



صاحب امتیاز: سازمان بنادر و دریانوردی

مدیرمسئول: علی جهانپنده

در این شماره می خوانید:

سخن نخست/ ۱۰

بی نیازی از بیگانه/ ۱۱

در مسیر توسعه/ ۱۲

ترانزیت، فعالیتی چند بخشی/ ۱۹

یقین داریم قاچاق انجام می شود/ ۲۲

ترانزیت را ملی کنیم/ ۲۶

روی خوش به ترانزیت/ ۳۰

عدم انطباق با عرف جهانی/ ۳۳

مشتریان را به دامان رقیب نرانیم/ ۳۴

نظارت بر ترانزیت از سوی ریاست جمهوری/ ۳۶

ترانزیت کشور در خطر حذف/ ۳۹

حلقه ها را زنجیر کنیم/ ۴۲

هیچ کس را دل نمی سوزد به سرگردانی/ ۴۴

برنامه چهارم را تکرار کنیم/ ۵۰

سهم ما از این ترکیب/ ۵۸

چند وجه از حمل و نقل/ ۶۲

اینجا: چهارراه ترانزیت است/ ۶۴

واگذاری امتیاز، پاسخ گویی به نیاز/ ۶۸

راه ابریشم ریلی/ ۷۴

افق های جدید حمل و نقل/ ۷۸

تقدیر از ارتقاء/ ۸۱

مؤلفه های دریانوردی بین المللی/ ۸۲

تعهد به کنوانسیون تهران در انزلی/ ۸۶

ویژگی های رزمایش خزر/ ۸۹

نجات غریق به وقت باد/ ۹۰

توسعه بدون توقف/ ۹۲

استقبال از سرمایه گذاری/ ۹۴

تنها به خود نیاندیشیم/ ۹۸

فرصت یابی به جای فرصت سوزی/ ۱۰۲

سپردن کشتی سازی به بیگانگان، نابودی این صنعت را در پی دارد/ ۱۰۶

دریایی از آرزوهای بزرگ/ ۱۰۸

پنجره ای رو به دریا/ ۱۱۱

یک کشتی، یک بندر سیار/ ۱۱۲

بادبان شو، پارو شو، ماهی شو، آب شو/ ۱۱۸

خرید نهنگ و باقی قضا/ ۱۲۰

سر دبیر: قربان محمدی

مدیر مالی: رامین امامی

مدیر اداری: محمدتقی بابایی

طراح و صفحه آرا: مهدی یعقوبی

گزارشگران: زینب میرزایی، حمیده السادات هاشمی، تینا صفاهیه

ابراهیم زارع، بابک اخوت پور، سید عیسی عماد

ویراستار: فرزاد آبادی

مترجم: نوروز محمدخانی

عکاسان: وحید محمودی، محسن نوری، حمید کامکاری

روابط عمومی: رعنا ساسانی

حروفچین: درنا ایمن

امور اداری: طاهره درفکی

امور مالی: حمید عباسپور

امور اجرایی: رامین جهانپور

مدیر بازرگانی و تبلیغات: حامد سعیدپور

امور بازرگانی و تبلیغات: نسرين غلامی

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: هنر سرزمین سبز

نشانی دفتر ماهنامه:

تهران، سهروردی شمالی، بالاتر از خیابان شهید بهشتی

خیابان کوشش، پلاک ۳۰، طبقه ۵، واحد ۹ و ۱۰، کدپستی: ۱۵۵۱۶۳۴۴۱۴

تلفن: ۸۸۵۴۲۶۹۸-۹

۸۸۵۴۲۶۶۳-۵

نمابر: ۸۸۵۴۲۷۰۰

صندوق پستی: ایران - تهران ۳۷۱۳-۱۵۸۷۵

پست الکترونیک: bandar_o_darya@yahoo.com

قابل توجه خوانندگان محترم:

● از همکاری کلیه نویسندگان و محققان استقبال می شود.

● ارسال متون اصلی ترجمه شده، جداول و نمودارها و خلاصه ای از مقالات موجب امتنان خواهد بود.

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

● دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر نشریه نمی باشد.

● علاقه مندان به دریافت نسخه PDF ماهنامه می توانند به

نشانی اینترنتی www.magiran.com مراجعه نمایند.

قطب ترانزیت جهان

- قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو
 - تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت از طریق ایران؛ از جمله برخی معافیت‌ها و تخفیفات در زمینه هزینه‌های بندری و انبارداری
 - حمایت‌های دولتی و ارزانی خدمات ارائه شده و کوتاهی مسیر؛ ارائه تسهیلات لازم به منظور تسریع در ترانزیت کالا از طریق ایران
 - وجود ظرفیت‌ها و توانمندی‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی کشور، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای، حمل‌ونقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور
 - با نیم‌نگاهی به آمار ترانزیت کالا از کشورمان طی برنامه چهارم توسعه، خواهیم دید که این صنعت سیر رو به رشدی را پیموده است. هر چند به نسبت سال‌های قبل، روالی رو به رشد را شاهد بوده‌ایم، اما باید تصریح کرد که این ارقام درخور ایران اسلامی و متناسب با جایگاه کشورمان در عرصه بین‌الملل نیست.
 - اکنون سهم ایران از بازار ترانزیت، تنها ۵ میلیون تن است که با احتساب سوآپ، به ۱۰ میلیون تن افزایش می‌یابد. در حالی که ناوگان موجود تا سقف ۲۰ میلیون تن، ظرفیت دارد و ۵۰ درصد آن همچنان خالی است.
 - در این راستا کارگروه ترانزیت با عضویت وزارت کشور، دادگستری، امور خارجه، اقتصاد و دارایی، بازرگانی و راه و ترابری تشکیل شده است. با توجه به اینکه مسائل قانونی ترانزیت از عمده‌ترین چالش‌های این بخش به شمار می‌رود، آیین‌نامه روان‌سازی و سلامت ترانزیت در کارگروه مزبور مصوب و آن را جهت اجرا به سازمان‌های مسئول ابلاغ نموده است.
 - پیش‌بینی می‌شود با ابلاغ این مصوبه، بسترها آماده‌تر شده و حجم ترانزیت کالا از مسیر کشورمان افزایش بیشتری یابد.
 - اینک به دلیل قرار گرفتن در شاهراه مواصلاتی منطقه، ایجاد می‌نماید که صنعت ترانزیت، بیش از پیش مورد توجه دولتمردان قرار گیرد و با بازنگری و روان‌سازی قوانین و مقررات ترانزیتی، تکمیل و توسعه زیرساخت‌های موجود، اعمال استانداردهای حمل و نقلی و انطباق با استانداردهای جهانی، ایجاد مدیریت واحد و یکپارچه، حمایت از فعالان حمل‌ونقل بین‌المللی، معافیت شرکت‌های حمل‌ونقلی از پرداخت هر گونه عوارض و مالیات و نیز تاسیس مراکز اطلاع‌رسانی و ارائه خدمات اطلاعاتی به مشتریان و همگرایی و اشتراک مساعی، از آن به عنوان جایگزینی مناسب برای درآمدهای نفتی و دوری از وابستگی به اقتصادی تک محصولی، استفاده کنیم. ان شاء الله.
- مزیت‌های اصلی ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران:**
- استقرار در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب
 - برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه؛ از طریق محور ترانزیتی شرق کشور (چابهار- میلک)
- مسیرهای اصلی ترانزیت از قلمرو جمهوری اسلامی ایران:**
- شمال- جنوب
 - شرق- غرب
 - سرخس- بندر لاذقیه (سوریه)
 - شبه‌قاره هند به دریای مدیترانه و اروپا
 - بندر امام - شلمچه - عراق
 - محور شرق، بندر چابهار- میلک- فراه- قندهار- کابل- کندوز- ترمذ (ازبکستان)- آسیای میانه

در پی اظهارات رییس جمهور، توسط انجمن مهندسی دریایی ایران اعلام شد:

بی‌نیازی از بیگانه

در پی اظهارات اخیر رییس جمهور در حمایت از صنایع دریایی و به‌ویژه صنعت کشتی‌سازی ایران، که در حاشیه مراسم آغاز دریانوردی کشتی ایران-اراک مطرح شد، هیئت‌مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران در نامه‌ای به دکتر محمود احمدی‌نژاد، ضمن تبریک موفقیت‌های اخیر؛ راهکارهای خودکفایی ایران در این صنعت را مطرح و آمادگی صنایع دریایی ایران برای تحقق هدف، قطع خرید کشتی از خارج را، اعلام کرد. متن کامل نامه بدین شرح است:

جناب آقای دکتر احمدی‌نژاد
رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران
با سلام

احتراماً، ضمن تبریک موفقیت‌های اخیر صنایع کشتی‌سازی، بخصوص آغاز دریانوردی کشتی ایران - اراک و به‌آب‌اندازی کشتی ایران - شهرکرد، این انجمن وظیفه تخصصی خود می‌بیند، موارد ذیل را به استحضار برساند:

(۱) صنایع استراتژیک دریایی در همه کشورها مورد عنایت و پشتیبانی جدی دولت‌ها بوده و خوشبختانه طی سال‌های اخیر در کشور ما نیز این موضوع مورد توجه واقع شده و هم اکنون شاهد موفقیت بسیاری از پروژه‌های دریایی کشور در ساخت و ساز انواع سکوها، نفتی دریایی، ساخت کشتی‌ها و ساخت انواع شناورها و زیردریایی‌های نظامی هستیم. این مسیر اگر چه با کندی طی شده، ولی اکنون از لحاظ فنی بستر کاملی فراهم شده و انتظار می‌رود از توانمندی‌های مدیریتی، نیروی انسانی و سخت‌افزاری این حوزه به بهترین نحوه در توسعه اقتصادی کشور، استفاده شود.

(۲) از آنجا که اکثر کارفرمایان اصلی دریایی کشور به نوعی دولتی و یا وابسته به دولت هستند، سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌ها در ارجاع پروژه‌ها و نیازها به صنایع داخلی و حمایت از رشد آنها، پراهمیت و تأثیرگذار است.

براین اساس، شاهد رشد سریع‌تر بخش‌هایی هستیم که کارفرمایان عنایت فوق را به موضوع داشته‌اند. بنابراین ضمن حمایت کامل از فرمایش حضرت‌عالی، مبنی بر لزوم ارجاع تمام سفارشات ساخت کشتی به صنایع داخلی، به نمایندگی از ده‌ها شرکت کشتی‌سازی دولتی و خصوصی آمادگی خود را جهت اجرایی شدن و انجام تعهدات فوق، اعلام می‌داریم.

مسئلاً تدوین آیین‌نامه‌ها و روش‌های قانونی مرتبط، نیازمند عنایت حضرت‌عالی و هیئت محترم دولت می‌باشد که امید است در آینده نزدیک، شاهد آن باشیم.

(۳) خوشبختانه در سال ۱۳۸۷ شاهد ابلاغ قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور، توسط حضرت‌عالی بوده‌ایم و ابزارهای مختلف قانونی در قانون فوق، جهت حمایت از رشد صنایع استراتژیک دریایی کشور، پیش‌بینی شده است. از آنجا که تاکنون استفاده و بهره‌برداری لازم از این قانون صورت نگرفته، تسریع در این امر و حل مشکلات اجرایی و اداری حاکم بر صنایع دریایی، فضایی بهتر برای رقابت صنایع دریایی داخلی در عرصه‌های بین‌المللی فراهم خواهد آورد. مسئلاً دستورات مساعد و پیگیری حضرت‌عالی در این راستا نیز، حائز اهمیت خواهد بود.

در راستای فعالیت‌های گذشته این انجمن، بار دیگر آمادگی خود و کلیه صاحب‌نظران، مراکز و صنایع دریایی کشور را از هرگونه همکاری برای پیشرفت صنایع استراتژیک دریایی کشور، اعلام داشته و امیدواریم شاهد عنایت بیش از پیش هیأت محترم دولت به آن باشیم.

امیدواریم درخصوص موارد زیر، دستور اقدامات مقتضی و مساعدت سریع صادر گردد:

• ایجاد زیرساخت‌های توسعه صنایع دریایی؛ از جمله ایجاد شهرک‌های صنعتی دریایی، پایتخت دریایی، نظام مهندسی و ... دستور مقتضی به بانک‌های عامل، برای اعطای وام به شناورهای ساخت داخل.

• تشکیل سریع شورای عالی صنایع دریایی، طبق قانون و یا در دستور کار قرار گرفتن وزارتخانه دریایی.

• دستور مقتضی به وزارت صنایع و معادن برای پذیرش متولی‌گری و مسئولیت صنایع دریایی و اولویت‌بخشی به صنایع دریایی و اجرای قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی.

• فراهم آوردن امکان حضور نماینده انجمن در کارگروه زیربنایی هیئت دولت.

قبلاً از عنایت حضرت‌عالی به موضوع، کمال تشکر را دارد.

هیأت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران



مروری بر فرصت‌ها و تهدیدهای ترانزیتی در بنادر ایران

جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب‌اش از مزیت ترانزیتی بهره‌مند بوده و می‌تواند با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباط مطمئن و کارآمد از این مزیت در راستای درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب می‌شود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین مسیر ارتباط دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از شرق و غرب با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارت بهتر می‌توان

مزیت‌های ترانزیتی بنادر جمهوری اسلامی ایران و جایگاه بنادر در کریدورهای بین‌المللی

با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌توان فرصت‌ها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت از بنادر کشور برشمرد، البته ناگفته پیداست که بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصت‌ها و همچنین انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گسترده، همزمان می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور مؤثر باشد. بنابراین نحوه بهره‌برداری از این مزیت‌ها و فرصت‌ها و برقراری ارتباط حمل‌ونقلی با کشورهای هدف، می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا نماید. با در نظر گرفتن مراتب فوق، برخی مزیت‌ها، برای ترانزیت از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران متصور است:

- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب، در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از طرف دیگر، می‌تواند به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد شود و به واسطه کوتاهی مسیر و آماده‌سازی امکانات و زیرساخت‌ها و فراهم آوردن تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا در چارچوب کریدورهای منطقه‌ای برخوردار است. بنادر شهید رجایی، امیرآباد و انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال- جنوب برخوردارند و علاوه بر بنادر فوق، بنادر دیگری چون شهید باهنر، لنگه، بوشهر، چابهار، امام خمینی(ره) و بندر نوشهر نیز از توانمندی‌های نقش‌آفرینی برخوردارند.

- برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور "چابهار- میلک"، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت‌های گسترده دولتی، بندر چابهار را به قطب ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق، شاهد رونق ترانزیت در مسیر یاد شده نیز خواهیم بود. بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر در مسیر ترانزیتی محور شرق کشور مطرح است، اما به واسطه برخی نارسایی‌های ساختاری تاکنون نسبت به سایر بنادر، از اهمیت کمتری در ترانزیت کالا برخوردار بوده است.

- قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی (اگو)، این فرصت را برای ایران فراهم آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی میان کشورهای عضو اگو بتواند در چارچوب همکاری‌ها و موافقت‌نامه‌های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد. گستردگی بازار و دارا بودن جمعیت فراوان، وجود منابع زیرزمینی سرشار و قرار گرفتن در مسیر راه‌های ترانزیتی و تجاری از ویژگی‌های بارز اکثر کشورهای عضو اگو می‌باشد. تعداد زیادی از کشورهای عضو این سازمان، محصور در خشکی‌اند و به منظور توسعه مبادلات بازرگانی خویش نیاز به بهره‌برداری از توانمندی‌های ترانزیتی سایر اعضا داشته و در این راستا، بنادر ایران می‌توانند در تأمین نیازهای ترانزیتی کشورهای عضو اگو مؤثر واقع شوند.

- تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت از مسیر ایران، از جمله برخی

معافیت‌ها و تخفیفات در زمینه هزینه‌های بندری، دریایی و انبارداری؛ به طوری که کالاهای ترانزیتی صرف‌نظر از اعطای تسهیلات برای توسعه ترانزیت از طریق بندر چابهار به ویژه برای کالاهای ترانزیتی افغانستان، از معافیت‌های مربوط به هزینه‌های انبارداری تا ۱۰ روز اول پس از تخلیه و ۳۰ درصد تخفیف در هزینه‌های انبارداری تا یک ماه پس از آن، برخوردار می‌باشند.

- حمایت‌های دولتی، ارزانی خدمات ارائه شده، کوتاهی مسیر و ارائه تسهیلات لازم به منظور تسریع در ترانزیت کالا از طریق ایران، کلیه سازمان‌های دولتی در حرکتی هماهنگ، به رفع موانع در تسهیل امر ترانزیت کالا از کشور مکلف گشته‌اند که در این راستا می‌توان به انجام اقدامات ارزشمند در خصوص تجهیز و توسعه بنادر، راه‌ها و مسیرهای مواصلاتی جاده‌ای و ریلی از جمله راه‌آهن بافق- مشهد، اشاره نمود.

- وجود ظرفیت‌ها و توانمندی‌های فراوان در بخش‌های مختلف حمل‌ونقلی کشور، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای و حمل‌ونقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور؛ هر چند کاهش نسبی را در میزان کالای ترانزیت شده در دو سال اخیر شاهد بوده‌ایم اما در حال حاضر دوباره شاهد افزایش میزان ترانزیت کالاهای متعلق به کشورهای آسیای میانه، قفقاز، عراق و افغانستان هستیم، که این امر ناشی از موفقیت‌آمیز بودن اقدامات انجام شده در راستای توسعه و رونق ترانزیت در قلمرو جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

- دسترسی کشور به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب از یک سو و در اختیار داشتن بنادر پیشرفته با توانمندی بالای عملیات بندری از سوی دیگر، از جمله مزیت‌های مهم کشور در ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای هدف قلمداد می‌شود.

- در اختیار داشتن ناوگان بازرگانی دریایی قدرتمند و احراز رتبه بیستم در سطح جهانی و رتبه ممتاز در خاورمیانه، امکان ارائه خدمات Door-to-Door و Multimodal Transport برای صاحبان کالاهای ترانزیتی خارجی در کشورهای هدف ترانزیتی را فراهم آورده و امکان بهره‌مندی از بسترهای حمل‌ونقل چند وجهی و در نتیجه کاهش هزینه‌ها و خطرهای تجاری را برای شرکای ترانزیتی کشور به حداقل رسانیده است.

با توجه به آنچه که گفته شد جمهوری اسلامی ایران، می‌تواند ضمن کسب درآمدهای ترانزیتی مناسب، نیازهای بازرگانی کشورهای حوزه آسیای میانه، قفقاز و افغانستان را برآورده نموده و در برقراری ارتباط حمل‌ونقلی بین کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای غربی و سایر نقاط اقتصادی جهان ایفای نقش نماید. از جمله این موارد ترانزیت کالا و انرژی است، چرا که قرار داشتن در محل تلاقی دو کریدور شمال- جنوب و غرب به شرق که جزو مهم‌ترین کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی هستند به معنای آن است که می‌توان با اخذ حق عبور و انتقال کالا و انرژی، سالانه میلیاردها دلار نصیب کشور کرد. همچنین وجوه مختلف حمل‌ونقل هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای برای ایران به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال- جنوب علاوه بر کارکرد اقتصادی، از نظر سیاسی و اجتماعی نیز حائز اهمیت می‌باشد.

اهداف کلان ترانزیتی در زیربخش دریایی- بندری طی برنامه پنجم توسعه

دیدگاه‌ها و مبانی نظری و تجربی زیربخش

کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی هر کشور و ظرفیت‌های خدماتی آن، ارتباط

مستقیمی با ابعاد و ساختار اقتصادی کشور و تا حد نسبتاً زیادی با منطقه دارد. جمهوری اسلامی ایران، به لحاظ برخورداری از ۳۱۰۰ کیلومتر ساحل دریایی و وجود بنادر بزرگ و کوچک بازرگانی در سواحل و جزایر جنوبی و شمالی و همچنین به لحاظ دارا بودن یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های تجاری-ملکی در منطقه خاورمیانه و نیز مالکیت یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های نفتی در سطح دنیا، در کنار هزینه‌های بسیار پایین حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با سایر روش‌های حمل‌ونقلی، امکان جابه‌جایی ایمن و انبوه انواع بار در ابعاد و ظرفیت‌های مناسب در این شیوه از حمل‌ونقل، توانسته است نقش اساسی و ویژه‌ای را در تجارت محلی، خارجی و منطقه‌ای کشور ایفاء نماید. به طوری که در حال حاضر حدود ۹۰ درصد از کالاهای تجارت خارجی کشور، توسط این سیستم، حمل و جابه‌جا می‌شود و از آنجایی که اقتصاد و تجارت داخلی کشور نیز، از یک طرف کاملاً به مواد اولیه، ماشین‌آلات و محصولات صنعتی و مصرفی وارداتی وابسته است و از طرف دیگر نیازمند صادرات به موقع و بی‌وقفه نفت خام و فرآورده‌های آن، و نیز مواد اولیه و معدنی و محصولات صادراتی است، نقش حیاتی این سیستم را در اقتصاد ایران دو چندان می‌نماید.

بی‌شک بهبود وضعیت فعلی و توسعه آتی این بخش که پیش‌نیاز اصلی توسعه همه بخش‌های اقتصادی کشور است، متناسب با نیازهای روزافزون و رو به گسترش کشور و نیز هماهنگ با تغییر و تحولات ساختاری و فناوری جهانی این بخش، از الزامات و اولویت‌های برنامه‌های توسعه کشور باید باشد.

تحلیل وضعیت ترانزیتی بنادر کشور شامل تهدیدها و فرصت‌ها، قوت‌ها و ضعف‌ها (SWOT)

نقاط قوت

۱. برخورداری از ۱۴۸ میلیون تن ظرفیت در بنادر بازرگانی کشور.
۲. برخورداری از حداقل ۱۲ میلیون تن ظرفیت برای پذیرش بار ترانزیتی در بنادر.
۳. برخورداری از ۳/۸ میلیون TEU ظرفیت، جهت تخلیه و بارگیری و انبارداری کانتینری در بنادر بازرگانی.
۴. دارا بودن بیش از ۵ میلیون تن ظرفیت ناوگان تجاری.
۵. دارا بودن بیش از ۷ میلیون تن ظرفیت ناوگان نفتی.
۶. وجود مناطق آزاد تجاری-صنعتی در جزایر و حوزه‌های مهمی از حمل‌ونقل دریایی کشور.
۷. وجود دانش فنی و شرکت‌های توانمند داخلی در زمینه توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات زیربخش دریایی-بندری.
۸. فعالیت بیش از ۷۰۰ شرکت مهم در زمینه حمل‌ونقل دریایی و بندری در بنادر کشور.
۹. وجود طرح‌های نوسازی و افزایش ظرفیت ناوگان تجاری و نفتی.
۱۰. عضویت در سازمان‌ها و مجامع بین‌المللی.
۱۱. در اختیار داشتن ۱۱ بندر عمده تجاری با موقعیت جغرافیایی و تجاری مناسب جهت نقش‌آفرینی در زمینه بازرگانی و ترانزیت منطقه‌ای.
۱۲. در اختیار داشتن حدود ۳۱۰۰ کیلومتر ساحل در جنوب و شمال کشور و توان بالا در زمینه کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی.
۱۳. اجرای طرح‌های توسعه بنادر و مدرنیزاسیون تأسیسات، ابنیه و تجهیزات بندری.
۱۴. تبدیل بنادر به مناطق ویژه اقتصادی بندری و بهره‌مندی از مزیت‌های قانونی مربوطه و تسهیل ترانزیت.
۱۵. اعطای تسهیلات و تخفیفات چشمگیر به ترانزیت از طریق بنادر کشور در زمینه‌های انبارداری و هزینه‌های بندری و دریایی.

۱۶. انعقاد تفاهم‌نامه‌های دوجانبه و چندجانبه بین‌المللی در زمینه حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت از بنادر.
۱۷. وجود زیرساخت‌های تسهیل‌کننده حمل‌ونقل دریایی و بندری.
۱۸. برخورداری از ناوگان قدرتمند دریایی و ظرفیت‌های مناسب برای جذب و حمل‌ونقل بارهای ترانزیتی کشورهای هدف به بنادر ایران.
۱۹. عضویت سازمان بنادر در کارگروه ترانزیت و برخورداری از اقتدار و اختیارات لازم در امر ساماندهی و هماهنگی بنادر بازرگانی کشور.
۲۰. برخورداری از ظرفیت‌های مناسب بندری در شمال و جنوب کشور به منظور ورود و خروج کالاهای ترانزیتی.
۲۱. موقعیت ممتاز جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد و قرارگیری کشور در مسیر ارتباطی قاره‌های آسیا-اروپا.
۲۲. بهره‌مندی از ناوگان مناسب دریایی و جاده‌ای و امکان ارائه خدمات ترانزیتی به صورت Door-to-Door و MMT به مشتریان خارجی.

نقاط ضعف

۱. موازی‌کاری و تضاد و تعارض در سیاست‌های حمل‌ونقل و ترانزیت کشور و رویکردهای متناقض ارگان‌های مرتبط با آن.
۲. ضعف قوانین و مقررات ترانزیتی و گمرکی به ویژه در خصوص مواد ۲۸ و ۲۹ گمرکی.
۳. سرعت پایین اجرای پروژه‌های ملی در زمینه توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور، از جمله در زیربخش‌های دریایی و بندری.
۴. ناهماهنگی بین کشورهای پیرامونی در زمینه الحاق و اجرای کنوانسیون‌های مرتبط با حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی و ایجاد موانع و محدودیت فراروی توسعه و تسهیل تجارت و ترانزیت.
۵. تحریم‌های اقتصادی و اعمال نفوذ شدید قدرت‌های بزرگ بر روابط ایران با سایر دول و تأثیر آن بر وضعیت اقتصادی و ترانزیتی بنادر کشور.
۶. نوبا بودن بخش خصوصی و توان پایین این بخش در زمینه سرمایه‌گذاری و عملیات و توسعه فعالیت‌های ترانزیتی از بنادر کشور.
۷. وجود پدیده قاچاق و تحت‌الشعاع قرار گرفتن فعالیت‌های سالم ترانزیتی.
۸. کمبود نیروی انسانی متخصص در زمینه فعالیت‌های ترانزیتی به ویژه در شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیتی کشور.
۹. عدم وجود مدیریت واحد در بنادر بازرگانی کشور.
۱۰. کمبود ناوگان فعال ترانزیتی مطابق با استانداردهای بین‌المللی.
۱۱. امکانات و تجهیزات ضعیف حمل‌ونقل ترکیبی، علی‌الخصوص در حمل کانتینرها.
۱۲. ضعف‌های مربوط به ناکارایی و بالا بودن سن ناوگان ترانزیتی کشور.
۱۳. کمبود شدید منابع مالی جهت ایجاد و توسعه زیرساخت‌های بندری کشور و توسعه ناوگان.
۱۴. وجود تعداد قابل توجهی شناور فرسوده در ناوگان بازرگانی دریایی که نیاز به جایگزینی دارند.
۱۵. وجود بیش از ۲۵۰۰ شناور سنتی باری و مسافری که نیاز به جایگزینی دارند.
۱۶. وجود بنادر کوچک غیراقتصادی و کم‌بازده در سواحل جنوبی و شمالی کشور.
۱۷. فقدان اختیارات کافی، جهت تنظیم تعرفه‌های بندری متناسب با تحولات منطقه‌ای و تحت تأثیر شرایط رقابتی.
۱۸. عدم برقراری ارتباط الکترونیکی (ICT, IT) در حوزه حمل‌ونقل در بخش‌های بندری، جاده‌ای، ریلی و گمرکی.

فرصت‌ها

۱. وابستگی کامل اقتصاد داخلی و تجارت خارجی کشور به این بخش و نقش ویژه



و تأسیس کریدور ترانزیتی شمال - جنوب و استقرار دبیرخانه این کریدور در ایران و الحاق بخش اعظم کشورهای هدف ترانزیتی به آن.

۱۵. عضویت ایران در اغلب کنوانسیون‌های مرتبط با حمل‌ونقل بین‌المللی و معاهدات منطقه‌ای.

۱۶. وجود هماهنگی نسبی بین دستگاه‌های مرتبط در امر حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت.

تهدیدها

۱. وجود رقابتی قدرتمند با سابقه و نوظهور در منطقه؛ همچون دبی (جبل‌علی و راشد)، سلاله.

۲. ظهور رقابتی جدید در آینده نزدیک همچون گوادر پاکستان، بندر بزرگ عراق، خلیفه ابوظبی، دمام عربستان، آلت آذربایجان (با پیش‌بینی ۳۰ میلیون تن ظرفیت در مسیر کریدور تراسیکا).

۳. ناهماهنگی دستگاه‌های مختلف اجرایی در مبادی ورودی و خروجی کشور و بروز مشکلاتی فراوری توسعه ترانزیت.

۴. اعمال فشار قدرت‌های فرامنطقه‌ای، برای تغییر و جایگزینی حمل‌ونقل دریایی و ترانزیتی کالا از مسیر ایران.

۵. اعمال فشارها و تحریم‌های قدرت‌های جهانی بر علیه ناوگان و بنادر تجاری کشور در زمینه تأمین تکنولوژی‌های پیشرفته مورد نیاز و منابع خارجی و گشایش اعتبارات ارزی.

۶. تشدید رقابت‌های ترانزیتی و ایجاد کریدورهای ترانزیتی جایگزین جهت انتقال کالاها و مواد نفتی از طریق مسیرهای ترانزیتی رقیب کریدورهای واقع در قلمرو ایران.

۷. تشدید رقابت‌های بندری و دریایی در منطقه و نیاز به توسعه زیرساخت‌ها و جذب تکنولوژی‌های جدید.

۸. سرعت زیاد تغییرات در ابعاد و ویژگی‌های فنی و ساختاری کشتی‌ها در سطح بین‌المللی، که نیازمند سرمایه‌گذاری‌های جدید جهت آماده‌سازی بنادر برای پذیرش و خدمت‌رسانی به آنهاست.

ناوگان ملی در زمینه حمل‌ونقل کالاهای ترانزیتی خارجی از/ به بنادر ایران.

۲. وجود بازارهای بزرگ و قابل توجه حمل‌ونقل محلی، ملی، منطقه‌ای و ترانزیتی کالاهای نفتی، غیرنفتی و مسافر برای این شیوه از حمل‌ونقل.

۳. وجود تقاضا و مشتریان فراوان، جهت استفاده از خدمات حمل‌ونقل دریایی در منطقه.

۴. وجود تقاضا و مشتریان فراوان، در زمینه سوخت‌رسانی به شناورهای دریایی عبوری از خلیج فارس و تنگه هرمز.

۵. برخورداری از ذخایر غنی نفت و گاز در حوزه دریای خزر و کشورهای آسیای میانه و قفقاز و وجود توانمندی بالا در زمینه ترانزیت انرژی و ظرفیت بالای بنادر کشور، جهت ترانزیت از این حوزه‌ها به بازارهای جهانی.

۶. وجود بازارها و مشتریان حمل‌ونقل دریایی کالا برای ناوگان تجاری و نفتی در سطح بین‌الملل (Cross Trading).

۷. توسعه روابط میان کشورهای منطقه و همچنین عضویت ایران در سازمان شانگهای و اکو و تدوین موافقتنامه حمل‌ونقل ترانزیتی سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو (TTFA) به منظور توسعه و تسهیل ترانزیت.

۸. گسترش حمل‌ونقل دریایی در بین کشورهای حاشیه دریای خزر و توسعه روزافزون بازرگانی در این حوزه.

۹. عزم ایران جهت پیوستن به سازمان تجارت جهانی و اتخاذ اقدامات عملی در این ارتباط و وجود فرصت‌های لازم در راستای توسعه و تسهیل ترانزیت از بنادر کشور.

۱۰. مجاورت با کشورهای محصور در خشکی؛ واقع در حوزه‌های آسیای میانه، قفقاز و افغانستان (۸ کشور محصور در خشکی) و دارا بودن توانمندی‌های لازم جهت تأمین نیازهای ترانزیتی و تجاری کشورهای مزبور از طریق ایران.

۱۱. وجود ثبات و امنیت پایدار در قلمرو ترانزیتی کشور به منظور عبور ایمن و مطمئن کالاهای ترانزیتی خارجی.

۱۲. وجود شبکه آزادراهی و بزرگراهی نسبتاً مناسب در مقایسه با کشورهای همسایه.

۱۳. گسترده‌گی شبکه ریلی و امکان استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی (ریل - جاده - دریا).

۱۴. عبور کریدورهای مهم ترانزیتی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران (شامل کریدورهای شمال - جنوب، جاده ابریشم، Trans-Asia و کریدور جنوبی آسیا...)



۹. عدم تناسب ظرفیت‌های ایجاد شده در بنادر با امکانات پسکرانه‌ای و شبکه‌های ریلی و جاده‌ای.

۱۰ نارسایی‌های برخی از قوانین و مقررات جاری کشور بخصوص در حوزه مسائل بانکی و گمرکی در ارتباط با تسهیل تجارت و رقابت و توسعه ترانزیت توسط این زیربخش.

۱۱ ضعف‌های ساختاری در پسکرانه‌های ترانزیتی کشور و برخی کشورهای همجوار.

۱۲ نوع روابط سیاسی و اقتصادی ایران - آمریکا و تأثیر آن بر نحوه بهره‌برداری از موقعیت ترانزیتی و بازرگانی بنادر کشور.

۱۳ ظهور و توسعه بنادر جدید در منطقه و کاهش نقش و جایگاه تجاری بنادر کشور.

۱۴ کاهش سرمایه‌گذاری خارجی در بخش حمل‌ونقل کشور.

۱۵ عدم ترویج حمل‌ونقل ترکیبی در کشور و افزایش زمان و هزینه سفر ناشی از آن.

۱۶ تأثیرپذیری شدید فعالیت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت از مبادلات و تحولات سیاسی و اعمال نفوذ قدرت‌های جهانی.

۱۷ وجود قوانین دست و پاگیر و عدم شفافیت قوانین مرتبط با ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی (امور گمرکی، تجارت خارجی، سرمایه‌گذاری خارجی، گذرنامه و...)

۱۸ بخشی‌نگری سازمان‌های مرتبط در امر ترانزیت، تعدد دستگاه‌های ذی‌ربط و عدم هماهنگی بین آنها.

۱۹ مشکل مبادله حواله‌های ارزی بین ایران و کشورهای خارجی.

تحلیل چشم‌انداز ملی و جهانی آینده زیربخش دریایی و بندری

با توجه به وابستگی کامل و پیش‌نیاز اقتصاد داخلی و تجارت خارجی کشور به سیستم حمل‌ونقل دریایی، به خوبی نمایان است که رشد و توسعه کشور و شکوفایی اقتصاد ملی نیازمند بهره‌گیری بیشتر از خدمات سیستم حمل‌ونقل دریایی است و این به معنی تقاضای بیشتر برای این بخش در بعد ملی است، چنان که روند ۱۰ ساله گذشته عملیات تخلیه و بارگیری بنادر این مطلب را به خوبی تأیید می‌کند.

از طرف دیگر روند افزایش حجم تجارت جهانی و منطقه‌ای طی سال‌های آینده و پیش‌بینی استمرار افزایش آن، نویدبخش رونق هر چه بیشتر بازارهای حمل‌ونقل دریایی در سطح جهان و منطقه است، به طوری که در سال ۲۰۰۶ میلادی اگر چه تولید ناخالص جهانی با رشد چشمگیر ۴ درصد افزایش یافت اما تجارت جهانی با ۸ درصد رشد، نسبت به تولید ناخالص جهانی رشد ۲ برابری را تجربه کرده است. بدین سبب تجارت جهانی وابسته به دریا (میزان کالای بارگیری شده) در همین سال افزایش یافته و به رقم ۷/۴ میلیارد تن رسیده است.

با توجه به رشد پایدار اقتصادی و تجاری چین، هند و سایر کشورهای پویای در حال توسعه که عامل اصلی فعالیت‌های اقتصادی در سطح جهان شده‌اند و با عنایت به تأثیر نیاز به متنوع‌سازی منابع عرضه و تجارت در حال رشد جنوب - جنوب، چشم‌انداز افزایش تقاضا و رونق بخش حمل‌ونقل دریایی در سطح جهانی و منطقه‌ای از هم‌اکنون به خوبی نمایان است.

از سوی دیگر تغییر محسوس نقش بنادر در کشورهای پیشرفته در حوزه مدیریت پسکرانه‌ای و حرکت از ماهیت بنادر نسل اول به سمت بنادر نسل دوم و سوم با برخورداری از انواع فعالیت‌های دارای ارزش افزوده صنعتی و تجاری و نیز رشد و توسعه روزافزون و فراگیر حمل‌ونقل کانتینری کالا از دیگر جنبه‌های مهم تحولات کنونی و آینده زیربخش حمل‌ونقل دریایی در سطح بین‌المللی می‌باشد.

تأثیر الزامات ناشی از سیاست‌های کلی نظام بر زیربخش دریایی و بندری

در حال حاضر مهم‌ترین سیاست کلی الزام‌آور برای بخش حمل‌ونقل دریایی سیاست‌های خصوصی‌سازی و اصل ۴۴ قانون اساسی است که لزوم افزایش مشارکت بخش غیردولتی و گسترش دامنه فعالیت‌ها و تعمیق حوزه واگذاری‌ها را تشدید می‌کند. زیرا در حال حاضر بنادر بازرگانی و ناوگان تجاری و نفتی در حال گذار از یک وضعیت مالکیت، مدیریت و تصدی‌گری کامل دولتی به یک وضعیت مشارکت بخش غیردولتی در مالکیت‌ها، مدیریت‌ها و تصدی‌گری‌های این بخش هستند. به طوری که هم‌اکنون سهام شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان بورس واگذار شده و بندر فریدونکنار و گناوه در چارچوب قرارداد پیمان کلی به بخش غیردولتی واگذار شده‌اند و واگذاری بنادر دیگری نیز به این شیوه در دست اقدام است.

از دیگر سیاست‌های کلی تأثیرگذار برنامه پنجم بر زیربخش حمل‌ونقل دریایی، سیاست کلی هدفمند کردن یارانه‌هاست. به طوری که با اجرای این سیاست در خصوص تغییر و اصلاح قیمت حامل‌های انرژی بهای تمام شده خدمات این بخش به شدت تحت تأثیر قرار گرفته و منجر به افزایش بهای خدمات حمل‌ونقل کالا و مسافر شده و در نهایت می‌تواند منجر به افزایش سطح عمومی قیمت‌ها و تورم گردد.

تنظیم اهداف کمی و راهکارها و برنامه‌های اجرایی مربوط به بسترهای اجرایی:

الف) افزایش ظرفیت اسمی بنادر بازرگانی تا میزان ۲۰۰ میلیون تن.
ب) راهکارها و برنامه‌های اجرایی: در اکثر بنادر عمده بازرگانی کشور، طرح‌های توسعه به شرح ذیل در دست اجرا می‌باشد:

- توسعه حوضچه‌های شماره ۲ و ۳ بندر شهید رجایی.

- توسعه بندر شهید بهشتی.

- توسعه بندر امیرآباد.

- توسعه بندر نوشهر.

- توسعه بندر انزلی.

- توسعه و نوسازی بنادر کوچک.

- توسعه ظرفیت سوخت‌رسانی در بنادر.

- به کارگیری تجهیزات مدرن دریایی و بندری متناسب با تغییرات تقاضای بازار در بنادر بازرگانی کشور.



مستقر در بنادر و بهره‌گیری حداکثری از فناوری اطلاعات و ارتباطات.

۴. تدوین و اعمال نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری.

۵. رفع موانع و تقویت حمل‌ونقل کانتینری، ترکیبی و چندوجهی.

۶. اعمال مدیریت یکپارچه دستگاه‌های مستقر در محدوده بنادر تجاری کشور.

۷. به منظور ارتقاء رقابت‌پذیری و واکنش به موقع به شرایط بازار به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود راساً نسبت به اصلاح ساختار و تعیین تعرفه‌های بندری و دریایی و اعمال آنها اقدام نماید.

۸. به منظور حضور فعال در بازارهای جهانی و منطقه‌ای، جلب و تشویق سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و توسعه ترانزیت و صادرات، کلیه فعالیت‌های اقتصادی و عمرانی در بنادر و مناطق ویژه بندری از پرداخت مالیات معاف می‌باشند.

۹. به منظور جلب رضایت مشتریان و تسریع و تسهیل در امور، کلیه دستگاه‌های مرتبط با فعالیت‌های بنادر بازرگانی، مکلفاند ضمن استفاده حداکثری از فناوری اطلاعات و ارتباطات، نسبت به استقرار و بهره‌برداری از سامانه جامع بندری به منظور تبادلات الکترونیکی اسناد و اطلاعات تا پایان سال اول برنامه، اقدام نمایند.

۱۰. در راستای اجرای مصوبه توسعه محور ترانزیتی شرق کشور و به منظور تسریع در اجرای طرح توسعه بندر چابهار، جذب سرمایه بخش غیردولتی، محرومیت‌زدایی و توسعه تجارت در منطقه، کلیه فعالیت‌های اقتصادی، تجاری و عمرانی در محدوده بنادر شهید بهشتی و شهید کلاتری از پرداخت مالیات بر درآمد و دارایی و کلیه حقوق ورودی معاف می‌باشند.

۱۱. دولت مکلف است در راستای بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی و قابلیت‌های ترانزیتی کشور و توسعه کریدورهای بین‌المللی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی ضمن تعیین متولی مشخص فرابخشی ترانزیت، نسبت به اصلاح قوانین و مقررات مرتبط، حذف وظایف موازی، مشابه و متضاد و تجمیع وظایف و مسئولیت‌های دستگاه‌های ذی‌ربط، حداکثر تا پایان سال اول برنامه، اقدام نماید.

توسعه زیرساخت‌ها و تسهیلات دریایی - بندری جهت توسعه ترانزیت

الف) اجرای طرح توسعه بنادر کشور از جمله: شهید رجایی، چابهار، بوشهر، امیرآباد، انزلی، نوشهر و امام خمینی(ره).

ب) توسعه تسهیلات بندری در بنادر کشور:

۱) توسعه زیرساخت‌های بندری با بیش از ۱/۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری جدید.

۲) بهره‌گیری از فناوری‌های نوین سخت‌افزاری و نرم‌افزاری و مدرنیزاسیون تجهیزات بنادر.

۳) بهبود مدیریت با بهره‌گیری از مشاورین معتبر بین‌المللی.

۴) توسعه منابع انسانی و اجرای دوره‌های آموزشی پیشرفته.

۵) توسعه بنادر کشور در زمینه ایجاد ترمینال‌های جدید و افزایش ظرفیت کانتینری به میزان ۷/۵ میلیون TEU و در بخش غیرکانتینری به بیش از ۲۰۰ میلیون تن در سال.

۶) جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی جهت توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی بنادر.

پ) اعمال تخفیف بر حقوق و عوارض بندری برای کالاهای ترانزیتی و کشتی‌های حامل آنها.

ت) افزایش تجهیزات تخلیه و بارگیری در کلیه بنادر.

ث) برقراری خط رو-رو در دریای خزر و احداث ترمینال نفتی در نکا.

اهداف ترانزیتی بخش حمل‌ونقل دریایی - بندری طی برنامه پنجم توسعه

۱. ارتقاء سطح عملکرد و جذب کالاهای ترانزیتی بنادر از ۶/۵ میلیون تن در سال ۱۳۸۶ به ۱۲ میلیون تن تا سال ۱۳۹۳.

۲. ساماندهی و تخصصی کردن ترمینال‌های ترانزیتی بنادر.

- توسعه شبکه راه‌آهن داخلی بنادر.

- توسعه حمل‌ونقل بار و مسافر در آبراه‌های داخلی استان خوزستان.

- کاهش خطرپذیری و مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و مستحقات بنادر.

- نگهداری پیشگیرانه و انجام تعمیرات اساسی ساختمان‌ها و مستحقات بنادر.

پ) افزایش ظرفیت کانتینری بنادر تا ۷/۵ میلیون TEU، راهکارها و برنامه‌های اجرایی:

- توسعه ترمینال کانتینری فازهای ۲ و ۳ بندر شهید رجایی.

- توسعه ترمینال کانتینری بندر شهید بهشتی.

- توسعه ترمینال کانتینری بندر امیرآباد.

- توسعه ترمینال کانتینری بندر انزلی.

ت) افزایش میزان جذب سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی تا ۳۰/۰۰۰ میلیارد ریال.

علاوه بر کلیه اقداماتی که تاکنون صورت گرفته است، راهکارها و برنامه‌های اجرایی ذیل نیز افزوده می‌شود:

الف- احداث سایت سوخت‌رسانی و مخازن ترانزیتی فرآورده‌های نفتی.

ب- اجرای طرح جامع پایانه‌های صادرات و ترانزیت فرآورده‌های نفتی در بنادر بازرگانی.

تدوین احکام برنامه‌های زیربخش دریایی و بندری

به منظور تأمین نیازمندی‌های کشور در زمینه حمل‌ونقل سریع، سهل و ارزان کالاهای تجاری خارجی، ارتقاء قدرت رقابت‌پذیری بنادر تجاری در جذب مستقیم بارهای ملی دریایی، افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی کشور از بازار منطقه، گسترش عدالت و محرومیت‌زدایی، ایجاد اشتغال، توسعه حمل‌ونقل دریایی مسافر و توسعه حمل‌ونقل کانتینر، دولت مکلف است اقدامات ذیل را طی سال‌های برنامه پنجم به انجام برساند:

۱. توسعه و تجهیز و نوسازی بنادر تجاری و اصلاح شیوه‌های مدیریت و بهره‌برداری از آنها به منظور دستیابی به حداقل ۲۰۰ میلیون تن تا پایان برنامه پنجم توسعه.

۲. به کارگیری تجهیزات مدرن دریایی و بندری، متناسب با تغییرات تقاضای بازار در بنادر بازرگانی کشور.

۳. اجرای سامانه سیستم یکپارچه تبادلات الکترونیکی اسناد و اطلاعات میان دستگاه‌های

استقرار سیستم مدیریت HSE در سکوی ابودر

اولین نشست هماهنگی و معارفه میان شرکت نفت فلات قاره و کارشناسان شرکت DNV نروژ در محل مؤسسه مطالعات و بهره‌وری منابع انسانی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران، در پی عقد قراردادی میان شرکت نفت فلات قاره و شرکت DNV نروژ برای استقرار سیستم مدرن بهداشت، ایمنی و محیط زیست در مجتمع دریایی تولید نفت ابودر در خلیج فارس، جلسه‌ای با هدف بررسی و ارزیابی شرایط موجود این مجتمع با حضور کارشناسانی از واحد HSE نفت فلات قاره و کارشناسان شرکت DNV برگزار شد.

فرزاد فرضی رئیس HSE (بهداشت، ایمنی و محیط زیست) شرکت نفت فلات قاره در حاشیه این مراسم در گفت‌وگو با خبرنگار ما گفت: استقرار سیستم مدیریت ایمنی، محیط زیست و بهداشت در سکوهای عملیاتی و مناطق شرکت نفت فلات قاره جزو سیاست و استراتژی توسعه‌ای شرکت نفت فلات قاره است و پس از دو سال ارزیابی و بررسی‌های اولیه، مجتمع تولید نفت ابودر به دلیل جایگاه اول تولید در سکوهای دریایی تولید نفت کشور و نیز ساخت داخل بودن سکوها، برای آغاز برقراری این سیستم در نظر گرفته شد.

