



کتابخانه ملی و اسنادخانه ایران

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و گشت‌رانی 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 ارائه این اثر در سایت SID می‌نماید.



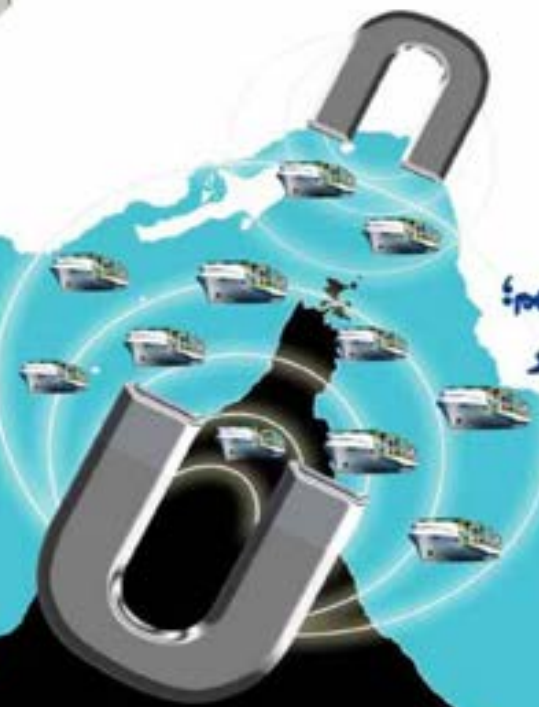
سازمان بنادر و دریانوردی

بنادر ایران

سال بیست و هفتم / پیاپی ۱۹۱
تیرماه ۱۳۹۱ / قیمت ۲۰۰۰ تومان

COMPETITION

- رقابت پذیری بنادر
- مزایای رقابتی بنادر ایران
- نقش اپراتورها در افزایش کارایی بنادر

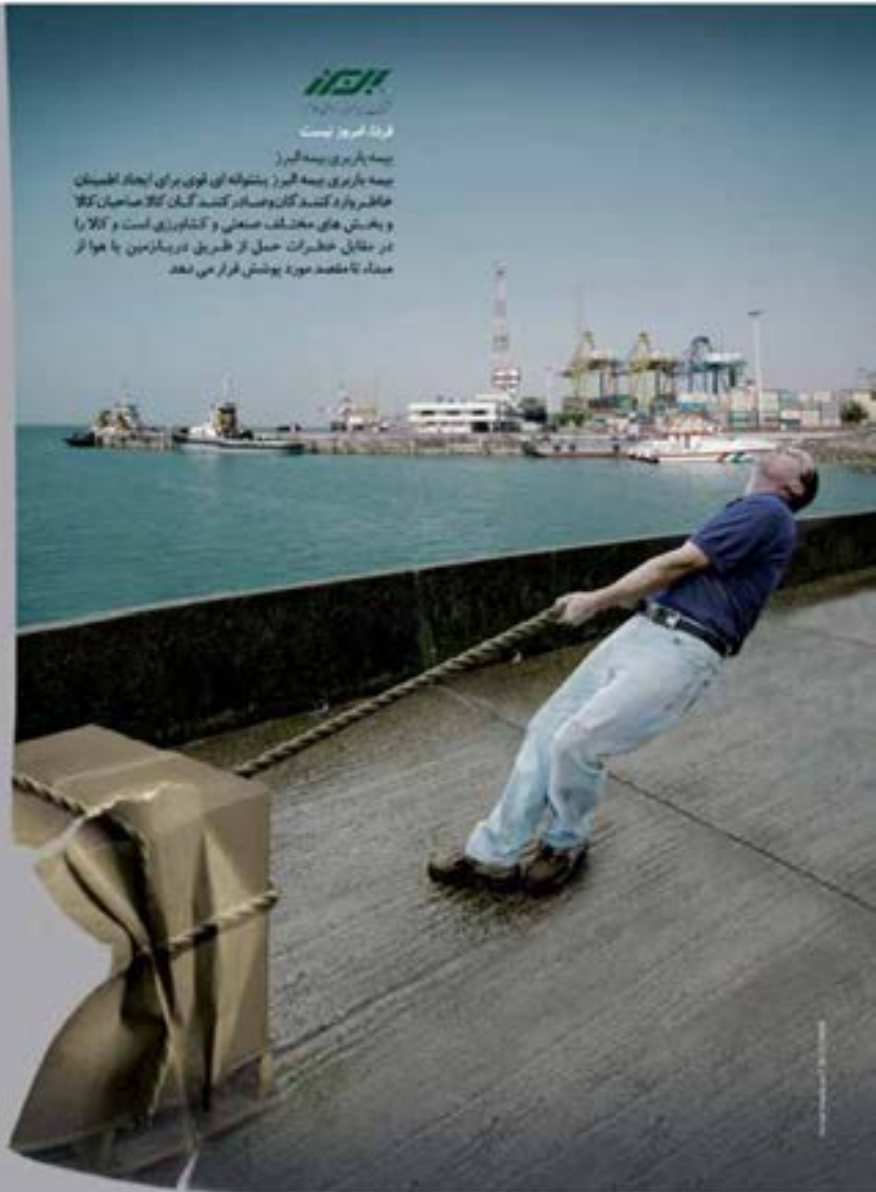


افزایش سهم؛
بقای بنادر

بنادر ایران

رقابت پذیری

بنادر ایران، بیست و هفتمین شماره پیاپی از مجموعه «بنادر ایران» است. این شماره پیاپی برای ایجاد جذابیت خاطر و بازگشتن کان و مسیر کسب و کار کلاسهای کلاسها و بخشهای مختلف صنعتی و کشاورزی است و کارآرا در مقابل خطرات حمل و نقل دریایی در سراسر کشور با هم از صفا تا مقصد مورد پوشش قرار می دهد.



سال بیست و هفتم / پیاپی ۱۹۱ / قیمت ۲۰۰۰ تومان

در این شماره می‌خوانید:

- سخن سردبیر ۱۴
- مزایای حمل‌ونقل چندوجهی ۱۵
- پیام دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی ۱۶
- عوامل مؤثر بر جذب و نگهداری دریانوردان ۱۷
- اجرای مقابله‌نامه کار دریایی؛ به‌زودی ۱۹
- ایران در راس فهرست سفید تفاهم‌نامه پاریس ۲۰
- نقض حقوق کنوانسیون در دست پیگیری است ۲۱
- تجهیز بنادر به امکانات پیشرفته پاکسازی و مقابله با آلودگی دریایی ۲۲
- روح زیست محیطی در سازمان بنادر حاکم است ۲۳
- فراتر از نخل دویی در ساحل خزر ۲۴
- اقتصادسازها و دریاهای منشأ حیات ۲۸
- افزایش تعداد اپراتورها؛ افزایش رقابت‌پذیری، بهبود کارایی ۳۲
- رقابت؛ عامل اصلی پیشرفت ۳۴
- انتظارات بین‌المللی نوین از بنادر ۳۶
- افزایش رقابت عامل توسعه صادرات ۳۸
- شفافیت بیشتر زمینه‌ساز مشارکت موثر بخش خصوصی ۳۹
- ضرورت پایش رقابت‌پذیری بنادر ۴۰
- بندر شهید رجایی؛ حمل‌ونقل چندوجهی و مزایای انحصاری ۴۲
- مزیت‌های تجاری و گردشگری بندر شید باهنر ۴۵
- نقش بندر امام خمینی (ره) در رقابت منطقه‌ای ترانزیت ۴۶
- بندر چابهار؛ موقعیت لجستیکی ممتاز در خاورمیانه ۴۸
- امیرآباد؛ پیشرو در ایجاد بندر نسل سوم ۵۰
- بندر نوشهر بهشت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ۵۱
- بندر انزلی؛ رونق کریدور شمال - جنوب ۵۳
- مزیت‌های فرامنطقه‌ای بندر بوشهر ۵۵
- شناخت تاریخی بندر آبادان ۵۷
- دریاچه ارومیه ۵۹
- بندر لنگه؛ تلفیق سنت و مدرنیسم ۶۰
- بندر روتردام؛ بزرگ‌ترین بندر اروپا ۶۲
- آنتورپ؛ قلب تپنده اروپا ۶۶
- هامبورگ؛ شهر اسکله‌ها ۶۸
- ۱۰ اپراتور برتر جهان ۷۰
- موریس؛ الگوی موفق کشور بندری ۷۳
- آلسوند؛ بندر دلفریب و ایکینگ‌ها ۷۴
- چند اپراتوری؛ مسیر برگشت‌ناپذیر بخش حمل و نقل دریایی ۷۶
- نان حلال ۷۸
- رقابت؛ رمز کاهش فاصله‌ها ۷۹
- عوامل مؤثر در انتخاب جرثقیل‌های محوطه‌ای ترمینال‌های کانتینری ۸۰
- تصمیمات استراتژیک در بنادر ۸۴
- نقش‌های مختلف پورت اپراتورهای کانتینری جهان ۸۸
- نقش عرضه‌کنندگان خدمات بندری در توسعه حمل‌ونقل دریایی ۹۲
- «امر اخلاق» و «رقابت و پیشرفت» در ارزش‌های نوین ۹۴
- صنعت حمل و نقل دریایی از نگاه آمار ۹۶
- مسابقه و جدول ۹۸
- گزارش سال ۲۰۱۱ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل ۱۰۲

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: محمد رضا امامی

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مدیر اداری: فرهنگ مولوی

مدیر مالی: فرید ساجدی

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: ابراهیم زارع، فاطمه سلیمانی، راحله کلانتری،

سکینه صامی، پریسا فرهادی، سعید سعیدی

طراح جلد و صفحه‌آرا: سمیه نورمحمدی

ویراستار: نرگس حاجیلو

امور اجرایی و هماهنگی: مجتبی بحیرایی

آلتیه، امور نظارت چاپ و فنی: سیدجلال موسوی

عکاسان: داود طهری، یاسر علی بخشی

امور رایانه: حسین جوادی

توزیع: رامین جهان‌پور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی، فرهاد شهریاری

پست الکترونیک بازرگانی: b_darya88@yahoo.com

اداری، فنی و رایانه، آلتیه، طراحی، صفحه‌آرایی، لیتوگرافی، چاپ، صحافی، امور اجرایی:

موسسه فرهنگی، هنری 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

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

- از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می‌شود.
- ارسال متون اصلی ترجمه‌شده، جداول و نمودارها و خلاصه‌ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.
- ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق مالکیت فکری و معنوی بر عهده مولفان می‌باشد.
- علاقه‌مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می‌توانند به نشانی اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir مراجعه نمایند.

ایجاد رقابت؛ تک اپراتوری، چند اپراتوری

از بازار را مدنظر قرار دهد. در مقابل، برخی از برنامه‌ریزان و سیاستگذاران بندری بر این اصل معتقدند که افزایش تعداد اپراتورهای درون بندری در گام اول منجر به افزایش کارایی و بهره‌وری بندر شده و در گام دوم به جهت رقابت با سایر اپراتورهای بندری به دنبال جلب خطوط و بار شده و سهم بندر را از بازار منطقه افزایش می‌دهند. البته این دیدگاه با واگذاری بخشی از بندر به خطوط کشتیرانی که خودشان بار نیز می‌آورند، باعث تقویت نظریه افزایش رقابت منطقه‌ای از طریق رقابت درون بندری می‌شود.

از این رو چنین می‌توان اظهار داشت که تعدد اپراتورهای بندری در یک بندر با مدیریت صحیح، عادلانه و نظارتی دقیق، ضمن آنکه یک نوع رقابت را میان اپراتورهای بندری پدید می‌آورد، در عین حال اپراتورها روح واحدی پیدا نموده و هدف نهایی که همان رقابت منطقه‌ای و افزایش سهم بندر از بازار است را خلق می‌نمایند و بدین ترتیب توان رقابت‌پذیری بندر نیز ارتقا می‌یابد.

اما علاقه‌مندی و انتظارات صاحبان کالا و سهامداران که از مشتریان و تامین‌کنندگان اصلی اپراتورها محسوب می‌شوند، به گونه‌ای دیگر رقم می‌خورد. از دیدگاه صاحبان کالا، اپراتوری که بتواند کالا و محموله‌های مشتریان را سریع، ایمن و با قیمت معقول و منطقی به مقصد برساند، مهم است و ارجحیت دارد و برای سهامداران میزان سودآوری اپراتور ملاک عمل است و بر اساس آن قضاوت خواهد نمود.

با توجه به مطالب بالا، در حال حاضر برخی از صاحبان نظر حمل‌ونقل دریایی انتخاب سیاست تک‌اپراتوری را همچنان به عنوان سیاست موثر در بنادر کشور می‌دانند. در مقابل نیز برخی دیگر از سیاستگذاران و برنامه‌ریزان بندری، بر سیاست چنداپراتوری و تمرکز بر افزایش کارایی و به تبع آن رفع انحصار و ارتقای رقابت‌پذیری تاکید دارند. از این رو، مجله بندر و دریا شماره ۱۹۱ (تیرماه) خود را به موضوع «نقش اپراتورهای بندری در توسعه و افزایش رقابت‌پذیری بنادر» اختصاص داده و سعی کرده که در یک چارچوب علمی و منطقی نظرات و دیدگاه‌های صاحبان نظران، اندیشمندان و جامعه حمل‌ونقل دریایی کشورمان را به‌ویژه در ارتباط با سیاست چنداپراتوری جویا شده و در اختیار خوانندگان گرامی قرار دهد. بدیهی است که بازخوانی فکری آنچه که تاکنون بوده و فرایندی که در حوزه رقابت‌پذیری بنادر اتفاق افتاده است، راهگشا و کمک موثری در تبیین مباحث پیش‌روی توسعه حمل‌ونقل دریایی خواهد بود. ■

یونس غربالی مقدم

همگام با تحولات جهانی تجارت به ویژه بعد از جنگ جهانی دوم و پیشی گرفتن رشد تجارت نسبت به رشد اقتصادی کشورها از طریق رفع و یا کاهش موانع تجاری، حمل‌ونقل دریایی به عنوان مهم‌ترین و ارزان‌ترین روش جابه‌جایی کالا از اهمیت بیشتری برخوردار شد، به طوری که در حال حاضر بالغ بر ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد.

اگر دو وجه مهم حمل‌ونقل دریایی را خطوط کشتیرانی و بنادر نام ببریم، خطوط کشتیرانی همواره پیشگام در رشد تجارت جهانی بوده و به جهت کارکرد کاملاً بین‌المللی در فضای رقابتی فعالیت داشته و تلاش نموده تا با فعالیت در اقتصاد مقیاس و برخورداری از حداقل هزینه‌ها بتواند کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، افزایش سرعت و ایمنی در جابه‌جایی کالا را از عناصر مهم رقابتی خود در بازارهای جهانی قرار دهد. جهت تحقق چنین امری برای خطوط کشتیرانی که نقش انکارناپذیری در رشد تجاری کشورها ایفا می‌نمایند، دستیابی به بنادر ایمن، سریع و کارآمد در موقعیت‌های مناسب جغرافیایی و نزدیکی به مسیرهای دریایی از اولویت بالاتری برخوردار است و دقیقاً همین جا نقطه آغاز رقابت بندری محسوب می‌شود.

بنادر که زمانی تنها نقطه اتصال بین خشکی و دریا تلقی شده‌اند، امروزه به منظور بقا و استمرار فعالیت در بازار حمل‌ونقل دریایی مجبورند به تقاضای مشتریان جهانی کالاها که مهم‌ترین و اصلی‌ترین آنها همان خطوط کشتیرانی هستند، پاسخ مثبت داده و خودشان را همپای تحولات فنی و اقتصادی صورت‌پذیرفته در اندازه و ابعاد شناورها تطبیق داده و بتوانند تقاضای آنان را برآورده سازند.

پاسخ به این تقاضا، ایده اپراتوری و استفاده از بخش خصوصی در تامین خدمات مورد نیاز بندری را برای برنامه‌ریزان بندری به ویژه مدیران دولتی فراهم نمود. در گام اول، ظهور اپراتورهای بزرگ و واگذاری امور تصدی‌گری در پایانه‌های بندری به آنان کافی به نظر می‌رسید. لیکن با بزرگ شدن اندازه و حجم اپراتورها در بنادر و همچنین افول کارایی و بهره‌وری در آنان و کاهش توجه به جلب رضایت مشتریان و سهامداران شرکت‌های اپراتوری و بروز مشکلاتی نظیر دیوانسالاری و بوروکراسی بالا در فرایندهای اداری و تصمیم‌گیری، ذهن سیاستگذاران اقتصادی و مدیران بنادر را به سمت ایده چنداپراتوری معطوف ساخت؛ از این رو در فرایند تکامل و توسعه خصوصی‌سازی بنادر دو ایده و نگرش در مقابل هم صف‌آرایی نمودند. دیدگاه نخست که سیاست تک‌اپراتوری بود بر این باور استوار است که اگر بندری بخواهد رقابت منطقه‌ای را انتخاب کند، بایستی با چالشی به نام اپراتور رقیب در داخل بندر مواجه نباشد و با نگرشی منطقه‌ای و جهانی، افزایش سهم خود

فرایند مدیریت حمل و نقل مبدأ - مقصد

مزایای حمل و نقل چندوجهی



سید عطاءالله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی

مقصد، بهره‌گیری از «حمل و نقل چندوجهی» است که به صورت‌های مختلف دریا - زمین (Sea-Land) و دریا - هوا (Sea-air) و غیره در کشورهای مختلف متداول است.

بدیهی است یک عامل مهم در این شیوه حمل و نقل، کاهش هزینه و افزایش سرعت، ایمنی و سلامت در هنگام تغییر وسیله و نوع حمل و نقل است که خوشبختانه با اختراع کانتینر این امر در حال حاضر به صورت مناسبی در جهان مورد عمل است.

اما عامل مهم دیگر که جنبه نرم افزاری داشته و شاید نقش بیشتری نسبت به عوامل سخت افزاری حمل و نقل دارد، یکپارچگی مدیریت حاکم بر حمل و نقل و تجارت بین‌المللی و اسناد و مدارک مورد قبول کشورهای مسیر اعم از اسناد حمل، اسناد بانکی و گشایش اعتبار حمل و نقل مبدأ - مقصد، بیمه، گمرک و غیره می‌باشد که در قالب کنوانسیون‌ها، توافقنامه‌ها، قراردادهای و مقررات و ضوابط بین‌المللی مورد پذیرش و عمل کشورها قرار می‌گیرد. ■

بخش حمل و نقل یکی از مهم‌ترین و تأثیرگذارترین بخش‌های اقتصادی جوامع بشری است که نسبت به دیگر بخش‌ها از اهمیت بسزایی برخوردار است و در فرایند توسعه دیگر بخش‌های اقتصادی نقش اشتقاقی و تعامل فزاینده دارد.

با توجه به سهم ارزش افزوده حمل و نقل در تولید ناخالص داخلی کشورها که بین ۷ تا ۱۰ درصد برآورد می‌شود، هرگونه تحول و پیشرفت در زیرساخت‌ها، ناوگان و مقررات و ضوابط حاکم بر انواع حمل و نقل اعم از جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی تغییرات قابل ملاحظه‌ای را در گردش چرخ اقتصاد کشورها ایجاد می‌کند.

بدین لحاظ متخصصین و برنامه‌ریزان اقتصاد حمل و نقل همواره در جهت توسعه و بهبود ابعاد مختلف و شاخص‌های تأثیرگذار بر انواع روش‌ها و شیوه‌های مختلف حمل و نقل به منظور دستیابی به حمل و نقل «آسان، سریع، ایمن و سالم» تلاش می‌کنند.

یکی از شیوه‌های حمل و نقل، که امروزه مورد توجه صاحبان کالا قرار دارد، حمل و نقل مبدأ - مقصد «door to door» است.

صاحبان کالا انتظار دارند که کالای مورد نظر آنها اعم از مواد اولیه یا محصولات ساخته شده از مبدأ تا مقصد نهایی با «مدیریت واحد» و «مسئولیت واحد» حمل شود؛ تا علاوه بر کاهش هزینه‌های ناشی از تغییر مدیریت و روش حمل، کالای مورد نظر با ریسک و خطر کمتری به مقصد برسد.

از آنجا که از عوامل مهم در قیمت تمام‌شده حمل و نقل از مبدأ تا مقصد مشخص خصوصاً در حمل و نقل بین‌المللی، تغییر وسیله حمل کالا است و این عامل علاوه بر تحمیل هزینه‌های اضافی ناشی از تخلیه و بارگیری مکرر، پیامدهای نامناسب در قیمت، سرعت، ایمنی و سلامت حمل و نقل و افزایش هزینه تمام شده را در پی خواهد داشت، نارسایی‌ها و نابسامانی‌های دیگری را نیز بر فرایند حمل و نقل مبدأ - مقصد عارض می‌کند که مستقیماً به عامل اساسی و تعیین‌کننده حمل و نقل یعنی «مدیریت فرایند حمل» بر می‌گردد و گاهی موجب اختلال مدیریت فرایند حمل و نقل مبدأ - مقصد می‌شود که از جمله می‌توان به هزینه‌های ناشی از انبارداری در ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری، معطلی در عبور از مرزهای گمرکی در حمل و نقل بین‌المللی، مقررات محلی حاکم بر حمل و نقل کشورهای مسیر و یا مشابه آن اشاره کرد.

راه‌حل این مشکل اساسی یعنی اختلال در فرایند مدیریت حمل و نقل مبدأ -

بدون دریانوردان زندگی میسر نیست

هر ساله ۲۰ هزار دریانورد آموزش دیده جدید نیاز است



سال از خانه و خانواده خود و نیز همسران خود دور بوده و با خطرات و مشکلاتی نظیر دوری، تنهایی و حتی بیگاری مواجه شوند. با این حال، ما تقریباً برای هر آنچه در زندگی روزمره خود استفاده می‌کنیم، به دریانوردان محتاج هستیم.

دبیر کل آی‌مو با بیان اینکه در

سالروز بزرگداشت دریانوردان اجازه بدهید تا به ۱/۵ میلیون دریانورد در سرتاسر دنیا به واسطه کمک‌های منحصر به فرد آنها در راستای سعادت تمامی ما که در اغلب موارد مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرد، ادای احترام کنیم، خاطرنشان کرد: اجازه دهید از این فرصت استفاده کرده و تمامی چیزهایی که از طریق دریا به دست ما رسیده و بدون آنها زندگی میسر نیست را به یاد بیاوریم و از همه مهم‌تر، اجازه بدهید همه ما به همین مناسبت بگوییم: «دریانورد، متشکریم.»

دبیر کل آی‌مو در ادامه از نیاز به دریانوردان جدید متخصص سخن گفت و تأکید کرد: همزمان با تقدیر از دریانوردان لازم است بگوییم که برای پاسخگویی به نیازهای روزافزون تجارت جهانی و نیازهای کشتیرانی و صنایع وابسته، هر ساله به حدود ۲۰ هزار دریانورد آموزش دیده جدید نیازمندیم.

وی به پاس نقش مهمی که این دریانوردان ایفا می‌کنند، از مالکان کشتی خواست تا از طریق تأمین مسکن مناسب، دستیابی به اینترنت و سایر امکاناتی که ما در قرن ۲۱ در خشکی از آنها بهره‌مند هستیم، به آرزوهای آنها جامه عمل بپوشانند.

دبیر کل آی‌مو اضافه کرد: کشورهای صاحب پرچم و کشورهای بندری باید برخورد منصفانه خود را بهبود بخشیده و موسسات آموزشی باید اطمینان حاصل کنند که آموزش اثربخش به جوانان ارائه می‌شود تا آنها بتوانند بر روی کشتی به خوبی عمل نمایند.

دبیر کل سازمان جهانی دریانوردی بخش پایانی پیامش را به جوانان جویای کار اختصاص داد و گفت: پیام آخر من به جوانانی است که در آستانه انتخاب شغل برای آینده خود هستند و توصیه می‌کنم به صورت جدی دریانوردی را مورد توجه قرار دهند، زیرا امروزه این شغل امکان دیدن جهان و دریافت حقوق بابت آن را فراهم می‌سازد. این شغل همچنین یک زندگی حرفه‌ای رضایت‌بخش و دارای اجر و پاداش را چه به عنوان یک دریانورد برای طول مدت زندگی و چه به عنوان یک سکوی پرتاب برای مشاغل حرفه‌ای مربوطه در سایر بخش‌های دریایی واقع در خشکی فراهم می‌آورد.

کوچی سکیمیزو، دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، با گرامیداشت ۲۵ ژوئن (پنجم تیرماه) روز بزرگداشت دریانورد، این روز را فرصت دوباره برای توجه ویژه به این قهرمانان گمنام دانست و تأکید کرد که آنها چقدر در زندگی روزمره ما اهمیت دارند و ما تا چه اندازه به خدمات دریانوردان نیازمندیم.

دبیر کل آی‌مو در این پیام با اعلام اینکه تقریباً حمل و نقل ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا و توسط کشتی صورت می‌گیرد، آورده است: کشتی‌ها غذا، سوخت، مواد اولیه، کالا و محصولات را حمل می‌کنند که همگی ما به آنها وابسته هستیم.

به گفته سکیمیزو، تجارت دریایی اقتصاد جهانی را تسهیل کرده و بدون اغراق می‌توان گفت که تقریباً هر چیزی که ما با آن سر و کار داریم یا از طریق دریا حمل شده و یا از موادی حاصل شده است که از طریق دریا حمل شده‌اند.

دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی در بخشی از این پیام تأکید کرد: امروز ما دریانوردانی را ستایش می‌کنیم که کشتی‌ها را به کار انداخته و بدون توجه به شرایطی که ممکن است با آن روبرو شوند، طبق برنامه در رأس زمان مقرر حرکت کرده و رأس تاریخ مقرر کالاها را به مقصد امن خود می‌رسانند.

وی تصریح کرد: بدون دریانوردان، ادامه زندگی برای ما ممکن نیست. با این همه، آنها برای اکثر ما دریانوردان از نظر مجازی غیرقابل رویت هستند.

کوچی سکیمیزو همچنین اضافه کرد: زندگی یک دریانورد امروزی می‌تواند خطرناک بوده و در تنهایی سپری شود. آنها ممکن است تا یک



فرمانده نیروی دریایی ارتش در روز دریانورد فهرست کرد:

عوامل مؤثر بر جذب و نگهداری دریانوردان

به لحاظ صادرات و واردات گفت: حدود ۹۳ درصد از صادرات و واردات ایران از طریق ۳۱ مرز آبی و حدود ۷ درصد از آن از طریق ۶۹ درصد مرز خشکی کشور انجام می‌شود. به گفته بسیاری، تقریباً همه صادرات نفتی کشور از طریق دریا انجام می‌شود.

◀ اهمیت راهبردی اقیانوس هند

فرمانده نیروی دریایی ارتش بخش دیگری از سخنانش را به مختصات و اهمیت استراتژیک اقیانوس هند اختصاص داد و با اعلام اینکه ۲۰ درصد از سطح اقیانوس‌های جهان به اقیانوس هند تعلق دارد، عرض آن را در فاصله بین استرالیا و آفریقای جنوبی حدود ۱۰ هزار کیلومتر برشمرد.

دکتر بسیاری با اشاره به اینکه دریاهای عمان، تیمور، جاوه و سرخ و همچنین خلیج‌های مهم فارس، بنگال و عدن در این اقیانوس قرار دارند، اضافه کرد: حدود ۲/۴ میلیارد نفر از جمعیت جهان در کشورهای حاشیه اقیانوس هند استقرار دارند که یک سوم جمع دنیا را شامل می‌شود.

وی همچنین تأکید کرد: کشور چین با جمعیتی بالغ بر ۱/۳ میلیارد نفر و برخوردار از اقتصاد اول جهان در مجاورت اقیانوس هند قرار دارد.

فرمانده نیروی دریایی در ادامه نتیجه‌گیری کرد: با توجه به موقعیت ایران، بهره‌گیری از اقیانوس هند می‌تواند به عنوان فرصتی استثنایی محور توسعه کشور قرار گیرد.

◀ قدرت دریایی؛ ابزاری برای صیانت از منابع و منافع ملی

سیاری با تأکید بر اینکه «استقرار قدرت دریایی علاوه بر زیرساخت سخت (صنایع، تسهیلات بندری و ...)، نیازمند ایجاد زیرساخت نرم (علوم و فنون دریایی و فرهنگ دریایی) در کشور است، به رابطه بین دریانوردان و قدرت دریایی و تأثیر این دو بر هم پرداخت و گفت: کارکنان، سرمایه‌های باارزش هر سازمان و عامل مهم و مؤثر بهره‌وری سازمانی هستند. نیروی کار اگر با آرامش خاطر و انگیزه قوی به کار مشغول باشد و به دلایل گوناگون از آینده واهمه نداشته باشد، بهره‌وری بالاتری خواهد داشت.

وی توضیح داد: صنعت دریانوردی به عنوان یکی از قدیمی‌ترین صنایع دنیا در کشورهای توسعه‌یافته نقش مهمی در زمینه پیشرفت این کشورها ایفا کرده است که به یقین دریانوردان به عنوان سرمایه انسانی این صنعت از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و لازم است به نحو مقتضی به بهبود شرایط کاری و ارتقای انگیزش‌های شغلی آنان توجه شود.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به پاس گرامیداشت دریانوردان، هر ساله ۲۵ ژوئن (۵ تیرماه) را به عنوان روز دریانورد اعلام نموده است و تمامی کشورهای عضو این سازمان طی مراسمی این روز را گرامی می‌دارند و در کشور ما نیز سازمان بنادر و دریانوردی میزبان چنین روزی است. امسال فرمانده نیروی دریایی ارتش از سخنرانان مراسم روز دریانورد بود که با طرح موضوع اهمیت دریا از دیدگاه «حمل‌ونقل و تجارت»، «منابع انرژی، معدنی و غذایی»، «نقش دفاعی»، «انتقال فرهنگ و دانش»، «توسعه مدنیت و گسترش شهرهای بزرگ» و «ایجاد اشتغال»، ایران را کشور دریایی دانست و دریانوردان را سرمایه ملی خواند.

حبیب‌ا... سیاری با بیان اینکه ایران با ۵۷۴ کیلومتر (۳۱۰ مایل) مرز دریایی در شمال و ۱۶۱۶ کیلومتر (۸۷۳ مایل) مرز دریایی در جنوب و در مجموع با ۳۱ درصد مرز دریایی، یک کشور دریایی محسوب می‌شود، با مقایسه مرزهای دریایی و خشکی کشور





◀ عوامل مؤثر بر جذب دریانوردان

به گفته فرمانده نیروی دریایی ارتش، عواملی چون «محل تولد، زندگی و تحصیل»، «میزان دل‌بستگی به خانواده»، «دورنمای شغلی مناسب»، «سفر به نقاط مختلف جهان» و «ارتقای شغلی محدود» از جمله پارامترهای مؤثر بر جذب دریانوردان قلمداد می‌شود که می‌توان عوامل «موقعیت‌های محدود شغلی در صنایع فراساحلی در صورت عدم تمایل به فعالیت روی آب» و «سنت حاکم بر جامعه (مثلاً علاقه به دریا در فرهنگ یونان)» را نیز به این فهرست اضافه کرد. دکتر سیاری با استناد به پژوهش زمینه‌یابی زندگی در دریا طی سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۸ میلادی، در نظرسنجی از جامعه دریانوردان، دلایل انتخاب شغل در دریا را این‌گونه برشمرد: ۲۲/۴ درصد خواهان شغل در دریا، ۱۸/۴ درصد برای دیدن دنیا، ۱۶ درصد برای پول، ۱۵/۸ درصد به خاطر دستمزدهای بهتر نسبت به کار در منزل، ۷/۶ درصد ناشی از سنت خانوادگی، ۶ درصد دلایل دیگر، ۴/۸ درصد به جهت چشم‌انداز بهتر در دریا، ۴/۸ درصد به خاطر احترام به شغل دریایی به عنوان یک متخصص، ۲/۴ درصد به خاطر استرس کمتر زندگی در دریا نسبت به خانه و ۱/۹ درصد به دلیل شرایط بهتر کاری نسبت به خانه، حرفه دریانوردی را انتخاب می‌کنند.

◀ عوامل مؤثر بر نگهداری دریانوردان

فرمانده نیروی دریایی ارتش در ادامه با حایز اهمیت خواندن ماندگاری و تداوم نیروی انسانی در حرفه دریانوردی به عنوان توسعه پایدار، مهم‌ترین عوامل مؤثر بر نگهداری دریانوردان را «علاقه به کسب موقعیت سرمهندسی، افسر اولی و نهایتاً فرماندهی کشتی»، «نبود امنیت شغلی و عقد قراردادهای کاری بلندمدت»، «روابط کاری حاکم بین دریانوردان و شرکت‌های کشتیرانی»، «خطرات ناشی از دزدی دریایی و حملات تروریستی»، «ایمنی نامطلوب در برخی از کشتی‌ها» و «زندگی و حدود اجتماعی در دریا ناشی از افزایش سرعت تخلیه و بارگیری در بنادر» عنوان کرد.

وی همچنین در نظرسنجی جداگانه از دریانوردان، دلایل ماندن در دریا را ۲۷/۵ درصد به خاطر حقوق و دستمزد بالا، ۱۷/۸ درصد به خاطر رضایت شغلی، ۱۲/۴ درصد به دلایل ارتقای شغلی به ناخدا و مهندس ارشد، ۱۱/۳ درصد به جهت اشتغال در دریا پیش از بازنشستگی، ۹/۷ درصد به دلایل دیگر، ۵/۹ درصد به دلیل کار دور از وطن، ۵/۷ درصد به انگیزه پس‌انداز دستمزدها برای شغل جدید و ۴/۳ درصد به دلیل پس‌انداز برای خرید خانه بعد از بازنشستگی عنوان کرد که حاضرند در حرفه دریانوردی و شغل دریایی بمانند.

◀ جنبه‌های منفی مشاغل دریایی

به گفته حبیب‌آ... سیاری و بر اساس پژوهش زمینه‌یابی زندگی در دریا، جدایی طولانی مدت از خانواده و دوستان (۶۷/۶ درصد)، گذراندن زمان دور از فرزندان (۲۹/۷ درصد)، فرسودگی (۲۲/۳ درصد)، ترس از برخورد مجرمانه (۱۹/۷ درصد)، شرایط زندگی در عرشه (۱۸/۳ درصد)، سختی ارتباط با خانه (۱۷/۵ درصد) و کمبود مرخصی (۱۵/۷ درصد)، از جنبه‌های منفی مشاغل دریایی به شمار می‌آید. همچنین عواملی چون تنهایی (۹/۶ درصد)، نگرانی از حوادث دریایی (۷/۹ درصد)، کمبود تسهیلات رفاهی بر روی عرشه (۷/۹ درصد)، نبود حریم شخصی (۴/۸ درصد)، دزدان دریایی (۴/۴ درصد) و درگیری‌های دریایی (۰/۹ درصد) نیز از جنبه‌های منفی شغل‌های دریایی به شمار می‌آیند.

◀ توسعه کشتیرانی، کمبود دریانورد

فرمانده نیروی دریایی بخش پایانی صحبت‌هایش را به چرخه مثبت کشتیرانی اقتصادی اختصاص داد و بر لزوم جذب نیروهای جدید دریانورد در این بازار تأکید کرد. حبیب‌آ... سیاری با بیان اینکه به‌رغم رکود اقتصادی، کشتیرانی بین‌المللی با رشد مواجه شده که کمبود نیروی دریانورد در جهان نشان‌دهنده این شرایط است، اظهار داشت: برآوردها حاکی از این است که در آینده نه چندان دور به ۴۰۰ هزار دریانورد جدید و ۴۵ هزار افسر تازه‌کار نیاز است.

وی با اعلام شکاف در عرضه و تقاضای دریانوردان و مطابق برآورد سال ۲۰۰۵ گفت: کمبود فعلی افسران از ۱۰ هزار نفر به ۲۷ هزار نفر تا سال ۲۰۱۵ افزایش خواهد یافت.

سیاری همچنین با استناد به برآوردی در سال ۲۰۰۸، اضافه کرد: با فرض اینکه سطح فعلی عرضه و رشد ناوگان در سطح ۱۷ درصد باقی بماند، کمبود افسران از ۳۴ هزار نفر تا سال ۲۰۱۲ به ۸۳ هزار و ۹۰۰ نفر افزایش خواهد یافت.

◀ چند پیشنهاد

فرمانده نیروی دریایی ارتش با تصریح بر اینکه جذب و نگهداری دریانوردان یک چالش اساسی است، چند پیشنهاد نیز برای تشویق و ترغیب جوانان به حرفه دریانوردی ارائه کرد:

- ۱- لزوم ارتقای فرهنگ دریا و دریانوردی در جامعه و ترغیب جوانان به بازدید از کشتی‌ها و مشاغل دریایی
- ۲- بورسیه شدن دریانوردان توسط شرکت‌های دریایی و پشتیبانی از مؤسسات آموزش با توجه به بالا بودن هزینه‌های آموزشی دریانوردی
- ۳- بهبود شرایط خدمتی و شغلی جامعه دریایی. ■

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در روز دریانورد اعلام کرد:

اجرای مقابله نامه کار دریایی؛ به زودی

معاون وزیر راه و شهرسازی با اعلام این مطلب که مقابله نامه کار دریایی (MLC ۲۰۰۶) با پیگیری های سازمان بنادر و دریانوردی به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده و پیگیری مسایل مربوط به تودیع سند الحاق توسط وزارت کار و امور اجتماعی در حال انجام است، ابراز امیدواری کرد که با اجرای این مقابله نامه بخش عمده ای از مشکلات دریانوردان برطرف شود.

◀ نادیده گرفتن نقش دریانوردان در تجارت بین المللی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در مطلع سخنانش در روز دریانورد تأکید کرد: به رغم اینکه نزدیک به ۹۰ درصد کالای مبادله شده در تجارت بین المللی از طریق دریا و کشتیرانی حمل می شود، نقش دریانوردان در تجارت بین المللی که نقشی منحصر به فرد است، اغلب نادیده گرفته می شود.

مهندس سید عطاءاله صدر با بیان اینکه روز جهانی دریانورد براساس تصمیمی طی کنفرانس STCW در مانیل فیلیپین در ژوئن ۲۰۱۰ انتخاب و ۲۵ ژوئن هر سال به عنوان روز جهانی دریانورد تعیین شده است، این روز را فرصتی برای قدردانی از تلاش های حدود ۱/۵ میلیون دریانورد در سراسر دنیا دانست و افزود: روز دریانورد هم اکنون در تقویم سالانه سازمان ملل قرار گرفته است. در کشور ما نیز از سال گذشته مراسم روز دریانورد برگزار می شود و امسال دومین سالی است که این روز منحصر به منظور پاسداشت دریانوردان برپا می شود.

به گفته مهندس صدر، این مراسم فرصت مناسبی جهت اشاعه فرهنگ دریانوردی، اطلاع رسانی عمومی از شغل حساس و مهم دریانوردی و همچنین مسایل مختلف مربوط به دریانوردی و کشتیرانی به شمار می رود.

معاون وزیر راه و شهرسازی با تأکید بر اینکه جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن چندین هزار کیلومتر خط ساحلی، به عنوان یک کشور دریایی بزرگ و تأثیرگذار در منطقه و جهان محسوب می شود و با ناوگان عظیم کشتیرانی تجاری خود، در کشتیرانی بین المللی نقش آفرین است، گفت: اقتدار کشتیرانی و دریانوردی کشور علاوه بر برخورداری از تجهیزات و امکانات سخت افزاری و زیرساخت های مربوطه، به سرمایه ارزشمند انسانی و از خودگذشتگی دریانوردان، بستگی بسیار دارد.

◀ ناآشنایی افکار عمومی نسبت به حرفه دریانوردی

مهندس صدر با اشاره به اینکه در میان مردم وقتی از عنوان کار سخت و طاقت فرسا سخن می گویند، اولین مواردی که به ذهن متبادر می شود، ممکن است کار در معدن یا کارهای ساختمانی باشد، تصریح کرد: شغل دریانوردی باتوجه به مسایلی که با آن درگیر است، همچون سختی کار، دوری از خانواده، مسوولیت بالا و حساس و فعالیت در شرایط نامناسب آب و هوایی و زندگی در فضایی محدود، حتی ممکن است از کار در معدن نیز سخت تر باشد.

وی خاطر نشان کرد: هر چند در سال های اخیر سعی شده نسبت به آن اطلاع رسانی در سطح وسیع صورت گیرد، اما هنوز افکار عمومی نسبت به آن آشنایی کافی ندارد.

وی در ادامه نتیجه گیری کرد که این گونه مراسم در زمینه دریا و دریانوردی و اطلاع رسانی از طریق رسانه ها اعم از رسانه های دیداری، شنیداری و نوشتاری راهکارهای مناسبی است که می تواند مورد عمل قرار گیرد.

◀ رفع مشکلات دریانوردان؛ راهکار حل کمبود نیروی دریانورد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به توجه ویژه به کمبود نیروی متخصص دریانورد در سطح بین المللی، یکی از راهکارهای حل این مشکل جهانی را رفع مشکلات و مسایل مربوط به دریانوردان دانست و گفت: باید با سیاستگذاری های مناسب در خصوص رفع کمبود نیروی دریانورد اقدام کرد.

مهندس صدر با اعلام تصویب مقابله نامه کار دریایی (MLC ۲۰۰۶) در





معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی خبر داد:

استمرار حضور ایران در فهرست سفید تفاهم‌نامه پاریس

معاون امور دریایی سازمان بنادر با بیان اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) برای ارتقای ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، کنوانسیون‌ها و آیین‌نامه‌های متعددی را تهیه و به تصویب رسانده و از کشورهای عضو خواسته تا کشتی‌های تحت پرچم خود و کشتی‌های خارجی ورودی به بنادر را جهت حصول اطمینان از تطبیق با الزامات مندرج در این کنوانسیون‌ها مورد بازرسی فنی و ایمنی قرار دهند، گفت: در حال حاضر جمهوری اسلامی ایران به بیش از ۳۰ کنوانسیون مرتبط با ایمنی و حفظ محیط زیست دریایی ملحق شده است و کشتی‌های تحت پرچم ایران با رعایت استانداردهای مندرج در این کنوانسیون‌ها در آب‌های بین‌المللی در حال تردد و حمل‌ونقل کالا هستند.

سید علی استیری با اعلام اینکه یادداشت تفاهم‌نامه منطقه‌ای در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها بین کشورهای ذی‌نفع در مناطق مختلف دنیا شکل گرفته، از تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU) به عنوان یکی از مهم‌ترین تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای نام برد و اظهار داشت: در این تفاهم‌نامه وضعیت ناوگان تجاری کشورها با تهیه لیست‌های سیاه، خاکستری و سفید مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

استیری در ادامه خبر داد: خوشبختانه با تلاش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور و کلیه عوامل و دست‌اندرکاران صنعت دریایی، پرچم جمهوری اسلامی ایران مجدداً در ارزیابی وضعیت کشورها در سال ۲۰۱۱ که در مورخ ۱۱ ژوئن ۲۰۱۲ برابر ۲۳ خرداد ماه سال جاری از سوی تفاهم‌نامه یادشده منتشر شد، به طور رسمی در فهرست لیست سفید این تفاهم‌نامه قرار گرفت. ■

مجلس شورای اسلامی و پیگیری مسایل مربوط به تودیع سند الحاق توسط وزارت کار و امور اجتماعی، ابراز امیدواری کرد که با اجرای این مقاوله‌نامه، بخش عمده مشکلات دریانوردان برطرف شود.

وی تأکید کرد: مسایل بیمه، بازنشستگی و حقوق و مزایای دریانوردان باید به طور نظام‌مند پیگیری شود و دریانوردان عزیز از امنیت شغلی لازم بهره‌مند و با آرامش و خاطری آسوده‌تر و امید به آینده روشن به فعالیت در دریا مشغول باشند.

تدابیر انگیزشی برای دریانوردان و حمایت از خانواده آنان

بنابر اعلام مهندس صدر، در بسیاری از موارد دیده شده است که یک دریانورد پس از گذراندن دوره‌های آکادمیک و تخصصی، با صرف زمان و هزینه‌های نسبتاً هنگفت و سپری کردن مدت کارآموزی در دریا، بعد از ورود به بازار کار و فعالیت حرفه‌ای به محض مواجهه با مشکلات اشتغال در دریا و دریانوردی به فکر می‌افتد کار در دریا را رها کرده و در جست‌وجوی کار در خشکی باشد.

وی تأکید کرد: این شرایط به صلاح دریانوردی کشور نیست و مدیریت ناوگان ما به ناچار در برخی موارد از نیروی دریانورد خارجی که از لحاظ آموزش و معلومات به پای دریانوردان ایرانی نمی‌رسد، استفاده می‌کند. برای رفع این نقیصه باید تدابیر لازم انگیزشی در جهت بهبود شرایط زندگی و کار، بر روی کشتی و حمایت‌های لازم از خانواده دریانوردان اتخاذ شود و مشارکت بخش خصوصی نیز در ساماندهی این مشکل راهگشاست.

معاون وزیر راه در ادامه با اشاره به پدیده زشت دزدی دریایی اضافه کرد: هرچند دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن موجبات نگرانی دریانوردی بین‌المللی را فراهم کرده است، اما نیروی دریایی مقتدر ارتش جمهوری اسلامی ایران با فداکاری و رشادت‌های بی‌نظیر امنیت را به آبراهه‌های بین‌المللی تحت پوشش بازگردانده و موفقیت‌های اخیر این دلاورمردان بازتاب جهانی و بین‌المللی شایسته‌ای داشته و زبازند محافل دریانوردی جهانی است.

سپاس دریانورد

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در پایان، روز دریانورد را به کلیه دریانوردان، فعالان عرصه دریاها و خانواده‌های محترم آنان تبریک گفت و ابراز امیدواری کرد، تمام دریانوردان در پناه خداوند قادر متعال و با آرامش خاطر و ایمنی و امنیت کامل، به نقش و جایگاه حرفه‌ای خود به عنوان پیشگامان عرصه اقتصاد دریاها افتخار کنند.

مهندس صدر اظهار داشت: همگام با سازمان بین‌المللی دریانوردی که شعار روز دریانورد را «سپاس دریانورد» تعیین نموده، از تمامی دریانوردان کشور عزیز جمهوری اسلامی ایران قدردانی می‌کنیم. ■

معاون امور دریایی سازمان بنادر در واکنش به رفتار خصمانه با دریانوردان ایرانی:

نقض حقوق کنوانسیون در دست پیگیری است

کنوانسیون، ارتقای استانداردهای آموزشی، آزمون و گواهینامه‌های دریانوردی، دستورالعمل‌ها و رهنمودهای اجرایی را تدوین کرده است.

وی با اعلام این خبر که تاکنون برای حدود ۶۴ مرکز آموزش دریانوردی در کشور مجوز فعالیت صادر شده و این مراکز تحت نظارت دقیق سازمان و بنادر تابعه به آموزش دریانوردان مبادرت می‌ورزند، اضافه کرد: فعالیت‌های کشور در سطح بین‌المللی نیز در زمینه تدوین و اصلاح استانداردها بسیار چشمگیر بوده است و در این رابطه می‌توان به حضور فعال سازمان بنادر و دریانوردی در اجلاس‌های آیمو در خصوص بازنگری کنوانسیون STCW و آیین‌نامه مربوطه اشاره کرد، که ارسال بیش از ۴۰ سند در این رابطه و حضور فعال نمایندگان کشورمان در کمیته‌های مربوطه، سهم بسیار مهمی از اصلاح این مقررات را شامل می‌شود، همچنین این باعث ارتقای وجهه سازمان و کشور در سطح بین‌المللی و مطرح شدن نام کشور در رابطه با مسایل مربوط به استانداردهای دریانوردان شده است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی یکی از اهداف این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور را شناسایی مشکلات دریانوردان و کمک به رفع آنها عنوان کرد و با اعلام تصویب مقاوله‌نامه کار دریایی در سال ۸۹ ابراز امیدواری کرد که با اجرای این مقاوله‌نامه بخش زیادی از مشکلات بهداشتی، رفاهی و تأمین اجتماعی دریانوردان مرتفع شود.

وی یادآور شد: این کنوانسیون برای لازم‌الاجرا شدن، شرط تناژ و تعداد کشورها را دارد که هرچند شرط تناژ محقق شده است، اما هنوز برای لازم‌الاجرا شدن به پیوستن تعداد دیگری از کشورها نیاز دارد و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۱۳ این شرط نیز محقق شود.

استیتری همچنین توضیح داد: این کنوانسیون بیش از ۶۰ کنوانسیون و توصیه‌نامه قبلی ILO را یکجا پوشش داده و از نظر مسایل رفاهی و معیشتی دریانوردان تا حدی اهمیت دارد که از آن به عنوان رکن چهارم کنوانسیون‌های مهم کشتیرانی (در کنار کنوانسیون‌های سولاس، مارپل و STCW) یاد می‌شود.

معاون امور دریایی رفتارهای غیرمنصفانه با دریانوردان ایرانی در بعضی از کشورها را از جمله مسایل حایز اهمیت بخش دریایی عنوان کرد و توضیح داد: در حال حاضر مسایلی همچون عدم اجازه مرخصی ساحلی، خدمات و تسهیلات رفاهی و پزشکی و رفتارهای ناشایست که در شأن یک دریانورد نیست، در بعضی از بنادر کشورهای مختلف صورت می‌پذیرد که این مسأله از طریق مبادی مربوط در سطح بین‌المللی در دست پیگیری است.

وی افزود: رفتار خصمانه بعضی از کشورهای خارجی همیشه وجود داشته و ما پیگیر این قضیه نیز هستیم و این مسأله در سازمان بین‌المللی دریانوردی از طریق کمیته‌های مربوطه از جمله LEG و FAL نیز مطرح شده است، چراکه این حقوق جزو حقوق مندرج در کنوانسیون‌های ذی‌ربط بوده و هیچ کشوری حق ندارد موارد مربوط به کنوانسیون را که به آن ملحق شده است نقض کند و با پیگیری‌های لازم و مستمر امید می‌رود این مشکل حل شود.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان خواستار مشارکت بخش‌های ذی‌ربط و ارگان‌های مربوطه نسبت به شناسایی هر چه بیشتر مسایل و مشکلات دریانوردان جهت اقدام مؤثرتر و با همکاری یکدیگر شد. ■

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان سخنران همایش روز دریانورد با بیان اینکه این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور عهده دار پرداختن به مسایل مربوط به دریانوردان اعم از کنترل و نظارت بر سیستم آموزشی، ارزیابی دریانوردان و صدور گواهینامه‌های دریانوردی است تا بتواند استاندارد دریانوردان را براساس استانداردهای بین‌المللی و کنوانسیون‌های در حد مطلوبی نگه دارد، از قرار گرفتن جمهوری اسلامی ایران در لیست سفید کنوانسیون STCW خبر داد.

سید علی استیتری گفت: برای تربیت دریانورد ماهر، به نیازسنجی دقیق احتیاج است و برخورداری از سیستم آموزشی مجهز به آخرین فناوری‌های روز مانند سمینارهای پیشرفته با ایجاد و برگزاری دوره‌های تخصصی مربوط به کار در کشتی‌های خاص مانند LNG متمایز کننده وجهه دریانوردان ایرانی در سطح بین‌المللی و فرصتی برای دریانوردان ایرانی جهت کار در کشتیرانی بین‌المللی علاوه بر فعالیت در ناوگان ملی است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر با اعلام اینکه ایران در حال حاضر دارای حدود ۱۲۹ هزار دریانورد است، از صدور گواهینامه تخصصی دریانوردی برای ۱۱ هزار نفر آنان جهت کار در کشتی‌های تجاری در سفرهای نامحدود، صدور گواهینامه شایستگی دریانوردی برای ۹۳ هزار نفر جهت سفرهای نزدیک به ساحل و گواهینامه شایستگی جهت ۲۵ هزار نفر برای کار در کشتی‌های صیادی خبر داد.

مهندس استیتری با بیان اینکه ایران در سال ۷۵ به کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (STCW ۷۸) ملحق شده و با ۲۰ کشور عضو آیمو دارای تفاهم‌نامه شناسایی گواهینامه‌های دریانوردی است، اظهار داشت: معاونت دریایی در جهت اجرای الزامات این



با اعتبار ۱۰۰ میلیارد تومانی سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفت

تجهیز بنادر به امکانات پیشرفته پاکسازی و مقابله با آلودگی دریایی



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی طی مراسم آغاز به کار همایش و مانور مقابله با آلودگی نفتی در دریا در بندر انزلی با اعلام اینکه این مانور با مشارکت سازمان محیط زیست و سایر ارگان‌های مربوطه در استان گیلان برگزار می‌شود، اظهار داشت که امروزه مدیریت و حاکمیت بر پهنه دریا به معنی مجموعه‌ای از برنامه‌ها، طرح‌ها و اقدامات است تا بتوان بهره‌برداری پایدار و حفاظت از منابع دریایی را محقق و منافع نسل حاضر و فرزندان

را تضمین کرد. بهره‌برداری از منابع دریایی علاوه بر دانش فنی نیازمند نگرشی جامع‌تر در خصوص چگونگی حفاظت از منابع و ذخایر طبیعی دریایی، ایجاد ایمنی و افزایش سرعت حمل‌ونقل دریایی و برقراری امنیت بر پهنه آنها است.

مهم‌ترین عوامل آلودگی دریای خزر

مهندس سید عطاءاله صدر در بخش دیگری از سخنانش با اشاره اینکه دریای خزر به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه کره زمین، محیط بسته‌ای است که این ویژگی، ابعاد توجه به مسایل زیست محیطی آن را دو چندان می‌کند، استدلال کرد: حمل‌ونقل دریایی، اکتشاف، استخراج و انتقال نفت و گاز، ورود فاضلاب شهری و صنعتی از طریق رودخانه‌ها و نیز شیوه‌های استفاده از کود شیمیایی در کشاورزی منطقه از عوامل مهم تهدید و بروز آلودگی به شمار می‌آیند.

مهندس صدر با اعلام اینکه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۰۸ میلادی و بر اساس کنوانسیون مارپل، از منطقه خلیج فارس و دریای عمان به عنوان منطقه ویژه دریایی اسم برد، توضیح داد: تمام کشتی‌هایی که وارد منطقه ویژه دریایی می‌شوند، ملزم به رعایت کلیه الزامات کنوانسیون مارپل هستند و باید گواهینامه‌های فنی و گواهینامه‌های مارپل را اخذ کرده باشند که این گواهینامه‌ها توسط بازرسان سازمان مورد کنترل و بازرسی قرار می‌گیرد. بر اساس این مقررات هیچ کشتی حق تخلیه مواد نفتی و زباله‌های خود را در آب‌های منطقه ندارد و عوامل مسبب آلودگی مکلف هستند کلیه هزینه‌های مربوطه به خسارات زیست محیطی و پاکسازی را بپردازند.

شرایط مطلوب ایران در الحاق به کنوانسیون‌های زیست محیطی

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی، از جمله مهم‌ترین کنوانسیون‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی که جمهوری

اسلامی ایران به آنها ملحق شده است، می‌توان به کنوانسیون‌های بین‌المللی زیست محیطی همانند کلیه ضمایم کنوانسیون پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)، آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)، پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (OPRC-HNS)، مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات (BWM)، کنوانسیون سیستم‌های مضر ضدخزه (AFS)، مسوولیت ناشی از سوخت کشتی‌ها (BUNKERS) و کنوانسیون لندن (LCY۲) اشاره کرد که در این خصوص وضعیت ایران در مقایسه با دیگر کشورهای همسایه در شمال و جنوب کشور مطلوب‌تر است.

مهم‌ترین اهداف زیست محیطی سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه با اشاره به رویکرد برنامه‌ها و اهداف کلان این سازمان به عنوان مرجع دریایی کشور، «ایجاد بستر مناسب برای استفاده حداکثر از پتانسیل‌های عملیاتی دستگاه‌های بهره‌بردار در دریا برای بهبود کیفیت خدمات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها»، «آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی»، «پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی»، «مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات»، «مسوولیت ناشی از سوخت کشتی‌ها»، «جست‌وجو و نجات دریایی و سایر کنوانسیون‌ها و قوانین مرتبط» را مهم‌ترین اهداف زیست محیطی سازمان بنادر عنوان کرد. مهندس صدر در ادامه از تجهیز بنادر به امکانات مقابله با آلودگی دریا خبر داد و اظهار داشت: در راستای الزامات ملی و بین‌المللی، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به تجهیز کردن بنادر خود به تجهیزات پاکسازی و مقابله با آلودگی دریا به ارزش جمعاً حدود ۱۰۰ میلیارد تومان اقدام کرده است که قسمتی از آن هم‌اکنون در بنادر قابل بهره‌برداری بوده و بقیه در آینده تحویل بنادر خواهد شد. همچنین به منظور پیشگیری از آلودگی دریا بنادر ما نسبت به جمع‌آوری و دریافت مواد زائد کشتی‌ها اقدام کرده‌اند و در این خصوص ۳ فروند بالگرد در جهت پایش و کنترل آب‌های کشور ایران مورد استفاده قرار می‌گیرد.

علاوه بر این مهم‌ترین تجهیزات مقابله با آلودگی عبارتند از:

- شناور پیشرفته پاکسازی آلودگی نفتی که یک فروند آن در اوایل سال آینده شمسی تحویل بندر خواهد شد.

