



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

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



سازمان بنادر و دریانوردی

شرکت مبشر نور دریا



ارائه خدمات بندری در پایانه اختصاصی این شرکت واقع در بندر شهید رجایی:

- ✓ نگهداری و تخلیه و بارگیری کانتینرهای صادراتی و وارداتی
- ✓ نگهداری کانتینرهای خالی خطوط کشتیرانی
- ✓ استریپ کانتینر، استافینگ کالای صادراتی
- ✓ ارائه خدمات به کالاهای پروژه ای
- ✓ ارائه خدمات مهندسی و عمران
- ✓ ارائه خدمات حمل و نقل
- ✓ ارائه خدمات تخلیه و بارگیری و سوپروایزری شناورها

M
O
B
A
S
H
E
R

N
O
R
D
A
R
Y
A



نشانی: بندرعباس - مجتمع بندری شهید رجایی - اراضی پشتیبانی

پایانه اختصاصی شرکت تعاونی مبشر نور دریا

تلفن: ۰۷۶۱-۳۵۱۳۱۵۷-۹

فاکس: ۰۷۶۱-۳۵۱۳۱۶۰

کد پستی: ۷۹۱۷۱-۸۳۷۹۷

**SEPAR
FILTER**

سپار فیلتر

محافظی مطمئن برای موتورهای دیزل

Water Separator

جداکننده ۱۰۰٪ آب و ذرات از گازوئیل



Willibrod LOSING Filtertechnik

MADE IN GERMANY
ساخت کشور آلمان

دفتر منطقه ای
تهران، بلوار فردوس شرق، بعد از تقاطع وفا آذر
جنب بانک شهر، ساختمان آبریک
طبقه دوم، واحد ۱۱
تلفن: ۴۴۰۱۲۴۹۹
۴۴۰۱۶۴۹۹
۴۴۰۱۶۲۵۴

WWW.SEPARFILTER.IR



WWW.BSPAZAVAR.COM
05133801978



شرکت بسپار سازه پازوار
Baspar Sazeh Pazavar Co.



تولیدکننده انواع:

- ضربه گیر های لاستیکی اسکله و شناور (فندر)
- تجهیزات سکوی نفتی (شاکسل، دیافراگم، رابراستریپ)
- تجهیزات لایروبی شامل: لوله های لایروبی ساکشن و دیس شارژ، رابرسبیل
- اتصالات انعطاف پذیر لاستیکی و آکاردنونی
- کویلینگهای فلکسیبیل و قطعات لاستیکی خاص



دفتر مرکزی: تهران، خیابان دکتر شریعتی، پایین تر از حسیبه ارشد، دانشستان سوم، بلاک ۷، واحد ۶
تلفن: ۲۲۸۶۷۹۱۹، تلفکس: ۲۲۸۷۱۸۶۶
www.bspazavar.com info@bspazavar.com



شرکت مدیریت کشتی رهپویان

با برخورداری از نیروی انسانی حرفه ای و کارآمد
و بیش از ۳۰ سال تجربه مدیریت فنی و بازرگانی
در صنعت کشتیرانی کشور

عرضه کننده خدمات:

- مدیریت کامل انواع کشتی ها
- وشناورهای نفتی، مواد شیمیایی و سوخت رسان
- بازرسی فنی کامل کشتی
- تعمیر و نگهداری کشتی
- نظارت بر ساخت کشتی
- خدمات مشاوره ای جهت سرمایه گذاری
- برای خرید و ساخت کشتی



آدرس دفتر مرکزی:

تهران - بزرگراه آفریقا
خیابان دستگردی غربی
اطلس غربی، برج بیم - بلاک ۲۴۵
طبقه دوم - واحد ۴
کد پستی: ۱۹۶۸۶۳۴۱۱
شماره تلفن: ۰۲۱۸۸۷۷۸۳۸ خط ۱
فراگسی: ۰۲۱۸۸۸۷۰۵۶



شرکت کشتی سازی ندیم گسترش خلیج فارس



با بیش از ۳۵ سال سابقه در زمینه های:
طراحی،
ساخت و
تعمیر



انواع شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن



امکانات و تجهیزات:

سر سره بالا بر شناور تا ظرفیت ۸۰۰ تن

۱۵ خط پارکینگ شناور به وسعت ۳۵۰۰۰ متر مربع

کارگاههای ساخت قطعات و بلوکهای مختلف شناور

کارگاههای تعمیرات کلیه سیستمهای مکانیکی شناور



نشانی: ۳۷ کیلومتری غرب بندر عباس (منطقه ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس)

تلفن: ۵-۲۷۲۳۲۸۱-۰۷۶۱-۰۷۶۱-۲۷۲۳۲۸۶-۰۷۶۱-۰۷۶۱-۰۹۱۷۳۶۱۴۳۰۰

EMAIL: nadim_gostar@isoico.com



شرکت دریایی هدایت کشتی خلیج فارس

Persian Gulf Pilot Marine Services Co.

شماره ثبت: ۳۳۶۰۳۴
سال تأسیس: ۱۳۸۷/۰۷/۲۳



PERSIAN GULF
PILOT
MARINE SERVICES CO.

- اهدای کشتی
- خدمات پدک کشتی
- هدایت شناورهای بدون موتور
- شناور سازی کشتی بگل نشسته
- عملیات STS
- داکتینگ و آنداکتینگ
- جابجایی سازه های فول پیکر دریایی
- راهبری شناورها
- تعمیر و نگهداری
- کارشناسی و مشاوره



WWW.PGPILOT.IR

نشانی: تهران، بلوار نلسون ماندلا (آفریقا)، بالاتر از چهار راه جهان کودک، خیابان کیش-پلاک ۲۰، طبقه ۲
تلفن: ۸۸۱۹۰۶۲۴ ۸۸۱۹۰۶۲۵ ۸۸۱۹۰۶۲۶ ۸۸۱۹۰۶۲۷ فکس: ۸۸۱۹۰۹۲۷ کد پستی: ۱۵۱۸۸۱۳۱۱۱



شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز

ارائه کننده خدمات استاندارد با تعرفه های رقابتی در منطقه خلیج فارس پیشرو در انجام تعمیرات ادواری، زیرآبی، اساسی، سفری، جوان سازی و تأمین قطعات و تجهیزات مورد نیاز شناورها

این شرکت دارای امکانات و تجهیزات لازم جهت پهلو دهی و بالابری انواع شناورهای کوچک و بزرگ اقیانوس پیما از قبیل:

- داک شناور دلفن: ۲۴۰*۴۲ متر، بسا قابلیت بالابری ۲۸۰۰۰ تن مناسب برای شناورهایی با ظرفیت باربری ۸۰۰۰۰ تن
- سیستم بالابر سینکرو لیفت: ۱۷۰*۴۲ متر، با قابلیت بالابری ۱۱۰۰۰ تن، مناسب برای شناورهایی با ظرفیت باربری ۳۰۰۰۰ تن

تیم مجرب تعمیرات سفری پرشیا هرمز آماده ارائه خدمات تعمیراتی و بازرسی در کلیه بنادر و سواحل شمالی خلیج فارس



آدرس: ایران، ۳۷ کیلومتری غرب بندرعباس، مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران، شرکت تعمیرات کشتی پرشیا هرمز
تلفن: ۰۷۶۱۲۷۲۳۳۸۷ - ۰۷۶۱۲۷۲۳۳۹۴
فکس: ۰۷۶۱۲۷۲۳۴۰۴، صندوق پستی: ۳۸۵۹-۷۹۱۴۵
پست الکترونیک: info@persiahormoz.com

ULTIMATE FEEDER SERVICES

Direct Connection to Iranian Southern Ports via Bandar abbas

feeder@ucls.ir

در این دریا برای همه جا هست!



شرکت کشتیرانی کالای سریع

اولین همایش ملازم

پدافند غیر عامل در علوم دریایی

۲۸ و ۲۹ آبان ماه ۱۳۹۳
هرمزگان - بندرعباس



وبسایت: www.ncpdms.ir
 پست الکترونیک: info@ncpdms.ir
 شماره تلفن: ۰۹۱۲۸۹۸۴۵۰۱
 آدرس: بندرعباس / بلوار ساحلی خواجه عتا
 پژوهشکده اکولوژی خلیج فارس و دریای عمان

بسم الله الرحمن الرحیم



سال بیست و نهم | شماره ۲۱۱ | مرداد ۱۳۹۳

صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیر مسئول: دکتر هادی حق شناس

سردبیر: یونس غربالی مقدم

مطالب این شماره زیر نظر شورای سردبیری تهیه و تنظیم شده است.

مدیر داخلی: دکتر عبدالرحیم رحیمی

مدیر اداری: جواد جهاندار

دبیر تحریریه: فرید قادری

تحریریه: محمود اشرفی | محسن خبازان | حسن سوری | رامین

جهان پور | مهدی دهرار

عکس: داوود طهری | یاسر علی بخشی

مدیر هنری: خشایار جعفری

امور هنری و صفحه آرایی: پویا ملک سیر | سمیه نورمحمدی

مترجم: احسان اسماعیلی | نازنین ساغری | سید مصطفی هاشمی

ویراستار فنی و ادبی: مهدی جانباز | روشنگ عاطفی منش

بازرگانی و مشترکین: فرهاد شهریاری | مجتبی بحیرایی

امور اجرایی: نسرين غلامی

رایانه: فریما صالح

مجری طرح: شبکه خبری-تحلیلی صنعت حمل و نقل (تین نیوز)

چاپ: تابان

نشانی دفتر ماهنامه: تهران | خیابان آفریقا | بعد از چهارراه

جهان کودک | خیابان کیش | پلاک ۴۰ | طبقه اول شرقی

کد پستی: ۱۵۱۸۸-۱۴۱۱۱

تلفکس: ۰۲-۸۸۱۹۰۶۳۰ و ۰۴۰-۸۸۱۹۰۶۳۹

صندوق پستی: تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

وبسایت: bandarvadarya.pmo.ir

پست الکترونیک: bandarvadarya@pmo.ir

قابل توجه خوانندگان محترم:

ماهنامه در ویرایش، تلخیص، درج یا رد مطالب آزاد است.

دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر ماهنامه نبوده و مسئولیت حفظ حقوق

مالکیت فکری و معنوی به عهده مولفان می باشد.

علاقه مندان جهت آگاهی از نحوه پذیرش و چارچوب مقالات مورد

پذیرش ماهنامه به نشانی سایت اینترنتی bandarvadarya.pmo.ir

مراجعه نمایند.

ماهنامه بندر و دریا مورد تایید و حمایت

انجمن جهانی زیرساخت های حمل و نقل آبی (PIANC) است.



۱۴

توسعه بندرگاه ها و شناورهای مدرن در هفت دریا



۲۲

سوت پایان تحریم در بزرگترین بندر ایران



۵۰

بندر صحرا؛ پایان یکه تازی جبل علی



۷۸

گام چهارم؛ آمادگای استراتژیک در بندر و فراسوی سرزمین

توضیح روی جلد:

Quantum نام طرح مفهومی یک شناور کانتینری است که توسط DNV معرفی شده است. این طرح مفهومی جدید بر اساس تحقیقات بازار، ملاحظات فنی و نوآوری خاصی برای حمل بار بیشتر، مصرف سوخت کمتر و برخوردار از حداقل اثرات زیست محیطی طراحی شده است.



داستان جعبه‌ای که دنیا را تغییر داد

یونس غربالی مقدم

"در فرآیند حمل، چگونه می‌توان از تخلیه و بارگیری و جابجایی مضاعف کالا جلوگیری کرد؟"

"مالک مک لین ۲۳ ساله در سال ۱۹۳۷ در حالی که در بندر نظاره‌گر تخلیه آهسته عدل‌های پنبه از کامیون خود به کشتی بود، با خود فکر کرد؛ چه می‌شد اگر به جای بارگیری عدل‌های پنبه، کامیون را یکجا روی کشتی می‌گذاشتند و در بندر مقصد، کامیون را تخلیه می‌کردند؟ در آن لحظه شاید مالکوم فکر نمی‌کرد این ایده خلاقانه سرآغاز تحولی بنیادین در عملیات حمل و نقل کالایی شود و الگوهای تجارت جهانی را تغییر دهد.

پشتکار و خلاقیت مالکوم باعث شد در سال ۱۹۵۵ با فروش شرکت حمل و نقل خانوادگی خود و ثبت شرکت Sea-Land وارد بازار کشتیرانی شود و اولین کانتینر فلزی را در سال ۱۹۵۶ ابداع کند و ۵۸ کانتینر ۳۵ فوتی را در عرشه کشتی حمل کرده و وارد بندر هوستون نماید. با این ابتکار علاوه بر افزایش قابل توجه ایمنی و سرعت جابجایی کالا، هزینه حمل از ۵/۸۶ دلار به ازای هر تن به ۱/۱۶ دلار کاهش یافت و باعث شد در کمتر از یک دهه، اولین شناور کانتینر در آب‌های سواحل اروپا لنگر اندازد.

شرکت‌های کشتیرانی اروپایی و ژاپنی به سرعت از منافع و کارکردهای کانتینر آگاه شدند و سرمایه‌گذاری زیادی را در بکارگیری کانتینرهای استاندارد ۲۰ و ۴۰ فوتی که از مقبولیت بیشتری در حمل و نقل برخوردار بودند شروع کردند و تجهیزات و ماشین‌آلات خود را با استانداردهای یاد شده توسعه دادند. ظهور کانتینر، توسعه و بکارگیری آن در بسیاری از کشورهای جهان و نقش آفرینی آن در عرصه حمل و نقل و جابجایی کالا از اوایل دهه ۸۰، موجب شد تا در فرآیند جهانی شدن، مأموریت مهمی برعهده خطوط کشتیرانی قرار داده شود. بدین ترتیب هم‌زمان با جهانی شدن اقتصاد و رشد تجارت جهانی، براهمیت نقش و کاربرد خطوط کشتیرانی نیز در این فرآیند افزوده شد. خطوط کشتیرانی مجبور بودند به منظور حفظ رقابت‌پذیری، بقا و پایداری در عرصه حمل و نقل دریایی به استراتژی‌های کاهش هزینه حمل، بهبود بهره‌وری و نوآوری در این صنعت دست بزنند تا خواسته کشورهای را در فرآیند جهانی شدن و رقابت‌پذیری تجارت محصولات تولیدی، جامعه عمل ببوشانند.

ساخت و بکارگیری شناورهای غول‌پیکر در مسیرهای اصلی دریایی به منظور فعالیت در اقتصاد مقیاس و انتخاب استراتژی‌های ادغام مابین خطوط کشتیرانی در راستای استفاده بهینه از ظرفیت‌های یکدیگر منجر شد تا بنادر کانونی (هاب) منطقه‌ای برای پاسخگویی به تقاضای خطوط منظم کانتینری شکل بگیرد. اما تنها تعداد اندکی از بنادر کانونی که قابلیت سرویس دهی به خطوط را دارند مورد انتخاب قرار می‌گیرند و بنداری را که خطوط منظم اقیانوس پیما آنان را به عنوان بنادر کانونی انتخاب نکنند بایستی نقش بنادر فیدری را در شبکه بندری ایفا نمایند و ورود و خروج کالا را با واسطه بنادر کانونی انجام دهند. در چنین شرایطی کشورهایایی که به بنادر اقیانوسی دسترسی دارند با تبدیل بنادر خود به بنادر کانونی و جذب خطوط کشتیرانی، رقابت شدیدی در برآورده ساختن تقاضای بازار با یکدیگر دارند.

در حال حاضر بالغ بر ۶۶٪ از حجم کالاهای عمومی مبادله شده از طریق دریا که شمار آن به ۶۵۰ میلیون TEU می‌رسد توسط کانتینرها جابجا می‌شود. از آغاز تاریخ کانتینری شدن جابجایی کالا، ظرفیت کشتی‌های کانتینر از ۳۲۲ به ۲۲۰۰ TEU رسیده و عمق پای اسکله‌ها برای پذیرش آن از ۶ متر به ۱۸ متر تغییر یافته است. متوسط رشد جابجایی کانتینر از دهه ۸۰ تاکنون حدود ۸ درصد در سال بوده است. پیش‌بینی می‌شود در ۳۰ سال آینده تجارت دریایی علیرغم رشد سایر روش‌های حمل و نقل (هوایی، جاده‌ای و ریلی)، به جهت پیشرفته‌های قابل توجه در فناوری، ایمنی و سرعت جابجایی کالا در آینده حمل و نقل دریایی، این صنعت، همچنان مقرون به صرفه بوده و سهم غالبی را در حجم تجارت جهانی و جهانی شدن اقتصاد ایفا نماید و به ۲ برابر میزان فعلی برسد. لذا رقابت‌پذیری میان بنادر کانونی جهت جذب و تأثیرگذاری بر خطوط کشتیرانی تشدید شده و بنادر کانونی تمرکز بیشتری را بر استفاده از سیستم‌های هوشمند و اتوماتیک در مدیریت و راهبری عملیات سریع و ایمن بندری و دریایی و همچنین توسعه خدمات لجستیکی و مدیریت از راه دور کالا خواهند داشت. با این حال محافظت از حملات احتمالی سایبری و کاهش خطرات قدرت‌های سیاسی و نظامی از مهم‌ترین چالش‌های پیشروی بنادر کانونی به شمار می‌روند.

با توجه به روندی که آینده نظام حمل و نقل دریایی در فرآیند جهانی شدن طی می‌کند، باید به ظرفیت‌ها و فرصت‌های توسعه دریایی کشورمان بیش از پیش توجه کرد و برنامه‌ریزی نمود. بنادر کشورمان در موقعیت ممتاز از نظر جغرافیایی اقتصادی - سیاسی قرار گرفته است لیکن با رقبای سرسخت منطقه‌ای که از حمایت‌های فنی اقتصادی و سیاسی نیز بهره‌مند هستند مواجه بوده و بایستی با بنداری که در دنیای رقابتی در حال تغییر، به طور مستمر پروژه‌های متنوع و متعددی را برای جذب خطوط و حفظ قدرت اقتصادی خود در منطقه طرح‌ریزی و پیاده می‌کنند رقابت نمایند.

اکنون بنادر ایران در وضعیتی قرار دارند که از یک سو در تلاش برای رفع آثار تحریم و بازگرداندن خطوط کشتیرانی به بنادر است و از سوی دیگر برای جذب خطوط کشتی‌هایی که مستقیماً به بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس تردد می‌کنند برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری می‌نمایند و هر دوی اینها نیازمند تدبیر عالمانه و هوشمندانه‌ای است که سریعاً باید رخ دهد تا معمای توسعه نیافتگی این بخش مهم اقتصادی کشور حل شود. معمایی که هنوز نقشه راه دستیابی به بنادر اول منطقه خلیج فارس و دریای عمان در چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴ به طور شفاف مشخص و وظایف و مسئولیت‌های هر یک از دستگاه‌های ذیربط در حمل و نقل دریایی به لحاظ کمی و کیفی تبیین نشده است.

با توجه به اهمیت موارد فوق، ماهنامه بندرودریا پرونده محوری شماره جاری خود را به سوت پایان تحریم و بازگشت لاینرها اختصاص داده و نقش و ضرورت توسعه کانتینری و خطوط کشتیرانی در بنادر را در ابعاد آن بازگو نموده است. با این رویکرد سؤال ذیل از خوانندگان گرامی ماهنامه مورد پرسش قرار می‌گیرد که چه اقداماتی باید صورت پذیرد تا خطوط کشتیرانی وارد به دریای عمان و خلیج فارس به طور مستقیم بنادر ایرانی را انتخاب نمایند؟

لذا خواهشمند است دیدگاه و نظرات خود را جهت انعکاس به سیاست‌گذاران و مسئولین ذیربط در عرصه دریایی کشور و اطلاع‌رسانی در شماره بعدی ماهنامه به آدرس bandarvadarya@pmo.ir ارسال نمایید.

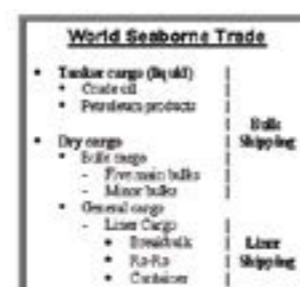
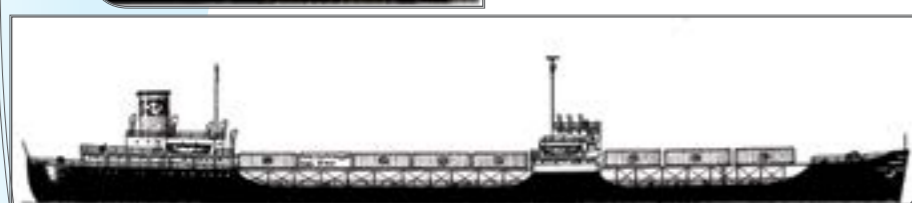
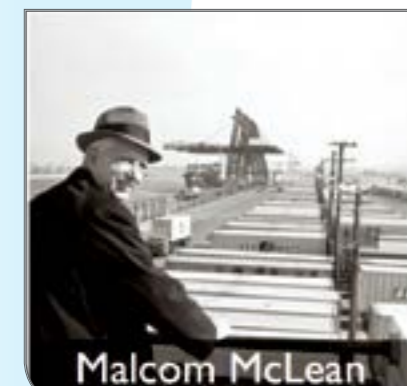


Figure 11-6: World Seaborne Trade Categories.





گزارش برگزاری سمینار معرفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشور

توسعه بندر گاه‌ها و شناورهای مدرن در هفت دریا

سمینار معرّفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشور فرصت خوبی برای آخرین برآورد حمل و نقل دریایی کشور و سنجش و نشان دادن نقش و وزن این بخش مهم در توسعه ملی کشور بود . در این سمینار وزیر راه و شهر سازی استراتژی های این وزارتخانه را که مبتنی بر ضرورت های آمایشی است ، تشریح کرد . دکتر آخوندی نقش بخش خصوصی را در هم‌افزایی برنامه‌های توسعه‌ای حمل و نقل دریایی بسیار سودمند توصیف کرد و از همه مهم‌تر وی از آغاز برنامه استراتژیک گسترده توسعه کرانه های جنوبی کشور مان خبر داد.در این همایش همچنین مهندس سعید نژاد معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی؛ سیستم حمل و نقل دریایی کشورمان را دارای بالاترین میزان امنیت در میان کشورهای منطقه اعلام کرد. یک ویژگی که در تبادلات دریایی آتی منطقه و جهان به عنوان امتیاز ویژه برای ایران به شمار خواهد رفت.

از سوی وزیر راه و شهرسازی در سمینار معرّفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشوراعلام شد:

برنامه توسعه استراتژیک گسترده در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان

نیازمند نوسازی تجارت حمل و نقل و حمل و نقل ترکیبی توسط بخش خصوصی هستیم

اقدام بسیار مهمی که در سال گذشته انجام شد، تلفیق بسیار خوب بین حمل و نقل ریلی و حمل و نقل دریایی است. در چهار ماه اخیر بخش اعظم کالاهای اساسی توسط ریل به مرکز کشور و سایر مقاصد حمل شده است. دولت تدبیر و امید در کنار حقوق هسته‌ای ملت، درصدد کسب حقوق تجارت و منابع مالی بین‌المللی است . مردم ایران حق دارند به تجارت جهانی، بازارهای جهانی و فناوری دسترسی داشته باشند و آن‌چه می‌ماند مربوط به افزایش سهم ایران در تجارت منطقه است.

به گزارش خبرنگار مجله «بندر و دریا»، این بخشی از سخنان وزیر راه و شهرسازی است که در نخستین سمینار معرّفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشور در دولت تدبیر و امید و در محلّ سالن همایش‌های سازمان صدا و سیما بیان شد. دکتر عباس آخوندی در ابتدای این نشست با اشاره به این‌که حمل و نقل یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی است، اظهار داشت: «در یک‌سال گذشته برنامه‌های مفضّلی در جهت نوسازی زیرساخت تمام شقوق حمل و نقل اهم از جاذّه‌ای، ریلی، دریایی و هوایی و همچنین نوسازیِ ناوگان و از همه مهم‌تر نوسازی نرم‌افزاری این شقوق حمل و نقل، استقرار نهادهای بازار، ارتقای استاندارده و افزایش بهره‌وری این شقوق و همچنین بحث توجّح به سیاست‌های اقتصاد مقاومتی مبنی بر توسعه‌ی درون‌زا با یک نگاه برونی را در دستور کار داشتیم و داریم.» وی در همین زمینه افزود: «واقعیت این است که حمل و نقل ایران چه در بخش نرم‌افزار و چه در بخش سخت‌افزار و چه در بحث نوسازی نهادهای بازار حمل و نقل اعم از سطح بنگاه‌داری و اعم از سطح سازمان‌های حاکمیتی نیاز به بازنگری‌های بنیادین دارد.» دکتر آخوندی تصریح کرد: «در یک‌سال اخیر اقدامات فراوانی در این زمینه انجام شده و مطمئن هستم به کمک همکارانم در وزارتخانه و سازمان‌های تابعه و تمام دست‌اندرکاران در یک دوره میان‌مدّت نسبت به نوسازی شقوق مختلف حمل و نقل موفق می‌شویم و البته کارهای زیادی را نیز در پیش داریم.

توجه به ظرفیت‌های جنوب کشور

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این‌که کارهای زیادی پیش داریم، با یادآوری موضوع سمینار امروز خاطر نشان کرد: «ما خوشبختانه به دو دریای مهم در جنوب و دریای خزر در شمال دسترسی داریم. رئیس جمهوری اوّلین سفرهای خود را به جنوب کشور از جمله خوزستان، هرمزگان، سیستان و بلوچستان داشتند؛ به این معنی که دولت در جهت توسعه دریامحور به ظرفیت‌های کشور در جنوب اعم از بنادر آبادان، خرّمشهر، امام خمینی، شهید رجایی، بوشهر، چابهار و سواحل مَکران توجّح دارد. دکتر آخوندی با اشاره به وجود بنادر متعدّد در شمال و جنوب کشور گفت: «ظرفیت بسیار بزرگی در جنوب داریم و تصمیم داریم موقعیت رقابتی ایران را در سواحل جنوب حفظ کرده و به دست آوریم. با توجّح به دستور رئیس جمهور مبنی بر توسعه فاز سه بندر شهید رجایی و افزایش ظرفیت بندر چابهار به دو و نیم میلیون تن و تبدیل بندر جاسک به دومین بندر بزرگ هرمزگان، ظرفیت‌ها افزایش هم خواهد یافت. وی افزود: منطقه جنوب، چه در حوزه خلیج فارس و چه در حوزه دریای عمان، منطقه بسیار مهمّی برای ماست و برای آن توسعه گسترده‌ای را مدّ نظر داریم. برای این هر دو حوزه تصمیم استراتژیک داریم. برای این امر هم به منابع و هم به تجهیزات نیاز داریم. از سوی دیگر، تمامی این بنادر باید از لحاظ نرم‌افزاری نیز تجهیز شوند

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به این‌که از مزیت نسبی بسیار خوبی در منطقه برخوردار هستیم، اظهار کرد: «به راحتی می‌توانیم بنادر جنوب را به کشورهای آسیای مرکزی و روسیه متّصل کنیم. این کار باید توسط بخش خصوصی انجام شود و دولت فقط امور حاکمیتی

و تسهیل در امور تجارت و خدمات بندری و ضوابط و مقرّرات را بر عهده دارد. وی با تأکید بر این‌که برای این کار نیازمند نوسازی تجارت حمل و نقل و حمل و نقل ترکیبی توسط بخش خصوصی هستیم، بیان کرد: دولت به تنهایی نمی‌تواند حمل و نقل دریایی را توسعه دهد. ما فقط می‌توانیم زیرساخت‌ها را ایجاد کنیم. همین‌جا از بخش خصوصی تقاضا دارم که مشارکت فعالی در این حوزه داشته باشند.

بهبود شرایط

وزیر راه و شهرسازی با بیان این‌که خوشبختانه شرایط رو به بهبود است، تأکید کرد: دولت تدبیر و امید درصدد ایجاد رابطه و تعامل سازنده با جهان است و امیدوارم هر چه بیشتر روابط ما با جهان گسترده‌تر شود و بر مبنای درست، تجارت بین‌المللی داشته باشیم. وی در همین رابطه خاطر نشان کرد: دولت تدبیر و امید در کنار حقوق هسته‌ای ملت، درصدد کسب حقوق تجارت و منابع مالی بین‌المللی است. مردم ایران حق دارند دسترسی به تجارت جهانی، بازارهای جهانی و فناوری داشته باشند و آن‌چه می‌ماند مربوط به افزایش سهم ایران در تجارت منطقه است

دکتر آخوندی با بیان این‌که مردم ایران حق دارند سهم خود را از بازار حمل و نقل بین‌المللی به دست آورند، افزود: باید کشتی‌ها به صورت مستقیم در بنادر ایران پهلوگیری کنند که از لحاظ سرعت، کیفیت، دقّت و میزان خدمات و اشتغالی که می‌تواند در ایران ایجاد کند، مدّ نظر باشد. وی با تأکید بر این‌که هیچ‌کس قبول نمی‌کند قیمت تمام‌شده کالا با تدبیر نادرست افزایش یابد، تصریح کرد: قیمت تمام‌شده‌ی کالا باید با در نظر گرفتن ایمنی حمل و نقل،

بهره‌وری و جابجایی در حدّاقل زمان ممکن باشد. وزیر راه و شهرسازی یادآور شد: همین بحث را در دریای شمال داریم و به دنبال همکاری بین کشورهای حوزه دریای خزر هستیم. جلساتی نیز در این زمینه در آستاراخان داشته‌ایم. اقدام بسیار مهمی که در سال گذشته انجام شد، تلفیق بسیار خوب بین حمل و نقل ریلی و حمل و نقل دریایی است. در چهار ماه اخیر بخش اعظم کالاهای اساسی توسط ریل به مرکز کشور و سایر مقاصد حمل شده است

دکتر آخوندی با بیان این‌که باید دسترسی آسان در تمام بنادر فراهم شود، گفت: حمل و نقل ترکیبی دریا و ریل، توسعه ترانزیت و صرفه‌جویی در مصرف انرژی را به همراه دارد. یک کمیته هماهنگی بین ریل و دریا در تمام بنادر ایجاد شده است و امیدواریم بتوانیم این موضوع را گسترش دهیم.

وی همچنین افزود: سیاست ما نه به صورت دستوری بلکه اقتصادی، آن است که فرآیندی را ایجاد کنیم که حمل بار توسط ریل صرفه اقتصادی داشته باشد و از جهت زمان با رفع گلوگاه‌هایی که در برخی محورهای ریلی داریم، زمان سیر را کاهش دهیم. این عضو هیئت دولت ابراز کرد: مذاکرات خیلی خوبی با چین، روسیه، هند، کشورهای جنوب خلیج فارس برای موافقت‌نامه و کریدورهای حمل و نقل بین کشورهای منطقه داشته‌ایم که این مهم، زمینه



معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی:

ایران دارای امن‌ترین سیستم حمل و نقل دریایی منطقه است

دیگر سخنران سمینار معرفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشور، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی بود که هدف اصلی از برگزاری این سمینار را شرایط جدید بندر شهید رجایی و استقبال لاینرها و کشتی‌های بزرگ برای حضور در این بندر عنوان کرد و گفت: در این زمینه مذاکرات بسیاری صورت گرفته تا حضور آنها تسهیل شود. مهندس محمّد سعیدنژاد خاطرنشان کرد: «باید در برنامه‌ریزی‌ها

سرمایه‌گذاری‌های مشترک را فراهم می‌سازد. با این حساب، امکان سرمایه‌گذاری خارجی در تمام بنادر در بخش تجهیز، پس‌کرانه و سیستم‌های حمل و نقلی و ناوگان وجود دارد و از نمایندگان خارجی دعوت می‌کنیم در حوزه حمل و نقل با مدل‌های مختلف سرمایه‌گذاری کنند.

سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد بوشهر

وزیر راه و شهرسازی در پایان سخنان خود با اشاره به این‌که ایجاد شرایط سرمایه‌گذاری در پس‌کرانه‌ها برای بسته‌بندی و تولید فوری در تمام بنادر در دستور کار سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد، گفت: «با توجّـه به تصمیمات خوبی که اتخاذ شده، امکان سرمایه‌گذاری در بنادر فراهم شده است. آخرین تصمیم هم در این رابطه، منطقه آزاد شدن بندر بوشهر است. در راستای توسعه مناطق آزاد، پیوستن بوشهر به این مناطق برای توسعه بسترهای سرمایه‌گذاری در دستور کار قرار گرفته است که امیدواریم شرایط را برای فعالیت فعالان حوزه دریا فراهم سازیم.» دکتر آخوندی همچنین افزود: «فرآیندهای جدیدی برای جذب سرمایه تعریف کرده‌ایم که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌شود.

و سیاست‌گذاری‌ها به تجارب بین‌المللی توجّـه بسیاری شود؛ چرا که حوزه دریا از جمله بخش‌هایی است که تجربه‌های بسیاری دارد. به عنوان مثال باید درباره ساختار تعرفه در بنادر تجدیدنظر شود و تعرفه‌ها انعطاف‌پذیر باشد، اما به این موضوع در سازمان بنادر و دریانوردی طی سال‌های اخیر به صورت جدّی و عملی توجه نشده است. وی در همین خصوص افزود: تعرفه‌ها در همه‌ی بنادر کشور در حال حاضر با یک نرخ ثابت در همه فصول و برای همه‌ی کالاها تعریف شده و این در حالی است که روش مناسب برای تعریف تعرفه این‌گونه نیست. برای یافتن راهکار مناسب باید هم‌اندیشی‌های بسیاری صورت گیرد تا این ساختار اصلاح شود. همچنین درباره اجاره مکان‌ها و بنادر باید براساس مکانیزم بازار عمل کنیم. این در حالی است که تصمیم‌گیری‌ها نشان می‌دهد مکانیزم بازار به‌طور کامل حکمفرما نیست، اما باید به جای مکانیزم‌های اداری، مکانیزم بازار را اعمال کنیم. البته در این زمینه نباید حقوق سرمایه‌گذاران به مخاطره بیفتد. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین گفت: یکی از مشکلاتی که سرمایه‌گذاران داشتند، موضوع تضامین بود که طی مذاکراتی انجام شده، به این سازمان اجازه داده شده با حفظ مالکیت دولت بر عرصه بتواند تسهیلاتی را که سرمایه‌گذاران از طریق بانک یا صندوق توسعه ملی دریافت می‌کنند، تضمین کنند که این امر می‌تواند در افزایش میزان سرمایه‌گذاری در بنادر اثرگذار باشد

حمایت از بخش خصوصی

مهندس سعیدنژاد، نقش امنیت را در این زمینه با اهمیت عنوان کرد و افزود: «امنیت، اولین انگیزه عبور کالا از یک منطقه است که پس از آن پارامترهایی مانند سرعت مدنظر قرار دارد و ایران در میان کشورهای منطقه، امن‌ترین کشور از نظر سیستم حمل و نقل دریایی است. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی همچنین به سیاست‌های دولت و نقش محوری آن اشاره کرد و گفت: «سیاست‌گذاری‌های دولت در حوزه دریایی و بنادر به گونه‌ای است که در بخش‌های زیربنایی سرمایه‌گذاری توسط سازمان بنادر و دریانوردی حال

برنامه‌ریزی و اجراست و از سویی سیاست‌های حمایتی برای جلب سرمایه‌های بخش خصوصی داخلی و خارجی در بنادر کشور به صورت جدّی در دستور کار قرار دارد. وی درخصوص سیاست کلی دولت در زمینه سرمایه‌گذاری و مشارکت بخش خصوصی خاطرنشان کرد: «سیاست کلی این است که تأسیسات زیربنایی مهم و حدّاقل نیازهای اساسی بنادر توسط بخش دولتی تأمین شود و مابقی فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها در راستای توسعه بنادر و پس‌کرانه‌های بنادر توسط بخش خصوصی و با حمایت سازمان بنادر انجام شود.

مهندس محمّد سعیدنژاد در پایان سخنان خود اظهار کرد: «در طرح توسعه بنادر از حضور و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی استقبال می‌کنیم و در این راستا سیاست به گونه‌ای است که شرایط رقابتی سالم و ضد انحصار در این حوزه ایجاد شود.



از سوی معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام شد:

دریامحوری وافزایش سهم ایران از اقتصاد دریاهای پیرامونی

معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی هم از سخنرانان این سمینار بود که درخصوص موضوع مراسم عنوان کرد: هم‌زمان با رفع بهانه‌های تحریم از بزرگ‌ترین بندر تجاری کشور و پذیرش کشتی‌های سایز بزرگ و لاینری و اشتیاق کشتیرانی‌های بزرگِ خارجی برای حضور مجدّد در صنعت حمل و نقل دریایی و بنادر کشور، بیش از پیش متقاعد هستیم که دیگر فرصتی برای سوزاندن و وقتی برای تلف کردن نمانده است.

دکتر علی جهانپدیده حضور همه فعالان حمل و نقل دریایی را در این سمینار به فال نیک گرفت و افزود: حضور جدّی همه‌ی فعالان زیربخش حمل و نقل دریایی در این همایش به‌خصوص میهمانانی

از حوزه مالی، پولی و سرمایه‌گذاری، همه نشان‌دهنده این واقعیت است که جملگی بر اهمیت فرصت کنونی، هم در اقتصاد کشور و هم تاریخ حمل و نقل بین‌المللی و ترانزیتی کشورمان واقف هستند و همه آنها مصمّم شده‌اند در شکل دادن اقتصاد دریامحور و برخوردار کردن اقتصاد کشور از موهبت‌های دریا، نقش برجسته‌ای بر عهده بگیرند. وی در همین خصوص اظهار کرد: پاسخ مثبت شما بزرگواران به دعوت سازمان بنادر و دریانوردی در حقیقت نمود عزم معناداری است که در دریاییان و متصدّیان حمل و نقل دریایی و متولیان امور بندری به وجود آمده است تا عقب‌ماندگی‌های تاریخی کشور در عرصه‌ی بهره‌گیری از توانمندی‌های ترانزیتی و پتانسیل بالفعل حمل و نقل دریایی را جبران نماید؛ عزمی که می‌تواند به همه ما روحیه دهد تا با شادابی و انگیزه بیشتری به کار و تلاش بپردازیم و شایستگی‌های خود را به بایستگی‌های اقتصادمان پیوند بزیم.

دریامحوری و نجات اقتصاد کشور

معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، موفقیت برنامه‌های این سمینار را نه تنها منحصر به ایران و منطقه، بلکه شامل دیگر مناطق جهان دانست و گفت: نمایندگان همه فعالان مرتبط با بندر و حمل و نقل دریایی در این همایش در کنار هم نشست‌اند تا در کوتاه‌ترین زمان بتوانند موقعیت ممتاز جغرافیایی کشورمان را با ارائه برنامه‌ها و نقشه راه جدید مورد بررسی قرار دهند و موقعیت ممتاز آن را به امکانات زیربنایی، ناوگان دریایی، تجهیزات خشکی و نرم‌افزارهای مدیریتی پیوند دهند و شبکه نیرومند و قابل اعتمادی از مسیرهای حمل کالای بین‌المللی و ترانزیتی را طراحی کنند که از منافع آن هم کشورهای منطقه آسیای میانه با بیش از ۳۰۰ میلیون جمعیت منتفع شوند و هم استفاده وسیع و مفید از همه توانمندی‌ها، مهارت‌ها و تجارب نیروی انسانی در سطح راضی‌کننده‌ای در چارچوب منافع و مصالح ملّی نظام تأمین شود. وی با بیان این‌که قبول داریم که سهم ما از اقتصاد دریاهای پیرامونی به هیچ‌وجه در مقایسه با انتظارات منطقی راضی‌کننده نیست، افزود: این وضعیت باید در کوتاه‌ترین زمان با تعریف یک برنامه مبتنی بر اقتصاد دریامحور تغییر کند.

جهانپدیده در پایان خاطرنشان کرد: «ان‌شاءالله در سایه الطاف و توخّـهات ایزد متّعال، همایش حاضر بتواند راهکارهایی را تدوین کند و به مرحله عمل برساند که دستاورد آن سهمی شایسته و متناسب با موقعیت ممتاز آن در حدّ فاصل شبه‌قاره هند و آسیای جنوب‌شرقی تا منطقه‌ی آمریکای شمالی و جنوبی برای کشورمان در حمل و نقل منطقه‌ای باشد. وی همچنین اظهار امیدواری کرد: امیدوارم که این دیدارها و نشست‌ها در ماه‌ها و سال‌های آینده هم تداوم یابد و کشور ما بتواند در کوتاه‌ترین زمان، شکاف موجود بین آرزوهای مقدور و دستاوردهای محدود را بپوشاند و همان‌گونه که از بزرگی چندین هزار کیلومتر خطّ همسایگی‌اش با آبراه‌های بین‌المللی استنباط می‌شود، به جایی برسد که در ردیف چند کشور صاحب‌نام و صاحب‌مقام دریایی جهان و منطقه قرار گیرد.»

در نخستین سمینار معرفی فرصت‌های توسعه زیرساخت‌های بندری و حمل و نقل دریایی کشور که ۲۰ مردادماه امسال در محلّ سالن همایش‌های صدا و سیما برگزار شد، علاوه بر وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و معاون امور بندری و مناطق ویژه اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی، جمعی از مدیران عامل شرکت‌های دریایی، بندری و کشتیرانی، تعدادی از معاونین وزرا،

امید ملک مدیر عامل شرکت بر و بحر:

ارتباطات دریایی گسترده‌تر؛ صلح پایدارتر

مدیریت مجموعه کوچکی که عموماً به کار نمایندگی تمایل دارم، توّجه حَضار محترم را برای چند دقیقه‌ای به نکته‌ای مشترک ورای وظایف متفاوت تک تک ما از راهبری کشتی‌های عظیم در اقیانوس‌ها و رساندن به ساحل امن بنادر در گوشه و کنار دنیا توّسط عذّه‌ای از ما و تخلیه و بارگیری این کشتی‌ها توّسط عذّه دیگر جهت تداوم مأموریت آن کشتی‌ها گرفته تا باراندازی کانتینرها و کالاه‌ا و نگهداری و تحویل به صاحبان‌شان و بارفرابرابری که با توانمندی و آگاهی آرشیوتک حمل‌های ترکیبی در ورای بنادر و کشتی‌ها تا مقاصد مورد نظر با وسایل نقلیه‌ای که واحد حمل هزار تن را به تن تبدیل می‌نمایند و یا مقاماتی که با نظارت حاکمیتی اجرای صحیح قوانین و دستورالعمل‌ها را تا اعمال قوانین جدید رصد می‌کنند، جلب نمایم.
نقشی که سندباد بحری به عنوان یک تاجر و مَلّاح موفّق در زندگی خود بروز داد و ماندگاری‌اش را نه تنها در افسانه‌ها و قصص ملل که در ذهن و ضمیر ما پس از قرن‌ها و بیش از یک هزاره تثبیت نمود.

نقش پُل

بلی، همان پُلی که به Bridge می‌شناسیم و به قول شادروان مجتبی کاشانی:

اوّل گفتم چه زحمتی دارد پُل / بعداً دیدم چه هَمّتی دارد پُل

زان لحظه که پل شدم میان دو عبور / با خود گفتم چه لذّتی دارد پل.

همان‌طور که سندباد به مثابه پلی جهت تجارت و صادرات کالایی از خلیج فارس به شبه‌قاره هند و شرق آفریقا و از آن‌جا به بنادر خلیج فارس در رفت و آمد بود، همه ما آگاهانه یا ناآگاهانه در زندگی حرفه‌ای روزمره‌مان، در نقش پل ظاهر می‌شویم تا امکان دو عبور را فراهم نماییم.

خطوط بزرگ کشتیرانی: که بین بنادر اصلی به مثابه پلی امکان عبور کالا و کانتینرها را بین فرستنده و گیرنده فراهم می‌نمایند.

فیدر اپراتورها: که پلی جهت حمل کالا بین بنادر اصلی و فرعی و بالعکس و یا بین دو نماینده کشتیرانی را در دو بندر فراهم می‌نمایند.

بنادر: که نه تنها پلی بین سرزمین اصلی و پهنه اقیانوس‌هاست که بین کشتی‌ها، کانتینر، کالاه‌ا و بین حقوق عمومی و حقوق خصوصی عمل می‌نمایند.

ترمینال اپراتورها: که پلی بین باراندازان و کشتی‌ها هستند. بین قسمت تداوم‌یافته کشتی کانتینربر و کشتی همان که از آن به عنوان کانتینر یاد می‌شود، به منظور انفصال و امتزاج، انفصال و وصل مجدّد این دو جزء به شدّت وابسته به یکدیگر، چرا که حیات هر یک در غیاب دیگری به مخاطره می‌افتد.

بارفرابران: که علی‌رغم فراغت از تجهیزات حمل و نقلی همیشه با دانش و ارتباطات خود را بین صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی و بین بنادر و مکان‌های دور از دسترس سواحل به خوبی ایفا می‌نمایند.

و عالیجناب سفرای برجسته‌ی کشورهای حاضر و غایب: که همیشه به عنوان پلی جهت تبادل اطلاعات، فرهنگ و فرصت‌های تجاری و شناخت دولت متبوع خود از دولت میزبان و بالعکس ایفای نقش می‌نمایند.

خانم‌ها، آقایان: مهم‌ترین و معروف‌ترین صفتی که تا به حال واژه‌ی «سفیر» را توصیف نموده، «صلح» است. بلی، سفیر صلح و در مقابل آن هیچ نیکنام و خردمندی در تاریخ حاضر نبوده و نیست که از او به عنوان سفیر جنگ یاد شود و وظیفه مهمّ سفر‌ا حفظ و ارتقا صلح و دوستی است. ما هم با خدمت‌رسانی صحیح و از صمیم قلب در عرصه دریا و بنادر می‌توانیم سفیر صلح بین ملّت‌ها باشیم و هرچه ارتباطات دریایی و بندری ما گسترده‌تر و منسجم‌تر باشد، صلح دائمی‌تر و پایدارتر خواهدبود. همان‌طور که همه شاهدیم عفریت جنگ نتوانسته است صلح و ثبات را در افغانستان، پاکستان، عراق، سوریه و حتّی غزه شریف و نحیف و نجیب حاکم نماید؛ چه اگر قرار بر این بود حتماً برده‌ها با آن بی‌دانشی و اعتقاد به قسمت و قدر در سایه‌ی اربابان باسواد و باقدرت و با اسلحه و پول باشند، هیچ‌گاه به آزادی نمی‌رسیدند ولی خداوند انسان را آزاد آفریده است و حیات شرافتمندانه را به او عطا نموده است.

همان‌طور که متفکّر شهیر هندی، سای بابا، اغلب متذکّر می‌شد که برای تدریس در بین مشتاقان و طرفدارنش نیست، بلکه برای بیداری است. ما هم فرصتی داریم بس کوتاه و به غایت مهم، به منظور ایفای نقش پل و گسترش صلح و دوستی از طریق تحکیم روابط تجاری بین ملّت‌ها و دروازه عبور آن که بنادر می‌باشد.

سروران ارجمند: سازمان‌ها و شرکت‌های ما به مثابه سلّولی در یکی از ارگان‌های اجتماع‌مان می‌باشد و همان‌طور که نقش اولیه ما پاسداشت سلامت واحد اقتصادی تحت مدیریت‌مان است، وظیفه مهم‌تر ارگانیسمی که از بدنه اجتماعی به آن تعلق داریم، بس بیشتر و مهم‌تر جهت تداوم حیات جامعه می‌باشد. اینک از پس روزهایی که هیچ‌کدام از ما به‌عنوان فعالان اقتصادی خواهانش نبودیم و به جرأت می‌توان در این هم‌آرایی از فعالان سیاسی دنیا هم نام ببریم، چرا که ترجیح‌بند تمام تحریم‌ها «عدم تأثیرپذیری ملّت ایران» بود، آفتاب کار و زندگی و صلح و صمیمیت در سایه تدابیر دولت محترم و سیاست‌های امیدوارانه

وزارت راه و شهر سازی و پویه‌های به جریان انداخته مدیریت عالی‌رتبه سازمان بنادر و دریانوردی در زدودن عوامل و شرایط تحریم و به‌وجود آوردن زمینه فعالیت برای همه تلاشگران و کارآفرینان در بنادر جنوبی کشور فراهم شده است و ما به‌عنوان انسان‌هایی که در این آب و خاک رشد و نمو کردیم، با تحصیل علم بر دانش خود افزودیم و دوستی‌ها و ارتباطات را پایه‌گذاری کردیم و با اقبال بودن در این سرزمین و یا ذکاوت اقتصادی و کارآفرینی و یا ارث پدري همچنان از مزایای ایرانی بودن در کنار تمامی مضایقی که متحمّل شده‌ایم، بهره‌مند بودیم. وظیفه داریم، بلی وظیفه داریم که دوباره تلاش کنیم و دوباره بسازیم به‌قول سیمین‌بانوی غزل که: دوباره می‌سازمت وطن، اگر چه با خشت جان خویش…

خانم‌ها و آقایان؛ نوید می‌دهم که نه تنها یک کشتی نفتکش یونانی محموله‌ای از نفت خام ایران را از پایانه‌های نفتی خلیج فارس با پوشش کامل بیمه‌ی پی اند آی خود بارگیری کرد و رفت که کشتی‌های شرکت وان‌های نیز با پوشش P & I Club Britania ترّدّد خود را به بندر شهید رجایی آغاز نمودند و اولین کشتی برنامه‌ای غیر از کشتی خارج از برنامه‌ای که دو هفته پیش برای اولین بار پس از ژولای ۲۰۱۳ ترّدّد نمود، روز جمعه این هفته به بندر وارد خواهدشد.

همان‌طور که استحضار دارید، قانون عرضه و تقاضا آن‌چنان که در بقیه بازارها حکمرانی می‌کند، عموماً در بازار حمل و نقل توان حاکمیت ندارد، چرا که توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل از قبیل بنادر، فرودگاه‌ها، ترمینال‌ها، جاده‌ها، ریل، واگن و لوکو موتیو و کامیون و کشتی تا بقیه تجهیزات زمان‌بر می‌باشد. لذا بنا به قانون طبیعت پیشقراولان از امکانات بهتری بهره‌مند خواهند شد و از طرف دیگر با تلاش و هم‌فکری و صبوری می‌توان این نابسامانی‌ها را به سامان رساند؛ چرا که ساختن، آفرینش و توسعه، احتیاج به تلاش انسانی دارد، در حالی که تخریب توّسط عواملی با نیروهایی ورای توان و کنترل انسان در لحظه حادث می‌شود.

در خاتمه، کلامم را با سخنان قصاری از استاد تایوانی سرکار خانم چنگ ین مؤسس بنیاد خیریه زوجی (Tzu chi) که در زمینه کمک‌های دارویی، تحصیلات، فرهنگ، کمک‌های بین‌المللی انسان‌دوستانه، ترویج اقدامات داوطلبانه و حفاظت از محیط زیست فعال است و شعار خود را مساعدت به نیازمندان و آگاهی دادن به ثروتمندان قرار داده، به پایان می‌برم: «در حال راه رفتن، هنگامی که گامی به جلو برمی‌داریم، گام دیگرمان را بلند می‌کنیم و به همین ترتیب می‌بایستی از گذشته فاصله گرفت و به امروز و فردا چشم دوخت.»

امیدوارم گام‌های همه ما پس از رجعت از این گردهم‌آیی باشکوه به پیمایش فردا بیندیشد، همان‌طور که سازمان بنادر و دریانوردی در اقدامی نوآورانه، نه تنها از انجمن کشتیرانی به منظور تدوین و اصلاح تعرفه‌ها دعوت نموده است که با راه‌اندازی اتاق‌های فکر، امکان تبادل مستمر دانش و انتظارات را فراهم کرده است. ما در آستانه طلوع دیگری هستیم و یادمان نرود: پل باش به جای آن‌که دیوار شوی.



مسعود پلمه مدیر عامل شرکت کشتیرانی و ترابری بین‌المللی آراباختر؛

هم افزایی دولت و بخش خصوصی

پیشرفت و تعالی صنعت حمل و نقل دریایی کشور در مسیر و نیل به اهداف راهبردی - اقتصادی مندرج در سند چشم‌انداز نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، مؤثر و بیانگر تلاش سترگی است که در راه عبور از بحران‌های سیاسی و اقتصادی، حیاتی تلقی خواهد گشت. حمل و نقل دریایی اصلی‌ترین روش حمل کالا در جهان محسوب می‌شود و نقش بسیار مهمی در ظهور، حفظ، احیاء و توسعه تجارت بین‌المللی و اقتصاد بسیاری از کشورها دارد. بیش از ۹۰ درصد مبادلات جهانی از طریق دریا و با بهره‌مندی از کشتی‌های تجاری صورت می‌پذیرد.

کشور ما با بیش از سه هزار سال سابقه فعالیت در عرصه دریا و دریانوردی از پیشاتازان این حوزه بوده است و اما اینک چه؟ این در حالی است که بیش از ۹۰ درصد صادرات نفت، گاز، محصولات پتروشیمی و در غایت کلام صادرات و واردات ما متکی بر دریا و خدمات منشعب از آن می‌باشد. در کشور ما با برخورداری از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل جنوبی، شمالی و جزایر، امکان جایجایی کالاهای صادراتی، وارداتی، ترانزیتی و سوآپ فراهم می‌باشد. آیا از خود پرسیده‌ایم سهم این بخش اقتصادی از درآمد ناخالص داخلی و ملی چه میزان است؟ سهم اشتغال‌زایی و تأثیرپذیری توسعه مناطق ساحلی چگونه بوده است؟ لازم است عرض نمایم ضریب اشتغال‌زایی مناطق ساحلی در کشورهای متکی بر دریا ۷۶ درصد و در سایر مناطق ۱۲ درصد است.

نیاز، تلاش، برنامه و در نهایت باور، شالوده تحقق یک رویداد

عقلی است. پس دور از ذهن نخواهد بود که این باور، می‌بایستی چراغ راه تمامی مسئولین و دست‌اندرکاران واقع گردد که اقتصاد باید اقتصادی دریامحور باشد، نه انرژی‌محور. خوشبختانه نشانه‌های این ایمان و اعتقاد در دولت جناب آقای دکتر روحانی آشکار است.

مطالبات در این حوزه بسیط اقتصادی بسیار است. دولت تدبیر و امید می‌بایستی از ظرفیت‌های پیدا و پنهان این بخش، در تحقق عدالت اجتماعی، اشتغال‌زایی مولد، تأثیرگذاری سیاسی، ارزآوری و به پندار واقع در کسب قدرت چانه‌زنی و مدیریت منابع، بهره‌برداری لازم را به عمل آورد. هر چند فرصت‌های مناسب و زمان خوبی از دست رفت، ولی به قولی از هر جای ضرر بازگشت، منفعت خواهد بود. تعاملات دو و چندجانبه بین‌المللی می‌طلبند که مجموعه‌های دولتی و خصوصی یدی واحد و بهره‌مند از دیپلماسی موفق اقتصادی گردند. تلاش صادقانه وزارت امور خارجه در چند ماه گذشته نشان از محوریت اقتصاد در عرصه دیپلماسی دارد. در عین تشکر از این تحرک پویا، انتظار می‌رود پایه‌های از گسترش مناسبات اقتصادی، حول محور دید و تفکر بخش خصوصی باشد و در کمترین اقدام، حضور همپای کارشناسان حاذق و خبره بخش دریایی در نشست‌ها و گفتگوها خواهد بود.

نخستین سال دولت تدبیر و امید سپری گشت و دریا در کش و قوس‌ها و موانع پیشروی دولت ماندگار شد و البته پذیرفتنی است که تغییرات مستلزم وقت و زمان می‌باشد. امید است اقتصاد دریامحور در بودجه سال ۱۳۹۴ اساس شکل‌گیری، تفکر، برنامه، تلاش و تعالی به سمت و سوی استفاده بهینه از فرصت‌های دریایی، آن‌هم بهره‌مندی هوشمندانه از فرصت‌ها باشد. بسیار زمانی است که هزینه فایده ماک و الگوی مالی سازمان‌های تصدّی‌گری است و با به فراموشی سپردن نقش دولت‌ها در آفرینش فرصت‌ها، این اصل موفق و آزموده اقتصادی یعنی هزینه فرصت معطل مانده است و راهی جز توجه حاکمیت بر این تغییر وجود نخواهد داشت، مگر آن‌که هم چنان به سعی و خطا بسنده کنیم و مزیت‌های بخش خصوصی را در دور و تسلسل توجیحات ماتریسی قرار داده و دل بر پول نفت بندیم.

الحمدالله سکندار دولت یازدهم مدیری مدّبر، لایق و دانا است و نیز خوشبختانه ترکیب کابینه از یک همسویی، تخصص و توازن مثال‌زدنی برخوردار می‌باشد. ولی آیا دولت به تنهایی می‌تواند این کشتی درگیر تلاطمات را به بندری ایمن رهنمون سازد؟ قدر مسلم خیر، دولت به تنهایی قابلیت لازم در نیل به این هدف مقدس را نخواهد داشت، اما قطعاً مهم‌ترین مشخصه تلقی می‌گردد. همان‌گونه که بخش خصوصی به تنهایی راهی از پیش نخواهد برد، در نتیجه بدیهی‌ترین راهبرد اجماع و تبدیل انرژی به هم افزایی، امری اجتناب‌ناپذیر است.

ابلاغ سیاست‌های اجرایی اصل ۴۴ و اراده حاکمیت بر اجرای

این مهم از قانون اساسی، به منزله دمیدن روح تازه‌ای در کالبد نحیف اقتصاد با سوق و تلفیقی از مدیریت، سرمایه و حضور بخش خصوصی بود. البته در این مجال زمان مناسبی برای ابراز واگویی‌ها و آنچه بر ما رفت نمی‌باشد. ولی آنچه مهم است تغییر در شیوه‌نامه‌های اجرایی این اصل مترقی با توجه به الزامات و اقتضات زمانه و نیاز به تسهیل ورود و حضور هرچه فعالانه‌تر بخش خصوصی و بهره‌مندی از سرمایه‌های خارجی، در قسمی از استثنائات ذیل بند ۳ از قانون مذکور خواهد بود.

امروز انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و فدراسیون‌ها این تجلی‌گاه اراده فعالان اقتصادی بخش خصوصی، در اوج و از ارج دوچندانی برخوردارند، ولی حسب ظاهر از کفایت و جامعیت لازم برای مواجهه با رویکردهای تصدّی‌گری برخوردار نیستند. البته از دید بعضی از مدیران محترم دولتی، آنچه ما داشته‌ایم برای سربلندی ایران عزیز بر کف اخلاص گذاشته و فارغ از مرارت‌های خارجی و داخلی همواره به پیش برده‌ایم و خواهیم برد. آیا وقت آن نرسیده است که بسیاری از بایدها و نبایدها به صنوف واگذار گردد و با طیب خاطر از بلوغ تعقل و تدبیر، دولت خدمتگزار نظاره‌گر باشد؟ آیا وقت آن نرسیده است که صنوف از حضور تشریفاتی در شوراهای و کمیسیون‌ها به دارنده کرسی دارای رأی و نظر تبدیل گردند؟

انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با قدمتی بیش از ۶۰ سال فعالیت صنفی و با ۱۷۰ عضو فعال در حوزه خدمات دریایی و بندری، متولّی و سامان‌دهنده بیش از ۹۵ درصد فعالیت‌های تجاری مرتبط به حمل و نقل دریایی و خدمات بندری کشور می‌باشد. خوشبختانه عرصه فعالیت اعضاء انجمن از فضای سرزمینی بسیار فراتر و با ایجاد شبکه مویرگی، زنجیره تأمین و ارزش افزوده مدیریتی و حرفه‌ای را در کلیه کشورهای دارای رتبه و جایگاه اقتصادی و هدف، بسط و گسترش داده‌اند.

به شکرانه حق تعالی با درایت و تلاش وافر اعضاء انجمن و همکاری شایسته مدیران و پرسنل محترم سازمان معزز بنادر و دریانوردی، روند ورود و خروج کالا در شرایط سخت و بحرانی حاصل از تحریم‌ها به نحو مطلوب برقرار و موجب تسهیل تجارت گردد؛ کما این‌که هم‌اینک از گردنه سختی‌های مذکور شرافتمندانه عبور نموده‌ایم.