همچنین مهندس ایمان شیریان‌پور، کارشناس ارشد ایمنی شرکت نفت فلات قاره و مدیر پروژه استقرار سیستم مدیریت HSE در سکوی ابودر، گفت: انتخاب شرکت مجری این سیستم در مجتمع نفتی ابودر پس از مدت‌ها مطالعه، ارزیابی توانمندی‌های شرکت‌های مختلف و بررسی‌های علمی و مشاوره با اساتید و نهادهای دانشگاهی کشور انجام شده است.

در ادامه دکتر فرشید نورایی، مشاور HSE شرکت نفت فلات قاره ایران گفت: اجرای این سیستم در فاز نخست با هدف یافتن کاستی‌های موجود و تعیین اولویت‌بندی برای رفع کاستی‌ها انجام خواهد شد و امیدواریم در نهایت و بر اثر اجرای این سیستم عملکرد HSE سکوها مجتمع تولید نفت ابودر به سطح استانداردهای روز جهان برسد.

وی افزود: عدم بروز حوادث انسانی و تأسیساتی، ارتقای بهداشت حرفه‌ای و شغلی به شرایط ایده‌آل، حفاظت از محیط زیست، کاهش ضرر و زیان‌های حین انجام کار و نیز مقابله با حوادث و بحران‌های احتمالی در زمره اهداف و امیدواری‌های اجرای این سیستم است. همچنین خانم مهندس کهیلا ملازیمی مدیر بخش HSE و ریسک شرکت DNV در ابوظبی و مدیر اجرایی پروژه استقرار سیستم HSE در سکوهای ابودر به خبرنگار ما گفت: شرکت DNV یک شرکت نروژی با ۱۶۰ سال سابقه در زمینه ارائه مشاوره‌های ارزیابی ریسک و شرکتی مورد اعتماد کمپانی‌های بزرگ جهان است که در زمینه صنایع نفت و به ویژه صنایع فرا ساحلی نفت دارای تجارب و سابقه درخشانی است.

وی تأکید کرد: در اجرای این سیستم علاوه بر ارتقای وضعیت ایمنی، محیط زیست و بهداشت مجتمع ابودر، دانش فنی و تکنولوژی روز دنیا به مسئولین و کارکنان HSE در سکوها منتقل خواهد شد.

ملازیمی با اشاره به اینکه هم‌اکنون ۷۰ شرکت در سطح جهان، استفاده‌کنندگان این سبک از خدمات DNV هستند گفت: روش و سبک پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی بر پایه مشارکت، حدود ۳۰ سال است که توسط DNV در جهان اجرا می‌شود و شرکت نفت فلات قاره ایران، به عنوان پیشگام بهره‌گیری از روش‌های کارآمد و روز جهان، پایه‌گذار استفاده از این روش در ایران شده است.

وی تصریح کرد: در اجرای این سیستم با کارکنان سکوها مصاحبه‌هایی انجام و از تجربیات آنها در ارتقای نتایج پروژه استفاده خواهد شد. ملازیمی با تأکید بر اینکه در جریان اجرای این سیستم اکثر کارکنان سکوها در اجرای طرح مشارکت داده خواهند شد، احتمال داد که اجرای فاز اول این طرح شامل بررسی کاستی‌ها و تهیه نیازهای اجرای طرح حدود هشت ماه به طول بیانجامد و در همین فاز نیز آموزش‌هایی به کارکنان سکوها داده خواهد شد.

۳. آزادسازی و روزآمد نمودن تعرفه‌های ترانزیتی بنادر در راستای توسعه و تسهیل ترانزیت از بنادر کشور.

۴. تخصیص بنادر با رویکردهای ترانزیتی بر مبنای مطلوبیت بازارهای هدف.

۵. جذب و اعطای یارانه به دست‌اندرکاران ترانزیت در بخش بندری.

۶. تخصیص و اعطای جایزه ترانزیتی همانند جایزه صادراتی با هماهنگی ارگان‌های مربوطه.

۷. ساده‌سازی و تسهیل مقررات بندری و منطقی نمودن تعرفه‌های ترانزیتی.

۸. پیگیری عضویت کشور در کنوانسیون MMT به منظور توسعه و تسهیل ترانزیت و توسعه ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای هدف به صورت Door-to-Door.

۹. تأسیس کشتیرانی مشترک با کشورهای هدف ترانزیتی.

۱۰. اتصال ریلی بنادر ترانزیتی به خطوط راه‌آهن کشورهای هدف.

۱۱. توسعه فعالیت‌های بازرگانی و بازاریابی جهت افزایش ترانزیت از بنادر.

۱۲. افزایش ظرفیت‌های ترانزیتی بنادر کشور به میزان ۳۰ میلیون تن در طی برنامه.

۱۳. اتخاذ رویکردهای بازرگانی جهت جذب ۱۲ میلیون تن کالای ترانزیتی در طی برنامه.

۱۴. هماهنگی و تنظیم روابط سازمان بنادر و دریانوردی با مراجع تجاری-ترانزیتی ایران و منطقه.

۱۵. ارتقای جایگاه بنادر کشور در چارچوب حمل‌ونقل چندوجهی منطقه‌ای.

۱۶. تبیین جایگاه بنادر کشور در توسعه ترانزیت و تعریف مسیرهای ترانزیتی بنادر به بازارهای هدف.

۱۷. طراحی مدل ترانزیتی دوسویه و چندسویه بین بنادر جنوب و شمال کشور.

۱۸. سیاست‌گذاری و گسترش همکاری‌های دوجانبه ترانزیتی با سایر کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای بین‌المللی از طریق تنظیم موافقتنامه‌ها، قراردادهای تفاهات حمل‌ونقلی.

۱۹. تقویت پیوند اقتصادی با کشورهای منطقه از طریق شرکت در مجامع و سازمان‌های منطقه‌ای.

۲۰. انجام مطالعه و بررسی وضعیت کشورها از لحاظ اقتصادی جهت فراهم نمودن زمینه‌های لازم به منظور توسعه روابط ترانزیتی از طریق بنادر و ناوگان ملی کشور.

راهکارها و برنامه‌های اجرایی

افزایش ترانزیت کالا از طریق بنادر

۱. توسعه، تکمیل و ساماندهی زیربنای ترانزیتی بنادر در قالب اجرای طرح‌های جامع توسعه بنادر.

۲. گسترش همکاری‌های حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت کالا با کلیه کشورها، خصوصاً با کشورهای همسایه، منطقه.

۳. تبلیغ و ترویج مزایای مسیرها و کریدورهای ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران به منظور افزایش سهم جابه‌جایی کالاهای خارجی از طریق بنادر کشور در قالب کریدورهای شمال-جنوب، شرق-غرب و محور شرق.

۴. تبیین جایگاه ترانزیتی بنادر کشور در راستای توسعه دالان‌های ترانزیتی به منظور کاهش زمان سفر و هزینه‌های ترانزیت کالا و مسافر.

۵. گسترش فناوری‌های نوین در راستای تسهیل و تسریع فرایندهای مرتبط با ترانزیت در بنادر کشور به ویژه در بخش IT.

۶. تلاش در راستای توسعه فعالیت‌های بازرگانی و بازاریابی در حمل‌ونقل بین‌المللی و ترانزیت از طریق بنادر کشور. ■

ترانزیت، فعالیتی چند بخشی

شکوفایی ترانزیت با مدیریت واحد محقق می شود

سید ابوالفضل جعفری نژاد



اشاره

مقوله ترانزیت و زیرساخت‌های حمل‌ونقل، از جانب دولت همواره مورد توجه بوده است. البته ظرفیت‌سازی‌های جدید در این بخش را، نباید نادیده گرفت. این اقدامات باعث شده که آمار ترانزیت از قلمروی کشورمان به طور سالیانه افزایش پیدا کند. جدیدترین طرحی که باعث تسریع روند رو به رشد ترانزیت کشورمان خواهد شد، احداث خط آهن پاکستان-ایران-ترکیه (موسوم به راه آهن اکو) است؛ زیرا در چارچوب مصوبات اکو، قطارهای کانتینری و مسافری می‌توانند از قزاقستان و کشورهای آسیای مرکزی به ایران و سپس به مقصد ترکیه حرکت کنند. سعید مجتهد سلیمانی، مدیرکل دفتر امور بین‌الملل و خدمات فنی و مهندسی وزارت راه و ترابری، معتقد است؛ با توجه به آمارهای دهه هفتاد که رقم ترانزیت کشور کمتر از یک میلیون تن در سال بود، امروز به رقم متجاوز از ۱۰ میلیون تن در سال ارتقاء پیدا کرده و این نشان‌دهنده ظرفیت‌سازی توسط بخش‌های مختلف است که البته کفایت نمی‌کند. وی لازمه ترانزیت ایمن، سریع و روان را در گرو صرف کمترین هزینه، سرعت بالا و ایمنی کامل بارهای ترانزیتی که از قلمرو سرزمینی ما عبور می‌کند، می‌داند.

• با توجه به زمینه‌های مساعد ترانزیت در کشور، توضیح دهید چرا آن طور که باید این صنعت رشد نکرده است؟

پیش از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، ما در بن‌بست کامل ترانزیتی قرار داشتیم، به طوری که سمت شمال و بخشی از شمال شرقی در اختیار شوروی بود. با توجه به اینکه افغانستان و پاکستان دارای بار ترانزیتی در حد ایران نبودند، به ناچار از قلمروی ترکیه عبور می‌کردیم. دولت ترکیه با توجه به مزیت‌های ترانزیتی کشورش با ما، محدودیت‌هایی را در این زمینه برای ایران به وجود می‌آورد. تردد از آن مسیر منوط به داشتن پروانه وسایل نقلیه بود.

این مسئله باعث شد تا سالیانه ضمن نشست با مسئولین ترکیه‌ای، میزان سهمیه سال آینده را نیز مشخص کنیم، که این سهمیه بسیار محدود بود. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و به وجود آمدن کشورهای مستقل حوزه آسیای مرکزی و قفقاز و نیاز آنها در امر واردات و صادرات کالا، زمینه مساعدی برای جمهوری اسلامی ایران فراهم آمد.

در واقع مطمئن‌ترین مسیر برای آنها، ایران بود. به تدریج مقامات کشور به اهمیت ترانزیت پی بردند و ترانزیت را جزئی از منافع ملی دانستند. رشد ترانزیت در کشور، به عوامل مختلفی بستگی دارد. ترانزیت فعالیتی تک‌بخشی نیست. در واقع مقوله‌ای است که تمام بخش‌های حمل‌ونقل و غیرحمل‌ونقل در آن دخالت دارند. ضمن اینکه گمرک نقش برجسته‌ای را ایفا می‌کند، بنابراین باید دید که قوانین و مقررات تا چه اندازه در راستای توسعه ترانزیت تدوین شده‌اند.

با بازنگری انجام شده در قانون گمرک، بسیاری از قوانینی که در گذشته متناسب با وضعیت فعلی ترانزیت نبود، دچار بازنگری شد. ضمن اینکه ترانزیت یک فعالیت چند وجهی است، هنوز قوانین دست و پاگیری داریم که بایستی در آنها بازبینی صورت گیرد. امروزه صاحب کالا در بخش جاده‌ای، ریلی و دریایی در ازاء تحویل بار خود از طریق حمل و نقل ترکیبی توقع دارند که با برنامه‌ای معتبر از مبدأ تا مقصد بار خود را ترانزیت کنند. ترانزیت در کشور ما تک‌بعدی نیست؛ زیرا بسترسازی‌ها، قوانین و مقررات و ارائه تسهیلات، همگی در گرو ارتقای فعالیت‌های ترانزیتی کشور قرار دارند.

• بفرمایید که راهکارهای افزایش رکورد ترانزیت در مسیر کشورمان کدامند؟

هماهنگی ابزارهای تأثیرگذار در انجام یک فعالیت ترانزیتی، که به صورت حلقه‌های زنجیر به هم متصل هستند، امری بایسته و ضروری است.

هماهنگی ابزارهای تأثیرگذار در انجام یک فعالیت ترانزیتی، که به صورت حلقه‌های زنجیر به هم متصل هستند، امری بایسته و ضروری است. شناسایی و رفع موانع فعالیت ترانزیتی و رقابتی کردن تعرفه‌ها بسیار مهم است.

اهمیت تعرفه‌های رقابتی و متعادل به اندازه‌ای است که اگر کالای ترانزیتی به آسیای مرکزی، دارای تعرفه رقابتی نباشد و جوابگوی صاحب کالا نگردد، باعث تغییر مسیر ترانزیت به مسیری خارج از آن می‌شود.

شناسایی و رفع موانع فعالیت ترانزیتی و رقابتی کردن تعرفه‌ها، بسیار مهم است.

اهمیت تعرفه‌های رقابتی و متعادل به اندازه‌ای است که اگر کالای ترانزیتی به آسیای مرکزی، دارای تعرفه رقابتی نباشد و جوابگوی صاحب کالا نگردد، باعث تغییر مسیر ترانزیت به مسیری خارج از آن می‌شود. از سویی دیگر سازمان بنادر و دریانوردی در چارچوب فعالیت‌های اکو و نیز در زمینه کالاهای ترانزیتی در بنادر شمالی و جنوبی، به مقصد برخی از کشورها تسهیلات و تخفیفات مناسبی برای کالا و کشتی قائل می‌شود.

اگر چه متولی حمل‌ونقل در کشور، از نظر بهره‌برداری و ساخت، وزارت راه و ترابری می‌باشد، باید مدیریت واحدی در امر ترانزیت ایفای نقش نماید. در این رابطه در سال‌های اخیر با تشکیل کارگروه‌های ترانزیت، با مسئولیت وزارت راه و ترابری و با عضویت تمام دستگاه‌های ذی‌ربط مشکلات کاهش یافته است. ولی با وجود انجام این امور، لازمه تأمین منافع ملی، اشتغال‌زایی و توسعه کشور، وجود یک مدیریت واحد برای اداره ترانزیت کشور است.

• با توجه به سرمایه‌گذاری‌های سنگینی که در زیرساخت‌های حمل‌ونقلی انجام گرفته است، آیا تنها توجه به این بخش می‌تواند بازار ترانزیتی برایمان مهیا کند؟

اعتبارات اختصاص داده شده به توسعه زیرساخت‌ها در وزارت راه و ترابری، محدود است و این

محدودیت اعتبارات دولتی باعث طولانی شدن اجرای پروژه‌های زیرساختی می‌شود.

یکی از راه‌های جذب سرمایه در این زمینه، جلب سرمایه‌گذاری خارجی است. در حال حاضر، اولویت وزارت راه و ترابری در توسعه زیرساخت‌ها، در بخش ریلی است و این زمینه‌ای ایجاد کرده که کشورهای خارجی از فاینانس در این بخش و مشارکت در آن استقبال کنند. در این رابطه تفاهمات اولیه در برخی از پروژه‌های ریلی انجام شده و قرارداد نهایی در دست بررسی است.

انگیزه اصلی این حرکت براساس سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق سال ۱۴۰۴، به عنوان کشور اول منطقه، ایجاد شده است.

• با توجه به اینکه فرصت بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی منتظر، نخواهند ماند و از سویی دیگر کشورهای رقیب درصدد ارائه مزایای رقابتی هستند، پیشنهاد شما در دستیابی به این فرصت‌ها چیست؟

استفاده نکردن از فرصت‌ها، باعث از دست دادن آنها است. ما رقبای زیادی در زمینه ترانزیت در منطقه داریم. با وجود عدم تمایل قدرت‌های غربی به استفاده از مسیر ترانزیتی کشورمان، گاهی مسیرهای موازی با آن، ایجاد می‌کنند. اما به لحاظ اینکه کالای ترانزیتی مسیر راه، خودش انتخاب می‌کند، این مقوله، امری تحمیلی نیست.

مقایسه ایمنی مسیر ترانزیت با مسیرهای موازی در زمان و هزینه، سهم بسزایی در انتخاب آن از سوی صاحب کالا دارد. اهمیت نقش ترانزیت در توسعه و کاهش بیکاری، تا جایی است که می‌تواند در تورم قیمت‌ها تأثیرگذار باشد. سالانه حدود ۱۰ میلیون تن بار (بر اساس آمار سازمان راهداری)، از قلمروی کشورمان به صورت ترانزیت جابه‌جا می‌شود. ضمن اینکه رقبای ما کریدورهای مختلفی را ایجاد می‌نمایند.

اتحادیه اروپا کریدور تراسکا را بعد از فروپاشی شوروی و پس از تشکیل کشورهای تازه استقلال یافته آسیای مرکزی و قفقاز و برای اینکه این کشورها از بنیه اقتصادی پایینی برخوردار بودند و دوباره به دامان روسیه بازنگردند ایجاد کرد. این طرح استراتژیک اتحادیه اروپا باعث شد تا کریدور تراسکا، متشکل از محور اتحادیه اروپا،

دریای سیاه، قفقاز، دریای خزر و آسیای مرکزی شکل قوام‌یافته‌ای به خود بگیرد و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی این کشورها را مورد توجه ویژه قرار دهد و نهایتاً ظرف مدت سه تا چهار سال، بسترهای حمل و نقلی آنها توسعه یابد.

هدف اتحادیه اروپا در این پروژه که "دورزدن



روسیه" بود باعث شد تا ما نیز از این نیت متأثر گردیم و در جلسهای که در بروکسل برگزار شد، دعوت نشدیم. با توجه به تلاش دولت در عضویت به این کریدور و اینکه کریدورها تعاریفشان به تسهیلات آنها بازمی‌گردد، تراسکا نیز سلسله تسهیلاتی را برای اعضا قائل شده است که می‌توان به یکی از آنها الصاق برجسی در پشت تمام کالاهایی که در این کریدور جابه‌جا می‌شوند، اشاره نمود که نتیجه آن قائل شدن تسهیلاتی برای کالاهای مورد نظر و اولویت قرار گرفتن آنها در صورت مشاهده است.

خوشبختانه مجلس شورای اسلامی برای عضویت ما در این کریدور مصوبه‌ای را از تصویب گذرانده که نتیجه آن اعلام خواهد شد. کریدور شمال-جنوب با ابتکار جمهوری اسلامی ایران، هندوستان و روسیه در سال ۲۰۰۰ میلادی ایجاد و به موجب آن، موافقت‌نامه سه‌جانبه ویژه‌ای تنظیم شد و با امضای طرفین توسعه پیدا کرد. حدود ۱۲ کشور عضو آن هستند و هدف آن برقراری ارتباط شبه قاره هند، روسیه و شمال اروپا از طریق کشورمان است از این مسیر حدود ۲ میلیون تن بار در سال به صورت کانتینری و جنرال کارگو مبادله می‌شود.

در مقایسه با مسیر کانال سوئز به شمال اروپا با مسیر کریدور شمال-جنوب در خصوص انتقال این مقدار کالا، می‌توان گفت کریدور شمال-جنوب از لحاظ برآورد، بیش از ۲۰ درصد از نظر زمان و هزینه حمل برای صاحبان کالا صرفه اقتصادی دارد. در واقع ایران محل تلاقی کریدور شمال-جنوب با کریدور تراسکا در آینده خواهد بود. در حال حاضر برخی از کشورهای منطقه، کریدوری موازی ما، به سمت آسیای مرکزی طراحی کرده که از پاکستان به افغانستان و سپس به کشورهای آسیای مرکزی می‌رود و به سرمایه‌گذاری در این زمینه مشغول هستند.

• آیا توسعه و ایجاد مناطق آزاد تجاری-اقتصادی می‌تواند تأثیری در رشد و پویایی صنعت ترانزیت کشور داشته باشد؟

حتماً یکی از ویژگی‌های مناطق آزاد این است که کالاهایی که به آنجا وارد می‌شود، تابع قوانین گمرکی مرکز نیست. در این مناطق کالا بدون هرگونه عوارض و مالیات می‌تواند مجدداً وارد و صادر شود و این مسئله در مورد دروازه‌های ورودی کشور خصوصاً بنداری که اکثراً دارای مناطق ویژه و آزاد هستند، بسیار تأثیرگذار است.

در رابطه با کارگروه ترانزیت، زمستان سال گذشته بازدید از منطقه ویژه اقتصادی سرخس به عمل آوردیم و علی‌رغم سرمایه‌گذاری مناسبی که آنجا

موضوع اتصال شبکه راه‌آهن پاکستان از اسلام‌آباد به ایران و استانبول ترکیه، سابقه‌ای طولانی دارد. در چند سال گذشته سرمایه‌گذاری عظیمی در احداث خط آهن کرمان-بم-زاهدان در قلمرو کشورمان انجام شده که طول آن بالغ بر ۵۴۰ کیلومتر است که با همت مهندسين و طراحان ایرانی و از محل اعتبارات ملی ساخته شده است.

به ایران و استانبول ترکیه، سابقه‌ای طولانی دارد. در چند سال گذشته سرمایه‌گذاری عظیمی در احداث خط آهن کرمان-بم-زاهدان در قلمرو کشورمان انجام شده که طول آن بالغ بر ۵۴۰ کیلومتر است که با همت مهندسين و طراحان ایرانی و از محل اعتبارات ملی ساخته شده است. با اتصال شبکه سراسری خط آهن کشور تا مرز پاکستان، کالاهای پاکستان از مسیر تفتان به زاهدان و سپس از خط آهن ایران می‌تواند وارد قلمروی کشورمان بشود و از این مسیر هم می‌تواند به کشورهای آسیای مرکزی متصل گردیده و با به سمت ترکیه و اروپا تغییر جهت بدهد. کشور پاکستان و شبه قاره هند با احداث این پروژه و بهره‌برداری از آن می‌توانند از این موهبتی که جمهوری اسلامی ایران برای کشورهای منطقه فراهم آورده است استفاده نمایند.

در هفتمین اجلاس وزرای حمل‌ونقل اکو که در سال گذشته در ترکیه برگزار شد، وزیر حمل‌ونقل پاکستان درخواست مصوبه‌ای را کرد تا محوری جدید از اسلام‌آباد به تهران و استانبول متصل شود. از جهتی دیگر، آنها از اتمام خط آهن کرمان-زاهدان اطلاع داشتند که می‌توانند از این طریق به استانبول متصل شوند؛ چرا که در چارچوب مصوبات اکو، قطارهای کانتینری، باری و مسافری می‌توانند از "آلماتی" قزاقستان و کشورهای آسیای مرکزی و با عبور از قلمرو ایران، به ترکیه وارد شوند. البته این محور و کریدور تعریف شده و اکو نیز برای آن مصوباتی داشته است، به هر حال این آغاز یک همکاری ریلی منطقه‌ای خوب است. ■

انجام شده بود، فعالیت مطلوبی مشاهده نشد. ولی در مجموع مناطق آزاد در ترانزیت تأثیرگذار هستند.

• احداث خط آهن پاکستان-ایران-ترکیه (موسوم به راه‌آهن اکو) چه تأثیری بر ترانزیت دارد؟

موضوع اتصال شبکه راه‌آهن پاکستان از اسلام‌آباد

یقین داریم قاچاق انجام می‌شود

واکاوی اثرات قاچاق کالا و ارز بر ترانزیت کشور



اشاره

قاچاق کالا یکی از مسائلی است که می‌تواند با گسترش صنعت ترانزیت کشورمان رشد کند. در عین حال گاه برنامه‌ریزی‌های نه چندان هماهنگ سیستم‌های کنترلی، برای صاحبان کالا مشکل‌آفرین است. سرهنگ فتح اله زمانیان، رئیس پلیس مبارزه با قاچاق کالا و ارز ناجا، در گفت‌وگو با بندرودریا تأثیر قاچاق را در روند رشد ترانزیت کشورمان بررسی می‌کند.

• وضعیت فعلی ترانزیت در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

ترانزیت کالا از دیرباز یکی از منابع درآمدی و اقتصادی ایران بوده است، در این صنعت سابقه‌ی چندین هزار ساله داریم که موقعیت جغرافیایی ویژه‌ی کشورمان نقش اساسی را در آن بازی می‌کند. در حال حاضر هم اقدامات خوبی در رابطه با ترانزیت انجام شده است. به عنوان مثال در مجموعه‌ی سازمان حمل‌ونقل کارگروهی به وجود آمده است که اقدامات اساسی را در رابطه با تجهیز ترانزیت انجام می‌دهد. نیروی انتظامی هم عضوی از این گروه است. این کارگروه تاکنون جلسات مختلفی برگزار کرده و تصمیمات خوبی گرفته است. از سوی دیگر یک سری از مواد قانونی درباره‌ی این موضوع، در قالب اصلاحات قانون گمرکی، در جلسات کارشناسی نهاد ریاست جمهوری بررسی شده‌اند. امیدواریم که عوامل بازدارنده در این راه برطرف شوند و به نقطه‌ای برسیم که اگر جلوتر از سایر کشورها به حساب نیاییم، عقب‌تر هم نباشیم.

• همان‌طور که گفتید زمینه‌های کاملاً مساعدی برای صنعت ترانزیت کشور وجود دارد. با وجود این چرا در مجموع به رشد و رونقی که شایسته آن هستیم، دست نیافته‌ایم؟

شاید اصلی‌ترین دلیل آن عدم تعامل سازمان‌های مختلف با یکدیگر باشد. قبلاً تصور می‌شد که ترانزیت فقط مربوط به سازمان حمل‌ونقل، پایانه‌های کشور و گمرک است. در حالی که بسیاری از مسائل دیگر هم می‌تواند در این صنعت دخیل باشد. مثلاً یکی از اصلی‌ترین موضوعات در این زمینه نیروی انتظامی است، به همین دلیل هم اخیراً عضو کارگروه ترانزیت شده‌ایم. نیروی انتظامی در زمینه‌ی قاچاق کالای ترانزیتی، راهبری و حمایت‌های امنیتی در مسیرهای ترانزیت می‌تواند مؤثر باشد. ادارات و سازمان‌های دیگری هم که به نوعی با این صنعت مرتبط هستند، می‌توانند با وارد شدن به این حوزه تأثیرگذار باشند.

یک نمونه از مشکلات ناشی از این عدم تعامل، کنترل کالاها در طول مسیر ترانزیتی کشور است. یعنی علی‌رغم بررسی‌های انجام شده در گمرک، نیروی انتظامی خودروهای ترانزیتی را برای بررسی در طول مسیر متوقف می‌کند. این کار مسائل زیادی را در پی دارد. برای مثال قطع پلمب حتماً باید با حضور نماینده‌ی گمرک صورت بگیرد که در بسیاری از مراکز استان‌ها و شهرستان‌ها در دسترس نیست. به این ترتیب ممکن است خودروی

یکی دیگر از عوامل تأثیرگذار در کندی رشد ترانزیت، تخلفات سازمان‌های حمل‌ونقل است. در حال حاضر شاهد انواع تخلفات قاچاق در زمینه‌ی ترانزیت داخلی و خارجی هستیم که متأسفانه برخورد مناسبی هم با آنها صورت نمی‌گیرد. در واقع بیشترین برخوردی که با یک مجموعه‌ی حمل‌ونقل متخلف می‌شود، جریمه کردن یا تذکر دادن است. در حالی که این جریان می‌تواند باعث خدشه‌دار شدن آبرو و اعتبار بین‌المللی سیستم شود.

ترانزیتی مجبور شود چند روز در مسیر توقف کند؛ در حالی که شاید اصلاً کالای قاچاق نداشته باشد. این توقف هم از نظر نگهداری بار و شرایط محیطی آن مشکل‌آفرین است و هم مسائلی را در هنگام خروج از کشور، به علت تأخیر ایجاد شده، به وجود می‌آورد.

یکی دیگر از عوامل تأثیرگذار در کندی رشد ترانزیت، تخلفات سازمان‌های حمل‌ونقل است. در حال حاضر شاهد انواع تخلفات قاچاق در زمینه‌ی ترانزیت داخلی و خارجی هستیم که متأسفانه برخورد مناسبی هم با آنها صورت نمی‌گیرد. در واقع بیشترین برخوردی که با یک مجموعه‌ی حمل‌ونقل متخلف می‌شود، جریمه کردن یا تذکر دادن است. در حالی که این جریان می‌تواند باعث خدشه‌دار شدن آبرو و اعتبار بین‌المللی سیستم شود.

به علاوه در زیرساخت‌ها، برنامه‌ریزی‌ها، مسائل رفاهی، مسائل جاده‌ای، حمل‌ونقل گمرکی، ترخیص کالا در گمرک و بسیاری موارد دیگر، مسائل جانبی می‌تواند مشکل‌آفرین باشد. در کل باید بگویم، متأسفانه نگاه به ترانزیت، نگاه ملی و کلی نیست؛ بلکه نگاه سازمانی و اقتصادی است. برای سرمایه‌گذاری در یک کار باید در درجه‌ی اول

تمام مسائل مرتبط با آن را بررسی کنیم؛ نه اینکه صرفاً ببینیم چقدر سرمایه گذاشته‌ایم و چقدر از آن را برداشت خواهیم کرد. باید تمام جزئیاتی را که می‌تواند در میزان برداشت و برگشت سرمایه مؤثر باشد، در نظر بگیریم.

• به نظر شما تصمیم‌گیری‌های انحصاری نهادهای مسئول و عملکرد جزیره‌ای سازمان‌ها را می‌توان یکی از عوامل این عدم تعامل دانست؟

بله. من هم معتقدم که سازمان‌ها در بسیاری از موارد جزیره‌ای عمل می‌کنند. نمونه‌های مستند زیادی هم برای این مسئله دارم. به عنوان مثال اخیراً در بحث اصلاح قوانین گمرکی، موضوعی عنوان شد مبنی بر اینکه اگر مشکلی در رابطه با مسیر تردد ترانزیت پیش بیاید، فقط گمرک باید آن را بررسی کند. ولی در آنجا مطرح کردم که حتماً باید تأییدیه‌ی نیروی انتظامی هم وجود داشته باشد. البته هر کار و مسئولیتی باید برای پیگیری یک متولی خاص داشته باشد. ولی آن متولی الزاماً همه‌کاره‌ی انجام آن مسئولیت نیست. مثلاً وزارت اقتصاد و دارایی متولی جمع‌آوری مالیات است. ولی اگر در کنار آن نیروی انتظامی به عنوان تأمین‌کننده حضور نداشته باشد، کار به خوبی انجام نخواهد شد.

البته اخیراً با تشکیل کارگروه ترانزیت به تدریج این تعامل برقرار می‌شود. حتی در بعضی از سفرهای استانی و جلساتی که در استان‌های جنوبی و شمالی تشکیل شده نیز این مسئله مورد بررسی قرار گرفته است. ولی باز هم باید کارشناسی‌تر به قضیه نگاه کرد. چون شاهدیم که بعضی از دوستان بدون نگاه کارشناسی و تنها به عنوان مأموریت و بنابر تعصبات سازمانی به مسئولیت‌هایشان می‌پردازند.

• برای رفع این موانع و افزایش رکورد ترانزیت چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌کنید؟

به صنعت ترانزیت باید جدا از بحث سازمانی یا موضوع سیستمی یک اداره نگاه کنیم. ترانزیت یک بحث فراسازمانی و در اصل یک موضوع ملی است. از نظر من منطقی نیست که تصور کنیم یک سازمان، مجموعه یا وزارتخانه می‌تواند نقش اساسی را در این صنعت داشته باشد. بسیاری از مجموعه‌ها می‌توانند در تسهیل ترانزیت و افزایش رکورد آن دخیل باشند. پس بهتر است تمام سازمان‌هایی که به نوعی با این صنعت ارتباط دارند در کنار هم بنشینند و هر یک موضوعات مربوط به خودشان را مطرح کنند تا تصمیماتشان



از نظر من منطقی نیست که تصور کنیم یک سازمان، مجموعه یا وزارت خانه می تواند نقش اساسی را در این صنعت داشته باشد. بسیاری از مجموعه ها می توانند در تسهیل ترانزیت و افزایش رکورد آن دخیل باشند.

مجموعه از بعضی حقوقش صرف نظر کند، ما از قدیم بحثی در تجارت داریم که می گوید: ارزان تر بفروش ولی بیشتر بفروش. اما در حال حاضر شاهدیم که بسیاری از درآمدهای حاصل از ترانزیت ما، با توجه به معیارها، بسیار بالاتر از کشورهای دیگر است. این عامل کشورها را از انتخاب مسیر ترانزیتی ایران باز می دارد. بنابراین اگر تنها با نگاه اقتصادی به ترانزیت نگاه کنیم، مطمئناً آن را از دست ما می رابند. نگاه ما باید فرهنگی و سیاسی باشد. شاید در بسیاری از موارد لازم باشد درآمد اقتصادی از ترانزیت نداشته باشیم؛ ولی یک فرهنگ را به واسطه ترانزیت انتقال بدهیم و یا به این وسیله یک همکاری سیاسی را با کشور دیگری برقرار کنیم. اگر نگاه ما صرفاً اقتصادی نباشد، می توانیم عملکرد خوبی داشته باشیم. اینکه می گویند ترانزیت در آینده می تواند درآمدی هم تراز با درآمدهای نفتی داشته باشد، به آسانی به دست نمی آید و باید زمینه مناسب آن را از نظر رفاهی، امنیتی، اخلاقی و رفتاری فراهم کنیم. در غیر این صورت، دیگران این کار را خواهند کرد. بعد از اینکه قدرت و حاکمیت را در دست گرفتیم، می توانیم مسائل دیگر را هم در کنارش بگنجانیم.

• با وجود اینکه نظام قانونمندی برای مبارزه با قاچاق کالا و ارز وجود دارد، چرا همچنان شاهد رواج این پدیده می هستیم؟

بگذریم از اینکه قاچاق در کشور ما، هم شکل رسمی دارد و هم غیررسمی. در بسیاری از مسائل تخلفات باعث قاچاق می شود و خیلی موارد دیگر هم قانون محکمی در رابطه با قاچاق نداریم و متهمین و مجرمین از دست قانون فرار می کنند. متأسفانه در کشور ما اگر کسی بالاترین نرخ قاچاق را هم انجام دهد و توان پرداختش را نداشته باشد، بعد از دو سال از زندان آزاد می شود. البته در این زمینه اقدامات خوبی هم انجام شده؛ مانند قوانین مرتبط با کالاهای ممنوعه، مثل مشروبات الکلی خیلی محکم است. اما عامل بازدارنده اصلی،

و تحلیل زیرساخت آن است. ولی تمام کار، تهیه زیرساخت نیست. در بحث ترانزیت علاوه بر زیرساخت ها، عوامل انسانی نقش بسیار مهمی دارند. هر چقدر هم زیرساخت ها را تقویت کنیم، اگر عوامل انسانی را در نظر نگیریم، حتماً در جایی به بن بست خواهیم رسید.

برای مثال یکی از عوامل کنترل کننده ترانزیت، هم در موضوع مسیر تردد و هم در قاچاق، نقش کیفیت خودروهای ترانزیتی است. در بسیاری از مواقع ما خودرویی را کنترل کرده ایم و متوجه شده ایم که کیفیت آن مناسب نیست. در اینجا اگر کنترل وجود نداشته باشد، زیرساخت ها به تنهایی نمی توانند حلال مشکلات باشند. این در مورد تخلفات انسانی هم صادق است. مثلاً در برخورد با حاملان قاچاق، شاهد ضعف هایی هستیم که صرف تقویت زیرساخت ها نمی تواند آنها را جبران کند. وقتی ما شخصی را به عنوان حامل قاچاق دستگیر می کنیم، این فرد به راحتی می تواند از زیر بار مجازات فرار کند؛ به این ترتیب که ادعا می کند براساس اسنادی که مالک به او داده از محتوای واقعی بار خبر نداشته است. در حالی که بررسی های دقیق تر نشان می دهد که او به نوعی در قاچاق دخیل بوده و مثلاً دو یا سه برابر کرایه قانونی را دریافت کرده است. در این موارد معمولاً سازمان یا مؤسسه حمل و نقل مربوطه به راحتی از کنار این جریان می گذرد و در نهایت فقط به او تذکر می دهد یا جریمه می دهد. پس باید در کنار زیرساخت ها به بخش های دیگر هم توجه داشت.

• با توجه به اینکه فرصت های بهره مندی از مزایای ترانزیتی مبین مان منتظر نخواهد ماند و از سوی دیگر کشورهای رقیب درصدد ارائه مزایای رقابتی هستند، پیشنهاد شما برای دستیابی به این فرصت ها چیست؟
باید بسیاری از قوانین را بومی سازی کنیم. این موضوع مستلزم این است که صاحب مال یا یک

بتواند راه حلی برای این مسئله باشد. در واقع تمام مسائل مرتبط با ترانزیت به صورت زنجیروار به هم پیوسته اند و برای پیشبرد این صنعت باید بین آنها هماهنگی به وجود آورد.

به عنوان مثال، در خصوص قاچاق، گمرک و سازمان بنادر و دریانوردی باید کنترل دقیق تری روی کالاها داشته باشند تا اعتماد و یقین لازم به وجود بیاید و دیگر نیازی به کنترل خودروهای ترانزیتی در مسیر نداشته باشیم. این کار را می توان با سیستم های دقیق کنترل کننده، که کالا را در مبادی ورودی اسکن می کنند، انجام داد. ولی در حال حاضر به دلیل دقیق نبودن سیستم ها، زمینه قاچاق وجود دارد و ما مجبوریم ده ها یا صدها دستگاه خودرو را در مسیر متوقف کنیم؛ در حالی که شاید تعداد اندکی از آنها حامل کالای قاچاق باشند.

البته الان صنعت ترانزیت به تدریج به این سمت و سو می رود که سازمان های مختلف، همه توسط یک مرجع بالاتر هماهنگ شوند. مثلاً در مورد قاچاق، نیاز به تشکیل ستادی داریم که جزء نزدیک ترین تشکیلات به دولت باشد. مثلاً معاون رئیس جمهور به عنوان رئیس ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز یا مواد مخدر فعالیت کند. ولی این کار زمان بر است؛ چون اگر تغییر ساختاری در سازمان ها به سرعت انجام شود، تبعات سوء خواهد داشت. مثلاً اگر یک وزیر به فاصله شش ماه یک بار عوض شود یا سازمانی که متولی یک کار است به سرعت تغییر پیدا کند، در تنظیم کارها مشکل به وجود می آید.

• به نظر شما عدم مطابقت قوانین حمل و نقلی و گمرکی کشور ما با عرف بین الملل، مانع توسعه این صنعت نیست؟

البته نمی توان گفت که مقررات ما جدا از قوانین بین المللی است. ولی شرایط اجتماعی و مذهبی ما مغایرت هایی را با قوانین بین المللی به وجود می آورد. مثلاً از نظر قانونی کالای ممنوعه، مثل مشروبات الکلی، نمی تواند در کشور ما ترانزیت شود. در حالی که حمل و نقل آن در سطح جهانی اشکالی ندارد. این یکی از استثنای مغایرت قوانین ما با مقررات بین المللی است و در سایر موارد تقریباً تبعیت بین المللی داریم.

• با توجه به اینکه در کشورمان، سرمایه گذاری های سنگینی در بخش زیرساخت ها صورت گرفته است، از نظر شما تنها توجه به این بخش می تواند سبب رونق بازار ترانزیت شود؟
خیر. البته اولین قدم در انجام هر کاری، تجزیه

با حضور دکتر محمود احمدی‌نژاد، رئیس‌جمهور کشورمان

نخستین کشتی اقیانوس‌پیمای ساخت داخل، روانه آب‌های بین‌المللی شد



تومان هزینه شده است و این کشتی قادر است ۲۵ روز بدون توقف در اقیانوس‌ها دریانوردی کند.

کشتی ایران-اراک نخستین کشتی از ۵ فروند کشتی کانتینربر و اقیانوس‌پیمای سفارشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، ساخت آن را به اتمام رسانده است. شایان ذکر است، با حمایت و تاکید دولت، هم‌اکنون ساخت چهار فروند کشتی دیگر با پیشرفت مناسب، در حال تکمیل شدن است، ساخت این کشتی نقطه عطفی در تاریخ صنایع دریایی میهن‌مان محسوب می‌شود.

کشتی اقیانوس‌پیمای ایران-اراک با حضور دکتر محمود احمدی‌نژاد، رئیس‌جمهور کشورمان در آب‌های هرمزگان به آب انداخته شد.

بنابر این گزارش، کشتی "اراک - ایران" در قالب همکاری با دو شرکت خارجی در شیب‌یارد ایزواکو ساخته شده است و با ۳۰ متر عرض، ۱۸۵ متر طول و ۱۸ متر ارتفاع، بیش از ۷۰ تن وزن دارد و توانایی حمل ۳۰ هزار تن بار (۲۲۰۰ TEU کانتینر) را دارا می‌باشد.

موتور این کشتی با وزن ۶۰۰ تن و قدرت ۱۶ هزار و ۷۰۰ کیلووات، قادر است سرعتی معادل ۲۱/۵ گره دریایی را برای این کشتی تامین کند. این گزارش می‌افزاید؛ برای ساخت کشتی ایران-اراک نزدیک به ۵۰ میلیارد

می‌دهد قاچاق کالای تجاری در کشور ما کمتر شده، مقایسه‌ی کشفیات در عملیات رزمایش است. در سال گذشته ۱۰ رزمایش را در سراسر کشور انجام دادیم و امسال ۱۲ مورد. ولی امسال با وجود بیشتر بودن تعداد رزمایش‌ها کشفیات ما کمتر بود. این نشان دهنده‌ی کاهش قاچاق است. ولی اگر میزان رزمایش ما کمتر و کشفیات بیشتر باشد، نشان دهنده‌ی بحرانی‌تر شدن وضعیت است. در مورد قاچاق در سطح گمرکات هم ما هیچ اطلاعاتی در دست نداریم. ولی یقین داریم که قاچاق انجام می‌شود. آماری که نشان بدهد این مقدار بیشتر شده یا کم، وجود ندارد. ولی فعالیت‌ها بیشتر شده است. ■

به قاچاق کالایش شود، باز هم سود می‌کند.

• **اخیراً اخباری مبنی بر کاهش قاچاق کالای تجاری در کشور مطرح شده است. آیا آماری از این کاهش در دست دارید؟**

سازمانی وجود ندارد که در رابطه با میزان قاچاق، چه رسمی، چه تجاری و چه غیررسمی آماری داشته باشد. بنابراین بررسی‌ها و تحلیل‌های ما براساس کشفیات و اقداماتی است که انجام می‌دهیم. مثلاً در سال گذشته یک مورد بار ترانزیت حامل مشروبات الکلی به سمت افغانستان داشتیم که با وجود عبور از گمرک، حدود ۱۲۰۰۰ بطری مشروبات الکلی از آن کشف کردیم. آنچه نشان

اجرای قانون و برخورد قانونی با قاچاق است که امری ضروری و حیاتی است. یکی از نمونه‌های مهم که قانون محکمی برای آن نداریم، قاچاق و ترانزیت سیگار است. در جامعه، ارزان‌ترین بسته‌ی سیگار با قیمت کمتر از ۵۰۰ تومان به فروش می‌رسد. در حالی که برای هر پاکت سیگار قاچاق باید ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ تومان پول پرداخت کرد. از سوی دیگر جریمه‌ای که سازمان دخانیات برای سیگار و قاچاق در نظر می‌گیرد، مبلغی معادل ۱۰۰ تا ۲۰۰ تومان است که ۱۰ سال پیش در هیئت مدیره‌اش تصویب کرد. بنابراین خطر به قدری پایین می‌آید که اگر یک قاچاقچی ۱۰ بار دستگیر شود و فقط یک بار موفق

ترانزیت را ملی کنیم

بررسی سهم گمرک در کاهش چالش های ترانزیتی

تینا صفاهیه



اشاره

بسیاری معتقدند که صنعت ترانزیت کشورمان در صورت شکوفایی، می تواند بخش بزرگی از درآمد جایگزین نفت و گاز را تأمین کند. موقعیت جغرافیایی ویژه ایران و ارتباط آن با آب های آزاد، نعمتی خدادادی است که زمینه ای کاملاً مساعد برای رشد این صنعت فراهم کرده است. با وجود این کشور ما هنوز با سطحی از پیشرفت که شایسته ی آن است فاصله ی زیادی دارد. به ساختمان گمرک رفتیم تا از دیدگاه مدیر کل دفتر نظارت بر ترانزیت آن، به چالش های این صنعت ارزشمند بنگریم. آقای ایرج جباری معتقد است که نباید به وضعیت موجود قانع باشیم.

معادل ۵/۲۵۰ میلیون یورو و یا ۷/۱۷۹ میلیون دلار بود. در نهایت با مقایسه ی ۴ ماه اول امسال با مدت مشابه سال ۱۳۸۷ به این نتیجه رسیدیم که در سال جاری از نظر وزنی در حدود ۵/۵۲ درصد افزایش ترانزیت داشته ایم که از نظر ارزشی در حدود ۲۲/۵۶ درصد است.

ارائه ی یک توصیف ملموس تر از وضعیت ترانزیت کشور، بهتر است با زبان آمار شروع کنیم و بعد به سراغ چالش ها و مسائل موجود برویم. ما در طول ۴ ماه اول سال جاری، طبق آمار ارائه شده از طرف دفتر آمار ۲/۱۵۹/۶۲۰ تن ترانزیت داشتیم که این مقدار به ارزش ۷۰/۶۴۶ میلیارد ریال،

• در ابتدا بفرمایید، ترانزیت کشورمان از چه وضعیتی برخوردار است؟

ما تقریباً از سال ۱۳۷۸ به صورت فعال در صنعت ترانزیت حضور داشتیم. ولی از سال ۱۳۸۰ برنامه ریزی ها و سیاست های راهبردی در راستای توسعه ی این صنعت در کشورمان پیاده شد. برای

این ارقام، با در نظر گرفتن بحران‌های اقتصادی جهان و کاهش واردات و صادرات کشور، نشان‌دهنده‌ی روند خوبی در رشد ترانزیت است. ولی معتقدیم که با توجه به توانمندی کشورمان هنوز با وضعیت مطلوب فاصله داریم. ایران، موقعیت ویژه‌ای در منطقه‌ی خاورمیانه دارد. قرار گرفتن بر سر جاده‌ی ابریشم و کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب یک مزیت برای ماست. از مزایای دیگر می‌توان به همسایگی با کشورهای آسیای میانه اشاره کرد. این کشورها بعد از فروپاشی جماهیر شوروی، به دلیل مشترکات دینی و فرهنگی با ما، نیاز داشتند که برای توسعه‌ی تجارتشان از مسیر ایران و ترکیه با کشورهای اروپایی تبادل کالا و انرژی داشته باشند. به علاوه یکی از راه‌های دسترسی آن‌ها به آب‌های آزاد، خاک کشورمان است. بنابراین باید تلاش کنیم و به وضعیت موجود قانع نباشیم.

• راهکارهای نزدیک شدن به وضعیت مطلوب و افزایش رکورد ترانزیت در مسیر کشورمان چیست؟

یکی از مؤلفه‌های مهم در رشد ترانزیت سرعت است. در تجارت باید تسهیل و تسریع انجام بشود. در عین حال کشورهای ذی‌نفع در امر ترانزیت، چه کشورهای ارسال‌کننده و چه کشورهای دریافت‌کننده، به ایمنی هم توجه دارند. مسیری که برای ترانزیت مهیا می‌شود، باید کاملاً ایمن باشد و اگر خریدار احتمال بدهد که کالا به صورت سالم به دستش نمی‌رسد هرگز آن مسیر را انتخاب نخواهد کرد.

