



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



سازمان بنادر و دریانوردی

خبرنامه اداره کل مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

ISSN: 2383-417X

شماره ۷، سال هشتم، ۱۳۹۳

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تئما مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود در راستای تحقق راهبردهای

کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حیات از توسعه بکده های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید،

ثبت، داوری و نسخ و ایجاد بانک های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

فهرست اخبار:

- ۳ **تأثیر اتحادهای بزرگ خطوط کشتی رانی روی بنادر و ترمینال ها**
- ۱۱ سرمایه گذاری ۶۶ میلیارد دلاری در امارات متحده عربی
- ۱۲ سرمایه گذاری ۳۰ میلیارد دلاری عربستان سعودی در بخش بندری
- ۱۴ شناور 24000 TEU در راه است
- ۱۵ گردش در بزرگترین کشتی در حال ساخت مرسک
- ۱۸ ورود اولین شناور به ترمینال ۸۵۰ میلیون دلاری Dp World
- تحلیل های منتخب در خصوص خبر "یک سوم بازار لجستیک قراردادی تا سال ۲۰۱۷ به آسیا تعلق خواهد
گرفت" مندرج در خبرنامه شماره ۶ ۲۰

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



تأثیر اتحادهای بزرگ خطوط کشتی رانی روی بنادر و ترمینال ها

بنادر و ترمینال‌ها به دلیل دو عامل مرتبط به هم با چالش‌های بی‌سابقه‌ای مواجه هستند. این دو عامل عبارتند از: استفاده از کشتی‌های کانتینربر بزرگ‌تر جهت بهره‌برداری از مزایای صرفه‌جویی‌های مقیاس و شکل‌گیری اتحادهای هر چه بزرگ‌تر میان متصدیان حمل و نقل جهت پرکردن این کشتی‌ها. کشتی‌های بزرگ‌تر، بنادر را برای عمیق‌تر نمودن آب، استفاده از جرثقیل‌های بزرگ‌تر و اسکله‌های طولانی‌تر به شدت تحت فشار قرار داده‌اند. علاوه بر این، وجود این شناورها به معنای افزایش تبادل کانتینر در هر توقف و افزایش فشار ساعات اوج کار در ترمینال‌ها نیز می‌باشد. در هر صورت، اتحادهای بزرگ با سنگین‌تر کردن احجام باری کلی مشتریان موجب ترکیب شدن این دو موضوع شده‌اند. اتحادهای بزرگ می‌توانند طی یک بار پهلوگیری مقادیر قابل توجهی از بار را وارد بندر یا ترمینال کنند. در عین حال، این افزایش حجم بار و بزرگ شدن محموله‌ها از قدرت انتخاب اتحادها برای بنادر و ترمینال‌هایی که امکان پذیرش آنها را داشته باشد، می‌کاهد.

مسئله مهم دیگر در این زمینه، فراگیر بودن این چالش‌ها در همه بنادر و ترمینال‌های جهان است. این مسئله به بنادر واقع در مسیر آسیا - اروپا که میزبان بزرگ‌ترین کشتی‌ها و اتحادها هستند، محدود نمی‌شود. اثر آبخاری جایگزین نمودن شناورها در مسیرهای دیگر به معنای مواجهه بنادر با افزایش قابل توجه اندازه کشتی‌هاست. همزمان با این مسئله (افزایش اندازه شناورها)، اتحادهای بزرگ نیز در خطوط تجاری متعدد گسترده شده‌اند. اتحاد پیشنهادی P3 (مرسک¹، MSC و CMA-CGM)، مسیرهای آسیا - اروپا، اقیانوس آرام را پوشش می‌دهد. در این اثناء، اتحاد CKYH (Cosco، خط K، یانگ مینگ²، هانجین³) به اورگرین پیوسته است و همزمان با این مساله خط کشتیرانی Cosco و چین نیز موافقت خود برای همکاری نزدیک با یکدیگر را اعلام

¹ - Maersk

² - Yang Ming

³ - Hanjin



سازمان بنادر و دریانوردی

نموده اند. توسعه بیشتر این اتحادها، هم از لحاظ عضویت و هم از نقطه نظر جغرافیایی، اجتناب ناپذیر به نظر می رسد.

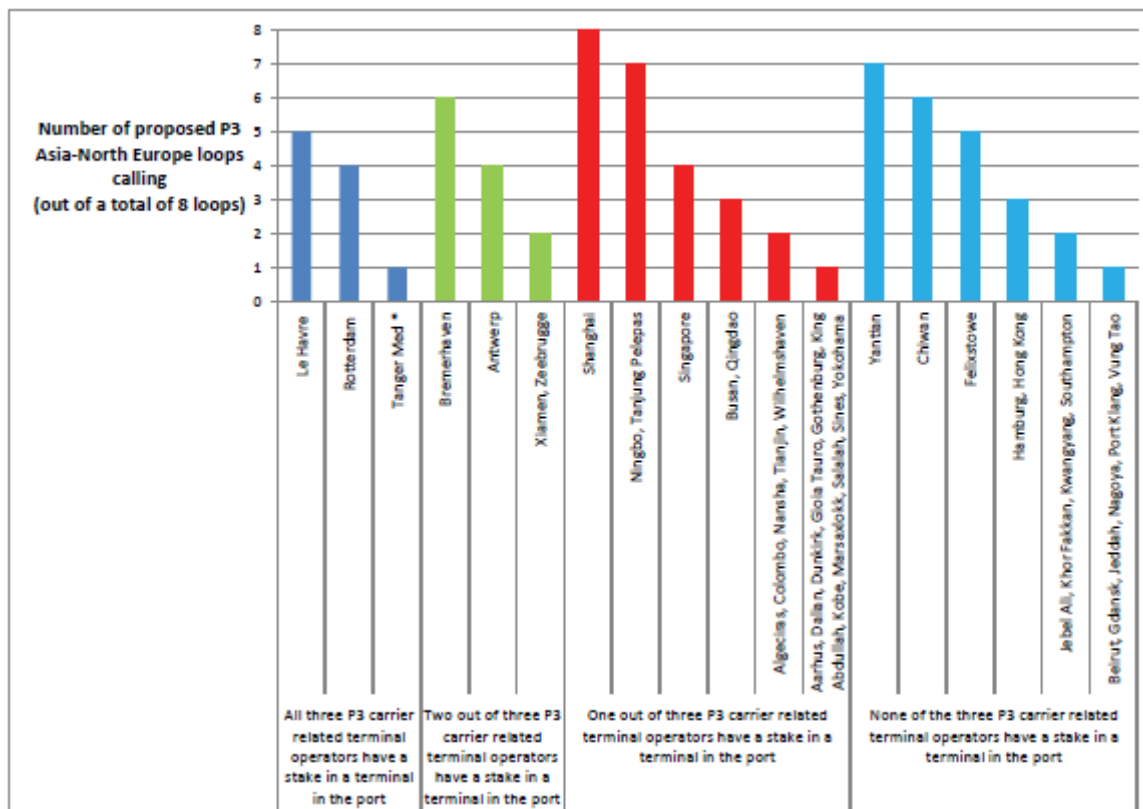
فرآیند انتخاب بندر در اتحادها

اتحادها چگونه بندرها و ترمینال‌های مورد نظر خود را انتخاب می کنند؟ پاسخ این است که این فرآیندی پیچیده است و به طور قطع منطقی نمی باشد.

اتحاد P3 را به عنوان نمونه در نظر بگیرید، اگر چه هر یک از متصدیان حمل و نقل عضو P3 به یک اپراتور ترمینال متصل است (CMA CGM مالک Terminal Link (TL) است، MSC با Terminal Investment Limited (TIL) رابطه استراتژیک دارد و خط مرسک از طریق ترمینال‌های APM از ارتباط لازم برخوردار شده است)، ولی به نظر می رسد این ارتباطات و اتصالات نقش چندانی در انتخاب بندر ندارد. برای مثال، اگر چه اپراتورهای ترمینال هر سه این خطوط کشتیرانی در بندر روتردام حضور دارند، ولی این بندر سرویس‌های ما بین آسیا و شمال اروپا را از دست خواهد داد. بندر هامبورگ نیز شاهد کاهش تعداد توقف‌های بندری خواهد بود، با این تفاوت که هیچکدام از این سه اپراتور ترمینال سابقه حضور در این بندر را نداشته اند.

برای روشن تر شدن این وضعیت، در شکل (۱) نموداری از تعداد حلقه‌های پهلویی P3 در بنادر واقع در مسیر آسیا - شمال اروپا قرار دارند در مقابل تعداد ترمینال‌های مربوط به متصدیان حمل و نقل P3 در هر بندر، به تصویر کشیده شده است. صرف نظر از تعداد ترمینال‌های مربوط به متصدیان در هر بندر، تعداد حلقه‌ها از چند عدد تا یک عدد در تفاوت می باشد و مبین ارتباط اندک یا عدم ارتباط است. این امر تعجب برانگیز نیست. APMT بزرگترین اپراتور ترمینال در بین این سه اپراتور مورد بحث است و به همین دلیل احتمالاً بیشترین اهمیت را در برنامه‌های بندری P3 دارا می باشد، اما در معاملات مستقل از مرسک عمل می کند و اهداف استراتژیک خود را دنبال می نماید. علاوه بر این، عوامل بی شمار دیگری نیز وجود دارد که هر متصدی باید هنگام انتخاب بندر مد نظر قرار دهد و این بدان معناست که شرکت‌ها باید با همه آنها سازگار باشند.

شکل (۱) حلقه های پهلوگیری P3 در بنادر واقع در مسیر آسیا - شمال اروپا در مقابل تعداد ترمینالهای مربوط به متصدیان حمل و نقل P3 در هر بندر



برنامه اجرایی و الگوهای پهلوگیری در اتحاد P3 باید نتیجه فرآیند پیچیده و فریبنده بازارگرمی و چانه زنی میان این سه بازیگر عمده باشد. هر کدام از این سه متحد مجموعه ای قابل قبول و مناسب از خدمات و مشتریان دارد که نمی خواهد خیلی از هم گسیخته شود، پس تعجب آور نخواهد بود که برنامه اجرایی P3 تا حد زیادی به حلقه های فعلی این اپراتورها شباهت داشته باشد. در هر صورت، هر سه اپراتور قبل از هر چیز به دنبال پیشینه سازی منافع حاصل از همکاری خود در شبکه کشتیرانی هستند. همه عوامل ذکر شده در نمودار ۲، بخشی از بده و بستان در مذاکرات ما بین سه ذینفع می باشد. بنابراین انتخاب یا حذف بنادر فقط بر منطق محض استوار نیست. لازم بذکر است، هنگامی که بحث انتخاب بندر دروازه ای مطرح باشد، همیشه سؤال اصلی این خواهد بود که آیا

¹ - Gate Way



سازمان بنادر و دریانوردی

کشتی به سوی بار رهسپار می‌شود یا بار به سوی کشتی می‌آید؟ P3 تصمیم گرفته است که به پهلوگیری با شناورهای بسیار بزرگ در بنادری همچون ¹آنتورپ و ²آهامبورگ ادامه دهد و این بدان معناست که جذب بار برنده این فرآیند است. هر دوی این بنادر بامشکل محدودیت دسترسی مواجه هستند، اما در زمینه تولید بار از توانایی فوق العاده ای برخوردارند. به بیان دیگر، علی رقم محدودیت ناشی از جریانات کشندی و ۵ تا ۶ ساعت کشتیرانی در رودخانه، به نظر می‌رسد که تهیه یک برنامه اجرایی قابل اعتماد، مانعی برای مشارکت این بنادر در اتحاد P3 نباشد. البته توقف های بندری ³ترانشیپمنت داستان دیگری دارند، چرا که در این جا انتخاب کاملاً عملیاتی است و تا حد زیادی مستقل از منافع مرتبط با بار می باشد.