- بارج ۵۰۰ تنی به تعداد ۷ فروند برای بنادر شمالی و جنوبی کشور جهت جمع‌آوری مواد زائد نفتی و شیمیایی (قرارداد سه فروند منعقد شده است)

- شناور ویژه پاکسازی حوضچه و کنار اسکله به نام (اسکونجر) به تعداد ۹ فروند (در دستور کار قرار دارد)

- انواع اسکیمبر، بوم و مواد جاذب و سایر وسایل مربوطه به ارزش حدود ۸ میلیارد تومان تحویل بنادر شده است.

جلوگیری از تردد شناورهای فاقد گواهینامه زیست محیطی

وی همچنین تأکید کرد: سازمان بنادر و دریانوردی جهت اطمینان از رعایت استانداردهای ایمنی، زیست محیطی و امنیتی در کشتی‌ها، با به خدمت گرفتن کارشناسان مجرب کنترل و بازرسی شناورها، همواره کلیه شناورهای ایرانی و خارجی را مورد بازرسی فنی و ایمنی قرار می‌دهد و از تردد هرگونه شناورهایی که گواهینامه‌های مرتبط با الزامات زیست محیطی را نداشته باشند، جلوگیری به‌عمل می‌آورد.

مهندس صدر با اشاره به تفاهمنامه همکاری در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی بین سازمان حفاظت محیط زیست و سازمان بنادر و دریانوردی، هدف از تدوین این تفاهمنامه را تقویت روابط دو جانبه و تسهیل همکاری بین طرفین، توسعه اقدامات مشترک در راستای حفاظت از محیط زیست دریایی کشور، شناسایی و ایجاد زمینه استفاده بهینه از توانایی‌های طرفین برای ارتقای کیفیت محیط زیست دریایی و تسهیل در انجام تعهدات دولت در قبال معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای دریایی برشمرد. ■

قدردانی معاون رییس جمهور از مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی: روح زیست محیطی در سازمان بنادر حاکم است

رییس سازمان محیط زیست دریایی در حاشیه همایش و مانور مقابله با آلودگی نفتی در دریا، با تمجید از اقدامات حمایتی سازمان بنادر و دریانوردی در حفظ محیط زیست دریایی و جلوگیری از انتشار آلاینده‌های ناشی از کشتی‌ها به دریا و اهتمام این سازمان در برگزاری مانورهای مختلف مقابله با آلودگی‌های دریایی در بنادر شمال و جنوب کشور، از مهندس صدر-مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی- تقدیر و تشکر کرد.

مهندس محمدی‌زاده همچنین در بازدید از تجهیزات جدید مقابله با آلودگی‌های دریایی در بندر انزلی، تمهیدات سازمان بنادر در فراهم کردن پتانسیل‌های لازم جهت مدیریت تمهیدات در شرایط بحرانی را شایسته تقدیر دانست و آن را اقدامی در جهت بهره‌برداری پایدار و متوازن از دریا ارزیابی کرد. در همین زمینه، معاونت دریایی سازمان محیط زیست نیز با بیان اینکه روح زیست محیطی در سازمان بنادر حاکم است، آن را بسیار فراتر از مسوولیت‌ها و ماموریت‌های این سازمان برشمرد و از مهندس صدر به جهت اولویت‌دهی به مسایل زیست محیطی در پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی و زیربنایی تشکر کرد. ■



رییس سازمان حفاظت محیط زیست در بندر انزلی اعلام کرد:

مهم‌ترین برنامه‌ها برای مقابله با آلودگی نفتی در دریا

مرجانی برای توسعه بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور، تدوین استراتژی استقرار صنایع دریایی در حالی که هیچ‌یک از کشورهای منطقه این ضوابط را ندارند و تهیه راهنمای امداد و نجات جانوران دریایی، از جمله مهم‌ترین فعالیت‌های سازمان محیط زیست در عرصه حفاظت از محیط زیست دریایی قلمداد می‌شود. در کنار آن تدوین استراتژی برای ساماندهی صنایع استخراج نفت و گاز در کشور با الزامات قانونی آن، نیز از دیگر برنامه‌های این سازمان در حوزه دریا به شمار می‌رود.

▲ ایجاد بانک جامع اطلاعات

رییس سازمان حفاظت محیط زیست گفت: ایجاد بانک جامع اطلاعات از پاییز امسال مرتبط با هر فعالیت توسعه در حوزه ساحل و دریا در ۷ استان کشور و انجام ۳۰ پژوهش و کار زیربنایی در بحث مدیریت بر دریا، از دیگر محورهای فعالیت عملیاتی سازمان حفاظت محیط زیست به شمار می‌رود. وی با بیان اینکه پایان امسال میزبان کشورهای خلیج فارس در قالب کنوانسیون همکاری زیست دریایی خواهیم بود، گفت: اولین سند مقابله با آلودگی نفتی در دریای خزر در قالب توافقنامه خزر در آکتابو قزاقستان و امضای معاهده در مسکو در زمینه تنوع زیستی و منابع آلاینده از جمله تحرکات مثبت و سازنده در حفاظت از محیط زیست دریایی است. وی مدیریت بر پسروری و پیشروی آب دریای خزر، ایجاد ۵۶

ایستگاه پایش سنجش آلودگی در خلیج فارس و دریای خزر، تأسیس ۲ بیمارستان امداد و نجات برای حیوانات دریایی، جذب ۴۰۰ نیروی مجرب و آموزش دیده در قالب هنگ دریایی محیط‌بانی، ایجاد مراکز امداد و نجات در شمال و جنوب کشور، انجام بازرسی‌ها و نقش مدیریت در کاهش آلاینده‌ها در تنگه هرمز را از جمله فعالیت‌های محیط زیستی برای مقابله با آلودگی نفتی عنوان کرد.

معاون رییس جمهور در پایان از ورود ۳۰۰ هزار تن انواع رسوبات به دریای خزر خبر داد که به شدت محیط زیست این دریا را تهدید می‌کند. ■

رییس سازمان حفاظت محیط زیست کشور، با بیان اینکه دریا یک موهبت خداوندی است اما به آن کم لطفی می‌شود و کمتر منابع مالی به سوی آن هدایت می‌شود، تأثیرگذاری نقش دریا بر چرخه حیات بشر را غیرقابل انکار برشمرد و گفت: ۱۸ درصد کل کره زمین را مناطق ساحلی تشکیل می‌دهند. مضافاً اینکه ۶۰ درصد جمعیت جهان در مناطق ساحلی سکنی دارند و مهم‌تر آنکه ۹۰ درصد صید ماهیان در دنیا در مناطق ساحلی انجام می‌شود.

معاون رییس جمهور با اشاره به این مطلب که سواحل دارای پتانسیل بیولوژیکی فوق العاده هستند، گفت: اکوتوریسم ساحلی راهبرد مناسبی برای برطرف کردن برخی از تنگناها از جمله رفع مشکل بیکاری و ایجاد اشتغال و توسعه اقتصادی است.

به گفته محمدی‌زاده، بر خورداری از ۵۷۹۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و جنوب کشور فرصت طلایی است تا با بهره‌گیری از این مواهب الهی، گره بسیاری از مشکلات کشورمان را باز کنیم، که همه این امور نیازمند مدیریت توانمند است. وی با اشاره به عقب‌ماندگی تاریخی کشور در بهره‌گیری از همه ظرفیت‌ها هم در خلیج فارس و هم در دریای خزر و تأثیر این نسیان و فراموشی تاریخی در رشد و توسعه مورد نظر ایران گفت: آسیب به محیط زیست دریایی از جمله استفاده نادرست از ذخایر نفت و گاز، بهره‌گیری نامناسب از ذخایر بیولوژیک و تخلیه فاضلاب‌های کشاورزی، صنعتی و خانگی خسارات جدی به محیط زیست دریایی و خزر وارد کرده است. البته توجه کشورهای قطر، کویت، عربستان سعودی و همچنین جمهوری اسلامی ایران به حضور در پهنه‌های آبی و بهره‌گیری از مواهب الهی در زیر و سطح دریاها، خود را به مرور نشان می‌دهد.

وی در ادامه با متفاوت خواندن پهنه آبی دریای خزر با خلیج فارس و دریای عمان، بهره‌برداری پایدار از منابع و امکانات دریا، پیشگیری از تهدیدات فزاینده زیستگاه‌های منابع زیستی و کنترل و محدود کردن آلاینده‌های تهدیدکننده محیط زیست دریایی را از جمله اهداف کلان و سه‌گانه پهنه دریایی کشور در بهره‌برداری و حفاظت از پهنه دریایی در شمال و جنوب خواند.

محمدی‌زاده گفت: از سال ۱۳۹۰ فصل جدیدی در سازمان حفاظت محیط زیست کشور در بحث مدیریت دریا شروع شده است که عمدتاً تمرکز روی مطالعات می‌تواند سمت و سوی نظام جمهوری اسلامی ایران را برای تدوین قوانین، وضع استاندارد ضوابط و دستورالعمل برای حفاظت محیط زیست دریایی مشخص و تعیین کند.

وی با اشاره به ضرورت تخلیه ۱۲۰۰ کشتی غرق شده در خلیج فارس و در کنار آن توجه به امر مهم اشتغال‌زایی در این زمینه گفت: انتقال و جابه‌جایی ۳۲ هزار کلتی





ویژگی‌های گردشگری - اقتصادی طرح کنارگذر رامسر در گفت‌وگو با مدیران این پروژه

فراتر از نخل دوبی در ساحل خزر

کنارگذر رامسر پروژه به جامانده از جاده طولانی کمربند ساحلی شمال کشور از آستارا تا گرگان است که به طول ۱۰ کیلومتر و با سرمایه‌گذاری ۱۳ هزار میلیارد ریالی بخش غیردولتی به مدت ۳/۵ سال به انجام می‌رسد.

کنارگذر ساحلی رامسر با رعایت الزامات محیط زیستی، اقتصادی و گردشگری و با هدف حل معضل ترافیک عبوری شهر رامسر به ویژه در تعطیلات تابستانی و ایام نوروز در دستور کار دولت قرار گرفت و از سه بخش شرقی و غربی با کاربری احداث بناها و فضاهای اختصاصی، بخش مرکزی یا جزیره مصنوعی با کاربری فضاهای عمومی و تفریحی و جاده ارتباطی شامل ۴ خط رفت و ۴ خط برگشت خودرو و پیش بینی محل عبور دو خط راه آهن تشکیل می‌شود.

به همین بهانه و باهدف شناخت بیشتر درباره کنارگذر رامسر که دولتی‌ها از آن به عنوان «تجربه نخستین طرح نمادین مهندسی سازه‌های دریایی در سواحل کشور» نام می‌برند و اجرای درست و بی‌کم‌وکاست آن را در سرنوشت سایر برنامه‌های توسعه‌ای دولت در دریا موثر می‌دانند، به سراغ محمدمهدی محمودی (استادیار پردیس هنرهای زیبای دانشگاه تهران و مدیر طرح کنارگذر رامسر) و حسین مثقالی (کارشناس ارشد مهندسی ژئوتکنیک و مدیر پروژه کنارگذر) رفتیم.

کارشناس ارشد ابنیه خشکی سازمان بنادر با بیان اینکه ایجاد واحداث کنارگذر ساحلی در سراسر شهرهای ساحلی در استان‌های مازندران، گیلان و گلستان (از آستارا تا گرگان) از سال‌ها پیش شروع شده، به انجام رسیده یا در دست انجام است، «انتقال ترافیک عبوری شهری و حل معضل ترافیک در ایام تابستان و تعطیلات نوروز» را مهم‌ترین هدف کنارگذر رامسر برشمرد و آن را جزو مطالبات بحق مردم رامسر عنوان کرد.

استادیار دانشگاه تهران نیز به عنوان مقدمه گفت: در اولین سفر هیأت دولت به استان مازندران در سال ۸۵، مقرر شد پروژه کنارگذر رامسر به صورت نمونه یا به اصطلاح «پایلوت» از داخل دریا به اجرا دربیاید و با تشکیل کمیته راهبردی، مطالعات اولیه طرح به طول ۱۰ کیلومتر آغاز شد. آنچه در پی می‌آید، گفت‌وگویی ما با این کارشناسان است که توجه شما را به آن جلب می‌کنیم:

■ در توافق نامه امضا شده بین سازمان بنادر و قرارگاه خاتم‌الاولیاء بر الزامات اقتصادی، گردشگری و محیط زیستی در این پروژه تأکید شد. لطفاً در این خصوص توضیح بفرمایید.

محمودی: انتخاب گزینه راه دسترسی از داخل آب بر اساس الزامات اقتصادی، گردشگری و محیط زیست صورت گرفت. از نظر الزامات زیست محیطی و مطابق نقشه طرح و مطالعات انجام شده، دو حوضچه در امتداد جاده ساحلی (حوضچه شرقی - غربی) ایجاد می‌شود که این حوضچه‌ها بسته نیستند و جریان آب در آن وجود دارد. در واقع با برقراری جریان هیدروگرافی، آب در مسیر حرکت خود با هیچ مانعی مواجه نمی‌شود و از ایجاد ماندآب در حوضچه‌های مصنوعی جلوگیری می‌شود.

■ در مطالعات اولیه طرح کنارگذر به جز راه دریایی، گزینه‌های دیگری هم در کمیته راهبردی مطرح شده بود؟

محمودی: اتصال شرق و غرب جاده ساحلی در منطقه رامسر از نیازهای دولت و مردم محسوب می‌شود. از این رو در مطالعات امکان‌سنجی پروژه رامسر، راه‌های مختلفی مطرح شد که جاده می‌توانست روی کوه، داخل کوه، پشت هتل رامسر، وسط شهر، لب آب یا داخل آب باشد.

از میان گزینه‌های مختلف که محدودیت‌های خاص خودشان را داشتند، تنها گزینه دریایی در کمیته راهبردی سازمان بنادر به تأیید رسید، به طوری که جاده ساحلی با قرار گرفتن روی آب و عبور از رودخانه صفا رود دوباره به سرزمین اصلی وصل می‌شود.

▪ مطابق طرح، در فاز اول چه شرایطی برای سرمایه‌گذار تعیین شد و در فراخوان جذب سرمایه‌گذار چند شرکت اعلام آمادگی کردند؟

محمودی: در بخش طراحی پروژه مشخص شد که سرمایه‌گذار با چه میزان سرمایه، با چه مشاور و پیمانکارانی در چه رده‌هایی و با چه تجهیزاتی در این طرح مشارکت کند که البته قرارگاه خاتم‌الاولیا هم در بخش اجرا و هم در بخش مهندسی به‌درستی عمل کرد.

مثقالی: در تکمیل فرمایش آقای دکتر عرض کنم که در سال ۸۹ پس از اخذ مجوز یا مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران و کسب مجوز هیأت دولت برای اجرای پروژه، طی فراخوان عمومی، ۱۰ شرکت اعلام آمادگی کردند که از میان آنها قرارگاه سازندگی خاتم‌الاولیا از مجموعه وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح هم از لحاظ توان فنی اجرا و هم از لحاظ تأمین مالی پروژه، به عنوان دو معیار اصلی، مناسب‌ترین گزینه تشخیص داده شد.

▪ برای اجرای اصولی پروژه چه تمهیداتی اندیشیده شده است؟

مثقالی: پس از انعقاد موافقتنامه بین سازمان بنادر و قرارگاه خاتم‌الاولیا در اول آبان سال ۹۰، فاز مطالعات مهندسی و مطالعات فنی پروژه شروع و بر مبنای آن، برآورد اجرای کار و اصول مالی بازگشت سرمایه سرمایه‌گذار مشخص شد.



نکته مهم در این مرحله، رعایت مطالعات فنی و تکمیل این مطالعات در مرحله اجرا است تا شکل و فرم پروژه و مفهومی که

افزون بر این، مطابق سیستم طراحی شده برای این پروژه، در تأسیسات و ساختمان‌های بخش مرکزی، فاضلاب دفعی وجود ندارد، بلکه فاضلاب تصفیه‌ای تعبیه می‌شود.

در طراحی این پروژه، همچنین جنبه‌های اقتصادی و اجتماعی از جمله تبدیل رامسر به قطب گردشگری، تقویت پتانسیل‌ها و کارکردهای فرودگاه بین‌المللی رامسر نیز کاملاً رعایت می‌شود. در واقع طرح رامسر با توجه به اهداف تدارک دیده شده در آن، یک پروژه فراملی و منطقه‌ای است.

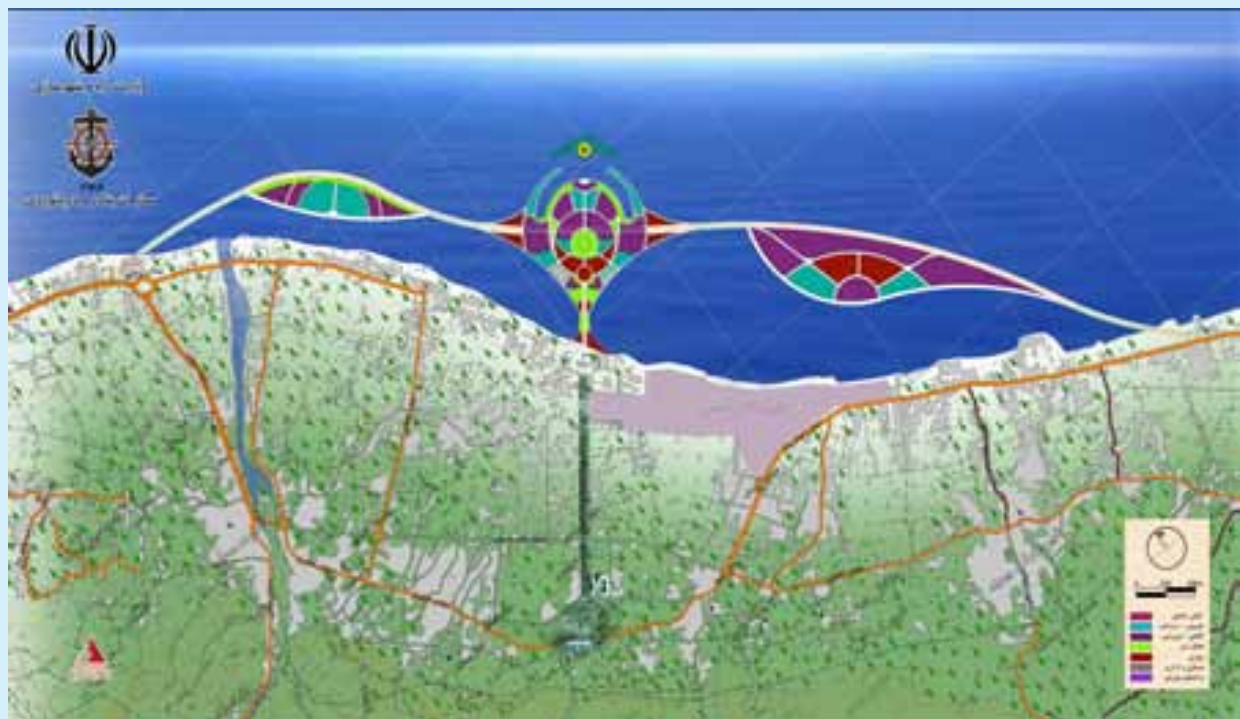
▪ با توجه به ساخت ابنیه و تأسیسات رفاهی و گردشگری در بخش مرکزی، به نظر می‌رسد که این طرح باید تأییدیه شورای عالی شهرسازی را هم کسب کرده باشد؟

مثقالی: خوشبختانه این طرح در جلسات متعدد در کمیته فنی شهرسازی به لحاظ حریم و محدوده و از نظر کاربری‌ها با ابعاد و اندازه مورد بحث و بررسی قرار گرفت و در نهایت در تاریخ ۸۹/۳/۶ به تصویب شورای عالی شهرسازی رسید.

در واقع کنارگذر رامسر با توجه به توسعه فرودگاه، توسعه گردشگری، روان‌سازی ترافیک عبوری و رعایت تمام قوانین بالادستی به تأیید شورای عالی شهرسازی رسید.

▪ در مطالعات مورد اشاره آیا به اجرای پروژه‌های مشابه با ترکیب گردشگری و اقتصادی در منطقه یا در کشورهای فرامنطقه‌ای هم استناد شده است؟

محمودی: اینکه پروژه‌های در قالب اقتصادی - گردشگری در دریای خزر احداث و راه اندازی شده باشد، تاکنون سابقه نداشته است. اما مشابه چنین طرحی را در جنوب خلیج فارس و اروپا می‌توان سراغ گرفت که در مطالعات امکان‌سنجی و طرح اولیه مد نظر گروه راهبری هم قرار گرفت.



پشت این پروژه نهفته است، در طول مطالعات فنی خدشه‌دار نشود. در این زمینه ما به عنوان نماینده دولت و حافظ منافع مردم، بسیار حساس هستیم، چراکه اگر این تجربه چه در مرحله مطالعه اولیه و چه در مرحله مطالعات فنی و چه در مرحله اجرا دچار مشکل شود، سرنوشت چنین پروژه‌هایی را حداقل در دریای مازندران تحت تأثیر قرار می‌دهد.

▪ فرایند انتخاب شرکت خاتم‌الاوصیا از میان ۱۰ شرکت داوطلب، با چه ملاحظاتی صورت گرفت؟

مثقالی: این فراخوان با هدف جذب سرمایه‌گذار اعلام عمومی شد و بر اساس آن، سرمایه‌گذار مطابق معیارهای فنی و مالی توافق شده انتخاب شد. قانونی که در این موافقتنامه رعایت می‌شود، قانون مشارکت است که برای احداث پروژه عمرانی در بخش راه و ترابری به تصویب رسید و آیین‌نامه اجرایی دارد.

شرکت‌های قرارگاه خاتم‌الاوصیا، قرارگاه خاتم‌الانبیاء، شرکت ساختمانی اصفهان و چند شرکت بزرگ خصوصی از جمله شرکت راه‌سازی در این فراخوان حاضر شدند. در ارزیابی شرکت‌ها، قرارگاه خاتم‌الانبیاء اگرچه به لحاظ اجرا توان انجام پروژه را داشت، اما از لحاظ مالی نظر سازمان بنادر را تأمین نکرد. شرکت‌های دیگر هم به‌رغم اینکه توانمندی خاصی داشتند، تنها بخشی از تأمین مالی پروژه را می‌توانستند به عهده بگیرند که طبیعی بود این پتانسیل منجر به انعقاد قرارداد برای پروژه عظیمی چون کنارگذر رامسر نشود. چند شرکت هم یا انصراف دادند و یا مدارکشان ناقص بود.

▪ با توجه به حساسیت اجرای این پروژه، توان فنی قرارگاه خاتم‌الاوصیا چگونه مورد ارزیابی قرار گرفت. آیا اجرای چنین پروژه بزرگی در کارنامه‌اش سابقه داشته است؟

قرارگاه خاتم‌الاوصیا از نظر اجرا در بخش احداث پل و راه فعالیت زیادی داشته‌است، به‌خصوص در سواحل شمالی کشور که به عنوان نمونه کنارگذر شهر بابل را در دست اجرا دارد. این شرکت در بخش دریایی هم کارنامه موفق دارد؛ از جمله احداث موج‌شکن‌های مردمی در استان سیستان و بلوچستان که تحت نظر سازمان بنادر در حال انجام است.

نکته حایز اهمیت در این پروژه برای سازمان بنادر و دریانوردی، در کنار توان اجرایی، قدرت تأمین مالی پروژه است. به عبارت بهتر، اگر یک مجموعه بتواند پروژه را به خوبی معرفی و توجیه‌پذیر کرده و مشارکت بانک‌ها و شرکت‌های سرمایه‌گذار را به سمت خود جذب کند، پروژه اجرا می‌شود.

▪ یعنی خاتم‌الاوصیا برای طرح کنارگذر رامسر از ۱۰۰ در صد توان فنی و اجرایی‌اش استفاده می‌کند؟

مثقالی: البته اینکه این شرکت از تمام توانش برای اجرای پروژه بزرگی چون کنارگذر بهره‌بردار، جزو تعهدات سرمایه‌گذار قلمداد می‌شود. با وجود این، چنانچه ضعف‌هایی در مجموعه وجود داشته باشد، با توجه به حجم پروژه و سرعت کار قرارداد به‌گونه‌ای تنظیم شده است که می‌تواند از دیگر شرکت‌های خصوصی و دولتی برای اتمام پروژه استفاده کند. در واقع قرارداد به صورتی نیست که حتماً از مجموعه فنی و اجرای خودش بهره‌بردار. هدف اصلی و محوری، موضوع سرمایه‌گذاری است، اجرا هم به دنبالش تعریف و طراحی شده است. به این معنی که چون پروژه زمان‌بندی خاصی دارد و در بخش‌های مختلف تخصصی اجرا می‌شود و از طرفی چون خاتم‌الاوصیا تأمین‌کننده مالی پروژه هم به حساب می‌آید، می‌تواند به تشخیص خودش از شرکت دیگری هم برای اجرا استفاده کند. به‌طوری که در هر کدام از بخش‌های مشاوره، دریایی، راه‌آهن، محیط زیست و گردشگری، شرکت خاتم‌الاوصیا می‌تواند از توانمندی شرکت‌های داخلی و خارجی بهره‌بردار.

▪ مطابق قانون مشارکت در ساخت، سرمایه‌گذار تعهد چه میزان سرمایه‌گذاری را دارد و اصل این سرمایه چگونه به او برمی‌گردد؟

مثقالی: برآورد سرمایه‌گذاری برای کل پروژه ۱۳ هزار میلیارد ریال است. البته چون مدت مطالعه و اجرا ۲/۵ سال طول می‌کشد، تورم سال بعد هم محاسبه می‌شود.

پس از اجرای پروژه، بازگشت سرمایه از دو طریق صورت می‌گیرد: ۱- از طریق واگذاری زمین‌های استحصال‌شده به قیمت کارشناسی روز؛ ۲- اخذ عوارض عبور از کنارگذر تا چند سال.

جزئیات این موضوع و دوران مشارکت و سال‌هایی که اخذ عوارض صورت می‌گیرد، بر اساس مدل مالی نهایی و واقعی است که در طول پروژه انجام می‌گیرد. ملاک ما قانون مشارکت و آیین‌نامه اجرایی آن است که جزو اختیارات وزارت راه و ترابری می‌باشد و به سازمان بنادر و دریانوردی تفویض اختیار شده است.

▪ لطفاً درباره الزامات اقتصادی و محیط زیستی تعریف شده در این طرح توضیحات بیشتری بدهید.

محمودی: الزامات این طرح به صورت پایلوت است. بنابراین باید از فناوری‌های نوین موجود در دنیا از کف دریا تا روی زمین استحصال استفاده شود. در این مرحله همزمان باید هویت شهر رامسر با رویکرد شهرسازی ایرانی - اسلامی حفظ شود. شهر رامسر به‌رغم معضل ترافیک، قطب گردشگری کشور محسوب می‌شود، به همین دلیل باید مسایل محیط زیستی و گردشگری توامان در این طرح رعایت شود. این دو با هم ارتباط دارند؛ گردشگر خیلی زود به محیط آلوده واکنش نشان می‌دهد.

از لحاظ اقتصادی، صرف‌نظر از استحصال زمین که ارزش بسیار زیادی دارد، با احداث تأسیسات و بناهای تفریحی و همچنین ایجاد خطوط راه آهن و جاده عبوری، فرصت قابل توجهی برای اشتغال جوانان منطقه فراهم می‌شود.

▪ مطابق طرح تصویبی در فاز اول پروژه کنارگذر رامسر شاهد چه اقداماتی خواهیم بود؟

محمودی: در فاز اول، پس از استحصال زمین و ایجاد پل‌ها و شمع‌ها، جاده ساحلی مطابق مصوبه شورای عالی شهرسازی برقرار می‌شود و فاز اول حدود ۳ سال طول می‌کشد.

طبق قرارداد، ساخت تأسیسات و ساختمان‌های رفاهی و تفریحی پس از ایجاد کنارگذر و از طریق فروش زمین‌های به‌دست‌آمده صورت می‌گیرد که در این مرحله شرکت‌های دیگری برای سرمایه‌گذاری معرفی می‌شود. بنابراین قرارداد با قرارگاه خاتم‌الاوصیا برای استحصال زمین و ساخت پل است.

▪ تأسیسات بخش هسته‌ای یا مرکزی طرح، با چه کاربری‌هایی به کنارگذر اضافه می‌شود؟

محمودی: تأسیسات تعریف‌شده برای این پروژه دو دسته است: تأسیسات زیربنایی که باید ساختمان‌های مربوط به برق، فاضلاب و غیره در آن احداث شود. دسته دوم بناهای کاربری‌های اقامتی و خدماتی مانند هتل‌ها و فروشگاه است که در این زمینه ساخت مسجد و درمانگاه و پارکینگ نیز مد نظر است. البته بر اساس مصوبه شورای عالی شهرسازی در این پروژه فضای سبز و باز بیشتر است؛ یعنی در مقابل ۳۰ درصد کاربری‌ها، ۷۰ درصد فضای باز و سبز قرار دارد.

مثقالی: در تکمیل فرمایشش آقای دکتر اضافه کنم که زمین‌های استحصالی از این پروژه در سه بخش مرکزی یا فضای عمومی شامل



نگاه می‌کنند، هم به سمت دریا و هم به خشکی دسترسی بصری داشته باشند. به همین دلیل فرم کمان که سنخیت فرهنگی نیز در شمال ایران دارد، انتخاب شد. در ضمن این طرح از نظر ترافیکی هم جواب می‌دهد.

■ **در فاز اول، برای استحصال زمین از دریا و احداث پل و جاده ارتباطی، سه سال و نیم زمان نیاز است، فاز نهایی این طرح با احداث تمام ساختمان‌ها و ابنیه‌ها، در چه سالی به پایان می‌رسد؟**

محمودی: این پروژه طوری طراحی شده که این ظرفیت را دارد در سه جبهه اقدامات اجرایی آن به انجام برسد. خود این ویژگی، سرعت کار را بالا می‌برد. مطابق برنامه تدارک دیده شده در کمیته راهبردی برای فاز اول این طرح ۳/۵ سال زمان مناسبی است که از نظر مهندسی قابل اجرا باشد. بنده به عنوان مدیر طرح این پروژه اعتقاد دارم که فاز بعدی هم می‌تواند به سرعت پیش برود. یعنی قسمت مطالعات و طراحی ابنیه - که باید روی آن قرار بگیرد - می‌تواند فوراً بعد از این ۳/۵ سال و حتی بخشی قبل از آن آغاز شود.

■ **جناب آقای مهندس، می‌توانید زمان مشخصی را مطابق با مطالعات انجام‌شده، برای فاز نهایی این پروژه اعلام کنید؟**

مثقالی: نمی‌توان زمان‌بندی خیلی دقیقی برای پروژه‌های بزرگی مثل این طرح ارائه کرد، چراکه بخش استحصال زمین و گذاشتن شمع و عرشه و رسیدن به روی زمین کار سختی است. از طرفی تأسیسات و بناهایی که در آن قرار می‌گیرد، نباید به صورت سنتی ساخته شود. به عبارت دیگر، شیوه و تکنولوژی احداث ساختمان‌ها اینکه تا چه میزان مدرن و به‌روز باشد، در رسیدن به زمان تقریبی اتمام فاز نهایی پروژه بسیار مؤثر است. از این رو امیدواریم با شیوه جدید احداث، در مراحل بعدی این پروژه ارزش زمین‌ها و فضاهای به دست آمده از دل دریا حفظ بشود.

■ **و توضیحات تکمیلی؟**

این پروژه مقیاس ملی و حتی فراملی و منطقه‌ای دارد. امیدوارم در طول مطالعه و اجرای این پروژه این دیدگاه در مجموعه سرمایه‌گذار و شرکت‌های مشاوره و مجریان وجود داشته باشد و نتیجه کار هم یک پدیده فراملی و منطقه‌ای باشد. ■

هتل‌ها، مراکز تفریحی و تجاری و همچنین فضاهای خصوصی در شرق و غرب کنارگذر با هدف ساخت مکان‌های اختصاصی مثل ویلا و هتل آپارتمان، به دلیل دور بودن از هسته مرکزی فضای آرام‌تری را برای مردم فراهم می‌کند. میزان هزینه، طراحی و معماری تأسیسات این بخش پروژه به تراکم، ارتفاع و مسایل دیگر بستگی دارد، فعلاً در حدود چارچوب قرارداد عمل می‌شود.

■ **آیا برآوردی صورت گرفته که در این پروژه چه میزان اشتغال‌زایی می‌شود؟**

محمودی: در مجموع پیش‌بینی می‌شود جهت اجرای طرح، به‌طور مستقیم برای حدود ۱۵۰۰ نفر شغل ایجاد شود که ۱۳۰۰ نفر آن مرتبط به نیروهای فعال در داخل سایت طرح و ۲۰۰ نفر مربوط به گروه‌های مشاور و پشتیبانی طرح است. ضمن آنکه در پی استفاده گسترده از مصالح، کالاها و خدمات مورد استفاده طرح نیز به‌طور غیرمستقیم شاهد ایجاد اشتغال‌زایی حداقل به میزان دوبرابر شاغلان مستقیم طرح در سطح منطقه و کشور خواهیم بود.

■ **یکی از نکات قابل بحث و جالب توجه، انتخاب شکل کمان در مرکز کنارگذر است که علاوه بر مفاهیم و محتوای فرهنگی و تعبیر آرش کمانگیر از آن، به لحاظ فنی نیز قابل دفاع است. در این رابطه توضیح بفرمایید.**

مثقالی: طراحی پروژه‌هایی با قابلیت کاربری در دریا باید به‌گونه‌ای باشد که به مرور زمان تغییر شکل ندهد. پروژه معروف نخل دویی در جنوب خلیج فارس در حال حاضر از یک طرف دچار رسوب شده و از طرف دیگر، در حال از بین رفتن است. مرتب هم لایروبی می‌شود که تغییر شکل ندهد. به همین دلیل در طرح کنارگذر، گردش آزاد آب تعریف شده تا از تغییر و تخریب پروژه در درازمدت ممانعت به عمل آید. از طرفی، مسیر موج و مسیر آب فرم نرم دارد که این شیوه‌ای در حال حاضر در تمام پروژه‌های دریایی در کل دنیا رعایت می‌شود. به عبارت دیگر، در طراحی و ساخت سازه در داخل دریا به شیوه عمل می‌شود که با آب تعامل داشته و با آن در مبارزه دائم نباشد.

محمودی: موضوع دیگری که در این طرح در کنار رفع مشکل ترافیک عبوری اندیشیده شده، بحث دید و منظر از دریا به خشکی و از خشکی به دریا است. شهر رامسر انتهایش به کوه می‌رسد. بنابراین از نگاه بالا به دریا شکل و شمایل این سازه چگونه خواهد بود؟ همچنین دقت شد افرادی که از داخل تأسیسات و ساختمان‌های این مجموعه به بیرون

در همایش ملی اقیانوس‌شناسی عنوان شد:

اقیانوس‌ها و دریاها منشأ حیات

منوچهر محمدی

تاریخچه بزرگداشت روز جهانی اقیانوس، به هشتم ژوئن سال ۲۰۰۷ میلادی باز می‌گردد که طی آن سازمان ملل متحد این روز را با هدف شناخت بیشتر دریا و اقیانوس به عنوان روز جهانی اقیانوس نامگذاری کرده است. سازمان ملل متحد در حوزه اقیانوس‌ها هر سال شعاری انتخاب کرده و آن را در سطح بین‌المللی اطلاع‌رسانی می‌کند، لذا با این تفاسیر شعار سال ۲۰۱۱ میلادی را «اقیانوس‌ها و آینده سبز ما» اعلام کرد و در سال ۲۰۱۲ نیز شعار «پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی در سطح نهادهای بین‌المللی و ملی در حوزه اقیانوس و دریا» اطلاع‌رسانی شد.

همچنین بخش قابل توجهی از استخراج نفت، گاز و خطوط انتقال آنها در اقیانوس‌ها و مناطق ساحلی و دریایی تمرکز دارد. جمهوری اسلامی ایران نیز با دارا بودن یک‌چهارم جمعیت در نواحی ساحلی دریاهای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر و سواحل طولانی و دریاچه‌ای از نظر راهبردی دارای اهمیت ویژه‌ای در سطح منطقه و بین‌المللی است. در این راستا همایش ملی اقیانوس‌شناسی با محوریت ضرورت توجه و اهمیت بیشتر به دریاها و اقیانوس‌ها از سوی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و با حمایت مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی که مقر آن در کشور مالت قرار دارد، کمیسیون ملی یونسکو، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشگاه دریانوردی و

علوم دریایی چابهار، انجمن سنجش از دور، انجمن علوم و فنون دریایی ایران، اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی و با حضور امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، دکتر محمد مهدی‌نژاد نوری معاون پژوهشی و فناوری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، دکتر چرد ساک ویراپات مدیر اجرایی مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی و هیأت همراه، دکتر محمودرضا آقامیری رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس، دکتر محمد مهدی طهرانچی رییس دانشگاه شهید بهشتی، دکتر وحید چگینی رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی، پروفیسور شهربانو عریان چهره ماندگار کشور، میهمانان خارجی، جمعی از اساتید دانشگاه، دانشجویان و محققان روز شنبه ۲۰ خرداد ۱۳۹۱ در مرکز همایش‌های بین‌المللی دانشگاه شهید بهشتی تهران برگزار شد.

وجود آب برای تداوم حیات بر روی زمین امری ضروری است و در این راستا سیاره زمین با ایجاد ارتباط بین خشکی‌ها، اقیانوس‌ها و اتمسفر به ایجاد یک سیستم یکپارچه کمک می‌کند. امروزه نقش اقیانوس‌ها و دریاها در حمل‌ونقل دریایی، تولید اکسیژن، جذب دی‌اکسید کربن و چرخه آب برای هیچ کشوری پوشیده نیست. چنان‌که اگر اقیانوسی وجود نداشت و سیاره زمین تنها با خشکی‌ها پوشیده بود، تأثیرات گلخانه‌ای بر روی زمین منجر به ایجاد حرارت سطحی با گرمای بیش از حد می‌شد. اقیانوس واژه یونانی (oceanus ocean) است که به گستره آبی وسیعی که مرز آبی میان چند خشکی و قاره را می‌سازد، گفته می‌شود. اقیانوس حدود سه‌چهارم سطح زمین را پوشانده است و منبع عظیم تغذیه‌ای را برای بشر فراهم می‌آورد.



چرد ساک ویراپات، مدیر اجرایی موسسه بین‌المللی اقیانوسی گفت: در تاریخ ۸ ژوئن هر ساله مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی به همراه دیگر بخش‌های فعال، روز جهانی اقیانوس‌شناسی را ارج می‌نهد تا با برگزاری این فعالیت یادآور شویم که اقیانوس‌ها چه اهمیتی برای انسان‌ها داشته‌اند

دستی بانوان، مسابقات نقاشی انسان و دریا در بین کودکان و نوجوانان، کارگاه‌های آموزشی پاکسازی سواحل برای کودکان، کارگاه‌های آموزشی برای دانشجویان و متخصصان دریایی، انتشار خبرنامه مرکز عملیات IOI جمهوری اسلامی ایران و اعزام کارشناسان ایرانی برای شرکت در دوره‌های آموزشی اشاره کرد.

رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در ادامه خاطر نشان کرد: موضوع پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی و اقیانوسی یکی از چهار موضوع مهم کمیسیون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی است که از سوی IOI نیز مورد توجه جدی قرار گرفته است. این موضوع همچنین یکی از چهار محور اصلی فعالیت کمیته ملی اقیانوس‌شناسی در جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود.

امیر دریادار دکتر حبیب‌الله سیاری، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز در این همایش با اشاره به محورهای فعالیت نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران با مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی گفت: نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران علاوه بر همکاری در ساخت کشتی تحقیقاتی، همکاری‌هایی در زمینه آموزش و تأمین نیروی انسانی با این مؤسسه دارد.

وی با اشاره به وسعت اقیانوس‌ها و مرزهای خشکی در دنیا افزود: میزان خشکی در نیم‌کره شمالی ۱۱۶ میلیون کیلومتر مربع و در نیم‌کره جنوبی ۲۹ میلیون کیلومتر مربع و در ایران نیز یک‌سوم مرزها آبی است.

فرمانده نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به وضعیت ۱۵ کشور همسایه ایران اظهار داشت: از این تعداد کشورهای همسایه، ۳ کشور با ایران مرز زمینی، ۸ کشور مرز دریایی و ۴ کشور مرز زمینی و دریایی دارند.

وی با بیان اینکه ۹۳ درصد صادرات از ۳۱ درصد مرزهای آبی صورت می‌گیرد، ادامه

به گزارش خبرنگار ماهنامه «بندر و دریا»، در آغاز این مراسم دکتر محمدمهدی طهرانچی، رییس دانشگاه شهید بهشتی اظهار داشت: آب به‌عنوان مایه حیات فراوان‌ترین ماده مرکب روی زمین است و این ماده حیاتی با اشکال و حالت‌های مختلفی بر روی زمین شکل گرفته که با توجه به اهمیت بالای این موضوع، هر گامی که در این زمینه برداشته شود، از اهمیت بسیاری برخوردار است. اما متأسفانه در کشور توجه چندانی به این موضوع نمی‌شود. اقیانوس‌ها به‌عنوان مهم‌ترین تنظیم‌کننده دمای کره زمین از اهمیت بالایی برخوردار هستند و در واقع اگر اقیانوس‌ها نباشند، دمای کره زمین به بیش از ۶۰ درجه افزایش پیدا می‌کند و از آنجا که ۶۷ درصد مساحت کره زمین را اقیانوس‌ها تشکیل می‌دهد و ۷۸ درصد بارش‌ها بر روی اقیانوس‌ها صورت می‌گیرد، توجه به این حوزه از اهمیت بالایی برخوردار است.

وی افزود: ایران با دارا بودن مرزهای فراوان دریایی در سه حوزه دریای خزر، دریای عمان و خلیج‌فارس می‌تواند بهره‌برداری از این منابع عظیم را به‌منظور تجارت در دستور کار خود قرار دهد. همچنین پرداختن به مسایل مهم اقیانوسی در زمینه علم و فن‌آوری برای به کارگیری در دیگر حوزه‌ها از جایگاه بسیار بالایی برخوردار است که ایجاد یک مؤسسه ملی در این زمینه مانند مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی اهمیت این موضوع را بیش از پیش نشان می‌دهد.

رییس دانشگاه شهید بهشتی با بیان اینکه متأسفانه در ایران که از منابع بسیار غنی آبی و اقیانوسی برخوردار است، تنها دو دانشگاه به صورت تخصصی در این زمینه وجود دارد، خاطر نشان کرد: در حوزه‌های اقیانوس‌شناسی، سرمایه‌گذاری چندانی صورت نگرفته و آن‌طور که باید دانشگاه‌ها به آن توجه کنند، مورد توجه واقع نشده است.

وی افزود: گسترش تحصیلات تکمیلی و توجه به تنوع و تعدد رشته‌های مختلف در این زمینه باید به‌عنوان یکی از اولویت‌های جدی نظام علم و فن‌آوری مطرح باشد.

سخنران بعدی دکتر وحید چگینی، رییس مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی بود. وی در آغاز صحبت خود با اشاره به تعامل خوب جمهوری اسلامی ایران با مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی، خاطر نشان کرد: این مؤسسه یکی از معتبرترین نهادهای اقیانوس‌شناسی در جهان است که دفتر مرکزی آن در کشور مالت واقع است و مراکز عملیاتی و نمایندگی متعددی در سراسر جهان دارد.

چگینی با اشاره به حمایت‌های صورت‌گرفته از فعالیت‌های مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی و پیشرفت‌های حاصل‌شده در این زمینه عنوان کرد: توسعه ناوگان ملی سطحی و زیرسطحی کشور، تأسیس آزمایشگاه ملی اقیانوس‌شناسی، توسعه مراکز ملی پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی و داده‌های اقیانوسی و دریایی، هماهنگی بیشتر ارگان‌های دریایی در چارچوب شورای عالی اقیانوس‌شناسی و صنایع دریایی و غیره از جمله برنامه‌ها و اهداف تعیین‌شده در این زمینه بوده که از اهمیت بالایی برخوردار است.

وی افزود: برنامه بانوان و جوانان یکی دیگر از برنامه‌های سازنده و تأثیرگذار مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی به شمار می‌رود که سعی در اشاعه فرهنگ دریا در بین این دو قشر مهم جامعه دارد. همچنین مرکز عملیات خلیج‌فارس و دریای عمان این مؤسسه طی مدت فعالیت خود برنامه‌های متعددی را با همکاری مؤسسه بین‌المللی اقیانوس‌شناسی اجرا کرده است که می‌توان به کارگاه‌های آموزشی صنایع



در جهان ۵ اقیانوس آرام، اطلس، هند، منجمد جنوبی و منجمد شمالی وجود دارد که از این میان اقیانوس آرام بزرگ‌ترین پهنا آبی جهان با گستره‌ای بالغ بر ۱۶۵,۷۲۱,۰۰۰ کیلومتر مربع است. اقیانوس آرام را «پاسیفیک» و در زبان پارسی «کبیر» نیز می‌نامند. این ابر دریا از خاور به قاره آمریکا، از جنوب به قطب جنوب، از شمال به دریای برینگ و از باختر به آسیا و اقیانوسیه کشیده می‌شود. دومین اقیانوس، اقیانوس اطلس با وسعت حدود ۸۳ میلیون کیلومتر مربع بین قاره آمریکا و قاره‌های اروپا و آفریقا واقع شده است. از مهم‌ترین دریاهای منشعب این اقیانوس می‌توان به دریای کارائیک، دریای شمال، دریای لابرادور، دریای بالتیک، دریای مانش، دریای مدیترانه و خلیج‌های هودسن، گینه، بیسکای (گاسکونی) و خلیج مکزیک اشاره کرد. سومین اقیانوس، اقیانوس هند با وسعت حدود ۷۵ میلیون کیلومتر مربع دارای دریاهای آندامان، عمان و خلیج‌های فارس، بنگال و عدن است. چهارمین اقیانوس، اقیانوس منجمد جنوبی با وسعتی حدود ۲۰ میلیون کیلومتر مربع جنوبی‌ترین اقیانوس جهان با دریاهای منشعب آموندسن روس، ودل، خلیج‌های مارگریت، فار و سالزبورگ به شمار می‌رود و در اکثر مواقع سال آب‌های این اقیانوس یخ بسته است. پنجمین اقیانوس، اقیانوس منجمد شمالی کوچک‌ترین اقیانوس جهان است که وسعتی در حدود ۱۴/۷۵ میلیون مترمربع دارد. مهم‌ترین دریاهای این اقیانوس، دریاهای منشعب بارنتس، دریای سفید، دریای سیبری شرقی، دریای کارا و دریای کوچک هستند.

دستگاه‌ها اقتدار خود را در حوزه‌های آبی از جمله اقیانوس هند توسعه دهیم. امیر دریادار سیاری با اشاره به توان دریایی کشور در حوزه‌های آبی یادآور شد: قدرت دریایی کشور شامل سه حوزه ناوگان نظامی، صنایع علوم زیرساخت‌های دریایی و ناوگان تجاری است که برای اعمال قدرت در دریا نیاز به زیرساخت‌های اطلاعاتی، تجهیزاتی، ارتباطات و پشتیبانی ملی بیش از پیش حایز اهمیت است. وی با تأکید بر اینکه حوزه عملیات نیروی دریایی در تنگه هرمز استقرار داشته است، اظهار داشت: با توجه به اهمیت حوزه اقیانوس هند، وسعت استقرار نیروی دریایی به بیش از ۱۰۰ هزار کیلومتر افزایش یافته است و این امر موجب می‌شود تا نیروی دریایی به اطلاعات اقیانوس‌شناسی وسیعی در حوزه‌های دریایی نیاز پیدا کند.

فرمانده نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران این داده‌ها را شامل اقیانوس‌شناسی شیمیایی، اقیانوس‌شناسی زیستی، جغرافیایی، فیزیکی و هواشناسی دریایی دانست و اضافه کرد: در این راستا تعاملات خوبی با مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی داریم و انتظار می‌رود که این مؤسسه در حوزه‌های جمع‌آوری داده‌های اقیانوسی، مدل‌سازی‌های اقیانوسی و پیش‌بینی جریان‌های اقیانوسی در کوتاه‌مدت و بلندمدت نیروی دریایی را یاری کند.

دکتر محمد مهدی‌نژاد نوری، معاون پژوهش و فن‌آوری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری نیز پس از پایان سخنان امیر دریادار سیاری با تأکید بر افزایش ظرفیت‌ها برای اجرای چند طرح بزرگ ملی در حوزه دریا گفت: به منظور مدیریت حوزه‌های دریایی لازم است تا متناسب با وضعیت کشور، نسبت به تربیت نیروهای متخصص در این حوزه اقدام شود.

وی با اشاره به کاربردهای حوزه‌های دریایی افزود: حوزه‌های دریایی در بخش‌های ترابری و حمل‌ونقل، تأمین غذا، سلامت، دفاع، امنیت و همچنین در بخش‌های تفریحی کاربرد دارد که در سال‌های اخیر توجه جدی به این حوزه معطوف شده است.

معاون پژوهش و فناوری وزارت علوم، تحقیقات و فناوری با اشاره به بخش‌های فعال و تصمیم‌گیر در حوزه دریا اظهار داشت: در حال حاضر شورای عالی اقیانوس‌شناسی و شورای عالی علوم، تحقیقات و فناوری، فعالیت‌هایی را در این زمینه آغاز کرده‌اند، ضمن آنکه برخی از دانشگاه‌ها با راه‌اندازی رشته‌های مرتبط با دریا در مقاطع کارشناسی تا دکترا اقدام به تربیت نیروی انسانی در این حوزه کرده‌اند. وی، طراحی و ساخت اقیانوس‌پیمای تحقیقاتی را از جمله پروژه‌های کلان در این حوزه نام برد و یادآور شد: علاوه بر این در حوزه زیرسطحی نیز پروژه‌های کلان و عمده‌ای در شورای عتف تعریف شده است که با اجرایی شدن این پروژه‌های کلان می‌توان به اقتدار کشور در حوزه دریا کمک کرد.

دکتر مهدی‌نژاد نوری با اشاره به فعالیت دانشگاه‌های چابهار، خرمشهر، دانشگاه دریایی امام‌خمینی (ره) و همچنین مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در حوزه‌های دریایی یادآور شد: به منظور تقویت این حوزه تلاش می‌شود تا ظرفیت‌های موجود را تقویت کرده و علاوه بر آن نسبت به ایجاد مؤسسات دولتی و غیردولتی در حوزه‌های دریایی اقدام کنیم.

وی همچنین با اشاره به ظرفیت پارک‌های فن‌آوری بوشهر، هرمزگان، مازندران و گیلان ادامه داد: علاوه بر این، در سال‌های اخیر شرکت‌های صنعتی متعددی در حوزه صنایع دریایی شکل گرفته‌اند که این ظرفیت‌ها موجب افزایش توان کشور در حوزه‌های دریایی شده است. بنابراین به منظور جهت‌دهی فعالیت‌های کشور در حوزه‌های دریایی نیاز است از ظرفیت‌های کشور به منظور اجرای چند طرح بزرگ ملی استفاده کنیم. این امر باعث می‌شود تا کسب و کار در حوزه دریا نیز رونق گیرد.

وی لازم‌ه این امر را در تقویت همکاری‌های بین‌المللی و متناسب‌سازی تربیت نیروی انسانی در حوزه دریا دانست و اضافه کرد: در حال حاضر یکی از آفت‌هایی که در کشور وجود دارد این است که رشته‌هایی در حوزه دریا تعریف نمی‌شود و سال‌های متمادی بدون توجه به نیاز داخلی کشور اقدام به پذیرش و تربیت نیروهای انسانی می‌شود که این امر نیاز به مدیریت دارد.

داد: ۷ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق ۶۹ درصد مرز خشکی و رودخانه‌ای انجام می‌شود؛ ضمن آنکه کلیه صادرات نفتی کشور از طریق دریاها صورت می‌پذیرد.

امیر دریادار سیاری، ایران را یک کشور دریایی توصیف کرد و یادآور شد: اقیانوس هند با وسعت ۷۰ میلیون کیلومتر مربع به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین اقیانوس‌های جهان برای کشور ایران حایز اهمیت است، چراکه ۹۳ درصد صادرات و واردات کشور از طریق این اقیانوس انجام می‌گیرد.

وی با اشاره به وجود ۵ تنگه مهم در اقیانوس هند خاطر نشان کرد: با قرار گرفتن ۵ تنگه مهم از مجموع ۸ تنگه بااهمیت دنیا شامل تنگه‌های مالاکا، سوئز، جبل‌الطارق، هرمز و باب‌المندب، این اقیانوس از اهمیت بسیاری برخوردار است، زیرا کلیه صادرات و واردات کشورها از این مناطق صورت می‌گیرد.

فرمانده نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به نظریه تئوریسین‌ها یادآور شد: به اعتقاد تئوریسین‌ها هر کشوری که بر شمال اقیانوس هند تسلط داشته باشد، بر کل دنیا تسلط دارد، از این رو نیاز است تا با تعامل سایر

دعوت به همکاری از سازمان‌های فعال در زمینه اقیانوس‌شناسی

چرد ساک ویراپات، مدیر اجرایی مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی نیز در این همایش طی سخنانی اظهار داشت: مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی یک مؤسسه علمی غیردولتی و غیرانتفاعی به شمار می‌رود که با سازمان‌های بسیاری همکاری دارد و مرکز آن در کشور مالت است و البته در چندین کشور نماینده مروج حاکمیت اقیانوسی و توسعه پایداری اقیانوس‌ها برای بهره‌برداری انسان‌ها دارد.

وی افزود: در تاریخ ۸ ژوئن هر ساله مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی به همراه دیگر بخش‌های فعال، روز جهانی اقیانوس‌شناسی را ارج می‌نهد تا با برگزاری این فعالیت یادآور شویم که اقیانوس‌ها چه اهمیتی برای انسان‌ها داشته است.

وی تصریح کرد: امسال سی و هشتمین سال است که قانون دریاها و اقیانوس‌ها تصویب شده، چراکه اقیانوس از جهات مختلف دارای اهمیت است و مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی از همه سازمان‌های فعال در این عرصه دعوت می‌کند تا تعامل و همکاری با آنها را گسترش دهیم. در زمینه حذف پارانه‌ها و تعرفه‌های غیرقانونی که موجب نابودی اقیانوس‌ها می‌شود نیز می‌توان بیش از پیش فعالیت کرد و البته جمهوری اسلامی ایران در زمینه توسعه اقتصادی خانواده‌هایی که با دریا مرتبط هستند، نقش مهمی ایفا کرده است.

وی به راه‌اندازی صنایع دستی دریایی هرمزگان و بندرعباس و همچنین برگزاری دوره‌های آموزشی اشاره کرد و گفت: با راه‌اندازی صنایع دستی دریایی هرمزگان و بندرعباس ما مشاهده می‌کنیم که زندگی در این شهرها بهبود پیدا کرده است.

وی خاطرنشان کرد: مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی با دانشگاه‌های گیلان همکاری‌های مناسبی داشته و کمیسیون ملی یونسکو در ایران نیز در راستای ارتقای دانش گامی مناسب برداشته است.

دکتر سید محمودرضا آقامیری، رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس نیز در این همایش با تأکید بر اهمیت مرزهای آبی کشور گفت: به منظور توسعه صنایع دریایی در کشور پیشنهاد می‌شود تا ستاد فناوری‌های دریایی در کشور ایجاد شود.

آقامیری با تأکید بر اینکه اقیانوس‌ها به سمت نابودی و مرگ پیش می‌روند، افزود: به دلیل توسعه فعالیت‌های انسانی و استقرار سه چهارم شهرهای بزرگ دنیا در کنار آب‌ها، در

آب به‌عنوان مایه حیات فراوان‌ترین ماده مرکب روی زمین است و این ماده حیاتی با اشکال و حالت‌های مختلفی بر روی زمین شکل گرفته که با توجه به اهمیت بالای این موضوع، هر گامی که در این زمینه برداشته شود، از اهمیت بسیاری برخوردار است



حال حاضر اقیانوس‌ها به سمت نابودی در حرکت هستند و رهاسازی ضایعات پلاستیکی در محیط اقیانوس‌ها و دریاها موجب شده است که سالانه یک میلیون پرنده و ۱۰۰ هزار پستاندار دریایی تلف شوند.

وی با اشاره به وضعیت کشور در حوزه دریایی خاطرنشان کرد: متأسفانه در کشور در برخی زمینه‌های دریایی با کمبود متخصص مواجهیم که لازم است با رویکرد توجه به رشته‌های اقیانوس‌شناسی شیمیایی و فیزیکی اقدام به تربیت نیروهای انسانی در این حوزه شود. در حال حاضر رویکرد کشور به سمت اقیانوس‌شناسی زیستی متمرکز شده است.

وی با اشاره به راه‌اندازی پارک زیست فناوری خلیج فارس در سال ۱۳۷۴ یادآور شد: این پارک فناوری در حوزه‌های مختلف دریایی فعالیت‌های علمی خود را آغاز کرده است و در حال حاضر آمادگی دارد تا در بخش‌های مختلف همکاری کند.