مؤلفه‌ی دیگر، ارزانی است. خریدار مسیری را انتخاب می‌کند که روی کالایش هزینه‌ای برای ترانزیت اضافه نشود. البته یک سری از هزینه‌ها، معقول و طبیعی است. ولی تمام سازمان‌ها باید سعی کنند که هدفشان از ترانزیت زیاد جنبه‌ی درآمدی نداشته باشد، هزینه‌های طرف مقابل را در نظر بگیرند و به کشورهای دنیا ثابت کنند که مسیر ترانزیتی از کشور ما جزء مسیرهای ارزان است. این می‌تواند مشوقی برای کشورهای دیگر باشد تا ایران را برای ترانزیت کالایشان انتخاب کنند.

ارتقای سطح خدمات، مؤلفه‌ی دیگری است که در زمینه‌ی ترانزیت باید به آن بپردازیم. اگر سرعت، هزینه‌ی کم و نهایت ایمنی را داشته باشیم، باید این شعار را هم عملی بکنیم که سطح و کیفیت ارائه‌ی خدمات ترانزیتی در ایران بالاست تا کشورها به انتخاب این مسیر برای ترانزیت ترغیب شوند.

باید به ترانزیت توجه ملی بشود. در این صورت هر یک از زمینه‌های آن عامل مهمی در تسریع روند رو به رشد جامع کشور خواهد بود. برای مثال ما می‌خواهیم سیستم آسکودای جهانی را در گمرک ایران پیاده‌سازی کنیم. اولین رویه‌ای که به این منظور انتخاب شده، رویه‌ی ترانزیت است. در زمینه‌ی ترانزیت برای اجرای این رویه تعامل و همکاری سازمان‌های همجوار را به شدت احساس می‌کنیم. مثلاً اگر سازمان بنادر در این زمینه با گمرک تعامل داشته باشد ما می‌توانیم به بهترین نحو سیستم آسکودای جهانی را اجرا کنیم. بنابراین باید حلال مشکلات همدیگر باشیم و فرافکنی‌ها را کنار بگذاریم و با نگاه فرباشی به موضوع ترانزیت بپردازیم.

• یکی از مؤلفه‌هایی که به آن اشاره کردید، سرعت است. چه عواملی در افزایش سرعت حمل‌ونقل ترانزیتی مؤثرند؟

ما اعتقاد داریم که تمام سازمان‌های دخیل در امر ترانزیت، چه در مبادی رسمی و چه در مبادی غیررسمی، باید خودشان را هماهنگ کنند و با یک رشد همسان و یکنواخت به ارائه‌ی خدمات بپردازند. از نظر آموزش کارکنان و تجهیزات و امکانات، تمام سیستم‌ها باید در یک سطح باشند. این هماهنگی کمک می‌کند به سرعتی که مورد نظر است و در ترانزیت یک امتیاز به شمار می‌رود، دست پیدا کنیم. در این راستا، کنوانسیون‌ی نام "کنوانسیون هماهنگی و کنترل کالا در مرزها" فعالیت می‌کند که بر تسهیل و تسریع تجارت تأکید دارد و هم اینکه، تمام سازمان‌هایی که در مبادی رسمی مستقرند باید همزمان به ارائه‌ی خدمات بپردازند.

موضوع دیگر در زمینه‌ی افزایش سرعت این است که سازمان‌ها باید به واحدهای فعال در مبادی، تفویض اختیار کنند تا واحدها مجبور نباشند برای یک کار جزئی، که خودشان می‌توانند در مبادی انجام دهند، از مرکز اجازه بگیرند. برای مثال ما

در طول ۷-۸ ماه گذشته تفویض برخی اختیارات را براساس سیاست کلی گمرک ایران انجام داده‌ایم و در نتیجه اکنون با تعداد بسیار اندکی از ارباب رجوع مواجه هستیم. یعنی در واقع مشکل تعداد زیادی از ارباب رجوع‌های ما می‌توانست در گمرکات اجرایی حل شود و مراجعه‌ی آنها به ما بی‌دلیل بود.

به علاوه اعتقاد داریم که مدیریتی واحد بر مبادی رسمی باید اعمال شود. این سیاست را دولت با مصوبه‌ای به تمام سازمان‌ها ابلاغ کرده و گمرک ایران را مجری آن قرار داده است. این مصوبه در راستای همان کنوانسیون قرار دارد و در مجلس شورای اسلامی تصویب شده است. منظور از مدیریت واحد این است که در مبادی رسمی و مرزهایی که مجاز به ورود و خروج کالا هستند در نهایت یک مدیر باید تصمیم‌گیرنده باشد. در این صورت تمام اعضای مجموعه از یک فرد حرف‌شنوی خواهند داشت و این هماهنگی تقریباً تمام مشکلات را مرتفع خواهد کرد. برای مثال گاهی تمام ۱۷-۱۸ سازمانی که در مبادی رسمی فعال‌اند، حضور پیدا می‌کنند و فقط یک سازمان حاضر نیست. عدم حضور یک سازمان، باعث مخدوش شدن خدمات سایر سازمان‌ها می‌شود و ارباب رجوعی که می‌خواهد کالایش را وارد یا صادر کند با مشکل مواجه خواهد شد.

این مصوبه در واقع سیستم "سینگل ویندو" یا تک پنجره‌ای را عملیاتی می‌کند؛ به این معنی که تمام سازمان‌هایی که از نظر قانونی اجازه‌ی باز کردن کانتینر و بازرسی محموله را دارند و می‌خواهند تشریفات انجام بدهند باید همزمان در آنجا حضور داشته باشند. سیستم تک پنجره‌ای الان در ۴-۵ گمرک کشور عملیاتی شده و گمرک ایران به جد پیگیر است که آن را در تمام گمرکات اجرایی اعمال کند.

مورد دیگری که می‌خواهم به آن اشاره کنم پرهیز از کارهای موازی است که باز هم به سیستم تک پنجره‌ای و پرهیز از عملکرد مداخله‌جویانه و فراسازمانی مربوط می‌شود. قانونگذار برای هر سازمان وظایف و مأموریت‌هایی را تعریف کرده است. بیا باید ترانزیت را به عنوان یک سیستم تعریف کنیم. هر سیستم زمانی به سود سازنده یا استفاده‌کننده‌اش می‌رسد که هر کدام از قطعات و اعضای آن در جای خودشان قرار بگیرند. در سیستم ترانزیت، اگر یکی از اعضا بیشتر یا کمتر از حق قانونی‌اش عمل کند، به کل مجموعه خدشه وارد خواهد شد و این سیستم به هدف قانون‌گذار، که رونق و تسهیل ترانزیت کشور است، نخواهد رسید. پس نگاه ما به ترانزیت یک نگاه سیستمی است، که در آن باید تمام اعضا به بهترین نحو به

وظایفشان عمل کنند.

عامل دیگر در افزایش سرعت ترانزیت، بررسی و مهندسی مجدد فرایند انجام کار است. باید در روش‌هایمان بازنگری کنیم. با این بررسی ممکن است چند مرحله از یک کار در هم ادغام شود و یا در فرایند انجام کار، وظایفی که یک سازمان انجام می‌دهد مورد استفاده‌ی سازمان دیگری قرار بگیرد. مثلاً اطلاعات سازمان بنادرودرینوردی از فرایندهایی که در تشریفات کالا انجام می‌دهد، می‌تواند در گمرک به عنوان اطلاعات اولیه مورد استفاده قرار بگیرد و باعث صرفه‌جویی در وقت، نیروی انسانی و هزینه‌ها شود. یکی از بندهای مصوبه‌ی مجلس درباره‌ی مدیریت واحد هم به این امر اختصاص دارد که وظایف سازمان‌هایی که در مبادی رسمی فعالیت می‌کنند، در صورت امکان با هم ادغام شود و اگر قابل تفویض است، انجام شود. حتی یک سازمان می‌تواند کل وظیفه‌اش را به سازمان دیگری تفویض کند و دیگر خودش حضور نداشته باشد.

در کل می‌شود گفت سرعت در ترانزیت یکی از شاخص‌های مهم است که می‌شود با تکنولوژی نوین و افزایش ارائه‌ی خدمات به آن دست پیدا کرد.

• رشد همسان امکانات را به عنوان یکی از عوامل افزایش سرعت در ترانزیت برشمردید. در حالی که در کشور ما بیشتر سرمایه‌گذاری‌ها در بخش زیرساخت‌ها صورت می‌گیرد. آیا تنها توجه به این بخش، برای رشد یکنواخت مجموعه مشکل‌آفرین نیست؟

بسیاری از مشکلات ما مربوط به زیرساخت‌هاست. دلیل آن را با یک سری آمار و ارقام می‌توان روشن کرد. اعتقاد بر این است که صنعت ترانزیت یکی از سودمندترین تجارت‌هاست و این ادعا را مبادلات و گردش مالی بین کشورهای آسیای میانه و اروپا به اثبات می‌رساند. آماری که در دست است بیانگر رقمی حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار گردش مالی در نتیجه‌ی انتقال کالا و انرژی بین آسیا و اروپاست. از این مقدار ۱۲۰ میلیارد دلار مربوط به حمل‌ونقل است، که باید تلاش کنیم درصد بیشتر آن سهم ایران باشد. براساس برنامه‌ریزی‌ها ۵ درصد از این درآمد ۱۲۰ میلیارد دلاری باید نصیب کشورمان شود. ولی طبق بررسی‌ها و براساس اظهار نظر بعضی از کارشناسان، تنها در حدود ۵/۰ میلیارد دلار از این ظرفیت، سهم کشور ماست. این به دلیل مشکلاتی است که در بخش زیرساخت‌ها داریم. گاهی در بنادر ما محموله‌ها، مدت‌ها رکود پیدا

می‌کنند. دلیلش این است که ناوگان حمل‌ونقل ما از نظر ظرفیتی به قدری ارتقاء پیدا نکرده که جوابگوی این حجم از محمولات باشد. بنابراین اگر بخواهیم با توجه به وضعیت موجود به سطحی که مستحق آن هستیم دست پیدا کنیم، ظرفیت ناوگان ترانزیتی کشور باید تقویت شود.

ولی در کل، اعتقاد ما بر این است که سازمان‌های دست‌اندرکار ترانزیت، مانند حلقه‌ها و زنجیرهای به هم پیوسته هستند و سرمایه‌گذاری در یک یا چند بخش نه تنها راه‌گشا نیست، بلکه باعث ایجاد گلوگاه هم می‌شود. پس باید به طور یکسان به توسعه‌ی کل زیرساخت‌ها و زیربخش‌ها توجه شود تا زنجیره‌ی ترانزیت بار، تحمل فشار وارده را داشته باشد و حلقه‌هایی که کارشان را درست انجام نمی‌دهند باعث از هم گسیختگی این زنجیره

اعتقاد داریم که تمام سازمان‌های دخیل در امر ترانزیت، چه در مبادی رسمی و چه در مبادی غیررسمی، باید خودشان را هماهنگ کنند و با یک رشد همسان و یکنواخت به ارائه‌ی خدمات بپردازند.

از نظر آموزش کارکنان و تجهیزات و امکانات، تمام سیستم‌ها باید در یک سطح باشند. این هماهنگی کمک می‌کند به سرعتی که مورد نظر است و در ترانزیت یک امتیاز به شمار می‌رود، دست پیدا کنیم.

نشوند. به این ترتیب مجموعه در ابعاد کلان مثل یک عضو سالم رشد می‌کند و باعث ارتقای سطح خدمات می‌شود.

• به نظر شما این هماهنگی با تصمیم‌گیری‌های انحصاری نهادهای مسئول، خدشه‌دار نمی‌شود؟

در گذشته احتمال داشت که سازمانی در اداره‌ی مرکزی‌اش تصمیمی بگیرد و سازمان‌های دیگر از آن اطلاعی نداشته باشند. ولی الان دیگر چنین اتفاقی نمی‌افتد. در چند سال گذشته به طور اختصاصی کارگروهی برای ترانزیت در دولت پیشنهاد شده است که الان تمام تصمیمات

در آن گرفته می‌شود. همه‌ی سازمان‌ها نقطه نظراتشان را در کارگروه مطرح می‌کنند که بعد از تصویب و ارسال به دستگاه‌ها، قابلیت اجرایی پیدا می‌کند و همه باید تابع آن باشند. یک سلسله از پیشنهادات در همان مرحله و در خود کارگروه بررسی و تصویب می‌شود و نیازی به فرستادن آنها به کارگروه اصلی، که هیئت دولت یا نماینده‌اش در آن حضور دارند، نیست. یعنی برداشت‌های مختلف سازمان‌ها از مقررات و بخشنامه‌ها با طرح در کارگروه شفاف‌سازی می‌شود. البته بعضی دیگر از مصوبات کارگروه ترانزیت، در رده‌های کارشناسی هستند. این مصوبات که ممکن است به قوانین و مقررات سنوات گذشته هم ارتباط داشته باشد، بعد از طرح در کمیته‌ی کارشناسی به کارگروه اصلی می‌رود و ۴-۵ وزیر آن را بررسی می‌کنند. تصویب در کارگروه اصلی به منزله‌ی تصویب هیئت وزیران است و مصوبه‌ها بعد از امضای ریاست جمهوری و یا معاون اولش به دستگاه‌ها ارسال می‌شوند.

بنابراین الان دیگر سازمان‌ها نمی‌توانند به صورت جزیره‌ای تصمیم بگیرند و یا عمل کنند. چون هم رئیس دستگاه‌های اجرایی و هم وزیر مربوطه در جلسات کارگروه حضور دارند و مصوبات نهایی شالوده‌ای از دیدگاه‌های تمام سازمان‌هاست.

• به نظر می‌رسد یکی از موانع توسعه‌ی ترانزیت در کشور ما عدم انطباق قانونی با عرف بین‌الملل است. چنین مغایرتی از کجا ناشی می‌شود؟

عاملی که این مشکل را به وجود می‌آورد، مغایرت قوانین و مقررات نیست. قوانین امور گمرکی قوانین پیشرفته‌ای هستند و از کنوانسیون کیوتو نشئت گرفته‌اند. گمرک ایران در زمینه‌ی حمل‌ونقل ترانزیتی یکی از اعضاء دیرینه‌ی کنوانسیون تیر است که یک کنوانسیون بین‌المللی حمل‌ونقل جاده‌ایست. بنابراین کنترل‌های بسیار محدودی روی ترانزیت خارجی صورت می‌گیرد. هدف کنوانسیون هماهنگی و کنترل کالا در مرزها، کاهش مقررات مربوط به انجام تشریفات گمرکی و همچنین کاهش تعداد و طول مدت کنترل‌هاست. به علاوه بازنگری قانون امور گمرکی در دستور کار دولت قرار دارد و بعد از اینکه در آنجا رای آورد به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود و مراحلش را در کمیسیون‌های مختلف طی می‌کند. پس اعتقاد ما این نیست که مغایرتی در قوانین وجود دارد. ولی مشکل اینجاست که احتمال دارد بعضی از سازمان‌ها امور موازی را انجام بدهند.



عامل دیگر در افزایش سرعت ترانزیت، بررسی و مهندسی مجدد فرایند انجام کار است.

باید در روش‌هایمان بازنگری کنیم با این بررسی ممکن است چند مرحله از یک کار در هم ادغام شود و یا در فرایند انجام کار، وظایفی که یک سازمان انجام می‌دهد مورد استفاده‌ی سازمان دیگری قرار بگیرد.

می‌توانیم بگوییم که قبلاً شیوه‌های انجام کار، چه در مورد ارسال کالا و چه در مورد اعلام وصول از مقصد، سنتی بود. ولی الان سیستم آسیکودای جهانی در حال پیاده شدن است. در گذشته بخشی از فرایند کار را که مربوط به سازمان دیگری بود، هم آن سازمان انجام می‌داد و هم گمرک. ولی با اجرای این سیستم، ما می‌توانیم اطلاعات دیگر سازمان‌ها را براساس اصل تعامل و اعتماد بپذیریم. بنابراین بخشی از کار در هم ادغام می‌شود که نتیجه‌ی آن کاهش زمان و افزایش سرعت است.

در حال حاضر در حدود ۱۰ گمرک برای طرح اولیه‌ی این پروژه انتخاب شده‌اند، که سه گمرک به عنوان پایلوت، این طرح را به زودی اجرا خواهند کرد؛ یعنی گمرک شهید رجایی، شهید باهنر و سرخس که به ترتیب به عنوان گمرک میانی، مبدأ و مقصد انتخاب شده‌اند. امیدواریم با موفقیت در اجرای این پروژه، ۷ گمرک دیگر هم وارد مجموعه بشوند. اگر طرح آسیکودای جهانی در مورد ۱۰ گمرک مورد نظر به صورت آزمایشی جواب بدهد، تمام گمرکات کشور به این سیستم مجهز خواهند شد.

آسیکودای جهانی مزایای دیگری هم دارد. مثلاً پس از عملیاتی شدن آن، شرکت‌های حمل‌ونقل تنها در یک مرحله و به صورت خیلی جزئی نیاز دارند که به گمرک مراجعه کنند. آنها می‌توانند اظهار از راه دور داشته باشند و اطلاعات لازم را از دفتر کارشان در اختیار گمرک قرار دهند. به این ترتیب زمانی که به گمرک مراجعه می‌کنند، کارشان آماده شده است و اگر مشکلی وجود نداشته باشد می‌توانند کالایشان را در اسرع وقت تحویل بگیرند و به مقاصد مورد نظر منتقل کنند. ■

اطلاع‌رسانی کنند. معمولاً زمانی که مشکلی پیش می‌آید، انتقادها متوجه آن سازمانی می‌شود که از عملکردش به خوبی اطلاع‌رسانی و یا دفاع نکرده است. وقتی صاحب کالا به گمرک مراجعه می‌کند، ممکن است کالایش به دلیل تأخیر یکی از ۱۷-۱۸ سازمانی که در مبادی رسمی فعالیت می‌کنند، در گمرک بماند. شاید انجام کار او در گمرک بیشتر از نیم ساعت طول نکشد ولی مجبور شود مدت زیادی برای اخذ مجوز از استاندارد، قرنطینه و یا سازمان‌های دیگر منتظر باشد. در این مدت کالا در محوطه‌ی گمرک یا محوطه‌ی سازمان بنادر و دریانوردی می‌ماند. بنابراین روزی که آن فرد کالایش را از گمرک خارج می‌کند، نارضایتی او متوجه تشریفات گمرکی است.

البته در دو سال اخیر مسئولین گمرک ایران تلاش کرده‌اند که وظیفه‌ی هماهنگ کردن سازمان‌ها را در دست بگیرند. در این راستا ریاست کل گمرک ایران، مصوبه‌ای را برای مدیریت واحد، به کلیه‌ی مبادی رسمی ابلاغ کرده است. امیدواریم با دستورالعمل‌هایی که از طرف گمرک ایران تنظیم خواهد شد و با مأموریت‌هایی که داریم، بین سازمان‌ها هماهنگی ایجاد کنیم تا عملکرد آنها باعث خدشه‌دار شدن مسئولیت سایر سازمان‌ها نشود.

• **اخیراً ریاست گمرک نظریاتی داشتند مبنی بر کاهش طول دوره‌ی ترخیص کالا، که نشان می‌دهد شیوه‌های قدیمی تغییر کرده است. درباره‌ی این تغییر شیوه‌ها و عملکرد گمرک اگر توضیحی دارید، بفرمایید.**

من در حوزه‌ی کاری خودم که ترانزیت است

• **با توجه به مشکلاتی که مطرح کردید و وجود کشورهای رقیب در بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی، پیشنهاد شما برای حفظ فرصت‌های موجود چیست؟**

اعتقاد داریم که باید به ترانزیت توجه ملی بشود. در این صورت هر یک از زمینه‌های آن عامل مهمی در تسریع روند رو به رشد جامع کشور خواهد بود. برای مثال ما می‌خواهیم سیستم آسیکودای جهانی را در گمرک ایران پیاده‌سازی کنیم. اولین رویه‌ای که به این منظور انتخاب شده، رویه‌ی ترانزیت است. در زمینه‌ی ترانزیت برای اجرای این رویه تعامل و همکاری سازمان‌های همجوار را به شدت احساس می‌کنیم. مثلاً اگر سازمان بنادر در این زمینه با گمرک تعامل داشته باشد ما می‌توانیم به بهترین نحو سیستم آسیکودای جهانی را اجرا کنیم. بنابراین باید حلال مشکلات همدیگر باشیم و فراقتنی‌ها را کنار بگذاریم و با نگاه فرابخشی به موضوع ترانزیت بپردازیم.

اصرار ما بر این است که یک روز ملی برای ترانزیت قرار بدهیم. در چنین روزی، علاوه بر مطرح شدن تمام چالش‌ها، دغدغه‌ها و خواسته‌های مسئولین، می‌توان دستورالعملی نوشت و آن را برای یک سال آینده عملیاتی کرد.

• **چرا هر زمان که صحبت از عدم رونق حمل‌ونقل بین‌المللی به میان می‌آید، مشکلات گمرکی به عنوان چالش‌های عمده مطرح می‌شود؟**

این نشان از مظلومیت و کارآمد بودن گمرک دارد. در گمرک، مثل سازمان‌های دیگری که حجم کار بالایی دارند، کارمندا درگیر کار اجرایی هستند و در مورد فعالیت‌هایشان نمی‌توانند



روی خوش به ترانزیت

رضایت امروز، رونق فردا را به دنبال دارد



امروزه با جهانی شدن تجارت، افزایش اطلاعات و نیز گسترش ارتباطات، فواصل جغرافیایی هر چه بیشتر کم می‌شود و اقتصادهای کوچک و ملی به خاطر افزایش توان رقابتی خود و مسون ماندن از گزند خطرات احتمالی در یکدیگر ادغام شده و با تشکیل کنسرسیوم‌های منطقه‌ای، واحد کلانی را تشکیل می‌دهند تا از عواید حاصله همه اعضاء این کنسرسیوم منتفع شوند.

قاعدتا برای بازرگانان و صاحبان کالا دریافت سریع مبالغ فروش و سود حاصله از اولویت اول برخوردار است و این زمانی بدست می‌آید که یا از امکانات حمل و نقلی خوب و مطلوب برخوردار باشند و یا از ویژگی نزدیکی به بازارهای مصرف بهره مند شوند.

اینک در دوره ای قرار داریم که ابعاد مکانی و زمانی با استقرار انواع شیوه‌های حمل و نقلی کوتاه می‌شود و مرزها با یکدیگر اتصال می‌یابند. دیگر زمان آن فرا رسیده که صاحبان بار دغدغه چگونگی ارسال کالا و دریافت سریعتر اصل و فرع پول خود را نداشته باشند. کشورها از بن بست ارتباطی خارج شده و خود را به بازارهای هدف نزدیک می‌کنند.

در این بین ترانزیت به عنوان حلقه ارتباطی بسیاری از ممالک کوچک و بزرگ نقشی اساسی را ایفا می‌کند، بی توجهی به آن باعث از دست رفتن فرصت‌ها می‌شود و استقبال از آن، رونق و شکوفایی اقتصادی را به همراه می‌آورد.

در این خصوص، پای صحبت‌های آقای محمود اسکندری، سرپرست دفتر خدمات بازرگانی سازمان توسعه تجارت ایران نشستیم و از وی خواستیم از وضعیت ترانزیت کشور برایمان بگوید و راهکارهای پیشنهادی خود را بازگو نماید.



• **صنعت ترانزیت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

امروزه ترانزیت به عنوان یکی از سودآورترین تجارت‌ها به شمار می‌رود. اهمیت این صنعت در اقتصاد ملی تا جایی است که از آن به عنوان پلی برای رسیدن به توسعه پایدار یاد می‌شود. با خارج شدن از مفهوم درون مرزی و با شرط آنکه از روند اجرایی مناسبی برخوردار باشد، صنعت ترانزیت قادر است به عامل مؤثر در توسعه تجارت، تثبیت قیمت‌ها، توسعه منابع کمیاب و محدود، افزایش رقابت، توزیع مناسب و بهینه نیروی کار و نیز گسترش و توسعه صنعت گردشگری ظاهر شود. منزلت ترانزیت به گونه‌ای است، که از آن می‌توان به مثابه نفت دوم، نام برد. مطابق استانداردهای بین‌المللی ۲۰ درصد ارزش کالاها به عنوان هزینه ترانزیت کالا محاسبه می‌گردد. طبیعی است کشورهای مختلف برای جذب این درآمد هنگفت و به دنبال آن، افزایش درآمد ملی و بهبود وضعیت اقتصادی، افزایش اشتغال و... در پی توسعه ترانزیت از قلمرو کشور خود باشند. در این میان ایران از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. جمهوری اسلامی ایران با ۱۵ کشور همسایه است، که پس از روسیه و چین، بیشترین همسایه را دارد. اما با این موقعیت سوق‌الجیشی و سوابق تاریخی و امکانات و تجهیزات تخصصی، منافعی که از ترانزیت باید نصیب کشورمان شود، بسیار اندک است.

• چه عواملی بر رشد و توسعه ترانزیت کشور مؤثرند؟

عوامل متعددی در این زمینه تأثیرگذار بوده و هستند، که در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان آنها را به دو گروه سخت‌افزاری و نرم‌افزاری تقسیم‌بندی نمود.

منظور از مشکلات سخت‌افزاری، کمبود امکانات زیربنایی (فیزیکی) مانند جاده‌ها، راه‌آهن، تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر، کپولت ناوگان داخلی، پایانه‌ها و... می‌باشد. همچنین از مسائل و مشکلاتی که در قوانین و مقررات و تشریفات اداری و... وجود دارد نیز می‌توان به عنوان مسائل نرم‌افزاری نام برد. به اعتقاد کارشناسان امر، در حال حاضر رفع مشکلات نرم‌افزاری از اهمیت بیشتری برخوردار است.

حل مسائل قانونی و مدیریتی می‌تواند تأثیر بسزایی در توسعه ترانزیت داشته باشد. چرا که اولاً توسعه زیرساخت‌های فیزیکی نیازمند هزینه و زمان فراوان است و باید نگاهی بلندمدت به این بخش داشت و ثانیاً همین زیرساخت‌های موجود ظرفیت جابه‌جایی کالایی به مراتب بیشتر از حجم فعلی را دارا می‌باشند، که صرفاً با اصلاح قوانین و

حل مسائل قانونی و مدیریتی می‌تواند تأثیر بسزایی در توسعه ترانزیت داشته باشد. چرا که اولاً توسعه زیرساخت‌های فیزیکی نیازمند هزینه و زمان فراوان است و باید نگاهی بلندمدت به این بخش داشت و ثانیاً همین زیرساخت‌های موجود ظرفیت جابه‌جایی کالایی به مراتب بیشتر از حجم فعلی را دارا می‌باشند، که صرفاً با اصلاح قوانین و مقررات موجود می‌توان از ظرفیت فعلی به شکل بهتری بهره جست.

مقررات موجود می‌توان از ظرفیت فعلی به شکل بهتری بهره جست.

برخی از ظرفیت‌های بدون استفاده نیز مانند امکانات مربوط به ترانزیت سوخت در اسکله کشتی‌سازی بندرعباس وجود دارد که می‌توان با اصلاح قوانین، از آنها در توسعه ترانزیت استفاده نمود. حتی در برخی موارد علی‌رغم وجود قوانین و مقررات تشویقی، در بخش اجرا ضعف وجود دارد. به عنوان مثال، براساس ماده ۱۳ قانون مالیات بر ارزش افزوده عملیات حمل کالاهای صادراتی و ترانزیتی از مالیات بر ارزش افزوده معاف می‌باشند، ولی عملاً در برخی موارد مالیات یاد شده از شرکت‌های حمل‌ونقل اخذ می‌گردد و استرداد آن را به آینده موکول می‌کنند. این امر برخی نارضایتی‌ها را فراهم نموده که می‌تواند موجب از بین رفتن فرصت‌ها شود.

• چگونه می‌توان آمار ترانزیتی کشور را افزایش داد؟

برخی راهکارهایی که برای توسعه ترانزیت از کشور ارائه می‌شود را می‌توان به صورت ذیل فهرست نمود:

- هماهنگی و همکاری بین دستگاه‌های تأثیرگذار در ترانزیت.
- گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی.
- افزایش سهم جابه‌جایی کالا در مسیر کریدور شمال - جنوب و پذیرش اعضای جدید.
- توسعه و فعال‌سازی کریدور شرق - غرب.

- راه‌اندازی و توسعه ترانزیت کالا در محور شرق.
- ساماندهی پایانه‌های مرزی و تکمیل مجتمع‌های خدمات رفاهی.
- توجه بیشتر به ترانزیت مسافر.
- کمک به ایجاد شرکت‌های توانمند کریر و رفع مشکل راننده‌سالاری و خودمالکی.
- اصلاح قانون امور گمرکی.
- توسعه راه‌آهن هم‌پای توسعه بنادر.
- اصلاح تعرفه‌های حمل راه‌آهن.

• قوانین و مقررات موجود، در ارتباط با ترانزیت چه وضعیتی دارند؟

قانون امور گمرکی مربوط به سال ۱۳۵۰ است که در آن زمان ترانزیت در کشور ما مطرح نبوده است. البته سازمان راهداری با همکاری گمرک و دیگر سازمان‌های مرتبط، پیگیری لازم را جهت تصویب قانون حمل‌ونقل و عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران در مجلس شورای اسلامی به عمل آورد و کار تا حدودی بهتر شد، ولی مشکل همچنان باقی است. مثلاً چنانچه مغایرتی در اسناد و مدارک و کالای موجود پیدا شد، گمرک آن را قاچاق تلقی می‌کند و سبب مشکلات فراوان برای حمل‌کننده می‌شود. از دیگر مشکلات موجود در بخش گمرکی، می‌توان به عدم تجهیز کامل گمرک به ابزارهای مناسب (تک پنجره، rAY-X و...) به روز نبودن قانون امور گمرکی، شفاف نبودن قوانین و مقررات و به کارگیری آیین‌نامه‌ها و اسناد متعدد و عدم ثبات آنها اشاره نمود.

• با توجه به تعدد نهادهای ناظر و تصمیم‌گیر در امر ترانزیت، چگونه می‌توان به اشتراک مساعی دست یافت؟

یکی از مشکلات اصلی که تاکنون در ترانزیت وجود داشته، خلأ مربوط به تصمیم‌گیری و تعدد سازمان‌ها و ارگان‌های تصمیم‌گیر در ترانزیت بوده است و از همه مهم‌تر اختلاف دیدگاه میان آنها می‌باشد. به عنوان نمونه، در نتیجه بخشی از اطلاعات و آمار اشتباه، برخی ارگان‌های نظارتی و کنترلی به ترانزیت به عنوان محملی برای قاچاق می‌نگرند و اقدام به تصویب و ابلاغ دستورالعمل‌های مختلف در این زمینه نموده که روند ترانزیت را کند و همراه با خطراتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل بوده است. در نتیجه‌ی زمان‌بر شدن این روند، موجب افزایش قیمت‌های حمل در این مسیر شده است. خوشبختانه با تشکیل کارگروه ترانزیت این خلأ از بین رفته است. هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۷/۴/۹ بنا به پیشنهاد رئیس‌جمهور و به استناد اصل ۱۲۷ و ۱۳۸ قانون اساسی، کارگروهی

• در رسیدگی به چالش‌های ترانزیتی، اولویت‌های حاضر چه می‌باشد؟

در شرایط فعلی توجه به اصلاح قوانین و مقررات مربوط به ترانزیت، استفاده از ظرفیت‌های موجود و رفع مشکلات مربوط به بروکراسی اداری، می‌تواند تأثیر بسزایی در رشد این صنعت داشته باشد. مسائل زیرساختی را نیز به صورت یک برنامه بلندمدت می‌توانیم مد نظر داشته باشیم. چرا که با رشد ترانزیت در کشور ظرفیت موجود جوابگو نخواهد بود و ضرورت وجود زیرساخت‌ها، بیشتر نمود پیدا می‌کند.

• در پایان و از منظر کارشناسی به برخی اقدامات تشویقی در صنعت ترانزیت اشاره نمایید؟

اصلاح مواردی که عنوان شد، می‌تواند نقش بسیار مهمی در این موضوع داشته باشد. اما بسیاری از نگرانی‌ها در موضوع ترانزیت، ناشی از تأثیرات منفی روی قیمت‌هاست که ناشی از عوامل متعدد از جمله کنترل‌های غیراصولی، مقررات سختگیرانه، طولانی شدن زمان ترانزیت و... می‌باشد. مسلماً رفع این‌گونه موارد می‌تواند مشوقی برای کشورها و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی مختلف برای انتخاب مسیر ایران باشد. ■



گردید و اختیارات هیئت وزیران در خصوص امور اجرایی مذکور، به اعضای کارگروه یاد شده تفویض گردید و تصمیمات کارگروه در حکم تصمیمات رئیس‌جمهور و هیئت وزیران بوده و لازم‌الاجرا می‌باشد.

با مسئولیت وزیر راه و ترابری و با عضویت وزرای دادگستری، امور خارجه، امور اقتصاد و دارایی، بازرگانی و وزارت کشور به منظور ساماندهی، هماهنگی و توسعه و تشویق خدمات عبور کالا از کشور (ترانزیت) موضوع بند ۲۹ تصویب‌نامه شماره ۳۵۹۸۵/ت ۲۰۰۳۵ مورخ ۱۳۷۷/۶/۳ تشکیل

تایدواتر ۱۲۰۰ ریال سود می‌دهد

در بنادر شد و تصریح کرد: استراتژی جدید این شرکت برپایه مذاکرات با سازمان بنادرودریانوردی برای تغییر در قراردادهای جدید، کاهش هزینه‌ها و افزایش منابع درآمدی برای شرکت بنا شده است.

دکتر محمود احمدپور، رئیس هیئت مدیره شرکت تایدواتر خاورمیانه که ریاست جلسه را بر عهده داشت نیز از کاهش نقدینگی شرکت طی سال‌های اخیر توسط سهامدار عمده انتقاد کرد و گفت: دیدگاه هیئت مدیره جدید شرکت جلوگیری از خارج شدن نقدینگی در شرکت به منظور افزایش توان سرمایه‌گذاری و اعمال افزایش سرمایه است.

دکتر رضایی مدیرعامل شرکت سرمایه‌گذاری مهر اقتصاد ایرانیان به عنوان اصلی‌ترین سهامدار شرکت تایدواتر نیز در این جلسه از تصمیم جدی سهامداران عمده شرکت برای کسب مجوز افزایش سرمایه ۱۵۰ درصدی برای شرکت تایدواتر و برگزاری مجمع فوق‌العاده افزایش سرمایه حداکثر تا یک ماه آینده خبر داد.

در این جلسه پیشنهاد هیئت مدیره شرکت به مجمع، تقسیم ۲۰۰ ریال سود معادل ۱۴ درصد از EPS ۴۲۹ ریالی سال ۸۷ شرکت بود که در نهایت و با تأکید سهامدار عمده تقسیم ۱۲۰۰ ریال سود به تصویب رسید که بخشی از آن در صورت کسب مجوز سازمان بورس به عنوان افزایش سرمایه استفاده می‌شود.

مجمع عمومی عادی سالانه شرکت تایدواتر امروز در سالن تلاش وزارت کار برگزار شد و پرداخت ۱۲۰۰ ریال به هر سهم این شرکت به تصویب اکثریت سهامداران رسید.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت تایدواتر خاورمیانه، مجمع عمومی سالانه این شرکت با حضور اکثریت سهامداران برگزار شد و آنها در پایان ضمن تصویب صورت‌های مالی

منتهی به ۸۷/۱۲/۳۰ پرداخت مبلغ ۱۲۰۰ ریال سود به هر سهم را به اتفاق آرا تأیید کردند.

براساس این گزارش، حسابرس شرکت تایدواتر با تصویب مجمع تغییر کرد و مؤسسه حسابرسی شاخص‌اندیشان به عنوان حسابرس جدید شرکت انتخاب شد. مجتبی الهامی نیز به عنوان بازرس جدید علی‌البدل شرکت منصوب گردید. همچنین روزنامه دنیای اقتصاد به عنوان تنها روزنامه رسمی شرکت انتخاب شد.

در این جلسه دکتر سعید صادقی، مدیرعامل شرکت تایدواتر، خواستار تعدیل قرارداد با سازمان بنادر برای اجاره مستحقات و املاک موجود





عدم انطباق با عرف جهانی

امنیت مهم ترین عامل توسعه ترانزیت

ذی ربط می شود.

در این خصوص می توان به قاچاق محسوب شدن مغایرت اظهارنامه گمرکی، اشاره نمود، که این امر در مورد کالاهای عبوری و ترانزیتی، فاقد توجیه منطقی است؛ چرا که کنترل محتویات کانتینرهای ترانزیتی از لحاظ مطابقت محتویات آن با اسناد ابراز شده توسط صاحب کالا برای شرکت های ترانزیت کننده در عمل غیرممکن است. همچنین مقصد کالا، کشور دیگری است، بنابراین به روز نمودن قوانین مربوطه و تطابق آن با عرف، قوانین و معاهدات بین المللی امری مفید و ضروری است.

محمود صفری، درباره سرمایه گذاری های سنگین در بخش زیرساخت ها و توجه به این بخش افزود: سرمایه گذاری در زیرساخت ها برای توسعه حمل و نقل و ترانزیت کشور لازم و ضروری است، ولی کافی نیست. چرا که زیرساخت های ساخت افزاری، مورد نیاز هستند. وی تأکید کرد: واضح است که برای عبور کالاهای ترانزیتی، بخش های مختلف حمل و نقل کشور اعم از دریایی، بندری و خدمات وابسته، حمل و نقل جاده ای و راه آهن، با ضریب پایین تر امکانات حمل و نقل هوایی کشور، مکمل یکدیگر هستند، به گونه ای که می توان گفت؛ تابع تولید خدمات ترانزیتی کشور، تقریباً شبیه تولید لئونتیف است و نقص و نارسایی زیربخش های اصلی حمل و نقل موجب محدودیت در میزان ترانزیت کالا و مسافر می گردد و علاوه بر زیرساخت های ترانزیتی، برخی اعمال حاکمیتی مانند نظارت گمرک و نیروی انتظامی نیز بر ترانزیت، اثرگذار هستند.

البته در این زمینه هماهنگی میان دستگاه های ذی ربط می تواند در رفع مشکلات مؤثر باشد که خوشبختانه در خصوص رفع مشکلات یاد شده از سوی هیئت وزیران، کارگروه ترانزیت تشکیل و مسئول رسیدگی به مسائل و مشکلات در این بخش شده است.

وی، در آخر خاطر نشان کرد: برای توسعه و بهبود ترانزیت از کشور علاوه بر امکانات فیزیکی و زیرساخت ها، امکانات نرم افزاری نظیر قوانین و مقررات مناسب و شفاف، لازم است و عزم ملی برای توسعه و درک صحیح از ضرورت ها و نیازها را می طلبد. ■



نرم افزاری و سخت افزاری تقسیم نماییم. عوامل نرم افزاری به حوزه قوانین و مقررات و رویکردها بازمی گردند و گروه دوم از نوع سخت افزاری است که مربوط به عدم هماهنگی میان زیربخش های مختلف حمل و نقل کشور با یکدیگر است.

برای افزایش رکورد ترانزیت از کشور، صفری افزود: ترانزیت، یک فعالیت اقتصادی است و مانند هر فعالیت اقتصادی دیگر، فعالان و بنگاه های اقتصادی به مؤلفه های اقتصادی این فعالیت توجه دارند، با این مفهوم که همیشه به گزینه ها و مسیرهایی که بیشترین منافع را برای آنها تأمین می نماید، توجه دارند. در اینجا اقتصادی بودن مسیر، یک مفهوم عام است که در درون خود پارامترهای مختلفی را دربر دارد، زمان کوتاه تر، هزینه کمتر، خدمات مناسب تر، بروکراسی محدود، قوانین شفاف و خطر پایین، پارامترهایی هستند که موجب توجیه اقتصادی یک مسیر می شوند. بنابراین جهت گیری دستگاه های متولی امر ترانزیت و بنگاه های داخلی فعال، باید دستیابی به موارد یاد شده باشد.

وی در خصوص عدم انطباق قوانین و مقررات حمل و نقلی و گمرکی کشور با عرف بین الملل و با توجه به شرایط خاص کشور، گفت: وجود برخی تعارضات در قوانین و مقررات مدون کشور از یک سو و تعارض برخی قوانین و مقررات داخلی با عرف و قوانین و معاهدات بین المللی در زمینه ترانزیت از سوی دیگر موجب بروز مشکلاتی برای بنگاه های متصدی ترانزیت و همچنین دستگاه های دولتی

وجود زیرساخت های مناسب و دسترسی به آب های آزاد و امنیت از عوامل مؤثر در ترانزیت کالا است. نقش ایران به عنوان کریدور ارتباطی تجاری و انرژی از شمال به جنوب و از شرق به غرب منطقه خاورمیانه، دارای اهمیت است و این امر می تواند صنعت ترانزیت کشور را رونق بخشد.

محمود صفری رئیس اداره هماهنگی روابط اقتصادی خارجی وزارت امور خارجه، در گفت و گو با خبرنگار بندرودریا به طور خلاصه در رابطه با وضعیت کنونی ترانزیت کشور، گفت: ترانزیت کشور در وضعیت عدم استفاده از ظرفیت کامل اقتصادی آن قرار دارد. بدین مفهوم که موقعیت جغرافیایی دسترسی به آب های آزاد در جنوب و دریای خزر در شمال، وجود زیرساخت های مناسب در مقایسه با سایر کشورهای منطقه، برخورداری از امنیت مناسب در داخل سرزمین، کوتاه تر بودن مسیر عبور کالا از مبادی جنوبی جمهوری اسلامی ایران به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، ظرفیت های بالقوه و مناسبی را برای ترانزیت کشور فراهم نموده است. در حالی که به دلیل وجود پاره ای از مشکلات، از ظرفیت های موجود استفاده نشده است.

وی، با اشاره به عوامل عدم رونق صنعت ترانزیت کشور، در این زمینه گفت: ناهماهنگی های داخلی، عامل اصلی عدم استفاده از ظرفیت های ترانزیتی محسوب می شود که اگر بخواهیم آن را تحلیل کنیم، باید آن را به دو دسته، یعنی عوامل



مشتریان را به دامان رقیب نرانیم

زمان و هزینه دو عامل مؤثر در توسعه ترانزیت از کشور :

مریم تهرانی

ایران از دیرباز به خاطر موقعیت جغرافیایی، محل تلاقی مسیرهای مهم ارتباطی و بازرگانی بوده است. با فروپاشی نظام کمونیستی شوروی و تشکیل کشورهای تازه استقلال یافته و نیاز کشورهای آسیای میانه در دسترسی به آب‌های آزاد، ظرفیت بالقوه اقتصادی ترانزیت را برای کشور فراهم آورده است، برخورداری کشورمان از امنیت حمل‌ونقلی، یکی از مهم‌ترین عوامل برای توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی در ایران است.

محمود سالمی، مشاور معاونت برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا در خصوص ارزیابی خود از وضعیت فعلی ترانزیت کشور، گفت: ایران از دیرباز در زمره گذرگاه‌های مهم اقتصادی و محل تلاقی مسیرهای مهم بازرگانی و داد و ستد کالا در سطح جهان بوده و چنین مزیتی علی‌رغم تحولات شگرف فنی، اقتصادی و اجتماعی در سده‌های گذشته هنوز هم پابرجاست. فضایی که پس از فروپاشی نظام شوروی سابق و تحولات سیاسی در آسیای میانه و شکل‌گیری جمهوری‌های تازه استقلال یافته، فرصت تازه‌ای برای باروری قابلیت‌های ترانزیتی ایران فراهم آورد.

این فرصت تازه می‌تواند زمینه‌های بهره‌برداری از موقعیت جغرافیایی، که پیونددهنده کریدورهای مهم شرق و غرب بین آسیا و اروپاست و بستر دسترسی کشورهای شمالی محصور در خشکی را با آب‌های آزاد جنوب، فراهم آورد و این امر سبب انجام اقدامات سودمند برای بسترسازی فعالیت ترانزیتی و بهره‌برداری از قابلیت اقتصادی آن، توسط ارگان‌های ذی‌ربط از جمله گمرک، بنادرودریانوردی، نیروی انتظامی، راه‌آهن، وزارت امور خارجه و سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای و... شود، که طبق اسناد موجود منجر به اشتغال ۲۰۷ هزار نفر در امر ترانزیت و درآمد سالانه، بیش از دو میلیارد دلار برای کشور می‌گردد.

وی در ادامه افزود: دسترسی کشور به دریای خزر در شمال، خلیج فارس و دریای عمان در جنوب و در اختیار داشتن بنادر با توانمندی بالا از جمله مزیت‌های مهم کشور در ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای هدف قلمداد می‌شود و احراز رتبه بیستم در جهان و رتبه ممتاز در خاورمیانه، در اختیار داشتن ناوگان بازرگانی دریایی قدرتمند، امکان ارائه خدمات، Door to Door، Multimodu،

برای دستیابی به سهم مناسب از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی، توسعه و گسترش کریدورهای ترانزیتی کشور و هماهنگی بین دستگاه‌های تأثیرگذار در امر ترانزیت، الزامی است.

برای رفع موانع ترانزیت و صادرات غیرنفتی، باید تبیین راهبری ترانزیت در اقتصاد ملی و منطقه‌ای از نظر درآمدزایی، اشتغال، عمران و... صورت گیرد.

Transport برای صاحبان کالاهای ترانزیتی و امکان بهره‌مندی از حمل‌ونقل چندوجهی و در نتیجه کاهش هزینه‌ها را فراهم آورده است.

به طوری که ایران می‌تواند، ضمن کسب درآمدهای ترانزیتی مناسب، نیازهای بازرگانی کشورهای حوزه آسیای میانه، قفقاز و افغانستان را برآورده نموده و در برقراری ارتباط حمل‌ونقلی بین کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای غربی و سایر نقاط اقتصادی جهان، ایفای نقش نماید.

ترانزیت به شدت تحت تأثیر روابط بین‌المللی و امور سیاسی است. سالمی، در این زمینه گفت: عدم سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی، امنیت سرمایه و جلب مشارکت خارجی، در بخش‌های زیربنایی کشور، شفاف نبودن مزیت‌های نسبی کشور در حوزه اقتصاد و اولویت‌بندی آنها، ساختارهای اجرایی و بخش‌نگری سازمان‌های مرتبط و عدم هماهنگی آنها، می‌تواند مشکلاتی را در جریان ترانزیت کشور ایجاد نماید.

از جمله مشکلات دیگر در این زمینه، نبود مدیریت واحد در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل فعال در ترانزیت کالا است، که موجب موازی‌کاری و یا تضاد در سیاست ترانزیتی کشور می‌شود و تأثیرپذیری از تحریم‌های اقتصادی و اعمال نفوذ قدرت‌های بزرگ بر روابط ایران با سایر دولت‌ها، تأثیر بر روی ترانزیت از کشور، همچنین نبود سیستم بازاریابی مناسب جهت ترانزیت در منطقه، همه از مواردی‌اند که بر روی رونق و رشد صنعت ترانزیت تأثیرگذار خواهند بود.

سالمی، خاطرنشان کرد: برای دستیابی به سهم مناسب از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی، توسعه و گسترش کریدورهای ترانزیتی کشور و هماهنگی

بین دستگاه‌های تأثیرگذار در امر ترانزیت، الزامی است. برای رفع موانع ترانزیت و صادرات غیرنفتی، باید تبیین راهبری ترانزیت در اقتصاد ملی و منطقه‌ای از نظر درآمدزایی، اشتغال، عمران و... صورت گیرد.