در پایان امید است انتظارات ما از تدبیر دولت کریمه، بالاخص از سوی جناب آقای دکتر آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی به منظور اعتلای هر چه بیشتر میهن عزیزمان ایران، جامه عمل پوشیده و توجه مبسوطی به مجموعه‌های صنفی بنمایند. ضمن قدردانی از فرصتی که در اختیار ما قرار داده شد تا بی‌واسطه عراضمان را به استحضار وزیر محترم برسانیم، لازم می‌دانم از جناب آقای مهندس سعیدنژاد مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی به دلیل خلق نگرشی نوین و متعاملانه با بخش خصوصی و ایجاد یک رابطه دو سویه در فضای حرفه‌ای تشکر ویژه کنم.



کانون وکلای دادگستری مرکز

یاسمن زمانه

وکیل پایه یک دادگستری



قبول دعاوی کشتیرانی،

دریایی و گمرک



۰۹۱۲ ۴۸۷۱-۷۸

maritime.law.7@gmail.com



میزگرد «بندر و دریا» در مورد بازگشت لاینرها به بنادر کشورمان

سوت پایان تحریم در بزرگ‌ترین بندر ایران

ماه گذشته لغو تحریم بندر شهیدرجایی نقل محافل خبری شد، به طوری که بر اساس این خبر، در آخرین روز تیرماه نخستین کشتی لاینر خارجی متعلق به خط کشتیرانی تایوانی SENIL IAHNAW وارد لنگرگاه بندر شهید رجایی شد و صبح فردای همان روز پهلودهی و تخلیه بارگیری این کشتی صورت گرفت. این اتفاق درحالی رخ می‌دهد که پیش از این اعمال تحریم‌ها موجب کاهش استقبال خطوط کشتیرانی خارجی و پایین آمدن بهره‌وری بنادر کشور شده بود اما هم اکنون با شکسته شدن خط تحریم‌ها این شرکت تایوانی اولین خط کشتیرانی لاینر خارجی است که در این بندر تخلیه – بارگیری می‌شود و می‌توان این اتفاق میمون را نقطه عطفی برای ارتباط تجاری ایران با جوامع بین‌المللی دانست. خصوصا آن که این روزها اشتیاق زیادی از سوی شرکت‌های خارجی برای ورود به آب‌های ایران و تجارت با ما وجود دارد. علاوه بر این، با از سرگیری تردد مستقیم خطوط معتبر کشتیرانی جهان به بندر شهیدرجایی، فاصله زمانی دستیابی به کالاها به میزان هفت روز کاهش می‌یابد و این امر تا حدود زیادی در کوتاه کردن دست بنادر واسطه خارجی در بازار تجارت بین‌المللی ایران موثر خواهدبود. اهمیت این امر زمانی صد چندان می‌شود که بدانیم با رفع تحریم‌های بندری و دریانوردی، کالاها از طریق خطوط لاینر به صورت مستقیم وارد بندر شهید رجایی به عنوان مهم‌ترین بندر کانئینری کشور می‌شوند، در حالی که پیش از این کالاها نخست به طور عمد در بنادر کشورهای امارات، ترکیه و عمان منتقل و از آنجا با یک کشتی دیگر به ایران حمل می‌شد. این تبادل مستقیم محموله ها هزینه تمام شده کالاها را برای مصرف کننده نهایی بین ۴۰ تا ۱۰۰ دلار در هر تن کاهش می‌دهد. حال به نظر می‌رسد ورود این کشتی تایوانی آغاز سریالی دنباله‌دار برای بازگشت خطوط کشتیرانی معتبر جهان به بندر شهید رجایی باشد.از سوی دیگر، خطوط کشتیرانی اورینت اورسبز کانئینر ، کاسکو و ….. نیز طی چند ماه گذشته با برگزاری جلسات متعدد با مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام آمادگی کرده‌اند تا فعالیت خود را در این بندر از سر گیرند. مسلما این خبر و اتفاق موجب تقویت روابط بین‌المللی ایران با کشورهایی می‌شود که تحریم موجب گسستگی ار تباط با آنها شده بود اما…

اما در این بین بعضی از مسئولان شرکت‌ها و فعالان بندری و دریایی کشورمان از برخی گلیاه‌ها حکایت می‌کنند! حکایاتی که در آن بیشتر نگاه شرکتی و کوتاه مدت حاکم بوده و منافع ملی و بلندمدت کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد و شیرینی این مهم را کمی به تلخی تبدیل می‌کند. در همین خصوص ماهنامه بندر و دریا حسب رسالت رسانه‌ای خود در قالب میزگردی تخصصی، گفتگویی را با تنی چند از متخصصان و صاحبه‌نظران بخش دریایی و بندری کشور به منظور بررسی کم و کیف بازگشت لاینرها به بنادر ایران ترتیب داده است. آقای یونس غربالی مقدم به عنوان سردبیر ماهنامه در این میزگرد حضور داشتند.

شرکت کنندگان میزگرد:

| آقای امید ملک |

مدیرعامل محترم شرکت بر و بحر ایران

| مهندس جلیل اسلامی |

مدیرکل محترم امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

بندر و دریا: در پی کاهش تحریم‌ها و مذاکراتی که فی مابین ایران و گروه ۵+۱ در جریان بوده، خطوط کشتیرانی معتبر جهان برای بازگشت اعلام آمادگی کرده‌اند. در همین خصوص مسئولان این خطوط با برگزاری جلسات متعدد با مقامات ایرانی و مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، اعلام نموده‌اند تا فعالیت خود را در بندر شهید رجایی از سرگیرند. این موضوع به جهت اهمیت بالای آن در محافل رسانه‌ای کشور تبدیل به سوژه ای جذاب شد و بازتاب‌های بسیار مختلف و متعددی به همراه داشت به طوری که رسانه‌های بین‌المللی هم در رابطه با این خبر واکنش داشته و آن را بازتاب داده‌اند. در بخش رسانه ای کشور ما نیز اگرچه از این‌خبر استقبال گردید اما بازتاب رسانه ای که شایسته و در خور آن بود صورت نگرفت و شاید این امر باعث شد تا واکنش های متفاوتی در رابطه با این موضوع صورت بگیرد. لذا ماهنامه بندر و دریا به منظور ارزیابی این سوژه خبری میزگردی تخصصی را ترتیب داد و چهار پرسش کلی را مطرح کرد تا مورد بررسی قرار گیرد.

■ اولین سؤال ما این است که نقش و اهمیت حضور لاینرها در تبدیل بندر شهید رجایی به هاب منطقه خلیج فارس چیست؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

تئوریک مطرح می‌کردید، مطلب آسان تر می‌شد. در یک بندر کانونی یا هاب با توجه به کاراکتری که دارد حضور پارامترهایی همچون پس کرانه، پیش کرانه و طبیعتا لاینرها، جزء لاینفک آن به شمار می‌آیند. فکر می‌کنم که ما باید این تفکیک را قائل شویم و بینیم حضور لاینرها در بندر شهید رجایی چه پارامترهایی را درگیر می‌کند، چه در بخشی که قبلا بوده و چه آن بخشی که در یکی دو سال اخیر به علت تحریم تاخیری در ورود لاینرها در این بندر و موضوع و به تبع بندر شهیدرجایی ایجاد کرده است . بنابراین اگر این تفکیک اتفاق بیافتد فکر می‌کنم بحث از نظر فنی درست تر می‌شود.

در کل معتقدم برای هر بندری خارج از ماهیت ذاتی‌اش که به عنوان بندر کانونی یا هاب تلقی شده یا نشده باشد، حضور برندها و لاینرهای مطرح دنیا در خوشنمایی و شهرت کسب و کار ضروری است. درواقع بندر شهیدرجایی بدون حضور آنها در چرخه کسب و کار دنیا نمی‌تواند حرف زیادی داشته باشد.

در بندر شهید رجایی پیش از اعمال تحریم‌ها، بیش از بیست خط فعالیت داشتند که این امر در یک دوره هفت یا هشت ساله انجام شده بود که ناشی از توازن تجاری بود که در کشور ما و در حضور کشتیرانی ملی و ظرفیت‌های ایجاد شده و ناوگان خارجی یا لاینرها اتفاق افتاده بود. این موضوع یک نسبت ۷۰ به ۳۰ لاینر به فیدر را در حدود سال ۱۳۸۲ و در حدود سال ۱۳۹۰ نسبت ۳۰ به ۷۰ از حضور لاینرها رسانده بود. این امر فی‌النفسه نشان می‌دهد که بندر شهید رجایی ظرفیت‌های پذیرش، حمل و نقل و ارائه سرویس و خدمات را برای این سیستم دارا است. این بندر با توجه به قابلیت‌ها، طرح‌های توسعه و پتانسیل موجود امکان تبدیل شدن یا حداقل افزایش قابل توجه سهم خودش را از بازار منطقه دارا است. بنابراین بعد از این دوره و ر کودی که به واسطه تحریم‌ها تحمیل شد باید همه در حوزه دریا و بندر و کشور تلاش کنیم تا سهم خود را در حوزه عملیات بندری و جذب بازار، بیشتر و بیشتر کنیم چراکه مزیت و ارزش افزوده اصلی در این موضوع است و از این منظر فکر می‌کنم که این امیدواری در حال حاضر با توجه به مجموعه اتفاقاتی که افتاده ایجاد شده است. بنابراین امیدوارم این رخوت خیلی سریع اصلاح شود تا برگردیم به شرایطی که در واقع شرایط خوبی بود و انشالله که بهتر از آن هم بشود تا به آرزوها و افق نگاهی که در برنامه‌ریزی مطرح شده برسیم.

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

■ آیا بندر شهید رجایی می‌تواند به هاب منطقه خلیج فارس تبدیل شود؟

طریق جمهوری اسلامی ایران بود. این فاکتورها

به تدریج باعث شد سازمان بنادر و دریانوردی

پورت اپراتورش را در جهتی قرار دهد تا همگی

تلاش خود را در مسیری بگذارد که کشتی‌های

لاینر جایگاه خودشان را در بندر شهیدرجایی

پیدا کنند. این رویه تا سال ۸۸ادامه پیدا کرد

تا مقطعی که ما حدود ۲۰ خط لاینر ورودی به

بندر شهید رجایی داشتیم. بنابراین دیدیم که

این جایگاه وجود دارد که بتوانیم بندرعباس را به

سمت هاب شدن حرکت دهیم. بعد هم سرویس

های فیدر تقویت شد و زمینه توزیع کانتینر در

منطقه از طریق بندر شهید رجایی فراهم شد و با مشارکت ناوگان ملی و همین

طور سایر خطوط کشتیرانی خارجی فعال در بندرعباس، در سال ۸۸ به عدد

سیصد هزار ترانشیپ در بندر شهید رجایی رسیدیم که رکورد بسیار خوبی بود.

متاسفانه این آهنگ رو به رشد به علت اعمال فشارهای خارجی بر علیه کشورمان

متوقف شد و همان‌طور که جناب آقای اسلامی فرمودند، یک رخوتی بر بنادر ما

در حوزه ارتباطات و حمل و نقل بین‌المللی حاکم شد که بخشی به علت کاسته

شدن حجم تجارت بود و بخشی هم به دلیل کم شدن توقعاتی بود که قبلا و

در زمان تردد خطوط لاینر وجود داشت. اکنون حضور کشتیرانی Wan Hai

که دوباره سرویس لاینرش را به بندرعباس شروع کرده، زنگ بیداری را به صدا

درآورد که آن رخوت دیگر وفتش تمام شده است. بنابراین برای این که سرویس

مناسب بدهیم باید مجددا بیانیم سرخط و شروع کنیم. می‌خواهم برگردم به

همان دلیلی که سال ۱۳۷۸ داشتیم، در آن سال صحبت از این بود که اولاً ما

باید ارتباط مستقیم با بنادر عمده تجاری دنیا داشته باشیم، ثانیاً سرعت حمل

و نقل و ترانزیت تایم از طریق بنادر ما در جهت کاهش قیمت تمام شده حمل و

نقل کالاها بهبود پیدا کند و صادرات کشور از طریق اتصال به شبکه‌های حمل

و نقل بین‌المللی مستقیم تقویت شود.

به هر حال همان‌طور که می‌دانید کشور ما در معرض تقاضاهای متعددی از

سوی کشورهای همسایه که محصور در خشکی اند قرار دارد. درواقع ۲۰۰ – ۳۰۰

میلیون نفر جمعیت در همسایگی کشورمان چشم به راه عبور کالاهایشان از طریق

قلمرو جمهوری اسلامی ایران هستند. اگر یک کشوری همچون ایران با بنداری

که در اختیار دارد، ضعیف عمل کند؛ مسیرهای جایگزین می‌توانند خودنمایی

کند. لذا کشتی‌های لاینر، چه لاینرهای کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و چه

خطوط لاینر خارجی باید فعالیت کنند. یعنی این که

بنادر ما باید آزاد باشند و هم ناوگان ملی و هم سایر

ناوگان‌ها فعالیت خود را داشته باشند تا شبکه مناسب

و کاملی تشکیل شود.

یادمان نرود که الان بزرگ‌ترین کشتی‌های

کانتینری دنیا با ظرفیت ۱۶ الی ۱۸ هزار TEU در حال

فعالیت و تردد به بندار منطقه هستند و ضرورت دارد

بنادر ما هم کم‌کم خود را برای این قبیل کشتی‌ها

آماده کنند. بنابراین ما ورود مجدد کشتی‌های لاینر را

به فال نیک می‌گیریم. هرچند که ممکن است بعضی از

دوستان به علت رخوت یا منافع مقطعی که در سالیان

تحریم بر این حوزه حاکم شده، موضع منفی به خود

بگیرند اما در مجموع بازگشت لاینرها به بنادر کشورمان

به خصوص بندر شهیدرجایی یک اتفاق بزرگ است و



دکتر خسرو سرائی

اهدافی که از ابتدا برای برقراری سرویس‌های

لاینر در سال ۷۸ مطرح شده بود و ادامه پیدا کرد

باید مجددا مورد توجه قرار گیرند.

شهید رجایی در شبکه های لاینری

خسرو سرائی:

در مورد این که چه چیزی باعث می‌شود که بندر

شهید رجایی هاب شود و یا به هاب شدن آن

سرعت ببخشد، صحبت زیاد شده است. به اعتقاد

بنده در این خصوص به دو نکته باید توجه شود.

یکی بحث economy of scale کشتی و دیگری economy of scale بندر یا

همان موضوع بزرگ شدن سایز کشتی‌ها و پاسخ مناسب بندر به این اتفاق است.

یعنی تعداد کانتینرهایی که کشتی می‌تواند جا به جا کند و پاسخی که بندر

به این نیاز جدید کشتی می‌دهد. هر چند مسابقه استفاده اقتصادی از ظرفیت

کشتی (economy of scale)، به دلیل محدودیت‌های هزینه‌های عملیاتی

کشتی از جمله هزینه سوخت و محدودیت‌های فنی ساخت کشتی و محدودیت

های ساخت کشتی در عبور و مرور کشتی از تنگه‌ها و کانال‌های استراتژیک و

تدارک آبخور مناسب در بنادر برای پذیرش کشتی‌های بزرگتر، این افزایش سایز

را در مقطعی به تاخیر می‌اندازد اما پس از وقفه‌های نه چندان طولانی مجددا

این روند ادامه پیدا می‌کند. درنتیجه بندر خودش را منطبق کرده و دوباره این

حرکت ادامه پیدا می‌کند. چه چیزی بر چه چیزی منطبق می‌شود؟ درواقع

این Economy of scale بندر است که بر کشتی منطبق می‌شود. این بهترین

حالت برای کشتی و بندر است که هر دو به صورت اقتصادی کار کنند و بدون این

که هزینه‌های اقتصادی اضافی را به هم تحمیل کنند، در بهترین نحو با یکدیگر

حرکت سریع بار را انجام بدهند. هرگاه بندر از کشتی عقب بماند، این کشتی

است که هزینه تجهیزات اضافه تر و بهره‌وری بالاتر را به بندر تحمیل می‌کند.

اگر بندر عقب بماند هزینه‌ها را به کشتی تحمیل می‌کنیم و درواقع نتوانستیم

خودمان را با کشتی مطابقت دهیم و در این صورت سرویس هم نمی‌توانیم بدهیم

و هزینه‌ها بالا می‌رود. نکته دوم که از اهمیت بسیار بیشتری نسبت به اولی

برخوردار است توانایی یک بندر در مدیریت زمان ارائه خدمات به کشتی می‌باشد

که شامل مدیریت زمان پذیرش کشتی و ورود به بندر ، مدیریت پهلوگیری،

مدیریت زمان های عملیاتی و خدمات مورد نیاز کشتی

از جمله ابرسانی، تدارکات، سوخت ، خدمات به کرو و …

مدیریت زمان جداسازی و مدیریت خروج کشتی از بندر

را شامل می‌شود. با کمی دقت درمی‌یابیم که ارائه

دهندگان خدمات دریایی و خدمات خشکی به کشتی

تنها مسئولین بنادر نیستند، هر چند اگر در نهایت این

خدمات با کیفیت نازلی ارائه شود همه انگشت‌ها به

سمت مسئولین بنادر نشانه می‌روند اما واقعیت امر این

است که پیش‌نیاز ارائه کیفی هریک از خدمات دریایی و

خشکی به کشتی آن است که تمامی کسانی که ارتباط

مستقیم با کشتی و بندر دارند کار خود را کاملاً به موقع

و بدون نقص انجام دهند. برای مثال هنگامی را در نظر

بگیرید که کشتی به بندر وارد می‌شود و هنوز اشکالات

اسنادی و یا مشکلات دیگری دارد و یا هنگام خروج

و جداسازی از اسکله هنوز اسناد مالی خود را تنظیم

نکرده است، این شرایط سبب می‌شود مسئولین

بندر با مشکلات جدی در ارائه خدمات به کشتی

مواجه شوند و برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای

ارائه خدمت به دیگر شناورها نیز مختل می‌شود

و البته نهایتاً این بندر است که مسئول کاستی‌ها

شناخته می‌شود چرا؟

نباید این اشتباه را کرد که چون این خدمت

در بندر انجام می‌شود، پس تمام مسئولیت‌ها

را بندر باید بپذیرد. این ارائه خدمتی که بندر

می‌دهد حاصل همکاری همه دست‌اندرکارانی

(بندری یا غیر بندری) است که خدمات پیشین

را بدون وقفه آماده کرده و ارائه می‌کنند. این همیشه بندر نیست که به عنوان

مسئول و مقصر در ارائه خدمت با کیفیت پایین شناخته شود و اگر اشتباهی

پیش آمد نباید همواره به مسئولین بندر برگردد. کل حلقه‌های زنجیره خدمات

بندری و دریایی(اسنادی و عملیاتی) باید در کنار هم درست کار کنند تا کیفیت

بسته خدماتی ارتقاء یابد.

بحث دیگر انطباق پورت نت به لاین نت است. شبکه‌های بندری با

شبکه‌های لاینری باید منطبق باشند تا هزینه‌های اقتصادی را پایین آورند.

وقتی بندر داخل شبکه بندری برای خود جایگاهی را دست و پا کند، فقط به

عنوان پذیرنده خط لاینر مطرح نیست پس مهم‌تر از این سؤال که شهید رجایی

آمادگی این را دارد که لاین‌ها برگردند یا خیر ؟ این سؤال است که آیا شهید

رجایی می‌تواند جایگاهی در بین خطوط کشتیرانی پیدا کند و به عنوان یک

گره تأثیرگذار در شبکه‌های لاینر در نظر گرفته شده و بندر شهید رجایی مکانی

می‌شود برای تلاقی خطوط کشتیرانی؟ اگر بندر جایگاه مناسبی را در این شبکه

بندری پیدا کند مسلماً هزینه‌ها در دریا و بندر بسیار پایین می‌آید. اتفاقی که

می‌افتد، این است که اگر net port با line net منطبق شود، یعنی لاینرهایی

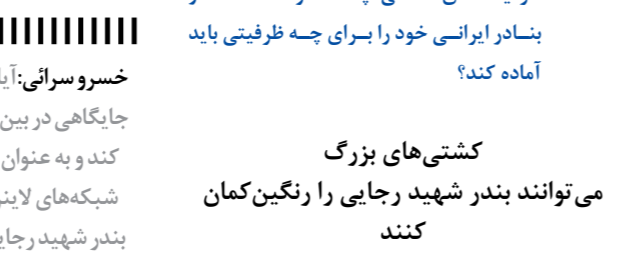
که برای خود برنامه سفر می‌چینند که چه بنداری را call کنند،حتماً بندر شهید

رجایی را در بین بنداری که به آنها سفر می‌کنند قرار می‌دهند. به این ترتیب

بندر شهید رجایی در شبکه‌های بنداری قرار می‌گیرد که لاینرهای شبکه حتما

به آن سفر می‌کنند این موضوع و اتفاق سبب کاهش یافتن هزینه‌ها می‌شود.

▣ به نظر شما رویکرد مدیریت بنادر ایران در بازگشت لاینرها باید چگونه باشد؟ آیا با بازگشت لاینرها به بنادر ایرانی، ظرفیت‌های فعلی پاسخگو هستند؟ و بنادر ایرانی خود را برای چه ظرفیتی باید آماده کند؟



امید ملک: رویکرد بسیار مهم همین بوده که حداقل در بندر شهید رجایی عامل تحریم را برطرف کرده‌اند و انتظار می‌رود که در دو بندر خرمشهر وامام خمینی (ره) نیز این اتفاق بیافتد. این دو بندر از لحاظ تردد خطوط همچنان دچار این چالش هستند که سرویس هایشان را به این حوزه راه‌اندازی نکرده‌اند در حالی که قبل از



مهندس جلیل اسلامی

شروع تحریم‌ها خطوط به این بنادر تردد داشته

اند. به نظر می‌رسد عاملی که مسبب این اتفاقات

بوده هنوز در این دو بندر پابرجاست که انشاءالله آن

هم با تدبیر مسئولین عالی رتبه سازمان بنادر و

دریانوردی حل خواهدشد.

بحث اصلی ما این است که زیرساخت‌ها

آماده شوند. در حال حاضر متوسط سرویس

هایی که به خلیج فارس می‌آیند ۸۰۰۰ TEU

است. یعنی کشتی ۱۴۰۰۰و ۱۲۰۰۰ و ۱۰۰۰۰

TEU آنقدر زیاد است که متوسط سرویس را به

۸۰۰۰ TEU می‌کشاند. شاید مهم‌ترین بندر ما

واقعا آمادگی پذیرش خیلی از این کشتی‌ها را نداشته باشد. ممکن است ما یک

سرویس دهمی و پذیرشی انجام دهیم اما درواقع انتظارات کشتی چیز دیگری

باشد. قبلاً هم کشتی TEU ۱۴۰۰ MSC به بندر ما آمد وبالاخره سرویس گرفت.

مهم این است که ما روال عادی کار خودمان را داشته باشیم و کشتی هم به

روال عادی خودش بیاید آن هم نه یک سفر بلکه هر هفته بندر شهید رجایی

در دستور کارش باشد و بیاید عملیاتش را به راحتی انجام داده و برود. لذا ما باید

با این درجه از توانمندی بنادر خود را تجهیز کنیم. به خصوص این که در حال

حاضر زیرساخت‌ها تا حد زیادی آماده شده است کما این که اکنون ما یال

شرقی و غربی را داریم که خود این‌ها کاملاً سه اسکله در هر طرف دارند و فقط

منتظر تجهیزات بوده و آبخور هم به اندازه کافی داشته است. کشتی‌های بزرگی

همچون Mearsk RS،MSC، CMA–CGM ، CHINA Shipping و حتی APL که

خوشبختانه سرویس خود را به بوشهر قطع نکرده‌اند، می‌توانند بیایند و بندر

شهید رجایی را رنگین کمان کنند. رنگین کمانی از طرح‌ها و سرویس‌های متنوع

به نفع تراز بازرگانی خارجی کشور در حوزه‌های واردات، صادرات و ترانزیت که

عامل مهمی در امنیت ملی کشور و چسبندگی کشورهای پیرامونی چه از لحاظ

اقتصادی و چه از لحاظ فرهنگی و سیاسی به حساب می‌آیند.

کمبردهای پذیرش کشتی‌های بزرگ جبران می‌شود

جلیل اسلامی:

نکته‌ای که عرض می‌کنم صرفاً دیدگاه کارشناسی بوده و بحث صنفی، سازمانی

و بخشی مطرح نیست. معتقدم که به رویکرد مدیریت

بنادر آن هم با یک ویژگی خاص در بحث لاینرها، نباید

از دیدگاه تاکتیک نگاه شود. اعتقادم این است که

سیاست‌های کلان که حتماً رویکرد ملی دارد در ارتباط

با مباحث دریایی و بندری باید آن قدر وسیع و کلان باشد

که اتفاق‌های کوتاه مدت نتوانند آن را خدشه دار کند.

بنابراین اگر ما می‌گوییم اقتصاد دریاپا به یا کشوری که

باید توسعه‌اش دریا محور باشد و به قول بیانات مقام

معظم رهبری که می‌فرمایند دریا باید نقطه شروع

توسعه کشور باشد، باید در مقام عمل مردان اجرایی

در دولت و در بخش خصوصی این‌ها را عملی کنند و به

اعتقاد بنده این رویکرد باید بسیار عمیق و جامع باشد.

اگر برش قبل از تحریم و شرایط جدید را نگاه

کنید، همه اذعان می‌کنند که ما می‌توانستیم

سه‌م بازار بسیار بیشتری را از آن چیزی که بودیم

به دست بیاوریم. همان طوری که جناب آقای چشم جهان اشاره کردند با یک حرکت تقریبی و نسبی به حوزه‌ای وارد شده بودند که سخت‌ترین بخش کار است وگرنه Captive Traffic یا کالایی که مصرفی داخل کشور است، در شرایط تحریم یا جنگ و شرایط بدتر از آن هم به داخل کشور خواهد آمد. بنابراین باید ببینیم در حوزه‌هایی که روابط منطقه‌ای وجود دارد و باید برنامه اجرایی منطقه‌ای و بین‌المللی انجام داد، ما چه حرکت هایی می‌توانیم داشته باشیم. لذا آن برش نشان می‌دهد که این ظرفیت توسعه وجود دارد، ظرفیت گرفتن سهم مطلوبی از حرکت منطقه‌ای که عدد آن هم فکر می‌کنم ۵ درصد کانتینر دنیا در حوزه خلیج فارس باشد و هندل شود. از آن ۵درصد اگر اشتباه نکنم ۱۰ الی ۱۵ درصدش سهم ایران را داریم. عدد بسیار ناچیزی که به هر حال جای کار روی خودش را نشان می‌دهد. لذا این ظرفیت سازی در همه حوزه‌های مدیریت، زیرساخت، پیش‌کرانه و خود پورت و هر ۳ تا بخش، یعنی پیش‌کرانه ، حوزه دریا و کانال‌ها باید وجود داشته باشد. این موضوع نشان می‌دهد همین توقفی که در چند سال گذشته داشتیم چقدر ما را عقب انداخته است. در همین چند سال پیش تقریبا میانگین آپتیمم سائز ورودی در منطقه خلیج فارس پنج و نیم تا شش هزار TEU بود درحالی‌که اکنون جناب آقای ملک می‌فرمایند به حدود هشت هزار TEU رسیده است. درواقع این بحث تئوریک که به صورت دانشگاهی مطرح می‌شود که آیا کشتیرانی‌ها باید به دنبال بندر بروند؟ یا بنادر باید خودشان را با شرایط کشتی‌ها تطبیق دهند. در هر صورت این نشان می‌دهد که اگر شما زیر ساخت‌های لازم را برای پذیرش این نوع کشتی‌ها نداشته باشید طبیعتا از ورود آنها محروم خواهید شد و درنتیجه به بندر درجه دو یا سه تبدیل خواهید شد. بنابراین پیش‌کرانه ما که بحث دریا است نیازمند کانال‌های مطمئن و توسعه یافته‌ای هستند که کشتی‌ها بتوانند از آن ورود کنند. در این بین بندر سخت‌ترین و پرهزینه‌ترین بخش کار است چراکه زیر ساخت‌هایی مثل اسکله و تأسیسات باید فراهم شود که معمولا هم بسیار سرمایه بردار است و هم ایجاد آن به نسبت سایر سرمایه‌گذاری‌ها بسیار زمان‌بر و طولانی مدت بوده و عموما بر گشت سرمایه آن در مدل‌های اقتصادی خیلی زود اتفاق نمی‌افتد. لازم می‌دانم به بحث ظرفیت‌های مدیریتی غیر زیرساختی نیز اشاره کنم. تدوین مدل مدیریت بنادر که ترکیبی از ظرفیت‌های دولتی و بخش خصوصی برای ایجاد و تکمیل این زیرساخت‌ها است، بخش سخت ماجراست که این مدل بالاخره باید با یک همگرایی ملی تدوین و تبیین

شود تا پایدار بماند والا با نگاه صنفی یا صرف دولتی

شاید واقعا نشود به این سرعت این کار را انجام داد.

وقتی شما می‌خواهید یک بندر بزرگ بسازید، اگر

کانال، اسکله، تجهیزات و نرم‌های خوبی هم داشته

باشید ولی جاده دسترسی و ریل مناسب ایجاد نشود

قطعا به مشکل بر خواهید خورد. در این بین حتی

بحث‌های نرم افزاری و استفاده از فناوری اطلاعات

لازمه این صنعت و بخش است. بنابراین بنده به

عنوان یک عضو کوچک از مجموعه سازمان بنادر

و دریانوردی معتقدم درحال حاضر اراده و دغدغه

انجام این کارها در سازمان بنادر خوشبختانه وجود

دارد و درواقع تلاش می‌کنیم که خیلی زود جبران

مافات کرده و کمبودهایی را که به هردلیلی ایجاد

شده جبران کنیم و این عقب افتادگی را که از نظر

زمینه‌سازی پذیرش کشتی‌های بزرگ هست انشالله جبران شود تا بتوانیم

پاسخگویی مناسب را برای یک سرویس شایسته در بندر داشته باشیم.

کشتیرانی مجبور است به سوی استفاده حداکثری از اقتصاد مقیاس برود

امید ملک:

اگر بندر شهید رجایی شرایط چهارسال قبل را داشته باشد، امروز به اندازه‌ای که چهارسال پیش می‌توانست به صنعت کشتیرانی سرویس بدهد، نمی‌تواند. یعنی شرایط بیرونی تفاوت کرده و ما هم‌زمان آن تفاوت را یا نتوانستیم رصد کنیم و یا به دلیل عوامل دیگری قادر نبودیم خودمان را با آن تغییرات تطبیق دهیم. بنده تازه اخباری را خوانده‌ام مبنی بر این که دو کشتی ساز بزرگ مدل‌های ۲۴هزار TEU را عرضه کرده‌اند. بنابراین تمام این‌ها به نفع مصرف‌کننده خواهدبود. استفاده از اقتصاد مقیاس یعنی پایین آوردن هزینه و پایین آوردن هزینه یعنی این که به نفع مصرف‌کننده نهایی عمل کرده‌ایم. لذا صنعت کشتیرانی مجبور است به سمت استفاده حداکثری از اقتصاد مقیاس برود. البته جناب اسلامی اشاره کردند که معلوم نیست که اول باید صنعت کشتیرانی دنبال صنعت بندری برود یا بندر دنبال آن برود. در هر صورت این فشار تقاضای بازار است که صنعت کشتیرانی را به سمت و سوی سرمایه‌گذاری‌های بسیار سنگین تر می‌برد و به تبع بنادر هم دنبال آن کشیده می‌شوند. چهار سال پیش شما به راحتی داشتید در منطقه خلیج فارس به اکثر خطوط کشتیرانی خارجی بزرگ سرویس می‌دادید ولی الان نمی‌توانید زیرا کشتی‌های آنها بزرگ تر شده است. بنابر این ما باید حواسمان به این داستان باشد و همگام با تحولات در صنعت کشتیرانی انشالله ما هم بتوانیم فضا و ظرفیت‌های مناسب را فراهم کنیم.

بنادر ما

قابلیت پاسخگویی تقاضاهای قبل را هم ندارد!

علیرضا چشم جهان:

در سالیان اخیر و بعد از وضع تحریم‌ها به هر حال اتفاقاتی به وقوع پیوست و از همین رو تلاش‌هایی توسط بخش خصوصی و دولتی انجام شد تا آثار و زیان‌های این وقایع تا حد امکان کنترل و مدیریت شود ولی باید بگویم که هم‌اکنون یک تقاضای انباشته در بازار وجود دارد. این تقاضا از این جهت است که مردم امروز شرایط ما را با وضعیتی که در چهارسال پیش و قبل از تشدید تحریم‌ها داشتند، مقایسه می‌کنند. شرایط به این صورت بود که

۲۰انتخاب به عنوان خطوط کشتیرانی داخلی و خارجی وجود داشت و هر کدام از آنها می‌توانستند بار صاحبان کالا را حمل کنند. همچنین ترانزیت تایم‌های کوتاه ۱۹ و ۲۲روزه به بنادر مهم دنیا وجود داشت و علاوه براین، سرعت عملی خوبی هم برای تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندر شهیدرجایی فراهم شده بود. این‌ها در حالی است که هم‌اکنون این تقاضاها به نوعی سرکوب شده‌اند چراکه امکان ارتباط مستقیم با بنادر دیگر با آن حجم و ظرفیت قبلی وجود ندارد و برای خیلی از مسیرها، صاحبان کالا در بخش واردات یا صادرات باید بروند در بنادر کشورهای اطراف ایران کراس استافینگ کنند یا بارشان ترانشیپ شود. لذا این تقاضای سرکوب شده به محض اینکه کوچکترین روزه و منفذی باز

می‌شود، به همان سمت هدایت می‌شوند.

اما نکته ای که جناب ملک فرمودند و بنده هم می‌خواهم دو مرتبه تأکید کنم، این است که اگر فرض کنیم همین امروز دوباره برگردیم به همان وضعیتی که بیست خط لاینر با آن حجم فعالیت داشتند، بندر شهیدرجایی قابلیت پاسخگویی را ندارد و این یک واقعیت بی‌تعارف است که باید به آن توجه داشته باشیم. یکسری اتفاقات ناشی از تحریم‌ها رخ داد و خب سازمان بنادر برای خروج از وضعیت تحریم ناچار بود یک تغییراتی را در نحوه اپراتوری پایانه‌های کانتینری خود اعمال کند. همین تغییر یک الزام سامان دهی مجدد را در ترمینال‌هایمان ایجاد کرده که این دگر‌دییسی، خودش تبعات زیادی داشت. به اعتقاد بنده این تبعات باید به سرعت مدیریت شوند تا دوباره بتوانیم برگردیم به آن حجم ترافیکی که در سال ۸۸ تا ۹۰ داشتیم و بعد از آن زمینه بهبود حرکت را فراهم کنیم. یک روز توقف بیشتر یک کشتی کانتینری در هر بندری هزینه‌های سنگینی به خط کشتیرانی مربوطه تحمیل می‌کند و مسلما خط کشتیرانی این هزینه را از جیب خودش پرداخت خواهد کرد و اثر آنرا روی کرایه حمل یا وضع سورشارژ اعمال می‌کند چرا که عاشق چشم و ابروی کشور ما نیست! درحقیقت این هزینه اضافی می‌آید و سرشکن می‌شود روی کانتینرهایی که این کشتی‌ها به کشور ما حمل می‌کنند و در نتیجه به قیمت تمام شده کالا افزوده می‌شود و نهایتا صرفه اقتصادی که در محصولات صادراتی و یا محمولات وارداتی و ترانزیتی هست از بین می‌رود. برای عبور از این چالش، مدل تجاری بنادر ما باید با دو رویکرد ملی و تجاری تدوین شود.

رویکرد تجاری این است که ما رویکرد تجاری خودمان را با خطوط کشتیرانی اعم از ناوگان ملی و خطوط خارجی تنظیم کنیم. مشخص کنیم که ما چه توقعاتی از آنها داریم و می‌خواهیم آنها چه سرویسی به ما بدهند و در قبالش چه امتیازاتی برایشان قائل می‌شویم؟ آیا کشتی آنها را به موقع می‌بندیم؟ معطلی آنها را درلنگرگاه‌ها کاهش می‌دهیم؟ به آنها در THC و در هزینه‌های بندری و پهلو دهی تخفیف می‌دهیم و یا هزینه معطلی اضافه آنها در لنگرگاه یا کنار اسکله جبران می‌کنیم یا نه؟ این یعنی این که مدل تعامل خودمان را با مشتریان تعریف کنیم. این مشتری از خطوط کشتیرانی شروع می‌شود تا صاحبان کالا. البته نظام تعرفه و استفاده بهینه از فناوری اطلاعات هم بسیار حائز اهمیت است و هماهنگی با سایر سازمان‌ها نیز از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. ما اگر به عنوان کشوری که بحث ترانزیت و ترانشیپ را در بنادرمان برای هاب شدن جلو می‌بریم، نمی‌توانیم فقط از سازمان بنادرو دریانوردی انتظار داشته باشیم که در ایجاد و حفظ و بهبود این رویه فعالیت کند بلکه سازمان‌هایی هستند که عملکرد و تصمیمات آنها بر عملکرد بنادر ما تأثیر دارد و باید به طور هماهنگ و موثر در کنار سازمان بنادر و دریانوردی ایفای نقش کنند. به عنوان نمونه یکی از بحث‌هایی که در کشورمان داریم، تعطیلی

ها و ساعت کار کم سازمان‌های دولتی است که باید در کنار سازمان

بنادر و دریانوردی به ارائه خدمات در حوزه مبادلات

تجاری داخلی و بین‌المللی بپردازند. متاسفانه این

مسئله همچنان لاینحل مانده است. ما به عنوان

کشوری که محل عبور کالاهای ترانزیتی هستیم

باید گمرکمان دوشادوش سازمان بنادر کار کند

یا در حوزه فیدرینگ کانتینر در حوزه خلیج فارس

و دریای عمان با همچنان ساعت کاری و توان و

ظرفیت شرکت ملی نفت برای دریافت سفارشات و

توزیع و تحویل سوخت مورد نیاز شناورها کفایت کار

صاحب کالا ارزش دارد.

را نمی‌کند. این‌ها نکاتی است که بایستی حل شوند تا ما بتوانیم به یک جایگاهی که شایسته است برسیم. خداوند متعال جایگاه استراتژیکی را به کشور ما داده منتهی ما هنوز با آن شکل مطلوبی که باید به آن برسیم، فاصله داریم.

تعداد لاین مهم نیست

اینکه لاین چه بنداری را پوشش می‌دهد برای بندر مهم است

خسرو سرایی:

این سؤال که آیا بندر شهید رجایی درحال حاضر ظرفیت دارد یا ندارد، به نظر بنده طرح سؤال به این شکل خیلی توجیه پذیر نیست. ما اعتقاد داریم که ظرفیت دارد. ودر پاسخ به این سؤال که این آمادگی را دارد یا ندارد، باید بگویم که به نظر می‌رسد که این آمادگی را می‌تواند داشته باشد. حتی اگر تا چند وقت پیش این آمادگی را نداشته، با توجه به این که این نرم در همین چند هفته اخیر رشد پیدا کرده می‌تواند این آمادگی به بندر برگردد و به آن دوران طلایی برسد و یا حتی از آن عبور کرده و رکوردهای جدید را هم ثبت کند. اما چیزی که مهم است این است که اگر این لاینرها آمدند آیا ما می‌توانیم آنها را نگه داریم؟ درواقع ماندن در بازار یک بحث اساسی است که باید ببینیم چگونه عملی می‌شود.

یک بحث دیگر این است که فکر ما به این موضوع منحرف نشود که چه تعداد لاینر به بندر آور‌دیم. مهم این است که لاینرهایی که به بندر می‌آیند، بنادر پیش و پس بیشتری را پوشش بدهند. فرض کنید که پنج لاینر داریم و همه این‌ها بنادر مشترکی را call کنند مثلاً ۴ بندر مشترک دیگر، در این حالت بندر شهید رجایی تنها با ۴ بندر اتصال دارد از دیدگاه بنده همه این خطوط یک لاین است نه پنج لاین اما بافرکانس کشتیرانی بالاتر. باید توجه داشت که این ضریب connectivity بندر است که اهمیت دارد، یعنی ضریب اتصال یک بندر با بنادر دیگر. حالا فرض کنید این ۵ لاین علاوه بر شهید رجایی حداقل ۳ بندر متفاوت را call کنند این به معنای آن است که بندر شهید رجایی از طریق این ۵ لاین حداقل به ۱۵ بندر دیگر متصل شده است و این ضریب connectivity است که برای بندر و البته تاجر و صاحب کالا ارزش دارد.

فرض کنید بندر شهید رجایی ما با امارات، چین و چند کشور دیگر توسط خطوط کشتیرانی ارتباط داشته باشد. خب لاین داریم و ارتباط خود را هم با این چند بندر محدود داریم آیا این ارتباط می‌تواند باعث رشد بندر شود؟ این درحالی است که اگر بنادر جدیدی در غرب و شرق توسط لاین‌های جدید تعریف شوند مسلما جایگاه بندر ما در بین بنادر دیگر دنیا بسیار بالاتر خواهد رفت. بنابراین ارزش هر لاین بسته به این است که چه بنداری را پوشش می‌دهد.

- گرفتن سهم از دست رفته و بازگرداندن ۲۰ خط کشتیرانی به بندر شهید رجایی یک بحث جدی است.** همچنین **تحولات منطقه‌ای که در این بازه زمانی اتفاق افتاده هم یک بحث مهم در این ارتباط خواهدبود.** **بالاخره بنادر منطقه هم ساکت ننشسته‌اند و طرح‌های توسعه خودشان را در زمان رکود اقتصادی طبق توصیه " IAPH " انجام داده‌اند.** **به نظر می‌رسد می‌خواهند زمانی که رونق اقتصادی رخ داد، سریع لاینرها را جذب کنند و این اتفاق هم اکنون درحال رخ دادن است.** **بندر جبل‌علی ۱۸ هزار TEU را به راحتی سرویس می‌دهد و برای ۲۲ و ۲۴**

هزار TEU نیز برنامهریزی کرده است و یا بندر صحر که با مشارکت ۵۰ درصدی بندر رتردام در عرض کمتر از یک دهه خود را برای رقابت با بنادر خلیج فارس آماده کرده است و همینطور بنادر خورفکان یا سلاله و …. با این حال آیا تحولات منطقه‌ای به همین سادگی اجازه خواهد داد که بیایم لاینرهایی را که از دست رفته برگردانیم یا خیر؟ چگونه می‌خواهیم بار بازار را به سمت خود جذب کرده و سهمی که از ما گرفته اند را دوباره پس بگیریم؟

تحولات منطقه‌ای موجب افزایش سایز کشتی‌ها شده

امید ملک:

تحولات منطقه‌ای در این حوزه موجب افزایش سایز کشتی‌ها شده و این کشتی‌ها با توجه به عقب ماندگی‌هایی که داشتیم، جذب ما نمی‌شوند یا دست دوم جذب می‌شوند. این یعنی اینکه این کشتی‌های ۱۴، ۱۶ و ۱۸هزار TEU که الان دارند به منطقه می‌آیند و کانتینر هستند، چه برای ما باشند و چه برای ترانزیت کشورهای پیرامونی، فیدر می‌شوند و به سمت بنادر ما می‌آیند، فی الواقع کانتینر می‌آید اما دست اول نیامده و در حقیقت دست دوم آمده است.

بنابراین آنها به راحتی و به سهولت سهم بازارشان را از دست نخواهند داد.

حال اگر بخواهیم فرض کنیم ما در دو سه سال آینده بندرمان را تجهیز کرده ایم و می‌توانیم آن کشتی را هم جذب کنیم، مسلماً نگرانی برای آنها وجود نخواهد داشت. یعنی در دو سه سال آینده با رشدی که بازار منطقه خواهد داشت آن را جایگزین می‌کند و ما سهم خودمان را بازبایی می‌کنیم. بنابراین عقب نخواهیم افتاد. به اعتقاد بنده خیلی تحت تأثیر قرار نخواهند گرفت که کشور همسایه و رقیب کلی از این کالا را به سمت خودش کشیده و حالا با سیاست‌های تعرفه‌ای یا اقتصادی بخواهند کارهایی را بکنند که مثلاً بازار را از دست ما در آورند. بنده فکر می‌کنم وقتی کالا به سمت بنادر ایران بیاید رشد منطقه منطقی خواهدبود و آنها با آن رشد منطقه‌ای خودشان جبران خواهند کرد.

اگر کشتی‌های ورودی بزرگتر شوند مشکلات اتوماتیک حل می‌شوند

جلیل اسلامی:

قبل از اینکه به سؤال جدید شما پاسخ دهم اجازه می‌خواهم اشاره دیگری به سؤال قبلی داشته باشم. در صحبت‌هایی که مطرح شد که ما یک شرایط قبلی داشته و الان هم با یک شرایط جدیدی روبرو هستیم که باید آماده پاسخگویی باشیم. درست است که ما در چند سال اخیر دچار یک شرایط خاصی بودیم ولی به هر تقدیر بنده معتقدم که شرایط تحریمی کشور ما باعث اقدامات سازمان بنادر جهت تغییر سیستم اپراتوری شد.

البته این هم کار بسیار مشکلی بود و هم هزینه زیادی



آقای امید ملک

به همراه داشت و هم طبیعتاً زحمت زیادی دربر داشت. البته چه بسا این یک فرصتی بود که در این شرایط بتوان این کار را با هزینه‌های کمتری انجام داد‌والا در شرایط رونق و ترافیک بالا چنین تصمیمات و چنین کارهایی شاید هزینه‌های تحمیلی بیشتری را به کشور وارد می‌کرد.

در خلال صحبت‌ها اشاره شد که اگر شرایط قبلی مجدداً تکرار بشود آیا ما پاسخگو هستیم یا نه. این بحث را بنده کمی بیشتر می‌خواهم بررسی کنم. تعداد کشتی‌های ورودی به وسیله کوچک شدن سایز کشتی‌ها که یک شرایط تحمیلی بوده بیش از دوبرابر شده، یعنی یک رشد ورود کشتی نزدیک به ۲۰۰ درصد داشتیم. این برای port operation بدین معناست که یک زحمت مضاعف در کار بوده و یک هزینه بسیار سنگین برای سرویس دهی مشابه به آن چیزی که قبلاً بوده وجود خواهد داشت. درواقع این‌ها disadvantage و امتیاز منفی شرایط حاکم است. همین موضوع طبیعتاً در شاخص‌های بندری، درنرم‌ها و در سایر پارامترها تأثیرخودش را گذاشته است. درنتیجه به اعتقاد بنده اگرواقع بینانه نگاه کنیم در صورتی‌که کشتی‌های ورودی بزرگتر شوند، به صورت اتوماتیک بخشی از این مشکلات حل شده و به صورت مداوم بار روی دوش مدیریت ترمنال یک و دو شرکت خاص نخواهد آمد. یک ساختار تقریباً بیست ساله‌ای که اکنون با یک تغییر مدیریتی مواجه شده، مسلماًطبیعی است که دچار چالش شود. این چالش به سرعت حل خواهدشد، کما اینکه اگر شما طی روزهای اخیر بررسی کرده باشید، این تغییرات را مشاهده کرده‌اید که درواقع تطبیق شرایط مناسب در آمار و ارقام ترمنال‌های نرمال کاملاًمشهود است.

حالا بر می‌گردیم به سؤال اخیرشما. بنده معتقدم که در شرایط جدید ملاک و مبنأ، تعداد کانتینری است که هندل می‌شود. درست است که از نظر هزینه‌ای، مدیریت، استهلاک و همه‌ی فاکتورهای صنعت بندر و دریا، وجود و عدم وجود یک لاینر در یک بندر بسیار حائز اهمیت است ولی ما طی چهار ماه اخیر در بخش تناژ ورود و خروج کشور حداقل ده پانزده درصد رشد داشته‌ایم. علاوه بر این در سال گذشته که حتی نقطه اوج این تحریم‌ها بوده، از نظر تناژی خیلی کاهش قابل توجهی را مشاهده نمی‌کنیم. این یعنی این که این کالاها با توجه به اینکه عموماً مصرف داخلی داشته و درواقع کالای داخلی تلقی می‌شوند بالاخره به طرق مختلف وارد کشور شده‌اند، هر چند با صرف هزینه بیشتر و با تقریباً دو برابر تعداد کشتی‌های بیشتر. به هر حال این چیزی نیست که ما به آن بگوییم، مارکت و با سهم بازار.

بنابراین بنده اعتقادم این است که در بازگشت لاینرها

با مدل قبل از تحریم، هیچ اتفاق بدی نخواهد افتاد و سیستم بالاخره سریع خودش را می‌تواند به روز کرده و پاسخ لازم را بدهد.

اما این که آیا مثلاً مارکت و سهم بیشتری از بازار در کار باشد باید بگویم که خیر، چرا که این برمی‌گردد به همان شرایط قبلی که بوده‌ایم. به هر حال افق نگاه توسعه منطقه‌ای حداقل سال ۲۰۳۰ است و درواقع ظرفیت‌هایی که از پیش برای خیلی از این ترافیک‌ها ساخته می‌شوند بنده مطمئن هستم که قطعیت ندارند مثلاً بندر جبل‌علی همین امروز ۲/۵ میلیون

TEU ظرفیت مازاد برای جذب آن چیزی دارد که می‌خواهد اتفاق بیافتد. درنتیجه ما الان دیگر خیلی سخت به ترافیک موجود جواب می‌دهیم یعنی مشخص است که نمی‌توانیم برای مارکت منطقه‌ای خیلی چشم داشته باشیم مگر این که زیرساخت‌های آن را فراهم کرده و در همه حوزه‌های مربوطه به آن کار کنیم. در همین خصوص می‌توانم اشاره کنم به فرمایشات جناب چشم جهان. باتوجه به پوزیشن و لوکیشنی که داریم و با عنایت به موضوعاتی که همه از آنها اطلاع داریم و همچنین بحث‌های خطوط ترانزیتی شمال – جنوب، شرق – غرب و به طور کلی تمام تغییرات منطقه‌ای، آن موقع می‌توانیم ادعا کنیم که به راحتی می‌توانیم سهمی را از این بازار جذب کنیم.

عملکرد خوب بنادر

اقتصاد و امنیت سایر کشورها را به ما گره می‌زند

علیرضا چشم جهان:

تا یک اتفاق را درست تحلیل نکنیم قادر به برداشتن قدم‌های بعدی به طور درست نخواهیم بود. اتفاق این است که یک زمانی در بندرعباس هفتاد درصد ترافیک مربوط به کشتی‌های لاینر بود و یعنی محمولات کانتینری بدون این که عبور یک بندر واسطه را تجربه کنند، مستقیم در بندرعباس پیاده می‌شدند. تحریم که شدیم، به غیر از بخشی از باری که کشتیرانی جمهوری اسلامی توانست کمک کند و مستقیم بیآورد، مابقی تبدیل به بازاری برای بنادر کشورهای همسایه شد. یعنی بنادر همسایه در منطقه خوشحال شدند که این اتفاق در ایران افتاده و آنها توانستند از بخش عمده‌ای از آن ۷۰درصدی که قبلاً مستقیم به بندرعباس می‌آمد، برای خودشان بازاری درست کنند. عمده این بارها هم به بندر جبل‌علی رفت، هم برای ترانشیپمنت و هم برای کراس استافینگ به طوری که هر کانتینر بین ۱۲۰۰ تا ۲۰۰۰دلار برای جبل‌علی درآمد ایجاد کرد. یعنی بازار ما در بخش واردات، صادرات و ترانزیت برای کشورهای دیگر درآمد ایجاد کرد. سؤال این است که چرا امروز که فشار تحریم‌ها کمتر شده

بازهم مصرف‌کننده یا صادرکننده ایرانی باید برای بنادر سایر کشورها ایجاد در آمد کند؟! بحث دوم این است که قبل از شدت یافتن تحریم‌ها، در حدود ۲۵ درصد ترافیک بندر شهید رجایی در بخش کانتینری، به ترانشیپت داخلی، خارجی و ترانزیت خارجی مربوط بوده است که الان دیگر تقریباً خبری از ترانشیپ خارجی در بندر شهید رجایی نیست. سرعت رسیدن محمولات ترانزیتی به بندرعباس هم به خاطر کاهش سرویس‌های لاینر تقلیل یافته و طبیعی است که اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، کشورهای همسایه هم باید به فکر کریدورهای جایگزین باشند. کریدورهای رقیبی هم که به طور خاص روی بارهایی که از ایران ترانزیت می‌شود کار می‌کنند و الان مترصد هستند که وضعیت بندر شهیدرجایی در همین شرایطی که هست باقی



مهندس علیرضا چشم جهان

بماند و آنها بتوانند بخشی از سهم کنونی ما را تصاحب کنند. درواقع آنها اولویت‌های جغرافیایی ما را این‌گونه دور می‌زنند و امروز این یک آزمون برای بنادر کشور ما است که بازاری که از دست داده‌ایم، هم از لحاظ حجمی و هم از لحاظ درآمدی به کشور برگردانیم. این یک هدف گذاری و سیاست کارآمد می‌خواهد که بایستی با درایت سازمان بنادر و دریانوردی و همکاری خوب بخش خصوصی به نتیجه برسد. صریح‌تر بگوییم، در بعضی کارها هنوز تکلیف روشن نیست. آیا قرار است بندر

شهیدرجایی واقعا در جهت هاب شدن حرکت کند یا فقط برای خالی نبودن عریضه از هاب شدن بندرعباس صحبت می‌شود؟ هنوز که هنوز است خیلی‌ها در سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک و حتی در بخش خصوصی معتقدند اگر بنادر پاسخ ترافیک واردات و صادرات کشورمان را بدهند، کافی است. نمونه بارز آن خوابیدن دو هفته‌ای ترانزیت در همین مملکت است که اخیراًخ داد و با پیگیری انجمن‌های صنفی ذریبط حل و فصل شد. ترانشیپ خارجی هم وقتی از بنادر ایران رخت بر بست، خیلی‌ها گفتند ترانشیپ دیگر چه صیغه‌ای است، همه‌اش در دسر بود و خوب شد که دیگر نیست! این درحالی است که عبور این بارهای بین‌المللی امنیت و اقتصاد سایر کشورها را به ما گره می‌زند و به ثبات منطقه‌ای و حتی به بهبود روابط دیپلماتیک با کشورهای همسایه می‌انجامد. لذا به اعتقاد بنده اگر این مسائل تعیین و تبیین شوند و عملکرد موثر در بحث خدمات مشتریان، تعرفه گذاری و سایر خدمات شکل پذیرد، ما در موقعیت بهتری قرار خواهیم گرفت.

نباید

محصور در مرزهایمان می‌ماندیم

خسرو سراپی:

آمار سهم بازار market share دبی، ایران و تمام کشورهایی که در خلیج فارس هستند از بازار حمل کانتینری بسیار جالب است. در سال ۲۰۰۵ امارات ۱۸ و ایران ۵درصد سهم market share داشته و در سال ۲۰۱۲ سهم

امارات ۳۲ و ایران ۷درصد بوده است. بانگاهی به ارتباط معنادار رشد ترافیک کانتینری و نرخ GDP موضوع واضح‌تر می‌شود. در کشورهای صنعتی این نسبت ۱ به ۲ است. به این معنا که هرچقدر GDP "تولید ناخالص داخلی" شما رشد داشته باشد تا دوبرابر آن رشد ترافیک کانتینر شما است و در کشورهای در حال توسعه‌این رشد در بحث کانتینر کمی پایین‌تر می‌آید. مثلاً اگر آن جا دوبرابر می‌شود در کشورهای در حال توسعه حدود ۱/۴ تا ۱/۵ برابر GDP رشد ترافیکی خواهیم داشت. منطقه خلیج فارس تا سال ۲۰۱۷ در ترافیک چیزی حدود ۵ تا ۶درصد رشد خواهد داشت و متوسط GDP منطقه هم ۲ تا ۳درصد خواهدبود. خب این راه آینده را به ما را نشان می‌دهد. درواقع بندر به تهایی نمی‌تواند برای این سهم سرمایه‌گذاری کند. مسلماً هرچقدر

در بندر سرمایه بیاورید مشخصا سهم بازار را بالاتر می برد. صاحب کالا سهم بازار را به بندر می‌دهد و مهم‌ترین نقش را دارد. لذا اگر شما بتوانید تولید ارزش افزوده کنید و نهایتا از طریق آن بندر کالا را منتقل کنید این منجر به سهم می‌شود.

یک زمانی می‌گفتیم سرمایه و سرمایه‌گذاری در بندر زمین گیر است و سرمایه در کشتی می‌تواند اگر این جا کار نکرد در منطقه و جای دیگر دنیا حرکت کند چراکه این نوع سرمایه‌گذاری قابلیت تحرک mobility دارد. اما با حرکتی که امروز شاهدش هستیم و رشد "دی پی ورلد" را که می‌بینیم، متوجه می‌شویم که بندر هم دارد حرکت می‌کند. شهید جایی، دوحه، جبل‌علی حرکت نمی‌کنند ولی مدیریت بندر وقتی از ر تردام به سلاله می‌آید یعنی اینکه بازاریایی بندر حرکت کرده و یا وقتی یک اپراتور شناخته شده بین‌المللی در یک بندر شروع به کار می‌کند هر دوی این‌ها برند خود را به بندر منتقل می‌کنند و این است که با ایجاد یکپار چکی افقی دانش، سرمایه و مدیریت در داخل شبکه بندری به حرکت در می‌آید. حالا از چه طریق؟ درواقع در چند طرف قضیه خود "دی پی ورلد" است. وقتی بندر جبل‌علی چند ترمینال در هند و اروپا دارد، این connectivity را کسی به او هدیه نداده و درواقع خودش آن را ایجاد کرده است. ما یک مشکلی که داریم و شاید از قبل داشتیم و یا بخش خصوصی ما باید در مورد آن حرکتی می‌کرده این است که نباید در مرزهایمان محصور می‌ماندیم. فرصت‌های بسیار زیادی را قبلا داشتیم که می‌توانستیم به سمت بنادر دیگر چه به صورت اجاره و چه تملک حرکت کرده و ارتباط را ایجاد کنیم. حالا اگر همه این‌ها شکل گرفت و تعیین تکلیف کردیم که captive market را می‌خواهیم یا این که می‌خواهیم حرکت کنیم به سمت بیرون، باید چند پیش شرط هم در موضعی که در برخورد با سرمایه‌گذاران خارجی در سطح کلان ورای سازمان بنادر داریم، آماده شود. هنوز در سطح ملی ما آن استقبالی را که باید از سرمایه‌گذار بیرونی شود را نمی‌کنیم یا آن قدر مشکلات برای او پیش می‌آید که نمی‌تواند بماند. بنابراین مسلما بندر و حمل‌ونقل دریایی به عنوان یک فعالیت مشتق نمی‌تواند رشد پیدا کند.

🔴 **اجازه بدهید سؤال آخر را با جمع بندی دوستان به اتمام برسانیم. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران چه نقش وسهمی در فعال سازی بنادر ایران و جذب خطوط باید داشته باشد؟ و چه نوع استراتژی را باید انتخاب کند؟ ضمن این که اگر دوستان مباحث تکمیلی هم دارند بفرمایند.**

در بندر شهید رجایی انتظار نوبت برای کشتی های کانتینری نداریم

امید ملک:

خب اگه فکر کنیم که شیطنتی در این سؤال نهفته نیست با توجه به انتقادات تندی که مسئولین عالی رتبه این شرکت از سازمان بنادر و دریانوردی به بهانه ورود کشتی Wan Hai انجام دادند و عمر آن انتقادات حتی به ۲ هفته هم نرسید و اوضاع با مدیریت عالی‌رتبه سازمان و اداره کل هرمزگان و تلاش اپراتورها به سامان رسید تا جایی که هم اکنون انتظار نوبت در مورد کشتی‌های

کانتینری در بندر شهید رجائی نداریم و با عنایت به این که میهمان دیگر شما کاپیتان کشاورز امکان حضور نداشته‌اند، بنده می‌گویم نه سر پیازم و نه ته آن که در مورد نقش شرکت کشتیرانی دولتی ایران در فعال سازی بنادر و استراتژی انتخابی ایشان اظهار نظر کنم اما آن انتقادات اوج نارضایتی این شرکت را از این اتفاق مهم به نمایش گذاشت حالا می‌شود راجع به چرایی آن گفتگو را ادامه داد. چرا شرکتی که از سیاهه‌ای از امتیازها بر خوردار است از رقابت به سود تجارت خارجی ایران چنین آشفته می‌شود در حالی که پرسنل خدمی تمام تلاششان را در آن سازمان می‌کنند . صراحتا" اشاره می‌کنم که از تحریم اخیر روسیه بر علیه غرب در اقدامی تلافی جویانه پس از تحریم‌های اعمالی غرب بر علیه این کشور مبنی بر ممنوعیت واردات میوه و تره بار از اروپای غربی بسیار خوشحال شدم چرا که نشان از توان مقابله داشت و چون شرکت‌های کشتیرانی لاینر نقش اول را در جهانی شدن ایفا نمودند لذا توان تأثیر گذاری دارند خب حالا ببینم آیا تحریم‌های اعمالی بر شرکت مذکور با توجه به قانون سوم نیوتن که هر عملی را عکس‌العملی است معادل ولی در جهت خلاف ، توانست بنادر دیگر را، کشورهای دیگر را تحت تأثیر حذف خودش قرار دهد.