دکتر آقامیری همچنین پیشنهاد ایجاد ستاد توسعه فناوری‌های راهبردی دریا را ارایه داد و خاطرنشان کرد: با راه‌اندازی این ستاد زیر نظر وزارت علوم و معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، می‌توان به صورت جامع، کلیه مباحث مطرح در حوزه دریا را مطالعه و علاوه بر این، به منظور جهت‌دهی به مطالعات این ستاد، نقشه راهبردی در حوزه دریا را نیز تدوین کرد.

در طی مراسم گشایش همایش ملی اقیانوس‌شناسی، از سه پیشکسوت حوزه اقیانوس‌شناسی کشور، دکتر عباس اسماعیلی ساری استاد محیط زیست و شیلات دانشگاه تربیت مدرس و مؤسس رشته بیولوژی دریا، دکتر قاسم حیدری‌نژاد استاد دانشگاه تربیت مدرس و زنده‌یاد امیر دریادار اشکبوس دانه‌کار و همچنین برگزیدگان دومین دوره مسابقات نقاشی «انسان و دریا» که در سطح کودکان در سراسر کشور برگزار شد و نیز کارگاه آموزشی صنایع دستی بانوان تقدیر و تجلیل به عمل آمد. همچنین به مناسبت برپایی این همایش، کارگاه آموزشی پیش‌بینی و هشدار مخاطرات دریایی در روز دوم همایش با حضور رؤسا و مسولان دانشگاه‌ها، سازمان‌ها، اساتید دانشگاه، کارشناسان و پژوهشگران مراکز و مؤسسات پژوهشی گشایش یافت. همچنین چرد ساک ویراپات، مدیر اجرایی مؤسسه بین‌المللی اقیانوسی و هیأت همراه از کشور تایلند طی بازدیدی از آزمایشگاه‌های مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی از نزدیک در جریان فعالیت‌های میدانی و آزمایشگاهی این مؤسسه قرار گرفتند. ■



افزایش تعداد اپراتورها؛ افزایش رقابت پذیری، بهبود کارایی



جورج واگلاس
مدیرکل بندر تسالونیک
و استادیار دانشگاه آگان یونان

دکتر جورج واگلاس، متخصص در زمینه اقتصاد بندر و استادیار دانشگاه آگان یونان، در رساله دکترای خود به بررسی رابطه بخش خصوصی و دولتی مشارکت کننده در امور بندر پرداخته است. جورج واگلاس در سال ۲۰۱۰ مشاور رئیس جمهور بوده و هم‌اکنون مدیرکل بندر تسالونیک یونان است. جورج واگلاس مقالات بسیاری در زمینه‌های اقتصاد دریا و بندر، مدیریت بنادر، امنیت بنادر و حمل و نقل دریایی و ... در مجلات تخصصی مختلف و کنفرانس‌های بین‌المللی ارائه داده است. او در پروژه‌های تحقیقاتی بسیاری در سطح اروپا مشارکت داشته و از اعضای انجمن بین‌المللی اقتصاد دریایی و انجمن اقتصاد دریایی یونان است.

■ به نظر شما در حال حاضر بنادر کشور ما از نظر عملیاتی با

چه مشکلاتی مواجه هستند؟

من با بنادر ایران به طور کامل آشنا نیستم، اما به نظر می‌رسد بنادر ایرانی توسط سازمان‌های دولتی اداره می‌شوند و دارای یک مدیریت متمرکز دولتی به ویژه در مباحث حاکمیتی هستند. سلطه قوی دولت بر صنعت بنادر می‌تواند باعث بروز مشکلاتی شود. شواهد موجود در سطح بین‌المللی حاکی از این است که این‌گونه بنادر (بنادر دولتی) سطح بهره‌وری و کارآمدی پایینی دارند. این بنادر مشتری‌مدار نیستند و استراتژی آنها استراتژی بازار نیست. بنادر دولتی در مقایسه با بنادری که به شرکت‌های خصوصی در ارائه خدمات بندری اجازه مشارکت می‌دهند، موقعیت رقابتی ندارند.

به عنوان مثال در یونان سال‌هایی طولانی دولت مالک صد در صد و یا عمده (۷۵ درصد) سهام ۱۲ بندر بزرگ یونان بود و در طی این سال‌ها بنادر یونان مشکل ناکارآمدی و عدم رقابت را داشت، در حالی که کشورهای همسایه یونان با اصلاح و تجدیدنظر در ساختار بنادر خود در حال پیشرفت بودند که منجر به تشویق شرکت‌های خصوصی برای مشارکت و سرمایه‌گذاری در بنادر آنها می‌شد. در نتیجه رقابتی بنادر یونان با ایجاد و افزایش رقابت هرچه بیشتر مبادلات را به مناطق خود جذب کردند.



امروزه ترمینال اپراتورهای بندری نقش مهمی در افزایش کارایی و رقابت پذیری در صنعت حمل و نقل دریایی بر عهده دارند و به همین منظور انتخاب سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها به عنوان یکی از راه‌حل‌های مهم در ارتقای کارایی و عملیات بندری در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته است. در این راستا مجله بندر و دریا اقدام به نظرخواهی از اندیشمندان و متخصصان حمل و نقل دریایی نموده و نظرات آنها را در خصوص سیاست رقابت درون بندری جویا شده است.

برای ارزیابی دقیق‌تر و بررسی همه جانبه موضوع از صاحب‌نظران علمی و اجرایی حمل و نقل دریایی درخواست کردیم که به پرسش‌های زیر پاسخ دهند:

- ۱- به نظر شما در حال حاضر بنادر کشور ما از نظر عملیاتی با چه مشکلاتی مواجه هستند؟
- ۲- آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟
- ۳- چه مواردی در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری باید مورد توجه قرار گیرد؟

با طرح این پرسش‌ها در پی آنیم که بدانیم مزایای چند اپراتوری برای بنادر ایران چیست و چه تاثیری بر چرخه حمل و نقل دریایی کشور خواهد داشت. آیا بهره‌گیری از این راهکار رقابت و کارایی درون بندری و منطقه‌ای را افزایش خواهد داد؟ و اینکه در نهایت چه تاثیری بر تحولات درون بندری و توسعه مهم هر بندر از بازار منطقه خواهد داشت؟

دکتر جورج واگلاس، دکتر پدram سلطانی، دکتر پرویز باورصاد، دکتر سعید مظاهری، دکتر علی پاک‌نژاد و مهندس رضا مختاری در خواست ماهنامه را پذیرفته و به سوالات مذکور پاسخ گفته‌اند که متن کامل آنها در ادامه می‌آید.



هستند تا رقابت درون بندری را افزایش دهند. این استراتژی می‌تواند منجر به افزایش سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در روستاها و زیرساخت‌های بنادر و همچنین باعث افزایش کیفیت خدمات بندری و در شرایطی کاهش هزینه‌های خدمات بندری و در نهایت منجر به رشد اقتصادی بنادر شود.

■ چه مواردی در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری باید مورد توجه قرار گیرد؟

به‌رغم مزایای رقابت درون بندری، بندری که قصد ایجاد رقابت دارند، باید پیامدهایی را که با فرایند رقابت پیش می‌آید نیز در نظر داشته باشند. قبل از هر چیز باید از اینکه اجرای طرح ایجاد رقابت منجر به یک «کارتل» بین ارائه‌دهندگان خدمات بندر و اپراتورها نشود، اطمینان پیدا کرد. مسأله دیگری که باید مورد توجه قرار گیرد، کاربرد و حفظ چارچوب تنظیمی مناسبی است که منجر به افزایش رقابت می‌شود. در ایجاد رقابت باید «ظرفیت بازار بندر» را نیز در نظر گرفت. در واقع برای ایجاد رقابت سودمند باید به تعداد اپراتورها و ارائه‌دهندگان خدمات برای هر بندر توجه شود. برای مثال، در یک ترمینال کانتینری با ظرفیت ۲۰۰ هزار TEU نمی‌توان انتظار داشت که ۳ یا ۴ شرکت خصوصی به ارائه خدمات در این ترمینال بپردازند، چراکه بازار مناسب و کافی برای رقابت وجود نخواهد داشت.

اداره‌کنندگان بنادر باید اطمینان حاصل کنند که چارچوب تنظیمی و استراتژی اپراتورهای بندر مانعی برای دیگر شرکت‌هایی که می‌خواهند به بازار بندر (در صورت وجود ظرفیت و حجم کار مناسب و کافی) وارد شوند، به وجود نخواهد آورد.

بحث درباره اعمال رقابت درون بندری بسیار است و اطلاعات مزبور تنها بخشی از زمینه‌های تئوریک درباره رقابت درون بندری است و بنابراین برای بررسی موارد بخصوص نیاز به مطالعه تخصصی‌تر و جزئی وجود دارد. ■

روش اداره بندر نیز بسیار مهم است. در مواردی دولت به دنبال تکنوکرات‌ها و افراد متخصص در مدیریت بنادر نیست و خلأ مهارت‌های مدیریتی در سطوح بالای مدیریتی وجود دارد. بنادر دولتی از این قبیل معایب بسیار دارند، اما از آنجا که من با ساختار بنادر ایران آن‌گونه که باید، آشنا نیستم، در خصوص مشکلات موجود در عملکرد و اداره بنادر ایران به طور خاص نمی‌توانم اظهار نظر کنم.

■ آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورهای بندری می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

بله، قطعاً. اعمال سیاست‌هایی که رقابت درون بندری را افزایش می‌دهد، بالطبع منجر به افزایش تعداد اپراتورهای بندر می‌شود و در نهایت می‌تواند سطح کارایی بندر را بهبود بخشد. رقابت بین ارائه‌دهندگان خدمات بندری در مرحله نخست معمولاً بر روی قیمت متمرکز است. هر اپراتور سعی دارد نسبت به رقیب خود با تعرفه‌های مناسب‌تر مشتریان بیشتری را جذب کند که البته این کاهش تعرفه‌ها دارای حدودی است. رقابت در کاهش قیمت‌ها و هزینه‌ها نمی‌تواند به طور دائم ادامه داشته باشد، چرا که منجر به کسری بودجه و زیان می‌شود. در نتیجه رقابت به سمت تلاش برای افزایش سطح کیفیت در ارائه خدمات بندری پیش می‌رود و زمینه رقابتی جدیدی ایجاد می‌شود. کاهش قیمت‌ها و افزایش سطح کیفیت ارائه خدمات بندر به سود مشتریان بندر و به طور کلی به سود بندر است.

علاوه بر این، رقابت بین اپراتورهای بندر می‌تواند منجر به افزایش پروژه‌های تحقیقاتی و توسعه‌ای شود که در نهایت به نوآوری‌هایی در اداره و عملکرد بندر می‌انجامد و در کل باعث بهبود ساخت و نظام بندر می‌شود. مدیران بندری در سراسر جهان به‌خصوص در اتحادیه اروپا، استرالیا و در سال‌های اخیر در آفریقا در تلاش

رقابت؛ عامل اصلی پیشرفت

در خصوص نقش و سهم سرمایه‌گذاری خارجی در بندر، با وجود تلاش‌های زیاد کشورمان در این زمینه، متأسفانه توفیق لازم را کسب نکرده‌ایم تا بتوانیم سرمایه‌گذاری خارجی را در بندر داشته باشیم که بخشی از آن هم به موضوع قوانین و مقررات ما بر می‌گردد که متناسب با نیازهای روز سرمایه‌گذاری و نیازهای روز توسعه بندر تنظیم نشده‌اند؛ این امر باعث کند شدن آهنگ سرمایه‌گذاری شده و میزان سودآوری را نیز برای سرمایه‌گذاران کاهش داده است. همچنین رغبت آنها را به توسعه سرمایه‌گذاری کمتر کرده و محدودیت‌هایی را در توسعه خدمات بندر و دریا ایجاد کرده است. شاید مهم‌تر از نبود بستر مناسب قانونی و مقرراتی، آن نگاه محدودیت‌زایی است که مسوولان و مدیران از این قوانین دارند که سختگیری مضاعفی را در بندر و دریا به وجود آورده است.

بحث تحریم‌های اقتصادی نیز یکی دیگر از این مسایل و مشکلات است که در عقب‌افتادگی جایگاه بندر ما از بندر منطقه و حاشیه خلیج فارس بی‌تاثیر نبوده است. این تحریم‌ها باعث محتاطانه عمل کردن شرکت‌های داخلی و خارجی شده و این موضوع روی سایر فعالیت‌های توسعه‌ای در بندر تاثیر گذاشته است.

آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها

می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

اگر به طور کلی در نظر بگیریم همواره به این نکته معتقدم که رقابت همیشه کیفیت‌افزا و قیمت‌کاه است (به این معنا که کیفیت کار را افزایش و هزینه‌ها را کاهش می‌دهد) و به همین جهت اقتصاد بازار اصولاً ترویج‌کننده رقابت است و در جاهایی که شائبه انحصار وجود دارد نهادهای ناظر بر رقابت ورود پیدا کرده و قیمت‌ها را به نوعی تنظیم می‌کنند که مصرف‌کننده آسیب نبیند، اما برخی حوزه‌ها نیز دقیقاً منطبق بر این قاعده نیستند.

همانطور که می‌دانید، ارایه خدمات بندری در دنیا توسط ترمینال اپراتورهای معتبر و معروفی انجام می‌شوند و به جرات می‌توان گفت که چهار شرکت بین‌المللی از این ترمینال اپراتورها چیزی نزدیک به ۴۵ درصد از عملیات بندری دنیا را انجام می‌دهند، یکی از این چهار مورد که اشاره کردیم، شرکت DP World (شرکت ترمینال اپراتوری دوی) است که توانسته در دو دهه اخیر رشد چشمگیر و قابل توجهی را داشته باشد و اکنون نیز به مرحله‌ای رسیده است که در بیش از ۶۰ بندر دنیا، خدمات عملیات بندری ارایه می‌کند.

فعالیت در حوزه بندری، محدود به عرصه یک بندر نیست، بلکه ترمینال اپراتورها در پهنه و گستره جهانی با یکدیگر رقابت می‌کنند و این رقابت است که موجب افزایش کیفیت می‌شود.

به نظر شما در حال حاضر بندر کشور ما از نظر عملیاتی با

چه مشکلاتی مواجه هستند؟

پاسخ به این سوال باید بر یک مبنای مقایسه‌ای صورت گیرد، طوری که بندر کشورمان را با بندر منطقه و یا بندر حاشیه خلیج فارس مقایسه کنیم. از جمله مسایل و مشکلات عمده و مهمی که در این زمینه با آن روبه‌رو هستیم می‌توان به مقوله سرمایه‌گذاری اشاره کرد. همانطور که می‌دانید بهترین بندر ما یعنی بندر شهید رجایی به رتبه پنجم در خلیج فارس تنزل یافته و دلیل اصلی و عمده آن هم همین مقوله سرمایه‌گذاری است، زیرا همانطور که مطلع هستید در دو دهه اخیر سرمایه‌گذاری‌های بسیار خوبی در منطقه خلیج فارس در حوزه بندری صورت گرفته که در راس آنها بندر جبل علی قرار دارد و همانطور که آمار ۲۰۱۰ نشان می‌دهد ظرفیت‌سازی در این بندر در حد ۱۱/۶ میلیون TEU صورت گرفته و سرمایه‌گذاری‌های خوبی در بندر کشور عمان، قطر و عربستان نیز به همین ترتیب و اخیراً هم در منطقه دریای عمان در پاکستان انجام شده است؛ حاصل این سرمایه‌گذاری‌ها منجر به این شده که رتبه ما در بندر خلیج فارس در حمل و نقل عمومی به رتبه پنجم تنزل پیدا کند و دلیل این امر سرمایه‌گذاری‌های خوبی است که در احداث بندر، اسکله‌ها و تأمین تجهیزات در این مناطق انجام شده که در مقایسه با سرمایه‌گذاری‌هایی که در بندر شهید رجایی صورت گرفته، اعداد و ارقام بالاتری است. البته جایگاه بندر شهید رجایی در چند سال گذشته در میان بندر مهم دنیا ارتقا پیدا کرده است، اما اگر این ارتقا را در یک بازه جغرافیایی کوچک‌تر در منطقه خلیج فارس که رقابت فشرده‌تری در آنجا وجود دارد در نظر بگیریم، این آمار رشد، فریبنده خواهد بود.

سازمان بندر و دریانوردی باید با یک نگاه توسعه‌ای و تسهیل‌گر اصل را بر تقویت سرمایه‌گذاری و تقویت انگیزه سرمایه‌گذاران در فعالیت‌های بندری متمرکز کند و درآمدزایی از این محل را به عنوان تنها هدف اول خود برای دولت و حاکمیت قرار ندهد





معتقدم ما برای اینکه بتوانیم در این بخش هم در منطقه و هم در دنیا عرض اندام کنیم، باید با یک نگاه استراتژیک رقابت‌های درونی را به رقابت‌های منطقه‌ای تبدیل کنیم

سرمایه‌گذاری عملیاتی و مالی خود را مبتنی بر الگوی شرکت‌های موفق دنیا و منطقه قرار دهند. در این بخش باید به ایجاد شرکت‌های بزرگ یا حتی یک شرکت بزرگ مبادرت شود.

ما در ادبیات رقابت، واژه‌ای تحت عنوان «بیش رقابتی» یا Over Competition داریم که بایستی به‌شدت از سوق دادن بنادر کشورمان به این نوع رقابت جلوگیری کنیم. یعنی تعدادی شرکت رقابت سالم، مفید و سودمند برای همه را رقم زده و در این رقابت سالم، منافع و مصالح مصرف‌کنندگان خدمات بندری را به وجود بیاورند. نمونه این عملیات نیز انجام فعالیت‌های پسرکرانه در ترمینال‌های تخلیه و بارگیری کانتینر و تخلیه و بارگیری بار فله و مواردی از این دست است که نیاز به حضور چند شرکت در فضای رقابت سازنده دارد.

در عرصه عملیات بندری در حوزه ترمینال هندلینگ باید بیشتر به سمت ایجاد شرکتی بزرگ جهت بهره‌گیری از صرفه مقیاس و ایجاد توانمندی جهت خریداری ماشین‌آلات جدید، سرمایه‌گذاری‌های بیشتر و بزرگ‌تر در ساخت اسکله‌های جدید، تامین امکانات لازم برای پذیرش کشتی‌های بزرگ و تقویت جایگاه خود در منطقه خلیج فارس و خاورمیانه و استفاده ویژه از موقعیت ژئوپلیتیک خود برای تبدیل شدن به مسیر ترانزیت جنوب به شمال و ایجاد کریدور جنوب به شمال برای تامین نیازهای حمل و نقل و خدمات ترابری به کشورهای حوزه آسیای میانه و نهایتاً اروپا حرکت کنیم.

حوزه حمل و نقل و به ویژه حمل و نقل دریایی یکی از مزیت‌های نسبی کشور ما است، به دلیل اینکه کشور ما می‌تواند حلقه وصل بین نیمکره جنوبی و نیمکره شمالی و نیز حلقه وصل بین کشورهای جنوب و جنوب شرقی آسیا با کشورهای آسیای میانه باشد و سرمایه‌گذاری در این زمینه یک مزیت نسبی برای ما است که نباید از این سرمایه‌گذاری غفلت کرده و با تنگ‌نظری و کوته بینی موجب افزایش شکاف بین توسعه بندری ایران و کشورهای جنوبی خلیج فارس شویم. مزیت‌های منطقه‌ای ایران از کشورهای جنوبی خلیج فارس برای تبدیل شدن به هاب دریایی منطقه بیشتر است و اگر از این شرایط خاص سیاسی و روابط بین‌المللی فعلی با دنیا عبور کنیم، حتماً در برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌ها و جذب سرمایه‌گذاری باید بنادر را در اولویت قرار دهیم. ■

به اعتقاد من، ما اگر الگوی مناسبی برای همکاری بخش متخصص خصوصی در حوزه عملیات بندری در کشورمان طراحی کنیم، الزامی برای داشتن چند ترمینال اپراتور در بندری که در مقیاس جهانی ظرفیت بالایی ندارند، نخواهیم داشت.

به عنوان مثال، شرکت تاید واتر به عنوان یک ترمینال اپراتور انحصاری در بندر ایران در طی مدتی که بعد از انقلاب اسلامی فعالیت خود را مجدداً از سر گرفت، تحت نظارت سازمان بنادر توانست رشد خوبی پیدا کند. آمار فعالیت و میزان سرمایه‌گذاری و سودآوری این شرکت نشان دهنده این بود که در حال تبدیل شدن به شرکت موفق است و خطایی که در این زمینه صورت گرفت این بود که در واگذاری این شرکت، بخش خصوصی واقعی و توانمند خیلی جدی به بازی گرفته نشد و این شرکت به مجموعه‌ای واگذار شد که بعد هم مشکلات تحریم و به حاشیه رفتن را در پی داشت.

لذا معتقدم ما برای اینکه بتوانیم در این بخش هم در منطقه و هم در دنیا عرض اندام کنیم، باید با یک نگاه استراتژیک رقابت‌های درونی را به رقابت‌های منطقه‌ای تبدیل کنیم. بدین نحو که به جای سرمایه‌گذاری‌های خرد در هر بندر - که به ظاهر با یکدیگر رقابت می‌کنند ولی به دلیل عدم برخورداری این رقابت از سطح کیفی بالا که به نفع این شرکت‌ها و مصرف‌کننده نیز نخواهد بود - الگویی را به وجود بیاوریم که این شرکت‌ها در کنار هم در عین کار مشترک و کنسرسیومی با فعالیت متمرکز، زمینه‌ای را فراهم کنند تا بتوانیم پای خود را فراتر از بندر داخلی بیرون بگذاریم و به بنادر دیگر هم ورود پیدا کنیم. این فعالیت باید به گونه‌ای باشد که در فاز اول توان پهلو به پهلو زدن اپراتورهای منطقه را داشته باشیم. بنادر منطقه با سرعت و به صورت متمرکز در حال فعالیت هستند و لذا برای دستیابی به این امر و تحقق دادن به آن باید به نحوه عملکرد بنادر منطقه و حاشیه خلیج فارس دقت کنیم و از الگوی آنها فاصله نگیریم و با رقابت‌های کوچک در درون بندر خود از بنادر منطقه و جهان عقب نمانیم.

■ در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری چه مواردی باید مورد توجه قرار گیرد؟

به اعتقاد بنده، سازمان تنظیم‌کننده و حاکمیتی این حوزه که سازمان بنادر و دریانوردی است، نقش اساسی را در این زمینه ایفا می‌کند، طوری که این سازمان باید با یک نگاه توسعه‌ای و تسهیل‌گر اصل را بر تقویت سرمایه‌گذاری و تقویت انگیزه سرمایه‌گذاران در فعالیت‌های بندری متمرکز کند و درآمزی از این محل را به عنوان تنها هدف اول خود برای دولت و حاکمیت قرار ندهد. اعداد و ارقامی که سازمان بنادر برای فعالیت‌های بندری تعیین می‌کند و شرایط اقتصادی سرمایه‌گذاری در این مناطق اعم از اجاره بهای زمین و سایر شرایطی که سرمایه‌گذار باید رعایت کند شرایط جذابی نبوده و این رویکرد مناسب نیست.

بنابراین اولین ضرورت می‌تواند این باشد که سازمان بنادر و دریانوردی در سیاست‌ها و رویکردهای خود نسبت به توسعه بندر تجدید نظر کند و جذابیت‌های لازم را با نگاه واقع‌بینانه در بندر ما به وجود بیاورد تا سرمایه‌گذاران را از این طریق جذب کنند؛ زیرا ما اکنون در شرایط برابری با بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس نیستیم و رغبت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در بندر ما شدیداً کاهش پیدا کرده است.

توان سرمایه‌گذاران داخلی هم به جهت تحریم‌های بانکی و مالی کاهش یافته است، لذا سازمان بنادر باید این انگیزه‌ها را برای سرمایه‌گذاران مضاعف کند. اگر این اتفاق بیفتد، به‌طور طبیعی در فاز بعدی، رشد و ترویج سرمایه‌گذاری و به دنبال آن رشد و تقویت رقابت را خواهیم داشت.

لذا این نیاز وجود دارد که باید شرکت‌هایی با صرفه مقیاس با اندازه‌ها و حجم کار بزرگ‌تر به وجود بیایند که هزینه ثابت خود را به حداقل رسانده و در عین حفظ کیفیت، خدمات خود را با قیمت پایین‌تر عرضه کنند و الگوی

انتظارات بین‌المللی نوین از بنادر

■ به نظر شما در حال حاضر بنادر کشور ما از نظر عملیاتی

با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

بنادر اصولاً مراکز خدماتی بسیار مهم و زیربنایی هستند که بر اساس پدیده‌های عرضه و تقاضا فعالیت می‌کنند. مشابه سایر بخش‌های خدماتی و یا تولیدکننده کالاهای فیزیکی، بنادر نیز نوع خاصی از کالا را تولید می‌کنند. این محصول یا محصولات به طور عمده دارای دو طبقه خاص شاخص‌های عملکرد مالی و شاخص‌های عملکردهای عملیاتی‌اند که کاملاً با هم مرتبط هستند و در همان بنادر پیشرفته، بنادر سواحل جنوبی خلیج فارس به لحاظ استفاده مدیریتی جامع و اصولی و علمی و دقیق‌تر از این شاخص‌ها موفقیت و شهرت بیشتری در جهان نسبت به بنادر ما به خود اختصاص داده‌اند.

در ارزیابی بنادر تجاری و نفتی که به صورت سالانه، فصلی، ماهانه و روزانه مشاهده می‌کنیم و یا منتشر می‌شوند عملکردهای عملیاتی و مالی بنداری کمتر بر حسب شاخص‌های اصلی و فرعی مذکور دیده می‌شود، ولی باید اذعان داشت که شاخص‌های مالی بنادر، اصولاً در معرض دید مشتریان داخلی و خارجی قرار ندارد و یا تولید نمی‌شود؛ یعنی اینکه ما خدمات بندری یا محصولات بندری تولید می‌کنیم که مشتریان از کم و کیف آن اطلاعات چندانی ندارند. برحسب نظریه آنکتاد (UNCTAD) از نهادهای وابسته به سازمان ملل متحد که در خصوص بنادر و کشتیرانی صاحب‌نظر است، شاخص‌های فرعی هر یک از دو شاخص مالی و عملیاتی عبارتند از:

۱- شاخص‌های مالی بنادر (تناژ کاری، درآمد اشتغال اسکله هر تن کالا، درآمد جابه‌جایی کالا در هر تن کالا، هزینه‌های کارگری در هر تن از کالا، مشارکت در هر تن کالای تخلیه و یا بارگیری و ...)

۲- شاخص‌های عملیاتی بنادر (مدت ورود کشتی، مدت انتظار برای رسیدن نوبت، مدت زمان‌های خدمات به کشتی در اسکله، زمان یا مدت رفت و برگشت کشتی‌ها، مدت زمان کار یک کشتی بسته‌شده به اسکله، تعداد گروه‌های کارگری در هر کشتی و نوبت کاری (Gamg Shift) و مدت زمان - تن کشتی در بندر، در اسکله، نوبت کارگری و ...)

همه شاخص‌های فرعی فوق از محصولات خدماتی یک بندر است که بنادر ما به‌عنوان عرضه‌کننده (Suppliers of Port Services) باید به آنها آگاه بوده و عمل کنند و قصد داشته باشند بر اساس قواعد بازاریابی بنادر و کشتیرانی امروزی با صور مختلف آنها را انتشار یا تبلیغ کنند.

با دید عرضه و تقاضایی فوق‌الذکر به موضوع، به‌رغم پیشرفت‌های عظیم بنادر ما در چند دهه گذشته در راستای تأمین عوامل عرضه بندری (Port Supply) از تجهیزات بندری گرفته تا تعمیق اسکله‌ها و آبراه‌ها، مساحت انبارها و شناورهای خدماتی بندری و ... در به‌کارگیری همه عوامل فوق در آرایه خدمات بندری ضعیف عمل می‌کنیم، چون اندازه‌گیری و مدیریت خدمات به‌خصوص از نوع بندری بسیار پیچیده و گسترده است و بنادر پیشرفته در ایجاد چنین خدماتی طرح‌ها و مدل‌های کلان علمی و تجربی را از دهه‌ها سال قبل شروع و با جدیت پیگیری کرده‌اند تا تبدیل به فرهنگ و خدمات پایا و پویایی بندری شده‌اند. ولی ما در دهه‌های مختلف (قبل و بعد از انقلاب اسلامی) فعالیت‌های موضعی و مقطعی را در بهبود خدمات بندری ایجاد کرده و به صورت نصف و نیمه رها کرده‌ایم.

ما در حوزه تهیه و آرایه عملکردهای بندری یک الگوی بسیار سنتی را ظرف چهار پنج دهه گذشته به صورت کلان در گزارش‌های سازمان بنادر به مجامع رسمی نظیر مرکز آمار ایران مشاهده می‌کنیم که فقط در کاربردها و بررسی‌های اقتصاد کلان کارایی دارد و سطوح دیگر آرایه آمار عملکردها و شاخص عملیاتی و مالی (که به هیچ وجه گزارش نمی‌شود) را نمی‌بینیم تا جامعه بتواند آنها را دریافت و عرضه کند.



دکتر پرویز باورزاد

دانشگاه خلیج فارس - دانشکده
علوم و فنون دریایی
گروه مدیریت حمل‌ونقل دریایی و
بین‌قاره‌ای

اصولاً در رقابت بندری باید مدیریت
یا اپراتورها بتوانند در شاخص‌های
مالی و عملیاتی بندری دخالت
کرده و آنها را بهبود داده تا با بنادر
رقیب و همجوار رقابت کنند. آیا
اپراتورهای ما هم می‌توانند؟

■ آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

دیدگاه جهان تجارت خارجی و خدمات بندری و کشتیرانی در کشورهای پیشرفته که اصولاً به کشورهای در حال توسعه یا عقب‌مانده نیز سرایت و یا تحمیل می‌شود، دیگر بنادر نفتی با ارایه خدمات تخلیه و بارگیری (در هر مدت زمانی و با هر هزینه‌ای و ...) نیست. بنادر امروزه در کشورهای پیشرفته به‌عنوان یک مکان یا ترمینال لجستیکی انگاشته می‌شوند و وظایف عملیاتی و مالی آنها تغییر کرده است.

با توجه به اصول افزایش جمعیت جهان و نیز افزایش تولید و تجارت در دنیا، مهم‌ترین عاملی که جهت معکوس داشته و یا تلاش زیادی می‌شود که ثابت بماند، هزینه‌های حمل تجارت خارجی است که بنادر هم بخش بسیار مهمی از آن هستند. لذا نسل‌های جدید دوم، سوم و چهارم بنادر به وجود می‌آیند که هر یک با نظام‌های نفتی قبلی از نظر شرح وظایف و انتظارات بین‌المللی تجارت با هم متفاوت هستند و پیوسته ضمن تغییر در عوامل عرضه، عوامل مدیریتی، قانونی و نیروی متخصص و طرح‌های علمی و پژوهشی بندری و حمل‌ونقل دریایی هم اصلاح و یا ایجاد و اجرا می‌شوند که به نظر می‌رسد بنادر ما دارای چنین اهداف و برنامه‌های بهبود خدماتی نیستند. پدیده‌های دیگری نظیر بنادر چابک (Agile Port)، بنادر خشک (Dry Port)، بنادر حمایتی (Lean Port) و غیره همه در جهت ارایه خدمات مشخص بندری با ثبات و صرفه اقتصادی بنادر کمتر به پیاده کردن مفاهیم و تئوری حمل‌ونقلی و لجستیکی سه دهه گذشته که بنادر دنیا دچار تحولات سازمانی، مدیریتی و تکنولوژیکی شده‌اند، توجه واقع‌بینانه و اصولی داشته‌اند.

هنوز پایه‌های قانونی مفاهیمی چون مدیریت بندری با سازمان بندری (Port Authority) با وظایف خاص هر کدام در ایران یا به وجود نیامده و یا محکم نیست، چون نگرش ما به این دو مقوله در دو دهه اخیر و حتی قبل از انقلاب یک نگاه درون سازمانی (سازمان بندری) بوده و نه ایجاد یک تحول بنیادی قانونی و مقرراتی در سطح مجلس و هیأت دولت! که در بسیاری از بنادر کشورهای اروپا، آسیا یا آمریکا قوانین و ضوابط اجرایی بندری از چنین مراجع قانونی گذشته و عملکردهای شفاهی هم داشته‌اند.

در مروری بر مشخصات بنادر دروازه‌ای (Gateway Ports) و مقایسه بنادر ایران و بنادر حاشیه خلیج فارس به‌خصوص دوی، عجمان و جبل‌علی می‌بینیم که فاکتور یا فاکتورهای اساسی متعلق به بنادر ایران است؛ نظیر:

۱- مکان استراتژیکی (بنادر ایران به سرزمین اصلی آسیا و طبعاً اروپا وصل است، در حالی که آنها نیستند).

۲- زیربناهای مناسب که واقعا بنادر ما در سه دهه گذشته رشد بسیار چشمگیری داشته‌اند.

۳- میزان اتصال به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل و کشورها

ولی در سایر موارد نظیر کارایی و تنوع که مهم‌ترین عوامل ارایه خدمات بندری هستند، به دلایل گفته‌شده ما نمی‌توانیم رقابت کنیم.

اصولاً در رقابت بندری باید مدیریت یا اپراتورها بتوانند در شاخص‌های مالی بندری و عملیات بندری که بعضاً ذکر شد، دخالت کرده و آنها را بهبود داده و یا شاخص‌های مالی و هزینه‌ای آنها را کاهش دهند تا با بنادر هم‌جوار و رقیب رقابت کنند. آیا اپراتورهای ما هم می‌توانند؟ آیا رهن و اجاره خدمات آنها از سازمان بنادر دارای توجیه عملیاتی و منطقه‌ای است؟ بعید است که باشد. آیا سیاست‌های درآمدزایی سازمان بنادر با رویه‌های اجرایی اپراتورها یا پیمانکاران بندری که عوامل ایجاد رقابت در صحنه هستند، سازگاری و همخوانی دارد؟ قاعدتاً کشور ما باید در مقایسه با کشورهای عربی خلیج فارس، ارایه خدمات و تولید کالای به مراتب کمتری داشته باشد (که در تولیدات فیزیکی غالباً چنین است)، ولی در تولید خدمات بندری چنین نیست و یا تفاوت ما با آنها خیلی ناچیز است.

آیا مدیریت بنادر و خدمات ما به تفسیر تعرفه‌ها و حقوق و عوارض بندری و دریایی که بر شاخص‌های مالی عملکردهای مالی و عملیاتی بسیار تاثیر گذارند، مجاز است؟

■ در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری، چه مواردی باید مورد توجه قرار گیرد؟

در بررسی عوامل رقابت بندری، عوامل کلان و خرد متعددی وجود دارد که عموماً مدیریت کلان بندری می‌تواند به راحتی بر آنها اثر گذار باشد. عواملی مثل:

۱- سطوح کارایی عملیات بندر و ترمینال‌ها

۲- هزینه‌ها یا مطالبات مربوط به جابه‌جایی کالا

۳- اعتبار خدمت بندری (اعتبار عملکردها در طول زمان «Reliability Of Port Services»)

۴- حق انتخاب بنادر به وسیله حمل‌کننده‌ها و فرستندگان بار

۵- عمق آبروها

۶- تطبیق‌پذیری با محیط بازار متغیر

۷- دسترسی به شیوه‌های حمل‌ونقل زمینی و ...

از جمله ورودی‌های هر جامعه بندری، پویایی امروزی است و ما قبل از هرگونه بحث در این رابطه باید ببینیم از نظر حقوقی و اجرایی در چه جایگاهی هستیم که وظیفه سازمان بنادر در رابطه با آنها در خود و بالاتر از خود بسیار خطیر است. بحث نزدیکی درآمد و هزینه‌های رقابت‌های بندری در بنادر خارج، بحثی بسیار علمی و معمول است و سازمان بنادر باید با هزینه‌های واقعی هزینه‌های خدمات عملکرد مالی گفته‌شده در سوال اول را تهیه و تنظیم کرده و با سودی معقول برای تهیه زیربناها آنها را به اپراتورها واگذار کرده و از نظر نیروی متخصص و مدیر فقط بر اجرای شاخص‌ها نظارت کند. یقیناً در بررسی عوامل و فرایندهای عرضه خدمات بندری ما، جای صرفه‌جویی‌های زیادی وجود دارد که باید به طور اصولی شناسایی و با روش‌های اجرایی و آموزشی و ... اصلاح و برطرف شوند.

مشتریان ما در خارج از کشور و در رابطه با کالاهای وارداتی از بنادر و صادرکنندگان ما در رابطه با کالاهای صادراتی به شاخص عملکرد مالی بندری (هزینه‌های بنادر) بسیار توجه دارند و اصولاً چون نوع مدیریت و سازمان در بنادر ما هنوز به طور قوی دولتی و سنتی است و نه مشتری‌محوری و رقابتی، تسلیم بلامنازع هستند و کاری که انجام می‌دهند افزایش قیمت فروش کالاها در مبدأ خارجی (به صورت تصنعی و برای مقابله با هزینه‌های بندر غیرواقعی) و یا مبادی داخلی است.

ما امروزه از نظر تکنولوژی موجود در بنادر واقعاً از بنادر پیشرفته دنیا که ۲۰ بندر اول دنیا هستند، چیزی کم نداریم؛ یعنی در چرخه تولید خدمات بندری عوامل ورودی ما که همان عوامل فیزیکی هستند خیلی مناسبند، ولی در فرایندها و تعیین شاخص‌های عملیاتی و مالی بنادر و اندازه‌گیری آنها ضعف داریم و این نقیصه‌های تاریخی است و راه و روش و اصول و مبانی را در ارایه خدمات یا جابه‌جا می‌کنیم یا بعضاً نمی‌بینیم و یا کم می‌بینیم و ...

بهترین فرس دنیا را می‌بافیم، ولی پیوسته در فروش آنها و دیدن بازار جهانی مشکل داشته‌ایم. بهترین خرما، زعفران، زیره، میوه‌جات، میگو، خاویار و ... را تولید می‌کنیم و مازاد داریم، ولی در ارایه خدمات جانی آنها ناصحیح عمل می‌کنیم و اصولاً عمده‌فروش هستیم. دنیای ارایه خدمات و به خصوص از نوع خدمات بندری خیلی پیچیده، سیاسی و سخت است و باید با تدبیر، علم، بینش، بصیرت، تامل، تحمل، فراست و کیاست به آن نزدیک شد و پاسخ داد که یکی از نیازمندی‌های امروزی آن ملاحظه مقوله رقابت در آن و امتزاج با آن است. ■



سعید مظاهری
رییس پژوهشکده فناوری دریا
موسسه ملی اقیانوس شناسی

افزایش رقابت عامل توسعه صادرات

■ به نظر شما در حال حاضر بنادر کشور ما از نظر عملیاتی با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

برای اینکه بتوان به سوال جنابعالی پاسخ داد، لازم است نخست عملیات در بنادر را دسته‌بندی کرده و عوامل موثر در عملیات هر دسته را مدنظر قرار دهیم. یک بندر وقتی می‌تواند در انجام وظایف خود موفق و کارآمد باشد که نه تنها حلقه اتصال حمل‌ونقل دریایی و زمینی و بالعکس را به خوبی برقرار کند، بلکه در روند حمل کالا از درب تولیدکننده تا درب مصرف‌کننده نیز بتواند نقشی کلیدی ایفا نماید.

با توجه به اهمیت صادرات بر اقتصاد کشور به نظر می‌رسد که مدیران بنادر بتوانند با بازاریابی مناسب و تحویل کالا از درب تولیدکننده و صادرکننده داخلی نقش موثری را در توسعه صادرات کشور داشته باشند.

در خصوص عملیات دریایی بنادر موضوعاتی مانند ایمنی، زمان پهلودهی شناورها، زمان تخلیه و بارگیری کالاها، رعایت استانداردهای بین‌المللی، ارائه خدمات دریایی مناسب به کشتیرانی‌ها و سایر امکانات مطرح است که با وجود پیشرفت‌های قابل توجه، باید اذعان کنیم که فاصله بنادر ما با بنادر رقیب و بنادر منطقه کماکان زیاد است و لازم است در این خصوص از شیوه‌های نوین مدیریت دریایی بهره جست.

در خصوص عملیات بندری در بنادر که شامل گردش کالا در داخل خود بنادر تا مرحله ترخیص و خروج کالا است، مسایل متعددی قابل طرح هستند و بی‌نظمی و تردد سرگردان خودروها در داخل بنادر کماکان به چشم می‌خورد. به‌عنوان مثال، اگر شما به بندر شانگهای که بیش از ۱۰ برابر بندر شهید رجایی تخلیه و بارگیری کالا در آن صورت می‌پذیرد رجوع کنید، احساس می‌کنید که بندر شانگهای بسیار آرام و ساکت و دور از هرگونه ترافیک است، درحالی‌که در بندر شهید رجایی هم در داخل بندر و هم در دروازه‌های خروجی و ورودی شاهد ترافیک و بی‌نظمی خودروها هستیم.

رقابت وقتی معنا پیدا می‌کند که در یک حوزه به تکامل اولیه و لازم رسیده‌ایم، سپس جهت ارتقای کارایی، سیاست رقابت را پیاده می‌کنیم. در حوزه‌هایی که هنوز به رشد اولیه و لازم نرسیده‌ایم، موضوع رقابت بیشتر شبیه اتلاف وقت و دور شدن از هدف خواهد بود

لازم است که عوامل موثر بر ترافیک بندری شناسایی شده و هر چه سریع‌تر با بهره‌جویی یک مدیریت کارآمد اصلاح شود.

■ آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

به‌طور کلی رقابت به شرط رعایت اصول مربوطه می‌تواند در هرجایی منجر به توسعه و رشد شود. درخصوص اپراتورهای بندری که عمدتاً وظیفه تخلیه و بارگیری کالاها را برعهده دارند لازم است به چند نکته توجه کنید؛ یکی اینکه باتوجه به اهداف بندری آیا رقابت در یک بندر مفید است و یا اینکه رقابت بنادر مدنظر است؟ توجه شود که رقابت نباید مانع از رشد یک اپراتور دیگر شود. بنابراین قبل از اینکه بتوان به‌طور صحیح به سوال فوق پاسخ داد، لازم است مشخص شود که سیاست بهینه برای توسعه بنادر کشور چیست؟ و بنادر کشور چگونه قرار است نقش خود را در توسعه بازارهای داخلی و خارجی ایفا کنند؟ بنادر کشور در چه زمانی قرار است از لاک خود که تنها انجام عملیات تخلیه و بارگیری کالا از مدّ حمل‌ونقل دریایی به مدّ حمل‌ونقل زمینی و یا بالعکس است خارج شوند؟

■ چه مواردی در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری باید مورد توجه قرار گیرد؟

این سوال هم مانند سوال قبلی است. منظور از افزایش رقابت درون بندری چیست و شامل کدام فعالیت بندری می‌شود. به‌عنوان مثال، آیا می‌توان برای بالا بردن کارایی گمرک رقابت درون بندری ایجاد کرد؟ برای بالا بردن کارایی مدیریت بندری چطور؟ آیا می‌توان بندر را توسط دو مدیر اداره کرد یا حوزه‌های مدیریت بندری را تقسیم نمود؟ درخصوص افزایش کارایی عملیات بندری چطور؟ این سوالات در سایر حوزه‌های دیگر هم مطرح است. بدیهی است جواب برخی سوالات منفی است و جواب برخی سوالات مثبت. پس لازم است ابتدا حوزه‌های قابل رقابت در یک بندر مشخص شوند و سپس دنبال سیاست و ایجاد رقابت برویم. به نظر اینجانب در حوزه‌های در حال توسعه و رشد نیافته، رقابت نمی‌تواند کلید حل معما باشد. در این مواقع نیاز به سیاست حمایت است. رقابت وقتی معنا پیدا می‌کند که در یک حوزه به تکامل اولیه و لازم رسیده‌ایم، سپس جهت ارتقای کارایی، سیاست رقابت را پیاده می‌کنیم. در حوزه‌هایی که هنوز به رشد اولیه و لازم نرسیده‌ایم، موضوع رقابت بیشتر شبیه اتلاف وقت و دور شدن از هدف خواهد بود. ■



رضا مختاری

مدیرعامل شرکت کشتیرانی گراش دریا

شفافیت بیشتر زمینه ساز مشارکت موثر بخش خصوصی

■ به نظر شما در حال حاضر بنادر ما از نظر عملیاتی با چه مشکلاتی مواجه است؟

در مورد کار عملیاتی، یکی از مشکلاتی که با آن مواجهیم و قبلاً هم از اهمیت آن گفته شده، بحث تامین قطعات است که جهت تعمیر و نگهداری ادوات عملیاتی و ماشین آلات مرتبط با آن است. در واقع به علت فرسودگی دستگاهها و با توجه به عمر مفید هر قطعه احتیاج مبرم به تعویض به موقع قطعات (OVER HALL) و یا حتی المقدور تعمیر آن است. متأسفانه این یکی از مشکلات بزرگ اپراتورهاست که اگر دستگاهی خراب شود و قطعه‌ای نیاز به تعمیر یا تعویض داشته باشد، مدتی طول می کشد و زمان می برد و بالطبع بخش عمده‌ای از راندمان مفیدی که انتظار داریم، از بین می رود. اما از دیدگاه کلی می توان ادعا داشت که اپراتورهایمان به اندازه کافی تجربه کسب کرده اند و عملیاتی قابل قبول ارائه می دهند و اکنون توانسته اند توقع ما را برآورده کنند.

در مورد رقابت درون بندری هم به نظر من یکی از مشکلاتی که در ایران وجود دارد این است که در هر بندر یک اپراتور وجود دارد و شاید این مسأله در دنیا هم مرسوم است که هر ترمینال باید یک اپراتور داشته باشد. البته در بعضی از بنادر بزرگ اروپایی مانند روتردام و ... چند اپراتور وجود دارد. از همه مهم تر اینکه مشکل ما در ایران این است که ظرفیت داشتن یک اپراتور را نداریم. به نظر من اصلاً نباید یک اپراتور باشد، متأسفانه چون اپراتورهای ما به نحوی وابستگی به دولت دارند و به طور رسمی شرکت‌های خصوصی هستند، بعضی مواقع می بینیم که کارفرما نمی تواند به اپراتور دستور بدهد و اپراتور تبعیت و پیروی کند.

به نظر من اگر ۲ تا ۳ اپراتور در هر بندری باشد، رقابت بین آنها به وجود می آید. از آنجا که مشترکان (چه خطوط کشتیرانی و چه صاحبان کالا) انتخاب دیگری به غیر از یک اپراتور ندارند، مجبور هستند هر چه این اپراتور می گوید، قبول کنند.

■ آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها می تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

در مورد اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درونی، بهترین حالت دقیقاً همین مسأله است که نگاه سازمان به همه یکسان باشد. اگر واقعا یک شرکت خصوصی می خواهد در بنادر ما سرمایه گذاری کند، باید واقعا همان نگاهی را به او داشته باشد که به شرکت‌های دیگر دارد که الان در حال کار کردن هستند و با این کار اجازه بدهد شرکت‌های دیگر هم بیایند سرمایه گذاری کنند.

طبق اطلاعاتی که من از شرکت‌های خصوصی دارم، آنها حاضرند در بنادر سرمایه گذاری کنند، اما به دلیل مسایل پشت پرده که واقعا نمی دانم چه مسایلی هستند، هرگز اجازه داده نشده که کسی وارد این جریان شود و مثلاً در مورد ترمینال داری، اگر ما بخواهیم محوطه‌ای از بندر بگیریم و شروع به ترمینال داری کنیم، سنگ‌های زیادی جلوی پای ما می اندازند!

از طرف دیگر مشکل مهمی که بخواهم از آن یاد کنم، مشکلات داخلی بندری هستند. ما هر زمان هر مشکلی داشته باشیم، باید به سازمان بنادر مراجعه کنیم و از سازمان کمک بگیریم. ارگان‌ها و سازمان‌های

مختلف جایی را دارند که بتوانند شکایت کنند. ما مشکلات زیادی داریم، اما متأسفانه جایی نیست که شکایتمان را به گوش آنها برسانیم که به شکایت‌های ما رسیدگی کنند. گاهی افرادی می آیند و نظر می دهند که این اظهارنظرها برایشان منافی دارد و کارشناسان گاهی اوقات چیزی را که بحق وجود دارد لحاظ نمی کنند.

از طرف دیگر هزینه حق توقف در ایران بسیار ارزان است و هزینه‌های خط را اصلاً پوشش نمی دهد و خطوط مستقیماً قیمت را روی کرایه حمل بالا می برند و این یعنی مصرف کننده، کالا را با هزینه و قیمت بیشتری باید تهیه کرده و هزینه بیشتری در قبال دریافت آن پرداخت کند. از طرف دیگر به دلیل پول هنگفتی که شرکت‌های دولتی می پردازند و کانتینرها را به عنوان انبار استفاده می کنند باعث می شود که کانتینر رسوبی شود. آنها حق توقفها را پرداخت می کنند، مبلغ حق توقفها تبدیل به دلار می شود و به طور کامل به جیب خطوط خارجی می رود.

■ آیا تجهیزات ما با ظرفیت بندر متناسب است؟

به نظر متناسب نیست و این مشخص است. شما اگر نگاه کنید، وجود پشتیبان برای ترمینال‌های ما بسیار مهم است، مخصوصاً بندرعباس و بوشهر. متأسفانه بوشهر بندری درون شهری است و دیگر هیچ جای توسعه ندارد و عملاً جوابگو نیست، والا اگر پسرکانه خوبی داشت یا فضای خوبی پشتش بود، سرمایه گذاری کلانی می کردیم و خیلی بیشتر از اینها از آن استفاده می کردیم. تجهیزات عملاً جوابگو نیست و این چیزی است که حتی اگر از لحاظ رقم دو برابر هم شود باز هم کافی نیست. ای کاش سازمان حداقل تجهیزاتی را برای ترمینال‌های خصوصی تعریف می کرد که طبق آن بازاریابی کنند.

سازمان باید بررسی کند و امکانات هر ترمینال را ببیند، یعنی مساحتی که هر ترمینال دارد و کانتینرهایی را که در این بندر جابه‌جا می شوند دقیقاً بررسی کند و طبق این بررسی برای بندر تعریف کند که ترمینال شما با این ویژگی باید این مقدار کالا را مدیریت کند. ممکن است نظارت سازمان روی ترمینال‌ها باعث اعتراض ترمینال دارها شود، اما این کار بالطبع باعث سرویس دهی بهتری خواهد شد. ما از مشتریان زیادی شنیده‌ایم که ترخیص و جابه‌جایی کانتینر یا معضل ترافیک در خود بندر باعث شده که یک محموله و بار به آن کشتی نرسد که این خود بزرگ‌ترین ضرر است و ضربه زیادی هم به مشتری می زند.

در پایان، اگر مخاطب خود را سازمان قرار دهیم، همیشه ممنون سازمان بوده‌ایم، چون واقعا در موارد زیادی کمکمان کرده اند، اما مواردی هست که واقعا از کنترل ما خارج است و احتیاج به کمک سازمان داریم که دخالت کرده و از قدرت و توانایی خود در جهت درست استفاده کند.

همانطور که اصل ۴۴ قانون اساسی اشاره به خصوصی سازی دارد، لذا باید نقش این شرکت‌ها که ما هم در زمره آنها هستیم، پررنگ تر شود و برای این پررنگ شدن باید سازمان‌های دولتی حامی شرکت‌های خصوصی باشند، که این کار قطعا در اقتصاد مملکت تاثیر مثبتی می گذارد. ■

ضرورت پایش رقابت پذیری بنادر



علی پاک نژاد

مدیر عامل مهندسی مشاور طرح نوآیندیشان

رقابت درون پایانه‌ای (Intra-terminal Competition) زمانی رخ می‌دهد که چندین شرکت برای ارائه خدمات مشابه درون همان پایانه رقابت می‌کنند.

با ایجاد رقابت از صرفه‌جویی‌های انجام‌شده توسط بخش خصوصی و کاهش فرصت‌های سوءاستفاده انحصارگرایانه به نفع صاحبان کالا اطمینان حاصل می‌شود. معمولاً اپراتورهای خصوصی ترمینال‌ها در بهره‌برداری از هر گونه فرصت برای کاهش هزینه‌ها نسبت به بخش عمومی و دولتی انگیزه بیشتری از خود نشان می‌دهند. تجربه نشان داده است که انحصارات بخش دولتی اغلب تمامیت طلب‌تر و ناسازگارتر از انحصارات بخش خصوصی است.

مادامی که بازار رقابتی باشد، اپراتورهای خصوصی نمی‌توانند خیلی بالاتر از هزینه‌های حاشیه‌ای بلندمدت‌شان قیمت‌گذاری کنند. اگر تقاضا به طور موقت بیشتر از عرضه باشد، شاید بتوانند در کوتاه مدت به چنین کاری دست بزنند، ولی این موضوع فقط تا زمانی امکان دارد که عرضه ظرفیت اضافی اتفاق افتد.

ارزیابی رقابت پذیری بخش بندری:

اگر سازمان بنادر و دریانوردی قصد اجرای سیاست رقابت درون بندری داشته باشد باید به پایش رقابت‌پذیری بندر اقدام کند. این پایش به سازمان کمک می‌کند که شرایطی را که در آن رفتار ضد رقابتی رخ می‌دهد، بهتر شناسایی کند. هنگامی که رفتار ضد رقابتی مشاهده شود این چارچوب همانند پرچم قرمزی عمل می‌کند تا به سازمان یا مقام ناظر یادآوری کند که وضعیت باید به دقت بررسی شود.

عوامل نشانگر حد رقابت‌پذیری بازار شامل موارد زیر می‌شوند:

گزینه‌های حمل و نقل (T.O): مهم‌ترین شاخص رقابت است. هر چه تعداد اپراتورها در یک بندر بیشتر باشد به نفع صاحب کالاست، چون انتخاب‌های بیشتری پیش‌رو دارد و رقابت هم بین اپراتورها برای جذب خط کشتیرانی بیشتر می‌شود.

کارکرد عملیاتی (O.P): از شاخص O.P برای ارزیابی رابطه میان عرضه و تقاضای خدمات بندری در هر کشور می‌توان استفاده کرد. به‌عنوان مثال، کمبود مزمین در عرضه نشانگر گرایش ممکن به سوی روش‌های انحصارگرایانه توسط اپراتور بندری یا پایانه‌ای است. برای تعریف بهتر شاخص‌های (عرضه/تقاضا) یا (نسبت عملکرد / ظرفیت بندر) از شاخص‌های ضریب اشغال اسکله و ضریب انتظار کشتی برای پهلوگیری استفاده می‌شود. این معیارها در حقیقت بیانگر پدیده تراکم در بندر هستند. در پایانه‌های کانتینتری معیار ظرفیت محوطه انبار کانتینر نیز می‌تواند شاخص عملکردی خوبی باشد.

مقایسه‌های تعرفه‌ای (T.C): هدف بررسی تعرفه‌ها این است که

به نظر شما در حال حاضر بنادر کشور ما از نظر عملیاتی

با چه مشکلاتی مواجه هستند؟

به این پرسش شما، مدیران بنادر و معاونت‌های عملیات بنادر بهتر و جامع‌تر می‌توانند پاسخ دهند. اما از نظر اینجانب عمده‌ترین مشکل بنادر ما به لحاظ عملیاتی، فقدان تجهیزات کارآمد (مخابراتی - دریایی - بندری) در سطح بنادر مدرن دنیا است. رفع این مشکل مستلزم یک بررسی همه‌جانبه در قالب یک طرح مطالعاتی با دیدگاه و اهداف عملیاتی است. چنین مطالعه‌ای در سال ۱۳۶۸ در سازمان بنادر برای اولین بار صورت گرفت که دستاوردهای با ارزشی به همراه داشت.

آیا سیاست رقابت درون بندری و افزایش تعداد اپراتورها

می‌تواند به بهبود کارایی در عملیات بندری منجر شود؟

بله قطعاً. هر چه تعداد اپراتورهای بندری به‌ویژه بخش خصوصی بیشتر باشد، گزینه‌های پیش‌روی صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی بیشتر خواهد شد. این امر منجر به قدرت انتخاب بیشتر صاحبان کالا می‌شود که تأثیر متقابل آن افزایش رقابت‌پذیری بین اپراتورهاست. افزایش رقابت بین اپراتورها طبعاً تنوع و افزایش سطح خدمات و کاهش هزینه خدمات را در پی خواهد داشت که یکی از شاخص‌های بهبود کارایی در بنادر است. البته مشروط بر اینکه سازمان بنادر به‌عنوان ناظر از ایجاد انحصار جلوگیری کند.

در اجرای صحیح سیاست افزایش رقابت درون بندری

چه مواردی باید مورد توجه قرار گیرد؟

در پاسخ به این پرسش بهتر است نخست به تشریح مبحث رقابت در بنادر بپردازیم.

عمدتاً رقابت مرتبط با بندر را در قالب یکی از سه نوع رقابت میان بندری، درون بندری و درون پایانه‌ای می‌توان تعریف کرد.

