمولاً به منظور بررسی و تشخیص علل سوانح مورد استفاده قرار می‌گیرند.

RFID

مخفف عبارت Radio Frequency Identification و به مفهوم شناسایی با استفاده از فرکانس رادیویی است. در RFID، از تراشه‌ای به نام TAG یا همان برچسب استفاده می‌شود. این سیستم، سامانه‌ی شناسایی بی‌سیم است که قادر به تبادل داده‌ها به وسیله‌ی برقراری اطلاعات بین یک TAG یا برچسب که به یک کالا و یا شیء متصل شده است و یک بازخوان می‌باشد. اصولاً، سامانه‌های RFID، از سیگنال‌های الکترونیکی و الکترومغناطیسی برای خواندن و نوشتن داده‌ها بدون تماس بهره‌گیری می‌کنند. برچسب‌ها، وسیله‌ی شناسایی متصل شده به کالایی است که ما می‌خواهیم آن را ردیابی کنیم و بازخوان‌ها وسایلی هستند که حضور برچسب‌ها را در محیط تشخیص می‌دهند و اطلاعات ذخیره شده در آن‌ها را بازبازی می‌کنند. با توجه به این که این سیستم‌ها بر مبنای تغییرات امواج مغناطیسی و یا فرکانس‌های رادیویی کاری می‌کنند، به منظور تقویت سیگنال‌های موجود در محیط، گاهی اوقات از آنتن (تقویت کننده‌ی سیگنال) نیز استفاده می‌شود.

حوزه‌های کاربرد RFID در بنادر، ثبت خودکار داده‌های ورود و خروج کانتینرها، تجهیزات، کامیون‌ها و به طور کلی، هر شیء متصل به اسکله و مشخص نمودن خودکار محل قرار گرفتن کانتینر،



خود را یکپارچه کنند، با به کارگیری شبکه، این اطلاعات در اختیار همه‌ی نهادها و سازمان‌های ارایه دهنده‌ی خدمات تجاری قرار گیرد و امنیت لازم نیز فراهم شود. همچنین، پنجره واحد با بهره‌گیری از فن‌آوری اینترنت، مبنایی یکتا برای ورود اطلاعات بازرگانان و بنگاه‌های اقتصادی، در اختیار فعالان اقتصادی و دولت قرار می‌دهد. از مزایای این یکپارچه سازی، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- استفاده‌ی دوباره از داده‌های وارد شده⁹
 - دقت¹⁰
 - کارایی¹¹
 - سرعت بخشی به انجام فعالیت‌ها¹²
 - وجود نقطه‌ی یکتا برای استفاده از داده‌ها¹³
 - کاهش هزینه‌ها¹⁴
- همچنین، پنجره‌ی واحد از طریق مدیریت فرآیند تجاری BPM¹⁵، باعث یکپارچه سازی زنجیره‌ی ارزش تجاری می‌شود. از مزایای دیگر آن، توسعه‌ی خدمات برون مرزی میان کشورها است.

یکی از مزایای مهم پنجره‌ی واحد، حذف داده‌های تکراری است. با الکترونیکی کردن ورود و به کارگیری داده‌ها از یک نقطه‌ی واحد، صرفه جویی زیادی در هزینه و زمان صورت می‌گیرد و همچنین، درصد خطا نیز، بسیار پایین می‌آید.

۲. کاربردهای ICT در برخی بنادر جهان

سیستم DTTN هنگ کنگ؛

دولت هنگ کنگ، با هدف برجسته کردن نقش هنگ کنگ به عنوان هاب بین المللی و منطقه‌ای حمل و نقل و لجستیک، اقدام به ایجاد شبکه‌ی حمل و نقل و تجارت دیجیتال (Digital Trade and Transportation Network) کرده است. هدف اصلی این سیستم، کاهش ناکارآمدی‌های ناشی از «شکاف دیجیتالی» و آسان سازی اشتراک داده‌ها بین سرمایه گذاران صنعت لجستیکی تجارت است.

این سیستم، به ۹ نهاد اصلی، خدمت‌ارایه می‌کند؛ شامل: خریداران یا واردکنندگان، فروشندگان یا صادرکنندگان، ارایه دهنده‌ی خدمات باربری، شرکت‌های حمل و نقل (هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی)، پایانه‌ها، دولت و نهادهای دولتی، بانک‌ها و موسسات مالی، شرکت‌های بیمه‌ای، آژانس‌های بازرسی.

DTTN، یک زیر ساخت باز، طبیعی، امن، قابل اتکاء و قابل به اشتراک گذاری به صورت الکترونیکی است و استفاده کنندگان را به کمک پیام‌های الکترونیکی استاندارد، به هم مرتبط می‌کند. شکل زیر، عملکرد سیستم DTTN را نشان می‌دهد.

Dubai Trade.ae

یک پورتال جدید است که خدمات ارایه شده توسط بندر و گمرکات دبی و مناطق آزاد تجاری را با هم ترکیب می‌کند. این سیستم، همه‌ی



به علاوه، با استفاده از روش‌های نوین دریافت و پرداخت و انجام امور اداری، به دلیل افزایش سرعت انجام عملیات، به میزان قابل توجه‌ای در زمان صرفه جویی می‌شود. از طرف دیگر، با حذف هزینه‌های تولید و استفاده از اسناد کاغذی، صرفه جویی در هزینه‌ها نیز یکی از دست‌آوردهای دیگر تجارت الکترونیک برای تجار و شرکت‌های حمل و نقل دریایی به شمار می‌آید.

پنجره‌ی واحد (single window)؛

بر اساس تعریف سازمان جهانی گمرک (WCO)، پنجره‌ی واحد، وسیله‌ای است که برای طرفین درگیر تجارت و حمل و نقل، امکان تبادل اطلاعات استاندارد، به منظور تأمین نیازهای قانونی صادرات و واردات را فراهم می‌سازد. با این توصیف، پنجره‌ی واحد، یک معیار سنجش آسان سازی تجارت است و به تجار و بازرگانان، این امکان را می‌دهد تا تمامی مدارک و مستندات مورد نیاز را با فرمت استاندارد و تنها یک بار و در یک ورودی واحد، به مسئولین کنترل مرزی تسلیم کنند.

سامانه‌ی پنجره واحد تجاری (trade single window)، برای متمرکز کردن ورود اطلاعات همه‌ی سازمان‌ها در یک نقطه و عدم تکرار اطلاعات به کار می‌آید.

فعال‌ترین سازمانی که استانداردها و توصیه‌هایی برای آسان‌سازی فرآیندهای تجاری⁷ و توسعه‌ی تجارت الکترونیکی ارایه می‌نماید، UN/CEFACT⁸ یا مرکز آسان‌سازی تجارت و توسعه تجارت الکترونیکی سازمان ملل متحد است که مهم‌ترین هدف آن، رشد تجارت جهانی است. UN/CEFACT، تا کنون توصیه‌های زیادی برای آسان‌سازی تجارت جهانی داشته است. توصیه شماره‌ی ۳۳ (که به عنوان پنجره‌ی واحد شناخته می‌شود) بر این نکته تأکید دارد که در سطح ملی، بستری فراهم شود تا بنگاه‌های اقتصادی، اطلاعات پایه و تکراری

می‌کند. این سیستم، در بیش از ۷۰ کشور نصب شده است. گمرک ایران، در سال ۱۳۷۵، گمرک مهرآباد را به عنوان گمرک نمونه محل پیاده‌سازی طرح آسیکودا قرار داد و به تدریج، در سه مرحله‌ی گسترش پیدا کرد. هم‌اکنون، حدود ۷۱ گمرک از مجموع ۱۶۰ گمرکات، دفاتر و بازارچه‌های مرزی، به این سیستم مجهز شده‌اند که البته این ۷۱ گمرک، حدود ۹۸ درصد حجم معاملات گمرکی را انجام می‌دهند.

تجارت الکترونیک؛

در ادامه‌ی روند جهانی شدن و در راستای تلاش برای کاهش قیمت‌ها، بسیاری از تولیدکنندگان، خطوط تولید خود را به کشورهای دیگر منتقل می‌کنند تا با استفاده از نیروی کار ارزان و نزدیکی به منابع اولیه، به وضعیت بهینه‌ی تولید نزدیک شوند. در نتیجه، جریان حمل و نقل در جهان نیز، از این استراتژی تأثیر پذیرفته و کاملاً دگرگون شده است. بر خلاف گذشته که محصولات برقی و خانگی، خودرو و... از کشورهای غربی به آفریقا و آسیا منتقل می‌شد، امروزه عمده‌ی محصولات مصرفی، از آسیا به سایر نقاط جهان ارسال می‌شود.

امروزه، رقابت تنگاتنگی بین تولیدکنندگان از یک سو و شرکت‌های حمل نقل دریایی از سوی دیگر، در جریان است. شرکت‌های حمل و نقل دریایی، برای این که به شکل بهینه از ظرفیت ناوگان خود استفاده کنند، ناچارند اولاً: از ظرفیت کشتی‌ها بیش‌ترین بهره را بگیرند و ثانیاً، تا حد ممکن، در زمان صرفه جویی کنند. به همین دلیل، از نرم افزارهای مخصوص استفاده می‌شود تا با تعیین اولویت‌ها در عملیات تخلیه، بارگیری و انبارکالا و مدیریت صحیح تخصیص فضا به بار در انبارها و محوطه‌ها، هم از ظرفیت کشتی استفاده بهینه شود و هم، زمان تخلیه و بارگیری کاهش پیدا کند.

عمل می‌کند. بنابراین، در به کارگیری فن‌آوری نوین که فرآیندی بسیار پیچیده و مهم است، باید جنبه‌های مختلف نظر گرفته شود. به طور کلی، به کارگیری ICT در یک صنعت را می‌توان در چهار مرحله خلاصه کرد، (۱) آماده سازی (۲) برنامه ریزی (۳) اجرا (۴) کنترل و بازرسی. با این وجود، با توجه به پیچیدگی فرآیندهای تجاری و حمل و نقلی، نمی‌توان یک الگوی واحد جهانی را برای استفاده‌ی بهینه از ICT در تجارت و حمل و نقل، به صورت یکسان ارایه داد. لازم است، کشورها بر اساس امکانات شناخته شده و فن‌آوری‌های در دسترس و با توجه به تجارب دیگر کشورها، پارامترهایی به منظور الگوی به کارگیری ICT در تجارت و حمل و نقل، در نظر بگیرند تا بتوانند به الگوی متناسب با شرایط خود دست یابند. ■

پانوشت:

- 1-information and communication technology
- 2-global maritime distress and safety system
- 3-emergency position indicating radio beacon
- 4-voyage data recorder
- 5- electronic data interchange for administration, commerce and transport
- 6-automated system for customs data
- 7- Trade Facilitation
- 8- United National Center for Trade Facilitation and Electronic Business
- 9-Interred data re-use
- 10- Accuracy
- 11- Efficiency
- 12- Speed
- 13- Single point of reference Cost saving
- 14- Cost saving
- 15- Business Process Management

الکترونیکی انجام می‌پذیرد و از آن به عنوان اولین سیستم الکترونیکی ترخیص تجاری در جهان با ابعاد ملی یاد می‌شود. در این سیستم سالانه ۹ میلیون درخواست تجاری پردازش می‌شود که ۹۰ درصد آن‌ها، فقط در ۱۰ دقیقه انجام می‌گیرد. با اعمال این شیوه‌ی هوشمند، تقریباً ۹۰ درصد اظهارنامه‌ها نیز به دخالت دست نخواهند داشت که مدت انتظار را برای آن‌ها فقط به ۱۰ دقیقه می‌رساند.

همچنین، سایر خدمات وب، شامل: سیستم هماهنگ کدگذاری، امکانات دانلود، جداول کد، تقاضای پرداخت قبوض، بررسی وضعیت معاملات و... در TradeNet[®] ارایه می‌شود.

عمده‌ی مشتریان این سیستم، عبارتند از: مجامع تجاری- تجار، شرکت‌های حمل و نقل بار، اظهارنامه نویسان، دفاتر خدماتی، آژانس‌های کنترلی (CA)، گمرک سنگاپور.

۳. نتیجه گیری

در شرایط کنونی، لزوم حرکت از سیستم‌های سنتی و دستی به سوی سیستم‌های الکترونیکی و دیجیتال، در همه‌ی زمینه‌ها، به خصوص در صنایع حمل و نقل و تجارت، امری بدیهی و آشکار است. همچنین، واضح است که چنین حرکتی، یک شبه اتفاق نمی‌افتد و نیازمند ساعت‌ها برنامه ریزی و کار است و شاید سال‌ها به طول بیانجامد. به این منظور، یک برنامه ریزی سازمان یافته و منسجم بین همه‌ی بخش‌های درگیر در صنعت حمل و نقل و تجارت، لازم و ضروری است. به علاوه، هر کشور، به دلیل شرایط جغرافیایی، تاریخی و فرهنگی، گروه بندی‌های تجاری، نظام حکومتی، زیرساخت‌ها و عوامل متعدد دیگر، به روشی متفاوت و تکامل یافته

خدمات مربوط به این نهادها را در یک پورتال دوزبانه (عربی- انگلیسی)، یکپارچه می‌کند. خدماتی همانند: myDPA, eMirsal, e-ATA, myJAFZA and DMCC. در این سیستم، خدمات مورد نیاز همه‌ی استفاده کنندگان، ارایه می‌شود. در طراحی این سیستم، قصد بر این است که این‌هاب الکترونیکی، تبدیل به یک ابزار ضروری برای تجارت و صنعت حمل و نقل شود و کاربران، به صورت ۲۴ ساعته در طول هفته، به سیستمی امن برای دریافت کلیه‌ی خدمات مورد نیاز، دسترسی داشته باشند. از جمله، ویژگی‌های این سیستم، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- سادگی و شفافیت
- قابلیت اعتماد و کارآمدی
- مشارکت و همکاری‌های دیجیتال
- پرداخت آنلاین
- خدماتی که توسط این سیستم ارایه می‌شود:
- انجام خدمات مورد درخواست
- اظهارنامه و خدمات حمل بار
- ترخیص بار
- خدمات اداری تجاری
- ارایه صورت حساب و پرداخت
- رسید کالا

سیستم TradeNet[®] سنگاپور؛

سنگاپور، از جمله کشورهایی است که در زمینه به کارگیری ICT در تجارت و حمل و نقل، پیشگام است و می‌تواند الگویی برای دیگر کشورها در این زمینه باشد. یکی از کارهای مهمی که سنگاپور در این زمینه انجام داده، به کارگیری سیستم پنجره‌ی واحد سنگاپور (Singapore TradeNet) است.

در اواسط دهه‌ی ۸۰ میلادی، دولت سنگاپور تصمیم گرفت، تجارت خارجی را به نحوی تسهیل کند که سنگاپور بتواند به صورت یک Hub تجاری مطرح شود. به این منظور، کمیته ای متشکل از وزرا و بازرگانان عمده تشکیل و در ۱۹۸۹، سیستمی به نام TradeNet[®] راهاندازی شد. هدف اصلی این سیستم، تحویل الکترونیکی اسناد و صدور فوری مجوزهای بازرگانی است و با استفاده از چنین سیستمی، تجار پس از ۱۰ دقیقه، قادر خواهند بود، پاسخ را به صورت الکترونیکی دریافت دارند، که ممکن است قبول یا رد یک درخواست براساس دلایل قانونی باشد.

هدف اولیه‌ی TradeNet[®]، شامل موارد زیر بوده است:

- کاهش هزینه‌ها و زمان صدور اسناد تجاری
- افزایش کارایی نهادهای دولتی و جریان موثر امور
- جذب سرمایه گذاری خارجی، به مثابه‌ی نتیجه‌ی کارایی در امور اجرایی
- اکنون چنین سیستمی، منجر به کاهش شدید هزینه‌ها، بهبود محیط تجاری و افزایش کارایی شده است و ۱۰۰ درصد فعالیت‌های آن، به صورت





کاربرد مواد جاذب برای دفع آلودگی‌های نفتی در دریا

مریم رسولی

اداره‌ی کل ایمنی و حفاظت دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی

یکی از روش‌های مقابله با آلودگی دریا و جلوگیری از آلوده شدن محیط زیست دریایی، استفاده از مواد جاذب برای جمع‌آوری و جلوگیری از گسترش مواد نفتی روی آب است. مواد جاذب، معمولاً در آلودگی‌های نفتی کوچک و در مواقعی که برای جمع‌آوری آلودگی‌های نفتی به وسیله‌ی اسکیمر از روی سطح آب، محدودیت وجود داشته باشد، مورد استفاده قرار می‌گیرند. از مواد جاذب، برای جذب آلودگی‌های نفتی در نقاط با میزان عمق کم و با میزان دسترسی محدود، بوم‌های جاذب و محیط‌هایی که امکان جمع‌آوری مواد نفتی از روی سطح آب، به آسانی فراهم نیست، استفاده می‌شود.

دسته بندی انواع مواد جاذب

جاذب‌ها از نظر جنس، به چهار گروه جاذب‌های طبیعی، جاذب‌های طبیعی فرآوری شده، جاذب‌های معدنی و جاذب‌های سنتزی، دسته بندی می‌شوند.

جاذب‌های طبیعی

جاذب‌های طبیعی، شامل مواد آلی و معدنی هستند. از جاذب‌های آلی، می‌توان کاه، چوب ذرت، پوسته‌ی بادام زمینی، فیبر چوب و تورب ساخته شده از خزهی پوسیده را نام برد. مواد طبیعی، نسبتاً ارزان و به فراوانی در دسترس هستند و از شدت جذب قابل قبولی برخوردارند. چوب و ترکیبات لیگنوسولوزی، قابلیت زیادی در جذب آلودگی‌های نفتی دارند. به علت جذب

از این آسیاب‌ها حاوی ۴۵ تا ۵۰ درصد رطوبت بوده و نیز، دارای مواد نامحلولی، مثل: سلولز، فیبرهای متراکم شده و مواد محلولی، مانند قند است. از نظر تجزیه‌ی عنصری، به طور متوسط، می‌توان ترکیب مواد را به صورت کربن ۴۷ درصد، هیدروژن ۶/۵ درصد، اکسیژن ۴۴ درصد، خاکستر ۲/۵ درصد در نظر گرفت. این ماده، بیش‌تر در کشورهای دارای آب و هوای گرم و مرطوب پراکنده است. در ایران، نیشکر در مقادیر زیاد تولید می‌شود و با توجه به متمرکز بودن کشت نیشکر و باگاس حاصل از واحدهای استحصال شکر و مقدار تولید سالیانه‌ی آن در کشور، استفاده از آن به عنوان یک منبع تجدیدپذیر، کاملاً اقتصادی و مقرون به صرفه است.

فیزیکی بالا، استفاده از این مواد برای جلوگیری از گسترش سریع آلودگی موثر خواهد بود. در حادثه‌ی آلودگی توری کانیون فرانسه، در حدود ۲۰ هزار تن از تکه‌های چوب، روی لکه‌های نفتی پخش و سپس آن‌ها را از کناره‌ی ساحل، جمع‌آوری کردند. ارزان و در دسترس بودن، تجدیدپذیر بودن و متناسب بودن این جاذب‌ها با محیط زیست، باعث می‌شود که تمایل بیش‌تری به سمت جاذب‌های زیستی و طبیعی وجود داشته باشد. در بین پسماندهای کشاورزی، «باگاس نیشکر»، از جمله پر کاربردترین است. مطابق با تعریف انجمن بین‌المللی متخصصان نیشکر، به باقیمانده‌ی نیشکر پس از خرد شدن آن در یک یا چند آسیاب متوالی، «باگاس» گفته می‌شود. باگاس حاصل



آلومین، صورت می‌گیرد.

از خاکستر آتشفشانی نیز، می‌توان به عنوان تصفیه‌ی آب‌های فاضلاب و آب‌های آلوده به مواد نفتی استفاده کرد.