پاسخ منفی است حالا دیگه به نظرم بهتر است با طرح پرسش ذهن خوانندگان فهیم مجله بندر و دربارا به تعمق و تفکر واداریم.به‌قول امانوئل کانت متفکر و فیلسوف قرن هجدهم بهره عقل من، چه نظری و چه عملی ، در این سه پاسخ ادغام شده است که ۱- چه باید بدانم ۲-چه باید بکنم ۳-چه آمیدی باید داشته باشم؟ به نظرم نه تنها تصمیم‌گیرندگان شرکت کشتیرانی دولتی ایران بلکه کل صنعت بهتر است پاسخ این سؤالات را بدهد تا در آینده رهگشا باشیم برای کشورمان.

کشتیرانی ملی با کل ظرفیت خودش هم کار کند مشکلی برای شرکت‌ها ایجاد نمی‌کند

جلیل اسلامی:

بنده معتقدم فارغ از این که کشتیرانی ملی ما درحال حاضر کاراکترش چیست و چه عملکردی دارد، چه نوع رفتاری را در فضای کسب و کاری کشور انجام می‌دهد و نگاه دولت یا نظام به این بخش چیست، باید بگویم که درفضای تحریم‌ها و سخت‌گیری های بین‌المللی که برای کشور ایجاد شد، کشتیرانی به عنوان یکی از اولین جاهایی بود که در لیست تحریم‌ها قرار گرفت. این خودش یک علامت است که نشان می‌دهد یک ناوگان ملی چقدر می‌تواند از درجه اهمیت برخوردار باشد که در مبارزه بین‌المللی با یک کشور یکی از هدف‌های اولیه، کشتیرانی جمهوری اسلامی بوده است. خود این موضوع نشانگر آن است که کشتیرانی ملی آن هم در ساختاری همچون کشور ما می‌تواند دارای نقش و اهمیت بسیار جدی باشد. ما در زمان جنگ هم شاهد بودیم وقتی که حمل کالاهای اساسی به کشور دچار مشکل شده بود، همین کشتیرانی ملی بود که تلاش می‌کرد ارزاق را وارد کشور کند. این به آن معنی نیست که از طرف کانال‌های دیگر این حمل و نقل امکان پذیر نبود، در حقیقت این کار بسیار گران‌تر، پر هزینه و پر زحمت بود. به هر حال این مجموعه توانست در آن زمان چنین رکورد خوب و ملی را ثبت کند و این رکورد مورد تایید همگان نیز قرار گرفته است. هم اکنون نیز علی‌رغم این که این تحریم‌ها اتفاق افتاد و حتی لاینرها هم بنادر

ما را ترک کردند ولی کالاهای وارداتی خیلی هم دستخوش کاهش حجم و تناژ نسبت به شرایط قبل از تحریم نشده و از روش و طرق پرهزینه وارد کشور شدند. بنابراین درحال حاضر شاید نقش آفرینی کشتیرانی ملی با توجه به اتفاقاتی که در دنیا افتاده یک مقدار نسبت به گذشته تفاوت کرده است. به اعتقاد بنده تعریف ما از کشتیرانی ملی یک مقدار باید بسط و گسترش بیشتری پیدا کند. کشتیرانی ملی یعنی ظرفیت ملی برای حمل کالا، حالا چه در بعد داخلی و چه در بعد خارجی و چه در نقش آفرینی بین‌المللی که جناب آقای ملک هم به آن اشاره کردند. بنابراین این که حتما یک شرکت این کار را انجام بدهد به نظر بنده جای سؤال دارد. یعنی کسی نمی‌تواند اثبات یا ادعا کند که تمامی این ظرفیت ها در قالب یک شرکت اتفاق می‌افتد. درواقع این ظرفیت ملی است و می‌تواند در قالب شرکت‌های مختلف مطرح باشد. ما در پدافند غیر عامل و آمایش هم همین تعریف را داریم که این پراکندگی و توزیع باید به نحوی اتفاق بیافتد تا آسیب پذیری سیستم به حد اقل برسد.

بنابراین اگر کشتیرانی ملی با کل ظرفیت خودش هم کار کند بنده فکر نمی‌کنم مزاحمت، مخالفت و مشکلی را برای حضور سایر شرکت‌ها ایجاد کند.

حمایت بی حد و حصر لزوما منجر به بهبود عملکرد نمی‌شود

علیرضا چشم جهان:

این که کشتیرانی جمهوری اسلامی و تایداوتر خاورمیانه در طول این سال‌ها در معرض تحریم قرار گرفتند، نشان می‌دهد که جهت حرکت تحریم‌کننده‌ها این بوده که شرکت‌هایی که فعالیت آنها برای کشور مفید و موثر است ، از صحنه خارج شوند تا یک لطمه اساسی به اقتصاد ایران وارد بیاید. یک اصل کلی وجود دارد و آن این است که ناوگان ملی یک نیروی راهبردی در بحث حمل و نقل است و درعین حال به اعتقاد بنده فضای کافی برای رقابت در اقتصاد حمل و نقل ایران همواره وجود دارد چرا که زمانی که بیست خط لاینر هم به بندر عباس می‌آمدند، کشتیرانی جمهوری اسلامی سهم خودش را داشت و توانسته بود شبکه‌اش را به صورت کامل سرپا نگه دارد و درعین حال با سایر خطوط کانتینری خارجی رقابت کند. البته در حال حاضر نیز کشتیرانی جمهوری اسلامی این توان را دارد. یادمان نرفته که وقتی همه لاینرهای خارجی، ایران و بندرعباس را رها کردند، کشتیرانی یک تنه و محکم ایستاد و توانست بخشی از آن بازاری که حمل مستقیم آنها داشت از دست می‌رفت، احیا کرد. از سوی دیگر ما باید به یک نکته توجه داشته باشیم که تجربه حمایت بی حد و حصر در بخش‌های مختلفی از صنعت و تجارت کشور وجود دارد که نمونه بارز آن خودرو سازها هستند که بعد از گذشت پنجاه سال از آغاز خودرو سازی هنوز دارند خودروهای خارج از رده تولید می‌کنند و باز هم دائما مدعی هستند که باید از آنها حمایت شود تا بتوانند به حیاتشان ادامه دهند. بنابراین در بخش کشتیرانی و حمل و نقل دریایی نباید وارد این فضا شویم، یعنی لزوما حمایت بی حد و حصر باعث پیشرفت نمی‌شود. شما می‌بینید حتی در سطوح خیلی کوچک هم وقتی یک نمونه قابل رقابت به بازار می‌آید، این نمونه خودش می‌تواند تبدیل به یک الگوی بزرگ برای رقابت در جهت بهبود کیفیت و کارآمدی بشود. این صحبت‌ها هیچ کدام به معنای این نیست که جایگاه و نقش ناوگان ملی نادیده گرفته شود. در واقع مراد این است که کسی نباید انتظار داشته باشد تا همه بایستند و فقط فضای حرکت در اختیار او باشد، در دنیای امروز چنین انتظاری قابل قبول نیست. ضمن این که همه ما دلمان برای پرچم ایران می‌تپد و دوست داریم شرایط کشتیرانی در کشور به وضعیت مطلوبی برسد.

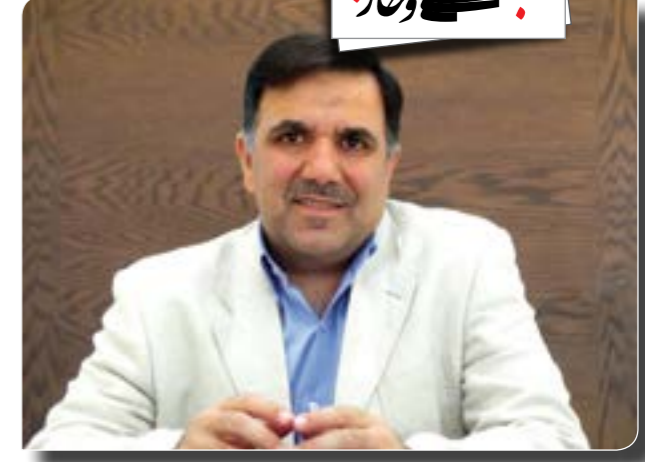
نسبت به قبل از سال ۱۳۸۲

شصت و نه درصد در تعرفه های کشتنی تخفیف می‌دهیم

خسرو سرایی:

کشتیرانی ما در سال ۱۳۴۶ تأسیس شده و از روز اول تأسیس هم، یک شرکت بازرگانی بوده و بنابراین می‌بایست براساس اصول بازرگانی اداره می‌شده که انصافا تا به امروز هم شده است. این اصول بازرگانی به ما می‌گوید که اگر شرکت می‌خواهد بماند، باید جریان درآمد بر جریان هزینه غالب باشد. بنابراین از سال‌های بسیار دور کشتیرانی می‌بایست یاد گرفته باشد بدون این که از جایی حمایت شده باشد، روی پای خودش بایستد و اعتقاد دارم کشتیرانی این توانایی را دارد بدون هیچ گونه حمایتی روی پای خود ایستاده و با خطوط کشتیرانی قدرتمند دنیا رقابت کند. در دوران تحریم نیز کشتیرانی بسیار خوب عمل کرد و حقیقتا به عنوان ناوگان ملی عمل کرد اما در این سو هم سازمان بنادر سازمانی است که مسئولیت‌های بسیار سنگینی به عهده دارد و بدون کوچکترین حمایتی می‌بایست بنادر کشور را پا به پای بنادر پیشرفته توسعه دهد و در عین حال حمایت‌های تعرفه ای و غیر تعرفه ای زیادی را از کشتیرانی به عمل آورد. سؤال اینجاست که این حمایت‌ها تا کجا باید ادامه پیدا کند؟ در بحث رقابت، کشتیرانی جمهوری اسلامی با شرکت‌های خارجی در حال رقابت است، اما واقعا چرا فقط در داخل ایران رقابت به این حرف و حدیث‌ها می‌کشد؟ اگر به چندسال پیش و قبل از تحریم‌ها برگردیم، می‌بینیم که کشتیرانی جمهوری اسلامی ۳۵درصد بارورده به بنادر ایران را تأمین می‌کرده است، بقیه ظرفیت خود را در بازارهای بین‌المللی به کار گرفته این بار هم خارج از ایران بوده است. بنا براین کشتیرانی ملی رقابت خودش را داشته است. لذا به اعتقاد بنده هم اکنون نیز هیچ نوع نگرانی نباید از برگشت لاینرها وجود داشته باشد و این توانایی در کشتیرانی وجود دارد. درحال حاضر نسبت به سال ۱۳۸۲ داریم ۶۹درصد در تعرفه‌های کشتنی تخفیف می‌دهیم. این درحالی است که روی همین ۶۹درصد باز هم تخفیفاتی را به کشتیرانی ج.ا.ا می‌دهیم. باید توجه داشته باشیم که وقتی بحث‌های الحاق به سازمان تجارت جهانی جدی تر شود یکی از موارد این سازمان این خواهدبود که اصولا اعمال تبعیض در رفتار ملی و بین‌المللی پذیرفته شده نیست. بنابراین بهتر است که کشتیرانی خودش را با شرایط جدید وفق داده و به صورت گام به گام برود به سمت این که آمادگی آن شرایط را پیدا کند تا بتواند به راحتی به آن ورود کند.

بسیاری از کشتیرانی‌های دنیا گام به گام وارد خشکی و ترمینال‌ها شدند و حتی به این هم بسنده نکرده و به سراغ ریل و حمل‌جاده‌ای هم رفتند و مدیریت زنجیره تأمین را به دست گرفتند. البته کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نیز در این راستا اقدامات موقعی انجام داده است. کشتیرانی‌های موفق آنهایی بوده‌اند که مدیریت زمان بندر را دست خودشان گرفته، درعین حال مدیریت ترمینال و حمل و نقل در خشکی را دارند و در طی این حمل حتی ارزش افزوده کالا هم انجام داده‌اند. بنابراین به اعتقاد بنده باید کشتیرانی به عنوان ناوگان ملی همواره تمامی تخم مرغ‌هایش را فقط در سبد حمل و نقل نگذارد. کشتیرانی ما می‌تواند وارد مباحث دیگری در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی هم بشود و به آن جاهایی که بیشتر درآمدزا است توجه ویژه‌ای داشته باشد تا از خیلی از موضوعات مالی دیگر نیز منتفع شود.



ضرورت تقویت بحث بنگاه‌داری در شقوق مختلف حمل و نقل

وبلاگ تین نیوز، عباس آخوندی: در حال حاضر امکانات حمل و نقلی مناسبی نسبت به کشورهای همسایه در ایران وجود دارد به طوری که ظرفیت ۱۹۰ میلیون تنی تخلیه و بارگیری در بنادر کشور وجود دارد و شبکه راه‌ها از شمال به جنوب و از شرق به غرب برقرار است. بخش عمده افزایش حمل و نقل در مرزها مربوط به تنظیم روابط با کشورها است و ما باید در کنار پیشنهاد مدل‌های مالی به دنبال برقراری روابط تجاری باشیم.

در بسیاری از مرزها از ظرفیت‌ها خوب استفاده نمی‌شود و افزایش بهره‌وری از موضوعات مورد توجه است که بخشی از آن مربوط به حوزه روابط بین‌الملل و نقش سفرا و روسای نمایندگی‌های ایران در خارج، در این زمینه است. در ترانزیت همه از زیرساخت‌ها صحبت می‌کنیم در حالی که بنگاه‌ها ترانزیت می‌کنند. بنگاه‌داری حمل و نقل دارای اهمیت فوق‌العاده‌ای است و در شقوق مختلف حمل و نقل باید بحث بنگاه‌داری را فعال کنیم.

در بحث ریلی، با توجه به ضرورت‌های توسعه محور شرق در حال حاضر شرکت راه‌آهن در نظر دارد تا گلوگاه‌های خط آهن بندرعباس - سرخس را برطرف کند. همچنین برای توسعه خطوط ریلی ساخت ۷۰۰۰ کیلومتر خط ریلی را در دستور کار داریم. البته در زمینه ناوگان ریلی تا سال ۱۴۰۰ به ۲۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز است و برقی کردن راه‌آهن تهران - مشهد سرمایه‌گذاری ۲ میلیارد دلاری را طلب می‌کند.

ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری عظیمی در کشور وجود دارد به طوری که بر اساس برنامه نهایی باید ظرفیت بندر چابهار به ۸۶ میلیون تن برسد که در فاز یک توسعه این بندر ظرفیت آن به شش میلیون تن می‌رسد. فرودگاه امام خمینی (ره) در حال حاضر ظرفیت پنج میلیونی دارد و باید به ظرفیت ۵۰ میلیون نفری برسد که با بودجه سالی چهل میلیارد تومانی به جایی نمی‌رسد. تقریباً تمام حوزه ناوگان حمل و نقل در همه بخش‌ها در اختیار بخش خصوصی قرار دارد و شرکت‌هواپیمایی همان‌نیز مراحل واگذاری به بخش خصوصی را طی می‌کند.

براین اساس و با توجه به ظرفیت‌های قابل توجه سرمایه‌گذاری در حوزه راه و شهرسازی، هر پیشنهاد جدی را پیگیری می‌کنیم.



تسهیل ساز و کار اداری برای حضور سرمایه‌گذاران در بنادر

وبلاگ تین نیوز، محمد سعیدنژاد: سازمان بنادر و دریانوردی در راستای اجرای قانون اصل ۴۴ تلاش می‌کند در اغلب بخش‌های قابل واگذاری بندری، از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی استفاده کند. با درخواست سرمایه‌گذاران برای حضور در بنادر و سرمایه‌گذاری استقبال می‌کنیم و آمادگی داریم برای حضور هر یک از سرمایه‌گذاران در بنادر، ساز و کار اداری را تسهیل کنیم. با توجه به این که موتور محرکه توسعه محور شرق، توسعه بندر چابهار است، قبلاً اجرای طرح توسعه این بندر در قالب EPCF طراحی شده بود اما به دلیل مسائل و مشکلات، پیمانکار نتوانست فاینانسر خارجی جذب کند و در حال حاضر اجرای پروژه از محل منابع محدود سازمان در حال اجرا است.

به هر حال پیمانکار طرح توسعه این بندر در حال حاضر مشغول به کار است، سازمان بنادر و دریانوردی هم مصمم است از منابع عمومی برای این پروژه جذب سرمایه و اعتبار داشته باشد.

توسعه بندر چابهار موجب اشتغال‌زایی و تولید ثروت برای کشور و همسایگان ایران می‌شود، به تازگی تفاهم‌نامه‌ای با کشور چین و مذاکراتی با سرمایه‌گذاران هندی برای سرمایه‌گذاری در بنادر داشته‌ایم اما هیچ یک به قطعیت و اتخاذ تصمیم نهایی نیاچامیده است.

برای جذب پورت اپراتور در بندر شهیدر جایی برای سال آینده، نیز باید پایان امسال مناقصه را برگزار کنیم و هم‌اکنون در حال آماده‌سازی مدارک هستیم.

در حال حاضر شرکت‌های سینا و بتا اپراتورهای این بندر کانتینری کشور هستند و قطعاً سال آینده هم دو شرکت اپراتور بندر شهیدر جایی خواهند بود.



نقش حیاتی چابهار در توسعه محور شرق

ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی از جمله ابزارهای توسعه اقتصادی است که می‌تواند موجب جلب سرمایه، انتقال فناوری، آموزش نیروی انسانی، مدیریت علمی و در نهایت دریچه‌ای به سوی توسعه اقتصادی شود. به همین علت بسیاری از کشورهای در حال توسعه، سعی در رهایی از توسعه نیافتگی از طریق ایجاد مناطق آزاد داشته‌اند. سرمایه‌گذاری بخش بزرگی از مخارج کل را شامل می‌شود و اثر قابل توجهی بر تقاضا دارد. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری نقش مهمی بر عرضه و تولید دارد زیرا بیانگر افزایش موجودی سرمایه و به سبب آن افزایش تولید است. فی الواقع مناطق آزاد به عنوان یکی از مهم‌ترین رویکردهای دولت در کشور می‌توانند به عنوان عامل و راهبردی مناسب در جهت سرمایه‌گذاری، رشد و پیشرفت در کشور نقش بازی کنند.

اما این در حالی است که دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری و اقتصادی کشور دهم شهریورماه در برنامه گفتگوی ویژه خبری شبکه دوم سیما با اشاره به این که وضعیت مناطق آزاد با اهداف اولیه مورد نظر فاصله دارد، گفت: عده‌ای منتظرند در مناطق آزاد حرکتی انجام شود تا سنگ‌اندازی کنند. اکبر ترکان یکی از مشکلات اجرای برنامه‌های توسعه در مناطق آزاد را دخالت دستگاه‌های ملی و وزارتخانه‌ها دانست و تصریح کرد: از همه دستگاه‌های ملی و وزارتخانه‌ها می‌خواهم که تمام اتکاء و خلاقیت خود را به جای دیگری ببرند. وی با اشاره به این که در کشور هفت منطقه آزاد وجود دارد، اظهار کرد: سه منطقه کیش، قشم و چابهار مناطق اولیه آزاد کشور هستند و سپس مناطق اروند، جلفا، ارس، ماکو و بندر انزلی به مناطق آزاد اضافه شده‌اند. مشاور رئیس جمهور با اشاره به این که کیش با محوریت کسب‌وکار گردشگری بیشترین موفقیت را در رسیدن به اهداف اولیه خود داشته است، اظهار کرد: در حال حاضر گردشگری در جزیره کیش از رونق قابل قبولی برخوردار است و قشم نیز توسعه نسبی خوبی داشته است با این حال در حد کیش ارزیابی نمی‌شود. دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری و اقتصادی افزود:

چابهار برای ترانزیت محور شرق اهمیت خاصی دارد اما با این وجود مشکل اصلی چابهار توسعه نیافتن زیرساخت‌های لازم است؛ برای مثال توسعه بندر چابهار با وجود پست‌های اسکله بزرگی که برای کشتی‌های اقیانوسی دارد، همچنان نیازمند توسعه ۹۰ میلیون تن ظرفیت است. ترکان در پایان خاطر نشان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی تصمیم دارد این ظرفیت مورد نیاز را تأمین کند و علاوه بر آن مکمل توسعه بندر چابهار ایجاد راه‌آهن چابهار - زاهدان - مشهد است. وی همچنین با اشاره به این که در بندر انزلی محور کسب و کار مبادله با خزر و ساخت بندر کاسپین است، تصریح کرد: بندر کاسپین در قطب منطقه آزاد انزلی قرار دارد که باید سال آینده به بهره‌برداری برسد.

لایروبی ۶۵۰ متر مکعب از بندر شهید بهشتی

خبرگزاری مانا: مدیر کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان گفت: ۶۵۰ متر مکعب از بندر شهید بهشتی، بر اساس برنامه توسعه بنادر چابهار لایروبی خواهد شد. سیاوش رضوانی در جمع خبرنگاران ادامه داد: تاکنون ۳۵۰ متر مکعب از این بندر لایروبی شده است. وی بیان کرد: اعتبار در نظر گرفته شده برای این طرح ۴۲۰ میلیون تومان است. وی خاطر نشان کرد: تا اول مهرماه سال جاری کشتی‌های غول پیکر ۷۰ هزار تنی در چابهار پهلو خواهند گرفت و ظرفیت این بندر از ۲،۵ به ۶،۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت.

۲۷۱ شناور ماهانه در بندر گناوه پهلو می‌گیرد

خبرگزاری مانا: ۱۷۲ شناور، ماهانه در بندر گناوه پهلو می‌گیرد. رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه گفت: میانگین ورودی شناورهای فلزی، چوبی و فایبر گلاس به بندر گناوه به صورت ماهانه ۱۷۲ شناور است که ۱۲ شناور آن فلزی است. رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه با بیان اینکه از سال ۱۳۸۴ دفتر امور بندری گناوه به بندر و دریانوردی ارتقاء یافت به خبرگزاری مانا گفت: با رویکرد جدید سازمان بنادر و دریانوردی در ابتدای سال ۱۳۸۴ امور تخلیه و بارگیری، حراست و حفاظت از تأسیسات و کالاها، انبارداری، ایمنی و آتش‌نشانی از گمرک گناوه به اداره بندر و دریانوردی تحویل شد و تشکیلات آن از دفتر امور دریایی و بندری به تعداد ۵ نفر به اداره بندر و دریانوردی ارتقاء یافت. وی با بیان اینکه از تیرماه ۱۳۸۵ راهبری عملیات بندری گناوه به طور کامل به بخش خصوصی واگذار شد گفت: اکنون بندر و دریانوردی گناوه دارای ۶ هزار و ۵۰۰ متر مربع انبار سرپوشیده، ۹ هزار متر مربع یارد کانتینبری و ۹ هزار متر مربع محوطه روباز است.

سازمان بنادر و دریانوردی متولی منطقه ویژه اقتصادی آستارا شد

خبرگزاری ایلنا: استاندار گیلان با اشاره به تعیین شدن سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی منطقه ویژه اقتصادی آستارا گفت: با تلاش دولت، این منطقه ویژه اقتصادی به زودی در شهرستان مرزی آستارا فعالیت می‌کند. محمد علی نجفی استاندار گیلان با بیان اینکه قانون ایجاد منطقه ویژه اقتصادی آستارا در سال ۱۳۸۹ به تصویب رسیده بود، اظهار کرد: در این مدت به دلیل تعیین نشدن سازمان متولی، منطقه ویژه اقتصادی آستارا غیرفعال بود و مردم آستارا و تجار و بازرگانان استان و کشور از مزایای بهره‌گیری از تسهیلات این منطقه، محروم بودند. نجفی همچنین به محدوده ۱۱۹ هکتاری منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا اشاره کرد و افزود: در فاز نخست این منطقه در محدوده ۶۰ هکتاری بندر چند منظوره آستارا مستقر می‌شود. وی ادامه داد: با توجه به آماده بودن زیرساخت‌ها در محدوده بندر و توسعه تجارت در آستارا، این منطقه ویژه اقتصادی موجب رونق بیشتر تولید و اشتغال در گیلان و منطقه دریای خزر می‌شود.



«بندر و دریا» از گذار گمرک شهید رجایی به سوی مدرنیته گزارش می‌دهد؛

بهره برداری از سامانه الکترونیکی ترانزیت و صادرات کالا

گمرک بندر شهید رجایی

رقابت پذیری و اثربخشی صادرات یک کشور صرف نظر از ظرفیت‌های تولیدی مناسب، به توانایی کشور در ارسال کالا به بازارهای خارجی با کمترین قیمت ممکن و تحت شرایط درخواستی مشتریان و واردکنندگان، بسیار وابسته است. در این راستا می‌توان کیفیت دسترسی و هزینه‌های حمل و نقل را به عنوان شاخصه‌های اصلی در تعیین ظرفیت سیستم حمل و نقل در زنجیره تأمین در نظر گرفت. در واقع هزینه‌های حمل و نقل یکی از اصلی‌ترین چالش‌های پیشبرد کشورهای در حال توسعه در دسترسی به بازارهای خارجی است. از سوی دیگر تحولات اخیر در فناوری اطلاعات و ارتباطات و نیز کاربرد تجارت الکترونیکی در تولید و تجارت جهانی بستری را فراهم نموده است که در صورت استفاده مؤثر و بهینه از آن می‌توان بسیاری از چالش‌های موجود در این صنعت را مرتفع ساخت. در این راستا دکتر مسعود کرباسیان در حاشیه امضای توافقنامه مشترک گمرک جمهوری اسلامی ایران و اتاق بازرگانی برای اجرای سند تیرپلاس می‌گوید: " بیش از ۵۰ گمرک کشور به سیستم‌های هوشمند و الکترونیکی مجهز شده‌اند و همین امر باعث شده است تا تشریفات گمرکی محموله‌های ترانزیتی در کوتاهترین زمان ممکن در گمرکات مرزی انجام شود. رئیس کل گمرک ایران تصریح می‌کند: " سیستم هوشمند ترانزیت در بالغ بر ۵۰ گمرک راه‌اندازی شده و امور مربوط به ترانزیت و تسویه حساب‌ها

یک‌روزه انجام می‌شود. " وی در ادامه می‌افزاید: " در رابطه با مشکلاتی که در بحث ترانزیت وجود دارد نیز پیش‌بینی‌هایی از سوی گمرک صورت گرفته که از آن جمله می‌توان به نصب ۱۲ دستگاه ایکس ریل کامپونی و دروازه‌ای در گمرکات کشور اشاره کرد؛ همچنین در حوزه نظارت بر ترانزیت، بحث کنترل

ماهوره‌ای GPS و RFID انجام شده است و موضوع مدیریت ریسک در این زمینه در حال انجام می‌باشد. " این در حالی است که بندر شهید رجایی یکی از بنادر استراتژیک کشور می‌باشد و سهم عظیمی را در ترانزیت کالا در کشور و منطقه داراست، لذا تکنولوژی‌های مورد استفاده در این بندر می‌تواند نقش مهمی را در تحقق مدیریت استراتژیک در بندر کشور ایفا کند. کما اینکه علاوه بر استفاده از ابزارهای کنترلی مانند X-RAY و GPS در گمرک شهید رجایی اخیراً و در دومین روز از هفته دولت سامانه الکترونیکی ترانزیت و صادرات کالا در گمرک بندر شهید رجایی به بهره‌برداری رسیده است.

مهرداد ارونقی، مدیر کل گمرک شهید رجایی بر این باور است که با راه‌اندازی این سامانه مدت زمان تشریفات کالاهای اساسی در این گمرک از ۲ تا ۳ روز به ۳۰ دقیقه کاهش پیدا می‌کند. وی در این باره می‌گوید: هم‌زمان با ابلاغ بسته دولت برای خروج غیر توریستی از رکود، گمرک جمهوری اسلامی ایران اقدام به تدوین و ابلاغ بسته حمایتی از صادرات در راستای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی کرده است. سامانه اظهار از راه دور در رویه صادرات راه‌اندازی شده و صاحبان کالا و همچنین صادرکنندگان یا نمایندگان قانونی آنها می‌توانند از منزل یا محل کار خود نسبت به اظهار کالا به گمرک اقدام و نهایتاً تشریفات گمرکی و خروج کالا از طریق گمرک صورت می‌پذیرد. ارونقی هدف از راه‌اندازی سامانه الکترونیکی ترانزیت و صادرات کالا را سرعت بخشیدن به مدت زمان اجرای تشریفات گمرکی عنوان کرده و تأکید دارد که صاحبان کالا می‌توانند با ورود به سامانه الکترونیکی www.epl.irica.ir به صورت غیر حضوری کالا را به گمرک اظهار و مراحل تشریفات را انجام دهند و بلافاصله کالا را از گمرک خارج کنند.

به گفته مدیر کل گمرک شهید رجایی، یکی از موارد دیگری که در راستای همین بسته حمایتی به گمرکات ابلاغ شده، اخذ ضمانت نامه به عنوان عوارض کالاهای صادراتی است. در واقع کالاهایی که قبلاً مشمول عوارض صادراتی بوده و با تودیع سپرده نقدی از گمرک صادر می‌شدند اکنون صاحبان آنها می‌توانند ضمانت نامه بانکی معتبر را به گمرک ارائه بدهند و کالای خود از گمرک صادر کنند. وی در پایان با اشاره به خدمات بدون تعطیلی مرتبط با صادرات کالا در گمرک بندر شهید رجایی اظهار داشت: "امور بندری و سرویس صادرات به صورت شبانه روزی در گمرک مشغول انجام وظیفه و ارائه خدمت هستند. گمرکات تخصصی در راستای این بسته حمایتی مورد بازنگری قرار گرفته و صادرات کلیه کالاهای مجاز از گمرک شهید رجایی بلامانع اعلام شده است."

رئیس کل گمرک ایران نیز اخیراً به اقدام تازه این سازمان در زمینه ترانزیت اشاره کرده و می‌گوید: " پته عبور الکترونیکی در راستای هوشمند کردن بحث ترانزیت نیز اجرایی شده و پته به صورت کاغذی حذف شده است و از این پس به صورت آنلاین به صاحبان کالا ارسال می‌شود ؛ گمرک همچنین می‌تواند این امر را از طریق اس ام اس به اطلاع آنها برساند. " این اقدام از چند روز پیش به مرحله اجرا درآمده و برای عملیاتی کردن آن، گمرک در حال هماهنگی با نیروی انتظامی است.

با این اوصاف به نظر می‌رسد با توجه به سیاست‌های اتخاذ شده از سوی گمرک ایران، بزرگترین گمرک کشور، مسائلی موانع موجود در صنعت حمل و نقل دریایی و مزایای فناوری اطلاعات و ارتباطات و تجارت الکترونیکی در رفع موانع مذکور را به خوبی دریافته است. حال امید است نقشه راه مورد استفاده در این گمرک و بندر بتواند نقش مهمی را در تحقق مدیریت استراتژیک در سایر بنادر کشور ایفا نماید. انشاءالله



رئیس گمرک:

حذف پروانه حمل کاغذی در

گمرکات

رئیس کل گمرک ایران از حذف پروانه حمل کاغذی در گمرکات خیرداد و گفت: همه این امور از این پس به شیوه الکترونیکی و از طریق پیامک انجام می‌شود و قابلیت کنترل دارد.

به گزارش خبرنگار ماهنامه بندر دریا به نقل از واحد مرکزی خبر، مسعود کرباسیان در کارگاه آموزشی بین‌المللی کارنه تیر quotation mark افزود: سال گذشته ۱۲ میلیون تن کالا در قالب ترانزیت جابه جا شده که این رقم در ۵ ماهه ابتدای امسال به ۵٫۵ میلیون تن رسیده است، البته امیدواریم با فراهم آوردن تسهیلات بیشتر بتوان شاهد رشد آمار ترانزیت کالا از طریق ایران شد.

وی اضافه کرد: هم اکنون ۱۵ درصد حجم ترانزیت تحت پوشش کارنه تیر quotation mark که امید می‌رود با اجرای کارنه تیر پلاس quotation mark این حجم را به ۳۰ درصد برسانیم، این در حالی است که امیدواریم افزایش سطح تضمین‌ها به ۶۰ هزار یورو برسد.

کرباسیان افزود: جایگاه ایران از نظر حمل و نقل در میان کشورهای منطقه بسیار مهم است و کریدور شمال- جنوب و شرق- غرب در ایران نیز بیانگر اهمیت و نقش بین‌المللی ایران در حوزه ترانزیت در منطقه است، ضمن اینکه سیستم هوشمند ترانزیت نیز راه اندازی شده و بیش از ۹۵ درصد از فعالیت‌های حمل و نقل را تحت پوشش قرار داده است.

رئیس کل گمرک ایران ادامه داد: مسیر رفت و آمدها به وسیله ماهواره کنترل می‌شود و از مدیریت ریسک بهره‌مند هستیم، ضمن اینکه در زمینه بیمه نیز اقدامات و رایزنی‌های خوبی انجام شده و قرار است به زودی حمل و نقل زیر پوشش بیمه‌ای مشخصی دنبال شود.

بازار

برای استفاده عموم شهروندان از فضای بندر دیوار بتونی بندر نوشهر تخریب شد

خبرگزاری موج؛ منوچهر تاتینا اظهار داشت: در راستای تعامل هر چه بیشتر با مسئولان شهری و استفاده بهتر شهروندان و گردشگران از فضای بندر، دیوار جنوبی بندر نوشهر تخریب شد. وی افزود: تقریباً تمام دیوار بتونی بین شهر و بندر حذف شده و بناست با احداث دیوار با ارتفاع کم و با نرده‌سازی مناسب، برای زیباسازی در محیط شهری اقدام شود. مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر هزینه احداث دیوار جدید با نرده‌سازی مناسب را معادل ۵ میلیارد ریال عنوان کرد و افزود: ارزش اراضی واگذار شده از سوی بندر برای کاهش مشکلات ترافیکی و توسعه فضای شهری معادل ۳۰ میلیارد ریال است.

جذب سرمایه‌گذار

برای احداث ترمینال نفتی و کانتینری در جزیره نگین

روزنامه ابرار اقتصادی: معاون بندری سازمان بنادر با بیان اینکه دنبال جذب سرمایه‌گذار در جزیره نگین برای احداث ترمینال هستیم، گفت: احداث یک منطقه نفتی و ترمینال کانتینری پیش‌بینی شده است البته ما سرمایه‌گذاری در بنادر را نزد بانک تضمین کرده و ضمانت را ارائه می‌دهیم. جهان‌پدیده اضافه کرد: سواحل استان بوشهر به دلیل شرایط خاصی که دارد جاذبه قابل توجهی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایجاد کرده است. معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: فعالیت‌هایی در بندر بوشهر در گذشته انجام شده است اما ظرفیت این بندر چندان زیاد نیست، و جزیره نگین پشتیبان مناسبی برای بندر بوشهر خواهد بود، قابلیت جزیره نگین بالا بوده و کمتر بندری این قابلیت‌ها را دارد. وی ادامه داد: برای توسعه جزیره نگین نیز برنامه‌ریزی خوبی انجام شده و این جزیره با همکاری بخش خصوصی ساماندهی خواهد شد. با اتصال جزیره نگین به بندر بوشهر ظرفیت این بندر چند برابر می‌شود، در این بندر یک منطقه نفتی و ترمینال کانتینری پیش‌بینی شده است. جهان‌پدیده اعلام کرد: به زودی همایش بین‌المللی جذب سرمایه‌گذاری خصوصی توسط سازمان بنادر و دریانوردی برگزار خواهد شد. معاون بندری سازمان بنادر و دریانوردی در ادامه گفت: در حال حاضر با کاهش تحریم، فضای جذب سرمایه‌گذاری مناسب است، بنابراین در این راستا در نیمه اول امسال و حداکثر تا ماه آینده، این همایش اجرایی و عملیاتی می‌شود.



با امضای تفاهم‌نامه بین بانک توسعه تعاون و سازمان بندار انجام می‌شود؛

اختصاص ۱۵۰ میلیارد تومان تسهیلات به توسعه صنعت دریایی

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندار و دریانوردی، با اشاره به همکاری سازمان بندار و بانک توسعه تعاون از سال ۸۷ تاکنون اعلام کرد: اکنون یک قرارداد ۱۵۰ میلیارد تومانی بین این دو نهاد به منظور توسعه همکاری‌های بندری امضا شده‌است.

به گزارش خبرنگار ابرار اقتصادی، علی جهاندیده، معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندار و دریانوردی در مراسم امضای تفاهم‌نامه که با حضور محمدعلی سهمانی، مدیرعامل بانک توسعه تعاون برگزار شد، اظهار داشت: به منظور بهره‌مندی از تسهیلات بانک توسعه تعاون برای ۲سال آتی به عنوان سومین مرتبه تفاهم‌نامه‌ای برای توسعه اقتصاد حمل ونقل دریایی امضا شد، وی با اشاره به سود صفر درصدی تسهیلات برای ساخت شناور داخلی گفت: سازمان بندار برای اختصاص این تسهیلات اکنون سپرده ۳۰ میلیارد تومانی نزد بانک دارد که سود این تسهیلات برای فعالان ساخت شناور در ایران صفر درصد بوده است اما بانک نیز از محل منابع تودبعی سود خود را برداشت خواهد کرد.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندار یادآور شد: حدود ۲۳۴ طرح از سال ۸۲ تا پایان مرداد۹۳ در بانک توسعه تعاون عملیاتی شده است که ۷۰ درصد این طرح‌ها با ارزش دفتری ۷۷۱ میلیارد تومان به بهره‌برداری رسیده که در حال حاضر ۱۳۳۰ میلیارد تومان ارزش طرح‌ها باقیمت روز است و ۵۰۰ میلیارد تومان هم تسهیلات از سوی بانک‌ها پرداخت شده‌است.

براساس سخنان جهاندیده میزان تسهیلات اختصاصی به هر طرح بستگی به اولویت اجرای آن طرح در بخش صنایع دریایی دارد. جهاندیده با اشاره به اینکه پارانه سازمان برای این طرح‌ها ۲۵۰ میلیارد تومان بوده‌است، اظهار داشت: حدود ۵۰ میلیارد تومان تعهد پرداخت پارانه سود به نفع فعالان بندری و دریایی کشور داشتیم. این مقام مسئول یادآور شد: ارزش طرح‌ها در بخش تعاون ۳۰۰ میلیارد بوده است که ۲۰۰ میلیارد تومان آن از محل تسهیلات تأمین شده و ۱۳۰ میلیارد تومان سودی بوده است که سازمان پرداخت کرده‌است.

معاون سازمان بندار و دریانوردی با معرفی طرح‌هایی که با استفاده از منابع سازمان بومی شده است، تصریح کرد: ساخت (لندننگ کرافت) تا سه هزار تن که برای نوسازی ناوگان انجام شد در کشور بومی شده است. همچنین ساخت کاتاماران‌های بزرگ از جنس آلومینیوم هم در کشور بومی شده‌است.

وی با اشاره به ساخت شناور خدمات‌رسان به سکوهای نفتی گفت: ظرفیت ساخت داخل کفاف

نیازهای ما را نمی‌دهد اما ما به دنبال این هستیم تا ظرفیت تولید داخل را از منابع وجوه اداره شده و سرمایه بانک‌ها افزایش دهیم.

جهاندیده با اشاره به اینکه برای ساخت ۴۵ فروند شناور مسافری به عنوان طرح اقدام کردیم، گفت: این شناورها سه هزار و ۵۷۱ صندلی ظرفیت ایجاد می‌کند که دوهزار صندلی تاکنون به بهره‌برداری رسیده است؛ همچنین ارزش این طرح‌ها ۱۳۱ میلیارد تومان بوده است.

معاون امور بندری و مناطق ویژه سازمان بندار و دریانوردی خاطر نشان کرد: در راستای ایمن سازی خطوط دریایی، خارج‌سازی ۱۰۰ فروند شناور غیرایمن مسافری و صد فروند شناور غیراستاندارد باری انجام شد که برای حمایت از تعاونی‌های مسافری، خروج شناورهای مسافری غیرایمن از محل وجوه اداره شده سازمان، عملیاتی شد.

این تفاهم‌نامه که سومین توافق همکاری بین این دو سازمان در هفت سال گذشته است، بنا دارد تا سقف ۱۵۰ میلیارد تومان به فعالان عرصه دریایی کشور تسهیلات اعطا کند.

محمدعلی سهمانی، مدیرعامل بانک توسعه تعاون در همین مراسم پس از امضای تفاهم‌نامه اعلام کرد: در این تفاهم نامه بنا شده هدف و نگاه اصلی روی فعالیت‌های تعاونی باشد و نرخ تسهیلات نیز براساس نوع مشارکتی یا مبادلاتی بودن آنها تعیین شود.

وی افزود: بانک توسعه تعاون تاکنون ۷۰۵ میلیارد تومان قرارداد پرداخت تسهیلات به پروژه‌های دریایی را امضا کرده که از این میزان ۴۵ میلیارد تومان تسهیلات رسمی به فعالان حوزه دریایی اعطا شده است.

مدیرعامل بانک توسعه تعاون از گسترش حمایت‌های این بانک از فعالان بخش دریایی در حوزه تعاون خبر داد و گفت: همکاری‌های بانک توسعه تعاون با سازمان بندار و دریانوردی از سال ۱۳۸۴ کلید خورده که نتیجه آن همکاری در ساخت شناورهای مسافری، یدک‌کش‌ها و سایر پروژه‌ها در صنعت حمل‌ونقل دریایی بوده است.

وی گفت: هدف ما افزایش حمایت از مشتری‌های بخش تعاونی است و بانک توسعه تعاون از تمام کسانی که در این حوزه ورود می‌کنند حمایت خواهد کرد.

مدیرعامل بانک توسعه تعاون اضافه کرد: در مجموع با توجه به اعتبارات موجود در صندوق بانک و البته حمایت‌های صندوق توسعه ملی می‌توان امید داشت فعالیت این صنایع گسترش بیشتری داشته باشد و با حمایت‌های لازم به کار خود ادامه دهد.



چهارمین نشست مدیران دریایی و ریلی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)

چهارمین نشست مشترک مدیران دریایی و ریلی کشور با مدیران عامل سازمان بندار و دریانوردی و شرکت راه‌آهن به منظور بررسی توسعه حمل و نقل ریلی بندار منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندار و دریانوردی استان خوزستان در چهارمین نشست مشترک مدیران دریایی و ریلی کشور، سعدالله عبداللهی، مدیر کل بندار و دریانوردی استان خوزستان به تداوم نشست‌های هم‌اندیشی مدیران دریایی و ریلی کشور به منظور افزایش بهره‌گیری از توان حمل و نقل ریلی در حمل‌ونقل کالا از بندار اشاره کرد.

وی اظهار داشت: طی این نشست‌های مشترک، مدیران عامل سازمان بندار و دریانوردی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی، هیئت عامل سازمان بندار و دریانوردی، مدیران کل بندار خوزستان، هرمزگان و مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد به همراه مدیران کل راه‌آهن مناطق مذکور مسائل و راهکارهای مربوط به افزایش توان ریلی در بندار کشور را مورد بحث و تبادل نظر قرار دادند.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) با اشاره به سهم پایین عملیات حمل و نقل ریلی از مجموع کالاهای حمل شده از به بندار کشور، اضافه کرد: بهره‌گیری مضاعف از توان حمل و نقل ریلی در بندار و توسعه حمل و نقل ترکیبی، از دیگر اهداف جلسات مشترک محسوب می‌شود.

عبداللهی با اشاره به بازدید مدیران ارشد سازمان بندار و دریانوردی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی از پروژه‌های منطقه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) از جمله پایانه غلات اظهار داشت: با توجه به توان بندر امام خمینی (ره) در تخلیه و بارگیری غلات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در زمینه ارائه خدمات به کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی، اظهار امیدواری کرد که اهداف ترسیم شده در این نشست‌ها سایه‌ی گسترش تعاملات دو سازمان و همکاری‌های بخش خصوصی در اسرع وقت تحقق یابد.

بهره‌برداری از ۴ طرح دریایی و بندری در بندر تجاری لنگه

هم‌زمان با هفته گرامی داشت دولت، ۴ طرح دریایی و بندری با حضور استاندار هرمزگان و مدیر کل بندار و دریانوردی استان در اداره بندار و دریانوردی شهرستان لنگه به بهره‌برداری رسید.

به گزارش خبرگزاری موج، جاسم جادری استاندار هرمزگان در مراسم نمادین بهره‌برداری از این طرح‌ها گفت: برای اجرای این ۴ طرح ۲۹۰ میلیارد ریال هزینه شده است. مدیر کل بندار و دریانوردی استان هرمزگان نیز در ابتدای این مراسم به تشریح اقدامات سازمان بندار و دریانوردی کشور برای توسعه فعالیت‌های دریانوردی در بندار غرب هرمزگان پرداخت. ابراهیم ابدانی در ادامه اصلاح و اطلاع‌موج‌شکن‌ها در فاز نخست، تعمیرات اساسی ۲۲۰ متر اسکله در فاز دوم و لایروبی حوضچه بندر گاه به حجم ۳۲۰ هزار متر معب در فاز سوم طرح توسعه دریایی بندر تجاری لنگه را از جمله این طرح‌ها دانست. وی ادامه داد: تعمیر و نوسازی ساختمان نماز خانه بندر، صدور بارنامه و اجازه حرکت شناورها به صورت الکترونیکی و ساخت و تجهیز زمین فوتبال ساحلی از دیگر پروژه‌های حوزه دریایی و بندری این شهرستان بود. مدیر اداره بندر و دریانوردی بندر لنگه نیز اعلام کرد: با بهره‌برداری از طرح توسعه دریایی بندر لنگه امکان پهلوگیری شناورهای با ظرفیت ۵ هزار تن با ایخو ر پنج و نیم متر و کشتی‌های کانتینری در این بندر فراهم می‌شود. اسماعیل مکی زاده با اشاره به اینکه طرح توسعه دریایی موجب افزایش تعداد تردد کشتی‌ها به این بندر می‌شود، خاطر نشان کرد: پس از پایان لایروبی تا اسفندماه بیش از ۹ هکتار محوطه جدید نیز در این بندر استحصال خواهد شد.

راه‌اندازی سفرهای دریایی در خزر نیازمند مشارکت بخش خصوصی

معاون سازمان بندار و دریانوردی اعلام کرد: این سازمان از مشارکت بخش خصوصی در توسعه ناوگان مسافری دریای خزر استقبال می‌کند. علی جهاندیده در گفت‌وگو با ایستنا تصریح کرد: با توجه به جایگاه جغرافیایی مطلوب دریای خزر و اتصال آن به پنج کشور مهم منطقه، سازمان بندار و دریانوردی نسبت به توسعه ناوگان مسافری در این دریا نگاه مثبتی دارد. وی اضافه کرد: در این زمینه برنامه‌ریزی‌های مختلفی برای فراهم کردن مقدمات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی انجام شده تا شرایط لازم برای توسعه این ناوگان فراهم شود. معاون بندری و مناطق ویژه سازمان بندار و دریانوردی از توسعه ترמיنال مسافری بندرانزلی به عنوان یکی از اهداف در این زمینه خبر داد و گفت: در صورت مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری، می‌توان از این محل کشتی تأمین و سفرهای دریایی جدیدی را آغاز کرد. جهاندیده اضافه کرده: در صورت گسترش بخش مسافری دریای خزر در کنار توسعه روابط اقتصادی با همسایگان شمالی ایران، می‌توان به دستاوردهای صنعت توریسم نیز آندیشید و امیدواریم با همکاری لازم بین ایران و کشورهای خارجی و البته مشارکت بخش خصوصی این مهم در آینده نزدیک فراهم شود.



Shanghai Port

آخرین پیش بینی ها از افزایش حجم تجارت دریایی

تا سال ۲۰۴۵، علیرغم پیشرفت‌های احتمالی در حمل و نقل هوایی و زمینی، احتمالاً خطوط دریایی مهم‌ترین نقش را در اقتصاد جهان ایفا خواهند کرد. بنا بر پیش‌بینی‌های فعلی، تنها کالاهایی که از طریق دریا جابجا می‌شوند تا ۳۰ سال آینده احتمالاً دو برابر خواهند شد، رشد پیش‌بینی شده در قدرت محاسباتی، آکادمی موقعیتی و خودکار سازی می‌تواند به معنای سریع‌تر، ارزان‌تر و قابل اعتمادتر شدن حمل و نقل کالاها باشد. به لطف پیش‌بینی‌های دقیق و بلندمدت شرایط جوی و پیشرفت روش‌های ساخت و بهره‌برداری از کشتی‌ها، کشتیرانی نیز امن‌تر از هر زمان دیگری خواهد بود. به این ترتیب، حجم قابل توجه‌ای از اقتصاد جهان به تجارت دریایی بستگی خواهد داشت و در صورت ورود لطمه جدی به حمل و نقل دریایی، بعضی از کشورها با بحران‌های مالی مواجه خواهند شد. در صورت تنش میان کشورهای نزدیک به تنگه‌ها و مراکز حساس انسداد دریایی، جامعه جهانی عکس‌العمل نشان خواهد داد. به خصوص اگر تهدیدی در خصوص بستن خط دریایی مطرح باشد پیش‌بینی می‌شود کشورهای که احتمالاً تا سال ۲۰۴۵ بیشترین فعالیت را در سطح بین‌المللی خواهند داشت کشورهایی نظیر برزیل، چین و ایالات متحده برای یافتن یک راه حل مناسب در این زمینه با یکدیگر همکاری خواهند کرد. در صورتی که تلاش‌های دیپلماتیک برای کاهش تنش‌ها مثمر واقع نشود، استفاده از نیروی دریایی بین‌المللی برای تضمین باز ماندن خطوط دریایی روشی

بلا مانع خواهد بود. برای کشورهای هم‌مرز با نقاط انسداد می‌توان از ناظرهای بین‌المللی مستقر در خشکی استفاده کرد و نظارت هوایی، سایبری و فضایی بر منطقه احتمالاً تشدید خواهد شد

نکات امنیتی و دفاعی

ساخت وسایل نقلیه بی‌سرنشین که می‌تواند موجب حمل و نقل امن‌تر و قابل اعتماد تر و دور نگه داشتن راننده‌ها و کامیون‌ها (به ویژه در وسایل نقلیه ویژه حمل و نقل) از خطرات و موقعیت‌های آسیب‌زا شود. - تکیه بیشتر بر فناوری‌های خودکار می‌تواند زمینه لازم برای حملات سایبری به سیستم حمل و نقل را برای تروریست‌ها و مجرمان فراهم کند. - پیشرفت در سیستم پیشگیرانه و نحوه طراحی می‌تواند موجب حمل و نقل سریع‌تر و کارآمدتر شود. - توسعه‌هایی همچون سیستم‌های تولید جمعی، سیستم‌های خودکار مدیریت دارایی و سیستم‌های حمل و نقل کنترل از راه دور و بدون سرنشین، احتمالاً موجب افزایش قابل توجه بهره‌وری در حوزه لجستیک خواهد شد اما پیچیدگی فنی را نیز افزایش خواهد داد.

منبع:

Global Strategic Trend – Out to 2045



مدرن سازی بندر بصره توسط NAWAH

شرکت مدیریت بندر NAWAH (NPM) جهت چهار برابر سازی حجم عملیات در بندر بصره (که بندر المعکل نیز نامیده می‌شود) با وزارت حمل و نقل عراق و شرکت ژنرال بندر عراق قرارداد بسته است. NAWAH با گسترش عملیات به ترمینال دوم، بر تعهد خود مبنی بر مدرن سازی بندر بصره و احیای رودخانه اروند به عنوان یک خط تجاری مهم برای بار صنعتی و تجاری، عمل می‌کند.

اولین ترمینال کانتینری مدرن NPM که در اکتبر ۲۰۱۳ افتتاح شد، در حال حاضر دروازه مهمی برای همه انواع کالاهاست (از کالاهای مصرفی مرتبط با مایحتاج طبقه متوسط عراق تا تجهیزات و مواد حساس و حیاتی مورد نیاز جهت پاسخگویی به تلاش‌های گسترده عراق در زمینه توسعه نفت و گاز).

کالاهای وارداتی و صادراتی با حرکتی یکنواخت مابین خلیج فارس و ترمینال کانتینری NPM در حرکت هستند و از این ترمینال به شهر بصره و سراسر استان بصره وارد می‌شوند. حجم قابل توجهی از محموله‌ها به شهرهای مقدس نجف و کربلا، بغداد و سایر شهرها ارسال می‌شود.

در کنار حجم وسیع واردات، NPM به صادرات یکی از محصولات ناب عراق (خرما) کمک نموده است. طی دوماه گذشته، NPM بیش از ۴۰۰۰ تن خرما را در ۲۵۰ کانتینر از ترمینال خود در بندر بصره به امارات متحده عربی صادر نموده که از آنجا نیز راهی بازارهای سراسر خاورمیانه خواهند شد.

به موجب بخشی از این قرارداد ۱۰ ساله میان NAWAH و دولت عراق، NPM بازسازی اسکله شماره ۱۳ به طول ۱۵۰ متر و محوطه انبارش بار به وسعت ۴۰۰۰ مترمربع را انجام خواهد داد. هنگامی که ساخت و ساز در اسکله به نقطه اوج برسد، این اسکله به اسکله شماره چهاره NPM که تنها ترمینال کاملاً ترمینالی در بندر بصره است، خواهد پیوست. رشد تقاضا در بندر عراق همراه بیشتر می‌شود. شرکت مدیریت بندر NAWAH در تلاش است که به تاجران محلی و شرکت‌های بین‌المللی راه‌حلی مناسب جهت جابجایی به موقع بار و پاسخگویی به حجم بالای تقاضا، ارائه کند. اخبار جدید منتشر شده توسط دولت ایران و عراق در خصوص بازسازی رودخانه اروند و افزودن بر عمق آن موجب افزایش اهمیت این عملیات در شهر بصره شده است. با توجه به رشد تقاضا در بازار، توسعه اسکله ۱۳ به پشتیبانی از رشد کمک خواهد کرد.

NPM که به جابجایی بار کانتینری، بار فله و محموله‌های پروژه می‌پردازد، از سرویس فیدر زمان‌بندی شده و منظم از امارات متحده عربی به مرکز شهر بصره پشتیبانی می‌کند. NPM برای عراق همچون مدلی بارز برای سرمایه‌گذاری غربی و قراردادهای بهره‌برداری مشترک می‌باشد.

بازتاب

بنادر مکلف به قرار داد با بخش خصوصی شدند

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی به الحاق ۱۴ هزار و ۴۰۰ هکتار اراضی به بنادر شهیدرجایی و امام خمینی (ره) اشاره کرد و گفت: بنادر را مکلف به انعقاد قرار داد با بخش خصوصی کرده‌ایم. محمد سعید نژاد در گفت با مهر در خصوص الحاق اراضی جدید به بنادر کشور اظهار داشت: ۲ هزار و ۲۰۰ هکتار اراضی جدید به بندر شهیدرجایی اضافه شده و ۱۱ هزار هکتار اراضی جدید هم به بندر امام خمینی (ره) الحاق شده است. وی با بیان اینکه ۹۰۰ هکتار اراضی در بنادر به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی واگذار شده است، گفت: سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر، رشد و توسعه بنادر کشور و حمل و نقل دریایی را به دنبال دارد. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی درباره سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر، افزود: در هر سال برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور، برنامه‌ای را از ابتدای سال برنامه‌ریزی می‌کنیم که امسال هم بنابر مصوبه هیئت عامل سازمان، بنادر مختلف را مکلف کردیم تا با بخش خصوصی قرارداد ببندند.

معاون وزیر راه و شهر سازی در خصوص چگونگی الحاق اراضی به بنادر، افزود: در زمان ساخت اسکله در بنادر، بخشی از دریا خشک شده و به بنادر اضافه می‌شود ضمن آنکه امسال بخش زیادی از اراضی پشتیبانی بنادر را هم مهیا کردیم که اینها نیز به بنادر اضافه شده است.

زمان انتظار کشتی‌ها

در بندر بوشهر کاهش می‌یابد

مدیر کل بنادرو دریانوردی استان بوشهر گفت: در صد هستیم با برنامه‌ریزی انجام شده رسوب کانتینر در این بندر را به حداقل برسانیم. به گزارش فارس، محمد راستاد با بیان اینکه محوطه بندر بوشهر ۵۰ هکتار است، گفت: اکنون ۱۶ هکتار محوطه بندری بوشهر به نگهداری کانتینر تخصیص یافته است و زمان انتظار کشتی‌ها برای تخلیه کالا در بندر بوشهر اکنون به ترخیص کانتینر از این بندر وابسته است. مدیر کل بنادرو دریانوردی استان بوشهر تسریع در ترخیص کالا را عامل دیگری برای کاهش انتظار کشتی برای تخلیه کالا در بندر بوشهر دانست و گفت: در حال حاضر به دلیل افزایش حجم کانتینر ورودی به بندر بوشهر محدوده بندر بوشهر با بالاترین رسوب کانتینر مواجه است که بعضاً با انتظار کشتی‌ها برای پهلوگیری به اسکله روبرو هستیم. راستاد تاکید کرد: برای رفع این مشکل برنامه‌ریزی مهمی انجام شده که در آینده نزدیک منجر به کاهش رسوب کانتینر می‌شود و این مهم زمان انتظار و سرویس کشتی‌های تجاری به حداقل ممکن می‌رساند.



ترمینال‌های APM پوتی به دنبال رشد بیشتر

شرکت ترمینال‌های APM به‌منظور آماده نمودن یک طرح جامع بندری برای نیازهای آتی گرجستان و کشورهای واقع در مناطق فراساحلی همچون ارمنستان و آذربایجان، یک مطالعه مهندسی جامع انجام داده است.

رشد سریع توان عملیاتی کانتینری که تا سال ۲۰۱۷ از ظرفیت بندر پیشی خواهد گرفت، موجب انجام این تحقیق شد. در سال ۲۰۱۳،

توان عملیاتی کلی گرجستان ۴۰۵۰۰۰ TEU بود که ۸۲درصدآن از طریق پوتی جابه‌جا شد.

ظرفیت فعلی بندر پوتی ۶۰۰/۰۰۰ TEU است.

استین دیویدسن-مدیرعامل ترمینال APM پوتی، اظهار داشت: هر روزه کشتی‌های بزرگتری وارد دنیای تجارت می‌شوند و موجب تغییر شکل بازار و به چالش کشیدن زیرساخت‌های بندری خواهند شد. ما معتقدیم که با افزایش عمق آب و تهیه کانال‌های ورودی آسان‌تر با حداقل هزینه حمل‌ونقل برای صادرکنندگان و واردکنندگان و افزایش انعطاف‌پذیری زنجیره‌های تأمین ارمنستان و آسیای مرکزی، توانایی جذب شناورهای بزرگتر را خواهیم داشت. به‌عنوان اپراتور بزرگ‌ترین و مهم‌ترین بندر گرجستان، می‌خواهیم مطمئن باشیم که طرح‌های زیرساختی ما منعکس‌کننده بهترین سناریوهای مهندسی و اقتصادی برای بازار می‌باشد.