رقابت میان بندری (Inter-Port Competition) زمانی رخ می‌دهد که دو یا تعداد بیشتری بندر یا پایانه‌های آنها برای تجارت مشابه در حال رقابت هستند؛ به‌عنوان مثال، نیویورک و هالیفاکس، هنگ کنگ و سنگاپور یا جبل علی و شهیدری جایی. رقابت میان بندری می‌تواند بر مبنای حمل و نقل مبدأ- مقصد یا ترانزیت باشد.

رقابت درون بندری (Intra-Port Competition) به رقابتی اطلاق می‌شود که دو یا تعداد بیشتری از اپراتورهای پایانه‌ای در یک بندر برای بازارهای مشابه در رقابت هستند؛ به‌عنوان مثال، اپراتور Evergreen و H.L.T و A.C.T در پاناما. در این حالت، اپراتور ترمینال بر کل ناحیه ترمینال از اسکله تا دروازه ترمینال حاکم است و با دیگر اپراتورهای پایانه در بندر رقابت می‌کند.

گزینه‌های حمل و نقل (T.O) مهم‌ترین شاخص رقابت است. هر چه تعداد اپراتورها در یک بندر بیشتر باشد به نفع صاحب کالاست چون انتخاب‌های بیشتری پیش‌رو دارد و رقابت هم بین اپراتورها برای جذب خط کشتیرانی بیشتر می‌شود

“



خدمات لجستیک ایران

IRAN LOGISTICS SERVICES

ترخیص کالا و

حل اختلافات کمرکی

حمل و نقل بین المللی

و چند وجهی

ترانزیت داخلی و خارجی

خدمات بیمه

بیمه های باربری

اشخاص و مسافرتی

Customs Clearans

International Transport

Insurance Policy

آدرس: خیابان مهورزای شهرداری

پایین تر از خیابان مطهری

بلاک ۱۵۷، طبقه سوم

تلفکس: ۸۹۶ - ۸۸۱۴

info@iranlogistics.com

www.iranlogistics.com

مشخص کند سطح تعرفه یک بندر در حد «معقولی» است یا خیر. به عنوان مثال، سطوح غیرعادی بالای تعرفه‌ای در یک بندر نشانگر گرایش به اعمال قدرت در بازار و روش‌های تجاری غیرمنصفانه است که تورم هزینه‌های بندری شامل عوارض بر کشتی و کالا را در پی دارد.

عملکرد مالی (F.P): معمولاً سودهای غیرمعمول می‌تواند نشانگر وجود بازار غیررقابتی و گرایش احتمالی بندر به در پیش گرفتن رفتار غیررقابتی با بهره جستن از قدرت حاکمیت بر بازار باشد. معیار عملکرد مالی شاخص مناسبی برای تخمین میزان رقابت پذیری بندر است.

علاوه بر پیش شاخص‌های رقابت‌پذیری، سازمان بنادر به عنوان یک ناظر و سیاستگذار بایستی به ایجاد مقررات اقتصادی اقدام کند. تغییر در نقش سازمان از ارایه‌کننده خدمات بندری به صاحبخانه و ناظر، نیازمند این است که سازمان مهارت‌ها، روش‌ها و توانایی‌های سازمانی جدیدی عرضه کند. این امر شامل کنترل و اصلاح شیوه‌های غیررقابتی، طراحی قراردادهای مناسب، مذاکره با اپراتورهای بندری، نظارت بر اجرا و اعمال استانداردهای عمومی (اجباری) و ایجاد فرآیندهایی جهت مشارکت گسترده‌تر بخش خصوصی در توسعه پایانه‌های بندری است. قابل ذکر است که بهبود مقررات و نظامات بندری به معنای وضع مقررات دست‌وپاگیر نیست. قانونمندی نباید مانع ابتکار شود و مقررات سنگین نظارتی نباید موجب سلب اختیار و ابتکار و نوآوری سرمایه‌گذاران و از دست دادن فضای بهبود کارایی شود.

در مجموع برای طراحی یک سیاست نظارتی و اجتناب از معضلات قوانین دست و پاگیر توصیه‌های زیر مفید خواهند بود:

- تصویب هر مقررات اقتصادی جدید باید تنها در شرایط مشاهده ریسک‌های ناشی از رخ دادن رفتارهای ضدرقابتی باشد و آن هم در حالتی که دیگر شیوه‌های مداخله نظیر جرایم، منع یا تحریم به اندازه کافی امکان‌پذیر نباشد.

- ناظر باید مشخص کند که چه شکلی از مقررات اقتصادی (برای مثال وضع تعرفه) و تحت چه شرایطی به مورد اجرا گذاشته شود.

- مسوولیت‌های مقررات عملیات بندری و مقررات رقابت باید رسماً جدا شوند، چراکه ریسک تعارض بالقوه منافع میان دو شکل از مقررات وجود دارد.

- هنگامی که مقررات کنترل‌کننده اقتصادی وضع می‌شود، لازم است ناظران درک معقولی از ساختار هزینه‌ای عملیات و دسترسی به اطلاعات مالی اختصاصی داشته باشند.

- در مواردی که مشخص شود مقررات کنترل‌کننده اقتصادی لازم نیست ولی در عوض نظارت بر تعرفه‌های مصوب و تعهدشده نیاز است، سیستم نظارتی باید ملزومات گزارش تعرفه‌ای اپراتور و فرایند بررسی توسط ناظر را صریحاً مشخص سازد.

- کل سیاست‌های قانونمندی سازی رقابت، سیاست‌های کنترلی و مقررات ضدانحصار بهتر است به جامعه بندری و دریانوردی سپرده شود و صرفاً در اختیار دولت نباشد.

در خاتمه، سازمان بنادر و دریانوردی در جهت حمایت از مشتریان بندر و نفع کلی عموم، باید یک سیستم نظارتی واقع‌گرا طراحی کند؛ نظامی که میان وضعیت ایده‌آل و چیزی که دست‌یافتنی است تعادل برقرار کند. همچنین نسبت به وضع مقررات متناسب اقدام کند. مقررات نباید محدودکننده و دست‌وپاگیر باشد. مقرراتی که در پی کنترل موشکافانه این باشد که اپراتور خصوصی چگونه تجارتش را اداره می‌کند، ریسک نابودسازی هدف اصلی واگذاری خدمات به اپراتور خصوصی را به همراه دارد. سیستم نظارتی سازمان باید از توانمندی مدیریتی مناسب برخوردار بوده و قابلیت‌های سازمانی لازم را دارا باشد. ■

با توجه به موضوع گزارش ویژه این شماره ماهنامه مرتبط با رقابت پذیری بنادر و تحولات بازار حمل و نقل دریایی، از مدیران بنادر کشور درخواست شد تا مهم‌ترین مزایای بنادر تحت مدیریت خود را عنوان کنند. بر این اساس مدیران بنادر شهید رجایی، شهید باهنر، امام خمینی (ره)، چابهار، امیرآباد، نوشهر، انزلی، بوشهر، آبادان، ارومیه و لنگه مزیت‌های رقابتی این بنادر را تشریح کردند که در پی می‌آید.

بنادر شهید رجایی؛ حمل و نقل چندوجهی و مزایای انحصاری



علی اکبر صفایی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان

تخلیه و بارگیری شده که این امر حاکی از رشد روزافزون حمل و نقل بین‌المللی از طریق دریا است. پس از فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه و همزمان با رونق و رشد اقتصادی کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا و نیاز روزافزون کشورهای خاور دور و همچنین اروپای شرقی و مرکزی به مبادله کالا از طریق کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس با ایجاد بنادر پیشرفته جدید، تلاشی را برای افزایش ظرفیت و کسب سهم بیشتر از بازار حمل و نقل کانتینری آغاز کرده و برای کسب درآمد از طریق ترانزیت و ایجاد ارزش افزوده، رقمی بالغ بر ۴۶ میلیارد دلار برای توسعه بنادر خود و تبدیل شدن به هاب منطقه اختصاص داده‌اند.

حمل و نقل دریایی، شالوده و زیربنای اصلی تجارت و عنصر اصلی زنجیره تامین کالا است. در این زنجیره، بنادر به‌عنوان عامل محرک اقتصاد کشورها و حلقه ارتباطی میان حمل و نقل دریایی و زمینی، تداوم جریان کالا و خدمات را تضمین کرده و ارزان‌ترین راه تبادل کالا را در اختیار تجار و صاحبان کالا قرار می‌دهند.

بر اساس گزارش منتشر شده در کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل (انکتاد)، در سال ۲۰۱۰ میلادی بالغ بر ۹ میلیارد تن کالا در جهان مبادله شده است که حدود ۹۰ درصد این مبادلات و حجمی معادل ۸/۳ میلیارد تن کالا از طریق حمل و نقل دریایی صورت گرفته است. طی این سال ۵۶۰ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان



بنادر کانونی یا هاب، آن دسته از بنادری هستند که با بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و امکاناتی وسیع، مرکز تبادل کالای یک منطقه با سراسر دنیا به شمار می‌روند و کالاهای واردشده به آن منطقه را به بنادر دیگر توزیع می‌کنند

دور، برای عبور محموله‌های تجاری خود از خاک ایران و دستیابی به بازار کشورهای مشترک‌المنافع، حوزه قفقاز و شمال اروپا، موقعیت ممتازی به بندر شهید رجایی بخشیده و این بندر را مانند پلی که قاره‌های آسیا و اروپا را از طریق کریدور ترانزیتی شمال - جنوب به هم متصل می‌کند، با نیازها و ضرورت‌های جدیدی مواجه ساخت.

بر این اساس، مجتمع بندری شهید رجایی، برای ایفای نقش به‌عنوان دروازه واردات و صادرات و تنظیم‌کننده نبض اقتصاد کشور، ضمن جذب و پرورش نیروی انسانی کارآمد، با اتخاذ سیاست Land Lord و فراهم کردن امکان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، حرکتی را برای جهانی شدن و گرفتن سهم بیشتر از حمل‌ونقل دریایی و تجارت بین‌المللی آغاز کرده و برای ایستادن در رتبه اول بنادر منطقه در افق چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور، برنامه‌هایی را با هدف توسعه و افزایش کارایی و نیز ترغیب بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بندر، به اجرا درآورده است.

نقطه آغاز این حرکت، طرح توسعه و تکمیل حوضچه‌های دوم و سوم این مجتمع به منظور احداث اسکله‌های جدید با آب‌خوری حدود ۱۷ متر برای پهلودهی به شناورهای با ظرفیت ۱۵۰ هزارتن بوده است.

عملیات اجرایی این طرح با نگاه کوتاه‌مدت و میان‌مدت، از سال ۱۳۸۳ تا ۲ فاز آغاز شده که با اجرای فاز ۱ آن، ۲ پست اسکله مجموعاً به طول ۸۵۰ متر با آب‌خوری حدود ۱۷ متر، برای پهلودهی به کشتی‌های نسل هفتم با ظرفیت ۱۵ هزار TEU، ایجاد و زمین‌هایی به وسعت ۶۷ هکتار، احیا و به محوطه‌های عملیاتی این بندر اضافه شده است.

این پروژه در اسفندماه ۱۳۸۶ به بهره‌برداری رسید و با بهره‌برداری از آن امکان پهلودهی به بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان و دستیابی به ظرفیتی معادل ۳/۳ میلیون TEU فراهم شد. به دنبال افتتاح این فاز با ورود بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان با ظرفیتی بالغ بر ۱۴ هزار TEU در تیرماه سال ۱۳۸۸ به بندر شهید رجایی، نام این بندر در بین ۲۰ بندر بزرگ جهان که توانایی پذیرش چنین کشتی‌هایی را دارند، قرار گرفت.

فعالیت ۲۴ ساعته گمرک، بیمه‌های خارجی و بانک‌های ارایه‌کننده خدمات ارزی در این مجتمع و همچنین زیرساخت‌های ارتباطی و پیشرفته‌ترین تجهیزات بندری روز دنیا، تنها بخشی از امکاناتی است که در این بندر برای ارایه مطلوب‌ترین و مفیدترین خدمات به مشتریان خصوصاً برای تجار و صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی فراهم آمده است.

بهره‌مندی از امکان حمل‌ونقل چندوجهی خصوصاً خط ریلی به‌طول بیش از ۴۰ کیلومتر متصل به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور از مزایای منحصر به فرد دیگری است که موجب شده ارتباط این بندر با کشورهای CIS، ترکیه و اروپا برقرار شود، به‌طوری‌که در سال ۱۳۹۰ برای اولین بار امکان تردد قطارهای ترانزیتی در مسیر ۴۵۰۰ کیلومتری این بندر به آلمانی فزاقستان در مدتی کمتر از یک هفته فراهم شده است.

عملیات ساخت این مجتمع، در سال ۱۳۵۴ توسط کنسرسیومی از شرکت‌های ایتالیایی در فاصله ۳۲ کیلومتری غرب بندرعباس آغاز شد، اما پس از پیروزی انقلاب اسلامی با خروج اتباع بیگانه، این عملیات متوقف شد تا سرانجام در زمان ریاست جمهوری شهید رجایی با تلاش‌ها و پیگیری‌های مجدانه ایشان، عملیات اجرایی ساخت این بندر مجدداً آغاز و به همت متخصصان ایرانی، نخستین ترمینال این بندر در شهریور سال ۱۳۶۳ افتتاح شد و تا سال ۱۳۶۵ به تدریج ساختمان‌ها، انبارها، محوطه‌ها و ترمینال‌های دیگر آن به بهره‌برداری رسید.

این بندر در سال‌های آغاز فعالیت خود موثرترین و حیاتی‌ترین نقش را در تامین نیازهای کشور، در طول دوران دفاع مقدس ایفا کرده و طی دو دهه گذشته در شکست پروژه‌های تحریمی دشمنان به‌عنوان نمادی از تجارت ایران - نقش تاریخی و ارزنده‌ای برعهده داشته است.

در سال ۱۳۷۶ با معرفی این بندر به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی توسط دولت، روند روبه رشد فعالیت‌های این بندر با فراهم شدن برخی تسهیلات گمرکی، بازرگانی و مالیاتی شتاب بیشتری یافت، اما تقاضای روزافزون همسایگان سواحل جنوبی خلیج فارس، شبه‌قاره هند و آسیای

بنادر کانونی یا هاب، آن دسته از بنادری هستند که با بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و امکاناتی وسیع، مرکز تبادل کالای یک منطقه با سراسر دنیا هستند و کالاهای واردشده به آن منطقه را به بنادر دیگر توزیع می‌کنند.

در این میان جمهوری اسلامی ایران به‌دلیل واقع شدن در کنار سه آبراه مهم و راهبردی جهان، نقش بی‌بدیلی را به‌عنوان پل ارتباطی و پیونددهنده دو منبع انرژی در «دریای خزر» و «خلیج فارس» ایفا کرده و در دهه‌های اخیر با پشت سر گذاشتن تحولات عظیم در صنعت، اقتصاد و تجارت، کوشیده تا با توسعه بنادر خود و ایجاد ظرفیت‌های جدید، نقش بیشتری را در این صنعت ایفا کند. به‌طوری‌که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد مبادلات تجاری این کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌گیرد.

اما در میان بنادر مهم این کشور، مجتمع بندری شهید رجایی، از جایگاه ویژه و متمایزی برخوردار است. این مجتمع عظیم بندری، با برخورداری از موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی در نزدیک‌ترین نقطه به تنگه هرمز و دهانه ورودی خلیج فارس، به‌دلیل فاصله کوتاه از مسیر اصلی تردد بین‌قاره‌ای کشتی‌ها، با قرار گرفتن در محل تلاقی کریدور ترانزیتی شمال - جنوب، مهم‌ترین دروازه واردات و صادرات جمهوری اسلامی ایران محسوب شده و به تهنایی عهددار بیش از ۶۰ درصد حجم این مبادلات در مقوله ترانزیت، واردات و صادرات و ترانزیت است.

مجتمع بندری شهید رجایی که در نقطه مرکزی نوار ساحلی جنوب کشور و در استان هرمزگان با بیش از ۲ هزار و ۲۰۰ کیلومتر مرز دریایی واقع شده، به‌واسطه قرار داشتن در جوار صنایع بزرگ این استان و برخی از مهم‌ترین استان‌های صنعتی کشور و همچنین برخورداری از زیرساخت‌ها و شقوق مختلف حمل‌ونقل و اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن و جاده تاریخی ابریشم، بیشترین نقش را در صنعت حمل‌ونقل کشور ایفا کرده و با بیش از ۸۰ بندر معروف جهان از طریق ۳۴ خط برتر کشتیرانی و کانتینری دنیا، تبادل کالا و مراوده بازرگانی دارد.

این مجتمع با ۲۴۰۰ هکتار وسعت، از ظرفیت پذیرش ۷۰ میلیون تن کالا در سال برخوردار است و ضمن بهره‌مندی از ۳۶ پست اسکله، به‌طور متوسط سالانه از رشدی بالغ بر ۲۳ درصد برخوردار بوده و با در اختیار داشتن بزرگ‌ترین و پیشرفته‌ترین ترمینال‌های کانتینری کشور، با ظرفیت ۳/۳ میلیون TEU کانتینر در سال، حجم گسترده‌ای از عملیات جابه‌جایی کالاهای عمومی خصوصاً محصولات فولادی، فله خشک، فله مایع و فرآورده‌های نفت خام در این بندر انجام می‌شود.

مهم‌ترین اقدام بندر شهید رجایی، برای پیوستن به جمع بنادر نسل سوم جهان و تبدیل شدن به هاب منطقه، افزایش پسکرانه‌های این بندر، به میزان دو برابر مساحت کنونی است



اما بلافاصله و همزمان با بهره‌برداری از این طرح، عملیات اجرایی فاز دوم توسعه بندر شهید رجایی، آغاز و برای دستیابی به ظرفیتی معادل ۶ میلیون TEU، کار ساخت ۷ پست اسکله جدید جمعاً به طول ۲۰۲۰ متر در موقعیت پال‌های غربی و شرقی این مجموعه، در دستور کار قرار گرفته است.

این اسکله‌ها با آبخور ۱۵ متر، برای پهلودهی به کشتی‌های سوپرپاناما کس یا نسل ششم، به ظرفیت ۱۲ هزار TEU طراحی شده است.

همزمان با توسعه دریایی و فیزیکی این بندر، تلاش‌هایی برای توسعه زیرساخت‌ها، به کارگیری نیروی انسانی کارآمد، تجهیزات مدرن و فن‌آوری‌های پیشرفته در زمینه ایمنی و امنیت دریانوردی و همچنین ترغیب بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در این بندر صورت گرفته است که در نتیجه این تلاش‌ها، بندر شهید رجایی در سال ۲۰۱۰ میلادی، با رشدی معادل ۴۶ درصد، در میان ۲۵۰۰ بندر مهم دنیا با ۲۸ پله صعود در مدتی کمتر از ۵ سال، از رتبه هفتاد و دوم، به رتبه چهل و چهارم دست یافته است.

اما مهم‌ترین اقدام بندر شهید رجایی، برای پیوستن به جمع بنادر نسل سوم جهان و تبدیل شدن به هاب منطقه، افزایش پسکرانه‌های این بندر،

به میزان دو برابر مساحت کنونی است که این اقدام با توجه به محدودیت پسکرانه و محوطه‌های عملیاتی موردنیاز این بندر با الحاق ۲۴۰۰ هکتار اراضی واقع در شمال این بندر صورت گرفته و موجب خواهد شد که مدت رسوب کالا در این بندر کاهش یابد.

به طور کلی لجستیک به فرآیندهایی اطلاق می‌شود که با رساندن کالا و مواد اولیه در زمان مشخص، مکان معین، مقدار مورد نیاز و با کمترین هزینه، درصدد ایجاد یک نظام واحد در بحث واردات، توزیع و صادرات بوده و معمولاً در جوار بنادر امکان تحقق می‌یابد.

با الحاق این اراضی به مجتمع بندری شهید رجایی، امکان ایجاد یک منطقه لجستیکی در جوار این مجتمع، برای تبدیل بخش مهمی از واردات کشور به کالاهایی با ارزش افزوده، فراهم شده و زمینه صادرات مجدد این کالاها مهیا خواهد شد.

تجار و صاحبان کالا می‌توانند با استفاده از خطوط تولید و مونتاژ ایجادشده در زمینه‌هایی چون بسته‌بندی، برچسب‌زنی، تفکیک و توزیع، بدون پرداخت عوارض گمرکی و هزینه‌های سنگین حمل‌ونقل، در زمینه تولید محصولاتی با ارزش افزوده با قیمت قابل رقابت برای مصارف داخلی و

صادرات مجدد فعالیت کنند.

این منطقه همچنین می‌تواند به‌عنوان حلقه کلیدی ارسال کالا و حلقه اتصال میان حمل‌ونقل دریایی و زمینی عمل کرده و صنایع و مراکز پراکنده‌ای را که در اقصا نقاط کشور در بحث تبدیل و صادرات مجدد فعالیت می‌کنند، در خود جای دهد.

ایجاد این شهر لجستیکی در جوار بندر شهید رجایی، از یک سو برگ برنده این بندر در رقابت با بنادر منطقه برای کانونی شدن است و از سوی دیگر با کاهش هزینه‌های تولید، بسته‌بندی، ذخیره‌سازی، حمل‌ونقل و توزیع، می‌تواند بستر لازم را برای ایجاد یک نظام واحد برای اتصال جریان صادرات و واردات فراهم کند.

در صورت احداث این شهر و قرار گرفتن آن در موقعیت منطقه ویژه اقتصادی، صنایع و مراکز پراکنده‌ای که در اقصانقاط کشور با پرداخت هزینه‌های سنگین حمل‌ونقل و گمرک در بحث تبدیل و صادرات مجدد، با مشکلات عدیده‌ای مواجه هستند از مزایای این شهر بهره‌مند شده و قیمت تمام‌شده محصولشان قابل رقابت در بازارهای بین‌المللی می‌شود. این رویکرد ضمن افزایش تولید ناخالص ملی، ایجاد اشتغال، کاهش هزینه‌ها و قیمت کالاهای مختلف را در بازارهای داخل در پی دارد.

بدین ترتیب بندر شهید رجایی در آینده‌ای نزدیک به‌عنوان حلقه کلیدی ارسال کالا و لینک میان حمل‌ونقل دریایی و زمینی عمل کرده و با ایجاد بستری مناسب برای برقراری یک نظام واحد در زنجیره واردات و صادرات، در جایگاه یک بندر توسعه‌یافته و نسل سوم، موثرترین و ارزشمندترین نقش را در شکوفایی اقتصادی ملی ایفا خواهد کرد. ■





مدیر اداره بندر و دریانوردی شهید باهنر

مزیت‌های تجاری و گردشگری بندر شهید باهنر

بندر شهید باهنر از بنادر قدیمی استان هرمزگان و جزو ۸ بندر فعال ایران به شمار می‌رود و با توجه به موقعیت مناسب و استراتژیک آن سومین بندر صادراتی کشور است که عمدتاً در امور صادرات کالاهای نفتی و ترانزیت کالا و مسافر جایگاه ویژه‌ای دارد. این بندر دارای ۲۷ هزار مترمربع انبار سرپوشیده، ۷۵ هزار مترمربع محوطه بارانداز، ۶ پست اسکله کالاهای عمومی و ۴ پست اسکله مسافری و رو رو و ۲ پست اسکله نفت و گاز است.

موقعیت ممتاز جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس، اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن و شبکه راه‌های بین‌المللی، نزدیکی به مناطق آزاد قشم و کیش و بنادر تجاری حوزه خلیج فارس این بندر را به پایگاهی استراتژیک و منحصر به فرد پس از مجموعه بندر شهید رجایی در منطقه تبدیل کرده است. این بندر با دارا بودن سالن مسافری بین‌المللی خلیج فارس به مساحت ۳۸۰۰ مترمربع با ظرفیت جابه‌جایی بیش از ۱۵۰ هزار نفر در سال برای مسافران خارجی یکی از مهم‌ترین مرزهای دریایی کشور به شمار می‌رود که تردد مسافری از این بندر به کشورهای حاشیه خلیج فارس را پوشش می‌دهد و در بخش مسافری داخلی در بندر شهید حقانی سالانه با متوسط ۳۰۰ هزار نفر جابه‌جایی مسافر به جزایر داخلی که عمدتاً قشم، هرمز و لارک هستند، به عنوان نخستین بندر مسافری کشور به شمار می‌رود.

متوسط سالانه ۴ سفر کشتی‌های توریستی کروزر از سرتاسر دنیا به این بندر پهلو می‌گیرند که با توجه به امکانات این بندر می‌تواند جذب توریست به استان هرمزگان و همچنین استان‌های دیگر را تسریع بخشد و منافع جذب توریست را وجود سالن خدمات متمرکز پیشرفته برای ارائه خدمات بهتر در امر صادرات و واردات و ترانزیت کالا جهت تسریع در ارائه خدمات بندری به منظور خدمات‌رسانی بهینه در امر ورود و خروج شناورها و همچنین جابه‌جایی کالا و خروج آن از بندر با تمرکز دادن دفتر خدمات بندری دفتر کل انبارها، گمرک بانک و شرکت‌های تابعه بسیار موثر عمل کرده و حرکت رو به جلو برای افق بهتر را هموار نموده است. ■

بندر شهید باهنر از بنادر قدیمی استان هرمزگان و جزو ۸ بندر فعال ایران به شمار می‌رود و با توجه به موقعیت مناسب و استراتژیک آن سومین بندر صادراتی کشور است که عمدتاً در امور صادرات کالاهای نفتی و ترانزیت کالا و مسافر جایگاه ویژه‌ای دارد. این بندر دارای ۲۷ هزار مترمربع انبار سرپوشیده، ۷۵ هزار مترمربع محوطه بارانداز، ۶ پست اسکله کالاهای عمومی و ۴ پست اسکله مسافری و رو رو و ۲ پست اسکله نفت و گاز است.

موقعیت ممتاز جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس، اتصال به شبکه بین‌المللی راه‌آهن و شبکه راه‌های بین‌المللی، نزدیکی به مناطق آزاد قشم و کیش و بنادر تجاری حوزه خلیج فارس این بندر را به پایگاهی استراتژیک و منحصر به فرد پس از مجموعه بندر شهید رجایی در منطقه تبدیل کرده است. این بندر با دارا بودن سالن مسافری بین‌المللی خلیج فارس به مساحت ۳۸۰۰ مترمربع با ظرفیت جابه‌جایی بیش از ۱۵۰ هزار نفر در سال برای مسافران خارجی یکی از مهم‌ترین مرزهای دریایی کشور به شمار می‌رود که تردد مسافری از این بندر به کشورهای حاشیه خلیج فارس را پوشش می‌دهد و در بخش مسافری داخلی در بندر شهید حقانی سالانه با متوسط ۳۰۰ هزار نفر جابه‌جایی مسافر به جزایر داخلی که عمدتاً قشم، هرمز و لارک هستند، به عنوان نخستین بندر مسافری کشور به شمار می‌رود.

متوسط سالانه ۴ سفر کشتی‌های توریستی کروزر از سرتاسر دنیا به این بندر پهلو می‌گیرند که با توجه به امکانات این بندر می‌تواند جذب توریست به استان هرمزگان و همچنین استان‌های دیگر را تسریع بخشد و منافع جذب توریست را



ابراهیم ایدنی

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان

نقش بندر امام خمینی (ره) در رقابت منطقه‌ای ترانزیت

مصرف غلات وجود دارد. در خاورمیانه سالانه حدود ۳۸ میلیون تن غلات مصرف می‌شود که از این میزان تنها ۱۸ میلیون تن آن در خود کشورهای مذکور تولید می‌شود. هم اکنون سه کشور ذکر شده حدود ۲۲ درصد گندم صادراتی جهان را تامین می‌کنند و بخش اعظم آن روانه بازارهای کشورهای عربی حوزه خلیج فارس می‌شود. در حال حاضر ترانزیت گندم از قزاقستان به کشورهای عربی از خاک روسیه و دریای سیاه از مسیر ۹۰۰۰ کیلومتری صورت می‌گیرد، در حالی که این مسیر از طریق ایران ۳۸۰۰ کیلومتر است. بدون تردید جایگزین شدن مسیر ایران برای ترانزیت گندم علاوه بر کاهش هزینه حمل‌ونقل برای صادرکنندگان، درآمدزایی و رونق تجاری برای ایران را به همراه خواهد داشت. در این ارتباط، گسترش ترانزیت و توسعه سوآپ به‌عنوان روش‌های تجاری در ایران می‌تواند راه رسیدن به اهداف را کوتاه‌تر کند.

در حال حاضر بندر امام خمینی (ره) بزرگ‌ترین بندر تخصصی در تخلیه و بارگیری غلات کشور است و سالانه حدود ۹۰ درصد از غلات مورد نیاز کشور از طریق این بندر وارد می‌شود. جدول زیر واردات غلات در کشور و همچنین سهم بندر امام خمینی (ره) را طی سال‌های ۸۶ تا ۹۰ نشان می‌دهد.

همچنین موقعیت استراتژیک بندر امام خمینی (ره) جهت ترانزیت غلات کشورهای آسیای میانه به کشورهای حوزه خلیج فارس و شمال آفریقا سبب شده تا این بندر به‌عنوان حلقه اتصال قزاقستان و روسیه به کشورهای ذکر شده نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند.

از جمله امکانات مهم بندر امام خمینی (ره) جهت تسهیل ترانزیت غلات می‌توان به وجود ۸ پست اسکله غلات به ظرفیت سالانه ۹ میلیون تن، سیلوی ۷۵ هزار تنی ترانزیت غلات و ساخت ۳۲ باب انبار نگهداری غلات توسط سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با ظرفیت سالانه ۱۲ میلیون تن اشاره کرد. وجود اسکله ۱۵۰ هزار تنی تخلیه و بارگیری غلات و برنامه‌ریزی جهت احداث سه سیلوی جدید ۱۰۰ هزار تنی و ۵۰ هزار تنی جهت نگهداری غلات کشورهای آسیای میانه نیز از گام‌های بزرگی

با توجه به رقابت منطقه‌ای بنادر در خصوص ترانزیت کالا، بندر امام خمینی (ره) با ظرفیت ۵۰ میلیون تن کالا و ۱۱ هزار هکتار وسعت و به‌عنوان وسیع‌ترین منطقه ویژه اقتصادی بندری به تحلیل شرایط و تدوین برنامه‌های استراتژیک لازم و بررسی فرصت‌ها و تهدیدات پیش روی خود پرداخته و علاوه بر افزایش عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای هدف، به ساماندهی سیستم حمل‌ونقل یکپارچه و توسعه پسرگانه اقدام کرده است. با توجه به اینکه طرح بندر بزرگ فاو کشور عراق به ظرفیت ۹۹ میلیون تن و بندر بزرگ مبارک کشور کویت در شمال غربی خلیج فارس و در نزدیکی بندر امام خمینی (ره) هنوز در پارهای از ابهام است و موجب کشمکش‌های سیاسی بین دو کشور شده است، لذا به نظر نمی‌رسد که در آینده نزدیک این بنادر بتوانند به‌عنوان رقیب جدی منطقه‌ای برای بندر امام خمینی (ره) مطرح باشند. نظر به وجود توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بندر امام جهت تبدیل شدن به هاب غلات خلیج فارس مانند وجود تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت فرآورده‌های نفتی از کشور عراق، در ادامه به تشریح هر یک از موارد فوق می‌پردازیم.

◀ ترانزیت غلات

سالانه ۱۳۰ میلیون تن غلات در سه کشور همسایه شمالی ایران تولید می‌شود که بخش قابل توجهی از آن به صورت مازاد صادر می‌شود. کشورهای قزاقستان، روسیه و اوکراین بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گندم در سطح جهان به‌شمار می‌روند و براساس پیش‌بینی‌ها، این سه کشور تا سال ۲۰۲۰ حدود ۳۵ درصد از صادرات جهانی را در اختیار دارند. این در حالی است که در جنوب ایران و در منطقه خاورمیانه، بازار بزرگ

امروزه صنعت ترانزیت یکی از پرسودترین تجارت‌های دنیا به‌شمار می‌رود و از این رو کشورها و بنادری که در مسیر کریدورهای بین‌المللی ترانزیتی قرار می‌گیرند، می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت ببرند. از طرفی بهبود عملکرد بنادر و باقی ماندن آنها در عرصه رقابت تنها با سرمایه‌گذاری‌های سنگین امکان‌پذیر نیست، بلکه این امر تابعی از سیاست‌گذاری‌های تجاری و گمرکی و بهبود عملکرد بوروکراتیک است.

سال	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰
کل کشور (هزار تن)	۵۴۷۲	۱۲۴۵۳	۱۱۹۱۳	۷۵۶۲	۶۶۲۵
بندر امام (هزار تن)	۵۱۶۵	۹۴۶۹	۹۲۴۰	۶۷۹۶	۵۹۳۵
سهم بندر امام (درصد)	۹۴ درصد	۷۶ درصد	۷۸ درصد	۹۰ درصد	۹۰ درصد

است که این بندر را به کانون تخلیه و بارگیری غلات خاورمیانه مبدل خواهد کرد.

◀ ترانزیت فرآورده‌های نفتی

فرصت طلایی ترانزیت سوخت و فرآورده‌های نفتی از کشور به دلیل وجود ذخایر نفت و گاز کشورهای آسیای میانه و عراق، حضور ایران در بلوک اقتصادی اکو و محورهای جدید ترانزیتی را پررنگ تر کرده است. ترانزیت مواد نفتی به‌عنوان منبع درآمدی خوبی در کشور شناخته می‌شود که می‌توان با به‌کارگیری راهبردهای موثر این درآمدها را کسب کرد. با توجه به برنامه‌ریزی دولت جهت اخذ حداقل ۳ میلیارد دلار از فعالیت‌های دریایی و بندری با کشور عراق، لذا با برنامه‌ریزی جهت ترانزیت و ترانشیپ حدود ۱۲ میلیون تن کالا می‌توان درآمد فوق را تحقق بخشید. در این میان بندر امام خمینی (ره) نیز به دلیل قرار گرفتن در جنوب غربی کشور و نزدیکی به کشور عراق از جایگاه ویژه‌ای جهت ترانزیت کالا از/ به عراق برخوردار است. در حال حاضر این بندر با برخورداری از امکانات و تجهیزات پیشرفته مواد نفتی، شرایط مناسبی را جهت ترانزیت فرآورده‌های نفتی از عراق فراهم آورده است. جدول ذیل وضعیت ترانزیت نفتی در کشور و سهم بندر امام خمینی (ره) را در ترانزیت این کالا نشان می‌دهد.

هم اکنون فرآورده‌های نفتی همچون مازوت از پالایشگاه‌های بی جی، کرکوک و سلیمانیه عراق توسط کامیون و از مرزهای غرب کشور به مقصد بندر امام حمل و از این بندر توسط کشتی‌های اقیانوس پیما به خارج از کشور ترانزیت شده است. با توجه به دستیابی بندر امام به کشور عراق از طریق حمل‌ونقل ریلی و هزینه کم ترانزیت کالاهای عراقی به سایر کشورها

بندر امام خمینی (ره) بزرگ‌ترین بندر تخصصی در تخلیه و بارگیری غلات کشور است و سالانه حدود ۹۰ درصد از غلات مورد نیاز کشور از طریق این بندر وارد می‌شود

از این طریق، این بندر به‌عنوان مناسب‌ترین مسیر توسعه محور ترانزیتی ایران، عراق و سوریه به شمال آفریقا و جنوب اروپا در نظر گرفته می‌شود.

◀ فرصت‌های منطقه‌ای پیشروی بندر امام خمینی (ره)

در حال حاضر ظرفیت حمل کالا از طریق ریل در کشور حدود ۱۸ میلیون تن است که فقط از ۱۳ درصد آن استفاده می‌شود، این در حالی است که حمل‌ونقل ریلی محور اصلی توسعه همه کریدورهای بین‌المللی است. هم اکنون استان خوزستان دارای ظرفیت‌های ریلی تقریباً مناسبی است که با توسعه حمل‌ونقل ریلی در این منطقه و اتصال خطوط ریلی ایران و عراق از طریق مرز شلمچه و همچنین توسعه و بهسازی خطوط راه آهن به مرزهای جلفا و بازرگان، علاوه بر دستیابی به اهداف کریدور شرق به غرب، فرصت‌ها و کریدورهای جدیدی متصور خواهد شد. این فرصت‌ها عبارتند از:

۱- ایجاد کریدور جنوب - شمال با توجه به مسیر SLB عربستان (Saudi Land Bridge):

نظر به اینکه ایجاد مسیر جدید ریلی در عربستان با نام SLB جهت انتقال کالاهای آفریقایی حاشیه دریای سرخ به کشورهای آسیای میانه و اروپا در حال اقدام است و با راه‌اندازی این مسیر دیگر نیازی به جابه‌جایی کالا از مسیر دریایی طولانی و پرهزینه دریای سرخ تا مرکز خلیج فارس نیست، لذا با محوریت قرار دادن کشور ایران و بندر امام خمینی (ره) در این مسیر، عملاً کریدور جدید جنوب - شمال در حال شکل‌گیری است و با توجه به اتصال ریلی بندر امام خمینی (ره) به مرزهای بازرگان و جلفا، کالا به سمت کشورهای ترکیه، روسیه و اروپا ترانزیت خواهد شد.

۲- ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل ترکیبی جهت دستیابی به بازارهای عراق.

۳- ایجاد مسیرهای جدید حمل‌ونقل ریلی به ترکمنستان و قزاقستان از طریق بندر امام، امیرآباد، ترکمنستان و قزاقستان. ■



شرح	سال ۸۹	سال ۹۰
کل کشور (هزار تن)	۲۹۲۹	۳۶۶۲
بندر امام (هزارتن)	۱۱۶۴	۱۷۴۵
سهم بندر امام (درصد)	۴۶ درصد	۴۸ درصد



بندر چابهار؛ موقعیت لجستیکی ممتاز در خاورمیانه



سیاوش رضوانی

مدیر کل بندار و در یانوردی استان سیستان و بلوچستان

در سال‌های اخیر دولت حرکت‌های مثبتی را در خصوص اعطای امتیازات منحصربه‌فرد به چابهار از خود نشان داده است که در این بین می‌توان به مصوبات جلسه کمیته کارشناسی شورای عالی توسعه صادرات غیرنفتی مورخ ۱۳۸۵/۵/۲۴ اشاره کرد.

◀ موقعیت جغرافیایی بندر چابهار

بندر چابهار در ساحل شرقی خلیج چابهار و در طول جغرافیایی ۶۰ درجه و ۳۱ دقیقه و عرض جغرافیایی ۲۵ درجه و ۱۲ دقیقه در استان سیستان و بلوچستان واقع شده است.

این بندر به جهت برخورداری از موقعیت ممتاز در شرق تنگه هرمز و دریای عمان در مسیر خطوط اصلی کشتیرانی به آفریقا، آسیا و اروپا قرار گرفته و به‌عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی و ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و افغانستان به بازارهای خلیج فارس، شرق آفریقا و دیگر نقاط جهان مطرح است. بندر چابهار مشتمل بر دو بندر شهیدبهبشتی و کلانتری است که بندر شهیدبهبشتی ظرفیت پذیرش کشتی‌های با تناژ ۷۰۰۰۰ تن و شهیدکلانتری تا ظرفیت ۴۵۰۰۰ تن را دارد. از میان این دو بندر، بندر شهیدبهبشتی به دلیل برخورداری از امکان توسعه فیزیکی و محوطه و اراضی پشتیبانی وسیع و طرح جامع توسعه بندر چابهار بر توسعه بندر شهیدبهبشتی تمرکز کرده است.

بندر چابهار در معادلات حمل‌ونقل جهانی و ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی کاملاً شناخته شده است. این بندر که با داشتن موقعیت لجستیکی مناسب و حضور منطقه آزاد چابهار می‌توانست به درجه ورودی کریدور شمال - جنوب و محور شرق تبدیل شود، پس از گذشت ۳۱ سال از انقلاب اسلامی همچنان محروم و منتظر است.

سال‌ها قبل زمانی که منطقه آزاد چابهار به‌عنوان یکی از مناطق آزاد تجاری - صنعتی کشور متولد شد، روزه‌های روشن امید در قلب سرزمینی سوخته درخشید. بندری که در زمان جنگ تحمیلی یک تنه جور بسیاری از مبادلات بین‌المللی ایران را می‌کشید، پس از پایان جنگ یکباره فراموش شد. آن همه مزیت، اعتبار بین‌المللی و موقعیت سوق الجیشی و البته لجستیکی می‌رفت تا در بوته فراموشی ناپود شود، ولی شکل‌گیری منطقه آزاد چابهار چشم‌اندازی بسیار مطلوب را فراروی دیده مردم منتظر و محروم منطقه گشود.

◀ توسعه چابهار

در شهریورماه ۱۳۷۹ زمانی که موافقتنامه کریدور شمال - جنوب در سن پترزبورگ میان وزرای حمل‌ونقل سه کشور ایران، هند و روسیه به امضا رسید، چابهار به‌عنوان بندری استراتژیک در این کریدور معرفی شد. بندر چابهار و اتصال آن به مرز ترکمنستان در منطقه مرزی باجگیران کوتاه‌ترین مسیر حمل‌ونقل زمینی کالا در کریدور شرق و شاهراه تغذیه کشورهای آسیای میانه محسوب می‌شد.

اما این برتری استراتژیک به تنهایی برای هدایت مبادلات تجاری در قالب ترانزیت به این مسیر کافی به نظر نمی‌رسید. لزوم احداث، تکمیل، نوسازی و بهسازی زیرساخت‌های لازم از جمله بندر و اسکله‌های آن، فرودگاه، ریل راه‌آهن و شبکه جاده‌های زمینی به شدت احساس می‌شد. دو حلقه اساسی اتصال اقیانوس هند به کشورهای آسیای میانه در دو نقطه استراتژیک یعنی چابهار و سرخس شکل گرفت، ولی سایر حلقه‌های اتصال‌دهنده این دو منطقه از سال ۱۳۷۲ تاکنون تغییر چندانی نکرده است.

◀ بندر شهید کلانتری:

- عملیات اجرایی این بندر از سال ۶۰ آغاز شد و با تکمیل ۴ پست اسکله فلزی در سال ۶۲ عملاً به بهره‌برداری رسید. محوطه پشتیبانی آن حدود ۴۰ هکتار است و تأسیسات و انبارهایی مانند ساختمان ترمینال مسافری که در حال حاضر به صورت ساختمان اداری با بنای ۷۰۰۰ مترمربع است، دارد.
- موج‌شکن بندر به طول ۱۱۰۰ متر
- ۴ اسکله فلزی برای شناورهای کوچک و سنتی
- یک اسکله بتنی به طول ۲۲۵ متر برای کشتی‌های ۴۵۰۰ تن

◀ بندر شهید بهشتی:

- فعالیت آن توسط هیأت سه نفری از سال ۶۱ آغاز شد و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندری خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس عملیات احداث آن با برنامه‌ریزی برای ساخت و نصب ۴ پست اسکله فلزی در عمق ۹ متر آغاز شد.
- محوطه پشتیبانی بندر نزدیک به ۲۴۰ هکتار
- اسکله‌های نصب سریع در سال ۶۲ توسط مقام معظم رهبری به‌طور رسمی افتتاح شد.

◀ اهمیت استراتژیک بندر شهید بهشتی

بندر شهید بهشتی از ارکان مهم و کلیدی در برنامه‌ریزی استراتژیک دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه و فعال‌سازی محور شرق محسوب شده و در راستای سیاست‌های دولت محترم مبنی بر محرومیت‌زدایی و ارتقای سطح زندگی و معیشت مردم از اولویت خاصی برخوردار است، به‌طوری‌که در تصویب‌نامه شماره ۲۸۵۵۷/ت ۲۹۷۳۸ هـ مورخ ۱۳۸۴/۸/۱۰ هیأت محترم وزیران، نقش کلیدی بندر چابهار در ارتقای جایگاه ایران در ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی، افزایش سهم مشارکت ایران در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه شرقی و شمال شرقی، بهبود تولید ناخالص داخلی و ارتقای نقش منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه‌ای اشاره شده است. لذا توسعه بندر شهید بهشتی از یک طرف به جهت اثرات القایی مثبتی که از طریق گسترش فعالیت‌های پسی و پیشین وابسته به خدمات بندری در منطقه می‌تواند ایفا کند، از نقش انکارناپذیری برخوردار است. از طرف دیگر به واسطه موقعیت ایران در ترانزیت کالا و تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای همجوار به کانون استراتژیک دولت در جنوب شرق کشور تبدیل شده است که انتظار می‌رود با سرمایه‌گذاری غیردولتی و فعال شدن بندر، شاهد آغاز تحول در این منطقه از کشور باشیم.

◀ طرح توسعه بندر

این طرح توسط قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) به‌عنوان پیمانکار و سازمان بندار و دریانوردی به‌عنوان کارفرما به مبلغ ۳۴۱ میلیارد دلار اجرا خواهد شد.

جدول فاز بندی طرح توسعه		
فاز	سال (میلادی)	شرح
۱	۲۰۱۳	احداث قسمت انتهایی موج‌شکن به طول ۱۶۵۰ متر، احداث یک ترمینال کانتینری شامل دو پست اسکله به طول ۶۴۰ متر، احداث سه پست اسکله چندمنظوره به طول ۵۸۰ متر - لایروبی به میزان ۱۷ میلیون متر مکعب تا عمق ۱۶ - احیای اراضی به میزان ۲۲۰ هکتار
۲	۲۰۱۶	احداث یک پست اسکله کانتینری ۳۶۰ متری (ترمینال ۱)
۳	۲۰۱۸	احداث یک پست اسکله نفتی در بندر شهید بهشتی
۴	۲۰۱۸	احداث یک پست اسکله چندمنظوره
۵	۲۰۲۰	احداث یک پست اسکله کانتینری ۳۶۰ متری (ترمینال ۱)

◀ نقاط قوت بندر

توانمندی‌های بالفعل بندر را می‌توان در موارد زیر برشمرد:

- ۱- موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد چابهار
- ۲- موقعیت ممتاز تجاری و ترانزیتی بین هند و افغانستان و آسیای میانه
- ۳- طرح‌های توسعه بندر و مدرنیزاسیون تأسیسات و تجهیزات بندری و اجرای طرح جامع توسعه بندر
- ۴- مجاورت با منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار
- ۵- اولین بندر ورودی به آب‌های جمهوری اسلامی و دسترسی به آب‌های اقیانوسی
- ۶- دارا بودن موقعیت ترانشیپی
- ۷- آرایه تعرفه‌های تشویقی
- ۸- توان صادراتی و پتانسیل‌های بالای استان در بخش معدن
- ۹- شرایط آب و هوایی مناسب و مطلوب بندر چابهار در مقایسه با سایر بنادر جنوبی کشور
- ۱۰- قرار گرفتن در بریدگی طبیعی خلیج چابهار و ایمنی آن از جریان‌های شدید اقیانوسی
- ۱۱- تنها بندر کشور در ورودی تنگه هرمز و متصل به آب‌های آزاد

◀ فرصت‌های بندر

- ۱- تجارت و روابط ترانزیتی هند با روسیه و آسیای میانه و افغانستان
- ۲- مجاورت با کشور محصور در خشکی افغانستان و عدم دسترسی مستقیم این کشور به آب‌های آزاد و موقعیت ترانزیتی این کشور به آسیای میانه
- ۳- قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب

◀ مزایا و پتانسیل‌های بندر

- تخفیف ۲۰ درصدی سود بازرگانی به کالاهای وارده به بندر چابهار.
- تخفیف ۳۰ درصدی در هزینه‌های تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) نسبت به سایر بنادر جنوبی کشور (مربوط به صاحبان کالا).
- تخفیف ۳۰ درصدی پرداخت حقوق و عوارض وارد بر کشتی‌های کانتینری (مربوط به خطوط کشتیرانی).
- اعمال تخفیفات حجمی پلکانی به شرکت‌های کشتیرانی که اقدام به حمل کانتینر به بندر چابهار می‌کنند.
- تسری و اعمال قوانین منطقه آزاد بر محوطه‌های دو بندر شهید بهشتی و کلانتری.
- همجواری با منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار و امکان برخورداری از تخفیف در ۱۵ درصد سود بازرگانی سهم منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار.
- توانایی پذیرش کشتی‌هایی با آب‌خور ۱۱/۲۰ متر.
- دارنده گواهینامه سیستم یکپارچه مدیریت IMS شامل استانداردهای ISO 2000-9001، ISO 2004-14001، OHSAS 1999-18001
- تنها بندر اقیانوسی کشور (دروازه ورودی خلیج فارس).
- دروازه ورودی کریدور بین‌المللی شمال - جنوب و محور توسعه شرق کشور.
- عدم انتظار نوبت کشتی به نسبت سایر بنادر کشور.
- جاده ترانزیتی چابهار به میلک (نیکشهر - ایرانشهر - زاهدان).
- راه‌اندازی پایانه حمل و نقل مرز میلک.
- عملیاتی شدن احداث خط ریلی چابهار - زاهدان - مشهد. ■

امیرآباد؛ پیشرو در ایجاد بندر نسل سوم



سیدعلی نعیمی

مدیر کل منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد

◀ جذب سرمایه بخش خصوصی

بندر امیرآباد را می‌توان یکی از موفق‌ترین بنادر کشور در جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دانست. اراضی وسیع پشتیبانی (۱۰۰۰ هکتار در حال افزایش به ۲۱۲۰ هکتار) به همراه امکانات زیربنایی و صرفه اقتصادی ناشی از تخفیفات و مزایای قانونی مناطق ویژه اقتصادی محیط مناسب و امنی را جهت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی به‌وجود آورده است.

از اهم سرمایه‌گذاری‌های صورت گرفته می‌توان احداث کارخانه فولاد با ظرفیت ۷۰۰ هزار تن، کارخانه گچ صادراتی، احداث نیروگاه ۷۵ مگاواتی، سیلوی غلات و ... را نام برد.

◀ عوامل مهم و اثرگذار بر ترکیب صادراتی و ترانزیتی بندر امیرآباد:

مهم‌ترین هدف احداث بندر امیرآباد، استفاده از ظرفیت ترانزیتی کشور بر اساس تفاهمنامه کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال- جنوب است. ظرفیت این کریدور جابه‌جایی و ترانزیت سالانه ۲۰ میلیون تن کالا برآورد شده است که با اتمام فاز اول بندر امیرآباد از مجموع سه فاز پیش‌بینی شده و ایجاد ظرفیت ۷ میلیون تنی نقش مهمی را در این کریدور ایفا می‌کند.

◀ بندر امیرآباد پایلوت ترانزیت غلات

طبق اعلام وزارت بازرگانی، مقامات قزاقستان ترانزیت ۳ میلیون تن گندم از طریق ایران را در دستور کار خود قرار داده‌اند که با توجه به امکانات موجود از قبیل سیلو و مکنده پر قدرت غلات، بندر امیرآباد به‌عنوان پایلوت غلات در

منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر حاشیه دریای خزر و پیشگام در ایجاد بندر نسل سوم، افق جدیدی را در شکوفایی اقتصادی شمال کشور با استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی و صادراتی گشوده است.

وجود زیرساخت‌های مناسب و پتانسیل‌های بالقوه موجب شد تا در اندک زمانی از شروع فعالیت، مورد استقبال تجار، صاحبان کالا و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی قرار گیرد. رشد سالیانه عملیات بندری و جذب سرمایه‌گذاری قابل توجه بخش خصوصی نشان‌دهنده حرکت رو به جلو و اتخاذ سیاست مناسب و درست از سوی مسوولان بندر است. یکی از عوامل مهم پیشرفت بندر امیرآباد بهره‌گیری از تجهیزات مدرن و امکانات نرم‌افزاری است که موجب تسریع در عملیات بندری و افزایش راندمان کاری و در نتیجه استقبال صاحبان کالا از نحوه ارائه خدمات بندری می‌شود.

پتانسیل‌های بندر امیرآباد را می‌توان به چند دسته تقسیم کرد که در ذیل به آنها اشاره می‌شود:

۱- موقعیت و امکانات ترانزیتی مناسب شامل:

• قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال - جنوب

• نزدیکی به دو فرودگاه بین‌المللی ساری و گرگان

• دسترسی به محورهای ارتباطی متعدد شامل فیروزکوه، هراز، مشهد و محور دردست احداث دامغان به بندرعباس که مسیر کریدور شمال- جنوب را تا ۴۰۰ کیلومتر کوتاه‌تر می‌کند.

• نزدیکی به بنادر حاشیه دریای خزر (آکتائو- ترکمن باشی و ...)

• نزدیکی به پایانه نفتی و خط لوله سوآپ نکا- ری

• بهره‌برداری از دو سیلوی غلات با ظرفیت

۷۸۰۰۰ تن و یک سیلوی در حال ساخت با ظرفیت ۳۵۰۰۰ تن

• تجهیز ۲ پست اسکله به دوش‌های تخلیه مواد نفتی

• برخورداری از اسکله رو - رو کامیون و ریلی (در حال ساخت)

• بندر پایلوت ترانزیت غلات و مواد سوختی

۲- استفاده از تجهیزات مدرن تخلیه و بارگیری شامل:

• ۲ دستگاه گنتری کرین (تنها بندر در شمال کشور)

• مکنده پر قدرت غلات با ظرفیت تخلیه ۵۵۰ تن در ساعت

• ترانستینر و انواع جرثقیل‌های ساحلی

• استفاده از مکنده پر قدرت غلات به جای گراپ و افزایش ۳۰۰ تنی میانگین تخلیه غلات

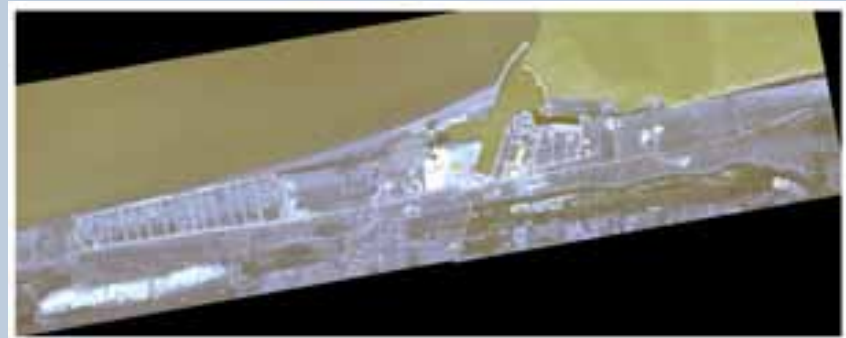
• بهره‌برداری از دو سیلوی غلات به ظرفیت ۷۸۰۰۰ تن

• استفاده از باگت به جای گراپ و افزایش ۲۰۰ تنی میانگین تخلیه کلینکر

• اختصاصی کردن محوطه‌های تخلیه و بارگیری بر حسب نوع کالا و افزایش ۲۰ هکتاری محوطه

• اجرای پروژه‌های مطالعاتی کاهش ۱۰ درصدی سرویس تایم کشتی‌ها و سنجش رضایتمندی مشتری

• اصلاح و به‌روزرسانی فرایندهای تخلیه و بارگیری. مجموعه عوامل فوق موجب رشد شاخص‌های مهم بندری و کسب حدنصاب حدود ۳ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری سال ۹۰ شد.



بندر نوشهر؛ بهشت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی



سید نبی سیدپور

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان مازندران

روند رو به رشد تجارت جهانی به منظور پاسخگویی به خواسته‌های جمعیت روزافزون جهان، بنادر را ملزم کرده است تا همپای اقتصاد جهانی، امکانات و خدمات خود را به‌روزرسانی کنند و این مهم به ظهور بنادر نسل دوم و سوم از طریق پرداختن به فعالیت‌های تخصصی و ارزش افزوده منجر شده است. در ایران نیز تجارب موفقی از سوق یافتن بنادر به سمت فعالیت‌های تخصصی به‌دست آمده است؛ از جمله: بندر شهید رجایی در زمینه فعالیت‌های کانتینری و بندر امام خمینی در زمینه فله و جنرال کارگو. اما در شمال کشور شرایط به گونه‌ای دیگر رقم خورده است. از آنجا که گروه‌های کالایی وارده به بندر شمالی کشور از تنوع کمتری برخوردار است، لذا این بنادر عمده فعالیت تخصصی خود را بر روی گروه‌های آهن‌آلات، چوب و تخته، کاغذ و مقوا و غلات متمرکز کرده و سهم اندکی از عملیات خود را به کانتینر و سایر گروه‌های کالایی اختصاص داده‌اند.

به منظور بهره‌گیری از پتانسیل‌ها و مزایای عمده بندر نوشهر و در راستای ایجاد صنایع کوچک و ارزش افزوده در اطراف این بندر در سال ۱۳۹۰ طرح ایجاد بندر خشک نوشهر در کمربندی نوشهر به تصویب هیات دولت رسید. این بندر خشک در فاصله تنها ۲ کیلومتری از اسکله بندر نوشهر واقع خواهد شد و توسط یک راه دسترسی اختصاصی به منطقه عملیاتی بندر اتصال خواهد یافت. بندر خشک می‌تواند با برخورداری از مزایای قانونی منطقه ویژه اقتصادی ضمن پشتیبانی از فعالیت‌های عملیاتی بندر نوشهر، فرصت مناسبی را برای ورود صنایع تبدیلی و ارزش افزوده در اختیار سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی قرار دهد. از طرفی احداث آزادراه تهران - شمال در کوتاه‌ترین فاصله ممکن از بندر نوشهر، که حد فاصل این بندر را تا تهران به‌عنوان مهم‌ترین مرکز تجاری و صنعتی کشور به ۱۲۰ کیلومتر



با توجه به وجود کارخانجات متعدد سیمان و معادن غنی در منطقه و استان‌های همجوار (گلستان، سمنان و خراسان شمالی) و روند رو به‌افزایش تقاضای این محصولات از سوی کشورهای حاشیه دریای خزر بندر امیرآباد به‌عنوان بهترین گزینه جهت صادرات این مواد مورد استقبال قرار گرفته است

شمال کشور انتخاب شده و این بندر بستر لازم را با توجه به ظرفیت ترانزیتی موجود در منطقه نظیر صادرات ۲۴ میلیون تنی غلات کشورهای CIS و واردات ۴۰ میلیون تنی غلات کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و شمال آفریقا در سال ۲۰۱۰ فراهم کرده است.