شکل (۲) عوامل بی شمار تاثیرگذار بر انتخاب بنادر در اتحاد P3



- ¹ - Antwerp
- ² - Hamburg
- ³ - Transshipment



سازمان بنادر و دریانوردی

لازم به ذکر می باشد که تا به امروز همه تعابیر و نظریات صنعت کشتیرانی بر مبنای تعداد حلقه های پهلوگیری در بندر استوار بوده است و بعضی از مفسران تعدادی از بنادر را بر همین اساس بعنوان بندر "برنده" یا "بازنده" دسته بندی کرده اند. البته، چنین قضاوت هایی نابهنگام و بی موقع است. در نهایت، این تعداد حلقه ها نیست که برای بندر مهم است، بلکه مهم تعداد کانتینرهای ۲۰ فوتی جابجا شده در هر پهلوگیری است و این امر نتیجه اندازه کشتی مورد استفاده و تعداد بنداری که شناور در پایان هر حلقه در آنها پهلوگیری کرده است، می باشد. امکان دارد یک بندر حلقه ای را از دست بدهد، اما ظرفیت کلی جابجایی TEU آن باز هم افزایش یابد. یک مثال بارز و بروز، پهلوگیری یک کشتی کانتینر بر خیلی بزرگ (Ultra Large) در 'ای. تی. سی. روتردام است که به تبادل 11000 TEU منجر شد. این حجم جابجایی بار نشان می دهد که در دنیای امروز یک حلقه تا چه حد برای رونق واقعی بندر که به TEU بستگی دارد، نه تعداد پهلوگیری ها ارزشمند است.

بنادر منتخب P3 نتیجه یک فرآیند چانه زنی و آنتی جویانه بسیار پیچیده میان این سه اپراتور بزرگ حمل و نقل هستند. سهم در ترمینال ها چه بطور مستقیم یا از طریق شرکت های خواهر تاثیر چندانی روی انتخاب بندر ندارد، در حالی که منابع تولید بار از اهمیت زیادی برخوردارند. در حالی که به نظر می رسد بعضی از بنادر ارایه شده به سود قابل توجهی دست یافته اند، محک مقدار TEU جابجا شده برای P3 خواهد بود، نه تعداد حلقه ها.

مطابقت تقاضا و ظرفیت ترمینال

کشتی های بزرگ تر و اتحادهای بزرگ تر به معنای وجود تقاضا برای ترمینال های بزرگتری است که موجب تثبیت حجم بار و فعالیت می شوند و برای بنادر چالش هایی را ایجاد می کنند بخصوص در مواردی که ترمینال های یک بندر از لحاظ جغرافیایی پراکنده هستند و مالکیت آنها متنوع است.

در شمال غرب اقیانوس آرام، بنادر^۲ سیاتل و^۳ تاکوما مثال های خوبی هستند. همچون سایر بنادر ساحل غربی ایالات متحده آمریکا، سیاتل و تاکوما نیز باید مسایل را با دارایی های خود حل و فصل نمایند و به همین دلیل متصدیان حمل و نقل مهم و عمده تمایل دارند ترمینال اختصاصی خود را دارا باشند. زمانی که متصدیان حمل و نقل

¹ - ECT Rotterdam

² - Seattle

³ - Tacoma



سازمان بنادر و دریانوردی

کوچک تر و مستقل تر بودند، این روش پاسخگو بود؛ اما امروزه با وجود متصدیان حمل و نقل و اتحادهای بزرگ، این پراکندگی در ظرفیت ترمینال‌ها، پاسخگویی به نیازهای در حال رشد اتحادیهایی همچون P3، G6 و CKYH را دشوار می‌سازد. ظرفیت جابجایی بار هر کدام از این بنادر کمتر از ۲ میلیون TEU در سال است، این در حالی است که سیاتل از چهار ترمینال کانتینری و تاکوما از پنج ترمینال برخوردار می‌باشد (شکل ۳).

در اقدامی جسورانه که می‌تواند توسط سایر بنادر نیز تقلید شود، مقامات بندر سیاتل و تاکوما جهت کسب مجوز از کمیسیون فدرال دریایی ایالت متحده آمریکا^۱ (FMC) برای تسهیم اطلاعات و بحث در خصوص مسایلی همچون نرخ بازده، برنامه ریزی، بهره برداری، هزینه‌های عملیاتی و نرخ‌ها اقدام نمودند. اما از آنجایی که هر بندر تعدادی ترمینال دارد که توسط اپراتورهای خصوصی اداره و بهره برداری می‌شود. بسیاری از این اپراتورها به یک یا چند متصدی حمل و نقل خاص وابسته هستند، احتمالاً ادغام مالکیت ترمینال پیش شرط موفقیت در بلند مدت خواهد بود. اقدامات بندر سیاتل و تاکوما، این شائبه را ایجاد نموده است که آیا بنادر ایالات متحده و سایر بنادر جهان نیز جهت مواجهه با اندازه روبه افزایش کشتی‌ها و اتحادها به همکاری نزدیکتر با یکدیگر روی خواهند آورد؟ در کشورهایی که از یک سیاست ملی تجویزی بندری برخوردارند یا مالکیت بندر ملی است، این امری مفروض و مسلم است. در صورتی که موضوع از قرار فوق نباشد، چالش‌های بسیاری وجود خواهد داشت. سیاتل و تاکوما در یک کشور و یک ایالت واقع شده‌اند و از منافع مشترک بسیاری برخوردارند البته سیاست‌های محلی همیشه تاثیرگذار خواهند بود.^۲ لس آنجلس و^۳ لانگ بیچ از نظر فیزیکی به یکدیگر نزدیک هستند و احتمالاً به همکاری نزدیک با یکدیگر خواهند پرداخت، البته از نظر منافع بی‌شمار متصدیان حمل و نقل در ترمینال‌ها، با مسایل و مشکلاتی مشابه مواجه خواهند شد.

¹ - Federal Maritime Commission

² - Los Angeles

³ - Long Beach



سازمان بنادر و دریانوردی

علاوه بر این ، انجمن بنادر شمال دریای آدریاتیک^۱ (NAPA) یک توافقنامه همکاری مابین بنادر آتریست و^۳ ونیز (ایتالیا)،^۴ کوپر (اسلونی)^۵ و^۶ ریجکا (کرواسی) است که با هدف رقابت موثرتر میان گیت وی‌های اروپای شمالی و اروپای مرکزی تهیه شده است . این گروه نه تنها از نقطه نظر تکه تکه شدن احجام و ظرفیت با چالش مواجه است، بلکه بندرهای واقع در این سه کشور جهت تعادل بخشیدن به نیازها و منافع ملی که موجب دستیابی به منافع بسیار خواهد شد نیز با مشکل و چالش مواجه هستند. بنابراین ، هر قدر که همکاری نزدیک‌تر بنداری همچون^۸ هامبورگ و^۹ برمهافن قابل بصور است، احتمال همکاری بنداری همچون^{۱۰} آنتورپ و^{۱۱} روتردام کمتر است.

شکل (۳) مالکیت ترمینال کانتیری - بنادر سیاتل و تاکوما

Port	Terminal	Owner/Operator
Seattle	T5	APL
	T18	SSA / Matson
	T30	SSA / Matson / China Shipping
	T46	T*TI (Hanjin, TIL/MSC, Macquarie)
Tacoma	APMT	APM Terminals
	Husky	K Line
	Olympic	Yang Ming
	Pierce County	Evergreen
	Washington United	Hyundai

برای مشاهده اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

¹ - North Adriatic Ports Association

² - Trieste

³ - Venice

⁴ - Koper

⁵ - Slovenia

⁶ - Rijeka

⁷ - Croatia

⁸ - Hamburg

⁹ - Bremerhaven

¹⁰ - Antwerp

¹¹ - Rotterdam



سازمان بنادر و دریانوردی

سوال : کدام یک از بنادر جنوبی ایران در رده بنادر دروازه ای (Gate Way) می توانند دسته بندی گردند و جذب کشتی های بزرگ به این بندر تابع چه فاکتوری می باشد؟

تقدیر شوید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه دیدگاه های خود را در مورد سوال فوق تا تاریخ ۹۳/۹/۲۵ به
آدرس researchcenter@pmo.ir ارسال نمایید.



سازمان بنادر و دریانوردی

سرمایه گذاری ۶۶ میلیارد دلاری در امارات متحده عربی

پیش بینی می شود که سرمایه گذاری امارات متحده عربی بر روی صنعت دریانوردی طی سه سال آینده به ۶۶ میلیارد دلار برسد. لازم به ذکر است که بین ۳۰ تا ۳۵ درصد از سرمایه گذاری های برنامه ریزی شده منطقه خاور میانه به این کشور تعلق دارد. بنا به گزارش خبرگزاری امارات ۲۴/۷ ، کارشناسان برآورد کرده اند که امارات متحده عربی در حدود ۱۷۰ تا ۱۹۰ میلیارد دلار در بخش توسعه سرمایه گذاری خواهد نمود.

سلطان احمد بن سلیم - رئیس سازمان صنایع دریایی دبی - اظهار داشت: "صنعت دریانوردی از طریق افزایش سرمایه گذاری در زمینه ظرفیت سازی بنادر ، فرودگاه ها ، مناطق آزاد ، لجستیک و اداره گمرک توسعه یافته است تا بتواند پاسخگوی رشد قابل توجه در تجارت خارجی دبی باشد".

وی افزود: با گسترش مستمر بنادر - بخصوص بندر جبل علی که ظرفیت جابه جایی کلی آن تا اوایل سال آینده به ۱۹ میلیون TEU خواهد رسید- این رشد افزایش خواهد یافت.

به طور خلاصه، مدت این سرمایه گذاری ها سه سال پیش بینی شده و سرمایه گذار دولت امارات متحده عربی است. موضوع سرمایه گذاری، توسعه بنادر (بخصوص بندر جبل علی)، سرمایه گذاری روی خوشه دریایی محلی و سرمایه گذاری جهت دستیابی به ایمنی دریایی ، ایمنی در بنادر ، بودجه ، کارگزاری ، تدارکات ، بیمه دریایی ، تجهیزات و سایر امور مربوطه در این حوزه می باشد و هدف از سرمایه گذاری افزایش تولید ناخالص داخلی در دبی و تبدیل شدن امارات به مرکز دریایی منطقه ای و بین المللی است.

این پیش بینی ها در هفته دریانوردی دبی (۲۰۱۴)^۱ که در روز ۲۶ اکتبر آغاز شد و میزبان مجموعه ای از کنفرانس ها ، میزگردها و انجمن ها بود، مطرح شدند.

برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

¹ - Dubai Maritime Week 2014



سازمان بنادر و دریانوردی

سرمایه گذاری ۳۰ میلیارد دلاری عربستان سعودی در بخش بندری

عربستان سعودی در بخشی از پروژه های بزرگ زیربنایی خود حدود ۳۰ میلیارد دلار روی زیرساخت های بندری سرمایه گذاری کرده است.

^۱دیمیتریس کاستیانیس - مشاور استراتژی حمل و نقل در سازمان بنادر عربستان سعودی - اظهار داشت که در سطح ملی بنادر این کشور از ظرفیت کافی برخوردار هستند.

بنا به گفته Seatrade Global با این وجود هنوز باید ریسک ظرفیت مازاد بر نیاز را مد نظر قرار داد.

بنا به گفته کاستیانیس: "بنادر به عنوان یک حلقه موثر در زنجیره حمل و نقل باید از دسترسی و اتصال کافی و مناسب به شبکه های جاده ای و ریلی پس کرانه ای و تاسیسات و خدمات لجستیکی مناسب بهره مند باشند. در طرح های جامعی که به منظور توسعه عربستان سعودی تهیه شده اند اقدامات لازم در زمینه سرمایه گذاری مداوم و اولویت بندی بهینه پیش بینی شده است."

وی افزود، اگر یک چهارچوب یکپارچه برنامه ریزی استراتژیک برای عربستان سعودی تهیه شود، به هماهنگی قاطع تر نیاز خواهد بود و در نتیجه اتصال بهتر میان جاده ها، خطوط آهن و بنادر حاصل خواهد شد. این چهارچوب دخالت بیشتر بخش خصوصی در توسعه بنادر و حمل و نقل ملی را میسر خواهد ساخت. توان عملیاتی بزرگترین بندر این کشور که بندر اسلامی جده است در سال ۲۰۱۳ در حدود ۴/۶ میلیون TEU بود.

از نظر برنامه های آینده، عربستان سعودی قصد دارد توجه و تمرکز خود را معطوف توسعه بندر ملک عبدالله واقع در منطقه ربیع نماید. در واقع، بطور خلاصه می توان گفت که مدت این پروژه ۵ سال پیش بینی شده است. سرمایه گذار دولت عربستان سعودی است و مشارکت بیشتر با بخش خصوصی نیز مد نظر می باشد. موضوع سرمایه گذاری اتصال و ارتباط بهینه میان شبکه های جاده ای، ریلی و بندری در عربستان سعودی و توسعه بندر ملک

¹ - Dimitris Kostianis



سازمان با‌د‌ر و دریا‌ن‌ور‌ی

عبدالله است. لازم به ذکر است که فاز یک ترمینال کانتینری بندر ملک عبدالله در حال اتمام است و این ترمینال از باراندازی ۱۴۷۰ متری برخوردار است، چهار اسکله دارد و محوطه آن در حدود ۷۰۰۰۰۰ متر مربع است و اسکله چهارم تا پایان سال جاری به اتمام خواهد رسید. برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



سازمان بازرگانی دریانوردی

شناور 24000 TEU در راه است

احتمال دارد که خطوط کشتی رانی همچون ^۱مرسک دیگر صاحب بزرگترین شناورهای جهان نباشند ، چرا که خبرها حاکی از آن است که کشتی های جدید 24000TEU به زودی آبهای جهان را در هم خواهند شکافت .