۳- خاک‌های معدنی

خاک‌های معدنی که از ذرات کوچک کریستالی دارای ورق‌های چهاروجهی سیلیکا تشکیل شده اند. (یون‌های سیلیکون که به صورت چهاروجهی با اتم‌های اکسیژن پیوند تشکیل داده‌اند و ورق‌های هشت وجهی یون‌های آلومینیوم و منیزیم، به صورت هشت وجهی، با شش مولکول اکسیژن و هیدروکسیل پیوند دارند. خاک‌های معدنی، با جایگزینی یون‌های سیلیکون، به جای یون‌های آلومینیوم در شبکه‌ی چهار وجهی و جایگزینی به وسیله یون‌های منیزیم و دیگر کاتیون‌هایی که از لحاظ اندازه برابر هستند، در لایه‌ی هشت وجهی، به بار خنثی می‌رسند. از این راه، به دلیل خنثی بودن سطحی این مواد، یون‌های سدیم و پتاسیم و کلسیم، به عنوان کاتیون‌های جایگزین، می‌توانند به سطح این مواد معدنی جذب شوند. این کاتیون‌ها قابل تعویض با کاتیون‌های دیگر موجود در خاک‌های معدنی، مثل مواد معدنی و کاتیون‌های فلزی هستند.

۴- پرلایت

از دیگر مواد معدنی، می‌توان به کاربرد گرافیت

جاذب‌های معدنی

۱- آتروژل

این مواد، اکسید فلزات جامد هستند که حالت اسفنجی باز دارند. این ساختار، به آن‌ها اجازه‌ی نفوذ ترکیبات مختلف به ساختار جامد را می‌دهد. اولین بار، سیلیکا آتروژل، توسط محلول غلیظ سیلیکات سدیم و پتاسیم به دست آمد. پیشرفت‌های چشمگیری در تهیه‌ی آتروژل‌ها به وجود آمده است. به عنوان مثال، استفاده از آلکوکسید، باعث حذف مرحله‌ی شستشو و مراحل تعویض حلال و در نتیجه، موجب شتاب دادن به واکنش می‌شود. به رغم ویژگی‌های سیلیکا آتروژل، باید به برخی دشواری‌ها، قبل از تجاری شدن آن‌ها توجه کرد. یکی از این مشکلات و موانع همراه با آن‌ها، خراب شدن ساختار آن‌ها به دلیل جذب آب است؛ به دلیل این که، دی اکسید کربن از لحاظ اقتصادی باصرفه‌تر، ایمن‌تر و دارای قابلیت آتش‌گیری و انفجار و از لحاظ شیمیایی، خنثی و دارای دمای بحرانی پایینی است.

۲- ژئولیت

در چند دهه‌ی گذشته، اغلب تحقیقات روی سیلیکا، بر خاصیت آب‌گریزی متمرکز شده است. ژئولیت‌ها به عنوان جایگزین، به منظور جذب آلودگی‌های نفتی کاربرد دارند. ژئولیت‌ها از نظر گرمایی، بسیار پایدار هستند (تا 30°C پایدار هستند) و مانند دیگر ترکیبات آلومینوسیلیکات، دارای منافذ مشخصی در حدود $0.2-0.9\text{nm}$ هستند که مربوط به سطح ویژه آن‌ها است. ژئولیت‌های آب‌گریز، نسبت به کربن فعال از مزیت‌های زیر برخوردارند:

- نیازمند تجهیزات ایمنی کم‌تر هستند، به دلیل آن که آتش‌گیر نیستند.

- جذب رطوبت کم‌تری نسبت به کربن فعال دارند. کربن فعال، در حدود ۷۰ درصد جذب رطوبت دارد و ژئولیت، از حدود ۵۰ درصد جذب رطوبت دارد.

یکی از معایب ژئولیت‌های آب‌گریز، ظرفیت جذب کم‌تر آن‌ها نسبت به کربن فعال است. اصلاح سطحی ژئولیت‌ها به وسیله‌ی حذف

استفاده از مواد آلی طبیعی، نظیر: کاه، چوب ذرت، پوست برنج، پرها، خرده‌های چوب و پشم، بنا به دلایلی، مانند: زیست تخریب پذیری، تجدید پذیری، هزینه‌ی پایین و اثر کم‌تر بر محیط زیست دریایی، در صورتی که در حین عملیات پاک‌سازی آلودگی نفتی رها شوند یا از دست بروند، رواج دارد. البته، موارد یادشده، معایبی نیز دارند که عبارتند: از احتمال آتش‌گیری در حین ذخیره، جذب حشرات به محصولاتی مانند چوب که به عنوان جاذب استفاده می‌شوند، ایجاد گرد و غبار و پراکندگی مواد بدون بسته بندی، راندمان جذب کم‌تری نسبت به جاذب‌هایی از جنس پلی پروپیلن. جاذب‌هایی معدنی (بیش‌تر رس‌ها) و جاذب‌های سنتزی (بیش‌تر پلی پروپیلن) جاذب‌های انتخابی در بیش‌تر موارد محسوب می‌شوند.

جاذب‌های طبیعی فرآوری شده

جاذب‌های طبیعی، نسبتاً ارزان و در دسترس هستند و شدت جذب قابل قبولی دارند. بسیاری از جاذب‌های طبیعی عمل آوری می‌شوند. این عمل آوری، باعث افزایش کارایی برای جذب نفت می‌شود، اما قیمت جاذب را نیز افزایش می‌دهد. یکی از روش‌ها، استیله کردن گروه هیدروکسیل آزاد موجود در جاذب‌های مختلف، مانند: کاه، کلش برنج و باگاس به وسیله‌ی انیدرید استیک است. با افزایش دما و میزان کاتالیست مورد استفاده، ظرفیت جذب و قدرت جذب بالا خواهد رفت و از مزایای آن، می‌توان به قیمت پایین و ظرفیت جذب بالا و جذب آسان اشاره کرد. به دلیل این که کاه استیله شده به طور مشخص دارای خاصیت آب‌گریزی است و جذب آب پایینی دارد، بازایی نفت از کاه، برای چندین مرتبه امکان‌پذیر است. در نتیجه، استیله کردن کاه برنج و دیگر موادی که قابلیت زیست تخریب پذیری دارند، مانند: باگاس و ضایعات چوب، یکی از روش‌های مناسب و اقتصادی برای حذف آلودگی‌های نفتی موجود در آب است.



مواد جاذب به شکل رولی



مواد جاذب به شکل ورقی



مواد جاذب به صورت توده ای



الیاف‌های رشته ای بلند



بوم جاذب



بالشتک جاذب

و آب‌گریزی آن‌ها و همین‌طور، وزن سبک این ترکیبات است. فرم شبکه ای باز پلی یورتان، این فوم‌ها را قادر می‌سازد تا چند برابر وزنشان نفت را از محلول آب و نفت جذب کنند، که این موضوع مستلزم اصلاحات سطحی است که باید در روی شبکه‌ی فوم پلی یورتان انجام شود. پلی پروپیلن، یک جاذب سنتزی با راندمان بالاست و نسبت به جاذب‌های معدنی، ضایعات کم‌تری را ایجاد می‌کند. مزیت دیگر پلی پروپیلن، قیمت بالای آن، عدم زیست تخریب‌پذیری و سطح بالاتر آموزش مورد نیاز برای کارکنان در خصوص کاربرد آن، برای حذف لکه نفتی است. مواد جاذب، ممکن است با ترکیبات آب‌گریز و نفت دوست، به منظور بهبود عملکرد جاذب‌ها عمل آوری شوند. ترکیبات نفت دوست، تمایل به جذب نفت دارند. در حالی که ترکیبات آب‌گریز، آب را دفع می‌کنند. این نوع عمل‌آوری‌ها، از آن‌جا که به شناوری جاذب‌ها بر روی آب نیز، کمک می‌کنند، مفید محسوب می‌شوند. از دیگر مواد سنتزی که در سال‌های اخیر، در حذف لکه‌های نفتی مورد توجه قرار گرفته است، ضایعات لاستیک و آمیزه‌های لاستیکی است که با توجه به خاصیت ذاتی پودر لاستیک در جذب هیدروکربن‌های مایع و گاز، استفاده از ترکیبات لاستیکی در جذب لکه‌های نفتی می‌تواند یکی از راه‌حل‌های مناسب و یکی از ارزان‌ترین روش‌های بازیافت این ماده در صنعت باشد.

روش‌های استفاده از مواد جاذب

جمع‌آوری آلودگی‌های نفتی از روی سطح آب به وسیله‌ی مواد جاذب، به روش‌های زیر صورت می‌گیرد:

۱- استفاده از مواد جاذب به صورت توده ای
مواد جاذب به صورت توده ای، دسته ای از مواد جاذب هستند که شکل خاصی ندارند و از مولکول‌هایی ساخته شده‌اند که هیچ‌گونه اتصالی با یکدیگر ندارند. این مواد می‌توانند به صورت رشته‌های کوتاه و یا مواد معدنی (پرلیت، ورمکولیت)، مواد با منشا گیاهی (کاه، زغال سنگ نارس) و یا مواد مصنوعی مثل

ترکیبات آلی و مخصوصاً برای جداسازی ترکیبات فرار آلی مورد استفاده قرار می‌گیرد. از مزایای کربن فعال، می‌توان به قابل دسترس بودن و تهیه‌ی آن از بسیاری از کارخانه‌ها و قدرت جذب نسبتاً بالای آن اشاره کرد. با توجه به مزایای کربن فعال، از معایب این جاذب، می‌توان خطر آتش‌گیری، بسته شدن منافذ به دلیل پلیمریزاسیون کاتالیست‌ها به وسیله‌ی خاکسترهای موجود روی سطح کربن فعال را مورد توجه قرار داد؛ ولی با استفاده از ترکیب دو ماده‌ی خاک‌های آلی و کربن فعال، ظرفیت جذب نفت را بالا می‌برند. بنابراین، مخلوط کربن فعال و دیگر مواد متخلخل، مانند: سیلیکا آئروژل، زئولیت و ژئوپلیمرها می‌توانند به عنوان جاذب آلودگی نفتی مورد استفاده قرار بگیرند؛ همچنین، این مواد، از قدرت جذب نفت نیز برخوردار هستند.

۶- جاذب‌های سنتزی

پلی پروپیلن و پلی یورتان، متداول‌ترین مواد سنتزی آلی در حذف آلودگی‌های نفتی به شمار می‌روند. دلیل این پدیده، خاصیت نفت دوستی

ورقه‌ای و پرلیت و کربن فعال در حذف آلودگی‌های نفتی اشاره کرد. پرلیت، یکی از جاذب‌های صنعتی است که به فراوانی در معادن یافت می‌شود. از خصوصیات بارز پرلیت، می‌توان دانسیته‌ی کم ($40-200 \text{ kg/m}^3$) (فضای تخلخل زیاد بیش از ۹۰ درصد)، ساختار لایه لایه‌ی آن، پخش شدن سریع پرلیت روی نفت، نفوذپذیری بالا و جمع‌آوری آسان آن را مورد توجه قرار داد. پرلیت، بلافاصله بعد از جذب نفت به صورت لخته روی سطح آب، شناور می‌ماند که جمع‌آوری آن از روی سطح آب، به آسانی امکان‌پذیر می‌شود. فرایند جذب لکه‌ی نفتی توسط پرلیت، از نوع جذب سطحی است که به شدت بستگی به نوع ماده جاذب، سطح تماس، ساختار آن، مقدار و ترکیب ماده آلی دارد. در فرایند جذب سطحی، جذب عمدتاً از نوع جذب فیزیکی است. خاصیت آب‌گریزی پرلیت، باعث برتری این جاذب برای کاربرد آن در محیط‌های آبی می‌شود.

۵- کربن فعال

کربن فعال، به طور گسترده برای جذب





بوم جاذب ساخته شده از گیاه نی



استفاده از باگاس که در داخل پوشش‌های پلی پروپیلن قرار می‌گیرد



استفاده از گیاهان موجود در منطقه که در داخل تورهای مشبک فلزی قرار می‌گیرند

دریایی نسبت به مواد جاذب صنعتی، از اولویت بیشتری برخوردار است.

نگهداری مواد جاذب

مواد جاذب، اصولاً مواد پایداری هستند و تاریخ انقضاء ندارند. در مورد نگهداری از این گونه مواد، باید موارد زیر در نظر گرفته شود:

۱- این مواد، باید در جای خشک و دور از تماس مستقیم با آب نگهداری شوند. مواد جاذب، در صورت تماس با آب و رطوبت، میزان اثرپذیری خود را بر اثر جذب آب، از دست خواهند داد.

۲- در انباری که برای نگهداری مواد جاذب در نظر گرفته می‌شود، باید به موارد زیر توجه کرد:

۱-۲- باید نوع ماده جاذب، جنس آن، وزن

باعث پراکندگی و حرکت رول‌های جاذب روی آب خواهند شد. در هنگام استفاده از رول‌های جاذب، باید از طناب‌هایی به منظور جلوگیری از پراکندگی رول‌ها در منطقه‌ی عملیات استفاده شود.

۳- استفاده از مواد جاذب، به صورت بوم (Sorbent Boom) و بالشک‌های جاذب (Sorbent Pillow) بالشک‌های جاذب، نوعی از مواد جاذب هستند که در داخل پوشش‌های نفوذپذیر از جنس سیمی، پلاستیکی یا سایر مواد قرار دارند و برای جذب مواد نفتی مورد استفاده قرار می‌گیرند. معمولاً میزان طول این بالشک‌ها، کم‌تر از یک متر است.

برای افزایش میزان جذب و جلوگیری از خروج آلودگی، باید بوم‌ها از انتها به یکدیگر متصل شوند.

۴- استفاده از مواد جاذب به صورت الیاف‌های رشته‌ای بلند

الیاف‌های جاذب، به صورت رشته‌های طنابی بلند و معمولاً از جنس الیاف پلی پروپیلن هستند که به یکدیگر بافته شده‌اند و به وسیله‌ی سیم، به یکدیگر متصل می‌شوند. این الیاف‌ها می‌توانند به صورت تکی و یا به صورت چند تایی مورد استفاده قرار بگیرند. این گونه جاذب‌ها، برای جذب مقادیر کم مواد نفتی با میزان ویسکوزیته‌ی متوسط تا بالا و همچنین، برای جذب سریع آلودگی‌های نفتی که در آب به صورت امولسیون در آمده‌اند، مورد استفاده قرار می‌گیرند.

۵- استفاده از مواد جاذب، با توجه به موقعیت منطقه

گاهی اوقات، برای مقابله با آلودگی، از مواد جاذب با توجه به موقعیت محیطی و فراوانی مواد جاذب در آن نقطه استفاده می‌شود. از موارد استفاده از مواد جاذب به صورت موقتی، می‌توان به استفاده از کاه، نی، علف جارو، سرخس خشک شده، باگاس (ضایعات نیشکر) و سایر مواد قابل دسترس و فراوان در منطقه اشاره کرد. در عملیات مقابله با آلودگی‌های نفتی، شناسایی و استفاده از گیاهان بومی منطقه، با توجه به اثرات کم‌تر این مواد بر محیط زیست

مواد پلیمری (پلی اورتان، پلی پروپیلن و پلی استایرن) باشند. این مواد، بر روی آب، به صورت گسترده پخش می‌شوند و به صورت مستقیم، با آلودگی تماس پیدا می‌کنند و می‌توانند در بین لایه‌های آلودگی در صورتی که به شکل نازک درآمده باشند، نفوذ پیدا کنند.

۲- استفاده از مواد جاذب به شکل ورق و یا رول

ورق‌های جاذب، معمولاً به صورت مربعی شکل و با ابعاد ۵۰×۵۰ سانتیمتر و یا به شکل نواری هستند.

ضخامت ورق‌های جاذب، کم‌تر و یا برابر ۳ میلی‌متر است. از انواع این ورق‌ها، می‌توان به ورق‌های جاذب پلی پروپیلن اشاره کرد.

رول‌ها، معمولاً از جنس منسوج غیر بافته هستند و در داخل آن‌ها رشته‌هایی وجود دارد که آن‌ها را تقویت می‌کند. در هنگام استفاده از مواد جاذب به صورت ورق جاذب و یا رول، باید موارد زیر در نظر گرفته شود:

۱-۲- این نوع از مواد جاذب، برای میزان اثرگذاری بیشتر، باید مدت زمان بیشتری روی آب باقی بمانند، اما این مسئله نیز، باید مورد توجه قرار بگیرد که این مواد، باید حتماً از روی آب جمع‌آوری شوند. پراکندگی ورق‌های جاذب توسط جریان آب و یا باد، جمع‌آوری این مواد را از روی سطح آب، دشوار خواهد ساخت.

۲-۲- در مناطق با وسعت کم، به منظور افزایش میزان جذب، می‌توان با استفاده از حرکت دادن ورق‌های جاذب و رول‌ها روی سطح آب، میزان جذب را افزایش داد. همچنین، می‌توان از بوم‌های شناور برای محصور کردن آلودگی و استفاده، بهتر، از مواد جاذب استفاده کرد. با کمک این روش، جمع‌آوری ورق‌های جاذب و رول‌ها از روی سطح آب، آسان‌تر خواهد بود. در این مناطق، برای جمع‌آوری مواد جاذب از روی سطح آب، از شن کش و چنگک‌های مخصوص استفاده می‌شود.

۲-۳- در عملیات جمع‌آوری مواد نفتی، در صورتی که شرایط استفاده از بوم‌های مهار در منطقه وجود نداشته باشد، باید از رول‌های جاذب استفاده شود. جریان‌ها و امواج دریایی،



از جذب آلودگی، باید موارد زیر در نظر گرفته شود:

- نوع آلودگی و ماده‌ی جاذب
- نحوه‌ی اشباع شدن ماده جاذب توسط آلودگی و آب
- حجم ماده جاذبی که پس از جذب آلودگی، باید از بین برونند.

- احتمال وجود سایر مواد، مثل: مواد معدنی، ماسه و... به همراه مواد جاذب

۲- در هنگام تحویل زایدات مواد جاذب به تاسیسات جمع آورنده‌ی مواد زاید، باید اطلاعات دقیقی در خصوص جاذب و نوع آلودگی که توسط ماده جاذب، جذب شده است، در اختیار صاحب تاسیسات قرار داد. در بعضی از موارد، قبل از تحویل زایدات مواد جاذب به تاسیسات، از محلول آهک و خاک، به منظور پایداری و جلوگیری از آزاد شدن آلودگی‌های نفتی مربوط به این زایدات استفاده می شود.

۳- گاهی اوقات، از مواد جاذب با میزان حجم بالای نفت، به عنوان سوخت در کوره کارخانه‌های سیمان سازی استفاده می شود. در تمام موارد، باید اطلاعات دقیقی از نوع ماده ای که توسط ماده‌ی جاذب، جذب شده است، در اختیار باشد. سوزاندن مواد جاذب، باید در کوره‌های مخصوص و مطابق با قوانین و مقررات زیست محیطی صورت بگیرد.

۴- هنگامی که مواد جاذب، برای جذب مواد شیمیایی مورد استفاده قرار می گیرند، باید خصوصیات و ویژگی‌های ماده‌ی شیمیایی در نظر گرفته شود. نحوه‌ی خنثی سازی، پایداری و سوزاندن مواد شیمیایی جذب شده در محیط، کاملاً متفاوت خواهد بود. ■

مراجع:

1-Operational Guide –Use of Sorbents for oil spill Response-July 2009

2-MEPC/OPRC-HNS/TG9/INF.3/Information Services and Exchange France New Operational Guide On Use of Sorbent

۲-۳- مواد جاذب، باید بر اساس میزان، نحوه‌ی بسته بندی و موقعیت قرارگیری آن‌ها در انبار مشخص شوند.

۲-۴- انبارهای نگهداری مواد جاذب، باید از حمله‌ی جانوران موذی و جونده، حفظ و نگهداری شوند.

اقدامات ایمنی در هنگام استفاده از مواد جاذب
۱- مواد جاذب، معمولاً به شکل ذرات گردی هستند که در هوا پخش می شوند و ایجاد گرد و غبار می کنند. در این حالت، افرادی که درگیر عملیات هستند، به منظور جلوگیری از ایجاد تحریک و آلرژی توسط این مواد، باید از پوشش مناسب، شامل: ماسک محافظتی، عینک محافظ، لباس‌های محافظت کننده و دستکش استفاده کنند.

۲- در هنگام استفاده از مواد جاذب به صورت گردی، بهتر است این مواد در داخل یک پوشش مناسب قرار بگیرند، تا از پراکندگی آن‌ها به صورت گرد و غبار در داخل محیط، جلوگیری شود.

۳- مواد جاذب، به دلیل از دست دادن خاصیت آب‌گریزی، نباید به همراه مواد دیسپرسنت و مواد پاک کننده، مورد استفاده قرار بگیرند.

۴- در هنگام جذب مواد شیمیایی توسط جاذب، باید موارد زیر در نظر گرفته شوند:

۴-۱- در هنگام استفاده از مواد جاذب، باید ویژگی شیمیایی ماده‌ی جاذب، مطابق با نوع آلودگی باشد.