موقعیت جغرافیایی گرجستان موجب اتصال منطقه اقتصادی پررشد به یکدیگر شده و به‌عنوان یک هاب ترانزیت که به‌طور استراتژیک

بین اروپا و آسیای مرکزی واقع شده است، مزایای یک موقعیت رقابتی مناسب را در اختیار فرستندگان کالا قرار می‌دهد.

لازم به‌ذکر است که گرجستان کوتاه‌ترین لینک ترانزیت برای حمل‌ونقل مواد خام، کالاهای، گاز و نفت از آذربایجان و آسیای مرکزی به غرب می‌باشد. نکته مهم‌تر این است که گرجستان همچون یک چهارراه حمل‌ونقل شمالی-جنوبی بین روسیه و ترکیه و از طریق ارمنستان به ایران، می‌باشد. نرخ رشد متوسط در پنج سال گذشته

بین ۱۵ تا ۲۰درصد بوده است که بسیار بالاتر از نرخ تولید ناخالص داخلی می‌باشد و نشان‌دهنده روند رو به رشد کانتینری سازی در

گرجستان و کشورهای واقع در مناطق فراساحلی آن است.

آقای دیویدسن، خاطر نشان ساخت: پوتی از یک موقعیت بندری ایده‌ال برخوردار است و ما برای تضمین رشد اقتصادی پیوسته و جذب سرمایه‌های آتی در این بندر مهم به دنبال همکاری با دولت گرجستان هستیم. به عنوان یک اپراتور بندر جهانی، ما از دانش و تخصص کافی جهت به‌روز رسانی سریع بندر و آماده‌سازی آن برای راه‌اندازی عصر جدید زیرساخت‌های بندری گرجستان که مناسب نسل جدید کشتی‌ها می‌باشد، برخوردار می‌باشیم.

در فاز یک که تا سال ۲۰۱۷ به پایان خواهد رسید، این بندر جدید از دو اسکله عمیق که توانایی پهلودهی به شناورهای با ظرفیت بیش از ۹۰۰۰ TEU را خواهند داشت و به جرثقیل‌های مدرن دریا به ساحل مجهز است و از ظرفیتی معادل یک میلیون TEU برخوردار خواهدبود.

TIR

اجرای فاز جدید پیش‌اظهاری الکترونیکی در رویه کارنه تیر گمرک

گمرک ایران و ایرو توافق کردند فاز جدید پیش‌اظهاری الکترونیکی در رویه کارنه تیر اجرایی شود.

به گزارش خبرنگار ماهنامه بندر دریا به نقل از خبرگزاری مهر، این توافق در نشست مشترک مقامات ارشد گمرک ایران و سازمان ایرو در حضور نمایندگان اتاق بازرگانی و صنایع و معادن حاصل شد و این اقدامات موجب خواهدشد تا زمان و هزینه‌های عبور کالاهای تحت رویه کارنه تیر از قلمرو جمهوری اسلامی ایران به شکل قابل توجهی کاهش یابد.

ناصر علی مددی جهرمی معاون حقوقی و نظارت گمرک ایران در این نشست از رشد ۴ درصدی اسناد کارنه تیر خبر داد و گفت: تعداد این اسناد تاکنون در سال جاری به ۸۰ هزار سند رسیده است. وی افزود: در سال ۹۲ بیش از ۳۲۵ هزار سند ترانزیت در گمرک صادر شد که بیش از ۲۰ درصد آن از طریق کارنه تیر بود.

گزارش معاون حقوقی و نظارت گمرک از عملکرد ترانزیت کشورمان نشان می داد که قلمرو جمهوری اسلامی ایران امن ترین و بهترین مسیر ترانزیتی برای عبور کالاها در منطقه محسوب می‌شود.

جهرمی این را هم گفت که موقعیت جغرافیایی کشور ایران با ۱۵ کشور همسایه و بیش از ۸۰ کشور جهان، ایران را در موقعیت ترانزیتی بالایی قرار داده است. وی تاکید کرد که توافق کارنه تیر پلاس را ظرف یک هفته با اتاق بازرگانی نهایی خواهیم کرد و با توجه به حجم ترانزیت داخلی توقع کمک از جانب ایرو را داریم.

معاون حقوقی و نظارت گمرک در ادامه از نادیده گرفتن پاره‌ای مقررات ملی توسط برخی کشورها در مورد عبور کالاهای ممنوعه شرعی و قانونی هم انتقاد کرد و اظهارداشت: خواهش ما تفهیم این قوانین ملی به کشورها توسط ایرو است.

وی با بیان اینکه افزایش سرعت و کاهش هزینه‌ها دو هدف مشترک گمرک و ایرو است به این نکته هم اشاره کرد که گمرک جمهوری اسلامی ایران با ورود پیش‌سازهای مواد مخدر در چارچوب قوانین شرعی و ملی به شدت برخورد می‌کند و این موضوع نیز می

بایست مورد توجه کشورها قرار گیرد.

همچنین "رافائل هیرت" رئیس کارنه تیر هم در این نشست گفت: ایران از نظر کارنه تیر از جمله کشورهای فعال است و در دو سال متوالی شاهد روند رووبه‌رشد ترانزیت، تحت رویه کارنه تیر در ایران بوده‌ایم.رئیس کارنه تیر با اعلام اینکه الحاق به پروژه کارنه تیر الکترونیکی (E-TIR) از سوی گمرک ایران، اقدامی سازنده و در خور تحسین است گفت:

هدف از این پروژه توسعه کارایی کنواسیون تیر و رونق و امنیت تجارت است.

وی تأکید کرد: امیدواریم با اجرای پیش‌اظهاری الکترونیکی در رویه کارنه تیر مسائل مختلف و از جمله مسئله افزایش تضمین‌ها تا سقف ۶۰ هزار یورو حل و فصل شود. هیرت افزود: رعایت استانداردها و روان سازی به موازات هم باعث افزایش ایمنی و سرعت در ترانزیت خواهدشد. هیرت با اشاره به اینکه ما پیشنهاد گمرک ایران مبنی بر اشراف کامل بر اطلاعات سیستم ردیابی هوشمند (GPS) کامیون‌های خارجی را با علاقه‌مندی مورد بررسی قرار خواهیم داد افزود: همچنین مقررات داخلی کشورهای اسلامی در خصوص کالاهای ممنوعه با تخصیص کد مخصوص قابل رعایت خواهدبود.

بازتاب

افزایش ۶برابری ترانزیت کالاهای غیرنفتی در بنادر استان هرمزگان

بندرعباس - خبرنگار اطلاعات: مدیر کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، از ۶برابر شدن حجم ترانزیت کالاهای غیرنفتی، افزایش ۴۵درصدی پهلوگیری کشتی‌ها و رونق ۴۵درصدی ترانشیپ در بنادر تجاری این استان در چهارماه امسال خبر داد.

ابراهیم ایدنی در نشست با خبرنگاران افزود: از ابتدای سال تاکنون ۳۲میلیون و ۲۰۲هزار و ۱۶۶تن کالاهای نفتی و غیرنفتی از طریق بنادر تجاری استان تخلیه و بارگیری شده است.

وی ادامه داد: از کل عملیات انجام شده در سطح بنادر استان در این مدت، ۲۰میلیون و ۷۴۳هزار و ۴۱۸تن مربوط به کالاهای غیرنفتی و ۱۱میلیون و ۴۵۸هزار و ۷۴۸تن نیز به مواد نفتی اختصاص دارد.

امضای قرارداد ساخت سیلوی جدید غلات و انبار سرپوشیده در منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر

در راستای افزایش ظرفیت منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر ، قرارداد ساخت سیلوی جدید غلات و انبار سر پوشیده فی مابین اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران و شرکت خدمات دریایی و بندری سینا به امضاء رسید.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، مدیر کل بنادر و دریانوردی استان مازندران هدف از امضای این قرارداد را افزایش دو برابری توان عملیاتی منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در امر تخلیه و بارگیری کالا عنوان کرد.

منوچهر تاتینا افزود: براساس قرارداد منعقدۀ با شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا، سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۱۵۰میلیارد ریال احداث خواهدشد.

مدیر منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر مدت قرارداد ساخت

سیلوی ۵۰ هزار تنی غلات را ۱۵ سال شامل ساخت و بهره

برداری عنوان کرد.

آمادگی برای حمل محصولات فیلیپین به بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران

سرپرست معاونت بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان از برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته و ایجاد آمادگی لازم در بندر شهیدرجایی برای حمل محصولات کشاورزی

در گفتگو با دبیر اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی عنوان شد:

بنادر، صاحب اتاق فکر اختصاصی

می‌شوند



| **محسن صادقی فر** |

دبیر اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی و صاحب‌نظر در مسائل بندری و دریایی

محسن صادقی فر در نشست تخصصی «توسعه بندرهای ایران» در تهران، شهریور ۱۳۸۷

دبیر اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی، ایجاد توفان فکری و طرح مسایل و مشکلات را از جمله اهداف تشکیل اتاق فکر سازمان بنادر عنوان کرد. وی همچنین از راه اندازی اتاق فکر سازمان بنادر در اداره کل بنادر استان ها خبر داد.

محسن صادقی فر در گفتگو با تین نیوز، درباره روند شکل گیری اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی اظهار کرد: بعد از بازستستگی در دی ماه سال گذشته، کار برگزاری اتاق فکر را آغاز کردم که به تدریج برگزاری جلسات، منظم شد و تاکنون، ۹ جلسه برگزار شده است.

صادقی فر افزود: نخبگان صنعت بندر و دریا، افراد صاحب تجربه، جوانان خلاق، مدیران بخش خصوصی بندری و دریایی، از جمله کسانی هستند که در این اتاق فکر حضور دارند. تلاش ما این بوده که افراد صاحب نظر و باتجربه از همه گروه‌ها از جمله ترمینال اپراتورها، نمایندگان خطوط کشتیرانی، انجمن کشتیرانی، اتحادیه مالکان کشتی، انجمن مهندسی دریایی و حتی از برخی وزارخانه ها و نیز مدیران سازمان بنادر، در این اتاق حضور داشته باشند.

وی در بیان هدف راه اندازی اتاق فکر سازمان بنادر اظهار کرد: در این اتاق قرار است از کوچک ترین مشکلاتی که در بنادر می‌تواند وجود داشته باشد تا مشکلات بزرگ تر که نیاز به کارهای فکری سنگین دارد، مورد بحث و بررسی قرار بگیرد و اتاق، بستری برای ایجاد فکر و ایده و ارائه راهکارهای خلاقانه باشد تا منجر به بهبود فرایندها و مشکلات بندری و دریایی کشور شود.

اتاق فکر بنادر؛ سه کار گروه و بیش از ۶۰ عضو

دبیر اتاق فکر سازمان بنادر، در ادامه درباره روند شکل گیری کار گروه‌های این اتاق گفت: در ابتدای شکل گیری اتاق، حدود ۶۰مشکل و مسئله بندری و دریایی را شناسایی کردیم که به همه اعضای اتاق هم ارسال شد، البته در یکی دو جلسه اول بیشتر به دنبال این بودیم که توفان فکری ایجاد شود و مشکلات بیان شد اما متوجه شدیم که با این شیوه، به نتیجه مطلوب نمی رسیم،

بنابراین مسائل تحت سه بخش اصلی با عنوان «امور بندری و ترمینال‌ها»، «امور دریایی و آموزش» و «نمایندگی ها و تسهیلات بندری» طبقه‌بندی شد که نهایتاً سه کارگروه به همین نام‌ها شکل گرفت و موضوعات، بین آنها تقسیم شد.

وی ادامه داد: از میان اعضا، تعدادی برای ریاست کارگروه‌ها معرفی یا نامزد شدند و بارای اعضا، روسای کار گره‌ها تعیین شد و بعد از آن نیز افراد اعلام کردند که می‌خواهند عضو کدام کارگروه یا کارگروه‌ها باشند؛ در حال حاضر اتاق فکر سازمان بنادر بیش از ۶۰ عضو دارد که در این سه کارگروه تقسیم شده‌اند.

اتاق فکر سازمان بنادر به استان‌ها می‌رود، صادقی فر گفت: هر چه پیش رفتیم احساس کردیم که وجود این اتاق فکر چه قدر برای سازمان لازم بوده و تنها اهمیت آن، ایجاد توفان فکری یا مطرح شدن مسائل نیست بلکه تلفیقی از این موارد است، در حال حاضر سطح کار بالاتر رفته و کلان تر شده است و این نیاز احساس می‌شود که لازم است این اتاق فکر در بنادر نیز تشکیل شود زیرا بسیاری از مسائلی که در اتاق مطرح می‌شود، مربوط به مشکلات بنادر و عمده آنها در بندر شهیدرجایی است.

وی افزود: از آنجا که ما می‌خواستیم به همه بنادر توجه داشته باشیم، ابتدا پیشنهاد شد که از طریق ویدئو کنفرانس، دوستان بنادر را نیز در اتاق داشته باشیم اما امکان و زمان این کار را نداشتیم، به همین دلایل تصمیم گرفتیم دقیقاً همین اتاق فکر را در بنادر نیز داشته باشیم.

صادقی فر در این باره توضیح داد: در اتاق فکرهای استانی، مدیرکل بندر، ریاست اتاق را خواهد داشت و معاونان او نیز باید در اتاق حضور داشته باشند، دبیر اتاق هم می‌تواند از بخش خصوصی انتخاب شود، این مسئله اختیاری است اما ریاست کار گروه‌ها حتماً باید از بخش خصوصی باشند.

دبیر اتاق فکر سازمان بنادر یادآور شد: دبیر اتاق استانی، توسط مدیرکل بندر، از درون اداره بنادر یا بیرون تعیین می‌شود و برای تعیین روسای سه کارگروه اصلی هم که قرار است از بخش

خصوصی باشند، باید رای گیری صورت بگیرد.

وی افزود: ما می‌خواهیم وسعت کارمان به گونه‌ای باشد که مسائل همه بنادر دیده شود، زیرا در حال حاضر به دلیل اهمیت بندر شهیدرجایی، توجه ویژه‌ای به این بندر می‌شود اما این طور نیست که بنادر دیگر، مشکل نداشته باشند، سایر بنادر هم درگیر مسائل مهمی هستند که باید به آنها توجه شود و برخی تسهیلات باید در اختیارشان قرار بگیرد تا بهره وری بیشتری داشته باشند، بنابراین نیاز هست که فرصت بیشتری به مدیران بنادر داده شود تا تیم خودشان را تشکیل دهند تا از اتاق های استانی هم نتایجی استخراج شود، البته ممکن است برخی مسائل در بندر حل شود و در مورد برخی، ممکن است نیاز باشد که در اتاق فکر سازمان مطرح شود.

به گفته صادقی فر، موضوع تشکیل اتاق فکر استانی بنادر، در حال حاضر به صورت تلفنی به مدیران کل بنادر اعلام شده و در جلسات نیز از سوی مدیرعامل به آنها اعلام شده و قرار است نامه ای نیز در این رابطه با امضای مدیرعامل سازمان به بنادر ارسال شود، همچنین گزارشات و صورت جلسات قبلی اتاق فکر بنادر نیز به اداره کل بنادر ارسال خواهدشد.

وی در بیان برخی نتایج حاصل شده از اتاق فکر گفت: حدود هفت یا هشت مورد از مسائلی که تاکنون در اتاق مطرح شده، به نتیجه رسیده و برخی، منجر به ارسال نامه به بنادر شده است، البته درباره برخی مسائل تصمیم‌گیری بسیار دشوار است و نمی‌توان درباره آنها سریع عمل کرد زیرا ممکن است تبعات مالی و حقوقی برای سازمان داشته باشد.

تشکیل اتاق فکرهای فعال مجازی در وایبر

صادقی فر همچنین درباره گروه‌های شکل گرفته در فضای وایبر که به نوعی اتاق فکر مجازی تبدیل شده‌اند، اظهار کرد: با ایده اتاق فکر سازمان بنادر، در وایبر گروهی با عنوان بندری را راه اندازی کردم، متشکل از افرادی از اتاق فکر سازمان و نیز فعالان این حوزه که در اتاق فکر نبودند، عملکرد این گروه تخصصی است و تا پیش از آن، گروه دریایی و بندری تخصصی در وایبر وجود نداشت.

وی با بیان این‌که «برخی مسائل ناتمام اتاق فکر سازمان، در گروه بندری در وایبر ادامه پیدا کرد» افزود: در ادامه، با پیشنهاد روسای کار گروه‌های اتاق، گروه‌های وایبری دیگری با نام‌های کارگروه‌های اتاق تشکیل شد که در حال حاضر این گروه‌ها فعال هستند و مباحث در آنجا مطرح می‌شود.

دبیر اتاق فکر سازمان بنادر ادامه داد: بحث های داغی در این گروه‌های وایبری مطرح می‌شود، نکته مثبت این گروه‌ها این است که برخی مسئولان نیز در آنها حضور دارند و در جریان مشکلات قرار می‌گیرند و بدین ترتیب، بهتر می‌توانند تصمیم‌گیری کنند؛ در مجموع روند این گروه‌ها مثبت است.

صادقی فر افزود: در وایبر، مسائل بدون رودربایستی گفته می‌شود و آقایان سعیدنژاد و جهاندیده نیز از طرح موضوعات استقبال می‌کنند، برخی مباحث بسیار علمی است و در مجموع، عملکرد این گروه‌ها را مثبت می بینم.

صادقی فر در پایان گفت: امیدوارم در اتاق های استانی نیز حضور فعالانه ای را از بخش های مختلف شاهد باشیم و بتوانیم افراد صاحب نظر در بنادر را بدین ترتیب شناسایی کنیم.

بازتاب

فلیپین به صورت مستقیم از کشور مبدا به بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران خبر داد.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، محمدعلی اصل سعیدی پور در جریان بازدید سفیر کشور فلیپین از امکانات و ظرفیت‌های منطقه ویژه اقتصادی بندر شهیدرجایی گفت: فلیپین بزرگ‌ترین تولیدکننده نیروی انسانی در یانوردی جهان است و یک سوم در یانوردان جهان را این کشور تأمین می‌نماید.

وی افزود: با توجه به اینکه بندر شهیدرجایی در کریدور شمال – جنوب منطقه قرار دارد؛ این بندر آمادگی آن را دارد تا خدمات لازم برای ترانزیت کالاهای کشورهای تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان را ارائه نماید. سعیدی پور اضافه کرد: تجار ایرانی بسیاری از محصولات کشاورزی فلیپین از جمله موز مصرفی کشور را از طریق بندر جبل‌علی به بندر شهیدرجایی فیدر می‌نمایند که با توجه به امکانات موجود، این بندر آمادگی خود را جهت پذیرش چنین کالاهایی به صورت مستقیم از کشور مبدا اعلام می‌نماید.

سرپرست معاونت بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان در این بازدید، ظرفیت‌ها و توانمندی بندر شهیدرجایی را به سفیر کشور فلیپین ارائه نمود و آمادگی ارائه هر گونه خدمات تخلیه و بارگیری و خدمات لجستیک کالا را در این بندر به این کشور اعلام کرد.

سعیدی پور اظهار داشت: مذاکرات گسترده‌ای با خطوط کشتیرانی معتبر دنیا انجام شد و در خط کشتیرانی لاینر علاقه‌مندی خود را جهت حضور در بندر شهیدرجایی اعلام داشتیم که هم‌اکنون هر جمعه یک کشتی از خطوط لاینر به بندر شهیدرجایی وارد می‌شود.

محسن صادقی فر در نشست تخصصی «توسعه بندرهای ایران» در تهران، شهریور ۱۳۸۷

سه‌م دریادر اقتصاد مقاومتی نادیده گرفته نشود

خبرگزاری مانا: دبیر تشخیص مصلحت نظام گفت: استفاده از ظرفیت بندر چابهار برای اتصال به اقیانوس هند و سایر کشورهای حوزه خلیج فارس امری ضروری و بدیهی است به گزارش خبر نگارمانا، محسن رضایی در همایش اقتصاد مقاومتی در دانشگاه سیستان و بلوچستان که از طریق ویدیو کنفرانس سخنرانی می‌کرد در بخشی از سخنان خود گفت: سهم دریا و اقتصاد آن در اقتصاد مقاومتی نباید نادیده گرفته شود. دبیر تشخیص مصلحت نظام در ادامه بیان کرد: دسترسی و برقراری امنیت در آب‌های آزاد یکی از ظرفیت‌های مهم در تحقق اقتصاد مقاومتی است. رضایی خاطر نشان کرد: در تمام دنیا بنادر، گذرگاه اقتصادی هستند اما در کشور ما آب‌های آزاد از تعریف اصلی فاصله دارند. دبیر تشخیص مصلحت نظام در ادامه گفت: بیش از هر چیز باید راه‌های دریایی و خطوط ریلی که از جمله شاخص‌های اقتصاد مقاومتی منطقه سیستان و بلوچستان است را در سند چشم انداز ۱۴۰۴ لحاظ کنیم.



آرا باختر

- ✓ کشتیرانی و نمایندگی خطوط دریایی
- ✓ حمل و نقل بین المللی جاده ای، ریلی و هوایی
- ✓ ترانزیت داخلی و خارجی
- ✓ به تمام گمرکات
- ✓ تخلیه، بارگیری، بارشماری
- ✓ اتبارداری و بسته بندی
- ✓ خدمات گمرکی و ترخیص کالا
- ✓ خدمات بندری و محوطه داری
- ✓ فورواردر و کریبر
- ✓ خدمات چار ترینگ کشتی
- ✓ خدمات امور بیمه ای
- ✓ مشاوره و طراحی انواع حمل

Your Global Credit

نمایندگی مشهد:

۰۵۱۱ - ۸۵۳۹۵۸۰ - ۳

نمایندگی بندرعباس:

۰۷۶۱ - ۵۵۶۳۹۴۶

نمایندگی دفتر مرکزی:

TEL : (021) 88 480 530-7

www.abcgroup.ir

info@arabakhtar.com

وضعیت فعلی صنعت بنادر از لحاظ ابتکارات عملکردی

در سطح ترمینال‌ها، طرح CTQI از جمله طرح‌های ابتکاری است که فعلاً وجود دارد و می‌توان به آن اشاره کرد. این برنامه را گرمانیشر لوید (Germanischer Lloyd) تهیه کرده است. گزارشی که نشریه "تجارت" در ارتباط با مسئله "سودآوری در بنادر" منتشر کرده نمونه دیگری است. این گزارش به طور مشخص به چند ترمینال خاص پرداخته و داده‌های اصلی آن از شرکت‌های حمل و نقل گرفته شده است، و اما از بُعد نظرات مصرف کنندگان پیرامون سطح کیفی خدمات بندری، "طرح خدمات مصرف کنندگان AAPA" از بارزترین طرح‌هایی است که هم‌اکنون در بنادر ساحل شرقی ایالات متحده در دست اجراست. به‌طور کلی در سطح بنادر، هم‌اکنون نگاه اصلی به سمت عملکرد زیست‌محیطی جلب شده و در این خصوص سازمان بنادر اروپایی (European Seaport Organization) و اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها (IAPH) پیشگامان این حرکت به شمار می‌آیند. گرچه در حوزه ترمینالی تعداد طرح‌های ابتکاری چندان قابل ملاحظه نیست اما در حوزه‌های دیگر همچون اقتصاد کلان مطالعات قابل توجهی توسط نهادهای بین‌المللی (همچون OECD، بانک جهانی، همایش اقتصاد جهانی و UNCTAD) در ارتباط با شاخص‌های عملکردی کشورها در بحث کیفیت زیرساخت‌ها و میزان انسجام زیرساختی صورت گرفته است.

با این همه، این اجماع نظر وجود دارد که جای یک مرجع مستقل و مشخص که تأمین کننده نیازهای داده‌ای و اطلاعاتی باشد در صنعت بین‌المللی بنادر خالی‌ست؛ مرجعی که متولی آن خود بندری‌ها باشند و به عنوان مرکزی برای اجتماع فعالان حوزه بنادر عمل کند. این مرجع ضمن این که نباید محدود به مسائل ترمینالی باشد می‌بایست بتواند شرکت‌ها را از لحاظ اطلاعات صنعت بنادر تغذیه، و آگاهی رسانی مطلوب از وضعیت کلی صنعت بنادر صورت دهد و در عین حال آمار و ارقام مفیدی نیز در اختیار فعالان قرار داده و عملکرد کشورها را در ارتباط با این صنعت در قالب شاخص‌های کلان تبیین کند.

صنایع در حوزه عملکردی تشنه داده‌های دقیق و قابل اطمینان‌اند

اعتقاد ما این است که باید در بحث پذیرش فعالان جدید در این صنعت کارهای جدی صورت گیرد. برای مثال، چرا باید نشریه تجارت در زمینه CTQI که یک طرح ابتکاری در بحث ترمینالی است، داده‌های مورد نیاز خود را از شرکت‌های حمل و نقل بگیرد؟ در حالی که مراجع ذیربط در مسائل بندری در هر دو این طرح‌های ابتکاری در حاشیه‌اند و حتی بعضی از آن‌ها در واکنش به رتبه بندی که نشریه تجارت اعلام می‌کند، موضع دفاعی به خود می‌گیرند و بخش قابل توجهی از منابع خود را صرف تعدیل و تقویت موقعیت خود در این رتبه بندی می‌کنند. به همین دلیل ما معتقدیم یک مرکز جدید و مکمل باید ایجاد شود که کارش جمع‌آوری، تحلیل و یکپارچه سازی منابع اطلاعاتی مربوط به روند بازار، عملکرد مالی و اجتماعی - اقتصادی، عملکرد زیست‌محیطی، عملکردهای جاری، بررسی نظرات مصرف کنندگان خدمات بندری درباره ابعاد کیفی خدمات و نیز کیفیت مدیریت‌ها در سطوح منطقه‌ای و جهانی باشد. در شرایط کنونی که در صنعت بنادر شاهد فشار فزاینده‌ای از سوی فعالان دولتی و محلی و نیز سرازیر شدن روزافزون سرمایه به این حوزه هستیم، یک رویکرد متعادل، یکپارچه و عملی در ارتباط با عملکرد بندری - اگر ایجاد شود - می‌تواند ابزاری مهم در جذب سرمایه باشد و زمینه صدور مجوزهای فعالیت بیشتر و بهبود تفاهم میان فعالان را بیش از پیش فراهم آورد. به عنوان مثال، اخیراً شرکت‌های کانتینری در پاسخ به فشارهای بی‌امان فعالان، اقدام به ایجاد یک مرکز مشترک برای تأمین نیاز فعالان به



Rotterdam Port

مدیریت عملکرد در صنعت بنادر



Professor Dr. Michaël Dooms, Solvay Business School, University of Brussels (VUB), Belgium

داشته‌اند مثل صنعت فرودگاهی از خود بروز نداده؛ صنعت فرودگاهی از جمله عرصه‌هایی است که اخیراً شاخه‌های تازه‌ای پیرامون مدیریت عملکرد ایجاد کرده و از جمله فعالیت‌هایی که در آن جریان دارد می‌توان به گزارش سالانه ATRS در صنعت فرودگاهی اشاره نمود که توسط یک شبکه دانشگاهی و با پشتیبانی تنی چند از فعالان این صنعت اداره می‌شود. برنامه "بررسی کیفیت خدمات فرودگاهی" (ASQ) نمونه دیگری از فعالیت‌هایی است که توسط شورای بین‌المللی فرودگاه‌ها انجام می‌شود. اغلب شاخص‌های عملکردی که در این گونه فعالیت‌ها مورد توجه قرار دارند مبتنی بر داده‌هایی است که توسط اعضای شبکه ارائه می‌شوند یا حاصل نظرات دریافت کنندگان خدمات است که در قالب طرح‌های نظرسنجی بدست می‌آیند.

طی بیست ساله اخیر، مدیریت بندری - به انحاء مختلف و گرچه به صورت پراکنده - به یکی از داغ‌ترین موضوعات چه در عرصه صنعت و چه در محافل آکادمیک؛ از عملکرد امور ترمینال‌ها گرفته تا پیوستگی و انسجام دریایی (maritime connectivity) و عملکردها (امور جاری، جنبه‌های اجتماعی - اقتصادی، زیست‌محیطی و تصدی) تبدیل شده است.

در سطح آکادمیک، نگاه اصلی کارهای پژوهشی رفته رفته به مقایسه عملکرد ترمینالی بنادر مختلف و رویکردهای موجود در این حوزه معطوف شده است. در این مطالعات، تکنیک "data envelopment analysis" اهمیت به خصوصی پیدا کرده - هر چند که نقدهایی نیز بر آن وارد است. اما صنعت بنادر هنوز آن میزان توجهی که دیگر صنایع زیرساختی به این مسئله

اولین نشست بین المللی سرمایه گذاری در بنادر

THE 1ST International Conference
On Investment in the Iranian Ports
15 Jan. 2015 TEHRAN-IRAN



توسعه سرمایه گذاری در بنادر
ضامن رشد اقتصادی کشور

تهران، مرکز همایش های بین المللی رایزن، ۲۳ دی ماه ۱۳۹۳

عملکردها با کمک یک سیستم مدیریت دانش یاری رساند. تحقق این منظور نیاز به ایجاد یک سازوکار قوی انسانی- مالی دارد تا هم روحیه بی طرفی را میان فعالان نسبت به کل صنعت ترویج کند و هم مشارکت پیوسته و مداوم آن ها را تضمین نماید و از سوی دیگر این قاعده را به یک ساختار دائمی تبدیل کند. قبل از تشکیل چنین سازوکاری، فعالان به یک دیدگاه مشترک، ابتدا در زمینه ماهیت سازمان (این که تجاری باشد یا غیر تجاری) و سپس شکل قانونی و نوع تصدی گری آن برسند؛ امری که در سایر صنایع و حوزه ها تحقق پیدا کرده است.

PORTOPIA به عنوان فرصتی منحصر به فرد

در حوزه بنادر

کمیسیون اروپا به دنبال اجرای پروژه PPRISM و شناسایی چالش هایی که پیش از این ذکر شد، به موازات سرمایه گذاری پنجاه میلیارد دلاری این اتحادیه موسوم به EU-FP7 (برای سال های ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۳) تصمیم گرفت که سرمایه گذاری مولد نیز در زمینه توسعه و تقویت بستر جدید ایجاد شده (در حوزه عملکرد) انجام دهد. در پی فراخوانی که در قالب برنامه FP7 صادر شد کنسرسیوم PORTOPIA انتخاب شد و مأمور رفع چالش های مورد اشاره و تقویت بستر اطلاعاتی ایجاد شده در حوزه مدیریت عملکرد بنادر و در عین حال ایجاد فضای هم افزایی و تبادل دانش و اطلاعات میان فعالان حوزه بنادر شد. در همین راستا و به موازات دیگر صنایع زیرساختی اروپا مانند راه آهن و فرودگاه که بودجه های تحقیقاتی و تکنولوژیکی دارند، این پروژه شروع به اعطای برخی حمایت های مالی در زمینه تقویت و توسعه تکنولوژیکی بنادر در افق ۲۰۲۰ و نیز در راستای برنامه ابتکاری ۸۰ میلیارد دلاری کمیسیون اروپا در بازه زمانی ۲۰۱۴-۲۰۲۰ نموده است. در این پروژه (PORTOPIA) که در اول سپتامبر سال ۲۰۱۳ آغاز به کار کرد ۱۲۰ گروه ذینفع از صنعت بنادر گرفته تا محافل آکادمیک و موسسات پژوهشی از نه کشور اروپایی و همگی دارای سابقه قابل توجه در بحث "ایجاد شاخص ارزیابی عملکرد" حضور دارند. قرار است یک مجموعه متشکل از ده عضو متحد، توان کارشناسی و اطلاعاتی خود را در ارتباط با مصرف کنندگان خدمات بندری، ارائه کنندگان خدمات بندری و سایر فعالان در اختیار این کنسرسیوم قرار دهند. همچنین بناست در یک بازه چهار ساله، منابع داده ای موجود در قالب یک مجموعه مادر با هم تلفیق شده و مجموعه ای متناسب و یکپارچه تشکیل شود. طبق زمان بندی صورت گرفته، این سازمان بناست در ماه سپتامبر ۲۰۱۵ به طور رسمی آغاز به کار کند. اگر این سازمان بخواهد زمینه رشد و بالندگی را پیدا کرده و رهیافت های مناسبی در خصوص تبیین خط مشی آینده دریافت کند، باید بتواند در برنامه EU-FP7 پذیرفته شود تا از سوی دیگر نیز هم در قالب سازمان بنادر اروپایی و هم به عنوان ارائه کننده ICT مبادرت به سرمایه گذاری در منابع توسعه نماید - کمیسیون اروپا تقریباً ۷۰ درصد از مبلغ مجموع کل منابع پروژه را پرداخت می کند - افزون بر این ها، این سازمان (PORTOPIA) می تواند به عنوان نماینده اروپا با خط مشی کاملاً روشن در سطحی بالاتر از اروپا حرکت کند و در مقیاس جهانی به بستر سازی در حوزه عملکرد بنادر بپردازد.



Long Beach Port

داده های روز، به ویژه در بحث محیط زیست و مسائل امنیتی نموده اند. وقتی شاخص عملکردی مشخص و یکپارچه ای در ارتباط با مسائل عملکردی وجود نداشته باشد، هر کسی دیدگاه خود را ملاک قرار می دهد و مسائل را بر پایه شرایط می سنجد و در نتیجه این خطر بزرگ به وجود می آید که دولت ها، سازمان های بزرگ و سرمایه گذاران هر کدام راه خود را می روند و هر کس به هر منبعی خارج از حوزه بندری که بتواند دست می برد تا در اتخاذ تصمیم و قانون گذاری (دولت ها)، اجرای پروژه (جوامع محلی و سازمان های بزرگ) یا انجام سرمایه گذاری (سرمایه گذاران) از آنها مدد جوید.

چالش های فراروی مدیریت عملکرد

در اتحادیه اروپا، کمیسیون اروپا و سازمان بنادر اروپایی (ESPO) از سال ۲۰۰۷ به این سو توجه خاصی را به مسئله ایجاد یک مرجع مشخص در بحث مدیریت عملکرد بنادر با هدف آگاهی رسانی در زمینه عملکرد بنادر نشان داده اند. سازمان بنادر اروپایی به تبعیت از کمیسیون اروپا در جریان "مذاکره در خصوص تبیین خط مشی بنادر اروپایی" و با همکاری پنج دانشگاه سرانجام به فراخوان ایجاد "نهاد نظارتی بنادر اروپایی" پاسخ مثبت داد و بر همین اساس، پروژه PPRISM را در سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۲ به اجرا درآورد و ضرورت ایجاد و تدوین شاخص های ارزیابی را محقق و یک طرح مطالعاتی آزمایشی راه همراه با اولین پایگاه اطلاعاتی عملکرد بنادر اروپا به جریان انداخت.

در اثر اجرای پروژه PPRISM برخی چالش های فراروی مدیریت عملکرد صنعت بنادر شناسایی گردید. اول این که اگر قرار است در بحث مدیریت عملکرد، تبادل و بده و بستانی (داده و اطلاعات) صورت گیرد لازم است ایجاد یک فضای اعتماد و تفاهم متقابل بین فعالان صنعت بنادر است. دوم این که مسئله هزینه در بحث جمع آوری و مدیریت داده، باید در حداقل ممکن باشد. سوم این که باید زمینه "مشارکت" به عنوان یک امر مثبت و سازنده برای کلیه فعالان فراهم باشد (یعنی نه تنها جریان اطلاعات باید بین بنادر بلکه باید بین فعالان نیز بروز و ظهور داشته باشد) به ویژه از این نظر که کدام عوامل در شکل گیری بهترین روش ها و عملکردها مؤثرند، چه عواملی برخاسته از شرایط است و نیز چگونه می توان در فضایی توأم با هم افزایی یکدیگر را در شناسایی



اولین کانینر ۱۴۰۰۰ TEU خط کشتیرانی CSCL - بندر هامبورگ

بندر و دریاهمرکز بررسی هاو مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی طی خبرنگنامه‌ای که هر ماه به آن رامنتشر می کند،اقدام به بررسی مسائل و موضوعات مهم در خصوص بنادر و دریانوردی و صنعت کشتیرانی و دریایی در داخل و خارج از ایران می پردازد.نکته‌ای که توجه ماهنامه بندر و دریا را جلب کرد در واقع ابتکاری است که این مرکز در چهار شماره اخیر خبرنگ نامه خود انجام داده و باطرح موضوعاتی خاص از کارشناسان ذیربط دعوت به عمل می آورد تا در خصوص پرسش هر شماره دیدگاه و تحلیل‌های خود را جهت درج در شماره بعدی منعکس نمایند.از آنجایی که این رویکرد باقبال عمومی روبه رو شده و توجه کارشناسان زنده را در جهت تحلیل موضوعات مطروحه به خود جلب کرده است، لذا با توجه به اهمیت موضوع مورد اشاره در شماره ۵۰ آن خبرنگ نامه، در این شماره از مجله بندر و دریا ضمن انعکاس مبحث یادشده، گزارش ویژه‌ای تنظیم شد.شایان ذکر است که موضوعاتی باعناوین «اتحاد p3»، «رااندازی خط آهن باری چین-اروپا توسط GEFCO»، «افزایش فعالیت ترمینال کانتینری در بندر صحرار عمان» و «دعوت ایران از سرمایه‌گذاران بندری» در شماره‌های اخیر این خبرنگ نامه نیز درج شده که حاوی تحلیل‌های منتخب کارشناسان است. علاقه‌مندان جهت فایل الکترونیکی خبرنگ نامه می‌توانند به آدرس <http://research.pmo.ir> مراجعه نمایند.

دستیابی به سرزمین‌های بالا دست خلیج فارس و فرصت‌های استراتژیک ایران

بندر صحار؛ پایان یکه تازی جبل علی

بندر صحار یکی از بزرگ‌ترین بندرهای خلیج فارس است. این بندر در امتداد ساحل شرقی شبه جزیره عربستان واقع شده و در فاصله ۱۰۰ کیلومتری از دبی قرار دارد. بندر صحار در حال حاضر یکی از مهم‌ترین مراکز ترانزیت و بازرگانی منطقه خلیج فارس است. بندر صحار در حال حاضر یکی از مهم‌ترین مراکز ترانزیت و بازرگانی منطقه خلیج فارس است.

حمل و نقل دریایی در منطقه خلیج فارس و جنوب آسیا با توجه به اهمیت این مناطق از نظر انرژی و وجود کشورهای بسته فاقد راه دریایی واقع در شمال و بالادست خلیج فارس در سال‌های اخیر مورد توجه جدی قرار گرفته است. در دوده اخیر توسعه بندری در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس به ویژه در امارات متحده عربی رشد شتابانی داشته است. در چند سال اخیر بندر جبل علی دبی به عنوان هاب دریایی منطقه در کانون توجهات قرار گرفته است. اما بندر جبل علی همواره نمی‌تواند مصون از رقابت باشد. در حال حاضر رقابت‌های بندری در درون خلیج فارس و بیرون از تنگه هرمز یکه تازی این بندر اماراتی را تهدید می‌کند. بندر جدید دوحه قطر که بخشی از برنامه چشم‌انداز ۲۰۳۰ این کشور است تبدیل شدن به هاب دریایی منطقه را در کنار سایر بنادر خلیج فارس هدف گرفته است. در بیرون از تنگه هرمز در کرانه‌های دریای عمان، کشور عمان به دنبال تجربه موفقیت آمیز تأسیس و بهره‌برداری از بندر کانتینری سلاله در حال ساخت بندر مدرن صحار از طریق سرمایه‌گذاری مشترک با بندر روتردام هلند است. به نظر می‌رسد آغاز بهره‌برداری از بندر صحار، پایانی بر افسانه رقابت ناپذیری بندر جبل علی دبی است. این تحولات بر حمل و نقل دریایی ایران اثرات مثبت و سازنده‌ای خواهد داشت، ایران با توجه به شرایط ژئوپلیتیک ویژه و روابط دیپلماتیک دیرینه و حسنه با عمان و پتانسیل بهره‌برداری از کرانه‌های اقیانوسی خود در خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز در آینده‌ای نه چندان دور تکمیل‌کننده شبکه حمل و نقل دریایی منطقه از طریق همکاری با بنادر جدید عمان خواهد بود. این امر نیازمند برنامه‌ریزی مناسب و اقدامات توسعه‌ای شتابان و اما سنجیده است. ویژگی‌های ایران بهره‌مندی از کرانه‌های خلیج فارس و اقیانوس است. یک ویژگی ارزشمند است که امارات متحده عربی و سایر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس فاقد آن می‌باشند. در حال حاضر امارات متحده عربی تنها در شیخ‌نشین فجیره دارای تأسیسات سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری (باتکرینگ) است. سهم ایران در حمل و نقل دریایی منطقه از طریق مشارکت و همکاری با بنادر جدید بیرون از خلیج فارس و ایجاد تأسیسات ملی حمل و نقل دریایی در کرانه‌های سرزمین خود به ویژه در چابهار، چشمگیر خواهد بود. ایران گذرگاه دستیابی به سرزمین‌های فراسوی خلیج فارس است. این فرصت استراتژیک ظرفیت‌های دست‌نخورده کشورمان را آشکار می‌سازد.

بندر صحار که یک سرمایه‌گذاری مشترک بین دولت عمان و بندر روتردام است، به دلیل نقش آن به عنوان یک

بندر اصلی و کلیدی برای کشورهای منطقه خاورمیانه، اهمیت بیشتری یافته است. بندر صنعتی صحار در حال برنامه‌ریزی برای توسعه یک ترمینال کانتینری با ظرفیت ۳/۵ میلیون TEU در سال است که بتواند عملکرد کانتینری خود را به ۵ میلیون TEU در سال افزایش دهد. در حالی که جزئیات کامل از ترمینال جدید ID اعلام نشده است ولی این طرح به طور مختصر در جشن ترمینال کانتینر بین‌المللی بندر عمان 14RCT به مناسبت پذیرش اولین کشتی 10000TEU به نام SAVANNAH APL از سنگاپور که به طور مشترک توسط شرکت Mitsui نیز اداره می‌شود، معرفی شد. بندر صحار، تنها بندر صنعتی خارج از تنگه هرمز و

دست یابی به پسرکانه‌های عربستان و امارات

| محمد پور حاجی

کارشناس ارشد حمل و نقل و اقتصاد دریایی

بندر صحار مابین بندر مسقط و خورفکان در قسمت شرقی تنگه هرمز و در دروازه ورودی به دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده است.

با توجه به این که کشور عمان دارای ذخایر کمی از نفت و گاز است و در آمد حاصل از کشاورزی و صنعت آن بخش کمی از درآمد این کشور را تأمین می‌کند، سعی کرده در حوزه‌های درآمدزای جدید سرمایه‌گذاری نموده و آینده اقتصادی خود را تثبیت کند. در چند سال اخیر با درک موقعیت مناسب خود برای فعال نمودن بنادر، درصدد برآمده تا سهم بیشتری از بازار را در خصوص حمل و نقل دریایی و به خصوص ترانشیپ کانتینری به خود اختصاص دهد. به همین منظور پس از فعال کردن بندر سلاله با همکاری شرکت‌های بین‌المللی در جنوب شرق این کشور و تهیه چشم‌انداز توسعه برای آن، توسعه بندر صحار را در دستور کار خود قرار داده تا چشم‌انداز اقتصادی مثبتی برای خود تدوین کند.

با علم به این که یکی از مهم‌ترین فاکتورهای موفقیت یک بندر یعنی ”موقعیت“ برای کشور عمان فراهم است و این کشور از یک سو با فاصله کمی از بازار بزرگ کشورهای حاشیه خلیج فارس واقع شده و از سوی دیگر به مسیر غالب کشتیرانی در جهان یعنی مسیر شرق به غرب دسترسی مناسبی دارد و با توجه به این که بندر سلاله تجربه خوبی برای عمان جهت محک زدن توانایی خود در کسب سهم بازار کانتینری و ایفای نقش یک بندر ترانشیپی بوده، عملیات توسعه بندر صحار را با سرمایه‌گذاری بیش از ۱۵ میلیارد دلار آمریکا آغاز کرده تا این پروژه که مورد حمایت مالی دولت عمان نیز هست یکی از بزرگ‌ترین پروژه‌های توسعه بندری در دنیا باشد.



تصویر کلی طرح توسعه بندر صحار

بر اساس پیش‌بینی انجام شده، در صورت تکمیل پروژه‌های بندری، حدود ۸۰۰۰ شغل مستقیم و بیش از ۳۰۰۰۰ شغل غیر مستقیم در این منطقه ایجاد خواهد شد و این برای کشور عمان یک موفقیت اقتصادی محسوب می‌شود.

مدل مدیریتی این بندر مدل صاحبخانه‌ای خواهد بود و با ایجاد منطقه آزاد تجاری و صنعتی در زمره نسل سوم بنادر قرار می‌گیرد و دورنمای نسل چهارم بنادر را برای این بندر می‌توان متصور بود. با آفق تبدیل به قطب تجاری پتروشیمی منطقه و همچنین فراهم آوردن زمینه برای جذب سرمایه‌گذاری و ورود صنایع ارزش افزوده در پسرکانه‌های این بندر، زمینه برای افزایش فعالیت ترمینال‌های آن فراهم می‌شود.



تصویر موقعیت بندر خور فکان

فاصله ۶۵ مایلی نزدیکتر برای کشورهای ورودی از چین و آسیای جنوب شرقی نسبت به خورفکان می‌تواند به معنای کاهش مصرف و هزینه سوخت برای نسل جدید کشتی‌های غول پیکر باشد که به همراه ایجاد زیرساخت‌های جدید کانتینری در بندر صحار موجب خواهد شد کشتی‌های نسل جدید کانتینری ۱۸۰۰۰ TEU و بالاتر تمایل کمتری برای ورود به تنگه هرمز برای پهلوگیری در بنادر داخل محدوده خلیج فارس داشته باشند و بندر صحار را به عنوان بندر مقصد خود انتخاب کنند تا از این طریق از هزینه‌های جاری خود کاسته و تعداد سفرهای بیشتری در مسیر داشته باشند.

در صورتی که خط ریلی بین بندر صحار و عربستان سعودی متصل و تکمیل شود، بخشی از کالاهای بازار عربستان نیز از طریق حمل و نقل ریلی بدون نیاز به طی مسافت طولانی تر از طریق دریا، می‌تواند به این کشور ارسال شود و این موجب کاهش هزینه تمام شده کالا و به خصوص کاهش زمان تحویل کالا به مشتری خواهد شد و با در نظر گرفتن بازار بزرگ مصرفی کشور عربستان، ایجاد بندر بزرگ کانتینری صحار قابل توجه خواهد بود.

خوشه‌های لجستیکی؛ پترو شیمی و فولاد

| **یونس غربالی مقدم** |

«صحار» بندری است که عمان را به شهرت جهانی می‌رساند. بندر و منطقه آزاد صحار یک بندر با آب‌خور مناسب برای کشتی‌های اقیانوس پیما و منطقه آزاد صنعتی با کارکرد فرا منطقه‌ای در خاورمیانه، در کشور عمان و ۲۰۰ کیلومتری مسقط قرار گرفته است. با حجم سرمایه‌گذاری که بالغ بر ۱۵ میلیارد دلار صورت گرفته به یکی از بزرگ‌ترین توسعه‌های بندر و منطقه آزاد دنیا تبدیل شده است.
قرارگیری این بندر در کانون مسیرهای تجاری بین‌المللی بین اروپا و آسیا موقعیت استراتژیک خوبی برای تجارت فراهم ساخته است.

صحار برای دسترسی به بازار خلیج فارس مسیر نامتعادلی را انتخاب کرده و با پذیرش هزینه‌های سنگین در گسترش شبکه جاده‌ای، ریلی و هوایی به کشورهای امارات، بازار بزرگ مصر فی عربستان و سایر کشورهای منطقه ، تقریبا مسیر های جایگزین عبور از تنگه هرمز را هدف گرفته است.

ساخت و تجهیز اسکله‌هایی با عمق مناسب برای پذیرش بزرگ‌ترین شناورهای جهانی، بازیگران جهانی این صنعت را در حوزه عملیات کانتینری، فله خشک، مایع و گاز که شامل شرکت هایی همچون Steinweg, C۰, Whampoa Hutchison و Odfjell Svitzer است را جذب کرده است.



در حال حاضر صحار به مکان خوشه‌های لجستیکی، پترو شیمی و فولاد تبدیل شده و تغذیه کننده صنایع پایین دستی آهن، استیل، پلاستیک، کائوچو و سرامیک و مواد شیمیایی می‌باشد.
فور انرژی با هزینه پایین ، مواد معدنی و پشتیبانی لجستیکی در استانداردهای بالا و کلاس جهانی، انگیزه مضاعفی را برای کسب و کار در صحار برای شرکای بین‌المللی فراهم کرده است. این بندر امیدوار است با بهره‌گیری از موقعیت برتر منطقه‌ای، توسعه عملیات بندری و دریایی، نقش هاب ترانشیپی منطقه خلیج فارس و دریای عمان را در دهانه ورودی ایفاء کرده و با جذب سرمایه‌گذاران بین‌المللی در منطقه آزاد همجوار خود ضمن آن که تا حدود زیادی تضمین دوسر بار برای خطوط را فراهم می‌سازد، رقیبی سرسخت برای بنادر منطقه خلیج فارس از جمله بنادر جبل‌علی، خورفکان، دوحه و شهید رجایی باشد.

بندرصحار که اساسا سال شروع ساخت آن به ۲۰۰۲ با می‌گردد و در سال ۲۰۱۰ نیز منطقه آزاد به آن ملحق شده، یک دهه آغاز فعالیت خود را سپری کرده است.

در حال حاضر منطقه آزاد و بندر صحار توسط شرکت بندر صنعتی صحار (SIPC) مدیریت می‌شود، جوینت ونچر بندر رتردام طی قرار داد ۲۵ ساله با نسبت مساوی ۵۰-۵۰ بوده و مسیر شتابان خود را شروع کرده است. سلطان قابوس امیدوار است

اتصال این بندر به بزرگ‌ترین بندر اروپا تأثیر شگرفی بر رشد و توسعه صحار و آینده مردم عمان داشته باشد.

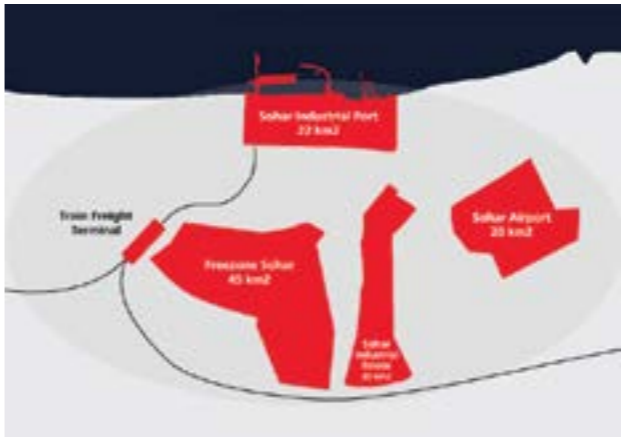
در اینجا شاید در ذهن مخاطبان نشریه، اولین موردی که مطرح شود بندر چابهار باشد. بندر چابهار که سابقه تاریخی و عملکردی بسیار بالاتری نسبت به صحار دارد، در زمان جنگ تحمیلی پشتیبان اصلی و تنفسگاه تجاری ایران محسوب می‌شد، در سال ۱۳۷۲، منطقه آزاد چابهار را در همجواری خود جای داده است (نه در سال ۲۰۱۰) و علاوه بر مزیت‌های بندر آزاد صحار، دروازه ورود به کشورهای آسیای میانه و افغانستان به شمار می‌رود. این بندر اکنون بیش از بیست سال هست که در انتظار توسعه و نقش آفرینی در سطح منطقه بوده و تنها ۱۰ سال آن مربوط به تصمیم‌گیری بر سر الحاق یا عدم الحاق به منطقه آزاد صرف شده است و …

آغاز همه چیز از اینجاست

بندرآزاد صحار که خود را برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی این گونه معرفی می‌کند، "آغاز همه چیز از اینجاست"، در سال ۲۰۱۳ عملکردی بالغ بر ۴۵ میلیون تن داشته و ۱۹۵۳ شناور را در انواع مختلف مورد پذیرش قرار داده است.

توسعه منطقه آزاد صحار در مقیاس ۴۵۰۰ هکتار در ۵ فاز طراحی شده است و موقعیت ایده الی را برای فعالانی که به دنبال سرمایه‌گذاری در زمینه محصولات فولادی، استیل و آهن آلات نیمه ساخته، پلاستیک و کائوچو، سرامیک ، مواد شیمیایی، مواد غذایی و میوه جات، مبلمان و صنعت اتومبیل در قالب خوشه‌های صنعتی هستند، فراهم کرده است.

کل کاربری‌های منطقه آزاد صحار در سه بخش کلی و هدفمند آهن آلات و فولاد جهت پشتیبانی از صنایع فولاد منطقه‌ای به ویژه هند و پوشش مصرف بالای آن در خاورمیانه، مواد غذایی و میوه به دلیل تأمین نیاز فعلی و آتی منطقه و لجستیک و تجارت خارجی که هسته اصلی هر گونه توسعه فعالیت‌های بازرگانی به شمار می‌رود، برنامهریزی شده است.



همچنین امکان سرمایه‌گذاری با ۱۰۰درصد مالکیت خارجی؛ معافیت از مالیات بر شرکت ها از ۱۰ سال تا ۲۵ سال؛ امکان بهره‌مندی از پنجره واحد الکترونیکی برای دریافت انواع مجوزهای تأسیس و بهره‌برداری؛ امکان بهره‌مندی برای سرمایه‌گذاران در منطقه آزاد صحار از تعرفه‌های ترجیحی براساس توافق نامه تجاری با کشورهای سنگاپور و ایالات متحده؛ و معافیت از تعرفه گمرکی برای انواع کالاهای تولیدی در منطقه از مهم‌ترین مزیت‌های منطقه آزاد صحار است.

صحار یار تردام؟

بندر روتردام بزرگ‌ترین بندر اروپا و دومین بندر بزرگ دنیا به شمار می‌رود. این بندر سال هاست به عنوان مرکز مهم جهانی در زمینه نفت و مواد شیمیایی فعالیت دارد و بسیاری از شرکت های فعال در حوزه نفت و مواد شیمیایی در آن، دفتر و نمایندگی دارند.

بندر روتردام بیش از ۹۰ ترمینال دارد که هر یک از این ترمینال ها در انواع مختلفی از محموله ها تخصص دارند. ۳۵ ترمینال مخصوص مایعات ، ۱۵ ترمینال بارهای فله ، ۱۷ ترمینال به صورت چند منظوره ، ۹ ترمینال کانتینری، ۷ ترمینال حمل خودرو و ۲ ترمینال مخصوص میوه و تره بار دارد.

با این حال مدیریت بندر روتردام خود را محدود به توسعه در پیشکرانه بندری نکرده و به منظور حفظ بقا و رقابت پذیری در بازارهای بین‌المللی و در راستای استراتژی بلند مدت بندر روتردام، بنادر مختلفی را در مکان‌های مهم تجاری بین‌المللی به عنوان شرکای تجاری تجهیز و توسعه داده است. در این رابطه با تمرکز بر مشارکت در مدیریت و راهبری بنادر کشورهای با منافع مشترک (بنادر عمان، برزیل، مالزی و هند)، بندر صحار را به عنوان جوینت و نچر استراتژیک روتردام در خاورمیانه

انتخاب کرده و سرمایه‌گذاری لازم را جهت تبدیل آن به بندر نسل سوم و برخوردار

از فعالیت‌های حمل و نقلی و لجستیکی برتر در کلاس جهانی انجام داده است. بدین ترتیب حضور بندر روتردام در بندر صحار در قالب قرارداد ترمینال اپراتوری نبوده و انعقاد قرارداد بلندمدت و برنامهریزی براساس طرح جامع و با در نظر گرفتن منافع طرفین تعریف و تضمین شده است. براساس بررسی‌های به عمل آمده مدیریت بندر صحار نیز که ترکیبی از مدیران طرفین قرارداد می‌باشد، به شکل شرکتی اداره می‌شود و با تبعیت از الگوی صاحبخانه‌ای (System Lord Land) اقدام به واگذاری فعالیت‌ها کرده و بندر روتردام به عنوان سرمایه‌گذار و ناظر توسعه زیر ساخت‌ها و ایمنی بنادر در بندر صحار فعالیت می‌کند.

بنابر این بندر روتردام با حضور موثر در بندر و منطقه آزاد صحار، موقعیت استراتژیک خود را در منطقه خاورمیانه و یا حساس انرژی جهان تثبیت کرده و ضمن پوشش بازار منطقه خلیج فارس و دریای عمان و بخش‌هایی از اقیانوس هند، بر توان رقابتی بنادر منطقه‌ای نیز به عنوان بندر رقیب نوظهور تأثیر گذاشته است. به عبارت دیگر، بخشی از رقابت خود را در منطقه خاورمیانه از طریق بندر صحار انجام خواهد داد.

تعامل سازنده با همسایگان

| **محمد توکلی** |

کارشناس ارشد مدیریت بازرگانی



داشتن استراتژی هدفمند و هوشمندانه، واگذاری ساخت، مدیریت و راهبری بندر به بخش خصوصی کارآمد؛ اعتقاد و باور قوی به موفقیت، جانمایی صحیح بندر، وجود بسترها و زیر ساخت‌های لازم و مناسب از جمله؛ منطقه آزاد، منطقه ویژه اقتصادی، راه آهن، ترمینال، قطار، فرودگاه، تعامل سازنده و مثبت با کشورها و همسایگان، دوری از تنش و حسن همجواری، آرامش و امنیت داخلی، داشتن موقعیت جغرافیایی خاص، عمق آب خور بالا، تسریع و تسهیل در ارائه خدمات بندری و دریایی با آسان‌سازی و ساده‌سازی مقررات و مراحل اداری، داشتن سابقه کهن در زمینه تجارت و وجود اماکن گردشگری، تفریحی، رفاهی و هتل‌ها و رونق شهری، از عمده ترین دلایل موفقیت بندر صحار است .
در ضمن به دلیل بالا بودن ایمنی، امنیت، حفظ محیط زیست دریایی، جابجایی تناژ بالا و به تبع آن درآمدزایی و ارزش‌آوری بیشتر و سرعت در انجام عملیات تخلیه و بارگیری، بنادر در جلب و جذب کشتی‌های کانتینری بزرگ اهتمام دارند.

پارک لجستیک و پایان انحصار امارات

علی مراد نیا

کارشناس امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

با توجه به سرمایه‌گذاری مشترک بندر صحار با بندر رتردام (۵۰–۵۰) و

بهره‌گیری از توان مدیریتی و تکنولوژی کشور هلند برای ایجاد زیر ساخت‌های

بندری و اداره نمودن این بندر، پر واضح است که منطقه آزاد بندر صحار به عنوان تنها بندر صنعتی خارج از تنگه هرمز در بین بنادر مسقط، دبی و ابوظبی، می‌تواند با توان عملیاتی خود در بخش کانتینری این بندر را به یک مکان

ایده آل برای ورود محمولات تجاری و صنعتی کشور‌های حوزه خلیج فارس و به عنوان یک گذر‌گاه برای ترانزیت و ترانشیپ کالا و کانتینر سایر کشور‌های جهان تبدیل کند.

مساحت ۴۸۰۰ هکتاری این بندر و حجم سرمایه‌گذاری مشترک بندر صحار و بندر روتردام و زیرساخت‌های بندری ایجاد شده فعلی و طرح‌های توسعه‌ای و اهداف پیش‌بینی شده آتی آن در منطقه خلیج فارس، به‌نظر می‌رسد که این

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

کارشناس لجستیک و عملیات بندری شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا

در ابتدای هزاره سوم میلادی و در بحبوحه اتمام منابع انرژی فسیلی، تنگه

هرمز به عنوان مجرای جریان حجمی بالغ بر ۶۰ درصد انواع حامل های

انرژی از اهمیتی راهبردی برخوردار است. بالطبع کشور‌های مشرف بر این

تنگه دریایی -یعنی جمهوری اسلامی ایران و عمان- نیز دارای نقش راهبردی

ممتازی در صحنه تجارت و امنیت بین‌الملل هستند. به عبارتی می‌توان گفت

که حیات اقتصادی بسیاری از مناطق جهان و امنیت حوزه خلیج فارس در

گرو همکاری‌های متقابل این دو کشور در عرصه بین‌المللی است. در سال‌های

اخیر این همکاری‌ها به خوبی در عرصه‌های سیاست خارجی و صادرات خدمات

تخصصی ظهور یافته است. اما زمینه و بستر همکاری‌های بالقوه بین این دو

کارشناس امور بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر

بندر در ردیف بنادر نسل سوم قرار داده است.

