



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

بومگرد

شماره اول
شهریور ۱۳۹۴

(بررسی های هدفمند بندری و دریایی)



۱۰۰ نکته

در خصوص بنادر خشک



فهرست

صفحه	نکته	فصل
۱	۱ تا ۳	اول: بنادر ساحلی
۴ تا ۶	۴ تا ۱۶	دوم: کلیاتی از بنادر خشک
۷	۱۷ تا ۲۲	سوم: نکات مهم در ایجاد بنادر خشک
۸ تا ۱۰	۲۳ تا ۴۲	چهارم: شاخص‌های بنادر خشک
۱۱ تا ۱۴	۴۳ تا ۵۸	پنجم: تجربیات جهانی در خصوص بنادر خشک
۱۵ تا ۱۹	۵۸ تا ۷۶	ششم: بنادر خشک در ایران
۲۰ تا ۲۱	۷۷ تا ۸۵	هفتم: تحلیل برخی مزایای بندر خشک در ایران
۲۲	۸۶ تا ۸۸	هشتم: تجربیات ایران در خصوص بندر خشک
۲۳ تا ۲۸	۸۹ تا ۱۰۰	نهم: قوانین و مقررات مرتبط با بندر خشک



فصل اول

۱. شاخص‌های رقابت پذیری در بنادر

در دنیای رقابتی امروز بنادر ساحلی نیاز به مولفه‌ها و ویژگی‌هایی دارند تا آنها را ممتاز و متمایز نماید. برخی از شاخصه‌هایی که قابلیت رقابت پذیری بنادر را افزایش می‌دهد، تنها از بستر دریا محقق می‌شود، اما برخی دیگر شاخصه‌هایی هستند که بنادر بایستی به منظور ارتقای عملکرد بندر بدان‌ها توجه نمایند.





این گروه از شاخصها عبارت‌اند از:

- روابط نزدیک‌تر با شهر و محیط اجتماعی؛
- فعالیت‌های تجاری؛
- فعالیت‌های توزیع به طور حرفه‌ای؛
- فعالیت‌های فنی و صنعتی؛
- رابطه با همکاران تجاری در زمینه تجارت و نیز حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده‌ای؛
- حمل و نقل ترکیبی؛
- کاهش قیمت تمام شده‌ی خدمات؛
- کنترل به کمک سیستم‌های الکترونیکی و فناوری اطلاعات و ارتباطات؛
- نزدیکی به مراکز صنعتی؛
- فاصله بندر تا بازار؛
- وضعیت زیرساخت داخلی؛
- میزان کاهش تشریفات اداری؛
- فضای در دسترس؛
- میزان مراجعات صاحبان کالا؛
- تعداد مراجعات و تکرر آن؛
- میزان کانتینراسیون؛
- حجم معاملات، صادرات و واردات؛
- همکاری شرکت‌های موجود در بندر؛
- سطح سرمایه‌گذاری شرکت‌های خصوصی در بندر؛
- زمان حمل عملکرد به موقع.



۲. مشکلات بنادر ساحلی

- مشکلاتی که امروزه بنادر ساحلی با آن مواجه هستند، عبارتند از:
- عدم دسترسی مطلوب به مقاصد کالا به علت استفاده از شیوه‌های سنتی انتقال کالا؛
 - به وجود آمدن ترافیک در بنادر و مسیرهای منتهی به بنادر؛
 - کمبود فضای مناسب به منظور تخلیه، بارگیری و انبارسازی کانتینرها.

Archive of SID

فصل دوم: کلیاتی از بنادر خشک

۴- تعاریفی از بندر خشک

- بندر خشک پایانه‌ای میان نقلیه‌ای درون مرزی است که مستقیماً با بنادر دریایی مرتبط بوده و از نظر وسائط نقلیه دارای ظرفیت بالایی است که مصرف کنندگان می‌توانند واحدهای استاندارد کالا را از آن





تحويل گرفته يا به آن تحويل دهند، گويي اين عمل را مستقيماً در بنادر انجام مي دهند.

● بندر خشک پايانه‌اي ترکيبي در پس کرانه است که به بندري ساحلي متصل است. تجهيزات لازم و کافي براي مواجهه با تردد ناشي از چندين شيوه حمل و نقل اعم از جاده‌اي، ريلي و هوايي در آن در نظر گرفته شده‌اند و مشتريان مي توانند کالاهيشان را با استفاده از اين شيوه‌هاي مختلف به آن ارسال کنند و يا از آن تحويل گيرند.

● بنادر خشک در نقاط داخلي کشور نسبت به بنادر ساحلي قرار دارند وليکن داراي ارتباط مستقيم با بندر و يا بنادر ساحلي هستند و در زمينه‌ي





جابه‌جایی بین‌المللی کالاها در ارتباط با مقاصد کالاهای وارداتی و یا مبادی کالاهای صادراتی می‌باشند. بنادر خشک در کشورهای دارای ساحل و همچنین محصور در خشکی، به کار گرفته می‌شوند ولیکن در تمامی آنها شیوه‌های حمل و نقل زمینی، موجب دسترسی آنها به بنادر ساحلی می‌شود.

۵- اجزای تشکیل دهنده بندر خشک

- منطقه امن دارای درگاه برای ورود و خروج؛
- انبارهای مسقف و باز مجزا شده برای واردات، صادرات و ترانس‌شپیمنت و برای کالاهای فسادپذیر، محمولات با ارزش بالا، محمولات خطرناک شامل ترکیبات پرخطر؛
- تسهیلات انبارداری شامل انبارداری ضمانت‌دار گمرکی؛
- تسهیلات ذخیره‌سازی و بازرسی، کنترل و نظارت گمرکی؛
- تجهیزات مناسب تخلیه و بارگیری کانتینرها و محموله‌ها؛
- راه‌های خدماتی و آسفالته داخلی برای استفاده در عملیات و منطقه جمع‌آوری؛
- مکان مناسب جهت توقف ناوگان بافضای پارک‌مکفی برای ناوگان باری؛
- ساختمان اداری مطابق طرح‌های مصوب مندرج در موافقت اصولی برای گمرک و دیگر متقاضیان از قبیل فورواردرهای بار، نمایندگی‌های کشتیرانی، ترخیص کارهای گمرکی، بانک‌ها و سایر خدمات‌مربوط؛
- سیستم‌های اطلاعات و ارتباطات شامل سیستم‌های الکترونیکی تبادل داده‌ها، اسکرها و تجهیزات توزین ناوگان؛
- در صورت لزوم، محوطه تعمیر کانتینر، ناوگان و تجهیزات.



۶- کارکردها و محورهای کلیدی بنادر خشک

کارکردها و وظایف کلیدی بنادر خشک را می‌توان در چهار محور خلاصه نمود:

- انتقال کانتینر بین گونه‌های مختلف حمل شامل ریلی، جاده‌ای و آبراه‌های داخلی به عنوان یک پایانه کانتینری چندوجهی؛
- انجام سایر عملیات متعارف در پایانه‌های کانتینری بندری؛
- انجام خدمات گمرکی؛
- ارائه خدمات لجستیکی.
-

۷- خدمات بنادر خشک

- علاوه بر خدمات پایه‌ای که بنادر خشک در پس کرانه ارائه می‌دهند، خدماتی نظیر موضوعات زیر ارائه می‌شوند:
- انبارسازی کالا
- نگهداری از کانتینرهای خالی
- تعمیرات کانتینر
- امور گمرکی و ترخیص
- پشتیبانی کالا

۸- اهداف راه اندازی بندر خشک

مهم ترین اهداف راه اندازی بنادر خشک را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- افزایش خدمات بندر در منطقه داخلی کشور؛
- کاهش تقاضای نیاز به استفاده از اراضی حاشیه ساحل؛



- افزایش کارایی حمل و نقل؛
- بهبود وضعیت زیرساخت‌های مرتبط با حمل و نقل؛
- بهبود وضعیت مالی و اقتصادی؛
- افزایش سرمایه گذاری مستقیم کشورهای خارجی؛
- تسریع توسعه اقتصادی و یکپارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی کشور؛
- بهبود فرایند توسعه پایدار؛
- کاهش آثار زیست محیطی.





۹- مزایای راه اندازی بنادر خشک

مهم ترین مزایایی را که از راه اندازی بنادر خشک حاصل می شوند را می توان در عبارات زیر برشمرد:

- کاهش کلی هزینه های حمل و نقل؛
- ترغیب به استفاده از راه آهن به جای استفاده از جاده و در نتیجه کاهش خسارت به محیط زیست؛
- تقویت وضعیت بنادر در زنجیره های حملونقل؛
- تقویت راهکارهای ترکیبی حمل و نقل؛
- افزایش جریانهای کالا؛
- کاربری بهینه از ظرفیتهای موجود؛
- کاهش نیاز به خرید اراضی گرانقیمت در نواحی شهری حاشیهای بندری؛
- احتمال کاهش قابل توجه گزره های ترافیکی در معابر شهری و دروازه های، به علت انتقال شیوهی حمل و نقل جاده های بیهریلی؛
- کاهش مشکلات محیط زیست در شهرهای ساحلی؛
- یکپارچگی محوطه های بندری با شهرها؛
- بهبود در جریان ثبت داده ها و جمع آوری آمار و اطلاعات؛
- افزایش قابلیت برنامه ریزی و زمان بندی ارسال و حمل کالا؛
- توسعه ی نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصتهای مختلف شغلی، به ویژه در کشورهای توسعه نیافته؛
- احتمال افزایش سرعت مراحل گمرکی برای کالاهای حمل شده به وسیله ی احداث بنادر خشک مجهز به خدمات گمرکی.



۱۰- انواع بنادر خشک

با توجه به موقعیت قرارگیری و خدماتی که ارائه می‌شوند، بنادر خشک به سه دسته به شرح زیر تقسیم‌بندی می‌شوند:

بنادر خشک دور از ساحل؛
بنادر خشک با فاصله متوسط از ساحل؛
بنادر خشک نزدیک به ساحل.

۱۱- بنادر خشک دور از ساحل

بنادر خشک دور متداول‌ترین نوع بنادر خشک هستند و در مقایسه با انواع دیگر تاریخچه طولانی‌تری دارد. دلیل عمده استفاده از این نوع بنادر خشک صرفاً این است که به دلیل فاصله و حجم کالاهای ورودی از چشم انداز هزینه‌های مصرفی راه‌آهن روش حمل و نقل مناسبتری به نظر می‌رسد.

۱۲- مزایای بنادر خشک دور از ساحل

- ایجاد دفاتر شرکت‌های حمل و نقل، شرکت‌های صادراتی و وارداتی و تسریع در ارسال خرده‌بار (گروپاژ) و کاهش هزینه‌های حمل در بنادر خشک دور از ساحل و حضور واسطه‌های عمده فروشی و عمده فروشان تجاری و نمایندگان عمده فروشان و توسعه کانالهای توزیع و نهایتاً مدیریت توزیع فیزیکی، از مصادیق افزایش بهره‌وری هزینه و زمان و نیروی انسانی است.
- همچنین تلفیق کارهای مشترک برای مقاصد مشترک، در چنین بنادری، قابل برنامه‌ریزی و بهره‌برداری است.



- در مقایسه با شیوه سنتی انتقال ریلی کالا به و از بنادر، تفاوت این شیوه اساساً به خدمات ارائه شده در این بنادر در زمینه مسایل گمرکی و همچنین کاهش ارتباطات مستقیم جاده‌ای به ساحل و در نتیجه کاهش راه‌انداز مسیره‌های منتهی به بندر ساحلی می‌شود. با توجه به این که هر قطار به طور تقریبی می‌تواند جانشین ۴۰ کامیون شود، آثار زیست محیطی پیرامون جاده‌های منتهی به بندر ساحلی نظیر میزان آلاینده‌های هوا، آلودگی صوتی و غیره نیز کاهش می‌یابند.
- بخشی از منفعت‌های بنادر خشک دور مربوط به تغییر نوع حمل و نقل از جاده‌ها به خطوط راه‌آهن است که منجر به کاهش تراکم در ورودی‌های بنادر دریایی و محیط اطراف آنها می‌شود. هر قطار می‌تواند جایگزین ۳۵ کامیون در اروپا و ۱۰۰ کامیون در آمریکا گردد و از اثرات برون‌ی ناشی از حمل و نقل جاده‌ای بکاهد. دلیل عمده همکاری بندر دریایی با بندر خشک دور این است که از این طریق با ارائه خدمات بهتر با هزینه کمتر بخش وسیع‌تری از مناطق پشت ساحلی تحت پوشش قرار می‌گیرد.

۱۳- بنادر خشک با فاصله متوسط از ساحل

بنادر خشک با فاصله‌ی متوسط از ساحل، در فاصله‌ای از بندر واقع شده‌اند که معمولاً از حمل و نقل جاده‌ای برخوردارند. این نوع از بنادر خشک در فاصله مشخصی از بندر ساحلی قرار می‌گیرد، و از طریق دسترسی جاده‌ای، به مراکز تولید و جذب کالای بسیاری متصل است. این نوع بندر خشک به عنوان یک محل تلاقی خدمات



مختلف ریلی و بخشی از وظایف اداری و فنی بندر ساحلی (به عنوان نمونه پویش گرهای مجهز به اشعه ایکس به منظور واحدهای ایمنی و بازرسی گمرکی) است.

۱۴- مزایای بنادر خشک با فاصله متوسط از ساحل

بنادر خشک متوسط از ساحل، عمدتاً اهداف دسترسی بهتر جاده‌ای را مدنظر قرار داده و خلوت کردن بنادر دریایی با دپوی مناسب کانتینرها، انجام وظایف اداری و فنی، ایجاد تجهیزات اشعه‌ای ایکس برای بارهای ترانزیتی و انجام تشریفات گمرکی را در خود جای می‌دهند.

۱۵- بنادر خشک نزدیک به ساحل

یک راه دیگر این است که یک بندر خشک نزدیک در حاشیه بندر دریایی را مطرح کرد. این بندر خشک نزدیک حمل و نقل جاده‌ای را از کشتی‌های باربری و به سوی آنها در خارج از محدوده شهر استحکام بخشیده و با ارائه خدمات خطوط راه‌آهن به بندر، از تراکم ترافیک در خیابانها و مدخلهای بنادر می‌کاهند.

این نوع بنادر خشک محل تلاقی مسیرهای جاده‌ای بسیاری از مراکز تولید و جذب کالا در خارج از شهر ساحلی مذکور و همچنین مسیر ریلی ویژه به بندر بدون استفاده از معابر شهری و اخلاص در عملکرد آنها است.