۴-۲- مواد جاذب نباید توسط مواد شیمیایی حل شوند و همچنین، نباید هیچ گونه واکنش شیمیایی بین مواد جاذب و آلودگی صورت پذیرد.

۴-۳- پس از انجام جذب ماده‌ی شیمیایی، باید با زایدات حاصل از عملیات جذب، مانند ماده‌ی شیمیایی، برخورد شود و ویژگی‌های ماده‌ی شیمیایی مورد نظر مثل خاصیت اشتعال پذیری، سمیت و خوردندگی، در هنگام از بین بردن این گونه زایدات، در نظر گرفته شود.

زایدات مواد جاذب

۱- برای از بین بردن زایدات مواد جاذب پس



بسته بندی و بهترین روش برای از بین بردن آن، پس از جذب مواد نفتی، مشخص شود.

۲-۲- مواد جاذب، باید بر اساس نوع و میزان جذب، به منظور پاسخ‌گویی به حوادث نفتی، مشخص شده باشند.



استفاده از کاه در جریان خروجی لوله‌ها



بوم جاذب ساخته شده از کاه

وی دی آر

با قابلیت آزادسازی خودکار

کوین رابرتسون
 مترجم: سید احمد هاشمی
 (کارشناس کنترل و بازرسی کشتی‌ها، بندر چابهار)



به دست آوردن کپسول VDR یک کشتی که در عمق ۵۲۰۰ متری غرق شده است، کاری بسیار پرهزینه، زمانبر و خطرناک است؛ ضمن این‌که مسئول انجام این کار و چگونگی پرداخت هزینه‌های آن نیز مشخص نیست، با توجه به این مسایل، آیا به دست آوردن کپسول VDR یک کشتی در این شرایط و در صورتی که هیچ خسارت جانی نیز وجود نداشته باشد، مقرون به صرفه است؟

با توجه به موارد بیان‌شده، سازمان جهانی دریانوردی، اجازه استفاده از دستگاه VDR با قابلیت آزادسازی خودکار را صادر کرده است که می‌توان از آن به جای دستگاه معمولی بدون این قابلیت استفاده کرد. استفاده از این دستگاه باعث می‌شود یگان‌های جست‌وجو و نجات، به سرعت کپسول VDR را پیدا کرده و در اختیار مسئولان مربوطه قرار دهند و بررسی علت سانحه از همان لحظه، با توجه به اطلاعات درون کپسول آغاز شود. در نتیجه از به هدر رفتن زمان و هزینه نیز، به‌طور قابل ملاحظه‌ای جلوگیری به عمل می‌آید.

به علت این‌که دستگاه VDR با قابلیت آزادسازی خودکار، از نظر ساختاری به قدرت و استحکام دستگاه VDR بدون این قابلیت نیست، در نتیجه در حوادث مهیبی مانند انفجار و آتش‌سوزی‌های بزرگ نمی‌تواند مقاومت کند. اگرچه این حوادث به‌ندرت اتفاق می‌افتند ولی تانکرهای حمل مواد شیمیایی و نفتی و تانکرهای حمل مواد گازی، موظف به حمل دستگاه VDR بدون قابلیت آزادسازی خودکار هستند که علت آن، استحکام بالای این دستگاه در مقابل انفجار است.

در هر صورت، با کمی تغییر در ساختار دستگاه‌های VDR با قابلیت آزادسازی خودکار، می‌توان آن‌ها را از نظر ساختاری، محکم و مقاوم ساخت که در این صورت، از هر نظر برای استفاده روی کشتی‌ها نسبت به VDR بدون این قابلیت، برتری خواهند داشت. ■

منبع:

Why Choose FloatFree?
 Article By Kevin Robertson

دستگاه EPIRB باشند. این دستگاه در زمان خطر، به‌طور خودکار آزاد شده و فعال می‌شود. این دستگاه بعد از فعال‌سازی از طریق ماهواره، موقعیت کشتی را به مراکز جست‌وجو و نجات اطلاع می‌دهد، تا عملیات نجات، هر چه سریع‌تر آغاز شود. اما در مورد کشتی ESTONIA، دستگاه مزبور، به‌رغم سوابق بازرسی‌های قبلی و نبود سابقه‌ی خرابی در گذشته، در هنگام حادثه فعال نشد.

کشتی Derbyshire در سال ۱۹۷۶ میلادی ساخته شد و ۴ سال بعد در سپتامبر ۱۹۸۰ میلادی، بدون هیچ ردی غرق شد و تمامی ۴۴ نفر خدمه آن جان باختند، ۱۴ سال بعد، در ژوئن ۱۹۹۴، ردی از این کشتی در اعماق دریا دیده شد. تا آن زمان، هیچ علتی برای این حادثه یافت نشده بود. بررسی این حادثه، ۱۸ ماه زمان برد و یکی از کشتی‌های خواهر این کشتی، از سرویس خارج شد. در طی این مدت، کشتی‌های هم‌کلاس آن به کار خود ادامه دادند که به علت مشکلات بالقوه ساختاری، جان افراد زیادی را به خطر انداختند.



حوادث دریایی، همچون: حادثه‌ی کشتی Herald of free enterprise در سال ۱۹۸۷ میلادی و کشتی Estonia در سال ۱۹۹۴ میلادی، باعث وضع قوانینی برای نصب دستگاه VDR روی کشتی باری شد. هر دو کشتی یادشده، در آب‌های کم‌عمق غرق شدند. کشتی Herald of free enterprise در کنار اسکله Zeebrugge و کشتی Estonia در آب‌هایی با عمق ۸۵ متر بین Tallinn و Stockholm غرق شدند. کشتی اول، به علت قرار داشتن در محدوده‌ی بندر و دومین کشتی نیز، به علت وجود دستگاه‌های GMDSS روی کشتی، به‌سرعت شناسایی شدند و عملیات جست‌وجو و نجات آن‌ها آغاز شد و به همین علت نیز، این حوادث تبدیل به فاجعه‌ی دریایی نشدند. مسئولان، علت این حوادث را شناسایی کردند و با بهبود قوانین و ایجاد راهکارهای صحیح، به دنبال جلوگیری از تکرار دوباره این حوادث و کاهش سوانح هستند. وجود سوابق سوانح، به‌تنهایی نمی‌تواند باعث جلوگیری از تکرار حوادث شود. حوادث به علل مختلف، از جمله: ایراد ساختاری، بارگیری نامناسب یا عدم راهبری مناسب پدید می‌آیند. بنابراین، همواره علتی برای یک حادثه وجود دارد که بایستی شناسایی شود.

دستگاه Voyage Data Recorder (VDR)، مانند جعبه‌ی سیاه هواپیما، تمامی اطلاعات دریافتی از دستگاه‌های مختلف ناوبری را در زمان حادثه ضبط می‌کند و در نتیجه در زمان بررسی سانحه، اطلاعات دقیق و کامل‌تری در اختیار مسئولان قرار می‌گیرد و نکات بیش‌تری از یک حادثه را بازگو می‌کند.

اگر یک کشتی در شرایط کشتی‌های فوق غرق شود، (غرق شدن در مناطق کم‌عمق)، به دست آوردن کپسول دستگاه VDR کار چندان سختی نخواهد بود. اما اگر به‌طور کلی، نگاهی به حوادث دریایی بیندازیم، در حوادثی مانند حادثه‌ی کشتی «Derbyshire»، کشتی به‌طور کامل ناپدید شد و حتی مکان غرق شدن کشتی نیز، به‌طور کامل شناسایی نشد.

بر اساس قوانین، کلیه‌ی کشتی‌ها باید مجهز به

کنوانسیون بین‌المللی

توقیف کشتی‌ها

مصوب ۱۹۹۹ میلادی

عباس توازی‌زاده - سعید رضوی - داود شریفی

متن حاضر، که تقدیم خوانندگان محترم می‌شود، ترجمه‌ی کنوانسیون بین‌المللی درباره توقیف کشتی‌ها - مصوب ۱۹۹۹ میلادی است در ترجمه این نوشتار که نخست، با هدف بررسی ضرورت یا عدم ضرورت الحاق ایران به کنوانسیون مزبور انجام شده، پیش از هر چیز، وفاداری به مدلول حقوقی الفاظ و عبارات مورداستفاده در متن انگلیسی کنوانسیون موردتوجه قرار گرفته و در عین حال، سعی بر آن است که تا حد ممکن، روانی کلام و ساختار و موازین دستوری زبان فارسی نیز، رعایت شود. به منظور آشنایی بیش‌تر با موضوع کنوانسیون یاد شده و اهداف موردنظر از تصویب آن، قبل از ارایه‌ی ترجمه، متن کوتاهی، به منزله‌ی مقدمه، تقدیم می‌شود.

مقدمه

موضوع توقیف کشتی‌ها (Arrest of ships)، یکی از مباحث مهم حقوق دریایی است که از دیرباز، موردتوجه حقوق‌دانان و مجامع قانون‌گذاری ملی و بین‌المللی بوده است. کشتی، بنا به دلایل مختلف، ممکن است توقیف شود. گاهی توقیف کشتی، به سبب عدم رعایت موازین و مقرراتی است، که جنبه‌ی حقوق عمومی دارد؛ مثلاً: عدم رعایت مقررات مربوط به ایمنی کشتیرانی و ایجاد آلودگی دریایی. از سوی دیگر، ممکن است کشتی، به عنوان نوعی دارایی، به منظور ایجاد تضمین و اطمینان از پرداخت طلب اشخاص حقیقی یا حقوقی، در معرض توقیف شدگی قرار گیرد. کنوانسیون توقیف کشتی‌ها - مصوب ۱۹۹۹ میلادی، و احکام بیان شده در آن، عمدتاً ناظر بر موضوع توقیف احتیاطی، به عنوان تأمین خواسته و به اصطلاح، بعد حقوق خصوصی توقیف کشتی‌ها است. به عنوان مدخلی برای ورود به بحث توقیف کشتی‌ها، باید اشاره کرد که برحسب موازین عمومی حقوقی، اموال اشخاص، اصولاً به منزله‌ی وثیقه‌ی عمومی بدهی آنان محسوب می‌شود. از این رو، کشتی، به عنوان یک مال، تفاوتی با سایر اموال ندارد. به همین سبب، در بسیاری از کشورها، به ویژه در کشورهایی که

از سیستم «حقوق نوشته» پیروی می‌کنند، از نظر حقوقی، تفاوت چندانی بین شرایط توقیف کشتی و سایر اموال وجود ندارد. اما ویژگی‌های کشتی و شرایطی که در آن فعالیت می‌کند، این فکر را به ویژه در برخی از کشورها که سابقه‌ی فعالیت دریایی طولانی دارند، ایجاد کرده است که بین شرایط توقیف کشتی و دیگر اموال، قایل به تفکیک و تفاوت شوند. توضیح این که، فعالیت کشتی، غیر از مالک آن، اشخاص مختلفی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. به همین سبب، به ویژه از جهت تجاری، آزادی کشتیرانی و عدم وقفه در فعالیت‌های مربوط به آن، دارای اهمیت فراوانی است؛ به گونه‌ای که هر مانعی در این زمینه می‌تواند آثار زیان‌باری برای خطوط کشتیرانی تجاری و شبکه‌ای از فعالیت‌های وابسته به آن، در پی داشته باشد. متوقف شدن کشتی، موجب توقف فعالیت خدمه و سایر کارکنان کشتی و بلا تکلیف ماندن محموله‌های آن می‌شود. به علاوه با توقیف کشتی، موضوع نگهداری و حفاظت از آن در بندر، نیز مطرح است که به نوبه‌ی خود، مشکلات احتمالی و عده‌های را در پی خواهد داشت. از این رو، می‌توان بر آن بود که مسأله‌ی توقیف کشتی، مانند سایر امور دیگر، مربوط به فعالیت کشتی‌های تجاری دارای وضعیت خاص است و از جهات مختلف، با توقیف سایر اموال،

تفاوت دارد. در عین حال، این امر که کشتی‌ها به طور دایم در حال حرکت از بنادر یک کشور به بنادر کشورهای دیگر هستند و بنابراین، به راحتی می‌توانند از دسترس طلبکاران خود خارج شوند، ایجاب می‌کند که برای رعایت حقوق طلبکاران نیز، تدابیر مناسبی اندیشیده شود. به این ترتیب، می‌توان گفت: نکته‌ی اساسی در بحث توقیف کشتی‌ها، ایجاد نوعی تعادل و موازنه‌ی منطقی بین تأمین حقوق طلبکاران از یک طرف، و حمایت از حقوق مالکان کشتی و محموله‌های آن و نیز اقتضایات تجاری کشتیرانی از راه تأمین آزادی و عدم ایجاد وقفه‌ی ناموجه درآمد و شد کشتی‌ها، از سوی دیگر، است. ایجاد تعادل بین دو جنبه کشتی‌ها، در عمل



چندان سهل نیست و به همین لحاظ، جامعه‌ی دریایی بین‌المللی، در تلاش بوده است، با تنظیم ضوابطی برای «توقیف کشتی‌ها»، منافع هر دو طرف را در حد ممکن، در نظر داشته باشد. این تلاش‌ها، اول بار، در سال ۱۹۵۲ میلادی، به بار نشست و «کنوانسیون بین‌المللی مربوط به توقیف کشتی‌های دریایی»، توسط کمیته‌ی بین‌المللی دریایی (CMI)، تصویب و با الحاق تعداد لازم دولت‌ها به آن، از سال ۱۹۵۶، لازم‌الاجرا شد. در دهه‌ی ۱۹۹۰، «کنفرانس سازمان ملل متحد درباره تجارت و توسعه» (آنکتاد)، با عنایت به تجربیات حاصل از اجرای کنوانسیون ۱۹۵۲ و با تأکید بر تسهیل توسعه‌ی هماهنگ و منظم تجارت دریایی جهانی، تدوین کنوانسیون دیگری

در خصوص توقیف کشتی‌ها را در دستور کار خود قرار داد و در نهایت، در سال ۱۹۹۹، «کنوانسیون بین‌المللی درباره‌ی توقیف کشتی‌ها» به تصویب رسید. در این کنوانسیون، با ذکر ۲۲ مورد، به عنوان مصادیق «دعوی دریایی» (ماده‌ی ۱)، توقیف کشتی‌ها، تنها در رابطه با دعوی دریایی، امکان‌پذیر دانسته شده (ماده‌ی ۲) و برای اعمال حق توقیف، شرایط متعددی پیش‌بینی شده است (ماده‌ی ۳). همچنین، به منظور تسهیل تجارت دریایی و جلوگیری از ایجاد اختلال در روند فعالیت تجاری کشتی‌ها، در اغلب موارد دعاوی دریایی، امکان تودیع تضمین یا وثیقه‌ی مناسب و رفع توقیف از کشتی، پیش‌بینی شده

است (ماده‌ی ۴). این کنوانسیون، به منظور لازم‌الاجرا شدن، نیازمند الحاق ۱۰ کشور است که این مهم، تاکنون محقق نشده است و نیازمند الحاق ۲ کشور دیگر، برای لازم‌الاجرا شدن است. جمهوری اسلامی ایران، به هیچ یک از کنوانسیون‌های ۱۹۵۲ و ۱۹۹۹ ملحق نشده است و در عمل، به منظور توقیف کشتی‌ها، طبق مقررات عمومی توقیف اموال در قانون آیین دادرسی مدنی و مواد مربوط از قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳، عمل می‌شود. در عین حال، قانون دریایی نیز، در حال بازنگری است و می‌توان امیدوار بود، مواد خاصی به منظور توقیف کشتی‌ها، در متن اصلاحی پیش‌بینی شود.



کنوانسیون بین‌المللی درباره توقیف کشتی‌ها، مصوب ۱۹۹۹ میلادی

دولت‌های متعاقد به این کنوانسیون

با تشخیص مطلوبیت تسهیل توسعه‌ی هماهنگ و منظم تجارت دریایی جهانی، و با اعتقاد به ضرورت، تدوین یک سند حقوقی موجد یکنواختی بین‌المللی در زمینه‌ی توقیف کشتی‌ها که آخرین تحولات حوزه‌های مرتبط، در آن مورد توجه قرار گرفته، مورد موافقت واقع شده است.

ماده ۱

تعاریف

در راستای اهداف این کنوانسیون:

- ۱- «دعوی دریایی»، یعنی دعوی ناشی از یک یا چند مورد از موارد زیر:
 - (الف) اتلاف یا خسارت ناشی از بهره‌برداری از کشتی؛
 - (ب) از دست دادن جان یا جراحت شخصی که در ارتباط مستقیم با بهره‌برداری از کشتی رخ دهد، خواه در خشکی و خواه در آب؛
 - (پ) عملیات نجات یا هر نوع قرارداد نجات، از جمله- حسب مورد- جبران خسارت مربوط به عملیات نجات در مورد کشتی‌ای که خود آن، یا محموله‌ی آن، تهدید ورود خسارت به محیط

دیگر باشد؛

(چ) هر توافق مربوط به حمل کالا یا مسافر در کشتی، اعم از این که در قالب قرارداد اجاره‌ی کشتی (چارترپارتی)، یا قرارداد دیگری باشد؛

(ح) تلف شده کالاها یا خسارت وارده به آن‌ها یا در رابطه با کالاهایی که در کشتی حمل می‌شود (از جمله بار مسافر)؛

(خ) خسارت مشترک؛

(د) یدک کشی؛

(ذ) راهنمایی؛

(ر) کالاها، مواد، آذوقه، سوخت، تجهیزات (از جمله بارگنج‌ها) که به منظور بهره‌برداری، مدیریت، مراقبت یا نگهداری کشتی، برای کشتی تدارک شده است یا خدماتی که به کشتی ارایه می‌شود؛

(ز) ساخت، بازسازی، تعمیر، تغییر کاربری یا تجهیز کشتی؛

(ژ) عوارض و هزینه‌های مربوط به بندر، کانال، بارانداز، لنگرگاه و سایر مسیرهای آبی؛

(س) مزد و سایر مبالغی که لازم است به فرمانده، افسران و سایر اعضای تکمیل‌کننده‌ی کشتی، در رابطه با استخدام آنان در کشتی، پرداخت شود؛ از جمله هزینه‌های بازگشت به وطن و حق‌السهم بیمه‌ی اجتماعی که به نیابت از طرف آنان، قابل پرداخت باشد؛

(ش) هزینه‌های انجام شده از طرف کشتی یا مالکین آن؛

(ص) حق بیمه‌ها (شامل: هزینه‌ی بیمه‌های مشارکتی) در رابطه با کشتی که توسط مالک یا مستأجر کشتی به شکل اجاره‌ی لخت، یا از طرف آنان، قابل پرداخت باشد؛

(ض) هرگونه حق کمیسیون، هزینه‌های حق‌العمل کاری یا نمایندگی در رابطه با کشتی که توسط مالک یا مستأجر کشتی، به شکل اجاره‌ی لخت، یا از طرف آنان قابل پرداخت باشد؛

(ط) هرگونه اختلاف در مورد مالکیت یا تصرف کشتی؛

(ظ) هرگونه اختلاف بین مالکین مشترک کشتی، در مورد به کارگیری کشتی یا درآمدهای آن؛

(ع) رهن یا گرو یا وثیقه‌ای با ماهیت مشابه در مورد کشتی؛

(غ) هرگونه اختلاف ناشی از قرارداد فروش کشتی؛

۲- «توقیف»، یعنی: هرگونه معطل کردن یا ایجاد محدودیت برای حرکت کشتی به موجب دستور دادگاه، به منظور تضمین مطالبه‌ی موضوع دعوی دریایی، که در اجرا یا ایفای یک حکم قضایی یا سند لازم‌الاجرای دیگر انجام شود، اما شامل ضبط کشتی نمی‌شود.

۳- «شخص»، یعنی: هر فرد یا شرکت مدنی یا هر نهاد عمومی یا خصوصی، خواه دارای شخصیت حقوقی شده باشد یا خیر و شامل دولت یا تقسیمات فرعی ساختار آن نیز می‌شود.

۴- «خواهان»، یعنی: هر شخصی که دعوی دریایی اقامه می‌کند.

زیست را در بر دارد؛

(ت) خسارت یا تهدید ورود خسارت ناشی از کشتی به محیط زیست، خط ساحلی یا منافع مرتبط، اقدامات به عمل آمده به منظور پیشگیری، تقلیل یا رفع چنین خسارتی، پرداخت غرامت برای چنین خسارتی، هزینه‌های اقدامات متعارفی که به منظور بازسازی محیط زیست، عملاً انجام شده یا قرار است انجام شود، ضرر و زبانی که در رابطه با چنین خسارتی، به اشخاص ثالث وارده شده یا ممکن است وارد شود؛ و خسارت، هزینه‌ها، یا ضرر و زیان با ماهیت مشابه مواردی که در زیر بند (ت)، مورد شناسایی قرار گرفته است.