با توجه به شکل‌گیری این بندر و اهداف پیش روی آن که در آینده ممکن است

مهم‌ترین بندر هاب منطقه خلیج فارس شود، و با عنایت به حرکت کند توسعه بنادر شهید رجایی و چابهار برای تبدیل شدن به هاب منطقه خلیج فارس و دریای عمان و با عنایت به روابط خوب کشور عمان با کشور ایران پیشنهاد

می‌شود که حتی‌المقدور کشور ایران مذاکرات لازم را با دولت عمان برای سرمایه‌گذاری و حضور در بندر صحار برای ساخت ترمینال کانتینر و اجاره بلند مدت محوطه‌های مورد نیاز به صورت BOT برای ایجاد پارک لجستیک به منظور تسهیل ترانشیپ کالا و کانتینر به بنادر شهید رجایی و چابهار و شکستن انحصار بنادر امارات متحده عربی برای حمل و نقل کالا و کانتینر در سطح منطقه خلیج فارس را به عمل آورد.

بلوک رقابتی ایران – عمان

راهکاری موثر در شکست انحصار بازار کانتینری خلیج فارس

مهدی رستگاری

کارشناس لجستیک و عملیات بندری شرکت توسعه خدمات بندری و دریایی سینا

در ابتدای هزاره سوم میلادی و در بحبوحه اتمام منابع انرژی فسیلی، تنگه هرمز به عنوان مجرای جریان حجمی بالغ بر ۶۰ درصد انواع حامل های انرژی از اهمیتی راهبردی برخوردار است. بالطبع کشور‌های مشرف بر این

تنگه دریایی -یعنی جمهوری اسلامی ایران و عمان- نیز دارای نقش راهبردی ممتازی در صحنه تجارت و امنیت بین‌الملل هستند. به عبارتی می‌توان گفت

که حیات اقتصادی بسیاری از مناطق جهان و امنیت حوزه خلیج فارس در گرو همکاری‌های متقابل این دو کشور در عرصه بین‌المللی است. در سال‌های اخیر این همکاری‌ها به خوبی در عرصه‌های سیاست خارجی و صادرات خدمات

تخصصی ظهور یافته است. اما زمینه و بستر همکاری‌های بالقوه بین این دو کشور به مراتب فراتر از سطح موجود است. بسط و توسعه این همکاری‌های

بالمقوه بین این دو کشور می‌تواند در از تقاء و تعریف مجدد نقش اقتصادی و سیاسی جمهوری اسلامی ایران در حوزه خلیج فارس بسیار کارساز باشد. بخش بنادر از جمله بارزترین بسترهای بالقوه همکاری‌های بین‌المللی ایران

و عمان است. این بخش دارای ظرفیت‌های ویژه‌ای برای توسعه اقتصادی است. در نظم نوین جهانی، بخش بنادر یکی از پیشران های توسعه اقتصادی به شمار می‌آید؛ توسعه موفق بنادر در هر سرزمین می‌تواند موجب استقرار زنجیره‌های

تأمین، تجمع نهادها و مراکز تولید، شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی، رونق یابی تجارت بین‌الملل، شکوفایی فضای کسب و کار، اشتغال‌زایی، ارزش افزایی و تولید ثروت در سطوح ملی و منطقه‌ای شود. از این رو مللی که از موهبت دریا

بهره‌مندند، در حال توسعه در بنادر مسلط به بازار (و یا دارای قابلیت تسلط بر آن) فاقد توجه منطقی است.

ه) بازار بنادر خلیج فارس محل رقابت غول‌های صنایع بنادر و پایانه داری است.

از جمله غول‌های حاضر در این بازار می‌توان به ابرپایانه دارانی مانند DPW ،HPH ،APMT ،PSA ، SSA و بندرداران معتبری مانند نهاد متولی بندر روتردام و نهاد متولی بندر آنتورپ اشاره کرد. حضور این غول‌های بنادر و پایانه داری

در بازار حوزه خلیج فارس علاوه بر بالا بردن زمینه سطوح انتظارات مشتریان، موجب شده که بازار به سمت وضعیت «دریای قرمز» سوق پیدا کند.

در چنین بازاری، بنادر امارات متحده عربی به رغم واجد نبودن مزایای رقابتی

پایه (از جمله مزیت جغرافیایی از منظر مسیرهای کشتیرانی، برخورداری از پشتوانه جمعیتی و دسترسی به سرزمین‌های پسرکرانه) توانسته‌اند با توسعه مزایای رقابتی ثانویه (مانند توسعه ممتاز ظرفیت تسهیلات بندری و دریایی

، جلب توافقات سیاسی در سطوح منطقه‌ای و جهانی و کسب مزیت فنی در صنعت) به پیشتازی بی‌رقیب در این بازار دست یافته و به عنوان «بنادر کانونی» حوزه خلیج فارس شناخته شوند. بر اساس شواهد و قرائن موجود،

کرانه‌های ساحلی برخوردار هستند ، همواره مترصد سرمایه‌گذاری در بخش

نوع کشتی	سه ماه اول	سه ماه دوم	سه ماه سوم	سه ماه چهارم	سه ماه اول	سه ماه دوم	سه ماه سوم	سه ماه چهارم	نیمه اول
فله بر	۶۹	۷۹	۸۶	۸۶	۸۱	۸۰	۸۳	۸۵	۶۳
حامل کالای نیم فله	۱۳	۱۵	۱۴	۱۴	۱۱	۱۷	۱۳	۱۴	۱۹
حامل فله مایع	۲۰۸	۲۲۶	۲۳۶	۲۱۶	۲۰۶	۲۰۵	۲۴۷	۲۲۵	۱۸۱
حامل کالای عمومی	۲۸	۳۰	۴۵	۵۹	۵۲	۳۸	۳۱	۲۵	۳۳
کانتینربر	۶۰	۶۸	۷۵	۹۷	۸۷	۸۸	۷۲	۶۴	۷۳
خدمات لنگرگاه	۲۳	۴۷	۴۷	۹	۱۵	۲۹	۶۳	۵۴	۱۵
رورو	۱۴	۱۹	۱۵	۲۰	۱۷	۱۹	۲۴	۱۸	۱۳
جمع کل	۴۱۵	۴۸۴	۵۱۸	۵۰۱	۴۶۹	۴۷۶	۵۳۳	۴۸۶	۳۹۷

الف) با وجود امتیازات بارز و غیرقابل انکار جمهوری اسلامی ایران برای جذب زنجیره‌های تأمین، طی سه دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های فوق‌تصوری برای ممانعت از این امر به عمل آمده و در معادلات منطقه‌ای حوزه خلیج فارس همواره اصل بر آن بوده که قدرت اقتصادی و نفوذ تجاری جمهوری اسلامی ایران در حداقل ممکن نگاه داشته شود.

ب) با توجه به اتمام قریب الوقوع منابع انرژی در چند دهه آینده، کشورهای حوزه خلیج فارس در صدد فاصله گرفتن از خام‌فروشی و روی آوردن به صنایع تبدیلی و خدمات بوده و این موضوع موجب بسط و توسعه بازارهای کشورهای حوزه خلیج فارس در سال‌های اخیر گردیده است.

ج) کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مسیر دستیابی به انسجام عملی در زنجیره‌های تأمین حرکت می‌کنند. از جمله مظاهر بارز این روند می‌توان به «تفاهم نامه گمرکی» کشورهای عضو این شورا و توسعه شبکه راه آهن بین آنها اشاره کرد.

د) به نظر می‌رسد توسعه بسیاری از بنادر در این منطقه به دلیل فقدان پشتوانه جمعیتی و سرزمین‌های پسرکرانه در کشورهای متبوع این بنادر و ظرفیت مازاد موجود و در حال توسعه در بنادر مسلط به بازار (و یا دارای قابلیت تسلط بر آن) فاقد توجه منطقی است.

ه) بازار بنادر خلیج فارس محل رقابت غول‌های صنایع بنادر و پایانه داری است.

از جمله غول‌های حاضر در این بازار می‌توان به ابرپایانه دارانی مانند DPW ،HPH ،APMT ،PSA ، SSA و بندرداران معتبری مانند نهاد متولی بندر روتردام و نهاد متولی بندر آنتورپ اشاره کرد. حضور این غول‌های بنادر و پایانه داری در بازار حوزه خلیج فارس علاوه بر بالا بردن زمینه سطوح انتظارات مشتریان، موجب شده که بازار به سمت وضعیت «دریای قرمز» سوق پیدا کند.

در چنین بازاری، بنادر امارات متحده عربی به رغم واجد نبودن مزایای رقابتی پایه (از جمله مزیت جغرافیایی از منظر مسیرهای کشتیرانی، برخورداری از پشتوانه جمعیتی و دسترسی به سرزمین‌های پسرکرانه) توانسته‌اند با توسعه مزایای رقابتی ثانویه (مانند توسعه ممتاز ظرفیت تسهیلات بندری و دریایی

، جلب توافقات سیاسی در سطوح منطقه‌ای و جهانی و کسب مزیت فنی در صنعت) به پیشتازی بی‌رقیب در این بازار دست یافته و به عنوان «بنادر کانونی» حوزه خلیج فارس شناخته شوند. بر اساس شواهد و قرائن موجود،

کرانه‌های ساحلی برخوردار هستند ، همواره مترصد سرمایه‌گذاری در بخش

بنادر خود بوده و با این تفکر به توسعه بنادر خود در فضای به شدت رقابتی بازارهای منطقه‌ای بنادر می‌پردازند. بازار بنادر حوزه خلیج فارس بازاری است که به نظر می‌رسد محاسبات کسب و کار در آن تحت الشعاع ملاحظات سیاسی، بلندپروازی‌های ملی و یا القائات تقاضاپر دازانه شرکت‌های چندملیتی است. از جمله روندهای بارز این بازار می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف) با وجود امتیازات بارز و غیرقابل انکار جمهوری اسلامی ایران برای جذب زنجیره‌های تأمین، طی سه دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های فوق‌تصوری برای ممانعت از این امر به عمل آمده و در معادلات منطقه‌ای حوزه خلیج فارس همواره اصل بر آن بوده که قدرت اقتصادی و نفوذ تجاری جمهوری اسلامی ایران در حداقل ممکن نگاه داشته شود.

ب) با توجه به اتمام قریب الوقوع منابع انرژی در چند دهه آینده، کشورهای حوزه خلیج فارس در صدد فاصله گرفتن از خام‌فروشی و روی آوردن به صنایع تبدیلی و خدمات بوده و این موضوع موجب بسط و توسعه بازارهای کشورهای حوزه خلیج فارس در سال‌های اخیر گردیده است.

ج) کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مسیر دستیابی به انسجام عملی در زنجیره‌های تأمین حرکت می‌کنند. از جمله مظاهر بارز این روند می‌توان به «تفاهم نامه گمرکی» کشورهای عضو این شورا و توسعه شبکه راه آهن بین آنها اشاره کرد.

د) به نظر می‌رسد توسعه بسیاری از بنادر در این منطقه به دلیل فقدان پشتوانه جمعیتی و سرزمین‌های پسرکرانه در کشورهای متبوع این بنادر و ظرفیت مازاد موجود و در حال توسعه در بنادر مسلط به بازار (و یا دارای قابلیت تسلط بر آن) فاقد توجه منطقی است.

ه) بازار بنادر خلیج فارس محل رقابت غول‌های صنایع بنادر و پایانه داری است.

از جمله غول‌های حاضر در این بازار می‌توان به ابرپایانه دارانی مانند DPW ،HPH ،APMT ،PSA ، SSA و بندرداران معتبری مانند نهاد متولی بندر روتردام و نهاد متولی بندر آنتورپ اشاره کرد. حضور این غول‌های بنادر و پایانه داری

در بازار حوزه خلیج فارس علاوه بر بالا بردن زمینه سطوح انتظارات مشتریان، موجب شده که بازار به سمت وضعیت «دریای قرمز» سوق پیدا کند. در چنین بازاری، بنادر امارات متحده عربی به رغم واجد نبودن مزایای رقابتی پایه (از جمله مزیت جغرافیایی از منظر مسیرهای کشتیرانی، برخورداری از پشتوانه جمعیتی و دسترسی به سرزمین‌های پسرکرانه) توانسته‌اند با توسعه مزایای رقابتی ثانویه (مانند توسعه ممتاز ظرفیت تسهیلات بندری و دریایی

، جلب توافقات سیاسی در سطوح منطقه‌ای و جهانی و کسب مزیت فنی در صنعت) به پیشتازی بی‌رقیب در این بازار دست یافته و به عنوان «بنادر کانونی» حوزه خلیج فارس شناخته شوند. بر اساس شواهد و قرائن موجود،

کرانه‌های ساحلی برخوردار هستند ، همواره مترصد سرمایه‌گذاری در بخش

بنادر خود بوده و با این تفکر به توسعه بنادر خود در فضای به شدت رقابتی بازارهای منطقه‌ای بنادر می‌پردازند. بازار بنادر حوزه خلیج فارس بازاری است که به نظر می‌رسد محاسبات کسب و کار در آن تحت الشعاع ملاحظات سیاسی، بلندپروازی‌های ملی و یا القائات تقاضاپر دازانه شرکت‌های چندملیتی است. از جمله روندهای بارز این بازار می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف) با وجود امتیازات بارز و غیرقابل انکار جمهوری اسلامی ایران برای جذب زنجیره‌های تأمین، طی سه دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های فوق‌تصوری برای ممانعت از این امر به عمل آمده و در معادلات منطقه‌ای حوزه خلیج فارس همواره اصل بر آن بوده که قدرت اقتصادی و نفوذ تجاری جمهوری اسلامی ایران در حداقل ممکن نگاه داشته شود.

ب) با توجه به اتمام قریب الوقوع منابع انرژی در چند دهه آینده، کشورهای حوزه خلیج فارس در صدد فاصله گرفتن از خام‌فروشی و روی آوردن به صنایع تبدیلی و خدمات بوده و این موضوع موجب بسط و توسعه بازارهای کشورهای حوزه خلیج فارس در سال‌های اخیر گردیده است.

ج) کشورهای عضو شورای همکاری خلیج فارس در مسیر دستیابی به انسجام عملی در زنجیره‌های تأمین حرکت می‌کنند. از جمله مظاهر بارز این روند می‌توان به «تفاهم نامه گمرکی» کشورهای عضو این شورا و توسعه شبکه راه آهن بین آنها اشاره کرد.

د) به نظر می‌رسد توسعه بسیاری از بنادر در این منطقه به دلیل فقدان پشتوانه جمعیتی و سرزمین‌های پسرکرانه در کشورهای متبوع این بنادر و ظرفیت مازاد موجود و در حال توسعه در بنادر مسلط به بازار (و یا دارای قابلیت تسلط بر آن) فاقد توجه منطقی است.

ه) بازار بنادر خلیج فارس محل رقابت غول‌های صنایع بنادر و پایانه داری است. از جمله غول‌های حاضر در این بازار می‌توان به ابرپایانه دارانی مانند DPW ،HPH ،APMT ،PSA ، SSA و بندرداران معتبری مانند نهاد متولی بندر روتردام و نهاد متولی بندر آنتورپ اشاره کرد. حضور این غول‌های بنادر و پایانه داری در بازار حوزه خلیج فارس علاوه بر بالا بردن زمینه سطوح انتظارات مشتریان، موجب شده که بازار به سمت وضعیت «دریای قرمز» سوق پیدا کند.

در چنین بازاری، بنادر امارات متحده عربی به رغم واجد نبودن مزایای رقابتی پایه (از جمله مزیت جغرافیایی از منظر مسیرهای کشتیرانی، برخورداری از پشتوانه جمعیتی و دسترسی به سرزمین‌های پسرکرانه) توانسته‌اند با توسعه مزایای رقابتی ثانویه (مانند توسعه ممتاز ظرفیت تسهیلات بندری و دریایی

، جلب توافقات سیاسی در سطوح منطقه‌ای و جهانی و کسب مزیت فنی در صنعت) به پیشتازی بی‌رقیب در این بازار دست یافته و به عنوان «بنادر کانونی» حوزه خلیج فارس شناخته شوند. بر اساس شواهد و قرائن موجود،

کرانه‌های ساحلی برخوردار هستند ، همواره مترصد سرمایه‌گذاری در بخش

بنادر خود بوده و با این تفکر به توسعه بنادر خود در فضای به شدت رقابتی بازارهای منطقه‌ای بنادر می‌پردازند. بازار بنادر حوزه خلیج فارس بازاری است که به نظر می‌رسد محاسبات کسب و کار در آن تحت الشعاع ملاحظات سیاسی، بلندپروازی‌های ملی و یا القائات تقاضاپر دازانه شرکت‌های چندملیتی است. از جمله روندهای بارز این بازار می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف) با وجود امتیازات بارز و غیرقابل انکار جمهوری اسلامی ایران برای جذب زنجیره‌های تأمین، طی سه دهه گذشته سرمایه‌گذاری‌های فوق‌تصوری برای ممانعت از این امر به عمل آمده و در معادلات منطقه‌ای حوزه خلیج فارس همواره اصل بر آن بوده که قدرت اقتصادی و نفوذ تجاری جمهوری

ترمینال کانتینری بندر صحرار در بندر صحرار (طبق اطلاعات طرح توسعه-انتشار یافته در سال ۲۰۱۰)

تسهیلات بندری در بندر صحرار (طبق اطلاعات طرح توسعه-انتشار یافته در سال ۲۰۱۰)				
خط اسکله کانتینری(متر)	خط اسکله کالای عمومی(متر)	خط اسکله نفتی(متر)	ظرفیت	مساحت (کیلومترمربع)
آبخور ۱۶ متر-۵۲۰ متر	آبخور ۱۶ متر- ۷۰۰ متر	آبخور ۱۶ متر- ۱۵۶۰متر	۵/۳ میلیون تی.ای.بو	کل- ۴/۵
آب‌بخور ۱۸ متر- ۲۷۵۰ متر			پهنه دریایی- ۲/۲۵	
(در دست احداث)			پهنه خشکی- ۲/۰۶	

فوق العاده مثبت آن بر تجارت، اقتصاد و سیاست دو کشور.

• صرفه‌جویی‌های زمانی و هزینه‌ای فوق العاده برای خطوط کشتیرانی.

• امکان جذب زنجیره‌های تأمین ملل در حوزه خلیج فارس و آسیای میانه در این دو کشور و بهره‌مندی از ارزش افزایی‌های موجود در این زنجیره ها در توسعه اقتصادی-اجتماعی جمهوری اسلامی ایران و عمان.

• جذب درآمدهای سرشار از محل بازار بنادر منطقه راهبردی خلیج فارس.

• بهره‌مندی از منابع و قابلیت‌های موجود در بخش بنادر دو کشور برای توسعه فکری و فیزیکی بنادر در آنها.

• افزایش قدرت اقتصادی و نفوذ تجاری دو کشور در این منطقه راهبردی.

• تحکیم روابط دوستانه دو کشور همسایه، مسلمان و برادر با یکدیگر.

بندر صحرار به‌عنوان بندر راهبردی کشور عمان در ۲۳۳ کیلومتری جنوب شرقی تنگه هرمز قرار گرفته و بر مبنای مشارکت بندر روتردام و دولت عمان توسعه یافته و اداره می‌شود. دولت عمان در این بندر نیز به مانند بندر در گاهی دیگر کشور عمان (یعنی بندر دوقم) به توسعه منطقه آزاد و خوشه صنعتی آن پرداخته و با استقرار صنایع تولیدی (مانند صنایع آلومینیوم و فولاد)، واردات خودرو، دپوهای ارزاق و خواروبار، و دپوهای مواد نفتی در تلاش است تا درعین تضمین رقابت پذیری و جریان کالا در این بندر، زمینه صرفه‌جویی‌ها ، هم‌افزایی و ارزش افزایی‌های مورد انتظار در خوشه‌های صنعتی را فراهم آورد. نگاهی به عملکرد این بندر در سه سال گذشته نشان می‌دهد که این بندر توانسته ورودی موفق به بازار بنادر خلیج فارس داشته باشد.

همچنین نگاهی به طرح توسعه‌این بندر نشان می‌دهد که این بندر در حال توسعه بخش عمده خط اسکله خود (با آبخور ۱۸ متر) برای پذیرش نسل آتی کشتی‌های کانتینرر بر است. در عین حال این بندر توانسته عملکرد بی‌سابقه ای را در پذیرش کشتی‌های فله بر حاوی سنگ آهن رقم بزند؛ عملکردی که نظیر آن صرفاً در بنداری چون روتردام و بنادر برزیل مشاهده می‌شود. بر اساس توسعه اسکله‌های نفتی به نظر می‌رسد این بندر بتواند بخش قابل توجهی از بازار



و این موضوع حاکی از هوشمندی و هوشیاری فعالان بخش خصوصی در توسعه کسب و کار و خدمت به کشور است. بی شک این گونه مجاهدت‌ها که می‌توانند تأمین‌کننده و ارتقادهنده منافع ملی کشور باشند، باید مورد حمایت تام و تمام دستگاه‌های اجرایی و قانون‌گذار در سطح کشور قرار گیرند. امید است که با عزم ملی و مدیریت جهادی بتوانیم در سال‌های نه‌چندان دور ، شاهد سرآمدی جمهوری اسلامی ایران در عرصه بنادر خاورمیانه باشیم.

دروازه راهیابی به خاورمیانه و حاشیه هند


 | **آندوه توت** |

مدیر ارشد اجرایی بندر صحرار

مدیر ارشد اجرایی بندر صحرار

بندر و منطقه آزاد تجاری صحرار (یک بندر عمیق و منطقه آزاد مجاور آن) که در صحرار (عمان) واقع شده‌اند با هدف جذب فعالان اصلی صنعت کشتیرانی به این بندر، تحت توسعه شدید قرار دارند و اهداف بلندپروازانه‌ای را در مقیاس جهانی دنبال می‌کنند.
آمریکاروی ایجاد زیرساخت‌هایش در این بندر ۱۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده و در دوره اخیر به نقاط عطفی نیز دست یافته است. در حال حاضر خبر بزرگ، انتقال ترافیک مسقط به صحرار می‌باشد. آخرین مهلت برای نقل و انتقال عملیات پایان ماه اوت در نظر گرفته شده است.

در این بخش با بهترین فرد پاسخگو، آقای آندوه توتت مدیر ارشد اجرایی در بندر صحرار گفت و گو شده است.

❗ قبل از هر چیز، با توجه به اینکه این بندر برای انتقال کامل عملیات کانتینری از مسقط به صحرار تا پایان ماه اوت آماده می‌شود، پیشرفت کار به چه صورت است؟ آیا همه چیز طبق برنامه پیش می‌رود.

آندره توتت: از زمان تأسیس بندر صحرار به عنوان یک سرمایه‌گذاری مشتریان بندر روتردام و دولت عمان در سال ۲۰۰۲، انتقال ترافیک کانتینری از مسقط به این بندر، مهم‌ترین اتفاق در تاریخچه بندر صحرار بوده است. به همین دلیل ما در خصوص روش انجام نقل و انتقال هیجان زده بودیم. هم اکنون بسیاری از شرکت‌هایی که در خارج از مسقط به فعالیت مشغول بودند به صحرار نقل مکان نموده و روی چشم‌انداز ما مبنی بر تبدیل شدن به یک هاب صنعتی مدرن در منطقه الباطنه سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

همچنین، ما به تلاش‌های صورت گرفته در زمینه پهلودهی به کشتی‌های بزرگ‌تر و پذیرش حجم بیشتری از کانتنیرها، مفتخر هستیم.

ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان یک پروژه جابجایی و توسعه مجدد ۱۳۰ میلیون دلاری را به اجرا درآورده است که به موجب آن طول بارانداز تقریباً دو برابر شد، فضای محوطه‌ه از ۲۸هکتار به ۶۸هکتار افزایش یافت و ۱۴ جرثقیل گنتری تابدی و سه جرثقل دریا به ساحل پست پاناماکس به چهار جرثقیل که از قبل در بارانداز مستقر بودند، اضافه شد.

اگرچه ترمینال کانتینیری جدید فقط چند صدیارد با محل فعلی خود فاصله دارد، اما توسعه ترمینال کانتینری و احداث ساختمان جدید ترمینالC نمادی از اهداف بلندپروازانه ما است. این پروژه نیز موجب سرمایه‌گذاری ۱۵ میلیون دلاری در این بندر شد.

❗ در صورت امکان مزایای این نقل و انتقال برای صحرار را از نقطه نظر ظرفیت، مزایا و منافع و اشتغال، توضیح دهید؟ بزرگ‌ترین چالش‌های موجود جهت انجام این نقل و انتقال، کدام بوده‌اند؟

توتت: تغییر مسیر ترافیک تجاری از مسقط جزء لاینفک برنامه‌های آتی ما بوده است. اما برای کل دولت عمان نیز گام مهمی محسوب می‌شود. علیرغم این که رشد۱۲/۷ درصدی در توان عملیاتی کانتینری بندر سلطان قابوس (واقع در مسقط) چشمگیر بود، افزایش روزافزون اندازه شناورها و آبخور کم عمق این بندر چهل ساله به معنای محدود باقی ماندن صرفه‌جویی‌های مقیاس در صورت عدم توسعه مجدد است.

البته این پروژه وقت‌گیر و پرهزینه است و نقش مخربی که برای سرمایه ملی دارد. فضا و انرژی کم هزینه نیز مسئله مهمی است، چیزی که در بندر و منطقه آزاد به وفور یافت می‌شود.

سود نهفته در فاز اول منطقه آزاد تجاری که برای سه سال بعد از برنامه زمان‌بندی به‌طور کامل اجاره شده است، بدان معناست که این فضا برای همیشه کافی نخواهدبود.

به‌خصوص که پیش‌بینی می‌شود که ترافیک کانتینری به بیش از ۱/۵میلیون TEU خواهد رسید. در حال حاضر، این جابج‌ایی به معنای بیش از دو برابر شدن توان عملیاتی از ۲۰۶۰۰۰ به حدود نیم میلیون TEU خواهدبود.

با توجه به ظرفیت فعلی ما برای TEU ۸۰۰/۰۰۰، این جریان خوب است و فضای کافی برای توسعه و گسترش وجود دارد، اما جایی برای ظرفیت مازاد وجود ندارد.

در کل، از میان همه چالش‌ها، مقیاس گسترده جابج‌ایی بزرگ‌ترین چالش خواهدبود؛ اما همان‌طور که گفتم، ما کاملاً آماده‌ایم و از هر جهت به تیمی که مستقر کرده‌ایم، اعتماد داریم.

در زمینه اشتغال، ما بیش از ۸۸۰۰ شغل ایجاد کرده‌ایم و ۴۲۰فرصت شغلی دیگر نیز در بخش خط لوله وجود دارد. با وجود این که ما فرصت جذب نیروی کار غیرعمانی را در اختیار شرکت‌ها گذاشته‌ایم، اما بسیاری از شرکت‌ها به استخدام نیروی کار محلی تمایل دارند و موجب نرخ رشد قابل توجه ۱۰۰۰درصدی شده‌اند. بنابراین هیچ دلیلی وجود ندارد که نتوانیم به ایجاد مشاغل محلی ادامه دهیم.

❗ شرکت شما از جذب اپراتورهای جهانی به این بندر خبر داده است، آیا امکان دارد بگویید بیشتر روی کدام اپراتورها تمرکز دارد؟ آیا هیچ نتیجه قطعی وجود دارد که بخواهید آشکار کنید؟

توتت: خط مرسک که در حال حاضر خانه بسیاری از معروف‌ترین شرکت‌های کشتیرانی جهان از جمله CMA، UASC، و APL است، اولین اپراتوری بود که از جابج‌ایی فعالیت‌های تجاری از مسقط استقبال کرد و از تعهد خود نسبت به

صحار خیر داد.

در عین حال، فهرست اپراتورهای ترمینال جهانی ما روزبه‌روز در حال رشد است. ویل، Liguide Air، لارسن و توبرو، متانول هولدینگ اینتر‌نشنال و Steel and Power Iindal در حال حاضر از تأسیسات ترمینال خود در این بندر بهره‌برداری می‌کنند و اپراتورهای مستقلی همچون هاجینسون وامپوآ، سی.استینوگ و شرکت تجاری مشترک Odfjell, tanking oil به ترتیب در زمینه کانتینر، کالاهای عمومی و بار فله مایع به فعالیت مشغولند. نقل مکان از ترمینال کانتینری بین‌المللی عمان فضا را باز نموده و راه را برای افزودن یک ترمینال ویژه محصولات کشاورزی فله و تأسیسات انبارش جدید جهت ذخیره ملی استراتژیک مواد غذایی، هموار کرده است. انگیزه ذخیره مواد غذایی از درخواست دولت عمان که در صدد افزایش امنیت غذایی خود است، نشأت گرفته و یک مجموعه سیلو برای انبارش انواع غلات از جمله گندم، برنج، جو و سایر حبوبات پیش‌بینی شده است.

دولت، شرکت Mills Flour Oman (OFM) را برای بهره‌برداری از این تأسیسات انتخاب کرده است. این شرکت جهت دستیابی به صرفه‌جویی‌های مقیاس ضروری جهت کاهش هزینه‌های مربوط به نگهداری از ذخیره دولت، امور مربوط به غلات و حبوبات خصوصی و دولتی را در دست خواهد داشت. افزودن یک ترمینال ویژه محصولات کشاورزی فله بسیار مهم است، چرا که به معنای انحراف از خوشه‌های اصلی ایجاد شده توسط بندر روتردام می‌باشد.

❗ در صورتی که مشتریان آتی شما قصد راه اندازی کسب و کار در بندر و منطقه آزاد صحار را داشته باشند، چه مزایا و منافی در انتظارشان خواهدبود؟

توئٲت: محل سکونت، زمین، سوخت و نیروی کار ماهر از نقاط قوت ماست و صحار را در مقایسه با همسایگانش در موضع قدرت قرار می‌دهد. همه در تلاش برای تولید انرژی جهت پاسخگویی به تقاضاهای رو به افزایش مشتریان هستند، ولی ما در اینجا به وفور انرژی داریم. به علاوه، این منطقه خانه نیروی کار جوان است که به اندازه خود ما جاه‌طلب و بلند پرواز هستند و با متوسط سن ۱۹سال، ما از زمان کافی برای آموزش صحیح نیز برخوردار می‌باشیم.

البته انگیزه‌های دیگری نیز وجود دارد که شامل مالکیت خار جی ۱۰۰درصدی می‌باشد. اگر بخواهید در عمان تجارت کنید باید یک شریک عمانی داشته باشید، اما در منطقه آزاد چنین الزامی وجود ندارد.

علاوه براین، می‌توانید از معافیت از مالیات بیش از ۲۵ سال نیز بهره‌مند شوید. این امتیاز مالیاتی پایدار است ولی طول آن به تعداد کارمندان محلی استخدام شده بستگی دارد. همچنین، هیچ محدودیتی برای فروش به کشورهای عضو شورای همکاری خلیج‌فارس وجود ندارد؛ به طوری‌که سرمایه‌گذاران می‌توانند به راه‌اندازی پروژه‌های سودآور، آسان و انعطاف‌پذیر بپردازند.

همه این مزایا به لطف راه‌کار ابتکاری(فروشگاه تک ایستگاهی) ما برای واحدهای تجاری مهیا شده است. این راه کار یک سرویس منحصر به فرد است که به پشتیبانی از شرکت‌هایی می‌پردازد که در پی رجیستر عملیات خود در صحار هستند. به موجب این راه‌کار ابتکاری دیگر نیاز نیست که شرکت‌ها مستقیماً دولت سر و کار داشته باشند و این موجب صرفه‌جویی در وقت و تضمین عملکرد بهینه واحدهای تجاری است.

❗ آیا تجارت تحت تأثیر ظرفیت مازاد کشتی‌ها قرار گرفته است؟

توئٲت: رویکرد پایدار برای تجارت به این معناست که بحث قدیمی ظرفیت مازاد

چیزی نیست که موجب نگرانی ما شود. همچون همه فعالیت‌های اقتصادی، باید میان توان حمل بار و توسعه تعادل وجود داشته باشد. بار بیش از حد و عدم فضای کافی درست به اندازه بر خورداری از یک تأسیسات صنعتی بزرگ خالی، ناتوان کننده است؛ اما منطقه آزاد صحار در حال حاضر سریع‌تر از حد انتظار پر شده است و فاز اول خیلی زودتر از انتظار تقریباً به طور کامل اجاره رفته است. تا جایی که به بنادر مربوط است، در عمان بیشتر مسئله هماهنگی بیش از رقابت مطرح است هر بندری در عمان گزاره ارزشی خود را دارا می‌باشد.

سلاله نقطه اتصال شرق به غرب است. ما در صحار دروازه ورود به عمان و خاورمیانه، بخش بالایی خلیج‌فارس و حاشیه هند هستیم. " دوقم" نیز نقش مشابهی را ایفا می‌نماید اما تمرکز آن بیشتر روی صنایع سنگین است.

بنابراین، به سادگی نمی‌توان آن چه در سلاله اتفاق می‌افتد را با صحار یا دوقم مقایسه کرد. البته، رقابت‌هایی نیز وجود خواهد داشت ولی چندان شدید نیست.

در کل، ما فضای رقابت را سالم ارزیابی می‌کنیم و همه توجه و تلاش خود را صرف حفظ این محیط رقابتی سالم خواهیم کرد.

❗ استراتژی رشد شما در آینده چه خواهدبود و روی کدام بازار تمرکز خواهید کرد؟ آیا شاخه خاصی وجود دارد که از نظر شما پتانسیل توسعه داشته باشد؟

توئٲت: از نظر ما، نظام‌های اقتصادی در حال توسعه موجب رشد قابل توجه و منفعت پایدار در بندر و منطقه آزاد صحار خواهند شد. این نظام‌های اقتصادی شامل: برزیل و هند می‌باشد که عضو (BRCCS) هستند و با تأسیس کارخانه سنگ‌آهن برزیلی Pelletiser Megaton Vales و کارخانه تولید فولاد توسط جینندال هند در این بندر سرمایه‌گذاری کرده‌اند.

علاوه براین، ما به بازارهای خاور دور همچون ژاپن، چین و سنگاپور نیز علاقه‌مند می‌باشیم. این استراتژی برمبنای درخواست‌های روزانه‌ای استوار است که از سرمایه‌گذاران احتمالی دریافت می‌کنیم.

هنگامی که صحبت از صنایع خاص می‌باشد، مسلماً ما روی موفقیت خوشه‌های فعلی خود که شامل لجستیک، پتروشیمی و فلزات است، تکیه خواهیم کرد.

در همین حین که ما در حال صحبت هستیم، پنج کارخانه ذوب فرو کروم در منطقه آزاد در دست احداث است و یک توسعه مهم دیگر در قالب گسترش صنایع نفت و پالایش عمان در حال انجام است که به موجب آن ظرفیت پالایش از ۱۲/۰۰۰ به ۱۸۰/۰۰۰ بشکه در روز افزایش خواهد یافت و به صنایع محلی تزریق خواهدشد. همان‌طور که قبلاً ذکر شد، ما در حال برنامه‌ریزی جهت سرمایه‌گذاری روی ذخیره ملی غذا در صحار از طریق افزودن یک ترمینال ویژه محصولات فله کشاورزی هستیم.

علاوه براین، ما صنعت خودرو را نیز پرسود ارزیابی کرده‌ایم. برطبق گزارش شرکت مشاوره جهانی فراست و سالیوان، نرخ رشد مرکب در سال‌های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۷ برابر با ۶درصد خواهدبود و عربستان سعودی و امارات متحده عربی در میان بزرگ‌ترین بازارها قرار دارند. پیش‌بینی می‌شود که نرخ فروش قطعات یدکی تا سال ۲۰۱۷ دو برابر شده و به ۱۳ میلیارد دلار آمریکا خواهد رسید. همگام با این روند، صحار امنیت قراردادهای اجاره را توسط بزرگ‌ترین تجارت‌خانه عمان (سعود و بهوان) تأمین کرده است. سعود بهوان چهل هکتار از منطقه آزاد را برای مرکز خدمات و ممیزی پیش از تحویل اجاره خواهد نمود (برای توپوتا، دایهاتسو، لکسوس، کیا و فورد). صحار هم اکنون خانه سعودبهوان است که نماینده نیسان و BMW در منطقه می‌باشد و سالانه ۲۰۰/۰۰۰ خودرو را جابه‌جا می‌کند.

نگاهی نو به حمل و نقل کانتینری و لاینر

کارخانه تا فروشگاه؛ تنها یک اقیانوس فاصله

امروزه در جهان شیوه‌های گوناگونی برای حمل تولیدات صنعتی و کشاورزی و رساندن مواد اولیه به مراکز تولیدی به کار گرفته می‌شود. اما هنوز حمل و نقل دریایی به توجهِ به ویژگی‌های آن در امر حمل و نقل قاره‌ای و بین قاره‌ای پیشتاز است. با حمل و نقل دریایی در یک زمان مقادیر انبوهی کالا در مدت زمانی نسبتاً کوتاه به مقصد می‌رسد. از نظر زیست‌محیطی حمل و نقل دریایی کمترین آسیب را به محیط زیست می‌زند. شیوه‌های نوین و برنامه‌ریزی حمل و نقل دریایی از طریق حمل کانتینری و با استفاده از کشتی‌های لاینر ، خریداران و توزیع کنندگان کالاها و صاحبان صنایع را در سرزمین‌های دور قادر می‌سازد که از طریق استفاده از یک برنامه مدون و منظم برای حمل کالاهایشان فعالیت‌های اقتصادی خود را سامان دهند. در این گزارش شیوه حمل دریایی کانتینری و استفاده از کشتی‌های لاینر بررسی شده است.

نگاهی به تاریخچه حمل و نقل کانتینری

جعبه های چوبی تا کانتینرهای مدرن

صنعت کشتیرانی مدرن در سال ۲۰۰۶ پنجاهمین سالگرد خود را جشن گرفت. تقریباً از همان اولین سفر، استفاده از این روش برای حمل و نقل کالا پیوسته رشد کرد و تنها ظرف پنج دهه کشتی‌های کانتینربر حمل حدود ۶۰درصد از کالاهایی که از طریق دریا جابه‌جا می‌شوند، را برعهده گرفتند.

ایده استفاده از بعضی انواع کانتینرها در صنعت کشتیرانی کاملاً نو و بدیع نبود. از سال ۱۷۹۲ از جعبه‌هایی که شبیه کانتینرهای مدرن هستند برای حمل و نقل ترکیبی با قطار و اسب، استفاده می‌شده‌است. دولت ایالات متحده در طول جنگ جهانی دوم از کانتینرهای کوچک استاندارد استفاده می‌کرده است که ثابت شد وسیله‌ای سریع و کارآمد برای تخلیه و توزیع سریع و کارآمد آذوقه بوده‌اند. معهدا، در سال ۱۹۵۵، مالکوم لی مک لین که موسس یک شرکت حمل و نقل جاده‌ای از کارولینای شمالی(ایالات متحده) بود، یک شرکت کشتی بخار را با ایده حمل و نقل کل تریلر کامیون با بار داخلش را خریداری کرد. وی متوجه شد که برخورداری از یک کانتینر که بتوان آن را مستقیماً و بدون نیاز به تخلیه بار بر روی کشتی سوار نمود، کار را بسیار ساده‌تر می‌سازد.

ایده وی برمبنای این نظریه استوار بود که وجود یک سیستم (چندوجهی) که به موجب آن یک کانتینر با بار مشخص با استفاده از حالات مختلف حمل و نقل با کمترین وقفه حمل خواهدشد، موجب افزایش قابل توجه بهره‌وری خواهدبود. کانتینرها را می‌توان به طور یکپارچه میان کشتی‌ها، کامیون‌ها و قطارها جابه‌جا کرد. این امر موجب تسهیل کل فرآیند لجستیک شده و در نهایت اجرای این ایده موجب انقلابی در صنعت حمل و نقل بار و تجارت بین‌المللی شد.

پیش از کشتیرانی کانتینری

چندین و چند سال است که بشر برای حمل بار از یک سرزمین دیگر از اقیانوسها استفاده می‌کند. اندیشیدن به دریانوردان بزرگی همچون فنیقی‌ها، مصری‌ها، یونانی‌ها، رومی‌ها، پر تغالی‌ها، اسپانیایی‌ها، انگلیسی‌ها و بسیاری از ملل دیگر، گواه این موضوع است. این دریانوردان جهان را در پی گنجینه‌های جدید زیرپا گذاشته، آنها را به خانه آورده و مواد غذایی، جواهرات و موادی که هموطنان آنها تا پیش از آن هرگز به چشم ندیده بودند را داد و ستد می‌کردند.

اما این فرآیند هرگز آسان نبوده‌است. تخلیه و بارگیری شبکه‌ها، کیسه‌ها و جعبه‌های چوبی از خشکی به کشتی و بالعکس کند و مایه زحمت بوده است. با این وجود، این فرآیند که تحت عنوان حمل و نقل محمولات تفکیک شده شناخته می‌شد، تا نیمه دوم قرن بیستم شناخته شده برای حمل و نقل کالا به وسیله کشتی بود.

گزارش ویژه

تخلیه و بارگیری کشتی‌ها به نیروی کار بسیار نیاز داشت. مدت زمان سفر کشتی در دریا کمتر از مدت زمانی بود که در بندر سپری می‌کرد و کارگران اسکله، بار را با دست از فضاهای تنگ زیر عرشه عبور می‌دادند. علاوه براین، ریسک تصادف، خسارت و سرقت نیز زیاد بود.

البته، سیستم‌های اولیه برای کارآمدتر ساختن این فرآیند نیز وجود داشت، از قبیل طناب برای بسته‌بندی چوب، گونی برای حمل دانه‌های قهوه و پالت برای انبارش و حمل کیسه‌ها یا گونی‌ها، معهدا، پیشرفتهای صنعتی و تکنولوژی نظیر گسترش راه‌آهن در قرن هجدهم، نابسندگی وعدم تکافوی سیستم حمل بار را بر جسته نمود و به تصویر کشید؛ چرا که انتقال بار از کشتی به قطار و بالعکس به یک مشکل واقعی تبدیل شده بود.

تا پیش از ظهور صنعت کشتیرانی کانتینری، برای حمل و نقل کالااغلب از جعبه‌هایی در انواع و اندازه‌های مختلف استفاده می‌شد، چرا که این جعبه‌ها منطقی‌ترین روش برای حمل یک مرتبه کالا از یک مکان به مکان دیگر بودند. در هر صورت، علیرغم این توسعه‌یافتگی‌ها، جایجایی بار بعداز جنگ جهانی دوم نیز تقریباً به اندازه اواسط دهه ۱۸۰۰، منوط به کار فشرده و نیروی کار زیاد بود.

تولید حمل و نقل چندوجهی

برای تحقق یافتن حمل و نقل چندوجهی بار، کل زنجیره حمل و نقل باید یکپارچه می‌شد. مسئله فقط چینش بار در کانتینرها نبود. کشتی‌ها، ترمینال‌های بندر، کامیون‌ها و قطارها باید برای جایجایی کانتینرها تطبیق می‌یافتند.

کشتی‌های کانتینربر

در ۲۶ آوریل ۱۹۵۶، مالکوم مک لین یک نفتکش جنگ جهانی دوم به نام (ایده‌آل



ایکس) را تغییر کاربردی داد و اولین سفر دریایی جدید آن از بندر Newark به هوستون (ایالات متحده) را ترتیب داد. این شناور از یک عرشه تقویت شده با ظرفیت حمل ۵۸ باکس کانتینری فلزی و ۱۵۰۰۰ تن نفت فله بر خوردار بود. شش روز قبل از اینکه این کشتی در بندر هوستون لنگر بباندازد، شرکت برای حمل بار کانتینری در سفر بازگشت به بندر Newark سفارش گرفته بود. شرکت مک لین بعدها تحت عنوان شرکت خدمات خشکی – دریا شناخته می‌شد، شرکتی که کشتی‌هایش تریلرهای مملو از بار کامیون‌ها را به‌وسیله کشتی میان بندار شمالی و جنوبی ایالات

متحده حمل و نقل می‌کرد.

خیلی زود سایر شرکت‌ها نیز به این رویکرد روی آوردند. دو سال بعد، کشتی شرکت Matson Navigation که هاوایی مرجنت نام داشت، کشتیرانی کانتینری در اقیانوس آرام را آغاز کرد و بیست کانتینر را از آلامدا به هونولولو حمل نمود. در سال ۱۹۶۰، این شرکت ساخت کشتی‌هاوایی سیتیزن را به پایان رساند که اولین کشتی کاملاً کانتینربر اقیانوس آرام بود. در همین حال، اولین شناوری که ویژه حمل کانتینر طراحی شده بود و (سی–لندگیت وی سیتی) نام داشت، اولین سفر خود را در مورخ

DRY CARGO CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Door Open	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
20 ft	24,000	2,370	21,630	5.898	2.352	2.394	33.20	2.343	2.280
40 ft	30,480	4,600	26,480	12.031	2.352	2.394	67.74	2.343	2.280

CHARACTERISTICS

Manufactured from either Aluminum or steel, they are suitable for most types of cargo / general cargo. Aluminum containers have a slightly larger payload than steel, and steel containers have a slightly larger internal cube.

REFRIGERATED CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Door Open	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
20 ft	24,000	3,050	20,950	5.449	2.290	2.244	26.70	2.276	2.261
40 ft	30,480	4,520	25,960	11.690	2.250	2.247	57.10	2.280	2.205

CHARACTERISTICS

Recommended for delicate cargo. Bottom-air delivery system ensures refrigerated cargo reaches its destination in optimum condition.

OPEN TOP CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Door Open	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
20 ft	24,000	2,580	21,420	5.629	2.212	2.311	32.00	2.330	2.263
40 ft	30,480	4,290	26,190	11.763	2.212	2.311	65.40	2.330	2.263

CHARACTERISTICS

Allowing cargo to be loaded from the top, open top containers are particularly suitable for bulky cargo such as machinery. They are fitted with a PVC tarpaulin cover and attachable bows with cable sealing devices. The container doors can be removed to make the stuffing of cargo more convenient. Manufactured from steel.

FLAT RACK CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Capacity	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
20 ft	30,480	2,900	27,580	5.624	2.236	2.234	27.90		
40 ft	34,000	5,670	28,130	11.786	2.236	1.966	51.90		

CHARACTERISTICS

Flatracks are especially suited to heavy loads or cargo that needs loading from the top or sides, such as pipes and machinery. There are collapsible and non-collapsible containers with or without walls. Manufactured from steel.

GARMENT CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Door Open	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
20 ft	24,000	2,240	21,760	5.898	2.352	2.394	33.20	2.343	2.280
40 ft	30,480	3,885	26,595	12.031	2.352	2.394	67.74	2.343	2.280

CHARACTERISTICS

Use for all kinds of garment. The containers are specially designed for garment product and related industry. There are some options of using a string or bar system or a combination of both. The containers allow increased flexibility, greater load internal capacity and savings on transportation and handling cost.

HIGH CUBE CONTAINERS									
Type	Container Weight			Interior Measurement				Door Open	
	Gross Weight	Tare Weight	Net Weight	Length	Width	Height	Capacity	Width	Height
40 ft	30,480	3,960	26,500	12.031	2.352	2.698	76.30	2.340	2.585
45 ft	30,480	4,600	25,680	13.544	2.352	2.698	86.00	2.340	2.585

CHARACTERISTICS

With high cube containers, you gain an extra foot in height compared with general-purpose containers. Ideal for light, voluminous cargo or bulky cargo. These extra volume containers come in steel and aluminum.

چهارم اکتبر ۱۹۵۷ از بندر Newark به میامی را انجام داد و سفرهای منظم خود میان بندار Newark، میامی، هوستون و تمپا را آغاز نمود. تخلیه و بارگیری این کشتی فقط به دو گروه کارگر نیاز داشت و جابجایی بار با نرخ ۲۶۴ تن در ساعت انجام شد. مدت زمان کوتاهی پس از آن، کشتی سانتالیانا که به خط کشتیرانی گریس لاین تعلق داشت به اولین کشتی کانتینربری تبدیل شد و تجارت خارجی را آغاز نموده و در ژانویه ۱۹۶۰ عازم سفر به ونزوئلا شد.

کانتینر

استانداردسازی اندازه کانتینرها، گام منطقی بعدی بود. با استانداردسازی اندازه آنها موجب شد که انبارش کانتینرها به طور کارآمدتر انجام شود و کشتی‌ها، قطارها، کامیون‌ها و جرثقیل‌ها به‌گونه‌ای تطبیق یافته یا ساخته شوند که برای حمل یک اندازه معین مناسب شوند. این استانداردسازی به تدریج در کل صنعت حمل و نقل جهان اعمال شد. در اوایل دهه ۱۹۶۰، گروه‌های بین‌المللی که پتانسیل کشتیرانی کانتینری را به رسمیت شناخته بودند، بحث و مناقشه در خصوص اندازه استاندارد کانتینرها را آغاز کردند. در سال ۱۹۶۱، سازمان بین‌المللی استاندارد(ISO)، اندازه‌های استاندارد را تعیین نمود. تا به امروز، رایج‌ترین و مهم‌ترین اندازه‌ها، کانتینرهای ۲۰فوت و ۴۰فوت بوده‌اند. کانتینر بیست فوت که به واحد اندازه‌گیری ۲۰فوتی یا TEU اشاره دارد، به واحد استاندارد در صنعت حمل و نقل تبدیل شده و اکنون ظرفیت شناورها برحسب TEU محاسبه می‌شوند. کانتینر چهل فوت (که برابر با دو TEU می‌باشد) به واحد اندازه‌گیری ۴۰ فوتی یا TEU اشاره دارد و در حال حاضر پر کاربردترین نوع کانتینر می‌باشد.

حمل و نقل کانتینری

حمل و نقل کانتینری با حمل و نقل معمولی فرق دارد، زیرا در حمل و نقل کانتینری از انواع کانتینرهای استاندارد ۲۰فوت (۶/۰۹متر)، ۴۰، فوت (۱۲/۱۸متر)، ۴۵، فوت (۱۳/۷متر)، ۴۸، فوت (۱۴/۶متر) و ۵۳، فوت (۱۶/۱۵متر) برای بارگیری، حمل و نقل و تخلیه کالا استفاده می‌شود. بنابراین می‌توان کانتینرها را به‌طور یکپارچه و بی‌وقفه مابین کشتی‌ها، کامیون‌ها و قطارها جابه‌جا کرد.

اندازه کانتینرها باید استاندارد می‌شد تا بتوان آنها را به‌طور کارآمدتر روی یکدیگر چید و کشتی‌ها، قطارها، کامیون‌ها و جرثقیل‌ها را مناسب یک اندازه خاص تطبیق نمود یا ساخت. هم اکنون، به لطف سازمان بین‌المللی استاندارد(ISO) که در سال ۱۹۶۱ اندازه استاندارد کانتینرها را تعیین نمود، در سراسر صنعت حمل و نقل جهان انجام می‌شود.

بارگیری یا بارچینی صحیح کانتینرها برای حفظ امنیت و تعادل آنها و کشتی‌ها، قطارها و کامیون‌هایی که کانتینرها را حمل می‌کنند، بسیار مهم است. در سال ۲۰۰۸، اتحادیه جهانی کشتیرانی (WSC) با همکاری اتاق بین‌المللی کشتیرانی(ICS)، دستورالعمل حمل و نقل کانتینرها در دریا را منتشر نمود که



دستورالعملی برای شرکت‌های باربری و بارچینی‌های کانتینر است و به افراد دخیل در بارگیری کانتینرها کمک می‌کند.

در سال ۲۰۱۲، WSC و ICS طی یک بیانیه مشترک از سازمان بین‌المللی دریانوردی(IMO) درخواست نمودند که یک مقرره قانونی بین‌المللی در خصوص وزن کشتی کانتینرهای بارگیری شده پیش از چینش آنها در شناور برای صادرات، تدوین کند.

بدون در نظر گرفتن محل تولید، کانتینرها معمولاً از آلومینیوم یا فولاد و برطبق مشخصات تعیین شده توسط ISO ساخته می‌شوند.

انواع مختلفی از کانتینرها وجود دارد. بعضی از کانتینرها به حمل بار خشک اختصاص دارند و اغلب کانتینر ویژه نامیده می‌شوند. این کانتینرهای ویژه شامل کانتینرهای پشت‌باز، پهلوپاز، بالا باز، نیم ارتفاع، فلت رک، یخچال‌دار، ویژه بار فله مایع (مخزن‌دار) و مدولار می‌باشند که دارای طول و عرض برابر با کانتینرهای استاندارد ویژه حمل بار خشک می‌باشند. تعداد کانتینرهای موجود در ناوگان جهانی کانتینرها بالغ بر ۳۴ میلیون TEU می‌باشد. از کانتینرهای بالا باز برای بارگیری آسان بارهایی نظیر کنده درخت، ماشین‌آلات و تجهیزات یا کالاهایی با اندازه‌های عجیب و غریب استفاده می‌شود. از کانتینرهای فلت رک می‌توان برای حمل قایق، وسایل نقلیه، ماشین‌آلات و تجهیزات یا تجهیزات صنعتی استفاده کرد. از کانتینرهای پهلوپاز می‌توان برای حمل سبزیجاتی مانند پیاز و سیب‌زمینی استفاده کرد. از کانتینرهای مخزن‌دار می‌توان برای حمل انواع بسیاری از مایعات از قبیل مواد شیمیایی و روغن‌های گیاهی استفاده کرد.

هر کانتینری از یک شماره منحصر به فرد بر خوردار است که اغلب شماره باکس نامیده می‌شود و توسط کاپیتان کشتی‌ها، خدمه، گاردهای ساحلی، سرپرستان بارانداز، افسران گمرک و مدیر انبارها جهت شناسایی مالک کانتینر، کسی که از کانتینر برای حمل کالا استفاده می‌کند و حتی ردیابی محل نگهداری کانتینر در هر نقطه از جهان، مورد استفاده قرار می‌گیرد.

جهانی شدن صنعت کانتینربری

در ۲۳آوریل ۱۹۶۶، ده سال بعداز اینکه اولین کشتی کانتینربر تبدیل شده سفر خود را آغاز نمود، کشتی Fairland از شرکت خدمات کشتیرانی خشکی – دریا (۱) با ۲۳۶ کانتینر از بندر الیزابت در ایالات متحده عازم بندر روتردام در هلند شد. این اولین سفر بین‌المللی یک کشتی کانتینربر بود.

در همین زمان و در قیل و قال جنگ ویتنام، ارتش ایالات متحده با مشکل تدارکاتی آذوقه‌رسانی به نیروها مواجه شد. آذوقه‌رسانی به یک منطقه جنگی در جنوب شرقی آسیا از طریق یک بندر توسعه نیافته در رودخانه سایگون و یک خط آهن نیمه عملیاتی بسیار مشکل و بعید بود. به همین دلیل دولت ایالات متحده به عنوان کارآمدترین راهکار موجود، به کشتیرانی کانتینری روی آورد.

به تدریج، ارزش کشتیرانی کانتینری در سطح بین‌المللی به اثبات رسید. از اینجا به بعد، صنعت کشتیرانی کانتینری شروع به رشد کرد و به نقطه‌ای رسید که به ستون فقرات تجارت جهانی تبدیل شد. هر چند تعداد اندکی در آن زمان چنین چیزی را پیش‌بینی کرده بودند، سال‌های ۱۹۶۸ و ۱۹۶۹ برای کشتیرانی کانتینری سال‌های رونق و شکوفایی بودند. فقط در سال ۱۹۶۸، هجده شناور کانتینربر ساخته شد و اندازه بزرگ‌ترین کشتی‌ها به TEU۲۰۰۰ افزایش یافت. در سال ۱۹۷۲، اولین کشتی کانتینربر با ظرفیت بیش از TEU۳۰۰۰ توسط کارخانه کشتی‌سازی Howaldtwerke در آلمان ساخته شد.

حال یک صنعت تمام عیار و کامل پدید آمده بود که مستلزم سرمایه‌گذاری بی‌سابقه روی شناورها، کانتینرها، ترمینال‌ها، دفاتر کار و فناوری اطلاعات جهت مدیریت لجستیک پیچیده بود.

در طول دهه ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰، صنعت کشتیرانی کانتینری رشدی نمایی داشت.

منابع

اتصالات جدیدی مابین ژاپن و ساحل غربی ایالات متحده و اروپا و ساحل شرقی آمریکا شکل گرفت. در اوایل دهه ۱۹۷۰، مسیر اروپا-آسیا توسط یک کنسرسیوم (گروهی از شرکت‌های حمل و نقل که کشتی‌هایشان را به اشتراک می‌گذاشتند) و بعضی از سرویس‌های مستقل، سرویس دهی می‌شد. در اواخر این دهه، کشتیرانی مابین اروپا، جنوب شرق و شرق آسیا، آفریقای جنوبی، استرالیا ، نیوزلند، آمریکای شمالی و آمریکای جنوبی تا حد بسیار زیادی کانتینری شده بود. در سال ۱۹۷۳، اپراتورهای کشتی‌های کانتینربر اروپایی و آسیایی ۴ میلیون TEU را در اقصی نقاط جهان جابه‌جا می‌کردند. در سال ۱۹۸۳، این رقم به ۱۲ میلیون TEU افزایش یافت و کشتی‌های کانتینربر به خاورمیانه، شبه قاره هند و شرق و جنوب آفریقا نیز رسیده بودند.

امروزه این صنعت کاملاً جهانی است و همه وجوه زندگی را به طرزی باورنکردنی تحت تأثیر قرار می‌دهد. مجله اکونومیست به تازگی اعلام نموده است که (تحقیقات جدید نشان می‌دهند که نقش محرک کانتینر در جهانی شدن بیش از همه قراردادهای تجاری ۵۰سال اخیر بوده است). مارک لوینسون که یک اقتصاددان صاحب نام است اظهار نموده است که کانتینر و کشتیرانی کانتینری تا حد زیادی مسئول رشد تجارت جهانی هستند. در خلاصه کتاب وی (تحت عنوان باکس) به چگونگی کوچکتر شدن جهان و بزرگتر شدن اقتصاد جهانی به‌وسیله کشتیرانی کانتینری اشاره شده است.

کشتی‌های لاینر

محموله‌هایی به سوی بار اندازهای دور دست

هر روزه هزاران کانتینر از اقصی نقاط جهان وارد بنادر می‌شود. این کانتینرها بر روی کشتی‌های لاینر (که طی یک برنامه زمان‌بندی مشخص در مسیرهای ثابت طی طریق می‌کنند) حمل می‌شوند. هر محموله نمایانگر یک زنجیره تأمین خاص است (خواه مبلمان پاسیویی باشد که از تایلند برای یک خرده‌فروش میلانی ارسال شده یا کفش‌هایی که از چین برای یک فروشگاه لوازم ورزشی در اروپا یا آمریکای شمالی فرستاده شده است). هر زنجیره تأمینی تا حدودی منحصر به فرد است، چرا که مستلزم نقل و انتقال دقیق و به موقع کالا مابین حالات مختلف حمل و نقل می‌باشد. کالاهایی که توسط کانتینرها بر روی کشتی‌های لاینر حمل می‌شوند را می‌توان در کارخانه مبدا در کانتینر چید. این کانتینر قفل و مهر و موم می‌شود و کالاها تا زمانی که به انبار خریدار، کارخانه یا فروشگاه برسند، در امنیت کامل نگهداری می‌شوند. به همین دلیل، بیش از ۵۰ درصد از کالاهایی که در سطح بین‌المللی جابه‌جا می‌شوند، امروزه به وسیله کانتینرهای سوار بر کشتی‌های لاینر منتقل می‌شوند.