^۲دیوید توذر ، مدیر بخش کانتینر در لویدز رجیستر^۳ ، اظهار داشت : " دوازده سال پیش پژوهشگران به دنبال ^۴مالاکاماکس ها بودند. مالاکاماکس ها نوعی شناور 18000TEU هستند که نام آنها از تنگه مالاکا^۵ گرفته شده است . مردم فکر می کردند که این دیده دیوانگی محض است . اما از آن زمان تا کنون اوضاع به گونه ای پیش رفته است که بزودی شاهد حضور کشتی های 24000TEU خواهیم بود. بنابه اخبار Shipping Watch، گفته می شود که خطوط کشتی رانی چین^۶ برای تقویت ناوگان خود به دنبال شناورهای 24000TEU هستند.

دیوید توذر اظهار نمود: " تجربیات ما با مشتریان نشان می دهد که متصدیان حمل و نقل بزرگ، بیشتر و بطور جدی با کشتی های غول آسا کار می کنند و به آینده چشم دارند. آنها نیاز دارند که بدانند آینده چگونه خواهد بود و باید بتوانند آن را کنترل کرده و بخشی از آن باشند". توذر بحث را با صحبت در خصوص چالش های مربوط به شناورهای بزرگتر ادامه داد و گفت : " کار ما کمک به مردم است. ما موضوعات ساختاری را مطالعه کرده ایم و مشکلاتی که این کشتی های غول آسا بوجود می آورند را مد نظر قرار داده ایم . اول از همه باید به مساله بیمه و ایمنی اشاره کرد که دو مساله وابسته بهم هستند ". علاوه بر مسایل مربوط به ایمنی ، شناورهای بزرگتر با چالش های جهانی نیز مواجه خواهند بود، بخصوص بخاطر آبخور کانال سوئز.

در حال حاضر در آلمان کار لایروبی الهه جهت پذیرفتن شناورهای جدید خیلی بزرگ که در حال تردد در دریاهای جهان هستند ، آغاز شده است . برای دیدن اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

¹ - Maersk

² - David Tozer

³ - Lloyd's Register

⁴ - Malaccamax

⁵ - Malacca

⁶ - China Shipping Container Lines

گودش در بزرگترین کشتی در دست ساخت مرسک

یک عکاس با در دست داشتن تنها یک دوربین برای ثبت تصویر از Matz Maersk Triple E که در حال حاضر بزرگترین کشتی جهان است، به کارخانه کشتی سازی و مهندسی دریایی^۱ دوو در کره جنوبی مراجعه نمود. طول Matz Maersk برابر با ۴۰۰ متر است، یعنی ۷۶ متر بلندتر از برج ایفل و فقط ۴۳ متر از ساختمان امپایر استیت^۲ کوتاهتر است. عرض این کشتی نیز ۵۹ متر است. ظرفیت این کشتی رکورد شکن 1800 TEU است.



وزن هر پروانه ۷۰ تن (منبع: آلستر وایپر^۳ / Wired)

¹ - Daewoo
² - Empire State Building
³ - Alastair Wiper



سازمان بازرسی دریانوردی

آلستر فیلیپ وایپر که از Matz Maersk برای مجله Wired UK عکس گرفت ، خطاب به این مجله گفت: من انتظار داشتم کسی که به داخل و خارج این کشتی آشناست مرا در آن بگرداند، اما به محض دیدن آن گفتم: اون اینجاست شما بروید! نتایج ماجراجویی وایپر در این شناور برای همه قابل مشاهده است.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان باء و دریا نوردی

موتورخانه (منبع : آستر و ایپر / Wired)



برای مشاهده فیلم ویدئویی بزرگترین کشتی مرسک اینجا را کلیک کنید.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان بنادر و دریانوردی

ورود اولین شناور به ترمینال ۸۵۰ میلیون دلاری Dp World

به تازگی Dp World در ترمینال کانتینری ۳ جبل علی از کشتی APL Phoenix استقبال کرد. این اولین ورود برنامه ریزی شده به ترمینال کانتینری ۳ بود و این ترمینال آماده سرویس دهی به مشتریان خود می باشد. هنگامی که این ترمینال در سال ۲۰۱۵ به بهره برداری کامل برسد، چهار میلیون TEU دیگر به ظرفیت بندر جبل علی افزوده خواهد شد و کل ظرفیت جابه جایی این بندر به ۱۹ میلیون TEU خواهد رسید. آبخور ترمینال ۳ در حدود ۱۸ متر می باشد و این امر بندر جبل علی را قادر می سازد که بیشتر شناورهای بزرگ نسل جدید و تا بیش از ده کشتی کانتینربری خیلی بزرگ را بطور همزمان پذیرا باشد.

رئیس Dp World - سلطان احمد بن سلیمان - اظهار نمود: ما به استقبال از APL Phoenix در ترمینال ۳ که عملیاتی آزمایشی در جدیدترین ترمینال ما بود، افتخار می کنیم. هنگامی که این ترمینال ۸۵۰ میلیون دلاری مورد بهره برداری قرار بگیرد، از رشد دبی، امارات متحده عربی و مناطق دیگر حمایت خواهد کرد. علاوه بر این، با توجه به نظر شیخ محمد بن راشد آل مکتوم (معاون رئیس جمهور و نخست وزیر امارات متحده عربی) مبنی بر تجهیز این شهر به سیستم های هوشمند، ترمینال ۳ بزرگترین ترمینال نیمه اتوماتیک جهان خواهد بود که بازده عملیاتی لازم را برای مشتریان فراهم می نماید و شرایط کاری امن و راحت را در اختیار مردم ما قرار می دهد و با کاهش رد پای کربن مزایای زیست محیطی را نیز موجب می شود. اثر بخشی کربن ترمینال ۳ حدود ۳۰ درصد از ترمینال های سنتی بیشتر است.

سلطان بن سلیمان در نهایت خاطرنشان ساخت: ترمینال ۳ در پاسخ مستقیم به نیاز مشتریانی همچون APL که به وضوح به ما گفت به ظرفیت بیشتری در جبل علی نیاز دارد، ساخته شد. اکنون خطوط کشتی رانی می توانند بیشتر ابرکشتی های جهان را به این ترمینال بفرستند و به بهبود بهره وری زنجیره تامین کمک کنند.



سازمان باادوردیانوردی

¹کنت گلن - رئیس APL - اظهار نمود : ترمینال ۳ به عنوان بزرگترین تاسیسات نیمه خودکار جهان به خوبی برای ارایه خدمات بهینه، پایدار، کارآمد و قابل اعتماد به کشتی های ما تجهیز شده است.

برای مشاهده اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.



مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

¹ - Kenneth Glenn



سازمان بازرگانی دریانوردی

تحلیل های منتخب در خصوص خبر "یک سوم بازار لجستیک قراردادی تا سال ۲۰۱۷ به آسیا تعلق خواهد

گرفت" مندرج در خبرنامه شماره ۶

یک سوم بازار لجستیک قراردادی تا سال ۲۰۱۷ به آسیا تعلق خواهد گرفت

بنا به ادعای (TI) ^۱، منطقه آسیا - اقیانوسیه تا سال ۲۰۱۷ بیش از یک سوم از بازار جهانی لجستیک قراردادی را به خود اختصاص خواهد داد. در گزارش حمل و نقل و لجستیک آسیا - اقیانوسیه (۲۰۱۴)، نیز پیش بینی شده است که سهم این منطقه از حمل و نقل بار جهانی افزایش خواهد یافت، ولی امکان دارد همزمان با این مساله سهم اروپا و آمریکای شمالی از بازار جهانی کاهش یابد. بیشتر رشد در بازار باربری و لجستیک از توسعه ۱۱ میلیارد یورویی بازار لجستیک قراردادی چین در مابین سالهای ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۷ ناشی خواهد بود که مبین بیش از نیمی از کل رشد این منطقه در طی این دوره است. کتی رابرسون ^۲ تحلیل گر ارشد TI و نویسنده اصلی این گزارش - نیز خاطر نشان ساخت که تقاضا برای خدمات لجستیک از سرمایه گذاری قابل توجه روی پروژه های زیر ساختی که به تامین نیازهای داخلی، مرزی و بین المللی می پردازند، ناشی می شود. وی اظهار داشت: سرمایه گذاری روی مسیر معروف به "راه ابریشم" که منطقه آسیا - اقیانوسیه را به خاورمیانه و آفریقای شرقی اتصال می دهد، چنان توسعه ای است که پیشرفت کل زنجیره تامین منطقه را موجب می شود. منطقه آسیا - اقیانوسیه نیز اکنون در حال تبدیل به یک بازار داخلی در حال رشد است و این موجب تغییر در الگوی تقاضای زنجیره تامین خواهد شد. وی افزود: در این میان چین اهرم اصلی رشد است، چرا که فرآیند تولید ارزان قیمت و کم هزینه چین اکنون در حال انتقال به کشورهای همچون ویتنام، کامبوج، لاوس و بازارهای مرزی همچون میانمار و بنگلادش است. این تغییر و انتقال در فعالیت های تولیدی موجب تغییر در شرایط زنجیره تامین شده است. به گفته رابرسون، بزرگان لجستیک اکنون از طریق مالکیت یا رشد سازمانی، حضور خود در منطقه آسیا - اقیانوسیه را افزایش داده اند تا بتوانند پاسخگوی الگوهای تجاری در حال تکامل باشند و پیش بینی می شود که این روند در سال های پیش رو تسریع خواهد شد. برای مشاهده اصل خبر [اینجا](#) کلیک کنید.

¹ - Transport Intelligence

² - Cathy Roberson



سازمان بازرگانی و دریانوردی

آقای محمد پور حاجی از بندر انزلی:

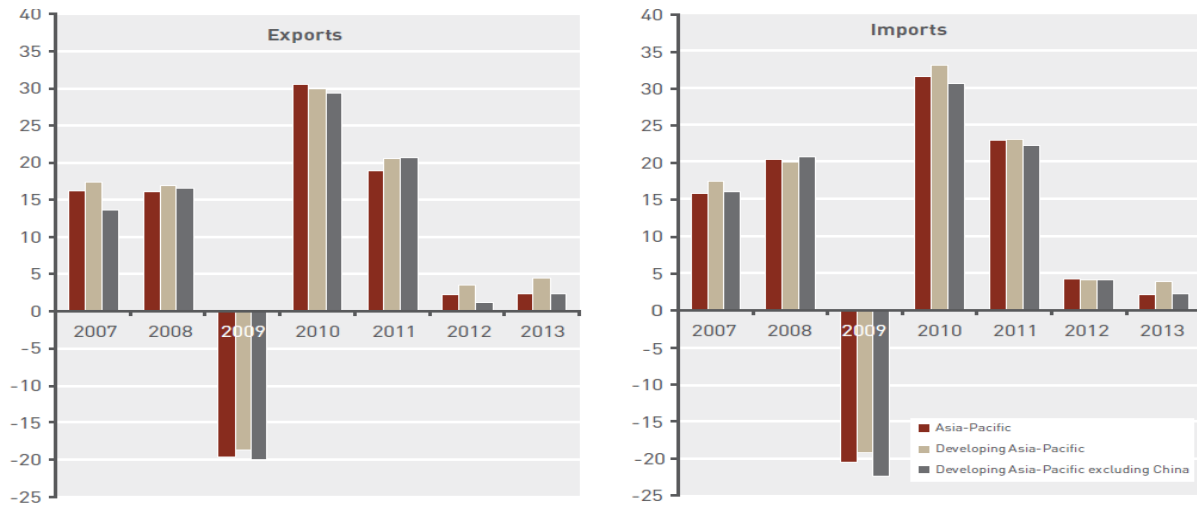
سهام کشور ما از بازار لجستیک قراردادی آسیا- اروپا چقدر است و چه جنبه های عملیاتی و یا قانونی به ویژه در بنادر ایران می تواند منجر به کاهش یا افزایش سهم کشور در مقایسه با سایر کشورهای منطقه گردد؟

با تثبیت و یا آهنگ کند رشد اقتصادی در غرب، اقتصادهای نوظهور در کشورهای در حال توسعه که عمدتاً در آسیا واقع شده اند حرکت تند تری را برای افزایش سهم خود در بازار اقتصادی منطقه و جهان آغاز نموده اند. این کشورها که زمینه رشد اقتصادی در آنها با وجود نیروی کار ارزان، هزینه پایین زمین و زیرساختها، مقررات آسان کارگری و حساسیت کمتر زیست محیطی و عوامل دیگر فراهم است، شرکتهای بزرگ بین المللی و برندهای معتبر را برای سرمایه گذاری و تولید به خود جذب نموده و موجب کاهش هزینه تمام شده کالا و در نهایت سبب افزایش مزیت رقابتی آنان در عرصه تجارت بین المللی در مقایسه با رقیبان خود شده اند.