۱۶- مزایای بنادر خشک نزدیک به ساحل

بنادر خشک نزدیک به ساحل، صد درصد بنادر کمکی بوده و محل



انبار کانتینرهای دریایی و دارای محوطه‌ای نظیر CFS هستند. تفکیک و ترکیب بار از وظایف اصلی اینگونه بنادر است. بالتبع مکان مناسبی نیز برای حمل و نقل ترکیبی دریایی و هوایی یا دریایی و زمینی نیز می‌باشد. گران بودن قیمت زمین در حاشیه بنادر، ضرورت ایجاد بنادر خشک نزدیک به ساحل را ایجاب کرده است و دارای مزایای دیگری چون: کاهش آلودگی هوا، کاهش عملیات انبارداری و محل نگهداری کانتینرهای رسوبی و کالاهای متروکه و باعث کاهش ترافیک و تسهیل حمل و نقل در بنادر هستند.

کاهش اثرات زیست محیطی در بنادر و دریا و نگهداری کالاهای عمومی یا کالاهای کم ارزش، اعم از خطرناک، یخچالی، ترافیکی و سنگین و ویژه، از مزایای دیگر بندر خشک نزدیک به ساحل است که سرمایه‌گذاری مستمر در بنادر را تا حد قابل ملاحظه‌ای تعدیل می‌کند. علاوه بر این تمرکز بر روی کارهای تخصصی و فنی بندر، مثل لایروبی، افزایش پهلوگیری کشتی‌ها، توسعه‌ی اسکله و ساخت موجشکن و افزایش عمق آب، جزو مزایای چنین بنادر خشکی محسوب می‌شود. یعنی بنادر دریایی به فعالیتهای تخصصی خود معطوف می‌شوند تا دیگر بخشها.



فصل سوم: نکات مهم در ایجاد بنادر خشک

۱۷- ویژگی‌های محل استقرار بنادر خشک

- محل استقرار بنادر خشک باید حداقل سه ویژگی را دارا باشد:
- نخست قابلیت دسترسی به آن آسان و اقتصادی باشد که در خشکی بهترین آن حمل و نقل ریلی است؛



انسان بااراده و باارزوی



- ثانیاً در نزدیکی مراکز تولید قرار گرفته باشد؛
- نهایتاً در مناطق خوشه‌های توزیع قرار گرفته باشد.

۱۸- چرخه مطلوب بندر خشک

چرخه مطلوب ایجاد بندر خشک باید بین چهار آیتم لینک قوی و تأثیرگذار ایجاد نماید. این چهار حلقه عبارتند از:

۱. سرمایه گذاری در صنایع لجستیکی، تولیدی، کشاورزی و خدمات؛
۲. توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقلی و تشویق سرمایه گذاری به این منظور
۳. توسعه حمل و نقل چند وجهی



۴. کاهش هزینه‌های حمل و نقل و ترانزیت کالا.

۱۹- عوامل مؤثر در تعیین محل احداث بندر خشک

با توجه به عوامل مؤثر در تعیین محل احداث بندر خشک، موارد زیر ارایه شده است:

- جریانهای ترافیکی بین مراکز تولید، مصرف و بنادر؛
- زیرساخت‌های حمل و نقلی در مجاورت محل؛
- شیوه‌های حمل و نقلی در دسترس و ظرفیت‌های شبکه؛
- خدمات مرتبط با حمل و نقل کمکی موجود در مجاورت محل؛
- کاهش احتمالی در تن- کیلومتر در حمل و نقل جاده‌ای، با معرفی بندر خشک؛
- عملکردهای جاری بندر خشک، مانند: حمل و نقل جاده‌ای، ذخیره‌ی واگن‌های کانتینری خالی، ترخیص گمرکی کالاهای انتقال یافته و غیره؛
- گستره توسعه‌ی مکان اجرای پروژه در آینده.

۲۰- خط آهن و بندر خشک

یکی از معیارهای مهم برای احداث بندر خشک، دسترسی آسان و اتصال به خط آهن ملی در یک کشور است. از آنجایی که بندر خشک مجموعه‌ای از حمل و نقل دریایی، زمینی و ریلی است؛ بنابراین مکانی که متصل به خط آهن باشد، بهترین نقطه برای احداث بندر خشک است. در واقع باید مکانی انتخاب شود که هزینه‌های حمل و نقل را به حداقل ممکن برساند. به بیان دیگر باید گفت ماهیت بندر خشک، کاهش هزینه

حمل و نقل و ترانزیت کالا است.

۲۱- محتوای مطالعه‌ی امکان‌سنجی یک بندر خشک

- مطالعه‌ی امکان‌سنجی در زمینه‌ی بندر خشک، باید بر شاخص‌های زیر تمرکز یابد:
- تعیین یا شناسایی بهترین راه حل براساس شرایط/طراحی بازار موجود.
 - آیا ایجاد ارزش افزوده، با توسعه‌ی بندر خشک در منطقه‌ی مورد نظر، امکان‌پذیر است؟
 - مکان‌یابی بهترین گزینه‌ها به لحاظ برخورداری از توانمندی‌های فنی و مد نظر قراردادن قابلیت‌های توسعه‌ی فنی.
 - تعیین موقعیت شرایط اداری و اقتصادی که از اجرا و توسعه‌ی پروژه‌ی بندر خشک ممانعت به عمل می‌آورند.
 - طراحی تمهیدات و اقدامات مرتبط با قوانین و مقررات دولتی، که موانع را از پیش روی برمی‌دارند. این امر، ممکن است شاخصهای زیر را در برگیرد: ساختار مالیاتی، کمکهای اعطایی، بلاعوض به بنادر خشک، مساعدت فنی، معرفی ICT و غیره.

۲۲- مالکیت بنادر خشک

لازم نیست که بنادر خشک، الزاماً در تملک بخش دولتی باشد. در واقع به لحاظ محدودیت‌های مالی دولت‌ها چه بسا بهتر است زمینه‌ی مشارکت جدی بخش خصوصی در این حوزه فراهم آید.



فصل چهارم: شاخص‌های بندر خشک

۲۳- بندر خشک و توسعه‌ی امنیت ملی

یکی از موضوعات بسیار مهمی که در زمینه‌ی ایجاد بندر خشک در سراسر دنیا رعایت می‌شود، توسعه‌ی امنیت ملی است. وقتی کالا، تنها در دو یا سه نقطه‌ی کشور متمرکز می‌شود، هر اتفاقی می‌تواند به راحتی روند حمل و نقل را مختل و آن را زمین‌گیر کند؛ ولی وقتی نقاط تجمع کالاها در سراسر کشور توزیع شده باشند، این اختلال شکل پیدا نمی‌کند.



۲۴- بنادر خشک و توسعه اقتصادی و تجاری

بنادر به عنوان یک جایگاه ملی در عرصه اقتصادی و تجاری، نقش آفرینی می‌کنند. موقعیت بنادر با موقعیت کشور در تجارت بین المللی، رابطه تنگاتنگی دارد. برای توسعه فیزیکی بنادر، دستگاههایی مثل: گمرک، استاندارد، نیروی انتظامی و... و از باب غیر فیزیکی نیز، ساختارهای حمل و نقلی، باید پاسخگو باشند. گیت‌های نظارتی در رویارویی با پدیده قاچاق، امکانات جاده‌ای و شهرهایی که در مسیر قرار دارند و مسایلی از این دست، باعث شده تا دنیا به سمت احداث بنادر خشک برود.

۲۵- بنادر خشک و اشتغال

یکی از کارکردهای بسیار مهم بنادر خشک توسعه اشتغال است. یعنی شرایطی ایجاد می‌شود که اشتغال به صورت پایدار در نقاط مختلف کشور توسعه یابد و نیروهای بومی هر منطقه، بتوانند به عنوان کارمند، کارشناس، کارگر، ترخیص کار و راننده و اپراتور جرثقیل و... به کار مشغول شوند.

۲۶- بنادر خشک و کاهش قیمت تمام شده

بنادر خشک، جمعیت زیادی را در پیرامون خود جای می‌دهند و با ایجاد کارآفرینی بسیار بالا، واردات، صادرات و احداث شرکتهای صنعتی در آنها به راحتی قابل شکل گیری است. این بنادر، به طور مستقیم، باعث توسعه راه آهن و حمل و نقل ریلی شده و علاوه بر آن، حمل و نقل جاده‌ای و لجستیک ترکیبی و کانتینری را توسعه می‌دهند.



حمل دو سر بار کانتینری، عدم معطلی کامیونها و رانندگان آنها، از دیگر ویژگی‌های این نوع بنادر محسوب می‌شوند.

افراد دست‌اندر کار بنادر خشک، می‌توانند به صورت تمام وقت، همه‌ی کانتینرهای ورودی و نوع آنها، خطوط حمل و نقل جاده‌ای و ریلی و مالکان شرکت‌های حمل و نقل را شناسایی کنند و با استعلام قیمت از آنان در امر واردات و صادرات، نهایت هماهنگی را به وجود آورند.

این امر، به طور مستقیم، زمینه‌ی حمل کالا توسط وسیله‌ای به وسیله دیگر تا بنادر هدف را ایجاد می‌کند. در واقع، پس از طی تشریفات گمرکی، پلمپ کامیون و تهیه‌ی اسناد حمل مورد نیاز، کالا با همان کامیونی که کانتینر را آورده، حمل می‌شود و با این برنامه‌ریزی و مدیریت منسجم، صرفه‌جویی سرشاری در هزینه‌ها به وجود می‌آید. این اقدام، باعث کاهش چشمگیر زمان و هزینه‌ی تمام شده‌ی کالا می‌شود و می‌تواند سطح این تحول اقتصادی را تا حد بسیار قابل توجه‌ای ارتقا بخشد.

علاوه بر این، هزینه‌های حق توقف (دموراژ)، به صاحب کالا تحمیل نمی‌شود و هزینه‌های انبارداری را نیز به حداقل می‌رساند.

۲۷- بنادر خشک و توسعه فعالیت پایانه‌های دریایی

با توجه به گنجایش و ظرفیت کانتینرها، که حمل سریع و آسان را در پی دارند و استفاده فزاینده‌ی از آنها در حمل و نقل بار و کالا، کشتیرانی‌ها در صدد هستند، زمینه‌ی حمل ظرفیت‌های بیشتری از بارهای کانتینری را ایجاد نموده و از این روش به نحو احسن استفاده کنند. مسلماً ارائه هرگونه تسهیلات، منجر به تغییر در ماهیت کاری می‌شود. تجهیزات استراتژیک و پیشرفته، وسعت فضای کاری، تخلیه‌ی



کانتینرها در مدت زمان کم، ارایه‌ی خدمات با توجه به محدود بودن بنادر از لحاظ پس کرانه‌ای، از این دست تغییرات خواهد بود. از طرف دیگر، بنادر، علاوه بر تخلیه و بارگیری تولید ارزش افزوده و البته نقش آفرینی جدید در لجستیک کالا تبدیل شده‌اند. این مسایل با دو رویکرد مختلف روبه رو شده است:

- اول: نیاز به ظرفیت‌های زیاد انبارداری برای نگهداری کانتینرهایی که توسط کشتی‌ها وارد می‌شوند
- دوم: تأمین شرایط جذب سرمایه‌گذاری در فعالیتهای درون مرزی.

۲۸- بنادر خشک و توسعه‌ی سیستم‌های

حمل و نقل ریلی

همچنین موضوع قابل توجه در خصوص بنادر خشک، فراهم شدن زمینه افزایش نقش سیستم‌های حمل و نقل ریلی برای نقل و انتقال کالاها بین بنادر دریایی و بنادر خشک است. استفاده از راه‌آهن، می‌تواند مزیت‌های اقتصاد ناشی از مقیاس را تبیین کند. در واقع در شبکه‌ی حمل و نقل ریلی، کالا در حجم وسیع، بین بندر ساحلی و بنادر خشک مبادله می‌شود و از آن جا صاحبان کالا، می‌توانند با استفاده از وسائط نقلیه جاده‌ای، کالاها را در شبکه‌ی مویرگی بازار توزیع کنند. استفاده از راه‌آهن، یعنی صرفه جویی در سوخت، کاهش حوادث جاده‌ای، تقلیل آلودگی محیط زیست و در نهایت، منفعت رسانی به اقتصاد ملی.

۲۹- بنادر خشک و حل مشکلات حمل و نقل

در حمل و نقل مدرن، نیازی نیست که بنادر در انتظار صاحبان کالا



بمانند، بلکه شیوه‌ای در پیش گرفته می‌شود که بار پس از مدت کوتاهی از بندر خارج و به امکانات پس کرانه‌ای منتقل و در آن جا عملیات ترخیص در زمان مورد درخواست صاحب بار انجام شود. بنادر خشک در نتیجه‌ی چنین تفکری پدید آمده‌اند تا بتوانند پاسخ‌گوی ارتباط کالایی در حجم وسیع بین بندر و پس کرانه‌ها باشند و در آنجا، صاحبان کالا، بتوانند نسبت به نگهداری و ترخیص کالاهایشان اقدام کنند. طبیعی است که در اثر به کارگیری این روش، دیگر بنادر قربانی ازدحام، توقف و تأخیر در ترخیص و خروج کالاها نمی‌شوند.

۳۰- بندر خشک و تغییر ساختار حمل و نقلی

علت اصلی توجه ویژه‌ی مسئولان به موضوع بندر خشک، تغییر ساختار حمل و نقلی از انباشته و فله‌ای CARGO GENERAL به کانتینری است. این امر، جهشی در صنعت حمل و نقل ایجاد کرده که تجلی اصلی‌اش در بندر و کشتیرانی قابل مشاهده است. بندر به لحاظ محدودیت‌هایی که در کسب فضای مناسب برای عملیات کانتینری دارند و با توجه به گرانی و محدودیت زمین، نمی‌توانند انبارهای مورد نیاز را تأمین کنند و این امر، هزینه‌ی تخلیه و بارگیری و انبارداری کانتینری را به شدت افزایش می‌دهد.

۳۱- بندر خشک و مدیریت زمان

یکی از مزایای بندر خشک، تقلیل مدت زمان انجام فرآیندهای گمرکی است. وقتی ترخیص نهایی همه‌ی کالاهای کشور در چند بندر محدود انجام شود، فشار بسیار سنگینی روی گمرک و متصدیان امور گمرکی



وارد می‌آید. در حالی که وقتی از بنادر خشک استفاده می‌شود، حجم کار توزیع می‌گردد.

۳۲- بنادر خشک و ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری

مزیت قابل توجه دیگر در رابطه با بنادر خشک، ایجاد فرصت‌های سرمایه‌گذاری است.

با ایجاد بنادر خشک، می‌توان فرصت‌هایی را ایجاد کرد که بخش خصوصی، صرفاً به سرمایه‌گذاری در داخل بنادر مبادرت نرزد. بلکه بخش خصوصی بتواند سرمایه‌ی خود را در مناطق ویژه اقتصادی و گمرکی، به امور پایانه سازی و تدارک امکانات و تجهیزات مورد نیاز اختصاص دهد.