نحوه عملکرد کشتیرانی لاینر

منظور از کشتیرانی لاینر، حمل و نقل کالا به وسیله کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ظرفیت بالایی است که در مسیرهای مشخص و طبق برنامه‌زمان‌بندی ثابت عبور و مرور می‌کنند. امروز تقریباً ۴۰۰سرویس لاینر در فعالیت است و حمل حدود ۶۰درصد از کالاهایی که در سطح بین‌المللی از طریق دریا جابه‌جا می‌شوند (این ۶۰درصد بر حسب ارزش کالا است) به‌وسیله شناورهای لاینر به‌خصوص کشتی‌های کانتینربر و رو-رو انجام می‌شود.

یک نمونه حمل با کانتینر در ۱۰ مرحله

۱- یک فروشگاه لوازم ورزشی در زمینه کفش‌های جدید فصل که در شمال چین

ساخته می‌شوند، کند عمل نموده است. این فروشگاه ۵۰۰ جفت کفش سفارش داده است. این شرکت برای حمل محموله کفش از کارخانه چینی با یک بار فرابر کار می‌کند.



۲- یک شرکت باربری جاده‌ای، بار کفش را به همراه بار بسیاری دیگر از خرده‌فروش‌ها روی یک کانتینر ۴۰قوتی بار زده، درب آن را بسته و مهر و موم می‌نماید. این کانتینر تا هنگامی که به انبار توزیع در کشور مقصد برسد مجدداً باز نخواهدشد. مگر این که مقامات رسمی گمرک تصمیم بگیرند آن را باز کرده و ممیزی نمایند.



۳- بارفرابر تشخیص می‌دهد که حمل کانتینر به بندر تیانجین به وسیله کامیون بسیار مقرون به صرفه خواهدبود. این بار فرابر با یک خط کشتیرانی قرارداد بسته است. این خط کشتیرانی برای مقامات دولتی در کشور صادر کننده و واردکننده، اسناد و مدارک محموله را ارائه می‌کند. این مانیفست شامل اطلاعات مربوط به محتوای دقیق محموله، وارد کننده، صادر کننده و حمل کننده بار می‌باشد.



۴- محموله اکنون روی یک کشتی کانتینربر بارگیری می‌شود و کانتینر کفش‌ها عازم مقصد خود در یکی از بنادر کشور دیگر می‌شود.

۵- چند روز قبل از اینکه کشتی به بنادر مقصد برسد، کاپیتان کشتی گزارشی را به دولت کشور مقصد ارائه می‌نماید که شامل اطلاعات مربوط به کشتی، خدمه آن و بارش می‌باشد.



۶- کشتی کانتینربر که اجازه ترخیص از گمرک را گرفته است در بارانداز پهلو می‌گیرد. این بارانداز به جرثقیل‌های بزرگی مجهز است که جهت تخلیه کانتینرهای بار مورد استفاده قرار خواهند گرفت.



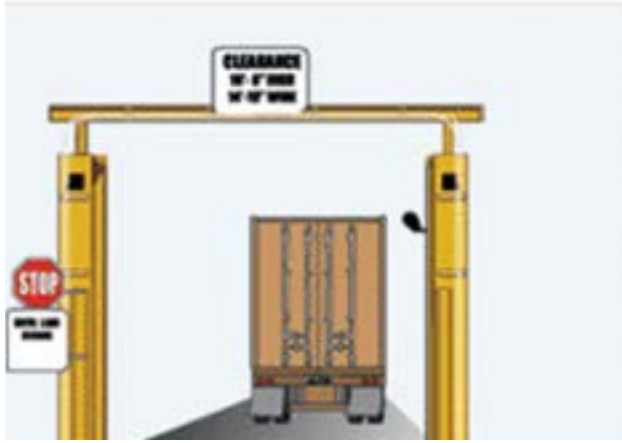
۷- تعداد بسیاری از کارگران اسکله (گاهی بیش از ۱۰۰ کارگر برای هر شناور) برای کار برروی کشتی از راه می‌رسند. این کارگران شامل اپراتورهای جرثقیل، متصدیان طناب‌کشی و تسمه‌بندی، دفتردارها و اپراتورهای تجهیزات می‌باشند.



۸- مقامات رسمی که اسناد و مدارک هر یک از کانتینرها را به دقت بررسی و ارزیابی نموده‌اند، ممکن است بعضی از کانتینرها را برای ممیزی انتخاب کنند.



۹- پس از ترخیص بار از گمرک، کارگران کانتینر را روی یک تراک ترپلر با شاسی ویژه بار می‌زنند. حال کانتینر کفش‌ها می‌تواند عازم مرکز توزیع شود. هنگامی که فاصله مقصد نهایی از بندر زیاد است، کانتینرها اغلب به وسیله قطار حمل می‌شوند.



۱۰- کامیون وارد یک مرکز توزیع کالاهای وارداتی می‌شود که اغلب فاصله چندانی از بندر ندارد و در آنجا درب کانتینر گشوده شده و سفارش فروشگاه‌های مختلف تفکیک و برای حمل آماده می‌شود. روز بعد، فروشگاه لوازم ورزشی ۵۰۰ جفت کفشی را که پرطرفدارترین کفش‌های ورزشی فصل می‌باشند، دریافت می‌نماید.



کشتی‌های لاینر

حدود ۶۰۰۰ کشتی که بیشتر آنها کانتینربر هستند در سرویس‌های لاینر مورد بهره‌برداری قرار دارند و بیشتر آنها از سال ۱۹۸۰ به بعد ساخته شده‌اند. کشتی‌های لاینر ظرفیت کافی برای حمل هم‌زمان بار و کالای چندین انبار را دارا می‌باشند و این امر موجب کارآمدی و بهره‌وری بسیار زیاد چنین سفرهایی می‌شود. به‌طور متوسط، یک کشتی کانتینربر در طی یکسال مسافتی برابر با سه چهارم فاصله تا ماه را طی می‌کند و این بدان معناست که یک کشتی کانتینربر در طول عمر خود مسافتی نزدیک به ده مرتبه سفر رفت و برگشت به ماه را طی می‌کند.

طراحی کشتی‌های کانتینربر

بعضی از ابرکشتی‌های کانتینربر در حدود ۱۳۰۰فوت طول دارند که نزدیک به ۴۰۰متر می‌باشد و تقریباً برابر با طول پیست دوی المپیک است. حداکثر عرض این شناورها ۱۸۰فوت (۵۵متر است). وزن موتورها برابر با ۲۳۰۰۰تن، و وزن پروانهها ۱۳۰تن است و مابین سکوی فرماندهی و موتورخانه آنها پیست و یک (طبقه) قرار

دارد، شگفت‌آور است که این شناورها فقط و فقط توسط یک تیم سیزده نفره و یک سیستم کامپیوتری پیچیده اداره می‌شوند و یازده هزار کانتینر ۲۰ فوتی را حمل می‌کنند. اگر قرار باشد این کانتینرها بر روی قطار بارگیری شوند، به یک قطار ۴۴ مایلی یا ۷۱ کیلومتری نیاز خواهد بود.



حقایقی درباره کشتی‌های کانتینربر:

- طول عمر کشتی‌های کانتینربر تقریباً ۲۶ سال است.
- قدرت موتور یک کشتی کانتینربر بزرگ تقریباً هزار برابر یک ماشین سواری است.

- جرثقیل‌های گنتری که کشتی‌های کانتینربر را تخلیه و بارگیری می‌کنند حدود ۴۳۰ فوت ارتفاع و بیش از ۲۰۰۰ تن وزن دارند.

- کشتی‌های کانتینربر از فناوری پیشرفته بر خوردار هستند. یک مثال خوب، نرم‌افزارهای کامپیوتری است که برنامه‌ریزی دقیق و بارگیری کانتینرها و حفظ تعادل کشتی‌ها در حین افزایش یا کاهش بالاست را فقط با فشردن یک دکمه میسر می‌سازند.

- پژوهش جدید لویدز رجیستر نشان داد که بهره‌وری سوخت کشتی‌های کانتینربر (با ظرفیت ۴۵۰۰ TEU) در بین سال‌های ۱۹۸۵ و ۲۰۰۸ حدود ۳۵ درصد افزایش یافته است.

- برآوردها نشان می‌دهد که میزان گاز CO2 متصاعد از یک کشتی کانتینربر چهل برابر از یک هواپیمای باربری بزرگ و بیش از سه برابر از یک کامیون سنگین کمتر است.

- بهره‌وری سوخت کشتیرانی کانتینری دو برابر و نیم راه‌آهن و ۷ برابر باربری جاده‌ای برآورد شده است.

- به منظور اطمینان از آمادگی خدمه برای مقابله با موقعیت‌های اضطراری، همه آنها در جلسات آموزش ایمنی و آتش‌نشانی هفتگی شرکت می‌کنند.

ظرفیت بار کانتینری

امروزه، ظرفیت کشتی‌های کانتینربر از ۱۵۰۰ TEU در سال ۱۹۷۶ به بیش از ۱۲۰۰۰ TEU افزایش یافته است و ظرفیت حمل بار بعضی از کشتی‌های در حال



سایر شناورهای لاینر

بنابر گفته AXS-AXS-آلفا لاینر حدود بیست درصد از شناورهای لاینر را کشتی‌هایی غیر از کشتی‌های کانتینربر تشکیل داده‌اند. کشتی‌های لاینر شامل شناورهای ویژه حمل خودرو و کامیون (PCTC) و ویژه حمل خودرو (PCC) نیز می‌باشند که ویژه حمل خودروهای سواری و کامیون طراحی شده‌اند، ولی معمولاً می‌توان از آنها برای حمل و نقل اتوبوس، کامیون‌های تجاری، تراکتور، بولدوزر و وسایل نقلیه‌ای از این قبیل نیز استفاده کرد. این شناورها نه تنها توانایی حمل وسایل نقلیه را دارا می‌باشند، بلکه معمولاً توانایی حمل بارهای سنگین را نیز دارند. این نوع بارها و محموله‌ها معمولاً برای حمل روی کشتی‌های کانتینربر، بیش از حد بزرگ یا سنگین هستند. بعضی از شناورهای ویژه کالای عمومی نیز در سرویس‌های لاینر فعالیت می‌کنند. این شناورها معمولاً توانایی حمل هم‌زمان کانتینر و کالاهای تفکیک شده را دارند و گاهی اوقات این شناورها خود به جرثقیل مجهز هستند و برای تخلیه و بارگیری از جرثقیل‌های خود استفاده می‌کنند. این جرثقیل‌ها موجب خودکفایی این شناورها می‌شوند، چرا که برای عملیات بندری به جرثقیل‌های ساحلی نیاز ندارند.

ناوگان جهانی کانتینرها

بنا به گفته موسسه پژوهش Drewry Maritime، حجم ناوگان جهانی کانتینر در سال ۲۰۱۲ به ۳۲/۹ میلیون TEU رسید. این ناوگان از انواع مختلف کانتینرها تشکیل شده است. کانتینرهای خشک (استاندارد و ویژه) در اکثریت هستند و حدود ۹۳٪ از این ناوگان را تشکیل داده بودند که در سال ۲۰۱۲ به ۸۹ درصد از ناوگان تقلیل یافت. هفت درصد مابقی ناوگان بین کانتینرهای یخچال‌دار و مخزن‌دار تقسیم شده‌اند. کانتینرهای یخچال‌دار تقریباً ۶/۲۵٪ از ناوگان جهانی را تشکیل داده‌اند. کانتینرهای یخچال‌دار که برای حمل انواع مایعات استفاده می‌شوند ۷۵٪ باقی‌مانده را به خود اختصاص داده‌اند.

با استفاده از این نسبت‌ها، اندازه ناوگان کانتینرهای خشک در سال ۲۰۱۲

ساخت ۱۸۰۰۰ TEU تا ۲۲۰۰۰ TEU است. کشتی‌های امروزی نه تنها توانایی حجم بیشتری از کالا در طی یک سفر دریایی را دارا می‌باشند، بلکه از بهره‌وری سوخت بسیار بیشتری نیز برخوردارند.

ناوگان کشتی‌های کانتینربر

جهت کسب اطلاعات روزآمد درباره ناوگان کشتی‌های کانتینربر جهان (اطلاعات مربوط به کسانی که از این کشتی‌ها بهره‌برداری می‌کنند و سفارش‌های آنها) می‌توان به فهرست صد گزینه برتر آلفا لاینر رجوع کرد.

WWW.alphaliner.com/top100/index.php

اپراتورهای کشتی‌های کانتینربر هم می‌توانند از کشتی‌های خود استفاده کنند و هم از یک واسطه، کشتی‌اجاره‌کنند. بیشتر اپراتورهای کشتی‌های کانتینربر هم از کشتی‌های در تملک خود و هم از کشتی‌های اجاره‌ای استفاده می‌کنند.

بنابه گفته آلفا لاینر، ظرفیت ناوگان کشتی‌های کانتینربر جهان در ماه ژوئیه ۲۰۱۳ در حدود ۱۷ میلیون TEU بوده است. اندازه کشتی‌های کانتینربر بسیار متنوع می‌باشد و به مرور زمان افزایش یافته است. این تنوع و رشد از دو ماده زیر ناشی می‌شود: (۱) افزایش استفاده از کانتینر (چرا که بیشتر بارها کانتینری شده‌اند)؛ (۲) بهره‌وری زیاد (برای مثال، بهره‌وری سوخت) ناشی از استفاده از کشتی‌های بزرگتر.

افزایش بهره‌وری معمولاً موجب کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود.

در جدول ذیل آلفا لاینر ناوگان جهانی کشتی‌های کانتینربر را برحسب سهم ارائه کرده است:

جدول آلفا لاینر

از آنجایی که بیشتر سرویس‌های کشتی‌های کانتینربر هفتگی می‌باشد و بنادر مورد استفاده در این سرویس‌ها ثابت می‌باشد، در هر سرویس از چندین کشتی کانتینربر با اندازه یکسان استفاده می‌شود. تقریباً ۴۰۰ سرویس کانتینربری در سراسر جهان وجود دارد.

حدود ۲۹/۳ میلیون TEU برآورد شده است. کانتینرهای یخچال دارد در حدود ۲/۱ میلیون TEU و کانتینرهای مخزن‌دار در حدود ربع میلیون TEU از حجم ناوگان جهانی کانتینرها را به خود اختصاص داده بودند.

بنابه گفته موسسه پژوهش Drewry Maritime ، ناوگان جهانی کانتینر در سال ۲۰۱۳ حدود۱/۶میلیون TEU رشد کرد و حجم ناوگان جهانی کانتینر به ۳۴/۵میلیون TEU رسید.

کانتینرهای ویژه بار خشک

اگرچه اندازه و طرح کانتینرها استانداردسازی شده است، اما امکان دارد بسته به مالک یا اپراتور کانتینر، تغییرات واحدی هر گروه از کانتینرها وجود داشته باشد. برای مثال، ممکن است ظاهر دو کانتینر ویژه بار خشک چهل فوتی یکسان به نظر برسد، اما ظرفیت بار داخل آنها متفاوت باشد، چرا که یکی از آنها ویژه حمل کالای عمومی در پالت و دیگری ویژه حمل پوشاک آویخته به چوب لباسی طراحی شده است (برای تخلیه سریع و انتقال فوری به قفسه‌های فروش در فرودگاه).

در ادامه ویژگی‌های پر کاربردترین انواع کانتینرهای ویژه بار خشک ارائه شده است. اطلاعات زیر فقط محض اطلاع عمومی می‌باشد و یک دستورالعمل کشتیرانی نیست. ابعاد و ظرفیت حمل بار خاص یک واحد به‌خصوص باید توسط شرکتی که کانتینر را تهیه کرده است، مشخص شود.

SIZE	DOOR OPENING*		INTERNAL DIMENSIONS*		VOLUME	
	MM	FEET/INCHES	MM	FEET/INCHES	M ³ / CUBIC FEET	
Features	Width	Height	Length	Width	Height	Capacity
20 standard	2 340	2 274	5 946	2 350	2 383	33
20' 6" W x 8' 6"	7' 0"	7' 6"	19' 4"	7' 8"	7' 10"	1,170
40 standard	2 340	2 274	11 892	2 350	2 383	67
40' 6" W x 8' 6"	7' 0"	7' 6"	39' 0"	7' 8"	7' 10"	2,336
40 high	2 340	2 571	11 892	2 350	2 697	74
40' 6" W x 9' 6"	7' 0"	8' 6"	39' 0"	7' 8"	8' 10"	2,700
48 high	2 340	2 868	11 892	2 347	2 998	84
48' 6" W x 9' 6"	7' 0"	9' 0"	40' 0"	7' 8"	9' 10"	3,056

* General description — dimensions vary by specific unit

کانتینرهای یخچال‌دار

کانتینرهای یخچال دار توانایی کنترل دما را دارند و امکان حمل همه چیز (از گوشت، میوه، سبزیجات و محصولات لبنی تا مواد شیمیایی و دارویی) را میسر می‌سازند.

سرمازایی (برودت زایی) ممکن است علمی از آینده به نظر برسد اما کانتینرهای یخچال‌دار امروزه در دسترس هستند. کانتینرهای سوپرفریز ویژه‌می‌توانند کالاهای یخی را در دمای منفی ۶۰ درجه سانتی‌گراد نگهداری کنند.اما در سایر کانتینرهای یخچال‌دار، کالاهای بالاتر نگهداری می‌شوند. به منظور اطمینان از وجود رطوبت بهینه داخل کانتینرهای یخچال‌دار نیز می‌توان اتمسفر را کنترل کرد؛ برای مثال می‌توان موز را بدون سیاه شدن یا قاره‌ای به قاره دیگر حمل کرد. حتی گل‌های تازه بعداز طی چندین مایل و پشت سر گذاشتن چندین روز، در داخل این کانتینرها تازه می‌مانند.به‌خاطر وجود کانتینرهای یخچال‌دار است که فروشگاه‌های مواد غذایی می‌توانند همه نوع محصولات تازه را در تمام طول سال ذخیره کرده و به فروش برسانند.

کانتینرهای یخچال‌دار معمولاً بیست فوتی و چهل فوتی هستند و ابعاد کلی آنها شبیه ابعاد کانتینرهای ویژه بار خشک است. با این وجود، فضای موجود داخل کانتینرهای یخچال دار به دلیل فضای اشغال شده توسط یخچال و تجهیزات تهویه، کمتر است.

تجارت جهانی

می‌توان ادعا کرد که کشتیرانی لاینر اولین صنعت واقعاً جهانی در سطح دنیا است. به همین ترتیب، می‌توان ادعا کرد که کشتیرانی لاینر بیش از هر صنعت دیگری در موفقیت اقتصاد جهانی نقش داشته است. با کمک کشتیرانی لاینر، کشورها، بازارها، واحدهای تجاری و مردم به یکدیگر متصل شده‌اند و خرید و فروش کالا در مقیاس باور نکردنی میسر شده است و مصرف‌کنندگان به دیدن کالاهای اقصی نقاط جهان در فروشگاه‌های اطراف خود عادت کرده‌اند.

اما آیا این روند خوب است؟ حقیقت این است که نیازهای جمعیت به سرعت در حال رشد جهان را فقط با حمل ونقل کالا و منابع میان کشورها می‌توان فراهم کرد. صنعت کشتیرانی لاینر این فرآیند را بسیار کارآمدتر نموده و شکل اقتصاد جهان را تغییر داده است. این روند با ایجاد حق انتخاب، شکوفا ساختن اقتصاد و اشتغال‌زایی، به نفع مصرف‌کننده کار کرده است. قیمت مصرف‌کننده پایین مانده و بهره‌وری افزایش یافته است و در حین حال اثرات مخرب زیست‌محیطی نیزدر حداقل باقی مانده است.

آمار تجاری

تبادل سرمایه، کالا و خدمات در سراسر مرزهای بین‌المللی تحت عنوان تجارت بین‌المللی شناخته می‌شود و بسیاری از کشورها نقش بسزایی در تولید ناخالص داخلی کشور (GDP) ایفا می‌کنند. کشتی‌های لاینر حمل ونقل حدود ۶۰درصد از تجارت دریایی (برحسب ارزش) که بالغ بر ۴میلیارد دلار از ارزش کالاها در سال می‌باشد را انجام می‌دهند.

مسیرهای تجاری

مسیر دادوستد میان گروهی از کشورهای مبدأ و گروهی از کشورهای مقصد، مسیر تجاری نامیده می‌شود. حدود ۵۰۰ سرویس کشتیرانی لاینر به ارائه خدمات زمان‌بندی شده منظم میان بنادر واقع در یک مسیر تجاری خاص یا مجموعه‌ای از مسیرهای تجاری، مشغول هستند.

بنادر

بنادر، به غیر از محموله‌های کانتینری، انواع دیگر ترافیک را نیز جابه‌جا می‌کنند. بنابراین، روشهای مختلفی برای ارزیابی و سنجش فعالیت‌های بندری وجود دارد. انجمن آمریکایی حکام بندر در سال ۲۰۱۲ صد بندر برتر جهان را برحسب تناژ حمل بار، رتبه‌بندی کرد. برای ارزیابی هر چه دقیقتر فعال‌ترین بنادر کانتینری باید بنادر را برحسب ترافیک کانتینری (TEU) رتبه‌بندی کرد.

بندر شانگهای (چین)، به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده کالای کانتینری، رتبه اول را در میان پنجاه بندر کانتینری برتر جهان کسب کرد. سنگاپور به عنوان یک هاب مهم برای انتقال کانتینرها از یک سرویس لاینر به سرویس لاینر دیگر جهت حمل به مقصد نهایی، رتبه دوم را از آن خود نمود. این پنجاه بندر کانتینری برتر به سی کشور تعلق دارند که ماهیت واقعی جهانی صنعت کشتیرانی لاینر و اهمیت شبکه بنادر را به‌عنوان تسهیل‌کننده حمل ونقل به‌موقع و کارآمد کشتی و بار، به نمایش گذاشته‌اند.

در هفته، کشتی‌های کانتینر بر حدود ۹۰۰۰ و شناورهای ویژه حمل وسایل نقلیه در حدود ۱۰۰۰ پهلوگیری دارند. این بدان معناست که کارگران اسکله در بنادر سراسر جهان هر هفته بیش از ۱۰۰۰ کشتی لاینر را تخلیه و بارگیری می‌کنند. یک کشتی متوسط، هر هفته در حدود دو توقف بندری دارد.

اتصال به شبکه خشکی

حمل ونقل صحیح و کارآمد کالاهای سوار بر کشتی‌های لاینر به داخل و خارج از بنادر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که بیشتر تجار و مصرف‌کنندگانی که این کالاها را خرید و فروش می‌کنند در خارج از محوطه بندر مستقر هستند. بازدهی مستمر تجارت با استفاده از کشتیرانی لاینر در صورتی میسر است که شبکه حمل ونقل داخلی امکان حمل ونقل زمینی به موقع و کارآمد کالاها را فراهم سازد.

برخورداری از ظرفیت حمل زمینی کافی جهت جابجایی کالاها برای حفظ برنامه‌زمان‌بندی شناورهای لاینر از اهمیت حیاتی برخوردار است. زنجیره‌های تأمین قرن بیست و یکم که توسط شناورهای لاینر سرویس‌دهی می‌شوند دیگر بندر به بندر نیستند، به همین دلیل بازدهی و اثربخشی زنجیره‌های تأمین بین‌المللی به توزیع داخلی کارآمد بار بین‌المللی که از طریق دریا وارد کشور می‌شود، بستگی دارد. محموله‌ها باید به‌وسیله قطار یا کامیون از مبدأ عازم مقصد شوند. این بدان معناست که زنجیره‌های تأمین بین‌المللی به شبکه‌های چندوجهی نیاز دارند. یک شبکه چندوجهی از کشتی، قطار، هواپیما و کامیون تشکیل شده و دارای یک لایه سطحی است که این وسایل نقلیه روی آن حرکت می‌کنند. همچنین، بین حالات مختلف حمل ونقل، اتصالات یا نقاط نقل و انتقالی وجود دارد که اغلب اتصالات چندوجهی نامیده می‌شوند. اختلال در سرویس‌ها یا ظرفیت‌ناکافی در هر نقطه از شبکه می‌تواند موجب تاخیر محموله و افزایش هزینه‌ها شود.

ایالات متحده آمریکا بزرگ‌ترین کشور تجارت‌کننده در سطح جهان است و به همین دلیل برای شرکت‌های کشتیرانی لاینر و مشتریان آنها، یکی از بزرگ‌ترین بازارهای جهان محسوب می‌شود. به همین دلیل، بهره‌وری شبکه حمل ونقل چندوجهی ایالات متحده برای حفظ بهره‌وری شبکه جهانی کشتیرانی لاینر و زنجیره‌های تأمین جهانی بسیار مهم است.

اروپا نیز یکی دیگر از بازارهای بسیار مهم و بزرگ است و شبکه حمل و نقل چندوجهی آن با چالش‌های منحصر به فردی مواجه است زیرا محموله‌ها اغلب برای اینکه از مبدأ یا مقصد واقعی به بندر میزبان شناورهای لاینر برسند، باید مسافت‌های طولانی را به‌وسیله کامیون یا قطار و … طی کنند و اغلب از چندین کشور عبور نمایند.



کرایه ۱۰دلاری ؛ تایلند تا انگلیس

کشتیرانی منظم‌پیمای بین‌المللی، شبکه‌ای پیچیده از خدمات برنامه‌ریزی شده و منظم است که مسئولیت حمل ونقل کالا از یک نقطه جهان به نقطه دیگر یا کمترین هزینه و بیشترین صرفه‌جویی در مصرف سوخت (در مقایسه با حالات دیگر حمل ونقل بین‌المللی) را برعهده دارد.

بهره‌وری

کشتیرانی منظم یا لاینر، کارآمدترین حالت حمل ونقل کالا است. یک کشتی

کانتینرپر قادر است در ظرف یک سال بیش از ۲۰۰/۰۰۰ کانتینر جابه‌جا نماید. هر چند اندازه و ظرفیت حمل کشتی‌ها متفاوت است، اما بیشتر کشتی‌های کانتینربر می‌توانند در هر سفر بیش از ۸۰۰۰ کانتینر کالا و محصول نهایی را حمل کنند. به همین ترتیب، بعضی کشتی‌های ویژه حمل خودرو قادرند در یک سفر ۷۶۰۰ خودرو را حمل نمایند. حمل باری که توسط یک کشتی منظم پیمای بزرگ جابه‌جا می‌شود به صدها هواپیمای باربری، مایل‌ها واگن قطار و چندین ناوگان کامیون نیاز خواهد داشت.

قابل توجه است که:

– کشتی‌های کانتینربر می‌توانند کالای چندین انبار بزرگ را در یک سفر جابه‌جا کنند، قدرت موتور یک کشتی کانتینربر بزرگ با وزن ۳۳۰۰تن هزار برابر قدرت موتوری یک خودروی شخصی است؛

– یک تیم سیزده نفره مجهز به سیستم‌های کامپیوتری پیچیده برای بهره‌برداری از کشتی‌های کانتینربر بزرگ کافی است،

– سیستم‌های کامپیوتری کشتی‌ها بسیار پیشرفته هستند و امکان مسیریابی دقیق، حمل ونقل و تخلیه و بارگیری هزاران کانتینر در هر سفر را میسر می‌سازند.

–اگر قرار باشد همه کانتینرهای یک کشتی ۱۱۰۰۰TEUروی قطار بارگیری شوند، به ۴۴ مایل یا ۷۷ کیلومتر واگن نیاز خواهدبود.

– یک کشتی کانتینربر بزرگ در یک سال سه چهارم فاصله تاماه را طی می‌نماید. این بدان معناست که این کشتی در طول مدت عمر مفید خود تقریباً ده مرتبه مسافتی برابر با سفر رفت و برگشت به ماه را طی می‌کند.

حمل یک کانتینر یخچالی از مالزی به لس‌آنجلس (مسافتی حدود ۹۰۰۰ مایل یا ۱۴۴۸۴ کیلومتر) فقط ۱۶ روز زمان می‌برد.

– هزینه حمل یک دوچرخه از تایلند به انگلیس در داخل یک کانتینر حدود ۱۰ دلار آمریکاست.

هزینه معمول برای حمل یک دستگاه پخش DVD یا CD از آسیا به اروپا یا ایالات متحده تقریباً ۱۰/۵ دلار، هزینه حمل یک کیلوگرم قهوه فقط ۱۵ سنت و هزینه حمل یک قوطی ماء‌الشعیر برابر یک پنی است.

نگاهی به اثرات اقتصادی کشتیرانی منظم پیماندر

اقتصاد جهان

موتور اقتصادی جهان در آب

راه‌ها

به تازگی، دو منبع مستقل سهم اقتصادی صنعت کشتیرانی منظم را مورد بررسی قرار داده و نتیجه‌گیری نموده‌اند که این صنعت به دو دلیل موتور اقتصادی جهان است، درآمد قابل توجه این صنعت برای اقتصاد جهانی و نقش این صنعت به عنوان تسهیل‌کننده رشد اقصادی در صنایع دیگر.

سهم اقتصادی صنعت کشتیرانی منظم پیماندر

IHS Global Insight که یکی از لیدرهای شناخته شده جهان در زمینه تحلیل و پیش‌بینی امورمالی و اقتصادی است، سهم اقتصادی صنعت کشتیرانی منظم‌پیماندر را با استفاده از داده‌های سال ۲۰۰۷ به عنوان سال مبنا، ارزیابی نمود. یافته‌های کلیدی در ادامه ارائه شده‌اند:

* سهم از تولید ناخالص داخلی: ۱۸۳/۲ میلیارد دلار آمریکا

* هزینه‌های سرمایه‌ی مستقیم: ۲۴/۹ میلیارد دلار آمریکا

* مشاغل مستقیم: ۴/۲ میلیون

* جبران خسارت برای کارکنان: ۲۷/۲ میلیارد دلار آمریکا

کل اثرات بر اقتصاد سالانه:

* ۴۳۶/۶ میلیارد دلار آمریکا

* ۱۳/۵ میلیون شغل

* کالاهای جابه‌جا شده توسط صنعت کشتیرانی منظم پیمما تقریباً معادل دوسوم از

ارزش کل تجارت جهانی بودند (معادل ۴ تریلون دلار کالا در سال)

* کارگران بندر در سراسر جهان به‌طور متوسط در هفته بیش از ۱۰۰۰۰ شناور

منظم پیمما را تخلیه و بارگیری می‌کنند. لازم به ذکر است که متوسط تعداد پهلوگیری‌های کشتی‌ها برابر با ۲/۱ بندر هفته است.

* شرکت‌های کشتیرانی منظم پیمما بیش از ۴۰۰ سرویس منظم و برنامه‌ریزی شده که معمولاً هفتگی است و تمام نقاط جهان را به هم اتصال می‌کنند را ارائه می‌نمایند.

دنیایی کوچک‌تر و اقتصادی بزرگ‌تر

بدون وجود کانتینر و صنعت کشتیرانی منظم پیمما، اقتصاد جهانی مدرن وجود نخواهد داشت.

- وجود کانتینر موجب ارزانتر شدن حمل و نقل شده و اقتصاد جهانی را تغییر داد.

- به لطف تجارت جهانی کانتینری، مشتریان می‌توانند از انتخاب‌های بی‌شماری که پیش رو دارند، لذت ببرند.

- دسترسی آسان به کالاهای مصرفی وارداتی ارزان قیمت موجب ارتقای استانداردهای زندگی در سراسر جهان شده است.

- ظهور صنعت لجستیک به ایجاد مشاغل جدید و غالباً پر درآمدتر در حیطة انبارداری و حمل و نقل منجر شده است.

- کانتینر نه تنها موجب کاهش صورت‌حساب‌های حمل و نقل شده، بلکه موجب صرفه‌جویی در زمان نیز شده است.

کاهش اثرات زیست‌محیطی

پر واضح است که کشتیرانی یکی از کم‌کربن‌ترین حالات حمل و نقل است. بنابر گزارش گروهی از متخصصین IMO، سالانه فقط ۲/۷ درصد از گازهای گلخانه‌ای جهان به

صنعت حمل و نقل دریایی مربوط می‌باشد. همچنین، بنابر تجزیه و تحلیلی که توسط

شبکه سوئدی حمل و نقل و محیط زیست انجام شد، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای (شامل اکسید نیتروژن، هیدروکربن‌ها، ذرات معلق، مونوکسید کربن و دی‌اکسید کربن)

به ازای هر یک تن - کیلومتری که توسط صنعت کشتیرانی حمل می‌شود کمتر از هر یک تن - کیلومتری است که توسط صنعت حمل و نقل هوایی یا جاده‌ای حمل می‌شود.

نکات قابل توجه:

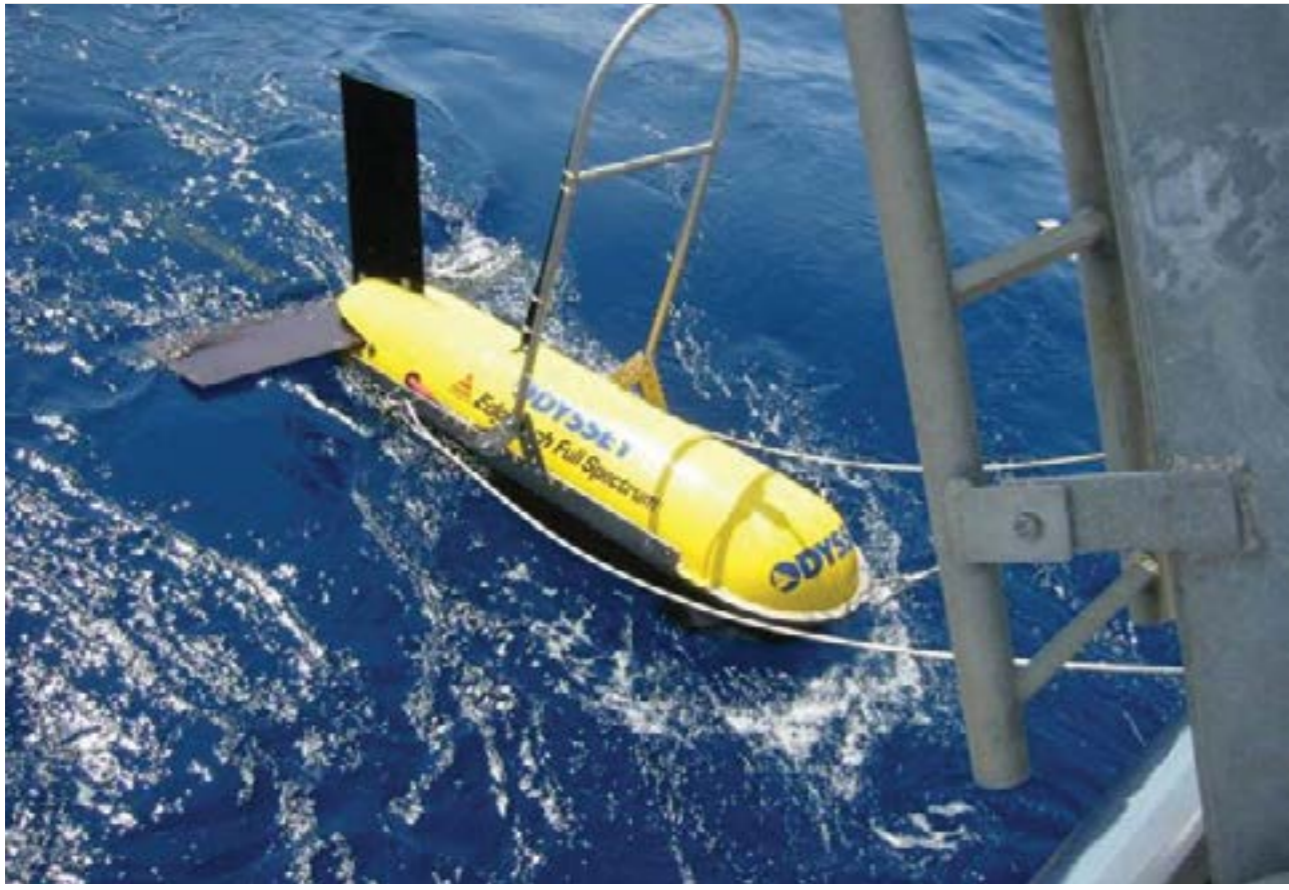
- هنگامی که یک تن کالا از بندر ملبورن در استرالیا به بندر لانگ پیج در ایالات متحده آمریکا که فاصله‌ای در حدود ۱۲۷۷۰ کیلومتر یا ۷۹۳۵ مایل است توسط کشتی حمل می‌شود، میزان انتشار گاز گلخانه‌ای CO۲ کمتر از وقتی است که یک تن کالا توسط کامیون از دالاس به لانگ پیج که فاصله‌ای در حدود ۲۳۰۷ کیلومتر یا ۱۴۴۲ مایل است، حمل می‌شود.

به همین ترتیب، هنگامی که یک تن کالا از بندر هوشی مین سیتی (در ویتنام) به یتانجین (چین) که فاصله‌ای در حدود ۳۳۲۷ کیلومتر یا ۲۰۶۷ مایل است توسط کشتی حمل می‌شود، میزان انتشار گاز

گلخانه‌ای CO۲ کمتر از وقتی است که یک تن کالا توسط کامیون از چین مرکزی به یتانجین که فاصله‌ای در حدود ۹۸۸ کیلومتر یا ۶۱۴ مایل است، حمل می‌شود.

- در کتاب سفید مربوط به کنفرانس اطلاعات حمل و نقل اروپا ذکر شده است که محققانی که به ارزیابی فرم اقتصاد جهانی پرداخته‌اند، متوجه شده‌اند که میزان CO2 منتشر شده در سفر دریایی یک کانتینر از چین به اروپا با CO2 منتشر شده از ۲۰۰ کیلومتر سفر با کامیون در اروپا برابر است.

با این وجود، اندازه و ماهیت جهانی صنعت کشتیرانی موجب شده است که کار مداوم جهت کاهش اثرات زیست‌محیطی به یک اولویت برای این صنعت تبدیل شود و شواهدی وجود دارد مبنی بر این که این صنعت پیشرفت‌های قابل توجهی در این زمینه داشته است. در پژوهشی که توسط لوبدز رجیستر انجام شده است مشخص شد که بهره‌وری سوخت کشتی‌های کانتینری (با ظرفیت TEU ۴۵۰۰) در خلال سال‌های ۱۹۸۵ و ۲۰۰۸ حدود ۳۵ درصد افزایش یافته است. مقایسه یک کشتی مدرن با ظرفیت TEU ۱۲۰۰۰ که در سال ۲۰۰۷ ساخته شده است با یک کشتی کانتینر بر با ظرفیت TEU ۱۵۰۰ که در سال ۱۹۷۶ ساخته شده است، نشان داد که ظرف سی سال بهره‌وری کربن برای هر مایلی که کالاطی می‌کند؛ حدود ۷۵ درصد افزایش داشته است.



کاربردهای لیزر در زیر آب کاوش‌های لیزری در اقیانوس

| دکتر افشین محسنی آراسته |

استاد یار دانشگاه آزاد اسلامی - واحد تهران شمال

| جمشید کریمی |

دانشجوی کارشناسی ارشد فیزیک دریا - دانشکده علوم و فنون دریایی - واحد تهران شمال

با پیشرفت سریع تکنولوژی، لیزر به عنوان یکی از مهم‌ترین یافته‌ها و اختراعات قرن حاضر مورد توجه قرار گرفت. در حال حاضر لیزر و دستگاه‌های لیزری، اساس بسیاری از اندازه‌گیری‌های علمی و برنامه‌های پژوهشی بوده و کاربردهای وسیعی در دستگاه‌های ارتباطی، مهندسی، راداری، پزشکی، زیست‌محیطی، مخابرات، مدارات کامپیوتر، فناوری نانو و... دارد. در این مقاله، به بعضی از کاربردهای لیزر در زیر آب مانند ارتباطات لیزری، تصویر برداری لیزری، جوشکاری در زیر آب با لیزر، استفاده از لیزر در ربات‌های زیر سطحی برای مانع یابی و ... می‌پردازیم. با اختراع لیزر در نیمه دوم قرن بیستم دریچه جدیدی به روی دانشمندان فیزیک اتمی و مولکولی باز شد. به علاوه، این فناوری و کاربردهای آن مورد توجه بسیاری از مهندسين دنیا قرار گرفت. تئوری‌های لازم جهت درک مفاهیم فیزیک لیزر، قبل از اختراع لیزر در سال ۱۹۶۰ ارائه شده بود. از آن زمان، لیزر با سرعت و به‌طور وسیعی در زمینه کاربردهای جالب فیزیک کوانتومی به عنوان یک ابزار مفید مهندسی مورد استفاده قرار گرفته است. مبانی نظری لیزر در سال ۱۹۱۶ میلادی توسط آلبرت انیشتن در یکی از مقالاتش مطرح شد. وی برای اولین بار مفهوم گسیل تابش تحریک شده یا القایی تابش به وسیله اتم‌ها یا مولکول‌ها را معرفی کرد. او نشان داد که به منظور توصیف کامل اندر کنش ماده و تابش، لازم است روندی را در نظر گرفت که در آن می‌توان یک اتم تحریک شده را در حضور یک اشعه به گسیل یک فوتون وادار نمود که نتیجه آن نزول اتم به یک حالت انرژی پایین‌تر می‌باشد. سال‌های نسبتاً زیادی طول کشید تا صنعت و فناوری امکان ساخت نخستین لیزر را فراهم کند. در سال ۱۹۵۳ چارلز تاونز اولین "میزر" (تقویت کننده امواج میکروویو) را اختراع کرد. در سال ۱۹۶۰ اولین لیزر پالسی یا قوت توسط تئودور میمن ساخته شد. در سال ۱۹۶۱ نخستین لیزر گازی توسط علی جوان و همکاران در شرکت بل ساخته و در سال ۱۹۶۶ لیزرهای نیمه‌هادی برای ارسال صدا، تصویر و اطلاعات در مخابرات نوری در ژاپن و آمریکا به وسیله موج‌برهای فیبر نوری مورد توجه قرار گرفت. در سال ۱۹۶۴ لیزر دی‌اکسیدکربن اختراع شد و کاربرد لیزر در پزشکی را افزایش داد. با پیشرفت روز افزون مکانیک کوانتومی و جنبه‌های ذره‌ای نور و تولید آینه‌هایی با توان بالا، دانشمندان موفق شدند؛ لیزرهایی را با توان خروجی بهتر (لیزرهای توان بالا) بسازند.



مخابرات نوری در زیر آب

استفاده از نور به عنوان اساس یک سیستم ارتباط نوری قدمت طولانی دارد. اولین سابقه‌های ثبت شده در این زمینه مربوط به یونانی‌ها در قرن هشتم قبل از میلاد مسیح بود که به علامت‌های آتش متکی بود. این روش به دلیل مشکلات خاص خود، کارآمد نبود و برای انتقال اطلاعات از پیک استفاده می‌کردند. در سال ۱۸۸۰میلادی الکساندر گراهام بل دستگاهی اختراع کرد که با استفاده از نور خورشید توانایی انتقال گفتار را تا ۲۰۰ متر مهیا می‌کرد. این روش ننوانست با تلگراف الکتریکی که مورس در سال ۱۸۳۸ اختراع کرده بود رقابت کند و در حد آزمایشگاهی باقی ماند. در سال ۱۸۹۵ میلادی مارکنی ارتباط در فضای آزاد را با به‌کارگیری امواج رادیویی نمایش داد. از آن زمان قسمت‌های مختلف طیف الکترومغناطیسی در مخابرات مورد استفاده قرار گرفته است.از آنجایی که میزان اطلاعات قابل انتقال با افزایش فرکانس امواج الکترو مغناطیسی افزایش می‌یابد، علاقه‌مندی به استفاده از فرکانس‌های بالا و بالاتر رو به فزونی بوده است.بنابر این نور با فرکانس حدود ۱۰^{۱۴} هرتز نسبت به امواج رادیویی با فرکانس ۱۰^{۱۰} هرتز ظرفیت سیگنال بیشتری دارد. اگرچه استفاده از نور از زمان‌های قبل مسلم بوده است اما تهیه سیستمی جهت مسیر انتقال که امن باشد و به شرایط جوی بستگی نداشته باشد، همواره یک مشکل بوده است. استفاده از لیزر در بخش تکنولوژی ارتباطات، مزایای تکنیکی و اقتصادی فراوانی به دنبال دارد. در دهه اخیر توسعه مخابرات، جنگ‌های فضایی و تحقق ارتباطات نوری محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی باعث دگرگونی‌های بسیار عمیقی در ارتباطات نوری به ویژه لیزر شده است. امروزه بیشتر دستگاه‌های ارتباط الکترومغناطیسی بر اساس فرکانس‌های رادیویی و مایکروویو پی ریزی شده‌اند. نحوه عمل این دستگاه‌ها بر اساس مدوله سازی یک فرکانس حامل می‌باشد به طوری که می‌توان یک چشمه تابشی را برای انتقال تعدادی سیگنال مستقل با فرکانس‌های متفاوت به نام کانال مورد استفاده قرار داد. بنابر این برای بیشینه کردن تعداد کانال‌های قابل دسترس باید فرکانس حامل در بالاترین فرکانس ممکنه مدوله شود. یعنی هر چه فرکانس حامل بالاتر باشد تعداد کانال‌های موجود نیز افزایش خواهد یافت. عدم استفاده از ناحیه نوری(طیف نور مرئی) در این زمینه به دلیل وجود بعضی مسائل تکنیکی نظیر انتقال باریکه نوری از میان جو زمین یا محیط‌های دیگری مثل آب عدم وجود چشمه‌های نوری لازم با طول موج مطلوب و مشکلات مربوط به مدوله‌سازی امواج نوری بوده است. در مقابل، گنجایش اطلاعاتی کانال‌های ارتباط نوری بسیار بالاست زیرا به دلیل بالا بودن فرکانس موج حامل (۱۰^{۱۴} هرتز) پهنای نوار فرکانسی قابل وصول جهت انتقال گسترش می‌یابد. ارتباطات توسط لیزر به داخل مدوله ساز و از آنجا به فرستنده ارسال و در طرف دیگر محیط واحد گیرنده و آشکار ساز قرار دارد. باریکه لیزر توسط مدوله ساز تبدیل به یک سیگنال نوری شده که حامل اطلاعات مورد نظر است. این سیگنال‌ها به وسیله واحد فرستنده به طرف واحد گیرنده ارسال می‌شود. محیط انتقال می‌تواند فضای خارج از جو زمین، درون جو زمین و یا آب باشد. یک آنتن مخصوص (یا تلسکوپ) در واحد گیرنده این سیگنال‌ها را دریافت کرده و آنها را از سیگنال‌های مختلف دیگری که وارد آنتن می‌شوند، بازیابی و متمایز می‌کند و نهایتاً آن را به ورودی یک آشکار ساز انتقال می‌دهد. در ارتباط لیزری غیر هدایتی پاره‌ای مشکلات وجود دارند. یک باریکه نورانی به هنگام عبور از میان یک محیط هادی توسط عوامل مختلف موجود در آن محیط دچار پراکندگی، جذب یا به بیان دیگر، این باریکه دچار تضعیف شدت می‌شود و جبهه موج در اثر پراکنش و جریانات مخالف در محیط (مانند گردآیدان‌های حرارتی بزرگ) دچار انحناء می‌شود. این مشکل را می‌توان با انتخاب طول موجی از فرستنده که میزان انتقال پذیری آن به مقدار کافی بالا باشد، رفع کرد. از طرف دیگر وقتی باریکه نوری از میان جو زمین با عوامل جوی مانند برف، باران، مه، گرد غبار و دود و یا وقتی در محیط آبی با عوامل تضعیف کننده در محیط آب روبرو می‌شود، شدت آن تضعیف می‌شود. با شناسایی پنجره‌های جوی برای جو و

سایر محیط‌ها می‌توان میزان جذب و پراکندگی باریکه لیزری را به حداقل رساند. کاربرد ارتباطات لیزری غیر هدایتی با توجه به اختلاف طول مسیر دید مستقیم مورد نیاز برای ایجاد ارتباطات لیزری و شرایط محیطی به چند دسته تقسیم بندی می‌شوند که یکی از آنها شبکه‌های مخابرات منطقه‌ای جهت ارسال اطلاعات با سرعت‌های بالا و حجم زیاد بین ایستگاه‌های زیر سطحی در آب است.

ارتباطات زیر آبی مشکل است. زیرا آب دریا شامل الکترولیت‌هایی از نمک بوده که هدایت الکتریکی بالایی داشته و مانع از انتشار امواج الکترومغناطیس در فرکانس‌های رادیویی می‌شود. با وجود این وقتی از فرکانس‌های خیلی پایین بین ۳ الی ۳۰ کیلو هرتز استفاده شود امواج رادیویی در آب تا عمق ۲۰ متری و وقتی از فرکانس‌های ۳ الی ۳۰۰ هرتز استفاده شود امواج رادیویی می‌توانند در داخل آب بیشتر از ۲۵۰ متر نفوذ کنند. لذا برای باز یابی این نوع امواج نیاز به تجهیزات خاص می‌باشد. این به معنی این است که در زیر دریا استفاده از این فرم ارتباط فقط می‌تواند دریافت کننده بوده و نمی‌توان اطلاعات را ارسال کرد. مشکل دیگر این است که این امواج بزرگ دارای پهنای باند کوچکی هستند و خیلی از اطلاعات را منتقل نمی‌کنند. این سیگنال‌ها فقط می‌توانند پیامک‌های متنی را تقریباً تا ۴۵۰ کلمه در دقیقه حمل کنند. در خصوص استفاده از نور لیزر در زیر آب به عنوان یک وسیله ارتباطی برای زیر دریایی‌ها، شناورهای سطحی با زیر سطحی و یا غواصان در زیر آب، یک پروژه تحقیقاتی در دپارتمان مهندسی مکانیک در دانشگاه برچینن توسط جان وگت در سال ۲۰۱۱ در یک استخر شبیه سازی شده با آب دریا انجام شد. لیزر استفاده شده برای منبع تابش لیزری با نورسبز و طول موج ۵۳۲ نانو متر و گیرنده این باریکه لیزری، یک سنسور فتو گیت بوده است. فاصله گیرنده و فرستنده لیزری ۶۰ فوت (۱۸ متر) در نظر گرفته شده بود. سنسور فقط می‌تواند موقعی نور لیزری را دریافت کند که به طور عمود برآن بتابد. بعد از انجام آزمایشات مشخص شد که در فواصل ۳۵ فوتی (۱۰/۵ متری) سنسور تقریباً ۹۸/۵٪ نور را دتکت کرده و در فاصله ۳۵ الی ۶۰ فوتی در اثر گذشت زمان و عوامل محیطی شدت نور به ۴۱/۷٪ افت نموده است. شدت نور با زیاد شدن فاصله گیرنده از منبع، کم می‌شود. پس نتیجه می‌گیریم که یک سیستم لیزری بهتر از روش‌های دیگر ارسال اطلاعات در زیر آب مانند استفاده از امواج صوتی یا رادیویی می‌تواند اطلاعات را ارسال نماید و این اطلاعات با سرعت بیشتر و حجم بیشتری منتقل می‌شوند و از طرف دیگر نسبت به سیستم‌های دیگر مقرون به صرفه است. مشکلی که برای سیستم‌های لیزری وجود دارد جذب و پراکندگی باریکه لیزری است. طول موج‌های به کار رفته در لیزرها بین ۴۰۰ الی ۷۰۰ نانو متر بوده که در بین طیف نور مرئی طول موج‌های بلندتر (رنگ‌های قرمز نارنجی و زرد) بیشتر از رنگ‌های آبی و سبز و بنفش جذب می‌شوند. لذا استفاده از پرتو سبز در کاربردهای زیر آبی به دلیل میزان تضعیف کمتر نسبت به دیگر طول موج‌ها توصیه می‌شود.

کاربرد لیزر در ربات‌های زیر سطحی بدون سر نشین

دریاها و اقیانوس‌ها کاربردهای تجاری، تفریحی، تحقیقاتی و دفاعی داشته و خطرات ناشی از آب در اعماق دریا برای انسان، سبب شده استفاده از روبات‌های بدون سر نشین به عنوان یکی از ابزارهای تحقیقاتی مطرح شود. حسگرهای صوتی، دوربین‌های صوتی و دور بین‌های نوری، سه دسته از حسگرهای مورد استفاده در زیر سطحی‌های هوشمند بشمار می‌روند. لیزر نیز به صورت مکملی برای دوربین‌های نوری به کار برده می‌شود. روبات هوشمند، یک وسیله نقلیه پوششگر هوشمند است که به کاربر امکان عملیات مورد نظر، نظیر جستجو در اعماق آب‌ها را می‌دهد. این گستره وسیع کاربرد در دریا نیازمند حرکت و مسیر یابی یکنواخت و بدون بر خورد به موانع است. اما لازمه این حرکت استفاده از حسگرهای مناسب بوده و علاوه بر آن تلفیق عملکرد این حسگرها با الگوریتم‌های مناسب نیز ضروری است. انتخاب نوع حسگر بر اساس کاربرد صوتی یا غیر صوتی در زیر سطحی هاست. حسگرهای صوتی به دلیل میرایی کم صوت در آب و توانایی ایجاد

تصاویر سه بعدی در فواصل دور جهت هدایت زیر سطحی تا هدف و اهداف بازیابی و نظارت بر بستر دریاها از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. اما حسگرهای بینایی وتصویر به دلیل میرایی زیاد نور در آب دریا بیشتر در فواصل نزدیک جهت انجام مأموریت‌ها و محیط‌های آزمایش، مورد استفاده قرار می‌گیرند. استفاده از لیزر به عنوان فاصله یاب یکی از مهم‌ترین کاربرد لیزر هاست. فاصله یاب‌های لیزری از اصول به کار رفته در رادارها بهره می‌برند. یک تپ کوتاه لیزری (معمولا با زمان ۱۰ تا ۲۰ نانو ثانیه) به سمت هدف نشانه گیری شده و تپ پراکنده بازگشتی به وسیله یک دریافت کننده مناسب نوری که یک آشکار سازی نوری بوده ثبت می‌شود. فاصله مورد نظر

با اندازه‌گیری زمان این تپ لیزری بدست می‌آید. در تشخیص فاصله به کمک لیزر با تصویر کردن خطوط لیزری بر روی یک دوربین ویدئویی فاصله زیر سطحی تا مانع تعیین می‌شود. اطلاعات موجود در خطوط لیزر از تصاویر گرفته شده به کمک دوربین‌های ویدئویی استخراج شده و به کمک این اطلاعات فاصله از زیر سطحی و جهت هر مانع محاسبه می‌شود. از این تکنیک در زیر سطحی‌های کوچک استفاده می‌شود.



شکل(۱–۱) : ربات زیر سطحی بدون سر نشین هوشمند

اندازه‌گیری دمای اقیانوس‌ها

یکی ازمهم‌ترین پارامترهای فیزیکی آب دریاها، دما است. بسیاری از فرایندهای فیزیکی در آب دریا به دما بستگی دارد. این کمیت، در عرض‌های جغرافیایی متوسط، مهم‌ترین عامل موثر بر تغییر سرعت صوت در لایه سطحی است. هم چنین یکی از عوامل مهم بر تغییرات چگالی آب دریاها و گردش آب‌های اقیانوسی، دما می‌باشد. دما، باعث ذوب‌شدن کوه‌های یخی در قطبین شده و این ذوب شدن باعث کاهش نمک آب اقیانوس‌ها و در نهایت باعث تغییرات آب و هوایی در کل جهان می‌شود. تغییرات دمایی در سطح اقیانوس‌ها از ۲– درجه الی ۳۱ درجه سانتی‌گراد است. تغییرات دمایی در عرض‌های مختلف با هم متفاوت است. در عرض‌های نزدیک استوا تا عمق ۲۰۰ متر تغییرات دمایی بین ۲۰ الی ۲۵ درجه سانتی‌گراد و از عمق ۲۰۰ متر الی ۱۰۰۰ متر دما به سرعت با عمق کم شده و از ۱۰۰۰متر به بعد تغییرات دما به آهستگی با عمق تغییر می‌کند. در اعماق ۴۰۰۰ متری، چون نور خورشید در آب دریاها نفوذ نمی‌کند تغییرات دمایی بین منفی ۰/۹ الی ۲ درجه سانتی‌گراد است.

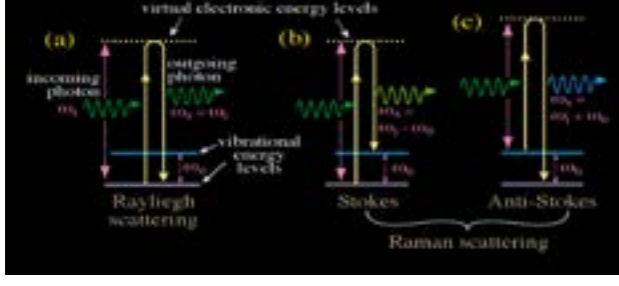
یکی از روش‌های اندازه‌گیری دما، استفاده از اثر رامان است. جابجایی پرتو پراکنده شده به عقب را اثر رامان گویند که معمولاً فرکانس دو برابر می‌شود. وقتی تابش نوری توسط مولکول‌های گاز، مایع و یا جامد پراکنده می‌شوند، خطوط طیفی اضافی را در نزدیکی طول موج نور تابشی به‌وجود می‌آورد که به اثر رامان معروف است. در روش اسپکتروسکوپی رامان، از یک سیستم هوا برد که از فاصله ۵۰ متری از سطح آب حرکت می‌کند دمای آب

سیستم لیزری بهتر از روش‌های دیگر ارسال اطلاعات در زیر آب مانند رادیویی می‌تواند اطلاعات را ارسال نماید و این اطلاعات با سرعت بیشتر و حجم بیشتری منتقل می‌شوند

اندازه‌گیری می‌شود. در این روش، یک پرتو لیزری به نقطه‌ای از ماده مورد مطالعه (آب یا هر ماده دیگر) تابیده می‌شود. نور پراکنده شده توسط اثر رامان شامل اطلاعاتی در مورد انرژی ارتعاشات مولکولی و چرخش‌های مولکولی است و این‌ها بستگی به اتم‌ها و یون‌هایی دارند که مولکول را ساخته‌اند. نور پراکنده شده همچنین به پیوندهای مولکولی، تقارن ساختمان مولکولی و محیط فیزیکی–شیمیایی که مولکول‌های یک جسم در آن قرار گرفته‌اند بستگی دارد. لیزر نور تکفامی با فرکانس ناحیه ماوراء بنفش، مرئی و یا مادون قرمز تولید می‌کند که این نور می‌تواند به عنوان یک منبع تحریک کننده اتم‌های یک ماده مورد استفاده قرار گیرد. در اسپکتروسکوپی

رامان از لیزرهای نور مرئی مانند آرگون، کریپتون، هلیوم و یا نئون برای برانگیختگی و تحریک مولکول‌ها به ترازهای ناپایدار با انرژی بالاتراستفاده می‌کنند. اگر مولکول به تراز انرژی ارتعاشی بالاتری نسبت به حالت اصلی خود انتقال یابد (استوکس–رامان) و یا به تراز انرژی ارتعاشی پایینتری انتقال یابد (آنتی استوکس –رامان) یک فوتون رامان گسیل می‌شود. طیف‌های استوکس و آنتی استوکس به یک اندازه اطلاعات فرکانسی می‌دهند. نسبت شدت آنتی استوکس به استوکس در هر فرکانس ارتعاشی، اندازه دما را مشخص می‌کند. به بیان دیگر، اسپکتروسکوپی رامان، کاربرد پراکندگی نالاستیک نور با ماده است. در آزمایش‌های طیف سنجی رامان ، فوتون‌های تک طول موج یا تکفام ، روی نمونه متمرکز می‌شود و عموماً از لیزر به عنوان چشمه تکفام شدت بالا، استفاده می‌شود. فوتون‌ها با مولکول‌ها بر هم کنش می‌کنند و باز تابیده ، جذب یا پراکنده می‌شوند. طیف سنجی رامان فوتون‌های پراکنده را مطالعه می‌کند. غالباً فوتون‌هایی که با مولکول‌ها بر هم کنش می‌کنند و به طور الاستیک پراکنده می‌شوند (فرکانس قبل و بعد از برخورد تغییر نمی‌کند) پراکندگی ریلی را به وجود می‌آورند. از طرف دیگر فوتون‌هایی که با مولکول‌ها بر هم کنش کرده و به طورغیرالاستیک پراکنده می‌شوند، (فرکانس قبل و بعداز برخورد تغییر می‌کند و به سمت فرکانس‌های بیشتر و یا کمتر شیفت پیدا می‌کند) پراکندگی رامان را به‌وجود می‌آورند. شکل (۱–۲) این نوع پراکندگی را نشان می‌دهد.