علیرغم رشد ضعیف اقتصادی در سال ۲۰۱۳، آسیا و اقیانوسیه بزرگترین منطقه تجاری در دنیا محسوب می شود که نزدیک به ۳۷٪ تجارت جهان را به خود اختصاص داده است؛ به عبارت دیگر، این منطقه ۳۸٪ سهم صادرات و ۳۷٪ سهم واردات دنیا را در اختیار دارد. بیش از نصف کل تجارت در این منطقه توسط اقتصادهای خارج از محدوده آسیا - اقیانوسیه انجام می شود. کشور چین دومین صادر کننده بزرگ کالاهای مصرفی و سومین وارد کننده بزرگ کالاهای مصرفی در دنیا محسوب می شود. بیش از ۱۰ اقتصاد در حال توسعه منطقه، در کنار کشور ژاپن و استرالیا در جمع ۲۵ صادر کننده و وارد کننده عمده دنیا قرار دارند. تاکنون، در سال ۲۰۱۴ بیشتر تاجران فعال در منطقه آسیا اقیانوسیه روند رو به رشد ملایمی در بحث صادرات تجربه می کنند. شکل زیر رشد سالانه تجارت کالاهای مصرفی اقتصادهای در حال توسعه منطقه آسیا-اقیانوسیه را در سالهای ۲۰۱۳-۲۰۰۷ (تغییرات درصدی سال به سال) را نشان می دهد.



سازمان بازرگانی آسیا



Source: ESCAP calculation, based on country data from the World Trade Organization, International Trade Statistics Database (accessed September 2014). Country data are available from the ESCAP online statistical database.

با در نظر گرفتن رشد اقتصادی منطقه که کشور چین بعنوان اهرم اصلی رشد آن است و برای بهره گیری از بازار رو به رشد داخلی (منطقه)، این کشور در حال انتقال فرآیند تولید ارزان قیمت خود به کشورهای ویتنام، کامبوج، لائوس و بازارهای پیشرو نظیر میانمار و بنگلادش است که در این حالت ظهور یک " آسیای جدید" دور از ذهن نخواهد بود. لذا شرکتهای بین المللی زیادی آماده سرمایه گذاری در این منطقه برای بهره گیری از سود سرشار مستتر در زنجیره تأمین و لجستیک آن خواهند بود. یعنی از یک رو ارائه خدمات لجستیکی برای اتصال بخشهای تولیدی کشورهای مذکور به بازارهای مصرف داخل منطقه آسیا - اقیانوسیه و از طرف دیگر ارائه خدمات لجستیکی برای ارتباط این کشورها به آفریقا، اروپا و آمریکا می تواند زمینه انعقاد قراردادهای لجستیکی زیادی را برای شرکتهای بین المللی لجستیکی به همراه داشته باشد.

شکل زیر برنامه رشد تولید ناخالص ملی منطقه آسیای شرقی و اقیانوسیه را نشان می دهد



East Asia and Pacific: GDP Growth Projections

percent change from a year earlier

	Forecast					Changes from Apr-13* (in percentage points)	
	2011	2012	2013	2014	2015	2013	2014
East Asia	7.1	5.9	6.0	6.4	6.4	-0.5	-0.3
Developing East Asia	8.3	7.5	7.1	7.2	7.2	-0.7	-0.4
China	9.3	7.8	7.5	7.7	7.5	-0.8	-0.3
Indonesia	6.5	6.2	5.6	5.3	5.8	-0.6	-1.2
Malaysia	5.1	5.6	4.3	4.8	4.8	-0.8	-0.6
Philippines	3.6	6.8	7.0	6.7	6.8	0.8	0.3
Thailand	0.1	6.5	4.0	4.5	5.0	-1.3	-0.5
Vietnam	6.2	5.2	5.3	5.4	5.4	0.1	-0.3
Cambodia	7.1	7.3	7.0	7.0	7.0	0.0	-0.2
Fiji	1.9	2.3	2.4	2.1	2.2	0.2	-0.2
Lao PDR	8.0	8.2	8.0	7.7	8.1	0.4	0.0
Mongolia	17.5	12.4	12.5	10.3	10.0	-0.5	-1.2
Myanmar	5.9	6.5	6.8	6.9	6.9	0.3	0.3
Papua New Guinea	10.7	8.7	4.5	10.0	20.0	0.5	2.5
Solomon Islands	10.7	4.8	4.0	3.5	3.7	0.0	-0.5
Timor-Leste	10.8	10.6	10.4	10.2	11.5	0.0	0.0
Developing East Asia excluding China	4.6	6.2	5.2	5.3	5.7	-0.5	-0.7
ASEAN	4.7	5.6	5.1	5.1	5.4	-0.3	-0.6
Assumptions about the external environment:							
World	3.1	2.5	2.3	3.1	3.4	0.0	0.7
High-income countries	1.8	1.6	1.3	2.1	2.3	0.0	0.6
Developing countries	6.3	4.7	4.8	5.3	5.6	-0.3	-0.2

Source: World Bank data and staff estimates.

*World Bank, "East Asia and Pacific Economic Update: A Fine Balance", April 2013.

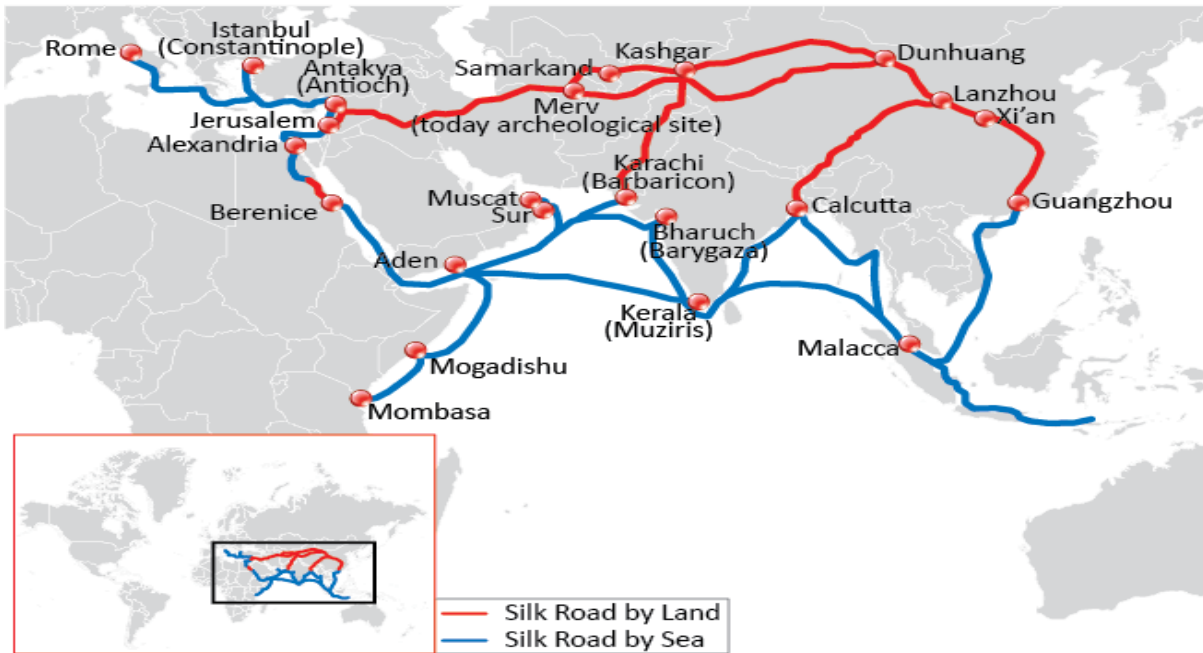
منبع: بانک جهانی

با در نظر گرفتن موارد فوق الذکر و پیش بینی سرمایه گذاری قابل توجه در زیرساخت های منطقه، تأمین کنندگان خدمات لجستیکی تمایل شدیدی برای حضور بیشتر در منطقه برای بهره گیری از فرصت ایجاد شده دارند. در این راستا احیای مجدد جاده ابریشم دریایی و زمینی می تواند عامل ارتباط آسیا و اقیانوسیه به بازارهای داخلی این منطقه و شرق آفریقا و بازارهای بین المللی اروپایی باشد.

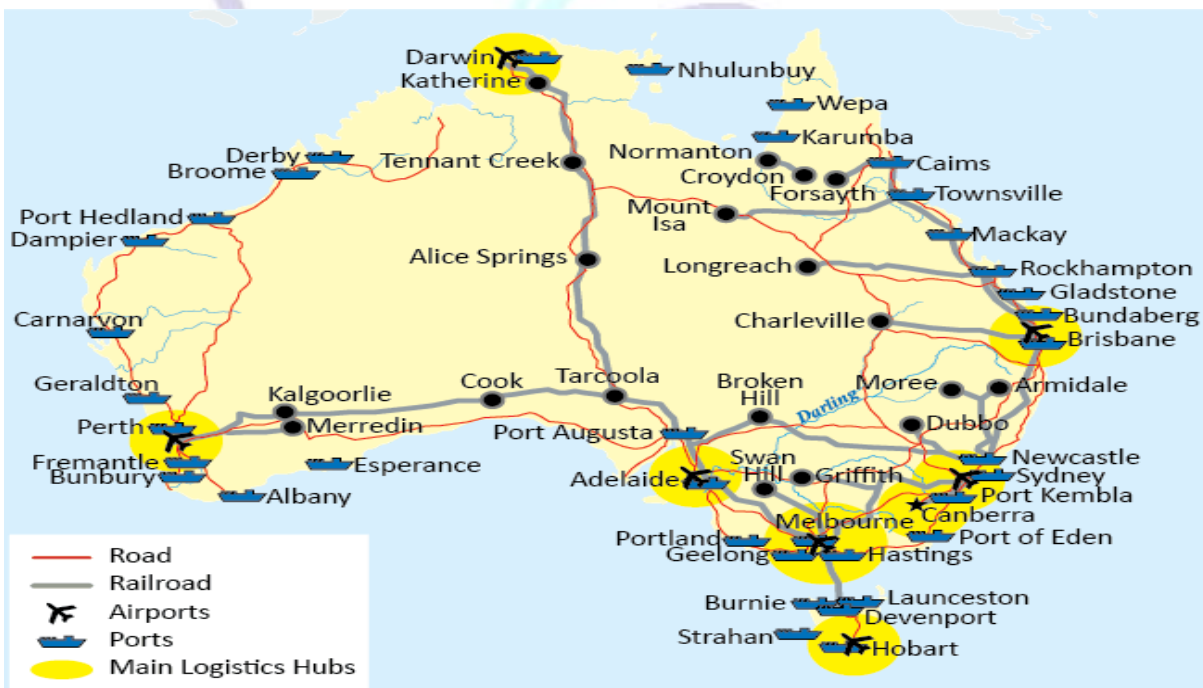
شکل زیر مسیر جاده زمینی و دریایی ابریشم را نشان می دهد