◀ ترانزیت مواد سوختی

با توجه به وجود منابع عظیم نفتی در دریای خزر و استخراج روزانه ۲/۹ تا ۳/۸ میلیون بشکه در روز (به‌غیر از منابع عظیم کشف شده در حوزه آبی ایران) پتانسیل مناسبی جهت ترانزیت مواد نفتی از طریق بندر امیرآباد ایجاد شده است که با ساخت اسکله‌های مخصوص مواد نفتی این قابلیت مورد استفاده قرار می‌گیرد، ضمن آنکه در حال حاضر نیز دو اسکله بندر به دوش‌های مخصوص تخلیه مواد نفتی مجهز شده است.

◀ صادرات مواد معدنی و مصالح ساختمانی

با توجه به وجود کارخانجات متعدد سیمان و معادن غنی در منطقه و استان‌های همجوار (گلستان، سمنان و خراسان شمالی) و روند رو به افزایش تقاضای این محصولات از سوی کشورهای حاشیه دریای خزر بندر امیرآباد به‌عنوان بهترین گزینه جهت صادرات این مواد مورد استقبال قرار گرفته است. همچنین با توجه به ساخت و بهره‌برداری از کارخانه تولید گچ صادراتی در منطقه ویژه، ظرفیت جدیدی در این بخش ایجاد شده است.

◀ صادرات میوه و مواد غذایی

استان مازندران و استان‌های همجوار از پتانسیل‌های بالایی جهت تولید انواع مواد غذایی و محصولات کشاورزی برخوردار هستند که می‌تواند سهم خوبی را از بازار کشورهای CIS به‌دست آورد. با توجه به احداث سردخانه و سور تینگ و بسته‌بندی محصولات کشاورزی در بندر، امکان اختصاص بخش مهمی از ظرفیت صادراتی به محصولات کشاورزی مهیا است. ■



با تعامل بیشتر سازمان بنادر، شرکت نفت و بخش خصوصی، می توان از آن به عنوان نقطه عطفی برای استفاده از پتانسیل های بالقوه ترانزیت سوخت به عراق و افغانستان و ... استفاده کرد



استفاده از پتانسیل های بالقوه ترانزیت سوخت به عراق و افغانستان و ... استفاده کرد. کما اینکه سرمایه گذاران متعددی در این خصوص اعلام آمادگی کرده اند و خواستار مساعدت بیشتر شرکت نفت و سازمان بنادر شده اند. باتوجه به معضلات و محدودیت های فعلی حمل و نقل ریلی کشور، با راه اندازی آزادراه تهران - شمال، ضمن مرتفع شدن مشکل دسترسی سیستم حمل و نقل جاده ای به شمال کشور، بیش از پیش بر اهمیت بندر نوشهر در عرصه ترانزیت بین الملل افزوده خواهد شد. یکی دیگر از امتیازهای ویژه بندر نوشهر امکان استفاده از پتانسیل های صادراتی مختص شمال کشور است. شرایط ایده آل برای برداشت محصولات متنوع باغی و کشاورزی و همچنین کاشت انواع مختلف گل و گیاه در استان مازندران، با کمترین هزینه و امکانات در دسترس، می تواند بازار صادراتی جذاب آسیای میانه را هدف قرار داده و اشتغال پایداری را در سطح استان فراهم کند. با ایجاد تاسیسات سردخانه ای و سورتینگ میوه در بندر نوشهر تسهیلات لازم در اختیار صادرکنندگان محصولات کشاورزی قرار خواهد گرفت و انگیزه مضاعفی را در این بخش ایجاد خواهد کرد.

واقع شدن فرودگاه در فاصله حداکثر ۲ کیلومتری از بندر نوشهر و همچنین وجود ادارات کل متعدد در منطقه نوشهر و چالوس به جهت دسترسی سریع متقاضیان به بخش های مرتبط، در کنار امکانات رفاهی و تسهیلات شهری مناسب، شرایط مطلوبی را برای سرمایه گذاران بخش های حمل و نقل فراهم آورده است. جاذبه های متنوع سرمایه گذاری در محدوده منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر و بندر خشک نوشهر به انضمام موقعیت فرامنطقه ای این بندر پس از افتتاح آزادراه تهران - شمال، نقطه عطفی خواهد بود برای توسعه اقتصادی استان مازندران. ■

کاهش خواهد داد، سبب خواهد شد شرایط ایده آلی برای سرمایه گذاران به جهت استفاده همزمان از تسهیلات منطقه ویژه اقتصادی و سیستم حمل و نقل دریایی فراهم شود. این مهم ضمن امکان استفاده از معافیت های گمرکی ناشی از پردازش کالا در منطقه ویژه اقتصادی، شرایط صادرات مجدد را از طریق بندر نوشهر مقدور خواهد ساخت. از جمله فعالیت های پیش بینی شده در بندر خشک نوشهر می توان به تبدیل خمیر کاغذ به کاغذ، چوب به انواع مصنوعات چوبی، احداث کارخانه آرد و ماکارونی، ساخت کارخانه نورد آهن، بسته بندی و برچسب زنی کالاهای مختلف صادراتی و وارداتی و غیره اشاره کرد.

در حال حاضر در بندر نوشهر به جهت برخورداری از بیشترین آبخورد در بین بنادر شمالی کشور امکان ورود کشتی هایی با ظرفیت ۶۰۰۰ تن وجود دارد و با ایجاد حوضچه دوم بندر که مطالعات اولیه آن انجام شده است، امکان ورود کشتی هایی با تناژ به مراتب بالاتر به این بندر فراهم خواهد شد. این امر ضمن کاهش قابل توجه هزینه های حمل، در کاهش قیمت تمام شده کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی اثرگذار خواهد بود. همچنین بندر نوشهر به دلیل واقع شدن در حد وسط بنادر شمالی کشور، از شرایط مناسبی در دسترسی یکسان به بنادر شرق دریای مازندران (آکتائو، ترکمن باشی و امیرآباد) و بنادر غرب دریای مازندران (آستاراخان، باکو و انزلی) برخوردار است.

وجود انبارهای اختصاصی صادرات، ترانزیت، مخازن فله مایع غیرنفتی و سیلوی در دست ساخت برای ذخیره سازی غلات، شرایط مطلوبی را برای صادرات و ترانزیت کالاهای مختلف از مسیر بندر نوشهر فراهم آورده است. همچنین اسکله نفتی بندر نوشهر که به سیستم استاندارد مترینگ مجهز شده، از طریق خط لوله مستقیم به مخازن نفتی منطقه چالوس به ظرفیت ذخیره سازی ۶۵ میلیون لیتر متصل است. از این مخازن تا پیش از خودکفایی بنزین به منظور پخش بنزین وارداتی در استان های شمالی و همچنین ترانزیت (سوآپ) گازوئیل استفاده می شد و اکنون شرایط به گونه ای مهیا است که با تعامل بیشتر سازمان بنادر، شرکت نفت و بخش خصوصی، می توان از آن به عنوان نقطه عطفی برای

بندر انزلی؛ رونق کریدور شمال-جنوب



فرهاد منتصر کوهساری

مدیر کل سازمان بندر و دریانوردی استان گیلان

با ساخت ۳ کیلومتر موج‌شکن، در زمان توفان و موج، ایمنی ورود و خروج شناورها فراهم شده و باعث شده است حوضچه‌ای آرام به مساحت ۸۰ هکتار ایجاد شود تا در مواقع لزوم شناورها بتوانند در آن لنگراندازی کنند.

ارتقای وضعیت ایمنی ترافیک بندر از طریق افزایش احداث میادین و تابلوهای راهنمایی و رانندگی، خط‌کشی، نصب استوانه‌های هشداردهنده خطر و علائم ترافیکی موجب کاهش چشمگیر حوادث در محدوده عملیاتی بندر انزلی شده است.

ایجاد و توسعه بندر خشک

واردکنندگان عمده آهن‌آلات با پشتیبانی اداره کل نسبت به ایجاد باراندازهای اختصاصی در فاصله

اقدامات مهم انجام‌شده در بندر انزلی جهت ارتقای مزیت رقابتی:

اجرای طرح توسعه بندر

پروژه اجرای طرح توسعه دریایی شامل احداث موج‌شکن‌های شرقی و غربی حدود ۷۸ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. با اتمام احداث موج‌شکن‌های شرقی و غربی به طول ۲۷۵۰ متر و استحصال اراضی جدید، شاهد افزایش مساحت بندر به ۱۱۰ هکتار، افزایش تعداد اسکله‌ها و عمق آنها، افزایش ظرفیت پذیرش کشتی‌های کالاهای عمومی و کالاهای سوختی و ایجاد ظرفیت مسافری و تفریحی و گردشگری در بندر خواهیم بود. با اجرای طرح مذکور زمینه پهلوگیری و تخلیه و بارگیری کشتی‌ها حتی در بدترین وضعیت جوی در فصول مختلف سال فراهم شده و ضریب اشغال اسکله‌ها افزایش یافته است.

افزایش ضریب ایمنی بندر و کاهش حوادث

یکی از شاخص‌های پیشرفت و ارتقای هر بندر که می‌تواند به‌عنوان مزیتی برای آن محسوب شود، اتخاذ راهکارهای مناسب برای افزایش ضریب ایمنی در حوزه بندری و دریایی است.

تحوالات چند سال اخیر بندر انزلی در زمینه‌های تکمیل و احداث زیرساخت‌ها، اعم از احداث ۶ پست اسکله جدید، نوسازی ۵ پست اسکله قدیمی با مجموع طول ۱۵۸۰ متر و قابلیت پهلودهی همزمان ۱۲ فروند کشتی، افزایش مساحت بندر از ۲۴ هکتار به ۷۱ هکتار، خرید تجهیزات استراتژیک خشکی، دریایی، مخابراتی و واگذاری عملیات تخلیه و بارگیری به سه ترمینال اصلی و جذب سرمایه‌گذار به روش BOT در زمینه احداث انبار و سیلوی ذخیره غلات و همچنین احداث توبان ویژه بندر و راه‌اندازی ترانزیت سوخت و همچنین به‌کارگیری تکنولوژی به‌روز IT، این بندر را تبدیل به یک بندر استراتژیک در حاشیه دریای خزر کرده است و با اجرای طرح جامع این ظرفیت از ۴/۵ میلیون تن واقعی به ۱۱ میلیون تن واقعی و از ۷ میلیون تن اسمی به ۱۷ میلیون تن اسمی در سال خواهد رسید. هم‌اکنون بندر انزلی با ایجاد ترمینال سوختی قادر است سالانه ۲ میلیون تن مواد سوختی را از بندر حاشیه دریای خزر تحویل گرفته و ترانزیت کند. با داشتن ۵ کندوی سیلوی ذخیره غلات به ظرفیت ۶ هزار تن می‌توان سالانه ۲۸۸ هزار تن گندم را به مقاصد کشور عراق و کشورهای حوزه خلیج فارس ترانزیت کرد. با انعقاد قرارداد جدید، ۳ سیلوی جدید با ظرفیت ۱۵ هزار تن در حال ساخت است.

موقعیت بندر آزاد تجاری-صنعتی انزلی برای سرمایه‌گذاران خارجی از یک سو با وارد کردن مواد اولیه از جمله Slab و فولاد و تبدیل آن به ماشین‌آلات، مصنوعات، قطعات و ... با هدف ایجاد ارزش افزوده و همچنین تامین مواد اولیه کارخانجات فولاد و از سوی دیگر احداث مخازن سوخت جهت ترانزیت مواد سوختی فرصت مهمی است که به دنبال آن فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی ایران با کشورهای همسایه شکوفا شده و در این راستا صنعت حمل‌ونقل، تولید و صادرات رونق بیشتری خواهد گرفت.

با توجه به امکان استفاده از ساحل و دریا در تمامی فصول سال، کشتی مسافری می‌تواند نقش مهمی در مناسبات توریسم ایفا کرده و موجب رونق اقتصاد شهرستان و استان شود.



متغیر سال	زمان سرویس Service Time	زمان انتظار Waiting Time	زمان حضور Port Time
سال ۸۰	۱/۹	۳/۲	۵/۱
سال ۸۱	۱/۹	۲/۴	۴/۳
سال ۸۲	۱/۸	۱/۱	۲/۹
سال ۸۳	۱/۷	۱/۰۵	۲/۷۵
سال ۸۴	۱/۴	۱	۲/۴
سال ۸۵	۱/۲	۰/۲	۱/۴
سال ۸۶	۱/۲	۰/۲	۱/۴
سال ۸۷	۱/۲	۰/۷	۱/۹
سال ۸۸	۱/۰۶	۰/۴	۱/۴۶
سال ۸۹	۱/۲	۰/۳	۱/۵
سال ۹۰	۰/۹	۰/۲	۱/۱

بین ۵ تا ۱۵ کیلومتری بندر اقدام کرده و این اداره کل ضمن حمایت از آنها اجازه حمل یکسره محموله‌های موردنظر را به انبارهای اختصاصی صادر می‌کند. علاوه بر آن، بخشی از ترافیک بندر توسط شرکت‌های کشتیرانی فعال به محوطه اختصاصی تحت نظارت گمرک واقع در منطقه آزاد تجاری-صنعتی حمل می‌شود. با این تدبیر، ترافیک در محوطه بندری کاهش یافته و توزیع کالا با سرعت بیشتری انجام می‌شود.

جذب سرمایه و منابع بخش غیردولتی در بندر جهت استفاده از توان و تجربه بخش خصوصی بندر انزلی به‌عنوان بندری پیشرو در اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی کلیه خدمات دریایی و بندری و تجهیزات استراتژیک خشکی در این اداره کل را به بخش خصوصی واگذار کرده است، به نحوی که کارکنان سازمان به انجام امور حاکمیتی از جمله ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی، کنترل و بازرسی شناورها، ثبت شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران، اجرای کنوانسیون‌های دریایی و بندری و همچنین ایجاد زیرساخت به منظور جذب ترافیک اشتغال دارند.

ایجاد زمینه رقابتی درون بندری

یکی از راه‌های افزایش بهره‌وری و جذب بار و ترافیک به مناطق بندری، علاوه بر ایجاد رقابت بین بندری، ایجاد زمینه برای رقابت درون بندری بین متصدیان فعال در حوزه تخلیه و بارگیری است. اداره کل در سال‌های گذشته با واگذاری سه ترمینال اصلی به سه ترمینال اپراتور و تعیین نرم‌های تخلیه و بارگیری، زمینه را برای رقابت بین ترمینال‌ها جهت جذب بار بیشتر فراهم کرد و آمار صعودی تخلیه و بارگیری در سال‌های گذشته نیز مویب این موضوع است. آرایه خدمات سریع و باکیفیت موجب شده است که صاحبان کالا این بندر را برای حمل و نقل کالاهای خود و حمل به پسرکانه انتخاب کنند.

ایجاد رقابت موجب شده که شرکت‌ها نسبت به خرید تجهیزات استراتژیک و جرثقیل‌های سنگین ۶۰ تنی و کشنده‌ها و تراک مستر اقدام کنند تا باعث سرعت در تخلیه و بارگیری شده و رقابت بین آنها افزایش یابد.

یکی از مزیت‌های بندر انزلی کاهش زمان ماندگاری کشتی‌ها در بندر است که با بهره‌گیری از توان نیروهای انسانی متخصص، اتخاذ روش‌های کاری جدید و تکنیک‌های مدیریتی، شاخص‌های زمان آرایه خدمات، زمان انتظار و زمان حضور به نحو مناسبی کاهش یافته و موجبات رضایت صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی را فراهم کرده است



استفاده از فن آوری اطلاعات (IT) در فرایند ورود و خروج کالا

در راستای تحقق دولت الکترونیک و کاستن زمان آرایه خدمات به مشتریان تمامی فرایندهای اداره با حذف تبادل کاغذ، از طریق نرم‌افزارهای مختلف انجام می‌شود. به‌خصوص، اصلی‌ترین فرایند بندر یعنی ورود و خروج کامیون‌ها، بارشماری و تخلیه و بارگیری و صدور صورتحساب و صدور بیچک خروجی از

طریق نرم‌افزار GCOMS صورت می‌گیرد تا در کوتاه‌ترین زمان ممکن کالاهای وارده به بندر به مقاصد تعیین شده ارسال شوند. راه‌اندازی مازول‌های مختلف این نرم‌افزار و ارتباط آن با ارگان‌هایی نظیر گمرک و پایانه‌های حمل و نقل، سیستمی یکپارچه برای آرایه خدمات الکترونیک به صاحبان کالا و شرکت‌های کشتیرانی به وجود آورده و استفاده از فن آوری پیچیده در سیستم کنترل ترافیک شناورها (VTS)، علاوه بر امکان شناسایی و هدایت شناورها از فواصل بسیار دور، شرایط را برای ناوبری ایمن در شرایط نامساعد جوی فراهم آورده است.

راه دسترسی خشکی مناسب برای اتصال به پسرکانه‌ها

وجود بزرگراه رشت-قزوین و همچنین راه دسترسی مناسب به سایر استان‌های همجوار موجب شده که صاحبان کالا و شرکت‌های حمل و نقل بندر انزلی را به‌عنوان بندر خانگی (Home Port) خود محسوب کرده و مشکل جذب تریلر و کامیون به این بندر وجود نداشته باشد. اتصال بندر به راه‌آهن سراسری مزیت این بندر را در چرخه حمل و نقل و زنجیره تامین کالا تکمیل خواهد کرد. ■



مزیت‌های فرامنطقه‌ای بندر بوشهر



محمد راستاد

مدیرکل سازمان بندر و دریانوردی استان بوشهر

تنسی افزایش داد. در کنار این پروژه بزرگ، در سال ۱۳۸۵ دو پروژه مهم دیگر شامل احداث اسکله‌ای به طول ۶۶۰ متر برای کشتی‌های ۵ هزار تنی و احداث ساختمان‌های اداری بندر و گمرک برای تفکیک زون عملیاتی و خدماتی بندر اجرا شد. این پروژه‌ها در یک بازه زمانی ۶ ساله، ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بندر بوشهر را به بیش از دو برابر افزایش داد و هماهنگی نسبی بین تقاضای خدمات بندری و زیرساخت‌ها و رونه‌های بندر ایجاد کرد.

علاوه بر این فعالیت‌ها، سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی نیز به ارتقای توان عملیاتی بندر بوشهر کمک شایان توجهی کرد. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل احداث مخازن و پایانه صادرات مشتقات نفتی، احداث اولین پایانه بندری میوه و مواد غذایی کشور و سرمایه‌گذاری ۱۲۳۰ میلیارد ریالی

بندر بوشهر سابقه دیرینه‌ای در امر تجارت دریایی کشور دارد، به طوری که در مقاطعی از تاریخ به‌عنوان مهم‌ترین بندر و مرکز تجاری کشور و منطقه خلیج فارس محسوب می‌شد. قبل از انقلاب اسلامی، رونق بندر خرمشهر به‌واسطه اتصال آن به راه‌آهن و تمرکز فعالیت‌های نفتی در خوزستان، باعث کاهش نقش بندر بوشهر در حمل‌ونقل دریایی شد. پس از انقلاب نیز به‌استثنای دوران جنگ تحمیلی که بوشهر بسیار بالاتر از ظرفیت محدود خود، خلأ بنادر خرمشهر و امام را پر کرده بود، وجود بنادر بزرگی مانند بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی (ره) که عمده حمل‌ونقل دریایی کشور را به سمت خود جذب می‌کردند، منجر به رکود بندر بوشهر شد.

آغاز شکوفایی بندر بوشهر از اواخر سال ۱۳۸۱ همراه با اعطای تخفیف سود بازرگانی به این بندر آغاز شد. برای اولین بار بندر بوشهر شاهد ورود کشتی‌های یخچالی حامل میوه و کشتی‌های کانتینربر فیدری شد و روند تقاضا برای ورود کشتی و کالا به این بندر افزایش یافت. از آنجا که ظرفیت بندر پاسخگوی این رشد تقاضا و ترافیک کانتینری نبود، توسعه بندر در دستور کار قرار گرفت. در اردیبهشت سال ۱۳۸۴ طرح توسعه بندر بوشهر برای احداث دو پست اسکله کانتینری به طول ۳۸۸ متر، استحصال ۱۳ هکتار محوطه دپوی کانتینر و افزایش عمق کانال دسترسی بندر از ۸/۵ متر در بالاترین مد و ۱۰/۵ متر در پایین‌ترین جزر با اعتبار حدود ۱۰۰ میلیون دلار آغاز شد. این پروژه ضمن ایجاد پایانه کانتینری در بندر بوشهر، توان پذیرش کشتی در بندر که قبل از اجرای طرح، کشتی‌های با حداکثر ۱۵ هزار تن کالا بود را به دو برابر یعنی قابلیت پذیرش کشتی‌های ۳۰ هزار



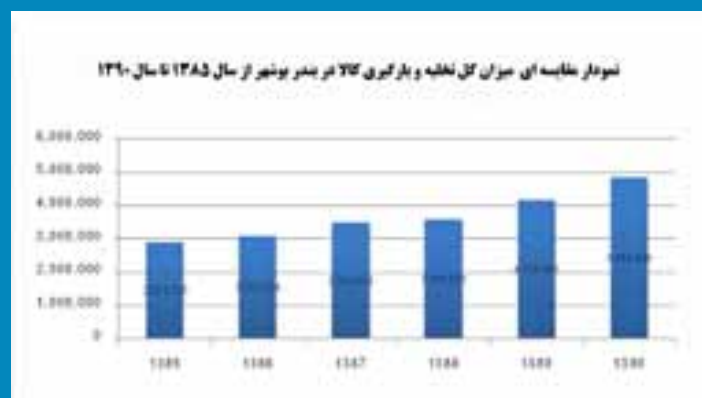
به منظور راهبری، احداث روبناها و تامین تجهیزات ترمینال کانتینری است. در کنار موقعیت جغرافیایی بندر بوشهر، طرح‌های توسعه‌ای و تجهیز بندر به شرح اشاره شده، رقابت‌پذیری این بندر را تا حد زیادی افزایش داده است. بوشهر تا قبل از اجرای طرح‌های توسعه‌ای، به زحمت می‌توانست ۲ میلیون تن تخلیه و بارگیری کلی و حداکثر تا ۳۰ هزار TEU کانتینر توسط خطوط کانتینری داخلی پذیرش داشته باشد و در رتبه‌های آخر از نظر ترافیک کانتینری قرار داشت، لیکن در حال حاضر به حدود ۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری و ۲۵۰ هزار TEU ترافیک کانتینری با حضور تمامی خطوط کانتینری داخلی و خارجی بزرگ رسیده که بعد از بندر شهید رجایی دومین بندر کانتینری کشور محسوب می‌شود و با این روند رشد، تا ۳ سال آینده به ظرفیت کامل پایانه کانتینری یعنی حدود ۴۳۰ هزار TEU خواهد رسید.

از سوی دیگر، ترافیک میوه‌ای با پذیرش کشتی‌های یخچالی طی یک دهه اخیر به یک مزیت رقابتی برای بندر بوشهر تبدیل شده و از این نظر همواره جایگاه اول در بین بنادر به این بندر اختصاص داشته است. در حالی که طی این سال‌ها میوه‌جات اغلب به صورت کارتنی و پالتیزه حمل می‌شود، اخیراً روند ورود این نوع کالا با استفاده از کانتینرهای یخچالی افزایش یافته است. بندر بوشهر توانسته است با جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، سردخانه ۵ هزار تنی دومداره و سایت کانتینرهای یخچالی را احداث کند که باعث تقویت مزیت رقابتی بندر، هم در زمینه واردات میوه‌جات کارتنی و پالتیزه و هم در بخش کانتینری شده است.

بندر بوشهر از دیرباز برای صادرات مواد فله مایع شامل مشتقات نفتی و مواد شیمیایی مورد توجه تولیدکنندگان این نوع کالاها و کشتیرانی‌ها بوده است. گازوییل، بنزین، نفت سفید، قیر، نفت کوره، H.A.B ، L.A.B ، پارافین، روغن پایه، متانول، روغن پالم، پیه صنعتی، مواد افزودنی روغن موتور و نفتا از جمله موادی هستند که در بندر بوشهر سابقه تخلیه و بارگیری آنها وجود داشته است.

وجود جزیره نگین باعث شده تا افق توسعه بندر بوشهر بسیار روشن و شرایط برای تبدیل این بندر به یک بندر بزرگ بین‌المللی مهیا شود.

بنابراین در کنار مزیت‌های رقابتی سنتی بندر بوشهر که به‌طور خلاصه به آنها اشاره شد، جزیره نگین به‌عنوان مهم‌ترین مزیت رقابتی آتی بندر محسوب می‌شود که نقش و جایگاه واقعی این بندر را در بین بنادر کشور و منطقه تثبیت خواهد کرد، لذا با توجه به اهمیت این جزیره و نقش آن در ارتقای جایگاه بندر بوشهر، در حال حاضر مهم‌ترین اولویت توسعه‌ای، فراهم کردن زمینه فعالیت بندری در آن جزیره در کوتاه‌ترین زمان ممکن است. امیدواریم بتوانیم با تحقق این هدف مهم، بوشهر را به نگین درخشانی در تجارت دریایی کشور و منطقه تبدیل کنیم. ■



سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی نیز به ارتقای توان عملیاتی بندر بوشهر کمک شایان توجهی کرد. این سرمایه‌گذاری‌ها شامل احداث مخازن و پایانه صادرات مشتقات نفتی، احداث اولین پایانه بندری میوه و مواد غذایی کشور و سرمایه‌گذاری ۱۲۳۰ میلیارد ریالی به‌منظور راهبری، احداث روبناها و تامین تجهیزات ترمینال کانتینری است



شناخت تاریخی بنادر آبادان



سیاوش خدابخشی

مدیرکل سازمان بندر و دریانوردی استان خوزستان

صدور محصولات عوارضی پرداخت نمی‌شود. تسهیلات ویژه‌ای نیز جهت انتقال کالای تولیدشده در منطقه به سرزمین اصلی در نظر گرفته شده است. از دیگر مزایای قانونی این منطقه، امکان مشارکت با سرمایه‌گذاران خارجی بدون محدودیت در نسبت مشارکت است و آزادی کامل ورود و خروج اصل سرمایه و سود حاصل از فعالیت‌های اقتصادی نیز در نظر گرفته شده است. برای انتقال ارز به خارج از کشور هیچ‌گونه محدودیتی وجود ندارد و مالکیت ۱۰۰ درصد سرمایه‌گذار خارجی نسبت به اعیان مستحدثه در اراضی استیجاری از قوانین تعریف‌شده این منطقه است. اضافه می‌شود که صدور روایید اتباع خارجی در خود منطقه صورت می‌گیرد و جهت اشتغال نیروی انسانی، بیمه و تامین اجتماعی مقررات خاصی در نظر گرفته شده است.

◀ بندر آبادان

مدیریت بندر و دریانوردی آبادان شامل سه بندر آبادان، چوئبده و اروندکنار است. پیش از ارایه مزیت‌های رقابتی این بندر لازم دیده می‌شود به گام‌های برداشته‌شده در بندر مذکور به صورت اجمال اشاره‌ای شود که خود یکی از مزیت‌های مورد نظر است. به واسطه پروژه‌های در دست مطالعه، در حال اجرا و بهره‌برداری شده، افقی روشن برای این بندر قابل تصور است. رشد سالانه آمار تخلیه و بارگیری کالا، رشد آمار ورود و خروج شناورها، رشد اعتبارات مصوب و وضعیت جذب مطلوب و در جهت برنامه و پیش‌بینی شده، همه گویای این ادعا است. بر اساس جداول زیر این بندر در سال ۱۳۹۰ (بندر آبادان با ۲۵ درصد، بندر چوئبده با ۹۰ درصد و بندر اروندکنار با ۱۳۶ درصد رشد) در تخلیه و بارگیری کالای غیرنفتی، حدنصابی درخور داشته‌اند. بی شک رشد ۱۴ درصدی اعتبارات سال ۱۳۹۰ نسبت به سال ۱۳۸۹ و جذب ۱۰۰ درصد آن، حکایت از سرعت عمل جهت تبدیل این بندر به مناطقی پویا و فعال اقتصادی دارد.

◀ قرار داشتن مدیریت بندر و دریانوردی آبادان در منطقه تجاری آزاد اروند و مزیت‌های قانونی آن

یکی از مهم‌ترین عوامل رقابتی این بندر قرار داشتن آنها در منطقه آزاد اروند است که پتانسیل‌ها، قابلیت‌ها، امکانات و مزیت‌های قانونی و جغرافیایی دارد. این منطقه ضمن برخورداری از معافیت ۱۵ ساله جهت کلیه فعالیت‌ها با قابلیت تمدید تا ۳۰ سال، ورود و خروج مواد اولیه، قطعات و ماشین‌آلات بدون عوارض صورت می‌گیرد و برای



تخلیه و بارگیری ۱۲ ماهه بندر آبادان						
تغییرات	درصد	واحد	۱۳۹۰	واحد	۱۳۸۹	شرح
افزایش	۱۵ درصد	تن	۵۴,۷۴۷	تن	۴۷,۶۵۱	میزان تخلیه کالای غیر نفتی
افزایش	۴۵ درصد	تن	۳۷,۱۴۲	تن	۲۵,۵۸۹	میزان بارگیری کالای غیر نفتی
افزایش	۲۵ درصد	تن	۹۱,۸۸۹	تن	۷۳,۲۴۰	میزان کل تخلیه و بارگیری کالای غیر نفتی
افزایش	۳۳ درصد	دستگاه	۱۲,۷۶۱	دستگاه	۹,۶۰۳	تعداد کامیون‌های وارد و خارج شده
افزایش	۹ درصد	فروند	۲,۰۲۹	فروند	۱,۸۶۹	تعداد شناورهای وارد و خارج شده

بارگیری ۱۲ ماهه بندر چوئبده						
تغییرات	درصد	واحد	۱۳۹۰	واحد	۱۳۸۹	شرح
افزایش	۹۰ درصد	تن	۱۴,۴۶۶	تن	۷,۶۰۰	میزان صادرات کالا
افزایش	۲۴۴ درصد	دستگاه	۴,۲۶۹	دستگاه	۱,۲۴۰	تعداد کامیون‌های وارد و خارج شده
افزایش	۶۴ درصد	فروند	۲,۴۲۸	فروند	۱,۴۸۳	تعداد شناورهای وارد و خارج شده

بارگیری ۱۲ ماهه بندر اروندکنار						
تغییرات	درصد	واحد	۱۳۹۰	واحد	۱۳۸۹	شرح
افزایش	۱۳۶ درصد	تن	۳,۹۸۰	تن	۱,۶۸۷	میزان صادرات کالا
افزایش	۴۲۰ درصد	دستگاه	۲,۷۳۵	دستگاه	۵۲۶	تعداد کامیون‌های وارد و خارج شده
افزایش	۳۴ درصد	فروند	۸۰۱	فروند	۵۹۶	تعداد شناورهای وارد و خارج شده

۱- مزیت‌های جغرافیایی بندر آبادان

بندر آبادان از مزیت‌های جغرافیایی کم‌نظیری برخوردارند. در این منطقه انرژی‌های مبتنی بر نفت، برق و آب به‌عنوان پیش‌نیازهای صنعتی به وفور دیده می‌شوند. علاوه بر آن، همجواری با مهم‌ترین منابع نفت و گاز کشور و جهان موقعیتی استراتژیک به این بندر داده است. وجود این منابع انرژی، استقرار صنایع آبر و انرژی‌بر و نیز کشت و صنعت را امکان‌پذیر و منطقه را تبدیل به مرکز ثقل منابع طبیعی و صنایع نفت کرده و این منطقه از مزیت صنایع پایین‌دست مبتنی بر نفت و پتروشیمی به جهت وجود صنایع اساسی نفت و پتروشیمی برخوردار است.

برای مبادلات صنعتی و تجاری وجود حمل‌ونقل زمینی، ریلی و هوایی موقعیت استراتژیکی را به منطقه جهت مبادلات صنعتی و تجاری با شرق آسیا و منطقه خلیج فارس از یک طرف و قاره اروپا و قفقاز از جانب دیگر داده است. مجاورت فیزیکی این بندر با کشور عراق و نیاز آن کشور به انواع واردات صنعتی در دوران بازسازی و پس از آن، بهره‌مند بودن از بستر مناسب قانونی ویژه مناطق آزاد، تسهیلات زمین و سرمایه‌گذاری و زیرساختی مربوطه در مناطق آزاد، ساختار مناسب اراضی جهت استقرار واحدهای صنعتی و زلزله‌خیز نبودن از دیگر مزیت‌های جغرافیایی این بندر و منطقه است.

۴ بر خورداری بنادر آبادان از قابلیت‌ها و امکانات منطقه

بدون شک از اولویت‌های هر اقتصاد پویا، توجه و برخورداری آن از منابع انرژی است. خوشبختانه این منطقه به دلیل تولید ۹۰ درصد برق آبی کشور، وجود پالایشگاه و پتروشیمی آبادان، امکانات زیربنایی صنعتی و شهری و وجود انرژی ارزان از قابلیت بسیار مناسبی جهت سرمایه‌گذاری و فعالیت اقتصادی برخوردار است. از دیگر قابلیت‌های اقتصادی این منطقه دستیابی سریع، آسان و ارزان به بازارهای منطقه‌ای و جهانی از طریق جاده، دریا و هوا است. وجود پایانه هوایی که برای چندین دهه عنوان بین‌المللی را نیز یدک می‌کشیده، خود مفسر چند و چون امتیاز شهری آن است. علاوه بر این، حضور منطقه آزاد اروند و برخورداری بندر آبادان از امتیازاتی که در سطور بالا آمده، امنیت و اطمینان بیشتری به سرمایه‌گذار جهت سرمایه‌گذاری داده است. امکان معرفی محصولات تولیدی با هزینه کم از طریق برگزاری نمایشگاه‌های ادواری، شکل‌گیری بازارچه مرزی جهت ورود و خروج کالا و مسافر، جریان داشتن سه رودخانه مهم کشور، حاصلخیز بودن خاک حاشیه رودخانه‌های منطقه جهت گسترش تولیدات کشاورزی، وجود جزیره زیبای مینو، آشنایی ساکنان منطقه با چند زبان زنده دنیا، وجود روحیه مشارکت اجتماعی بین ساکنان منطقه و بالا بودن ظرفیت جمعیت‌پذیری از دیگر مزایا و قابلیت‌های اقلیمی منطقه است. ■



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

دریاچه ارومیه



اکبر ریحانزاییان

مدیر بنادر و دریانوردی دریاچه ارومیه

اداره بنادر و دریانوردی دریاچه ارومیه در شمال غرب کشور و مابین دو استان آذربایجان غربی و شرقی واقع شده است. دریاچه ارومیه به عنوان بزرگ ترین دریاچه کشور و با دارا بودن جزایر زیبا و بنادر کوچک عمدتاً از دو بندر

بزرگ شرفخانه در ۷۵ کیلومتری شمال غرب تبریز و بندر گلمانخانه در ۱۷ کیلومتری شهر ارومیه تشکیل شده است.

قبل از راه اندازی پل شهید کلاتری عمده فعالیت بندر، ارائه خدمات و جابه جایی ساکنان جزیره اسلامی و روستاهای اطراف دریاچه بود و تردد وسایط نقلیه نیز از طریق کشتی صورت می گرفت. از آنجا که با بهره برداری پل شهید کلاتری و همچنین پایین آمدن سطح آب دریاچه و کاهش فعالیت دریانوردی عملاً از فعالیت این بندر کاسته شد، ولی با توجه به پتانسیل های خوب این بندر در گلمانخانه و با دارا بودن محیطی آرام و فضاهای آموزشی و استراحتگاه های خوب بندر گلمانخانه و با داشتن آب و هوایی پاک و منطقه سرسبز و شهری توریستی و اماکن دیدنی با موافقت مسوولان محترم سازمانی، این بندر از سال ۱۳۸۶ به عنوان مرکز آموزش های تخصصی دریایی و بندری فعالیت خود را با برگزاری دوره های آموزشی کوتاه مدت شروع کرده و با توجه به رضایت شرکت کنندگان، هر ساله با استقبال بیشتر همکاران ستادی و بنادر روبه رو شده است، به طوری که در سال های ۸۹ و ۹۰ بیش از ۲۰ هزار نفر - ساعت دوره آموزشی در این مرکز برگزار شده است. در حال حاضر، استفاده بهتر و بیشتر از امکانات مرکز آموزشی و رضایت مندی شرکت کنندگان مورد نظر این اداره بوده و مطالعه طرح توسعه و جامع این مرکز توسط مهندسان مشاور و سازمان نیز در دست اقدام می باشد. خوشبختانه با تمهیدات به عمل آمده توسط مسوولان محترم دولت جمهوری اسلامی ایران در جهت احیای دریاچه، انشاء... با افزایش سطح آب، در سال های آتی مجدداً فعالیت دریایی در این دریاچه رونق خواهد گرفت. ■

بندر لنگه یکی از قدیمی‌ترین بندر ایران است که در جنوبی‌ترین نقطه کشور در جوار خلیج فارس قرار گرفته و کمترین فاصله را با کشورهای حاشیه خلیج فارس دارد. لنگه در فرهنگ لغت به معنای تک و بی‌همتا آمده است.

قدیمی‌ترین اثر تاریخی که به شهر بندر لنگه اشاره کرده، کتاب «تمدن‌های نخستین» است که به موجب آن این شهر در دوره هخامنشیان یکی از بندر اصلی تجاری خلیج فارس بوده و از آن تحت عنوان «گوگانا» یاد می‌شده است.

در مورد شرایط این شهر پس از هخامنشیان تا دوره صفویان اطلاعاتی در دست نیست. در زمان شاه عباس صفوی که بندر کنگ از رونق خاصی برخوردار بوده، لنگه روستای کوچکی در مجاورت آن بوده است، ولی در دوره زندیه در نتیجه برخی اقدامات کریم‌خان زند مانند اسکان دادن اعراب جاسمی از شیخ‌نشین‌های خلیج فارس در لنگه و توسعه جاده‌های استان فارس و تسهیل حمل‌ونقل بین شیراز و سواحل خلیج فارس، بندر لنگه رونق می‌یابد، به طوری که در اوایل دوره قاجاریه این شهر به اوج شکوفایی خود رسیده و به عروس بندر ایران مشهور می‌شود، بنابراین می‌توان دریافت که رونق شهر لنگه در ایران بعد از اسلام از زمان زندیه آغاز شده است. صید مروارید و تجارت آن به کشورهای اروپایی موجب رونق روزافزون این بندر شد و پس از خاتمه جنگ جهانی اول با رکود اقتصادی کشورهای اروپایی و ابداع صنعت مروارید مصنوعی این مزیت بندر از بین رفت. ضعف دولت مرکزی قاجار، بروز ناامنی و شیوع بیماری‌های واگیردار باعث مهاجرت مردم و رکود مجدد بندر در اواخر دوره قاجار شد. توسعه بندر خرمشهر از سال ۱۳۰۰ و تصویب قانون انحصاری تجارت خارجی که بازرگانی آزاد را در بندر خلیج فارس محدود ساخت، شرایط انحطاطی بندر لنگه را تشدید کرد. کشیده شدن جنگ جهانی دوم به ایران، بروز قحطی در بندر لنگه و ماجرای کشف حجاب موجب مهاجرت مردم شهر و خالی شدن آن از جمعیت شد تا اینکه اصلاحات اقتصادی - اجتماعی دهه ۱۳۴۰، مهاجرت مجدد روستائیان اطراف لنگه به آن شهر را در پی داشت. تصویب طرح جامع شهر در سال ۱۳۴۶ گامی بود که در جهت توسعه نظام‌مند شهر برداشته شد.

بندر لنگه در جنوبی‌ترین نقطه ساحلی خشکی ایران در خلیج فارس واقع شده است. این بندر در مختصات ۵۴ درجه و ۵۲ دقیقه شرقی و ۲۶ درجه و ۳۳ دقیقه شمالی قرار گرفته است و از مهم‌ترین بندر جنوب کشور به شمار می‌رود که در غرب استان هرمزگان واقع شده است.

این بندر از گذشته‌های دور به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی به‌عنوان یکی از ایستگاه‌های ترانزیتی بار و مسافر فعالیت داشته است. از نظر ترابری دریایی، بندر لنگه بهترین پایانه لجستیکی با جزایر نفتی سیری و لاوان و جزایر ابوموسی، فارو، تنب بزرگ و کوچک بوده و کمترین فاصله را با شیخ‌نشین‌های امارات متحده عربی از جمله دبی، ابوظبی و شارجه دارد. وضعیت مساعد شرایط حوضچه بندر، ارتباط قوی ساکنان با اتباع کشورهای حاشیه خلیج فارس و فاصله کوتاه بندر با کشورهای مذکور، بندر را از لحاظ ارتباط دریایی در جایگاه ویژه‌ای قرار داده است. موقعیت مناسب جغرافیایی، نزدیکی آن به تنگه هرمز، مرز آبی بین‌المللی و ارتباط خوب با شبکه جاده‌های کشور، این بندر را وادار به ایجاد زیرساخت‌های لازم کرده و امروز به‌عنوان یک بندر مسافری و تجاری با پتانسیل بالا برای رشد ترافیک شناورها شناخته می‌شود. از جمله اتفاقات سیاسی که یکبار به موقعیت این بندر را دگرگون کرد و منجر به رشد فزاینده‌ای در ترانزیت کالا از این بندر به کشورهای CIS شد، فروپاشی اتحادیه جماهیر شوروی و تشکیل کشورهای آسیایی میانه و قفقاز بود.

بندر لنگه؛ تلفیق سنت و مدرنیسم



اسماعیل مکی‌زاده

مدیر بندر و دریانوردی بندر لنگه

در سال‌های اخیر با ثبات نسبی کشور و با توجه به پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های مناسب توسعه بندر لنگه، این بندر مجدداً مدنظر قرار گرفت و مطالعات مختلف و سرمایه‌گذاری‌های جدیدی در آن انجام شد. در سال ۱۳۴۶، اولین بخش از تاسیسات موجود بندر شامل موج‌شکن و اسکله میانی T شکل (که در چارچوب طرح توسعه دوم بندر شکل گرفت) احداث شد. ۲۰ سال بعد در چارچوب برنامه‌های طرح مطالعات جامع بندر کشور، مرحله اول توسعه بندر با انجام یک مناقصه بین‌المللی منتج به احداث اسکله غربی (به طول تقریبی ۲۳۰ متر)، ترمینال مسافربری و انبار سرپوشیده شد. به موازات این اقدامات، ساختمان گمرک و بخشی از منازل مسکونی توسط سازمان‌های ذی‌ربط ساخته شد. در حد فاصل سال‌های ۱۳۴۶ تا ۱۳۶۲ از حوضچه بندر به‌عنوان پارکینگ شناورهای صیادی و موتور لنج‌ها استفاده می‌شد.

با احداث و تکمیل فاز اول توسعه بندر، عملیات حمل بار و جابه‌جایی مسافر به کشورهای حاشیه خلیج و جزایر ایرانی خلیج فارس رونق یافت. با توجه به قابلیت‌ها و میزان بالای تقاضای استفاده از بندر، در سال ۱۳۷۱، مرحله دوم توسعه بندر لنگه در دستور کار سازمان بندر و کشتیرانی قرار گرفت و پس از انجام مطالعات، مجموعه فعالیت‌های تکمیلی آغاز شد، که ماحصل آن افتتاح اسکله شرقی بندر (به طول تقریبی ۲۱۰ متر) در سال ۱۳۸۱ بوده است. در حال حاضر علاوه بر افزایش فضای بندر به ۲۷ هکتار، فعالیت‌هایی مانند احداث ساختمان‌های جدید اداری، تکمیل و تجهیز تاسیسات و زیرساخت‌ها، ساخت انبارهای روباز و سرپوشیده و لایروبی حوضچه در دست اقدام است. مجموع کالاهای جابه‌جا شده در بندر لنگه طی سال‌های ۱۳۷۶ تا ۱۳۹۰ برابر ۱۱ میلیون و ۷۳۷ هزار و ۵۸۶ تن بوده که از این میان سهم واردات در مدت مذکور ۳۹ درصد، کاپوتاژ ۲۸ درصد، صادرات ۲۶ درصد و ترانزیت ۹ درصد است. از مهم‌ترین کالاهای وارده به این بندر می‌توان به برنج، حبوبات، چوب و تخته، کاغذ و مقوا، آهن آلات و ماشین‌آلات، خودرو، لاستیک و پارچه و... و از جمله کالاهای بارگیری شده در این بندر می‌توان به میوه و تره بار، خشکبار، مصالح ساختمانی و مواد معدنی اشاره کرد.



با توجه به موقعیت ویژه مسافری این بندر و نزدیکی به جزیره زیبای کیش و سایر جزایر واقع در غرب هرمزگان و کشور امارات متحده عربی به طور میانگین در هر روز ۷۱۶ نفر از طریق این بندر مسافرت دریایی داشته‌اند. همچنین میزان تردد شناور در این بندر روزانه به طور متوسط برابر با ۲۶ فروند است.

با توجه به پروژه‌های در حال انجام در این بندر از جمله اطاله موج‌شکن و انجام تعمیرات اساسی بر روی اسکله در آینده نزدیک، شاهد افزایش حجم ورود کالا و شناور به این بندر و شکوفایی هرچه بیشتر شهرستان خواهیم بود. به طور کلی می‌توان گفت که موقعیت بندر گاهی و ژئوپلیتیکی بندر لنگه و تحولات سیاسی کشور و منطقه و تصمیمات دولت‌های مرکزی ایران در رونق یا کنترل این شهر مهم‌ترین عوامل اثرگذار هستند. موقعیت بندر گاهی و ژئوپلیتیکی آن به‌عنوان مهم‌ترین نقاط قوت شهر به شمار می‌روند، ولی بقیه موارد به‌عنوان عوامل اثرگذار بیرونی هستند که متناسب با شرایط می‌توانند به فرصت یا تهدید برای بندر لنگه تبدیل شوند. ■

بیش از ۱۲۰۰ بندر تجاری در نقطه نقطه سواحل اروپا به طول ۱۰۰ هزار کیلومتر قرار دارند که در واقع نقاط کلیدی حمل و نقل اروپا به شمار می‌روند. ۹۰ درصد از تجارت بین‌المللی و ۴۰ درصد از مبادلات داخلی اروپا توسط این بنادر صورت می‌گیرد.

بنادر روتردام، آنتورپ و هامبورگ به ترتیب بزرگ‌ترین و فعال‌ترین بنادر کانتینری اروپا و دارای ترمینال‌های بسیاری هستند که توسط اپراتورهای مختلفی اداره می‌شوند. اگر علاقه‌مند به آشنایی بیشتر با این بنادر، ترمینال‌ها و اپراتورهای آنها هستید، مطالب پیش‌رو را از دست ندهید.

بندر روتردام؛ بزرگ‌ترین بندر اروپا

روتردام از شهرهای مهم کشور هلند است که بندر روتردام نیز در این شهر قرار دارد. بندر روتردام بزرگ‌ترین بندر اروپا و دومین بندر بزرگ جهان به شمار می‌رود. روتردام پس از آمستردام دومین شهر بزرگ هلند است و با توکیو به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر جهان رقابت می‌کند. بندر روتردام دارای صنعت پتروشیمی و چندین پالایشگاه نفتی است، لذا می‌توان گفت که این شهر تا حد قابل توجهی اقتصاد خود را مدیون این بندر می‌داند. این بندر از نظر موقعیت جغرافیایی در مرکز مثلث صنعتی کشورهای آلمان (رودروهر)، فرانسه (پاریس) و انگلستان (لندن) واقع شده است.

روتردام چهار پالایشگاه در سطح جهانی، بیش از ۴۰ شرکت در زمینه مواد شیمیایی و صنعت پتروشیمی و ۱۳ شرکت توزیع و انبار کالا دارد.

این شهر بندری نیز مانند بسیاری از شهرهای جهان از جاذبه‌های توریستی برخوردار است که موزه دریایی روتردام از آن جمله به شمار می‌آید.

ترمینال‌های کانتینری، چندمنظوره و اختصاصی بندر روتردام بیش از ۹۰ ترمینال دارد که هر یک از این ترمینال‌ها در انواع مختلفی از محموله‌ها تخصص دارند. به‌عنوان مثال، ۳۵ ترمینال مخصوص محموله‌های حجیم مایعات هستند، ۱۵ ترمینال مخصوص بارهای فله و ۱۷ ترمینال نیز به صورت چندمنظوره فعالیت می‌کنند. این بندر همچنین دارای ۹ ترمینال کانتینری برای محموله‌های دریا با موج کوتاه، موج بلند و فواصل درون مرزی است. لازم به ذکر است که بندر روتردام ۷ ترمینال برای حمل خودرو و ۲ ترمینال نیز مخصوص میوه دارد. امید است که این بندر در سال ۲۰۳۰ به اصلی‌ترین و صنعتی‌ترین بندر اروپا تبدیل شود.

همانطور که قبلاً گفته شد، بندر روتردام رکن اصلی و پایه‌ای اقتصاد این شهر به شمار می‌رود. این بندر که در مرکز روتردام واقع شده است، از طریق ادغام با بندر خارج از محوطه، ظرفیت حمل‌ونقل کالا را بیش از هر بندر دیگری در جهان دارد. اگرچه محموله‌ها و کالاهایی که در این بندر حمل‌ونقل می‌شوند را عمدتاً فرآورده‌های نفتی تشکیل می‌دهد، اما باید در نظر داشت بندر روتردام که حمل‌ونقل و ترانشیپ مقدار قابل توجهی از غلات و کالاهای معمولی به کشورهای اروپایی بر عهده دارد، با دارا بودن ۱۲۲ موج‌شکن و ۲۳ اسکله، همچنین قابلیت حفظ ۲۹ یدک‌کش را نیز دارد. از تجهیزات قابل توجه این بندر می‌توان به ۱۶۳ جرثقیل چندمنظوره، ۱۰۳ جرثقیل کانتینری دروازه‌ای، ۲۵ جرثقیل سیال، ۲۲ جرثقیل دریا به ساحل و ۱۲ جرثقیل کانتینری اشاره کرد.

این بندر سال‌هاست که به‌عنوان مرکز مهم جهانی در زمینه نفت و مواد شیمیایی فعالیت دارد و بسیاری از شرکت‌های فعال در حوزه نفت و مواد شیمیایی در آن دارای دفتر و نمایندگی هستند.

روتردام در غرب کشور هلند و در کرانه رودخانه «نیووه‌ماس» واقع شده و رودخانه راین در این ناحیه به دریای شمال می‌ریزد. نام این شهر به معنی سدی روی رودخانه «روته» است. روته رودخانه کوچکی است که در مرکز شهر روتردام به نیووه‌ماس می‌پیوندد. پیشینه سکونتگاه اولیه در این مکان دست‌کم به سال ۹۰۰ میلادی برمی‌گردد که در پست‌ترین نقطه کنار رود روته قرار داشت. روته که در قدیم «روتا» نامیده می‌شد، به معنای آب گل‌آلود است. این واژه از دو بخش «روت» به معنای گل‌آلود و «آ» به معنای آب تشکیل شده است.

در سال ۱۹۴۰، نازی‌های آلمان، بندر روتردام را بمباران کردند که در جریان این بمباران‌ها بیش از یک‌سوم از تسهیلات بندر روتردام نابود شد و در این میان حدود ۸۰۰ نفر از مردم جان خود را از دست دادند و ۸۰ هزار نفر نیز بی‌خانمان شدند، اما خوشبختانه با همت مقامات بندری و تلاش مجدانه مردم، در چند دهه بعد از جنگ جهانی دوم، بندر روتردام مجدداً بازسازی شد و سبک‌های معماری پیشرفته و مدرن جای ساختمان‌ها و معماری‌های سنتی را گرفت.

بندر روتردام سال‌هاست که به‌عنوان مرکز مهم جهانی در زمینه نفت و مواد شیمیایی فعالیت دارد و بسیاری از شرکت‌های فعال در حوزه نفت و مواد شیمیایی در آن دارای دفتر و نمایندگی هستند



◀ چشم‌انداز بندر روتردام در سال ۲۰۳۰

۱. اتصال به بنادر هاب صنعتی و لجستیکی در اروپای شمال شرقی
 ۲. تبدیل شدن به مهم‌ترین بندر هاب اروپایی برای حمل‌ونقل کالا در عرصه جهانی
 ۳. تبدیل شدن به بندر هاب جهانی برای سیل بارهای کانتینری، سوخت و انرژی.
 از دیگر چشم‌اندازهای این بندر برای سال ۲۰۳۰ این است که به‌عنوان یک خوشه یکپارچه با بندر آنتورپ به بزرگ‌ترین، پیشرفته‌ترین و پایدارترین بندر مرکب پتروشیمی و انرژی در اروپا تبدیل شود.
 هدف این بندر در سال ۲۰۳۰، جذب ۲۵ تا ۳۰ میلیارد یورو در بخش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی از پیشگامان بازار است.
 تلاش این بندر در جهت توسعه تجارت در سطح جهانی در بخش کانتینر، سوخت و انرژی است و انتظار می‌رود در سال ۲۰۳۰ این بندر از نظر ایمنی، بهره‌وری و پایه‌گذاری کشتیرانی در جهان مطرح شود.

◀ معرفی ترمینال‌ها و اپراتورهای بندر روتردام

۱- ترمینال APM

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۹۳۰۰۰۰ متر مربع، دارای یک اسکله کانتینری به طول ۱۶۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۶ متر است.

اپراتور: APM روتردام BV

ظرفیت: ۳۳۰۰۰ TEU

۲- وال هاون بارج سنتر

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۶۴۰۰۰ مترمربع، دارای ۲ اسکله بارجی به طول ۲۵۵ متر و آبخوری به عمق ۹/۶۵ متر است.

اپراتور: وال هاون BV

ظرفیت: ۴۰۰۰ TEU

۳- ترمینال بارجی هارتل هاون

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۵۹۳۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله بارجی به طول ۳۷۰ متر، یک اسکله کانتینری به طول ۱۴۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۴/۱۵-۱۲/۶۵ متر است.

اپراتور: BV اروپا

۴- ترمینال ECT دلتا بارج فیدر بیر کانال

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۷۵۰۰۰ متر مربع، دارای یک اسکله بارجی کانتینری به طول ۸۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۰ تا ۱۱ متر است.

اپراتور: BV اروپا

۵- ترمینال دلتا ECT

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۲۷۲۰۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله به طول ۳۴۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۶/۶ متر است.

اپراتور: BV اروپا

۶- ترمینال ECT یورومکس یانز هاون

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۸۴۰۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله کانتینری بارجی به طول ۱۵۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۹/۶ متر است.

اپراتور: BV اروپا

۷- هانو ترمینال

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۳۲۰۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله به طول ۱۳۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۴/۵ متر است.

اپراتور: یونی پورت BV

۸- ترمینال هلند HT

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱۰۲۰۰۰ مترمربع دارای یک اسکله به طول ۳۰۰ متر و آبخوری به عمق ۵/۵ متر است.

اپراتور: هلند ترمینال

ظرفیت: ۹۰۰۰ TEU

۹- ترمینال کشتی‌های دریای شمال P&O

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱۸۰۶۰۰ مترمربع، دارای دو اسکله رو-رو به طول ۱۰۰۰ متر و عمق ۷ متر و ۴ سینه‌کش رو-رو است.

اپراتور: P&O

۱۰- ترمینال روتردام Short Sea

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۴۶۰۰۰۰ مترمربع، دارای ۵ اسکله کانتینری به طول ۵۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۱/۶۵ متر است.

اپراتور: روتردام Short Sea. BV

۱۱- ترمینال چندمنظوره یونی پورت

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۴۹۰۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله بارجی به طول ۸۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۲ متر است.

اپراتور: یونی پورت BV

ظرفیت: ۲۸۰۰۰ TEU

۱۲- ترمینال یونایتد وال هاون

فضای کلی این ترمینال ۸۰۰۰۰ مترمربع و دارای یک اسکله بارجی است.

اپراتور: یونایتد وال هاون BV

ظرفیت: ۷۰۰۰ TEU. ■



جناب آقای مهندس محمد رضا ملک‌شاهی راو

انتصاب جنابعالی در سمت

قائم مقام اقتصادی مدیریت و ریاست صندوق بازنشستگی،
وظیفه و پس انداز کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی

را صمیمانه تبریک گفته و توفیقات روزافزونتان را
از درگاه خداوندمنان مسئلت داریم.