مشاور معاون برنامه‌ریزی و اقتصاد حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری، یکی از نقاط ضعف ایران را در ترانزیت، عدم انطباق قوانین و مقررات حمل‌ونقل بین‌المللی و گمرک کشور با عرف بین‌المللی دانست و جهت رفع این مشکل، گفت: گسترش همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و شرکت در مجامع جهانی و همسان‌سازی مقررات ترانزیت برای رفع موانع مورد نیاز است. باید یکسان‌سازی اسناد حمل و تجارت را انجام دهیم که این راهکار در جهت رفع موانع این صنعت است. نهادهای مسئول در امر ترانزیت انحصاری عمل می‌کنند که این امر آثار زیان‌باری را به وجود می‌آورد. وی، تصریح کرد: تصمیم‌گیری‌های انحصاری ارگان‌های ذی‌ربط در امر ترانزیت موجب موازی‌کاری و نیز افزایش زمان و هزینه می‌شود، از آنجایی که عوامل مؤثر در افزایش ترانزیت از کشور، زمان و هزینه است. بنابراین هر عاملی که زمان و هزینه را افزایش دهد، متقاضیان ترانزیت را به مسیرهای رقیب می‌راند.

وی، یادآور شد: افزایش سرمایه‌گذاری خارجی در بخش حمل‌ونقل، ترویج حمل‌ونقل ترکیبی در کشور، کاهش زمان و هزینه، حذف قوانین دست و پاگیر، هماهنگی کافی بین گمرک، بانک‌ها، سازمان بنادر، نیروی انتظامی، راه‌آهن، وزارت امور خارجه و سازمان حمل‌ونقل جاده‌ای، استفاده از سامانه کاملاً مکانیزه و اتوماسیون، اطلاعات گمرکی در سطح کشور و ارائه خدمات به صورت شبانه‌روزی، در توسعه ترانزیت از کشور مؤثر است.

وی با اشاره به برنامه چهارم و پنجم توسعه، گفت: در برنامه چهارم و پنجم توسعه، سند فرابخشی تدوین شده است که اهداف ترانزیتی کشور با توجه به سند چشم‌انداز بیست ساله کشور، عبارت است از: تکمیل و تجهیز بهره‌برداری کامل از ۲۲ پایانه مرزی تا پایان برنامه پنجم و اتصال شبکه ریلی کشور به کلیه کشورهای همجوار (احداث ۱۰۱۶ کیلومتر راه‌آهن و ارتقاء عملکرد و جذب کالاهای ترانزیتی بنادر از ۶/۵ میلیون تن در سال ۱۳۸۶ به ۱۲ میلیون تن تا سال ۱۳۹۳ است.

وی، در پایان تأکید می‌کند: به اعتقاد کارشناسان، درآمد حاصل از ترانزیت کالا در ایران می‌تواند به یکی از درآمدهای ارزی قابل توجه کشور مبدل شود، که این در مقایسه با کشورهای پیشرو در منطقه ناچیز است. ■

مشاور امور ترانزیت معاون بازرگانی شرکت کشتیرانی پیشنهاد کرد

نظارت بر ترانزیت از سوی ریاست جمهوری



اشاره

ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی، صنعتی است که باید بیش از پیش برای رشد و بالندگی آن تلاش کرد چرا که با بحران جدی روبه‌روست. بحرانی که اگر به طور متواتر به آن توجه نشود در آینده‌ای نه چندان دور، منجر به حذف کامل این صنعت در کشور خواهد شد. اجرای ناقص قوانین حمل و نقلی مربوط به عبور کالاهای خارجی از قلمرو جمهوری اسلامی ایران و گیر و بندهای سازمان‌های مرتبط با ترانزیت نقش مؤثری در فرصت‌سوزی‌ها و عدم توسعه‌ی ترانزیت کشور دارد. ابراهیم یاسری، مشاور در امور ترانزیت معاون بازرگانی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و عضو هیئت مدیره شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی، در گفت‌وگو با بندرودریا، ضمن بررسی جایگاه کنونی ترانزیت، پیشنهاد داد تا به منظور رفع مشکلات این صنعت و دستیابی به حلقه‌ی مفقوده، به طور فزاینده‌تری تحت عنوان دفتر نظارت بر ترانزیت کشور در نهاد ریاست جمهوری تشکیل شود تا برای نظارت به کار سازمان‌های مرجع و پیگیری قوانین و مصوبات هیئت دولت در این زمینه، اختیار تام داشته باشد.

• شما به عنوان مشاور امور ترانزیت معاون بازرگانی کشتیرانی، وضعیت کنونی ترانزیت کشور را چگونه می بینید؟

وضعیت مطلوبی نداریم. کشور ظرفیت ۲۰ میلیون تن ترانزیت را دارد در حالی که هم اکنون تنها ۵-۶ میلیون تن ترانزیت صورت می گیرد و اگر راهکاری اندیشه نشود آنچه که داریم نیز از دست می رود. به طور کلی سه عامل مهم: سرعت، هزینه و کیفیت، در ترانزیت نقشی اساسی دارند. در ایران سرعت ترانزیت بسیار پایین است و این منجر به افزایش هزینه و در پی آن پایین آمدن کیفیت شده است. البته هم اکنون حرکت خوبی برای رفع مشکلات ترانزیتی کشور انجام پذیرفته که می توان به تشکیل کارگروهی در این زمینه، توسط هیئت وزیران اشاره کرد. در این کار گروه هر آنچه که تصمیم گرفته شود به منزله مصوبه هیئت وزیران است. تشکیل این کارگروه لازم است اما کافی نیست، چرا که اجرای مصوبات نیاز به پیگیری دارد و برای این منظور پیشنهاد من این است که دفتر نظارت بر ترانزیت در نهاد ریاست جمهوری تشکیل شود. برای ترانزیت در دنیا چند اصل در نظر گرفته می شود که اگر بخواهیم به بررسی این اصول در ایران بپردازیم، نخستین اصل، قوانین و مقررات تسهیل کننده گمرکی است. قوانین گمرکی در کشور زمانی نوشته شده اند که ترانزیت معنی نداشته است. این قوانین بیشتر در ارتباط با واردات و صادرات بوده و کمتر به ترانزیت پرداخته شده است. بنابراین باید در قوانین جدید به این موضوع توجه شود. البته اگر مجریان همین قوانین را به درستی انجام دهند وضعیت از این بهتر خواهد شد.

دومین اصل برای ترانزیت، راه های ارتباطی مفید مثل ریل و جاده است که اکنون در ایران راه های ارتباطی کشورمان بد محسوب نمی شوند اما خیلی هم خوب نیستند. در مسیرهای ترانزیتی جاده ای، اکنون محدودیت داریم، ولی ترافیک داریم اما در بخش ریلی کمی محدودیت وجود دارد. سومین اصل، موقعیت جغرافیایی ترانزیتی است که هر کشوری این موقعیت را ندارد اما ایران در جایی قرار گرفته که در محل عبور کریدورهای شرق به غرب یا شمال به جنوب است و می تواند در کوتاه ترین مسیر، آسیا را به اروپا وصل کند. چهارمین اصل، شرکت های خصوصی متولی حمل و نقل بین المللی هستند تا بتوانند کار ترانزیت را به خوبی انجام دهند. در حال حاضر شرکت های حمل و نقل بین المللی ثبت شده بسیار داریم که مشغول به کار هستند، همچنین از موقعیت جغرافیایی ترانزیتی خوبی نیز برخوردار هستیم، اما چرا آن طور که باید، نتیجه مطلوب حاصل نمی شود؟ علت را باید

در جای دیگر جستجو کرد.

در رابطه با راه های ارتباطی در مسیر ریلی نیز، کشور باید رونق بیشتری پیدا کند، البته قصد آن نیست که راه آهن را محکوم کنیم، چرا که در اینجا، بحث کشوری است. در دنیا بعد از حمل و نقل دریایی که می تواند به صورت ارزان و انبوه جابه جایی داشته باشد. حمل و نقل ریلی است که می تواند ارزان، انبوه و ایمن جابه جایی کالا را انجام دهد.

راه ارتباطی ریلی ما اکنون از بندرعباس به پسرکانه از جمله تهران یا اصفهان با محدودیت خطوط ریلی مواجه است و از طرفی جاده های ترانزیتی ما از بندرعباس نیز مشکل دارند. همچنین باید توجه داشت که اگر بندرعباس به عنوان بندر ترانزیتی کشور رشد کرده، باید این رشد شامل حال تمام عوامل بشود. به طور مثال اگر برای توسعه بندر شهید رجایی برنامه ریزی می شود، مابقی سازمان های مربوطه باید به تبع آن رشد کنند. بندر شهید رجایی اکنون به عنوان فعال ترین بندر کشور معرفی شده و تقریباً ۷۵ درصد کالاهای ما

کشور ظرفیت ۲۰ میلیون تن ترانزیت را دارد در حالی که هم اکنون تنها ۵-۶ میلیون تن ترانزیت صورت می گیرد و اگر راهکاری اندیشه نشود آنچه که داریم نیز از دست می رود.

اعم از وارداتی، صادراتی و ترانزیتی در این بندر عملیاتش انجام می گیرد که برنامه ریزی شده بود تا در زمینه کانتینری در ۳ فاز توسعه یابد، که در حال انجام است. اما سؤال اینجاست که آیا سازمان های دیگر هم به همراه آن توسعه یافته اند؟ خیر- در همین بندر طول خطوط ریلی فقط ۲۰ کیلومتر است و شانتینگ یارد ریلی وجود ندارد و همچنین با کمبود لوکوموتیو مانوری مواجه است یا تأسیسات گمرک، مطابق توسعه بندر توسعه نیافته است و از کمبود نیروی کار برخوردار است.

• چرا صنعت ترانزیت کشورمان از رونق مناسبی برخوردار نیست؟

در مرحله نخست اگر به مبحث اجرای قوانین و مقررات نگاه کنیم، مرور تنها چند ماده به ما می گوید که در این اصل با چه مشکلاتی روبه رو هستیم. قانون به خوبی مسائل را بیان کرده است اما مجریان در نحوه اجرا و به اصطلاح نرم افزاری، درست عمل نمی کنند. به طور مثال ماده ۷ قانون حمل و نقل، عبور کالاهای خارجی از قلمرو

جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۷۴ مجلس شورای اسلامی، می گوید: گمرکات و سازمان های ذی ربط مکلفاند انبار و محوطه های کافی و مناسب جهت تخلیه و نگهداری کالاهای خارجی با دریافت هزینه ها، طبق مقررات مربوطه تخصیص دهند و تغییرات بسته بندی یا تکمیل کالاهای ترانزیتی با نظارت مقامات گمرکی امکان پذیر خواهد بود. همچنین در ماده ۹ آن آمده است: کانتینرهایی که با پلمپ اولیه برمی گردند بدون نیاز به ارزیابی محتویات توسط ارزیابی و درب خروج از گمرک، فقط با مطابقت اسناد و اظهارنامه با الصاق پلمپ اضافی گمرک و صدور پروانه، ترانزیت می گردند و تبصره آن می گوید: در موارد استثنایی که ظن قوی برای گمرک و نیروی انتظامی وجود دارد، فک پلمپ ارزیابی محتویات و پلمپ مجدد با تنظیم صورت جلسه حاوی نتیجه و شماره کانتینر و پلمپ های قبلی و جدید بلامانع است. و یا ماده ۲۰ همین قانون می گوید: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلف است حمایت های مالی و اعتباری از شرکت های حمل و نقل بین المللی ایران را که در امر ترانزیت فعال می باشند، به عمل آورد.

• کدام یک از این قوانین به درستی انجام می شود؟
همان طور که گفتیم از قوانین به درستی و کامل استفاده نمی شود، چون اگر از همین قوانین موجود به درستی استفاده می شد قطعاً وضعیت بهتری می داشتیم.

• تصمیم گیری های انحصاری نهادهای مسئول و تفرق و ناهماهنگی در اجرای مصوبات چه اثراتی را در پی دارد؟

جزیره ای عمل کردن، دلیل مهم تفرق و ناهماهنگی است. باید در کنار منافع سازمانی، منافع ملی را نیز در نظر گرفت. منافع سازمانی لازم است اما باید به منافع ملی هم فکر کرد. تمام سازمان هایی که در امور مربوط به ترانزیت دخیل هستند مثل: گمرک، قرنطینه، نیروی انتظامی، سازمان بنادر، راه آهن، سازمان پانه ها، استاندارد، اداره قاچاق و دیگر سازمان ها باید به طور هماهنگ دستورات و قوانین را اجرا کنند تا در کنار هم و در سطح ملی به رشد و توسعه دست یابند.

• با نگاه به مشکلات یاد شده، برای افزایش رکورد ترانزیت کشور چه باید کرد؟

اگر به همین صورت پیش رویم و برنامه ریزی جامعی نداشته باشیم، نه تنها افزایش رکورد ترانزیت



• جایگاه حمل و نقل دریایی را در ترانزیت بین‌المللی چگونه ارزیابی می‌کنید؟

از آنجا که ۹۰ درصد کالاها در سراسر دنیا از طریق دریا جابه‌جا می‌شود، در ترانزیت ۱۰۰ درصد نقش دارد ولی کافی نیست چون ادامه مسیر با سایر شقوق حمل و نقل انجام می‌شود. البته کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک ناوگان ملی سیاست‌هایش را بر این مبنا گذاشته که در ترانزیت و حمل کانتینر به صورت Door to Door نقش‌آفرینی کند و به همین منظور در سال‌های گذشته شرکت حمل و نقل ترکیبی کشتیرانی را ایجاد نموده است.

• به عنوان آخرین سوال، با توجه به گسترش روزافزون استفاده از کانتینر در حمل و نقل بین‌المللی، تأثیر آن در رونق این صنعت را چگونه می‌بینید؟

امروزه وقتی در مورد ترانزیت صحبت می‌شود به طور معمول اشاره به کانتینر دارد که قابل پلمپ شدن است. از سال ۱۹۸۶ تا سال ۲۰۰۶ میلادی حمل و نقل کانتینری سالانه به طور میانگین ۸/۵ درصد رشد داشته است و به تبع آن بنادر کانتینری هم به طور اختصاصی در دنیا شکل گرفته‌اند، به طوری که بنادر کانتینری دنیا از سال ۲۰۰۳-۲۰۰۷ میلادی به طور میانگین سالانه ۱۲ درصد رشد داشته‌اند که بندر شهید رجایی هم یکی از آنها است. در دنیا بیش از ۴ هزار و ۵۰۰ کشتی کانتینری با ظرفیت ۱۱/۵ میلیون تن تا سال ۲۰۰۸م وجود داشته و سفارش ساخت (از سال ۲۰۰۸-۲۰۱۲م) بیش از ۵۰ درصد ظرفیت موجود نیز داده شده است. یعنی قرار است ۵۰ درصد به این ظرفیت افزوده شود. پس حمل و نقل دریایی به سمت حمل و نقل کانتینری در حال پیشروی است. سازمان بنادر و دریانوردی هم در این زمینه به تبع دنیا دارد رشد می‌کند، اما در بخش‌های دیگر هنوز سهم حمل و نقل کانتینری پایین است. چرا که سهم حمل و نقل کانتینری در بخش ریلی فقط ۳ درصد است و حدود ۴ سال است که این ۳ درصد افزایش پیدا نکرده است. البته نباید نادیده گرفت که ظرفیت‌های ریلی محدود است و با توجه به اینکه نرخ حمل و نقل کانتینری، به مدت ۴ سال افزایش داده نشده است ولی دیده می‌شود سهم آن نیز افزایش پیدا نکرده است که یکی از دلایل عمده آن محدودیت‌های زیرساختی حمل و نقل ریلی و همچنین کمبود لوکوموتیو می‌باشد که در زمان حمل تأثیر بسزایی دارد. ■

جزیره‌ای عمل کردن، دلیل مهم تفرق و ناهماهنگی است. باید در کنار منافع سازمانی، منافع ملی را نیز در نظر گرفت. منافع سازمانی لازم است اما باید به منافع ملی هم فکر کرد.

بسیاری به عنوان کالاهای هدف، باید بازبینی شوند، در حالی که قوانین بین‌المللی ترانزیت می‌گوید: به جز مواد مخدر، اسلحه و انسان، چیز دیگری قاچاق نیست.

• با توجه به اینکه رقبا درصدد ارائه مزایای رقابتی هستند، پیشنهاد شما در دستیابی به فرصت بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی چیست؟

در ترانزیت، کوتاه‌ترین مسیر و کم‌هزینه‌ترین مسیر، حرف اول را می‌زند. ما باید برای ترانزیت چه در بخش ریلی و چه در مسیر جاده‌ای، هزینه‌ها را پایین بیاوریم. مثلاً به افرادی که در خطوط ترانزیت کار می‌کنند ارز تشویقی و یا تسهیلات مناسب ارائه شود و یا کامیون ارزان در اختیار ترانزیت‌کننده قرار دهیم. همچنین باید به عامل سرعت توجه شود چرا که اکنون با کمبود حدود ۲۰۰ دستگاه لوکوموتیو در شبکه ریلی و محدودیت‌های موجود، سرعت حمل و نقل ریلی در جابه‌جایی کانتینر پایین است. باید سرعت ساخت خطوط ریلی افزایش یابد و ۳۰۰ کیلومتر ساخت خطوط ریلی در سال کافی نیست، ضمن اینکه با ایجاد علائم می‌توان بهره‌وری را در خطوط ریلی بالا برد.

نخواهیم داشت، بلکه کم‌کم از خط ترانزیتی حذف می‌شویم. برای شفاف‌سازی در این باره باید بدانید که اکنون مسیر تجارت در حال تغییر است چرا که چین برای ترانزیت کالاهایش خط ریلی شکل داده است که از بندری در چین شروع شده و تا مسکو و همچنین به شرق دریای خزر می‌رود. در این مسیر قطارهای کانتینری در مدت ۱۳-۱۴ روز مسافتی حدود ۸ هزار و ۵۰۰ کیلومتر را با هزینه‌ای مناسب طی می‌کنند، یعنی کانتینر ۲۰ فوت را با ۲ هزار و ۴۵۰ دلار و ۴۰ فوت را با ۴ هزار و ۷۵۰ دلار جابه‌جا می‌کنند. به طوری که با ایجاد این خط، مسیر ترانزیت کشور که هر کانتینر را از بندرعباس به شرق دریای خزر با ۷ هزار و ۴۰۰ دلار انتقال می‌دهد، حذف می‌شود.

همان‌طور که می‌دانید ۱۵ کشور در اطراف ایران هستند که قابلیت ترانزیت شدن کالا به آن کشورها وجود دارد. تعدادی از آنها محصور به خشکی هستند و دسترسی به دریا ندارند. از طرف دیگر ۹۰ درصد کالاهایی که در دنیا جابه‌جا می‌شود از مسیر دریا جابه‌جا می‌شود، در نتیجه آن کشورهای محصور به خشکی باید دسترسی به آب‌های آزاد داشته باشند که یکی از آن مسیرها مسیر ایران است، چون ما دسترسی به آب‌های آزاد داریم. اما با این روند، ترانزیت از مسیر ایران بسیار کاهش می‌یابد.

• آیا تنها توجه به زیرساخت‌ها می‌تواند بازار ترانزیتی مناسبی برای کشور ایجاد کند؟

خیر. تنها توجه به این بخش کافی نیست. ما به لحاظ سخت‌افزاری جلو هستیم اما از منظر نرم‌افزاری مشکل داریم.

به طور مثال، بندر امیرآباد بندر کاملی است اما از تمام ظرفیت آن استفاده نمی‌شود و اکنون آمار عملیات ریلی آن تقریباً صفر است. در حالی که هم اسکله‌ی کانتینری دارد، هم اسکله‌ی سوخت و هم تجهیزات و زیرساخت‌اش آماده است که اگر مشکلات نرم‌افزاری آن حل شود می‌توانیم از آن به عنوان بندر ترانزیتی استفاده نماییم.

• آیا عدم انطباق قوانین و مقررات حمل و نقلی و گمرکی کشورمان با استانداردهای جهانی، می‌تواند عاملی برای جلوگیری از توسعه صنعت ترانزیت در کشور باشد؟

به طور حتم این موضوع می‌تواند عامل بازدارنده‌ای باشد. به طور مثال در اروپا برای سهولت حتی مرزها برداشته شده است، اما در ایران، قید و بندهای ترانزیت باعث کاهش سرعت عمل شده است. در گمرک ایران فهرستی وجود دارد که در آن کالاهای

ترانزیت کشور در خطر حذف

مسیرهای جدید ترانزیتی در دنیا ایجاد می شود

سید عیسی عماد

فعالان صنعت ترانزیت در سراسر دنیا همگی بر این باورند که باید به منظور کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت حمل و نقل، ارتقاء ایمنی و کیفیت، در مسیرهای ترانزیتی تحولاتی ایجاد شود. تغییراتی که به نوعی حذف کریدورهای ترانزیتی ایران و به تبع آن صفر شدن درآمدزایی این صنعت را در پی خواهد داشت.

باید واقع بین بود که با ایجاد مسیرهای ترانزیتی جدیدی که در سراسر دنیا در حال تشکیل و تکمیل است، در آینده‌ای نه چندان دور، صنعت ترانزیت کشور با تهدید جدی روبه‌رو خواهد شد. بندرودریا در گفت‌وگو با سید محمدجواد طباطبایی، دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته به موضوع "ترانزیت"، "حمل و نقل بین‌المللی" و مشکلات آن در کشور پرداخته است. آنچه در ادامه می‌خوانید حاصل این گفت‌وگو است.

• با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد فعالیت‌های حمل و نقل دریایی کشورمان به ویژه در بخش حمل و نقل کانتینری توسط اعضای انجمن انجام می‌شود، شما به عنوان دبیر این انجمن، وضعیت موجود ترانزیت در کشور را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ بیشتر توضیح دهید.



وضعیت ترانزیت کشور در حال حاضر بسیار بد ارزیابی می‌شود و این صنعت از رونق و رشد مناسبی برخوردار نیست. چرا که در کشور، این صنعت مسئول خاصی ندارد و هر ارگان و سازمان دولتی که در بحث ترانزیت نقش دارد به طور منفرد به مسائل نگاه می‌کند. در حالی که در تمام دنیا ترانزیت یک مسئله ملی است و بطوری که تمام سازمان‌ها و ارگان‌هایی که در این بخش به خصوص در بخش حاکمیتی، در مسیر ترانزیت نقش دارند با یک هدف خاص برای توسعه آن تلاش می‌کنند. با توجه به ملی بودن صنعت ترانزیت، اگر هدفمند به آن نگاه شود، درآمد بسیار بالایی دربر خواهد داشت. در کشور، زیربنای توسعه ترانزیت آماده است؛ چرا که ما ظرفیت خالی بنادر، جاده‌ها و راه‌آهن را داریم اما باید بیشتر به آنها توجه کرد. درآمد ترانزیت می‌تواند نقش عمده‌ای در اقتصاد کشور داشته باشد. بنادر بزرگ دنیا، بیشترین درآمدشان از طریق حمل‌ونقل دریایی، ترانزیت و ترانشیپ کالاست. پس در ایران نیز حمل‌ونقل دریایی، ترانزیت و ترانشیپ می‌تواند نقش مؤثری در اقتصاد، اشتغال‌زایی، تأمین امنیت، تهیه اعتبار و مسائل استراتژیک کشور داشته باشد. به طوری که می‌تواند کشورهای محصور در خشکی در شرق و شمال کشور را به ایران وابسته کند تا نیازهایشان را از این مسیر تأمین کنند.

• با توجه به مواردی که ذکر کردید، برای افزایش رکورد ترانزیت کشور چه راهکارهایی را پیشنهاد می‌دهید؟

متأسفانه در ایران، کنترل و بازرسی‌هایی که در مورد کالای ترانزیتی انجام می‌شود، مانند کالای وارداتی است یعنی به کالای ترانزیتی نیز به چشم کالای وارداتی نگاه می‌شود و این تفکر منجر به بروز مشکلات و در پی آن کاهش حجم ترانزیت می‌شود. پس باید عواملی که مانع از افزایش رکورد ترانزیت در مسیر کشور می‌شود را حذف کرد. در مورد کالاهای وارداتی هر کنترلی می‌بایست انجام شود و مشکلی نیست، چرا که باید کالای استاندارد و سالم به ایران وارد شود ولی در مورد کالاهای ترانزیتی نباید کنترل و نظارت‌های بی‌مورد اعمال شود؛ برای آنکه کالاهای ترانزیتی از یک مبدأ خارجی به یک مقصد خارجی می‌رود و مورد مصرف در ایران نیست که کنترل ویژه در مورد آن انجام گیرد. بنابراین باید، تنها مسئولان بر این موضوع نظارت داشته باشند که کالا از یک مبدأ ورودی مثل بنادر جنوبی وارد شود و از یک مسیر مشخص از ایران به مقصد نهایی صحیح و سالم عبور کند. مثل تمام دنیا اگر اسناد و مدارک کالای

وضعیت ترانزیت کشور در حال حاضر بسیار بد ارزیابی می‌شود و از رونق و رشد مناسبی برخوردار نیست. چرا که در کشور این صنعت مسئول خاصی ندارد و هر ارگان و سازمان دولتی که در بحث ترانزیت نقش دارد به طور منفرد به مسائل نگاه می‌کند.

باید تدابیری اندیشید تا سیستم‌های کنترل و نظارتی تنها در مبدأ و مقصد باشد و نگاه بخشی و جزیره‌ای به ترانزیت تغییر یابد.

همچنین باید تلاش کرد تا مانند دیگر کشورها که از قوانین بین‌المللی تبعیت می‌کنند، با کم شدن تشریفات گمرکی، صدور بارنامه سراسری مبدأ به مقصد و شیوه حمل چندوجهی، زمان و هزینه ترانزیت در کشور را کاهش داد.

ترانزیت کامل باشد و کانتینرها با پلمپ سالم وارد و با پلمپ سالم هم از کشور خارج شوند، هیچ مشکلی به وجود نمی‌آید. ارزیابی محتوای کانتینر و کنترل اضافی در کالای ترانزیتی، هزینه ترانزیت کشور را افزایش می‌دهد و در نتیجه ترانزیت از طریق ایران، غیراقتصادی می‌شود.

• اشاره‌ای به قوانین بین‌المللی داشتید، به نظر شما برای حل معضل عدم انطباق قوانین و مقررات حمل‌ونقلی و گمرکی کشورمان با عرف بین‌الملل چه باید کرد؟
در تمام دنیا با توجه به قوانین و مقررات بین‌المللی، مشکلات کنترل و نظارت بر کالاهای ترانزیتی حل شده است. باید تدابیری اندیشید تا سیستم‌های کنترل و نظارتی تنها در مبدأ و مقصد باشد و نگاه بخشی و جزیره‌ای به ترانزیت تغییر یابد. همچنین باید تلاش کرد تا مانند دیگر کشورها که از قوانین بین‌المللی تبعیت می‌کنند، با کم شدن تشریفات گمرکی، صدور بارنامه سراسری مبدأ به مقصد و شیوه حمل چندوجهی، زمان و هزینه ترانزیت در کشور را کاهش داد.

• با نگاه به سرمایه‌گذاری‌های سنگین در بخش زیرساخت‌ها، آیا تنها توجه به این بخش می‌تواند بازار ترانزیتی مطلوبی برای کشور ایجاد کند؟

چه در مسیر جاده و چه در مسیر ریلی، زیرساخت‌های خوبی در کشور وجود دارد، اما اقدامات نرم‌افزاری که بتواند این زیرساخت‌ها را به هم وصل کند تا بتوانیم از این امکانات برای حرکت مؤثر و کسب سهم بیشتری از بازار منطقه استفاده کنیم، محقق نشده است. در بحث سخت‌افزاری مشکلات کمی وجود دارد، اما موضوعی که اکنون در کاهش حجم ترانزیت تأثیر گذاشته است، مسئله نرم‌افزاری است.

• در صحبت‌های قبلی از جزیره‌ای عمل کردن در تصمیم‌گیری‌ها و اجرای مصوبات سخن گفتید، شما این تفرق و ناهماهنگی نهادهای مسئول در امر ترانزیت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

افراد نباید بخشی و جزیره‌ای نگاه کنند، بلکه باید با توجه به مسئولیت خود نگاه کلان و ملی به موضوع ترانزیت در کشور داشته باشند. باید توجه داشت که بحث ترانزیت کالا از ایران یک موضوع ملی است که سیستم‌های حاکم و دستگاه‌های نظارتی باید دیدشان را نسبت به مسائل ترانزیتی، گاهی فراسازمانی و بین‌المللی کنند تا ایران نیز بتواند مانند سایر کشورها از موقعیت استراتژیک خود بهره‌برد. در انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با تشکیل کارگروه ترانزیت مسائل کلان ترانزیت در سطح ملی دیده می‌شود. همچنین نظرات و پیشنهادات به عنوان راهکارهای جدید برای توسعه حمل‌ونقل کانتینری به خصوص در بخش ترانزیت به مقامات و مسئولان کشور ارائه می‌شود تا برای آن راهکار پیدا کنند.

• با توجه به اینکه کشورهای رقیب درصدد ارائه مزایای رقابتی هستند، با شرح این موضوع برای بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی در مسیر کشور چه باید کرد؟

کشورهای رقیب برای درآمدزایی ترانزیتی به سرعت دارند فعالیت می‌کنند آنچنان که مسیرهای جدیدی که ایجاد شده، منافع ملی کشور را به لحاظ ترانزیت به خطر انداخته است. اگر بخواهیم به مسیرهایی که کری‌دور ترانزیتی ایران را تهدید می‌کند اشاره‌ای داشته باشیم، می‌توان در ابتدا کری‌دوری را نام برد که از سمت اروپا و به طور ویژه از بندر هامبورگ به کری‌دور ترانسیکا و از آنجا به منطقه غربی و شرقی دریای



در همه دنیا نرخ‌های حمل و نقل به طور معمول ثابت است. اما در ایران به علت نوسانات قیمت و عدم ثبات قیمت‌ها، شرکت‌ها نمی‌توانند کالاهای پروژه‌ای را قبول کنند. اعتبار تعرفه‌ها در کشورهای دیگر زمانش مشخص است و شرکت‌ها براساس آن کار خود را انجام می‌دهند، اما در ایران تعرفه‌ها در حال تغییر هستند و این عدم ثبات، مشکل‌ساز می‌شود.

خزر وصل می‌شود در این مسیر زمان بسیار کوتاه می‌شود و با احتساب قیمت مناسب استفاده از حمل و نقل ریلی، جایگزین مسیر ایران می‌شود. مسیر دیگر، مسیر TSR است که با مسافتی حدود ۸ هزار و ۵۰۰ کیلومتر از چین شروع می‌شود و به اروپا خاتمه می‌یابد و با عبور از کشورهای CIS، روسیه را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد. در واقع کریدوری که از طریق آن کالاهای روسی مورد مبادله قرار می‌گیرند را با سؤال مواجه می‌سازد.

همچنین کریدور جدید دیگری به نام TCR دایر شده که با مسافتی حدود ۷ هزار و ۷۰۰ کیلومتر، چین را از شرق به منطقه شرقی دریای خزر وصل می‌کند و در برنامه است که در آینده از طریق دریای خزر به باکو، ارمنستان و گرجستان دسترسی داشته باشد. تمام این مسیرها، فلسفه اقتصاد منطقه، بدون ایران را تقویت می‌کند و این موضوع مورد اصرار افرادی بوده که دوست نداشتند ایران به جایگاه معتبر بین‌المللی برسد، پس با اجرای این شیوه‌ها در جایگاه حذف هستیم. بحث بازرسی‌های بی‌دلیل، تعدد بازرسی‌ها و حضور کم‌رنگ راه‌آهن برای عبور کالاهای ترانزیتی از ایران همه و همه بهره‌مندی از مزایای ترانزیتی در مسیر کشور را کاهش می‌دهد. در بسیاری از کشورها، راه‌آهن نقش اصلی را در ترانزیت ایفا می‌کند اما در ایران این موضوع به طور جدی دیده نمی‌شود و مسئولین در بخش ریلی توجه لازم به ترانزیت ندارند و در واقع با این رویه خیلی نمی‌توانیم به آینده ترانزیت کشور امیدوار باشیم. در تمام دنیا راه‌آهن است که می‌تواند کالاهای ترانزیتی را به صورت انبوه و یک جا، از یک نقطه به نقطه دیگر ببرد. ویژگی دیگر استفاده از راه‌آهن، تأمین ایمنی و توجه به مسائل زیست‌محیطی است. دولت باید راه‌آهن را موظف کند که در بخش ترانزیت سهم خود را از آنچه که هست، افزایش دهد. چرا که اکنون سهم راه‌آهن در بخش ترانزیت کانتینری حدود ۲-۳ درصد است که می‌تواند حداقل سهم خود را تا ۳۰ درصد افزایش دهد و درآمدزایی داشته باشد. در حال حاضر سرعت کمی در جابه‌جایی ریلی وجود دارد. همچنین از ترانزیت کانتینری شرق دریای خزر سهم قابل توجه‌ای نداریم و در غرب دریای خزر نیز، راه‌آهن ایران به راه‌آهن آذربایجان و ارمنستان وصل نیست. مصرف سوخت در نسبت جاده به راه‌آهن، ۵۰۰ لیتر تفاوت دارد و با توجه به اینکه محدودیت در مصرف سوخت داریم، راه‌آهن می‌تواند نسبت به ترانزیت جاده‌ای، نقش مؤثری داشته باشد. انجمن کشتیرانی برای رفع این مشکل راهکارهای جایگزینی نیز ارائه داده، اما خیلی مورد توجه راه‌آهن واقع نشده است. ما پیشنهادی مطرح کردیم که این پیشنهاد می‌تواند کمک مؤثری برای توسعه ترانزیت باشد. حمل و نقل چند وجهی راهکار خوبی است، اگر ما بتوانیم راه‌آهن را فعال کنیم تا کالاهای ورودی به بندر جنوبی از مسیر ریلی به دو نقطه‌ای که در غرب و شرق دریای خزر وجود دارد جابه‌جا شوند، مشکلات کمتر می‌شود، یعنی کانتینرها از بندرعباس به سرخس در غرب و سهران در شرق رفته و از آنجا به منطقه CIS و قفقاز ترانزیت شده

تا با کامیون‌های محلی به مقاصد نهایی حمل گردند. در صورت اجرای این پیشنهاد علاوه بر مسائل اقتصادی، موضوع قاچاق کالا، استهلاک کامیون‌ها و مشکلات زیست‌محیطی و ایمنی جاده‌ها نیز درصد بسیار بالایی مرتفع خواهد شد.

• چه راهکارهایی برای ایجاد و توسعه حمل و نقل بین‌المللی پیشنهاد می‌کنید؟

حمل و نقل بین‌المللی را سازمان حمل و نقل پایانه‌ها و انجمن حمل و نقل بین‌المللی ایران، دنبال می‌کند. اما از اهداف انجمن کشتیرانی ارائه تسهیلات، رفع موانع برای حمل و نقل دریایی و ارائه راهکارهایی برای توسعه ترانزیت کشور است. ترانزیت و ترانشیپ اکنون با توجه به بحران اقتصادی جهانی، می‌تواند بخشی از کاهش صادرات و واردات را که برای همه دنیا و همچنین ایران به وجود آمده است، جبران کند. اگر به ترانشیپ توجه شود، با نظر به امکانات و زیرساخت‌های موجود، امکان انجام عملیات ترانشیپ در حد وسیع برای پوشش منطقه و در سطح بین‌الملل وجود دارد.

• همان‌طور که می‌دانید شرکت‌های حمل و نقل برای پذیرش بارهای ترانزیت بین‌المللی انگیزه‌ای ندارند، شما دلیل این موضوع را چه می‌دانید؟

وقتی مشکل در اسناد کالایی که شرکت‌های حمل و نقلی هیچ نقشی در بارگیری و محتویات آن ندارند و در صورت وجود هر اشکالی در محموله‌ها، شرکت‌های حمل و نقل را قاچاقچی تلقی کرده و جریمه‌های سنگین به آنها می‌بندند، دیگر انگیزه‌ای برای پذیرش بارهای بین‌المللی باقی نمی‌ماند. عنوان قاچاق برای یک شرکت حمل و نقل مصیبت است، در حالی که شرکت‌ها کانتینر را با پلمپ سالم تحویل می‌گیرند و با پلمپ سالم تحویل می‌دهند، اگر کالا مشکلی داشته باشد به شرکت حمل و نقل مربوط نیست؛ زیرا اگر داخل کانتینر کالایی غیر از عنوان درج شده بر روی کانتینر باشد، شرکت‌ها دخیل نیستند، اما در چنین مواقعی شرکت متهم به قاچاق کالا می‌شود.

مورد دیگر اینکه، در همه دنیا نرخ‌های حمل و نقل به طور معمول ثابت است. اما در ایران به علت نوسانات قیمت و عدم ثبات قیمت‌ها، شرکت‌ها نمی‌توانند کالاهای پروژه‌ای را قبول کنند. اعتبار تعرفه‌ها در کشورهای دیگر زمانش مشخص است و شرکت‌ها براساس آن کار خود را انجام می‌دهند، اما در ایران تعرفه‌ها در حال تغییر هستند و این عدم ثبات، مشکل‌ساز می‌شود. ■

حلقه‌ها را زنجیر کنیم

توصیه چند راهکار برای رونق ترانزیت کشور

با وجود موقعیت استراتژیک ایران و شرایط کشورهای همسایه، که ظرفیت‌های ترانزیتی بالایی را برای ما ایجاد کرده‌اند، شاهد بهره‌برداری‌های مطلوب نیستیم. کاپیتان تیموری‌پور، عوامل مختلفی را در ایجاد وضعیت نامناسب کنونی دخیل دانست که به گفته‌ی وی در زنجیره‌ی حمل‌ونقل به عنوان بازدارنده عمل می‌کنند و یا جهت آنها با جهت حرکت اصلی متفاوت است. معاون بازرگانی شرکت حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی، نقش مدیریت را در هم‌جهت کردن این نیروها بسیار مؤثر عنوان کرد و با اشاره به ضرورت وجود «یک متولی واحد و تخصصی» برای صنعت ترانزیت، افزود: در حال حاضر نهادهای مسئول برای توسعه فعالیت ترانزیتی‌شان تنها منافع ارگان خود را در نظر می‌گیرند. به همین دلیل با وجود سرمایه‌گذاری‌ها و تلاش بسیار، عملاً تأثیر چندانی در پیشرفت صنعت ترانزیت ندارند و موانعی را هم برای فعالیت‌های ارگان‌های دیگر به وجود می‌آورند. ترانزیت به صورت زنجیره‌ای از خدمات، تأثیرپذیر از عوامل دیگر است. اگر اهداف ارگان‌های تأثیرگذار در این زنجیره مدیریت نگردد، نه تنها توان آنها افزایش نمی‌یابد، بلکه خنثی‌کننده و یا بازدارنده نیز خواهند بود و گلوگاه‌های غیرقابل گذری را ایجاد خواهند کرد. به همین دلیل اولین و مهم‌ترین عامل در توسعه‌ی ترانزیت مدیریت یکپارچه است و تأسیس یک ارگان با اختیارات مناسب که هدف‌اش ساماندهی ترانزیت باشد، اولین قدم برای رونق این صنعت است. البته در این راستا کارگروه‌های متعددی تشکیل شده که هر کدام به نو به خود برای مدیریت این عوامل تلاش می‌کنند؛ ولی گاهی اوقات اقدامات این کارگروه‌ها با هم متضاد است و اثر منفی بر روی یکدیگر می‌گذارند. بنابراین همان‌طور که در صنعت نفت، صادرات و صنایع دیگر متولی واحدی با توان لازم ایجاد شده، در این صنعت هم باید مدیر واحدی به عنوان یک سازمان یا نهاد برای توسعه ترانزیت، نقش کلیدی را ایفا کند و اهداف



با وجود اینکه آمارها، نشان‌دهنده‌ی افزایش عملیات حمل‌ونقل ترانزیتی در کشورمان است، اما هنوز راه زیادی را برای رسیدن به یک وضعیت مطلوب در پیش داریم. از این رو کارشناسان در پی یافتن علت‌های این ضعف و ارائه‌ی راهکارهای مناسب برای مرتفع کردن آن هستند. کاپیتان خشابار تیموری‌پور، معاون بازرگانی شرکت حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در گفت‌وگو با خبرنگار بندرودریا، عوامل اثرگذار بر صنعت ترانزیت کشور را بررسی کرده و عوامل اثرگذار بر این صنعت را چنین تشریح می‌کند:



اصلی آن مدیریت بر عوامل اجرایی، اصلاح قوانین و مقررات، سرمایه‌گذاری منسجم، نظارت بر نحوه و امنیت عملکرد و توسعه روابط بین‌الملل باشد. خشایار تیموری‌پور، سرمایه‌گذاری در ابزارها و زیرساخت‌های ترانزیت را عامل مهم دیگری برای افزایش رکورد ترانزیت دانست. وی بنادر و تأسیسات زیربنایی و پس‌کرانه‌ای، راه‌ها و جاده‌های ترانزیتی، راه‌آهن و خطوط ریلی و تجهیزات مورد نیاز و پایانه‌های مرزی را به عنوان مهم‌ترین زیرساخت‌های صنعت ترانزیت برشمرد و تأکید کرد که بهره‌برداری مناسب از آنها مستلزم مدیریت یکپارچه و وجود قوانینی واحد است که بر پایه‌ی توسعه‌ی اقتصادی بنا شده باشد و مقررات متعدد حاکم بر این صنعت را اصلاح کند.

کاپیتان تیموری‌پور در ادامه به نقش نیروهای انتظامی در جلوگیری از قاچاق کالا و تأمین امنیت سرمایه‌گذاران و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی اشاره کرد و واگذاری مسئولیت نظارت بر کریدورهای ترانزیتی را به این نیروها، یکی از راهکارهای استفاده از مزایای ترانزیتی کشورمان دانست. وی تجهیز گمرکات ورودی و مرزی به اسکنرها و سیستم‌های کنترلی پیشرفته و اختصاص بودجه‌ی مناسب به گمرک برای توسعه‌ی زیرساخت‌های گمرکی را به عنوان پیشنهاد دیگری در این راستا مطرح کرد.

برنامه‌ریزی‌های مناسب در بخش راه‌آهن، نکته‌ی دیگری بود که معاون بازرگانی شرکت حمل‌ونقل ترکیبی کشتیرانی برای رقابت با کشورهای دیگر در زمینه‌ی ترانزیت، تشریح کرد: به دلیل نقش مهم راه‌آهن در توسعه ترانزیت، باید همانند جاده‌های کشور، هزینه‌های تعمیر و نگهداری و توسعه خطوط راه‌آهن و پایانه‌های مربوطه از هزینه‌های سیر و نگهداری لوکوموتیوها و واگن‌ها جدا شود و بودجه‌ی مورد نیاز از منابع دولتی به این بخش اختصاص پیدا کند. این کار علاوه بر کاهش تعرفه‌های راه‌آهن و اقتصادی کردن فعالیت‌های مربوط به آن، سبب افزایش بهره‌برداری از خطوط ریلی در کریدورهای ترانزیتی می‌شود. همچنین از این طریق می‌توان مشکلات مربوط به ظرفیت‌های خطوط حمل‌ونقلی راه‌آهن را هم مرتفع کرد و ظرفیت‌های مناسب را در کریدورهای اصلی و پایانه‌های مرزی کشور به وجود آورد.

کاپیتان تیموری‌پور، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی را هم عامل مهمی برای دستیابی به فرصت‌های ترانزیتی کشور عنوان کرد. وی پیشنهاد داد، در راستای تشویق شرکت‌های توانمند برای سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل جاده‌ای، قوانین مربوط به بخش خصوصی اصلاح شود و ضمن

با توجه به جایگاه مهم اقتصادی صنعت ترانزیت و ماهیت بین‌المللی آن، بهره‌مندی از قوانین و مقررات کشورهای که در این صنعت پیشرفته هستند، الزامی است و نقش مهمی را در توسعه‌ی ترانزیت بازی می‌کند.

تجربه کافی در این صنعت دارند، در زیرمجموعه‌ی متولی ترانزیت تعریف شود تا کار اصلاح قوانین و مقررات جاری را با مطالعات کافی انجام دهد. خشایار تیموری‌پور با بیان اینکه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، سهمی معادل ۳۰ درصد از واردات و ۳۰ درصد از صادرات کشور را داراست، اقدامات و سرمایه‌گذاری‌های اکثر ارگان‌ها و سازمان‌های مرتبط با ترانزیت را مناسب توصیف کرد و مهم‌ترین آنها را برشمرد: سرمایه‌گذاری‌های انجام شده با استانداردهای بین‌المللی از جانب سازمان بنادر و دریانوردی، سرمایه‌گذاری‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در توسعه خطوط ریلی و خرید تجهیزات مورد نیاز، سرمایه‌گذاری‌های انجام شده توسط سازمان راهداری و پایانه‌ها جهت اصلاح جاده‌های ترانزیتی، همراهی گمرکات و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در روان‌سازی قوانین و مقررات جاری و اقدام دولت در راستای تشکیل کمیته تخصصی ترانزیت برای اصلاح قوانین و رویه‌های ترانزیتی و اقدامات دیگر ارگان‌ها و نهادها در راستای روان‌سازی این صنعت.

وی در پایان، اقدامات رقابتی کشورهای دیگر را یادآور شد و توصیه کرد: برای سازماندهی هر چه زودتر این ظرفیت مهم، پیشنهاد می‌کنم که سازمان یا ارگانی مسئول، با اختیارات لازم و در سطح عالی کشور تأسیس شود که از توان متخصصین و حقوقدانان، بخش‌های خصوصی و انجمن‌های صنفی بهره‌برد. به این ترتیب ایجاد کریدورهای دیگر حمل کالا به کشورهای آسیای میانه و همسایه، تأثیری بر موقعیت استراتژیک ایران و از دست رفتن فرصت‌های اقتصادی کشور نخواهد داشت. ■

تعدیل قیمت وسایل حمل‌ونقل، تسهیلات و منابع مالی مناسب به این شرکت‌ها اختصاص یابد. کاپیتان تیموری‌پور در ادامه به توضیح آثار عدم انطباق قوانین حمل‌ونقلی و گمرکی کشورمان با عرف بین‌الملل پرداخت و گفت: قوانین و مقررات جاری هر کشور در چارچوب شرایط و دیگر مقررات جاری کشور قابل تنظیم و اجراست. ولی با توجه به جایگاه مهم اقتصادی صنعت ترانزیت و ماهیت بین‌المللی آن، بهره‌مندی از قوانین و مقررات کشورهای که در این صنعت پیشرفته هستند، الزامی است و نقش مهمی را در توسعه‌ی ترانزیت بازی می‌کند. پیشنهاد می‌کنم که در این راستا یک کارگروه کاملاً تخصصی، از حقوقدانانی که

هیچ کس را دل نمی‌سوزد به سرگردانی ام

بحران کریدور ترانزیتی ایران تحت الشعاع توسعه بندر شهید رجایی



توسعه هر چه بیشتر بندر شهید رجایی به عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور و واگذاری فاز سوم این بندر به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری به صورت BOT، اگر چه اقدام مبارکی است که در مرداد ماه سال جاری اتفاق افتاد، اما این موضوع اکنون از وضعیت نامطلوب شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، مشکلات صنعت ترانزیت کشور، عدم استفاده از تمام ظرفیت‌های موجود در دیگر بنادر، توجه نکردن به توسعه مسیر ریلی و معضلات ایجاد مسیرهای جدید ترانزیت دنیا (که تمام متخصصان و دست‌اندرکاران این صنعت بر آن اذعان دارند)، دردی دوا نمی‌کند. اکنون وقت آن است که برای حفظ و بهبود وضعیت صنعت ترانزیت ایران با دوراندیشی، پا را فراتر گذاشته و به همراه سرمایه‌گذاری در بخش سخت‌افزاری و زیرساخت‌ها، به عملکرد نرم‌افزاری و ارتقاء تمام بخش‌ها در ارتباط با این صنعت، پرداخته شود.