سازمان بنادر و دریانوردی

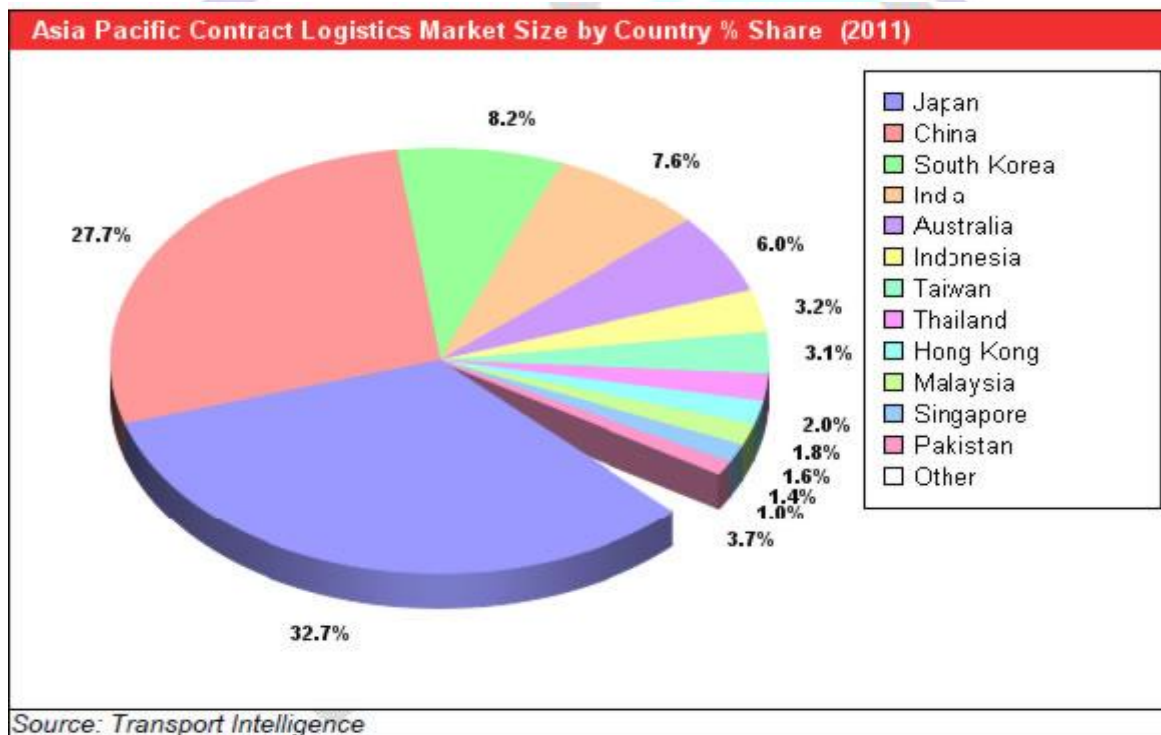


کانونهای اصلی لجستیکی در استرالیا نیز آماده برقراری ارتباط دریایی با سایر کشورها جهت توسعه زنجیره تأمین کالا و ارتباط ساختار تولیدی و بازار مصرف خود با کشورهای آنسوی زنجیره می باشند. شکل زیر ساختار ارتباطی و لجستیکی کشور استرالیا را نشان میدهد.





برای تسهیل تجارت در مسیر جاده ابریشم و تحقق سرمایه گذاری در زیرساخت های لجستیکی کشورهای منطقه آسیا اقیانوسیه، سهم قراردادهای لجستیکی را به ازای هر کشور در شکل زیر نشان داده شده است که در این میان کشور ژاپن در جایگاه اول و کشور چین در جایگاه دوم قرار گرفته (آمار سال ۲۰۱۱) و این نشان دهنده میزان علاقه شرکتهای لجستیکی برای حضور در بازار این کشورهاست. البته تاکنون کشورهای ویتنام، کامبوج، لائوس، میانمار و بنگلادش جایگاه خاصی در این رده بندی نداشته اند ولی با اجرای خط مشی تجاری چین برای انتقال صنایع تولیدی به این کشورها، سهم قراردادهای لجستیکی در این کشورها نیز افزایش خواهد یافت.



بر اساس رده بندی فوق متأسفانه کشورما ایران نتوانسته سهم مناسبی از قراردادهای لجستیکی منطقه را به خود اختصاص بدهد که البته دلایل زیادی در این ناکامی دخیل بوده اند از جمله: ۱- تحریم های ضالمانه که مانع ارتباط بخش تولیدی توانمند ایران با بازارهای منطقه و جهان گردید ۲- عدم حضور شرکتهای بین المللی لجستیکی در کشورمان ۳- زیر ساخت های ناکارآمد نرم افزاری و سخت افزاری لجستیکی در کشور ۴- عدم وجود یک متولی واحد برای ساماندهی امور لجستیکی کشور و هماهنگ نمودن دستگاهها و نهادهای مرتبط ۵- نگاه بخش نگری و



سازمان بازرگانی دریایی

جزیره ای به مقوله لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در کشور ۶- عدم رشد بخش های خدماتی نظیر حمل و نقل، انبارداری و غیره متناسب با نرم های بین المللی و موارد دیگر.

با نگاه کلی به جایگاه ایران در رده بندی لجستیک جهانی در می یابیم که هنوز تا ایجاد زمینه برای حضور شرکتهای مقتدر و مطرح لجستیکی و فورواردرهای^۱ بین المللی فاصله زیادی داریم ولی رسیدن به وضعیت مطلوب دور از دسترس نیست و با توجه موقعیت کشورمان در جاده ابریشم دریایی و زمینی، با برنامه ریزی مناسب و رفع مشکلات مرتبط با شاخصهای لجستیکی می توان سهم مناسبی از بازار قراردادهای لجستیکی آسیا-اروپا را بدست آورد و در بین کشورهای محدوده آسیا-اقیانوسیه جایگاه اصلی مان را احیاء نماییم.

در رده بندی که در سال ۲۰۱۴ توسط بانک جهانی در خصوص شاخص عملکردی لجستیک انجام شده است، کشورها بر اساس شاخص هایی که در ادامه توضیح داده خواهد شد از بین ۱ الی ۵ نمره رده بندی شده اند که نمره ۱ بدترین عملکرد و نمره ۵ بهترین عملکرد را نشان می دهد. در لیست پایین سه کشور موفق در این خصوص لیست گردیده و در ادامه، وضعیت سایر کشورهایی که در همسایگی کشورمان می باشند در این رده بندی مشخص گردیده است. متأسفانه در لیست مذکور نام کشورمان ذکر نگردیده و این در حالی است که در گزارش سال ۲۰۱۲، نمره ایران ۲,۴۹ و در ارزیابی سال ۲۰۱۰ کشورمان نمره ۲,۵۷ را کسب نموده بود.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

رده بندی جهانی شاخص عملکردی لجستیک در سال ۲۰۱۴ (پایین=۱ و بالا=۵):

رتبه	کشور	نمره شاخص عملکردی لجستیک	گمرک	زیرساخت	تسهیل تردد محموله های بین المللی	تسهیلات لجستیکی	رهگیری و ردیابی	رعایت نرم زمانی تعیین شده عبور کالا
۱	آلمان	۴,۱۲	۴,۱۰	۴,۳۲	۳,۷۴	۴,۱۲	۴,۱۷	۴,۳۶
۲	هلند	۴,۰۵	۳,۹۶	۴,۲۳	۳,۶۴	۴,۱۳	۴,۰۷	۴,۳۴
۳	بلژیک	۴,۰۴	۳,۸۰	۴,۱۰	۳,۸۰	۴,۱۱	۴,۱۱	۴,۳۹
۲۷	امارات متحده عربی	۳,۵۴	۳,۴۲	۳,۷۰	۳,۲۰	۳,۵۰	۳,۵۷	۳,۹۲
۲۹	قطر	۳,۵۲	۳,۲۱	۳,۴۴	۳,۵۵	۳,۵۵	۳,۴۷	۳,۸۷
۳۰	ترکیه	۳,۵۰	۳,۲۳	۳,۵۳	۳,۱۸	۳,۶۴	۳,۷۷	۳,۶۸
۴۹	عربستان	۳,۱۵	۲,۸۶	۳,۳۴	۲,۹۳	۳,۱۱	۳,۱۵	۳,۵۵
۵۲	بحرین	۳,۰۸	۳,۲۹	۳,۰۴	۳,۰۴	۳,۰۴	۳,۲۹	۲,۸۰
۵۴	هند	۳,۰۸	۲,۷۲	۲,۸۸	۳,۲۰	۳,۰۳	۳,۱۱	۳,۵۱
۵۶	کویت	۳,۰۱	۲,۶۹	۳,۱۶	۲,۷۶	۲,۹۶	۳,۱۶	۳,۳۹
۷۲	پاکستان	۲,۸۳	۲,۸۴	۲,۶۷	۳,۰۸	۲,۷۹	۲,۷۳	۲,۷۹



سازمان بنادر و دریانوردی

لذا اقدامات زیر در کشور بویژه در بنادر می تواند جایگاه لجستیکی مان را ارتقاء داده و سهم کشورمان را در بازار قراردادهای لجستیک آسیا افزایش دهد:

۱. بازنگری در ساختار ترخیص کالاها در گمرک، کاهش بروکراسی ارزیابی واردات و صادرات و ۲۴ ساعته شدن گمرک در بنادر کشور و مبادی ورودی و خروجی
۲. افزایش کیفیت زیرساختهای تجاری و حمل و نقل کشور، تقویت ناوگان جاده ای، ریلی و دریایی و همچنین ارتباط آژادراهها به مرزهای دریایی و زمینی و دو ریله نمودن خطوط راه آهن
۳. تسهیل تردد محموله های بین المللی از کشور منطبق با قیمت های رقابتی و منطقی
۴. افزایش کیفیت خدمات لجستیکی از طریق تقویت بخش حمل کامیونی، شرکتهای حمل و نقل ملی و بین المللی و منطقی نمودن تعرفه های گمرکی، تسهیل تبادل الکترونیکی اطلاعات در زنجیره تأمین
۵. ایجاد قابلیت ردیابی و رهگیری محموله های داخلی و بین المللی که از خاک کشورمان عبور می نمایند.
۶. رعایت نرم زمانی تعیین شده برای ارسال کالا و تحویل محموله به گیرنده متناسب با برنامه طرح ریزی شده
۷. ایجاد پارک های لجستیکی در نزدیک بنادر و تقویت ارتباط با پسرانه
۸. تقویت زیرساختها و روساختهای بندری جهت کاهش سرویس تایم کشتی ها و کامیون های ورودی و خروجی
۹. اجرای کامل تبادل الکترونیکی اطلاعات در بنادر و یکپارچه سازی نرم افزارهای مورد استفاده
۱۰. تقویت بهره وری در تمامی بخشهای بندری و دریایی
۱۱. ایجاد جاذبه برای شرکتهای بین المللی لجستیکی برای فعالیت و حضور در کشور
۱۲. ایفای نقش مرکز توزیع کالا در منطقه با ایجاد هماهنگی بین تمامی دستگاههای و ارگانهای درگیر در امر ترانزیت کالا



آقای حمید زنگانه از بندر لنگه:

به نظر شما سهم کشور ما از بازار لجستیک قراردادی آسیا - اروپا چقدر است و چه جنبه های عملیاتی یا قانونی به ویژه در بنادر ایران می تواند منجر به کاهش یا افزایش سهم کشور در مقایسه با سایر کشورهای منطقه گردد؟

در دنیای به هم پیوسته کنونی، تجارت جهانی که بین کشورها در جریان است توسط شبکه ای از فعالیتهای لجستیکی جهانی هدایت می شود که به سرعت نیز در حال رشد است. اما سهولت تجارت از طریق این شبکه برای دسترسی به بازارهای بین المللی وابستگی شدیدی به فاکتورهای لجستیکی هر کشور همچون: رویه های تجاری، زیرساختهای ارتباطی و جابجایی، و وضعیت بازارهای داخلی به لحاظ خدمات پشتیبانی دارد. لجستیک دامنه ای از فعالیتهای ضروری تجاری همچون: حمل و نقل، انبارداری، یکپارچه سازی بارهای تجاری، و شفاف سازی فرایند تبادلات مرزی تا سیستمهای توزیع و پرداخت درون کشوری را شامل می شود. به طور کلی، یک شبکه رقابتی از خدمات لجستیک جهانی، اسکلت تجارت بین المللی را تشکیل می دهد. بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تاثیر به سزایی بر فعالیتهای اقتصادی کشورها دارد.

اهمیت لجستیک و زیرساختهای آن در خصوص کشور ایران می تواند صدچندان باشد؛ چرا که کشور ایران به لحاظ جغرافیایی، منطقه ای استراتژیک محسوب می شود که قابلیت تبدیل شدن به حلقه لجستیک بین آسیا و اروپا از یک سو و حلقه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و آبهای آزاد را از سوی دیگر داراست. این موقعیت ویژه، به تنهایی مزیتی محسوب می شود که در صورت توجه صحیح به آن، می تواند جهشی در اقتصاد کشور پدید آورد.