۳۳- بنادر خشک و مبادله‌ی منطقه‌ای کالا

بنادر خشک می‌توانند موجب توسعه‌ی نقش در مبادلات منطقه‌ای کالاها شود. یعنی از بنادر خشک، می‌توان برای بهبود روند عبور محمولات منطقه‌ای استفاده کرد.

۳۴- بنادر خشک و رفع چالش سرمایه سنگین

توسعه بنادر دریایی

در بسیاری از بنادر دنیا که توسط شهرها محصور هستند، گسترش بنادر، مستلزم صرف هزینه‌های بسیار سنگین است و گاهی اوقات نیز، اساساً غیرممکن است. ایجاد بنادر خشک، کمک می‌کند که با کوتاه نمودن مدت ماندگاری محمولات در بنادر دریایی، بتوان کالاها را در یک فاصله‌ی زمانی کوتاه، از بنادر دریایی به بنادر خشک منتقل نمود و



به جای صرف سرمایه‌ی سنگین برای گسترش محدوده اراضی بنادر از راه رفع معارض و احیای زمین، آن را صرف ایجاد بنادر خشک و شبکه‌ی اتصال بنادر دریایی به بنادر خشک نمود.

۳۵- بنادر خشک و افزایش بهره وری

ظرفیت ناوگان حمل و نقل

ایجاد پایانه‌ی خشک، باعث می‌شود بهترین بهره وری از ظرفیت‌های ناوگان حمل و نقلی ایجاد گردد. بهره برداری مطلوب، این است که در مسیرهای طولانی، کالا را به وسیله‌ی تجهیزات مناسب، مثل واگن، حمل گردد و در مسافت‌های کوتاه از کامیون استفاده شود. در غیر این صورت، ممکن است عملکرد تجاری انجام گیرد، اما قطعاً صرفه اقتصادی نخواهد داشت.

۳۶- بنادر خشک و آثار زیست محیطی

حمل و نقل و ترانزیت کالا از بنادر خشک در مقایسه با شیوه سنتی انتقال ریلی کالا تفاوت‌های شاخصی دارد. با توجه به این که هر قطار به طور تقریبی می‌تواند جانشین ۴۰ کامیون شود، آثار زیست محیطی پیرامون جاده‌های منتهی به بندر ساحلی نظیر میزان آلاینده‌های هوا، آلودگی صوتی و غیره نیز کاهش می‌یابند.

۳۷- بنادر خشک و کاربری‌های مفیدتر

در بنادر دریایی

در کشورهایی که از بندر خشک برخوردارند، شاهد کم شدن مساحت



بنادر دریایی هم هستیم؛ چون فضای وسیعی برای انبار کالا مورد نیاز نیست؛ از این رو، انبارهای سابق را به فضاهای سیاحتی و اداری - تجاری تبدیل می‌کنند.

در اغلب بنادر، با توجه به زمین‌های آبرفتی حاشیه‌ی آنها، که امکان ساخت و ساز و گسترش شهر را محدود می‌کنند، کوچک شدن فضای عملیات بندری، به توسعه‌ی فضاهای شهری می‌انجامد و از میزان آلایندگی نوار ساحلی هم کاسته می‌شود.

۳۸ - توسعه‌ی صنعتی - تجاری

در مناطق مرتبط با بنادر خشک

در بعضی از کشورها، مناطقی که به عنوان بندر خشک در نظر گرفته می‌شوند، عامل شکل‌گیری مناطق صنعتی نیز بودند؛ یعنی مواد اولیه در بنادر خشک مستقیماً وارد خط تولید می‌شود.

وجود بنادر خشک، باعث ایجاد مناطق صنعتی - تجاری عمده‌ای در اطراف آنها می‌شود. با ورود کالا به این مناطق، با حداقل فاصله، به محل تبدیل و فرآوری حمل، و وارد بازار آن کشور شده یا به خارج از کشور صادر می‌شود.

۳۹ - بنادر خشک و کاهش انتشار گازهای

گلخانه‌ای از طریق تغییر شیوه حمل و نقل

در جاده هر لیتر بنزین می‌تواند ۲۵ تن کالا را در یک کیلومتر جابه‌جا کند و به طور میانگین این جابه‌جایی باعث انتشار ۶۲ گرم گاز CO_2 در هر تن - کیلومتر می‌باشد. این در حالی است که در خط ریلی هر لیتر بنزین



می تواند ۸۵ تن کالا را در یک کیلومتر جابه جا کند و به طور میانگین این جابه جایی باعث انتشار ۲۲ گرم گاز CO₂ در هر تن - کیلومتر می باشد. در شهر بیرجوند در کشور نپال، انجام عملیات حمل و نقل توسط راه آهن به بندر خشک، (طبق تخمین اسکاپ) موجب کاهش انتشار ۵۸ هزار تن گاز CO₂ در مقایسه با میزان آن در سالهای ۲۰۰۸-۲۰۰۹ بوده است.

۴۰- بنادر خشک و کاهش ازدحام

وسایل نقلیه در جاده ها

در کشور سوئد، ارائه خدمات روزانه ۷۰ قطار به بندر گوتنبرگ باعث کاهش تردد ۲۴۰۰ دستگاه کامیون در روز از جاده های این کشور گردیده است. در کشور آمریکا حمل ۲۵٪ محمولات به بندر ویرجینیا از طریق قطارهای دابل کانتینری باعث کاهش روزانه ۲۰۰ دستگاه کامیون از جاده ها شده است.

۴۱- بنادر خشک و کاهش میزان خطر تصادفات

جاده های از طریق کاهش اضطراب رانندگان

و کاهش صف های طولانی در بنادر

در ورودی های بندر گوتنبرگ در زمان های اوج شلوغی، چندین ساعت صف های طولانی وجود دارد (سال ۲۰۰۷، روسو (ولی با اتصال بندر خشک به بندر گوتنبرگ ورود و خروج کامیونها تنها در عرض سی دقیقه انجام می شود که رانندگان در این زمان هرگز حق ترک وسایل نقلیه خود را ندارند).



۴۲- بندر خشک و مزیت‌ها برای بازرگانان و تجار


در بنادر خشک باری که باید در بندر سوار کشتی شود، توسط خطوط کشتیرانی تحویل گرفته شده و در مراکز اقتصادی به مشتری بازپس داده می‌شود. به عبارتی دیگر در مبدأ بار گرفته شده و دغدغه‌های دیگر تجار کم می‌شود. این نوعی از سرویس یکپارچه است که اثر مستقیمی روی هزینه‌ی حل و نقل محصولات دارد.

بازرگانان در پروسه انتقال کالا باید یک سیستم بازرگانی تشکیل می‌دادند و البته تمامی هزینه‌ها را نیز پوشش می‌دادند. اما با این روش یک نفر متصدی همه این کارها می‌شود و در عمل وظایف بازرگان را شخصاً بر عهده می‌گیرد.

این مدل برای صادرکنندگان هم مناسب است، چرا که او هم می‌خواهد وارد این حوزه‌ها نشود و حاشیه‌های کاری‌اش کم شود.

در بنادر خشک، کالا به جای اینکه وارد بندر شود، به وسیله کشتیرانی‌ها از مراکز اقتصادی تحویل گرفته می‌شود و در مراکز اقتصادی کانتینرها را نگه می‌دارند و از همان جا بارنامه سراسری برایشان صادر می‌شود. به طور مثال کالاها مستقیماً از مشهد برای شانگهای و به وسیله خطوط خدماتی کشتیرانی ارسال می‌شوند و دیگر بازرگانان در این پروسه دخل و تصرفی ندارند.

به این ترتیب پس از تحویل کانتینرها در مشهد (به طور مثال) خط کشتیرانی تمام مسئولیتها را می‌پذیرد تا زمانی که کالا به مشتری تحویل داده شود.



فصل پنجم: تجربیات جهانی در خصوص بنادر خشک

۴۳- تجربیات جهانی در خصوص بنادر خشک

در حال حاضر در کشورهای بسیاری بنادر خشک راه‌اندازی شده‌اند و نقش مهمی در بهبود و توسعه وضعیت حمل و نقل کالا و بویژه کالای



سازمان بازرگانی دریایی

N D A I

T S LINES



کانتینری یافته‌اند. در کشورهای آمریکا، برزیل و کانادا در قاره آمریکا، اسپانیا، ایتالیا، آلمان، بلژیک، دانمارک، سوئد، فرانسه، فنلاند و هلند در اروپا، استرالیا و زلاندنو در اقیانوسیه، امارت متحده عربی، پاکستان، فیلیپین، کامبوج و هندوستان در آسیا و تانزانیا، سوازیلند و غنا در آفریقا انواع مختلفی از بنادر خشک راه‌اندازی شده‌اند.



۴۴- بندر خشک ویرجینیا

بندر خشک ویرجینیا به صورت رسمی اواسط دهه ۸۰ و با هدف تبدیل شدن به یکی از مراکز صنعتی بزرگ برای بندر ساحلی ویرجینیا در شرق آمریکا احداث شد. ۱۷ شرکت بزرگ، واحدهای صنعتی خود را تاکنون در مجاورت این بندر خشک ساخته‌اند.

۴۵- بندر خشک Santo Andre

بندر خشک Santo Andre در برزیل در سال ۱۹۹۸ به منظور بارهای وارداتی و صادراتی و ارائه خدمات پشتیبانی برای انواع مختلف روش‌های گمرکی مورد بهره‌برداری قرار گرفت. این بندر یکی از مهمترین انبارهای نگهداری و جابه‌جایی بار و کالا در برزیل است که به مسیرهای اصلی دسترسی دارد. این بندر خدمات متنوعی از جمله انجام امور تخلیه و بارگیری و ترخیص کالا را ارائه می‌دهد.

۴۶- منطقه ویژه اقتصادی clark

منطقه ویژه اقتصادی clark و بندر خشک فیلیپین یکی از کارآمدترین بنادر خشک در آسیاست. در حال حاضر چندین شرکت حمل و نقل کالا و بار در این بندر مستقر هستند. در این بندر در کنار امکانات و تجهیزات مدرن، سرمایه‌گذاران از امکانات رفاهی و تفریحی نیز بهره‌مندند.

۴۷۴- بندر خشک مترانس

بندر خشک مترانس بین آلمان و جمهوری چک مشترک است و نقش عمده‌ای در حمل و نقل ریلی میان بنادر ساحلی آلمان و مناطق داخلی



جمهوری چک برعهده دارد.

۴۸- بندر خشک متروپورت Metroport

این بندر خشک در کشور زلاندنو قرار دارد و در سال ۱۹۹۹ راه‌اندازی شده است. این بندر خشک در حدود ۲۲۰ کیلومتر با ساحل فاصله دارد. ارتباط میان این بندر خشک و ساحل به وسیله راه‌آهن انجام می‌گیرد. این بندر خشک خدمات مختلف حمل و نقل را به شرکت‌های کشتیرانی، راه‌آهن و مراکز عمده تولید و جذب کالا ارایه می‌دهد. از جمله عوامل موفقیت و توسعه این بندر خشک سرعت و کارایی بالا در چرخه یکپارچه حمل و نقل بین آن و ساحل است.

۴۹- بنادر خشک در هندوستان

هندوستان توجه ویژه‌ای به احداث بنادر خشک کرده است. هند، دارای مرزهای آبی بسیار گسترده‌ای است، ولی هزینه ساخت و تجهیز بنادر برای این کشور بسیار سنگین است. از سوی دیگر، لازم نیست همه‌ی تجار، سرمایه‌گذاران و کارآفرینان در بنادر جمع شوند؛ زیرا این امر، باعث گرانی و بروز مشکلات خاص می‌شود. هندی‌ها حدود ۱۰ سال پیش، مطالعات بسیار گسترده‌ای را در سرزمین خود آغاز کردند و متوجه شدند که نیازی به تبدیل ۱۵ بندر دریایی و عمده‌ی خود به ۵۰ بندر در آینده ندارند و بهتر است به جای نگاه به توسعه‌ی بنادر، ده‌ها نقطه از کشور خود را شناسایی و مکان‌یابی کنند. از منظر فضایی، ضمن استفاده از روش‌های اکولوژی لجستیک و با مد نظر قرار دادن جنبه‌های فقرزدایی و جغرافیای سیاسی (ژئوپلتیک) این امر، با تأسیس بنادر خشک، توزیع



ثروت و اقتصاد، توسعه‌ی صنایع و سایر مسایل اجتماعی، شکل بهنجار و طبیعی خود را به دست خواهد آورد.

۵۰- بنادر خشک در پاکستان

هم اکنون، پاکستان از ۱۵ بندر خشک برخوردار است و بندر خشک لاهور، قدیمی‌ترین و مهم‌ترین بندر خشک این کشور محسوب می‌شود. برخی از بنادر خشک پاکستان عبارتند از: پیشاور، راولپندی، سیالکوت، فیصل آباد، موتان، کواتا و حیدرآباد.

۵۱- بندر خشک لاهور

بندر خشک لاهور، با برخورداری از ۸۵ درصد ظرفیت بنادر خشک پاکستان در سال ۱۹۷۴ میلادی، در محل دپوی فعلی کالاهای ریلی احداث شد.

بندر خشک لاهور، در اصل به عنوان ایستگاه گمرک زمینی و کالاهای وارداتی (که وارد این بندر می‌شدند) و کالاهای صادراتی (که اساساً به هند و پاکستان صادر می‌شدند تأسیس و معرفی شد. به دنبال آن، با توسعه‌ی تجارت و صنعت و در نتیجه توقف مبادلات تجاری با هند و به دلیل مشکلات پیش روی تجار محلی پنجاب، ایستگاه گمرک زمینی موگالپورا لاهور به اسکله‌ای خشک تبدیل شد؛ یعنی بندری درون سرزمینی برای واردات و صادرات کالاهایی که از مسیرهای دریایی به آن منطقه انتقال می‌یافتند. از این رو، مرکز یادشده، به بندری مجهز به تجهیزات بارگیری، تخلیه و انتقال بار به شیوه‌ی حمل و نقل ترکیبی مبدل شد. انتقال بار در آغاز، صرفاً از مسیر خط آهن انجام می‌شد؛ اما به



دنبال آن، این مرکز، ضمن توسعه، به محل لجستیک ملی ارتش پاکستان تبدیل شد و سپس، به مرکز استقرار شرکتهای حمل و نقل خصوصی تغییر یافت. در این منطقه، راه آهن پاکستان، متولی تخلیه و بارگیری کالاهای وارداتی و صادراتی است.

ارایه خدمات کالاها به درون کشور وارد و به وسیله ی واگنهای ریلی یا از مسیر جاده ای، از کراچی به لاهور حمل می شوند. پوشاک، فرشهای پشمی، محصولات چرمی و کالاهای ورزشی، از جمله اقلام اصلی صادرات از این بندر خشک محسوب می شوند. با توجه به سیاست دولت پاکستان، به منظور تشویق بازرگانان به صادرات، ایستگاه صادرات گمرک نیز، از حقوق گمرکی خود، تا حد قابل توجهی کاسته است.