اگر چه بندر شهید رجایی و توسعه آن نقش مؤثری در ترانزیت و ترانشیپ دارد، اما متخصصان صنعت ترانزیت همه بر این موضوع تأکید دارند که تنها توسعه بندر شهید رجایی کارساز نمی‌باشد، بلکه باید به منظور کاهش هزینه‌ها، افزایش سرعت حمل‌ونقل، افزایش کیفیت و ارتقاء ایمنی ترانزیت در کشور، تغییراتی بنیادی در اصول و قوانین فعلی این حوزه انجام پذیرد.

که فروپاشی شوروی و گشایش مرزهای آسیای میانه، طلایی‌ترین فرصت ممکن برای تبدیل ایران به یکی از مهم‌ترین کریدورهای ترانزیتی جهان و به تبع آن، ایجاد درآمدهای قابل توجه ارزی برای کشور را ایجاد کرد، اما متأسفانه آن چنان که باید از این موقعیت بهره‌برداری نشد و تأسفبارتر اینکه بسیاری از مشکلات موجود، همان مشکلات بیست سال پیش هستند.

رفته است. اکنون در خوش‌بینانه‌ترین برآورد، هنوز نتوانسته‌ایم بیش از ۶۰ درصد ظرفیت‌هایمان را استفاده کنیم. در نتیجه مشکل اصلی ما در شرایط فعلی ضعف یا فقدان زیرساخت‌های لازم نیست هر چند که در نگاه درازمدت و توسعه‌ای، به طور قطع باید پیش‌بینی‌های لازم انجام پذیرد. ارزیابی ترانزیت کشور نشان می‌دهد با آنچه که در قیل مدنظر بود، فاصله زیادی داریم و این در حالی است

علی‌روحی، دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان با ارزیابی شرایط کنونی ترانزیت کشور در گفتگو با خبرنگار بندر و دریا، در این باره می‌گوید: سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، علی‌رغم اهمیت و تأثیر پس‌زای آن به تنهایی کافی نیست. به عبارت دیگر، اگر به موازات سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، مشکلات نرم‌افزاری حل نشود، در اصل، قسمت مهمی از سرمایه‌گذاری‌ها به هدر

در خبرها آمده بود که در طول ۵ ماه اول سپری شده از سال ۲۰۰۹ میلادی نسبت به سال قبل، رشد قابل توجهی در تعداد کانتینرهای عبوری از بندر شهید رجایی به منظور ترانزیت و ترانشیپ به کشورهای همسایه و بنادر داخلی و خارجی محقق شده است.

همچنین در ماه‌های گذشته، آمار متوسط جهانی حجم کالاهای جابه‌جا شده توسط بنادر ۱۰ درصد کاهش داشته، اما در همین مدت میزان جابه‌جایی کالاها در بنادر ایران، ۲۴ درصد افزایش یافته است.

شرکت کشتیرانی نیز، از نظر ظرفیت حمل و تنوع خدمات، رتبه ۱۷ در میان شرکت‌های کشتیرانی را دارا است؛ ضمن اینکه اکنون با ۱۵۴ فروند از انواع کشتی‌های اقیانوس‌پیما و شناورهای خدماتی و ظرفیت جابه‌جایی بیش از پنج میلیون تن، در تمام مسیرهای بین‌المللی فعالیت دارد، اما چرا با توجه به این خبر، صنعت ترانزیت کشور آن‌طور که باید از رونق و رشد مناسبی برخوردار نیست؟

دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان، علت این معضل را مشکلات مدیریتی و قانونی در صنعت ترانزیت می‌داند. وی اعتقاد دارد که نظارت بر واردات باید با مشی و نگاه سخت‌گیرانه همراه باشد، اما ترانزیت نیاز به تشویق دارد. لایحه اصلاح قانون امور گمرکی نیز پس از گذشت سال‌ها، هنوز به نتیجه نرسیده است. به گفته وی هماهنگی بین دستگاه‌های ذی‌ربط بسیار ضعیف است و صنعت ترانزیت، متولی واحدی ندارد. همچنین دستگاه دیپلماسی، نسبت به اثربخشی ترانزیت و منافع ملی آن، چندان توجهی نیست و یا لا اقل رفع مشکلات مربوط به این بخش را از اولویت‌های خود نمی‌داند. سیستم قضایی و حقوقی کشور هم در ارتباط با ترانزیت و مسائل مربوط به آن توجهی نیست. این عدم توجه و شفاف نبودن قوانین، خسارات و ضربات جبران‌ناپذیری به اقتصاد کشور و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی وارد کرده است. مجموع این موارد منجر شده تا خطر فعالیت در این حوزه بالا باشد و کسی رغبت به سرمایه‌گذاری نکند.

بندر شهید رجایی، موقعیت بسیار مناسبی برای رونق بخشی ترانزیت و ترانشیپ دارد و با توجه به جایگاه کشورمان و قرار گرفتن در کریدور شمال-جنوب، این امکان برای برنامه‌ریزی در راستای تقویت ترانزیت وجود دارد. اما مشکلات موجود در حوزه ترانزیت منجر به آن شده است که از ظرفیت‌های حاضر به نحو مطلوبی استفاده نشود.

به منظور رفع این معضل، علی‌روحي با تأکید بر خروج از شرایط نامناسب در حوزه ترانزیت براساس اولویت‌بندی مشکلات موجود، اصلاح قوانین و تعیین یک متولی مقتدر که بتواند سیاست‌های واحدی را در همه دستگاه‌ها اعمال کند، بسیار مهم می‌داند. گسترش فعالیت‌های فرهنگی و آموزشی برای بخش‌هایی از بدنه دولت که با مانع تراشی در مسیر فعالیت ترانزیت کشور، باعث صدمه به اقتصاد ملی می‌شوند نیز از جمله اولویت‌هایی است که پرداختن به آن می‌تواند در شرایط فعلی راهگشا باشد. دبیر انجمن شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی خراسان، همچنین عدم انطباق قوانین گمرکی کشور با عرف بین‌المللی را منجر به بروز تضادهای مشکل‌آفرین در امر ترانزیت می‌داند و می‌گوید: شکل‌گیری کنوانسیون‌های مختلف و برخی موافقت‌نامه‌های میان کشورها، استاندارد مشخصی برای امور ترانزیتی معرفی کرده است. ترانزیت در تعامل با تمام کشورهای جهان است و کشورهای مختلف دنیا قوانین و مقررات مختلفی دارند که اگر بنا بر اعمال سلیقه باشد، ترانزیتی انجام نمی‌پذیرد. کشورهای دیگر و همچنین ایران باید قوانین و مقرراتی که مربوط به صنعت ترانزیت هستند را به این استانداردها نزدیک کنند. در ارتباط با تفرق و عملکرد انحصاری نهادهای مسئول و مشکلات ایجاد شده نیز باید گفت که گمرک، سازمان حمل‌ونقل، سازمان بندرودریانوردی، وزارت امور خارجه، شرکت‌های حمل‌ونقل، دستگاه قضایی، اتاق بازرگانی و سایر دستگاه‌هایی که به طور مستقیم و غیرمستقیم با صنعت ترانزیت کشور در ارتباط هستند، باید متحد و همسو باشند.

روحي، معتقد است که علی‌رغم تلاش‌های انجام شده در حوزه ترانزیت، از قبیل تشکیل کارگروه ساماندهی ترانزیت که متشکل از ۵ وزیر و متخصصان و کارشناسان بخش دولتی و خصوصی است، هنوز با وضعیت مطلوب فاصله زیاد است. اکنون شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی فعال نیستند و برخی از شرکت‌هایی هم که فعالیت داشته‌اند، صحنه را ترک کرده‌اند که دلیل‌اش خطر بالای سرمایه‌گذاری، نگاه دولتی و مشکلات نرم‌افزاری در این بخش است.

به گفته وی، با شرایط کنونی ترانزیت کشور، باید روبه‌روز شاهد کم شدن سهم ایران در ترانزیت منطقه باشیم. حل مشکلات مدیریتی در این بخش در صورت وجود اراده‌ای ملی، زمان زیادی نمی‌برد اما باید قبول کرد که فرصت بسیار کم است. ■



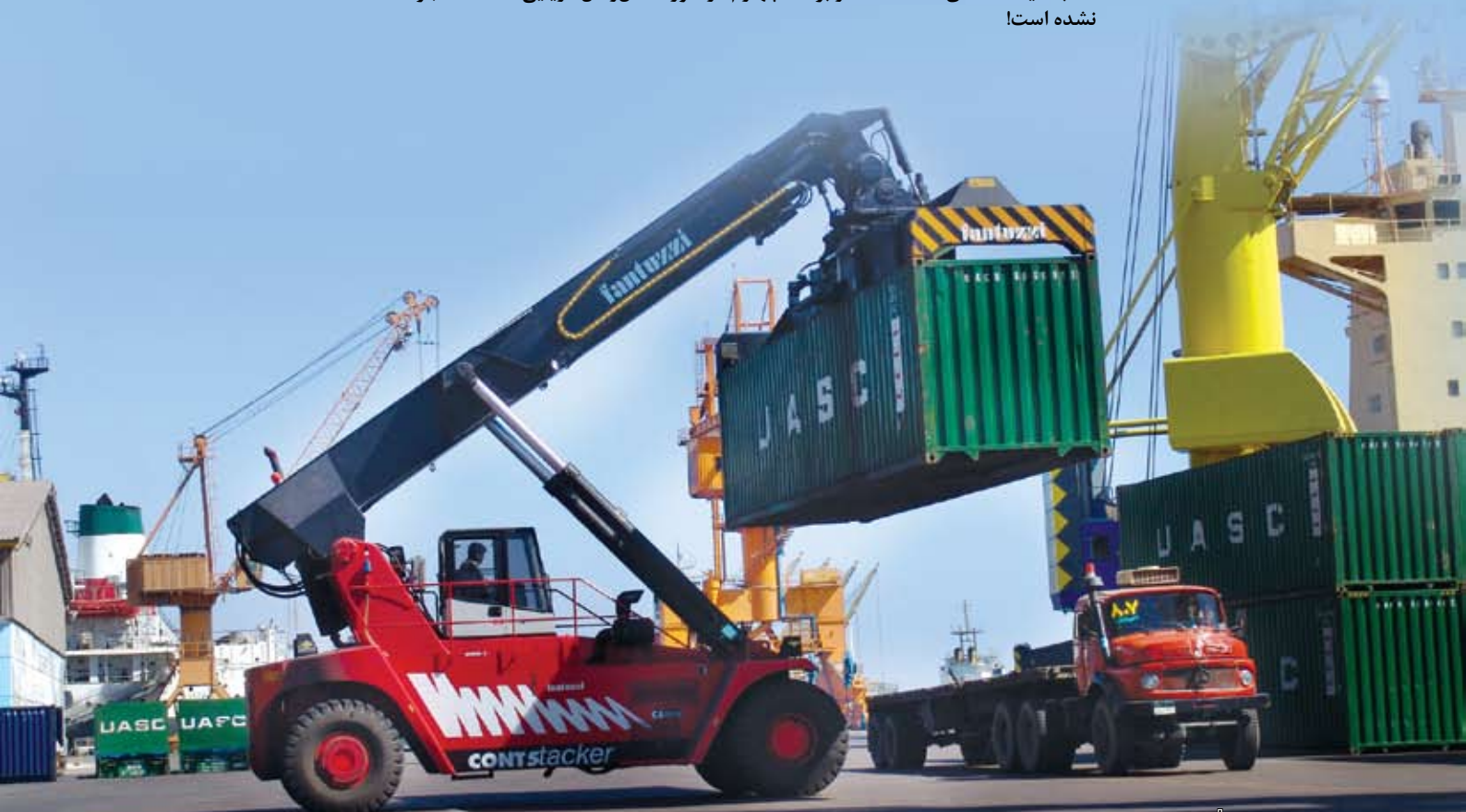
برنامه چهارم را تکرار کنیم

نگاهی جامع به اجرایی شدن دستورات و اهداف برنامه چهارم توسعه در بخش حمل و نقل دریایی

بابک اخوت پور



ایران با بیش از ۳ هزار کیلومتر مرز آبی و با داشتن موقعیتی استراتژیک و ژئوپولیتیک در منطقه خاورمیانه که زمانی بخش مهمی از مسیر راه ابریشم از آن عبور می کرد و امروز محل عبور دو کریدور بزرگ شمال - جنوب و غرب - شرق است،... دیگر تکرار مکررات شده است که هر مسئول و هر روزنامه نگاری در ابتدای مطلب خود در زمینه حمل و نقل به اینها اشاره می کنند! همین نکات نیز مورد توجه قانون گذاران برنامه چهارم و تهیه کنندگان سند بخشی توسعه حمل و نقل دریایی در برنامه چهارم توسعه قرار گرفت. اختصاص موادی از قانون برنامه چهارم توسعه به موضوع حمل و نقل دریایی که براساس موضوع بند (الف) ماده ۱۵۵ همین قانون، سند توسعه این بخش نیز در ۳۷ صفحه تهیه شد، نشان می دهد که حداقل در تفکر نویسندگان، قانون بخش حمل و نقل دریایی می تواند در توسعه و رونق این بخش مهم و مؤثر تلقی شود. اما نگاهی گذرا بر آنچه که از پیش به عنوان هدف و برنامه تعیین شده بود با آنچه که اجرایی شده است، نشان می دهد بخش غالب سیاست های اتخاذ شده در برنامه چهارم در حوزه حمل و نقل دریایی متأسفانه اجرا نشده است!



اعتبارات پروژه‌های سرمایه‌ای برنامه پنج ساله چهارم توسعه اقتصادی در بخش بنادر (میلیارد ریال)						
جمع	۱۳۸۸	۱۳۸۷	۱۳۸۶	۱۳۸۵	۱۳۸۴	نوع پروژه
۱۲۴۴	۱۲۶	۲۳۵	۳۴۲	۲۷۴	۲۶۷	تجهیزات دریایی
۱۶۵۵	۲۰۱	۳۰۵	۳۰۴	۳۸۱	۴۶۴	تجهیزات خشکی
۳۶۱	۳۴	۵۸	۶۷	۹۵	۱۰۷	تجهیزات مخابراتی
۳۲۶۰	۳۶۱	۵۹۸	۷۱۳	۷۵۰	۸۳۸	جمع
۸۵۹۳	۱۱۵۰	۱۱۰۳	۱۷۸۹	۲۱۶۱	۲۳۹۰	سازه‌های دریایی
۸۰۷۱	۲۲۰۴	۱۸۲۱	۱۶۵۲	۱۲۹۷	۱۰۹۷	محوطه‌سازی و پشتیبانی
۲۶۱۰	۶۳۵	۵۷۲	۵۵۳	۴۶۷	۳۸۳	ساختمان‌های جنبی
۱۹۲۷۴	۳۹۸۹	۳۴۹۶	۳۹۹۴	۳۹۲۵	۳۸۷۰	جمع
۲۲۵۳۴	۴۳۵۰	۴۰۹۴	۴۷۰۷	۴۶۷۵	۴۷۰۸	جمع کل

فرع مهم‌تر از اصل

شاید برای برخی از افراد که در حاشیه صنعت حمل‌ونقل دریایی قرار دارند و کسانی که از بیرون به این حوزه می‌نگرند، قانون برنامه چهارم توسعه به صورتی کلی و با تعریف برخی اهداف کمی به موضوع حمل‌ونقل دریایی توجه داشته است، اما براساس فصل سیزدهم این قانون و در بند الف ماده ۱۵۵ که بر تهیه سند ملی تأکید کرده است، زوایای متفاوتی از برنامه‌هایی که قرار بود در حوزه دریایی به اجرا گذاشته شود، مشخص شده است.

در این ماده آمده است: سند ملی توسعه‌بخش، سندی راهبردی است که با توجه به قابلیت‌ها، امکانات، محدودیت‌ها و مسائل اساسی، جهت‌گیری‌های اصلی، هدف‌های کمی و کیفی بلندمدت و میان‌مدت، فعالیت‌های محوری و سیاست‌های فضایی و منطقه‌ای و همچنین اقدام‌های مهم محوری و فعالیت‌های اولویت‌دار توسعه‌بخش را تبیین می‌نماید. اسناد ملی توسعه امور بخشی به پیشنهاد مشترک سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و دستگاه‌های اجرایی ذی‌ربط، تهیه می‌شود.

همین موضوع باعث شد که هیئت دولت در جلسه مرداد ماه سال ۱۳۸۴ خود و بعد از ابلاغ قانون برنامه چهارم توسعه موضوع تهیه اسناد ملی توسعه بخش و فرابخش برنامه چهارم توسعه را مورد توجه قرار داده و در نهایت ۱۵ مهر ماه سال ۱۳۸۵ این سند به سازمان‌های ذی‌ربط و از جمله وزارت راه و ترابری و در نهایت سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ شد. به گفته فرهاد رهبر که آن زمان معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور بود، سند فرابخشی تهیه شده، محصول و نتیجه تلاش گسترده تمام دستگاه‌های ستادی و اجرایی کشور بوده که پس از بررسی‌های کارشناسی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی آن زمان تهیه شده بود.

در واقع سند فرعی مربوط به برنامه چهارم توسعه کشور که حدود سه سال پیش به سازمان‌ها ابلاغ شده بود را باید پایه‌ای برای بررسی موفقیت‌ها و عدم موفقیت‌ها در اجرای قانون برنامه چهارم توسعه دانست.

سند چه می‌گوید

در مقدمه این سند، عملکرد حوزه حمل‌ونقل دریایی را در برنامه سوم توسعه موفقیت‌آمیز اعلام می‌کند تا جایی که ظرفیت استفاده شده بنادر در پایان برنامه سوم به ۱۰۰ درصد رسیده بود. مطابق آنچه در این سند تصریح شده است میانگین رشد سالانه مقدار کالای ترانزیت شده از طریق بنادر تجاری و میزان عملیات کانتینری کشور طی مدت زمان اجرای قانون برنامه سوم به ترتیب به ۲۳/۹ و ۲۷/۵ درصد رسیده بود و این در حالی بود که مطابق اهداف برنامه سوم این ارقام به ۲۴/۶ و ۲۰/۱ درصد باید می‌رسید.

در این سند پس از نگاهی کوتاه به وضعیت حمل‌ونقل دریایی کشور در برنامه سوم به تبیین نقش و جایگاه دولت و بخش‌های غیردولتی در فعالیت‌های بخشی پرداخته است. توجه به موضوع دولتی بودن مالکیت و مدیریت تمامی بنادر کشور، اگرچه فعالیت‌های تصدی‌گرایانه به بخش خصوصی واگذار شده بود، در کنار ابهام در نوع مدیریت شرکت‌های بزرگ کشتیرانی و تأیید حاکمیت مدیریت دولتی بر این شرکت‌ها نشان می‌دهد در سند بخشی توسعه حمل‌ونقل دریایی، واگذاری مدیریت‌های دولتی مورد تأکید بوده است. در این بین، حضور پررنگ مدیریت دولتی در صنایع دریایی کشور نیز به نوعی انتقادات کارشناسان را از حدود سه سال پیش برانگیخته بود.

سرمایه‌گذاری اولویت اول

در بخش دوم این سند، با مقایسه وضعیت موجود با اهداف مشخص شده در برنامه چهارم توسعه، موارد متعددی از نقصان‌های موجود به منظور تعیین برنامه و تدارک راه‌حل برای برداشتن آنها ارائه شده است. این فصل حدود ۵۰ بند دارد که به خوبی مشکلات موجود در بخش حمل‌ونقل دریایی را نشان داده است. در برنامه چهارم توسعه کشور موضوع بسترسازی برای رشد سریع اقتصادی به عنوان یکی از موارد مرتبط با بخش حمل‌ونقل دریایی اعلام شده است. در این سند کمبود شدید منابع مالی جهت سرمایه‌گذاری در

افزایش میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر (میلیارد ریال)							
هدف ۸۴	عملکرد ۸۴	هدف ۸۵	عملکرد ۸۵	هدف ۸۶	عملکرد ۸۶	هدف ۸۷	عملکرد ۸۷
۲۰۰۰	۲۲۶۰	۲۵۸۰	۴۰۴۴	۲۹۶۰	۹۰۲۶	۳۴۵۰	۱۰۴۰۰
هدف ۸۸	۴۰۰۰						



بیش از ۲۶۴۳ میلیارد تومان از سوی این بخش در بنادر کشور سرمایه‌گذاری صورت گرفته است. از سوی دیگر براساس جداول سند بخشی توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور تا پایان سال جاری میزان اعتبارات دولتی در بخش بنادر طی سال‌های برنامه چهارم توسعه باید به ۲۲۵۳ میلیارد تومان برسد، این در حالی‌ست که ۴۳۵ میلیارد تومان از این اعتبار در سال جاری باید هزینه شود. اینکه با توجه به کسری بودجه سازمان بنادر چه میزان از این هدف محقق خواهد شد و یا اساساً در طول سال‌های گذشته چه میزان اعتبار دولتی برای پروژه‌های بندری سرمایه‌گذاری شده است، مشخص نیست.

موضوع افزایش ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی در کشور هم در این بخش جای می‌گیرد. جداول متعددی در این سند برای توسعه ناوگان شرکت‌های مختلف از جمله کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، کشتیرانی والفجر، کشتیرانی ایران و هند و شرکت ملی نفتکش ایران مشخص شده است. بر این اساس، برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نشان می‌دهد، ظرفیت ناوگان این شرکت در پایان برنامه چهارم باید به ۴/۹ میلیون تن افزایش یابد. این شرکت براساس این سند باید در طول این سال‌ها نسبت به خرید ۵۱ فروند کشتی با ظرفیت ۲/۴ میلیون تن و از رده خارج کردن ۲۴ فروند کشتی با ظرفیت ۵۵۳ هزار تن اقدام کند که براساس آخرین گفته‌های مدیرعامل این شرکت می‌توان بر تحقق این بخش از اهداف برنامه چهارم توسعه مهر تأیید زد.

برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی والفجر نیز در این سند به تفکیک اعلام شده است. این شرکت در طول پنج سال اجرای برنامه چهارم باید ۲۴ فروند کشتی

برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در طول اجرای برنامه چهارم

نوع کشتی	تعداد کشتی‌های حذفی	ظرفیت کشتی‌های حذفی (تن)	تعداد کشتی مورد نیاز	ظرفیت مورد نیاز (تن)	ظرفیت ناوگان در پایان برنامه	بودجه لازم (میلیون دلار)
فله‌بر	۶	۲۱۱۰۰۰	۳۲	۱۹۲۰۰۰۰	۳۶۳۰۰۰۰	۷۳۰
کانتینربر	-	-	۶	۱۹۰۰۰۰	۴۹۲۰۰۰	۲۱۰
چندمنظوره	۱۷	۳۰۳۰۰۰	۱۰	۲۵۰۰۰۰	۵۹۹۰۰۰	۲۸۰
تانکر حمل روغن	۱	۳۹۰۰۰	۳	۱۲۰۰۰۰	۲۰۰۰۰۰	۹۰
جمع	۲۴	۵۵۳۰۰۰	۵۱	۲۴۸۰۰۰۰	۴۹۲۱۰۰۰	۱۳۱۰

با اعتباری بالغ بر ۵۸/۵ میلیون دلار خریداری کند که البته بخشی از اهداف این شرکت نیز محقق شده است. موضوع مهم در خصوص این شرکت، تغییر اهداف استراتژیک آن است. کشتیرانی والفجر که فی‌نفسه برای فعالیت در بخش حمل‌ونقل دریایی مسافری به وجود آمده بود در سال‌های اخیر به سمت حمل‌ونقل کالا حرکت کرده است. در برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی والفجر برنامه توسعه کشتیرانی طاووس بهشتی نیز دیده شده است. در این میان نکته مهمی که وجود دارد، موضوع استفاده از تسهیلات صندوق ذخیره ارزی برای توسعه ناوگان این دو شرکت است که با وجود اقدامات این شرکت‌ها به ویژه شرکت کشتیرانی والفجر برای خرید کشتی، تا کنون محقق نشده است. شرکت کشتیرانی ایران و هند به عنوان سومین شرکت کشتیرانی که برنامه توسعه ناوگان آن در برنامه چهارم توسعه و سند ملی توسعه بخش حمل‌ونقل کشور آمده است، می‌باید تا پایان امسال با خرید ۶ فروند کشتی به ارزش ۱۱۰ میلیون دلار ظرفیت خود را ۳۷۰ هزار تن افزایش داده و به سطح ۶۵۲ هزار تن برسد. در این مدت کشتیرانی ایران و هند اقداماتی را برای خرید کشتی از شرکت‌های کره‌ای انجام داده و در اجرای برنامه توسعه خود موفق بوده است. کشتیرانی ایران و هند، هم‌اکنون ۸ فروند کشتی به ظرفیت ۴۹۳ هزار و ۳۹۰

طرح‌های زیربنایی و عدم هماهنگی و سوء مدیریت در اتمام به موقع طرح‌های زیربنایی بخش به عنوان مشکلات بر سر راه تحقق اهداف بیان شده است. در مقابل ظرفیت بالای ایجاد فرصت‌های شغلی و فرصت گسترش فعالیت‌های حمل‌ونقل در منطقه و ایجاد درآمدهای ارزی به عنوان دو کلید طلایی برای تحقق اهداف عنوان شده است. در این بین طی سال‌های گذشته اگر چه تلاش‌هایی برای جذب منابع مالی از طریق بخش خصوصی کشور انجام گرفته است و بیش از یک هزار میلیارد تومان منابع مالی تنها در سال گذشته از این طریق به بنادر کشور تزریق شده است، اما این موضوع همچنان به حل مشکل کمبود منابع مالی کمک نکرده است، تا آنجا که پیش‌بینی می‌شود در سال جاری سازمان بنادر و دریانوردی با بیش از ۳۰۰ میلیارد تومان کسری منابع دست به گریبان بوده و برخی طرح‌های توسعه‌ای از جمله فاز دوم طرح توسعه بندر شهید رجایی و همچنین طرح توسعه بندر چابهار با مشکل منابع مالی مواجه باشند.

مطابق اهداف کمی، درنظر گرفته شده برای بخش بنادر کشور قرار بود در پایان برنامه و در مجموع ۱۵۲۵ میلیارد تومان در بنادر کشور از طریق بخش خصوصی سرمایه‌گذاری انجام شود، این در حالی‌ست که تا پایان سال گذشته

وضعیت فعلی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تا پایان تیرماه ۸۸		
تعداد کشتی	ظرفیت	
	TEU	DWT (میلیون)
۱۰۰	۸۴۸۰۴	۴/۴

برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی والفجر در طول برنامه چهارم توسعه						
نوع کشتی	تعداد کشتی‌های حذفی	ظرفیت کشتی‌های حذفی (تن)	تعداد کشتی‌های لازم	ظرفیت مورد نیاز	ظرفیت ناوگان پایان برنامه	بودجه مورد نیاز (میلیون دلار)
مسافری رو - رو	۳	۵۷۸ نفر و ۱۰۵۰ تن	-	-	۷۶۲ نفر و ۱۴۰۰ تن	-
مسافری	۲	۴۵۰ نفر	-	-	۱۹۰۲ نفر	-
کانتینری	-	-	۳+۲	۲۴۰۰ TEU	۲۵۵۰ TEU	(۱۰ کشتیرانی طاووس بهشتی + ۱۵ کشتیرانی والفجر)
چندمنظوره	-	-	-	-	-	-
یدک‌کش	-	-	۲	-	-	۴ (طاووس بهشتی)
supply	۱	۷۴ نفر	۳+۵	۵۶۰ نفر	۵۶۰ نفر	۱۰/۵ (۷/۵ کشتیرانی طاووس بهشتی + ۳ والفجر)
بارج	-	-	۲	۴۰۰۰ تن	۴۰۰۰ تن	۳ (طاووس بهشتی)
لندینگ کرافت	-	-	۷	۱۰۰۰۰ تن	۱۰۰۰۰ تن	۱۶ (الفجر)
جمع	۶	۱۱۰۲ نفر و ۱۰۵۰ تن	۲۴			۵۸/۵

ناوگان و ورود ۵/۸ میلیون تن ظرفیت جدید، کل ظرفیت شرکت ملی نفتکش تا پایان سال جاری باید به ۱۱/۶ میلیون تن برسد. در ادامه بخش دوم، به مسائلی از قبیل توسعه دانا محور، تعامل فعال با اقتصاد جهانی، رقابت‌پذیر کردن اقتصاد، ارتقای امنیت انسانی و عدالت اجتماعی، ارتقای سلامت و بهبود کیفیت زندگی، حفظ محیط‌زیست در راستای توسعه پایدار و آمایش سرزمین و توازن منطقه‌ای که همگی با حوزه‌ی حمل‌ونقل، نقاط مشترکی داشته و مورد تأکید قانون برنامه چهارم نیز هست، اشاره شده و به مسائل موجود و ظرفیت‌ها و توانمندی‌ها پرداخته شده است.

۲۵ مانع در مقابل توسعه

سند بخشی توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور در قسمت سوم خود به تشریح امکانات و قابلیت‌ها، محدودیت‌ها و تنگناهای توسعه‌ی بخش حمل‌ونقل دریایی می‌پردازد. از تنگناهای متعددی در این سند به عنوان مانع توسعه حمل‌ونقل دریایی یاد شده که با وجود گذشت چهار سال از اجرای قانون برنامه چهارم، هنوز این موانع رفع نشده و در برخی موارد حتی به دست فراموشی نیز سپرده شده است. موضوعاتی از قبیل فقدان راه‌های آبی گسترده داخل که منجر به فشار مضاعف به سیستم حمل‌ونقل زمینی شده، پدیده رسوب‌گذاری در کانال‌های دسترسی، حوضچه‌ها و پای‌اسکله‌ها، تأثیرات شدید آب و هوایی بر سازه‌های دریایی و تجهیزات دریایی، پایین بودن بهره‌وری در

تن در اختیار دارد و بنابر گفته مدیرعامل این شرکت تا اوایل سال ۲۰۱۰ میلادی و با تحویل دو فروند کشتی جدید، ظرفیت شرکت فوق به ۸۱۰ هزار و ۹۹۰ تن افزایش خواهد یافت.

اما در نهایت شرکت ملی نفتکش کشورمان نیز در برنامه توسعه چهارم باید با خرید ۵۷ فروند کشتی جدید، ظرفیت ناوگان خود را بیش از ۵/۷ میلیون تن افزایش دهد. برای خرید این تعداد کشتی ۳/۵ میلیارد دلار بودجه پیش‌بینی شده که بخش عمده آن، از محل بانک‌های خارجی باید تأمین شود و تا امروز نیز همین‌گونه شده است. با وجود اینکه سه بانک ملی، ملت و صادرات باید از محل صندوق ذخیره ارزی به این شرکت، برای خرید کشتی حدود ۴۴۰ میلیون دلار تسهیلات اختصاص می‌دادند، اما این امر تاکنون محقق نشده است. نکته جالب اینکه شرکت ملی نفتکش براساس قانون برنامه، سفارش سه فروند کشتی کاسپین سایز را به شرکت صدرا و دو فروند کشتی ۳۵ هزار تنی به شرکت ایزوایکو را ارائه داد، اما با وجود گذشت چندین سال از این سفارش‌ها، تاکنون حتی یک فروند از این کشتی‌ها تحویل داده نشده است. همچنین براساس قانون برنامه چهارم خرید ۱۰ فروند کشتی حمل‌ال.ان.جی باید در دستورکار شرکت ملی نفتکش قرار می‌گرفت، اما تاکنون که در سال پایانی برنامه چهارم توسعه هستیم، این اتفاق نیفتاده است. ظرفیت ناوگان این شرکت در ابتدای برنامه چهارم براساس آنچه که در این قانون آمده است ۶ میلیون تن برآورد شده است که با از رده خارج شدن ۱۴۴ هزار تن از این

برنامه توسعه ناوگان کشتیرانی ایران و هند در طول اجرای برنامه چهارم						
نوع کشتی	تعداد کشتی‌های حذفی	ظرفیت کشتی‌های حذفی (تن)	تعداد کشتی مورد نیاز	ظرفیت مورد نیاز (تن)	ظرفیت ناوگان در پایان برنامه	بودجه لازم (میلیون دلار)
فله‌بر	-	-	۵	۲۲۰۰۰۰	۲۵۰۷۹۵	۷۵
کانتینربر	-	-	-	-	۱۰۱۱۰	-
چندمنظوره	۲	۳۶۸۷۷	-	-	-	-
تانکر نفت	-	-	۱	۱۵۰۰۰۰	۲۹۱۸۶۱	۳۵
جمع	۲	۳۶۸۷۷	۶	۳۷۰۰۰۰	۵۵۲۷۶۶	۱۱۰

۲۵ مانعی که قانون‌گذاران بخش دریایی کشور در سند توسعه این بخش اعلام کرده‌اند هنوز هم در برخی زمینه‌ها به صورتی واضح قابل درک است و متأسفانه به دلیل عدم درک مناسب از تأثیرات این موانع به نظر می‌رسد تا سال‌های آینده نیز پابرجا باشد.

سه مسئله تأثیرگذار

برنامه چهارم توسعه سه مسئله تأثیرگذار بر حمل‌ونقل دریایی را ساختاری، اجرایی و توزیع فضایی و استانی اعلام می‌کند. به اعتقاد قانون‌گذاران یکی از بزرگ‌ترین معضلات بخش حمل‌ونقل دریایی کشور، عدم وجود مدیریت واحد در بنادر است. تعدد مراکز تصمیم‌گیرنده در بنادر کشور، فرایند کنترل، نظارت و سایر وظایف محوله به نهادهای مستقر در بنادر را با اختلال مواجه می‌کند. از همین‌رو برنامه چهارم توسعه، مشکل ساختاری را مهم‌ترین معضل بر سر راه حرکت بخش دریایی کشور می‌داند.

از سوی دیگر در حوزه مسائل اجرایی تصریح شده است که در فرایند مدیریت طرح‌ها، توجیه فنی-اقتصادی پروژه‌های اجرایی زیربخش حمل‌ونقل دریایی ضعف اساسی مشاهده می‌شود. در واقع روند ملی حاکم بر طرح‌های اجرایی براساس مزیت‌های اقتصادی و منافع ملی اولویت‌بندی نشده است. از این منظر حضور و مشارکت بخش غیردولتی در هدایت طرح‌های اجرایی کم‌رنگ

حوزه مدیریت زیربخش، عدم بکارگیری نیروی انسانی متخصص، تعدد مراجع تصمیم‌گیر و فقدان مدیریت در بنادر، تعدد سازمان‌های بازرسی و نظارتی در زمینه فعالیت‌های زیربخش حمل‌ونقل دریایی، استمرار انحصار دولتی در برخی از فعالیت‌های زیربخشی، کمبود منابع مالی لازم برای توسعه و نگهداری از زیربنای، نارسایی نظام ارزی و بانکی کشور، وجود بوروکراسی شدید اداری و لزوم اخذ مجوزهای متعدد برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی، ضعف در بکارگیری شیوه‌های نوین جذب سرمایه، فقدان تأسیسات و تجهیزات مناسب برای توسعه فعالیت‌های حمل‌ونقل کانتینری، نبود تحمل بار محوری ۲۰ تن در اکثر اسکله‌های بنادر کشور برای پذیرش قطارهای باری، فرسودگی، از رده خارج بودن و غیراستاندارد بودن شناورهای سنتی، محدودیت امکانات پشتیبانی در پس کرانه‌های اکثر بنادر، کمبود تجهیزات و ایستگاه‌های سنجش مشخصه‌های دریایی، عدم ارتباط منطقی بین مراکز تحقیقاتی بخش دریایی با سایر مراکز مرتبط در سطح دنیا، فقدان دیدگاه بلندمدت کارآمد در مدیریت فناوری و پژوهشی مرتبط با زیربخش حمل‌ونقل دریایی، نبود ساختار مناسب و ضابطه‌مند بین دستگاه‌های دخیل، برای بهره‌برداری مناسب از موقعیت ترانزیتی کشور، فقدان طرح آمایش سرزمینی استان‌های ساحلی جهت طرح جامع توسعه بنادر، عدم اتصال سه بندر انزلی، بوشهر و چابهار به شبکه ریلی و... از مهم‌ترین موانع در راه توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور یاد شده است.



برنامه توسعه ناوگان شرکت ملی نفتکش در طول اجرای برنامه چهارم					
نوع کشتی	ظرفیت	تعداد کشتی مورد نیاز (فروند)	ظرفیت ناوگان (تن)	مبلغ خرید (میلیون دلار)	محل وام
LNG CARRIER	۶۹۰۰۰	۱۰	۶۹۰۰۰۰	۱۷۰۰	بانک‌های خارجی
VLCC	۳۰۰۰۰۰	۱۰	۳۰۰۰۰۰۰	۸۶۰	بانک‌های خارجی
SUEZ MAX	۱۵۸۰۰۰	۴	۶۳۲۰۰۰	۲۲۴	بانک‌های خارجی
CHEMICAL CARRIER	۳۰۰۰۰	۱۲	۳۶۰۰۰۰	۱۲۵	بانک‌های خارجی
CHEMICAL CARRIER	۱۰۰۰۰	۸	۸۰۰۰۰	۵۵	بانک‌های خارجی
CASPIAN MAX	۶۳۰۰۰	۳	۱۸۹۰۰۰	۱۵۰	بانک‌های خارجی
CASPIAN MAX	۶۳۰۰۰	۳	۱۸۹۰۰۰	۱۵۰	صندوق ذخیره ارزی - بانک ملت
AFRA MAX	۱۰۰۰۰۰	۵	۵۰۰۰۰۰	۲۳۰	صندوق ذخیره ارزی - بانک ملی
PRODUCT CARRIER	۳۵۰۰۰	۲	۷۰۰۰۰	۶۰	صندوق ذخیره ارزی - بانک صادرات
جمع	۸۲۸۰۰۰	۵۷	۵۷۱۰۰۰۰	۳۵۶۴	

است و حوزه مسئولیت و اختیار نهادهای مرتبط با موضوع سواحل و آب‌های تحت حاکمیت کشور (از جمله نیروهای نظامی و انتظامی، وزارت کشور، گمرک، محیط زیست، وزارت نفت و...) به طور شفاف تفکیک نشده است. موضوع شناورهای مغروق در آبراه‌های کشور نیز در حوزه مسائل اجرایی به عنوان یکی از مسائل و مشکلات حمل و نقل دریایی بیان شده است، مشکلی که تاکنون نیز ادامه داشته و حل نشده است.

۲۴ طرح و ۱۵ پروژه

سند توسعه حمل و نقل دریایی کشور در برنامه چهارم ۲۴ طرح و ۱۵ پروژه را برای رونق فعالیت‌های حمل و نقل دریایی کشور پیش‌بینی کرده است که بخشی از آن اجرایی شده، بخش‌هایی در حال اجراست و البته تعدادی از آنها نیز هنوز به مرحله اجرایی شدن نرسیده است.

۲۴ طرح اعلام شده در برنامه چهارم شامل طرح پوشش مخابرات دریایی، هیدروگرافی، کنترل ترافیک دریایی، ارتقای توسعه و علائم کمک ناوبری، ارتقای امنیت ناوگان دریایی و بنادر کشور، ارتقای ایمنی بنادر، اسکله‌ها و ترمینال‌ها، توسعه هواشناسی دریایی، تجسس و نجات دریایی، ساماندهی بنادر کوچک، اصلاح ساختار و بهسازی نیروی انسانی بنادر، احداث، توسعه و بهسازی بنادر، حفظ محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی آب دریا، توسعه زیرساخت‌ها و تسهیلات مسافرت‌های دریایی، بازسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل سنتی، مسافری و صیادی، تأمین و توسعه نیروی انسانی و ناوگان دریایی، ساختار منسجم و یکپارچه ایمنی، بهداشت و محیط زیست بندری، مشاغل سخت و زیان‌آور بندری و دریایی، توسعه فناوری اطلاعات-ITMP، سیستم جامع مدیریت منابع، سیستم مدیریت روابط با مشتریان، سیستم جامع ردیابی کالا، سیستم تبادل الکترونیکی داده‌ها، سیستم جامع نظام گردش کار داخل سازمان و طرح جامع ساماندهی سواحل کشور می‌شود.

در کنار این ۲۴ طرح، اجرای ۱۵ پروژه نیز در بخش دریایی و بندری در قانون برنامه چهارم به سازمان بندر و دریانوردی تکلیف شده است که بخش غالب آنها تاکنون اجرایی شده‌اند. احداث اسکله ۱۲۰ هزار تنی در بندر امام، احداث سیلوی ۱۵۰ هزار تنی و تأسیسات مربوطه بندر امام، توسعه و تکمیل اراضی پشتیبانی بندر امام، شهید رجایی و امیرآباد، احداث انبار کالاهای خطرناک بندر امام و شهید رجایی، احداث حوضچه شماره ۲ و ۳ بندر شهید رجایی، احداث اسکله و سیلوی غلات بندر شهید رجایی، بازسازی اسکله‌ها،

محوطه‌سازی، تکمیل ساختمان‌های جانبی در بندر نوشهر، توسعه و تکمیل اسکله‌ها، محوطه‌سازی و احداث باراندازها، انبارها و ساختمان‌های جانبی بندر امیرآباد، توسعه اسکله‌ها و موج‌شکن بندر انزلی، تکمیل اسکله‌ها و موج‌شکن بندر چابهار طبق طرح جامع، لایروبی بندر امیرآباد، بوشهر، فریدون‌کنار و خور موسی، ساماندهی بندر کوچک از جمله هندیجان، اروندکنار، چوئیده، جاسک، دیلم، گناوه، لنگه، فریدون‌کنار، گز، ترکمن، چمخاله و...، خرید تجهیزات استراتژیک بندری شامل جرثقیل‌های کانتینری، موبایل ساحلی، موبایل محوطه‌ای، ترانسستینر، ریچ‌استرک، مکنده و برج تخلیه غلات، خرید تجهیزات استراتژیک دریایی سواحل شمالی و یدک‌کش‌های ۱۲۰۰، ۲۴۰۰ و ۴۴۰۰ اسب بخار، لایروب، شناورهای چندمنظوره، تجسس و نجات، رفع آلودگی نفتی و بالگرد و در نهایت آخرین پروژه تعریف شده خرید تجهیزات مخابراتی شامل دوربین‌های مدار بسته می‌شود.

۲۵ اقدام اساسی

آخرین فصل از سند بخشی توسعه حمل و نقل دریایی کشور به موضوع اقدامات مهم و اساسی دستگاه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط این حوزه در طول اجرای قانون برنامه چهارم توسعه اختصاص یافته است. در این بخش ۲۵ اقدام مهم برای توسعه حمل و نقل دریایی کشورمان ارائه شده است که اگرچه کلی است اما مخاطبان آنها در این مدت باید به صورتی جدی نسبت به اجرای این اقدامات همت می‌گماردند. متأسفانه می‌توان مدعی بود بخش غالب این اقدامات تاکنون اجرا نشده است؛ که از جمله می‌توان به استفاده از موقعیت جغرافیایی کشور در افزایش میزان ترانزیت کالا و مسافر و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی، ایجاد بستر مناسب حقوقی و قانونی برای خصوصی‌سازی و جلب مشارکت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، کاهش هزینه‌ها و اقتصادی نمودن فعالیت‌ها، گسترش فعالیت‌های بازرگانی و بازاریابی در حمل و نقل دریایی، گسترش حمل و نقل چندوجهی و ترکیبی کانتینری، اعمال مدیریت جامع سواحل، گسترش مطالعات و تحقیقات علمی و کاربردی در فعالیت‌های حمل و نقل دریایی، کاهش زمان اجرای پروژه‌های زیربنایی، نگهداری و بهره‌برداری، شناسایی و دستیابی به منابع جدید مورد نیاز برای توسعه بخش حمل و نقل دریایی، جذب گسترده سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی، بکارگیری سامانه‌های کاهش خطر از طریق انواع بیمه‌ها و تضمین‌ها، ارتقاء نقش جزیره قشم در حمل و نقل دریایی و ارتباطات و اتصالات

اهداف کمی زیربخش دریایی در برنامه چهارم توسعه								
عنوان هدف	واحد متعارف	سال پایه					سال های برنامه چهارم توسعه	
		۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	متوسط نرخ رشد
ظرفیت اسمی بنادر تجاری	میلیون تن	۱۱۰	۱۱۴/۹	۱۲۰	۱۲۷	۱۳۶	۱۴۸/۸	۶/۲
عملیات تخلیه و بارگیری بنادر	میلیون تن	۹۳	۹۹	۱۰۵	۱۱۲	۱۱۹	۱۲۶	۶/۲
ظرفیت کانتینری بنادر	هزار TEU	۱۷۴۹	۱۹۴۳	۲۲۴۹	۳۶۹۷	۳۹۳۰	۶۳۰۰	۲۹/۲
عملیات کانتینری بنادر	هزار TEU	۱۳۴۶	۱۷۳۹	۲۲۴۷	۲۹۰۲	۳۷۵۱	۴۸۴۶	۲۹/۲
نوسازی شناورهای چوبی	فروند	-	۱۵۹	۲۸۶	۳۰۶	۳۲۱	۳۳۸	۱۹/۸
کاهش میزان سوانح دریایی	درصد	-	۱۰	۱۸	۲۴	۲۷	۳۰	۳۱/۶
میزان سرمایه گذاری بخش خصوصی	میلیارد ریال	۲۰۰۰	۲۲۶۰	۲۵۸۰	۲۹۶۰	۳۴۵۰	۴۰۰۰	۱۴/۹
ظرفیت جابه جایی مسافر در بنادر	هزار نفر	۴۵۰۰	۴۷۶۰	۵۰۲۰	۵۲۸۰	۵۵۴۰	۵۸۰۰	۵/۲
ظرفیت ناوگان نفتی	میلیون تن	۶/۱	۶/۱	۶/۲	۷/۱	۹	۱۱/۶	۱۳/۷
ظرفیت ناوگان تجاری	میلیون تن	۳/۲	۳/۴	۳/۶	۵/۲	۵/۴	۵/۶	۱۱/۸
میانگین سن ناوگان تجاری	سال	۱۶/۴	۱۶/۱	۱۶/۶	۱۴/۵	۱۳/۷	۱۴/۵	-۲/۴
رشد بهره وری کل عوامل	درصد	-	۴/۵	۷/۱	۷/۹	۵/۱	۴/۴	۵/۸

نگاهی به جداول کمی

آخرین برگ از سند بخشی توسعه‌ی حمل و نقل دریایی ایران به جدول اهداف کمی زیربخش دریایی در برنامه چهارم توسعه کشور اختصاص دارد. اگرچه برخی از این اهداف تا پیش از پایان اجرای قانون برنامه چهارم توسعه محقق شده است، اما به دلیل اجرایی نکردن اقداماتی که در برنامه چهارم توسعه به دست‌اندرکاران بخش دریایی کشور توصیه شده است، برخی از اهداف نیز تاکنون محقق نشده است.

جدول بعدی آخرین آمار تحقق اهداف برنامه چهارم توسعه را براساس آمار ارائه شده از سوی مراجع دریایی کشور نشان می‌دهد.