اندازه‌گیری از لایه‌های سطحی آب دریا در آب‌های تمیز در اکتبر سال ۲۰۰۰ در مرکز مطالعات امواج روسیه از طریق شبیه سازی سیستم لیداری با استفاده از اسپکتروسکوپی رامان در آزمایشگاه انجام شده است .در این آزمایش از یک لیزر آرگون با طول موج ۴۸۸ نانومتر و منبع اپتیکی ۵۰۰ میلی وات استفاده شده است.



شکل (۲–۱) : پراکندگی رامان

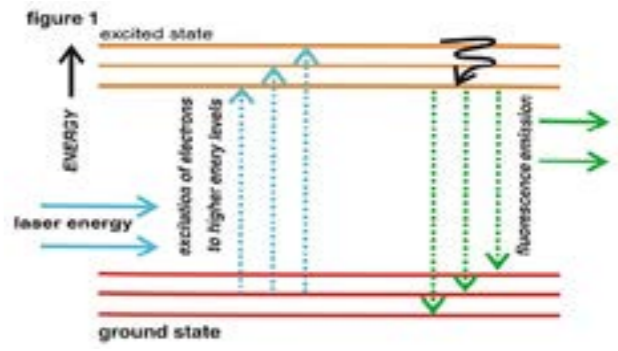
شناسایی لایه‌های نفتی

نشت نفت در دریا از کشتی‌ها، چاه‌های نفت، تأسیسات ساحلی و … خسارات زیست‌محیطی و اقتصادی فراوانی به دنبال دارد. نتایج مطالعات درمورد سرنوشت آلودگی نفتی دریاها و روند خود پالایی دریا نشان می‌دهد موادسبک نفتی تخیخ شده و مواد آروماتیک تاحدی به صورت محلول در می‌آیند و ترکیبات سنگین به صورت گلوله‌های

نفتی به ساحل آمده یا در بستر دریا ته نشین می‌گردد وسایر ترکیبات بصورت ذرات معلق در آب دریا مخلوط می‌شوند. به این ترتیب سمیت نفت با گذشت زمان و تغییرات فیزیکی و شیمیایی اعمال شده بر آن کاهش می‌یابد. مقدار کمی از این ترکیبات به وسیله باکتری‌ها و سایر موجودات شکسته می‌شوند. مواد نفتی از منابع مختلفی وارد آب می‌گردد و بیشترین منابع آلودگی مربوط به چاه‌های نفتی و دکل‌ها و سکوهای بهره برداری نفت می‌باشد. از جمله حوادث مربوط به چاه‌های نفتی حادثه نوروژ و ایکس تاک را می‌توان نام برد. آلودگی نفتی در دریاها بر جوامع گیاهی و جانوری و اکوسیستم دریاها اثرات مخربی را می‌گذراند و در این میان بیشترین آسیب به ماهیان دریاها، وارد آمده که بر اقتصاد آسیب می‌رساند.

با سنجش از دور لیزری می‌توان اطلاعات دقیقی در مورد هدف‌های مورد مطالعه بدست آورد. این اطلاعات را می‌توان در کمتر از یک ثانیه به صورت لحظه‌ای با روش‌های مختلفی مانند سیستم‌های هوا برد به دست آورد. یکی از مشکلاتی که در حال حاضر در دریاها با آن مواجه هستیم لکه‌های نفتی در روی سطح آب و یا در داخل آب است. لذا برای تعیین محل آلودگی و ترکیبات آنها بایستی یک‌سری نقشه‌های لحظه‌ای از این نواحی در زمان‌های مختلف به منظور ردیابی آنها و تخمین جهت جریان آنها تهیه کرد. یک سیستم لیزری با سرعت بالا می‌تواند یک‌سری نقشه‌های سه بعدی در یک ساعت از ناحیه‌ای حدود ۱۰۰ کیلومتر مربع تهیه کند. برای تعیین ترکیبات شیمیایی مربوط به لکه‌های نفتی طیف مربوط به زمان فروپاشی فلئورسانس بایستی اندازه‌گیری شود.

فلئورسانسی، موقعی رخ می‌دهد که نور به وسیله یک جسم که امواج الکترومغناطیس را جذب کرده، منتشر شود. فلئورسانسی در ناحیه طیفی فرابنفش و نور آبی رخ می‌دهد. این پدیده موقعی اتفاق می‌افتد که یک الکترون مداری از یک مولکول، وقتی از اولین حالت برانگیخته به حالت پایه برمی‌گردد، یک فوتون منتشر کند. در اکثر موارد، نور فلئورسانسی، دارای انرژی کمتری نسبت به امواج جذب شده است. فلئورسانسی به‌سرعت بعد از پایان تحریک از بین می‌رود.مدت زمان فلئورسانسی بستگی به طول عمر مولکول اقامت شده در حالت تحریک دارد، قبل از این که فوتونی منتشرکند



شکل (۱-۳) : فلونورسانسی مولکول های ماده

این تکنیک زمانی کاربرد دارد که مدت زمان پالس لیزری خیلی کوتاه تر از زمان فرو پاشی فلئورسانس باشد. طیف های فروپاشی فلئورسانس نه تنها قادر به تشخیص ترکیبات نفتی هستند بلکه چگالی نفت را نیز تعیین می‌کنند و می‌توان توسط آن محصولات نفتی را از مواد آلی حل شده و فیتوپلانکتون‌ها جدا ساخت.

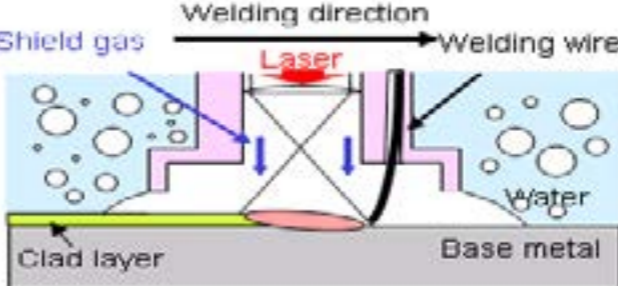


کاربرد لیزر در جوشکاری زیر آب

تعمیر و نگهداری تأسیسات هسته‌ای

استفاده از نور به عنوان چشمه انرژی گرمایی با روش‌های متمرکز سازی باریکه نورانی در فرایندهای صنعتی تحقق پیدا کرده است. به علت خاصیت همدوسی فضایی خروجی لیزر و تولید باریکه‌های نورانی با واگرایی بسیار اندک، سبب شده است که این باریکه را به وسیله یک عدسی تا حد طول موج تابش لیزری رسانید. در نتیجه انرژی موجود در باریکه‌ای به قطر چند میلی‌متر، می‌تواند سطحی به ابعاد چند میکرو متر مربع تمرکز یافته و چگالی انرژی در آن ناحیه به نحو فوق‌العاده‌ای افزایش یابد. از مزایای استفاده از لیزر به عنوان یک چشمه انرژی گرمایی، می‌توان کانونی شدن باریکه لیزری روی سطوح بسیار کوچک، خنک شدن سریع ناحیه گرما دیده، روشی غیر تماسی، کنترل نسبتا آسان شدت باریکه و قابلیت هدایت باریکه به مکان‌های غیر قابل دسترس و نظارت بر آنها، امکان اتصال فلزات غیر مشابه به یکدیگر و سرعت و دقت زیاد را نام برد. عمل جوشکاری معمولا با استفاده از یک گاز محافظ (آرگون، هلیوم و …) و اعمال این گاز از طریق یک دهانه هم مرکز نسبت به باریکه لیزری صورت می‌گیرد. از لیزرهای پالسی برای ایجاد جوش‌های نقطه‌ای کوچک و از لیزرهای پیوسته برای جوشکاری پیوسته استفاده می‌شود. با حرکت دادن باریکه لیزری روی قطعه کار و تنظیم سرعت حرکت دستگاه، می‌توان به یک جوش تقریبا پیوسته و یکنواخت دست یافت. از لیزرهای پیوسته با توان بالا (از مرتبه صدها تا هزاران کیلو وات) نظیر لیزرهای CO2 در صنعت و جوشکاری مواد غیر فلزی استفاده شده که ضخامت جوش‌های ایجاد شده توسط این لیزرها از مرتبه میلی‌متر و آهنگ جوش آنها چند متر بر دقیقه است.

یکی از کاربردهای مهم جوشکاری با لیزر ، تعمیر و نگهداری تجهیزات هسته‌ای در زیر آب است. با توجه به این که در حال حاضر قریب به ۴۰۰ نیروگاه هسته‌ای در سطح جهان وجود دارد، استفاده از این تکنیک برای بر طرف کردن ترک‌های ناشی از استرس‌های خوردگی و جلوگیری از افزایش ترک‌ها در آن ناحیه است. یک پروژه تحقیقاتی در سال ۲۰۱۰ در شرکت توشیبای ژاپن در خصوص استفاده از لیزر برای جوشکاری لوله های رآکتور انجام شد . در این کار تحقیقی استیل را بر روی نیکل با لیزر Nd:YAC و توان ۴ کیلو وات جوشکاری کرده‌اند. در این نوع جوشکاری درز‌های تا ۰/۵ میلی متر هم در لوله‌ها بر طرف شده‌اند. در شکل (۱-۴) طرح جوشکاری زیر آب نشان داده شده است.



شکل (۱-۴) : طرح جوشکاری زیر آب



تصویر برداری لیزری از کف دریا

برای تصویر برداری از کف دریا ، از سیستم‌های لیدار استفاده می‌شود . سیستم‌های لیدار در نواحی خاصی از طیف الکترومغناطیسی و در محدوده پایین تری از طول

موج، نسبت به سیستم‌های راداری کار می‌کنند. لیزرهای مورد استفاده امروزی برای این سیستم‌ها، عمدتا لیزرهای حالت جامد می‌باشند که می‌توانند تابش‌های لیزری به صورت پیوسته یا ضرباتی با عرض پالس نانو ثانیه‌ای را تولید کنند. یک لیدار شباهت زیادی با خانواده رادار دارد و می‌توان آن را رادار لیزری نامید. در یک رادار، امواج رادیویی به طرف اتمسفر ارسال می‌شود، درصدی از امواج پراکنده شده به گیرنده راداری می‌رسند. در سیستم‌های لیدار اشعه الکترو مغناطیس را در یک محدوده طول موج پایین‌تر در مقایسه با رادار ارسال و دریافت می‌کنند. لیدارها در طیف الکترومغناطیس ماورای بنفش، مرئی و مادون قرمز کار می‌کنند . سیستم‌های لیدار با توسعه روز افزون خود در زمینه‌های مختلفی مورد استفاده قرار می‌گیرند. در سیستم‌های لیدار دریایی هوا برد می‌توان عمق دریا، نقشه برداری از کف دریا، شناسایی اجسام معلق در آب، مشخص کردن ضخامت لایه‌های نفتی در داخل آب دریا ، اندازه‌گیری دما و شوری آب دریا ، تجمع گله ماهی‌ها، کیفیت آب دریا، میزان کلروفیل در آب دریا و… را تعیین کرد. اساس کار سیستم لیدار هوا برد مبتنی بر آشکار سازی فوتون‌های پراکنده از انواع الاستیک است. با نصب سیستم لیدار روی وسیله پرنده و حرکت در بالای سطح آب دریا، محدوده‌های از آب مورد آزمایش، اسکن می‌شود. به گونه‌ای که یک لیدار فرستنده از وسیله پرنده، یک پالس لیزری به سمت آب ساطع می‌کند، پالس تابشی ابتدا به وسیله موازی کننده فرستنده، به یک پرتو نوری موازی تغییر شکل می‌دهد و به درون آب ارسال می‌شود. قسمتی از انرژی ارسال شده، برای ثبت زمان خروج و کنترل توان تابشی به فوتوسل هدایت می‌شود و قسمت اصلی پالس نوری منتشر شده به وسیله حجم مورد نظر از محیط آزمایش، که ممکن است شامل اجسام مورد نظر باشد، منعکس و پراکنده می‌شود. تحقیقات از بستر دریاها و آب‌های نسبتا عمیق دارای مشکلات فراوانی است. از جمله این مشکلات هزینه‌های بالا و عمق زیاد آب است. در عمق‌های بیشتر از ۳۰ متر مشاهدات از طریق غواصان یا دستگاه‌های هوشمندانجام می‌شود . این مشاهدات وقت زیادی برده و هزینه بر است و ناحیه کوچکی را پوشش می‌دهند. از طریق سونارهای جاروب کننده، بخش‌های وسیع‌تری تحت پوشش قرار می‌گیرد و تنها می‌توان چگونگی توزیع انواع بسترها از جمله شنی، مسطح، صخره‌ای و… را مشخص کرد. تصویر برداری

به روش لیزری، تکنیک جدیدی است که قادر است به بررسی اقیانوس‌ها و دریاها از راه دور بپردازد و تصاویری در مقیاس میلی‌متر و سانتی‌متر با دو الی پنج برابر محدوده سیستم‌های ویدیویی و فیلم برداری نشان دهد. کیفیت تصاویر بستگی به شفافیت و ارتفاع آب دارد. بر اساس مطالعات میدانی انجام شده به روش LLS در نوامبر سال ۲۰۰۱ در سواحل کالیفرنای مرکزی، ناحیه‌ای با عمق ۴۰ الی ۱۰۰ متر مورد بررسی قرار گرفت. در این ناحیه از قبل چهار نوع بستر مختلف (صخره‌ای، رسوبات دانه دشت، رسوبات دانه ریز و رسوبات شنی) و دو گودال در آن به وسیله سیستم سونار جاروب کننده مشخص شده بود. تصویر برداری به روش LLS به مدت ۴۵ ساعت و با سرعت ۲-۳ گره دریایی و حدود ۹-۳ متر در بالای بستر دریا با عرض نوار ۱۳-۴ متر ، انجام شد. البته این سیستم می‌تواند در اعماق ۱۵۰۰متر نیز عمل نماید و جزئیات بستر را نشان دهد. از طرف دیگر تصویر برداری از این ناحیه توسط ROV به منظور مقایسه با این روش نیز جمع آوری گردید. نتایج آزمایشات اولیه نشان می دهد که در روش LLS جزئیات بهتری را می‌توان دید ، که این امرمی‌تواند برای بررسی محیط زیست آبزبان مورد استفاده قرار گیرد. در کاربردهای عملی این تکنولوژی، قسمتی از انرژی لیزر در نتیجه شکست، پراکندگی و جذب در سطح آب و همچنین در ستون آب ، محو می‌شود و سهمی از پالس تابشی به درچه تلسکوپ گیرنده برخورد می‌کند. سیگنال برگشتی لیدار، به وسیله گیرنده های اپتیکی به درون تجزیه کننده فرستاده و سپس به آشکار ساز می‌رسد. آشکار ساز سیگنال برگشتی لیدار را به سیگنال الکتریکی، تبدیل و سپس آن را تقویت می‌کند . سیگنال‌های رسیده به وسیله مبدل‌های آنالوگ به دیجیتال جهت پردازش به شکل دیجیتالی در آمده و سیگنال‌های دیجیتالی شده پس از ورود به رایانه پردازش و ذخیره می‌شوند.



شکل (۱-۵) : تصویر برداری بهوسیله لیدار هوا برد

لزوم استفاده از لیزر در زیر آب در بخش‌های نظامی و غیر نظامی و سایر موارد دیگر ، با توجه به قابلیت ها و وسعت کاربرد آن بر کسی پوشیده نیست . استفاده از این فناوری در کشور به دلیل نیاز های حال و آینده ، نیاز به تلاش در جهت کسب و توسعه دانش و فناوری در خصوص طراحی ، ساخت و بکار گیری این تکنولوژی دارد . حرکت در جهت نیل به اهداف مذکور با توجه به پیچیده بودن این تکنولوژی ، نیازمند سرمایه‌گذاری قابل توجه و مستمر می‌باشد . همچنین همکاری سازمان های سیاست گذار ، سازمان های بهره بردار و موسسات تحقیقاتی دولتی و غیر دولتی ، تضمین کننده یک توسعه پایدار و متوازن خواهدبود . در همین راستا ایجاد بستری مناسب از طریق تهیه و ایجاد ابزار و تجهیزات مورد نیاز کشور ، همکاری دانشگاه‌ها با صنعت ، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است . همه این موارد بایستی در راستای یک نقشه راه جامع و تدوین استراتژی با رویکردهای منطقی و مناسب محقق شود .

یادداشت:

- Raman Scattering**
- Stokes - Raman**
- Anti Stokes - Raman**
- Rayleigh Scattering**
- Laser Remote Sensing**
- Fluorescence**
- Stress Corrosion Craking**
- Remotely Operated Vehicles**

منابع

- ۱-برو مند ، زهرا(۱۳۸۵) ، لیزر و کاربردهای آن ، تهران : انتشارات دانش پرور
- ۲-اکبر چراغی – حسن نعناع کار، (۱۳۸۵)،کاربرد لیزر در سیستم‌های دفاعی، تهران: انتشارات علوم پایه
- ۳-سخر جعفری /سمیه صدقی /بهنام صادق زاده ، ۱۳۸۹ ، بررسی حسگرها و روش‌های اجتناب از موانع در زیر سطحی‌های هوشمند ، دوازدهمین همایش صنایع دریایی
- ۴-محسنی آراسته ، افشین ، ۱۳۹۰، صوت در آب ، تهران : انتشارات کانون اقیانوس شناسان
- ۵-یونس جعفری – محمود رضا صاحبی ، ۱۳۸۸ ، بررسی روش‌های آشکار سازی مواد نفتی نشت شده در دریاها و اقیانوس‌ها-تهران : دانشگاه صنعتی خواجه نصیر الدین طوسی، دانشکده مهندسی نقشه برداری
- ۶-ایزدی، دینا، ۱۳۸۵ ، بررسی میزان تضعیف نور لیزر در دریای عمان – تهران: دانشکده علوم و فنون دریایی واحد تهران شمال
- 7- Underwater Laser Communication / John Vogt / Brigham YouUniversity - 2011
- 8- Lidar Measurement Of Water Temperature By Using Frequency – Shifted Scattering Kwi – Goo Leeand Youngsik Park – Alexcy Bunkin Gennady Lyakhov – Moscow 117942-Russia - 2000
- 9- Wkipedia . Org / Wiki / Raman Scattering and Raman Spectroscopy
- 10- Application Of Fluorescence Studies Of Marine Petroleum Pollutants- Adam Stelmazewski
- 11- Underwater Beam Welding Technology For Reactor Vessel – M.Yoda and M.Tamura – Japon Toshiba.com - 2010
- 12- Application Of Underwater Laser Peening In Nuclear Power Plant Maintenance- Jialei zhu – China 2012
- 13- Application Of Underwater Laser Scanning For Seafloor Sell – Chau-chang Wang and Dajan Tang – china - 2006



تحدید قلمرو امنیت بنادر با تصویب قانون جدید مبارزه با قاچاق

| نورالله اسعدی

رئیس اداره گارد و انتظامات اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

قانون جدید مبارزه با قاچاق کالا مشتمل بر ۷۷ ماده در تاریخ سوم دی ماه سال گذشته به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. در ماده ۷۷ طی اقدامی غیر کارشناسی انحلال گارد بنادر و دریانوردی را با نسخ قانون موجهه آن، از جمله مواد ۳، ۴، ۵، ۶ و ۷ قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات مصوب نوزدهم تیر سال ۱۳۴۸ و لایحه قانونی انحلال گارد بنادر و گمرکات مصوب چهاردهم آذر سال ۱۳۵۸ شورای انقلاب که منشاء ایجاد گارد بنادر بوده است به تصویب رسانده است.

از آن جا که حمل و نقل دریایی نقش بسیار مهم و تعیین کننده‌ای در تجارت و اقتصاد بین‌الملل دارد و حدوداً ۹۰ درصد مبادلات تجاری کالا و خدمات در عرصه جهانی از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد، فلذائقش و جایگاه بنادر به عنوان دروازه‌های ورودی و خروجی و پل‌های ارتباطی این زنجیره تأمین، بسیار برجسته است. یکی از مهم‌ترین فاکتورهای عملیاتی بنادر در انجام وظایف، تأمین حفاظت و امنیت پایدار برای رسیدن به توسعه پایدار است که این حفاظت و امنیت از طریق متولیان امر از جمله گارد بنادر به عنوان ضابط خاص قضایی و اهرم اجرایی در برقراری نظم و امنیت و حفاظت در کنار سایر ارکان امنیتی محقق می‌شود. در قانون جدید مبارزه با قاچاق، ماده ۳۷ «یگان حفاظت گمرکات کشور زیر نظر رئیس کل گمرک ایران، برای حفاظت از اماکن گمرکی و کالاهای موجود در آنها و امور اجرایی مبارزه با قاچاق در محدوده آن اماکن با اخذ مجوز از ستاد کل نیروهای مسلح تشکیل می‌شود. رئیس حفاظت گمرکات کشور به پیشنهاد رئیس کل گمرک جمهوری اسلامی ایران پس از تأیید فرمانده نیروی انتظامی و با حکم ستاد کل نیروهای مسلح منصوب می‌شود.»

با توجه به وظایف متعدد و بسیار زیاد گارد بنادر که به تبع مأموریت‌ها و اهداف خاص سازمان بنادر از تنوع، تخصص و پیچیدگی‌های خاصی برخوردار است، ساختار موجود گارد بنادر به فراخور مأموریت‌ها و وظایف سازمان بنادر و دریانوردی تعریف گردیده و با انحلال گارد بنادر، یگان حفاظت گمرکات قادر به انجام آن مأموریت‌ها نمی‌باشد. در نتیجه این که با اجرای این قانون قلمرو امنیت بنادر محدود شده و ضربات جبران ناپذیری بر پیکره آن وارد خواهد آمد. سؤال اینجاست که براساس کدام مطالعات و بررسی‌ها، مجلس محترم دست به اقدامی می‌زند که نه تنها کمکی به حل مشکلات موجود نمی‌کند، بلکه مشکلات حادث شده در حوزه قاچاق نیز افزوده شده و علاوه بر آن سازمان‌های متولی را دچار چالش جدی نموده و هزینه‌های سنگینی را بر کشور تحمیل می‌کند. در این مقاله سعی براین است که با بیان دلایل و موضوعات مهمی که در حوزه عملکردی سازمان بنادر است، نشان داده شود این وظایف به دلایل ذاتی و ماهوی باید توسط عناصر سازمانی مورد نظر به انجام برسند نه توسط سازمانی که وظیفه‌اش انجام امور دیگری است که سنخیت با موضوع و امور محوله ندارد. هدف این است که مضرات این قانون و تأثیرات منفی که بر مقوله حفاظت و امنیت بنادر خواهد داشت به اثبات برسد و راهکارهای مقابله با این مشکل ارائه شود تا بتوان به شیوه منطقی عارضه‌هایی را که برای سازمان بنادر و دریانوردی به‌وجود می‌آورد بر جسته نمود و روش‌های برون رفت از این تنگنا را در قالب پیشنهادات و راهکارها ارائه داد. در پایان نیز به نتایج حاصل از تحقیق که به نوعی پاسخگویی به سؤالات و فرضیه مطرح شده است، و به تحلیل‌ها و مباحث اشاره می‌شود.

عصر امروز بنادر، دوره‌ای متفاوت از دوران گذشته است که بنادر چندان نقش تعیین کننده‌ای در عرصه حمل و نقل ایفاء نمی‌کردند و فقط به عنوان نقطه‌های ورود و خروج کالا و بارگیری تلقی می‌شدند. امروزه با نگاه رقابتی به فعالیت‌های بنادر، ایجاد بنادر کانونی، حمل و نقل چند وجهی، گستره زنجیره تأمین و ... پیچیدگی و گوناگونی فعالیت‌های بندری و دریایی برهیچ کس پوشیده نیست. در این اثناء سازمان بنادر و دریانوردی با تکیه بر هدف‌گذاری‌های کلان دریا محور و ترسیم چشم‌انداز مبتنی بر متدولوژی‌های نوین، نگاه سیستمی را مبنای توسعه پایدار دریا محور به عنوان راهبردی گریز ناپذیر در صنعت دریا و دریانوردی، حمل و نقل دریایی و فعال سازی پسرکرانه‌ها قرار داده است که در این قالب تعریف

شده، زنجیره تأمین امنیت و حفاظت از جایگاه ویژه‌ای در چشم‌انداز سیستمی توسعه برخوردار است. چرا که بنای توسعه بنادر و موجودیت آنها به سرمایه‌گذاری و انجام فعالیت‌های گسترده و ایسته و بستر و مسیر سرمایه‌گذاری به سمت و سویی گرایش دارد که سرمایه‌گذار در آن از امنیت هم برای خود و هم برای سرمایه‌اش برخوردار شود. فلذا واضح است که امنیت و حفاظت در بنادر از طریق مبادی موجود از جمله گارد بنادر به عنوان ضابط خاص قضایی تأمین می‌شود و دارای وظایف سازمانی مهمی است که این وظایف به دلیل خاص بودن و ماهیت بندری و دریایی داشتن می‌بایست متولیانی از بدنه و جنس خود سازمان بنادر و دریانوردی با ساختار مناسب در

اجرا داشته باشد که به برخی از آنها اشاره می‌گردد.

دلایلی که ضرورت وجود گارد بنادر را به اثبات می‌رساند

- امنیت دریانوردی و اجرای الزامات CODE ISPS که مربوط به آئین نامه کشتی‌ها و تسهیلات بندری است و مقرراتی است که سازمان به عنوان نماینده جمهوری اسلامی ایران در سطح بین‌المللی مجری آن است و عدم توجه به این مقررات می‌تواند مسئولیت بین‌المللی کشور متبوع را به‌دنبال داشته باشد. گارد و انتظامات بنادر در اجرای این وظایف به عنوان بازوی عملیاتی و همکار حراست سازمان تلقی می‌شود و وظایفی را در پلان‌های امنیتی دارا می‌باشد.
- به موجب بند ۱۸ ماده ۱ آئین نامه بندرهای ایران مصوب ۱۳۱۷: اقدام در حفظ و تأمین انتظامات و نگاهداری بنادر و کناره‌ها، حفظ انتظامات مناطق خالصه دریایی به عهده اداره بندر می‌باشد.
- اجرای قانون الحاق یک تبصره به بند(۲۲) ماده ۳ آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۸۷/۱۱/۹ که اشاره دارد: ساخت و ساز بدون مجوز سازمان بنادر و دریانوردی در دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی ممنوع است.

- سازمان در صورت اطلاع، از طریق گارد از ادامه عملیات ساخت و ساز یا بهره برداری از تأسیسات و تجهیزات فاقد مجوز و یا خارج از مجوز جلوگیری کرده و بلافاصله موضوع را به‌عنوان شاکی به مرجع قضایی محل اعلام می‌دارد که این قانون وظایف جدیدی را به گارد سازمان محول نموده که در راستای اعمال سیاست‌های حاکمیتی سازمان بنادر و گسترش اقتدار سازمان از طریق این نوع اعمال حاکمیت توسط گارد می‌باشد. فلذا این تبصره قانونی حدود اختیارات گارد بنادر را حتی خارج از قلمرو قبلی که فقط در چارچوب بنادر متصور بود، گسترش می‌دهد.

- ماده ۱۲ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹/۵/۲۷ اشاره دارد ماموران سازمان بنادر و دریانوردی که آموزش‌های مخصوص ضابطان دادگستری را با موفقیت گذرانده باشند صلاحیت کشف جرائم مربوط به این قانون و تعقیب متهمان را دارند.

- قانون‌گذار این وظیفه را از این جهت به عهده گارد بنادر و دریانوردی محول نموده که سازمان بنادر مأموریت ویژه، حساس و خطیری در ارتباط با پیشگیری و مقابله با آلودگی آب دریا و محیط

زیست دریایی بر عهده دارد و از آنجائی که آلودگی‌های محیط زیست دریایی فقط در کنار اسکله‌ها نیست، بنابراین قانون، گارد بنادر اختیار دارد که در هر نقطه‌ای از آب‌های ایران که حاکمیت کشور و سازمان بنادر بر آن اطلاق می‌شود، در آنجا حضور یابد و اعمال قانون نماید که خود نشان از دمیدن بالندگی در روح حاکمیت سازمان است.

- حفاظت از انبارها، محوطه‌ها، تأسیسات، تجهیزات، اماکن، اسکله‌ها، لنگرگاه‌ها و حفاظت از کالاهای و خدمات، انجام امور اجرائیات، پیشگیری، کشف و پیگیری جرائم و تخلفات متعدد در حوزه استحفاظی، دستگیری و بازداشت متهمین و مجرمین، تشکیل پرونده‌های مقدماتی،

سازمان بنادر و دریانوردی با تکیه بر

هدف‌گذاری‌های کلان دریا محور و ترسیم چشم‌انداز مبتنی بر متدولوژی‌های نوین، نگاه سیستمی را مبنای توسعه پایدار دریا محور به عنوان راهبردی گریز ناپذیر در صنعت دریا و دریانوردی، حمل و نقل دریایی و فعال سازی پسرکرانه‌ها قرار داده است که در این قالب تعریف شده، زنجیره تأمین امنیت و حفاظت از جایگاه ویژه‌ای در چشم‌انداز سیستمی توسعه برخوردار است



نسل‌های بنادر و راهکارهایی برای ارتقاء بنادر ایران

گام چهارم ؛ آمادگاهی استراتژیک در بندر و فراسوی سرزمین

| فاطمه باقری |

کارشناس ارشد مهندسی حمل و نقل دریایی

مسئول امور بیمه کانتینری شرکت بنیاد بارانداز

بندر مکانی است مناسب، امن و ایمن در کرانه دریا که کشتی‌ها با تردد به آن و پهلوگیری به اسکله‌هایش، با استفاده از تجهیزات خود و یا تجهیزات موجود در اسکله، تخلیه و

یا بارگیری می‌شوند. نقش اصلی بندر، تسهیل تردد کشتی‌ها و جریان کالاهایی است که از طرق مختلف دریایی، زمینی، ریلی و هوایی به آن مکان منتقل می‌شوند.

بنادر براساس معیارهایی همچون دیدگاه‌های مدیران، حوزه و گسترش فعالیت، جامع‌نگری در برنامه‌های عملیاتی و سازمانی و فناوری اطلاعات به چهار نسل موسومند. در بنادر نسل اول، فعالیت‌ها فقط در محدوده بندر متمر کزند. در بنادر نسل دوم بندر و دولت و شرکت‌های خصوصی با هم در تعاملند. در بنادر نسل سوم به دلیل حمل و نقل چند وجهی و نیازهای رو به رشد تجارت، به فعالیت‌های بازاریابی و ارزش افزوده کالا پرداخته می‌شود که نقش مهمی در زنجیره حمل و نقل یکپارچه که بر پایه تولید و توزیع بنا شده است، ایفا می‌کنند. دربنادر نسل چهارم یا بنادر شبکه، ضمن اتصال مناطق مختلف بندر با همدیگر، بندر با سایر بنادر دنیا نیزدر تعامل و همکاری در سطوح بین‌المللی می‌باشد و استفاده از سیستم تبادل الکترونیکی داده‌ها برای مدیریت و حمل و نقل را در فرآیند های بندر نهادینه کرده است.

بنادر، حلقه‌های استراتژیکی است که به منظور تسهیل جریان کالا در عرصه بین‌المللی، به عنوان بخش مهمی از یک شبکه گسترده لجستیک، تجارت و تبادل اطلاعات بین نقاط ویا مناطق جغرافیایی دور و نزدیک را فراهم می‌کنند. از دیدگاه مدیریتی، بنادر با توجه به زمینه‌های مختلفی نظیر برنامه‌ریزی استراتژیک، بازاریابی، توسعه لجستیک و مدیریت کسب و کار به انواع گوناگونی دسته بندی شده‌اند. از جنگ جهانی دوم تا کنون، بنادر سیر تکاملی را طی کرده‌اند که کنفرانس سازمان ملل متحد در تجارت و توسعه (UNCTAD)از آن به عنوان "نسل" نام برده است. در حقیقت سطح ارائه خدمات و کار کرد بنادر است که نسل چندم بودن آن را تعیین می‌کند و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن، ارتباطی به «نسل» آن ندارد.

امروزه بنادر را به چند گروه یا نسل مختلف تقسیم‌بندی می‌کنند که معیارهای آن، به شرح ذیل است :

– طرز تلقی، نگرش و خط مشی توسعه بندر

– حوزه و گسترش فعالیت بندر مخصوصا در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات (ICT)

– جامع نگری در برنامه‌های عملیاتی و سازمانی

برای تمایز بین نسل جدید و قدیم بنادر، توجه به طرز تلقی و نگرش، استراتژی و خط مشی توسعه بندر یکی از نکات مهم و کلیدی است. نسل یک بندر در واقع گویای میزان نزدیکی دیدگاه مدیران و اپراتورهای آن بندر به صورت واکنشی و یا از قبل پیش‌بینی شده در زمینه توسعه فعالیت‌هایشان است. نظریه نسلی بنادر، نظریه‌ای زمینه‌ای و مفهومی است که عملاً نشان می‌دهد چگونه بین بار، روش حمل و نقل، سیستم حمل و روش‌های تجارت، با بندر گره و پیوند می‌خورد. توسعه نسلی بنادر نشان می‌دهد که "نوع بار" و " نحوه حمل بار" در تجارت دریایی، به صورت مستقیمی بر توسعه زیرساخت‌های بندری اثر گذار است.

معمولا فعالیت‌ها در بنادر با نوع سنتی (بارگیری و حمل و تخلیه) شروع و در نهایت با ایجاد یک طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های لجستیکی و ارزش افزوده‌ای که در ارتباط با کسب و کار صنعتی و تجاری است، توسعه می‌یابد. بنابراین، از جنگ جهانی دوم تا کنون، تکامل بنادر بر حسب اشکال مختلف مدیریتی آنها، از نظر ساختاری به چهار نسل (۱، ۲، ۳ و ۴) تغییر کرده است که بنادر نسل چهارم جدیدترین و به‌روز ترین آنها محسوب می‌شوند.

مروری بر روند تکامل بنادر در جهان

تا حدود سال ۱۹۶۰ بنادر فقط محلی برای تبادل کالا بین راه‌های زمینی و دریائی بودند و به جز تخلیه، بارگیری و انبارداری هیچ فعالیت دیگری در بنادر صورت نمی‌گرفت. این دسته از بنادر که متأسفانه اغلب بنادر کوچک و متوسط

ایران نیز هنوز در چارچوب آن می‌گنجد را“ بنادر نسل اول" می‌خوانند. به همین منظور روساخت‌ها عموما برای پشتیبانی فعالیت‌های اشاره شده در بندر در نظر گرفته می‌شد. مدیران چنین بنداری جز به فعالیت‌های بازرگانی که هنوز به عنوان پایه فعالیت‌های بندری محسوب می‌شدند، علاقه‌مند نبودند. به این ترتیب بندر از فعالیت‌های وابسته به حمل و نقل و تجارت مجزا بود و اغلب در یک وضعیت انحصاری فعالیت کرده و به ندرت به نیازهای مشتریان توجه می‌شد.

تحولات ساختاری و مدیریتی بنادر از گذشته دور یکی از عوامل توقف و کندی فعالیت‌ها در بنادر، وجود نهادهای متعدد، مستقل، تصمیم‌گیر و تأثیرگذار در جریان حمل و نقل کالا و مسافر بوده است. مدیریت بندر، گمرک، گذرنامه، نهادهای انتظامی، نهادهای اطلاعاتی و امنیتی، شرکت‌های کشتی‌رانی و… را می‌توان از نمونه عواملی برشمرد که تصمیمات و عملکرد آنها جریان روان ورود و خروج کالا و مسافر را تحت تأثیر خود داشته است. در روند تکامل بنادر، ابتدا این نهادها با یکدیگر تعامل و همکاری کرده و پس از تبدیل به یک نیروی قدرتمند، حوزه تعامل را به سمت همکاری با حاکمیت‌های محلی و منطقه‌ای (مانند شهرداری‌ها، شورای شهر، معتمدین محلی، فرمانداری‌ها، استانداری‌ها و …) سوق می‌دهند. در این چارچوب، کارکرد مستقل نهادهای مستقر در بندر، وجود روابط غیر رسمی میان بندر و بهره‌برداران بندری را می‌توان از مشخصه‌های مهم بنادر نسل اول بر شمرد.

مشارکت ذی نفعان تجارت حمل و نقل در فرآیند تصمیم‌گیری بندر محدود بود و به ندرت تبلیغی برای بازاریابی بندر مورد توجه قرار می‌گرفت. این بنادر معمولا سیستم اطلاعاتی، مستندات و آمار مربوط به خود را در اختیار داشتند و کم‌تربه سازگاری آنها با سیستم‌های مربوط به مشتریان توجه می‌شد. در چنین بنداری فعالیت‌های مختلف بندر یا شرکت‌های بندری از یکدیگر جدا بود. این به آن معنی است که در سطح بازرگانی، نه تنها فعالیت‌های مختلف بندری به ندرت با هماهنگی یکدیگر انجام می‌شد، بلکه تصمیم‌گیری‌ها در این زمینه به صورت مستقل انجام می‌گرفت. در نتیجه بهره وری پایین بود و جابه‌جایی کالا به آهستگی انجام می‌شد. مشتریان به جای آشنایی با ساختار عمومی بندر، بیشتر با بخش‌های جداگانه خدمات مختلف بندری آشنا بودند.

مشتریان واقعی بندر صاحبان کشتی بودند که بنیان کلیه فعالیت‌های بندری را تشکیل می‌دادند نه تجارت بین‌المللی. در بنادر نسل اول علاق‌های به نقش اقتصادی –اجتماعی بنادر نشان داده نمی‌شد. در نتیجه ارتباط با منطقه همیشه به صورت بهینه برقرار نمی‌شد. سازمان بندر از شهرداری جدا بود و هیچ‌گونه همکاری وجود نداشت و هر یک به صورت جداگانه برنامه خود را انجام می‌داد.

در بنادر نسل دوم، نگرش مدیران بنادر و اپراتورهای آنها فراتر از وظایف اولیه بندر (یعنی تخلیه و بارگیری) رفته است. در این بنادر بر فعالیت‌هایی تأکید شده است که ارزش افزوده تولید می‌کند. به همین منظور، اضافه شدن وظایفی

مانند: پردازش و توزیع کالا، توسعه محدوده بندر و توسعه صنایع مرتبط با



کشتی، سبب ظهور نسل دوم بنادر در فاصله دهه ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ شد.

دولت، مقامات بندری و مدیران و کسانی که خدمات بندری را تأمین می‌کنند درک وسیعی از کارکرد بنادر دریایی دارند. بندر به عنوان مرکز خدمات صنعتی، تجاری و حمل و نقل محسوب می‌شود. از این رو بنادر نسل دوم به عنوان ارائه‌دهنده گستره وسیعی ازخدمات مختلف شناخته می‌شوند. در این بنادر، سایر خدمات وابسته محدود به کشتی و کالا نبوده بلکه دارای بعد تجاری و صنعتی (مانند بسته بندی کالا، علامت‌گذاری و اطلاعات کالاو…) نیز است. همچنین این فعالیت‌ها بیانگر افزایش ارزش کالا در بندر نیز می‌باشد.

در چنین بنداری تسهیلات صنعتی در محدوده بندر ساخته می‌شود. بندر به سمت پسرکانه و صناعی همچون آهن، فولاد، متالوژی، پالایشگاه و پتروشیمی، آلومینیوم، کود شیمیایی و فعالیت‌های کشت و صنعت توسعه و گسترش می‌یابد. این تکامل، «دریایی کردن صنعت» نامیده می‌شود. از بین صنایع اشاره شده، معروف‌ترین صنعت دریایی، صنعت فولاد است. در سال‌های دهه ۱۹۷۰ بعضی از بنادر به مجتمع‌های عظیم صنعتی تبدیل شدند. از اینرو بنادر نسل دوم، «بنادر صنعتی» نامیده می‌شوند. اساس این تغییرات افزایش میزان مواد خام وارد شده به کشورهای صنعتی و هم‌زمان تردد شناورهای بزرگ فله بر(خشک و یا مایع) است. ساختار بنادر نسل اول و دوم به طور کامل با هم متفاوت است. برخلاف بنادر نسل اول که فعالیت شرکت‌ها در آن بسیار محدود بود، در ساختار بنادر نسل دوم، روابط نزدیک‌تری بین شرکت‌ها وجود دارد. در بنادر نسل دوم شرکت‌هایی که به محدوده بندر وارد شده‌اند، سرمایه‌گذاری کرده و نسبت به زمانی که فقط کالاهایشان از بندر عبور می‌کرد، روابط نزدیک‌تری با کل فعالیت بندردارند.

سرمایه‌گذاری شرکت‌ها در چنین بنداری، به گونه‌ای تضمین‌کننده تعهدات شرکت‌ها و حتی تأمین ترافیک برای بنادر است. نقش اقتصادی – اجتماعی بندر، در منطقه‌ای که در آن واقع شده روز به روز مهم تر می‌شود، به‌طوری‌که نقش موثری در زمینه اشتغال‌زایی در منطقه‌ایفا می‌کنند. نسل دوم بنادر همچنین رابطه نزدیک‌تری با شهرداری‌ها دارند، بنابراین وابستگی بیشتری در شهر مجاور خود در مورد زمین، انرژی، تأمین آب و منابع انسانی و نیز سیستم‌های اتصال حمل و نقل جاده‌ای و ریلی دارند. فعالیت‌های مختلف در زمینه افزایش کالا و گردش آن در بندر، یکپارچگی بیشتری پیدا می‌کنند.

بنادر نسل سوم در دهه ۱۹۸۰ به وجود آمده‌اند. همان‌طور که پیشتر شرح داده شد، توسعه بنادر تحت تأثیر هر چه بیشتر توسعه و رشد نیازمندی‌های تجارت بین‌المللی (کانتینتری سازی و حمل و نقل چند وجهی در سطح جهانی) بود.

برنامه ریزان، مدیران و اپراتورهای بنادر نسل سوم، دید، نگرش و درک متفاوت و جدیدی از نوع فعالیت و توسعه‌این بنادر دارند. آنها بندر را به عنوان مجتمع

بنادر نسل اول

دینامیک و در حال پیشرفت در یک مجموعه پیچیده از شبکه تولید، پخش و توزیع بین‌المللی کالا و خدمات می‌بینند. بر اساس این تفکر، تلقی و دیدگاه مدیران این نسل از بنادر از نقش انفعالی ارائه تسهیلات و خدمات بندری به نقش فعال همکاری در پروسه تجارت جهانی تغییر یافته است.

بنادر نسل سوم نقش مهمی در زنجیره حمل و نقل یکپارچه که بر پایه تولید و توزیع بنا شده‌اند، ایفا می‌کنند. برنامه ریزان، مدیران و متصدیان بنادر نسل سوم بنادر خود را حلقه‌ای پویا در شبکه تولید و توزیع می‌دانند. بر اساس این نگرش، رفتار مدیریتی از عضوی نسبتاً غیرفعال در تأمین خدمات و تسهیلات به عضوی فعال و در پی مشارکت در کل فرآیند تجارت جهانی تغییر یافته است. در این ساختار بندری، ایده «کالا به دنبال کشتی است» تبدیل به ایده «کشتی به دنبال کالاست» شده است.

نظر به فرار بودن جریان کالا، همه در جهت کسب و حفظ آن تلاش می‌کنند. این تلاش‌ها لزوماً به ارتقاء تجارت و فعالیت‌های حمل و نقل – که به نوبه خود کسب و کار سودآور و دارای ارزش افزوده است، منجر می‌شود. در نتیجه این تلاش‌ها، بنادر به مراکز حمل و نقل یکپارچه و سکوهای پشتیبانی در تجارت بین‌المللی تبدیل می‌شوند. باید یادآور شد که تمامی فعالیت‌های ذکر شده برای بنادر نسل اول و دوم در این گونه بنادر نیز باقی می‌ماند، ولی پایانه‌ها بیشتر از گذشته تخصصی شده و تجهیزات از پیچیدگی بیشتری برخوردار می‌شود. مثال‌های زیر موضوع را روشن تر می‌کند.

– برای انبارکردن و جابه‌جایی کالاهای ویژه، انبارهایی با طراحی خاص، جایگزین انبارهای چند منظوره می‌شود.

– جرثقیل‌های معمولی کمتر مورد استفاده قرار می گیرند. مثلاً برای تخلیه پالت از نقاله پالت و برای تخلیه مشتقات از سیستم **Siwertell**، نظیر **Ship loader/ unloader** استفاده می‌شود.

– در بندر، به غیر از زیرساخت‌ها و روساخت‌های ضروری، عنصر بسیار مهم دیگری به نام ساختار اطلاعاتی (**Info structure**) موردنیاز است.
در این ساختار اطلاعاتی، جریان یکسان و هموار اطلاعات، کشتی و کالا را در گستره جهانی دربر گرفته و در زنجیره پشتیبانی حمل و نقل از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد.
پیماد تجهیزات مدرن و به کارگیری دانش و مهارت و مدیریت در استفاده از شبکه گسترده الکترونیکی اطلاعات برای اعمال کنترل بر بنادر نسل سوم باعث شده تا خدمات ناوبری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و سایر خدمات سنتی بنادر دارای ساختار و مدیریتی نوین شوند و از کارایی بالایی برخوردار شوند.

همان‌طور که گفته شد کارکرد صنعتی در بنادر نسل دوم به وجود آمد. در بنادر نسل سوم نیز، همین روند ادامه داشته و صنایع سبک به ویژه شرکت‌های تدارکاتی در محوطه‌های بندری تأسیس می‌شود.

خدمات صنعتی مهم در بنادر نسل سوم

خدمات مرتبط با کشتی / کامیون (به عنوان مثال خدمات تعمیر کشتی) که از دیدگاه بازاریابی برای یک بندر نوین اهمیت فراوانی دارد. این خدمات موجب ارتقاء بهره وری شده و ریسک‌های فنی و بازرگانی را برای تجهیزات مشتریان بندر(کشتی و کامیون و…) کاهش می‌دهد.

صنایع گوناگون مرتبط با کالا که موجب افزایش توان عملیاتی و ارزش افزوده در بندر می‌شود. مثلاً، فراهم کردن اطلاعات به موقع در مورد موجودی کالا و جابه‌جایی آن، چیدن کالا در کانتینر و تخلیه آن، چیدن کالا بر روی پالت، تسمه زدن به بسته بندی‌ها، برچسب زدن، توزین، بسته بندی مجدد و غیره. خدمات صنعتی ذکر شده در ایجاد ارزش افزوده نقش مهمی دارد. به طور مثال

در یک پایانه ذغال سنگ، فرآیند سوخت جامد، سردن خشک، سردن مرطوب، شستن و خشک کردن از جمله فعالیت‌های ارزش افزوده است. همان‌طور که قبلاً گفته شد، بنادر نوین باید برای حفاظت از محیط زیست، به امکانات و تجهیزات لازم در این زمینه مجهز باشند. کشتی و کالا از دیرباز منبع آلودگی در محیط بندر (مانند ضایعات و فضولات کشتی و کالای خطرناک) و دریا بوده اند و با شروع فعالیت‌های صنعتی در محوطه بندری، مسائل زیست‌محیطی یکی از دغدغه‌های مهم مدیران بندر می‌باشد.

شکل‌گیری بنادر نسل دوم از سال‌های دهه ۷۰ آغاز شده و اغلب کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه خود را از آن عبور داده‌اند و اینک سال‌هاست که بنادر منطقه هم خود را با استانداردهای بنادر نسل سوم منطبق ساخته‌اند، این در حالیست که بنادر ایران همچنان در فهرست بنادر نسل دوم قرار گرفته‌اند و نسبت به بنادر منطقه، تغییرات قابل توجهی برای ارتقاء به سطح بنادر نسل سوم در آنها مشاهده نمی‌شود. بدون شک، به منظور تحقق شعار "کشتی به دنبال کالا" به جای "کالا به دنبال کشتی"، یکی از اهداف مهم بنادر نسل سوم کاهش قیمت تمام شده کالا است. به همین منظور به جای تولید کالا در سرزمین اصلی، مراکز تولیدی به داخل بنادر انتقال داده شده و فرآیند تولید تا صادرات در همان بندر صورت می‌پذیرد. عدم پرداخت هزینه‌های گمرکی در بنادر نسل سوم سبب می‌شود تا این بنادر در افزایش تولید و صادرات کشور نقش پررنگی بازی کنند.

الزامات بنادر نسل سوم

از دید کارشناسی و با ارزیابی راه طی شده و مسیر پیش رو، باید گام‌های بسیاری برای تبدیل بنادر ایرانی به بنادر نسل سوم برداشته شود. در اهداف سند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه‌ای کشور پیش‌بینی شده که در سال ۱۳۹۴ حجم عملیات بنادر بازرگانی کشور به حدود ۱۶۰ میلیون تن افزایش می‌یابد که از این مقدار حدود ۴۷ درصد به صورت کانتینری خواهدبود. لذا پیش‌بینی می‌شود کانتینری شدن حمل و نقل به عنوان یک پدیده جهانی، بنادر را متأثر از خود سازد؛ به همین منظور در مطالعات انجام‌شده، متوسط سهم جهانی (سهم ۳۸ درصد کالای کانتینری درسال ۹۶) به عنوان «سناریوی برتر» انتخاب شده است. اهداف تعیین‌شده در سند چشم‌انداز و همچنین رقابتی شدن فعالیت‌های بندری در عرصه حمل‌ونقل بین‌المللی و جهانی شدن تجارت باعث شده تا دیدگاه و نگرش مدیران و برنامه‌ریزان بنادر به سمت تغییر نقش بنادر معطوف شود. به دلیل رقابت شدید موجود در بازار منطقه، این اقدامات در حال انجام در بنادر ایران ناکافی به نظر می‌رسد و لزوم تهیه نقشه راه و برنامه منسجم و قابل کنترل با محوریت برنامه چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام و مأموریت‌های تعیین شده در آن، ضروری به‌نظر می‌رسد.

دستیابی به بنادر نسل سوم نیازمند توسعه و ارتقای سیستم‌های نرم افزاری



معیارهای مقایسه	بنادر نسل اول	بنادر نسل دوم	بنادر نسل سوم
جایگاه بندر	محلی و انحصاری	منطقه‌ای و رقابتی	بین‌المللی و رقابتی
حجم ترافیک	کم	زیاد	بسیار زیاد
میزان اشتغال‌زایی	کم	زیاد	بسیار زیاد
توان توسعه منطقه‌ای	کم	زیاد	بسیار زیاد
بازدهی سرمایه‌گذاری	کم	زیاد	بسیار زیاد
خودکفایی و تأمین مالی	یارانه ای	خودکفا	خودکفا و سودآور

جدول ۱ : مقایسه ویژگی‌های مختلف نسل‌های اول تا سوم

کرد. به تایید کارشناسان محدوده عملکردی بنادر نسل سوم یا نوین از بنادر و محدوده‌های هم‌جوار به پس کرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافته است.

ویژگی‌ها و مزایای نسل‌های مختلف بنادر(اول تا سوم)

در جدول زیر ویژگی‌ها و مزایای نسل‌های مختلف بنادر ارائه شده است (حسن زاده محمدی، ۱۳۹۰)

بنادر نسل چهارم جدیدترین و به‌روزترین نسل‌ها محسوب می‌شوند. بنادر نسل چهارم، یک گام به جلو برداشته و با ویژگی استفاده از شبکه‌های Telematics (شبکه‌های ارتباطی مبتنی بر فناوری های جدید)ضمن اتصال مناطق مختلف بندربه یکدیگر، با هدف بین‌المللی کردن وتنوع بخشیدن به فعالیت‌های خود، اجازه همکاری و تعامل با سایر بنادر نیزمی‌دهد. چنین بنداری، بنادر شبکه نامیده می‌شود. این بنادر، با زنجیره‌های لجستیک حمل و نقل بین‌المللی، خدمات Door To Door وسایر اپراتورهای لجستیک مشغول به کار در بنادر همجوار، یکپارچه شده‌اند.	بنادر نسل چهارم
--	------------------------

بر اساس تعریف کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل متحد (UNCTAD) بنادر نسل چهارم به بنداری اطلاق می‌شوند که هر چند از نظر جغرافیایی از هم فاصله دارند ولی توسط یکی از اپراتورهای جهانی پایانه‌های بندری یا Global Terminal Operators مدیریت و راهبری می‌شوند. اپراتورهای جهانی پایانه‌های بندری، شرکت‌هایی هستند که هر یک چندین ترمینال کانتینری را در کشورهای مختلف دنیا تحت مدیریت خود اداره می‌کنند. شرکت‌های Hutchinson Port Holding ، Singapore Port Authority و APM Terminals و Dubai Port World در زمره چهار اپراتور برتر پایانه‌های بندری در سطح دنیا و به عبارت دیگر بنادر نسل چهارم هستند. در بعضی متون به اپراتورهای جهانی پایانه‌های بندری، Foot loose ports نیز گفته می‌شود که کنایه از جابجایی آنها بین بنادر و کشورهای مختلف است.

بنادر نسل اول از طریق پسکرانه محلی یا منطقه‌ای (منطقه‌ای نزدیک به بند به عنوان یک مسیر برای فروش و توزیع محصولات)، حمل و نقل کالا بین زمین و دریا و بالعکس را به دور از هرگونه ارتباط با محیط اجتماعی– اقتصادی محلی از کشوری که در آن واقع شده بود، فراهم می‌نمود. بنادر نسل دوم به عنوان یک مرکز حمل و نقل کانونی(Hub) و مرکز فعالیت‌های صنعتی و تجاری دیده می‌شوند. در این بنادر، خدمات عمدتاً به کشتی‌ها و کالاهای محدود می‌شود

و سخت افزاری در تمامی زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری است براساس این طبقه بندی، ویژگی‌های مهم نسل سوم از بنادر در شش محور به شرح زیر ارائه می‌شود:

تمرکز بر کانتینری کردن جابه‌جایی ها(تخلیه و بارگیری) در انواع کالا.

مکان یابی و توسعه بندر در نقاط کانونی تجارت بین‌الملل و زنجیره حمل و نقل جهانی.

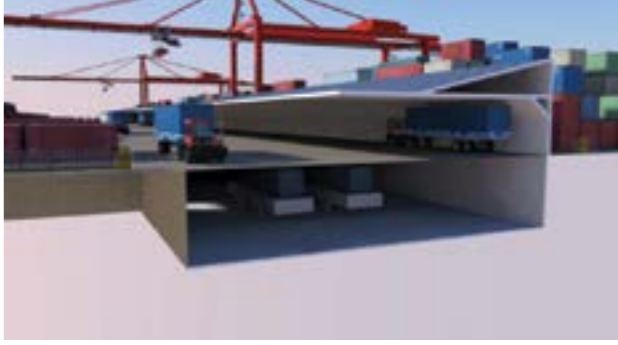
توسعه فعالیت‌های بندری از جابه‌جایی، انبارداری، تولید و پردازش به مراکز جهت توزیع اطلاعات کالا و فعالیت‌های لجستیکی و مرکز توزیع منطقه‌ای.

اصلاح ساختار بندری و توجه به مدیریت ارتباط با ذینفعان و افزایش تعامل با آنان.

توجه ویژه به خدمات ارزش افزوده و ارائه ترکیبی از خدمات اصلی، جانبی و توزیعی به مشتریان و توجه به عوامل فناوری ارزش افزوده و توسعه IT در فعالیت‌های بندری علاوه بر عوامل سرمایه‌ای و منابع انسانی است.

جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، به ویژه سرمایه‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی از دیگر پارامترهای تبدیل بنادر به بنادر نسل سوم است. سرمایه‌گذاری بخش خصوصی زمانی صورت می‌گیرد که زیر ساخت‌های اصلی اعم از آب و برق و راه‌های قابل دسترسی فراهم شده باشد و سرمایه‌گذار بتواند امنیت سرمایه‌گذاری را تشخیص دهد و آن را لمس کرده باشد. در بنادر نسل سوم رقابت وسرمایه‌گذاری بسیار مهم است. سیاست همیشه بر اقتصاد تأثیرگذار بوده است.

در بنادر نسل سوم موقعیت جغرافیایی مهم نیست و هر جا که تولیدکننده احساس کند باید کالایش جابه‌جا شود بدون توجه به ملاحظات و محدودیت‌هایی که در حال حاضر در بنادر کشور وجود دارند، می‌تواند از راه این بنادر کالای خود را جابه‌جا کند. در اراضی پشتیبانی بنادر نسل سوم، صنایعی مانند کشتی‌سازی، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، کارخانجات تأمین آذوقه دریانوردان و… که به نحوی با بندر مرتبط است، احداث می‌شوند. با توجه به اینکه هر نسل نیازمند ملزومات خاص خود بسته به نوع تحولات جهانی است، ویژگی بنادر نسل سوم این است که از قابلیت انطباق با تعهدات تجارت دریایی برخوردار هستند. در همه نسل‌های بنادر مشخصات فیزیکی مورد نیاز از قبیل اسکله‌ها و باراندازها، تجهیزات مناسب طرح جامع الکترونیکی، استفاده از دوربین‌های مداربسته، سیستم کنترل ترافیک VTS، نیروی انسانی ماهر و… تقریباً یکسان بوده، اما از جمله الزامات بنادر نسل سوم که مقدمات آن در ایران نیز در حال فراهم شدن است می‌توان به ایجاد هماهنگی مناسب در لجستیک کالا اشاره



ولی در مجاورت آن صنایع پردازش و عمل‌آوری نیز نصب شده است. این بنادر، بنادرصنعتی نامیده می‌شوند. بنادر نسل سوم عملکردهای لجستیکی مرتبط با توزیع و خدمات کالا، پردازش اطلاعات و استفاده از ارتباطات راه دور را هماهنگ کرده و از فعالیت‌های ارزش افزوده‌ای حمایت می‌کنند.

بنابراین، بندر نسل چهارم، یک پلت فرم بزرگ لجستیک است. چنین بندری، دارای پایه‌های چند وجهی و یا بنادر خشکی (Dry Ports) است که متصل به بندراست و با استفاده از راه آهن و هزینه‌های رقابتی، در محیط مصرف کننده کالاها قرار گرفته و ا مکان جابجایی حجم عظیمی از کالا در زنجیره توزیع را فراهم می‌کند.

علاوه بر این، اقتصاد شبکه جدید، موقعیت های کلاسیک زنجیره لجستیک بندر رادگرگون نموده و به ارزش آن می‌افزاید. در این رویکردجدید، با کاهش زمان بارگیری و تخلیه و حمل و نقل Door to Door، تغییرات قابل توجهی در عملیات بندری ایجاد نموده است. در این راستا، بنادر نسل چهارم با دیگر بنادر متصل شده و دارای ویژگی‌های زیر می‌باشد:

– توسعه استراتژی های بین‌المللی سازی و تنوع فعالیت‌های خود به منظور فراهم نمودن حمل ونقل کالا به هر نقطه‌ای از دنیا.

– ارائه یک سازمان لجستیک به منظورتسهیل، جذابیت وکار آمدی حمل و نقل کالا.

– ارائه مبادله الکترونیکی شبکه یکپارچه داده‌ها (EDI) در میان مناطق مختلف بندر.

– جستجوی مناطق بندری توزیع کالا در خارج از کشور.

– همکاری با سایر جوامع بندری.

در چنین بنداری، تکنولوژی که چنین تبادل اطلاعاتی را فراهم می‌کند، EDI (تبادل الکترونیکی داده‌ها برای مدیریت و حمل و نقل) نامیده می‌شود. این تکنولوژی برای اجرا شدن در اینترنت و تسهیل ارتباط بین شرکت‌ها از زبان استاندارد استفاده می‌کند. (۲۰۱۲، Sea Transport –Barcelona) بنابراین، سیستم‌های فناوری بنادر نسل چهارم به خاطر تحت اتوماسیون درآوردن پردازش اطلاعات شرکت‌های بندری در سطوح مختلف، سازمان خود را در زمینه‌های زیر تحت تأثیر قرار داده است:

– بازاریابی،

– خدمات کامپیوتری،

– خدمات کسب و کار،

– حسابداری،

– تحقیق و توسعه، و غیره.