(ث) هزینه‌ها یا مخارج مربوط به بالاآوردن، انتقال، ترمیم، از بین بردن یا بی‌خطر نمودن کشتی‌ای که غرق شده، تبدیل به لاشه شده، به گل نشسته یا رها شده- که شامل هر چیزی که در چنین کشتی‌ای وجود دارد یا وجود داشته است، نیز می‌شود- و هزینه‌ها یا مخارج مربوط به حفظ کشتی رها شده و نگهداری خدمه‌ی آن؛

(ج) هر توافق مربوط به استفاده از کشتی یا کرایه‌ی آن، اعم از این که در قالب قرارداد اجاره‌ی کشتی (چارترپارتی)، یا قراردادی از نوع

شده باشد و با وجود آن که قبلاً در یک کشور متعاقد، در مورد آن کشتی، نسبت به همان دعوی، تضمین ارایه شده، از آن رفع توقیف نشود، با درخواست از دادگاه کشور متعاقد مزبور، دستور رفع توقیف از تضمین یادشده باید صادر شود.

۵- اگر در یک کشور غیرمتعاقد، با ارایه‌ی یک تضمین رضایت‌بخش، از کشتی توقیف شده، رفع توقیف شود، دستور داده می‌شود، هر تضمینی که در یک کشور متعاقد در رابطه با همان دعوی ارایه شده است، آزاد شود، تا حدی که میزان کل تضمین ارایه شده در آن دو کشور، بیش‌تر از موارد زیر باشد:

(الف) خواسته‌ی دعوی برای موضوعی که کشتی بنا بر آن توقیف شده است، یا
(ب) ارزش کشتی
هر کدام پایین‌تر باشد.

با این حال، دستور چنین آزادسازی‌ای، داده نمی‌شود، مگر آن که تضمینی که در یک کشور غیرمتعاقد ارایه شده است، عملاً در دسترس خواهان قرار داشته و به راحتی قابل انتقال باشد. ۶- در اجرای بند ۱ این ماده، در مواردی که تضمین ارایه شده باشد، شخص ارایه‌کننده‌ی چنین تضمینی، می‌تواند در هر زمان، از دادگاه بخواهد که آن تضمین، کاهش یابد، تغییر کند و یا منتفی شود.

ماده‌ی ۵

حق توقیف و توقیف متعدد

۱- اگر در هر کشوری، کشتی‌ای توقیف بوده و از آن رفع توقیف به عمل آمده یا تضمینی در رابطه با آن کشتی قبلاً ارایه شده است، تا دعوی دریایی‌ای را تضمین کند، آن کشتی، از آن پس، توقیف مجدد یا در رابطه با همان دعوی دریایی، توقیف نمی‌شود؛ مگر این که:

(الف) ماهیت یا میزان تضمینی که قبلاً در رابطه با آن کشتی ارایه شده است، در رابطه با همان دعوی، ناکافی باشد، به شرط آن که جمع کل

(الف) مالک کشتی‌ای که در رابطه با آن، حق دعوی ایجاد شده است؛ یا

(ب) مستأجر کشتی به شکل اجاره‌ی لخت، اجاره‌ی سفری یا اجاره زمانی آن کشتی را بر عهده داشته باشد.

این مقررات، در مورد دعاوی مربوط به مالکیت یا تصرف کشتی، اعمال نمی‌شود.

۳- با وجود مقررات بندهای ۱ و ۲ این ماده، توقیف کشتی‌ای که تحت مالکیت شخص مسؤول برای دعوی نیست، تنها در صورتی باید مجاز باشد که به موجب مقررات کشوری که توقیف در آن جا درخواست می‌شود، حکمی قضایی در رابطه با آن دعوی، علیه آن کشتی، از راه فروش قضایی یا اجباری آن کشتی، بتواند به اجرا گذاشته شود.

ماده‌ی ۴

رفع توقیف

۱- در غیر از مواردی که کشتی‌ای در رابطه با هر یک از دعاوی دریایی برشمرده در بندهای ۱ (ط) و ۱ (ظ) ماده‌ی ۱ توقیف شده، اگر کشتی توقیف شده، تضمین کافی، به شکل قابل قبول ارایه نماید، از آن رفع توقیف می‌شود. در چنین مواردی، پس از سپرده‌شدن تضمین کافی، دادگاه می‌تواند به شخص متصرف کشتی، اجازه‌ی ادامه‌ی فعالیت تجاری با کشتی را دهد، یا از راه دیگری در مورد بهره‌برداری از کشتی در طول دوره‌ی توقیف، تصمیم بگیرد.

۲- در صورت نبود توافقی بین طرفین دعوا در مورد کفایت و شکل تضمین، دادگاه، ماهیت و میزان آن را که از قیمت کشتی توقیف شده بیش‌تر نخواهد بود، مشخص می‌کند.

۳- هر تقاضایی برای رفع توقیف از کشتی با ارایه‌ی تضمین، نه به منزله‌ی تصدیق مسؤولیت تلقی می‌شود، نه چشم‌پوشی از هر نوع دفاع یا هر نوع حق تعیین مسؤولیت.

۴- اگر کشتی‌ای در یک کشور غیرمتعاقد توقیف

۵- «دادگاه»، یعنی: هر مرجع صالح قضایی در یک کشور.

ماده‌ی ۲

اختیارات راجع به توقیف

۱- کشتی، تنها تحت اقتدارات حاکمیتی دادگاه دولت متعاهدی که توقیف در آن جا به اجرا درمی‌آید، می‌تواند توقیف شود یا از آن رفع توقیف به عمل آید.

۲- کشتی، تنها در رابطه با دعوی دریایی و نه سایر دعاوی، می‌تواند توقیف شود.

۳- به منظور به دست آوردن تضمین، کشتی را می‌توان توقیف کرد، صرف‌نظر از آن که به موجب «شرط صلاحیت قضایی» یا «شرط داوری» در هر قرارداد مرتبطی یا به هر طریق دیگر، لازم باشد دعوی دریایی‌ای که در رابطه با آن، توقیف به اجرا درمی‌آید، در کشوری غیر از کشوری که توقیف در آن جا به اجرا گذاشته می‌شود، تحت رسیدگی قضایی قرار گیرد، یا به معرض داوری گذاشته شود، و یا لازم باشد طبق مقررات دولت دیگری، مورد رسیدگی قضایی قرار گیرد.

۴- با رعایت مقررات این کنوانسیون، تشریفات اجرایی مربوط به توقیف کشتی یا رفع آن، تابع قوانین و مقررات کشوری است که توقیف در آن جا به مرحله اجرا درآمده، یا مورد تقاضا قرار گرفته است.

ماده‌ی ۳

اعمال حق توقیف

۱- در مورد هر کشتی‌ای که در رابطه با آن، دعوی دریایی اقامه شده، توقیف مجاز است، مشروط بر آن که:

(الف) شخصی که در زمان ایجاد حق دعوی دریایی، مالک کشتی بوده، در مورد دعوی مسؤول باشد و در زمانی که توقیف، اثر اجرایی می‌یابد، مالک کشتی باشد؛ یا

(ب) مستأجر کشتی به شکل اجاره‌ی لخت، در زمان ایجاد حق دعوی دریایی، در مورد دعوی مسؤول باشد و در زمانی که توقیف به اجرا

گذاشته می‌شود، مستأجر کشتی به شکل اجاره لخت یا مالک کشتی، دعوی مسؤول باشد؛ یا

(پ) دعوی، بر مبنای رهن یا «گرو» یا وثیقه‌ای با ماهیت مشابه در مورد کشتی باشد؛ یا

(ت) دعوی، مربوط به مالکیت یا تصرف کشتی باشد؛ یا

(ث) دعوی علیه‌ی مالک، مستأجر کشتی به شکل اجاره‌ی لخت، مدیر یا بهره‌دار کشتی باشد و به وسیله‌ی یک حق ممتاز دریایی اعطا شده یا ایجاد شده به موجب قوانین و مقررات دولتی که از آن، تقاضای توقیف شده، مورد تضمین قرار گرفته باشد.

۲- در مورد هر کشتی دیگر یا کشتی‌هایی که در زمان به اجرا درآمدن توقیف، تحت مالکیت شخصی باشد که مسؤول دعوی دریایی است و شخصی که در زمان ایجاد حق دعوی، یکی از وضعیت‌های زیر را داشته باشد نیز، توقیف مجاز است:





ماده، نباید در هرگونه ترتیب اثر بعدی به یک رأی قضایی خارجی یا حکم داوری که به موجب مقررات کشوری که توقیف کشتی در آن جا به مرحله اجرا درآمده یا تضمین ارایه شده جهت رفع توقیف از کشتی، ایجاد محدودیت کند.

ماده ۸

دامنه شمول

۱- این کنوانسیون، در مورد هر کشتی در قلمرو تحت صلاحیت هر دولت متعاقد اعمال می‌شود، خواه آن کشتی، پرچم یک دولت متعاقد را برافراشته باشد، خواه بر نیافرشته باشد.

۲- این کنوانسیون، به هیچ کشتی جنگی، تدارکاتی یا سایر کشتی‌های تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک دولت که در زمان موردنظر، صرفاً در خدمات غیرتجاری دولتی مورد استفاده قرار می‌گیرد، اعمال نمی‌شود.

۳- این کنوانسیون، نسبت به هیچ یک از حقوق یا اختیارات حاصل شده‌ی دولت یا بخش‌های اداری آن، یا هر مرجع عمومی یا هر مقام مسؤول بارانداز یا لنگرگاه، به موجب هر کنوانسیون بین‌المللی یا هرگونه قانون یا مقررات داخلی، برای جلوگیری از خروج یا ممانعت از حرکت هر نوع کشتی به هر راه دیگر، در قلمرو تحت صلاحیت آن‌ها، خللی وارد نمی‌کند.

۴- این کنوانسیون، بر اختیار هیچ دولت یا دادگاهی در صدور دستورهایی که کلیت دارایی مدیونی را تحت تأثیر قرار دهد، خللی وارد نمی‌کند.

۵- هیچ چیز در این کنوانسیون، بر اعمال کنوانسیون‌های بین‌المللی که برای تحدید مسؤولیت پیش‌بینی شده‌اند، یا قانون داخلی که به آن کنوانسیون‌ها اثر اجرایی می‌بخشد، در کشوری که توقیف در آن‌جا به مرحله‌ی اجرا درمی‌آید، تأثیری نمی‌گذارد.

۶- هیچ چیز در این کنوانسیون، باعث ایجاد تغییر یا تحت تأثیر قراردادن اعمال قواعد قانونی

مسؤولیت خواهان وفق بند ۲ این ماده، می‌تواند تا زمان اتخاذ تصمیم ماهوی، متوقف شود. ۵- در مواردی که در اجرای بند ۱ این ماده، تضمین، تدارک و ارایه شده، شخصی که چنین تضمینی تهیه کرده است، می‌تواند در هر زمانی، از دادگاه، کاهش میزان، تغییر یا ابطال تضمین را مطالبه کند.

ماده ۷

صلاحیت رسیدگی ماهوی به دعوی

۱- دادگاه‌های کشوری که در آن، توقیف به اجرا درآمده یا تضمینی به منظور آزادسازی کشتی ارایه شده است، صلاحیت رسیدگی ماهوی به دعوی را دارند؛ مگر این که طرفین دعوا، به نحو معتبری توافق نموده یا بنمایند که اختلاف خود را در دادگاه کشوری دیگر که صلاحیت خود برای رسیدگی به دعوی را پذیرفته، طرح کنند، یا به داوری ارجاع نمایند.

۲- با وجود مقررات بند ۱ این ماده، دادگاه‌های کشوری که در آن، توقیفی به مرحله‌ی اجرا درآمده، یا تضمینی به منظور رفع توقیف از کشتی ارایه شده است، می‌توانند از اعمال صلاحیت خود، امتناع کنند، مشروط بر آن که مقررات آن کشور، عدم اعمال صلاحیت را مجاز بداند و دادگاه کشوری دیگر، صلاحیت خود را بپذیرد.

۳- در مواردی که دادگاه کشوری که در آن، توقیف، به مرحله‌ی اجرا درآمده، یا به منظور رفع توقیف از کشتی، تضمین ارایه شده : (الف) صلاحیت رسیدگی ماهوی به دعوی را نداشته باشد؛ یا

(ب) از اعمال صلاحیت خود، وفق مقررات بند ۱ این ماده، خودداری کرده باشد.

چنین دادگاهی می‌تواند- و در صورت تقاضا باید- مدت زمانی را مشخص کند که طی آن، خواهان، دعوی خود را نزد دادگاهی صالح یا دیوان داوری اقامه کند.

۴- اگر طبق دستور، طرح دعوا طی مدت زمان تعیین شده وفق بند ۳ این ماده به عمل نیامده باشد، در صورت درخواست، دستور داده می‌شود که از کشتی، رفع توقیف به عمل آید یا تضمین ارائه شده، آزاد شود.

۵- اگر طبق دستور، طرح دعوا طی مدت تعیین شده وفق بند ۳ این ماده به عمل آید، یا در صورت نبود چنین دستوری، چنان چه رسیدگی نزد یک دادگاه صالح یا دیوان داوری در کشوری دیگر، صورت پذیرد، هر تصمیم نهایی منتج از این رسیدگی‌ها، باید به رسمیت شناخته شده و در رابطه با کشتی توقیف شود یا تضمین ارایه شده، به منظور رفع توقیف از کشتی، ترتیب اثر داده شود، به شرط آن که :

(الف) جریان رسیدگی، به نحو متعارفی، به خواننده اطلاع داده شده و جهت دفاع از پرونده، فرصت معقولی به او داده شده باشد.

(ب) شناسایی چنین حکمی، مخالف سیاست عمومی (نظم عمومی) نباشد.

۶- هیچ یک از مقررات یاد شده در بند ۵ این

تضمین، از ارزش کشتی بیش‌تر نشود؛ یا (ب) شخصی که قبلاً تضمین ارایه کرده، قادر نباشد یا احتمالاً قادر نباشد که تمام یا قسمتی از تعهدات خود را انجام دهد؛ یا (پ) کشتی توقیف شده یا تضمین پیش‌تر ارایه شده، به یکی از جهات زیر، آزاد شده باشد :

(۱) بنا به تقاضا یا با رضایت خواهانی که براساس قراین متعارف عمل می‌کند، یا (۲) از آن جهت که خواهان نمی‌توانسته با اتخاذ تمهیدات متعارف، از رفع توقیف جلوگیری کند.

۲- هر کشتی دیگری که در رابطه با همان دعوی دریایی، از راه دیگری در معرض توقیف قرار گیرد، توقیف نمی‌شود، مگر این که :

(الف) ماهیت یا میزان تضمینی که قبلاً در رابطه دعوی مشابه ارایه شده است، ناکافی باشد؛ یا

(ب) مقررات بند ۱ (ب) یا (پ) از این ماده، قابل اعمال باشد.

۳- «آزادسازی» از نظر این ماده، شامل آزادسازی غیرقانونی یا فرار از توقیف نمی‌شود.

ماده ۶

حمایت از مالکین کشتی‌های توقیف شده و مستأجرین کشتی‌های در اجاره‌ی لخت توقیف شده

۱- دادگاه می‌تواند به عنوان شرطی برای توقیف یک کشتی یا ادامه‌ی توقیفی که قبلاً به مرحله اجرا درآمده، خواهانی را که خواستار توقیف است یا خواهانی را که موفق به توقیف کشتی شده، ملزم نماید تا برای هر ضرر و زیانی که خواننده، در نتیجه‌ی توقیف، ممکن است متحمل شود یا برای هر موردی که خواهان ممکن است مسؤول شناخته شود تضمینی از نوع و به میزان و با شرایط موردنظر دادگاه ارایه کند.

چنین ضرر و زیان یا خسارتی که خواننده‌ی مزبور متحمل می‌شود، شامل: موارد زیر بوده اما منحصر به آن‌ها نیست :

(الف) توقیف، ناروا یا غیرموجه بوده باشد. (ب) تضمین بیش از حد، تقاضا و ارایه شده باشد.

۲- دادگاه‌های کشوری که توقیفی در آن جا به اجرا درآمده، از صلاحیت تعیین حدود مسؤولیت خواهان در خصوص ضرر و زیان یا خسارات ناشی از توقیف کشتی، در صورت وجود، برخوردارند. چنین ضرر و زیان یا خسارتی، شامل: ضرر و زیان یا خسارت ناشی از موارد زیر است، اما محدود به آن‌ها نمی‌شود:

(الف) توقیف، غیرقانونی یا غیرموجه بوده باشد. (ب) تضمین بیش از حد، تقاضا و ارایه شده باشد.

۳- مسؤولیت خواهان، در صورت وجود، وفق بند ۲ این ماده، از راه اعمال مقررات کشوری که توقیف در آن جا به مرحله اجرا درآمده است، تعیین می‌شود.

۴- اگر دادگاهی در کشوری دیگر یا یک دیوان داوری در حال رسیدگی ماهوی به دعوی وفق مقررات ماده ۷ باشد، ادامه‌ی رسیدگی به



سرزمینی متفاوت در رابطه با توقیف کشتی‌ها است، موارد ارجاع در این کنوانسیون به دادگاه یا دولت و مقررات دولت، به ترتیب، به منزله‌ی ارجاع به دادگاه واحد سرزمینی مربوط در قلمرو آن دولت و مقررات واحد سرزمینی مربوط در قلمرو آن دولت، تفسیر می‌شود.

ماده‌ی ۱۴

لازم الاجرا شدن

۱- این کنوانسیون، ۶ ماه پس از تاریخی که در آن، دولت، رضایت خود را به ملتزم شدن به آن اظهار کرده باشند، لازم‌الاجرا می‌شود.
۲- برای دولتی که رضایت خود را بر ملتزم شدن به این کنوانسیون، بعد از فراهم آمدن شرایط لازم‌الاجرا شدن آن، اظهار کند، چنین رضایتی، ۳ ماه پس از تاریخ اظهار این رضایت، واجد اثر خواهد شد.

ماده‌ی ۱۵

بازنگری و اصلاح

۱- کنفرانسی از دولت‌های متعاقد، به منظور بازنگری یا اصلاح این کنوانسیون، بنا به تقاضای یک سوم دولت‌های متعاقد، توسط دبیرکل سازمان ملل متحد برگزار خواهد شد.
۲- هرگونه رضایت بر ملتزم شدن به این کنوانسیون، که بعد از تاریخ لازم‌الاجرا شدن به منزله‌ی اصلاحیه‌ای، به این کنوانسیون، اضافه شود، به منزله‌ی آن است که به این کنوانسیون، به نحو اصلاح شده، اعمال می‌شود (ابراز می‌شود).

ماده‌ی ۱۶

انصراف

۱- این کنوانسیون، در هر زمانی پس از تاریخ لازم‌الاجرا شدن برای هر دولت متعاقدی، توسط آن دولت، می‌تواند مورد انصراف قرار گیرد.
۲- انصراف با تودیع سند انصراف، نزد امین اسناد، واجد اثر خواهد شد.
۳- انصراف، یک سال پس از دریافت سند، انصراف توسط دبیرکل، یا مدت زمانی طولانی‌تر که ممکن است در سند انصراف بیان شود، واجد اثر خواهد شد.

ماده‌ی ۱۷

زبان‌ها

این کنوانسیون، در یک نسخه‌ی اصلی، به زبان‌های عربی، چینی، انگلیسی، فرانسوی، روسی و اسپانیایی، که همه آن‌ها از اعتباری یکسان برخوردارند، موجودیت یافته است.
انجام یافته در ژنو، به تاریخ دوازدهم مارس یک هزار و نه صد و نود و نه میلادی (بیست و یکم اسفند یک‌هزار و سیصد و هفتاد و هفت هجری شمسی)

در تأیید مراتب بالا امضاکنندگان زیر که از سوی دولت‌های متبوع خود، به نحو مقتضی، به این منظور مجاز شده‌اند، این کنوانسیون را امضا کرده‌اند.^۱

پانوشت:

۱- امضاها حذف شده است.