تکرار کنیم

به نظر می‌رسد با توجه به اینکه اهداف مورد نظر قانون‌گذار در برنامه چهارم توسعه و سند بخشی توسعه‌ی حمل و نقل دریایی کشور تاکنون به صورت کامل اجرا نشده و به اقدامات مورد تأکید این قانون، به ویژه در بخش سیاست‌های کلی توجه لازم نشده است. به نظر می‌رسد اجرای سند توسعه‌ی حمل و نقل دریایی همچنان باید برای سال‌های آینده و به ویژه در تدوین سند برنامه‌ی پنجم توسعه مورد توجه قرار گیرد. ■

اهداف محقق شده بخش حمل و نقل دریایی در برنامه چهارم توسعه				
عنوان هدف	واحد متعارف	سال پایانی (۸۸)	عملکرد فعلی	اختلاف (درصد)
ظرفیت اسمی بنادر تجاری	میلیون تن	۱۴۸/۸	۱۴۲	-۴/۵
عملیات تخلیه و بارگیری بنادر	میلیون تن	۱۲۶	۱۱۰/۲	-۱۲/۵
ظرفیت کانتینری بنادر	هزار TEU	۶۳۰۰	۳۴۰۰	-۴۶
عملیات کانتینری بنادر	هزار TEU	۴۸۴۶	۲۰۳۴	-۵۸
نوسازی شناورهای چوبی*	فروند	۱۴۱۰	۳۸۳	-۷۲/۸
کاهش میزان سوانح دریایی	درصد	۳۰	۳۸	+۲۶/۶
میزان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی	میلیارد ریال	۴۰۰۰	۱۰۴۰۰	+۱۶۰
ظرفیت جابه‌جایی مسافر در بنادر	هزار نفر	۵۸۰۰	۵۹۰۰	+۱/۷
ظرفیت ناوگان نفتی	میلیون تن	۱۱/۶	۱۰/۵	-۹/۵
ظرفیت ناوگان تجاری	میلیون تن	۵/۶	۵/۰۸	-۹/۲
میانگین سن ناوگان تجاری	سال	۱۴/۵	۱۴/۸	-۲
رشد بهره‌وری کل عوامل	درصد	۴/۴	۲/۴	-۴۵

* مجموع شناورها در طول ۵ سال عنوان شده است.

آن به سرزمین اصلی، ارتقاء عملکرد بندر چابهار با توجه به رقابت با بنادر کشورهای مجاور، استفاده از حمل و نقل دریایی در مسیرهای ساحلی به منظور کاهش تردهای جاده‌ای، تجهیز و توسعه امکانات و ناوگان حمل LNG جهت کسب سهم بیشتر از این بازار، استفاده گسترده از مزیت سواحل جنوبی در توسعه صنعت اسقاط شناورهای فرسوده خارجی و داخلی و توسعه امکانات و تجهیزات مناطق مناسب جهت ارائه خدمات سوخت‌رسانی به شناورهای خارجی در سواحل جنوبی کشور، اشاره کرد. این در شرایطی است که برخی از این موارد کاملاً به دست فراموشی سپرده شده است!

در دیدار معاون وزیر راه و ترابری ایران و همتای روسی

توسعه مناسبات حمل و نقلی ایران و روسیه مورد تأکید قرار گرفت



در سفر معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای به روسیه فدراتیو و دیدار با مدیران ارشد و معاون وزیر حمل و نقل این کشور، گسترش مناسبات حمل و نقلی بین دو کشور مورد تأکید قرار گرفت.

به گزارش روابط عمومی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، دکتر شهریار افندی‌زاده معاون وزیر راه و ترابری و رئیس این سازمان، ضمن ابراز خشنودی از مناسبات حمل و نقلی در کشور بر گسترش و توسعه همکاری‌های حمل و نقلی به ویژه حمل و نقل جاده‌ای در چارچوب کریدور شمال - جنوب تأکید کرد و ضمن استراتژیک دانستن فعالیت‌های حمل و نقلی دو کشور، خواهان بازگشایی مرز داغستان برای عبور کامیون‌های ایرانی شد.

وی ضمن اشاره به موقعیت ویژه حمل و نقل جمهوری اسلامی ایران در کریدورهای ترانزیتی آسیا - اروپا و موقعیت کشور در این کریدورها گفت: توسعه ترانزیت، سیاست اصلی وزارت راه و ترابری در حوزه حمل و نقل بین‌المللی است و ما در پی ایجاد مسیرهای امن، ارزان و ایمن هستیم و تحقق این امر نیاز به حمل و نقل ترکیبی دارد.

وی افزود: بسته بودن مسیر داغستان بر روی کامیون‌های ایرانی باعث کاهش تقاضا می‌شود و توسعه این مسیر، باعث رشد اقتصادی دو کشور شده و همکاری‌های دو ملت را افزایش می‌دهد.

معاون وزیر راه و ترابری بر ضرورت فعال شدن مسیرهای ترانزیتی دو کشور و برگزاری نشست‌های گروه‌های کاری حمل و نقل تأکید کرد و ضرورت رفع مشکلات مربوط به ویزای رانندگان و شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی را یادآور شد.

براساس این گزارش سرگنی آرستیف، معاون وزیر حمل و نقل روسیه نیز گزارشی از آخرین وضعیت حمل و نقل جاده‌ای در روسیه فدراتیو ارائه کرد و اظهار داشت: روسیه دارای ۹۰۰ هزار کیلومتر راه است و با وجود چنین ظرفیتی باید ساختار مدیریتی جدیدی در قالب کریدور شمال - جنوب تعریف شود.

وی از موافقت وزارت حمل و نقل روسیه در خصوص بازگشایی مسیر داغستان برای تردد کامیون‌های ایرانی خبر داد و گفت: البته دستگاه‌های دیگری نیز باید مباحث مربوط به ایمنی را در این زمینه بررسی و تصمیم نهایی را اخذ کنند.

در ادامه دکتر افندی‌زاده، حمل و نقل را شاخص پیشرفت کشورها عنوان کرد و گفت: ما به دنبال کریدورهای ترانزیتی هستیم که کم‌هزینه و دارای امنیت بیشتری باشد.

وی با اشاره به رایزنی با طرف هندی در خصوص افزایش همکاری میان سه کشور مؤسس کریدور شمال - جنوب (ایران، روسیه و هند) اظهار داشت: عبور کالا از ایران بسیار ارزان و راحت است اما بسته بودن مسیر داغستان بر روی کامیون‌های ایرانی مانع گسترش همکاری‌های حمل و نقل

جاده‌ای دو کشور می‌شود و انتظار می‌رود این مسیر حداقل بر روی کامیون‌های تحت پوشش شرکت ایرسوتر که شرکتی مشترک بین دو کشور است، باز شود. این گزارش حاکی است در دیدار دکتر افندی‌زاده، رئیس صاحب سهم ایرانی شرکت ایرسوتر با رئیس صاحب سهم روسی این شرکت بر گسترش مناسبات متصدیان حمل و نقل ایران و روسیه از طریق شرکت ایرسوتر تأکید شد.

در این نشست دکتر افندی‌زاده ضمن اعلام توسعه فعالیت‌های شرکت ایرسوتر در راستای گسترش مناسبات حمل و نقلی دو کشور خاطر نشان کرد: تغییرات ساختاری در این شرکت ایجاد شده است به طوری که تمام مجوزهای لازم در ایران به شرکت ایرسوتر برای حمل و نقل مبدأ به مقصد و حتی مجوز حمل و نقل داخلی حمل کالا ارائه شده است که این امتیاز بزرگی برای این شرکت محسوب می‌شود. دیمیتری آنتونف رئیس صاحب سهم روسی شرکت مختلط امور حمل و نقل ایران و روسیه (ایرسوتر) نیز گفت: روسیه توجه زیادی به مسائل حمل و نقل ایران دارد و ما به عنوان سهامدار ایرسوتر علاقه‌مند گسترش فعالیت‌ها هستیم.

وی افزود: روسیه در حال حاضر در ایران پروژه‌های بزرگی همچون گازپروم، راه آهن تبریز - آذرشهر و نیروگاه شهید منتظری را در حال اجرا دارد و کالاهای زیادی باید به این مقاصد حمل شود که این اقدام می‌تواند توسط شرکت ایرسوتر انجام شود. همچنین کالاهای سنتی چینی و هندی نیز به بازار روسیه وارد می‌شود که ما در پی روش‌های جدیدی برای حمل این قبیل کالاها هستیم.

وی در ادامه خاطر نشان کرد: توسعه فعالیت شرکت‌های فورواردر قوی می‌تواند به توسعه تجارت بین دو کشور کمک کند.

در این جلسه با توجه به اهمیت موضوع، یولیا زوریکنا دستیار اول وزیر حمل و نقل روسیه نیز حضور داشت. وی با اشاره به اینکه در شرایط بحران‌های مالی و اقتصادی، توسعه کریدورهای ترانزیتی از اهمیت بسیاری برخوردار است، افزود: کریدور شمال - جنوب، کوتاه‌ترین مسیر ترانزیتی است و تشریک مساعی دو کشور در این زمینه بسیار مهم است. وی با بیان اینکه تأمین امنیت حمل کالاها در مسیر داغستان دشوار است، پیشنهاد گسترش حمل و نقل از راه‌های اقتصادی دیگر نظیر استفاده از امکانات حمل و نقل دریایی در بندر علیا را ارائه کرد.

گفتنی است در این دیدار آقایان عطرچیان رئیس هیئت مدیره شرکت ایرسوتر و الکساندر بالاشاکف مدیرعامل شرکت نیز حضور داشتند. ■



حمل و نقل چندوجهی و مزایای ملی و منطقه‌ای آن

سهم ما از این ترکیب

سید ابوالفضل جعفری نژاد



افزایش روزافزون جمعیت جهان، لزوم تولید بیشتر را به همراه دارد و هماهنگی با آن میزان جابه‌جایی کالا در سطح بین‌المللی نیز گسترش خواهد یافت. در این میان مهم‌ترین عامل برای سرعت بخشیدن به حمل و نقل کالا، یکسان‌سازی و هماهنگی فعالیت‌های متنوع در این صنعت است. با توجه به لزوم این هماهنگی و یکسان‌سازی در جابه‌جایی کالا در سال ۱۹۷۷ میلادی اتاق بازرگانی بین‌المللی سندی را دال بر تأیید حمل و نقل ترکیبی تصویب کرد. امروزه کنوانسیون بین‌المللی حمل و نقل چندوجهی تحت نظر کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد بر سیستم حمل و نقل جهانی نظارت می‌نماید. آنچه مسلم است این که توسعه سرویس‌های حمل و نقلی مؤثر که تأمین‌کننده نیاز بخش تجاری باشد در شرایط سیاسی و اقتصادی مطلوب، تحقق خواهد یافت. از یکسو دولت‌ها به منظور تشویق صادرات خود بر گسترش سرویس‌های حمل و نقلی تأکید می‌ورزند و از سوی دیگر سازمان‌ها و دست‌اندرکاران حمل و نقل به طور منظم درصدد یافتن راه‌هایی برای کاهش هزینه‌ها و مصرف انرژی هستند. شرکت‌ها و سیستم‌های حمل و نقل دریایی ایران چنانچه نتوانند به گونه‌ای خود را به شبکه ترانسپورت چندوجهی متصل سازند از مزایای رو به افزایش آن بی‌بهره مانده و توسعه آینده آن‌ها نیز با مشکل مواجه خواهد شد.

مزایای حمل و نقل ترکیبی

شیوه حمل و نقل ترکیبی مزایای بسیاری در مقایسه با شیوه‌های سنتی رایج ارائه می‌دهد. در سال‌های اخیر دولت‌ها نیز به طور مرتب درصدد یافتن راه‌هایی برای کاهش مصرف انرژی به ویژه در بخش حمل و نقل بوده‌اند.

سیستم‌های حمل و نقل ریلی در عین حال که ارائه‌کننده ظرفیت بالای خدمات هستند اما در مقایسه با سیستم‌های دیگر یعنی دریایی و جاده‌ای صرفه‌جویی بسیار در سوخت دارند. با توجه به اینکه راه‌آهن در اکثر کشورها، دولتی است، بنابراین دولت‌ها از این اهرم استفاده کرده سعی دارند سیستم‌های ریلی خود را به شبکه‌های بین‌المللی حمل دریایی و جاده‌ای متصل نمایند.

یک سرویس مشترک مرکب از کانتینر- کشتی‌های رو- رو، ریل و جاده اجازه خواهد داد، بار در بنادر به سرعت از یک وسیله حمل به وسیله دیگر منتقل شده و از تأخیر در تخلیه و بارگیری که در سیستم‌های سنتی رایج است و بالطبع هزینه‌های مترتب بر آن جلوگیری نماید.

حمل و نقل ترکیبی، بهترین شیوه بهره‌برداری را از واحدهای حمل و نقل و امکانات زیربنایی موجود در مقابل هزینه‌های رو به افزایش چه در مورد دستمزد و چه سرمایه‌گذاری‌ها امکان‌پذیر می‌سازد. این امر توسعه سرمایه‌گذاری‌های متمرکز را نیز تشویق می‌نماید.

با استفاده از سیستم حمل و نقل عبوری، تهیه و کنترل اسناد، تعرفه‌ها، مسئولیت‌ها و غیره بسیار سهل می‌شود و این امر به نوبه خود مزایایی در فاینانس و بیمه محمولات صادراتی عرضه می‌دارد.

ترانزیت سریع‌تر به ویژه در مورد کالاهای "CIF" منجر به پرداخت و دریافت سریع‌تر بهای کالاهای و هزینه‌های حمل می‌شود. به علاوه واردکننده با اطمینان از دریافت سریع کالا، موجودی انبار خود را به حداقل می‌رساند و از این طریق از مسدود شدن بخش عمده‌ای از سرمایه در گردش خود جلوگیری می‌نماید. هزینه نسبتاً پائین سیستم حمل و نقل ترکیبی، بهترین چشم‌انداز را برای بهره‌برداری از منابع جهانی نوید می‌دهد.

این شیوه به یکسان‌سازی فعالیت‌ها و کدهای مشترک در سطح بین‌المللی کمک می‌کند. مشخصه‌های مشترک برای کانتینرها، کدهای مشترک برای مسئولیت‌های شرکت‌های حمل و نقلی، تنظیم مدارک و غیره از این جمله‌اند. پیشرفت در این زمینه‌ها منجر به تفاهم و ایجاد اطمینان بیشتر در میان ملل تجاری شده و به توسعه بازرگانی بین‌المللی کمک خواهد کرد.

مزایا و کاربردهایی که با استفاده از سیستم‌های مشترک بدست خواهد آمد، مانند "ISO" برای کانتینرها و تجهیزات، منجر به حداکثر بهره‌برداری از سرمایه‌های موجود خواهد شد.

توانایی‌ها و قابلیت‌های سیستم‌های حمل و نقل ترکیبی، دورنمای خوبی برای حفظ و توسعه بازارهای صادراتی به شرکت‌های کشتیرانی می‌دهد.

کالاهایی که با استفاده از سیستم‌های ترکیبی حمل می‌شوند، معمولاً در شرایطی بهتر از طریق سنتی، به دست مصرف‌کننده می‌رسند. این امر مزیتی اصلی در توسعه کیفیت سرویس در اختیار مؤسسات حمل و نقل قرار می‌دهد.

اشکال مختلف عملیات حمل و نقل ترکیبی

کانتینر یزده کردن بار

کانتینر یزده کردن عبارتست از شیوه‌ای برای تقسیم‌بندی هر واحد کالا به صورتی که مناسب حمل با ریل، جاده، کشتی و کانال‌های آبی داخلی باشد. در واقع این سیستم از گذشته نیز وجود داشته است. بازرگانانی که قرن‌ها از طریق بنادر خلیج فارس کالاهای خود را تا سواحل شرقی آفریقا، هند، چین و جزایر جنوب شرقی آسیا حمل می‌کردند و در بازگشت از این مناطق کالاهایی به ایران آورده و از طریق خشکی آنها را تا مدیریتانه منتقل می‌کردند،

به طور عمده از دو نوع وسیله حمل و دو مسیر اصلی استفاده می‌نمودند. وسیله حمل و نقل آنها در دریا کشتی‌های بادبانی بود و در خشکی از نیروی کشتی ارابه و چارپایان سود می‌جستند که این مسیر خشکی بخشی از جاده معروف ابریشم را دربر می‌گرفت. در بررسی این نوع از حمل و نقل به این نتیجه می‌رسیم که بشر در طول قرن‌ها کالاهای و مایحتاج خود را با روش حمل و نقل ترکیبی جابه‌جا می‌کرده است، بدون آنکه برای آن تعریف یا مشخصات ویژه‌ای در نظر داشته باشد.

مدون شدن تعاریف علمی و روش‌های اجرایی حمل و نقل چندوجهی که ناشی از توسعه و گسترش روزافزون جابه‌جایی کالا در دریا، زمین و هوا می‌باشد همراه با افزایش میزان و تنوع این کالاهای و نیز بسط و توسعه روابط تجاری بین‌المللی، پیدایش نظام جدیدی را ایجاب می‌کرد که در آن کالا در حداقل زمان و با هزینه‌ای کم و با استفاده از دو یا چند وسیله حمل از نقطه‌ای به نقطه دیگر در جهان منتقل می‌شد. این نظام از اوایل قرن بیستم نقش خود را در تجارت جهانی آشکار نمود و در سال ۱۹۳۰ میلادی، زمانی که کشتی‌ها به نام کشتی‌های واگنی خوانده می‌شدند، در تجارت ساحلی آمریکای شمالی مورد استفاده گسترده قرار گرفت.

امروزه چهارمین نسل کشتی‌های کانتینری تکامل یافته و منافع کانتینر یزده کردن کالا در بسیاری از کشورها شناخته شده، به شکلی که حدود ۸۵ درصد کل بار خطوط منظم کشتیرانی، اینک کانتینر یزده می‌شود.

حمل و نقل جاده‌ای بین‌المللی

حمل و نقل بین‌المللی طی دهه گذشته شاهد گسترش سیستم حمل جاده‌ای بوده است. این امر به ویژه با استفاده از ضوابط کارنه- تیر که تسهیلات گمرکی را برای حمل کالاهایی که از مرزهای جاده‌ای عبور می‌کنند مجاز می‌دارد، تشویق گردیده است. با این وجود تقاضاهای فراوان برای ساخت کشتی‌های رو-رو و تأکید بر کاهش مصرف انرژی، ممکن است بر توسعه حمل و نقل جاده‌ای اثر منفی بگذارد. کشتی‌های چند منظوره، با تجهیزات لازم جهت حمل وسایل نقلیه با واگن و کانتینر به احتمال زیاد محبوبیت بیشتری خواهند یافت.

عملیات حمل کامیون با راه‌آهن

سرویس پیگی‌بک که شامل استفاده از جاده، ریل و کشتی‌های رو-رو است، یکی از اشکال اخیر حمل و نقل ترکیبی است. بهترین نمونه این سرویس در حال حاضر بین انگلستان و آلمان به وسیله شرکت "Kombiverkehr" که تحت نظارت مشترک صنایع راه‌آهن و حمل و نقل جاده‌ای آلمان است، اجرا می‌گردد. در این سیستم عملیاتی، تریلرهای جاده‌ای به وسیله کشتی از بندر "Harwich" (انگلستان) به "Hook" (هلند) یا از "Dover" (انگلستان) به "Ostend" (بلژیک) حمل و در آنجا بر روی واگن‌های راه‌آهن سوار شده به مراکز صنعتی تعیین شده در آلمان منتقل می‌گردند. پس از آن، این تریلرها مسیر خود را از طریق جاده تا پارکینگ صاحبان آنها ادامه می‌دهند.

طرح پیگی‌بک علاوه بر مزایای رایج ترانسپورت ترکیبی، مزایای دیگری را نیز ارائه می‌دهد:

(الف) کاهش زمان ترانزیت با استفاده از سرویس‌های مشخص جاده، دریا و ریل. (ب) عدم معطلی و تأخیر در بنادر (با توجه به قراردادهای گمرکی و ترانس شپیمنت).

(پ) عدم نیاز به مجوز حمل جاده‌ای بین شرکت‌هایی که بین انگلستان و آلمان فعالیت دارند.



ت) کیفیت بالای سرویس، همراه با نرخ‌های رقابتی.

ث) کارکرد کمتر و استهلاک و فرسودگی کمتر تریلرها و تجهیزات آنها.

ج) مستثنی شدن از مقررات و محدودیت عبور و مرور کامیون‌های سنگین و حمل کالا در تعطیلات آخر هفته که شرکت‌های جاده‌ای بین‌المللی مشمول آن هستند.

چ) امکان تنظیم ساعات کار رانندگان برای تطابق با مقررات "EEC".

ح) کاهش میزان سفر تریلر بر جاده و بالطبع آن کاهش میزان سوخت و صرفه‌جویی در مصرف انرژی.

خ) این شیوه بهترین اشکال حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای را با هم ترکیب می‌کند و مثال خوبی برای حمل‌ونقل چندوجهی است.

امروزه این سرویس در بسیاری از مناطق جهان اجرا می‌شود و با توجه به قیمت سوخت و سایر هزینه‌ها، استفاده از آن گسترش خواهد یافت.

کشتی‌های حمل واگن

بررسی‌های موجود نشان می‌دهد که در طی سال‌های آینده بسیاری از دولت‌ها توسعه سرویس‌های حمل‌ونقل ریلی را بر گسترش ناوگان جاده‌ای، در برقراری ارتباطات بین‌المللی خود، ترجیح خواهند داد، چه به دلیل صرفه‌جویی در مصرف انرژی و چه به دلایل زیست‌محیطی.

این امر به ویژه در مورد کشورهایی که درصد کاهش هزینه‌های سنگین ناشی از واردات مواد سوختی هستند، مصداق می‌یابد. بر همین اساس توجه به ساخت و استفاده از کشتی‌های رو-رو و توسعه کشتی‌هایی که در دو یا حتی سه عرشه قابلیت حمل واگن را داشته باشند، افزایش یافته است. همزمان، آخرین تغییرات تکنولوژی در ساخت واگن‌ها منجر به افزایش چشمگیر ظرفیت آنها شده است.

استفاده از کشتی‌های رو-رو در حد ایده‌آل زمانی رخ می‌دهد که مجموعه یک ترن کامل شامل کلیه واگن‌ها و لوکوموتیوها با استفاده از ترکیب کشتی و ریل بین دو نقطه حمل گردد. در این حالت هزینه‌های بندری و گمرکی و غیره به حداقل می‌رسد.

مزایای حمل‌ونقل ترن - کشتی رو-رو

الف) سهولت عملیات اسنادی و بارنامه که تنها به یادداشت میان دپوهای راه‌آهن محدود می‌شود.

ب) وجود انعطاف در چگونگی پرداخت هزینه‌ها، فرستنده و دریافت‌کننده بار هر یک می‌توانند به تنهایی تمام یا بخشی از هزینه‌ها را پرداخت نمایند.

پ) واگن‌های قطار دارای ظرفیت بار بزرگ‌تری نسبت به کامیون‌های جاده‌ای می‌باشند و بنابراین برای اقلام بزرگ‌تر مناسب‌تر است.

ت) این سرویس‌ها برخلاف حمل‌ونقل جاده‌ای بین‌المللی در داخل اروپا مشمول مجوزهای عبور "EEC" نمی‌شوند.

ث) در این سیستم نیاز به ایجاد تعادل در حمل بار رفت و برگشت وجود ندارد، زیرا واگن‌ها براساس نیاز بازار و توافق دو جانبه حمل می‌شوند.

ج) شواهد و بررسی‌ها نشان می‌دهد که تعرفه‌های بین‌المللی راه‌آهن در رابطه با تغییرات در قیمت سوخت به سرعت تعرفه‌های جاده‌ای افزایش نخواهد یافت.

چ) یک ترن با ظرفیت معادل ۲۵۰۰ تن با کنترل دو یا سه اپراتور از نظر مصرف سوخت و هزینه‌های مستقیم نیروی انسانی بسیار اقتصادی‌تر از یک کامیون با حداکثر ظرفیت ۴۴ تن و ۲ نفر راننده (اپراتور) است.

ح) برای حمل کالاهای خطرناک به دلایل زیست‌محیطی، ترن بر حمل‌ونقل جاده‌ای ارجحیت دارد.

یکی از مسائل عمده در ایجاد سیستم ریل-فری، هزینه سنگین ساخت تأسیسات بندری است که معمولاً شرکت‌های خصوصی و صاحبان خطوط

کشتیرانی قادر به انجام آن نیستند. در این حالت دولت‌ها از طریق کمک‌های مستقیم یا فاینانس به احداث زیربنای لازم (اتصال خطوط آهن به لنگرگاه و تأسیسات زیربنایی و جانبی) می‌پردازند.

در مجموع می‌توان گفت مزیت حمل‌ونقل چندوجهی ایجاد هماهنگی، سرعت و نظم در مراحل حمل است که در نهایت کاهش هزینه حمل را به همراه دارد. آثار این صرفه‌جویی در تجارت و تولید انکارناپذیر است. بر این اساس مجامع حمل‌ونقل جهانی و سازمان‌های بین‌المللی هر چه بیشتر کشورهای جهان را به استفاده از این سیستم ترغیب می‌نمایند.

حمل‌ونقل ترکیبی در ایران

تا مدتی قبل، حمل‌ونقل چندوجهی و مزیت‌های آن در ایران، برای کمتر کسی شناخت شده بود و اکنون نیز کاربرد این گونه حمل تا حدودی محدود و کمتر از توانمندی‌های عملی شرکت‌ها و متصدیان حمل‌ونقل بین‌المللی کشور است.

در ایران معمولاً متصدیان حمل‌ونقل، تنها به یک روش حمل کالا اکتفا کرده‌اند. برای مثال شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی بیشتر کار خود را در این خلاصه کرده‌اند که منابع بار را شناسایی کرده و ابزارهای مناسب حمل‌ونقل جاده‌ای را در اختیار فروشنده یا خریدار قرار بدهند.

شاهد هستیم که بیشتر شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای، نیز کاری جز این انجام نمی‌دهند که بار را با یک وسیله حمل جاده‌ای از مرکز تولید برای صدور به کشوری ثالث و بیشتر به اروپا منتقل کنند و یا آنکه بار وارداتی را از محل تولید خارج از کشور، به بازار داخلی می‌رسانند. آنها در حقیقت ارتباط خریدار و فروشنده را در هر دو شکل حمل وارداتی یا صادراتی، برقرار می‌کنند و در کمتر زمانی، مگر در زمان اضطرار و یا اجبار از ابزارهای دیگری استفاده می‌کنند. صاحبان کالا در ایران نیز به دلیل عدم آشنایی با سودمندی‌های حمل‌ونقل چندوجهی، اغلب خواستار حمل محمولات خود با یک وسیله هستند و تمایل ندارند که کالایشان دست‌به‌دست شود. اگر آنان از شرکت‌های حمل‌کننده می‌خواهند که برای مثال کامیون خوبی برای حمل محمولات آنها در نظر بگیرند، همچنین ترجیح می‌دهند با راننده کامیون نیز آشنا شده و توصیه‌های لازم را مطرح کنند و مطمئن شوند که راننده کامیون، باری را



قرار می‌گیرد. با توجه به اتصال خط آهن از بندرعباس تا سرخس اکنون مانعی در مسیر حمل کالاهای ترانزیتی کشورهای شرق دریای خزر از طریق ایران، باقی نمانده است.

متأسفانه کشور ما تاکنون توجه کافی برای توسعه حضور خود در آسیای میانه مبذول نداشته و در همین سال‌ها بخش عمده‌ای از کالاهای ترانزیتی منطقه به مسیرهای دیگری که از هیچ نظر قادر به رقابت با مسیر ترانزیتی ایران نیستند منتقل شده است. مهم‌ترین کار برای گرفتن سهم بیشتری از بازار، معرفی مسیرهای ایران به صاحبان کالاهای منطقه است.

در زمینه استفاده بهینه از امکانات حمل دریایی و راه آهن کشور باید گفت که هنوز حمل و نقل دریایی ارزان‌ترین روش حمل کالا در مقیاس انبوه بوده و بدیهی است که صاحبان کالا نیز می‌خواهند از همین وسیله برای رساندن کالاهای خود به سایر مناطق جهان بهره‌گیرند. باید توجه کنیم که با گسترش بنادر شمالی، ایران می‌تواند از تمامی توانمندی‌های ناوگان‌های دریایی، ریلی و جاده‌ای خود بهره‌گیرد. هم‌اکنون محمولات قابل توجهی از طریق بنادر انزلی و نوشهر ترانزیت می‌شود که حمل قسمت اعظم آن بر دوش ناوگان جاده‌ای است. اما در آینده با استفاده بیشتر از راه آهن، حمل کالای بیشتری امکان‌پذیر می‌شود. البته از ناوگان بزرگ باربری جاده‌ای کشور می‌توان همچنان در مسیرهایی که به سیستم راه آهن دسترسی ندارند استفاده کرد. در بخش‌هایی نیز می‌توان از این وسایل به عنوان حلقه اتصال میان دریا و راه آهن بهره گرفت.

نتیجه‌گیری

نقش ارتباطی جمهوری اسلامی ایران با تجارت کشورهای آسیای جنوب شرقی، استرالیا، هند، پاکستان، شرق آفریقا و کشورهای جنوب خلیج فارس با کشورهای "CIS" و ترکیه و اروپا و بالعکس و نیز قرار گرفتن در مسیر اروپا به کشورهای شمالی و شرق آسیا موقعیت منحصر به فردی را جهت انجام حمل و نقل چندوجهی به کشورمان داده است. امنیت و تأمین سلامت محمولات در داخل کشور نیز بر اهمیت این موقعیت ممتاز افزوده است. بر این اساس ورود به بازارهای جدید حمل و نقل چندوجهی برای استفاده و بهره‌برداری مناسب از این امتیازها به شدت احساس می‌شود.

امکانات موجود در ایران و تخصصی که شرکت‌های حمل و نقل بین‌المللی و نمایندگی‌های کشتیرانی در حمل محمولات صادراتی و وارداتی بدست آورده‌اند، چشم‌انداز درخشانی را برای آینده حمل و نقل چندوجهی در ایران، قابل دسترس ساخته است. ولی توفیق گسترش چنین عملیاتی مستلزم بازنگری‌هایی در روش‌ها و جایگاه مؤسسات مختلف در حمل و نقل کشور است که مهم‌ترین آن عدم شناخت جایگاه واقعی بخش خصوصی در این عرصه است. شناسایی و اهمیت دادن به شرکت‌های حمل و نقل غیردولتی و کوشش در جهت واگذاری سهم بیشتر از حمل به آنها باعث کاهش نقش چشمگیر شرکت‌های خارجی که سالانه مبالغ قابل توجهی ارز کشور را از دسترس اقتصاد داخلی دور می‌کردند، خواهد شد.

ایجاد و تقویت نهادهایی که قادر به اداره و اعمال حمل و نقل چندوجهی به نحوه شایسته باشند، بهبود زیربناها و تسهیلات حمل و نقلی و خدمات جنبی و ایجاد زمینه‌های استفاده بیشتر از حمل و نقل کانتینری، ایجاد امکان نگهداری کالاهای گمرک نشده در مسیر ترانزیت و در بنادر اختصاصی و کاهش در هزینه‌های حمل و نقل و دمو راژ و... تقویت بیمه‌های مختلف حمل و پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی حمل و نقل چند وجهی و کنوانسیون کانتینرها و... همگی می‌توانند با توجه به امکانات قوی موجود در کشور، زمینه‌ساز تقویت و توسعه حمل و نقل چندوجهی باشند. ■

که از آنان تحویل گرفته است، به همان صورت و در زمان مشخص به خریدار تحویل دهد. طبیعی است که در این صورت، متصدیان حمل و نقل نیز به راحتی نمی‌توانند از تمامی توانمندی‌ها و امکانات دسته جمعی حمل و نقل در داخل و یا همکاران خود در کشورهای مسیر بهره‌گیرند. حاصل کار، طول کشیدن جریان حمل کالا، به بار آمدن هزینه‌های اضافی و در نهایت، معطل ماندن سایر ابزار حمل و نقلی است که می‌توانست در یک برنامه حمل واحد، بکار گرفته شود. در حمل و نقل دریایی نیز بیشتر شرکت‌های کشتیرانی در مسیرهای منتهی به بنادر ایران فعالیت کرده و مسئولیت خود را در محوطه بندری تمام شده تلقی می‌کنند. پرداختن به نوع خاصی از حمل و نقل کالا موجب شده است که میان متصدیان حمل و نقل، در شاخه‌های مختلف آن نیز ارتباط منسجمی برقرار نشود. این امر باعث شده است که هر یک از مؤسسات درگیر در حمل و نقل بین‌المللی، در یک رشته خاص تجربه بیندازند و متخصصان کمتری وجود داشته باشند که بتوانند در پروژه‌های حمل و نقل مرکب، صاحب نظر تلقی شوند. در حقیقت شرکت‌های مختلف هر کدام راه خود را می‌روند و برایشان اهمیتی ندارد که سایر نهادهای حمل و نقل کشور چه توانمندی‌هایی دارند و تا چه حد می‌توانند در موفقیت این شرکت‌ها مؤثر باشند.

راه آهن نیز در این میان، راه خود را می‌رود و تمامی فعالیت خود را در داخل شبکه ۵۸۵۰ کیلومتری قلمرو داخلی، محدود کرده است و ارتباط چندانی میان کشتی و کامیون با راه آهن وجود ندارد، گرچه برای رساندن بار به مبادی بارگیری راه آهن، هم ناوگان دریایی و هم ناوگان جاده‌ای خدمات مستقیمی ارائه می‌دهند، راه آهن مشغول حمل بار در داخل شبکه سراسری است و گرچه هر سال دامنه فعالیت و حضور خود را در عرصه حمل و نقل پررنگ‌تر می‌کند، اما کماکان در داخل چارچوب بسته‌ای کار می‌کند که سایر نهادهای حمل و نقل، کمتر جای پای در آن دارند.

جمهوری اسلامی ایران به دلیل برخورداری از موقعیت خاص استراتژیک در سواحل خلیج فارس و ارتباط با کشورهای ساحلی دریای خزر، راه ترانزیتی مناسبی در اختیار کشورهای آسیای میانه قرار داده است که مزیت‌های آن با هیچ یک از راه‌های دیگری که کشورهای منطقه را به سایر مناطق جهان پیوند می‌دهد، برابر نیست. از این راه، هم کالاها با سرعت بیشتری به مقصد می‌رسند و هم بخش بزرگ‌تری از جهان در جرگه بازارهای در دسترس این کشورها

چند وجه از حمل و نقل

نگاهی کوتاه به حمل و نقل ترکیبی

مصطفی مقانی

بنادر و پایانه‌های بارگیری است؛ چرا که شکل جدید تجارت جهانی نیازمند حملی سریع، ارزان و آسان‌تر از گذشته است و بنابراین مانع اصلی در تأخیر انتقال کالا، از یک زنجیره به زنجیره دیگر است. در چنین حمل و نقلی، هدایت منطقی کالاها، ذخیره‌سازی ایمن، بارگیری سریع و آسان کشتی‌ها، واگن‌ها و کامیون‌ها از مزایای این نوع از حمل و نقل می‌باشد. در صورت بروز هر گونه خسارت و تأخیر، متصدی حمل و نقل چند وجهی مسئول جبران آن می‌باشد. متصدی حمل و نقل چند وجهی برای تمام مسیر، یک سند حمل صادر می‌کند که بنا به درخواست فرستنده کالا می‌تواند قابل انتقال یا غیرقابل انتقال باشد. اکنون، جابه‌جایی کالا فقط به عنوان یک فعالیت مجزا در نظر گرفته نمی‌شود، بلکه کلیت آن سازماندهی می‌شود. این امر به معنای آن است که در زمینه حمل و نقل، آن را به صورت یکپارچه در نظر گرفته و درباره آن به شکل زنجیره‌ای از کل روابط صحبت می‌کنند. زنجیره‌ای که محدود به حمل و نقل فیزیکی نشده و شامل ذخیره، توزیع و ثبت اطلاعات مربوط به کالا نیز می‌گردد. چند

معمولاً در زمینه ترانزیت و حمل و نقل دریایی با عبارت‌های مترادفی همچون زنجیره‌ای (Intermodal)، چند وجهی (Multimodal) و ترکیبی (Cmbined) مواجه می‌شویم، که از میان این واژه‌های مختلف، کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل (UNCTAD) حمل و نقل چند وجهی را مناسب تشخیص داده و تعریف ذیل را (سال ۱۹۹۴ میلادی) در این مجمع ارائه کرده است: «انتقال کالا با استفاده از حداقل دو روش حمل (به عنوان مثال دریایی و ریلی) از مکانی در یک کشور به مکانی مشخص در کشور دیگر را حمل و نقل چند وجهی می‌گوییم، که با امضای تنها یک قرارداد حمل انجام پذیرد.» در کنفرانس وزرای حمل و نقل اروپا (ECMT) نیز تعریف زیر ارائه شده است: «انتقال کالاها با استفاده از چند زنجیره حمل و نقل و به صورت یکپارچه، بدون آن که هنگام بارگیری یا تخلیه بار از یک زنجیره به زنجیره دیگر کالاها جابه‌جا شوند.» هدف از چنین حمل و نقلی افزایش سرعت توزیع کالا با حذف اتلاف وقت در



حمل و نقل چند وجهی و موافقت نامه ترانزیت تجاری اکو

در تاریخ ۱۳۷۳/۱۲/۲۵ ایران با کشورهای آذربایجان، قزاقستان، پاکستان، ترکیه، قرقیزستان، تاجیکستان و ترکمنستان قانون موافقت نامه ترانزیت تجاری سازمان همکاری اقتصادی (اکو) را امضا کرد و طبق این قانون، مقررات این موافقت نامه در مورد کالاهایی که با وسایل نقلیه جاده‌ای، واگن‌ها، راه‌آهن، کشتی و هواپیما یا هرگونه ترکیبی از اینها حمل می‌شود، قابل اجرا خواهد بود. هدف از این موافقت نامه، ایجاد تسهیلات تجاری بین دو کشور عضو در زمانی است که کالاهای حمل شده باید در مسیر خود از کشور یا کشورهای عضو عبور کند.

این موافقت نامه نسبت به حمل و نقل کالا یا بدون بارگیری مجدد به صورت واسطه‌ای از روی یک یا چند مرز، بین اداره گمرک مبدأ یک کشور عضو و اداره مقصد کشور عضو دیگر در موارد عبور از قلمرو گمرکی کشور یا کشورهای عضو دیگر، قابل اجرا می‌باشد.

ایران، ترکیه و پاکستان سه کشور دریایی عضو اکو، این قابلیت را دارند که برای صادرات محصولات کشورهای محصور در خشکی این سازمان، فعالیت کنند. ایران نیز با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی و استراتژیک خود می‌تواند بازاریابی مناسبی در این خصوص داشته باشد.

گروه‌بندی کالاها، پالت نمودن بشکه‌ها، جعبه‌ها و صندوق‌های حمل کالا می‌باشد و منظور آن است که به طور مثال، بشکه‌ها به صورت یکی‌یکی در وسیله حمل (مثلاً کشتی) بارگیری نشده بلکه به صورت یک مجموعه، گردآوری شده و بر روی پالت قرار گیرند. پیشرفته‌ترین شکل تک محموله‌سازی، کانتینری‌سازی حمل کالا می‌باشد و به معنای آن است که کالاها جهت حمل، در یک کانتینر بارگیری شوند. با استفاده از این روش، چندوجهی‌سازی حمل و نقل خارجی در سطح گسترده‌ای میسر شده است. صاحبان کالا، حمل و نقل در-تا-در (door_to_door) را بر عهده یک متصدی حمل و نقل چند وجهی می‌گذارند که در امور شیوه‌های مختلف حمل متخصص بوده و ضمن برخورداری از یک شبکه بین‌المللی، مسئولیت کامل کل زنجیر حمل را نیز می‌پذیرد. این روش، حمل و نقل چند وجهی خوانده می‌شود.

اهداف اصلی چندوجهی‌سازی، توزیع هرچه سریع‌تر کالا و صرفه‌جویی هر چه بیشتر در سرمایه است. سرمایه غیرمولد از سطوح موجودی کالا (موجودی انبار)، واگن‌های غیرفعال یا تأخیر کشتی‌ها در بنادر حاصل می‌شود. بنابراین محدودیت سرمایه غیرمولد هم به محدودیت موجودی انبار و هم استفاده بهینه از وسایل حمل مربوط می‌گردد.

این اصول، مبنای سیستم تحویل به هنگام (JIT) را تشکیل می‌دهند. JIT یک روش تدارکاتی براساس مدیریت و کنترل دقیق سیستم‌های اطلاع‌رسانی و حمل و نقل است که هدف آن، کاهش موجودی بیش از حد در فرایند تولید می‌باشد. لازم به ذکر است که کاربرد این سیستم در بعضی بنادر، به ویژه برای کارخانه‌های تولید خودرو مصداق دارد.

JIT یکی از بهترین نمونه‌ها، در انتخاب رویکرد تدارکاتی است. تدارکات، روند بهینه‌سازی فعالیت‌هایی است که تحویل کالا از طریق یک زنجیره حمل و نقل به زنجیره دیگر را تضمین می‌کند. به منظور بهینه‌سازی کل سیستم، رویکرد تدارکاتی مشخص می‌کند که چه موقع، کجا و چگونه باید اقدامات لازم صورت پذیرد. در زمینه حمل و نقل کالا، این رویکرد به معنای تعیین دقیق محل، زمان و شیوه استفاده از هر یک از روش‌های حمل و نقل است.

توسعه حمل و نقل چند وجهی و ظهور JIT به طور قطع بر صنعت کشتیرانی تأثیر گذاشته است و پاسخ‌های اقتصادی دریافتی از بخش حمل و نقل دریایی، حاکی از مسئله تخصصی‌سازی و افزایش اندازه بوده است. ■

وجهی‌سازی، پاسخی است به این نیاز، که مبتنی بر تولید می‌باشد و حمل و نقل را به صورت یکپارچه می‌بیند.

به طور معمول این نوع حمل و نقل، با تبادل بار درون کانتینر یا ترپلر، میان شیوه‌های مختلف حمل و نقل سر و کار دارد. در این حالت کانتینرها و ترپلرها دارای اندازه‌های استاندارد و ویژگی‌های جابه‌جایی مشترکی هستند که به آنها امکان می‌دهد در صورت لزوم در طول جابه‌جایی بین مبدأ و مقصد به طور کارآمد انتقال یابند.

البته، این واقعیت که کالاها پیش از رسیدن به مقصد نهایی با شیوه‌های مختلف حمل می‌شوند، منظور اصلی حمل و نقل چند وجهی نیست و عامل کلیدی در این نوع حمل و نقل وجود مسئولیت یکپارچه است.

قدیمی‌ترین و شناخته‌شده‌ترین نمونه حمل و نقل چند وجهی، خدمات پستی است. فرد همراه با یک نامه یا بسته به اداره پست مراجعه می‌کند و در قبال پرداخت هزینه پست یک رسید دریافت می‌کند. سپس این محموله از مسیر زمین، هوا یا دریا تا مقصد نهایی حمل می‌شود و مسئولیت کل این روند بر عهده اداره پست است. حمل و نقل چند وجهی نیز از چنین مفهومی برخوردار است. در چنین شرایطی، متصدیان حمل و نقل چند وجهی یا در بسیاری موارد حق‌العمل‌کاران، نقش اداره پست را ایفاء می‌کنند.

از آنجا که الگوهای جدید تجارت نیاز به حمل و نقل سریع‌تر و مطمئن‌تر کالا نسبت به گذشته را دارند، مانع عمده در این نوع حمل و نقل که در هر نقطه ارتباطی مطرح است، روش‌های حمل است که می‌تواند موجب تأخیر و افزایش هزینه در کل زنجیره حمل و نقل یا سرعت بخشیدن و کاهش هزینه شود. به علاوه، هرگونه جابه‌جایی کالا خطر آسیب دیدن کالا را نیز به دنبال دارد. که می‌توان از طریق گروه‌بندی کالا در واحدهای بار، از شدت آن کاست. در اینجا منظور تک محموله‌سازی (Unitization) کالا است. نمونه خوب این نوع از





اینجا: چهارراه ترانزیت است

باز تعریف وظایف مدیریتی در چهارچوب اهداف و رسالت ها

حمید ودادی

آشاره

در ادبیات دریایی، دریاها و سواحل هر کشور را نه فقط مربوط به جغرافیای سیاسی آن کشور، بلکه آن را مرزهای بین‌المللی کشور تلقی می‌کنند. به مفهومی، دریا و ساحل، مرز هر کشور دریایی با جغرافیایی اقتصادی بین‌الملل تلقی می‌شود. امروزه، محدود رویکردهایی بر جایگاه چنین مرزی، که محرک ۹۰ درصد مبادلات تجاری است، وقوف و اشراف ندارند. عمده افرادی که این نوع نگاه را دارند، می‌دانند که بین موقعیت پویا و رکود و کندی هر اقتصاد با مرز دریایی، یک رابطه معنادار برقرار است. مطابق رابطه ریاضی، این معنا، از طریق محاسبه Maritime Dependence Factor در نسبت تجارت انجام شده از طریق دریا، بر حسب ارزش به تولید ناخالص ملی GDP به درصد بیان می‌شود. بخشی از بیان آن معنا، این است که نتیجه خروجی از نسبت فوق نشان می‌دهد؛ هر اندازه که سهم بهره‌برداری از نشانه‌های زیر فزون‌تر باشد، سهم MDF افزون‌تر است. نشانه‌های مورد نظر به شرح زیر هستند:

- طول مرزها با دریا و آب‌های بین‌المللی.
- حجم بهره‌برداری از قابلیت‌های سازماندهی شده یا خودانگیخته از مرزهای آبی، حمل‌ونقل دریایی و صنعت کشتیرانی.
- عمق ایجاد ارتباط بین مرزهای دریایی با سرزمین‌های پس‌کرانه.
- سطح ارتباط تجارت دریایی بین مرزهای دریایی کشور با کشورهای که می‌توانند در فضای برد-برد، هم‌پیمان تجاری از طریق SWAP (سوآپ)، ترانزیت و حمل‌ونقل ترکیبی باشند. این مقاله به تحلیل مزیت‌های ذاتی ترانزیت و ترجیح آن می‌پردازد.

اینجا آب و هوا و زمین به هم ساخته‌اند

بی‌هیچ مقدمه، جغرافیای طبیعی - اقتصادی کشور عزیزمان در پیوندی عمیق قرار دارند. هر چهار فصل سال را داریم، بر بستر چهار عنوان دریایی (دو دریا، یک خلیج همیشه فارس و یک اقیانوس) فرصت دریایی داریم، بر چهار جهت جغرافیایی و در هر جهت با سه کشور که در مجموع ۱۲ کشور عضو کریدور شمال - جنوب را تشکیل می‌دهند (هند، فدراسیون روسیه، قزاقستان، قرقیزستان، سوریه، ترکیه، اکراین، بلاروس، آذربایجان، تاجیکستان، عمان و ارمنستان)، هم عضو هستیم و بالاخره در مکانی استقرار داریم که به حق، چهارراه ترانزیت است. کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق دریای کاسپین، ارتباط با کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا از طریق خلیج فارس و دریای عمان، آری! اینجا چهار راه ترانزیت است.