۵۲- بندر خشک کمبوجیه

بندر خشک کمبوجیه، دارای مساحتی معادل ۱۹ هکتار، شامل محوطه، انبار، ساختمان اداری و برخی ماشین آلات برای تأمین نیازهای مشتریان است. این بندر خشک، واقع در مجاورت شهر پنوم پن، خدمات درون ساحلی بندر خشک شامل ایستگاه بار کانتینری و خدمات حمل و نقل را فراهم می آورد.

۵۳- بندر خشک ایزاکا

بندر خشک ایزاکا، نوعی پایانه ی کانتینری درون ساحلی است که در سال ۱۹۹۹ میلادی، به جایگاه بندر خشک دست یافت. تبدیل ایزاکا به بندر خشک، به آن معنی است که همه ی مستندات گمرکی، ممکن است به جای بندر دارالسلام، در ایزاکا انجام شود. ایزاکا، تا اواخر دهه ی هشتاد



میلادی، یک ایستگاه راه‌آهن به شمار می‌رفت، که از آن تاریخ به بعد، به تدریج توسعه یافت و به نوعی مرکز تجاری فعال (به دلیل افزایش حجم ترافیک در بزرگراه رواندا) تبدیل شد. از سال ۱۹۹۹ ایزاکا، به طور بی‌واسطه، درگیر ترافیک واردات و صادرات است. ویژگی‌های اصلی بندر خشک ایزاکا، به قرار زیر است:

- نوعی بندر خشک (درون ساحلی) محسوب می‌شود.
 - ایستگاه راه‌آهن ایزاکا، شامل پایانه‌های مسافری و باری است.
- بندر خشک ایزاکا، نوعی ابزار کارآمد ترافیک بار به رواندا و شمال شرق جمهوری دموکراتیک کنگو را فراهم می‌آورد.
- پایانه ی کانتینری ایزاکا، توسط TRC مدیریت و راهبری می‌شود. TRC از ظرفیت جابه‌جایی ۵٫۱ میلیون - تن کالا در سال برخوردار است.

بندر خشک ایزاکا، امنیت و ایمنی بار، ترخیص سریع و راحت تر کالا، تخصیص واگنهای دلخواه، زمان سریع تر ترانزیت، هزینه‌های پایین حمل و نقل، هزینه‌های کاهش یافته ی دموراژ (خسارت معطلی در بندر یا ایستگاه راه‌آهن) و اثربخشی و صرفه جویی در هزینه‌ها را تضمین می‌کند.

بندر خشک ایزاکا، هم بارهای کانتینری و هم بارهای فله ی خشک غیر کانتینری را جابه‌جا می‌کند. این بندر، از دو انبار ترانزیت، هر یک به ظرفیت ۷۰۰۰ میلیون تن ذخیره ی بار سالانه برخوردار است که می‌تواند ۴۲۵۸۳ میلیون تن بار را در طول سال جابه‌جا کند. دو خط ریلی، هر یک به ظرفیت ۲۲ واگن در این منطقه سرویس‌های خدماتی درون محوطه را ارائه می‌دهند.



۵۴- بندر خشک ریودوژانیرو (برزیل)

این بندر خشک، در محلی استراتژیک، واقع در ریودوژانیرو، در همسایگی سائو کریستووائو (در فاصله‌ی ۱۲ کیلومتری فرودگاه بین‌المللی گائو) قرار دارد. پایانه‌ی این بندر خشک، از همه‌ی قابلیت‌های ذخیره‌سازی یک بندر خشک، به همراه خدمات اختصاصی ترانسفر بار برخوردار است.

این بندر، دارای امکاناتی چون منطقه‌ی کنترل شده‌ی آب و هوایی به همراه سردخانه و کارکنان آموزش دیده است.

برخی از خدمات ارائه شده در این بندر عبارتند از:

- ذخیره‌سازی و جابه‌جایی بار
- توزین بار
- تأمین انرژی برای کانتینرهای یخچالدار
- بازیافت نمونه
- لاک و مهر کردن محموله
- سته بندی و بازکردن بسته بندی
- علامت گذاری و برچسب گذاری (نصب اتکیت) بر درخواست خریدار خارجی
- انبار تضمین شده
- استرداد حقوق گمرکی
- رژیم صادرات کالاها‌ی دارای گواهی انبارداری تضمین شده
- ترخیص کالا
- اعلامیه‌ی ترانزیت تضمین شده



۵۵- بندر خشک ریسنده (برزیل)

این بندر خشک فعالیت اش را از ماه ژوئن سال ۲۰۰۱ میلادی، با هدف تسهیل امور گمرکی، هم در بخش واردات و هم در بخش صادرات؛ کاهش هزینه‌های مشتری و تسریع در روند توزیع محصولات تجاری با ارایه‌ی نوعی محیط یا فضای متفاوت ذخیره‌ی بار آغاز کرد. بندر خشک یادشده، همه‌ی زیرساخت‌های لازم برای ترخیص کالا در یک مکان را در اختیار دارد.

این بندر، همچنین، از گواهینامه‌ی بهره‌برداری محصولات شیمیایی با موضوع کنترل و بازرسی پلیس فدرال برخوردار است. قرار گرفتن این بندر خشک در فواصل معین (بیشترین مساحت آن در منطقه‌ی جنوب شرقی است) نسبت به سایر مراکز مهم کشور، از دیگر مزیت‌های آن به شمار می‌رود. به علاوه، این بندر خشک، با قرار گرفتن در ناحیه‌ی استراتژیک نزدیک به آکادمی نظامی آگلاس نگراس، زمینه‌ی تسهیل ترخیص باری که توسط ارتش برزیل کنترل می‌شود، را فراهم می‌آورد.

۵۶- بندر خشک جوید دی فورا (برزیل)

این بندر خشک واقع در جوید دی فورا، از فضای قابل دسترسی به مساحت ۱۶۵ هزار مترمربع برای ذخیره‌ی بار (که ده هزار متر آن سرپوشیده است) و یک مسیر ریلی انحرافی به طول ۶۰۰ متر برخوردار است.

این بندر، در اصل، برای تأمین و ارایه‌ی خدمات لجستیکی به صنعت خودروسازی در ریودو ژانیرو و مناطق میناس گرایس اختصاص یافت.



علاوه بر فعالیت یادشده، این بندر، به صورت نیمه وقت (با همکاری مرکز توزیع لجستیک واقع در ناحیه‌ی کونتیگواس)، در قالب نوعی سرمایه‌گذاری مشترک بین مالتی ترمینایس و شنکر اینترناشنال، یکی از بزرگ‌ترین شرکتهای حمل نقل بار در جهان به شرکت مرسدس بنز آلمان خدمات ارایه می‌دهد.

۵۷- سایر بنادر

لت کرابانگ کشور تایلند

- یکی از توسعه یافته‌ترین و پیشرفته‌ترین بنادر خشک در آسیا
- واقع در ۲۷ کیلومتری شرق بانکوک و ۱۱۸ کیلومتری از بندر لایم چابنگ
- گسترش امتیاز واگذاری در سال ۱۹۹۳
- اجرای عملیات توسط ۶ شرکت خصوصی
- اتصال راه آهن پرسرعت به بندر
- سهم استفاده نسبت ریل به جاده، ۲۵٪: ۷۵٪
- برنامه‌ریزی برای گسترش ظرفیت دپوی کانتینری زمینی و ارتباط ریلی
- ظرفیت ۲۶ قطار / روزانه TEU ۶۰ / قطار

کن کور کشور هندوستان

- دارای ۵۹ دپوی کانتینری زمینی، ۴۹ پایانه صادرات و واردات
- اتصال به شبکه راه و راه‌آهن
- نوسازی تجهیزات، گسترش فناوری اطلاعات و ارتباطات



- ایجاد کریدورهای اختصاصی هزینه حمل
- اداره بندر به روش ترکیبی بخش خصوصی با بخش دولتی
- انجام فعالیتها به صورت برونسپاری (انتقال به بخش دیگر و خصوصی)

- دارای فضای قابل توسعه با ارائه خدمات گسترده
- بزرگترین و بهترین ترمینال: توقلاک آباد (جابه‌جایی ۲۴ درصد از کل ظرفیت)

مرکز لجستیکی بین‌المللی ناوئیی کشور ازبکستان

- واقع در ۳۵۰ کیلومتری غرب تاشکند
- انجام عملیات مشترک حمل و نقل هوایی با اتصال به شبکه راه و راه‌آهن
- همکاری با شرکت هواپیمایی ایر کره (کشور کره) با اجرای عملیات ۴۰ پرواز هواپیمای باری در طول هفته و استفاده به عنوان هاب حمل و نقل هوایی
- ارتباط حمل و نقل هوایی با فرودگاه‌های بزرگ آسیا و اروپا
- ظرفیت ۱۰۰ هزار تن کالا در سال (۲۷ هزار تن در سال ۲۰۰۹ میلادی)
- افتتاح ترمینال باری در سال ۲۰۱۰ میلادی
- ارائه تخفیف مالیاتی در منطقه آزاد اقتصادی ناوویی، منطقه‌ای برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی
- هوچی مین کشور ویتنام
- دارای ۷ بندر خشک در شهر هوچی مین



- مکانی کوچک با تجهیزات مقدماتی
- وظیفه اصلی آن، نگهداری کانتینرهای خالی شرکت‌های خطوط کشتیرانی
- کیکارنگ کشور اندونزی
- محل پیشنهادی در منطقه صنعتی کیکارنگ سیبی تونگ در ۵۰ کیلومتری بندر تانجونگ پریوک
- ارائه پیشنهاد اصلی پروژه توسط بخش خصوصی
- دارای ظرفیت بیش از نیمی از کل کانتینرهای بندر تانجونگ پریوک در منطقه صنعتی و اطراف آن

Archive of SID

فصل ششم: بنادر خشک در ایران

۵۸- بنادر خشک و آمایش سرزمینی

در حال حاضر، امارات متحده‌ی عربی، در فاصله‌ی حدود ۴۰ کیلومتری جبل علی، بندر خلیفه را با سرمایه‌ی اولیه‌ای بالغ بر ۷ میلیارد دلار، تجهیز کرده است. این اتفاق، فاصله‌ی برنامه‌ریزی و مدیریت ما را با آنها بیش از پیش خواهد کرد. با این وجود برتری نسبی ایران با ۲۸۰۰ کیلومتر ارتباط جاده‌ای و دریایی و به عبارتی ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و اقلیم و سرزمین پهناور اصلی که در آن شهرک‌های صنعتی و مراکز صادراتی و وارداتی و تمرکز مراکز حمل و نقلی وجود دارد، باید نگاه‌ها را





به بنادر خشک، به نوعی نگاه توسعه‌مندان ارتقاء دهد. توسعه متوازن با خوشه‌های صنعتی و استفاده از مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و توجه به آنچه که آمایش سرزمین می‌نامند دست یافتنی است، اگر بنادر خشک را بدرستی شناخته و مدیریت نمود.

باید توجه کرد که کشورهای حاشیه‌ی جنوبی خلیج فارس دارای عرض و عمق سرزمینی نیستند و سرزمین اصلی آنها در حاشیه و کناره واقع شده است.

۵۹- نگاهی به برخی ضرورت‌های بندر خشک در ایران (با نگاهی به بندر شهید رجایی)

همزمان با اجرای طرح‌های توسعه‌ی بندر شهید رجایی، ظرفیت کانتینری این بندر افزایش یافته و این در حالی است که فضای موجود





برای نگهداری و این بندر برای این میزان کافی نیست. اگر سرعت نقل و انتقال کانتینر از بندر به داخل و خارج افزایش نیابد. سرعت تخلیه کشتی‌ها در بندر کاهش می‌یابد زیرا تراکم در بندر بالاست. هندلینگ (Handling) کانتینرها به دلیل افزایش تعداد، به سختی انجام می‌شود و سرعت تخلیه و بارگیری کاهش می‌یابد و مدت توقف کشتی‌ها در بندر افزایش و صف کشتی‌ها در بندر طولانی و انبار کالای شناور در بندر بوجود می‌آید. این موضوع باعث افزایش هزینه دموراژ Demurrage برای صادرکننده و واردکننده کالا می‌شود. پس باید شرایطی ایجاد شود که کانتینر سریع بارگیری یا تخلیه شود.

در شرایط کنونی تعدادی کانتینر رسوب داریم یعنی این تعداد برای مدت طولانی در بندر منتظر می‌ماند. اگر ظرفیت کانتینر افزایش یابد، کانتینر رسوب افزایش یافته و سالانه ۴ الی ۵ میلیارد دلار سرمایه به جریان نمی‌افتد. سرمایه‌ای که نیاز است چرخ مملکت را بچرخاند به راحتی بر روی زمین می‌ماند. از یک طرف هزینه‌های دموراژ و از طرف دیگر خواب سرمایه دو هزینه است که به اقتصاد کشور تحمیل می‌شود. به نظر می‌رسد با توجه به این موضوع بندر خشک راه حل کاهش تراکم بار در بنادر کشور است. البته بندر خشکی موفق خواهد بود که بر اساس راه‌آهن عمل کند و بر اساس حمل و نقل کامیونی توجیه اقتصادی ندارد.

۶۰- اهداف احداث بنادر خشک در ایران

(مطابق آیین‌نامه اجرایی ایجاد و فعالیت

بنادر خشک در کشور)

اهداف احداث و بهره‌برداری از بنادر خشک در کشور:



- - بهبود نظام حمل و نقل در کشور با تکیه بر حمل و نقل کالا در فواصل طولانی توسط راه آهن و فواصل کوتاه توسط کامیون و تسهیل تغییر وسایط حمل و نقل و در نهایت کاهش قیمت تمام شده کالا
- - تسهیل قوانین گمرکی و استفاده از مرز به عنوان نقطه عبور

۶۱- بندر خشک و نقش ایران در ترانزیت کالا

کشورهایی که به صادرات و فضای ترانزیتی ایران نیاز دارند، می توانند از مزایای بندر خشک بهره مند شوند و تبعات این بهره مندی، جذب سرمایه و توسعه‌ی فضای کسب و کار و اشتغال و کار آفرینی خواهد بود. مثلاً، پنبه‌ی موجود در کشورهای آسیای میانه، از قبیل ازبکستان را در نظر بگیرید، که در حال حاضر، از راه بندر عباس صادر می شود؛ که در صورت ساماندهی بنادر خشک، بخشی از عملیات لجستیک، گمرکی و حتی بانکی آن قابل اجرا در این مناطق است و می تواند بسیاری از معضلات را کاهش دهد.

مثال دیگر، صادرات غلات کشورهای روسیه و قزاقستان به کشورهای حوزه‌ی جنوبی خلیج فارس است که در حال حاضر، ۱۵ میلیون تن برآورد می شود و تا سال ۲۰۲۰ میلادی، به بیش از ۲۰ میلیون تن خواهد رسید؛ مسیر سنتی ترانزیت کالای فوق به ترتیب قزاقستان، روسیه، اکراین، دریای سیاه، دریای مدیترانه، دریای سرخ، اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس است. در حال حاضر، حمل و جابه جایی در این مسیر، ارزان است، اما سرعت ارسال آن، به اندازه‌ی مسیر ریلی و جاده‌ای ایران نیست. در نتیجه، این مسیر، به عنوان یک متغیر مهم و راهبردی، می تواند مدنظر ترانزیت غلات روسیه و قزاقستان قرار گیرد که چنین



اتفاقی، چندین مزیت خواهد داشت. مسایل کشورهای مشترک المنافع عضو شوروی سابق که هر آن ممکن است آنها را به سوی مناقشه سوق دهد یا تهدیدات منطق‌های و پیامدهای آن در قالب بسته شدن تنگه‌ی بسفر و همچنین، معضل دزدان دریایی در منطقه‌ی دریای سرخ، از جمله دغدغه‌هایی است که فرصت‌های ترانزیتی غلات آسیای میانه را از مسیر فعلی به چالش می‌کشاند. در این معادله‌ی ساده، مشاهده می‌شود در صورت تأسیس بنادر خشک و ایجاد راه‌های مراسلاتی و امکانات سیلویی و دپوی کالاهای مدنظر در بازارهای هدف، می‌توان این کالاها را با تناژ بالا در کانتینرهای خالی بنادری چون چابهار - که عمدتاً پس از تخلیه‌ی کانتینرهای کالاهای وارداتی، کانتینرها خالی باز می‌گردند - کشتی‌های کانتینربر و فله‌بر را دو سر بار حرکت داده و با ایجاد حمل و نقل ترکیبی و کانتینری، اقتصاد منطقه را ارتقا داده و شکوفا سازیم.

۶۲- بنادر خشک ایران و توسعه‌ی لجستیکی

ایران، دارای موقعیت مناسبی از نظر دسترسی به بازارهای مختلف است که توسعه‌ی بنادر خشک و در پی آن، افزایش مقادیر کالاهای ترانزیتی، تحت ساختار منسجم‌تر را توجیه مینماید. جمعیت و وسعت ایران خود به عنوان بازار مناسبی در زمینه خدمات بنادر خشک، بدون توجه به کشورهای همسایه و منطقه تلقی میشود. ایران، در مجاورت ۸ کشور از مجموع ۳۰ کشور محصور در خشکی قرار دارد (افغانستان، ارمنستان، ازبکستان، آذربایجان، تاجیکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و قزاقستان) و رونق بازار اغلب آنها معطوف به صادرات مواد خام است، که میتواند از کربدورهای ایران انجام گیرد و بنادر خشک میتوانند نقش



واسطه‌های پررنگ در انجام این فرایند بر عهده داشته باشند.

علاوه بر آنها، روسیه و حتی کشورهای شمال اروپا نیز میتوانند به عنوان بازارهای بالقوه‌ی توسعه‌ی حمل و نقل و لجستیک کشور به طور عام و بنادر خشک به طور خاص مد نظر قرار گیرند. وضعیت استراتژیک و موقعیت مهم لجستیک ایران، قابل مقایسه با کشورهای جنوبی خلیج فارس (به ویژه امارات متحده‌ی عربی و عمان) است که به رغم فقدان بازارهای گسترده‌ای همچون ایران، دارای بنداری با عملکرد به مراتب بهتر از ایران هستند.

۶۳- تأثیر ایجاد بنادر خشک در ایران

مهم‌ترین تأثیرهایی که بر اساس ایجاد بنادر خشک در ایران ممکن است رخ دهند، عبارتند از:

- کاهش ترافیک حمل و نقل جاده‌ای
- توسعه حمل و نقل ریلی
- افزایش اشتغال
- خارج سازی عملیات نامرتب از محوطه‌های بندری

۶۴- الزامات مدیریت اثربخش بنادر خشک در ایران

طرح مسایل، عارضه‌یابی، حل مشکلات، سهمیه‌بندی، اعتبارسنجی شرکتها و روشنگری وظایف وزارتخانه‌ها، مدیریت زمان، مقدار و مکان اداره کردن در دوره‌های مختلف، در آینده مدیریتی را حاکم بر بنادر خشک خواهد کرد که توسط بخش خصوصی شرکتهای دیگر، به شکل هولدینگ، اجرایی و عملیاتی خواهد شد. متولی بنادر خشک باید منافع



شرکتهای زیرمجموعه را مدنظر قرار دهد و اگر این بنادر در مسیر و با نظارت انجمنهای صنفی هدایت شوند، می‌توانند برنامه‌ریزی‌های مختلفی را سازمان‌دهی کنند. هولدینگ‌ها در امور بانکی و جذب اعتبارات، طراحی راهبردهای مختلف، صنایع، کشاورزی، توریست و خدمات، حمل و نقل و خلاصه، کلیه‌ی بخش‌ها تخصصی‌تر و قویتر از بخش دولتی، امور بنادر خشک را اداره و مدیریت نمایند.

برای جلوگیری از دامپینگ، باید هولدینگ‌ها زیر چتر یک انجمن تخصصی صنفی قرار بگیرند تا در درازمدت، منافع آنها به هم گره نخورد. در این صورت، این انجمن برای حصول به منافع درازمدت، از اعضا حمایت و به آنان اطلاع‌رسانی کند، تا مشاغل مختلف در این بستر عمومی، فعالیت بهینه‌ی خود را داشته باشند. حضور بنگاه‌های اقتصادی کوچکتر نیز که در درون اتحادیه‌ها فعالیت نمایند و تثبیت قیمت‌ها توسط آنها از الزامات اینگونه بنادر خشک هستند. کاستن از وظایف پایانه‌ها در امر باریابی برای شرکتهای باربری و مسئولیت خواستن از شرکتهای داخلی نیز از جمله مسایل می‌باشد. طراحی این امر، کار ساده‌ای نیست و باید هر دو بخش دولتی و خصوصی، با تعامل مؤثر در این زمینه، به این مهم دست یابند.

۶۵- نکات قابل توجه در ایجاد بنادر خشک

نکات مهمی که در مسیر اجرایی بنادر خشک در کشور مطرح هستند، شامل:

- تدوین مقررات جامع
- انتخاب نوع مناسب از بنادر خشک



- ارزیابی خدمات رفاهی و تفریحی
- مسایل مهم مرتبط با حمایت مسئولین و نهادهای دولتی
- مشارکت و سرمایه‌گذاری بخشهای دولتی و خصوصی
- هماهنگی نهادهای مختلف در زمینه‌ی سیاستگذاری در ابعاد محلی، منطقه‌ای و ملی،
- تهیه‌ی بانکهای آماری هماهنگ به منظور انجام فرایندهای تصمیمگیری و مکان‌یابی
- رفع مشکلات اداری و بوروکراسی
- بازنگری مقررات موجود، حذف و بازنگری برخی و تصویب مقررات جدید

۶۶- شروط موفقیت بنادر خشک در ایران

موفقیت عملکرد بنادر خشک به عوامل متعددی همچون دسترسی به خطوط ریلی، هماهنگی دستگاه‌ها و ارگان‌های ذیربط در جابجایی و ترخیص کالا، برخورداری از فعالیت‌های کارآمد لجستیکی و وجود ساختار تشکیلاتی مناسب، استقرار فعالیت‌های ارزش آفرین در محدوده، مکان‌یابی مناسب و حمایت بخش دولتی بستگی دارد تا بتواند خدمات ارزش افزوده و حداقل در سطح بنادر دریایی ارائه دهد. در غیراین صورت عدم تمایل خطوط کشتیرانی یا صاحبان کالاها در انتقال کالا به بنادر خشک و یا سرمایه‌گذاران برای تقویت فعالیت‌های لجستیکی را به همراه خواهد داشت.

۶۷- درجه بندی بنادر خشک در ایران



بنادر خشک، با توجه به نقش و حوزه عملکردی که دارند و نیز با توجه به میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی و وسعت و حجم عملکردشان، از سوی سازمان راهداری در چهار سطح درجه بندی می‌شوند. کارکردهای حمل و نقلی، کارکردهای لجستیکی انبارداری، کارکردهای بنادر بین‌المللی، تسهیلات به مشتریان و رانندگان و کارکردهای فناوری اطلاعات درباره تسهیل حمل و نقلی، از جمله شاخصه‌های درجه بندی بنادر خشک هستند.

۶۸- زیرساخت‌های اطلاعاتی و عملیاتی مورد نیاز

در بنادر خشک در ایران

- وجود زیر ساخت‌های ارتباطی و نرم افزاری مابین بنادر آبی و خشک؛
- یکپارچگی اطلاعاتی و زبان مشترک مابین آنها؛
- هماهنگی دستگاه‌های نظارتی و عملیاتی؛
- یکپارچگی در حوزه مفاهیم و اطلاعات پایه در حوزه عملیات اسنادی اطلاعات محموله و عملیات بندری در هر دو منطقه؛

۶۹- چالش‌های احتمالی فراروی ایجاد

بنادر خشک در ایران

- طبق تحقیقات و بررسی‌های به عمل آمده، مهم‌ترین عوامل چالش‌زای ایجاد و راه‌اندازی بنادر خشک در کشور عبارتند از:
- عدم هم‌آهنگی بین بخش‌های مختلف در داخل کشور
 - تغییرات سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌های دولتی
 - بوروکراسی اداری



● تداخل منافع

۷۰- نقاط قوت ایجاد بنادر خشک در کشور

- کاهش هزینه‌های کلی حمل و نقل
- اقتصاد مقیاس در حمل کالا
- حذف یا کاهش تعداد جابه‌جایی‌های یک سر خالی کانتینری
- تقویت وضعیت بنادر در زنجیره‌های لجستیک و حمل و نقل
- افزایش ظرفیت عملکردی و بهره‌وری بنادر در صورت تأمین هم‌آهنگی مناسب
- کاهش تراکم و تجمع ترافیک کالادر بنادر
- بهره‌وری در مصرف سوخت با کاهش مصرف آن
- آثار منفی کم‌تر زیست محیطی
- ایجاد فرصت‌های شغلی جدید در منطقه احداث
- توسعه ظرفیت‌های حمل و نقل ریلی با رویکرد بازارگرا
- اشتغال‌زایی در بازار حمل و نقل ریلی

۷۱- نقاط ضعف ایجاد بنادر خشک در کشور

- نبود هم‌آهنگی بین سیاست‌گذاران در سطوح کشوری، منطقه‌ای و محلی
- نبود هماهنگی بین بخش‌های مختلف حمل و نقل در داخل کشور
- عدم تمایل بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری بلندمدت در زمینه تأمین تجهیزات و امکانات
- وابستگی به جریان ترافیک یک بندر (بندر شهید رجایی) به عنوان



- مهم‌ترین بندر کانتینری کشور
- توسعه نیافتگی شبکه ریلی
- حفظ نقش دولت در حمل و نقل ریلی
- کمبود تجهیزات مناسب تخلیه و بارگیری کانتینری در ایستگاه‌های راه‌آهن و ترمینال‌های ریلی
- کمبود آلات ناقله مناسب حمل کانتینر در راه‌آهن
- مسایل مرتبط با قاچاق کالا

۷۲- فرصت‌های مرتبط با ایجاد بنادر خشک

در کشور

- یک پارچه سازی لجستیکی مناطق داخلی کشور
- افزایش روند حمل و نقل ترکیبی کالا
- رشد بالقوه حجم کالاها
- مشتریان و کاربران جدید در بازار موجود
- بازارهای جدید
- خدمات جدید برای بازارهای جدید
- خدمات جدید برای بندر یا بنادر ساحلی با توجه به افزایش بازارها
- جذب بازار کشورهای محصور در خشکی همسایه، کشورهای آسیای میانه، روسیه و شمال اروپا
- عزم ملی در جهت توسعه حمل و نقل ریلی به لحاظ فیزیکی و جذب بار و مسافر بیش تر
- تسریع انجام مراحل گمرکی
- خارج ساختن عملیات نامرتب در بنادر ساحل (برای مثال حذف



نیروی انسانی نامرتب و نالازم از محوطه‌های بندر)

- کاهش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات جاده‌ای
- کاهش میزان تصادفات جاده‌ای

۷۳- تهدیدهای مرتبط با ایجاد بنادر خشک

در کشور

- بحران اقتصادی جهانی
- ناهماهنگی دستگاه‌های مختلف جهت برقراری ملزومات حمل و نقل ترکیبی و یک پارچه
- عدم نگرش یک پارچه مدیران زیربخش به مسایل سیستم حمل و نقل کشور
- اجرایی نشدن کنوانسیون حمل و نقل ترکیبی کالا
- آماده نبودن بسترهای مورد نیاز اعم از سخت افزاری و نرم افزاری برای اجرای حمل و نقل ترکیبی
- کمبود فعالین در عرصه حمل و نقل ترکیبی در کشور (در سطح شرکت‌های حمل و نقلی و مدیران آنها)
- وجود تحریم‌های بین المللی بر سر راه خرید و تأمین ماشین‌آلات و تجهیزات مورد نیاز
- افزایش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات ریلی
- کاهش اندکی در فعالیت‌های شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای

۷۴- توجیه پذیری بنادر خشک در ایران

بنادر خشک در ایران توجیه اقتصادی دارد به شرطی اینکه سهم ۳



درصدی حمل و نقل ریلی طی یک برنامه پنج ساله به ۳۵ درصد برسد. در این شرایط مطلوب، هم در یزد، اصفهان و قم توجیه احداث بندر خشک داریم. احداث بندر خشک از نظری ریالی و میزان مصرف سوخت به اقتصاد کشور کمک بسیاری می کند. اگر برای هر سه استان فوق ۱۵۰ هزار کانتینر در بنادر خشک در نظر بگیریم روزانه ۲ میلیون دلار دولت یارانه کمتری برای گازوییل پرداخت می کند. ۱۴۰۰ میلیون تن میزان آلایندگی ناشی از سوخت نیز کمتر می شود.

۷۵- شاخص‌های مؤثر در مکان‌یابی

بنادر خشک ایران

بر اساس تحقیقات انجام شده، در سطح زیرمعیارها، به ترتیب شش معیار شبکه حمل و نقل، هزینه حمل و نقل، نزدیکی به بازار، مناطق تولیدی و صاحبان کالا، فرصت صادرات و تجارت بین الملل، حمایت مدیران استانی و نیز وجود افراد سرمایه‌گذار مؤثرترین شاخص‌ها در انتخاب مکان بنادر خشک در ایران هستند.

۷۶- راهبردهای پیشنهادی برای

توسعه‌ی بنادر خشک در ایران

۱. توسعه و تسهیل خدمات گمرکی در بنادر خشک؛
۲. هماهنگ کردن نظام گمرکی با استانداردهای بین المللی؛
۳. تقویت و حمایت از بخش خصوصی در راستای افزایش سرمایه‌گذاری در زمینه تأمین و تجهیزات بنادر خشک؛
۴. هماهنگی نهادهای مختلف در زمینه سیاست‌گذاری در ابعاد



محلی، منطقه‌ای و ملی؛

۵. توسعه خدمات رفاهی تفریحی در بنادر خشک کشور؛

۶. بازاریابی با هدف جذب شرکت‌های ارائه دهنده خدمات لجستیکی؛

۷. رفع مشکلات اداری و بوروکراسی؛

۸. توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای در بنادر خشک کشور؛

۹. توسعه شبکه ریلی در بنادر تجاری کشور.

Archive of SID



فصل هفتم: تحلیل برخی مزایای بندر خشک در ایران

۷۷- عدم نیاز به پرداخت حق الزحمه نمایندگان تخلیه و ارسال در بنادر ساحلی

در بندر خشک به علت استفاده از صورت حساب‌های حمل و نقل ترکیبی، میتوان از این حق الزحمه‌ها به صورت کامل صرف نظر کرد. البته زمانی چنین اتفاقی می‌افتد که چنین اسنادی توسط یک خط کشتیرانی صادر شده و کشتیرانی مسئولیت عبور کالاها را از طریق بندر ساحلی بپذیرد.



بنابراین وارد کنندگان و صادر کنندگان نیازی به استخدام یک نماینده جهت ارسال و تخلیه کالا ندارند.

۷۸- اجتناب از پرداخت هزینه جهت انبار،

تأخیر در تهیه اسناد و جریمه معطل نگهداشتن

کشتی جهت تخلیه

در سیستم‌های حمل و نقل سنتی، کالاها در بنادر ساحلی و یا در مرزهای زمینی به علت نقص اسناد (همانند صورتحساب‌های بارگیری یا فاکتورهای تجارتي)، بی‌نظمی‌های کوچک در اسناد موجود، پیش پرداخت هزینه‌های جابه‌جایی کالا به پول رایج خارجی، اتمام تاریخ اعتبار یک ضمانتنامه، عدم دسترسی به حمل و نقل پیشرو و غیره، نیازمند حضور در انبارها تا زمان حل مشکلاتشان هستند. در چنین اوضاعی، هزینه‌های انبار پس از بازه‌های زمانی رایگان مجاز افزایش می‌ابد، یا هزینه‌های معطل نگه داشتن کشتی جهت تخلیه و تأخیر در تهیه اسناد رشد می‌کند. با یک بندر خشک و صورتحساب‌های بارگیری حمل و نقل ترکیبی، بازرسی گمرکی در بنادر ساحلی و در مرزهای کشورهای ترانزیتی ضروری نبوده یا در کمترین میزان کمینه می‌شود، بنابراین بسیاری از علت‌های معمولی تأخیر در بنادر ساحلی بر طرف خواهد شد. در نتیجه هزینه‌های اضافی جهت انبارداری، تأخیر در تهیه اسناد و معطل نگه داشتن کشتی جهت تخلیه رخ نخواهد داد.

۷۹- عدم نیاز به توسعه بازه زمانی بیمه دریایی

اعتبار مدت بیمه دریایی معمولاً تا ۶۰ روز بعد از تخلیه کالاهای بیمه



شده در بندر ساحلی مقصد گسترش می‌یابد. با وجود بندر خشک، تأخیرات بیشتر از ۶۰ روز رخ نداده و بنابراین پرداخت هر گونه حق بیمه اضافی منتفی می‌گردد.

۸۰- استفاده بهینه از حمل و نقل جاده‌ای و ریلی

در صورتی که حمل کالا در مسافت‌های طولانی با حمل و نقل ریلی جایگزین شود، ممکن است در هزینه‌های حمل و نقل صرفه جویی شود.

۸۱- بهره برداری بهتر از ظرفیت بنادر ساحلی

و زیر ساخت‌ها

بندر خشک می‌تواند به عنوان یک مرکز تحکیم جهت بازگشت بارهای صادراتی، تعداد واگن‌های ریلی خالی یا تعداد مانورهای کامیون را کاهش دهد. افزایش ضریب بار محموله‌های ارسالی می‌تواند باعث صرفه جویی در هزینه‌های کلی حمل و نقل داشته باشد.

۸۲- استفاده بیشتر از کانتینر

تأسیس بندر خشک با تسهیلات جابه جایی کانتینر می‌تواند استفاده بیشتر از کانتینر را رونق بخشد.

۸۳- بهره گیری از مزایای استفاده از سیستم‌های

حمل و نقل ترکیبی رفت و برگشتی و برنامه‌ای

زمانی که جریان حمل کالا بین دو نقطه قابل توجه باشد معرفی سیستم‌های حمل و نقل ترکیبی رفت و برگشتی و واحد بسیار مناسب



است لذا بنادر خشک سبب استفاده از سیستم‌های حمل و نقل ترکیبی و برنامه‌ای می‌گردند. عمده مزیت بهره‌برداری از این سیستم، اجتناب از هزینه‌های تغییر خط در پایانه‌ها و محوطه‌های میانی آماده‌سازی قطارهای کالاهای سنتی بوده و نرخ بهره‌برداری بالاتری از واگن و لوکوموتیو به دست می‌آید.

۸۴- بهبود ارتباطات:

انتقال ساده و سریع اسناد و اطلاعات، رعایت اصول مقدماتی جهت ترانزیت مؤثر کالا، ترخیص کالا و پیگیری کامپیوتری کالا هنگام حمل با ایجاد بندر خشک به دست می‌آید. این مزایا بطور حتم جهت معرفی پردازش‌های کامپیوتری قابل استناد می‌باشد.

۸۵- سایر مزایا

- کاهش کلی هزینه‌های حمل و نقل، انبارداری و دمووراز؛
- ترغیب به استفاده از راه‌آهن به جای استفاده از وسایل نقلیه جاده‌ای؛
- کاهش تراکم جاده‌ای، تصادفات و مصرف سوخت؛
- کاهش نیاز به خرید اراضی گرانبه‌تر در نواحی شهری حاشیه بندری؛
- کاهش مشکلات ناشی از مسائل زیست محیطی در شهرهای ساحلی؛
- توسعه نواحی داخلی کشور و ایجاد فرصت‌های مختلف شغلی، به ویژه در کشورهای توسعه نیافته؛
- افزایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری داخلی و کشورهای خارجی.



فصل هشتم: تجربیات ایران در خصوص بنادر خشک

۸۶- پایانه‌ی آپرین

پایانه مرکزی آپرین در ۲۱ کیلومتری جنوب غرب تهران در محل تقاطع محورهای شرق غرب و شمال جنوب راه آهن واقع شده و به چندین بزرگراه دسترسی دارد. محوطه مرکزی تبادل کالای آپرین،



۷۰۰ هکتار وسعت دارد و احداث ۱۱۰ انبار و پایانه کانتینری در آن پیش‌بینی شده که احداث آنها کامل نشده است. مطالعات ایجاد ایستگاه بزرگ مانوری و ۱۱۰ انبار (هر یک به مساحت ۹ هزار مترمربع) و پایانه کانتینری، حدود ۳۰ سال قبل انجام و خرید تجهیزات مربوطه نیز آغاز شد، اما سپس متوقف ماند. از سال ۱۳۶۹ دوباره طرح فعال شده و تا سال ۱۳۸۳ عملیات مربوط به یک واحد انبار، تعمیرگاه‌های لکوموتیو و واگن، تاسیسات ذخیره‌سازی سوخت، سوخت‌گیری، روغن‌گیری و شن‌گیری لکوموتیوها، ساختمان‌های اداری، خوابگاه و حمل‌بار کانتینری، در



مجموع به مساحت ۸۶ هزار مترمربع و شبکه‌های تاسیسات زیربنایی در ۷۰۰ هکتار زمین محوطه پایانه انجام شده است. هم اکنون طرح جامع ایستگاه با توجه به ضرورت‌های روز و چشم‌انداز نیازهای ۲۰ سال آینده در دست اقدام است.

پایانه آپرین به عنوان یک بندر خشک امکان بالقوه تغذیه بازار مصرف شهر تهران و مناطق صنعتی اطراف آن را دارد. در حال حاضر یک انبار به مساحت ۹ هزار مترمربع در مرکز آپرین فعالیت می‌کند و خروجی سالانه آن حدود ۵۰۰۰ کانتینر است. وظیفه پایانه آپرین قبول قطارهای باری، مانور، تنظیم و اعزام آنها به ایستگاه‌ها و انبارهای مقصد در محورهای مختلف است. از جمله تاسیسات مهم آپرین تعمیرگاه لکوموتیو در ساختمانی به وسعت ۲۵۷۰ مترمربع است.

پایانه آپرین که در صورت شروع فعالیت رسمی اش در انواع بنادر خشک دور از ساحل طبقه‌بندی می‌شود، دارای منافع قابل توجهی خواهد بود. در صورت هماهنگی با گمرک، کالاها پس از تخلیه و بارگیری در بنادر امام و شهید رجایی از طریق راه‌آهن به مقصد آپرین حمل خواهند شد و صاحبان کالا می‌توانند برای دریافت کالاهای خود مستقیماً به آپرین مراجعه کنند. شرکت تایدواتر با خرید تجهیزاتی مانند ریج‌استاکر، امتی استاکر، سایدلیفت، لیفتراک، باسکول، دستگاه شست و شوی کانتینر، لیفتراک ۱۰ تن، جرثقیل ۳۵ تنی بوم تلسکوپیی و یک نسخه نرم‌افزار کامل TCTS، در کنار گردآوری، جذب و آموزش کارکنان مدیریتی، کارشناسان و نیروهای حفاظتی و نیز بارشماران فعالیت خود را در پایانه آپرین از نیمه دوم سال ۱۳۸۶ آغاز کرده است.



۸۷- پایانه شهید مطهری

ایستگاه شهید مطهری در ۳۶ کیلومتری جنوب شهر مشهد، در محل انشعاب راه آهن مشهد از محور سرخس رازی قرار دارد و به شبکه بزرگراهی دسترسی دارد. مساحت محدوده ایستگاه شهید مطهری حدود ۱۹۰ هکتار است. انبارها و تجهیزات ایستگاه مطهری توسط بخش خصوصی اداره می شود. امکان تخلیه و بارگیری انواع واگن مسقف، لبه بلند، لبه کوتاه، مخزن دار و فله بر در ایستگاه وجود دارد. میزان تخلیه بار ایستگاه در سال ۱۳۸۵ برابر ۵۲۵ هزار تن و حجم صادرات ۱۰/۸ هزار تن بوده است. در ایستگاه مطهری تشکیلات گمرک نیز مستقر است.

۸۸- پایانه سرخس

ایستگاه سرخس در ۱۷۰ کیلومتری شمال شرق مشهد و ۱۵ کیلومتری شهر سرخس در نقطه مرزی ایران و ترکمنستان قرار دارد. دسترسی مناسب به شبکه بزرگراهی، شرایط مطلوبی را برای ترانزیت کالا به وجود آورده است به طوری که بالغ بر ۸۸ درصد ترانزیت ریلی کشور از ایستگاه مزبور انجام می شود. ایستگاه سرخس مجهز به سایت کانتینری و ۴۲ هکتار فضای باز برای ذخیره کالا است. مجموعه خطوط و سوزن بندی ایستگاه سرخس شامل ۳۶ کیلومتر خط معمولی، ۸ کیلومتر خط عریض، ۱۹ دستگاه سوزن عریض و ۷۲ دستگاه سوزن معمولی است.



فصل نهم: قوانین و مقررات مرتبط با بندر خشک





۸۹- صدور مجوز بنادر خشک

در حال حاضر دریافت مجوز احداث بندر خشک با پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و با تصویب هیئت وزیران میسر می‌باشد. در حال حاضر با توجه به آئین نامه اجرایی تأسیس و بهره‌برداری از بنادر خشک و مطابق با موافقت نامه اسکاپ که در این آیین نامه قید شده است، مناطق با اولویت اصلی جهت این امر مشتمل بر منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان





استان مرکزی)، ایستگاه شهید مطهری (خراسان رضوی)، منطقه ویژه اقتصادی سیرجان و فرودگاه بین‌المللی امام خمینی می‌باشد و مناطق با اولویت فرعی جهت احداث بندر خشک مشتمل بر منطقه ویژه اقتصادی سهلان (آذربایجان شرقی)، فرودگاه بین‌المللی دستغیب شیراز، منطقه ویژه اقتصادی سرخس، منطقه آزاد اروند و مرکز لجستیکی زاهدان می‌باشد. همچنین علاوه بر موارد مذکور منطقه آپرین در نزدیکی استان تهران، منطقه مهریز یزد و ایستگاه سیستان در اصفهان با طی مراحل قانونی از مجوز یاد شده برخوردار شده‌اند.

۹۰- اهداف احداث و بهره برداری از بنادر خشک

در کشور (مطابق آئین‌نامه اجرایی احداث بنادر خشک)

به منظور پشتیبانی از فعالیت‌های اقتصادی و امور تصدی‌گری بخش غیردولتی در حوزه فعالیت‌های حمل و نقل ریلی و خدمات وابسته به آن در راستای حمل و نقل کالا از طریق شبکه ریلی سراسری کشور با رویکرد احداث فضاهای تخلیه و بارگیری مورد لزوم و انجام امور بندری و ترخیص کالا با هدف تسهیل و تسریع در امر جابجایی کالا و ارائه خدمات متناظر در خصوص تخلیه و بارگیری و انبارداری کالاها و امور گمرکی، قرنطینه، ترخیص کالا، کاهش ترافیک نگهداری و دیپوی کالا در اسکله و بنادر بدلیل کمبود فضای مورد لزوم در خصوص موارد مطروحه، با وجود شرایطی خاص و مبتنی بر ایجاد و توسعه فضای کسب و کار و انجام سرمایه‌گذاری در این عرصه با حضور بخش غیردولتی و براساس مواد و مستندات قانونی مصوب شده همچنین براساس برنامه توسعه پنج ساله پنجم توسعه، افزایش سهم حمل و نقل از کل سهم حمل و نقل عمومی



بار جهت دستیابی به سهم ۳۰٪ درصدی در حمل کالا تا پایان برنامه پنج ساله هدف گذاری شده است.