شاخص عملکرد لجستیک (LPI) یک شاخص چندبعدی است که عملکرد بخش لجستیک یک کشور را در شش حوزه که مهمترین ابعاد صنعت لجستیک کنونی را شکل می دهد، اندازه گیری می نماید. این شش حوزه لجستیکی عبارتست از: کارایی فرایندهای ترخیص کالا؛ کیفیت زیرساختهای تجاری و جابجایی؛ سهولت دسترسی به کالاهای مختلف با قیمت رقابتی؛ شایستگی و کیفیت خدمات لجستیکی (متصدیان حمل و نقل، کارگزاران یا



سازمان بازرگانی و دریانوردی

واسطه‌های گمرک؛ توانایی در تعقیب و ردیابی کالاهای ارسالی؛ و بالاخره مناسب بودن زمان تحویل محموله‌ها به مشتری در زمان برنامه‌ریزی شده یا زمان مورد انتظار. البته لازم به ذکر است که هیچیک از این شش حوزه نمی‌تواند به تنهایی بیانگر عملکرد لجستیکی یک کشور باشد؛ بلکه به صورت توأم و در کنار یکدیگر می‌توانند عملکرد لجستیکی کشور را نشان دهند. عملکرد لجستیک تجاری هر کشور به‌طور مستقیم با پیامدهای مهم اقتصادی، همچون: شکوفایی تجاری، تنوع صادرات و رشد اقتصادی مرتبط است.

وضعیت لجستیک ایران با استفاده از «شاخص عملکرد لجستیک» که توسط بانک جهانی تدوین گردیده است در دنیا رتبه ۱۰۳ در بین ۱۵۵ کشور جهان و در منطقه رتبه ۱۶ در بین ۲۲ کشور را دارد.

همانطور که ملاحظه می‌شود، علیرغم اینکه ایران به لحاظ ژئوپلیتیکی موقعیتی استثنایی در منطقه (و حتی جهان) دارد و به‌طور بالقوه یک کشور لجستیکی محسوب می‌شود، ولی متأسفانه به لحاظ عملکرد لجستیک وضعیت مناسبی نداشته این درحالیست که کشورهای همچون امارات، بحرین، کویت، ترکیه و عربستان، علیرغم ضعیف‌تر بودن بسترها و موقعیت جغرافیایی‌شان نسبت به ایران، دارای رتبه‌ای به مراتب بهتر از ایران هستند. با توجه به این نکته ظریف که کشورهای ارمنستان، ترکمنستان، تاجیکستان و افغانستان (که عملکرد لجستیکی بدتر از ایران داشته‌اند) جزو کشورهای محصور در خشکی محسوب می‌شوند که به‌طور طبیعی نمی‌توانند عملکرد لجستیکی مناسبی داشته باشند و عملکرد لجستیکی آنها تا حدی به عملکرد کشورهای همسایه‌شان که دسترسی به آبهای آزاد دارند بستگی دارد، بیش از پیش، وضعیت نامناسب ایران را به لحاظ عملکرد لجستیکی در منطقه نشان می‌دهد.

در نتیجه، وضعیت ایران در شاخص عملکرد لجستیک که بیانگر وضعیت خدمات لجستیک و زیرساختهای لجستیکی کشور می‌باشد، مناسب نبوده و نیازمند توجه و سرمایه‌گذاری جدی روی مقوله لجستیک و توسعه زیرساختهای لجستیکی (سخت‌افزاری و نرم‌افزاری) می‌باشد. نیاز به سرمایه‌گذاری قابل توجه در حوزه لجستیک و زیرساختهای آن وقتی صدچندان می‌شود که بدانیم ایران به لحاظ جغرافیایی یک کشور لجستیکی بالقوه در دنیا و منطقه محسوب می‌شود که می‌تواند درآمد سالیانه‌ای فراتر از درآمدهای نفتی از محل فعالیتهای لجستیکی کسب



سازمان باادوردیانوردی

نماید (همانگونه که کشورهای ترکیه و امارات چین می کنند) و از طرفی طبق سند چشم انداز ۱۴۰۴ به دنبال این هستیم که کشور اول منطقه به لحاظ اقتصادی و تجاری باشیم.

و اما در پاسخ به سوال دوم، تبیین اقدامات لازم توسط دولت‌ها جهت تحقق توسعه حوزه لجستیک را ایجاب می کند که قطعاً این اقدامات باید در قالب برنامه‌های بلندمدت، میان مدت و کوتاه مدت توسعه لجستیک پیش بینی شوند. حوزه لجستیک متشکل از مولفه‌های گوناگون زیرساختی است که هر یک نیازمند اقدامات ویژه‌ای است. مولفه‌های زیرساختی لجستیک را می توان در دو گروه فیزیکی و غیرفیزیکی تفکیک نمود. زیرساخت‌های فیزیکی شامل کلیه زیرساخت‌های عمومی یا خصوصی است که توسط بنگاه‌های دولتی و خصوصی جهت انجام فعالیت‌های لجستیکی مورد استفاده قرار می گیرند. این موارد شامل زیرساخت‌های حمل و نقل و جابجایی، توزیعی (فروشگاه‌های زنجیره‌ای و سایر واحدهای عرضه کالا)، ذخیره سازی و هاب‌های لجستیکی می شوند. زیرساخت‌های غیرفیزیکی شامل کلیه زیرساخت‌های نرم افزاری و پشتیبانی کننده حوزه لجستیک است که از آن جمله می توان به زیرساخت‌های فناوری (فناوری‌های حوزه لجستیک)، حقوقی (قوانین و مقررات) و مالی (بانک و بیمه)، بنگاه‌ها لجستیکی (صنعت لجستیک) و نهادهای لجستیکی، سیستم‌های لجستیکی در سطح بنگاهی و منابع انسانی حوزه لجستیک اشاره نمود.

اقدامات عمده دولت در جهت توسعه حوزه لجستیک را می توان با توجه به مولفه‌های زیرساختی تفکیک شده حوزه لجستیک، در سه گروه عمده تقسیم بندی نمود:

- اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در زیرساخت‌های فیزیکی،
- تدوین و تصویب قوانین مورد نیاز در حوزه لجستیک،
- اتخاذ اقدامات تشویقی و حمایتی جهت رفع چالش‌های حوزه لجستیک.

موانع توسعه لجستیک تامین در کشور:

✓ زیرساخت‌های ضعیف حمل و نقل و قوانین متعدد و مختلف مربوط به آن



سازمان بنادر و دریانوردی

- ✓ وسایل حمل و نقل فرسوده و ناکافی
- ✓ شبکه جاده ای ناکافی
- ✓ انبارهای ناکافی
- ✓ شبکه راه آهن اندک و قدیمی
- ✓ چالش های اقتصادی
- ✓ درک ضعیف از اقتصاد رقابتی
- ✓ ضعف در برنامه ریزی اقتصادی واقع بینانه و عملی
- ✓ ضعف در تثبیت مسیر اقتصادی
- ✓ بازار کوچک داخلی و کمبود اطلاعات در بازار
- ✓ سیستم بانکی ناکارا و نرخ های بهره بالا
- ✓ مشکلات و نارسایی ها در حمایت های اقتصادی دولت
- ✓ ناکارایی نظام مالیاتی
- ✓ چالش های مدیریتی
- ✓ مدیریت بروکراتیک و عدم هماهنگی های میان سازمانی در زنجیره

مهمترین ابعاد لجستیک تجاری در بنادر : مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

- ✓ کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی
- ✓ کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل
- ✓ سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی
- ✓ ظرفیت و کیفیت خدمات
- ✓ امکان ردیابی یا ردگیری محموله ها
- ✓ میزان تحویل بموقع محموله ها



آقای محمد زراعت کار مقدم از بندر لنگه:

سهام کشور ما از بازار لجستیک قراردادی آسیا - اروپا چقدر است؟

در دنیای کنونی، لجستیک نقشی مهم در ایجاد توسعه پایدار دارد. براساس مطالعات معتبر بین‌المللی، بهبود و ارتقای عملکرد لجستیک به عنوان یکی از اهداف مهم توسعه کشورها، طی سالیان اخیر، مطرح شده است؛ چراکه لجستیک تاثیر به‌سزایی بر فعالیتهای اقتصادی کشورها دارد. تبدیل شدن به هاب لجستیکی بین‌المللی و منطقه‌ای، یکی از مهمترین راهبردهای تجاری کشورها طی سالیان اخیر در رشد و توسعه اقتصادی بوده است. برای تبدیل یک کشور به هاب لجستیکی/تجاری، هم ویژگی‌های جغرافیایی و هم وضعیت زیرساخت‌های لجستیکی آن باید مدنظر قرار گیرد. تعداد کشورهای همسایه دارای مرز دریایی و زمینی، سطح دسترسی به بازارهای منطقه‌ای از طریق مدهای مختلف حمل‌ونقل، طول مرزهای آبی، کریدورهای ترانزیتی که کشور در آنها عضو است، طول کل جاده‌ها، طول بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها، طول خطوط ریلی، تعداد بنادر، تعداد فرودگاه‌های بین‌المللی، ارتباطات حمل‌ونقل چندوجهی، کمیت و کیفیت هاب‌های لجستیکی داخل کشوری و وضعیت کلی تجارت و صنعت لجستیک کشور به عنوان مهمترین ویژگیها و پتانسیل‌های لازم برای تبدیل شدن کشوری به هاب لجستیکی مورد توجه می‌باشند.

یکی از عوامل موفقیت تجارت خارجی، وجود زنجیره‌های کارآمدی از عملیات و زیرساخت‌های لجستیک و حمل و نقل از مبدا تا مقصد است. این زنجیره‌ها شامل مولفه‌هایی هستند که در هماهنگی با یکدیگر، جریان کالا را از نقطه مبدا به مقصد ممکن می‌سازند. یک گروه از این مولفه‌ها زیرساخت‌های حمل و نقل و لجستیک اعم از شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی و پایانه‌های اتصال دهنده آنها با یکدیگر هستند. گروه مهم دیگر هاب‌های لجستیکی به عنوان مکان‌هایی برای دریافت، ذخیره‌سازی، ادغام و ارسال کالا و در کنار آن ارائه انواع خدمات لجستیکی پیشرفته هستند.



سازمان بنادر و دریانوردی

ایران نیز با توجه به سابقه دیرینه بازرگانی و لجستیک، موهبت‌های خدادای و موقعیت ژئوپلیتیک خود باعث شده است تا ایران را کشوری لجستیکی بنامند. قرار گرفتن در مسیر پنج کریدور اصلی ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی، امکان استفاده و بکارگیری همه روش‌های پنجگانه حمل‌ونقل (اعم از: جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و خطوط لوله)، داشتن ساحل آبی و مرز خشکی گسترده، دسترسی به آب‌های آزاد، داشتن بنداری که پتانسیل قرار گرفتن بین ده بندر بزرگ لجستیکی دنیا را دارا هستند، وسعت زیاد و بازار مصرف وسیع کشور، دسترسی به کشورهای زیاد در شعاع مشخص جغرافیایی، وجود ارتباط کالایی زیاد بین کشورهای اطراف ایران که ترانزیت آنها از ایران (در صورت فراهم بودن شرایط مساوی با سایر مسیرهای رقیب) هم به لحاظ زمان و هم هزینه مقرون به صرفه‌تر می‌باشد؛ همه و همه بیانگر مزیت‌های لجستیکی فوق‌العاده و حتی منحصر بفرد ایران می‌باشد.

نگاهی به وضعیت کشورمان در حوزه لجستیک و حمل‌ونقل برای تجارت خارجی، این مسئله را آشکار می‌کند که اصولاً برخی مولفه‌های مهم و حیاتی مرتبط با این موضوع در کشور تقریباً غایب هستند. پایانه‌های حمل و نقل ترکیبی برای انتقال کالا بین شبکه‌های جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی که بتوانند دو یا بیشتر این شبکه‌ها را به یکدیگر متصل کنند تقریباً وجود ندارند. از طرف دیگر هنوز هیچ هاب لجستیکی در کشور توسعه نیافته است. هاب‌های لجستیکی بسته به نوع و سطح جغرافیایی ارائه خدمات خود در انواع مختلف طبقه‌بندی می‌شوند که البته حتماً باید پایانه حمل‌ونقل ترکیبی را به عنوان جزوی از ساختار خود داشته باشند. در این رابطه بنادر خشک، مراکز لجستیکی بین‌المللی و شهر لجستیک مهم‌ترین هاب‌های لجستیکی با قابلیت ارائه خدمات در سطح بین‌المللی هستند. تلاش برای ایجاد اولین بندر خشک کشور در ایستگاه آپرین در نزدیکی تهران دهه هاست که به نتیجه نرسیده و علیرغم تأمین برخی زیرساخت‌ها موانع جدی در راه اندازی آن وجود دارد. ایجاد سایر هاب‌های لجستیکی اگر چه در برنامه پنجم توسعه مد نظر قرار گرفت اما اقدام جدی برای تحقق آن صورت نگرفت. لازمه بکارگیری پایانه‌های ترکیبی و هاب‌های لجستیکی وجود خدمات حمل‌ونقل چندوجهی و خدمات لجستیک طرف سوم است. ضوابط فعالیت این نوع کسب و کارها و ارائه خدمات مرتبط در کشور ما وجود نداشته و در نتیجه این خدمات در کشور هنوز رسماً تعریف نشده‌اند.