در این چهارراه، چشم‌اندازهای روشن حکایت از رسیدن به حجمی معادل یکصد میلیون تن کالای ترانزیت در کریدور شمال - جنوب را می‌کند که معرف قابلیت برای عبور پرشتاب از ظرفیت فعلی بنادر موجود ایران در دریای خزر است. در این چشم‌انداز و در سویی از این چهارراه، دو بندر امیرآباد و انزلی، قابلیت بالقوه برای بیش‌ترازی از بنداری چون باکو، اکتائو و ماخاچ‌قلعه، به منظور حفظ و تحقق جایگاه ایران در دریای کاسپین هستند. این بندار به مثابه نقطه عطفی برای بندار شمالی و کانونی برای ارتباط با بندرعباس (بندر شهید رجایی) در خلیج فارس و چابهار بر کران دریای عمان از یک سو و بندر امام خمینی (ره)، بوشهر و خرمشهر از سوی دیگر هستند.

مزیت‌های چهارگانه فوق نشان می‌دهد که همجواری با آب‌های بین‌المللی نقشی فراگیر، در شتاب حرکت‌های اقتصادی، نه فقط در تجارت بلکه در تولید نیز دارد. به همان نسبت که یک اقتصاد بسته نمی‌تواند مانند یک اقتصاد باز از کشتیرانی استفاده نماید، به همان نسبت نیز یک اقتصاد فاقد ارتباط با دریا نیز، در فضایی بسته‌تر، نیاز بیش‌تری به جلب مزیت‌های حاصل از حمل‌ونقل دریایی احساس می‌کند و بر این اساس، سعی دارد تا آن را به نوعی جبران نماید. درست در همین نقطه است که "ترانزیت" رویکرد و مزیت خود را نشان می‌دهد. استفاده از این منطق، به مفهوم بهره‌برداری از مزیت‌های حمل‌ونقل دریایی، از طریق کشور رابطی است که به دریا راه دارد. پیمانی که برای دو طرف کارگزاران آن، شرایط برد - برد دارد. برد برای کشوری که به دریا راه دارد و برد برای کشوری که به دریا راه ندارد.

شرایط برد برای هر دو کشور از این جهت فراهم می‌آید که آنان به خوبی قادر می‌شوند تا با ارتقاء بهره‌وری از طریق استفاده از برتری‌های هر یک از سامانه‌های حمل‌ونقلی (حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و پیوسته) به نحوی که ترکیب مناسبی از آنها، شرایط بهینه و مطلوب اقتصادی را جهت انتقال کالا (و یا مسافر) فراهم سازد، استفاده کنند. این سیستم که "حمل‌ونقل ترکیبی" نامیده می‌شود، موضوع "ترانزیت" را دربر گرفته و برای دو دسته کشور مورد اشاره، ایجاد منفعت می‌کند.

در این چهارراه ترانزیت، نیازمند استقرار سامانه‌هایی هستیم که به طریقی هم‌افزا، موضوع ترانزیت را "مدیریت" نمایند. مدیریتی که بنا بر مطالعات میدانی در فضاهای ترانزیتی کشور، شامل نکات زیر می‌شود.

مدیریت ارتباطات بین‌الملل

در ابتدا قابل شرح می‌داند که نظر این نگارنده از طرح وضع مدیریت، هیچ‌گاه استقرار عناوین و ردیف‌های شغلی و یا به عبارتی، تعریف سمت‌های جدید سازمانی نیست، بلکه منظور نگارنده، تعریف و یا به عبارتی بازتعریف وظایف مدیریتی است که در چارچوب اهداف و رسالت‌ها و شرح وظایف سازمانی کم‌رنگ شده است. به مفهوم دیگر، نگارنده خواهان تقویت چنین رویکردهای

وظیفه‌ای - مدیریتی، برای توسعه فعالیت‌های آمودوشدی در این چهارراه است. با توجه به توضیح فوق، موضوع ترانزیت، موضوعی با محتوای ارائه خدمت است. در شرایط معاصر اقتصاد تجاری، "رقابت" و "ارتباطات" همچون دو پادشاه در یک اقلیم هستند. با این تفاوت که هم می‌جنگند و هم به یکدیگر تکیه دارند و چون با هم نسل‌زند، وای به دکان بقالی! از این‌روی، مدیریت ارتباط بین‌المللی و در یک فضای به شدت رقابتی شده، می‌کوشد تا با ایجاد رغبت و تمایل، بی‌توجهی‌ها نسبت به مزیت‌های ترانزیت از مسیرهای ترانزیتی را کاهش دهد.

ترانزیت، ارائه یک خدمت است برای تکمیل زنجیره خدمات تجاری و بازرگانی. این مفهوم نیاز به مدیریت ارتباطات دارد. در این مدیریت، سعی می‌شود تا نسبت به جذب مشتری و آن هم، مشتری از همه نوع اقدام شود. مشتری تجاری، مشتری حمل‌ونقلی دریایی و جاده‌ای، مشتری صاحبان کامیون، مشتری صاحب بار، مشتری بیمه و بانک، مشتری به مفهوم تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان و مصرف‌کنندگان از جمله‌ی اصلی‌ترین مشتریان هستند. نمایه اصلی مطلوب بودن شرایط ترانزیت برای هر کشور مستقر در کریدورهای ترانزیتی را می‌توان در پهنه و گستره مشتریان فوق مشاهده کرد. به عنوان مثال، نمایه وسایل حمل‌ونقل (صاحبان کامیون) و تنوع و طیف ملیت‌ها که در یک کشور و در مسیرهای ترانزیتی تردد می‌کنند، حکایت از سطح و حجم فعالیت‌های ترانزیتی و به مفهومی کلی‌تر، سطح ارتباطات برای جلب مشتریان ترانزیتی دارد.

مثال دیگر را می‌توان در نمایه مرزهای ترانزیتی دید که هر اندازه که بیش‌تر باشند، نشان‌دهنده پهنه سطح ارتباطات و مدیریت مطلوب ارتباطات برای ایجاد تمایل جهت بهره‌برداری از ترانزیت است. در شرایط حاضر، دارای ۵ مرز فعال ترانزیتی هستیم که برای ۸۱ درصد از کل ترانزیت، نقش‌آفرین هستند. در این زمینه می‌توان با وسعت بخشیدن به دامنه ارتباطات، سایر مرزها را نیز فعال نمود. گوادار، چابهار، بندر امام خمینی، خرمشهر، اینچه‌برون و امیرآباد، از جمله قابلیت‌های بالقوه محسوب می‌شوند که قادر هستند تا با حجم فعالیتی افزون‌تر، موجد ارزش‌های حمل‌ونقلی بیش‌تری باشند.

بندرعباس فعال‌ترین است و به خوبی قادر است تا فضاهای بیش‌تری را در ترانزیت، تجربه نماید. سهم ما از حدود ۱۰۶ هزار دستگاه کامیون حامل بار ترانزیتی، ۷۸ هزار دستگاه کامیون است (آمارها متعلق به نیمه دوم سال ۱۳۸۶ است)، پس از این کامیون‌های ترک با ۱۹ هزار دستگاه کامیون، دومین سهم را دارند. سهم کامیون‌های ایرانی، ۷۳ درصد و سهم کامیون‌های ترک ۱۸ درصد است. سهم کامیون‌های آذری ۵ درصد می‌باشد. طیف فوق نشان‌دهنده، یک فاصله عمیق است. فاصله‌ای که می‌تواند در پناه تبلیغ، توسعه ارتباطات، رعایت انگیزه‌های رقابتی و کاربرد ظرفیت‌های حرفه‌ای، طیف مورد نظر را تنوع و وسعت بخشد.

مدیریت برای سامانه‌های اداری، ضوابط و مقررات

رقابت، فقط در شاخص قیمت و هزینه معنادار نمی‌شود، رقابت را نیز می‌توان در "زمان"، "فرایندهای انجام کار" و "تشریفات" اداری نیز جستجو کرد. در رقابت، ممکن است، مدیریت زمان و یا به عبارتی صرفه زمان، برای مشتریان بیش از صرفه قیمت، دارای ارزش باشد. گاه مشتری حاضر است قیمت بیش‌تری بپردازد، اما در زمان صرفه‌جویی می‌شود.

مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که ترانزیت و سطح تمایل به آن، با موضوع‌هایی چون مدیریت هزینه، مدیریت زمان، مدیریت فرایندها و مدیریت روابط اداری (تشریفات اداری) ارتباط تنگاتنگ دارد. عناصر یاد شده، تا آنجا دارای اثرگذاری بر ترانزیت هستند که آنها را جزو عناصر زیرساختی و در حد اثر جاده و ریل



صادرات مجدد و نسبت با حجم تقاضا.

- سطح زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و سهم تحرک نسبت به آن.
- سطح مقایسه بین بهره‌برداری‌های یک بخش و بهره‌برداری‌های سایر بخش‌های هم‌عرض.

با توجه به شاخص‌های یاد شده، می‌توان مزیت‌های در اختیار از قابلیت‌های جغرافیایی را با میزان بهره‌گیری از این قابلیت‌ها به مقایسه گرفت. چه توازن لازمه برقرار باشد و چه نباشد، اصل توجه به موضوع قابلیت‌های جغرافیایی که در مباحث توسعه، همواره از جمله‌ی زیرساخت‌های بی‌بدیل اقتصاد کشورها را رقم می‌زنند، نیازمند به مدیریت مستقل و واحد است.

توسعه ترانزیت در بخش حمل‌ونقلی برای هر کشوری که برخوردار از این گونه قابلیت‌های اقتصادی باشد، به عنوان یکی از راهکارهای توسعه منظور می‌شود. به طور معمول و براساس تاریخ توسعه ترانزیت کشورها، نشان داده می‌شود که جهت بهره‌گیری از این دست قابلیت‌های جغرافیایی، نیاز جدی برای حرکت در مسیر توسعه ترانزیت را در دستور کار قرار می‌دهد. اقداماتی که به مثابه روندهای تسهیل‌کننده هستند، عبارت‌اند: روان‌سازی قوانین و مقررات، کاهش تشریفات اداری، افزایش ایمنی و روزآمدسازی تکنولوژی برای استفاده از حمل‌ونقل هوشمند و تکنیکال محور (سیستم‌های GPS و RFID، سیستم شناسایی با فرکانس رادیویی) که باعث آگاهی و اطلاع صاحبان کالا از موقعیت مکانی محموله‌ها خواهد شد.

مقیاس‌های آماری تحرک جریان کالا (نقل و انتقال، جابه‌جایی، عرضه و تقاضا از حیث حجم، وزن و ارزش، آمار گمرکات، آمار گردش پول، سقف تجارت، آمار تعداد کامیونت‌ها و تریلرها و کامیون‌های فعال و...) معرف سطح ارزشی قابلیت‌های جغرافیایی است که به لحاظ طیف و تنوع گسترده و متغیرهای اثربخش (بازارهای تقاضا، نوع خاص کالاها، جمعیت، سطح روابط اقتصادی و سطح تقاضای کشورهایی که به دریا راه ندارند) نیازمند استقرار یک سامانه‌ی مدیریتی مستقل است.

در این چهارراه ترانزیتی، کشور ما بهره‌مند از موقعیت "ژئواستراتژیکی" همراه با موقعیت "ژئواکونومیکی" ویژه است. مزیتی که علاوه بر قرار داشتن در محل تلاقی دو کریدور شمال- جنوب و غرب به شرق که جزو دو کریدور از سه کریدور بزرگ دنیاست، می‌تواند فراهم‌آورنده موقعیتی خاص در افزایش سطوح هدفی کشور ما در فعالیتهای ترانزیتی باشد. در سویی از این قابلیت‌های جغرافیایی، بازارهای بزرگی وجود دارند و در حالی که راه به دریا ندارند و یا اگر هم داشته باشند به صلاح مشتریان و بازارهای هدف خود می‌دانند تا از مسیرهای ترانزیتی استفاده کنند، به شدت با تقاضاهای رو به گسترش مواجه هستند که نیاز آنها را به مسیرهای ترانزیتی، وسعت می‌دهد.

به شمار می‌آورند. تشریفات کنترل کالا، زمان برای تغییر وسیله حمل‌ونقلی و یا صدور مجوز تردد، حجم بالای فرایندها برای انجام مرحله‌ای ورود، عبور، خروج، از جمله سامانه‌های بازدارنده از کشش ذاتی و تحرک مورد انتظار ترانزیت هستند و این نیاز به تعریف بخشی از وظایف مدیریت دارد تا به اتکا یک بازتعریف و با رویکرد به اصل رقابت و تأمین منافع اقتصادی حاصل از ترانزیت، اهتمام به کاهش فرایندها با هدف مدیریت زمان و حذف تشریفات با هدف سرعت بخشیدن به گردش کار نماید.

بازتعریف مدیریت برای مدیریت ترانزیت

امروزه، ضرورت نهادهای سازی سامانه‌های موضوعی در هر بخشی از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و بالطبع در زیربخش اقتصادی، فعالیت‌های خدماتی، توزیعی و تجاری، ایجاب می‌کند تا تأکید بر اصل مدیریت واحد، به مفهوم واقعی کلمه و به تمامت معنا جاری و ساری شود.

چند مدیریتی، آن هم برخاسته از شرایط چندوظیفه‌ای، درک اصیل از یک موضوع مشخص را با ابهام مواجه می‌سازد. معنی واحد ترانزیت، مدیریت واحدی را طلب می‌کند. اثرات چندمدیریتی بر هر موضوعی، زمینه‌ساز از بین رفتن مفهوم واقعی آن موضوع می‌شود و همین سبب می‌شود تا "اصالت موضوع" کم‌رنگ و حاشیه‌ها، بیش‌تر از متن خود را نشان دهند. ضرورت دارد تا نسبت به تبیین یک سامانه مدیریتی، آن هم با رویکردی برخاسته از معنی اصیل و فراگیر "ترانزیت" و هدایت سایر سازمان‌های تصمیم‌گیر، به سمت یک اشتراک‌نظر مدیریتی اقدام مقتضی به عمل آید.

مدیریت قابلیت‌های جغرافیایی

قابلیت‌های جغرافیایی، از جمله‌ی ظرفیتهای اقتصادی، سیاسی و فرهنگی هستند که بهره‌مند از شاخص‌ها برای سطح‌گذاری ارزشی و برآوردهای مزیتی و حتی محاسبات مالی می‌باشند. موضوع این مقاله، بحث درباره این شاخص‌ها را فرصت نمی‌دهد اما به عنوان مثال می‌توان درباره شاخص‌های اقتصادی قابلیت‌های جغرافیایی، به چند مورد به شرح زیر اشاره کرد:

- وجود بازارهای اقتصادی در دو سوی مرز جغرافیایی و سقف جاری مبادلات به واحد پول.
- وجود مناطق آزاد در دو سوی مرز جغرافیایی و سقف جاری مبادلات به واحد پول و حجم مبادله.
- وجود تأسیسات صنعتی برای تولید بر پایه حجم تولید و ارزش معاملاتی.
- حجم تقاضا براساس گزارشات و حجم عرضه به بازار مرزی.
- در شرایط بندری یا منطقه آزاد صنعتی بودن، حجم تولید در چارچوب



مدیریت مزیت‌ها

بی‌دلیل نیست که مستقر در چهارراه ترانزیت هستیم. مزیت‌های ترجیحی سرزمینی ما، هم در ابعاد کمی و هم در ابعاد کیفی، مملو از نمایه‌های اقتصادی در این خصوص است:

- قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی با کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس.

- به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و وجود بنادر با قابلیت‌های شایسته و متناسب برای پاسخ‌گویی به نیازهای ترانزیتی. مانند بنادر شهید رجایی، امیرآباد و انزلی که از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی شمال- جنوب برخوردار هستند. علاوه بر این به بنادر شهید باهنر، لنگه، بوشهر، امام خمینی و نوشهر نیز که از جمله قابلیت‌های نقش‌آفرین هستند، می‌توان اشاره کرد که هر یک به مثابه مجموعه‌ای پویا و فعال، با تسلط بر نقش‌های حرفه‌ای، آماده ارزش‌افزایی هستند.

- امکان مطلوب و ایده‌آل برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای میانه از طریق محور ترانزیتی شرق کشور- چابهار- میلک.

- قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو.

- وجود ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل در بخش‌های حمل‌ونقلی کشور خاصه در چارچوب حمل‌ونقل دریایی، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت‌های جدید در زیرساخت‌ها و ناوگان ریلی، جاده‌ای و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور.

- استقرار در موقعیت مسیرهای ترانزیتی شمال- جنوب با محوریت بندرعباس تا بندر امیرآباد و بندر انزلی که بنادر دیگری چون بنادر چابهار، لنگه، بوشهر و بندر امام خمینی (ره)، می‌توانند به وجهی پویا نقش‌آفرین باشند.

- استقرار در مسیر ترانزیتی شرق- غرب از مسیر ترانزیتی از سرخس واقع در مرکز ترکمنستان شروع و تا بازرگان و جلفا ادامه می‌یابد.

- استقرار در مسیر ترانزیتی سرخس- بندر لاذقیه در سوریه از مسیر سرخس، خسروی، خانقین، حلب، بندر لاذقیه.

- استقرار در مسیر ترانزیتی شبه‌قاره هند به دریای مدیترانه و اروپا که از مسیر آسیای جنوب شرقی، هند و پاکستان را از طریق ایران، به دریای مدیترانه و اروپا متصل می‌نماید.

- مسیر ترانزیتی بندر امام خمینی (ره)، شلمچه، عراق.

- مسیر ترانزیتی محور شرق (بندر چابهار، میلک، فراه، قندهار، آسیای میانه).

قابلیت‌های یاد شده، تدوین و تبیین‌کننده نظریه چهارراه ترانزیتی کشور است. چهارراهی که هر یک از اجزای آن، خود بیان‌کننده جامعیتی از مزیت‌های ترجیحی است، مزیت‌هایی که ذاتاً نیاز به برخورداری از "مدیریت تخصصی" دارند.

کلام آخر و نتیجه

مطالعات توسعه، فرایندهایی را مشتمل بر "سرمایه"، "مدیریت"، "تکنولوژی" و "دامنه ارتباطات" در دستور کار قرار می‌دهد. این ادبیات برخاسته از یک تاریخ و رویه‌ای اجرایی در تاریخ کشورهای توسعه‌یافته است. در این خصوص، نیازمند پژوهش و تحقیق با تأکید بر "تطبیق و توسعه" هستیم^۲. وجود توانمندی‌های مدیریتی، زیرساختی و قابلیت‌های طبیعی و فرهنگ‌ساز که

حاصل سال‌ها تلاش منابع ملی، اعم از انسانی و سرمایه‌ای است، طبعاً عاملی برای افزایش انتظارات جامعه‌ی ملی برای نقش‌آفرینی‌های بیش‌تر و کسب سرآمدی‌ها است. وضع و ایجاد برنامه‌های توسعه‌ای نیازمند مدیریت است، طبعاً نهادهای پردازش‌کننده آن برای کشور ما، که بهره‌مند از طیف جامعه‌ای جوان، تحصیل کرده و با انگیزه است، ممکن و میسر است و روندهای فعلی حکایت از آغازی خوش دارد. ■

پانویس

۱. در سیستم حمل‌ونقل پیوسته، انتقال محموله، مثل فرآورده‌های نفتی و گازی با استفاده از خطوط لوله صورت می‌پذیرد. سامانه حمل‌ونقل پیوسته برای جابه‌جایی فرآورده‌های نفتی و گازی متداول می‌باشد.

۲. اشاره به ضرب‌المثلی است که می‌گوید: موش و گربه چون به هم سازند، وای بر دکان بقالی. در اینجا این‌گونه استفاده شده است که اگر "رقابت" و "ارتباطات" با هم نسازند، وای به دکان بقالی (تولیدکنندگان، بازرگانان و بازارهای مصرف).

۳. برای اطلاع بیش‌تر از موضوع تحقیق و پژوهش در مسیر تطبیق و توسعه به مقاله این نگارنده در فصلنامه "دیدگاه" شماره تابستان مراجعه شود.



واگذاری امتیاز، پاسخ‌گویی به نیاز

نگاهی به پروژه ریلی لندن بریج عربستان سعودی

نوروز محمدخانی



سازمان راه‌آهن عربستان سعودی (SRO) (یک نهاد دولتی مستقل مسئول ساماندهی و هدایت سیستم حمل‌ونقل ریلی این کشور) در اقدامی بنیادین بازسازی اساسی و همه‌جانبه زیرساخت ریلی کشور را مدنظر قرار داده است.

این سازمان با لحاظ کردن برنامه جامع توسعه راه‌آهن در نظر دارد حدود ۲۹۰۰ کیلومتر خط آهن به شبکه ریلی این کشور بیافزاید و تمامی شهرهای اصلی آن را با استفاده خطوط ریلی به یکدیگر پیوند دهد. پروژه لندن بریج (Landbridge Project) با ارزش سرمایه‌گذاری حدود ۵ میلیارد دلار آمریکا، هسته اصلی این برنامه جامع محسوب می‌شود. پروژه یاد شده در واقع نخستین خط اتصال ریلی را بین دریای سرخ و خلیج فارس فراهم می‌آورد.

پروژه لندن بریج

تا سال ۲۰۰۵ میلادی (زمانی که اجرای این پروژه مدنظر مسئولان ریلی عربستان سعودی قرار گرفت)، توجه چندانی به سیستم ریلی عربستان معطوف نشده بود. حمل‌ونقل هوایی و دریایی، سهم عمده‌ای از سرمایه‌گذاری عربستان را در حوزه توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل به خود اختصاص داده بود. سیستم ریلی موجود در این کشور تنها یک مسیر یک خطه با گیج (gauge) استاندارد بین ریاض و دمام (Dammam) در بخش شرقی شبه‌جزیره عربستان را دربر می‌گرفت.

پروژه لندن بریج توسعه خط آهن موجود شرق - غرب (که شهرهای جدّه، ریاض، دمام و جیل را به هم پیوند می‌دهد) و معرفی مشارکت بخش خصوصی در حوزه راهبری و تعمیر و نگهداری شبکه ریلی را دربر می‌گیرد. پروژه یادشده نخستین امتیاز از مجموع دو امتیاز انحصاری است که قرار است طی سال‌های آتی در بخش حمل‌ونقل ریلی به بخش خصوصی اعطا شود. این پروژه موارد زیر را دربر می‌گیرد:



پروژه ویسکونسنین سنترال و همکاریانش وظیفه داشتند ضمن ارتقاء خطوط متعلق به شرکت راه‌آهن آکابا (Aqaba)، یک خط ریلی جدید که معدن فوسفات ریح ال شادیا (Phosphatreich el Shadiya) را به خطوط ریلی موجود آکابا متصل کند، احداث کنند. در پروژه یادشده هیچ‌یک از اهداف تعیین شده به دلیل در اختیار نبودن آمادگی لازم و ناتوانی دولت اردن در تضمین موافقت‌نامه طرف‌های سوم برای اعمال تعرفه‌ها محقق نشد. تجربه اردن مشکلاتی را به تصویر می‌کشد که می‌تواند به پروژه‌های وابسته به درآمد‌های حاصل از کاربرد یا استفاده طرف ثالث حمله کنند. سرمایه‌گذاری در پروژه لند بریج بدون خطر نخواهد بود. در این پروژه برخی امور حقوقی و تجاری وجود دارد که لازم است پیمانکاران و سرمایه‌گذاران آنها در روند اجرای پروژه و انجام وظایف محوله مدنظر قرار دهند.

مبانی سرمایه‌گذاری مالی بخش خصوصی

بخشی از چالش پیش‌روی پروژه‌های عظیم، مانند پروژه لند بریج تلاش برای ایجاد هماهنگی هر چه بیشتر بین اهداف و منافع گروه‌های مختلف درگیر در پروژه می‌باشد. درک اهداف و نقطه‌نظرات گروه‌های دیگر نوعی پیش‌نیاز ضروری برای انجام مذاکرات جدی و منطقی و متعاقب آن دستیابی به الگویی کاربردی در مسیر نیل به نتایج موفقیت‌آمیز محسوب می‌شود.

تجربه نشان داده است که برای اجرای یک پروژه‌ی زیرساختی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برخی الزامات پایه‌ای (به قرار زیر) باید مدنظر قرار گیرد:

- پروژه باید برای افراد مایل به پذیرش خطر سرمایه‌گذاری مالی درآمدزا باشد.
- حقوق و تعهدات طرفین درگیر در پروژه باید مشخصاً تعریف و تدوین شود.
- بخش خصوصی باید شرایط و فضای قانونی و حقوقی برای حمایت از پروژه‌هایی که بخش خصوصی در آن مشارکت مالی دارند، فراهم آورد.
- حقوق بخش خصوصی به عنوان حامیان مالی یک پروژه در قبال حقوق بخش دولتی قابل دفاع باشد.

- بخش خصوصی و هم بخش دولتی باید به ایجاد و استقرار سازمان‌های پروژه، که استفاده از سرمایه خصوصی را پشتیبانی و تشویق می‌کنند مبادرت ورزند.
- بخش خصوصی باید اطمینان یابد که فضای سیاسی در منطقه‌ای که آنها در آن به سرمایه‌گذاری مالی می‌پردازند از ثبات برخوردار است.

گاهی اوقات به نظر می‌رسد که نهاد دولتی مسئول اجرای یک پروژه با محوریت تخصیص امتیاز انحصاری به بخش خصوصی عملاً می‌تواند تمامی خطرهای موجود را به بخش خصوصی انتقال دهد. مورد یادشده در تمامی پروژه‌های زیرساختی با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به تصویر کشیده شده است، اما نباید از نظر دور داشت که این هدف دست یافتنی نیست و باید توازن مناسب

• ساخت و راهبری یک خط ریلی جدید به طول ۹۵۰ کیلومتر بین ریاض و جدّه.

• ساخت و راهبری یک خط ریلی جدید به طول ۱۱۵ کیلومتر بین دمام و جبیل (بزرگ‌ترین شهر صنعتی در عربستان سعودی و میزبان بسیاری از صنایع پتروشیمی در کلاس جهانی).

• ارتقاء و راهبری خط ریلی موجود بین ریاض و دمام (۴۵۰ کیلومتر) برای افزایش ظرفیت و پاسخگویی به حجم افزوده ترافیک ناشی از پروژه لند بریج، ایجاد هماهنگی و انسجام بین خطوط جدید، خط ریلی ارتقاء یافته موجود و بنادر جدّه، دمام و جبیل و ریاض (بندر خشک) و توسعه، راهبری و مدیریت بندر خشک).

• راهبری حمل‌ونقل بار در خطوط ریلی جدید و خطوط ریلی موجود (به همراه تهیه و تدارک آلات‌ناقله اضافی و تا اعطای امتیاز انحصاری در حوزه مسافر) حمل‌ونقل مسافر در خطوط ریلی موجود.

• تعمیر و نگهداری خطوط جدید و خطوط موجود.

خطوط ریلی جدید یک خطه خواهند بود اما در زیرساخت ریلی وابسته (مانند پل و تونل) مسیر به گونه‌ای طراحی خواهد شد تا امکان ارتقاء دو خطه مسیر فراهم آید. به علاوه پیش‌بینی می‌شود که ترافیک کانتینری، باری (حمل‌ونقل عادی یا ترکیبی بار) کالاهای فله را نیز در مسیر ریلی لند بریج دربر خواهد داشت. با اجرای پروژه لند بریج در زمان سفر حدود ۵-۶ روز در مقایسه با حمل‌ونقل دریایی بار پیرامون شبه‌جزیره عربستان صرفه‌جویی به عمل خواهد آمد و مراکز اصلی صنعتی و مسیرهای کشتیرانی به همدیگر پیوند خواهند خورد. این پروژه همچنین زمینه ارائه خدمات مسافری بین کرانه‌های غربی و شرقی عربستان سعودی را فراهم خواهد آورد.

در امتیاز پروژه لند بریج شاخص‌هایی چون ساخت، راهبری و انتقال یا جابه‌جایی لحاظ خواهد شد. دریافت‌کننده این امتیاز انحصاری، مسئولیت طراحی، سرمایه‌گذاری مالی، ساخت، راهبری، تعمیر و نگهداری و در نهایت انتقال لند بریج را به دولت سعودی، برعهده خواهد داشت. دوره ساخت احتمالاً حدود سه سال و دوره تخصیص امتیاز حدود ۳۰ سال خواهد بود. زمین مورد نیاز برای اجرای پروژه لند بریج توسط دولت سعودی تهیه و در اختیار دریافت‌کننده امتیاز ساخت و راهبری این پروژه (به صورت اجاره به شرط تملیک و با نرخ اجاره اسمی) قرار خواهد گرفت. انتقال مسئولیت راهبری خطوط موجود به دریافت‌کننده امتیاز نیز ادغام متصدی فعلی یعنی سازمان راه‌آهن عربستان سعودی (SRO) را با راهبر جدید در پی خواهد داشت. سرمایه‌های اصلی سازمان راه‌آهن عربستان، مورد نیاز برای راهبری لند بریج به دریافت‌کننده امتیاز انتقال خواهد یافت، این روند با انتقال مدیریت SRO نیز همراه خواهد بود.

پیشنهاد دیگر (که در سال ۲۰۰۵ میلادی مدنظر قرار گرفت) احداث "خط آهن غربی" (Western Railway) بوده است. در احداث و راه‌اندازی این خط آهن جدید ۵۷۰ کیلومتری اتصال بین شهرهای جدّه، مکه، مدینه و یانبو (Yanbu) به عنوان هدف دنبال می‌شود و اتصال مجموعه این شبکه ریلی با راه‌آهن شرق-غرب سیستم ریلی با کلاس جهانی را شکل خواهد داد که سازمان راه‌آهن عربستان در جستجوی آن است. راه‌آهن غربی با مسیر ریلی جدّه-مکه و استقرار سیستم قطارهای سریع‌السیر عمدتاً به بخش مسافری و ارائه خدمات مسافری اختصاص خواهد یافت. توسعه راه‌آهن فعلی شمال-جنوب (که عمدتاً برای حمل‌ونقل مواد معدنی مورد استفاده قرار می‌گیرد) از سوی یک نهاد مستقل متعلق به SRO دنبال می‌شود.

چالش‌های پیش‌رو

رویکرد خصوصی‌سازی راه‌آهن عربستان سعودی در راستای برداشتن گامی جدی به سوی سیاست کاهش انحصار دولت در خاورمیانه و پررنگ‌تر شدن حضور بخش غیردولتی در این عرصه با اقبال مواجه شده است. در عین حال، مورد یادشده نخستین فرصت برای معرفی مشارکت بخش خصوصی در بخش ریلی توسط یکی از دولت‌های منطقه محسوب نمی‌شود. در سال ۱۹۹۹ میلادی، پادشاهی اردن امتیازی را به کنسرسیومی تحت هدایت ویسکونسنین سنترال آمریکا برای هدایت بخشی از سیستم راه‌آهن اردن اهدا کرد. در آن



بین منافع مشارکت‌کنندگان گوناگون و ذی‌نفعان در یک پروژه ایجاد کرد. مسئولان سازمان راه‌آهن عربستان این نکته را باید در جریان برگزاری مناقصه و اجرای پروژه لند بریج به ذهن بسپارند.

فضای حقوقی و نظارتی در عربستان سعودی

از آنجایی که پروژه‌ی لند بریج در عربستان فاقد هرگونه پیشینه قبلی است، در دسترس بودن، درکی روشن از فضای حقوقی و نظارتی برای پیمانکاران و سرمایه‌گذاران بسیار مهم و حیاتی است. به علاوه مدنظر قرار دادن فضای اجتماعی، سیاسی و تجاری عربستان سعودی و هماهنگ ساختن فرایند برگزاری مناقصه و تسهیلات لازم در این خصوص نیز بسیار حائز اهمیت خواهد بود.

بازنگری قوانین و مقررات محلی و پیشنهادات ارائه‌شده جهت اصلاح آنها باید هم قوانین مربوط به راه‌آهن و هم قوانین مربوط به کاربری عمومی (که به شکل غیرمستقیم با پروژه‌ی لند بریج ارتباط می‌یابد) پوشش دهد. در اینجا به برخی امور کلیدی داخلی اشاره می‌شود که احتمالاً برای بخش خصوصی با نگرانی همراهند:

شرایط اجرا و راهبری پروژه‌های ریلی در عربستان سعودی که از جمله‌ی آن می‌توان به حق سازمان‌های متعلق به بخش خصوصی برای احداث زیرساخت عمومی، قدرت اجرایی برای پیش بردن عملیات اجرایی ساخت، صدور مجوز، گواهی‌نامه برای عملیات ریلی، قوانین و مقررات ایمنی، قوانین مربوط به تعیین نرخ کرایه، حفاظت در برابر شیوه‌های حمل‌ونقل رقیب و قانون رقابت به قراری که از آن در صنعت ریلی و سایر بخش‌های حمل‌ونقل استفاده می‌شود.

• چارچوب نظارتی جدید با هدف تضمین امتیاز انحصاری اهداء شده و تأسیس شرکت دریافت‌کننده امتیاز انحصاری.

• ثبت شرکت براساس قوانین و مقررات عربستان سعودی.

• در اختیار داشتن اختیارات قانونی که براساس آن سرمایه‌های در اختیار سازمان راه‌آهن عربستان به بخش خصوصی انتقال می‌یابد و شرایط این انتقال (به ویژه سرمایه‌ها)؛ عودت دادن سرمایه و امکانات به دولت است.

• امور محاسباتی، مالیاتی مربوط به انتقال سرمایه‌های تجاری.

• قابلیت تخصیص یا انتقال قراردادهای منعقد شده موجود با طرف سوم در قوانین سعودی و تعمیم آن به قوانینی که با رضایت طرف سوم ارتباط خواهد یافت یا لازم است با نظارت سیستم قضایی به اجرا درآید.

• شرایط مربوط به استخدام کارکنان سازمان راه‌آهن عربستان بعد از انتقال، توانایی تغییر شرایط یادشده یا افزایش تعداد کارکنان یا ماهیت و عنوان مسئولیت‌های تخصیص‌یافته به هر یک از کارکنان.

• ارزش یا اعتبار توافقاتی‌های به عمل آمده در زمینه تخصیص سود یا سرمایه‌گذاری که باید با توجه به غیرقابل اجرا بودن (یا ممنوع بودن) ضوابط مربوط به پرداخت بهره، براساس قوانین اسلامی از ساختاری مشخص برخوردار

باشد.

• کاربردی نبودن سازوکارهای ایمنی برخوردار از استاندارد غربی در عربستان سعودی (برای مثال، امنیت واقعی را نمی‌توان به شکل مشارکتی در یک سازمان پروژه به دست آورد، هیچ‌گونه سازوکار مؤثری برای ثبت کردن امنیت در عربستان سعودی وجود ندارد و مفهوم یا تصویری از هزینه شناور به چشم نمی‌خورد، در نتیجه امنیت سرمایه اساساً ناکارآمد است).

• هر چند مفاد قانونی مربوط به خسارت نقدی معین (خسارتی است به صورت نقدی که به عنوان یکی از شرایط یک قرارداد تعیین می‌گردد) در عربستان قابل اجراست، اما هنوز هم فقدان نوعی آسودگی خاطر بازدارنده و سایر تمهیدات برای جبران این نوع خسارت در قراردادهای احساس می‌شود.

• مشکلات ناشی از اعمال یا اجرای استانداردهای مراقبت در عربستان سعودی، مگر آنکه نهادی حرفه‌ای یا سازمانی استانداردهای تحمیل شده را شناسایی کند، بدان معنی که برخی توافقاتی خاص، مانند توافق در زمینه مدیریت پروژه و راهبری و تأمین و نگهداری باید از ساختاری دقیق برخوردار شود.

• ابهام در بحث حکمیت یا داوری در عربستان سعودی، همراه با مشکلات ناشی از اعمال داوری‌های خارجی، اگر این‌گونه داوری‌ها مخالف با سیاست‌های دولت باشد.

• ضرورت پرداختن به برخی امور مربوط به انتقال سهم به عربستان سعودی، برای مثال مقدس شمرده شدن اجباری مفاد مربوط به حق شفعه در قانون شرکت و محدودیت‌های تحمیل شده به همکاران با سرمایه‌گذاری مشترک که با این نوع سرمایه‌گذاری توافق کردند.

به رغم محدودیت‌های یادشده، در اینجا باید به یکی از شاخص‌های مثبت اشاره کرد، اینکه در عربستان سعودی هیچ‌گونه کنترل تبادل ارزی وجود ندارد و دارایی‌های پولی را می‌توان آزادانه انتقال داد یا تبدیل به ارز دیگری کرد. ارزش ریال عربستان سعودی ثابت نگاه داشته می‌شود، نرخ مالیات اخیراً از ۴۵ درصد به ۳۰ درصد کاهش یافته است و به رغم حذف مالیات سفر، ضررها را اکنون می‌توان منقول ساخت.

امور مربوط به ساختار پروژه

در جریان تدوین ساختار پروژه لند بریج، بررسی برخی امور کلیدی الزامی خواهد بود:

• وجود مشترک یا تداخل در امور و فعالیت‌ها: این بحث در بخش بعدی جداگانه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

• استفاده مشترک از امکانات (سرمایه): آیا هیچ‌گونه تفکیک یا جداسازی مسئولیت برای راهبری و تعمیر و نگهداری امکانات ریلی بخش دولتی یا استفاده مشترک از امکانات ریلی وجود خواهد داشت؟ بی‌تردید آن دسته از امکاناتی که توسط بخش خصوصی دریافت‌کننده امتیاز راهبری نگهداری می‌شود باید توسط وی راهبری شود و مسئولیت نگهداری آن را بر عهده

گیرد. اما در مورد سرمایه‌هایی که در مالکیت و تحت کنترل نهادهای دولتی است یا سرمایه‌هایی که به صورت مشترک توسط دیگران مورد استفاده قرار می‌گیرد چه باید کرد؟

• **نحوه سرمایه‌گذاری (برای تأمین هزینه‌ها):** منابع مالی مورد نیاز برای پرداخت هزینه‌ها چگونه تأمین خواهند شد؟ آیا بخش خصوصی می‌تواند منابع مالی مورد نیاز را بدون دریافت یارانه یا دریافت وام از دولت تأمین کند؟ در گزارش سال ۲۰۰۰ میلادی بانک جهانی در مورد پروژه‌ی لند بریج، در مورد ضرورت مشارکت بخش دولتی در پروژه تأکید شده است. شکل مشارکت به عنوان عاملی بسیار مهم در جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نقشی حیاتی ایفا خواهد کرد. در استاندارد RFPQ (Request for Application to Prequalify) اشاره شده است که مشارکت دولتی زمینه را برای استفاده از امکانات با اجاره اسمی فراهم خواهد آورد. در واقع، به جای مشارکت بعدی توسط دولت، این امکان وجود دارد که بخش خصوصی با همان دریافت‌کننده امتیاز انحصاری بر پایه عنصر سهیم‌شدن در سود با دولت از امکانات مورد نیاز استفاده کند. اما آیا مشارکت به جای زمین الزامی خواهد بود (الزامی که بی‌تردید باید در مقایسه با شرایط رقابت در مناقصه ارزیابی شود)؟

• **حقوق دولت:** آیا دولت مایل است در فرایند اجرای پروژه در قالب اهدای امتیاز انحصاری به بخش خصوصی یک سهام‌دار باشد؟ اگر این‌گونه است، ماهیت این مشارکت برابر چیست (برای مثال، به شکل سرمایه یا نقدی) و سطح کنترل وی به عنوان سهام‌دار چیست؟ شکل اختیارات دولت برای اطمینان از روند ساخت و تکمیل آن با پیش فرض واگذاری امتیاز به بخش خصوصی چه خواهد بود (و تعامل یا ارتباطات دوجانبه بین حقوق دولت و حقوق سرمایه‌گذاران خصوصی چگونه تعریف خواهد شد)؟

• **انتقال خطر:** تا چه میزان قرار است خطر به بخش خصوصی انتقال یابد؟ تا چه میزان بخش خصوصی (که امتیاز مشارکت به وی واگذار شده است) پذیرای خطر در زمینه وضعیت امکانات موجود، هزینه‌های ساخت و زمان‌بندی، هزینه‌های عملیاتی، حجم ترافیک بار، خطرهای مربوط به بیمه و خطر سرمایه‌گذاری مالی خواهد بود؟ انتقال خطر کامل به بخش خصوصی احتمالاً دست‌یافتنی است. برخی خطرها، به ویژه آنهایی که دارای بُعد سیاسی هستند (برای مثال، تغییر در قانون، مالیات، جنگ، تروریسم، ضبط دارایی‌های شخصی به نفع دولت و یافته‌های باستان‌شناسی) بی‌تردید باید در حوزه اختیارات دولت باقی بماند. آیا از حقوق سرمایه‌گذاران با تدوین موافقت‌نامه‌های مستقیم بر مبنای رویکردهای قانونی با تکیه بر سازوکارهای عملی در راستای جبران خسارت‌های وارده محافظت به عمل خواهد آمد؟

• **دسترسی آزاد:** برای تضمین دسترسی آزاد برای راهبران جدید چه تمهیدی باید اندیشید؟

• **قدرت‌های قانون‌گذار و ناظر:** در زمینه دسترسی ریلی، ایمنی، صدور گواهینامه، رقابت، قیمت‌گذاری چه نهادی نقش قانون‌گذار را ایفا خواهد کرد و چه سازمان‌هایی به اجرای قوانین خواهد پرداخت؟

• **امور مربوط به برنامه‌ریزی و زمین:** کدام طرف خطر و مسئولیت فرایند تصرف زمین و تضمین مالکیت مشروع آن را برعهده می‌گیرد؟ چه کسی مسئولیت پرداخت قیمت زمین و غرامت‌های آن را به مالکان زمین و کسانی که از حقوق استفاده از زمین برخوردارند بر عهده خواهد گرفت (هزینه‌های تصرف، ادعاهای مربوطه (کلیم) به تأثیر معکوس، کلیم‌های مربوط به مزاحمت و غیره) و چه کسی مسئول دریافت تأییدیه‌های ضروری برای برنامه‌ریزی خواهد بود؟

• **امور مربوط به طراحی و ساخت:** آیا الزامات سازمان راه‌آهن عربستان در زمینه ساخت و عملیات به اندازه کافی تعریف شده‌اند؟ آیا تحلیلی دقیق از خطرهای دوره ساخت به عمل آمده است و خطرها به صورت مناسب بین مشارکت‌کنندگان پروژه تقسیم خواهند شد (این نکته را به خاطر داشته باشید که امکان انتقال کامل خطر به بخش خصوصی وجود ندارد یا این امر مطلوب نمی‌باشد)؟

• **امور مربوط به راهبری و تعمیر و نگهداری:** فرض بر آن است دریافت‌کننده امتیاز انحصاری (بخش خصوصی) از آزادی عمل برای انجام وظایف در حوزه راهبری و تعمیر و نگهداری برخوردار خواهد بود. با این وجود، بخش‌هایی وجود

دارد که ممکن است نیاز باشد دولت همچنان به عنوان یک حمایت‌کننده به ایفای نقش بپردازد (برای مثال، مسئولیت‌های مربوط به تعیین خط‌مشی). مواردی دیگری چون راهبرد تأمین‌آلات ناقله، تمهیدات و جرایم در نظر گرفته شده برای عملکرد ضعیف (تعمیر و نگهداری ضعیف، عملیات اجرایی با تأخیر و غیره)، سطح تعهدات برای فراهم کردن ارتقاء سیستم در طول دوره در اختیار داشتن امتیاز، وضعیت سیستم در زمان واگذاری کار (زمان انقضای امتیاز) و هزینه‌های بازسازی از جمله شاخص‌هایی که باید مدنظر قرار گیرند.

• **امور مربوط به درآمد:** درآمدهای حاصل از پروژه لند بریج (نرخ‌های دولت یا تکیه بر درآمد مصرف‌کننده:

– محدودیت‌های اعمال شده بر روند اصلاح کرایه.

– خطر استفاده و سهیم شدن (مسئولیت مربوط به پیش‌بینی‌های ترافیک، در دسترس بودن ضمانت‌نامه‌های دولت در زمینه خطر استفاده).

– مسئولیت جمع‌آوری درآمد و بررسی و اعلام کمبود.

– تأثیر ناشی از سیستم‌های حمل‌ونقل رقیب (سیستم‌های موجود و جدید).

– فرصت‌هایی برای افزایش درآمد از طریق رشد و توسعه مرتبط.

وظیفه شناسایی، تحلیل و تخصیص خطر مسئولیتی وقت‌گیر است، اما اگر قرار باشد پروژه لند بریج با موفقیت به اجرا درآید این وظیفه باید بسیار مهم و حیاتی انگاشته شود. شناسایی موضوعات مشترک در سایر پروژه‌های مشابه (پروژه‌های امتیاز محور) تا حدودی امکان‌پذیر است. در نتیجه زمینه‌ی شناسایی و انتخاب رویکردی مؤثر برای تخصیص خطر فراهم می‌آید. با این وجود، وقتی پروژه‌های حمل‌ونقل مدنظر قرار می‌گیرند، انتخاب رویکردی استاندارد به دلیل برخی تداخل در امور به لحاظ فیزیکی (شاخص اجتناب‌ناپذیر این‌گونه پروژه‌ها) و اغلب به دلیل نقش‌هایی منحصر توسط سازمان راه‌آهن عربستان و بخش خصوصی دریافت‌کننده امتیاز انحصاری ایفا می‌شود به فرایندی دشوار تبدیل می‌شود.

تداخل در فعالیت‌ها

تداخل در فعالیت‌های این پروژه با فعالیت‌های بنادر یکی از شاخص‌های مثبت و اصلی پروژه لند بریج منافع حاصل از اتصال زمینی بین استان‌های غربی و شرقی عربستان سعودی برای ترافیک بار است. دسترسی به بنادر اصلی جده و دمام و بندر خشک ریاض بسیار مهم خواهد بود. اینکه چگونه بتوان این نوع ترافیک را با ضریب اطمینان بالا تضمین کرد موضوعی بسیار حائز اهمیت تلقی خواهد شد.

بنادر عربستان سعودی هم‌اکنون توسط بخش خصوصی با نظارت مقامات دولتی بنادر راهبری می‌شود. سازمان راه‌آهن عربستان در پاسخ به سؤالات مطروحه در استاندارد RFPQ خاطرنشان ساخته است که بندر خشک ریاض در کنترل مستقیم دریافت‌کننده امتیاز انحصاری قرار خواهد داشت که مسئولیت ساماندهی و راهبری بندر و جمع‌آوری درآمدهای حاصله را عهده‌دار خواهد بود. در RFPQ تصریح شده است که دولت در آینده، برخی تمهیدات را با هدف تسهیل در اجتناب از تداخل در امور با بنادر و توسعه و پیشرفت لند بریج مدنظر قرار خواهد داد، که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: بازنگری خدمات دریایی و هزینه‌های بندر.

ارائه برخی تخفیف‌ها به صاحبان کشتی‌ها، بسته به حجم بار بارگیری یا تخلیه شده.

ارائه ضوابط سخت‌گیرانه‌تر در زمینه کیفیت عملکرد و اعمال آن در قراردادهای منعقد با راهبران بنادر.

ایجاد تسهیل در روند کاهش تداخل در فعالیت این بخش و فعالیت راهبران بنادر و گروه‌های سوم مرتبط.

این‌گونه تمهیدات دولت و همکاری مقامات بندر، راهبران بنادر و اداره گمرک باید از طریق اعمال سیاست‌های مرتبط، الزامات قانونی ناشی از سیستم‌های قانون‌گذاری و الزامات قراردادی (تا حد مشخصی که پیمانکاران و سرمایه‌گذاران بتوانند به آن تکیه کنند) تضمین شود.