منابع انسانی، هیأت مدیره و مدیرعامل
شرکت آریا بنادر ایرانیان

جناب آقای مهندس رمضان عرب‌سالاری

انتصاب جنابعالی در سمت

مدیرکل مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

را صمیمانه تبریک گفته و توفیقات روزافزونتان را
از درگاه خداوندمنان مسئلت داریم.

منابع انسانی، هیأت مدیره و مدیرعامل
شرکت آریا بنادر ایرانیان



آنتورپ؛ قلب تپنده اروپا

◀ ترمینال‌ها و اپراتورهای بندر آنتورپ

بندر آنتورپ دارای ۸ ترمینال است که از این تعداد، ۵ ترمینال تحت نظارت (Port of Singapore) PSA Authority فعالیت می‌کنند. در سال ۲۰۰۶ دو اپراتور بزرگ «هسنیت» و «نوردنیت» قرن‌ها تجربه خود را به اشتراک گذاشتند و با ادغام این دو اپراتور یکی از بزرگ‌ترین اپراتورهای بندری دنیا شکل گرفت که مرکز آن در سنگاپور است. PSA در حال حاضر در ۶۹ پروژه بندری در ۱۷ کشور آسیایی و اروپایی فعالیت دارد و به زودی در آمریکا نیز فعال خواهد شد. اپراتور PSA بلژیک (آنتورپ)، بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری PSA در خارج از سنگاپور است. PSA آنتورپ در سال ۲۰۱۱، هفت میلیون TEU عملکرد داشته است. در حال حاضر PSA آنتورپ، ۴ ترمینال کانتینری و یک ترمینال چندمنظوره در بندر آنتورپ را اداره می‌کند. ترمینال‌های «دورگانگ»، «نوردزی» و «اروپا» در جلوی سد و ترمینال‌های «MSC» و «چرچیل» در پشت سد واقع شده‌اند. بیش از ۸۰ درصد از کانتینرهایی که به بندر آنتورپ می‌رسند، از این ترمینال‌ها عبور می‌کنند.

◀ چشم‌انداز بندر آنتورپ

در ماه اکتبر سال ۲۰۱۰، بندر آنتورپ طرح سرمایه‌گذاری بلندمدتی به ارزش ۱/۶ میلیارد یورو را به تصویب رساند که شامل برنامه‌هایی برای ۱۵ سال آینده بندر است. گسترش و توسعه تجهیزات و تسهیلات موجود و خریدن زمین‌های

بندر آنتورپ در بلژیک و در قلب حمل‌ونقل و کشتیرانی اروپا، در امتداد رودخانه شت قرار دارد و با نقاط قوت خود قرن‌هاست که نقش عمده‌ای به‌عنوان یک بندر در جهان ایفا می‌کند. بندر آنتورپ با ۴۶۸،۵۱۸ نفر جمعیت و ۲۰۴/۵ کیلومتر مربع (چیزی حدود یک‌سوم تهران) مهم‌ترین شهر و بندر بلژیک به‌شمار می‌رود. در تاریخچه این بندر درباره نام این بندر داستانی وجود دارد. نام آنتورپ در قرن ۱۷ بر این شهر گذاشته شده است. در آن زمان «آنتیگون» پادشاه وقت عوارض سنگینی برای کشتی‌هایی که از مسیر آن بندر می‌گذشتند، تعیین می‌کرد که در صورت سر باز زدن از پرداخت عوارض، یکی از دست‌ان صاحب کشتی قطع می‌شد. بالاخره سربازی رومی به نام «سیلوپوس بربابو» با قطع دست پادشاه و پرتاب آن به دریا به این وضع خاتمه داد. از آن زمان نام «آنتورپ» به معنی «پرتاب دست» بر آن بندر باقی‌ماند.

بندر آنتورپ به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر اروپایی از نظر حجم کلی حمل‌ونقل کالا بعد از بندر روتردام، در اروپا در رتبه دوم قرار دارد و در رتبه‌بندی جهانی نیز در سال‌های مختلف بین رتبه دهم تا بیستم جایگاهی متغیر داشته است.

این بندر به دلیل سرعت بالا در امر حمل‌ونقل شهرت زیادی دارد. امکان حمل‌ونقل از ترمینال‌های بندر آنتورپ از طریق مسیرهای آبی، ریلی و جاده‌ای موقعیت خاصی به این بندر بخشیده است و بهره‌گیری از مدرن‌ترین تکنیک‌ها و تجهیزات و همچنین کارکنان باتجربه و آموزش‌دیده، از دلایل بهره‌وری و سرعت بالای این بندر در حمل‌ونقل کالاها به‌شمار می‌رود. همچنین چندمنظوره بودن بندر آنتورپ از دیگر نقاط قوت آن است که حاصل حضور و مشارکت فعال شرکت‌های مختلف حمل‌ونقل کالا و کمپانی‌های لجستیک و ارائه خدمات متنوع این شرکت‌ها است.

از جمله نقاط قوت این بندر، موقعیت مرکزی آن است. آنتورپ مرکزی‌ترین بندر اروپا است و کشتی‌هایی می‌توانند تا ۸۰ کیلومتر کالاهای خود را به قلب اروپا نزدیک‌تر کنند، به همین دلیل حمل‌ونقل از طریق این بندر نه تنها سریع‌تر و ارزان‌تر، بلکه از نظر زیست محیطی مطلوب‌تر است؛ چراکه حمل‌ونقل جاده‌ای را کوتاه‌تر می‌کند و این برای بسیاری از تولیدکنندگان نکته قابل توجهی است.

بندر آنتورپ حلقه ارتباطی بسیاری از کمپانی‌های اروپایی برای حمل‌ونقل به دیگر قاره‌ها است و همچنین برای بسیاری از کمپانی‌های تجاری در دورترین نقاط دنیا، دروازه ورود به اروپا محسوب می‌شود. این بندر بیش از ۵۰۰ مقصد مستقیم به سراسر دنیا دارد و هرگونه کالایی از طریق این بندر می‌تواند به بازارهای اروپا راه پیدا کند و یا از اروپا خارج شود.



کارخانه جنرال موتورز آنتورپ که در حال تعطیل شدن است، از جمله برنامه‌های بندر آنتورپ به شمار می‌رود.

۴ معرفی ترمینال‌ها و اپراتورهای بندر آنتورپ

۱- ترمینال دورگانک گیت‌وی

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۲۶۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۴ اسکله کانتینری به طول ۶۰۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۷ متر است.

اپراتور: NY آنتورپ

ظرفیت: ۶۰۷۱ TEU

۲- ترمینال چرچیل

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۸۰۰ هزار مترمربع، دارای ۵ اسکله کانتینری به طول ۲۲۶۰ متر و آبخوری به عمق ۱۳ متر است.

اپراتور: PSA آنتورپ

ظرفیت: ۴۷۸۰ TEU

۳- دلوید داک

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۳۳۴/۰۷۳ مترمربع، دارای ۳ اسکله کانتینری به طول ۷۵۰ متر و آبخوری به عمق ۱۵/۵ متر است.

اپراتور: DP ورد آنتورپ

ظرفیت: ۴۰۰۰ TEU

۴- ترمینال دورگانک

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۰۲۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۴ اسکله کانتینری به طول ۱۷۸۰ متر و آبخوری به عمق ۱۵/۵ متر است.

اپراتور: PSA آنتورپ

ظرفیت: ۲۸۱۰۰ TEU

۵- ترمینال اروپا

این ترمینال با فضای کلی ۷۲۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۴ اسکله کانتینری به طول ۱۱۸۰ متر و آبخوری به عمق ۱۳/۵ متر است.

اپراتور: PSA آنتورپ

ظرفیت: ۶۵۲۳۷ TEU

۶- ترمینال MSC

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۶۲۸/۰۰۰ مترمربع، دارای ۸ اسکله کانتینری به طول ۲۹۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۵/۶ متر است.

اپراتورها: ترمینال MSC.NY

ظرفیت: ۵۱۰۰۰ TEU

۷- ترمینال نوردزی

این ترمینال با فضای کلی ۷۹۰ هزار مترمربع، دارای ۴ اسکله کانتینری به طول ۱۱۲۵ متر و آبخوری به عمق ۱۴/۵ متر است.

اپراتور: PSA آنتورپ

ظرفیت: ۳۷۸۰۰ TEU

۸- وراسین داک

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۱۰۲/۰۰۰ مترمربع، دارای یک اسکله رو-رو به طول ۶۰ متر و آبخوری به عمق ۱۸ متر و یک اسکله چندمنظوره به طول ۱۰۶۵ متر و آبخوری به عمق ۱۲/۵ متر است.

اپراتور: Seaport Terminal NY

بندر آنتورپ به عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر اروپایی از نظر حجم کلی حمل‌ونقل کالا بعد از بندر روتردام، در اروپا در رتبه دوم قرار دارد و در رتبه‌بندی جهانی نیز در سال‌های مختلف بین رتبه دهم تا بیستم جایگاهی متغیر داشته است



هامبورگ؛ شهر اسکله‌ها

بندر هامبورگ در شمال آلمان و در فاصله ۱۱۰ کیلومتری از دهانه رودخانه «الب» و دریای شمال قرار دارد و به‌عنوان دروازه تجارت آلمان و اروپا شناخته می‌شود. این بندر بزرگ‌ترین بندر آلمان، سومین بندر بزرگ اروپا و پانزدهمین بندر بزرگ دنیا در زمینه تعداد کانتینرهای جابه‌جا شده در سال ۲۰۱۰ به‌شمار می‌رود. مساحت این بندر حدود ۷۴ کیلومتر مربع است که در حدود ۴۳ کیلومتر مربع از آن در خشکی قرار دارد.

بندر هامبورگ دارای بیش از ۳۲۰ اسکله و ۴۱ کیلومتر مربع خطوط ساحلی به همراه ۲۰۰ ایستگاه رایانه‌ای کنترل کشتی‌ها است. در این اسکله‌ها جرثقیل‌های گول‌پیکری برای تخلیه و بارگیری کشتی‌ها تعبیه شده که می‌توانند در روز بیش از ۲۵۰۰ TEU کانتینر را جابه‌جا کرده و به هر نوع کشتی این اطمینان را بدهند که در کمتر از یک روز این بندر را ترک خواهند نمود.

بندر هامبورگ در سال ۲۰۱۱ با بیش از ۱۰۰۰ بندر در نقاط مختلف دنیا دادوستد داشته است و هر روزه خطوط کشتیرانی مختلفی از بنادر بزرگ دنیا به این بندر وارد می‌شوند.

عملکرد اقتصادی بندر هامبورگ

بندر هامبورگ دروازه تجارت آلمان به‌شمار می‌رود و با جابه‌جایی سالیانه نزدیک به ۹ میلیون TEU کانتینر، نقش مهمی را در اقتصاد آلمان و اروپا بر عهده دارد. اهداف کلی این بندر دستیابی به مزیت اقتصادی، افزایش کارایی سازمانی و ایجاد انعطاف‌پذیری در ساختار بندر است. نزدیک به ۱۰ هزار نفر در این بندر مشغول به کار هستند که از این تعداد ۱۶۵۰ نفر کارمندان

شبکه متراکمی از خطوط کشتیرانی - بیش از یکصد خط کشتیرانی - عملکردی حیاتی در تجارت آلمان و اروپا دارد. این بندر دارای ۹ خط کشتیرانی به مقصد آمریکای شمالی، ۱۱ خط کشتیرانی به آمریکای جنوبی و ۲۰ خط کشتیرانی به آفریقا است و با بیش از ۵۰ فیدر نیز حوزه دریای شمال و دریای بالتیک را پوشش می‌دهد. در سال ۲۰۱۱، ۱۶ خط کشتیرانی جدید با برنامه زمان‌بندی مشخص راه‌اندازی شد

اداره امور بندر هستند. درآمد این بندر سالیانه ۴۵۰ میلیون یورو است که از این مبلغ در حدود ۱۲۸ میلیون یورو سهم اداره امور بندر است. بندر هامبورگ نقش مهمی در اقتصاد شهر هامبورگ ایفا می‌کند و به صورت غیرمستقیم توانسته در حدود ۱۵۰ هزار شغل ایجاد نماید.

بندر هامبورگ با برخورداری از انبارهایی به ظرفیت ۲ میلیون TEU حجم عظیمی از صادرات و واردات آلمان را بر عهده دارد و با



که از این تعداد ۴ خط به آسیای شرقی، ۳ خط به آمریکای شمالی، ۲ خط به غرب آفریقا، یک خط به آمریکای جنوبی، یک خط به شبه‌قاره هند و ۶ خط کشتیرانی هم به حوزه دریای بالتیک اختصاص دارد.

مهم‌ترین شرکای تجاری بندر هامبورگ، چین و هنگ‌کنگ هستند که در حدود ۲۹ درصد از کانتینرهای تبادل‌شده را به خود اختصاص داده‌اند. پس از چین و هنگ‌کنگ، سنگاپور، فنلاند و روسیه قرار دارند. بیشترین تبادلات بندر هامبورگ با آسیای شرقی، کشورهای حوزه دریای بالتیک و آمریکای جنوبی صورت می‌گیرد. در سال ۲۰۱۱، به طور میانگین در هر هفته ۲۶ فول کانتینر از آسیای شرقی در بندر هامبورگ بارگیری کرده‌اند. علاوه بر این، بندر هامبورگ نقش مهمی در اقتصاد کشورهای استونی، اتریش، مجارستان و اسلواکی بر عهده دارد و بخش عمده‌ای از تجارت این کشورها از طریق این بندر صورت می‌پذیرد. بیشتر بودجه بندر هامبورگ صرف توسعه این بندر و تجهیزات آن می‌شود تا بندر بتواند موقعیت رقابتی خود را در سطح اروپا و جهان حفظ کرده و ارتقا دهد. در حال حاضر بندر هامبورگ در حال برنامه‌ریزی برای دستیابی به ۱۸ میلیون TEU در سال ۲۰۱۵ است.

بندر هامبورگ نه تنها به دلیل برخورداری از موقعیت مناسب به لحاظ لجستیکی، صنعتی و مسکونی از بزرگ‌ترین جاذبه‌های شهر هامبورگ به شمار می‌رود، بلکه به دلیل پیشینه بندر به‌عنوان پشت‌پرده‌ای از فرهنگ مدرن آلمان، از جاذبه‌های توریستی بسیاری از جمله موزه‌های متعدد کشتی برخوردار است. بندر هامبورگ از مراکز عمده کشتی‌سازی و همچنین مقصد بسیاری از کشتی‌های مسافرتی نیز به شمار می‌رود.

۴ ترمینال‌های کانتینری، چندمنظوره و اختصاصی

بندر هامبورگ دارای ۴ ترمینال بزرگ کانتینری است. ترمینال‌های چندمنظوره این بندر، انواع مختلف کالاها از جمله کالاهای حجیم و سنگین، محموله‌های متداول و همچنین محموله‌های کانتینری را بارگیری می‌کنند. با وجود اینکه در حال حاضر ۹۷ درصد از محموله‌ها با کانتینر جابه‌جا می‌شوند، جابه‌جایی و بارگیری دیگر محموله‌ها نیز برای بنادر بسیار مهم است. بندر هامبورگ دارای ترمینال‌های اختصاصی برای بارگیری محموله‌های غیرکانتینری مثل ماشین‌آلات، میوه و سبزیجات، کاغذ، چوب و فلزات است و تجهیزات خصوصی برای جابه‌جایی ماشین‌آلات و ابزار صنعتی دارد.

قدمت بندر هامبورگ به اواخر قرن دوازدهم میلادی بازمی‌گردد که توسط فردریک پادشاه آلمان و در راستای گسترش تجارت در شمال اروپا ساخته شد. توسعه و پیشرفت شهر هامبورگ مدیون این بندر و موقعیت مناسب آن است. بندر هامبورگ پس از جنگ جهانی دوم و تجزیه آلمان، بسیاری از فرصت‌های اقتصادی خود را از دست داد، اما پس از اتحاد مجدد آلمان، توانست موقعیت قبلی خود را باز یافته و به سرعت پیشرفت کند و با برخورداری از تجهیزات و وسایل پیشرفته و انبارهای بزرگ به مکان مناسبی برای انتقال کالاها به اروپا تبدیل شود. این بندر از قرن نوزدهم یکی از مهم‌ترین بنادر اروپا به شمار می‌رود، به طوری که در نیمه دوم قرن نوزدهم به هاب اصلی و مرکزی اروپا در حمل و نقل و مسافربری دریایی تبدیل شد.

۴ معرفی ترمینال‌ها و اپراتورهای بندر هامبورگ

۱- ترمینال باس هانسا

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۲۰۰۰۰ مترمربع، دارای ۳ اسکله کانتینری به طول ۸۵۰ متر و آبخوری به عمق ۱۲ متر است.

اپراتور: GmbH باس هانسا

ظرفیت: ۵۰۰ TEU

۲- ترمینال کانتینری آلتنورد

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۹۹۱۵۵۰ متر مربع، دارای ۴ اسکله کانتینری به طول ۱۴۰۰ متر و آبخوری به عمق ۱۶/۷ متر است.

اپراتور: HHLA / GmbH آلتنورد

ظرفیت: ۳۵۰۰ TEU

۳- ترمینال کانتینری یوروگیت

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۴۰۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۷ اسکله کانتینری به طول ۲۰۸۰ متر و آبخوری به عمق ۱۵/۳ متر است.

اپراتور: یوروگیت / GmbH هامبورگ

ظرفیت: ۴۴/۵۰۰ TEU

۴- ترمینال کانتینری HHLA / بورکاردکای

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۶۰۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۱۰ اسکله کانتینری به طول ۲/۸۵۰ متر و آبخوری به عمق ۱۶/۵-۱۲/۶ متر است.

اپراتور: HHLA / GmbH بورکاردکای

ظرفیت: ۱۶۱۰۰ TEU

۵- ترمینال کانتینری HHLA تالورت

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۶۴۱۰۰۰ مترمربع، دارای ۴ اسکله کانتینری، یک اسکله رو-رو به طول ۱۰۰۵ متر و آبخوری به عمق ۱۵/۲-۱۳/۶ متر است.

اپراتور: HHLA تالورت / GmbH

ظرفیت: ۱۸۱۷۵ TEU

۶- ترمینال لیر کانتینر زنترام یونیکای

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۹۶/۰۰۰ متر مربع، دارای ۳ ترمینال کانتینری به طول ۶۱۳ متر و آبخوری به عمق ۱۳/۵ متر است.

اپراتور: لیر کانتینر زنترام یونیکای / GmbH

ظرفیت: ۸۵۰۰ TEU

۷- ترمینال اسوالدکای

این ترمینال با فضای کلی به مساحت ۱/۰۰۰/۰۰۰ مترمربع، دارای ۳ اسکله چندمنظوره به طول ۳۵۰ متر و آبخوری به عمق ۱۱/۶-۹/۶ متر است.

اپراتور: یونیکای لاجری / اسپدیشنز گزلفاشت. ■



۱۰ اپراتور برتر جهان

امروزه ترمینال‌اپراتورها نقش مهمی در جذب بار و تحولات اقتصادی حمل و نقل دریایی ایفا می‌کنند. به همین جهت همواره جایگاه بین‌المللی اپراتورهای برتر و رتبه‌بندی آنها مورد توجه تحلیلگران و علاقه‌مندان اقتصاد حمل و نقل دریایی بوده است. از این رو در مطلب زیر ۱۰ اپراتور برتر دنیا بر اساس عملکردشان به‌طور خلاصه معرفی شده است.

محسوب می‌شوند و همچنین نیازمند آرایه خدمات باکیفیت و تولیداتی با راندمان بالا هستند. در حقیقت برای رقابت در بازار جهانی، صاحبان بنادر باید در بخش گسترش ترمینال‌هایشان و استفاده از تکنولوژی جدید و افراد متخصص سرمایه‌گذاری کنند. در اینجا به ترتیب، به معرفی ۱۰ بندر برتر جهان می‌پردازیم:

بنادر از لحاظ مالکیت به دو دسته طبقه‌بندی می‌شوند: بخش اپراتورهای خصوصی و بخش اپراتورهای دولتی. در دهه ۹۰ تعداد زیادی از ترمینال‌های سرتاسر دنیا خطوط کشتیرانی و ترمینال اپراتوری خریداری کردند. افزایش در اندازه کانتینر ناوها مستلزم تجهیزات جدیدی برای زیرساخت‌های بنادر است. بنادر، عنصر کلیدی زنجیره لجستیک بین‌المللی

افزایش میزان تجارت جهانی، تحولات اجباری در تمامی زمینه‌های تجاری از جمله زنجیره لجستیک بین‌المللی را به‌وجود آورده است. ایجاد رقابت مستلزم نوآوری در این زمینه است و همراه با رشد تجارت جهانی، تعداد کانتینرهای کشتی‌ها با ظرفیت بیشتر از ۵۰۰۰ TEU به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش داشته است.



Hutchison Port Holding ◀

Hutchison واقع در هنگ‌کنگ در ردیف اول لیست قرار دارد، هرچند برخی معتقدند که این بندر بر اساس ظرفیت کانتینری بزرگ‌ترین اپراتور بندری محسوب می‌شود. HPH به‌عنوان سرمایه‌گذار، توسعه‌دهنده و اپراتور پیش‌تاز در جهان است. HPH شبکه اپراتور بندری به‌شمار می‌رود که شامل ۳۱۵ اسکله در ۵۲ بندر و در ۲۶ کشور آسیایی، خاورمیانه، آفریقا، اروپا، آمریکا و استرالیا گسترده شده و در سال ۲۰۱۱، ۷۵ میلیون و یکصد هزار TEU در سرتاسر دنیا جابه‌جا کرده است.



APM Terminal ◀

APM در کشور هلند واقع شده است و در مقام دوم لیست قرار دارد. این بندر یکی از رهبران بنادر و ترمینال اپراتورها در دنیا است که خدمات کانتینری و حمل‌ونقل بار در ۶۳ بندر و ۳۷ کشور آرایه می‌دهد. APM در سه ماهه اول سال ۲۰۱۲ بالغ بر یک میلیارد دلار درآمد داشته که در مقایسه با سال ۲۰۱۱ با افزایش ۸ میلیون و ۸۰۰ هزار دلاری همراه بوده و ۸ میلیون و ۶۰۰ هزار ظرفیت کانتینری دارد.

PSA ◀



PSA در رده سوم لیست ۱۰ اپراتور برتر دنیا قرار دارد که به‌عنوان بندر اصلی و شناخته‌شده سنگاپور به شمار می‌رود. این بندر سال‌های متمادی است که در لیست برترین بندر کانتینری جهان با حداکثر ظرفیت TEU قرار دارد. PSA با ۲۹ بندر در ۱۷ کشور آسیایی، اروپایی و آمریکایی مشارکت دارد. PSA در سال ۲۰۱۱ بالغ بر ۲۹ میلیون و ۳۷۰ هزار کانتینر TEU را جابه‌جا کرده و روزانه با ۶۰۰ بندر جهانی نیز ارتباط دارد. PSA یکی از شلوغ‌ترین بندر هاب حمل‌ونقل جهان است که حدود یک هفتم کانتینر جهان و یا به عبارتی ۵ درصد از کل ظرفیت کانتینری دنیا را تصاحب کرده است.

DPW ◀



Dubai Port World که چهارمین رتبه را به خود اختصاص داده است، در امارات متحده قرار دارد و در بیش از ۶۰ ترمینال واقع در ۶ قاره کار حمل‌ونقل را انجام می‌دهد. در سال ۲۰۱۱ DPW بالغ بر ۵۵ میلیون TEU را از آمریکا به آسیا انتقال داده است که پیش‌بینی می‌شود این ظرفیت تا سال ۲۰۲۰ به ۱۰۳ میلیون TEU افزایش پیدا کند.

COSCO ◀

COSCO یکی از شرکت‌های چندملیتی در دنیا است که در چین بزرگ‌ترین و در جهان مقام پنجم را به خود اختصاص داده و بیش از ۸۰۰ ناوگان با ظرفیت ۶۰۰ هزار TEU دارد. خطوط کشتیرانی COSCO در بیش از ۱۶۰ کشور و ۱۶۰۰ بندر گسترده شده است و همچنین خدمات مالی و تجاری در صنعت کشتیرانی انجام می‌دهد. این بندر دارای تانکرهای نفتی و کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۵۵ میلیون تن برای بارهای مخصوص است.



MSC ◀

MSC یکی از بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی با ظرفیت کانتینری و ناوگانی بالا است که ۴۶۳ ناوگان با ظرفیتی بالغ بر دو میلیون TEU و هر ناو ۱۳۸۰۰ TEU گنجایش دارد. MSC با ۲۷۰ بندر در ۶ قاره همکاری می‌کند. MSC افزایش چشمگیری در ترمینال اپراتور داشته است که بر روی ایمنی حمل‌بار در بازار و تسهیلاتی جهت حمایت از شبکه حمل‌ونقل جهانی تمرکز دارد.



EUROGATE ◀

Eurogate در شهر هامبورگ واقع شده است و ۶ اسکله بزرگ با ۲۱ جرثقیل و بیش از ۱۴۰ ون جهت حمل و نقل دارد. Eurogate در سال ۲۰۰۸، دو میلیون و ۷۰۰ هزار TEU جابه‌جا کرده و به‌عنوان دومین ترمینال بزرگ در کشور آلمان محسوب می‌شود. پیش‌بینی می‌شود که ظرفیت کانتینری این بندر ۶ میلیون TEU افزایش پیدا خواهد کرد.



EVERGREEN ◀

Evergreen یکی از بزرگ‌ترین بنادر تایوان است که در زمینه حمل و نقل دریایی سهم بسزایی دارد. این بندر خدمات حمل و نقل خود را در سراسر آب‌های جهان ارائه می‌دهد و بیش از ۱۵۰ کشتی کانتینری دارد. Evergreen با ۲۴۰ بندر و حدود ۸۰ کشور ارتباط دارد و در ردیف شرکتهایی همچون مرسک، مدیترانه و CMA CGM قرار دارد. فعالیت‌های شرکت شامل ساخت کشتی و کانتینر و مدیریت بنادر نیز می‌شود. این بندر ۱۵۳ کشتی کانتینری با ظرفیت بیش از ۴۳۹ میلیون TEU را جابه‌جا کرده است.



SSA MARINE ◀

Stevedoring Services of America (SSA) Marine در سال ۱۹۴۹ تاسیس شد که امروزه جزو بزرگ‌ترین اپراتورهای دریایی محسوب می‌شود. این بندر در سطح کشوری تمامی حمل و نقل دریایی در بنادر اصلی آمریکا و سواحل شرقی و غربی را به‌صورت مداوم انجام می‌دهد و در سطح بین‌المللی با بیش از ۱۵۰ اپراتور در سراسر دنیا کار می‌کند که شامل آفریقا، آسیا و آمریکای لاتین می‌شود و عملیات حمل و نقل را نیز با کانتینرهایی به ظرفیت ۲۲ میلیون TEU انجام می‌دهد.



CMA-CGM ◀

CMA-CGM یک شرکت حمل و نقل کانتینری فرانسوی است که با استفاده از ۲۰۰ کشتی و ۳۷۷ ناوگان، بین ۴۰۰ بندر در ۱۲۰ کشور حمل و نقل بار انجام می‌دهد. ترمینال جدید CMA-CGM ۱۱۰۰ متر اسکله و ظرفیت یک میلیون و ۷۰۰ هزار TEU دارد. ■

موریس؛ الگوی موفق کشور بندری



همبستگی اجتماعی، رفاه، رشد و کاهش نابرابری را در پیش گرفت.

دومین پیام موریس این است که هزینه‌های نظامی به اتلاف منابع می‌انجامد. دولت آمریکا مبالغ زیادی را صرف تولید تسلیحاتی می‌کند که هرگز در مقابل دشمنی که اصلا وجود ندارد، به کار گرفته نمی‌شوند. شاید بهتر باشد این هزینه‌ها صرف ایجاد رفاه اجتماعی، خدمات درمانی و تحصیلی شود؛ یعنی همان کاری که کشور موریس انجام داد. سومین پیام موریس برای کشورهای جهان، اهمیت سرمایه انسانی است. این کشور منابع طبیعی خاصی ندارد و تنها دارایی آن، مردمش هستند. امکان

که در جنوب ساحل شرقی آفریقا واقع شده است، نه ثروتمند است و نه در حال به بار آوردن کسری بودجه هنگفت، با این حال جمهوری موریس طی دهه‌های گذشته موفق به ایجاد اقتصادی متنوع، نظام سیاسی دموکراتیک و نظام تامین اجتماعی قدرتمند شده است.

این کشور ۱/۳ میلیون نفری درس‌های زیادی برای دیگر کشورها از جمله آمریکا دارد. برای مثال، در آمریکا بسیاری معتقدند که افزایش میزان خانه‌دار شدن در آمریکا و رسیدن آن به مرز ۷۰ درصد جمعیت باعث شد تا بحران مالی ایجاد شود، اما در موریس ۸۷ درصد مردم صاحبخانه هستند و حبایی هم در بازار مسکن به چشم نمی‌خورد. همچنین نکات جالب‌تری در اقتصاد این کشور وجود دارد. تولید (GDP) موریس طی ۳۰ سال گذشته به طور متوسط سالانه بیش از ۵ درصد رشد کرده است آن هم بدون اینکه این کشور معادن الماس، نفت یا هر



جوزف استیگلیتز

برنده جایزه نوبل اقتصاد سال ۲۰۰۱

تصور کنید شخصی برای شما کشور کوچکی را توصیف کند که در آن تحصیل حتی در مقطع دانشگاه، سرویس حمل‌ونقل کودکان به مدرسه و مراقبت‌های بهداشتی از جمله جراحی قلب برای همه رایگان است. شما احتمالا با خود خواهید اندیشید که یا این کشور بسیار ثروتمند است یا اینکه با چنین هزینه‌های دولتی به زودی با کسری



تحصیل برای همه و ایجاد جامعه‌ای متحد که در آن همکاری مثال‌زدنی میان دولت، کارگران و کارفرمایان بسیار چشمگیر است، مواهبی محسوب می‌شوند که کشور موریس از آن بهره‌مند است. البته من قصد ندارم از مشکلات این کشور چشم‌پوشی کنم. به طوری که موریس هم مانند بیشتر اقتصادهای نوظهور، برای پایین نگاه داشتن ارزش پول خود در بازار ارز دخالت می‌کند. همچنین این کشور نگران بالا رفتن جهانی قیمت انرژی و مواد غذایی و تورم ناشی از آن است، اما گاهی کشورهای کوچک با خود درس‌هایی بزرگ به همراه دارند. ■

مأخذ:

<http://news.pmo.ir/newsdetail-14253-fa.html>

منبع قابل بهره‌برداری دیگری داشته باشد. از زمان استقلال موریس از بریتانیا در سال ۱۹۶۸ درآمد سرانه مردم این کشور از ۴۰۰ دلار به ۶۷۰۰ دلار در سال رسیده است. کشوری که ۵۰ سال پیش اقتصادش تنها بر پایه تولید شکر قرار داشت اکنون دارای اقتصادی تشکیل شده از بخش‌های گوناگونی مانند توریسم، بازار مالی، تولید پارچه و اگر برنامه‌های فعلی به سرانجام برسد، تکنولوژی پیشرفته است. به همین دلیل از روند طی شده در این کشور می‌توان به‌عنوان معجزه موریس نام برد. تجربه کشور موریس سه پیام برای دیگر کشورها دارد؛ اول اینکه پرسش اصلی این نیست که آیا دولت توانایی برآورده کردن تحصیلات و خدمات پزشکی رایگان برای مردم را دارد یا خیر. اگر موریس می‌تواند این کار را انجام دهد، پس دیگر کشورها هم می‌توانند. پرسش اصلی این است که جامعه را چگونه بسازیم. موریس مسیر ایجاد

بودجه و بحران مالی مواجه خواهد شد. در جواب باید گفت: خیر.

پس کشور موریس نمونه‌ای است که شما را شگفت‌زده خواهد کرد. البته حق دارید که نسبت به رایگان بودن این خدمات بدبین باشید، چرا که همین حالا کشورهای ثروتمند اروپایی به این واقعیت پی برده‌اند که از عهده پرداخت هزینه تحصیل دانشجویان بر نمی‌آیند و به همین دلیل مشغول انتقال این هزینه‌ها به عهده جوانان و خانواده‌هایشان هستند. حتی ایالات متحده آمریکا هرگز تلاش نکرده است تا تحصیلات دانشگاهی رایگان را برای همه مهیا کند. در آمریکا دسترسی رایگان فقرا به خدمات درمانی پی گرفته شد که آن هم اخیرا مورد حمله جمهوری خواهان قرار گرفته، چرا که آنها به این بهانه که دولت توان پرداخت این هزینه‌ها را ندارد، برای لغو آن تلاش می‌کنند. اما موریس، جزیره‌ای

آلسوند؛ بندر دلفریب و ایکنینگها

این بندر که از آب دره بورگوند تا کوه‌های سانمور آلپ گسترده شده، مملو از زیبایی‌های طبیعی است. شهر آلسوند به قرن ۹ میلادی و زمان حکومت وایکنینگ‌ها تعلق دارد. اما بعدها پس از آتش‌سوزی مهیبی که در سال ۱۹۰۴ در اینجا اتفاق افتاد، تمام شهر به سبکی جدید و مدرن بازسازی شد. امروزه برج و باروی شهر چنان رومانتیک و زیبا هستند که اینجا را به دلفریب‌ترین شهر در سراسر نروژ تبدیل کرده است. این شهر بزرگ‌ترین صادرکننده ماهی نمک سود می‌باشد اما مهم‌ترین جاذبه آن همین زیبایی خارق‌العاده‌ای است که در دل این آب دره و قلعه‌های اطرافش جای گرفته‌اند. شهر آلسوند معماری منحصر به فردی دارد و با مجموعه وسیعی از برج‌ها، مناره‌ها و بناهای زیبا به مکانی رویایی تبدیل شده که برای گذران تعطیلات بسیار مناسب است. این شهر یکی از مهم‌ترین بنادر ماهیگیری کشور نروژ نیز می‌باشد و پیشرفته‌ترین ناوگان ماهیگیری سراسر اروپا را به خود اختصاص داده است. این بندر همچنین یکی از قطب‌های صنعت مبلمان‌سازی است. ■





چند اپراتوری؛

مسیر برگشت‌ناپذیر بخش حمل و نقل دریایی

کوشا مقدم

خلق کنند و نه تنها در تامین سریع خدمات حمل کالاهای مصرفی و سرمایه‌های کشور موثر باشند، بلکه توسعه ترانشیپ و ترانزیت بنادر را نیز تضمین نمایند

واقعیت آن است که موضوع چنداپراتوری، فارغ از اینکه اپراتور دوم یا اپراتورهای بعدی کدام شرکت‌ها باشند، مورد اجماع عمومی و اتفاق نظر تمامی صاحبانظران، ذی‌نفعان و مسوولان حمل و نقل دریایی به ویژه ترمینال اپراتورهای بندری کشور هست و اگر برخی از مسوولان اپراتورها در واگذاری اپراتور دوم انگشت‌حیرت به دهان می‌مانند، به واسطه درک هوشمندانه آنان از فرصت حضور در بندر شهید رجایی است که آن‌را از دست رفته می‌بینند، چراکه تعدد اپراتورهای بندری به یک اصل مهم و مسیر برگشت‌ناپذیر در بخش حمل‌ونقل دریایی تبدیل شده است.

در فرایند اجرای این اصل لازم است دو نکته اساسی ذیل مورد توجه قرار گیرد:

• رقابت فردا بسیار سخت‌تر از رقابت امروز خواهد بود. ضرورت بقا و ادامه فعالیت اقتصادی تمامی شرکت‌های اپراتور بندری ایجاب می‌نماید تا پوست اندازی نموده و بازنگری اساسی در اهداف و ماموریت‌های خود داشته باشند.

• در دنیای مدرن آینده که رقابت و تغییر از ویژگی‌های پایدار آن به شمار می‌رود، مدیریت بنادر نیازمند تدبیر عالمانه در نحوه نظارت و حاکمیت بر بنادر تحت مدیریت خود هستند تا با تفکر منطقه‌ای و جهانی نسبت به طراحی مدل‌های رقابتی و تنظیم عناصر مورد نیاز و سازگار با آن اقدام نمایند.

امید است در آینده‌ای نه چندان دور با برنامه‌ریزی‌ها و تدابیر صورت گرفته شاهد بنداری کارآمد، توسعه یافته و برخوردار از اپراتورهای توانمند ملی و بین‌المللی باشیم. ■

بگیرد. در شناسایی و تحلیل این عوامل فارغ از اینکه در ارتباط با مباحث اقتصادی، فنی و مدیریتی و از جنبه‌های درون‌سازمانی و یا برون‌سازمانی باشد. عنصر جهانی‌اندیشیدن و رقابت مستمر در بازار حمل و نقل دریایی را نمی‌توان نادیده گرفت. شاید بتوان گفت غفلت از این موضوع مهم‌ترین عاملی بوده است که باعث شده تک اپراتور بندر شهید رجایی طی سال‌های گذشته با مشکلاتی نظیر ناکارایی در عملیات بندری و پایین بودن نرم‌های عملیاتی در مقایسه با بنادر رقیب منطقه‌ای مواجه باشد و نارضایتی مشتریان داخلی و بین‌المللی، اعم از صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی را به دنبال بیاورد، به طوری که در نهایت مقامات کشوری و تصمیم‌گیران حمل و نقل دریایی را به این سیاست رهنمون سازد که تنها راه شکست انحصار و عوامل ضد رقابت و برون‌رفت از شرایط فعلی، انتخاب سیاست چنداپراتوری یا افزایش تعداد ترمینال اپراتورهای بندری باید باشد؛ سیاستی که بستر لازم را برای ایجاد بندر هاب منطقه‌ای از طریق بسته‌های حمایتی و تشویقی و مصوبات دولتی از جمله مصوبه مورخ ۸۹/۴/۱ کارگروه حمل و نقل در استان هرمزگان آماده می‌سازد و زمینه مساعدی را برای شکل‌گیری بندر توسعه یافته با اپراتورهای توانمند بین‌المللی در ایران توسعه یافته ۱۴۰۴ فراهم می‌نماید. تنها در این صورت است که امکان استفاده بهینه از ظرفیت اسمی بندر شهید رجایی را که سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی نیز در برداشته است به‌وجود می‌آورد و افزایش سهم بنادر ایران از بازار منطقه را موجب می‌شود تا فرصت‌های از دست‌رفته‌ای که هزینه اقتصادی و اجتماعی بی‌شماری را طی سال‌های گذشته بر اقتصاد ملی تحمیل نموده است، جبران کند.

اگر بخواهیم بنادر هاب داشته باشیم، الزاماً بایستی از ترمینال اپراتورهای توانمند و مناسب برای بنادر هاب برخوردار باشیم. اپراتورهایی که با مدیریت علمی و ایجاد تعامل و هم‌افزایی بین بازیگران عرصه حمل و نقل دریایی بازارهای جدیدی را در منطقه

شروع داستان همین‌جا است. دهه ۱۳۴۰ در اقتصاد ایران توام است با شکل‌گیری قطب‌های صنعتی از طریق ایجاد فعالیت‌ها و شرکت‌های بزرگ اما نوپای صنعتی. شرکت‌های ایران خودرو (۱۳۴۱)، سایپا (۱۳۴۶)، تراکتورسازی تبریز (۱۳۴۶)، ذوب‌آهن اصفهان (۱۳۴۶)، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۴۶)، شرکت ملی نفتکش ایران (۱۳۳۴) و تاید واتر خاورمیانه (۱۳۴۷) و ...

شرکت‌های مذکور که تحت استراتژی حمایتی به وجود آمدند قرار بود در حدود ۵ سال از آغاز فعالیت منابع مالی دولتی را که صرف هزینه‌های سرمایه‌گذاری شرکت‌های مذکور شده بود از محل درآمدهای حاصله به خزانه دولت برگردانند؛ امری که هیچگاه محقق نشد.

فعالیت‌های نوپای صنعتی قرار بود در سایه حمایت‌های دولت بعد از یک دوره معین به بلوغ اقتصادی رسیده و بتوانند در بازارهای رقابتی و در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی به عنوان فعالیت‌های اقتصادی بالنده، رشد یافته و پیشرو صنایع کشور باشند. اما تنها تعداد اندکی توانستند این مسیر را با موفقیت طی نمایند. اکنون در حوزه دریایی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن بیش از ۹۰ فروند کشتی اقیانوس‌پیما در ابعاد مختلف به عنوان بزرگ‌ترین ناوگان تجاری در منطقه و یکی از معتبرترین شرکت‌های حمل‌ونقل جهانی محسوب می‌شود و شرکت ملی نفتکش ایران نیز با برخورداری از ظرفیت ناوگان حدود ۱۰ میلیون تن در رده چهارم ناوگان حمل نفت خام و فراورده‌های نفتی جهان قرار گرفته و از افتخارات صنعت حمل و نقل دریایی ایران اسلامی به شمار می‌روند. اما چرا تایدواتر خاورمیانه نتوانست علی‌رغم برخورداری از حمایت‌های مستقیم و غیر مستقیم و موقعیت ممتاز خلیج فارس به اپراتور بزرگ منطقه‌ای و یا بین‌المللی تبدیل شود و بتواند تولد ۴۵ سالگی‌اش را به عنوان یک سازمان تعالی یافته و برتر به همراه شرکای جهانی وابسته به خود جشن

فراخوان مقالات علمی و گزارش‌های تحلیلی

اندیشمند و صاحب‌نظر گرامی؛

اگر علاقه‌مند به چاپ مقالات علمی، گزارش‌های تحلیلی و ایده‌های خلاق خود در زمینه حمل و نقل دریایی در مجله عملی - تحقیقاتی بندر و دریا هستید؛ این نشریه با افتخار پذیرای مطالب ارزنده شما در هر یک از موضوعات محوری از شماره‌های آتی مجله به شرح ذیل می‌باشد.

مهلت ارسال مطالب برای هر یک از شماره‌های مجله، حداکثر تا پانزدهم ماه قبل از انتشار آن می‌باشد.

ارسال مقالات و گزارش‌های تحلیلی خارج از موضوعات فوق امکان‌پذیر بوده و با توجه به ارتباط موضوعی مطالب با مباحث شماره‌های مجله از سوی شورای سردبیری قابل بررسی و چاپ می‌باشد.

شماره‌ماهانامه	موضوعات
شهریور شماره ۱۹۳	قوانین و مقررات حمل و نقل بین‌المللی، گمرکی، مناطق آزاد و ویژه بندری و سرمایه‌گذاری
مهر شماره ۱۹۴	مشتریان و تأمین‌کنندگان خدمات بندر - ذی‌نفعان بندری - اثرات اقتصادی، اجتماعی بندر و توسعه فرهنگ دریانوردی
آبان شماره ۱۹۵	مدیریت و برنامه‌ریزی سواحل، توسعه علوم و فنون دریایی، آمایش سرزمین، توسعه صنایع و فعالیت‌های ساحلی و بهره‌برداری از انرژی‌های فراساحلی
آذر شماره ۱۹۶	ترانزیت، حمل و نقل چندوجهی و ترکیبی و قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی آن
دی شماره ۱۹۷	تاریخ بندر ایران، وضعیت فعلی و چشم‌انداز آتی بندر و طرح‌های جامع و موضعی بندر
بهمن شماره ۱۹۸	تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی - کارایی و بهره‌وری بندر
اسفند شماره ۱۹۹	گردشگری و بندر مسافری و محیط زیست دریایی

Bandarvadarya.pmo.ir

bandarvadarya@pmo.ir

ناگفته‌های شما

ذهن خلاق و تحلیلگر انسان، همواره بعد از دریافت مطالب، ناخودآگاه آن‌را مورد پردازش و تجزیه و تحلیل قرار می‌دهد و این برداشت می‌تواند جنبه‌های مختلفی اعم از تأیید، رد، نقد و یا ارزیابی را به خود بگیرد و انعکاس آن به جهت آنکه موجب بازخوانی و چالش دوباره ذهن می‌گردد، نکته کلیدی در توسعه علوم و دانش محسوب می‌شود. با این دیدگاه شما نیز می‌توانید نظرات ارزنده خودتان را در هر یک از موضوعات مندرج در مجله از طریق منوی «ناگفته‌های شما» در وب سایت مجله ارسال نمایید.

نام:

نام خانوادگی:

ایمیل:

ناگفته‌های شما:

نان حلال



مهدی جابناز، رییس اداره طرح و توسعه
جامع سازمان بنادر و دریانوردی

خلاصه توضیحاتش هم این بود که محمودآقای تراشکار آدم بسیار دقیق و تحصیلکرده‌ای است و به ریزه کاری‌ها و جزئیات به دقت توجه می‌کند و همیشه یک دفتر یادداشت همراه دارد و چیزهایی را که برایش مهم است، یادداشت برداری می‌کند.

اتفاقا تراشکاری همان نزدیکی بود و هر سه به اتفاق راهی آنجا شدیم. اصغرآقا هم موتورش را در پارکینگ ما گذاشت تا خیالش راحت‌تر باشد.

وقتی به تراشکاری رسیدیم، کارگاهی بسیار تمیز و مرتب دیدم که هر کس مشغول کار خودش بود و فقط یک کارمند جوان از پشت میز بلند شد و به سمت ما آمد و بعد از پرسیدن کارمان، ما را به سمت محمودآقا راهنمایی کرد. محمودآقا با یک عینک ایمنی و لباس کار مرتب و تمیز جلوی یک دستگاه ماشین تراش مشغول باربرداری از روی یک قطعه بود، که پس از دقایقی به جمع ما پیوست و با خوشرویی دست ما را به علامت خوشامدگویی فشار داد. محمودآقا ابتدا با دقت به حرف‌های پدر خانمش و اصغرآقا گوش داد و با سرعت و دقت هم شروع به یادداشت برداری کرد. در قسمت‌هایی از یادداشت، علامت‌های بخصوص و در جلوی بعضی کلمات به نشانه اهمیت، ستاره یا ضربدر می‌گذاشت. در نهایت هم قرار شد محمودآقا به عنوان یک مشتری،

چند روز از نانوائی اصغرآقا نان بخرد و سپس نظراتش را به او بگوید. موقع بیرون آمدن از تراشکاری، روی دیوار، پروانه کسب محمودآقا را دیدم که مدرک تحصیلی او را مهندس ماشین‌ابزار نوشته بود.

یادم هست وقتی محمودآقا در خلال صحبت‌هایش از تعداد فرایندها در نانوائی حرف می‌زد و نظرش این بود که باید فرایندها مشخص و مطالعه کار و مطالعه زمان انجام شود، اصغرآقا با دهان باز و حاج و واج به حرف‌های محمودآقا گوش می‌داد و انگار که محمودآقا دارد انگلیسی حرف می‌زند، فقط سرش را تکان می‌داد، ولی معلوم بود که بخش زیادی از راهکارها را اولین بار بود که می‌شنید. برق رضایت از چشم‌های اصغرآقا پیدا بود و فهمید که پیش آدم کاربلدی آمده است.

چند روز بعد که اصغرآقا را دیدم و از حال و احوال و گردش کار نانوائی پرسیدم، بسیار راضی بود و به جان همسایه و محمودآقای تراشکار دعا می‌کرد و من به دنبال این بودم که چطور از کار محمودآقا و نسخه‌ای که برای نانوائی اصغرآقا پیچیده بود، سر درآورم، که این کار را هم کردم و برایم بسیار جالب بود.

به نظر شما روش کار محمودآقا برای رفع مشکلات نانوائی چه بود؟ آیا فرایندهای تراشکاری با فرایندهای کار در نانوائی وجه اشتراک دارند؟ آیا شاخص‌ها قابل تعمیم هستند؟ آیا شاخص‌ها یکسان هستند؟ راستی، ممکن است به مدیریت اشتیاق و محیط بانشاط ربط داشته باشد؟ در شماره‌های بعد به این موضوع بیشتر می‌پردازیم و یادداشت‌های محمودآقای تراشکار را مرور می‌کنیم. ■

مثل هر روز عصر از خانه بیرون آمدم تا ساعتی به دور از فکرهای روزمره قدم بزنم. هنوز چند قدمی نرفته بودم که همسایه طبقه بالا را دیدم که با اصغرآقا مشغول صحبت بود. اصغرآقا را که یادتان هست!

اصغرآقا به خاطر حسن اخلاق و مردم‌داری مورد علاقه تقریباً همه اهالی محل است و می‌توان اطمینان داشت که اصغرآقا هم صحبت خوبی هم هست. برای احوالپرسی و سلام و علیک ایستادم و چون میان صحبت آنها بود، عذرخواهی کردم که همسایه ما گفت: اتفاقاً خوب موقعی آمدی، چون اصغرآقا مشکلی دارد که در مورد آن در حال مشورت بودیم.

مشکل را پرسیدم. همسایه طبقه بالا گفت: اصغرآقا به تازگی از شغل قبلی خود دست کشیده و یک نانوائی تافتونی در نزدیکی ما باز کرده است و الحق هم نانوائی تمیز و خوبی است و خوب هم آن را اداره می‌کند، ولی گویا خودش راضی نیست. این طور که مطرح می‌کرد و مقدمه آن را برای همسایه ما گفته بود، اصغرآقا به تازگی می‌بیند که بعضی از مشتری‌ها از سوختگی بعضی از قرص‌های نان یا خمیر بودن قسمتی از آن شکایت دارند و چون بالاخره معطل می‌شوند و گه‌گاه هم بعضی از آنها عیالوارند و تعداد بیشتری نان می‌خرند، دوست ندارند هم وقتشان و هم پولشان هدر برود.

اصغرآقا از کارگرانی که در نانوائی داشت، راضی بود و مدیریت خوبی هم بر آنها اعمال می‌کرد، ولی همیشه که نمی‌توانست بالای سر آنها بایستد و مواظب خمیرها و نان‌ها و سالم و بی‌نقص بودن آنها باشد و انتظار داشت کارکنان نانوائی بدون نیاز به آقا بالا سر و کنترل و نظارت دقیق وظایفشان را انجام دهند.

من پیشنهاد دادم با چند تا از نانوائی‌های محل و دوستانش در همین صنف مشورت کند و علت را جویا شود، چون شاید ایراد فنی به چشم بخورد و یا تنظیم مشعل تنور یا ترکیبات خمیر مشکل داشته باشد و اصغرآقا هم عنوان کرد که این کار را کرده و دیگران هم اظهار کرده‌اند که این موضوع پیش پا افتاده است و همه جا همین طور است و گفته‌اند که خیلی به آن اهمیت ندهد؛ چون مشتری ناچار است به خاطر معطل نشدن، هر نوع نانی را ببرد. اصغرآقا اینجا از ناراحتی تن صدایش بالاتر رفته بود و می‌گفت که من می‌خواهم با بقیه فرق داشته باشم و نان حلال بخورم و به مشتری هم نان سالم و خوب بدهم.

همسایه ما پس از گوش دادن به تمام جزئیات و رد شدن نظر من، پیشنهاد داد که اصغرآقا با داماد همسایه یعنی محمودآقای تراشکار مشورت کند و راستش من از این پیشنهاد جا خوردم و پیش خودم گفتم «مثل اینکه این همسایه ما اصلاً توی باغ نیست و موضوع را نفهمیده» و تعجبم را با تغییر حالت چهره و نگاه نشان دادم.

اما با توضیحاتی که داد، هم من و هم اصغرآقا دیدیم به امتحانش می‌آرزد که سری به داماد این همسایه محترم بزنیم.



هادی حق شناس
دانشجوی دکترای اقتصاد

رقابت؛

رمز کاهش فاصله‌ها

سه بندر فجیره، شیخ زاید و جبل علی مجموعاً ۲۳ میلیون کانتینر ظرفیت تخلیه و بارگیری دارند که بیش از ۷ برابر بندر شهید رجایی است و طی ۳ سال آینده مجموع ظرفیت بندر مذکور به ۳۰ میلیون کانتینر خواهد رسید، در حالی که ظرفیت بندر شهید رجایی در طی زمان ذکر شده شاید به ۶ میلیون کانتینر برسد. به‌راستی چگونه بندر جبل علی که ۸ سال بعد از شروع به کار بندر شهید رجایی کار خود را شروع کرده، امروز جزو تقریباً ۱۰ بندر کانتینری جهان است، ولی بندر شهید رجایی همچنان رتبه نازل تری را در جهان دارد. اشکال در کدام استراتژی است؟

فعالیت در بندر توسط اپراتورها نمی‌تواند رقابت کامل تلقی شود و از طرفی دیگر چون تخلیه و بارگیری بندر در اختیار یک شرکت یا اپراتور نیست لذا انحصاری نیز تلقی نمی‌شود. اگر کل بندر را به‌عنوان یک بنگاه و بازار تلقی کنیم حدود ۲۰ اپراتور متولی تخلیه و بارگیری انواع کالاها هستند. با این تفاوت چون زیرساخت‌ها مثل موج شکن، اسکله، برخی از تجهیزات استراتژیک و... توسط دولت ساخته شده، سقف تعرفه توسط دولت مشخص شده است. آنچه که اپراتورها باید تعیین کنند این است که چه درصدی از تعرفه را برای انجام عملیات از سازمان مطالبه نمایند. بنابراین تعرفه‌ای که صاحبان کالا و کشتی باید بپردازند مشخص است و در صورتی میزان هزینه صاحبان کالا و کشتی کم می‌شود که اپراتورها بتوانند با افزایش کارایی و بهره‌وری خود یا زمان توقف کشتی را در بند کم کنند یا اینکه سرعت بارگیری کالا به وسایط حمل و نقل زمینی برای خروج کالا را افزایش دهند تا زمان توقف کالا در بارانداز کم شود. به عبارت دیگر، کم کردن زمان توقف برای کالا و کشتی می‌تواند هم هزینه صاحبان کالا و کشتی را کم کند و هم درآمد سازمان را با افزایش پذیرش کالا و کشتی افزایش دهد و این زمانی اتفاق می‌افتد که فعالیت اپراتورها به معنی واقعی رقابتی شود.

با یک بررسی اجمالی می‌توان گفت که هیچ یک از بندر ایران تاکنون نتوانسته‌اند طرح جامع خود را کامل اجرا کنند، لذا وقتی طرح جامع کامل اجرایی نشده، مفهوم آن این است که زیرساخت‌ها کاملاً تکمیل نشده است. گرچه در هر یک از بندر بخشی از زیر ساخت‌ها در حال استفاده است ولی همه بندر مهم کشور طرح‌هایی برای توسعه بندر خود دارند. از طرف دیگر بخش خصوصی که دارای امکانات و تجربه مناسب برای اپراتوری بندر بزرگ ایران داشته باشد کمتر وجود دارد. به عبارت ساده‌تر، اپراتورهای موجود در بندر کشور در طی ۱۰ سال گذشته هم‌زمان با افزایش واردات و صادرات و ترانزیت کشور و تکمیل زیرساخت‌های بندر کشور رشد پیدا کرده‌اند. لذا طبیعی است که با مشکلاتی اعم از مشکلات ساختاری و مشکلات عملیاتی مواجه باشند. ذکر این نکته مهم است که عمده‌ترین اپراتورهای بندر ایران مثل سایر بخش‌های اقتصادی کشور در اختیار شبه‌دولتی‌ها است و یا بهتر است بگوییم به لحاظ ساختاری کاملاً خصوصی نیستند. در نتیجه هنگام مواجهه با چالشی در بندر بلافاصله از اهرم‌های سیاسی جهت پیش بردن اهداف خود بهره می‌گیرند که این واضح‌ترین پارامتر نقض بازار رقابتی است و در نتیجه خارج شدن شرایط رقابتی بازار، هزینه آرایه خدمات افزایش می‌یابد.

سال‌های سال در بندر ایران تعرفه کشتی بیش از تعرفه انبارداری بود که نتیجه آن حمل کالاهای ایران به سایر بندر خارجی خلیج فارس بود که مجدداً با کشتی‌های فیدری به بندر ایران حمل می‌شد و در نتیجه تعرفه پایین انبارداری منجر به رسوب کالا در بندر شده بود. این سیاست غلط پس از سال‌ها ضرر و زیان اصلاح شد؛ یعنی تعرفه بر کشتی برای جذب بیشتر کشتی کم شد و تعرفه انبارداری برای عدم رسوب کالا افزایش یافت. حال سال‌هاست که گفته می‌شود سایر بندر خلیج فارس چند

برابر بندر ایران کانتینر جابه‌جا می‌کنند و ظرفیت‌های جدید بندر امارات یا صلاله عمان چند برابر بندر ایران است و ما همچنان سیر نزولی عقب ماندن از بندر خارجی خلیج فارس را طی می‌کنیم. به راستی چرا؟

پاسخ ساده است؛ از اصول بدیهی علم اقتصاد استفاده نمی‌کنیم. باید بگذاریم رقابت اپراتوری در بندر ایران نه فقط در تخلیه و بارگیری و انبارداری کالا بلکه در سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت پسکرانه‌ای و در نهایت جذب کشتی فعال شود و در این حالت است که فاصله بندر ایرانی و سایر بندر خارجی خلیج فارس کم خواهد شد. اگر دیر بجنبیم ممکن است ظرفیت‌هایی در بندر رقیب ایجاد شود که بعدها رقبای بندر ایران با هزینه کمتر یا حتی دامپینگ نگذارند بارهای ترانزیتی یا حتی بارهای ایرانی که با کشتی‌های بزرگ حمل می‌شوند، مستقیم به بندر ایران انتقال یابند. آنچه مسلم است اینکه هزینه رقابت فردا بسیار بیشتر از هزینه رقابت امروز است. مزیت برخی بندر ایران به لحاظ اینکه در محدوده مناطق آزاد یا ویژه قرار دارند این است که به راحتی می‌توانند از سرمایه‌های خارجی یا برخی از تسهیلات مالی و معافیت‌های مالیاتی استفاده کنند؛ اعم از اینکه مالک آن سرمایه‌ها ایرانیان باشند یا خارجی‌ان. وقتی در بندر بد آب و هوای خارجی خلیج فارس، سرمایه خارجی جذب می‌شود، چرا در بندر خوش آب و هوای ایران جذب نشود؟ به نظر می‌رسد اگر استراتژی مدیران بندر به جای انجام برنامه‌های روزمرگی، جذب سرمایه‌های بخش خصوصی در قالب طرح جامع بندر باشد باز تأکید می‌شود که می‌توان فاصله‌های بندر ایران را با بندر کشورهای همسایه کم کنیم. البته همه این موارد در چارچوب رقابت بین سرمایه‌گذاران و اپراتورهای واقعی بخش خصوصی در بندر قابل انجام است. ■

همانگونه که مستحضرد، آقای امیر سعید نورامین در جریان برگزاری بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی در جزیره کیش به دیار باقی شتافت. وی از جمله صاحب‌نظران بخش حمل و نقل دریایی کشور بوده و در دوره فعالیت کاری خود همکاری مستمری با ماهنامه بندر و دریا داشت.