سازمان بازرگانی دریانوردی

یکی از دلایل عمده عدم توسعه این مولفه ها در کشور را شاید بتوان ماهیت چندبخشی اغلب آنها دانست که در شاید حوزه وظایف و ماموریت‌های یک نهاد مشخص نمی‌گنجند. در اغلب این مولفه ها وزارت راه و شهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، گمرک ج.ا.ا و سایر دستگاه‌های دولتی به عنوان نهادهای دخیل در این موضوعات مطرح هستند. تفاوت و گاه تضاد در دیدگاه‌های دستگاه‌های دخیل می‌تواند مانع بزرگی برای توسعه مولفه های حمل و نقل و لجستیک در تجارت بین المللی و حتی داخلی باشد.

سازمان‌های بین المللی با درک ضرورت هماهنگی بین نهادی، تسهیل تجارت بین‌المللی و البته تسهیل حمل و نقل را موضوعی می‌دانند که باید با همکاری کلیه بخش‌های دولتی دخیل و نمایندگان بخش خصوصی اجرایی شود. در این رابطه، ایجاد نهادهای هماهنگی تحت عنوان "ارگان‌های ملی تسهیل تجارت"، "بدنه های ملی تسهیل تجارت" و "کمیته ملی تسهیل تجارت و حمل‌ونقل" توسط سازمان‌هایی چون UN/CEFACT، UNCTAD و UNESCAP مورد تاکید قرار گرفته است. این نهادها به عنوان محلی برای بحث، تبادل آرا، رفع تضادهای دیدگاه و اجماع در مورد موضوعات تسهیل تجارت و حمل و نقل بین الملل عمل می‌کنند. در کشور ما نیز ایجاد نهادی تحت عنوان کمیته ملی تسهیل و تجارت بین الملل شاید بتواند بستر مناسبی را برای هماهنگی بین دستگاه‌های دولتی و بین دولت و بخش خصوصی در این زمینه فراهم کند.

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



آقای محمد کریم کریمی از بندر امام خمینی:

به نظر شما سهم کشور ما از بازار لجستیک قراردادی آسیا- اروپا چقدر است و چه جنبه های عملیاتی یا قانونی بویژه در بندر ایران می تواند منجر به کاهش یا افزایش سهم کشور در مقایسه با سایر کشورهای منطقه گردد؟

توجه به گسترش فعالیتهای صنعتی و بازرگانی و عزم جدی در سطوح مختلف کشورها در زمینه تعالی و توسعه، دقت در تمامی ابعاد تامین، تولید و توزیع را فراتر از نوع و کیفیت محصول برای جهش در پیشرفت ایجاد می نماید. مطالعه تجربه جهانی در این زمینه نقش مدیریت زنجیره تامین و لجستیک را بسیار برجسته می نماید. بخش مهمی از محصولات و خدمات مرتبط با مدیریت زنجیره تامین و لجستیک در حوزه هایی تعریف می شوند که عبارتند از: سیستمها و تجهیزات حمل و نقل محصولات و بار، فناوری ها و سیستمهای ذخیره سازی و انبارش، فناوری های حمل و نقل اقلام خشک، اقلام مایع و اقلام فله ای، خدمات و فناوری های لجستیک مواد خطرناک دارای ریسک و ویژه، انواع سیستمهای کنترل (بیسیم و...)، سیستم ها و نرم افزارهای مدیریت حمل و نقل و مدیریت انبار و غیره. بدین ترتیب فعالان عرصه حمل و نقل از شاخص ترین فعالان عرصه لجستیک و خدمات زنجیره تامین هستند چرا که تامین هر یک از سیستم های بالا وابسته به توسعه ی زیر ساخت های شبکه حمل و نقل بین المللی و ملی کشورها می باشد، در حقیقت حمل و نقل حلقه واسطه کلیدی میان تولید کننده و خریدار در زنجیره تامین می باشد که همواره تلاش طرفین معامله نیز در راستای کاهش این هزینه های حمل و نقل بوده است.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی

جایگاه و شاخص عملکرد لجستیک ایران

شاخص عملکرد لجستیک تجاری بانک جهانی، عملکرد کشورها را در ۶ زمینه که مهمترین ابعاد لجستیک تجاری را نشان می دهند، اندازه گیری می کند. این ۶ مؤلفه عبارت است از:

- ۱- کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی
- ۲- کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل
- ۳- سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی



۴- ظرفیت و کیفیت خدمات

۵- امکان ردیابی یا ردگیری محموله ها

۶- میزان تحویل بموقع محموله ها

این مؤلفه‌ها شامل مسائل سنتی (رویه‌های گمرکی و کیفیت زیرساختها) تا مسائل جدید (ردگیری محموله‌ها، تحویل بموقع محموله‌ها، و کیفیت لجستیک داخلی) می‌شوند. بررسی لجستیک تجاری از دو بخش عمده تشکیل می‌شود که بر دو دیدگاه بین‌المللی و داخلی مبتنی است. عملکرد لجستیک تجاری جهانی نشانگر ارزشیابی کیفی یک کشور در ۶ حوزه مذکور به وسیله شرکای تجاری آن کشور و دست‌اندرکاران لجستیک در خارج از آن کشور است. عملکرد لجستیک داخلی نشانگر ارزیابی کیفی و کمی یک کشور به وسیله دست‌اندرکاران لجستیک در داخل آن کشور است (شامل اطلاعات مفصل‌تری درباره محیط لجستیک، فرایندهای محوری لجستیک، نهادها و زمان و هزینه لجستیک). این داده‌ها دست‌اندرکاران، تحلیلگران و سیاستگذاران را قادر می‌سازد که عوامل تعیین‌کننده عملکرد لجستیک را در یکایک کشورها بررسی کنند. انجام اصلاحات عملی در زمینه تسهیل تجارت یا حمل و نقل به یکی از اولویتهای اصلی توسعه در سالهای اخیر تبدیل شده است. تلاشهای سنتی برای تسهیل تجارت روی حمایت از سرمایه‌گذاری در زمینه زیرساختهای تجاری و نوسازی گمرک بویژه با استفاده از فناوری اطلاعات متمرکز بوده است، ولی حوزه‌های جدیدی مثل بازار خدمات لجستیک، هماهنگی فرایندهای مرزی و اقدامات مشترک بین‌المللی نیز باید مورد توجه قرار گیرند. بررسی عملکرد لجستیک تجاری ایران طی سه مقطع سالانه ۲۰۰۷، ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲ گویای آن است که ایران با احراز ارزش عددی ۲,۴۹ از ۵ در شاخص عملکرد لجستیک رتبه ۱۱۲ را در میان ۱۵۵ کشور در سال ۲۰۱۲ احراز کرده است. امتیاز لجستیک تجاری ایران از ۲,۵۷ در سال ۲۰۱۰ به ۲,۴۹ در سال ۲۰۱۲ تنزل یافته است که در نتیجه آن رتبه لجستیک تجاری ایران از ۱۰۳ در سال ۲۰۱۰ به ۱۱۲ در سال ۲۰۱۲ رسیده است. در سال ۲۰۱۲ فاصله ایران از مرز و نقطه ایده‌آل ۳۹,۷ درصد بوده است؛ در حالی که فاصله ترکیه ۱۵,۰۱ درصد است یعنی وضعیت ترکیه نزدیک به ۲۵ درصد بهتر از ایران است. در دو سال گذشته، لجستیک تجاری ایران به میزان یک درصد رو به وخامت گذارده و شکاف ما با نقطه ایده‌آل از ۳۷,۵ به ۳۹,۷ درصد افزایش یافته است. ارزیابی عملکرد اجزای شش‌گانه شاخص لجستیک تجاری ایران گویای آن است که در سال ۲۰۱۲ رتبه و ارزش عددی ایران در شش مؤلفه شاخص عملکرد لجستیک تجاری شامل



سازمان بازرگانی دریانوردی

کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۱۲۶ و ۲،۱۹)، میزان تحویل بموقع محموله‌ها (۱۳۸ و ۲،۶۶)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۱۱۵ و ۲،۴۹)، کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل (۱۰۰ و ۲،۴۲)، ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (۸۷ و ۲،۶۶) و امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (۱۰۸ و ۲/۴۹) بوده است. این در حالی است که در سال ۲۰۱۰ کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی (۱۰۶ و ۲،۲۲)، کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل (۸۶ و ۲،۳۶)، سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی (۱۲۱ و ۲،۴۴)، ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک (۶۹ و ۲،۶۵)، امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها (۱۱۰ و ۲،۵۰) و میزان تحویل بموقع محموله‌ها (۸۵ و ۳،۶۲) قرار داشت که گویای نه تنها پائین بودن کلی جایگاه شاخص عملکرد لجستیک تجاری ایران و به تبع آن در هر شاخص شاخص تشکیل دهنده آن است، بلکه اساساً رو به نقصان گذاردن ارزش عددی و رتبه در بسیاری از ۶ زیرشاخص و متعاقباً در کل شاخص لجستیک تجاری ایران بوده است. به طور نسبی مهم‌ترین نقصان و ضعف در لجستیک تجاری در حوزه سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها و کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی و میزان تحویل بموقع محموله‌ها بوده است، در حالی که در حوزه ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک و کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل وضعیت چندان ضعیف نبوده است. به عبارتی، با همین ظرفیت و زیرساخت‌های خدمات لجستیک تجاری، با باز تخصیص بهینه در چهار حوزه مورد بحث امکان ارتقای شاخص عملکرد لجستیک تجاری کشور وجود دارد (سلیمانی سدهی، ۱۳۹۱).

ارزیابی عملکرد اجزای شش‌گانه شاخص لجستیک تجاری ایران در سالهای ۲۰۱۰ و ۲۰۱۲		
۲۰۱۲ (رتبه و شاخص)	۲۰۱۰ (رتبه و شاخص)	شرح
(۲۶ و ۲،۱۹)	(۱۰۶ و ۲،۲۲)	کارآمدی فرایند ترخیص گمرکی
(۳۸ و ۲،۶۶)	(۸۵ و ۳،۶۲)	میزان تحویل بموقع کالاها
(۱۱۵ و ۲،۴۹)	(۱۲۱ و ۲،۴۴)	سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی
(۱۰۰ و ۲،۴۲)	(۸۶ و ۲،۳۶)	کیفیت زیرساختهای تجارت و حمل و نقل
(۸۷ و ۲،۶۶)	(۶۹ و ۲،۶۵)	ظرفیت و کیفیت خدمات لجستیک
(۱۰۸ و ۲،۴۹)	(۱۱۰ و ۲،۵۰)	امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها
(۱۱۲ و ۲،۴۹)	(۱۰۳ و ۲،۵۷)	شاخص عملکرد لجستیک ایران



بررسی وضعیت لجستیک در بنادر کشور

به طور نسبی مهم‌ترین نقصان و ضعف در لجستیک تجاری کشور در حوزه سهولت انجام حمل و نقل با قیمت رقابتی، امکان ردیابی یا ردگیری محموله‌ها و کارآمدی فرآیند ترخیص گمرکی و میزان تحویل بموقع محموله‌ها بر شمرده شده است و همچنین با توجه به اینکه سهم بیش از ۹۰ درصدی حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی کالاها می‌باشد، لذا این امر سهم بنادر تجاری کشور را در شاخص‌های مذکور بیش از پیش نمایان می‌سازد و بهبود عملکرد زنجیره لجستیک کشور در شاخص‌های عملیاتی فوق‌تر از همه در بهبود عملکرد سهولت انجام حمل و نقل با قیمتی رقابتی در بنادر، ردیابی کردن کالاها و فرآیند ترخیص گمرکی که عمدتاً از دروازه‌های بنادر کشور وارد و یا خارج می‌شوند و تحویل به موقع کالاها که در گرو وجود شبکه‌های مناسب و زیرساخت‌های ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی مناسب در پست‌کرانه‌های بنادر می‌باشد.