سیستم‌های اشاره شده، جابجایی کالا و مسافر را نیز تسهیل کرده و تخلیه و بارگیری و توزیع کالا را کارآمد تر می‌کند.

بنابراین، بنادر شبکه‌ای، برای شرکت‌ها فرصت های جدیدی جهت ارتباط با شرکای خود فراهم نموده وبا استفاده از EDI مبتنی بر اینترنت، مشارکت

شرکت‌های کوچک و متوسط در زمینه فعالیت‌های بندری را تسهیل می‌کنند. بنداری که از تغییرات فناوری بهره برده‌اند، بنداری هستند که در اجرای تکنولوژی جزء اولین‌ها هستند. این مزایا منجربه افزایش فعالیت‌های بندری (حمل و نقل و مسافر، ماهی‌گیری، ورزش دریایی، و…) واشتغال، هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی(دانشکده دریایی، سفر های دریایی، توزیع کنندگان کالا و …) می‌شود. طراحی و پیاده سازی تکنولوژی که بنادر نسل چهارم را توانمند می‌کند، نیاز به متخصصان آموزش دیده در محاسبات و ارتباطات از راه دور دارد که قادر به طراحی سیستم جهانی برای یکپارچه نمودن تمام نیازهای فعالیت‌های انجام شده در بندر باشند. علاوه بر این، چنین متخصصانی باید بدانند که چگونه از مزایای کار دربنادر نسل چهارم، که در سطح بین‌المللی به سایر بنادر متصل هستند، بهره برداری نمایند. این مزیت‌ها بستگی به قابلیت جابجایی کالا در دنیا با توجه به دسترسی و مدیریت اطلاعات زمان واقعی یا پیشنهاد جایگزین‌های دیگر برای حمل و نقل کالا، انبارش و یا توزیع آن در دنیا دارد.

بررسی جایگاه نسلی بنادر بزرگ جنوبی ایران

بر اساس طرح جامع بنادر بازرگانی ایران (این طرح توسط مهندسین مشاور سازه پردازی ایران در حال به روز شدن است) بنادر امام خمینی (ره) و شهید رجایی در جنوب و بندر امیر آباد در شمال به عنوان بنادر اصلی کشور بایستی تا سال ۱۳۹۴ به بنادر نسل سوم تبدیل شوند. با نگاهی اجمالی به جدول مقایسه ویژگی نسل‌های بنادر، این دو بندر بزرگ کشور از برخی از ویژگی‌های قابل توجه بنادر نسل سومی برخوردار نیستند. با یک بررسی اجمالی و ملاحظه جدول شماره۲، دیده می‌شود که این بنادر در زمینه‌های زیر که از ویژگی‌های بنادر نسل سوم می‌باشد، نتوانسته‌اند تغییرات لازم در توسعه زیرساخت‌ها و الگوهای مدیریتی خود ایجاد نمایند:

– نگرش و استراتژی توسعه بندر (مرکز تجارت هدایت‌شده برای حمل و نقل یکپارچه، سکوی لجستیک و تجارت بین‌المللی)

– فعالیت‌ها (توزیع اطلاعات و فعالیت‌های لجستیک و اجاره)

– ویژگی‌های سازمانی(جامعه یکپارچه بندر، یکپارچگی بین تجارت بندر و شبکه حمل و نقل)

– ویژگی‌های تولید خدمات(چرخه و توزیع بار و اطلاعات خدمات چند منظوره) – عوامل قطعی(فناوری و تکنولوژی)

بندر بوشهر نیز علیرغم قرارگرفتن در زمره سومین بندر بزرگ ایران و دومین بندر کانتینری کشور، در زمره بنداری هست که عمدتاً دارای ویژگی‌های بنادر نسل دوم هستند و برای رسیدن به سطح بنادر نسل سومی نیازمند به ایجاد تغییرات اساسی در زیرساخت‌ها و الگو های مدیریتی خود می‌باشد.

با توجه به جدول شماره ۱، به ترتیب در بنادر نسل اول نیروی کار و سرمایه، در بنادر نسل دوم عامل سرمایه، در بنادر نسل سوم دانش و فنون بندری و سرانجام در بنادر نسل چهارم به عنوان عوامل اصلی، نقش کلیدی را در بروز نقاط عطف ایفا کرده‌اند.

در این جدول، مراحل تکامل و ویژگی‌های نسل‌های اول تا چهارم بنادر، به منظور آشنایی با سیر تکاملی و روند تغییرات تدریجی در ساختار و ماهیت وظایف بنادر ارائه شده است امروزه، توسعه بنادر و موفقیت تجاری بنادر، می‌تواند ناشی از ارتقاء بهره وری خدمات تخلیه و بارگیری و یا ارائه خدمات دارای ارزش افزوده و یا هر دو باشد. ارائه خدمات دارای ارزش افزوده، به دلیل نیاز مشتریان به این خدمات، روشی مؤثر برای ایجاد مزیت رقابتی پایدار محسوب می‌شود.

در جدول شماره ۲، ویژگی بنادر نسلی با توجه به بازه زمانی ایجاد شدن آنها و بار ها و فعالیت‌های کلیدی در ۶ عنوان به طور مختصر شرح داده شده است.

در جدول شماره ۳، مقایسه بنادر تجاری بزرگ در جنوب ایران بر اساس ویژگی نسل‌های بنادر UNCTAD نشان داده است. با مقایسه ویژگی نسل‌های بنادر و اقدامات کلی انجام شده در بنادر بزرگ جنوبی ایران(شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر) مشاهده می‌شود که این بنادر فقط در مواردی، توانسته‌اند انتظارات بازه های مختلف توسعه‌ای بنادر نسل سوم را برآورده نمایند.(مواردی که انتظارات نسل‌های مختلف بنادر برآورده نشده با رنگ خاکستری مشخص شده است.) در جدول فوق دیده می‌شود که فعالیت بنادر ذکر شده عمدتاً بازه های توسعه‌ای بنادر نسل دوم را دربر می‌گیرند.

ارائه راهکارهایی برای ارتقاء بنادر نسل اول و دوم به بنادر نسل سوم در ایران

در حال حاضر مدیران ارشد سازمان بنادر، حرکت از سوی بنادر نسل اول و دوم و تبدیل به بنادر نسل سوم را به عنوان یک راه حل اساسی برای افزایش سهم از بازار بین‌المللی و تکمیل ظرفیت‌های ایجاد شده انتخاب نموده‌اند. البته باید به این مهم اشاره کرد که امروزه نسل چهارم بنادر (Foot Loose Ports) مطرح شده است. حرکت از سوی بنادر نسل اول و دوم به سمت بنادر نسل سوم؛ یک مسیر بسیار سخت و دشوار است که با شدید و فشرده شدن رقابت در صحنه منطقه‌ای و بین‌المللی، دشوارتر نیز خواهدشد. لذا وجود یک عزم ملی و فراسازمانی از نقطه نظر پشتیبانی سیاسی، مالی، اقتصادی، فرهنگی، قانونی و مقرراتی از الزامات حیاتی در این حرکت محسوب می‌شود. از دیدگاه تخصصی،

برای ایجاد بنادر نسل سوم بایستی اقداماتی با سه محور زیرانجام داد:

– توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌ها

– اصلاحات در ساختار بندر

– ارتقای سرمایه‌های انسانی

مواردی که لازم است درحوزه توسعه زیرساخت‌ها و روساخت‌ها در نظر گرفته شود

– توسعه و ایجاد زیرساخت‌های مناسب از قبیل اسکله‌ها، حوضچه چرخش، کانال‌های دسترسی، لنگرگاه‌های مناسب، محوطه‌های پشتیبانی، راه‌های دسترسی درون بندری و درب‌های ورود و خروج بندر.

– توسعه زیرساخت‌های شهری از قبیل فرودگاه‌ها، جاده‌های دسترسی به بندر، راه‌آهن، هتل‌ها و مراکز رفاهی و تفریحی، مخابرات و IT.

– تجهیزات مدرن بندری، نرم‌افزار قوی و متمرکز.

– تقویت شبکه توزیع و حمل‌ونقل درون‌مرزی از نظر حجم و کارایی.

– تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی در بندر.

– تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن توسط بخش حاکمیتی در راستای ایجاد بندر (HUB &SPOKE).

–اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی در این زمینه.

–اصلاح قوانین و مقررات مالی و عملیاتی برای حمایت از ترانشیپ و ترانزیت.

–هماهنگ‌سازی ارگان‌های مرتبط با بندر نظیر گمرک، نیروی انتظامی و …

– ایجاد تسهیلات بیشتر برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و ترغیب این بخش برای حضور در بندر.

مواردی که ضروری است درزمینه اصلاحات در ساختار بنادر در نظر

	نسل ۱	نسل ۲	نسل ۳	نسل ۴
بازه توسعه	قبل از ۶۰	بعد از ۶۰	بعد از ۸۰	بعد از ۸۰
بار های کلیدی	عمومی وفله	عمومی و فله	کانتینری، متحدالشکل و فله	کانتینری، متحدالشکل و فله
نگرش و استراتژی توسعه بندر	نگرش های سنتی در زمینه راه‌های مواصلاتی حمل و نقل	مرکز توسعه گرایانه حمل و نقل بازرگانی و صنعتی	مرکز تجارت هدایت شده برای حمل و نقل یکپارچه، سکوی لجستیک و تجارت بین‌المللی	مواجهه با بازار جهانی
فعالیت‌ها	بارگیری، تخلیه، انبارش، خدمات ناوبری	فعالیت‌های نسل ۱ تبدیل کالا، ارتباط بازرگانی و صنعتی به کشتی‌ها	فعالیت‌های نسل های ۱ و ۲ توزیع اطلاعات و فعالیت‌های لجستیک و اجاره	فعالیت‌های نسل‌های ۱،۲،۳ پردازش صنعتی شبکه‌های تجارت
ویژگی های سازمانی	فعالیت‌های مستقل در محدوه اطلاعات بندر ارتباط بین بندر و بهره برداران	ارتباط تنگاتنگ بین بندر وبه‌ره برداران ارتباط کم بین فعالیت‌های یکپارچه در بندر	جامعه یک پارچه بندری یکپارچگی بین تجارت بندر و شبکه حمل و نقل	جامعه یک پارچه بندری یکپارچگی بین تجارت بندر و شبکه حمل و نقل
ویژگی‌های تولید خدمات	بارهای متمرکز در چرخه ارزش کم	چرخه بار خدمات یکپارچه ارزش متوسط	چرخه و توزیع بار و اطلاعات خدمات چند منظوره	خدمات ارزش افزوده
عوامل قطعی	نیروی کار و ثروت	ثروت	تکنولوژی وفناوری	تکنولوژی وفناوری

جدول ۲: مقایسه ویژگی نسل‌های بنادر بر اساس UNCTAD

نسل ۱	نسل ۲	نسل ۳	نسل ۴
قبل از ۶۰	بعد از ۶۰	بعد از ۸۰	بعد از ۸۰
عمومی وفله (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	عمومی و فله (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	کانتینری و فله (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر) (متحدالشکل...)	کانتینری و فله (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر) (متحدالشکل...)
نگرش های سنتی در زمینه راه‌های مواصلاتی حمل و نقل (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	مرکز توسعه گرایانه حمل و نقل بازرگانی و صنعتی (شهید رجایی، امام خمینی)	مرکز تجارت هدایت شده برای حمل و نقل یکپارچه، سکوی لجستیک و تجارت بین‌المللی	مواجهه با بازار جهانی
بارگیری، تخلیه، انبارش، خدمات ناوبری (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	فعالیت‌های نسل ۱ تبدیل کالا، ارتباط بازرگانی و صنعتی به کشتی‌ها (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	فعالیت‌های نسل‌های ۱ و ۲ (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر) توزیع اطلاعات و فعالیت‌های لجستیک و اجاره‌...)	فعالیت‌های نسل‌های ۱، ۲، ۳ پردازش صنعتی شبکه‌های تجارت
فعالیت‌های مستقل در محدوده اطلاعات بندر ارتباط بین بندر و بهره برداران (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	ارتباط تنگاتنگ بین بندر و بهره برداران ارتباط کم بین فعالیت‌های یکپارچه در بندر (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	ارتباط تنگاتنگ بین بندر و بهره برداران ارتباط کم بین فعالیت‌های یکپارچه در بندر (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	جامعه یک پارچه بندری یکپارچگی بین تجارت بندر و شبکه حمل و نقل
بارهای متمرکز در چرخه ارزش کم (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	چرخه بار خدمات یکپارچه ارزش متوسط (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	چرخه و توزیع بار و اطلاعات خدمات چند منظوره	خدمات ارزش افزوده
نیروی کار و ثروت (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	ثروت (شهید رجایی، امام خمینی و بوشهر)	تکنولوژی وفناوری	تکنولوژی وفناوری

جدول ۳: مقایسه بنادر تجاری بزرگ در جنوب ایران بر اساس ویژگی نسل‌های بنادر UNCTAD

گرفته شود

- تغییر نگرش در نقش حاکمیتی بندر نسبت به بخش خصوصی و آزادسازی فعالیت‌های بخش خصوصی در چارچوب قوانین و متناسب با شرایط بازار - بهره‌گیری از توان کارشناسی همه متخصصان بندری برای انتخاب یک مدل مناسب رقابتی (رقابت درون بندری- رقابت برون بندری) برای جلوگیری از انحراف در اتخاذ تصمیمات براساس نظرات یکجانبه و یکسویه - تجدیدنظر در تعامل با بخش خصوصی در واگذاری اختیارات و عملیات بندری براساس یک مدل بومی و در راستای افزایش توان رقابتی بندر - تجدیدنظر در ساختار بازاریابی بندر برای فاصله گرفتن از روش‌های سنتی - برنامه‌ریزی برای تغییر نقش پورت‌پراتور و ترمینال اپراتور در راستای ایجاد مجموعه‌ای از فعالیت‌های بندری (Port Cluster) به صورت حرفه‌ای و منحصربه‌فرد برای تکمیل خدمات قابل ارائه به طیف متنوع و وسیعی از

مشتری‌های بندر

- اصلاح در ساختار قراردادهای واگذاری به بخش خصوصی در جهت ارتقاء و ثبات شاخص‌های عملکردی بندر به منظور جذب و ماندگاری بازار نکاتی که باید در ارتقاء نقش سرمایه‌های انسانی لحاظ شود - انتخاب مدیران با در نظر گرفتن تخصص‌ها و تجارب به عنوان تولیدکنندگان اصلی ایده‌های نو - ثبات در مدیریت کارآمد و توانمند - جلوگیری از تضعیف مشارکت نیروی انسانی در تصمیم‌گیری‌های ناشی از گروه اکثریت در مقابل اقلیت - آموزش نیروی انسانی و ارتقاء سطح دانش و آگاهی نیروهای متخصص

در نوشته فوق، با بهره‌گیری از منابع مختلف خارجی و داخلی، به ویژگی بنادر نسلی

۱ تا ۴ پرداخته شد. آن چه بدیهی است و در جداول ۲ و ۳ نیز به آن اشاره شده است، امکان ارتقاء بنادر از نسلی به نسلی دیگر، بدون تجربه نسل قبلی نیست. با بررسی فعالیت‌های قابل انجام در نسل‌های مختلف بنادر، مشخص می‌شود که تمام فعالیت‌های مربوط به نسل قبلی بندر در نسل ارتقاء یافته آن نیز انجام می‌شود. به عبارتی هر بندر ابتدا بایستی فعالیت‌های نسل قبلی را تجربه کند و سپس با ایجاد تغییرات لازم در زمینه زیر ساخت‌ها وروساخت‌ها، بارهای کلیدی، نگرش و استراتژی،

منابع:

- یوسفی، محمدعلی (۱۳۹۱) ایران و بنادر نسل سوم ، فصلنامه به هنگام، سال پنجم، شماره ۱۴
- جعفری، حسن. سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید(۱۳۹۱) توسعه بنادر کشور راهبردی موثر در توسعه دریا محور، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران چاپهار، ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۹۱
- روزنامه دنیای اقتصاد(۱۳۹۱) بنادر نسلی و جایگاه ایران در منطقه
- دادرس، کاترین (۱۳۸۷) نگاهی به تقسیم بندی بنادر تجاری، ماهنامه صنعت حمل و نقل
- خبرگزاری ایسنا (۱۳۹۰) همه‌چیز درباره بنادر نسل سوم
- شیرازی، شهاب(۱۳۹۰) چشم انداز ارتقای نسل بنادر ایران، ماهنامه اقتصاد ترابری ایران
- ماهنامه صنعت حمل و نقل(۱۳۸۸) توسعه‌دریامحور، جایگاه سواحل و بنادر ایران
- عبدالهی، مهدی(۱۳۸۸) توسعه و ارتقاء بنادر به مراکز لجستیک، یازدهمین همایش صنایع دریایی، آبان ۸۸، جزیره کیش
- سعیدی، سید ناصر، مرادپور، کمال(۱۳۹۲) نقش بنادر در توسعه فرایند توسعه اقتصادی کشور، ماهنامه علمی- تخصصی بندر و دریا، شماره ۲۰۱
- ودادی، حمید(۱۳۹۲) موقعیت حمل و نقل دریایی و بندرها، مرکز مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی
- حمیدی، حمید(۱۳۸۶) کتاب بازاریابی بنادر، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی
- حسن زاده محمدی، محمد علی(۱۳۹۰) کتاب اقتصاد و حمل و نقل دریایی، نشر آرامش
- ماهنامه اقتصاد ترابری ایران(۱۳۹۰) چشم انداز ارتقای نسل بنادر ایران
- یگانه محلاتی، سیامک، زارع، حیدر و محمدی، عقیل(۱۳۹۱) بررسی جایگاه، راهکارها و مراحل ارتقاء بندر چاپهار به یک بندر نسل سومی، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۹۱
- صادقی فر، محسن(۱۳۹۰) نسل‌های بنادر، وب سایت سازمان بنادر و دریانوردی (ir.pmo.www)

- Journal of Transport Literature, Vol. 7, n. 4, pp. 23-49, Oct. 2013
- Summary of sector trends: Sea Transport.2012,The evolution of sea transport: 4th generationports(http://w27.bcn.cat/porta22/images/en/Barcelona_treball_Capsula_Sectorial_Transport_maritim_nov20)
- UNCTAD-G4 the fourth generation of GRI Sustainability Reporting Guidelines(2013)



بنادر ایران درگذر زمان

بندر امام در گذر زمان

حسن سوری

در منتهی‌الیه شمال غربی خلیج‌فارس و در ۹۲ کیلومتری دهانه خور موسی و در بیست کیلومتری جنوب غربی بندر ماهشهر واقع شده است؛ تف گرمای خوزستان و بوی نفت منطقه را اینجا می‌توانی استشمام کنی در زمان‌های گذشته تا قبل از حر کت مردمی و رویداد انقلاب ایران (بندر شاهپور) نامیده می‌شد و قبل از ایجاد راه آهن سراسری به (خور موسی) شهرت داشت.

خوزستان سرزمین مردمان خوزی یا هوزی یا خوزی است این استان با عیلامیان باستان و شوش کم و بیش مرتبط است نام اهواز – شوش هویزه منعکس کننده ساکنین این منطقه در زمان عیلامیان بوده است.

درسال‌های (۱۳۲۰–۱۳۰۴) هم‌زمان با فکر ایجادراه آهن سراسری برای پایانه‌ی راه آهن ایران در ساحل خلیج فارس و جنوب غربی بندر کوچک قدیمی (معشور) (ماهشهر) با فاصله‌ای دور از اروند رود انتخاب گردید.

هسته اولیه‌ی پیدایش این مکان بندری مردمانی بودند که بیش از تأسیس راه آهن برای ماهیگیری از اطراف بهبهان به آنجا می‌رفتند؛ عمق خور موسی یا کانال ورودی به بندر در تمام طول ساحل ۲۰ تا ۴۰ متر است و این موهبتی است تا کشتی‌های اقیانوس پیما به راحتی در آن تردد کنند.

در لغت فارسی (خور) به معنی شاخه‌ای است از آب دریاست که از دریا جدا می‌شود و یا به عبارتی دیگر خور محدوده نیمه بسته آب مرتبط با دریای آزاد است که در درون آن آب دریا به مقدار قابل توجهی آب رودخانه با آب شیرین رقیق می‌شود در ایران باستان و (میترانسیم) خور ریشه نور و خوبی را دارد مانند خور موسی.

آب و هوای بندر گرم و مرطوب است پوشش گیاهی منطقه بسیار ضعیف است و به علت پست بودن زمین و بالا بودن سفره‌های آب شور زیرزمینی و اثرات جذرومد که شوه‌زارهای متعددی پیرامون این بندر به‌جا گذاشته‌است هیچ گونه فعالیت کشاورزی در نواحی اطراف شهر و جود ندارد و در شهر نیز جزء معدودی درخت (کنار) و(گز) پوشش گیاهی عمده‌ای دیده نمی‌شود.

در سال‌های آغازین فعالیت بندر با اسکله‌های چوبینی شروع شد که راه آهن دولتی ایران به تأسیس آن همت گماشت و در بین سال‌های ۱۳۱۷ تا ۱۳۱۸ توسعه یافت و برای پهلوگیری دو فروند کشتی اقیانوس پیما آماده شدند. این اسکله‌ها دارای دو بارانداز و از تأسیسات راه آهن وقت محسوب می‌شدند، پس از ساخته شدن دومین بارانداز در ۱۳۲۰ ظرفیت آن به ۱۰۰۰ تن افزایش یافت ولی سکنه آن کمتر از هزار نفر بود.

در جنگ جهانی دوم قوای متفقین اسکله دیگری (شرقی) ساختند که دارای دو بارانداز بود و کشتی‌های ۱۲۰۰۰ تنی می‌توانست در آن پهلو گیرد و در همین راستا فانوس‌های دریایی برای راهنمایی کشتی‌ها در اطراف دهانه خور موسی نصب شد.

در ۱۳۳۴ طرح توسعه‌ی بندر به منظور ازدیاد ظرفیت و سرعت تخلیه و بارگیری آغاز شد. به دلیل وضعیت خاص بندر در ۱۲ کیلومتری آن محوطه‌ای برای اسکان سکنه با کارمندان و کارگران انتخاب شد که به سربندر امروزی نام گرفته است، سربندر خود با راه آهن و راه اصلی به بندر امام و شبکه سراسری راه آهن کشور وصل است .

تا سال ۱۳۵۰ بندر جمعا دارای شش اسکله بود و کشتی‌های تجاری تا ظرفیت ۲۵۰۰۰ تن کالا را می پذیرفت،با گذر زمان و نیاز به توسعه منطقه، منجر به احداث مجتمع بزرگ پتروشیمی در مشرق شهر شد که مجتمع شیمیایی (شاهپور) شهره یافت و امروزه به مجتمع پتروشیمی رازی نام گرفته است در آن روزها ژاپنی‌ها بر اساس یک مقاله‌نامه فی‌مابین به تأسیس این مجتمع همت گماشتند.

پس از پیروزی انقلاب پیمانکاران ژاپنی رخت سفر بستند و رفتند و با شروع جنگ تحمیلی عملیات توسعه‌ی آن متوقف شد اما در سال‌های پس از جنگ همت دوباره برای توسعه‌ی آن به کار گرفته شد.

امروزه بندر امام با سرمایه‌گذاری‌های ممتد دولت‌های مختلف بعد از انقلاب با ۳۴اسکله فعال به بزرگ‌ترین بندر فعال، کشور بدل شده است و می‌رود تا در رقابت‌های بنادر منطقه خودی نشان دهد از نظر تقسیمات کشوری بندر امام جز استان خوزستان و بخشی از شهرستان ماهشهر و اکثریت جمعیت آن در سر بندر ساکنند .

به دلیل گرایش‌های صنعتی در سال‌های اخیر منطقه‌ی بندر امام این روزها پذیرای افراد غیر بومی شده که از شهرهای مختلف کشور و یا استان‌های همجوار به این استان نقل مکان نموده‌اند در بعضی از شهرک‌های منطقه عمدتاً بومیان عرب زبان ساکنند.

سسر بندر بخش مسکونی و غیر بندر گاهی بندر امام خمینی است با ساخت بندر شاهپور در دوره پهلوی برای کارکنان و کارگران بندر تصمیمگرفته شد شهر کی در پانزده کیلومتری شمال بندر ساخته شود نام این بندر سر بندر شد.

در دوره جنگ ایران و عراق جمعیت سسر بندر به یکباره افزایش یافت اکثر افرادی که جنگ زده نامیده می‌شدند؛ به یکباره به دلیل در امان بودن از حملات رژیم بعثی عراق از شهر های خرمشهر –شادگان ودیگر شهر های همجوار به سر بندر هجوم آوردند وشهرک‌های متعددی در این شهر برای اسکان این مهاجرین از راه رسیده تأسیس شد و این خود به پارامتری بدل شد تا سسر بندر به عنوان یک شهر مستقل شناخته شود سر بندر نقطه شروع راه آهن سراسری ایران است که در زمان پهلوی اول ساخته شد و بندر

هرگز نباید سهم و نقش حیاتی و عظیم خود را درآبادان ساختن کرانه‌های جنوبی ایران از خاطر ببریم

مطیلبناپذیر لنگر می‌اندازند ، لنگر برمی‌گیرند ، امواج را می‌شکافند و می‌آیند و می‌روند . مغرورتر و بیگانه تر از پارهاها ، صورترو پرشکيب تر از امواج ، ظلم تر از هر نوع تکنولوژی پیچیده‌ای و هر ابداع و اختراع و نوآفرینی ،روح و اندیشه آنان است که شوق خدمت دارند ، عبادت خدا را بحا می‌ورند و شوق خدمت

بعبادت خدا و به بندگان خدا را جزیی از عبادت می‌دانند ، آن ارواح و سرشهایی که از زندگی گذشتن و به دریای ابدیت پیوستن را جزیی از خدمت درسا زمان بنادر و کشتیرانی می‌دانند ، آن شیردلانی که زن و فرزند و خانه و آشیان می‌گذارند و به دریا می‌روند و بر عرشه کشتی حامل کالای استراتژیک هدف د موشک بعث کاسفر قرار می‌گیرند . حقا که آنان مغرورتر و با عظمت تر از دریا و امواج دریا و ناوگان و همهٔ شگفتی‌ها هستند . زمان ، زمان مسئولیت و پساخکی به‌کار است . زمان آن است که در راه نظام توحیدی عاشقانه و سر تک به‌حک با استکبار بشناسیم به‌کارمان ارج نهمیم ، آنچه را که به‌دست بردمانند و در موقعیت جنگی و شرایط زمان جنگ و حصر اقتصادی گرانقدر کمتر قابل جبران و تهیه است مسئولانه و دلسوزانه حفظ و نگهداری کنیم .
مان را بمنفع امروز و فردای مبین اسلامی‌مان مَقهور نپاژیم ، و آرز میل مشکلات و ننگها و گرفتاریها که در آغاز هر کاری بسیار است دلشوره بدل راه ندهیم .

همه می‌دانیم که در فن دریاشناسی و دریانوردی میان ما و گذشته‌های دور ، فاصله‌ای عمید افتاده‌است . بی‌شبهه در تکنولوژی ، روش استفاده از ها ، آموزش فنی و کادر محرب کاسنی‌های فراوان دیده می‌شود و این بناپذیر است زیرا بدلائل گوناگون قرن‌ها ما را از دریا دور نگهداشته تا همین دهسال پیش که با آسوی دنیا برای لنگراندازی نوبی مبین ما می‌رسید از در همه این طول راه با باروندررود وارد

شاهپور سابق را به بندر (ترکمن)یا (بندر شاه)

در کرانه خزر پیوندی می‌دهد اکثریت قریب به اتفاق مردم مهاجر از مناطقی چون ایلام، شادگان، کرمانشاه، همدان، مناطق بختیاری، ابادان وخر مشهر به این منطقه آمده‌اند و

عمدتا به زبان فارسی یا عربی سخن می‌گویند.

برای آشنایی بیشتر با تأسیسات عظیم بندری منطقه نگاهی بکنیم به شرایط حال بندر:

طول اسکله تجاری بندر امام حدود ۷کیلومتر است و ۳۷ میلیون تن کالا را در سال پذیرش می‌کند، از این رو بزرگ‌ترین و مهم‌ترین پایانه‌ی دریایی کشور است .

بندر دارای ۶ ترمینال عمومی و ۱۵ ترمینال اختصاصی عملیات تخلیه و بارگیری و از طرفی تأسیسات انبارداری کالاهایی چون کالاهای کانتینری –غلات – آهن آلات و متفرقه –کیسه‌ای فله و مواد نفتی و روغن‌های خوراکی را داراست .

ترمینال کانتینری :

مساحت ۴۰ هکتار – ۵ پست اسکله – TEU ۷۰۰۰۰۰ ظرفیت سالانه –تعداد انبار یک باب

ترمینال‌های غلات و نگل‌ات و ویژه

مساحت ۲۳ هکتار – اسکله ۷ پست – ظرفیت سالانه ۸ میلیون تن –تعداد انبار ۳ باب

ترمینال‌های آهن آلات و متفرقه

مساحت ۷۰ هکتار –تعداد اسکله ۱۳ پست – ظرفیت سالانه ۲۶۰۰۰۰۰ تن –تعداد انبار ۳ باب

به هر روی گسترش بندر امام خمینی به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و بهره‌گیری از اقتصاد نفتی منطقه به‌عنوان یک گلوگاه حساس مورد توجه قرار گرفته است. مقایسه شرایط امروز با سال‌های واپسین تأسیس بندر یاد شده مبین این واقعیت است که عزم ملی برای توسعه آن و تبدیل آن به یک هاب منطقه‌ای انکارناپذیر است. استان زر خیز خوزستان نیز بدلیل نیاز به توسعه فراگیر بعد از جنگ و برای بر گرفتن زخم‌های بجا مانده از آن روزها از پیکرش، نیاز به گسترش بندر امام داشت که چون مرحمی شده است برای التیام آن دردها. یکی از مواهب شرایط جغرافیایی بندر، دسترسی آسان، حمل و نقل کالاها تخلیه و بارگیری به جاده‌های تأسیس شده در سال‌های جاری است کسانی که از طریق جاده، گذری در دهه‌های گذشته و در سال‌های جاری به منطقه داشته‌اند؛ قطعا در این مهم با نگارنده این سطور هم رای وهم عقیده خواهند شد که شرایط حمل و نقل جاده‌ای به برکت وجود بندر یاد شده دگرگونی خاصی را تجربه کرده و شرایطی مهیا شده تا شاهراه مبادلاتی کالا به مرکز کشور و استان‌های هم‌جوار تسهیل یافته و به مشوقی برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی بدل شود. نگارنده که ده‌های اولیه خدمتم در نا وگان تجاری کشور در زمان جنگ تحمیلی در منطقه حضور مستمر داشتم ودر سال‌های اخیر نیز پس از فراغت از مشغله کاری به منطقه رفتم شرایطی غیر قابل قیاس برایم تداعی شد. امید که گرایش به این تحول بی وقفه راه خود را بپیماید تا بندر امام به یک هاب بزرگ منطقه بدل شود ودر همین راستا منطقه جنوب غربی و خوزستان سر فراز از موهبت برکت وجود ان بهره بیشتری برگیرد.



نمایی هوایی از اسکله های شرقی و غربی (یا همان چوبی) که روبروی آن تنها ساختمان اداری وقت، انبارهای سرپوشیده کالا و منازل مسکونی سازمانی بندر واقع شده است.

جاده کنونی برای زمانی طرح گردیده که بندر دارای پست اسکله بوده و نیاز به ۳۳۴ دستگاه کامیون داشته ولی امروز ۵۰ فروند کشتی می توانند در منطقه بندر تخلیه و بارگیری کنند و حداقل نیاز روزانه ۱۸۰۰ کامیون است.



نیاز به احداث اتوبان بندر امام خمینی

ولی الله فتحي

همین اینکه هیچ بلکه لزوم عریض کردن جاده مذکور بصورت اتوبان و در صورت فعال شدن تاسیسات صنعتی و تجاری آبادان ضروری است. بانکرتن بشارد مذکور ملاحظه می شود برای حمل و نقل کالای وارداتی یا صادراتی در زمانی که جمعاً "ودریک زمان فقط شش فروند کشتی در کنار اسکله ها مشغول فعالیت بوده اند یک جاده معمولی اسکله و یک خط راه آهن وجود داشته است و با عبارت دیگر برای چنین بندری با داشتن ۶ پست اسکله یک جاده اسکله و یک خط راه آهن بیش بینی و احداث گردیده است.

اینکه بدون توجه به آمارو ارقام سالهای گذشته که کمتر از راندمان و ظرفیت بالفعل بندر بوده است بسنیم برای ۶ پست اسکله چند دستگاه کامیون و واگن مورد نیاز بوده است.

ظاهراً ظرفیت سالانه بندر برابر با ۱۵۰۰۰۰۰ تن بوده است. یعنی اگر ظرفیت اسمی بندر را یک میلیون و نیم تن در سال احتساب کنیم ظرفیت هر اسکله در سال برابر خواهد شد با ۲۵۰۰۰۰ تن ظرفیت هر اسکله در سال ۲۵۰۰۰۰ =

تن ظرفیت اسمی بندر ۱۵۰۰۰۰۰ =
پست اسکله ۶
و با برعکس اگر ظرفیت هر اسکله در سال ۲۵۰ هزار تن باشد ظرفیت اسمی بندر برای کل عملیات در سال برابر با ۱/۵ میلیون تن خواهد بود. لذا برای ورود و خروج چنین کالاهای و ظرفیتی نیاز به تعداد ۱۰۰۰۰۰ کامیون در سال و تقریباً ۳۳۴ کامیون در روز بوده است (بدون احتساب حمل با راه آهن).

کامیون در هر سال ۱۰۰۰۰۰ = تن کالا در سال ۱۵۰۰۰۰۰
تن ظرفیت متوسط کامیون ۱۵
کامیون در روز ۳۳۴ =

بی شک راههای ارتباطی هر مملکت رشد و شکوفایی بیشتر و دستاوردهای اقتصادی و اجتماعی را برای آن کشور دربر دارد بحوی که راههای ارتباطی را تریانهای اقتصادی و بنیادی هر مملکت میدانند و بی گمان هر اندازه که اینگونه ارتباطات اعم از راه آهن و یا راههای زمینی (راههای هوایی و حمل و نقل هوایی فعلاً مورد نظر نیست گرچه قسمتی از کل نظام حمل و نقل است) بیشتر باشد و بر اساس نیازهای مناطق گوناگون احداث شده باشد بلحاظ اقتصادی و اجتماعی چنین مناطقی رشد بیشتری داشته اند. اما در این مقاله بحث را جمع به چگونگی احداث جاده و راه نیست بلکه ارتباط بندر و جاده را با توجه به حجم صادرات و واردات و امکانات موجود بنابر از جمله بندر امام خمینی مورد بررسی و مطالعه قرار داده و در این رابطه نیازهای مربوطه را بی میگیریم.

فیل از اینکه به موضوع اصلی یعنی نیاز به احداث اتوبان بندر امام خمینی بپردازیم قدری گذشته بچندین دور برمیگردیم و امکانات بندر مذکور و جادههای ارتباطی را مدنظر قرار میدهم. در حدود بیست سال پیش بندر امام خمینی با داشتن ۶ پست اسکله پذیرای ۶ فروند کشتی ۳۵ هزار تنی (ظرفیت نارکبوی) در کنار اسکلههای خود بوده و برای حمل و نقل کالاهای صادره و وارده از تنها جاده اسکله فعلی که در شرایط سخت و با تلفاتی و تقریباً در کنار راه آهن و سوازی کنونی استفاده می شد. که اکنون هم استفاده می شود. کور از سر بندر طرف ماهشهر است. جاده آبادان به علت تردد زیاد

واژگان کاربردی و تعاریف مربوطه در حمل و نقل چندوجهی

(قسمت نهایی)

تعریف	معادل	لغت
به کشتی‌های نفت کشتی با اندازه ۳۰۰۰۰۰ تا ۵۵۰۰۰۰ تن dwt اطلاق می‌شود. از این کشتی‌ها برای حمل نفت خام در مسیرهای طولانی استفاده می‌شود. این نفت کشتی‌ها نفت خام را از طریق دماغه امید نیک یا تنگه مالاکا از خلیج فارس به اروپا، آمریکا و شرق آسیا حمل می‌کنند. این شناورها به دلیل اندازه بسیار بزرگی که دارند به ترمینال‌های سفارشی و مخصوص نیاز دارند.	کشتی نفت کش کوه پیکر (ULCC)	Ultra Large Crude Carrier (ULCC)
در تک محموله‌ها، بار و بسته‌های مورد نظر بر روی یک پالت، جعبه یا هر وسیله دیگری که امکان جابه‌جایی آنها به صورت یک محموله واحد را مهیا می‌سازد، بارگیری می‌شوند.	محموله واحد، تک محموله	Unit Load

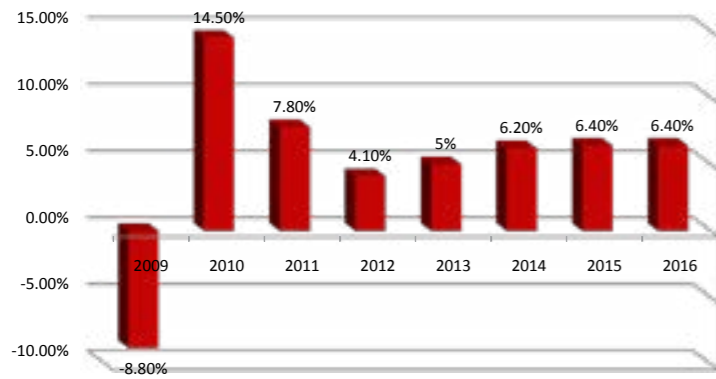
تعریف	معادل	لغت
به کشتی‌های نفت کشتی با اندازه ۱۵۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰۰ تن dwt اطلاق می‌شود. این کشتی‌ها برای استفاده از ترمینال‌ها از انعطاف پذیری خوبی برخوردار می‌باشند، چراکه بیشتر ترمینال‌ها می‌توانند پذیرای آب‌خور آنها باشند. از این کشتی‌ها در بندری که محدودیت عمق دارند (به‌خصوص بندر حوالی مناطق مدیترانه، آفریقای غربی و دریای شمال) استفاده می‌شود. این کشتی‌ها می‌توانند از طریق کانال سوئز عبور کنند.	کشتی نفت کش غول پیکر (VLCC)	Very Large Crude Carrier (VLCC)
هر نوع وسیله آب پیمایی که بتوان از آن برای حمل و نقل آبی استفاده کرد، شناور نامیده می‌شود.	شناور	Vessel
توافق‌نامه‌ای میان دو یا چند متصدی حمل و نقل اقیانوسی است که به موجب آن تعدادی از ردیف‌های ویژه چینش کانتینر در شناورهای خاص برای هر یک از این شرکت‌ها رزرو می‌باشد (به عبارت دیگر، هر یک از این شرکت‌ها از حق رزرو برخوردار می‌باشند و نسبت به حمل کانتینرهای شریک دیگر خود متعهد می‌باشند). هدف از این نوع توافق‌نامه‌ها، افزایش بازده عملیاتی متصدیان حمل و نقلی است که تعداد توقف‌های بندری و بسامد سرویس‌های آنها بیشتر می‌باشد.	توافق‌نامه به اشتراک گذاری شناور	Vessel sharing agreement

تعریف	معادل	لغت
محل پذیرش، تحویل، ادغام، توزیع و انبارش بار	انبار	Warehouse
رودخانه، کانال، دریاچه و یا هر نوع پهنه آبی دیگر که ویژگی‌های طبیعی یا دست‌ساز آن برای ناوبری مناسب می‌باشد.	آبراهه	Waterway
نوعی سند که محموله را پوشش می‌دهد و محل ارسال و دریافت آن، نام فرستنده و گیرنده، حروف اول ماشین و تعداد آن، مسیرها، نوع محموله و وزن آن، دستورالعمل خدمات ویژه، نرخ، کرایه کلی، بارنامه مرجع مربوط به خدمات قبلی و مبلغ پیش پرداخت در آن ذکر می‌شود.	بارنامه	Waybill
محوطه‌ای در خشکی که شناورها جهت تخلیه و بارگیری به آن بسته می‌شوند.	وارف	Wharf

تعریف	معادل	لغت
مجموعه‌ای از خطوط کمکی که به‌طور انحصاری برای دسته بندی واگن‌های باربری و مسافری بر حسب نوع محموله یا مقصد مورد استفاده قرار می‌گیرند. این منطقه همچنین برای مونتاژ واگن‌ها، آماده‌سازی آنها برای حرکت قطار، انبارش واگن‌ها و یا تعمیر تجهیزات نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد.	محوطه، یارد	Yard

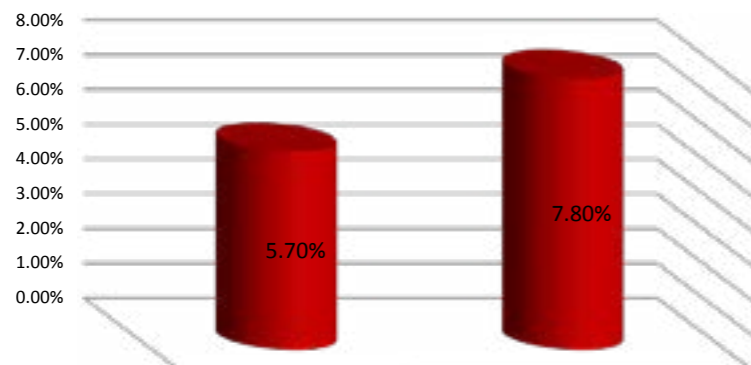
تعریف	معادل	لغت
.....

رشد تقاضای بازار جهانی کانتینر از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۶



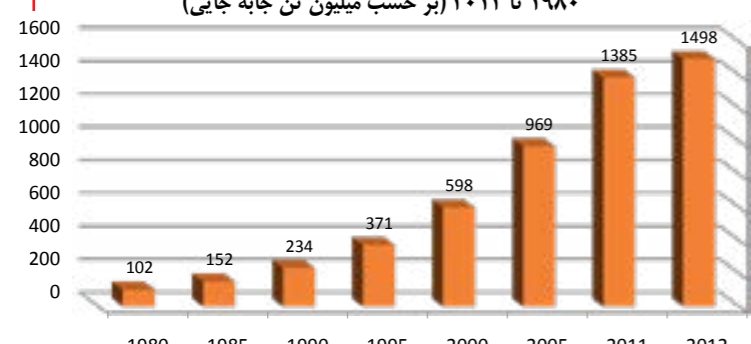
این آمار رشد تقاضای بازار جهانی کانتینر را از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۱ نشان می‌دهد و تا سال ۲۰۱۶ تقاضای بازار جهانی کانتینر پیش بینی شده که تا حدود ۶,۲ درصد افزایش پیدا کند

نفوذ کانتینر در حمل و نقل دریایی در سراسر جهان در سال ۲۰۰۰ و ۲۰۱۱



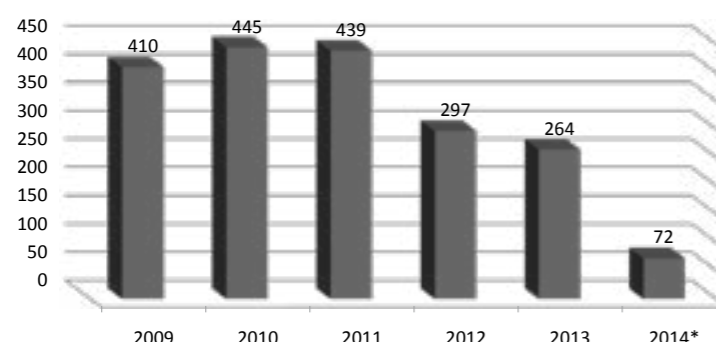
این آمار سطح نفوذ کانتینر از بازار جهانی حمل و نقل را در سال ۲۰۰۰ و ۲۰۱۱ نشان می‌دهد.

تجارت بین‌المللی حمل دریایی صورت گرفته بوسیله کانتینر از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۱۲ (بر حسب میلیون تن جابه‌جایی)

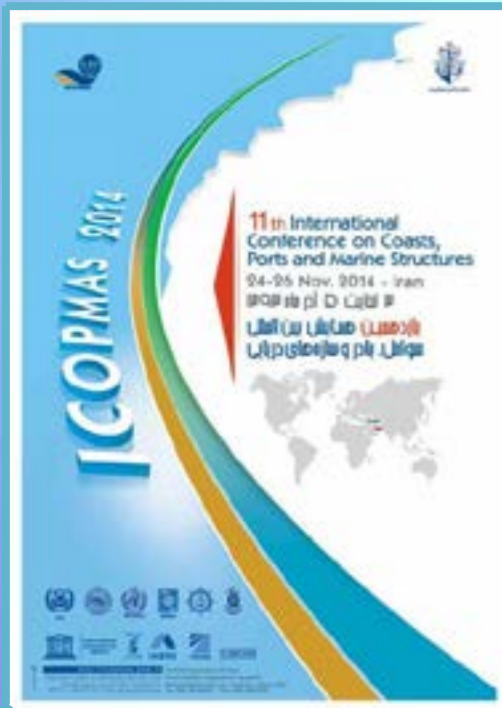


این آمار حجم تجارت دریایی از طریق کانتینر را از سال ۱۹۸۰ تا ۲۰۱۲ نشان می‌دهد. در سال ۲۰۱۰، حجم تجارت جهانی دریایی تقریباً ۱,۲۸ میلیارد تن جابه‌جایی داشته است.

تعداد حمله دزدان دریایی به کشتی‌ها در سراسر جهان از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴



این آمار تعداد حملات دزدان دریایی به کشتی‌ها را در سراسر جهان از سال ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ نشان می‌دهد. حدود ۳۰۰ اتفاق این چنینی در سال ۲۰۱۲ رخ داده است.



مقدمه

در بیست و چهارمین سال از آغاز برگزاری همایش های بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS)، سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت و همکاری سازمان های دریایی بین المللی، ارگان ها، دانشگاه ها، پیمانکاران و مهندسين مشاور داخلی و خارجی، یازدهمین همایش بین المللی سواحل، بنادر و سازه های دریایی (ICOPMAS 2014) را با محوریت "نواحی ساحلی، فرصت ها و چالش ها" و تاکید بر تقویت همکاری های فنی و تخصصی میان تمامی کشورها، علی الخصوص کشورهای ساحلی منطقه و جهان برگزار می نماید. در همین راستا از کلیه علاقمندان دعوت می شود جهت اطلاع از اخبار مربوطه به پایگاه اینترنتی همایش به آدرس <http://icopmas.pmo.ir> مراجعه نمایند.

اهداف همایش

این همایش به عنوان یکی از رویدادهای مهم علمی در کشور و منطقه، زمینه تبادل آخرین دستاوردها و نوآوری های علمی و تجربیات اجرایی را مهیا ساخته، اتاق فکری جهت ارتقاء دانش مهندسی سواحل و بنادر ایجاد نموده و عرصه ای بین المللی جهت نمایان ساختن توانمندی های محققین و متخصصین داخلی جهت همکاری های آتی فراهم می آورد. در این ارتباط، زمینه و بستر لازم جهت استفاده از دستاوردهای علمی - پژوهشی و بهینه سازی و ارتقاء طرح ها و به کارگیری راهکارها و رویکردهای جدید جهت ارتقای سیستم های نوین مدیریتی و اجرایی در این حوزه مهیا می گردد.

موضوعات همایش

۱. هیدرودینامیک و مهندسی دریا

- امواج و جریانات دریایی
- طوفان های حاره ای و سونامی
- انتقال رسوب، فرسایش و تغییرات خط ساحلی
- اندازه گیری و تحلیل پارامترهای دریایی

۲. مدیریت سواحل و بنادر

- مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)
- مدیریت بحران مخاطرات دریایی
- کاربرد GIS و سنجش از دور
- فن آوری های نوین در مدیریت بنادر

۳. مهندسی سواحل و بنادر

- طراحی و ساخت سازه های ساحلی
- بازرسی، نگهداری و تعمیرات سازه های ساحلی
- تجهیزات و مصالح نوین ساخت سازه های ساحلی
- انرژی های تجدیدپذیر دریایی

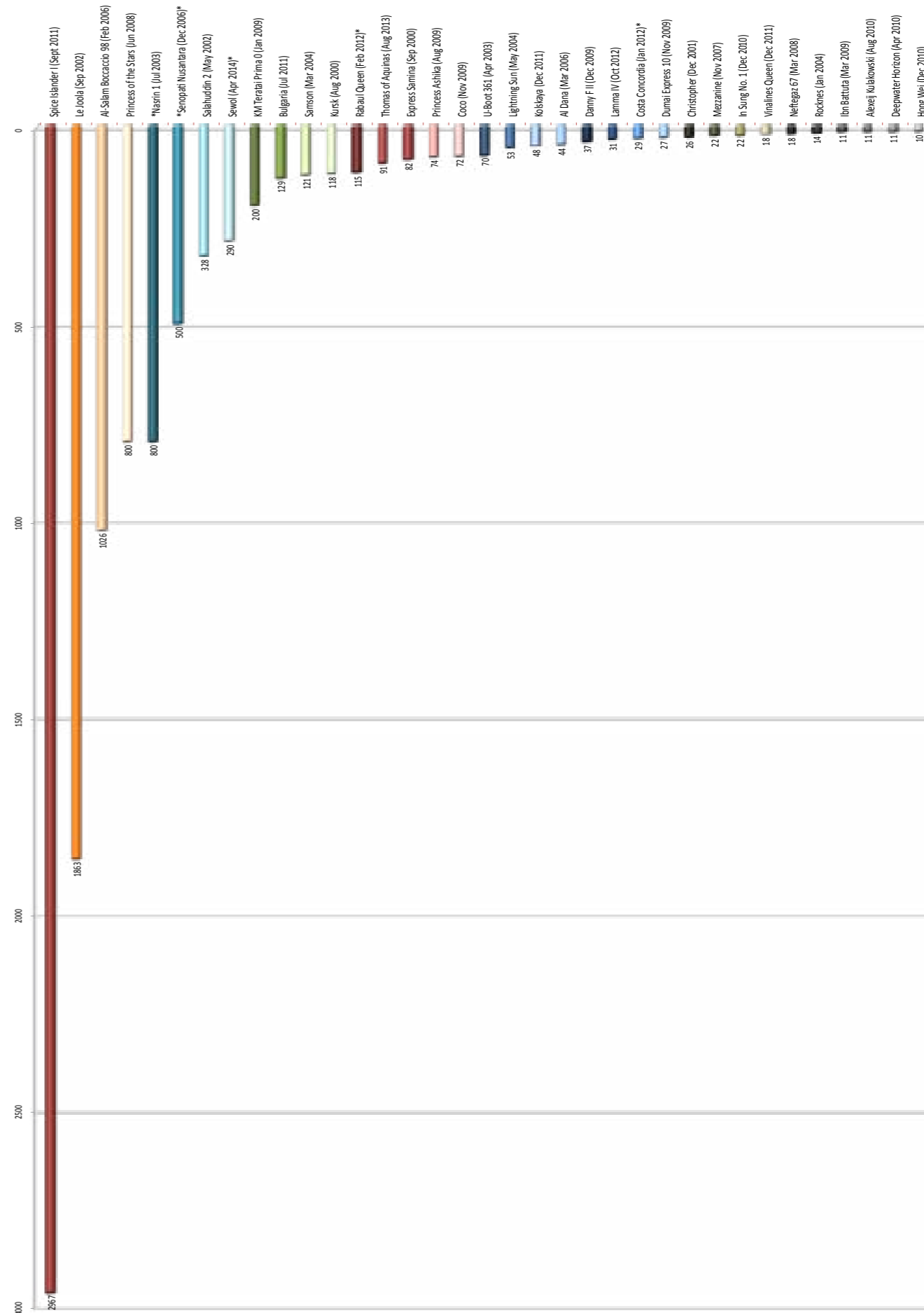
۴. مهندسی فرا ساحلی و خطوط لوله

- طراحی و ساخت سازه های فراساحلی
- بازرسی، نگهداری و تعمیرات سازه های فراساحلی
- طراحی و اجرای خطوط لوله در بستر دریا
- ژئوتکنیک دریایی

۵. محیط زیست، ایمنی و امنیت دریایی

- مدیریت ایمنی و امنیت بنادر و دریانوردی
- روش های نوین ناوبری، هیدروگرافی و لایروبی
- آلودگی و اثرات زیست محیطی سازه ها و حمل و نقل دریایی
- زیستگاه های ساحلی و دریایی

تعداد قراردادیان و تصادفات دریایی منتخب سراسر جهان از سال ۲۰۰۰ تا ماه اوت ۲۰۱۴ (نفر)



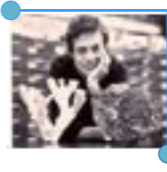
سخنرانان کلیدی



Prof. Charitha Pattiaratchi .3
دانشگاه وسترن، استرالیا
موضوع: روندهای فیزیکی در جنوب دریای خزر



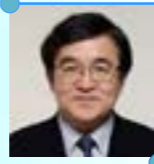
Prof. Magnus Larson .2
دانشگاه لوند، سوئد
موضوع: مدل سازی تغییر شکل ساحلی از دیدگاه مهندسی



Prof. Michael J. Risk .1
دانشگاه مک مستر، کانادا
موضوع: تقابل زیست شناسی و مهندسی در خطوط ساحلی خلیج فارس در ایران



Prof. Neelamani Subramaniam .5
موسسه تحقیقات مدیریت سواحل، کویت
موضوع: راهکار علمی برای انتخاب عمق بهینه تدفین خطوط لوله زیردریایی در آب های ساحلی



Prof. Tomoya Shibayama .4
دانشگاه واسدا، ژاپن
موضوع: فاجعه اخیر بالا آمدگی آب دریا



Prof. Leopoldo Franco .8
دانشگاه روماتره، ایتالیا
موضوع: بررسی تاریخی تغییرات در بنادر و مهندسی سواحل



Prof. Jentsje van der Meer .7
یونسکو، هلند
موضوع: به روز رسانی دستورالعمل یوروتاپ در بخش بالازدگی موج



Prof. Stephen de Mora .6
آزمایشگاه دریایی پلایموت، انگلستان
موضوع: استلزام ملی برای تکمیل سازی معاهده آب موازنه IMO، مدیریت سواحل و بنادر



Prof. Peter Nielsen .10
دانشگاه کوپننلند، استرالیا
موضوع: دیدگاه تئوری امواج با فشار هوای هم فاز امواج روی سطح



Prof. Robert Kirby .9
شرکت مهندسی مشاورین راونس راد انگلستان
موضوع: تکنیک های جدید برای مدیریت رسوبات ریزدانه در بنادر: ۴۰ سال تجربه و جهت گیری های آتی

هیات رئیسه همایش

۱. مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی (رئیس همایش)
۲. فرماندهی نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران
۳. فرماندهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
۴. معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست
۵. معاون وزیر جهاد کشاورزی و رئیس سازمان شیلات ایران
۶. رئیس سازمان نقشه برداری کشور
۷. معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت و رئیس سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور
۸. مدیر عامل شرکت نفت خزر
۹. مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران
۱۰. معاون وزیر نیرو در امور آب و آبفا
۱۱. مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره ایران
۱۲. رئیس دانشگاه صنعتی شریف
۱۳. رئیس دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار
۱۴. رئیس دانشگاه صنعتی مالک اشتر
۱۵. رئیس دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
۱۶. رئیس دانشگاه صنعتی خواجه نصیرالدین طوسی
۱۷. رئیس دانشگاه تربیت مدرس
۱۸. رئیس دانشگاه علم و صنعت ایران
۱۹. فرماندهی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر
۲۰. رئیس دانشگاه هرمزگان
۲۱. رئیس دانشگاه صنعتی سهند تبریز
۲۲. رئیس سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
۲۳. رئیس دانشگاه صنعت نفت
۲۴. رئیس شرکت پایانه های نفتی ایران
۲۵. معاون توسعه و تجهیز بنادر (قائم مقام رئیس همایش)
۲۶. مدیرکل مهندسی سواحل و بنادر (دبیر همایش)

حامیان معنوی داخلی

۱. سازمان جهانی هواشناسی
۲. سازمان بین المللی هیدروگرافی
۳. کمیسیون ملی یونسکو، ایران
۴. انجمن بین المللی بنادر و لنگرگاه ها
۵. انجمن بین المللی چراغ های دریایی
۶. انجمن بین المللی پژوهش و مهندسی محیط آبی
۷. انجمن بین المللی زیرساخت های حمل و نقل دریایی
۸. کمیته هماهنگی هواشناسی، آب شناسی و مراقبت زیست محیطی دریای خزر
۹. انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران
۱۰. انجمن ژئومورفولوژی ایران
۱۱. انجمن هیدرولیک ایران

تقویم همایش

موضوع	از تاریخ	تا تاریخ
مهلت ارسال چکیده مقالات مبسوط	۹۲/۱۱/۲۰	۹۳/۰۵/۲۰
ثبت نام در همایش	۹۳/۰۲/۰۱	۹۳/۰۹/۰۱
ارزیابی چکیده مقالات	۹۳/۰۵/۱۱	۹۳/۰۶/۱۰
تاریخ برگزاری همایش	۹۳/۰۹/۰۳	۹۳/۰۹/۰۵

هزینه ثبت نام

عنوان	قبل از ۱۵ شهریور ۱۳۹۳	بعد از ۱۵ شهریور ۱۳۹۳
مولفین مقالات پذیرفته شده (نفر اول)	---	۵۰۰,۰۰۰ ریال
اساتید	۱,۵۰۰,۰۰۰ ریال	۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال
دانشجویان	۷۰۰,۰۰۰ ریال	۱,۰۰۰,۰۰۰ ریال
سایر شرکت کنندگان	۲,۵۰۰,۰۰۰ ریال	۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال

شایان ذکر است، تعداد مقاله های ارسال شده به دبیرخانه همایش ۶۲۲ مورد است که در حال ارزیابی می باشد. متقاضیان جهت کسب اطلاعات بیشتر درباره همایش و ثبت نام می توانند به پایگاه اینترنتی همایش به آدرس <http://icopmas.pmo.ir> مراجعه نمایند و جهت اطلاع از شرایط غرفه ها به پایگاه اینترنتی همایش بخش همایش یازدهم، نمایشگاه جانبی مراجعه نمایند. (شماره تماس مستقیم: ۸۸۱۹۰۷۸۰)

توجه: هزینه ثبت نام شامل موارد ذیل می باشد:

- شرکت در همایش، لوح فشرده مجموعه مقالات و پکیج همایش
- شرکت در کارگاه های آموزشی
- پذیرایی بین جلسات و ناهار



طراحی و ساخت تجهیزات بندری انتقال مواد و سیستمهای جابجایی کالا

بازوهای بارگیری دریائی (MARINE LOADING ARM)

بازوی بارگیری دریائی موبایل (MOBILE MARINE LOADING ARM)

بازوهای بارگیری و تخلیه تانکرهای جاده ای و ریلی (TOP & BOTTOM LOADING / UNLOADING)

سیستم مهار کن و آزاد سازی سریع طناب کشتی (QUICK RELEASE MOORING HOOKS)

مانیتورهای آتش نشانی کنترل از راه دور مخصوص اسکله های نفتی و گازی

(REMOTE CONTROL MONITOR, HYDRAULIC CONTROL / ELECTRO - HYDRAULIC CONTROL)

طراحی و ساخت بازوهای بارگیری دریائی (Marine Loading Arm) برای اولین بار در کشور توسط این شرکت انجام گرفته است و از نمونه های اولیه این دستگاه در سال ۹۱ در اسکله ۳۳ بندر امام خمینی (ره) نصب گردیده است.

نشانی دفتر مرکزی:

تبریز - جنب ورودی زیرگذر آبرسانی - اول خیابان طباطبائی
ساختمان کریستال - طبقه اول

نشانی کارخانه:

تبریز - کیلومتر ۳۰ جاده تبریز آذرشهر - شهرک صنعتی سلیمی انتهای
خیابان ۴۵ متری - ۳۰ متری چهارم شمالی ۲۰ متری غربی سوم
تلفن: ۳۳۷۷۶۷۰ (۰۴۱۱) فاکس: ۳۳۷۷۶۶۹ (۰۴۱۱)