ضمن عرض تسلیت به خانواده محترم ایشان و همکاران سازمان بندر، بخشی از مطلب دریافتی به قلم پدر ایشان، علیرضا نورامین، تقدیم می‌شود:

«در مقام شکر خداوند متعال بر آدمم آن هنگام که در بادیه اندوه گرد بر گرد حرم دل غمدیده‌ام حضور یافتید، گرد غم بزودید و نسیم محبت دمیدید و گل افتخار بر رخساره‌ام آفریدید. چشم‌ها بزم از ملاحظه جمال الطاف و عظمت تشریف‌فرماییتان و گوهر پیغامهای تسلی‌بخشان منور گشت. انشاء... که قدم‌های زینت‌بخش شما مشرف به صحن و سرای مکه معظمه و مدینه منوره گردد و نهایت ثنای این حقیر اعتراف به تقصیر در سپاس از احسان بی‌کران شماست و این بنده را بر آن باید تمنای توفیق و استدعا به درگاه باری‌تعالی در حق سرورانم و برای خود دادن به قضای الهی.

یکی وصل و یکی هجران پسندد

پسندم آنچه را جانان پسندد

یکی درد و یکی درمان پسندد

میان درد و درمان وصل و هجران

عوامل موثر در انتخاب جرثقیل‌های محوطه‌ای ترمینال‌های کانتینری

◀ روند عملیاتی در ترمینال‌های کانتینری

فعالیت‌های ترمینال‌های کانتینری به طور عمده در دو حوزه اصلی شامل محوطه کنار اسکله (Quayside) و محوطه داخل ترمینال (Landside) انجام می‌پذیرند. فعالیت‌هایی که در محوطه کنار اسکله صورت می‌گیرند، شامل پهلوگرفتن کشتی‌ها در کنار اسکله، بارگیری و تخلیه آنها با استفاده از جرثقیل‌های اسکله‌ای و جابه‌جایی کانتینرها توسط وسایط نقلیه بندری به انبارها است.

قلمرو فعالیت محوطه داخل ترمینال‌های کانتینری از یک سو شامل بازرسی کامیون‌ها در مبادی ورودی و خروجی، توزین کامیون‌ها، صدور بارنامه‌های حمل‌جاده‌ای، بارگیری و تخلیه کامیون‌های حمل‌کننده کانتینر هستند و از سوی دیگر عملیات گمرکی (برای ترخیص بار و پرداخت عوارض)، باز کردن کانتینرها (در صورتی که کانتینر حاوی بار افراد مختلفی باشد) و انبار کردن کانتینرهای صادراتی، وارداتی، ترانشیپی و خالی در محوطه‌های جداگانه درون محوطه ترمینال را شامل می‌شوند.

☀ زنده یاد امیر سعید نورامین

کارشناس ارشد حمل‌ونقل دریایی،
عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد و
مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون
دریایی خرمشهر



◀ تجهیزات مورد استفاده در ترمینال‌های کانتینری

تجهیزات مختلفی برای بارگیری و تخلیه کانتینرها در محوطه‌های عملیاتی (محوطه کنار اسکله و محوطه داخل ترمینال) یک ترمینال کانتینری ممکن است استفاده شود که مهم‌ترین آنها عبارتند از:



شکل ۱ - جرثقیل دروازه‌ای چرخ لاستیکی در حال بارگیری کانتینر

هزینه‌های عملیات جرثقیل‌های محوطه‌ای به عوامل زیادی مانند شرایط آب و هوایی بندر، میزان استفاده و حجم کاری بستگی دارد. مطابق پیشنهاد آنکتاب، هزینه‌های عملیات SC، RTG و RMG به ترتیب ۵۰، ۳۰ و ۱۵ درصد قیمت اولیه خرید محاسبه می‌شود



کشتی توسط جرثقیل‌های دروازه‌ای اختصاصی کانتینری کنار اسکله‌ای بر روی کفی تریلی‌های ترمینال تخلیه شده و پس از جابه‌جایی توسط تراکتورهای با ظرفیت کششی ۶۰ تا ۶۵ تن، در محل استقرار چیده می‌شوند. در این محل، کانتینرهای وارداتی توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای بر تریلی‌های جاده‌ای برای انتقال به مقصد، بارگیری می‌شوند. در مورد کانتینرهای صادراتی، عکس این عمل انجام می‌شود؛ بدین ترتیب که پس از تخلیه کانتینرها از تریلی‌های جاده‌ای توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای، کانتینرها در محل پارک تحویل تریلی‌های محوطه ترمینال می‌شوند تا پس از جابه‌جایی به کنار کشتی انتقال یابند.

۴ شاخص‌های انتخاب جرثقیل‌های محوطه‌ای

در محوطه‌های داخل ترمینال‌های کانتینری، تجهیزات مختلفی برای بارگیری و تخلیه کامیون‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد. استفاده از این تجهیزات به عواملی مانند مشخصات کانتینرها، ابعاد محوطه کانتینری، سطح و میزان اتوماسیون ترمینال، فاصله بین ستون‌های ذخیره کانتینرها، مقررات گمرکی و محدودیت‌های فیزیکی ناشی از ریل‌ها و جاده‌های داخلی ترمینال بستگی دارد. مهم‌ترین این تجهیزات عبارتند از:

- استرادال کریرها که عموماً از نوع ۱۳+۱ هستند.
- جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی با عرض دروازه ۱+۶ کانتینر.
- جرثقیل‌های دروازه‌ای ریلی با عرض دروازه ۲+۱۲ کانتینر.

با توجه به بررسی شاخص‌های ارزیابی کارایی بنادر در سایر کشورها، برای انتخاب بهترین گزینه جهت بارگیری و تخلیه کامیون‌ها در محوطه داخل ترمینال‌های کانتینری، سه شاخص تصمیم‌گیری به شرح زیر استفاده می‌شوند:

الف) شاخص‌های اقتصادی: بی‌تردید محدودیت‌ها و عوامل اقتصادی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های تصمیم‌گیری برای استراتژیست‌های بنادر هستند. مهم‌ترین زیرشاخص‌های اقتصادی مورد استفاده برای بررسی بهترین نوع جرثقیل محوطه‌ای عبارتند از:

هزینه‌های خرید تجهیزات: زیرشاخص هزینه‌های خرید تجهیزات به عواملی مانند زمان سفارش، مکان خریدار و فروشنده، ویژگی‌های دستگاه و وضعیت حاکم بر بازار بستگی دارد. هزینه‌های خرید جرثقیل‌های محوطه‌ای دروازه‌ای (ریلی و چرخ لاستیکی) و استرادال کریرها در بازه زمانی ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۶ میلادی در جدول ۱ گردآوری شده است.

هزینه‌های تعمیرات و نگهداری ماشین‌آلات: زیرشاخص هزینه‌های نگهداری ماشین‌آلات به عواملی مانند میزان استفاده از دستگاه، میزان حرکت و جابه‌جایی دستگاه و نوع سوخت دستگاه (دیزل/الکتریکی) بستگی دارد. عموماً

الف- انواع مختلف جرثقیل‌های اسکله‌ای برای بارگیری و تخلیه کشتی‌های کانتینر

جرثقیل‌های اسکله‌ای متفاوتی هم‌زمان در یک اسکله برای بارگیری و تخلیه کشتی‌ها استفاده می‌شوند. جرثقیل‌های اسکله‌ای در ایران بیشتر در انواع پاناماکس، پست پاناماکس و سوپر پست پاناماکس هستند. جرثقیل‌های پاناماکس قابلیت دسترسی به حدود ۱۲ کانتینر را داشته و توانایی حرکت حدود ۲۰ تا ۳۵ کانتینر در ساعت را دارند. عرض دسترسی جرثقیل‌های پست پاناماکس حدود ۱۵ کانتینر است و در هر ساعت توانایی جابه‌جا کردن حدود ۳۵ تا ۴۵ کانتینر را دارند. قابلیت دسترسی جرثقیل‌های سوپر پست پاناماکس به حدود ۱۸ کانتینر می‌رسد.

ب- انواع متنوع جرثقیل‌های مورد استفاده در محوطه کانتینری مانند جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی (RTG) و جرثقیل‌های ریلی (RMG) و استرادال کریرها (SC)

همان‌طور که در شکل ۱ نشان داده شده است، عرض جرثقیل‌های دروازه‌ای چرخ لاستیکی می‌تواند به اندازه‌های مختلف باشد؛ مثلاً ۷ ردیف کانتینر (۶ کانتینر کنار هم + فضای مناسب به اندازه تردد یک دستگاه تریلی کفی). این جرثقیل‌ها توانایی چیدن ۶ تا ۹ کانتینر روی هم را نیز دارند. این عرض برای



نوع ریلی بیشتر است، به طوری که نوع متداول آن می‌تواند به اندازه ۱۴ کانتینر (۱۲ کانتینر کنار هم + فضای مناسب به اندازه تردد دو دستگاه تریلی کفی) باشد. استرادال کریرها می‌توانند کانتینرها را در محوطه داخل ترمینال حمل کنند و عموماً با ظرفیت بین ۳۰ تا ۴۰ تن، قابلیت دسترسی به ارتفاعی معادل ۳ کانتینر را دارند. نوع جدید استرادال کریرها توانمندی دسترسی به کانتینرها در ارتفاع ۵ تا ۶ کانتینری را نیز دارند، ولی انعطاف‌پذیری این وسیله با افزایش ارتفاع آن کاهش می‌یابد.

ج- تجهیزات مورد نیاز برای جابه‌جایی کانتینرها مانند ریج استکرها، لیفت تراک‌ها، تاپ تراک‌ها و ساید لودرها

همان‌طور که در شکل ۲ نشان داده شده است، ریج استکرها با ظرفیت ۲۵ تا ۴۰ تن، قابلیت دسترسی به حداکثر ارتفاعی معادل ۵ کانتینر را فراهم می‌کنند.

د- تجهیزات حمل کانتینرها مانند شاسی‌ها و وسایل نقلیه خودکار (AGVs): با توجه به هزینه‌های زیاد اتوماسیون و استفاده از سیستم اتوماتیک، اکثر بنادر ایران از سیستم حمل کانتینر به کمک شاسی و تراکتورهای بندری در کنار جرثقیل‌های محوطه‌ای استفاده می‌کنند. در این سیستم کانتینرها از

جدول ۱- هزینه خرید جرثقیل‌های محوطه‌ای (میلیون ریال/سال)

سال	SC		RTG (۶+۱)		RMG (۱۲+۲)	
	۳ over ۱	۱ over ۴	۱ over ۴	۱ over ۵	۱ over ۴	۱ over ۵
۱۹۹۵-۲۰۰۰	۴۸/۲۱۴۰۰۸	-----	۶۰/۱۸۵۲۱۷	۸۰/۱۹۵۷۲۴	۱۶/۲۳۳۹۴۸	۲۲۵۸۷۲
۲۰۰۱-۲۰۰۶	۹۶/۲۶۲۹۵۶	۲۴/۲۹۳۱۰۶	۲۱۱۳۹۲	۲۲۶۳۴۴	۸۸/۲۳۴۴۳۶۲	۸۰/۲۳۹۳۰۸

اصولاً به دلایلی مانند کمبود اطلاعات و عدم گزارش دقیق سوانح در بنادر، نمی‌توان معیار دقیقی برای ایمنی دستگاه‌ها ذکر کرد، لذا در بعضی از بنادر برای مقایسه ایمنی جرثقیل‌های محوطه‌ای، از سرعت تردد در محوطه (با توجه به مفهوم اندازه حرکت، کنترل وسایل نقلیه در سرعت‌های بالاتر مشکل‌تر بوده و پتانسیل خطر آفرینی افزایش می‌یابد) به‌عنوان معیاری برای سنجش ایمنی استفاده می‌شود



درصد)، تجهیزات یدکی (۲۵ درصد) و اپراتور ماهر (۵۵ تا ۶۵ درصد) است. هزینه‌های عملیات جرثقیل‌های محوطه‌ای به عوامل زیادی مانند شرایط آب و هوایی بندر، میزان استفاده و حجم کاری بستگی دارد. مطابق پیشنهاد آنکتاد، هزینه‌های عملیات SC، RTG و RMG به ترتیب ۵۰، ۳۰ و ۱۵ درصد قیمت اولیه خرید محاسبه می‌شود.

هزینه‌های نیروی کار و اپراتور دستگاه‌ها: وجود اپراتور ماهر یکی از الزامات استفاده از ماشین‌آلات به صورت بهینه و ایمن در ترمینال‌های کانتینری است. از آنجا که تعداد نیروی کار مورد نیاز جرثقیل‌های محوطه‌ای با یکدیگر متفاوت است، زیرشاخص اقتصادی هزینه‌های نیروی کار به صورت هزینه‌های دستمزد اپراتور ماهر و کارگرهای ساده، مورد نیاز برای هر دستگاه تعریف می‌شود و نیز شامل هزینه‌های آموزش نیروی کار و هزینه‌های لازم برای انواع بیمه (مطابق قانون کار) است. با توجه به دقت کاری بالای مورد نیاز برای اپراتور جرثقیل‌ها، بخش اعظم هزینه‌های عملیات مربوط به هزینه‌های دستمزد اپراتورهای ماهر جرثقیل‌های محوطه‌ای می‌شود. مطابق دستورالعمل آنکتاد، هزینه سالیانه اپراتورهای SC، RTG و RMG به ترتیب برابر ۶۵، ۶۰ و ۵۵ درصد هزینه‌های سالیانه عملیات است.

هزینه‌های جابه‌جایی کانتینر: این زیرشاخص به صورت هزینه متوسط برای جابه‌جایی کانتینر در محوطه تعریف می‌شود.

هزینه‌های ناشی از استهلاک دستگاه‌ها: هزینه‌های ناشی از استهلاک و کهنه شدن تجهیزات همواره یکی از چالش‌های پیش روی مدیران صنعتی بوده است. برآورد نادرست از این هزینه‌ها قطعاً به عدم سودآوری دستگاه منجر خواهد شد. هزینه‌های ناشی از استهلاک جرثقیل‌های محوطه‌ای به صورت حاصل تقسیم اختلاف بین هزینه سرمایه‌گذاری اولیه (خرید دستگاه) و قیمت دستگاه در حال حاضر بر عمر مفید دستگاه تعریف می‌شود. هزینه‌های استهلاک جرثقیل‌های محوطه‌ای را می‌توان معادل ۲۰ درصد قیمت اولیه خرید دستگاه در نظر گرفت.

ب) شاخص‌های فنی و عملیاتی: توجه به خصوصیات و ویژگی‌های فنی تجهیزات مورد استفاده در ترمینال‌های کانتینری و میزان مطابقت آنها

هزینه‌های نگهداری ماشین‌آلات و تجهیزات مختلف صنعتی و بندری به صورت درصدی از قیمت اولیه خرید (در دوره عمر اقتصادی دستگاه) سنجیده می‌شود و با توجه به شرایط آب و هوایی، از یک بندر تا بندر دیگر متفاوت است. آنکتاد، دستورالعمل زیر را برای نگهداری جرثقیل‌های محوطه‌ای پیشنهاد کرده است: جرثقیل‌های استرادل نیاز به بازرسی‌های منظم در دوره‌های ۵۰۰ تا ۲۰۰۰ ساعت کاری داشته و در بازه کاری ۱۰۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰ ساعت نیاز به اورهال دارند. همچنین لاستیک این نوع جرثقیل باید در بازه‌های ۲۰۰۰ تا ۴۰۰۰ ساعت کاری تعویض شود. هزینه‌های نگهداری استرادل‌ها معمولاً ۸ تا ۱۵ درصد قیمت اولیه خرید است.

هزینه‌های سالیانه نگهداری جرثقیل‌های RTG و RMG به ترتیب ۸ و ۴ درصد قیمت خرید اولیه است. موتور این جرثقیل‌ها هر ۱۰۰۰ ساعت کاری بازرسی شده و در بازه زمانی ۵ تا ۶ سال نیاز به اورهال دارند.

هزینه‌های عملیاتی داخل محوطه ترمینال کانتینری: کارکرد جرثقیل‌ها در محوطه‌های داخل ترمینال‌های کانتینری، هزینه‌هایی را بر بنادر تحمیل می‌کند که بخش اعظم این هزینه‌ها مربوط به سوخت و روغن (۱۰ تا ۱۵



شرایط نگهداری، شرایط اقلیمی و مهارت اپراتورها بستگی دارد. گزارش‌های متفاوتی در خصوص عمر مفید (اقتصادی) جرثقیل‌های محوطه‌ای توسط سازندگان، بنادر و آنکتاد ارائه می‌شود که مطابق جدول ۳ در این مقاله به گزارش‌های آنکتاد استناد می‌شود.

جدول ۳- عمر اقتصادی جرثقیل‌های محوطه‌ای (سال)

SC	RTG	RMG
over ۳۱	over ۵۱	over ۵۱
۱۵-۱۲	۲۰-۱۵	۳۰-۲۵

ایمینی دستگانه‌ها: با توجه به عضویت ایران در کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن و نیز وقوع سوانح و تصادف‌های متعدد ناشی از عدم توجه به مسایل ایمنی در بارگیری و تخلیه کامیون‌های حمل کانتینر در محوطه‌های داخل بنادر، زیرشاخص ایمنی دستگانه‌ها به‌عنوان یکی از زیرشاخص‌های تصمیم‌گیری مدیریتی تعریف شده است. مطابق گزارش‌های آنکتاد، از میان جرثقیل‌های محوطه‌ای، استرال کربر به دلایلی مانند ارتفاع زیاد اپراتور از سطح زمین و سرعت زیاد، پتانسیل زیادتری برای ایجاد سانحه و تصادف در محوطه کانتینری دارد. اصولاً به دلایلی مانند کمبود اطلاعات و عدم گزارش دقیق سوانح در بنادر، نمی‌توان معیار دقیقی برای ایمنی دستگانه‌ها ذکر کرد، لذا در بعضی از بنادر برای مقایسه ایمنی جرثقیل‌های محوطه‌ای، از سرعت تردد در محوطه (با توجه به مفهوم اندازه حرکت، کنترل وسایل نقلیه در سرعت‌های بالاتر مشکل‌تر بوده و پتانسیل خطر آفرینی افزایش می‌یابد) به‌عنوان معیاری برای سنجش ایمنی استفاده می‌شود. سرعت استرال کربرها و جرثقیل‌های دروازه‌ای به ترتیب ۱۰، ۱۲ و ۵ مایل بر ساعت است.

۴- جمع‌بندی

با توجه به روند روبه‌رشد تجارت کانتینری در عرصه جهانی و افزایش ترافیک کانتینر ورودی به بنادر، انتخاب مناسب تجهیزات بارگیری، تخلیه و جابه‌جایی کانتینرها یکی از راهکارهای افزایش عملکرد بنادر و ترمینال‌های کانتینری خواهد بود. انتخاب جرثقیل‌های اسکله‌ای به عواملی مانند سایز و نسل کشتی‌های ورودی به بنادر بستگی دارد و این امر در مورد جرثقیل‌های محوطه‌ای نیازمند بررسی فاکتورهای بیشتری است که در این مقاله اهم آنها مورد بررسی قرار گرفت. به طور کلی RMG در وهله اول و RTG در وهله دوم به دلیل قابلیت‌های عملیاتی بالا، گزینه‌های مناسبی برای انتخاب توسط مدیران ترمینال‌های کانتینری بزرگ هستند. در حالی که SC به دلیل قیمت اولیه پایین‌تر، نیاز به فضای عملیاتی کمتر و انعطاف‌پذیری بیشتر، ترجیحاً در ترمینال‌های کانتینری کوچک مورد استفاده قرار می‌گیرد. ■

منابع:

- ۱- نورامین، امیر سعید، ۱۳۸۹، کاهش ترافیک کامیون‌ها در ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی با استفاده از تئوری تصمیم‌گیری سلسله‌مراتبی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم دریایی چابهار
- 2- Kiani, M., 2006, The Impact of the Automation on the Efficiency and Cost Effectiveness of the Quayside and Container Yard Cranes and the Selection Decision for the Yard Operating Systems, PhD Thesis, School of Engineering, Liverpool John Moores University, UK.
- 3- UNCTAD, 1985, Port Development: A Handbook for Planners in Developing Countries, United Nations, Geneva.
- 4- UNCTAD, 1988, Operating and Maintenance Features of Container Handling System, United Nations, Geneva.

زیرنویس‌ها:

- ۱- ۲+ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته‌سازی ۳ کانتینر به‌علاوه یک کانتینر جهت مانور عملیات در ارتفاع است.
- ۲- ۶+ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته‌سازی ۶ کانتینر در عرض به‌علاوه باندی به اندازه یک کانتینر به‌عنوان مسیر تردد و فضای مانور وسیله حمل کانتینر در عرض است.
- ۳- ۲+ ۱۲ به معنی توانمندی جرثقیل در پشته‌سازی ۱۲ کانتینر در عرض به‌علاوه باندی به اندازه دو کانتینر به‌عنوان مسیر تردد و فضای مانور وسیله حمل کانتینر در عرض است.

با خواسته‌های مدیران ترمینال‌ها، یکی از راهکارهای ارتقای عملکرد بنادر و خصوصاً ترمینال‌های کانتینری محسوب می‌شود. مهم‌ترین زیرشاخص‌های فنی و عملیاتی تصمیم‌گیری در خصوص انتخاب بهترین جرثقیل برای بارگیری و تخلیه کامیون‌ها در ترمینال‌های کانتینری عبارتند از:

میزان انعطاف‌پذیری دستگانه‌ها: با توجه به روند اتوماسیون و مدرن کردن بنادر و ترمینال‌های کانتینری، قابلیت به‌روز کردن (مثلاً اتوماتیک کردن) دستگانه یکی از مزیت‌های مهم در انتخاب جرثقیل محوطه‌ای است. با توجه به این امر، زیرشاخصی با عنوان میزان انعطاف‌پذیری دستگانه‌ها در روند تصمیم‌گیری اعمال می‌شود. معیار دقیقی برای مقایسه میزان انعطاف‌پذیری جرثقیل‌های محوطه‌ای (برای اجرای طرح‌های اتوماسیون) نمی‌توان ذکر کرد. مطابق گزارش آنکتاد، SC، RMG و RTG به ترتیب بهترین جرثقیل‌های محوطه‌ای برای اجرای طرح‌های اتوماسیون هستند.

فضای عملیاتی: محدودیت فیزیکی و عرصه مورد نیاز، یکی از عوامل محدودکننده توسعه بنادر است. انتخاب بهینه جرثقیل و توجه به فضای مورد نیاز برای عملیات جرثقیل (فضا و عرصه کاری ایمن، ابعاد جرثقیل و شعاع چرخش جرثقیل) از عواملی است که باید مد نظر استراتژیست‌های بنادر قرار بگیرد.

متوسط زمان سرویس دستگانه‌ها: از آنجا که محل بارگیری و تخلیه کامیون‌ها (توسط جرثقیل‌های محوطه‌ای) به‌عنوان یکی از نقاط تشکیل صف انتظار در بنادر محسوب می‌شود، زیرشاخص زمان سرویس جرثقیل‌ها (Cycle Time) در روند تصمیم‌گیری اعمال می‌شود. مسایلی مانند قابلیت مانور جرثقیل و سرعت عملیاتی آن (با توجه به نوع جرثقیل) از عوامل تأثیرگذار بر این زیرشاخص هستند.

مدت زمان لازم برای برداشتن یک کانتینر از روی کامیون و قرار دادن آن در محوطه کانتینری و سپس قرار گرفتن در حالت آماده به کار (Standby)، به‌عنوان زمان سرویس دستگانه شناخته می‌شود. زمان چرخش جرثقیل‌های محوطه‌ای RMG و RTG در بنادر آمریکا، در بازه زمانی ۲۰ (بدترین شرایط) تا ۱۵۰ (بهترین شرایط) ثانیه و برای استرال کربرها، در بازه زمانی ۲۰ تا ۶۰ ثانیه گزارش شده است. همان‌طور که در جدول ۲ نشان داده شده است، در این مقاله از دستورالعمل آنکتاد برای بررسی زمان چرخش جرثقیل‌های محوطه‌ای استفاده می‌شود که مطابق آن، می‌توان از حداکثر تعداد حرکت‌های یک جرثقیل (حرکت‌های لازم برای تکمیل عملیات بارگیری و تخلیه کانتینر از روی یک کفی) به‌عنوان معیاری برای بررسی زمان سرویس دستگانه استفاده کرد.

جدول ۲- زمان سرویس جرثقیل‌های محوطه‌ای (حرکت / ساعت)

SC	RTG	RMG
over ۳۱	over ۵۱	over ۵۱
۱۲	۲۰	۲۴

تعداد جابه‌جایی کانتینر توسط هر دستگانه: حداکثر تعداد کانتینری که در یک بازه زمانی مشخص می‌تواند توسط جرثقیل جابه‌جا شود، به‌عنوان معیاری برای سنجش تعداد جابه‌جایی کانتینر در نظر گرفته می‌شود.

ج شاخص‌های مدیریتی: مدیران بنادر و ترمینال‌های کانتینری برای حسن انتخاب در خرید تجهیزات و مدرن‌سازی بنادر، نیاز به بررسی شاخص‌های مرتبط با توانمندی مدیریتی خود دارند. با توجه به وضعیت حاکم بر بنادر ایران، دو زیرشاخص مدیریتی به شرح زیر تعریف می‌شود:

عمر مفید (عمر اقتصادی) ماشین‌آلات: با توجه به هزینه‌های گزاف تعمیرات و نگهداری و نیز تغییرات سریع در نسل کشتی‌های کانتینربر و همچنین نسل نوین بنادر، عمر اقتصادی جرثقیل‌ها یکی از مهم‌ترین ویژگی‌هایی است که باید مدنظر سفارش‌دهندگان این تجهیزات گران‌بهای ترمینال‌های کانتینری قرار گیرد. با اینکه در عمل عمر اقتصادی با آنچه سازنده ارائه می‌دهد، متفاوت است، ولی بیشتر به صورت تئوری عمر مفید دستگانه با توجه به عواملی مانند تعداد سیکل‌های کاری دستگانه سنجیده می‌شود و به عواملی مانند میزان استفاده،

تصمیمات استراتژیک در بنادر

هر بندری که در یکی از صنایع بندری رقابت می‌کند، دارای استراتژی رقابتی به صورت آشکار یا ضمنی است. ممکن است اتخاذ این استراتژی به طور آشکارا از طریق برنامه‌ریزی شکل بگیرد و یا در طی فعالیت‌های بخش‌های متعدد اجرایی یک شرکت به طور تدریجی و ضمنی ایجاد شود. اهمیت خاصی که امروزه بنادر مختلف برای تدوین استراتژی قابل هستند، مبین این حقیقت است که در فرآیند آگاهانه تدوین استراتژی مزایا و فواید ارزشمندی نهفته است. از جمله این فواید این است که تدوین و انتخاب استراتژی رقابتی به مدیران عالی بنادر این اطمینان را می‌دهد که با سیاست‌های بنادر هماهنگی داشته و در راستای اهداف معینی باشند. توجه زیاد به امر برنامه‌ریزی استراتژی سوالات بسیار مهمی را در ذهن مدیران، برجسته کرده است: چه عاملی رقابت را در انواع روش‌های حمل‌ونقل (کانتینری، غیر کانتینری) مورد فعالیت ما و یا روش‌های حمل‌ونقلی که قصد ورود به آنها را داریم، پیش می‌برد؟ فعالیت احتمالی رقبا در هریک از این روش‌های حمل‌ونقل چه خواهد بود و بهترین راه برای واکنش در برابر اقدامات آنها چیست؟ سیر پیشرفت روش‌های حمل‌ونقل مورد فعالیت ما به چه صورت خواهد بود و چگونه می‌توان بنادر را در بهترین موقعیت برای رقابت درازمدت و با دوام قرار داد؟



حسین چراغی - کارشناس ارشد بازاریابی بین‌الملل
دانشگاه صنعتی شریف - بین‌الملل کیش

(Horizontal Integration) به وقوع پیوست. سومین موج بین اواسط دهه ۱۹۵۰ تا سال ۱۹۶۹ میلادی، ادغام‌هایی را به همراه آورد که به سوی استراتژی متنوع‌سازی (Diversification Strategies) هدف‌گذاری شده بودند. چهارمین موج ادغام بین اواسط دهه ۱۹۷۰ تا اواسط دهه

و شرکت فولاد آمریکا با هم ادغام شدند.

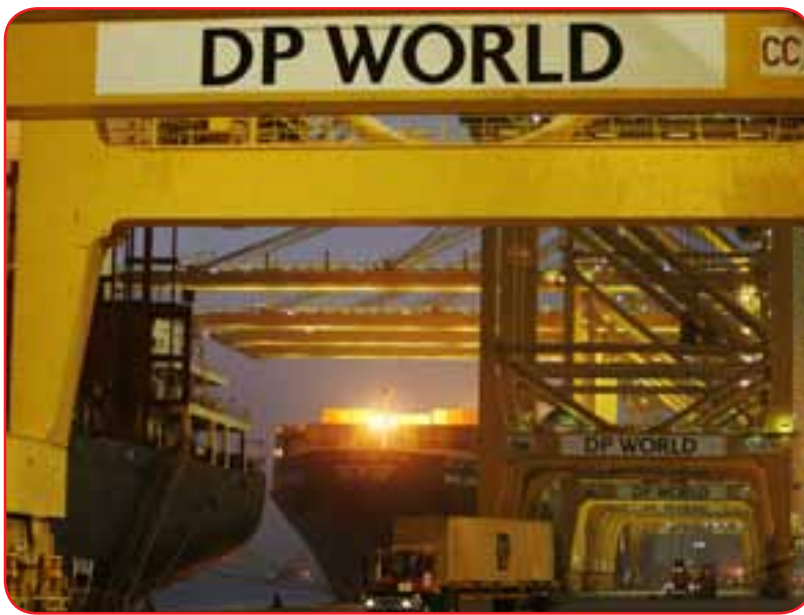
دومین موج ادغام‌ها بین سال‌های (۱۹۱۵ تا ۱۹۲۹) بود که طی آن شرکت‌های دست دوم و کوچک با هم ادغام شدند. بدین ترتیب این شرکت‌ها صنایع را به حالت انحصار چندجانبه درآوردند و به نوعی ادغام و یکپارچگی عمودی

تاریخچه ادغام و یکپارچه‌سازی شرکت‌ها

نخستین موج ادغام‌ها در ایالات متحده آمریکا در ابتدای قرن نوزدهم میلادی (۱۸۸۴-۱۹۰۴) و ابتدا به صورت ادغام افقی (Vertical Integration) انجام گرفت و در این دوره، شرکت استاندارد اوایل



با استفاده از همه پتانسیل‌های فکری و زیربنایی و فارغ از هرگونه تمایلات و گرایش‌های غیرکارشناسی، باید به دنبال تهیه یک الگوی رقابتی منطبق با استانداردها و تجارب موفق بنادر پیشرو کانتینری باشیم؛ الگویی که قابلیت تحمل رقابت در مقابل رقبای منطقه‌ای را داشته باشد



◀ بندر جبل علی:

بنادر راشد و جبل علی هر دو دولتی بودند و به‌طور جداگانه به فعالیت‌های بندری می‌پرداختند و اغلب بین آن دو رقابت وجود داشت. دولت امارات متحده عربی به این نتیجه رسید که با استفاده از استراتژی‌های جهش و رشد و به منظور تسهیل در امور عملیات بندری و استفاده قابل انعطاف از منابع هر دو بندر همه مدیریت‌ها را تحت عنوان شرکت «بین‌المللی بنادر دومی» متمرکز کند. در سال ۱۹۹۱ عملیات بندر «راشد» و «جبل علی» ادغام شد و تحت مسوولیت شرکت DPA قرار گرفت که با استفاده از استراتژی افزایش مقیاس سازمانی (Horizontal Integration) شعبه بین‌المللی این شرکت با نام DPI حرکت جدیدی را جهت ارائه خدمات بندری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای آغاز کرد که می‌توان به پروژه‌هایی از قبیل بندر جده در عربستان سعودی، مدیریت بندر مینا زاید و فجیره و مدیریت بندر عدن اشاره کرد. نکته جالب توجه این است که بسیاری از بنادر مذکور ابتدا خود را رقیب دومی می‌دانستند. ادغام منابع داخلی جهت تسهیل در رویه‌ها و عملیات

خدمات می‌انجامد. به دلیل صرفه‌جویی به مقیاس با مزیت مقیاس در اثر اعمال استراتژی یکپارچگی افقی در بنادر موجب افزایش حجم تولید خدمات بندری، هزینه متوسط ارائه خدمات به هر واحد کالا یا کشتی کاهش می‌یابد. کسب تخفیف در خرید خدمات به دلیل حجم بالای خرید خدمات بندری، افزایش تجربه و یادگیری کارکنان، کسب منابع مالی بیشتر، سرشکن شدن هزینه‌های بازاریابی در بازارهای وسیع‌تر و بهبود فناوری ارائه خدمات از دلایل عمده یکپارچگی افقی بوده و باعث رشد بسیاری از بنادر پیشرو کانتینری در دنیا شده است. اگر بندر رقیب دیگری بخواهد وارد رقابت با آنان شود، باید در مقیاس انبوه تولید را آغاز کند یا اینکه هزینه زیاد تولید در مقیاس کم را متحمل شود.

براساس اصل اقتصاد مقیاس (Economies of scale) امروزه بنادر موفق دنیا با ادغام بنادر خود و تجمیع منابع، قدرت رقابتی خود را برای جذب کشتی‌های بزرگ‌تر و در نتیجه افزایش ترافیک کالا افزایش داده‌اند که در اینجا به بندر جبل علی به عنوان بندری موفق اشاره می‌شود:

۱۹۸۰ میلادی به‌وسیله دو روند اصلی مشخص می‌شوند: فروش شرکت‌های بسیار عظیم فعال در بخش عمومی و توقف عملیات غیرمرتبط یا غیرسودآور این‌گونه شرکت‌ها.

آخرین موج ادغام‌ها که در دهه ۱۹۹۰ رخ داد، به صورت مقررات‌زدایی و ادغام در بخش‌های بانکداری، موسسات رفاهی، خدمات اداری و صنایع مرتبط با مراقبت‌های بهداشتی اتفاق افتاد.

◀ شیوه‌های یکپارچه‌سازی

شرکت‌های کشتیرانی و بنادر به لحاظ ماهیت به صورت‌های مختلف با یکدیگر یکپارچه‌سازی می‌شوند که متداول‌ترین آنها عبارتند از:

۱- یکپارچه‌سازی ساده: این شیوه عمدتاً از طریق ترکیب دو یا چند شرکت کشتیرانی یا دو یا چند بندر و تشکیل یک بنگاه واحد انجام می‌شود. در عمل، یکپارچه‌سازی ساده قراردادی است که به موجب آن یک کشتیرانی یا بندر سهام شرکت دیگر را جذب می‌کند. شرکت یکپارچه‌سازی کننده کلیه دارایی‌ها و اموال شرکت هدف را تملک می‌کند و نیز مسوولیت کلیه دیون و تعهدات شرکت را می‌پذیرد.

۲- یکپارچه‌سازی ترکیبی: عبارت است از ترکیب دو یا چند بنگاه سهامی و ایجاد یک بنگاه کاملاً جدید. در این روش، بعد از فرآیند یکپارچه‌سازی یک بنگاه جدید تأسیس می‌شود و تمام دارایی‌ها و تعهدات بنگاه‌های قبلی به بنگاه جدید انتقال می‌یابد. یکپارچه‌سازی بین بنگاه‌ها در انواع گوناگون امکان‌پذیر است و طبقه‌بندی‌های مختلفی می‌توان برای آنها قایل شد. در این مطالعه با توجه به رویکرد خطوط بزرگ کشتیرانی و بنادر برتر کانتینری در به‌کارگیری استراتژی‌های یکپارچگی افقی و عمودی برای افزایش سود و سهم از بازار تجارت جهانی و با هدف الگوسازی در اتخاذ تصمیمات استراتژیک توسط مدیران صنایع دریایی و بندری در کشور به بررسی این دو استراتژی مهم پرداخته می‌شود.

۳- یکپارچه‌سازی افقی (Horizontal Integration)

این نوع از ادغام بیشتر در بنادر و در میان بازیگران حمل‌ونقل بندری شکل می‌گیرد. یکپارچه‌سازی دو پورت اپراتور را می‌توان نمونه‌ای از یکپارچه‌سازی افقی دانست. یکپارچه‌سازی افقی به معنی ادغام‌هایی هستند که بنگاه اکتساب‌کننده و اکتساب‌شونده هر دو در یک صنعت (در یک طبقه از سیستم طبقه‌بندی صنایع) باشند، در غیر این صورت ادغام مربوطه به‌عنوان ادغام یکپارچه‌سازی عمودی شناخته می‌شود. یکپارچه‌سازی افقی مویید عملکرد مطلوب‌تر و کارایی افزون‌تر است که بر اساس اصل اقتصاد مقیاس (Economies of scale) به کسب مزیت کاهش هزینه در اثر افزایش حجم



شرکت‌های کشتیرانی در انجام خدمات بندری و ارائه خدمات حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی در طول زنجیره تامین کالا برای پوشش ریسک‌های موجود در حمل‌ونقل دریایی و توسعه حاشیه سود شرکت‌های کشتیرانی را می‌توان در زمره یکپارچگی عمودی محسوب کرد.

یکپارچگی عمودی در یک صنعت باعث می‌شود که هیچ بنگاه مستقلى بر جای نماند و بدین وسیله بازار نیازمند داوطلب‌های جدیدی است تا وارد دو یا چند مرحله از

تولید شوند. به نظر می‌رسد که این امر باعث افزایش موانع ورود به صنعت شود. بنگاه‌هایی که به صورت عمودی تلفیق شده‌اند، می‌توانند جلوی ورود رقبای مستقل‌شان را به بازار بگیرند.

نتیجه‌گیری

بنادر به‌عنوان دروازه‌های اصلی تجاری، نقشی کلیدی در تعیین توان رقابت‌پذیری اقتصادی (Competitiveness Economic) هر کشور دارند. امروزه تقریباً در همه اقتصادهای توسعه یافته دنیا، رقابت نسبتاً بالایی در اداره و بهره‌برداری از بنادر مختلف برقرار است. اداره‌کنندگان هر بندر سعی می‌کنند با ارائه خدمات باکیفیت برتر به کشتی‌ها، آنها را به استفاده هر چه بیشتر از بندر خود به منظور تخلیه و بارگیری کالا ترغیب کرده و به این ترتیب با رونق ورود کشتی‌ها به بندر خود، سهم بازار بیشتر و سوددهی بالاتری را به دست آورند. مهم‌ترین موتور محرکه این رقابت، آن است که مدیران

جده به‌عنوان سومین بندر منطقه خلیج فارس با مدیریت واحد و یکپارچه DP world وجود دارد.

بندر سلاله در عمان به‌عنوان دومین بندر منطقه خلیج فارس با مدیریت APM Terminal روند رو به رشدی را در جذب کالا و کشتی به ویژه ترانشیپ در بین بنادر منطقه به‌خود اختصاص داده و دومین بندر این کشور یعنی بندر سهار با مدیریت یکپارچه هاجینسون در حال شکل‌گیری به‌عنوان یکی از بنادر مطرح خلیج فارس است.

استراتژی ادغام در بنادر دنیا:

استراتژی ادغام یکی از روش‌های صرفه‌جویی حاصل از اقتصاد مقیاس محسوب می‌شود که بسیاری از بنادر پیشرو و توسعه‌یافته در شرایط شدید رقابتی بازار اعمال می‌کنند. مناطقی از قبیل نیوزیلند، آمریکای شمالی و غرب اروپا این روش‌ها را به‌کار برده‌اند.

بنادر چین به‌عنوان یک نمونه موفق در ادغام بنادر محسوب می‌شود. دولت چین با ادغام بنادر Ningbo و Zhoushan و ایجاد بندر جدید 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 که از میان ۲۰ بندر برتر دنیا، ۸ بندر متعلق به کشور چین است.

۴- یکپارچه‌سازی عمودی

(Vertical Integration)

بیانگر یکپارچه‌سازی دو بنگاه است که فعالیت و محصول یکی از آنها پیش‌نیاز فعالیت و محصول بنگاه دیگر است. برای مثال، نفوذ و ورود

بندری و افزایش توان رقابت منطقه‌ای و بین‌المللی اقدام مهم و استراتژیک دولت امارات متحده عربی بود. آنها به این نتیجه رسیدند که برای دستیابی به سهم بیشتر از بازار به شدت رقابتی منطقه باید تمامی مدیریت‌های پراکنده خود را متمرکز کنند و با ادغام شرکت «DPI» و «DPA» شرکت بین‌المللی بنادر دوبی (DP World) را ایجاد کردند که هم‌اکنون با به‌کارگیری مدرن‌ترین تجهیزات بندری و پشتیبانی به‌صورت مدیریت متمرکز به‌عنوان اولین بندر منطقه با سهم نزدیک به ۵۰ درصد از حمل‌ونقل کانتینری خلیج فارس سالیان طولانی است که در رتبه اول بنادر منطقه خلیج فارس تکیه کرده است.

بندر جبل علی در نظر دارد براساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده تا سال ۲۰۲۰ با بهره‌برداری از ۸۲ پست اسکله در حال ساخت، فاز پنجم توسعه بندر را به اتمام برساند و ظرفیت کانتینری این بندر را به ۲۱ میلیون TEU برساند و در میان ۴ بندر مطرح دنیا قرار بگیرد.

وضعیت سایر بنادر در منطقه 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 به‌صورت متمرکز مدیریت و عملیات بنادر «خلیفه بن سلمان» و «مینا سلمان» را برعهده دارد.

بندر دمام عربستان سعودی با بهره‌گیری از شرکت هاجینسون عملیات و مدیریت متمرکزی را برای ارتقای توان رقابتی خود در بین بنادر منطقه ایجاد کرده است. این وضعیت نیز برای دیگر بندر عربستان یعنی



ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی که شرایط رقابت پذیری مناسبی را برای جذب کالا و کشتی‌های کانتینری دارد، به دلیل اشتباهات تاریخی در اتخاذ استراتژی‌های رقابتی متاسفانه در ارتقای جایگاه خود در بین بنادر منطقه تاکنون ناکام بوده است

مقابل رقبای منطقه‌ای را داشته باشد و با ارایه یک مدل و سیستم یکپارچه از تحلیل و هدرفت منابع بندر جلوگیری کند. باید به این امر خطیر توجه کرد که عقب‌افتادگی امروز حاصل اشتباه دیروز بوده است و آنچه مهم است اینکه امروز برای فردا تصمیمی متناسب با شرایط و استانداردهای جهانی بگیریم. ■

منابع:

1. Michael E. Porter, Competitive Strategy, Techniques for Analyzing
2. UNCTAD (2004), Assessment of a seaport land interface :an analytical framework
۳. هاشم‌خانی، میثم، میرزایی، یاسر، بندار را چگونه مدیریت کنیم
۴. سیدجوادی، سیدرضا. برنامه‌ریزی نیروی انسانی. چاپ اول. تهران: انتشارات دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، ۱۳۸۴
۵. استراتژی رقابتی، ترجمه جهانگیر مجیدی، عباس مهرپویا

عدم برنامه‌ریزی درست و اتخاذ استراتژی‌های نادرست رقابتی و خطا در بهره‌برداری از مهم‌ترین ترمینال کانتینری کشور بوده است.

ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی اکنون در یک مقطع تاریخی حساس و تعیین‌کننده‌ای قرار دارد که هرگونه اشتباه در اتخاذ استراتژی‌های رقابتی و مدل‌های بهره‌برداری آن می‌تواند بندر و ترمینال کانتینر را برای یک دوره طولانی از سایر رقبا عقب بیندازد و این به معنای از بین رفتن حجم عظیم سرمایه‌گذاری‌ها در این بندر استراتژیک است. با توجه به تاکید مکرر مسوولان نظام در ارتباط با برنامه‌ریزی برای تبدیل شدن بندر شهید رجایی به یکی از بنادر کانونی (HUB) منطقه خلیج فارس بایستی با استفاده از همه پتانسیل‌های فکری و زیربنایی و فارغ از هرگونه تمایلات و گرایش‌های غیرکارشناسی به دنبال تهیه یک الگوی رقابتی منطبق با استانداردها و تجارب موفق بنادر پیشرو کانتینری باشیم؛ الگویی که قابلیت تحمل رقابت در

بنادر با اتخاذ استراتژی‌های مناسب و مترقی شرایط قابل‌انعطاف و پایداری را در ارایه خدمات به اجزای زنجیره تامین کالا با رویکرد حمل و نقل مبدا - مقصد (door-to-door) در بنادر مهیا و زمینه‌سازی کنند.

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 تمرکز منابع (زیرساختی و روساختی) موقعیت رقابتی خود را در حوزه «رقابت برون بندری» مستحکم کرده‌اند. ترمینال کانتینر بندر شهید رجایی به‌عنوان اولین و شاید تنها ترمینال کانتینری ایران که شرایط رقابت‌پذیری مناسبی را برای جذب کالا و کشتی‌های کانتینری در مقایسه با بندر منطقه دارد، به دلیل اشتباهات تاریخی در اتخاذ استراتژی‌های رقابتی متاسفانه 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



بهزاد الصفی، کارشناس ارشد حمل و نقل و مدیریت دریایی

نقش‌های مختلف پورت اپراتورهای کانتینری جهان

۱- نقش سرمایه‌گذار (Investor):

پورت اپراتورهای جهانی به روش‌های گوناگون با بنادر قراردادهای همکاری تنظیم کرده و امتیاز (Concession) بهره‌برداری از بندر را طی مدت مشخص به‌دست می‌آورند. در دهه‌های اخیر دولت‌ها توجه زیادی به مشارکت هرچه بیشتر بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری زیرساخت‌ها نشان داده‌اند. علت این امر، محدودیت منابع مالی دولت‌ها است. آنها سعی دارند با مشارکت دادن هر چه بیشتر پورت اپراتورها در زیرساخت‌ها و روساخت‌ها از سرمایه، مهارت ابداع و نوآوری کارکنان آنها استفاده بیشتر کرده و بالطبع شاهد افزایش کارایی نیز باشند. این استراتژی «مشارکت بخش خصوصی - بخش دولتی» یا (PPP: Public - Private Partnership) نامگذاری شده است. در این مدل، دولت‌ها ترمینال‌های بندری یا حتی زمین بایر را در اختیار پورت اپراتورها قرار می‌دهند تا آنها نیز با سرمایه‌گذاری، فعالیت اقتصادی مشخص شده در قرارداد را انجام دهند. معمولاً مدت قرارداد نیز بلندمدت ۲۰ تا ۴۰ ساله در نظر گرفته می‌شود تا سرمایه‌گذاری آنها توجیه‌پذیر باشد. رایج‌ترین انواع قراردادهای منعقد در این خصوص عبارتند از:

ساخت، بهره‌برداری، انتقال، (BOT: Build, Operate, Transfer)

ساخت، مالکیت، بهره‌برداری، انتقال (BOOT: Build, ownership, Operate, Transfer)

ساخت، اجاره، مالکیت (BLO: Build, Lease, Ownership)

طراحی، ساخت، بهره‌برداری (DBO: Design, Build, Operate)

بازسازی، بهره‌برداری، انتقال (ROT: Renovate, Operate, Transfer)

۲۰۱۰ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰:

HPH در سال ۱۸۶۶ تاسیس شد و در ۲۵ کشور جهان، ۵۱ بندر و ۳۰۸ اسکله فعال است و ۳۰ هزار نفر پرسنل دارد. APM در ۶۱ ترمینال کانتینری ۱۳ کشور فعال است و ۲۴ هزار نفر پرسنل دارد. PSA در ۱۷ کشور و ۲۹ بندر فعال است. DPW در ۶۰ ترمینال بندر جهان با ۳۰ هزار نفر پرسنل فعالیت دارد و هدف سال ۲۰۲۰ آنها افزایش عملیات کانتینری خود به میزان ۹۵ میلیون کانتینر است.

در این مقاله نقش‌های مختلف پورت اپراتورهای کانتینری جهان به رشته تحریر درآمده است:

بر اساس گزارش سال ۲۰۱۱ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) تحت عنوان «مروری بر حمل و نقل دریایی (RMT: Review of Maritime Transport)» در سال مذکور ۵۲۴ میلیون TEU کانتینر در بنادر جهان تخلیه و بارگیری شد که عملیات ۳۵۰ میلیون از آن توسط ۲۰ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان صورت گرفت. به عبارت دیگر، سهم بازار ۲۰ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان به میزان ۶۷ درصد است. نکته قابل توجه اینکه تنها ۳ پورت اپراتور برتر کانتینری جهان شامل HPH، APM و PSA در سال ۲۰۱۰ به میزان ۱۷۷ میلیون TEU عملیات کانتینری داشته‌اند که بیانگر این نکته است که ۳۳ درصد کانتینرهای دریایی جهان صرفاً توسط ۳ پورت اپراتور تخلیه و بارگیری شده‌اند.





نمایی از ترمینال MSC Home Terminal

به‌عنوان نمونه در بندر Sohar عمان، دولت با هزینه‌کرد سرمایه‌ای ۱۰۰ میلیون ریال عمانی طرح توسعه‌ای را مدنظر دارد که شامل ساخت اسکله‌ای جدید به طول ۶۵۰ متر و احیای اراضی ساحلی داخل موج‌شکن‌ها است. این ترمینال ۱۵ متر عمق و ۶ دستگاه گنتری کرین دارد و مقرر است که طول اسکله‌ها به ۱۰۰۰ متر افزایش یابد. یک اسکله اضافی به طول ۷۰۰ متر و با عمق ۲۰ متر در خارج از موج‌شکن‌ها احداث و کنسرسیومی شامل شرکت‌های Hutchison Port, Holland's Steinweg, Sohar Industrial Port Company تشکیل خواهد شد و دولت عمان امتیاز بهره‌برداری و توسعه ۴۰ ساله بندر را نیز اخذ کرده است.

همچنین کشور هندوستان با توجه به رشد اقتصادی شتابان خود (۸/۶ درصد در سال ۲۰۱۱) قصد دارد تا سال ۲۰۱۷ تعداد ۷ بندر جدید ایجاد کند که سرمایه‌ای بالغ بر ۷ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار نیاز دارد که پورت اپراتورهای DP World, APM جهت سرمایه‌گذاری و بالطبع کسب منافع اقتصادی آینده، وارد مذاکره با دولت آن کشور شده‌اند. پورت اپراتور APM هدف خود را قلمداد شدن به‌عنوان بهترین پورت اپراتور جهان تعیین کرده و در این راستا ۴ نقش طراحی، ساخت، مدیریت و بهره‌برداری از بندر را برای خود تدارک دیده است:

این شرکت خود را نه تنها «Port Operator»، بلکه «Inland Operator» نیز معرفی کرده و در این راستا دارای ۶۳ ترمینال در ۳۶ کشور است و در ۱۵۰ منطقه در ۴۶ کشور خدمات «لجستیک پس‌کرانه بندر» را ارائه می‌کند.

۲- نقش توسعه دهنده (Developer):

نقش بعدی پورت اپراتورهای کانتینری جهان، «توسعه‌دهنده» ترمینال‌های کانتینری بندر است. به‌عنوان نمونه ترمینال MSC Home Terminal بندر آنتورپ بلژیک به‌صورت مشارکت مالی (جوینت ونچر) ۵۰ - ۵۰ (درصد) بین خط کشتیرانی MSC و پورت اپراتور PSA سنگاپور است که در سال ۲۰۰۵ میلادی با ظرفیت ۵/۴ میلیون TEU کانتینر مورد بهره‌برداری قرار گرفته و به‌عنوان یکی از معروف‌ترین و مهم‌ترین ترمینال‌های کانتینری اتحادیه اروپا شناخته شده است. لازم به ذکر است که PSA قصد دارد با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری تا سال ۲۰۱۶ ظرفیت ترمینال کانتینری آن بندر را به ۱۰ میلیون TEU کانتینر افزایش دهد.

برای نمونه دیگر می‌توان به پورت اپراتور DP World در بندر جبل علی اشاره کرد که ساخت ترمینال سوم کانتینری آن را با سرمایه ۸۵۰ میلیون دلار و به ظرفیت ۴ میلیون کانتینر در دست اجرا دارد و با تکمیل آن ظرفیت بندر

اینکه بندری با بودجه دولت ساخته و حتی روبناها و تجهیزات آن نظیر گنتری‌کرین‌ها توسط دولت تامین شده و آنگاه تمامی آن توسط یک پورت اپراتور به‌صورت انحصاری مورد بهره‌برداری قرار گیرد و امکان فعالیت رقابتی برای سایرین را هم محدود نماید که فقط نسبت به تامین نیروی انسانی، خرید چند دستگاه کشتنده و تجهیز بندری و نرم‌افزار اقدام کند و پس از سالیان متوالی مبلغ قابل توجهی به دولت آن کشور بدهکار باشد، خارج از منطق اقتصادی و عملیاتی در دنیای پرقابلیت امروز است

بندر جبل‌علی تعداد ۷۹ دستگاه گنتری کرین وجود دارد که همگی توسط DP World خریداری و نصب شده است.

به‌عنوان یکی از جدیدترین طرح‌های توسعه انجام‌شده توسط پورت اپراتور APM، می‌توان قرارداد توسعه استراتژیک بندر از میر ترکیه را نام

مذکور به ۱۹ میلیون کانتینر تا پایان سال ۲۰۱۴ افزایش می‌یابد. این پورت اپراتور که در ۳۱ کشور جهان و در ۵۰ بندر جهان فعال است، قصد دارد ظرفیت ترمینال‌های کانتینری خود را به ۹۰ میلیون TEU کانتینر تا سال ۲۰۱۷ میلادی افزایش دهد. لازم به ذکر است که در



نمایی از بندر جبل علی و ترمینال سوم در حال ساخت

رتبه	نام شرکت پورت اپراتور	متعلق به کشور	میزان عملیات کانتینری بر حسب TEU	سهم بازار
۱	HPH	هنگ کنگ	۶۴۲۰۰۰۰۰	۱۲ درصد
۲	APM	هلند	۵۶۹۰۰۰۰۰	۱۱ درصد
۳	PSA	سنگاپور	۵۵۳۰۰۰۰۰	۱۰/۵ درصد
۴	DPW	امارات متحده عربی	۴۵۲۰۰۰۰۰	۸/۶ درصد
۵	COSCO	چین	۳۲۵۰۰۰۰۰	۶ درصد
۶	MSC	سوئیس	۱۶۴۰۰۰۰۰	۳/۱ درصد
۷	Eurogate	آلمان	۱۱۷۰۰۰۰۰	۲/۲ درصد
۸	Evergreen	تایوان	۸۶۰۰۰۰۰	۱/۶ درصد
۹	SSA Marine	آمریکا	۷۷۰۰۰۰۰	۱/۵ درصد
۱۰	CMA- CGM	فرانسه	۷۰۰۰۰۰۰	۱/۳ درصد
۱۱	Hanjin	کره جنوبی	۶۰۰۰۰۰۰	۱/۱ درصد
۱۲	NYK Line	ژاپن	۵۲۰۰۰۰۰	۱ درصد
۱۳	HHLA	آلمان	۵۰۰۰۰۰۰	۰/۹ درصد
۱۴	Dragados	اسپانیا	۴۹۰۰۰۰۰	۰/۹ درصد
۱۵	APL	سنگاپور	۴۶۰۰۰۰۰	۱/۹ درصد
۱۶	K Line	ژاپن	۴۳۰۰۰۰۰	۰/۸ درصد
۱۷	OOCL	هنگ کنگ	۴۲۰۰۰۰۰	۰/۸ درصد
۱۸	Yang Ming	تایوان	۴۱۰۰۰۰۰	۰/۸ درصد
۱۹	ICTSI	فیلیپین	۳۶۰۰۰۰۰	۰/۷ درصد
۲۰	MOL	ژاپن	۲۷۰۰۰۰۰	۰/۵ درصد
جمع شرکت			۳۵۰۰۰۰۰۰۰	۶۶/۸ درصد
کل دنیا			۵۲۴۴۰۰۰۰۰	۱۰۰ درصد

برد که بین APM و شرکت Petkim ترکیه منعقد شده و در آن APM به میزان ۴۰۰ میلیون دلار در آن بندر سرمایه‌گذاری کرده و ساخت ترمینالی با ظرفیت ۱/۵ میلیون TEU کانتینر را به‌عهده گرفته است. فاز اول این ترمینال با ۳۵۰ متر طول اسکله در سال ۲۰۱۳ و فاز دوم آن نیز با ۳۵۰ متر طول اسکله در سال ۲۰۱۴ مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت و توانایی پهلودهی کشتی‌ها با ۱۰۰۰۰ TEU کانتینر را خواهد داشت. بهره‌برداری از این ترمینال به مدت ۲۸ سال از طرف دولت ترکیه به این کنسرسیوم (APM - Petkim) واگذار شده است.