امروزه یکی از فاکتورهایی که با آن به ارزیابی عملکرد بنادر در سطح جهانی پرداخته می‌شود زمان رسوب کالا و کانتینر در بنادر است. مدیران بنادر همواره به دنبال پیدا کردن راه‌های موثر و جدید برای کاهش چرخه‌ی زمان بر ترخیص کالا از بنادر هستند. طولانی بودن زمان رسوب کالا می‌تواند تاثیر مستقیم بر قیمت تمام شده یک محصول در صادرات و واردات داشته باشد. در جدول شماره ۱ لیستی از زمان متوسط رسوب کالا در برخی از بنادر دنیا آورده شده است.

جدول ۱- زمان رسوب کالا در برخی بنادر دنیا (Ing Hsu et al, 2009, 12)

بندر	کشور	زمان رسوب کالا در بندر (روز)
Los Angeles	آمریکا	۴
Rotterdam	هلند	۳
Hong Kong	هنگ کنگ	۲-۳
Singapore	سنگاپور	۲
Maldives	مالدیو	۲۲
Jebel Ali	امارات متحده عربی	۵



همانطور که در جدول شماره ۱ مشاهده می شود مدت زمان رسوب کالا در بنادر کشورهای پیشرفته کم است. می توان گفت که این مشکل در بنادر این کشورها بصورت مطلوبی حل شده است. این در حالی است که مدیران بنادر همواره در حال پیدا کردن راه حل های موثر و جدید برای بهبود این فاکتور هستند. در مقابل زمان رسوب کالا در بنادر کشورهای در حال توسعه بسیار بالا بوده و کشور ما نیز همچون سایر کشورهای در حال توسعه با این مشکل مواجه است.

بکارگیری سیستم های حمل و نقل هوشمند در بنادر

امروزه فناوری اطلاعات به عنوان یکی از تکنولوژی های نوین بشری، نه تنها خود دستخوش تغییرات ژرفی شده، بلکه به سرعت در حال تاثیر گذاری بر الگوی زندگی، روش تحقیق، آموزش، مدیریت، تجارت، حمل و نقل، مقوله های ایمنی و امنیتی و دیگر زمینه های زندگی انسانی است. انجام فعالیت های تجاری در عصر انفجار اطلاعات امری بس دشوار است، چرا که عبور از میان انبوهی از اطلاعات، یافتن مطالب مورد نیاز، پالایش آن ها، تحلیل مطالب، دسته بندی و ذخیره مطالب منتخب برای عوامل تصمیم گیرنده در محیط تجاری الکترونیکی بسیار تعیین کننده است. بهره گیری از فنون و تکنولوژی های نوین در بنادر تجاری بزرگ دنیا در چند دهه اخیر ثمرات بسیاری را برای آن ها به ارمغان آورده است. بنادر به لحاظ نقش خود در زنجیره تأمین بین المللی همواره مورد توجه بوده اند. افزایش سرعت و کاهش زمان انجام عملیات، کاهش ریسک فعالیت های دریایی و بندری و افزایش ضریب ایمنی از مشخصه های مهم بنادر توسعه یافته و طراز اول جهان می باشد. امروزه سعی تمامی بنادر در جلب هرچه بیشتر رضایت مشتریان می باشد. بهره گیری از تکنولوژی هایی همچون GPS، RFID، سیستم های کنترل ترافیک دریایی و سیستم های هوشمند مدیریت تجهیزات جهت جلوگیری از برخورد و تصادم در بنادر می تواند به عنوان راه حل بسیاری از معضلات کنونی بنادر از جمله کاهش ریسک، افزایش ضریب ایمنی فعالیت ها و در مجموع ارایه تصویری مناسب تر از بنادر جهت جذب مشتریان و سرمایه گذاران باشد. امروزه شاهد آنیم که بنادر برتر جهان جهت کاهش ریسک سرمایه گذاری متوسل به فناوری اطلاعات و ارتباطات شده اند و با به کار گیری تکنیک های متنوع چهره ای ایمن همراه با آسودگی خیال جهت سرمایه گذاری را به بندر خود بخشیده اند. ایجاد تسهیل در فرآیند ارائه خدمات دریایی و بندری موجبات تسهیل در فرآیند صادرات و واردات کشورها را فراهم آورده و در نتیجه کاهش بهای تمام شده کالاها را در پی خواهد داشت.



نتیجه گیری

نبود زیر ساخت های مناسب و یا کارا در شبکه ی حمل و نقل ترکیبی متصل به بنادر باعث بروز مشکلات عدیده ای برای بنادر میگردد که از آنها می توان به افزایش مدت زمان لازم جهت تخلیه کالاها از بندر و همچنین پر ماندن انبارها و رسوب کانتینری در محوطه های بندری و همچنین ایجاد صف های طویل کامیون در اسکله ها و همچنین گیت های ورودی و خروجی بندر و در نتیجه بازدهی و کارایی پایین بنادر اشاره کرد، لذا وجود یک زنجیره تامین مناسب در شبکه حمل و نقل ترکیبی متصل به بنادر میتواند نقش بسزایی را در جهت رفع و یا بهبود مشکلات فوق الذکر که امروزه بسیاری از بنادر کشورهای در حال توسعه بویژه بنادر ایران با آن مواجه میباشند را داشته باشد. همچنین از آنجایی که انجام تجارت جهانی صرفاً زمانی صورت می پذیرد که هزینه های حمل و نقل کالای وارداتی در قیاس با خرید کالای داخلی به صرفه باشد، لذا بکارگیری شبکه حمل و نقل ترکیبی و استفاده از سیستم های حمل و نقل هوشمند میتواند نقش بسزائی را در کاهش هزینه های حمل و قیمت نهایی محصول و در نتیجه توسعه تجارت جهانی بویژه تجارت الکترونیک جهانی بدلیل سهولت و اعتماد سازی بیشتر نماید، که این امر در نهایت موجب شکل گیری یک زنجیره تامین جهانی با کارایی بسیار بالا می گردد. همچنین از آنجایی که ایران در موقعیت استراتژیک بی نظیر کریدور شمال-جنوب جهت عبور کالاهای صادراتی از آسیا به اروپا قرار گرفته است، لذا ارتقاء زیر ساخت های ناوگان حمل و نقل جاده ای و ریلی کشور و رفع موانع حقوقی دست و پا گیر کشور میتواند نقش بسزایی را در تکمیل این زنجیره تامین جهانی داشته باشد و در آمد های ترانزیتی بیشماری را برای کشور محقق سازد.

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



سازمان نادر و دریانوردی

آقای سجاد قاسمی از بندر شهید رجایی:

به نظر شما سهم کشور ما از بازار لجستیک قراردادی آسیا - اروپا چقدر است و چه جنبه های عملیاتی یا قانونی به ویژه در بنادر ایران می تواند منجر به کاهش یا افزایش سهم کشور در مقایسه با سایر کشورهای منطقه گردد؟

ایران با توجه به سابقه دیرینه بازرگانی و لجستیک، موهبت های خدادادی و موقعیت ژئوپلیتیک و قرار گرفتن در مسیر پنج کریدور اصلی ترانزیت و حمل و نقل بین المللی، امکان استفاده و به کارگیری همه روش های پنج گانه حمل و نقل از قبیل جاده، ریل، هوا، دریای و خطوط لوله داشتن ساحل آبی و مرز خشکی گسترده، دسترسی به آب های آزاد، داشتن بندرهایی گسترده در سواحل شمالی خلیج فارس، وسعت زیاد و بازار مصرف وسیع کشور، دسترسی به کشورهای زیاد در شعاع مشخص جغرافیایی، وجود ارتباط کالایی زیاد بین کشورهای اطراف ایران که ترانزیت آن ها از ایران هم به لحاظ زمان و هم هزینه مقرون به صرفه تر می باشد؛ همه و همه بیانگر قابلیت های لجستیکی فوق العاده و حتی منحصر به فرد ایران می باشد.

کشور ترکیه و همچنین ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود دقیقاً در قلب مسیر تجاری جاده ابریشم قرار دارد. توسعه های برنامه ریزی شده برای زیرساخت های تجاری این کشور از قبیل بنادر، فرودگاه ها و شبکه جاده ای نشانه های آشکاری از علم این کشور برای بهره گیری هر چه بهتر از مزیت جغرافیایی این منطقه در تبدیل شدن به گذرگاه ترانزیتی منطقه هستند. ایران می تواند بمانند کشور ترکیه نقش هاب ترانزیتی منطقه را ایفا نماید. چراکه هر دو کشور ارتباط دهنده شرق به غرب هستند. بدون شک این دو کشور نقش مکمل یکدیگر را در برقراری زنجیره مسیرهای ترانزیتی بین شرق و غرب را ایفا می کنند.

همچنین ایران به دلیل دسترسی به آب های آزاد در بخش جنوبی کشور، می تواند بمانند کشور امارات نقش هاب توزیع دریایی و هوایی را ایفا کند. چراکه وضعیت جغرافیایی جنوب کشور مشابه و در مواردی بهتر از کشور امارات است. مزیت ایران ایجاد ارتباط بین بخش وسیعی از آسیا و بخصوص خاورمیانه و آب های آزاد است که امارات به دلیل دسترسی محدود زمینی به چند کشور عربی از این مزیت محروم است. لذا ایران به جهت دارا بودن این مزیت، می تواند به هاب ترانزیت و توزی دریایی و زمینی یا هوایی بخش قابل توجهی از آسیای غربی و آسیای میانه



تبدیل شود.

به دلیل اینکه که فرآیند تولید ارزان قیمت و کم هزینه کشور چین اکنون در حال انتقال به کشورهای همچون ویتنام، کامبوج، لائوس و بازارهای مرزی همچون میانمار و بنگلادش است و اکثر این کشورها هنوز از مسیرهای هوایی و زمینی مناسبی برای جابجایی کالا برخوردار نمی باشند.

این کشورها اکثراً کشورهای مرتبط با دریا می باشند از این رو ایران با دارا بودن بنادر در جنوب کشور و مخصوصاً بندر چابهار که در سنوات اخیر توسعه گسترده ای توسط پیمانکاران هندی در آن به وجود آمده می تواند با توجه به موقعیت جغرافیایی خود که قرار گرفتن در دریای عمان و ابتدای حوزه کشورهای رقیب است سهم شایانی از جابجایی کالا تولیدی و یا مصرفی کشورهای یادشده را از طرق کریدور شمال به جنوب را به خور اختصاص دهید.

با این حال کشور ایران با مشکلات زیر روبه روست که رفع آن ها تأثیر زیادی در جذب سهم بازار دارد

- کمبود ظرفیت فیزیکی یا زیرساخت های ضعیف نگهداری

بنادر ایران نیز دارای نقص هایی در تجهیزات مدرن بندری جهت تخلیه و بارگیری سریع تر دارد، انبارها نیز نیازمند مقاوم سازی با فناوری مدرن برای افزایش امنیتی، غربالگری و ایمنی است، همچنین نبود سیستم های حمل و نقل چندوجهی از قبیل ریلی در بعضی بنادر و همچنین جاده ای با اثربخشی کم در بنادر دیگر باعث کاهش ارتباطات بنادر و قسمت های دیگر کشور گشته است.

- مقررات ضعیف، متعدد و دست و پا گیر

وجود تعداد زیادی قوانین دست و پاگیر گمرکی که باعث کاهش بازدهی ورود و خروج کالا به کشور شده و همچنین هزینه هایی که برای تسهیل ارتباطات در مرزها اغلب به صورت منطقه ای می باشد و قوانین موجود آن بسیار دست و پاگیر بوده و نیاز به ساده سازی اسناد آداب و رسوم وجود دارد و همچنین میزان بازرسی بسیار زیاد می باشد به دلیل آشنا نبودن و یا شفاف نبودن قوانین است.



سازمان بنادر و دریانوردی

لطفاً دیدگاه ها و نقطه نظرات خود را برای مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی ارسال نمایید. این خبرنامه تنها بار آسمانی و

مساعدت شما همکاران فریخته امکان بهبود خواهد داشت.

Phone : +982184932131

Fax : +982184932137

researchcenter @ pmo.ir

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی