



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

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



بسمه تعالی

چهاردهمین همایش ارگانهای دریایی کشور
19 تا 21 اردیبهشت ماه 1385 - محمودآباد

پانل انتخابی:

ارائه راه کارهای مناسب در جهت توسعه بنادر و پایانه ها (کالای خشک ، مسافری ، کانتینر ، نفتی ، پتروشیمی و سامانه های فراساحل تخلیه و بارگیری ، ...)

" تدارکات دریایی معتبر 'حلقه گمشده توسعه جزایر و بنادر ایران"

پیش گفتار :

سالهای متوالی است که پسوند " محروم " آویزه نام زیبای استانهای جنوبی کشور ماست و این واقعیت تلخ با نادیده انگاشتن فرصتهای ارزشمند نوار ساحلی خلیج فارس بیشتر احساس می شود .

حتی از تردد و ترافیک سنگین هزاران کشتی این آبراه حیاتی نیز بهره ای عاید این استانها نمی شود تا همچنان آنها را محروم بنامیم . اما آیا زینده ایران است که شهرهای بندری اش نقاط محروم نامیده شوند ؟ آنها درست در حالیکه از نظر موقعیت های تاریخی و جغرافیایی این بنادر بمراتب ارجح تر از شیخ نشینهایی هستند که تا دیروز حتی آب آشامیدنی هم نداشتند اما ظرف سی سال بسیاری غیرممکن ها (به زعم ما) را ممکن ساختند . در نوارهای ساحلی شان پروژه های عظیم موسوم به مگا پروژه را یکی پس از دیگری و بصورت شبانه روزی تکمیل می کنند اما ساخت تنها هتل 5 ستاره ما در بندرعباس سالها بطول می انجامد .

قدر مسلم اگر همین امروز هم کلیه تمهیدات لازم برای جهش در صنایع دریایی کشور بکار گرفته شود باید بپذیریم که راهی طولانی را باید طی کنیم تا به گرد راه برخی کشورهایی که توسعه صنایع را با ما شروع کردند برسیم .

تدارکات دریایی حرفه ای بسیار دیرینه و تفکیک ناپذیر از خدمات بندری محسوب میشود . قدمت این حرفه بشکل تخصصی در اروپا و آمریکا به سالهای 1800 میلادی میرسد که از قرن بیستم به بعد با تغییرات اساسی در مقررات دریانوردی و کشتی سازی شکل منسجم تر و تخصصی تری بخود گرفت و ضرورت تخصصی کردن آن در بنادر کاملاً محسوس شد به نحوی که هم اکنون شرکتهای تدارکاتی معتبر قادر به تامین کلیه مایحتاج موتورخانه و عرشه و مواد خوراکی و بهداشتی چندین کشتی در کمترین مدت می باشند . ناگفته پیداست که این سرمایه گذاری خدماتی در بنادر صرفنظر از ایجاد اشتغال و محرومیت زدایی باعث رونق کارخانجات و صنایع دریایی و کشتی سازی هر کشور نیز خواهد شد . میدانیم که ساخت کشتی نیز همانند خودرو وابسته به حداقل یکصد نوع دیگر از

انواع صنایع و خدمات پشتیبانی می باشد و نگاهی به مجتمع های کشتی سازی بزرگ جهان که طیف وسیعی از حرف و مشاغل وابسته را گرد خود آورده اند موید این مدعاست بنابر این توسعه ناوگان های دریایی و کشتی سازی در کشور بی شک در گرو حمایت از صنایع و خدمات جنبی دریایی است.

تدارکات دریایی معتبر :

مسئله فرماندهان و سر مهندسين کشتی ها بهتر از دیگران به این بخش از خدمات دریایی آشنا هستند . فرمانده ای که گزارشاتی از افسر اولش مبنی بر پوسیدگی طنابهای اسکله - اتمام موجودی رنگ و ضد زنگ - نیاز به چارتهای جدید برای مسیر بعدی - نیاز به جلیقه نجات و هشداردهنده نوری و یا حتی دارو دریافت میکند و همزمان گزارشاتی از سرمهندس مبنی بر نیاز فوری به قطعات یدکی موتورهای اصلی یا سایر ماشین آلات و نیز از افسر تدارکاتش گزارشی مبنی بر نیاز به خواروبار و گوشت و مواد لبنی دریافت داشته است در بدو ورود به بندر و در مدت کوتاه اقامت کشتی خود ب فکر تامین بهینه مایحتاج اساسی کشتی و خدمه است که گاه به صدها قلم میرسد .

از آنجا که کشتیرانی صنعتی بین المللی است تمام بخشهای مرتبط با این صنعت هم بین المللی محسوب میشوند از جمله تدارکات کشتیها در بنادر. لذا بمنظور هماهنگی و ساماندهی اتحادیه های تدارکاتی کشورهای جهان موسسه ای تحت همین نام در سال 1955 میلادی تاسیس شد که امروزه مجموعه ای است از اعضای اتحادیه های شرکتیهای تدارکاتی 41 کشور جهان البته شرکتیهای تدارکاتی 52 کشور دیگر نیز که فاقد چنین اتحادیه ای هستند جزو اعضای غیررسمی آن محسوب می شوند.

از دو دهه پیش با تعریف مشخصات انواع کالاها در قالب کدهای استاندارد برای انواع اقلام ضروری مثل طنابها و زنجیرها و اتصالات آنها- ضربه گیرها(فندر) - لامپهای عادی و هشداردهنده وسایل الکتریکی - ابزار آلات عرشه و موتورخانه - مواد شیمیایی و چسب های صنعتی- وسایل ایمنی و هشدار دهنده ها و هزاران قلم کالای دریایی دیگر که برای تسهیل و سرعت در تدارک بصورت ساده و جالبی تحت نام ISSA Code طبقه بندی و کد گذاری شده اند در حقیقت استاندارد جهانی این حرفه مشخص شد و بصورت کتابی قطور و مشتمل بر بیش از 50000 قلم کالا در دسترس شرکتیهای کشتیرانی و تدارک کنندگان دریایی قرار گرفت .

شرکتیهای تدارکاتی معتبری که اصول تجارت برپایه مقررات اینکوترمز را بدانند و به روشهای جدید تحویل کالا به کشتی نیز آشنا باشند میتوانند از طریق اتحادیه تدارک کنندگان دریایی کشور خود بعنوان یکی از اعضای جهانی این اتحادیه درآیند که با این اقدام اسم و آدرس آنها در کتاب یادشده و سایت اینترنتی اتحادیه بین المللی تدارک کننده های دریایی درج خواهد شد که امتیاز بزرگی محسوب

میشود و بدین ترتیب مالکان کشتی ها و فرماندهان و مدیران خرید با آنها تماس خواهند گرفت.

بدین ترتیب این بخش از خدمات دریایی نیز همزمان با رشد جهانی صنعت کشتی سازی در بنادر فعال شد تا پاسخگویی سریع نیازهای تدارکاتی کشتی باشد و زمان توقف کشتی ها در بنادر را به حداقل برساند.

جایگاه تدارکات دریایی معتبر در ایران :
متأسفانه همانند سایر صنایع و خدمات دریایی کشور که مشمول حمایت مالی دولت نشده اند و ناگزیر از قافله رقباتی منطقه ای و جهانی عقب مانده اند ، این بخش نیز با بی توجهی بیشتری از سوی بخش خصوصی (عدم آشنایی تخصصی با این حرفه و حمایت مالی نشدن) مواجه شده است . به نحوی که در ایران با بیش از دو هزار کیلومتر نوار ساحلی و ده ها بندر و جزیره کوچک و بزرگ در خلیج فارس و دریای عمان تنها در دو نقطه بندرعباس و بندر امام خمینی (بفاصله حدود یک هزار کیلومتر) فقط شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی ج.ا.ا. بعنوان تنها موسسه معتبر تدارکاتی در لیست جهانی موسسه ISSA به مالکان و فرماندهان کشتی ها معرفی شده است و این نکته مایه تأسف و اندوه است که از مجموع 2000 تدارک کننده معتبر دریایی در سراسر جهان فقط 2 سهم عاید ایران است آنهم از یک شرکت !

آیا این است بضاعت راستین ایران و ایرانی ؟ آیا همزمان با توسعه ناوگانهای تجاری - نفتکش و صیادی نسبت نمی بایست به افزایش شرکتهای معتبر تامین کننده ملزومات و قطعات یدکی و مواد غذایی در بنادر داخلی اقدام کرد ؟ تا صرف نظر از تدارک کشتی های خودی این سرویس درآمدزا در اختیار کشتی های خارجی نیز قرارگیرد ؟

توجه به این نکته که چه تعداد کشتی در سال وارد بنادر مختلف ایران میشوند شاید درجه حساسیت بخش خصوصی را نسبت به توجه به سرمایه گذاری در این موضوع افزایش دهد هرچند که اقتصاد دریایی ما تاکنون بدلیل ناآشنایی با این تخصص پر منفعت از میزان درآمد سرشاری محروم مانده است .

در 9 ماهه اول سال 83 تعداد 1636 کشتی ایرانی و نیز 4136 فروند کشتی خارجی (بالای هزارتن) وارد بنادر ایران شده اند که این تعداد در 9 ماهه سال 84 به ترتیب بالغ بر 1762 و 4352 فروند بوده است. یعنی بطور متوسط در هرماه 660 کشتی با ظرفیت بیش از هزارتن وارد بنادر شمال و جنوب ایران میشوند . به بیان دقیقتر بطور متوسط حدود 300 کشتی در ماه در بنادر شمالی و 360 کشتی در بنادر جنوبی کشور وارد میشوند .

سهم متوسط ماهیانه بنادرشمال کشور نیز عبارتند از : بندر انزلی 90 ، بندر نکا 75 ، بندرامیرآباد 67 و نوشهر 34 فروند . اما متأسفانه در هیچیک از بنادر یاد شده تدارک کننده دریایی معتبری نداریم تا از این خوان نعمت بهره ای عاید خود و کشور کند .

صرفنظر از بنادر شهید رجایی و بندر امام با تعداد متوسط ورودی 179 و 114 فروند کشتی در ماه، باید به افزایش ورود کشتی‌ها به بندر بوشهر نیز توجه داشت که بطور متوسط به 42 فروند در ماه بالغ می‌شود اما این بندر با توجه به نزدیکی جزیره نفتی خارک به آن هنوز فاقد یک تدارک‌کننده دریایی معتبر است. آمار فوق تنها به تعداد کشتیهای با ظرفیت بالای 1000 تن اشاره دارد و تعداد 2500 فروند انواع لنج و صدها فروند کشتی و لندینگ کرافت‌های ایرانی زیر 1000 تن، در این آمار لحاظ نشده‌اند.

تجربیات نگارنده حاکی از این واقعیت است که هر کشتی در بدو ورود به بندر بدون استثنا به یکی از موارد قطعه‌ی‌دی‌کی یا ملزومات عرشه یا مواد خوراکی و بهداشتی نیاز دارد و این احتیاج با بالا رفتن عمر کشتی بیشتر می‌شود.

مدیریت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با درک حساسیت و اهمیت تدارکات دریایی در بنادر ایران در سال 1360 "شرکت تدارکات ناوگان" را بدین منظور تاسیس کرد که با افزودن بخش خدمات فنی مهندسی به فعالیتهای آن، نام آن به "شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی جمهوری اسلامی" تغییر یافت. این شرکت تاکنون خدمات بسیار ارزشمند و قابل‌تقدیری را انجام داده است اما پس از بیست سال تجربه اینک زمان آن رسیده که با بهره‌گیری کامل از فرصتهای ارزنده در منطقه خلیج فارس و افزایش تردد کشتی‌ها به این آبراه مهم "تسلط" کامل خود را اعمال نماید و کلیه بنادر و جزایر مهم کشور را تحت پوشش طیف جامعی از شبکه خدمات تدارکات دریایی بویژه سوخت‌رسانی قرار دهد تا توصیه‌های اکید مدیریت عامل کشتیرانی در خصوص توجه به جزایر و بنادر نیز محقق شده باشد. آیا موقعیت بسیار استثنایی جزیره قشم در دهانه ورودی خلیج فارس بهتر از مسیر دور فجیره برای سوخت‌رسانی و تدارکات نیست؟

درکمال تأسف نمیتوان از بخش خصوصی شرکت‌های معتبری را نام برد که در بنادر ایران به امر تدارکات دریایی با معیارهای جهانی مشغول باشند. البته هستند معدود شرکت‌هایی که با تفکر سنتی (و نه معیارهای بین‌المللی): تهیه لیست قیمت تفکیکی - فروش اعتباری - بازاریابی مدرن و اینترنتی و... نسبت به تامین مقادیر بسیار جزیی از خواروبار و سبزیجات اقدام می‌کنند. مسئله همین معدود بخش خصوصی نیز بدلیل فقدان دید فرمانطقه‌ای به این حرفه و عدم حمایت مالی در نهایت مجبور به پذیرش شکست است.

جایگاه تدارکات دریایی معتبر در منطقه:
وجود مقررات ساده و روان گمرکی کشور امارات موجب شده است تا شرکت‌ها، تولیدکنندگان و صنایع دریایی جهان دفاتر و انبارهای منطقه‌ای خود را در دبی مستقر و فعال کنند که در نتیجه این هماهنگی‌ها صنعت تدارکات دریایی بسیار معتبری در دبی شکل گرفته است. شرکت‌های تدارکاتی کوچکی که از 15 سال قبل با دفتری کوچک و ساده شروع بکار کردند به جهت سودآوری این حرفه در مدت کوتاهی با توسعه فعالیت‌های خود در سایر زمینه‌های خدماتی، امروزه دارای

مجموعه های بزرگی از ساختمانهای اداری، انبارها و سردخانه های مجهز مواد غذایی هستند که متأسفانه بخش بزرگی از این درآمدها را از طریق تدارک کالاهای دریایی به شناورهای ایرانی تحصیل کرده اند. آیا ناگوار نیست که بدانیم اکثر قریب به اتفاق کشتی هایی که به خلیج فارس وارد می شوند ملزومات عرشه و مایحتاج غذایی و نیازهای موتورخانه کشتی هایشان را در دبی تامین میکنند؟

مسئولین دریایی کشور امارات بدون داشتن کمترین سابقه ای در دریا و صنعت دریانوردی، بخوبی ارزش و جایگاه این صنعت را درک نموده و با ارایه بهترین حمایتها از صنایع دریایی و تخصص دریانوردان و تسهیلات گمرکی و برگزاری نمایندگان بین المللی توجه جهانیان و صاحبین صنایع دریایی را برای سرمایه گذاری جلب نموده است.

در حالیکه در کشور ما با وجود دهها بندر و جزیره، تنها شرکت خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی ج.ا.ا. آنها در دو بندر امام خمینی و بندرعباس تدارکات دریایی با استاندارد بین المللی را ارائه می کند جالب است که آماري هم از سایر کشورهای همسایه در این زمینه داشته باشیم:

امارات متحده عربي: دارای 40 مرکز تدارکاتی معتبر بشرح ذیل است:
دبی 15 شرکت - شارجه 8 شرکت - فجیره 6 شرکت - ابوظبی 4 شرکت - راس الخیمه و خورفکان هر کدام 3 شرکت - جبل علی 1 شرکت
ترکیه 47 شرکت در 7 بندر (جالبست بدانیم که طول نوار ساحلی ترکیه تقریباً برابر ایران است).

عربستان سعودی 17 شرکت معتبر در 8 بندر و بحرین 6 شرکت در بندر منامه کویت 4 شرکت در بندر کویت
هند با 51 شرکت تدارکاتی در 3 بندر. فقط در بندر بمبئی 30 شرکت معرفی شده است.

مصر 54 شرکت (جالبست بدانیم که طول نوار ساحلی مصر تقریباً برابر ایران است).

زیانهای ناشی از فقدان تدارک کنندگان دریایی معتبر در کشور:

بی شک بواسطه عدم وجود شرکتهای تدارکاتی معتبر در بنادر و جزایر ایران، درآمدهای بسیار سرشار ناشی از خرید مواد غذایی بسته بندی شده، ملزومات عرشه و موتورخانه ناوگان های معظم تجاری - نفتکش - شیلات و حتی بخش خصوصی عاید شرکتهای تدارکاتی کشور امارات شده و میشود.

در همین رابطه یادآوری این نکته نیز لازم است که بخش عمده ای از قطعات یدکی مورد نیاز ناوگان کشور نیز به جهت سهولت در ترخیص از گمرکات امارات، اجباراً با پروازهای خارجی به دبی ارسال و توسط نمایندگی های مربوطه به کشتی ها تحویل میشود. اما چنانچه گمرکات کشور نیز همزمان با امارات از بیست سال پیش تسهیلات مشابهی را برای شرکتهای کشتیرانی فراهم

آورده بود علاوه بر پیشگیری از خروج هزینه های ارزی هنگامت بابت حمل هوایی و ترخیص ' می توانستیم با بهره گیری بهینه از ظرفیت حمل هوایمایی هما برای ارسال این قطعات به داخل کشور' هزینه های هنگامت ارسال هوایی سفارشات را نیز عاید ناوگان هوایی کشور خود سازیم .

پیشنهاد میشود با دستور ریاست محترم جمهوری مبني بر برآورد دقیق محاسبه زیانهای هنگامت اما " پنهان " ناشی از بی توجهی به این موضوع ظرف سالهای گذشته اذهان مسئولین به منافع ملی بیشتر جلب شود و گره مشکلات قانونی و گمرکی گشوده شود .

مادامیکه موضع دفاعیمان از حریم و مالکیت خلیج فارس محدود به شعار و مقاله و سخنرانی باشد گامی بلند بر نداشته ایم . مگر شکست جزاین است که تمایلی به سرمایه گذاری در این استانها مشاهده نمیشود و سرمایه های بخش خصوصی نیز ظرف سالهای گذشته تاکنون روانه امارات شده است ؟ فقط کافیست هیئت دولت برای درج در تاریخ با عزمی راسخ و با تحریک احساسات ایرانیان داخل و خارج کشور برای شروع زیرساخت اقتصادی و اساسی ' تمامی استانهای جنوبی کشور را مناطق ویژه اقتصادی و جزایر خلیج فارس را مناطق ویژه سیاحتی اعلام کند تا سیل سرمایه ها برای عمران و آبادی روانه مناطق محروم شود تا شاید نسل آینده شاهد استانهای موسوم به " محروم " نباشد !

افزون بر موارد فوق عناوین ذیل نیز از اهم نکات مورد توجه می باشد :

1- کم اعتباری بنادر ایرانی در نظر مالکان کشتی ' فرماندهان خارجی و موسسات بین المللی دریایی .

2- عدم توسعه و پیشرفت در صنایع و خدمات دریایی کشور

3- افزایش بیکاری در بنادر و جزایر و در نتیجه افزایش پدیده زشت قاچاق .

4- فرار سرمایه ها یا انحراف سرمایه گزاران بومی از سرمایه گذاری در مشاغل زیربنایی به سرمایه گذاری در مشاغل کاذب

پیشنهادها :

1- بازنگری و اصلاح مقررات و دستورالعمل های گمرکی و بندری که در طول سالهای گذشته موجب کندی فعالیتهای خدماتی - تجاری و بندری شده است بویژه در زمینه واردات قطعات یدکی ' ماشین آلات و سایر ملزومات دریایی مورد نیاز شرکتهای کشتیرانی و صنایع دریایی .

2- برگزاری دوره های آموزشی اجباری برای کلیه نیروهای انسانی گمرک و بندر ' همزمان با تسهیل و تغییر مقررات در جهت روان سازی فعالیتهای (اصولاً ما نیروهای انسانی پیکره دولت بویژه بخشهای خدماتی که به هر شکل با ارباب رجوع در رابطه هستیم ' بیشتر و بیشتر از آموزش های تخصصی ' به " آموزش رفتار اداری نیازمندیم " تا مفاهیم مهمی از قبیل : ارزش زمان - احترام به ارباب رجوع - رضایتمندی مشتری - ترجیح دادن منافع کشور به منافع شخصی - و

- امثالهم را بدرستي درك نماييم . در غير اينصورت و بدون آماده سازي اذهان نيروهاي اجرائي ، آيين نامه ها كم اثر خواهند بود .
- 3- اعلام آمادگي و حمايت مسئولان بنادر براي ارائه تسهيلات مناسب مالي و اداري به متقاضيان فعاليت در بخش تداركات دريائي و برگزاري دوره هاي آموزشي .
- 4- تاسيس شهركهاي بزرگ صنعتي - خدمات دريائي در استانهاي محروم جنوبي با امتياز تسهيلات مالياتي و گمركي بعنوان بستر اساسي و زيربناي جهش اقتصاد دريائي و ارايه تسهيلات مناسب (و نه كمرشكن) به متقاضيان كار و فعاليت در اين مناطق كه مسلما با استقبال شديد اهالي مناطق محروم و متخصصان و علاقمند به صنايع و خدمات دريائي مواجه خواهد شد .
- 5- برگزاري نمايشگاههاي داخلي و جهاني صنايع و خدمات دريائي .
- 6- رويكرد جدي و مستمر سيماي جمهوري اسلامي ايران به تهيه و پخش برنامه هايي مستند در رابطه با انواع خدمات دريائي بويژه نقش " تداركات دريائي " در بنادر بزرگ دنيا بمنظور آشنا نمودن جامعه با اين حرفه جذاب و پردرآمد و نقشي كه رونق بنادر ايفا مي كنند .
- در خاتمه تقاضا مي كنم بندهاي 1 و 4 پيشنهادهاي فوق به جهت اهميت در قطعنامه اختتاميه اين دوره از هميش درج گردد .

عباس مقدم

تهران- خيابان كريمخان زند- نبش شهيد عضدي - انتهاي كوچه آبيار - ساختمان
كشتيراني والفجر - طبقه ششم - دفتر برنامه ريزي و اطلاعات مديريت

فاكس : 88902409

تلفن : 88908764

moghadam@vesc.net

ICOPMAS

14th Conference on National Marine Agencies

[9-11 May 2006 – Mahmoud Abad]

With a view to devising appropriate solutions for development of national ports and terminals

Marine Logistics: 'missing link' in Development of Iranian Ports and Lands

By: Abbas Moghadam

Abstract

The word 'deprived' has accompanied the names of our beautiful southern provinces for years. This bitter reality is felt more when it is observed how precious occasions hidden in our shorelines in Persian Gulf are easily being ignored. Even heavy traffic that is ongoing by thousands of vessels in this area has not managed to benefit these provinces so far. This paper is going to scrutinize this issue and make recommendations to duly address it. The recommendations that are going to be made are related to insufficient creditability of Iranian ports in the eyes of ship owners, commanders and international marine companies. Also insufficient development in our national marine industry and increasing unemployment in our islands and ports that is driven by the devil phenomenon of smuggling and the drain of capitals or shifting our local investors from infrastructure facilities to spurious jobs other topics that this paper is going to address. A chief recommendation that is made here is a revision and reformation in regulations and instructions that are in force by our Customs Administration and our ports which have slowed down business and service industries and port activities in the past years, particularly when it comes to importation of spare parts, machines and marine equipment that are increasingly needed by marine companies and industry.

Keywords: *marine, ship, regulations, ports, Persian Gulf*