۳- نقش بازار یاب بندر (Port Marketing Provider):

در دنیای امروز بندر برتر کانتینری جهان عملکرد خود را صرفاً به کانتینرهای وارداتی و صادراتی محدود نکرده‌اند، بلکه سعی می‌کنند با داشتن نقش مرکزی HUB عملیات کانتینری سایر بندر منطقه را از طریق ترانشیپ و جذب خطوط برتر کشتیرانی جهان و نیز جذب کانتینرهای ترانزیتی کشورهای دیگر افزایش دهند. اینکه بندری بتواند توجه و نظر خطوط کشتیرانی را به خود جذب کرده تا آنها HUB ترانشیپی خود را در آن بندر پایه‌گذاری کنند، یا اینکه کشتی‌های کانتینری لابنر را به آن بندر اعزام کند و... همگی مستلزم فعالیت‌های بازاریابی جهانی است که پورت اپراتورها با داشتن چارت سازمانی مناسب، کارشناسان متخصص و تخصیص بودجه مناسب اقدامات وسیعی را در این زمینه انجام می‌دهند. حضور گسترده و فعال پورت اپراتورها در نمایشگاه و کنفرانس معتبر TOC



Container Supply chain که سالیانه با حضور اغلب دست‌اندرکاران صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری جهان در هر قاره برگزار می‌شود، اثبات‌کننده این ادعا است.

به‌عنوان مثال دیگر می‌توان به بندر سنگاپور اشاره کرد که ۲۰۰ خط کشتیرانی در آن تردد می‌کنند و جذب آنها با همکاری پورت اپراتور PSA انجام شده است. لازم به ذکر است که بازاریابی در آن بندر به‌واسطه رقابت شدید بندر جنوب شرقی آسیا نظیر هنگ کنگ و شانگهای بسیار بااهمیت است و از دست دادن یک خط کشتیرانی باعث شده که آن بندر میدان رقابت را به بندر دیگر واگذار کند و همان‌گونه که مطلع هستید، طی سالیان اخیر ۳ بندر مذکور رتبه‌های اول تا سوم



نمایی از شهر لجستیکی دوی در جوار بندر جبل علی با سرمایه‌گذاری DP World

جهان را دست به دست کرده‌اند.

۴- ارایه‌کننده نقش‌های لجستیکی در زنجیره عرضه کالا (Supply Chain Logistic Provider):

پورت اپراتورهای برتر کانتینری جهان سعی وافر دارند تا در زنجیره عرضه کالا و خدمات لجستیکی وابسته نقش و حضور جدی داشته باشند که به طور مثال از فعالیت آنها در بندر خشک یا همان (ICD: Inland Container Depot) می‌توان نام برد که پشتیبان بندر دریایی هستند. به‌عنوان نمونه، در آگوست سال ۲۰۱۱ پورت اپراتور HPH هنگ‌کنگ به‌عنوان اپراتور مرکز لجستیکی Enfield Intermodal Logistic Center در ۱۸ کیلومتری بندر بوتانی استرالیا شد. همچنین مشارکت پورت اپراتور DP World در پروژه ۳ میلیارد دلاری Multi Modal Logistic Hub که یکی از آنها ساخت بزرگ‌ترین فرودگاه جهان با نام المکتوم با ظرفیت ۱۲ میلیون تن کالا در فاصله ۱۰ کیلومتری بندر جبل علی است را می‌توان نمونه‌ای از فعالیت‌های لجستیکی پورت اپراتورهای بندر نام برد که باعث شده انتقال کالاهای دریایی به سیستم حمل هوایی از آن بندر صرفاً طی مدت ۴ ساعت امکان‌پذیر شود که باعث شگفتی دست‌اندرکاران صنعت حمل و نقل شده است.

کارشناسان اعتقاد دارند اینکه بندر سلاله عمان که صرفاً ۹ سال از عمرش می‌گذرد ولی در سال ۲۰۱۰ به‌عنوان سی و سومین بندر برتر کانتینری جهان شناخته شد، موفقیتش تا میزان زیادی به حضور پورت اپراتور APM Terminal ارتباط دارد که با سرمایه‌گذاری و توسعه بندر و نیز ایجاد هاب ترانشیپی توسط خط کشتیرانی

تجربیات جهانی از اثرگذاری مثبت فعالیت پورت اپراتورهای برتر کانتینری جهان بر بنادر طی سالیان اخیر حکایت می‌کند. در واقع پورت اپراتورها، بنادر را در راستای اهدافشان کمک و همیاری می‌کنند. این اهداف عبارتند از: تبدیل به بندر هاب، تبدیل به الگوی نسل سوم بندر، ارایه خدمات متنوع IT، تمرکز به لجستیک و زنجیره عرضه کالا، توسعه زیرساخت‌ها برای جذب هر چه بیشتر کشتی و کالا، اثرگذاری بیشتر در اقتصاد جهانی، تبدیل شدن به بندری با جایگاه جهانی، افزایش کارایی، جلب اعتماد بیشتر صاحبان عمده کالا و خطوط کشتیرانی برای فعالیت در آن بندر، ارایه دامنه وسیعی از خدمات مورد نیاز خطوط کشتیرانی، متصل بودن و ارتباط بندر به شبکه حمل و نقل دریایی جهان، مشتری‌گرایی، افزایش ایمنی و کاهش حوادث

منابع:

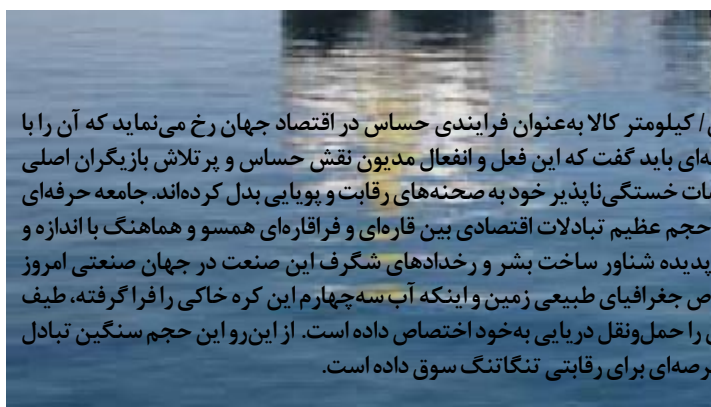
- ۱- Review of Maritime Transport ۲۰۱۱ آنکتاد
- ۲- Annual Review of Global Container Terminal Operators از شرکت مشاوره‌ای Drewry
- ۳- وبسایت‌های اینترنتی پورت اپراتورهای مذکور
- ۴- وبسایت‌های اینترنتی بندر سنگاپور، آنتورپ، استرالیا، عمان و هنگ‌کنگ
- ۵- مجله Containerization International فوریه ۲۰۱۲
- ۶- گزارش تحلیلی شرکت مشاوره‌ای Ocean Shipping Consultant تحت عنوان بررسی بازار بندر کانتینری خاورمیانه و جنوب آسیا تا سال ۲۰۲۰.

مرسک لاین که هر دو شرکت جزو یک شرکت مادر هستند، توانسته این رشد شگفت‌انگیز را رقم بزند و حتی رقیبی برای ترانشیپ بندر جبل علی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان شود. با مطالعه در فعالیت پورت اپراتورهای جهان ملاحظه می‌شود که پورت اپراتور صرفاً بهره‌بردار بندر نیست، اینکه بندری با بودجه دولت ساخته و حتی رویناها و تجهیزات آن نظیر گنتری‌کرین‌ها توسط دولت تامین شده و آنگاه تمامی آن توسط یک پورت اپراتور به‌صورت انحصاری مورد بهره‌برداری قرار گیرد و امکان فعالیت رقابتی برای سایرین را هم محدود نماید که فقط نسبت به تامین نیروی انسانی، خرید چند دستگاه کسند و تجهیز بندری و نرم‌افزار اقدام کند و پس از سالیان متوالی مبلغ قابل توجهی به دولت آن کشور بدهکار باشد، خارج از منطق اقتصادی و عملیاتی در دنیای پرقابلیت امروز است. ■

نقش عرضه‌کنندگان خدمات بندری در توسعه حمل‌ونقل دریایی



مهندس حسن سوری، کارشناس ارشد بازنشسته (کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران)



امروزه حمل‌ونقل دریایی با جابه‌جایی بیش از ۲۵۰۰۰ میلیارد تن / کیلومتر کالا به‌عنوان فرایندی حساس در اقتصاد جهان رخ می‌نماید که آن را با موجودیت خود عجیب کرده است. در گذار نیل به چنین خواسته‌ای باید گفت که این فعل و انفعال مدیون نقش حساس و پرتلاش بازیگران اصلی این صحنه یعنی کسانی است که عرصه‌های بنادر جهان را با خدمات خستگی‌ناپذیر خود به صحنه‌های رقابت و پویایی بدل کرده‌اند. جامعه حرفه‌ای خدمات‌رسانی بنادر پای در عرصه‌های بس حساس نهاد تا به حجم عظیم تبدلات اقتصادی بین قاره‌ای و فراقاره‌ای همسو و هماهنگ با اندازه و سرعت کشتی‌ها که با تحول در صنعت و ساخت و تجهیز این پدیده شناور ساخت بشر و رخدادهای شگرف این صنعت در جهان صنعتی امروز است، پاسخ گوید. لذا می‌توان ادعا کرد که با توجه به وضعیت خاص جغرافیای طبیعی زمین و اینکه آب سه‌چهارم این کره خاکی را فرا گرفته، طیف گسترده‌ای از ارتباطات بازرگانی و تجاری فراقاره‌ای و بین‌قاره‌ای را حمل‌ونقل دریایی به‌خود اختصاص داده است. از این رو این حجم سنگین تبادل کالا در تجارت فراقاره‌ای خواسته یا ناخواسته بنادر جهان را به عرصه‌ای برای رقابتی تنگاتنگ سوق داده است.

رقابت‌پذیری در خدمات‌رسانی حمل‌ونقل دریایی بدل‌کنند و این خود به عاملی برای گرایش به خصوصی‌سازی با این نگاه که رقابت‌های تنگاتنگ در عرصه‌های بندری شکل واقعی خود را بیابد، به یک استراتژی غالب بدل شده است.

تحول در ارتقای تجهیزات و امکانات بندری زمینه‌ساز حرکت‌های نوینی در خدمات‌رسانی برای رقابت‌پذیری در حمل‌ونقل دریایی شده است. این همه مبین این واقعیت است که گذار به توسعه‌ای همه‌گیر در تمامی ابعاد حیات اقتصادی اعضای دهکده کوچک جهانی در حال شکل‌گیری است تا حمل‌ونقل دریایی را به‌عنوان یکی از ارکان حساس این توسعه و با نگاه به توسعه دریامحور در جایگاه ویژه‌ای قرار دهد و در این گذار اقتصاد جهان را با حاکمیت خود شکوفا کند.

تحولات ذکر شده و تاثیرات آن در آمایش جمعیتی و آمایش اقتصادی جوامع

مطالبه یک فرایند منظم سرویس‌دهی و خدمات‌رسانی با توجه به پارامترهایی که انقلاب شگرف صنعتی در عرصه‌های ساخت و تجهیز کشتی به ارمان آورده و اندازه و سرعت امروزی کشتی‌ها را با یک دگرگونی ناباورانه تحت تاثیر قرار داده، به یک واقعیت اجتناب‌ناپذیر بدل شده است که این خود یک عامل اصلی ترغیب برای گرایش به جهانی شدن است.

خیزش برای ارتقای سرویس‌دهی و ربودن گوی سبقت از رقبای بنادر منطقه‌ای، عاملی ترغیب‌کننده برای بنادر نسل اول و حتی دوم شده است تا راه را برای قرار گرفتن در رده بنادر نسل سوم هموار کنند. برای رسیدن به چنین خواسته‌ای سرویس‌دهی و خدمات‌رسانی بندری نقشی حساس و تعیین‌کننده را به‌عهده گرفته است، چراکه خدماتی فراتر از آنچه خدمات سنتی و رایج در عرصه‌های بندری به شکل عرف وجود داشته مورد نیاز است تا بنادر جهان را به یک میدان

خیزش برای ارتقای سرویس‌دهی و ربودن گوی سبقت از رقبا در بنادر منطقه‌ای، عاملی ترغیب‌کننده برای بنادر نسل اول و حتی دوم شده است تا راه را برای قرار گرفتن در رده بنادر نسل سوم هموار کنند

حوادث ناشی از خطای انسانی که از عدم عملکرد درست این تجهیزات ناشی می‌شود، مبرا شود.

تمامی عرضه‌کنندگان خدمات بندری به ویژه ترمینال اپراتورها باید الزامات و استانداردهای عملیاتی محوطه‌های بندری و نیروهایی که با تجهیزات ذکر شده فوق در ارتباط کاری هستند را در به‌کارگیری هر سیستم خاص در سه مقطع زمانی: قبل از بهره‌برداری، حین بهره‌برداری و پایان بهره‌برداری مورد واکاوی و بررسی قرار دهند. مدیر بندر به‌عنوان هسته اصلی تصمیم‌گیری باید برای رسیدن به طبقه‌ای که یک بندر مدرن و ایمن از آن برخوردار است، به برنامه‌ریزی منسجم و سامان‌دهی برنامه‌های ذیل اقدام کند:

- ۱- طراحی و سازمان‌دهی کمیته بحران
- ۲- انجام مطالعات طرح سامان‌دهی ترافیک بندری (چه در عرصه لنگرگاهی و چه در کنار اسکله‌ها)
- ۳- اجباری کردن اخذ گواهینامه ایمنی برای تجهیزات
- ۴- پیاده‌سازی و استقرار مدیریت سیستم یکپارچه (ای ام اس)
- ۵- پیاده‌سازی مدیریت سیستم یکپارچه توسط شرکت‌های پیمانکار و بخش خصوصی فعال در بندر
- ۶- اعمال نظارت بر تعمیر و نگهداری کلیه سیستم‌ها به صورت مستمر
- ۷- تخصیص منابع مالی برای به روز نگه‌داشتن بندر از نظر تجهیزات و سیستم‌های ساحلی (تخلیه و بارگیری و غیره)
- ۸- الگو گرفتن از بنداری که مدیریت آنان در منطقه مورد تایید سازمان‌های حمل‌ونقل دریایی یا سازمان‌های نظارتی بین‌المللی است.
- ۹- نظارت بر آموزش مستمر افراد به‌خصوص اپراتورهای ارتباطی که با کشتی تماس مستقیم دارند و همچنین افرادی که به‌طور مستقیم با سیستم جراثیل‌های ساحلی در تخلیه و بارگیری دخیل هستند.
- ۱۰- سیستم بندری بهره‌برداری از انبارهای محوطه بندری با توجه به نوع کالا و اعمال ایمنی‌های لازم برای هر یک از این انبارها.
- ۱۱- ایجاد زمینه‌های رقابتی در بین شرکت‌های مختلفی که در بندر چه در بارگیری و چه در تخلیه و یا تعمیرات سفری دخیل هستند.

۱۲- ارتباط منظم با شرکت‌های کشتیرانی داخلی به دلیل حجم تردد کشتی‌های این شرکت‌ها و تشکیل جلسات دوره‌ای نمایندگان این شرکت‌ها برای ارایه راهکارها و راه‌حل‌های لازم در بهبود کیفی تخلیه و بارگیری و سرویس‌دهی منظم به کشتی‌ها.

و ختم کلام اینک:

بنادر به‌عنوان مبادی و دروازه‌های اقتصادی هر کشور محسوب می‌شوند که شکوفایی در این عرصه‌ها با حیات اقتصادی و سیاسی کشورها عجین است و کشتی‌ها سفیران اقتصادی جهان امروزند که می‌توانند با حضور خود در ایجاد بازار شکوفایی کار و صادرات و واردات یک کشور نقشی حیاتی ایفا کنند و برای ما به‌عنوان یک کشور بزرگ با مرزهای طولانی آبی و ده‌ها بندر فعال در گوشه و کنار سواحل جنوبی و شمالی کشور شکوفایی بندر با گرایش فرایند رقابت چه منطقه‌ای و چه فرمانطقه‌ای نیازی اساسی است.

باشد تا با بهره‌گیری از آنچه که در این سطور بر آن اشاره شد، بتوانیم پایه‌های آبی آن طور که شایسته نام بزرگ ایران است شکوفاتر از همیشه حفظ شده و در این راستا نام بلند ایران به‌عنوان یک کشور بزرگ دریایی به جهانیان شناسانده شود. انشاء... ■

جهان مستمسکی است تا نقش عرضه‌کنندگان خدمات بندری برای به رقابت کشاندن عرصه‌های بندری با رقبایشان در منطقه بیش از پیش مورد ارزیابی و کندو کاو قرار گیرد.

برای رسیدن به اهداف رقابت‌پذیری در عرصه‌های بندری بهتر آن است که به پارامترهایی که نقش تعیین‌کننده برای رسیدن یک بندر به حیطه رقابت با بنادر همجوار خود یا بنادر منطقه دارند، پرداخته شود.

واقعیت این است که بخش بندر در طول دو قرن گذشته تحولات بسیار سریعی را تجربه کرده است. در خلال دو سده گذشته بنادر به‌عنوان ابزاری برای دولت‌ها یا قدرت‌های استعماری برای کنترل بازار جهانی بدل شده‌اند. با توجه به این مهم و اهمیت ویژه‌ای که عرصه‌های بنادر دارند، لازم است آنچه که سبب می‌شود یک بندر در صحنه رقابت با بنادر منطقه یا فرمانطقه شاخص شناخته شود، مورد ارزیابی قرار گیرد.

آنچه باید بدان بسننده کرد، این است که اقتصاد جهانی به سمت یکپارچه‌سازی سیستم‌ها، کاهش هزینه‌ها و جلوگیری از تخریب هر چه بیشتر منابع محیط زیست حرکت می‌کند که این مجموعه فعالیت‌های ذکر شده لجستیک و زنجیره تامین اقتصاد دنیای امروزند که برای دستیابی به این هدف مولفه‌هایی مورد نیاز است و باید به‌عنوان مولفه‌های لجستیک در یک بندر از آنها نام برد که اهم آنها عبارتند از:

- ۱- عملیات بندری
- ۲- سرمایه‌گذاری‌های حساب‌شده و هدفمند
- ۳- آموزش کادر بندری با توجه به نیاز پیشرفت‌های شکل گرفته
- ۴- ملاحظات زیست محیطی
- ۵- گریز از عملیات سنتی و رویکرد به تکنولوژی نوین

پارامترهای ذکر شده فوق ساختار زنجیره تامین برای رسیدن یک بندر به رشد مورد نظر و برای قرار گرفتن در عرصه رقابت‌پذیری است که کنکاش در باب هر یک از آنها کلید تصمیم‌گیری‌ها برای ساخت و توسعه مهندسی لجستیک مراکز توزیع و بنادر جهان است. ذکر این نکته نیز ضروری است که رسیدن به عرصه‌های رقابتی در بنادر فقط سرمایه‌گذاری سنگین نیست، بلکه باید با مطالعه دقیق در باب بازار حمل‌ونقل دریایی، نیاز روز دنبال شود. مطالعه در باب اقتصاد کلان جهان، سیاست‌گذاری‌ها و سرمایه‌گذاری بجا و پرداختن به پسرکانه‌های حمل‌ونقل راه‌آهن، حمل‌ونقل جاده‌ای و تا حدی حمل‌ونقل هوایی می‌توانند در ارتقای این خدمات سهمی بسزا ایفا کنند، چراکه نقش پسرکانه‌های حمل‌ونقل کمتر از نقش بنادر در رسیدن به اهداف مورد نظر نیست.

عرضه‌کنندگان خدمات بندری بر اساس وظایف محوله در عرصه‌های بندری به چند گروه تقسیم شده‌اند که هر یک وظیفه‌ای را به عهده گرفته‌اند تا فرآیند بارگیری و تخلیه از شروع تا پایان به نحو احسن انجام پذیرد که مهم‌ترین آنها را می‌توان به شرح زیر دسته‌بندی کرد:

- ۱- عرضه‌کنندگان خدمات در بخش تخلیه و بارگیری کالا
- ۲- عرضه‌کنندگان خدمات در بخش سوخت‌رسانی و تدارک آب مورد نیاز کشتی
- ۳- عرضه‌کنندگان خدمات در بخش نیازهای عمومی (خوربار و موارد مورد نیاز افراد کشتی)
- ۴- عرضه‌کنندگان تدارکات فنی و تعمیرات سفری
- ۵- سایر خدمات بندری که به دو دسته کلی خدمات ناوبری شناورها (navigational services to ships) و خدمات جابه‌جایی کالاها (handling services to cargo) تقسیم شده‌اند.

برای آنکه بندر در رده یک بندر رقابتی قرار گیرد، ضروری است که تمامی خدمات یادشده به‌خصوص سیستم‌های تخلیه و بارگیری از قبیل جراثیل‌ها و لیفت‌تراک یا سایر تجهیزات بندری به شکلی اصولی طراحی شوند و تعمیر و نگهداری آنان به‌عهده تکنسین‌های حرفه‌ای سپرده شود تا بندر از هرگونه



حمید ودادی

پژوهشگر مطالعات اجتماعی - فرهنگی

«امر اخلاق» و «رقابت و پیشرفت» در ارزش‌های نوین



«اخلاق فردی» متکی بر یک تجسم آرمانی است؛ از هر آنچه که شخص خواستار آن است تا به آن برسد. در این مسیر و به طور واقعی چه عمل و رفتاری در مسیر «رقابت برای پیشرفت» بد است. ویژگی و صفات این بدی (و در نقطه مقابل آن خوبی) چه‌ها هستند؟ به مثالی پردازیم: آیا مردم کشورهایی که اظهار می‌کنند ماشین در خدمت آنان نمی‌تواند باشد و در ماهیت اصلی، این ماشین است که در نهایت سبب می‌شود تا انسان در خدمت ماشین در آید، حال با انقلاب صنعتی چگونه باید روبه‌رو شد؟ برای رسیدن به انقلاب صنعتی و به کار گرفتن و به خدمت گرفتن ماشین، آیا به طور اساسی، امر رقابت، امری اخلاقی است؟ و یا اینکه چون ماشین، انسان را به خدمت خواهد گرفت؛ پس هرگونه مشارکت در امر رقابت، برای رسیدن به انقلاب صنعتی امری ضد اخلاقی خواهد بود؟

ظرفیت درک آدمی از یک‌سو و تجسم این اندیشه که انسان چگونه می‌تواند بهتر زندگی کند، از سوی دیگر، رخنه به دو نظام اقتصادی و سیاسی فوق، یعنی نظام فئودالیت و سلطنت کرد. امر بودن، به سمت شدن میل کرد و برای رسیدن به هدف و شدن آنچه که می‌باید باشد، اخلاق را به جای نکو دانستن وضع موجود به نکو دانستن حقیقت انسانی نزدیک کرد. پس «رقابت» و «پیشرفت» در جریان زندگی اجتماعی پدید آمدند. بر این اساس گفت‌وگوهای اخلاقی برای آگاهی از حرکت‌های درست در «رقابت» و آگاهی از رفتارهای درست برای رسیدن به «پیشرفت» معنادار شدند.

حالا و چنانچه برای رعایت خوب و پرهیز از بد، بخواهیم رقابت را در مسیر اخلاقی مناسبی (که ترجیح نسبی خوب مورد توجه قرار گیرد) هدایت کنیم، ضروری است تا ویژگی‌هایی را برشمریم که

که انجام می‌دهد بخشی از «زیستن خوب» او را تشکیل می‌دهد.

در این بین، اتفاقی که رخ می‌دهد، پدیدار شدن و طرح این مساله است که چگونه امر اخلاقی را از امر غیر اخلاقی تشخیص دهیم. به عبارت دیگر، سنگ محک ما چه باشد تا به واسطه آن، خیر اخلاقی را از میان غیر خیرها و یا دیگر خیرها تفکیک سازیم.

«رقابت و پیشرفت» و «امر اخلاق»

تا حدود قابل توجهی، بخش‌های بسیاری از داوری‌ها در خصوص خوب و بد و درست و نادرست، بر «هدف‌های» انسانی تاکید دارد. تا پیش از رنسانس، زندگی انسانی چرخه ایستایی داشت و حرکت انسان حول محور نظم ثابتی بود که فرهنگ و قانون متبادر از نظام فئودالیت و پادشاه در دو بعد «ثبات عقیده» و «ثبات فرمانبرداری» حافظ و نگهدار آن بودند.

«چه باید باشد» شناخته شده نبود، اما توان و

مقصود ارسطو از این که گفت انسان «حیوان سیاسی» است، این بوده که بگوید: «آدمی» فقط در یک جامعه سازمان‌یافته می‌تواند انسانیت خود را نشان دهد و انسان باشد. این مفهوم مویذ این گزاره تکمیلی است که: می‌توان انسان را «حیوان اخلاقی» نامید، زیرا که اگر آدمی نتواند توجیه و دلایل تبیینی مناسبی برای چرایی رفتار خود بیابد، هرگز نخواهد توانست زندگی ارزش‌مدار و عمل از روی خرد، آگاهی و منش انسانی را تجربه کند. به هر حال، فرد انسانی می‌کوشد تا برای خود و دیگران توضیح دهد که «آنچه» انجام می‌دهد و هر آنچه از «روش‌هایی» که برای رسیدن به اهدافش برمی‌گزیند، درست و استوار بر «حق و عدالت» هستند. انسان میل به آن دارد که بر مفهوم خیر زندگی کند؛ چیزی که هم «خوب زیستن» را نوید دهد و هم خوب عمل کردن را. به عبارتی، خوب عمل کردن انسان و رضایت از خود، نسبت به عملی

رقابت برای پیشرفت، در چارچوب تاکید بر وحدت امیدها و آرزوهای امروزی جوامع بشری، نیازمند رعایت اخلاق فردی، اجتماعی و اخلاق ارتباطی است

۲) به کسی زیان نرسان و ۳) حق دیگران را رعایت کن، چیست؟

۲- رعایت دوستی با طرف‌های متعامل در حوزه‌ای که موضوع «رقابت» جاری و ساری می‌شود، بر مبنای: انسان اگر در اندیشه ارضای حس خودخواهی خویش نباشد، دیگران را دوست دارد و نگران سعادت آنهاست، چگونه می‌تواند عملی شود؟

۳- درک تکالیف ناشی از حقوق دیگران بر مبنای: حق را قانون (علم حقوق) تعیین می‌کند. قانون مبین ضرورت اعمالی است که ناشی از حجت یا قدرت است. اما اخلاق مبین ضرورت اعمالی است که ناشی از الزام‌های درونی و برخاسته از حقوق دیگران است و در عین حال انسان مجبور به مراعات آنهاست (صانعی دره بیدی، منوچهر ۱۳۸۸: ۲۸۷).

۴- رعایت انصاف، بر مبنای انصاف حق است، اما حقی که قدرت الزام و اجبار ندارد.

۵- پرهیز از وارد ساختن زیان یا فریب طرف‌های متعامل در امر رقابت.

۶- به کار گرفتن «صداقت»، به‌عنوان مهم‌ترین تکلیف اخلاقی ما در قبال دیگران بر مبنای این مفهوم کلیدی که: بدون حقیقت، معاشرت بین انسان‌ها ممکن نیست و فقط در صورتی که انسان‌ها افکار خود را بروز دهند دیگران می‌توانند از افکار و اندیشه‌های آنها خبر داشته باشند و هنگامی که کسی اعلام می‌کند که می‌خواهد عقاید و افکار خود را بیان کند، باید آنها را با «صداقت» بروز دهد و گرنه «ارتباط اجتماعی» بین افراد در راستای یک «رابطه سالم» محقق نخواهد شد.

◀ نتیجه‌آنکه:

رقابت برای پیشرفت، در چارچوب تاکید بر وحدت امیدها و آرزوهای امروزی جوامع بشری، نیازمند رعایت اخلاق فردی، اجتماعی و اخلاق ارتباطی است. این تاکید با این هدف است که در هر مبارزه مبتنی بر «رقابت»، تعهد اخلاقی و صداقت فردی را بر مینا و معنای دال بر گزاره زیر به کار گیریم:

انسان نمی‌تواند خشنودی خود را به بهای بی‌اعتنایی به حق افراد، اقوام، همسایگان و ملت‌های دیگر در بهره‌گیری از موهبت‌های طبیعی و انسانی تأمین کند؛ زیرا مادام که دیگران رنج می‌برند و وجدان انسانی، آسوده زیستن را تاب نمی‌آورد. ■

خاصی قرار گرفته‌اند. نگرش‌ها و رویکردهایی که عنوان‌های مفهومی آن را می‌توان در مصداق‌هایی این چنین ملاحظه کرد؛ مفاهیمی همچون:

- انسانی ساختن محیط‌های اجتماعی و روابط بین فردی با هدف تجلی سجایای انسانی.

- تاکید بر شکل دادن به روابطی که حول یک «رابطه سالم» برقرار شود.

- تفاوت قابل شدن میان مطلوب بودن هدف، مناسب بودن وسیله و رابطه بین آنها.

- رویکرد به فرهنگ جهانی به معنای پذیرش گسترده‌تر اصول اساسی اخلاق و حقوق انسانی و جاری ساختن آن بین روابط فردی و اجتماعی.

- ظهور نوعی قرارداد اجتماعی جدید؛ به این معنا که هر کس از مزایا و کمک‌های اجتماعی استفاده می‌کند، بر مبنای قضاوت وجدان، مکلف باشد که با تلاشی صادقانه برای یافتن کسب و کار مبتنی بر ابتکار شخصی و درآمد شخصی بکوشد.

اینها در واقع نمونه‌ای خاص از مفاهیمی هستند که بر امر همگرایی ارزش‌های جدید و الزام‌های اقتصادی برای رقابت و پیشرفت تاکید می‌کنند.

◀ اشخاص، مکان‌ها و فضاها، تلاش برای رقابت

امروزه و در جهان جهانی‌شده معاصر، نه فقط انسان‌ها، که مکان‌ها و فضاهای شهری، زیستی، اقتصادی، تفریحی و گردشگری، بندری و دریایی، تجاری و حمل‌ونقلی، پزشکی و بهداشتی، معدنی و صنعتی و خدماتی، علمی و دانشگاهی و... تحت مدیریت انسان‌ها نیز در حال «رقابت» هستند.

در چارچوب توسعه، تلاش برای رقابت و رقابت برای پیشرفت، علاوه بر امری ملی، به موضوعی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تبدیل شده است و در یک فضای «کنش انسانی» ضروری می‌نماید که موضوع رقابت و پیشرفت، نباید نسبت به «اخلاق حرفه‌ای» و اخلاق فردی، اجتماعی و ارتباطی ساکت باشد. این نکته مانسان‌های متوسل به رقابت برای پیشرفت را موظف می‌کند تا به نکات زیر توجه و تاکید ورزیم:

۱- شناخت این نکته که در چنین فضای سرشار از کنش متقابل گرایانه، تکلیف اخلاقی ما نسبت به دیگران با توجه به سه نکته: ۱) با امانت زندگی کن،

رقابت را در جنبه اخلاقی فردی، اخلاق اجتماعی و اخلاق ارتباطی معنا کند.

به دفعات دیده‌ایم که برخی‌ها و به‌طور عمده روشنفکران کشورهای عقب‌مانده (و یا کشورهای در حال توسعه آسیایی و آفریقایی و آمریکای لاتین) طی دهه‌های اولیه قرن بیستم همواره چیزها را (از آن جمله ماشین) سواره و انسان را پیاده نامیده‌اند. حال و با این نوع داوری امر رعایت اخلاق در رقابت و پیشرفت، چگونه معنا خواهد شد؟ و آیا این حکم قطعی نخواهد بود که هر نوع حمایت از تحول و انقلاب صنعتی و کمک همه‌جانبه برای تولید ماشین امری خلاف اخلاق است؟

در این میان، اجتماع‌یون و روانشناسان اجتماعی و جامعه‌شناسان و فرهنگ دانان، اظهار نظر می‌کنند که داوری اخلاقی را نباید بر پایه «ماشین» به‌عنوان ابزار بد قرار داد. بلکه می‌باید داوری را بر «روابط» اجتماعی - اقتصادی انسان‌هایی قرار داد که ماشین را مورد استفاده قرار می‌دهند. اینان، انقلاب صنعتی را دومین هبوطشان نمی‌دانند و به هیچ‌وجه حاضر نیستند که به عقب برگشته و بار دیگر فقر و جهالت و بهداشت و درمان بد را تجربه کنند. داوری اخلاقی این گروه آن است که «ماشین» در پرتو روابط اجتماعی - اقتصادی در خدمت هدف‌های اصیل انسانی قرار گرفته است.

در چارچوب مفهوم پیشرفت، داوری‌های اخلاقی امری واقع‌گرایانه است و پرسش‌هایی از این قبیل را مطرح می‌کند:

- آیا حاضریم تولیدات غذایی با مزه خوب را که بر اثر پیشرفت صنایع غذایی نوین و انقلاب صنعتی حاصل شده‌اند، با طعم‌های بد حاصل از فرآوری‌های ناقص عوض کنیم؟

- آیا حاضریم با هواپیمای ملخی و شناورهای بادبانی مسافرت هوایی و دریایی انجام دهیم و یا مبادرت به حمل بار کنیم؟

- آیا حاضریم بیمارستان‌ها و درمانگاه‌ها و مراکز بهداشتی و درمانی را تعطیل و به حضور روش‌های پزشکی ماقبل توسعه و جاهت دهیم؟

ملاحظه می‌شود که داوری اخلاقی، تاکید بر این نکات کلیدی دارد که «کیفیت تکنولوژی» همواره جهتی به سمت بشارت برای فعالیت‌های نامحدود و نوین و رشد یافته و توسعه‌گرایانه دارد.

◀ امر رقابت و موضوع پیشرفت رقابت و امر اخلاق

«رقابت» مفهومی فراگرد سه مبحث اصلی اخلاق فردی، اخلاق اجتماعی و اخلاق ارتباطی است. در این راستا و با توجه به ارزش‌های نوین در جهان جهانی شده معاصر، نگرش‌ها و رویکردها در تاکید‌های

صنعت حمل و نقل دریایی از نگاه آمار

میزان حمل و نقل دریایی جهانی

سال	۱۹۷۰	۱۹۸۰	۱۹۹۰	۲۰۰۰	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰
میزان تجارت دریایی بین‌المللی (میلیون تن)	۲۵۶۶	۳۷۰۴	۴۰۰۸	۵۹۸۴	۷۷۰۰	۸۰۹۴	۸۲۲۹	۷۸۵۸	۸۴۰۸

۲۰ خط کشتیرانی برتر دنیا در اول سال ۲۰۱۱:

رتبه	خط کشتیرانی کانتینری	کشور	تعداد کشتی کانتینری	ظرفیت کانتینر به TEU	سهم بازار
۱	Maersk Line	دانمارک	۴۱۴	۱۸۲۰۰۰۰	۱۱/۲ درصد
۲	MSC	سوئیس	۴۲۲	۱۷۶۰۰۰۰	۱۰/۸ درصد
۳	CMA CGM	فرانسه	۲۸۸	۱۰۷۰۰۰۰	۶/۶ درصد
۴	Evergreen	تایوان	۱۶۲	۵۹۴۰۰۰	۳/۷ درصد
۵	APL	سنگاپور	۱۴۱	۵۹۲۰۰۰	۳/۶ درصد
۶	COSCO	چین	۱۴۷	۵۶۶۰۰۰	۳/۵ درصد
۷	Hapag-Lloyd	آلمان	۱۲۶	۵۶۰۰۰۰	۳/۴ درصد
۸	CSCL	چین	۱۲۰	۴۶۱۰۰۰	۲/۸ درصد
۹	Hanjin	جمهوری کره	۹۸	۴۴۷۰۰۰	۲/۸ درصد
۱۰	CSAV	شیلی	۱۱۹	۳۸۳۰۰۰	۲/۴ درصد
۱۱	OOCL	هنگ کنگ	۸۵	۳۷۵۰۰۰	۲/۳ درصد
۱۲	MOL	ژاپن	۹۱	۳۶۳۰۰۰	۲/۲ درصد
۱۳	NYK	ژاپن	۸۵	۳۵۳۰۰۰	۲/۲ درصد
۱۴	K Line	ژاپن	۸۴	۳۴۸۰۰۰	۲/۱ درصد
۱۵	Hamburg Sud	آلمان	۹۸	۳۳۵۰۰۰	۲/۱ درصد
۱۶	Yang Ming	تایوان	۷۸	۳۲۳۰۰۰	۲ درصد
۱۷	HMM	جمهوری کره	۶۰	۲۸۵۰۰۰	۱/۸ درصد
۱۸	ZIM	رژیم اشغالگر قدس	۷۳	۲۸۲۰۰۰	۱/۷ درصد
۱۹	PIL	سنگاپور	۱۱۱	۲۳۸۰۰۰	۱/۵ درصد
۲۰	UASC	کویت	۴۷	۱۷۹۰۰۰	۱/۱ درصد
جمع			۲۸۴۹	۱۱۳۳۶۰۰۰	۷۰ درصد

۲۰ بندر کانتینری جهان طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰:

واحد: TEU

ردیف	نام بندر	کشور	۲۰۰۸	۲۰۰۹	۲۰۱۰	درصد تغییر ۲۰۰۸-۲۰۰۹	درصد تغییر ۲۰۰۹-۲۰۱۰
۱	Shanghai	چین	۲۷۹۸۰۰۰۰	۲۵۰۰۰۰۰۰	۲۹۰۶۹۰۰۰	منفی ۱۱	۱۶
۲	Singapore	سنگاپور	۲۹۹۲۰۰۰۰	۲۵۸۶۶۰۰۰	۲۸۴۳۱۰۰۰	منفی ۱۴	۱۰
۳	Hong Kong	هنگ‌کنگ	۲۴۵۰۰۰۰۰	۲۱۰۴۰۰۰۰	۲۳۵۳۲۰۰۰	منفی ۱۴	۱۲
۴	Shenzhen	چین	۲۱۴۱۴۰۰۰	۱۸۲۵۰۰۰۰	۲۲۵۱۰۰۰۰	منفی ۱۵	۲۳
۵	Bussan	کره جنوبی	۱۳۴۵۳۰۰۰	۱۱۹۵۵۰۰۰	۱۴۱۵۸۰۰۰	منفی ۱۱	۱۸
۶	Ningbo	چین	۱۱۲۲۶۰۰۰	۱۰۵۰۳۰۰۰	۱۳۱۴۴۰۰۰	منفی ۶	۲۵
۷	Guangzhou	چین	۱۱۰۰۰۰۰۰	۱۱۱۹۰۰۰۰	۱۲۵۵۰۰۰۰	۲	۱۲
۸	Qingdao	چین	۱۰۳۲۰۰۰۰	۱۰۲۶۰۰۰۰	۱۲۰۰۰۰۰۰	منفی ۱	۱۷
۹	Dubai	امارات متحده عربی	۱۱۸۲۸۰۰۰	۱۱۱۲۴۰۰۰	۱۱۶۰۰۰۰۰	منفی ۶	۴
۱۰	Rotterdam	هلند	۱۰۸۰۰۰۰۰	۹۷۴۳۰۰۰	۱۱۱۴۶۰۰۰	منفی ۱۰	۱۴
۱۱	Tianjin	چین	۸۵۰۰۰۰۰	۸۷۰۰۰۰۰	۱۰۰۸۰۰۰۰	۲	۱۶
۱۲	Kaohsiung	تایوان	۹۶۷۷۰۰۰	۸۵۸۲۰۰۰	۹۱۸۲۰۰۰	منفی ۱۱	۷
۱۳	Port Klang	مالزی	۷۹۷۴۰۰۰	۷۳۰۹۷۷۹	۸۸۷۰۰۰۰	منفی ۸	۲۱
۱۴	Antwerp	بلژیک	۸۶۶۳۰۰۰	۷۳۰۹۶۳۹	۸۴۶۹۰۰۰	منفی ۱۶	۱۶
۱۵	Hamburg	آلمان	۹۷۳۷۰۰۰	۷۰۰۷۷۰۴	۷۹۰۰۰۰۰	منفی ۲۸	۱۳
۱۶	Los Angeles	آمریکا	۷۸۵۰۰۰۰	۶۷۴۹۰۰۰	۷۸۳۲۰۰۰	منفی ۱۴	۱۶
۱۷	Tanjung Pelepas	مالزی	۵۶۰۰۰۰۰	۶۰۰۰۰۰۰	۶۵۳۰۰۰۰	۷	۹
۱۸	Long Beach	آمریکا	۶۴۸۸۰۰۰	۵۰۶۸۰۰۰	۶۲۶۴۰۰۰	منفی ۲۲	۲۴
۱۹	Xiamen	چین				منفی ۷	۲۴
۲۰	New York/New Jersey	آمریکا				منفی ۱۳	۱۶
	جمع کل عملیات کانتینری ۲۰ بندر						
۱۵						منفی ۱۱	

۱۰ پورت برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۰:

رتبه	نام شرکت پورت اپراتور	متعلق به کشور	میزان عملیات کانتینری بر حسب TEU	سهم بازار
۱	(HPH)(Hutchison Port Holding)	هنگ‌کنگ	۶۴۲۰۰۰۰۰	۱۲ درصد
۲	APM	هلند	۵۶۹۰۰۰۰۰	۱۱ درصد
۳	PSA (Port Singapore Authority)	سنگاپور	۵۵۳۰۰۰۰۰	۱۰/۵ درصد
۴	(DPW) (Dubai Port World)	امارات متحده عربی	۴۵۲۰۰۰۰۰	۸/۶ درصد
۵	COSCO	چین	۳۲۵۰۰۰۰۰	۶ درصد
۶	MSC	سوئیس	۱۶۴۰۰۰۰۰	۳ درصد
۷	Eurogate	آلمان	۱۱۷۰۰۰۰۰	۲/۲ درصد
۸	Evergreen	تایوان	۸۶۰۰۰۰۰	۱/۶ درصد
۹	SSA Marine	آمریکا	۷۷۰۰۰۰۰	۱/۵ درصد
۱۰	CMA CGM	فرانسه	۶۰۰۰۰۰۰	۱/۳ درصد
	جمع عملکرد ۱۰ پورت اپراتور			۵۷/۷ درصد
			۳۰۴۵۰۰۰۰۰	

مسابقه شماره ۲ مجله علمی - تحقیقاتی بندر و دریا



به منظور ارتقای سطح دانش عمومی در زمینه مباحث حمل و نقل، مجله بندر و دریا اقدام به تهیه سوالات مرتبط با موضوعات مندرج در هر یک از شماره‌های مجله می‌نماید. علاقمندان به شرکت در این مسابقه می‌توانند پاسخ سوالات را حداکثر تا تاریخ ۹۱/۵/۲۵ از طریق پاسخنانه الکترونیکی مندرج در سایت bandarvadarya.pmo.ir به دفتر مجله ارسال نمایند. سوالات از فصول یازدهم و دوازدهم کتاب اقتصاد حمل و نقل دریایی نوشته محمدعلی حسن‌زاده از انتشارات آرمش (۱۳۹۰) استخراج گردیده است. به ۲۰ نفر از عزیزانی که بتوانند به همه سوالات پاسخ صحیح داده و یا جدول این شماره را به صورت صحیح حل نمایند به قید قرعه جوایز ارزنده‌ای اهدا خواهد شد.

۱- از کدام کشتی‌ها به‌عنوان اسب‌های کاری در کشتیرانی نام می‌برند؟

- الف) کشتی‌های پاناماکس
- ب) کشتی‌های فله‌بر
- ج) کشتی‌های هندی سائیز
- د) کشتی‌های هندی ماکس

۲- به استثنای کدام کشتی، کشتی‌ها عموماً تا قرن بیستم به‌عنوان کشتی‌های چندمنظوره کاربرد داشتند؟

- الف) کشتی‌های نفتکش
- ب) کشتی‌های کانتینری
- ج) کشتی‌های فله‌بر
- د) کشتی‌های کالای عمومی

۳- انواع بنادر بر حسب موقعیت جغرافیایی را نام ببرید.

- الف) بنادر ساحلی طبیعی، بنادر ساحلی با موج‌شکن، بنادر ساحلی دارای جزر و مد زیاد، بنادر رودخانه‌ای
- ب) بنادر ساحلی طبیعی، بنادر ساحلی با موج‌شکن
- ج) بنادر ساحلی دارای جزر و مد زیاد، بنادر رودخانه‌ای
- د) هیچکدام

۴- کدام کشور در آسیا بیشترین بنادر بزرگ کانتینری را دارد؟

- الف) قطر
- ب) دوبی
- ج) چین
- د) ایران

۵- خواهر خوانده کشتیرانی مرسک کدام شرکت است؟

- الف) شرکت PSA
- ب) شرکت ای پی ام ترمینالز
- ج) شرکت DPW
- د) هیچکدام

۶- بیشترین سهم در تجارت کالاهای فله را چه محصولی دارد؟

- الف) گازوئیل
- ب) بنزین
- ج) کالاهای یخچالی
- د) نفت

- ۷- بر چه اساسی بندری می تواند دارای یک یا چند ترمینال باشد؟
- الف) نقش و جایگاه بندر در اقتصاد ملی و منطقه‌ای
ب) موقعیت آن در نزدیکی به مراکز تجاری
- ج) موقعیت آن در نزدیکی به مسیرهای کشتیرانی
د) همه موارد
- ۸- کدام ترمینال به ترمینال کالاهای متعارف معروف است؟
- الف) فله خشک
ب) فله مایع
- ج) فله خرد
د) فله‌های نو
- ۹- کدام کالا جزو دسته فله خشک است؟
- الف) الوار
ب) زغال سنگ و کک
- ج) فولاد
د) گونی
- ۱۰- از ویژگی‌های مهم کدام ترمینال مساحت زیاد محوطه و آلودگی بیشتر آنها است؟
- الف) فله خشک
ب) فله مایع
- ج) فله جدید
د) فله خرد
- ۱۱- کدام بنادر با رویکرد تخلیه و بارگیری طراحی و عملیاتی می‌شوند؟
- الف) بنادر نسل دوم
ب) بنادر نسل سوم
- ج) بنادر نسل اول
د) هیچکدام
- ۱۲- بالاترین سطح مشارکت بخش خصوصی در تامین خدمات بندر و دریا وظیفه کدام بنادر است؟
- الف) بنادر خدماتی دولتی
ب) بنادر ابزاری
- ج) بنادر شرکتی
د) بنادر خصوصی
- ۱۳- شناوری است که بار را از یک بندر به بندر دیگر حمل می‌کند.
- الف) کشتی باری
ب) کشتی کالابر
- ج) کشتی فله‌بر
د) الف و ب
- ۱۴- کدام کشتی بزرگ‌ترین کشتی مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده است؟
- الف) کشتی کالای عمومی
ب) کشتی کیپ سایز بزرگ
- ج) کشتی کیوماکس
د) کشتی پاناماکس
- ۱۵- در این نوع شناور، خودرو با راننده وارد شناور می‌شود و در مقصد نیز راننده خودرو را از شناور بیرون می‌برد.
- الف) شناور رو - رو
ب) شناور یخچالی
- ج) شناور خودروبر
د) شناور حمل احشام
- ۱۶- اولین کشتی کانتینری چه نام داشت؟
- الف) کلاس پاناماکس
ب) ایده آل ایکس
- ج) کانتینری سلول‌دار
د) هیچکدام
- ۱۷- کدام کشور از گاز نفتی مایع شده و گاز طبیعی به‌عنوان سوخت ایده‌آل استفاده می‌کند؟
- الف) عربستان
ب) چین
- ج) ژاپن
د) ایران
- ۱۸- کدام تانکر به طور گسترده در دریای سیاه، کاراییب، مدیترانه، دریای شمال و دریای چین استفاده می‌شود؟
- الف) تانکر میان برد
ب) تانکر پاناماکس
- ج) تانکر سیوی ماکس
د) تانکر افراماکس
- ۱۹- شکلی از بندر مالک است که در آن مالک بندر (دولت یا شهرداری)، ابزارهای اصلی ارائه خدمات بندری و دریایی را تامین می‌کند.
- الف) بنادر خدمات دولتی
ب) بنادر ابزاری
- ج) بنادر صاحب خانه‌ای
د) بنادر شرکتی
- ۲۰- مهم‌ترین وظایف بنادر چیست؟
- الف) ارائه خدمات به کشتی
ب) ارائه خدمات به کالا
- ج) ارائه خدمات به کشتی و کالا
د) هیچکدام

	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱	
۱														
۲		■			■		■					■		
۳			■			■					■			
۴		■			■					■				
۵				■					■					■
۶			■				■					■		
۷		■					■					■		
۸	■		■			■					■			
۹				■					■					
۱۰				■					■					
۱۱			■						■			■		
۱۲	■	■					■					■		
۱۳														

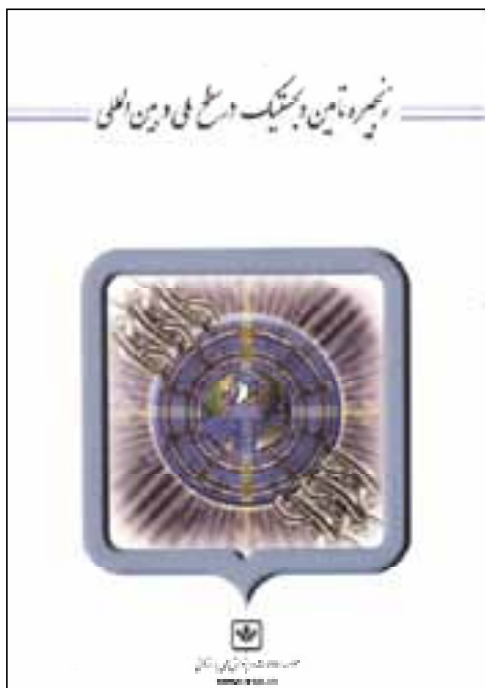
افقی:

- ۱- منطقه نگهداری موقت کانتینر پس از ورود به بندر و پیش از بارگیری
- ۲- نام دیگر کشتی کالابر- تنگه ایرانی
- ۳- اثر چربی- شهر آذری- سوی- از فروع دین اسلام
- ۴- کشاورزی- محل ترخیص کالای وارداتی- نقدکننده
- ۵- واحد مسافت- گوناگونی- از بازی های رایانه ای
- ۶- سرایشی- میزان اشتغال زایی بنادر نسل دوم- کنار
- ۷- ریشه ای خوراکی- کاروانسرا
- ۸- تیر پیکان دار- پنبه زن- از بنادر کانتینری جهان
- ۹- از محلات شمال تهران- ایست بیگانه- تیر دروازه فوتبال
- ۱۰- ترسناک- کشتی های بزرگ با ظرفیت چند هزار تن و قابل استفاده در مسیرهای اقیانوسی- معمار
- ۱۱- دریاچه ای در استرالیا- تکیه دادن- درس ها- صدمتر مربع
- ۱۲- سپاسگزار- بزرگ ترین اقیانوس جهان
- ۱۳- از تقسیمات بندر بر حسب موقعیت جغرافیایی

عمودی:

- ۱- از بزرگ ترین ترمینال های کانتینری جهان- بزرگ ترین کشتی های مخصوص حمل گاز طبیعی مایع شده در جهان
 - ۲- ساحل دریا- مکان امن برای ورود، پهلوگیری و خروج کشتی ها
 - ۳- پروردگار- ایوان کشتی- کوچک- خست
 - ۴- جوان- بستن کاری ها- نوعی دوخت
 - ۵- همان آرنج است- بیابان بی آب و علف- از مشخصات بعضی سوره های قرآن کریم
 - ۶- پستی- از نام های اعراب- چاشنی غذا
 - ۷- نوعی فلز- افتاد شاعرانه
 - ۸- عدد منفی- کتابی از دکتر شریعتی- خجسته و شادمان
 - ۹- سلاح شاهنامه ای- عبادت کننده- از انواع شناورها در دو نوع مسافربری و باری
 - ۱۰- سوگند راست- پیامبر خوش صدا- درختی که نوح از آن کشتی ساخت
 - ۱۱- حرص- رکن و پایه- پزشک- رنگ موی فوری
 - ۱۲- سخن حق بر زبانش جاری است- حنا
 - ۱۳- از انواع کشتی های ماوراء بزرگ برای جابه جایی نفت خام- از کالاهای عمومی در ترمینال های دریایی
- (پس از حل جدول، خانه های رنگی را به ترتیب پشت سر هم بنویسید تا به رمز جدول برسید.)

گزارش سال ۲۰۱۱ کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل



همه‌ساله کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD: United Nation Conference on Trade and Development) گزارشی را در خصوص صنعت حمل‌ونقل دریایی و بندری جهان منتشر و در آن اقتصاد دنیا را تحلیل کرده و اثرات آن را بر بخش‌های مختلف این صنعت به رشته تحریر درمی‌آورد. کتاب حاضر ترجمه و تلخیص گزارش سال ۲۰۱۱ آنکتاد است که تحت عنوان «Review of Maritime Transport 2011» در ۲۳۰ صفحه منتشر شده و آقای بهزاد الصفی که دارای مدرک کارشناسی ارشد رشته حمل‌ونقل و مدیریت دریایی از دانشگاه دریایی آنتورپ بلژیک بوده و هم‌اکنون به‌عنوان کارشناس خبره مجتمع بندری شهید رجایی و نیز مدرس دانشگاه جامع علمی-کاربردی مشغول به فعالیت می‌باشد، آن را ترجمه و تلخیص کرده است. در این کتاب اطلاعات وسیعی شامل آمار عملکرد حمل‌ونقل دریایی کالا و کانتینر دنیا، کشورهای سازنده کشتی، موسسات رده‌بندی کشتی، موسسات بیمه‌ای کشتی‌ها، بنادر برتر، پورت اپراتورهای معروف، کشورهای صاحب‌نام در زمینه اوراق کشتی، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، کرایه حمل، بانک‌های ارایه‌دهنده تسهیلات مالی به کشتی‌ها، کشورهای مطرح عرضه‌کننده دریانورد، کشورهای برتر مالک کشتی، قیمت انواع کشتی‌ها، طرح‌های توسعه بنادر جهان، مسایل محیط زیستی کشتیرانی، چالش دزدی دریایی و ... قابل مشاهده است و اطلاعات مفید و به‌روز آن می‌تواند مورد استفاده کلیه دست‌اندرکاران عرصه دریا و بنادر قرار گیرد. کتاب حاضر در ۱۱۶ صفحه توسط انتشارات پیشرو با شماره شابک ۹۷۸-۹۶۴۷-۲۰۰-۳۲-۵ در خرداد ماه سال ۱۳۹۱ منتشر شده و به شماره ۲۷۶۳۷۳۸ در کتابخانه ملی کشور به ثبت رسیده است.

▪ برندگان مسابقه ماهنامه شماره ۱۹۰ بندر و دریا

ضمن تشکر از مشارکت خوانندگان گرامی در مسابقه علمی شماره ۱۹۰ مجله بندر و دریا، بدینوسیله فهرست اسامی برندگان مسابقه، که به قید قرعه از میان پاسخ‌های صحیح انتخاب گردیده‌اند به شرح ذیل اعلام می‌شود.
برندگان مسابقه جهت دریافت هدیه، با روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، به شماره تلفن ۸۴۹۳۲۶۰۱ تماس حاصل فرمایند ضمناً ۶ نسخه پیاپی از مجله به صورت رایگان به آدرس این عزیزان ارسال خواهد شد.

- | | | | |
|---------------------------|--------------------|------------------------------|----------------------|
| ۱- ندا بهکار | ۲- حمید درویشی | ۳- محمدمهدی سرخابی عبدالملکی | ۴- سیامک یگانه |
| ۵- سمیه اسکندری حسن آبادی | ۶- سباح اسکندری | ۷- سامان دامن پاک | ۸- شیرین تیماره |
| ۹- جعفر ملکی | ۱۰- محمود نادر شمس | ۱۱- حسن آبانگاه | ۱۲- مولود دولت آبادی |
| ۱۳- یحیی ضیایی مهر جردی | | | |

▪ پاسخنامه مسابقه:

- | | | | | | |
|-------|------|-----|------|------|------|
| الف-۱ | ج-۲ | د-۳ | د-۴ | د-۵ | ب-۶ |
| ج-۷ | د-۸ | د-۹ | ج-۱۰ | ج-۱۱ | ب-۱۲ |
| ج-۱۳ | د-۱۴ | | | | |