ماده‌ی ۱۲

امضا، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

۱- این کنوانسیون، برای امضا توسط هر دولتی، در مقر سازمان ملل متحد در نیویورک، از ۱ سپتامبر ۱۹۹۹ میلادی (۱۳۷۸/۶/۱۰ هـ.ش) تا ۳۱ آگوست ۲۰۰۰ میلادی (۱۳۷۹/۶/۱۰ هـ.ش) و پس از آن، برای الحاق، مفتوح خواهد بود.
۲- دولت‌ها می‌توانند رضایت خود، نسبت به التزام به این کنوانسیون را به یکی از راه‌های زیر اظهار دارند:

(الف) امضا بدون شرط تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا

(ب) امضا منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید و متعاقب آن، تصویب، پذیرش یا تأیید، یا

(پ) الحاق

۳- تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق با تودیع سندی دال بر این امر، نزد امین اسناد، واجد اثر خواهد شد.

ماده‌ی ۱۳

دولت‌هایی با بیش از یک نظام حقوقی

۱- اگر دولتی دارای دو یا بیش از دو واحد سرزمینی‌ای باشد که در آن‌ها نظام‌های مختلف حقوقی، در رابطه با امور مورد بحث در این کنوانسیون، قابل اعمال باشد، دولت مزبور می‌تواند در زمان امضا، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق، اعلام کند که این کنوانسیون، به همه‌ی واحدهای سرزمینی آن دولت یا تنها به یک یا بیش از یک واحد از آن‌ها تسری یابد و می‌تواند این اعلامیه را با تسلیم اعلامیه دیگری، در هر زمان تغییر دهد.

۲- هر مورد از چنین اعلامیه‌هایی، به اطلاع امین اسناد خواهد رسید و باید صریحاً واحدهای سرزمینی که این کنوانسیون در آن‌ها اعمال می‌شود، معین شوند.

۳- در رابطه با یک دولت متعاقد که دارای ۲ نظام حقوقی یا بیش‌تر قابل اعمال در واحدهای

لازم‌الاجرای دولت‌های متعاقد، در ارتباط با توقیف به عمل آمده توسط شخصی که اقامتگاه دائمی یا مرکز اصلی تجارت او در آن کشور است، یا توسط هر شخص دیگری که از راه جانشینی، واگذاری یا از راه دیگر، حق یک دعوا به او منتقل شده، نسبت به توقیف هر کشتی که به طور فیزیکی در قلمرو تحت صلاحیت دولتی قرار داشته است، نمی‌شود.

ماده‌ی ۹

عدم ایجاد حقوق ممتاز دریایی

هیچ چیز در این کنوانسیون، به عنوان ایجادکننده‌ی یک حق ممتاز دریایی، تفسیر نمی‌شود.

ماده‌ی ۱۰

تحفظ‌ها

۱- هر دولتی می‌تواند در زمان امضا، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق یا در هر زمانی پس از تحقق موارد یادشده، در مورد حق تحفظ خود، به منظور مستثنا کردن اعمال این کنوانسیون نسبت به هر یک از موارد زیر یا تمام آن‌ها، اقدام کند:

(الف) کشتی‌هایی که دریاییما نیستند.
(ب) کشتی‌هایی که پرچم یک دولت متعاقد را برافراشته نمی‌کنند.

(پ) دعاوی مشمول بند ۱ (ط) ماده‌ی ۱.

۲- اگر دولتی، متعاقد به معاهده‌ی خاصی راجع به دریانوردی در آبراه‌های درون سرزمینی نیز باشد، می‌تواند هنگام امضا، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به این کنوانسیون، اعلام کند که قواعد راجع به صلاحیت، شناسایی و اجرای احکام دادگاه‌ها، به نحو مقرر در چنین معاهداتی، حاکم بر قواعد مقرر در ماده‌ی ۷ این کنوانسیون خواهند بود.

ماده‌ی ۱۱

امین اسناد

این کنوانسیون، نزد دبیرکل سازمان ملل متحد، تودیع خواهد شد.

برگزاری سمینار «بهترین تجربیات جهانی لجستیک» در بندر شهید رجایی



سمینار «بهترین تجربیات جهانی در لجستیک» با حضور اساتید بین المللی از انستیتو جهانی لجستیک در بندر شهید رجایی برگزار شد. به گزارش روابط عمومی، در این سمینار علمی «کابرن رینگ»، «تیم ماهود» و «یانگ لی» به ارائه بهترین تجربیات موجود در بندر بزرگ دنیا در خصوص ارائه خدمات لجستیکی در بندر پرداختند.

این اساتید که بازدید کاملی از امکانات بندر شهید رجایی و نحوه فعالیت پایانه های کانتینری شماره ۱ و ۲ این بندر داشتند و با نحوه فعالیت پایانه های اختصاصی آن نیز آشنا بودند به شاخص هایی اشاره کردند که می تواند برای توسعه جایگاه بندر شهید رجایی برای هاب شدن موثر باشد. در این سمینار یک روزه، علاوه بر کارشناسان بندری، نمایندگان بخش خصوصی و شرکتهای مستقر در بندر شهید رجایی نیز حضور داشتند که با آخرین یافته های لجستیک در بخش بندری آشنا شدند. گفتنی است تبدیل بندر شهید رجایی به بندر نسل سوم و همچنین به هاب منطقه از جمله مهمترین اهدافی است که توسط مسئولین این بندر با سرعت در حال انجام است و دعوت از اساتید و برگزاری سمینارهای بزرگ علمی از جمله مواردی است که در همین راستا انجام می شود.

رмп چند منظوره هرمز به بهره برداری رسید



همزمان با فرارسیدن دهه مبارک فجر، رмп چند منظوره جزیره هرمز به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، در مراسم بهره برداری از این طرح مهم، معاون پشتیبانی و منابع انسانی استاندار هرمزگان، مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان، فرماندار قشم و تنی چند از مسئولان استانی حضور داشتند.

علی اکبر صفایی مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان در خصوص این طرح گفت: در راستای فراهم نمودن بستر مناسب جهت تسهیل در امر تردد مسافر، بار و خودرو در جزیره هرمز، تعمیرات اساسی یک فروند رмп چند منظوره به پایان رسیده و در اسکله این جزیره نصب شد. وی اضافه کرد: این اسکله ها به علت کاربرد

و ویژگی های خاص از نظر طراحی و کاربرد در سالیان گذشته توسط شرکتهای خارجی ساخته و نصب می شد که با توجه به ضرورت بازسازی اساسی این رмп، عملیات تعمیرات اساسی آن، از ۴ ماه قبل و در سراسر تعمیراتی مجتمع بندری شهید رجایی آغاز شد. صفایی اعتبار اجرای این طرح را بیش از ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال، عنوان کرد.

در ده ماهه سال جاری بیش از ۷۹ میلیون تن کالا در بندر هرمزگان تخلیه و بارگیری شد



مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان از تخلیه و بارگیری بیش از ۷۹ میلیون تن کالا در بندر استان خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، علی اکبر صفایی در این باره گفت: از ابتدای امسال تاکنون ۷۹ میلیون و ۳۵۷ تن کالا در بندر استان تخلیه و بارگیری شد که در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۹ درصد رشد نشان می دهد.

وی افزود: از این میزان، ۴۸ میلیون و ۵۷ هزار و ۴۴۹ تن غیرنفتی و مابقی را مواد نفتی تشکیل می دهد که به ترتیب ۱۸ درصد رشد و ۲ درصد کاهش یافته است.

صفایی با اشاره به رشد صادرات کالاهای غیرنفتی از بندر هرمزگان اضافه کرد: طی این مدت ۱۸ میلیون و ۶۰۳ هزار و ۶۷۲ تن کالای غیرنفتی از بندر هرمزگان به خارج از کشور صادر گردید که از رشد ۴۷ درصدی برخوردار بوده است.

مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان میزان ترانزیت از بندر استان را یک میلیون و ۸۵۰ هزار و ۸۷۸ تن عنوان کرد و گفت: این رقم از رشد ۳۷ درصدی برخوردار بوده است.

صفایی میزان واردات این کالاها را ۱۶ میلیون و ۴۹۸ هزار و ۲۳۹ تن اعلام کرد.

وی در عین حال به کاهش واردات مواد نفتی اشاره کرد و افزود: طی این مدت ۲ میلیون و ۳۱ هزار و ۱۵ تن مواد نفتی از طریق این بندر وارد کشور شد که کاهش ۵۹ درصدی را دارا بوده است.

صفایی از رشد ۷ درصدی مواد نفتی از این بندر خبر داد و تصریح کرد: ۱۰ میلیون و ۵۲۶ هزار و ۷۸۵ تن مواد نفتی از طریق بندر هرمزگان در ۱۰ ماهه گذشته به خارج از کشور صادر شد.

وی گفت: میزان ترانزیت این مواد نیز به ۹۳ هزار و ۷۹۸ تن رسید که از رشد چشمگیر ۷۸ درصدی برخوردار بوده است.

مدیر کل بندر و دریانوردی هرمزگان اضافه کرد: در این مدت، ۲ میلیون و ۴۴ هزار و ۹۹۳ TEU کانتینر در این بندر تخلیه و بارگیری شد که ۷ درصد نسبت به سال قبل افزایش نشان می دهد. وی خاطر نشان کرد: همچنین ۴ میلیون و ۸۷۶ هزار و ۱۶۷ مسافر از طریق بندر مسافری استان، جابجا شدند.

ساخت و ساز بدون مجوز در حریم دریا تخریب می شود

مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان گفت: برابر تبصره ۲۲ از ماده ۳ آئین نامه سازمان بندر و دریانوردی مصوب سال ۱۳۸۷ مجلس شورای اسلامی، صدور اجازه ساخت هرگونه تأسیسات اعم از اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات، ضمن تصویب طرح مربوطه با داشتن حق نظارت در اجرا و بهره برداری، نیاز به دریافت مجوز از سازمان بندر و دریانوردی دارد.

به گزارش روابط عمومی، سپاوش رضوانی افزود: در غیر این صورت این اداره کل از طریق گارد بندر یا سایر ضابطین از ادامه عملیات ساخت و ساز و یا بهره برداری از تأسیسات و تجهیزات فاقد مجوز یا خارج از مجوز جلوگیری کرده و بلافاصله موضوع را به شاکو و مراجع قضایی اعلام نموده تا مراجع قضایی پرونده را خارج از نوبت رسیدگی نمایند.

رضوانی گفت: این قانون در تاریخ ۸۷/۱۱/۹ به تایید شورای نگهبان رسیده و به سازمان بندر ابلاغ گردیده است.

متقاضیان و شهروندان محترم می توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر برای هرگونه ساخت و ساز به قسمت واحد فنی و مهندسی اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان مراجعه نمایند.

راه اندازی سامانه پیام کوتاه وضعیت آب و هوایی سواحل و بنادر خوزستان



در راستای گسترش ایمنی دریانوردی، سامانه ارسال وضعیت هواشناسی سواحل و بنادر خوزستان از طریق پیام کوتاه مورد بهره برداری قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: این سامانه به منظور اطلاع رسانی به هنگام و گسترده به کلیه ی

نهادها و افراد مرتبط با حوزه ی دریانوردی مورد بهره برداری قرار گرفت.

وی با اشاره به اهمیت آگاهی از وضعیت آب و هوایی و جزر و مدی سواحل و بنادر استان، گفت: علاقه مندان می توانند با ارسال پیامک به شماره ۳۰۰۰۱۳۹۱ از آخرین وضعیت آب و هوایی ناحیه خارک و بار خورموسی، وضعیت جزر و مدی خورموسی، اروند، بندر امام خمینی و همچنین از آخرین اطلاعیه ها، آخطاریه ها و مانورهای نظامی دریایی، آگاهی یابند.

علیرضا خجسته در خصوص نحوه ی استفاده از این سامانه گفت: علاقه مندان می توانند با ارسال عدد ۱ از گزارش وضع هوای روزانه ناحیه خارک و بار خورموسی، با ارسال عدد ۲ از وضعیت جزر و مد ثبت شده در خورموسی، با ارسال عدد ۳ از جزر و مد ثبت شده در اروند، با ارسال عدد ۴ از وضعیت جزر و مد ثبت شده در بندر امام خمینی و با ارسال عدد ۵ از آخرین اطلاعیه ها، آخطاریه ها و مانورهای نظامی دریایی آگاهی یابند.

اتمام تعمیرات اسکله شناور در جزیره هرمز

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از اتمام تعمیرات اسکله شناور و نصب آن در جزیره هرمز خبر داد.

به گزارش روابط عمومی، محمد رضا پوررجبی در این باره گفت: تعمیرات اساسی زیرآبی اسکله شناور چند منظوره جزیره هرمز که در سراسر تعمیراتی مجتمع بندری شهید رجایی در حال انجام بود به پایان رسید و در جزیره هرمز نصب شد.

وی گفت: این اقدام در راستای آماده سازی بستر مناسب و تسهیل در امر تردد مسافر و بار به این جزیره انجام شد که بیش از ۴ ماه به طول انجامید.

پوررجبی اعتبار اجرای این طرح را ۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون ریال عنوان کرد و گفت: این اسکله چند منظوره، ۳۰ متر طول، ۲۰ متر عرض و بیش از ۱۵۰ تن وزن دارد که با صرف ۱۵ هزار نفر - ساعت کار تعمیراتی و تعویض بیش از ۷۰ تن ورق و پروفیل دریایی، عملیات آن به اتمام رسید.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان خاطرنشان کرد: این اسکله ها به صورت نیمه شناور و لولایی در سواحل و بنادر مورد استفاده قرار می گیرند که با توجه به اینکه این اسکله مغروق بوده و ۸۰ درصد ورق های عرشه و دیواره آن پوسیده بود تعمیرات اساسی آن در دستور کار قرار گرفت.

وی در تشریح اقدامات انجام شده برای بازسازی این اسکله گفت: پس از شناورسازی و انتقال این اسکله به بندر شهید رجایی، عملیات خزه تراشی، شستشو با آب شیرین و گریت بلاست بدنه انجام شده تا آماده برش و جداسازی ورق های فرسوده گردد.

پوررجبی تصریح کرد: پس از جداسازی ورق های فرسوده از رمپ مذکور، ورق های دریایی جدید مونتاژ و جوشکاری گردید و در نهایت عملیات رنگ آمیزی و نصب تاسیسات و تجهیزات آن به انجام رسید.

راه اندازی اولین پایگاه ساحلی تعمیرات در مجتمع بندری امام خمینی

در راستای اجرای مقررات کنوانسیون های سازمان جهانی دریانوردی، نخستین پایگاه تعمیرات ساحلی شناورها (SBM) در مجتمع بندری امام خمینی راه اندازی گردید.

به گزارش روابط عمومی، مسعود باقرخانی؛ معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر اظهار داشت: همزمان با احداث این پایگاه کلیه امور مرتبط با تعمیر تجهیزات برق، الکترونیک و مخابرات انواع کشتی ها و شناورها را مطابق با قوانین و مقررات بین المللی انجام می شود.

وی در ادامه از ثبت نام این پایگاه در سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، کلیه شرکت ها و خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی و بنادر داخلی و خارجی خبر داد.

معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در خصوص مراحل راه اندازی این پایگاه که با همکاری بخش خصوصی و اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات الکترونیکی و مخابراتی این اداره کل صورت گرفت، اظهار داشت: پس از پیگیری های مکرر طی سال های گذشته، واحد فنی و نگهداری این اداره کل موفق شد بر اساس میزبانی اخیر اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی مجوزهای قانونی تأسیس این مرکز را کسب و نسبت به راه اندازی آن اقدام کند.

گفتنی است: به دنبال راه اندازی این پایگاه، بندر امام خمینی (ره) به عنوان یکی از مجهزترین بنادر جهان در زمینه ی پشتیبانی تجهیزات الکترونیکی و مخابراتی شناورها معرفی خواهد شد.

بندر بوشهر در راه بازگشت به دوران طلایی خود است



مدیرکل بنادر و دریانوردی بوشهر گفت: بندر بوشهر که روزگاری مطرح ترین بندر منطقه را در اختیار داشته و پس از آن دچار رکود شده بود، اکنون در راه بازگشت به دوران طلایی اش است.

به گزارش روابط عمومی، محمد راستاد در جمع خبرنگاران اظهار داشت: ۵ سال پیش و قبل از آغاز طرح توسعه بندربوشهر، خیلی ها ایده احیای این بندر تاریخی را رویایی و آرمانی می دانستند، اما امروز به لطف سرمایه گذاری های انجام شده و تخفیف سود بازرگانی، بندر بوشهر به سمت دوران طلایی اش در حال حرکت است.

وی افزود: پس از افتتاح طرح توسعه بندر بوشهر، شاهد افزایش ظرفیت پهلوگیری کشتی های بزرگ و جذب کانتینر به این بندر بودیم، به گونه ای که اکنون ظرفیت پذیرش کشتی در بندر بوشهر ۲ برابر گذشته شده و در جذب کانتینر نیز پس از بندر شهید رجایی رتبه دوم را داریم، در حالی که قبلاً از این نظر

بندر چهارم کشور بودیم. راستاد تصریح کرد: رشد سریع و شتابان بندر بوشهر در مدت کوتاهی پس از افتتاح طرح توسعه آن در مقایسه با بنادر مشابه کم نظیر است و با آغاز بکار جرثقیل های دروازه ای (گنتری کرین) انتظار داریم به شرایط بهتری برسیم.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر نقطه عطف بندر بوشهر را ایجاد جاده دسترسی بندر به جزیره نگین دانست و اظهار داشت: عملیات اجرایی این پروژه با حضور معاون وزیر راه آغاز شد و در مرحله اول جزیره نگین به جزیره صدرا متصل می شود که منجر به توسعه ظرفیت عملیاتی بندر، کاهش ترافیک ناشی از تردد خودروهای سنگین به سمت بندر و مهیا کردن زمینه حضور سرمایه گذار بخش خصوصی برای توسعه جزیره نگین به عنوان بخش دوم فعالیت های بندری می شود.

وی گفت: پروژه اتصال این دو جزیره به همدیگر با اعتبار ۴۰ میلیارد ریال ظرف ۱۵ ماه انجام شده و تا اسفند ماه ۹۰ به بهره برداری می رسد، پس از آن هم اتصال آنها به جاده بوشهر - برازجان در اولویت قرار می گیرد.

راستاد خاطرنشان کرد: تا این جای کار بوشهر از رده چهارم به دومی از نظر تخلیه و بارگیری کانتینر ارتقا یافته و مشخص شد که سرمایه گذاری طرح توسعه بندر بوشهر بیوده نبوده و این بندر استحقاق توجه بیشتر از این را دارد.

برگزاری دوره آموزشی پایش سواحل و مدل سازی باد و هیدروگرافی جزر و مد در بندر شهید رجایی



تلاش متخصصان داخلی، طرحهای مطالعاتی بسیار خوبی در این حوزه، اجرا شد و هم اکنون از اطلاعات خوبی در این بخش برخورداریم. علیرضا کبریایی افزود: دیدگاه دولت، توسعه دریا محور است که چنانچه بخواهیم دریا را محور توسعه قرار دهیم باید اطلاعات کاملی از آن داشته باشیم تا در آینده دچار مشکل نشویم. وی با اشاره به پروژه های مطالعاتی در دست اقدام این سازمان گفت: طرحهای مدیریت جامع مناطق ساحلی، مدلینگ امواج دریاهاى ایران و شبکه جامع اندازه گیری مشخصه های دریایی از جمله این طرحها می باشد که با اتمام این طرحها، شناخت کاملی از پدیده های مختلف دریایی برای انجام پروژه های عمرانی در دریا و ساحل حاصل می شود و بستر لازم برای پیش بینی امواج دریا برای روزهای آینده فراهم خواهد شد. کبریایی گفت: در سالهای اخیر، به دلیل جاذبه های فراوانی که در دریا و ساحل وجود دارد، حجم سرمایه گذاری ها در این مناطق افزایش چشم گیری داشته است.

بندر شهید رجایی میزبان شرکت کنندگان داخلی و خارجی در دوره آموزشی پایش سواحل و مدل سازی باد و هیدروگرافی جزر و مد بود.