۹۱- جانمایی محل استقرار بنادر خشک در کشور

(مطابق آئین نامه اجرایی احداث بنادر خشک)

براساس موافقت نامه اسکاپ ۹ منطقه مشخص در ایران جهت احداث بندر خشک اعلام و به تصویب رسیده است که این مناطق براساس اولویت بندی و یا به صورت اصلی- فرعی می باشند که عبارتند از:

اولویت های اصلی:

- ۱- فرودگاه بین المللی امام خمینی (استان تهران)
- ۲- ایستگاه شهید مطهری (استان خراسان رضوی)
- ۳- منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان قم (استان قم)
- ۴- منطقه ویژه اقتصادی سیرجان (استان کرمان)

اولویت های فرعی:

- ۱- منطقه آزاد اروند (استان خوزستان)
- ۲- منطقه ویژه اقتصادی سهلان (استان آذربایجان شرقی)
- ۳- منطقه ویژه اقتصادی سرخس (استان خراسان رضوی)
- ۴- فرودگاه بین المللی شهید دستغیب (استان فارس- شیراز)
- ۵- مرکز لجستیک زاهدان (استان سیستان و بلوچستان)



۹۲- شرایط حضور و نحوه فعالیت سرمایه گذار در بنادر خشک (مطابق آئین نامه اجرایی احداث بنادر خشک)

الف- شرایط سرمایه گذار: سرمایه گذاری می بایست از حیث داشتن سرمایه مالی لازم جهت احداث، بهره برداری و سایر اقدامات مرتبط با فعالیت های این حوزه و همچنین استفاده از تیم فنی و مهندسی لازم جهت احداث، بهره برداری و اجرای پروژه مذکور، وضعیت خود را مشخص و به سرمایه پذیر اعلام نماید. سرمایه پذیر می بایست اطلاعات فنی و مالی فعالیت های سرمایه گذار را از واحدهای مرتبط استعلام نماید.

ب- نحوه فعالیت سرمایه گذار: به منظور تسهیل و توسعه تجارت، رقابت پذیر کردن فعالیت های حمل و نقل و ترکیبی، سرمایه گذار می بایست با ارائه طرح مورد نظر خود به همراه نقشه، جانمایی هر فعالیت در محل های مورد نظر طرح و ارائه مشخصات فنی و مهندسی طرح پیشنهادی خود به سرمایه پذیر اقدام نماید. سرمایه پذیر مکلف است جهت اخذ تائیدیه های فنی مورد لزوم برای احداث پروژه مذکور در راستای حمایت از سرمایه گذار با هماهنگی ادارات مرتبط اقدامات لازم را انجام دهد.

تبصره ۱- چنانچه سرمایه گذار قصد استفاده و بهره مندی از شبکه ریلی سراسری از طریق احداث خط فرعی (صنعتی- تجاری) جهت اتصال بندر خشک مورد نظر به بندر ساحلی را داشته باشد، می بایست نظرات فنی و اقتصادی ادارات مرتبط با موضوع در راه آهن و سایر دستگاه های اجرایی مربوطه را اخذ و براساس میزان بار موجود در منطقه و ضرورت احداث طرح اعلام نظر نمایند.



تبصره ۲- چنانچه سرمایه‌گذار قصد استفاده و بهره‌مندی از دیگر شقوق حمل و نقل از جمله حمل و نقل جاده‌ای و هوایی را در نظر داشته باشد، می‌بایست نظرات فنی و اقتصادی ادارات مرتبط با موضوع در حمل و نقل جاده‌ای یا هوایی و سایر دستگاه‌های اجرایی مربوطه را اخذ و براساس میزان بار موجود در منطقه و ضرورت احداث طرح اعلام نظر نمایند

تبصره ۳- سرمایه‌گذار می‌بایست با ارائه طرح توجیهی فنی- مالی و اقتصادی، نسبت به ارائه اطلاعات مورد نیاز فنی، مالی و اقتصادی طرح مورد نظر به سرمایه‌پذیر اقدام نموده تا پس از انجام بررسی‌های لازم نسبت به انجام فعالیت مذکور واخذ تائیدیه‌های لازم اقدام نماید. همچنین سرمایه‌گذار موظف است نسبت به تخصیص فضاهای روباز و بسته براساس نوع کالاها و همچنین فضاهای مورد نیاز یک بندر خشک از قبیل فضاهای اداری و تاسیساتی و محوطه‌سازی و خدماتی و گمرک انبارهای عمومی و قرنطینه و سایر موارد با رعایت موارد ایمنی و فنی مربوط به هر یک از فعالیتها براساس قوانین و مقررات مربوطه اقدام نماید.

تبصره ۴- چنانچه سرمایه‌گذار قصد همکاری با شریک خارجی و یا تشکیل کنسرسیوم با حضور شرکت یا شرکت‌های خارجی در هر یک از زمینه‌های فعالیت مورد نظر و یا حتی در خصوص فاینانس مالی را داشته باشد، می‌بایست ضمن هماهنگی و اطلاع‌رسانی در خصوص ارائه اطلاعات کامل نحوه فعالیت با شرکت مورد نظر به سرمایه‌پذیر، جهت انجام هرگونه فعالیت و همکاری با شرکت‌های خارجی، براساس قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی و آئین‌نامه



اجرائی آن و سایر مستندات قانونی در این حوزه که در کشور جاری می‌باشد اقدام نماید.

۹۳- فضای مورد لزوم برای احداث بندر خشک در ایران (مطابق آئین نامه اجرایی احداث بنادر خشک)

زمین مورد نیاز برای احداث بندر خشک براساس لزوم استفاده از فضاهای قانونی در خصوص احداث مواردی از قبیل فضاهای اداری، رفاهی، انبار، گمرکات، قرنطینه، سوله‌ها، محوطه سازی و ساختمان تاسیسات و سایر فضاهای مورد نیاز برای ایجاد یک بندر خشک حداقل می‌بایست، یکصد ۱۰۰ هکتار باشد تا ضمن وجود فضا برای کلیه اقدامات مورد لزوم، نسبت به توسعه آن در فازهای بعدی نیز قابلیت‌های لازم را دارا باشد. تأیید مترائ زمین و یا محوطه مورد نیاز برای هر فعالیت و بخش در تشکیلات یک بندر خشک براساس استاندارد قانونی تعریف شده برای هریک از آنها بوده و واحدهای فنی و زیربنایی مربوطه سرمایه‌پذیر مکلف به بررسی و تأیید و یا عدم تأیید اطلاعات مربوطه که از طرف سرمایه‌گذار اعلام می‌گردد (بسته به مترائ و حجم و اندازه بندر خشک مورد نظر) می‌باشد. تبصره - چنانچه زمین مورد نظر کمتر از یکصد ۱۰۰ هکتار باشد این پروژه، بندر خشک محسوب نشده و می‌بایست در قالب پایانه پارریلی و در قالب سایت تخلیه و بارگیری لحاظ گردد. زیرا کمیت مورد لزوم برای فضاهای احداثی و دیو و انبار نمودن و سایر امور بندری که می‌بایست در این فضا صورت پذیرد مستلزم فضایی در اندازه‌های بزرگتر و دارای قابلیت‌های توسعه‌ای نیز باشد. لیکن چنانچه سرمایه‌گذار بخواهد در فضایی کمتر از مقدار مشخص شده یکصد هکتار



به فعالیت خود در قالب بندر خشک اقدام نماید، باید با هماهنگی سرمایه پذیر و عقد توافقنامه‌ای فی مابین، مبنی بر تعهد سرمایه گذار جهت توسعه و گسترش فضا و فعالیت‌های مربوطه، طی مدت مشخصی که در توافقنامه ذکر خواهد شد، بطور موقت به فعالیت‌های خود در قالب بندر خشک اقدام نموده و در موعد مقرر براساس توافق صورت گرفته نسبت به تامین موارد مورد لزوم بندر خشک اقدام نماید.

۹۴- الزامات و تعهدات سرمایه‌گذار برای احداث

بندر خشک در ایران (مطابق آئین نامه اجرایی

احداث‌بندر خشک)

الف - سرمایه‌گذار مکلف است ضمن هماهنگی کامل با سرمایه‌پذیر در طول اجرای پروژه، به هنگام هرگونه فعالیتی در حوزه احداث و بهره برداری از بندر خشک از قبیل: احداث ساختمان‌ها، ابنیه و تاسیسات فنی و زیربنایی، محوطه سازی، دیوار کشی، زیرسازی آب روها، تسطیح زمین، نصب و کابل کشی برق - تلفن - آب و گاز و سایر موارد فنی مورد نیاز، کلیه مقررات فنی و ایمنی مربوطه را رعایت نموده و از نیروی انسانی متخصص در این زمینه استفاده نماید.

تبصره - سرمایه‌گذار حق واگذاری اراضی و تاسیسات موضوع این آئین نامه را به غیر، اعم از اشخاص حقیقی یا حقوقی، بصورت اجاره یا صلح حقوق و غیره نخواهد داشت. همچنین وی حق هیچگونه دخل و تصرف در پروژه بندر خشک مورد نظر به ویژه در اراضی مورد توافق را بدون موافقت کتبی سرمایه‌پذیر نخواهد داشت. چنانچه



سرمایه‌گذار از وظایف و تعهدات خود تخطی نموده و در راستای مجوز صادره و توافقات بعمل آمده فعالیت ننماید و یا به فعالیت‌هایی غیر از موضوعات اعلام شده مبادرت ننماید، سرمایه‌پذیر مجاز به تعلیق یا ابطال مجوز صادره و همچنین جلوگیری از هرگونه فعالیت‌های وی و در صورت نیاز ارجاع آن به مراجع ذی صلاح قانونی خواهد بود.

ب- مدت زمان دوره احداث و بهره‌برداری: براساس اطلاعات، ضرورت‌ها و محاسباتی است که سرمایه‌گذار در قالب طرح توجیهی فنی، مالی و اقتصادی به سرمایه‌پذیر ارائه می‌دهد و نیز مفاد قرار داد منعقد فی مابین که در خصوص احداث بندر خشک مربوطه با تعیین شرایط مربوطه تعیین می‌گردد. سرمایه‌گذار باید کلیه هزینه‌های مربوطه را به‌مراه میزان سود مورد انتظار و منطقی بطور مشخص و دقیق در طرح توجیهی مذکور درج ننماید. تبصره ۱- چنانچه روش سرمایه‌گذاری بصورت (ساخت، بهره‌برداری و انتقال) BOT باشد، براساس مفاد این آئین نامه و قرار داد منعقد جهت اجرای پروژه بندر خشک مربوطه، براساس قراردادی که فی مابین سرمایه‌گذار و سرمایه‌پذیر منعقد خواهد شد، سرمایه‌گذار موظف است در پایان دوره مقرر بهره‌برداری از پروژه و در زمان اتمام قرارداد، نسبت به انتقال و واگذاری کلیه امکانات، تجهیزات اراضی، سوله‌ها، ساختمان‌ها و تاسیسات و سایر موارد احداث شده از قبیل ساختمان‌های اداری و غیر اداری، تاسیسات و تجهیزات، ماشین‌آلات و جرثقیل‌ها، فضاهای بارانداز روباز، محوطه‌های مربوط به امور گمرک و قرنطینه و سایر موارد مربوطه به سرمایه‌پذیر اقدام ننماید. در خصوص سایر روش‌های سرمایه‌گذاری با توجه به نحوه عملکرد و قوانین مربوط به هر یک از روش‌های سرمایه‌گذاری مورد



نظر و نیز قرارداد منعقدہ فی مابین اقدام خواهد شد.

تبصره ۲- در صورت موافقت سرمایه‌پذیر با احداث هرگونه ساختمان یا تاسیسات (غیر از تاسیسات مربوط به فعالیت بندر خشک و خدمات مربوط به آن) پس از انقضاء یا فسخ قرار داد کلیه ساختمان‌ها و تاسیسات غیر منقول به صورت بلا عوض به سرمایه‌پذیر منتقل خواهد شد و سرمایه‌گذار حق ادعای بهای آن را نخواهد داشت، همچنین کنتورها و انشعابات آب و برق نیز غیر منقول تلقی می‌گردد. ج- سرمایه‌گذار موظف است، پس از توافق و انعقاد قرار داد نسبت به احداث کلیه موارد احداثی بندر خشک اعم از ساختمان و تاسیسات، ابنیه، راه و راه‌آهن و سایر مسیرهای مواصلاتی مورد لزوم، طبق طرح ارائه شده اقدام نماید. بدیهی است قبل از هرگونه تغییر در نقشه‌های اجرایی لازم است جهت اخذ مجوز با سرمایه‌پذیر هماهنگی لازم بعمل آورده و اجرای عملیات طرح مذکور نیز تحت نظارت سرمایه‌پذیر بصورت مستقیم یا غیرمستقیم صورت خواهد پذیرفت.

تبصره: سرمایه‌گذار باید نسبت به رعایت استاندارد ساخت فضاهای اداری- تاسیسات- فضاهای گمرکی- سوله‌ها- باراندازها- انبارها و سایر موارد و همچنین نحوه استفاده و بهره‌برداری از آنها براساس قوانین و مقررات موجود در کشور اقدام نماید.

۹۵- الزامات سرمایه‌پذیر و سایر دستگاه‌ها و

نهادهای اجرایی کشور در احداث بندر خشک در

ایران مطابق آئین نامه اجرایی احداث بندر خشک (

الف- الزامات: الزامات سرمایه‌پذیر بسته به نوع قرارداد و شرایط



فعالیت وی به شرح ذیل می باشد :

۱- سرمایه‌پذیر حتی المقدور مکلف به ارائه اطلاعات و مشورت‌های لازم و سایر همکاری‌ها و حمایت‌های قانونی مربوطه بمنظور انجام فعالیت‌های مورد لزوم پروژه از قبیل: فرایند احداث و نیز شرایط بهره برداری از آن به سرمایه‌گذار می‌باشد. چنانچه سرمایه‌گذار در راستای احداث و راه‌اندازی پروژه بندر خشک با سایر نهادها و دستگاه‌های اجرایی کشور نیازمند همکاری و پیگیری ارائه توضیحات و معرفی فعالیت مذکور براساس مستندات قانونی از طرف سرمایه‌پذیر باشد، سرمایه‌پذیر بعنوان دستگاه اجرایی مرتبط با موضوع ضمن هماهنگی و همکاری با هیئت نظارت می‌تواند در راستای اجرای قانون سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی کشور نسبت به همکاری‌های لازم از قبیل: مکاتبات، پیگیری‌های اداری، حضور در جلسات مربوطه و سایر اقدامات مشابه را که موجب پیشبرد اهداف پروژه بندر خشک با رویکرد تسهیل و تسریع در امور مربوطه و اخذ مجوزهای لازم، اقدام نمایند.