به گزارش روابط عمومی، در این دوره ۵ روزه، متخصصان داخلی و خارجی از کشور فرانسه، مباحث مربوط به پایش ساحل و مدل سازی باد و همچنین هیدروگرافی جزر و مد را به صورت تئوری و عملی فرا گرفتند. گفتنی است پس از اتمام عملیات موفقیت آمیز مطالعات پایش سواحل و آبهای استان سیستان و بلوچستان و همچنین انجام پروژه مدلینگ پارامترها و شاخص های دریایی در استان هرمزگان، این دوره آموزشی به منظور آشنایی هر بیشتر کارشناسان واحدهای مهندسی و عمران در سطح بنادر کشور با مباحث مذکور انجام شد. مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر سازمان بنادر و دریانوردی در این دوره آموزشی گفت: پیش از انقلاب در حوزه دریا با فقر اطلاعاتی روبرو بودیم که پس از انقلاب و خصوصا در دو دهه اخیر، با

بهینه سازی تجهیزات تخلیه کالای فله ای خشک و غلات در مجتمع بندری امام خمینی

با سرمایه گذاری ۱۷ میلیارد ریالی بخش خصوصی تعداد ۲۹ دستگاه هاپر تخلیه غلات استاندارد در بندر امام خمینی به بهره برداری رسید. به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: این پروژه به منظور افزایش ضریب ایمنی عملیات تخلیه محمولات فله ای خشک و غلات و افزایش بهره وری بندر در دستور کار اداره امور بندری قرار گرفت. وی با اشاره به اینکه هاپر دستگاه ویژه تخلیه کالای فله خشک و غلات از کشتی می باشد، گفت: در این پروژه ۲۴ دستگاه هاپر جدید ساخته و ۵ دستگاه از هاپرهای قدیمی تعمیر و اصلاح و ۱۳ دستگاه هاپر نیز از رده خارج شدند.



علیرضا خجسته با اشاره به اینکه ۳۴ پست اسکله ای فعال در بندر امام خمینی عملیات تخلیه و بارگیری کالا انجام می گیرد گفت: از این اسکله ها ۲۲ اسکله قابلیت تخلیه و بارگیری کالای فله ای خشک و غلات را دارند که در ۹ ماهه نخست امسال میزان ۷ میلیون و ۸۵۳ هزار تن کالای فله ای خشک و غلات در آنها تخلیه شده است. معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه از: گندم، ذرت، جو، سویا، کود، پودر آلومینیوم، خاک معدنی، برنج، شکر خام و پودر آهن به عنوان کالاهای فله ای خشک تخلیه شده در بندر در ۹ ماهه امسال یاد کرد. خجسته همچنین از اصلاح و بهبود پلکان جایگاه استقرار کارگر تخلیه دریچه ها، نصب شبرنگ، چراغ گردان، دوربین مدار بسته و آژیر به عنوان عمده اقدامات صورت گرفته در بهینه سازی تجهیزات تخلیه غلات و کالای فله ای جامد خبر داد.

رشد ۱۳ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در بنادر خوزستان

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه به رشد ۲۶ درصدی تخلیه و بارگیری کالا در ۱۰ ماهه سال جاری در بندر خرمشهر به عنوان دومین بندر بزرگ استان خوزستان اشاره کرد و گفت: در این مدت یک میلیون و ۱۴۶ هزار تن انواع کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که یک میلیون و ۱۱۸ هزار تن آن با ۲۳ درصد رشد مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۲۷ هزار تن آن با رشد ۱۰۰ درصدی به کالاهای نفتی اختصاص دارد.

ایدنی با اشاره به رشد ۲۴ درصدی تخلیه و بارگیری در بندر آبادان، چوئیده و اروند کنار گفت: از میزان ۶۷ هزار و ۸۴۲ تن کالای نفتی و غیر نفتی تخلیه و بارگیری شده در این بندر، ۶۶ هزار و ۳۰۰ تن آن با رشد ۳۶ درصد مربوط به کالای غیر نفتی و ۱۵۴۱ تن آن مربوط به کالاهای نفتی می باشد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به به رشد ۳۵ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینری در بندر خوزستان گفت: در ۱۰ ماهه امسال ۲۰۰ هزار و ۶۵۲ TEU کانتینر در بندر استان تخلیه و بارگیری شد.

وی در ادامه از ترانزیت ۹۹۴ هزار و ۵۲۲ تن مواد نفتی از بندر امام خمینی با ۱۹۲ درصد رشد در این مدت خبر داد.

مهندس ایدنی در پایان از جایه جایی ۲۹ هزار و ۲۱۶ نفر مسافر از اسکله های مسافری بندر آبادان و خرمشهر به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس خبر داد.

تخلیه و بارگیری ۳۱ میلیون تن انواع کالا در بنادر خوزستان در ۱۰ ماهه سال جاری، رشد ۱۳ درصدی عملکردی را در پی داشت.

بنادر امام خمینی، خرمشهر، آبادان، چوئیده، اروند کنار و سجافی از مهمترین بنادر استان خوزستان می باشند که انواع کالای نفتی، غیر نفتی در این بنادر تخلیه و بارگیری می شوند.

به گزارش روابط عمومی، ابراهیم ایدنی مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در این خصوص گفت: تا پایان دی ماه امسال بیش از ۳۱ میلیون و ۹۶ هزار تن انواع کالای نفتی و غیر نفتی در بندر خوزستان تخلیه و بارگیری شد که ۲۱ میلیون و ۸۸۰ هزار تن آن مربوط به تخلیه و بارگیری کالاهای غیر نفتی از رشد ۸ درصدی نسبت به مدت مشابه در سال گذشته برخوردار بوده است.

وی ادامه داد: در این مدت ۹ میلیون و ۲۱۶ هزار تن انواع کالای نفتی در بندر استان با ۲۵ درصد رشد نسبت به ۱۰ ماه سال ۸۸ تخلیه و بارگیری شد.

ایدنی در ادامه به رشد ۱۲ درصدی تخلیه و بارگیری انواع کالا در بندر امام خمینی در ۱۰ ماهه امسال اشاره کرد و گفت: بیش از ۲۹ میلیون و ۸۸۰ هزار تن انواع کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد که ۲۰ میلیون و ۶۹۵ هزار تن آن با ۷ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل مربوط به کالاهای غیر نفتی و ۹ میلیون و ۱۸۶ هزار تن آن با ۲۵ درصد رشد به کالاهای نفتی اختصاص داشته است.

بندر مسافری شهید حقانی به بهره برداری رسید



در آخرین روز از دهه مبارک فجر و طی مراسمی طرح بهسازی و ساماندهی بندر مسافری شهید حقانی در بندر عباس به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی در این مراسم با اشاره به وضعیت بنادر کشور خصوصاً بندر شهید رجایی گفت: این بندر بیش از ۵۰ درصد حمل و نقل دریایی کشور را بر عهده دارد که هم اکنون طرح توسعه آن با سرعت در حال انجام است، رمضان عربسالاری افزود: برای توسعه این بندر ۶۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری پیش بینی شده است.

وی گفت: با بهره برداری از فاز اول طرح توسعه در سال ۸۴، ظرفیت این بندر به ۳ میلیون TEU افزایش یافته که با تکمیل فاز ۲ نیز ظرفیت کانتینری بندر شهید رجایی به ۶ میلیون TEU خواهد رسید.

عرب سالاری در بخش دیگری از سخنان خود به مطالعات انجام شده در بخش مسافرتی دریایی اشاره کرد و گفت: با همکاری یکی از دانشگاههای مطرح کشور، مطالعات مسافرتی های دریایی در افق چشم انداز ۱۴۰۴ انجام شد که بر اساس این طرح، پیش بینی می شود حجم این مسافرتها به بیش از ۳۰ میلیون نفر مسافر ارتقاء یابد و در این راستا باید بنادر مسافری زیادی احداث شود. وی خاطرنشان کرد: برای استان هرمزگان نیز، احداث ۱۰ بندر پیش بینی شده است که بندر شهید حقانی در بندر عباس و بندر شهید ذاکری در قشم از جمله این بنادر می باشد.

معاون فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به جابجایی سالانه بیش از ۵ میلیون نفر مسافر دریایی در استان گفت: مبلغ ۲۵۰ میلیارد ریال از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر جهت اعطای تسهیلات به متقاضیان خرید شناور اختصاص یافته که با ورود شناورهای مدرن و استاندارد جدید، چهره مسافرتی دریایی دگرگون می شود.

استاندار هرمزگان نیز در این مراسم، افتتاح بندر مسافری شهید حقانی را برگ دیگری از خدمت رسانی دولت خدمتگذار به مردم عنوان کرد.

حسین هاشمی تختی گفت: خوشبختانه با تلاش مدیران و همراهی مردم، فضای کار و تلاش و جدیت در خدمت رسانی به مردم در استان حاکم است که جای تشکر دارد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان نیز در این مراسم با اشاره به نگاه ویژه سازمان بنادر به توسعه مسافرتی دریایی گفت: برای بهسازی و ساماندهی بندر مسافری شهید حقانی بیش از ۹۰ میلیارد ریال اعتبار هزینه شده است.

علی اکبر صفایی اضافه کرد: در گذشته در این بندر ۲ اسکله سیمانی وجود داشت که در شان مردم نبود اما در حال حاضر ۸ فروند اسکله شناور نصب شده است.

وی افزود: در حال حاضر ۱۶ شناور مسافری استاندارد بین بندرعباس و قشم در حال جابجایی مسافر هستند و ۱۴ فروند شناور استاندارد جدید با ظرفیت ۴۰ تا ۵۰ مسافر از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر در داخل کشور در دست ساخت است که تا پایان سال ۸ فروند از این شناورها به ناوگان حمل و نقل دریایی افزوده خواهد شد.

نماینده مردم بندرعباس، قشم، حاجی آباد، ابوموسی و بندر خمیر در مجلس شورای اسلامی نیز با تبریک ایام دهه فجر گفت: پس از انقلاب همواره دشمن در تلاش برای القای بحران عدم مشروعیت و عدم کارآمدی نظام بود که ناموفق شد.

محمد آشوری افزود: پس از انقلاب اتفاقات بزرگی در خدمت رسانی به مردم به وقوع پیوست و توانستیم در بخش های مختلف فله های رفیع علم و تکنولوژی را فتح کنیم.

وی بهره برداری از ۷۷۵ پروژه کوچک و بزرگ در دهه فجر امسال در استان را نشانی از عزم راسخ ملت ایران در جهت اعتلای نظام عنوان کرد.

گفتنی است، در پایان این مراسم از ۳ فروند شناور مدرن ۴۰ نفره نیز بهره برداری صورت گرفت.

اتمام پروژه های ساخت و نصب المان های ترافیکی در مجتمع بندری امام خمینی

با هدف تسهیل و ساماندهی ترافیک، پروژه تعریض، تعمیر، ساخت و نصب المان های ترافیکی راه های دسترسی با اعتبار ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال در مجتمع بندری امام خمینی به پایان رسید.

به گزارش روابط عمومی، مسعود قاسمیان معاون مهندسی و عمران اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه اجرای این طرح، مشکلات ترافیکی بندر امام خمینی را تا حد زیادی مرتفع می کند گفت: با توجه به توسعه روزافزون این بندر و روند روبه رشد میزان تخلیه و بارگیری، ساماندهی مشکلات ترافیکی همواره در دستور کار اداره تعمیر و نگهداری ساختمان این اداره کل قرار دارد.

وی در ادامه در خصوص اقدامات صورت گرفته در اجرای این پروژه به: زیرسازی و آسفالت، تعریض ضلع شرقی مسیر دسترسی ۲ و ۳، اجرای آسفالت ضلع غربی دسترسی ۳، اجرای جدول، سرعت گیر، خط کشی و نصب علائم انتظامی مسیر دسترسی ۳ ضلع غربی و مسیر دسترسی ۲ و ۳ ضلع شرقی، تابلوهای اطلاعاتی دسترسی ۱ و ۲ و بلوار اداری دسترسی ۳ و ۴، اشاره کرد.

قاسمیان ابراز امیدواری کرد: با حل مشکلات ترافیکی در بندر امام خمینی، شاهد تسریع و افزایش میزان تردد خودروهای سنگین به این بندر و به تبع آن شتاب در رسیدن کالاها به مقصد باشیم.

برگزاری همایش اتوماسیون ترمینال کانتینری در بندر شهید رجایی

همایش اتوماسیون ترمینال کانتینری در مجتمع بندر شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی، رئیس اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان با اعلام این خبر گفت: این همایش به منظوره تبادل اطلاعات و آشنایی با اهمیت کاربرد تجهیزات روز و سرعت عمل در تخلیه و بارگیری کانتینر با شیوه های مناسب و صرف حداقل هزینه برگزار شد. سید مشکوه جلیلیان، استفاده از زمان و بهره گیری از تجهیزات مکانیزه ترمینال کانتینری را از جمله مهمترین مزایای برگزاری این همایش عنوان کرد. وی گفت: در این همایش یک روزه، ۸۰ نفر شرکت داشتند که زیر نظر دکتر سید مهدی رضایی استاد دانشکده مهندسی مکانیک از دانشگاه صنعتی امیرکبیر مباحث مربوط را فرا گرفتند.

جلیلیان خاطرنشان کرد: این همایش توسط معاونت فنی و نگهداری بندر شهید رجایی و با همکاری مشاور فنی فرانس تکنولوژی برگزار شد.

صادرات و ترانزیت مواد نفتی در مجتمع بندر امام خمینی از مرز یک میلیون تن گذشت

یک میلیون و ۳۴ هزار تن فله ی مایع از مجتمع بندری امام خمینی به سایر کشورها صادر شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: در نه ماهه نخست سال جاری صادرات مواد فله مایع از رشد ۱۳۸ درصدی برخوردار بوده است. وی در تشریح مواد فله ی مایع صادر شده در مجتمع بندری امام خمینی از صادرات ۱۲۷ هزار و ۶۵۰ تن روغن پایه و آروماتیک با ۶۰ درصد رشد و ۸۷۳ هزار و ۷۲ تن مازوت با ۲۰۲ درصد رشد و میزان ۳۳ هزار و ۹۲۹ تن فورفورال و اسلاک واکس در ۹ ماهه امسال خبر داد.

وی با اشاره به اینکه هدف ما رضایت صاحبان کالا می باشد گفت: با توجه به اینکه مواد فله ی مایع روغن پایه، روغن آروماتیک، مازوت و فورفورال از جمله کالاهای خطرناک محسوب می شوند در این مدت عملیات بارگیری این کالاها بدون هیچگونه حادثه ای انجام گردید.

تأمین قطعات یدکی به ارزش ۱۳ میلیارد ریال در پایانه ی غلات مجتمع بندری امام خمینی



بندر همواره به نحوه مطلوبی از عهده انجام این مهم برآمده که برای نمونه در آذر ماه ۸۹، سه میلیارد ریال قطعات یدکی تهیه و تأمین نموده است. این در حالی است که خرید قطعات یدکی شرکت تایدواتر خاورمیانه در سال جاری از مرز ۱۳ میلیارد ریال گذشت.

به منظور تعمیر، نگهداری و ارتقاء کیفی تجهیزات استراتژیک پایانه ی غلات مجتمع بندری امام خمینی در سال جاری بیش از ۱۳ میلیارد ریال توسط بخش خصوصی هزینه شد.

به گزارش روابط عمومی، مسعود باقر خانی، معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر افزود: یکی از عوامل مهم و تأثیرگذار بر ارائه خدمات مناسب نگهداری و تعمیر تجهیزات استراتژیک بندری، تهیه و تأمین قطعات یدکی است که می‌بایست از سه مؤلفه‌ی مهم تأمین به موقع قطعات، تأمین تعداد کافی قطعات و تأمین قطعات با کیفیت برخوردار باشد.

مسعود باقر خانی ضمن اشاره به برون سپاری فعالیت‌های اجرایی نگهداری و تعمیرات در تمامی پایانه های مجتمع بندری امام خمینی افزود: شرکت های بخش خصوصی کارگزار خدمات بندری به منظور افزایش راندمان کاری، می‌بایست مؤلفه‌های لازم جهت تأمین قطعات را رعایت نمایند که شرکت تایدواتر خاورمیانه به عنوان بزرگترین کارگزار خدمات بندری این

افزایش تقاضای خطوط کشتیرانی برای فعالیت در بندر بوشهر

رییس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: پس از اجرای طرح توسعه بندر بوشهر، تقاضای خطوط کشتیرانی برای فعالیت در بندر بوشهر به نحو چشمگیری افزایش یافته است.

به گزارش روابط عمومی، غضنفر سلیمی با اشاره به اینکه پیش از اجرای طرح توسعه تنها خط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در بندر بوشهر فعالیت می کرد اظهار داشت: از ۲ سال گذشته تاکنون ۲۶ خط کشتیرانی بین المللی در بندر بوشهر مشغول فعالیت هستند که در این میان، پس از خط کشتیرانی جمهوری اسلامی، خطوط CMA، MSC، YML، MAERSK و WAN و HAI بیشترین حجم جابجایی کانتینر را داشته اند.

وی توسعه زیرساخت‌های بندری در سال‌های اخیر به ویژه در بخش کانتینر را مورد توجه قرار داد و گفت: این امر موجب افزایش رو به رشد ورود کانتینر به بندر بوشهر شده و خطوط کشتیرانی را ترغیب کرده تا این بندر را برای حمل و نقل کانتینر انتخاب نمایند. سلیمی با تأکید بر اینکه ظرفیت بالقوه منطقه ویژه اقتصادی شماره ۲ بوشهر باعث شده تا محدودیتی از نظر پذیرش کانتینر و خطوط کشتیرانی نداشته باشیم، تصریح کرد: در این منطقه که در ۱۲ کیلومتری بندر بوشهر قرار دارد، امکان دپوی حجم بالایی از کانتینر وجود دارد و اپراتور تخلیه و بارگیری بندر بوشهر نیز بخشی از تجهیزات و نیروی انسانی خود را جهت سرویس دهی مناسب به مشتریان به آنجا منتقل کرده است.

رییس اداره امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر اظهار امیدواری کرد با ادامه حرکت رو به رشد عملیات کانتینری در بندر بوشهر، سایر خطوط کشتیرانی نیز برای حمل کانتینر از طریق این بندر اعلام آمادگی نمایند.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای دومین بار گواهینامه امنیت اطلاعات را دریافت کرد

و کار در بندرامام در محیطی خالی از خطرات و تهدیدها بود، از تأکیدات شورای عالی انفورماتیک کشور در خصوص ایمن سازی فضای تبادل اطلاعات سازمانها و ارگانهای دولتی خبر داد. وی همچنین از تغییر عنوان گواهینامه امنیت از IT Department به IT Process in Imam Khomeini Port Complex که شامل کلیه فرآیندهای مرتبط با IT اداره کل می شود، خبر داد.

این خبر گفت: پس از انجام این ممیزی توسط ممیزین بین المللی شرکت DNV، این اداره کل به مدت سه سال دیگر موفق به اخذ دومین گواهینامه امنیت اطلاعات (ISMS) با استاندارد ISO 27001-2005 گردید که توانسته نقش سازنده ای را در ارتقاء سطح حفاظت اطلاعات رایانه ای در بندر امام ایفا نماید. نجاتی با اشاره به اینکه هدف از این ممیزی اطمینان از تداوم کسب

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای دومین بار گواهینامه امنیت اطلاعات (ISMS) را دریافت کرد.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان برای دومین بار گواهینامه امنیت اطلاعات (ISMS) را دریافت کرد. به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام

بیش از شش میلیون تن کالا در ده ماهه امسال در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد

کوهساری خاطر نشان کرد: این افزایش تخلیه و بارگیری در حالی در بندرانزلی اتفاق افتاده است که این اداره کل همزمان در حال توسعه ظرفیت بندر و احداث اسکله و موج شکن های جدید می باشد.



مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گفت: در ده ماهه امسال شش میلیون و ۴۷ هزار و ۱۰ تن کالا در بندرانزلی تخلیه و بارگیری شد.

به گزارش روابط عمومی، فرهاد منتصر کوهساری در ادامه سخنان خود افزود: این میزان تخلیه و بارگیری کالا نسبت به مدت مشابه سال قبل که پنج میلیون و ۷۹۵ هزار و ۳۱۳ تن کالا بود، ۴۳ درصد افزایش یافته است.

وی تعداد کل کشتی های وارده به بندرانزلی در این مدت را ۱۹۴۶ فروند عنوان و اظهار داشت: این تعداد کشتی وارد شده نسبت به ده ماهه سال قبل رشد ۹/۲ درصدی را نشان می دهد. مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان اضافه کرد: ۲۵۵۵۷۹ دستگاه کامیون و تانکر در همین مدت در بندرانزلی بارگیری شده است

بهره برداری از فیبر نوری بنادر شهید کلاتری و شهید بهشتی چابهار

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: پروژه اتصال بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری به فیبر نوری در دهه فجر سال جاری به بهره برداری رسید.

به گزارش روابط عمومی، سیاوش رضوانی با اعلام این مطلب افزود: پروژه اتصال بندر شهید بهشتی و شهید کلاتری به فیبر نوری با هزینه ای بیش از ۳۴۰ میلیون تومان به بهره برداری رسید.

وی تصریح کرد: تجهیز بنادر سیستان و بلوچستان به فیبر نوری امکان برقراری سیستم اتوماسیون اداری و افزایش سرعت انجام امور را فراهم می کند.

رضوانی گفت: احداث ترمینال کانتینری، از پروژه های توسعه ای بندر شهید کلاتری به شمار می رود که به طور رسمی افتتاح شده است.

مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان همچنین اظهار داشت: پروژه ساخت اسکله شناور تجسس و نجات تاکنون ۵۰ درصد پیشرفت داشته و پیش بینی می شود تا پایان سال به بهره برداری برسد.

وی تصریح کرد: مرحله ارزیابی پیمانکار طرح شهید بهشتی به اتمام رسیده است و به زودی مرحله اجرایی آن آغاز خواهد شد.

افزایش ۴۵ درصدی صادرات کالا از بندر لنگه

به گزارش روابط عمومی، مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با بیان این مطلب گفت: طی ۱۰ ماهه نخست سال ۱۳۸۹ میزان ۹۲۶ هزار و پانصد و شصت و یک تن کالا در بندر لنگه تخلیه و بارگیری شده است که در این میان سهم صادرات ۲۷۱ هزار و دویست و پنجاه و دو تن بود که نسبت به مدت مشابه سال گذشته، رشد چشمگیر ۴۵ درصدی را در برداشت.

اسماعیل مکی زاده افزود: اهم کالاهای صادراتی که به بازار تجارت آزاد کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می گردد شامل میوه و تره بار، خشکبار، مواد معدنی و مصالح ساختمانی می باشد.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به کاهش ۳۰ درصدی واردات به این بندر و بندر تابعه میزبان آن را ۳۹۷ هزار و نهصد و هشتاد و هفت تن اعلام کرد.

مکی زاده در ادامه با اشاره به افزایش ۳۰ درصدی ترانزیت کالا از این بندر، این کالاها را عمدتاً لاستیک، پلاستیک، لوازم خانگی و خودرو بیان نمود.

مدیر اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه با اشاره به آمادگی بندر لنگه برای افزایش تردد مسافر در ماه های پایانی سال در این بندر گفت: تردد مسافری تا پایان دی ماه ۸۹ با جابجایی ۶۶ هزار و چهارصد و بیست و شش نفر، از بالاترین میزان افزایش از ابتدای سال تا کنون، (رشد ۵۰ درصدی) برخوردار بوده است.

افزایش ۲۰ درصدی ورود کشتی به بندر امیرآباد



منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در دی ماه سال جاری با ورود ۶۰ فروند کشتی، نسبت به مدت مشابه سال قبل ۲۰ درصد افزایش ورود کشتی داشته و در مجموع مقایسه ۱۰ ماهه به رشد ۲۳ درصدی نسبت به سال ۸۸ دست یافته است.

به گزارش روابط عمومی، پس از گذشت ۱۰ ماه از سال ۸۹ مجموع کالای تخلیه و بارگیری شده در بندر ۱۷۵۷۳۸۵ تن است که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته ۱۶ درصد رشد داشته ضمن اینکه در این مدت رشد ۱۶۰ درصدی بارگیری کشتی حاکی از افزایش صادرات از این مبدا می باشد.

بنابر همین گزارش بررسی آماری حاکی از جابجایی ۱۶۴۳۳۱۱ تن کالا توسط ۸۸۷۰۹ دستگاه کامیون است که از نظر تعداد و تناژ کامیون به ترتیب ۱۵ و ۱۱ درصد افزایش داشته است. ۴۳ درصد از کالاها بصورت یکسره و ۵۷ درصد نیز بصورت غیر یکسره به مقاصد خود حمل شده اند.

عمده کالاهای وارداتی را در این مدت گندم، آهن آلات و مواد معدنی تشکیل داده و عمده کالاهای صادراتی نیز مواد معدنی و مصالح ساختمانی و میوه و تره بار بوده است. گفتنی است در این ۱۰ ماه، پایانه نفتی نکا نیز به میزان ۸۶۴۳۰۸ تن، تخلیه کشتی را به ثبت رسانده است.

مکانیزه شدن اعلام نتایج آزمون های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان



در راستای اجرای بهینه طرح تکریب ارباب رجوع، آزمون های دریانوردی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان مکانیزه شد.

به گزارش روابط عمومی، جهانگیر نجاتی معاون طرح و توسعه اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به اینکه یکی از عمده فعالیتهای مردم استان خوزستان، دریانوردی و امرار معاش از طریق دریا (صیادی و تجاری) می باشد خاطر نشان کرد؛ با توجه به اینکه ارزیابی و احراز شایستگی دریانوردان یکی از فعالیت های اصلی این اداره کل می باشد ماهیانه آزمون های مختلف شایستگی اعم از

فرماندهی، افسری و ملوانی شناورهای چوبی و فلزی با نظارت اداره امتحانات و گواهینامه های دریانوردی در سطح استان برگزار می گردد.

وی با اشاره به اینکه بسیاری از متقاضیان گواهینامه های دریانوردی علاوه بر شهرها و نواحی استان خوزستان، از استان های همجوار نیز می باشند خاطر نشان کرد: با انجام این کار موجبات رضایت دریانوردان در خصوص اطلاع از نتایج آزمون ها فراهم می شود چرا که دیگر نیازی به حضور فیزیکی و یا تماس های مکرر متقاضیان با مراکز تحت پوشش استان و یا با اداره امتحانات جهت اطلاع از نتایج آزمون ها نمی باشد و کمک شایانی نیز در کاهش هزینه تردد ایاب و ذهاب، زمان و سایر مسائل می نماید.

گفتنی است؛ از این پس متقاضیان برای دسترسی به نتایج این آزمون ها با مراجعه به پورتال اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان به آدرس <http://bikport.pmo.ir> و با استفاده از لینک مرتبط به گواهینامه های دریانوردی به نتایج آزمون ها دسترسی یابند.

شایان ذکر است؛ از طریق این سیستم نتیجه آزمون هر فرد با استفاده از کد ملی و به صورت محرمانه در اختیار وی قرار می گیرد.

آزمایش موفقیت آمیز تجهیزات جدید مقابله با آلودگی دریایی در بندر بوشهر



رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر از آزمایش موفقیت آمیز تجهیزات جدید مقابله با آلودگی دریایی در بندر بوشهر خبر داد.

علی ابراهیم زاده گفت: سازمان بنادر و دریانوردی کشور به منظور اجرای تعهدات کنوانسیون های بین المللی در زمینه حفاظت از محیط زیست و مقابله با آلودگی های دریایی اقدام به خرید تجهیزات مورد نیاز از جمله انواع دستگاه های مکنده برای بنادر استانهای بوشهر، خوزستان، سیستان و بلوچستان، هرمزگان، گیلان و مازندران کرده است.

وی اعتبار تخصیص یافته برای این تجهیزات را ۵ میلیون یورو عنوان کرد و افزود: یک میلیون و ۲۵۰ هزار یورو از این اعتبار به بندر استان بوشهر اختصاص یافته است.

ابراهیم زاده خاطر نشان کرد: پیش از این، تجهیزات این استان برای مقابله با آلودگی های دریایی بسیار محدود بود که با کمک آن سالانه حداکثر سه تا چهار مورد آلودگی مهار می شد اما اکنون توان این اداره کل برای مقابله با هر گونه آلودگی نفتی در کمترین زمان ممکن فراهم شده است.

رییس اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر با بیان اینکه کیفیت بالا، سرعت آماده سازی، سهولت جابجایی و قابلیت استفاده در شرایط نامساعد جوی از جمله مزایای این تجهیزات است تصریح کرد: برای بهره برداری از این تجهیزات دو کارشناس هلندی و دانمارکی طی یک دوره آموزشی دو روزه در بندر بوشهر، آموزش های لازم را به ۳۰ کارشناس فنی و مقابله با آلودگی های نفتی از بندر امام خمینی، چابهار، خرمشهر، آبادان، شهید رجایی و بوشهر ارائه دادند.

بازدید دانشجویان دانشگاه نیروی دریایی امام خمینی از بندر نوشهر

جمعی از دانشجویان دانشگاه علوم دریایی امام خمینی نوشهر به همراه اساتید مربوطه از اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران - بندر نوشهر بازدید کردند.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید، دانشجویان از اسکله ها، تأسیسات، امکانات و عملیات تخلیه و بارگیری و همچنین از یک فروند کشتی تجاری دیدن کردند. ضمناً در جریان این بازدید کارشناس مسئول کنترل و بازرسی کشتی ها بازدیدکنندگان را همراهی کرد.



رشد دویست و هفتاد و پنج درصدی ترانزیت کالای تجاری

در اداره کل بنادر و دریانوردی مازندران

حجم مبادلات تجاری و نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران در ده ماهه سالجاری به رقم یک میلیون و صد و چهل و شش هزار و دویست و چهار (۱/۱۴۶/۲۰۴) تن رسید. به گزارش روابط عمومی، این میزان مبادلات تجاری توسط ۴۱۴ فروند کشتی تجاری و نفتی انجام شده است، عمده کالاهای وارداتی به بندر نوشهر، آهن آلات، کاغذ و مقوا، غلات، چوب و تخته و مواد شیمیایی و نفتی بوده و همچنین کالاهای صادراتی نیز شامل خشکبار، کالاهای سوپرمارکتی، محصولات دامی و گیاهی می باشد. شایان ذکر است ترانزیت مواد نفتی نیز در ده ماهه سالجاری در بندر نوشهر نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد صددرصدی داشته است.

مذاکره برای انتخاب اپراتور در بندر چابهار



سیاوش رضوانی مدیر کل بنادر و دریانوردی طی نشست با احمد صادقی مدیر بخش برنامه ریزی و عیسی نوبخت مدیر پایانه های بندری شرکت تایدواتر خاورمیانه جهت انتخاب اپراتور تخلیه و بارگیری در بندر چابهار با هدف رونق اقتصادی منطقه و ارائه کیفی خدمات بیشتر در بندر به بحث و بررسی پرداختند.

به گزارش روابط عمومی، در ابتدای نشست سیاوش رضوانی ضمن تأکید بر اهمیت بندر چابهار و تشریح اقدامات صورت گرفته و روند تخلیه و بارگیری و موقعیت ممتاز این بندر برای کشورهای آسیای میانه گفت: شرکت تایدواتر خاورمیانه با داشتن امکانات و تجهیزات قوی تخلیه و بارگیری و برنامه ریزی های مستمر در امر بازاریابی می تواند در تحولات این بندر و منطقه نقش بسزایی ایفا کند.

وی گفت: در کمیته کاری که در سال گذشته برای تدوین موافقت نامه همکاری بین کشورهای ایران و عمان جهت توسعه همکاری در بخش های ترانزیت از بندر سوهار به بندر چابهار و از آنجا برای کشورهای آسیای میانه و افغانستان تشکیل شد، طرف عمانی ترانزیت کالا از بندر

چابهار به کشورهای آسیای میانه را منوط به حضور شرکت تایدواتر در بندر چابهار دانست. رضوانی افزود: جریان ورود کانتینر در این بندر رشد مثبتی داشته است این در حالی است که شرکت تایدواتر خاورمیانه، بعنوان اپراتور بندر می تواند به رونق فعالیت های بندری منطقه کمک کند زیرا اختصاص تخفیفات سود بازرگانی ۵۰ درصدی در بخش صادرات و واردات بندر چابهار، مشوق های خوبی برای صاحبان کالا می باشد.

برگزاری کارگاه آموزشی کار با نقشه و نقشه های دریایی

و نقشه خوانی

کارگاه آموزشی «کار با نقشه و نقشه های دریایی - نقشه خوانی» در قالب دو گروه به مدت دوروز جهت کارکنان ادارات دریایی و ایمنی و حفاظت دریایی در محل بندر نوشهر برگزار گردید. به گزارش روابط عمومی، در این کارگاه آموزشی آرش جهانبازی مدرس دوره به ایراد مطالبی در خصوص انواع نقشه های دریایی - مختصات و جهت یابی - علائم روی نقشه - ترسیم راه - طرز تهیه نقشه های زیرآبی و توپوگرافی - محاسبات راه و ارتباط آن - محاسبات انحراف و اختلاف - بررسی اطلاعات روی نقشه و... پرداخت.

مجتمع بندری امام خمینی باز هم رکورد شکست

با بارگیری ۳۳ هزار و ۷۱ تن سنگ آهن از یک کشتی در طول یک روز در بندر امام خمینی، رکورد بارگیری فله خشک در این بندر شکسته شد.

به گزارش روابط عمومی، علیرضا خجسته معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اعلام این خبر گفت: پس از پهلوگیری کشتی INCE EGE در بندر امام خمینی عملیات این کشتی آغاز و طی یک روز کاری میزان ۳۳ هزار و ۷۱ تن سنگ آهن بارگیری شد. علیرضا خجسته با اشاره به اینکه نرم مصوب بارگیری کالاهای فله ی خشک ۶ هزار تن در روز می باشد گفت: عملیات بارگیری این کشتی طی ۳۷ ساعت به پایان رسید و محموله ۵۵ هزار تنی این کشتی به کشور چین صادر شد.

وی در ادامه عمده کالاهای فله ی خشک بارگیری شده در بندر امام را: سنگ آهن، سیمان، خاک سرامیک، کلینگر و کود شیمیایی یاد کرد و عنوان نمود؛ در سال جاری بیش از ۳ میلیون و ۲۰۰ هزار تن فله خشک از طریق این بندر از کشور صادر گردیده که نسبت به مدت مشابه سال پیش ۱۴۰ درصد افزایش داشته است.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان در ادامه با اشاره به اینکه بندر امام خمینی بزرگترین بندر کشور در تخلیه و بارگیری کالاهای فله می باشد، در خصوص تجهیزات خاص تخلیه و بارگیری کالاهای فله به ۹ دستگاه مکنده، ۲ دستگاه آنلودر برگا، ۸ دستگاه جرثقیل ۱۴۰ تنی، یک دستگاه جرثقیل ۱۰۰ تنی، ۴ دستگاه جرثقیل ۲۵ تنی اشاره کرد.

وی همچنین از اختصاص ۵ پست اسکله در بندر امام خمینی برای بارگیری محمولات فله ی خشک خبر داد.

به کارگیری موفقیت آمیز تجهیزات جدید مقابله با آلودگی دریا در بندر نوشهر



در راستای اجرای سیاست های سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص مدیریت و مقابله با بحران های دریایی و مقابله با آلودگی نفتی در آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران، اداره ایمنی و حفاظت دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران اقدام به برگزاری مانور (به صورت آزمایشی) مقابله با آلودگی نفتی در دریا نمود.

به گزارش روابط عمومی، طی برگزاری این مانور ضمن آزمایش تجهیزات جدید، اداره ایمنی و حفاظت دریایی موفق به مهور نمودن شناور فرضی آلوده کننده و جمع آوری و انتقال مواد نفتی فرضی در کمترین زمان ممکن گردید.

بازدید سرکنسول افغانستان از بندر چابهار

نقیب اله دهقانزاده سرکنسولگری افغانستان در زاهدان به همراه تنی چند از بازرگانان و تجار افغانی جهت بررسی و مسائل مشکلات تجاری و شناسایی ظرفیت ها و پتانسیل های بندری از بنادر شهید کلانتری و شهید بهشتی بازدید کرد.

به گزارش روابط عمومی، در این بازدید که مدیر کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان آنان را همراهی می کرد ضمن تشریح طرح توسعه به اهمیت این بندر برای کشورهای افغانستان و CIS پرداخت و افزود: بندر چابهار برای تجار افغانستان نزدیکترین و ایمن ترین بندر از لحاظ زمان و هزینه است، زیرا بندر چابهار نسبت به سایر بنادر جنوبی کشور ۶۰۰ کیلومتر به افغانستان نزدیک تر است.

سیاوش رضوانی اظهار داشت: بندر چابهار با ارائه تسهیلات می تواند برای تجار و بازرگانان افغانی موقعیت مناسبی در سودآوری بیشتر فراهم کند.

در ادامه سرکنسولگری افغانستان در زاهدان گفت: وزارت امور خارجه افغانستان در صدد است با رایزنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، خطوط کشتیرانی را برای کشور افغانستان از طریق بندر چابهار فعال کند. نقیب اله دهقانزاده اظهار داشت: دولت جمهوری اسلامی ایران باید بستری را برای تسهیل رفت و آمد در مرز میلک و دوغارون ایجاد کند تا تجار افغانی در اسرع وقت کالاهای خود را به مقصد نهایی برسانند.

وی مهمترین مشکلات تجار افغانی در چابهار را فقدان تسهیلات ایجاد مسکن و فعال نبودن دفتر هماهنگی تجار افغانی و ایرانی و عدم سهولت کامیون های افغانستان برای رفت و آمد دانست.

رکورد پهلوگیری همزمان کشتی در بندر امیرآباد شکسته شد

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد یکی از بنادر مهم و پایانه های اقتصادی کشور با متوسط رکورد سالیانه بیش از یک و نیم میلیون تن تخلیه و بارگیری، توانست در بهمن ماه سالجاری با ۱۰ عملیات هم زمان ورود و خروج کشتی، بالاترین میزان عملیات همزمان خود را ثبت نماید.

به گزارش روابط عمومی، سید علی نعیمی مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد با اشاره به این خبر افزود: تمامی ۹ پست اسکله عملیاتی این بندر به صورت همزمان فعال بوده و در حال تخلیه انواع آهن آلات، جو و زغال سنگ و بارگیری کلینکر و سیمان است.

وی افزود: جایگیری بندر امیرآباد در شاهراه ترانزیتی شمال - جنوب و همچنین برخورداری از امکانات به روز دریایی و بندری و اتصال به شبکه ریلی کشور، از جمله عواملی است که این بندر را برای سرمایه گذاران و صاحبان کالا جذاب می نماید.

گفتنی است، مجموع تخلیه و بارگیری انواع کالا در بندر امیرآباد طی ماه های گذشته حدود ۲ میلیون تن بوده و ورود ۵۷۰ فروند کشتی در این مدت رشد ۲۳ درصدی را نسبت به مدت مشابه سال گذشته نشان می دهد. بارگیری و صادرات از این مبدا نیز با رشد ۱۲۱ درصدی، مجموعاً به حدود هشتصد هزار تن رسیده و امیدواریم با افزایش ظرفیت های بندری، روند رو به رشد صادرات را در سال های آتی به میزان چشمگیری افزایش دهیم.

نعیمی اضافه کرد: با در نظر گرفتن پتانسیل های بسیار خوب این بندر در خصوص بکارگیری تجهیزات ویژه تخلیه و بارگیری غلات و سیلوهای استاندارد و انواع انبارهای مسقف، مقرر شده در سال آتی بیش از ۳ میلیون تن غلات کشورهای حاشیه دریای خزر، از این بندر به کشورهای دیگر ترانزیت شود.

بازدید هیات ترکمنستان از بندرانزلی



هیات بلند پایه دریایی، بندری از کشور ترکمنستان به منظور آشنایی و بررسی توانمندی های اقتصادی و بازرگانی بنادر کشور و ارتباطات دریایی از بندرانزلی بازدید کردند. به گزارش روابط عمومی، در این بازدید ابتدا مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان به بیان عملکرد و توانمندی های این اداره کل پرداخت و گفت: بندرانزلی را می توان یک بندر سیستمی نامید چون کلیه امور در این بندر به وسیله سیستم های پیشرفته انجام می شود سیستم کنترل ترافیک دریایی (VTS) سیستم هند هلد، سیستم GCOMS سامانه مدیریت عملیات کالای عمومی، نمونه هایی از سیستمی بودن این بندر را نشان می دهند. کوهساری افزود: مشارکت بخش خصوصی در امور دریایی و بندری این اداره کل بطوری که کلیه امورات توسط بخش خصوصی انجام می شود و استفاده از نیروی انسانی متخصص و تجهیزات استراتژیک روز، باعث شده است تا بندرانزلی یک بندر بهره ور باشد.

مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان خاطر نشان کرد، بندرانزلی در حال حاضر با ۱۱ پست اسکله، سالانه ظرفیت تخلیه و بارگیری چهار و نیم میلیون تن واقعی و هفت میلیون تن اسمی کالا را دارا می باشد، فرهاد کوهساری افزود: با اجرای طرح توسعه، ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در بندرانزلی به ۱۱ میلیون تن واقعی و ۱۷ میلیون تن اسمی می رسد. وی خاطر نشان کرد: هم اکنون با وضعیت موجود توانایی تخلیه و بارگیری ۱۰ میلیون تن کالا در بندر انزلی وجود دارد.

کوهساری افزود: در سال گذشته به بیش از دو هزار فروند کشتی جهت تخلیه و بارگیری در بندرانزلی پهلو دهی و شش میلیون و ۶۵۶ هزار تن کالا در این بندر تخلیه و بارگیری شد. مدیر کل بندر و دریانوردی استان گیلان این مذاکرات را مثبت دانست و افزود: در این بازدید و مذاکرات مقدماتی زمینه توسعه روابط بین جمهوری اسلامی ایران و ترکمنستان را برای تفاهم نامه های بعدی با مقامات و مسؤولان کشوری فراهم می کند. وی خاطر نشان کرد: ترکمنستان در نظر دارد در برنامه های توسعه بندری خود از توانمندی های جمهوری اسلامی ایران استفاده کند.

بابایف رییس بخش ناوگان تجاری سازمان کشتیرانی ترکمنستان نیز این بازدید را مثبت ارزیابی نمود و گفت: موقعیت ترانزیتی اسکله های این منطقه اقتصادی را بسیار خوب دیدیم و بندرانزلی به پیشرفت های خوبی در زمینه دریایی و بندری دست یافته است. تاج محمد باقر اف رییس بخش فنی بندر ترکمن باشی نیز گفت: بندرانزلی از بنادر بزرگ و قدیمی بشمار می رود که از سالیان گذشته با ترکمن باشی در ارتباط بوده و می خواهیم این همکاری ها را توسعه دهیم.

وی طرح های توسعه بندر انزلی را خوب و نو دانست و اظهار داشت هر دو کشور برنامه های خوبی برای توسعه بندر دارند. ما قصد استفاده از توان بخش خصوصی ایران برای اجرای طرح های توسعه بندری را داریم.

باقر اف خاطر نشان کرد: ما می خواهیم با ارتباطات بیشتر و استفاده از تجارب همدیگر از این فرصت برای نزدیکی دو ملت بهره ببریم.

وی همکاری متقابل و استفاده از ظرفیت های دو کشور برای ترانزیت کالا را از اهداف مسؤولان ترکمنستان دانست و افزود: به علت وجود بندر با ظرفیت در شمال و جنوب ایران قصد داریم بیشتر در زمینه حمل و نقل ترانزیتی با کانتینر از طریق بندرانزلی با ترکمن باشی و کشورهای حاشیه دریای خزر فعالیت کنیم.

شایان ذکر است در این بازدید علاوه بر رییس بخش ناوگان تجاری سازمان کشتیرانی ترکمنستان، رییس بخش فنی ترکمن باشی، رییس اداره ترانزیت و موافقت نامه ها، رییس هیئت مدیره شرکت خلیج پژم، مدیر عامل شرکت ایران خودرو در عشق آباد و مدیر لجستیک شرکت خلیج پژم نیز از تاسیسات بندری، طرح توسعه بندرانزلی و احداث موج شکن های جدید، عملیات تخلیه و بارگیری کالا و طرح های در حال اجرا بازدید نمودند.



چابهار مستعد اثر بخشی بر توسعه اقتصادی کشور

بهرام محمدپور

سه اسکله‌ی چندمنظوره است تا پایان سال ۲۰۱۲ میلادی، به پایان می‌رسد و ظرفیت بندر از ۲/۵ میلیون تن فعلی، به ۶ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

«رضوانی»، به فعالیت‌های انجام‌گرفته در بخش ترانزیت فرآورده‌های نفتی در بندر چابهار نیز اشاره کرد و اظهار داشت: «بندر مزبور، در بخش ترانزیت، اقدام به جذب ۲ شرکت «محور طلایی» و «فرآورده‌های شهد جنوب»، به منظور سرمایه‌گذاری در بخش ترانزیت فرآورده‌های نفتی به کشور افغانستان کرده که مقرر است، شرکت محور طلایی در شروع فعالیت خود، عملیات اجرایی با ظرفیت ۶۰ هزار تن در ماه و با قابلیت افزایش ظرفیت ترانزیتی ماهانه ۱۰۰ هزار تن، را در دستور کار خود قرار دهد.»

وی تصریح کرد: «در بندر چابهار صاحبان کالا برای انجام صادرات و واردات بارهای خود، از تسهیلات ۵۰ درصدی برخوردارند که این مقدار شامل ۲۰ درصد تخفیف در سود بازرگانی و ۳۰ درصد تخفیف تعرفه‌ی بندری است که اداره‌ی کل بندر و دریانوردی نسبت به سایر بندر جنوبی کشور، برای صاحبان کالا در نظر گرفته است.»

در ادامه نشست، «امیرمهدی مرادی»، مدیر بازاریابی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن خراسان رضوی، با اشاره به صادرات و واردات این استان یادآور شد: «استان خراسان رضوی در زمینه‌ی صادرات مواد غذایی، محصولات کشاورزی، تولیدات صنعت چرم، مواد معدنی و منسوجات استانی، در کشور همواره پیشرو بوده است، به طوری که بیش‌ترین مبادلات اقتصادی خود را با کشورهای آسیای میانه، افغانستان و به‌ویژه تاجیکستان و کشورهای حوزه‌ی خلیج فارس انجام می‌دهد.»

وی، عمده‌ی صادرات خراسان رضوی را مواد معدنی، شامل: سنگ آهن، کرومیت و فیروزه دانست و گفت: «کالاهای مزبور از بندرعباس صادر می‌شوند و در بخش کشاورزی نیز، صادرات انار و زعفران از طریق حمل‌ونقل هوایی انجام می‌شود.»

«مرادی» گفت: «بندر چابهار، با ارائه‌ی

اولین نشست اتاق‌های بازرگانی جنوب شرق کشور و اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، باهدف آشنایی با امکانات، قابلیت‌ها و تسهیلات بندر چابهار، با حضور رؤسای اتاق بازرگانی استان‌های تهران، خراسان شمالی، جنوبی، رضوی، کرمان و سیستان و بلوچستان برگزار شد.

در این نشست، «سیاوش رضوانی»، مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با اشاره به موقعیت ارتباطی بندر چابهار با کشورهای افغانستان و آسیای میانه، گفت: «بندر چابهار، به لحاظ واقع‌شدن در منطقه‌ی شرق کشور و برخورداری از راه ارتباطی ویژه با کشورهای محصور در خشکی از جمله کشورهای آسیای میانه، نقش به‌سزایی در کاهش هزینه‌ی حمل کالا نسبت به سایر بندر دارد. از طرفی، با اجرای طرح توسعه و پایان مرحله‌ی اول آن در سال آینده که از مهم‌ترین برنامه‌های دولت نهم در استان به شمار می‌رود، عقب‌ماندگی‌های گذشته‌ی این منطقه جبران خواهد شد.»

وی با بیان این مطلب که چابهار به عنوان دروازه‌ی ترانزیت محور شرق کشور، با دارا بودن پتانسیل ترانزیتی و ترانشیپی، از قابلیت‌هاب‌شدن در منطقه برخوردار است، به تشریح وضعیت موجود دو بندر شهید بهشتی و کلانتری پرداخت و اظهار داشت: «در حال حاضر، بندر شهید بهشتی با ۲۴۰ هکتار مساحت، ۱۶ هکتار بارانداز و ۳۰ هزار مترمربع انبارهای مسقف و ۵ پست اسکله‌ی نفتی و غیرنفتی با آب‌خور ۹ متر، قابلیت پذیرش کشتی‌های ۳۰ هزار تنی را دارد و همچنین، بندر شهید کلانتری نیز، با ۵ پست اسکله، قابلیت پهلوودهی کشتی‌های ۵۰ هزار تنی کانتینری را دارا است.»

مدیرکل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با بیان این مطلب که طرح توسعه‌ی بندر چابهار، در ۵ مرحله در بندر شهید بهشتی قابل اجراست، افزود: «مراحل اجرایی مرحله‌ی یک آن، با پرداخت ۱۵ درصد از کل اعتبار توسط سازمان بندر و دریانوردی، در اختیار پیمان‌کار قرار گرفته است و با اجرای مرحله‌ی اول که شامل نصب دو پست اسکله در بندر شهید بهشتی، ایجاد دو پست اسکله‌ی کانتینری و

رشد ۳۰ درصدی درآمد گمرک چابهار، نگاه ویژه‌ی دولت به فرآیند شاخص‌های عمومی صادرات و واردات، برنامه‌ریزی و مطالعات صحیح به‌منظور عقب‌نماندن از گردونه‌ی رقابت در بخش صادرات، جایگاه استان‌های سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی و کرمان در صادرات کالا به کشورهای همسایه، از جمله موارد بحث برانگیز در نشست اتاق‌های بازرگانی و اداره کل بندر و دریانوردی سیستان و بلوچستان بود.





وارد عمل نخواهد شد. وی، زمان ترخیص کالا در بندار، بالا بودن اسناد فرادستی و هزینه‌ها را سه مشکل عمده‌ی صادرات کشور دانست و گفت: «سازمان توسعه و تجارت، بخشی از هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی محمولاتی که جنبه‌ی صادراتی دارند و به طور مستمر از بندر چابهار ترخیص می‌شوند را تا سقف ۳۰ میلیون تومان، در بخش‌های داخلی و خارجی، به منظور تشویق، متقبل می‌شود و در اختیار صادرکنندگان قرار می‌دهد.»

همچنین، در ادامه‌ی این نشست، «حمید ظریف»، مدیرکل گمرکات استان سیستان و بلوچستان، از روابط تنگاتنگ و حسنه‌ی بندر چابهار و گمرک تجلیل کرد و از آن به عنوان یک واحد یار کرد و افزود: «با توجه به موقعیت بسیار مناسب بندر چابهار و نگاه ویژه‌ی دولت و مسئولین به این استان، تحریم‌ها بر فعالیت اقتصادی کشور بی‌تأثیر بوده؛ به طوری که درآمد گمرک چابهار نسبت به سال‌های گذشته، ۳۰ درصد افزایش یافته است.»

وی با اشاره به درآمد ۱۵۰ میلیارد تومانی گمرک بندر چابهار طی ۹ ماهه‌ی نخست امسال، و به‌رغم درآمد ۱۰۰ میلیارد تومانی سالانه‌ی آن طی سنوات گذشته، افزود: «تسهیلات سود بازرگانی از ۱۰ درصد به ۲۰ درصد، تسریع در عملیات تخلیه از این بندر، از جمله‌ی عوامل رشد درآمدی گمرک چابهار به شمار می‌رود.»

ویژه‌ی سیرجان و بم، دارای قابلیت‌های ویژه‌ی است، گفت: «از آن‌جا که عمده‌ترین صادرات کرمان در بخش معدنی، شامل: مس و طلا، شن، ماسه و زغال‌سنگ، به کشورهای چین و حوزه‌ی خلیج فارس صورت می‌گیرد، صادرکنندگان با بهره‌گیری از تخفیفات بندری چابهار به‌ویژه با توجه به مسابقات ۲۰۲۲، فرصت خوبی برای بهره‌برداری مناسب در بخش صادرات را در پیش رو دارند.»

«علوی»، به صادرات سالانه‌ی یک و نیم میلیارد دلاری کل کشور اشاره کرد و گفت: «۷۰ درصد از این صادرات، متعلق به استان کرمان است که به کشورهای چین، هند، اندونزی و حوزه‌ی خلیج فارس انجام می‌شود و ما با برنامه‌ریزی‌های مناسب می‌توانیم بخشی از صادرات را از بندر چابهار انجام دهیم.»

همچنین، در ادامه‌ی این نشست، «غلامعلی گنجعلی»، معاون توسعه و تجارت خارجی بازرگانی استان سیستان و بلوچستان، به صادرات ۱۸۶ میلیون دلاری با رشد ۵۹ درصدی در ۹ ماهه‌ی نخست امسال در این استان اشاره کرد و با اذعان بر این مطلب که چنانچه صادرات و واردات ما رونق یابد، ضروری است به فرآیند شاخص‌های عمومی صادرات و واردات در بخش دولتی نگاه ویژه‌ای داشته باشیم، افزود: «چراکه در حوزه‌ی تجارت، گره بسیاری از کارها در بخش دولتی است و تا این گره توسط دولت باز نشود، بخش خصوصی

تسهیلات بسیار مناسب برای صاحبان کالا خصوصاً در بخش تعرفه‌های بندری و انبارداری، فرصت خوبی برای تجار فراهم آورده است و آنان تمایل زیادی برای صادرات پنبه و تولیدات رنگ به کشورهای برزیل، و حوزه‌ی خلیج فارس از این بندر دارند.»

در ادامه، «محمد صمدی»، رئیس اتاق بازرگانی خراسان شمالی، ضمن تشکر از خدمات صورت‌گرفته در بندر چابهار طی چند سال اخیر، گفت: «خراسان شمالی، استانی تازه‌تأسیس با ۲۸ هزار کیلومتر وسعت، دارای پتانسیل خوبی در صادرات و واردات است که طی سال گذشته، شاهد صادرات بیش از ۸۰ میلیون دلار انواع کالا از این استان بوده‌ایم، به طوری که این استان، به عنوان یکی از استان‌های فعال در زمینه‌ی صادرات مطرح شده است.»

وی با بیان این مطلب که در استان خراسان شمالی، بیش از ۴۰۰ واحد تولیدی و کارخانه پتروشیمی، سیمان و آلومینیوم و ۳۵۰ واحد تولیدی دارای مجوز مشغول به فعالیت هستند، اظهار داشت: «ما سالانه ۱۰۰ هزار تن مواد پتروشیمی از بندرعباس صادر می‌کنیم که امیدواریم با تسهیلات مناسبی که بندر چابهار برای واردکنندگان و صادرکنندگان ایجاد کرده، بتوانیم بخش عمده‌ی صادرات و واردات استان خراسان شمالی را از بندر چابهار ترخیص کنیم.»

«سید محمدابراهیم علوی»، دبیرکل اتاق بازرگانی و صنایع معادن استان کرمان نیز با بیان این مطلب که چابهار فرصت بزرگی برای توسعه‌ی اقتصادی کشور به شمار می‌رود، زیرا بستر مناسبی برای توسعه‌ی مناسبات استان‌های هم‌جوار، به‌ویژه کشورهای همسایه فراهم کرده است، اظهار داشت: «با توجه به وجود فضای رقابتی در بخش صادرات، باید برنامه‌ریزی‌ها به‌گونه‌ای صورت گیرد تا از گردونه‌ی رقابت عقب نمانیم و مطالعات صورت‌گرفته نیز، اشتغال پایدار و کسب درآمد را به همراه داشته باشد.»

دبیرکل اتاق بازرگانی استان کرمان، با اشاره به این‌که استان کرمان با برخورداری از دو منطقه‌ی

ساخت اسکله‌ی مسافری بندر چابهار شتاب می‌گیرد



«سازمان بنادر، با ساخت دو کارگاه شناورسازی در قشم و کیش از محل وجوه اداره‌شده، با توجه به وظایف حاکمیتی خود مبنی بر تامین ایمنی شناورها، سعی دارد شناورهای قدیمی و مستهلک را از رده خارج و شناورهای جدید را جایگزین کند.»

وی با بیان این مطلب که تاکنون ۵ فروند از شناورهای مزبور تحویل و تعهد ساخت ۳۵ شناور دیگر نیز به عمل آمده است، اظهار امیدواری کرد: در آینده‌ای نه‌چندان دور تمامی شناورهای مستهلک در منطقه، تعویض و یا جمع‌آوری شوند.

مجری طرح سامان دهی اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری، به دیگر فعالیت‌های سازمان بنادر در بخش مسافری اشاره کرد و افزود: «با آموزش‌های لازم در بخش دریایی، درصد بالابردن ایمنی مسافرت‌های دریایی هستیم. همچنین، سازمان بنادر و دریانوردی، به کمک دانشگاه صنعتی شریف، در جهت تامین وضعیت مطلوب حمل‌ونقل مسافری دریایی تا افق ۱۴۰۴، مطالعاتی را انجام داده که این مطالعات با شاخصه‌های متعدد، به سه روش تطبیقی، خبرگی و میدانی مشخص شده

و به تصویب هیأت عامل نیز رسیده است.» «رضوانی» نیز با اشاره به ارتباط ۴۰ تا ۵۰ صنعت مرتبط با توسعه‌ی گردشگری دریایی، گفت: «در این مطالعات، ایجاد ۹۳ بندر مسافری پیش‌بینی شده که در صورت تحقق این امر، بخش مسافری، درآمدزایی قابل توجهی برای کشور ایجاد خواهد نمود و ۳۴۰ هزار نفر شغل، به صورت مولد، پایدار و مستقیم فراهم خواهد آمد.»

گفتنی است، مکان مورد نظر برای ساخت و ایجاد اسکله‌ی مسافری در بندر چابهار، طبق مطالعات و ارزیابی اولیه، در محدوده‌ی سواحل روستای تیس و هم‌جوار اراضی منطقه‌ی آزاد تجاری-صنعتی چابهار پیشنهاد شده است. ■

دادند. در ابتدای این نشست، «سیاوش رضوانی»، با اذعان بر این مطلب که جلسه‌ی مزبور، به درخواست استانداری سیستان و بلوچستان برای ایجاد منطقه‌ی ویژه‌ی تفریحی و گردشگری دریایی و تعیین طرح و نقشه برای اجرا و جانمایی آن برگزار شده است، گفت: «با تفکیک موضوعات گردشگری و مسافرت‌های دریایی، سعی داریم موضوع گردشگری را متوجه سازمان‌های میراث فرهنگی و گردشگری و مناطق آزاد کنیم، اما با توجه به جنبه حاکمیتی مطالعات، انتقال دانش فنی، انتخاب مشاور و برگزاری مناقصه و صدور مجوزها، این مهم بر عهده‌ی سازمان بنادر و دریانوردی گذاشته شده است.»

در ادامه «منوچهر تاتینا»، مجری طرح سامان دهی اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری افزود: «سازمان بنادر و دریانوردی، در راستای وظایف حاکمیتی و تخصصی خود در بخش دریایی و ایجاد اسکله‌ی مسافری، از یک سو حفظ جان و سلامت انسان‌ها را مد نظر دارد و از طرف دیگر درآمدزایی و ایجاد اشتغال پایدار را پی‌گیری خواهد کرد.»

وی به اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در زمینه‌ی ایجاد اسکله‌های مسافری اشاره کرد و اظهار داشت: «سازمان بنادر و دریانوردی، اسکله‌های مسافری متعددی در بندر خرمشهر، آبادان، گناوه، لنگه و حقانی ساخته و همچنین، عملیات ساخت موج‌شکن، پایانه‌ی مسافری و انجام لای‌روبی آبراه‌ها را با هزینه‌ای بالغ بر ۴۳ میلیارد تومان به پایان رسانده و یا در حال اتمام دارد.»

«تاتینا»، با بیان این مطلب که سازمان بنادر و دریانوردی برای ایجاد موج‌شکن و لای‌روبی اسکله‌ی بندر شهید ذاکری که کلنگ افتتاح آن در سال جاری زده شد، نیازمند اعتباری بالغ بر ۹ میلیارد تومان است، خاطر نشان کرد:

ساخت اسکله - پایانه‌ی مسافری بندر چابهار به‌منظور توسعه‌ی صنعت گردشگری، افزایش درآمد و اشتغال‌زایی مورد بررسی قرار گرفت.

در نشستی که با هدف توسعه گردشگری و مسافرت‌های دریایی از بندر چابهار به کشورهای همجوار تشکیل شد، «علی باطنی»، فرماندار چابهار، «سیاوش رضوانی»، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، «سعید رحیمی» مدیرعامل منطقه‌ی آزاد چابهار و «منوچهر تاتینا»، مجری طرح سامان دهی اسکله‌ها و ترمینال‌های مسافری سازمان بنادر و دریانوردی، زمینه‌های ساخت اسکله‌ی مسافری در این بندر را مورد بررسی قرار