۲- سرمایه‌پذیر براساس درخواست سرمایه‌گذار نسبت به احداث خط فرعی صنعتی- تجاری مورد نیاز با توجه به ملزم بودن سرمایه‌گذار به اخذ مجوزهای مربوطه، از جمله: مجوز احداث خط فرعی صنعتی- تجاری، مجوز احداث بندر خشک و مجوز انجام فعالیتهای تعمیراتی- ناوگان ریلی، مجوز احداث سوله‌ها و باراندازهای مورد نیاز پروژه، مجوز ایجاد گمرک در بندر خشک مذکور و...، شرایط احداث و بهره برداری به منظور انجام پروژه با بخش‌های مختلف حمل و نقل، همچنین نسبت به احداث جاده و سایر موارد مشابه در خصوص



امور مربوط به حمل و نقل جاده‌ای و هوایی، همکاری و اقدامات لازم را بعمل خواهد آورد.

ب- متولی امر بندر خشک و هیئت نظارت بر فعالیتهای نظارت بر فعالیتهای عمرانی جهت احداث و بهره برداری از بنادر خشک در کشور برعهده سرمایه‌پذیر با هماهنگی و همکاری مشترک با هیئت نظارت بوده و معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی بعنوان متولی امراحداث بنادر خشک در کشور می‌باشد.

ج- وظایف و فعالیت دستگاههای اجرایی کشور: کلیه دستگاههای اجرایی کشور از جمله مرکز امور مناطق آزاد تجاری، صنعتی و ویژه اقتصادی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، شرکت انبارهای عمومی و خدمات گمرکی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت فرودگاهها، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، وزارت جهاد کشاورزی و سازمانها و واحدهای دولتی مربوط به دام و غلات و سایر دستگاههای ذیربط موظفند، اقدامات لازم در این خصوص را با هماهنگی وزارت راه و شهرسازی و استانداری استان مربوطه و سایر نهادهای قانونی براساس مفاد این آئین نامه و سایر مستندات قانونی مربوطه را معمول و به اجرا درآورند.

تبصره - کلیه دستگاههای اجرایی کشور و سایر نهادهای عمومی موظفند براساس مفاد این آئین نامه کلیه اقدامات و وظایف تعریف شده در حوزة خود را در اسرع وقت اقدام و پیگیری نمایند. لذا بدیهی است هر یک از دستگاههای اجرایی و یا نهادهای عمومی که موجبات کندی در روند احداث و اجرای پروژه احداث و فعالیت



بندر خشک گردد، معاونت برنامه ریزی و اقتصاد حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی با تشکیل هیئت نظارت مکلف به پیگیری موضوع و بررسی علل و در نهایت به جریان انداختن و تسریع و تسهیل شرایط اجرای فعالیت‌ها از طریق دستگاه‌های اجرایی کشور می‌باشد.

د- مشارکت در احداث و بهره برداری با سرمایه گذاران خارجی : نحوه پذیرش و ورود و خروج سرمایه خارجی و سود حاصل از آن در کلیه فعالیت‌های مربوط به بنادر خشک و چگونگی و میزان مشارکت خارجی‌ان در فعالیت‌های اشاره شده در این آئین نامه براساس قانون تشویق و حمایت از سرمایه گذاری خارجی مصوب ۱۳۸۰/۱۲/۱۹ صورت خواهد پذیرفت.

۹۶- مشوق‌های سرمایه گذاری در احداث و بهره

بررداری از بنادر خشک در کشور (مطابق آئین نامه

رایب احداث بنادر خشک)

مشوق‌های سرمایه گذاری در این حوزه عبارتند از :

برخورداری از برخی معافیت‌های گمرکی

معافیت از پرداخت عوارض در محدوده جغرافیایی بندر خشک (در حوزه استان مربوطه)

صدور و اعطای مجوزهای لازمه با اولویت و در اسرع وقت برای احداث بنادر خشک

تسهیل در انجام مبادلات بازرگانی و امور گمرکی بنادر خشک با داخل و خارج از کشور.

مشارکت در احداث و بهره برداری با سرمایه گذاران خارجی



ارائه خدمات لازم توسط وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و موسسات و شرکت‌های دولتی و وابسته به دولت در حیطه وظایف قانونی و با اولویت به بندر خشک در کلیه مناطق مشخص شده در کشور از قبیل: برق، آب، مخابرات، سوخت و سایر خدمات در حدود امکانات و با نرخ‌های مصوب جاری در همان منطقه جغرافیایی.

اعطای تسهیلات ارزی و ریالی از طریق وجوه اداره شده و صندوق توسعه ملی جهت خرید ناوگان و ماشین‌الات زیربنایی ریلی.

مشاوره، پیگیری فعالیتها و اخذ مجوزهای مورد لزوم و سایر موارد درخواستی مربوط به سایر دستگاه‌های اجرایی کشور

ایجاد و حمایت از فضای کسب و کار برای کارگران و کارمندان مربوطه و همچنین حمایت از کارفرمایان در راستای اعطای تخفیف‌های بیمه‌ای و مالیاتی و...

اعطای تخفیف‌های بیمه‌ای در خصوص جذب نیروی انسانی متخصص جوان در راستای ایجاد اشتغالزایی کارآمد و پویا

۹۷- مدارک و شرایط مورد نیاز جهت احداث

بندر خشک

بر اساس تعریف دفتر ترانزیت سازمان راهداری، متقاضی بندر خشک، شخص حقیقی یا حقوقی است که با ارائه درخواست کتبی به سازمان راهداری و یا اداره کل مربوطه در استان، تمایل خود را برای احداث و بهره‌برداری از بندر خشک اعلام می‌کند. متقاضی باید ابتدا موافقت اصولی این کار را از سازمان، اخذ کرده و پس از آن، در راستای کسب مجوز بهره‌برداری، اقدام کند. مجوز بهره‌برداری، پس از پایان عملیات



اجرایی پروژه و در طول دوره بهره برداری، برای دارنده موافقت اصولی صادر می شود.

برنامه های دولت در زمینه های ترانزیت و صادرات و واردات کالا، توسعه حمل و نقل کانتینری و چندوجهی، ارائه خدمات لجستیک (ترکیب، توزیع، تخلیه و بارگیری، نگهداری، بازرسی های منظم، انجام تشریفات و کنترل های گمرکی مرتبط)، توجیه فنی از جهت ایمنی و ترافیکی طرح، واقع شدن موقعیت محل پیشنهادی در شبکه بزرگراه های آسیایی اسکاپ، از جمله نکاتی است که سازمان راهداری، در جریان صدور موافقت اصولی، برای متقاضیان مدنظر قرار می دهد.

همچنین متقاضیان احداث بندر خشک باید مدارک زیر را به سازمان راهداری یا اداره کل استان مربوطه ارائه کنند:

- شخص حقیقی: تصاویر مدارک شناسایی معتبر
 - شخص حقوقی: اساسنامه، آخرین آگهی تغییرات روزنامه رسمی.
- همچنین احداث و بهره برداری از بندر خشک باید در اساسنامه قید شده باشد.

- مدارک مربوط به کروکی زمین و مستندات مالکیت آن
- موافقت اصولی سازمان راهداری برای احداث بندر خشک، در صورت تایید شخص، برای یک سال صادر می شود و در شرایطی، قابل تمدید خواهد بود. متقاضی باید گزارش پیشرفت کار را در مدت اعتبار این موافقت، به اطلاع سازمان برساند. نقل و انتقال موافق اصولی صادره نیز با کسب موافقت سازمان راهداری، بلامانع است.



۹۸- بررسی‌های مقتضی جهت صدور مجوز

احداث بندر خشک

هنگام بررسی جهت صدور مجوز احداث بندر خشک موارد ذیل مورد توجه قرار خواهند گرفت:

- دسترسی به شبکه ریلی کشور
- قرار داشتن در مسیرهای بارهای جاده‌ای و ریلی کشور
- قرار داشتن در مسیرهای ارتباطی به بندر دریایی کشور
- مناطق ویژه و آزاد اقتصادی کشور
- مبادی ورودی و خروجی کالا از کشور
- فرودگاه‌ها

۹۹- زیر ساخت، تجهیزات و تاسیسات بندر

خشک (مطابق تفاهم نامه بین دولتی بندر خشک)

بندر خشک باید از زیر ساخت، تجهیزات و نیروی انسانی متناسب با حجم حمل و نقل موجود و قابل پیش بینی بنا به صلاحدید اعضا و مطابق با قوانین و مقررات و اقدامات ملی کشور متبوع خود، برخوردار باشند. این بند توصیه آمیز است و نباید هیچکدام از موارد ذیل الزام آور محسوب شوند. الف) منطقه‌ای امن با دروازه‌ای برای ورود و خروج اختصاصی ب) محوطه‌های انبارش سرپوشیده و روباز مجزا برای کالاهای وارداتی، صادراتی و ترانسشیپمنت و همچنین کالاهای فاسد شدنی، محموله‌های خطرناک (از جمله مواد خطرناک) پ) تاسیسات انبارداری که ممکن است تاسیسات انبارداری گمرک را

نیز شامل شود



ت) تاسیسات نظارت، کنترل، بازرسی و انبارش گمرک
 ث) تجهیزات مناسب جابجایی محموله‌ها و کانتینرها
 ج) جاده‌ها و راه‌های شوسه خدماتی داخلی مورد استفاده در محوطه
 عملیات و انبارش
 چ) محوطه‌های نگهداری وسایل نقلیه با فضای پارکینگ کافی برای
 وسایل نقلیه باربری
 ح) ساختمان اداری ویژه گمرک، بارفرابرها، فرستندگان کالا، کارگزاران
 گمرک، بانک‌ها و سایر نهادهای مربوطه
 خ) یک سیستم اطلاعاتی و ارتباطی که شامل سیستم‌های تبادل
 الکترونیکی داده، اسکرها و تجهیزات وزن کشی وسایل نقلیه باشد
 د) یک محوطه تعمیر کانتینر، وسایل نقلیه و تجهیزات (در صورت ضرورت)

۱۰۰- چارچوب سازمانی، اداری و نظارتی بنادر خشک

(مطابق تفاهم نامه بین دولتی بنادر خشک)

اعضا باید چارچوب‌های سازمانی، اداری، و نظارتی متناسب با توسعه و بهره‌برداری از بنادر خشک را راه‌اندازی کنند؛ از جمله این چارچوب‌ها می‌توان به فرایند ممیزی نظارتی و انجام کنترل‌ها و تشریفات گمرکی بر طبق قوانین و مقررات ملی عضو مربوطه اشاره کرد.
 اعضا باید با ارایه دهندگان خدمات حمل و نقل مربوطه، سازمان‌های بین‌المللی و موسسات برای اطمینان از به رسمیت شناختن بنادر خشک، همکاری کنند.

مالکیت بنادر خشک می‌تواند به صورت دولتی، خصوصی یا مشارکت بخش خصوصی و دولتی باشد.



منابع و مأخذ:

- سید احسان دادور، نادر عربشاهی، محمد تنظیفی؛ اهمیت ایجاد بنادر خشک به منظور توسعه لجستیک ایران؛ فصل نامه دیدگاه (مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی)؛ شماره پاییز ۱۳۸۹
- عباس حاج ابراهیمی؛ بنادر خشک، مدیریت نوین هولدینگ کشور را نهادینه می سازند؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- حمیدرضا آبابی؛ بنداری که سبز می شوند؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- آپرین تجربه ایرانی ایجاد بندر خشک؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- محمد سعید محبوبی؛ گره کور بنادر خشک باز می شود؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- علیرضا چشم جهان؛ بنادر خشک در منظر منفعت ملی؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- خشایار تیموری پور؛ بنادر خشک یک تیر و چند نشان؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- امیر جعفر پور؛ بنادر خشک پشت به پشت بنادر دریایی؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- مقدمات ایجاد یک بندر خشک؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- رالف دی. اوسمرس؛ نگاهی به ایجاد بنادر خشک در پاکستان؛



- ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- بنادر خشک در آسیا و آفریقا؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- بنادر خشک در برزیل؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ دی ماه ۱۳۸۹- پیاپی ۱۷۶
- سید احسان دادور؛ امکان سنجی ایجاد ترمینال کانتینری خشک در پس کرانه (Dry Port) و سیستم جابجایی کانتینر در بین بندر و ترمینال کانتینری خشک؛ پایان نامه کارشناسی ارشد؛ دانشگاه آزاد اسلامی؛ واحد جنوب تهران
- سید ناصر سعیدی، حسین جعفری؛ تحلیل و اولویت بندی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات بندر خشک ایران با استفاده از مدل‌های SWOT و AHP؛ اقیانوس‌شناسی، سال پنجم، شماره ۲۰، زمستان ۱۳۹۳
- علی حیدری، حسین صفری، فاطمه نریمانی؛ شناسایی و اولویت بندی شاخص‌های مؤثر در مکان‌یابی بندر خشک به منظور ارتقای عملکرد رقابتی خدمات بندری با استفاده از روش DEMATEL-ANP؛ مدیریت صنعتی؛ دوره ۶، شماره ۱، بهار ۱۳۹۳
- آصف قنبری؛ بندر خشک مسیری در تجارت بین‌المللی؛ ماهنامه خبری و تحلیلی لجستیک شمال و جنوب؛ سال اول، شماره ۵، آذر ۱۳۸۹
- آئین نامه اجرایی احداث بندر خشک در کشور
- ابوالقاسم پور تیموری؛ اهمیت بندر خشک و وضعیت آن در کشور؛ پیام دریا؛ شماره ۲۳۲، فروردین و اردیبهشت ۱۳۹۴



- عبدالرضا شیخ الاسلامی، الهام براتی، یونس افتخاری یگانه، غلامرضا ایلاتی؛ بررسی تأثیرات وجود بنادر خشک در رفع مشکلات بنادر ساحلی؛ فصل نامه دریا و کشتی
- عبدالرضا شیخ الاسلامی، الهام براتی؛ تحلیل افزایش نسبت سود به هزینه در مکان یابی بنادر خشک در ایران؛ پژوهش نامه حمل و نقل؛ سال دوازدهم، شماره اول، بهار ۱۳۹۴
- لیلیا قضایی، نقش بنادر خشک در کریدورهای حمل و نقل؛ راهبران؛ شماره ۷۲، اسفند ۱۳۹۲
- شهریار افندی زاده، محمد رضا احدی، محمد تنظیفی، احسان دادور؛ مکان یابی بنادر خشک، بررسی روشی تازه؛ صنعت حمل و نقل؛ شماره ۳۰۶؛ اسفند ۱۳۸۹
- تفاهم نامه بین دولتی بنادر خشک؛ ماهنامه علمی، تحقیقاتی بندر و دریا؛ آذر ۱۳۹۳؛ شماره ۲۱۵
- نرگس احساندار؛ احداث بنادر خشک در ایران؛ ضرورتها و پیش نیازها؛ پیام دریا؛ شماره ۱۹۴، مرداد ۱۳۸۹