تداخل در فعالیت‌ها با سایر طرح‌های ریلی عربستان

پروژه لند بریج نخستین تلاش از مجموعه‌ی طرح‌های ارتقاء و توسعه سیستم



ریلی عربستان سعودی محسوب می‌شود. علاوه بر طرح احداث خط آهن مدینه و مکه تحت عنوان راه آهن غربی (Western Rail way)، طرح‌های دیگری نیز برای احداث مسیری دیگر تحت عنوان راه آهن شمال - جنوب با هدف اتصال معادن بوکسیت و فسفات در الزبیره (Al Zubairah) و الجلامید (Al Jalamid) برای دسترسی به امکانات مستقر در بندر رأس‌آزور (Ras Azur) واقع در خلیج فارس مدنظر قرار دارد.

لحاظ کردن تأثیر ناشی از سایر طرح‌های ریلی بر پروژه‌ی لندن بریج الزامی خواهد بود، برای مثال:

آیا در طرح‌های راه آهن غرب و راه آهن شمال - جنوب از رژیم ایمنی و اقتصادی نظارتی مشابه پروژه لندن بریج استفاده خواهد شد؟
آیا استفاده از استانداردهای مشترک در تمامی طرح‌های ریلی که قرار است عربستان سعودی به اجرا درآید الزامی است؟
آیا باید مالکیت مشترک برخی از سرمایه‌های متعلق سازمان عربستان لحاظ شود (اگر برای خط ریلی شرق - غرب و راه آهن غربی امتیازات جداگانه انحصاری به بخش خصوصی وجود داشته باشد)؟

تداخل در فعالیت‌ها با بخش مسافری

سازمان راه آهن عربستان سعودی در نظر دارد در خلال دوره‌ی ساخت نسبت به واگذاری امتیاز جداگانه بخش مسافری اقدام کند. تا زمان واگذاری امتیاز یادشده، دریافت‌کننده امتیاز پروژه‌ی لندن بریج مسئولیت راهبری و ارائه خدمات مسافری را در خطوط موجود بر عهده خواهد داشت. با این فرض که امتیاز راهبری مسافری به نهادی دیگر واگذار شود، برخی تداخل در فعالیت‌ها بین دو امتیاز یادشده وجود خواهد داشت، از جمله:

- واگذاری خدمات مسافری به دریافت‌کننده امتیاز راهبری بخش مسافری.
- ساماندهی و مدیریت دسترسی به ریل و دیو (از جمله تداخل بین خدمات باری و مسافری).
- رژیم مالکیت (دسترسی) برای تعمیر و نگهداری، ارتقاء زیرساخت.
- رژیم عملکرد جبران برای اختلال در ارائه خدمات یا تأثیر بر زیرساخت.

سایر تداخل در امور با گروه سوم

پروژه‌ی لندن بریج برخی تداخل در امور کلیدی را در سایر گروه‌های سوم دربر می‌گیرد که از آنجا می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

تداخل در امور ساخت با امکانات دولتی (برق، آب، گاز، فاضلاب، غیره).
تداخل در امور عملیاتی به زیرساخت گروه سوم (برای مثال شرکت ملی گاز عربستان سعودی پیمانکار کانتینری در بندر خشک ریاض)، نهادهای دولتی و سایر امکانات دولتی و اشکال دیگر حمل‌ونقل.

تداخل در امور سایر نهادهای دولتی مانند وزارت حمل‌ونقل (که بخشی از توافق‌نامه‌ی واگذاری امتیاز انحصاری را تشکیل خواهد داد)، وزارت دارایی (که هرگونه پشتیبانی یا حمایت دولت را برای دریافت‌کننده امتیاز انحصاری فراهم می‌آورد) شهرداری‌های محلی و کمیسیون سلطنتی جیبیر و یانبو (که مدیریت این شهر را بر عهده دارد و زمین مورد نیاز را برای ساخت لندن بریج در جیبیر ذخیره کرده است).

مدیریت و ساماندهی تسهیلات و امکاناتی که به طور اشتراکی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تعامل و ارتباط درونی به لحاظ عملیاتی در مناطق مرزی

ایجاد فرصتی جدید برای کسب درآمد در راه آهن‌های خاورمیانه، نظر کشورهای منطقه را به خود جلب کرده است. قاره اروپا با در اختیار داشتن مناطق مرزی بی‌شمار، منافع ناشی از تجارت سیستم ریلی اروپایی و غیراروپایی را با هدف پشتیبانی از ترافیک بار در نقاط مرزی مورد شناسایی قرار داده است. فرصت مشابهی ممکن است برای ایجاد خطوط ارتباطی ریلی بین شرکای تجاری در منطقه خاورمیانه وجود داشته باشد، بنابراین پرداختن به ایده ایجاد شرایط مناسب برای تعامل و ارتباط منطقه‌ای حاصل از مطالعات انجام شده توسط ESCWA و سایر آژانس‌های چندجانبه، باید مشخصاً مدنظر قرار گیرد.

نتیجه‌گیری

برای پیمانکاران و سرمایه‌گذاران بالقوه در بخش راه آهن خاورمیانه فرصت‌های درخشانی وجود دارد. هم‌زمان، برخی ابعاد پیچیده و چالش‌گونه در زمینه رابطه‌ی بین سیستم‌های حقوقی اسلامی و غربی به چشم می‌خورد که نیازمند توصیه‌های کارشناسی خواهند بود. بنابراین این نکته حائز اهمیت است که گروه‌های حقوقی و تجاری پیمانکاران و سرمایه‌گذاران باید هم با بخش حمل‌ونقل آشنا باشند و هم در زمینه قوانین داخلی و خارجی تجربه کافی را در اختیار داشته باشند، که به آنها امکان می‌دهد ضمن پیش‌بینی برخی پیچیدگی‌های حقوقی، با آنها منطقی برخورد کنند و زمینه برنامه‌ریزی مؤثر و کارآمد را برای اجرای پروژه فراهم آورند.

نگاهی بیشتر به پروژه لندن بریج

پروژه لندن بریج عربستان سعودی شبکه ریلی موجود در این کشور را به یک شبکه ریلی باری و مسافری با کلاس جهانی تبدیل خواهد کرد. با اجرای این پروژه امکان حمل‌ونقل بار در حجمی عظیم و نرخ رقابتی در مسافت طولانی فراهم خواهد آمد و هم‌زمان جابه‌جایی ایمن و راحت مسافران در اقصی نقاط این کشور امکان‌پذیر خواهد گشت.

این شبکه ریلی ضمن عبور از شهر ریاض (پایتخت عربستان) و ارائه خدمات به بندر خشک این شهر، شهرهای جدّه، دمام و جیبیل را به هم متصل خواهد کرد. این پروژه شاخص‌های زیر را دربر خواهد گرفت:

ساخت یک خط ریلی جدید به طول ۹۵۰ کیلومتر بین شهرهای ریاض و جدّه. ساخت یک خط ریلی جدید به طول ۱۱۵ کیلومتر بین بندر دمام و جیبیل. علاوه بر شاخص‌های یادشده، ارتقاء خط ریلی موجود بین شهر ریاض و بندر دمام، همراه با احداث خطوط ریلی جدید بین ریاض - جدّه و دمام - جیبیل در این پروژه لحاظ شده است.

دولت عربستان سعودی امتیاز ساخت و راهبری پروژه لندن بریج را از طریق انعقاد یک قرارداد ساخت - راهبری - انتقال (BOT) به بخش خصوصی واگذار خواهد کرد. قرارداد یادشده یکی از بزرگ‌ترین قراردادهای BOT خواهد بود که تاکنون در منطقه منعقد شده است.

کنسرسیومی متشکل از بانک سرمایه‌گذاری (UBS)، بانک تجارت ملی و راه آهن بین‌المللی فرانسه (SNCF International) توسط سازمان راه آهن عربستان سعودی (SRO) برای فراهم آوردن خدمات مالی و فنی برای پروژه لندن بریج عربستان انتخاب شده است.



اعلام برنده مناقصه پروژه لند بریج عربستان

در ۲۱ آوریل ۲۰۰۸ میلادی کنسرسیوم تارابوت (Tarabot) به عنوان برنده مناقصه ۵ میلیارد دلاری پروژه لند بریج عربستان سعودی معرفی شد. انتظار می‌رود کنسرسیوم یادشده طی مدت دوازده ماه به ظرفیت مالی مورد نیاز برای اجرا دست یابد و پس از آن عملیات اجرایی خیلی زود آغاز خواهد شد. کنسرسیوم تارابوت از هفت همکار سعودی و گروه استرالیایی آسیانو (Asciano) که راهبر ریلی پاسفیک نشنال (Pacific National) و شرکت بنادر پاتریک (Patrick) را در مالکیت خود دارد تشکیل شده است. این پروژه با امتیاز ۵۰ ساله ساخت، مالکیت و در نهایت انتقال امتیاز به اجرا درخواهد آمد. کنسرسیوم تارابوت ۸۰ درصد امتیاز و دولت پادشاهی عربستان سعودی ۲۰ درصد باقیمانده را در اختیار خواهند داشت. شبکه ریلی موجود بین دمام و ریاض به لحاظ فنی و زیرساخت ارتقاء خواهد یافت و یک خط جدید ۹۴۵ کیلومتری بین ریاض و جدّه احداث خواهد شد. ترافیک اصلی به حمل‌ونقل بارهای کانتینری و فله اختصاص خواهد یافت. آقای مارک رواز تون (Rowsthorn) مدیرعامل آسیانو در خصوص این پروژه گفته است: "لند بریج برای ما از جاذبه زیادی برخوردار است. این پروژه به رغم سرمایه‌گذاری محدود توسط آسیانو به دلیل بازار رو به رشد حمل‌ونقل ریلی بار، بسیار سودآور خواهد بود. همکاران ما از جمله سرمایه‌گذاران خوش‌نام سعودی و بین‌المللی هستند که در منطقه بسیار مورد احترام می‌باشند." آسیانو انتظار دارد ۵ درصد سهم کنسرسیوم تارابوت را به خود اختصاص دهد و در بخش پیمانکاران فرعی در حوزه راهبری و تعمیر و نگهداری به عنوان سهامداری مهم حضور جدی خواهد داشت.

عربستان سعودی، برگزاری مناقصه‌های جدید برای پروژه لند بریج

دولت عربستان سعودی و سازمان راه‌آهن سعودی با طرح شرایط اقتصادی جدید خواهان ارائه قیمت‌های جدید از چهار کنسرسیوم اصلی یعنی اجیلیتی (Agility) مادا (Mada) تارابوت و تراس (Tracc) شد. سازمان راه‌آهن عربستان سعودی با طرح این واقعیت که مفاد مالی اولیه در طرح اقتصادی جدید بسیار تغییر کرده است، بار دیگر مناقصه را به رغم معرفی کنسرسیوم تارابوت (به مدیریت شرکت داخلی اکوپاور و با حمایت مالی گروه بانکی به مدیریت BNP Paribas و کایون) به عنوان برنده مناقصه و معرفی کنسرسیوم تراس (به مدیریت گروه بن‌لادن سعودی و با حمایت گروه بانکی به مدیریت دوپچ بانک (Deutsche Bank) به عنوان ذخیره برگزار می‌کند. این واقعیت که بانک‌ها (که با دو کنسرسیوم موافقت‌نامه همکاری امضاء

کرده‌اند) ممکن است در شرایط کنونی دوران سختی را تجربه کنند (که این امر نگرانی‌هایی را در مورد اعطای وام ایجاد کرده است) و دولت عربستان سعودی مجبور شود، مبلغی بیش از رقی که قبلاً پیش‌بینی شده بود تأمین کند، دلیل دیگری بود که مقامات را به تجدید مناقصه با شرایط جدید واداشت. یکی از مقام‌های دولتی در این خصوص گفت: "از آنجایی که مدت زمان زیادی بین مناقصه‌ها سپری شده است، از هر چهار کنسرسیوم خواسته شد پیشنهادات جدید ارائه دهند. طی سال گذشته تغییرات زیادی به وقوع پیوسته است. بانک‌ها با شرایط سختی مواجه‌اند. یکی از امتیازات یا بهتر بگوییم نقطه قوت کنسرسیوم تارابوت، قدرت گروه بانکی متعلق به این کنسرسیوم بوده است، اما با توجه به شرایط جدید و بازار موجود، پول بیشتری باید تأمین شود." براساس برآوردهای به عمل آمده، اجرای پروژه لند بریج با هزینه‌ای بالغ بر ۷ میلیون دلار (۵ میلیون یورو) همراه خواهد بود، در پیشنهاد کنسرسیوم‌های یادشده کمترین مشارکت مالی دولت مشاهده شد، به همین علت آنها به عنوان برنده و ذخیره مناقصه انتخاب شدند. در پروژه لند بریج احداث یک خط ریلی جدید بین ریاض و بنادر جدّه و دمام پیش‌بینی شده است. به علاوه، عملیات مدرن‌سازی شبکه ریلی جدید بین دمام و ریاض و احداث یک خط ریلی جدید به طول ۹۴۵ کیلومتر بین ریاض و جدّه نیز در پروژه یادشده لحاظ شده است.

با گشایش خطوط ریلی جدید، امتیاز جداگانه راهبری برای ارائه خدمات مسافری بین جدّه، ریاض، دمام و جبیل واگذار خواهد شد. امتیاز یادشده راهبری و ارائه خدمات مسیر ریاض-دمام را دربر خواهد گرفت، که سازمان راه‌آهن عربستان هم‌اکنون مسئولیت راهبری آن را بر عهده دارد؛ برآوردها از ایجاد حدود ۳۰۰ میلیون مسافر-کیلومتر در این مسیر ریلی حکایت دارند. انتظار می‌رود زمان فعلی سفر از ۴ ساعت به ۲ ساعت و ۴۵ دقیقه کاهش یابد. انتظار می‌رود سفر ریلی از ریاض به جدّه نیز ۶ ساعت به طول بیانجامد که حدود نصف زمانی است که با اتوبوس طی می‌شود.

البیجی یکی از مقام‌های دولت عربستان در این خصوص گفته است: "ارزش تجاری پروژه لند بریج از حمل‌ونقل بار مشتق می‌شود. بر این باوریم که امتیاز راهبری مسافری ممکن است الزاماً از پشتیبانی دولت برخوردار شود."

خطوط جدید برای قطارهای مسافری با سرعت ۲۵۰ کیلومتر در ساعت و قطارهای باری با سرعت ۱۴۰ کیلومتر در ساعت طراحی شده است، اما این سرعت سیر عملاً از ۲۵۰ کیلومتر/ساعت به ۲۲۰ کیلومتر/ساعت برای قطارهای مسافری و ۱۴۰ کیلومتر/ساعت به ۱۲۰ کیلومتر/ساعت برای قطارهای باری کاهش خواهد یافت. قطارهای یادشده از بار محور معادل ۲۵ تن برخوردار خواهند بود. حداکثر شعاع قوس ۳۵۰۰ متر در زمین صاف خواهد بود. برای مسیر یادشده، استفاده از ریل‌ها با گیج استاندارد برای مسیر ریلی دوطرفه طراحی خواهد شد، هر چند در آغاز مسیر یک خطه (اما با خط کنارگذر و انشعاب برای قطارهای سریع‌السیر) خواهد بود.

در نظر است از سیستم CTC استفاده شود. انتظار می‌رود سیستم سیگنالینگ با سطح ۲ سیستم مدیریت ترافیک Raft اروپایی (ERTMS) منطبق باشد. گیج حامل برای تردد قطارهای کانتینری دابل استک (با قابلیت پشته‌سازی) مناسب است. قطارهای (با سیستم کشش دیزل) از ظرفیت کافی برای حمل ۴۰۰ TEUs برخوردار خواهند بود. انتظار می‌رود با اجرای پروژه لند بریج هر روزه بین ۳۵-۴۰ قطار باری و پنج تا شش قطار مسافری در این مسیر ریلی راهبری شوند.

راه‌آهن غرب، اساساً پروژه‌ای مسافری است. همه‌ساله میلیون‌ها زائر مسلمان در سفرهای حج از مکه و مدینه دیدن می‌کنند. این رویداد، به همراه ترافیک محلی خطوط جدید را بسیار پرتراфик خواهد ساخت، در نتیجه راهبری قطارهای مسافری دوطبقه اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. به گفته یکی از مقام‌های راه‌آهن عربستان برای توزیع و انتقال مسافران از ایستگاه‌های راه‌آهن جدید به ایجاد نوعی حمل‌ونقل ریلی حومه‌ای در شهرهای اصلی نیاز خواهد بود. ■

راه ابریشم ریلی

تلاش برای ایجاد پیوند ریلی آسیا و اروپا



در ماه نوامبر سال ۲۰۰۶ میلادی یک همایش بسیار مهم حمل و نقل، به همت کمیسیون اجتماعی و اقتصادی شورای ملل متحد در حوزه آسیا (UNESCAP) در شهر بندری پوسان کره جنوبی با هدف تدوین مبنای رشد و توسعه منطقه آسیا-اقیانوسیه (با ۴ میلیارد نفر جمعیت) برگزار شد. در جریان برگزاری این کنفرانس، نقطه نظرات حدود ۳۴۰ مقام ارشد، از جمله ۴۲ وزیر و معاون وزیر از ۴۱ کشور آسیایی و نمایندگان سازمان‌های بین‌المللی شرکت‌کننده در کنفرانس ارائه شد.

در حاشیه دیدار مقام‌های رسمی، مباحث و رویدادهای تجاری با محوریت دو رویداد اصلی یعنی نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و لجستیک از ۷-۱۱ نوامبر و مجمع بازرگانی حمل و نقل در حوزه حمل و نقل و لجستیک از ۸-۹ نوامبر، مورد بحث و تبادل نظر قرار گرفت.



تولیدکنندگان محلی این رویداد را بسیار غنیمت شمردند، به گونه‌ای که کشورهای مختلف منطقه از جمله جمهوری آذربایجان، مغولستان، افغانستان، ازبکستان، ایران و کشورهای جنوب شرق آسیا نمایندگان‌شان را با هدف دستیابی به بازارهای سنتی آن سوی آب و بازارهای جدید در حال پیدایش، به این کنفرانس اعزام کردند.

چشمگیرترین پیامد این رویداد تشکیل جلسه‌ای برای امضا یک موافقت‌نامه بین دولت‌ها، برای اجرای پروژه ریلی آسیایی-اروپایی (TAR) محسوب می‌شود. قرار است این پروژه برای احیای جاده ابریشم (اما با رویکردی کاملاً متفاوت) از خاور دور به اروپا (که رویای آن در سال‌های ۱۹۶۰ میلادی شکل گرفت) به اجرا درآید.

شبکه TAR (یکی از اصلی‌ترین پروژه‌های اسکاپ) به طول ۸۱۰۰۰ کیلومتر، از ۲۸ کشور عبور می‌کند. این پروژه به دو علت بسیار حائز اهمیت است، اولاً به عنوان نخستین گام برای ایجاد هماهنگی، انسجام و همکاری بین کشورهای آسیا-پاسفیک و رفع مشکلات اقتصادی و فرهنگی (که سال‌های پیش با ایجاد جاده ابریشم ایجاد شده بود) محسوب می‌شود و ثانیاً، با امتداد این شبکه ریلی به اروپا، زمینه اتصال ریلی بین دو قاره آسیا-اروپا فراهم می‌گردد.

انتظار می‌رود با راه‌اندازی این شبکه راه‌آهن، سهم ترافیک ریلی بین کره به اروپا (از کل بار تجاری حمل‌شده) از ۵ درصد فعلی به میزان ۱۳ درصد در سال ۲۰۱۱ میلادی افزایش یابد.

اگر از راه‌آهن ترانس-سیبری (TSR) (trans-Siberian) استفاده شود، فاصله دریایی ۲۳ هزار کیلومتری بین پوسان و مسکو از طریق اقیانوس هند به ۱۰ هزار کیلومتر کاهش می‌یابد. به علاوه با استفاده از شبکه ریلی TSR هزینه ۳۸۰۰ دلاری حمل دریایی هر کانتینر ۲۰ فوتی به ۲۷۰۰ دلار کاهش خواهد یافت. انتظار می‌رود اتصال شبکه‌های ریلی در آسیا-TSR، TCR (شبکه ریلی چین)، TMR (راه‌آهن منچوری)، TMGR (راه‌آهن مغولستان)، YKR (راه‌آهن کره) با فواید اقتصادی بسیار زیادی همراه باشد.

وزاری شرکت‌کننده در این کنفرانس، علاوه بر ایجاد یک شبکه ریلی واحد در خصوص مباحث جدید، مانند تلاش برای ایجاد سایر سیستم‌های حمل‌ونقلی، مانند بارانداز کانتینر درون ساحلی (ICD) بنادر خشک (Dry Ports) و گروه‌های توزیع خدمات به بحث و تبادل نظر پرداختند.

راه ابریشم ریلی

راه‌آهن جدید ناحیه قفقاز

کشورهای ترکیه، گرجستان و جمهوری آذربایجان موافقت‌نامه‌ای را برای احداث یک کریدور ریلی (که امیدوارند در نهایت اروپا را به آسیا متصل نماید) امضاء کردند. یک مسیر ریلی جدید از طریق ترکیه، گرجستان و جمهوری آذربایجان بخشی از راه ابریشم ریلی (مسیر قدیمی تجاری متصل‌کننده شرق به غرب) را تشکیل خواهد داد.

کشورهای ترکیه، گرجستان و جمهوری آذربایجان موافقت‌نامه‌ای را برای احداث یک مسیر ریلی به امضاء رساندند. احداث این خط ریلی ضمن بهبود وضعیت حمل‌ونقل بار بین کشورهای یاد شده، بار دیگر مسیر تجاری جاده ابریشم را، با ارتباط بین اروپا و آسیا احیا خواهد کرد.

این خط ریلی جدید، به طول ۳۰۰ کیلومتر که قرار است عملیات اجرایی آن سال جاری (۲۰۰۹ میلادی) پایان یابد، شهر کارس (Kars) در شرق ترکیه را به گرجستان متصل خواهد ساخت، همزمان مسیر ریلی ۳۰۰ کیلومتری موجود نیز احیا خواهد شد.

مقام‌های دولتی کشورهای یادشده امیدوارند این مسیر ریلی در نهایت به شبکه ریلی ترانس آسیا (Trans-Asia Rail Network) که احداث

آن هم‌اکنون مورد حمایت سازمان ملل متحد قرار دارد، متصل شود. وزرای حمل‌ونقل ترکیه، چین، گرجستان، جمهوری آذربایجان و قزاقستان برای بحث و تبادل نظر پیرامون پروژه یاد شده (که شاید روزی شاهد باشند، مسافران با قطار از لندن به چین مسافرت کنند) با یکدیگر دیدار کردند.

خط ریلی جدید منطقه قفقاز

مخالفت آشکار با حضور جمهوری ارمنستان

دولت آنکارا اخیراً برای برقراری ارتباطی نزدیک‌تر با جمهوری‌های گرجستان و آذربایجان-به ویژه برای نفت و گاز ورودی از ناحیه خزر-با ایجاد یک خط لوله، پیشگام شده است؛ با ایجاد این خط لوله، شهر باکو (پایتخت جمهوری آذربایجان) به گرجستان و بندر سیحان (از بندر ترکیه واقع در کرانه مدیترانه) متصل خواهد شد. جمهوری‌های تازه استقلال یافته در گذشته از طریق یک خط ریلی موجود در منطقه قفقاز (در زمان استیلای نظام کمونیستی) به یکدیگر متصل می‌شدند که به وسیله آن سالانه میلیون‌ها تن کالا جابه‌جا می‌شد، اما پس از فروپاشی شوروی سابق، این ترافیک به حالت تعلیق درآمد. راه ابریشم ریلی، ممکن است به بزرگرایی عظیم بین شرق و غرب تبدیل شود. همکاری منطقه‌ای بین ناحیه جنوب قفقاز و ترکیه با نهایی شدن اجرای پروژه باکو-تفلیس-کارس (BTK) وارد مرحله‌ای جدید شده است. راه ریلی یادشده با نام مستعار "راه ابریشم ریلی" جمهوری آذربایجان را (با ایجاد یک مسیر کمربندی و عدم عبور از کشورهای روسیه و ارمنستان) به جمهوری گرجستان و ترکیه متصل می‌سازد. اجرای این پروژه بی‌تردید زمینه‌ای ایجاد روابطی قوی بین این کشورها را فراهم می‌آورد. هر چند جمهوری گرجستان دیرتر از آنچه انتظار می‌رفت (به دلیل فشار لابی ارمنستان بر سیاست خارجی آمریکا برای توقف پروژه) به این جمع پیوست، اما براساس برنامه زمان‌بندی عملیات اجرایی پروژه تا سال ۲۰۱۰ میلادی با هزینه‌ای بالغ بر ۵۰۰ میلیون دلار به اتمام خواهد رسید.

اشغال مسیرهای شمالی و جنوبی توسط کشورهای ایران و روسیه نظر مقامات آمریکایی و اروپایی را به ناحیه جنوب قفقاز (به ویژه جمهوری آذربایجان، به عنوان پل بالقوه بین شرق آسیا و اروپا) جلب کرده است. جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه گام‌هایی را جهت ایجاد دالانسی ایمن برای اروپا و تقویت حمل‌ونقل بین آسیا و اروپا از طریق راه‌آهن BTK برداشته‌اند. عبدالله گل، رئیس‌جمهور ترکیه در جریان برگزاری نشست سه جانبه با حضور روسای کشورهای یاد شده، اظهار داشت: "این مسیر نه تنها این سه کشور، بلکه چین و لندن را به هم متصل می‌کند." به گفته خانم زینو باران (Zeyno Baran) مشاور ارشد و مدیر مرکز سیاست اروپا-آسیا، این پروژه نوعی همکاری سه جانبه را در منطقه فراهم می‌آورد. وی که به نشریه زمان (Zaman) گفت‌وگو می‌کرد، گفت که این خط ریلی (که زمینه دسترسی مستقیم از چین به اروپا را فراهم می‌آورد) به دلیل ایجاد ثبات و توسعه اقتصادی بسیار حائز اهمیت است. به گفته باران، پروژه‌ای از این دست در منطقه منحصر بفرد است. وی در ادامه افزود: «مشارکت غربی‌ها در پروژه‌های نفت و گاز عظیم و قابل ملاحظه بوده است؛ اما پروژه BTK کاملاً نتیجه دیدگاه‌های این سه کشور است.»

راه‌های ریلی ترانزیتی که اروپا را به آسیا وصل می‌کرد از سه مسیر (از طریق ارمنستان) به ترکیه امتداد می‌یافت؛ اما این روند با آغاز جنگ بین جمهوری آذربایجان و ارمنستان در خصوص اراضی ناگرونو-قره‌باغ متوقف شد. یک مسیر با عبور از کارس-گومرو-آیروم-مارنولی-تفلیس به گرجستان ختم می‌شد. دو مسیر دیگر از طریق آیسوان-قزاق-باکو و کارس-ایروان-نخجوان-باکو امتداد می‌یافت. ارمنستان نیز تمامی مسیرهای منتهی به آسیای مرکزی، روسیه و چین را بست. این گونه تنها ایران، خط اتصال تجاری

رجب طیب اردوغان، پس از مراسم امضاء قرارداد، اظهار داشت این تلاش گروهی و سرمایه‌گذاری مشترک، الگویی برای همکاری‌های منطقه‌ای خواهد بود و اینکه هر یک از ایستگاه‌های راه‌آهن پیام‌های صلح و دوستی به جهان ارسال خواهند کرد. وی تصریح کرد؛ اجرای این پروژه ریلی ضمن احیای راه تاریخی ابریشم، منافع هر سه کشور منطقه‌ای را تأمین خواهد کرد. در عوض الهام علی‌اف رئیس جمهوری آذربایجان، احداث این خط ریلی جدید را عامل ثبات و رفع مشکلات و رفتاری‌های منطقه قلمداد کرد.

دکتر ابراهیمف، ضمن اشاره به فراهم شدن زمینه اتصال بین چین و غرب و در نتیجه افزایش اعتبار و ارزش پروژه یادشده، گفت: این پروژه هم‌اکنون تمایل کشورهایی چون ازبکستان و چین را جلب کرده است و سران این کشورها ابراز تمایل کرده‌اند از راه‌آهن BTK برای انتقال کالاهایشان به بازارهای اروپا استفاده کنند. یک ترن ویژه، مسیر بین لندن و چین را بدون توقف طی خواهد کرد. بدین ترتیب، راه‌آهن BTK نقشی بسیار مهم در تجارت شرق- غرب ایفا خواهد نمود.

دکتر واکتنگ مایسای (Vakhtang Maisai) رئیس اتحادیه سیاست خارجی جمهوری گرجستان، گفت: قرن بیست و یکم با واقعیت‌های مربوط به جغرافیای سیاسی جدید، برای جامعه جهانی آغاز می‌شود. مقوله جهانی‌سازی و وابستگی‌های درونی اقتصادی، روابط بین‌المللی را بیش از پیش حساس و

است که ارمنستان آن را باز گذاشته است. احداث بخش پایانی راه‌آهن BTK (که کاراس را به مرز گرجستان متصل می‌کند) با انجام مراسمی ویژه با حضور روسای هر سه کشور آغاز شد. از کل مسیر احداث ۱۰۵ کیلومتر (۷۶ کیلومتر درون خاک ترکیه و ۲۹ کیلومتر بقیه بین مرز ترکیه و شهر اهلکلکی (Ahelkeleki) جمهوری گرجستان) باقی‌مانده است. گرجستان همچنین در نظر دارد خط ریلی بین اهلکلکی و تفلیس را بازسازی کند.

انتظار می‌رود پس از بهره‌داری این پروژه، بیش از یک و نیم میلیون نفر مسافر و ۳ میلیون تن بار جابه‌جا شود. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این خط آهن تا سال ۲۰۳۴ میلادی بیش از ۳ میلیون نفر مسافر و ۱۶ میلیون تن بار، جابه‌جا خواهد کرد. کل هزینه اجرای این پروژه ۵۰۰ میلیون دلار برآورد شده است که از آن ۲۰۰ میلیون دلار توسط گرجستان و باقی‌مانده توسط ترکیه پوشش داده خواهد شد. گرجستان همچنین از پشتیبانی جمهوری آذربایجان و ایالات متحده آمریکا برخوردار خواهد بود.

پروفسور رووشان ابراهیمف (Rovshan Ibrahimov) ریاست اداره روابط بین‌المللی در دانشگاه قفقاز، اظهار داشت که این پروژه برای هر سه کشور ذی‌نفع، حائز اهمیت است. وی افزود: پروژه یاد شده نخستین پروژه منطقه‌ای در تلاش برای ایجاد اتحاد و یکپارچه‌سازی منافع سیاسی و اقتصادی سه کشور محسوب نمی‌شود.



پویا می‌سازد. انسجام جهانی دیگر به اجرای پروژه‌های اقتصادی و سیاسی عظیم محدود نخواهد بود، بلکه پروژه‌های عادی منطقه‌ای نیز در این فرایند نقشی مهم ایفا خواهند کرد. دکتر مایسای، افزود: راه‌آهن BTK در این بعد قرار می‌گیرد که در آن اجرای پروژه یاد شده، زمینه ایجاد یکی از سیستم‌های کارآمد حمل‌ونقل و دالان انتقال انرژی شرق- غرب فراهم می‌آید. دکتر مایسای با اشاره به این نکته که راه‌آهن BTK به تقویت و افزایش انسجام منطقه‌ای منجر خواهد شد، اظهار داشت: راه‌آهن به تازگی زمینه انسجام کامل منطقه جنوب قفقاز با فرایند جهانی‌سازی و ایجاد توانمندی در گروه‌های درگیر در پروژه (جمهوری آذربایجان، گرجستان و ترکیه) را برای همکاری راهبردی، هم با اتحادیه اروپا به عنوان سردمدار اقتصاد جهان و هم با (اتحادیه کشورهای آسیای جنوب شرقی) آس‌آن (ASEAN) و مجمع پاسیفیک

پروفسور ابراهیمف به عنوان یک کارشناس علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، با نگاهی خوش‌بینانه فضایی سیاسی و اقتصادی این رابطه سه جانبه را بسیار مفید و مؤثر خواند؛ ”بهره‌برداری خط لوله انتقال نفت باکو- تفلیس- سیحان و خط لوله انتقال گاز باکو- تفلیس- ارض روم، به همراه عملیات موفقیت‌آمیز اکتشاف، زمینه را برای تحقق ایده‌های جمهوری آذربایجان فراهم آورده است. ترکیه و گرجستان تلاش‌های خود را برای تقویت روابط بین دو کشور افزایش داده‌اند که نتیجه آن اجرای پروژه خط آهن باکو- تفلیس- کارس بوده است.“

وی در ادامه افزود: رئیس‌جمهور ترکیه، در جریان دیداری رسمی از جمهوری آذربایجان تصریح کرد: زمان آن فرا رسیده است ایجاد یک منطقه ویژه اقتصادی را بین سه کشور منطقه، مدنظر قرار دهیم.

(Pasific Forum) فراهم آورده است.

در شرایطی که سه کشور منطقه در تلاش‌اند تا ناحیه‌ای مشترک را برای فعالیت‌های تجاری ایجاد کنند و شرایط لازم را برای مبادله کالا فراهم آورند، اما در عین حال این طرح به بیرون کردن جمهوری ارمنستان از تمامی پروژه‌های منطقه‌ای به سیاست دائم و تغییرناپذیر جمهوری آذربایجان و ترکیه تبدیل شده است. دکتر ابراهیمف در این خصوص، می‌گوید: جمهوری ارمنستان به دلیل منازعه با جمهوری آذربایجان و مناقشه تاریخی با ترکیه، در واقع از هیچ‌گونه روابط اقتصادی با همسایگان نزدیکش برخوردار نمی‌باشد. به علت مناقشه حل‌نشده قره‌باغ، خط لوله انتقال نفت باکو-تفلیس-سیحان و خط لوله انتقال گاز باکو-تفلیس-ارض روم، با ایجاد یک مسیر کمربندی (بدون عبور از خاک ارمنستان که نزدیک‌ترین مسیر را فراهم می‌آورد) احداث شد. در جریان عملیات ساخت راه‌آهن BTK ارمنستان در تنگنای اقتصادی قرار خواهد گرفت. رئیس‌جمهور گرجستان در جریان نشستی در شهر کارس، اظهار داشت: جمهوری گرجستان از طریق پروژه ریلی BTK در واقع پنجره‌ای را به سوی اروپا باز کرده است. در نتیجه تمجیبی نداشت که ارمنستان از هیچ تلاشی برای متقاعد کردن ایالات متحده برای بلوکه کردن سرمایه‌های مالی مورد نیاز گرجستان فروگذار نکند. به همین علت امضای پروژه دوبار به تعویق افتاد. اما در نهایت رئیس‌جمهور ترکیه، به گرجستان رفت و قرارداد را امضاء کرد. جمهوری آذربایجان قول داد بخشی از هزینه پروژه را از طرف گرجستان تأمین کند. این راه ریلی برای گرجستان نیز بسیار حائز اهمیت می‌باشد، زیرا این جمهوری تازه استقلال‌یافته در تلاش برای دست یافتن به استقلال بیشتر در منطقه قفقاز جنوبی و گریز از پیامدهای ناشی از مشکلات اخیر با روسیه، برای کاستن

میزان سلطه روسیه، باید به اجرای پروژه‌های جدید مبادرت ورزد. به گفته الیاس کمالف، کارشناس مسائل روسیه و اوکراین در مرکز پژوهش راهبردی آنکارا، بی‌تردید گرجستان از این نوع تلاش و همکاری منطقه‌ای بیشترین سود را خواهد برد. وی در ادامه می‌افزاید: «گرجستان فقیر به لحاظ منابع انرژی در نظر دارد به تأمین نیازهای انرژی‌اش بپردازد و پروژه‌هایش را مستقل از روسیه اجرا کند.»

به گفته مقامات جمهوری آذربایجان، از طریق این پروژه، روابط و مناسبات تجاری پیشرفت خواهد کرد و همزمان حمل‌ونقل ریلی کالا در مسیرهای طولانی جایگزین سایر شیوه‌های ترانزیتی خواهد شد، که در نتیجه بر بازدهی و کیفیت حمل‌ونقل تأثیر مثبت خواهد گذاشت. جمهوری قزاقستان نیز موافقت کرد به این راه‌آهن بپیوندد. کشورهای چین و قزاقستان پروتکل پشتیبانی با این سه کشور امضاء کردند. به گفته موسی پناهف، معاون وزیر حمل‌ونقل جمهوری آذربایجان، دو کشور چین و قزاقستان همواره آماده‌اند از این پروژه ریلی حمایت کنند. پناهف در جریان یک کنفرانس مطبوعاتی در باکو گفت: نخستین اطلاعات و اخبار حاکی از آن است که قزاقستان در نظر دارد سالانه ۱۰ میلیون تن بار از مسیر ریلی حمل کند. بینالی یلدریم (Binali Yildirim) وزیر حمل‌ونقل ترکیه در خصوص پروژه، گفت: این پروژه یک خط اتصال مستقیم بین ترکیه و جمهوری آذربایجان ایجاد خواهد کرد. این نکته مهم است که تمامی شرکت‌های کشتیرانی در منطقه از طریق ترکیه به اروپا و آسیا دسترسی دارند. این پروژه عظیم در توسعه روابط بین شرق و غرب و نیز بهبود مناسبات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی منطقه، مشارکت بسزایی خواهد داشت. ■

خط کشتیرانی والفجر ۸ از ایران به دوحه مجدداً برقرار می‌شود

در دیدار سفیر ایران با مدیر بندر دوحه و گمرک دریایی قطر اعلام شد که به زودی خط کشتیرانی والفجر ۸ از ایران به دوحه مجدداً برقرار خواهد شد.

بنابر این گزارش، به نقل از سفارت جمهوری اسلامی ایران در دوحه عبادا. سهرابی، سفیر جدید جمهوری اسلامی ایران در ادامه دیدارهای خود با مقامات قطری با محمد احمدالمهندی، مدیر بندر و گمرک دریایی این کشور دیدار و گفت‌وگو کرد. سفیر کشورمان در این دیدار با اشاره به روابط خوب و حسنه فی‌مابین ایران و قطر و عزم و اراده و تأکید جدی مسئولین عالی‌رتبه دو کشور برای توسعه و گسترش روابط بازرگانی و تجاری فی‌مابین، از اهتمام ویژه مسئولین قطری به ملوانان و لنج‌داران ایرانی تقدیر و تشکر کرد. سفیر کشورمان با اشاره به وجود مرزهای آبی بین دو کشور همسایه و مسلمان، بر ضرورت بهره‌برداری از این موهبت خدادادی و طبیعی برای ایجاد ارتباطات دریایی تأکید کرد و اظهار داشت: با توجه به وجود مرز دریایی بین ایران و قطر بنادر دو کشور شریان حیاتی و اصلی مسافرت‌های گردشگران و به ویژه تجار و بازرگانان و ملوانان

و لنج‌داران و ورود و خروج کالاهای ایرانی است و امیدواریم بر مبنای عزم و اراده راسخ سیاسی در نزد مسئولین عالی دو کشور، شاهد توسعه و گسترش روزافزون روابط بین مردم و دولت‌های ایران و قطر باشیم.

محمد احمدالمهندی مدیر بندر و گمرک دریایی قطر نیز در این دیدار با ابراز خرسندی از روابط خوب سیاسی بین دو کشور و اولویت کشورش برای توسعه و گسترش روابط با ایران به عنوان همسایه قدیمی و دوست قطر، بر روند رو به رشد روابط تجاری و بازرگانی قطر با کشورهای همسایه به ویژه ایران و برنامه‌ریزی برای توسعه و نوسازی بندر دوحه تأکید کرد. مدیر بندر و گمرک دریایی قطر از تلاش و پیگیری جدی برای کاهش و رفع کامل مشکلات و ایجاد تسهیلات بیشتر برای ملوانان و لنج‌داران و خدمه لنج‌ها و کشتی‌های ایرانی خبر داد که شامل افزایش مدت روادید ورود و نقش دادن به کسب و کار و تجارت و تهیه و حمل‌ونقل کالا از طریق بنادر دو کشور می‌باشد. وی همچنین از پیش‌بینی، طراحی و اجرای پروژه بازارچه بزرگ ایرانیان در برنامه توسعه بندر دوحه خبر داد که قرار است عملیات ساختمانی این بازار سال آینده

عملیاتی شود. با احداث این بازارچه امکان عرضه و فروش کالاهای متعدد و متنوع ایرانی در بندر دوحه و افزایش حجم کمی و کیفی ورود کالاهای ایرانی به قطر فراهم خواهد شد. از دیگر طرح‌های در دست پیگیری بین دو کشور که در این دیدار مورد تأکید قرار گرفت، احیای خط کشتیرانی بین بندر دوحه با بنادر شهرهای جنوبی کشورمان می‌باشد که در این راستا قرار است به زودی شاهد برقراری مجدد خط کشتیرانی والفجر ۸ از ایران به دوحه باشیم. مدیر بندر دوحه همچنین بر استقبال کشورش برای افزایش مسافرت‌های دریایی به این کشور از ایران با ساخت ترمینال‌های جدید ورود و خروج مسافر در بندر دوحه تأکید کرد و افزود: با ایجاد این تسهیلات، گردشگران و تجار و بازرگانان ایرانی می‌توانند با کشتی به دوحه سفر کنند. در پایان این دیدار سفیر کشورمان به همراه مدیر بندر دوحه و گمرک دریایی قطر از ساختمان جدید اداری و اقامتی لنگرگاه اختصاصی لنج‌های ایرانی و ترمینال‌های جدید مسافرتی بازدید به عمل آورد.

افق‌های جدید حمل و نقل

تغییر نقشه اقتصادی آسیای جنوب شرقی



اشاره

کشورهای مرتبط با پروژه «راه ابریشم ریلی» مانند کره جنوبی، چین، روسیه و کره شمالی در سمپوزیوم ASEM برای ایجاد هماهنگی در ایده‌های مربوط به احداث راه‌آهن فعالانه مشارکت دارند.

وزیر خارجه فنلاند در جریان برگزاری سمپوزیوم راه ابریشم ریلی نشست آسیا-اروپا (ASEM) برای اجرای پروژه راه ابریشم ریلی بسیار مشتاق نشان می‌داد. وی در سمپوزیوم تلویحاً تأکید کرد فنلاند به این پروژه بسیار علاقه‌مند است. حجم بار صادراتی کره به فنلاند از طریق راه‌آهن ترانس سبیری (TSR) طی دو سال گذشته ۵ برابر شده است. وزیر امور خارجه فنلاند، افزود: دولت فنلاند مایل است به مرکز لجستیکی اتحادیه اروپا تبدیل شود. وقتی شبکه ریلی داخلی کره، راه‌آهن TSR را فعال‌تر می‌سازد، لجستیک به دومین صنعت مهم در فنلاند تبدیل خواهد شد. وی همچنین از سخنان آقای پارک جونگ سونگ نماینده کره شمالی و مدیر امور هماهنگی بین‌المللی آژانس راه‌آهن، استقبال کرد. نامبرده گفته بود پروژه خط ریلی درون کره (Inter-Korean Railway link) به همراه پروژه راه‌آهن سبیری (Siberia Railway) بدون هیچ‌گونه مانعی به اجرا در خواهد آمد.

پارک جونگ سونگ نماینده کره شمالی، گفت: "ما اینجا آمدم تا بفهمیم دیگران چگونه فکر می‌کنند."

رقابت بین کشورهای حاشیه راه ابریشم ریلی، وضعیت آسیا در اواخر قرن نوزدهم را در ذهن تداعی می‌کند. در آن هنگام، کشورهای قدرتمند غربی به شمال شرق آسیا پا گذاشتند و به بهره‌برداری از منابع موجود در این منطقه و احداث راه‌آهن مبادرت ورزیدند. روسیه که بیشترین تمایل را به پروژه یادشده نشان

۲۱ کشور عضو ASEM، کمیسیون اروپایی و کشورهای غیرعضو ASEM که راه ابریشم ریلی از آنها عبور می‌کند، کشورهایی مثل کره شمالی، روسیه، مغولستان، قزاقستان، جمهوری چک، مقام‌های دولتی، کارشناسان بخش خصوصی و مقام‌های آژانس بین‌المللی همگی در این سمپوزیوم شرکت کردند. موضوع خط ریلی درون کره (یکی از عوامل مهم راه ابریشم ریلی) از جمله مباحثی بود که در جریان برگزاری این همایش، بسیار مورد توجه قرار داشت.

می‌دهد، سال ۲۰۰۲ میلادی خط ریلی خودکار (TSR) را تکمیل کرد و پس از اعلام جهانی‌سازی اقتصاد از طریق شبکه حمل‌ونقل ریلی، بار دیگر خواهان تحقق سیاست شرقی یا رو به شرق دوره سزار (Czar-era) می‌باشد.

روسیه مایل است از طریق شبکه پشتیبانی راه‌آهن از منابع این پروژه سود ببرد و همزمان تمایل دارد کشورهایی چون کره و ژاپن در توسعه منابع سیبری فعالانه مشارکت جویند. به رقابت بین جمهوری چک و لهستان برای تبدیل شدن به آخرین ایستگاه شبکه TSR نیز باید اشاره کرد. گنج یا پهنای خطوط ریلی (فاصله بین دو خط ریلی) راه‌آهن TSR روسیه ۱۵۲۰ میلی‌متر است. در حالی که گنج یا عرض ۱۴۳۰ میلی‌متر، پهنای استاندارد خطوط آهن کره جنوبی، کره شمالی و لهستان محسوب می‌شود، اما لهستان در عین حال در جنوب این کشور از راه ریلی عریض، شبیه راه‌آهن روسیه، برخوردار است. لهستان در نظر دارد یک مرکز لجستیک احداث و از آن به عنوان نوعی پایگاه مرزی برای ورود به اروپای شرقی استفاده کند. جمهوری چک مایل است شهر بوهامین (Bohumin) (متصل به راه‌آهن TSR) به آخرین ایستگاه TSR تبدیل شود.

به نظر می‌رسد فنلاند از پروژه ریلی TSR بیشترین سود را می‌برد. فنلاند که از راه‌آهنی عریض شبیه راه‌آهن روسیه برخوردار است، آخرین ایستگاه شمالی شبکه TSR محسوب می‌شود. به دلیل یکی‌بودن گنج‌ها و به دلیل فراهم بودن زمینه انتقال بار به اروپای غربی از طریق بنادر، دیگر نیازی به جابه‌جایی واگن‌ها نمی‌باشد. به گفته وزیر امور خارجه فنلاند، این کشور نخستین دروازه برای ورود به اتحادیه اروپا است و اهمیت جغرافیایی آن برای آسیای شمال شرقی افزایش خواهد یافت. وی در ادامه می‌افزاید: فنلاند (از محدود کشورهایی است که بیش از ۳۰ سال با کره شمالی دارای روابط دیپلماتیک می‌باشد) به پل برای خط ریلی درون کره تبدیل خواهد شد. نرخ ارز آن ترانزیت روسیه در مقایسه با نرخ‌های ریلی روسیه نیز، مزیت قابل ملاحظه‌ای برای فنلاند محسوب می‌شود. از آنجایی که نرخ باری که از روسیه عبور می‌کند در مقایسه با نرخ باری که روسیه به عنوان آخرین ایستگاه در اختیار دارد، ارزان‌تر است، بسیاری از بار، در فنلاند تخلیه شده و بار دیگر از مسیری دیگر به روسیه ارسال می‌شود.

البته راه ابریشم ریلی با احداث راه ریلی بین کره شمالی و کره جنوبی تکمیل می‌شود. به همین علت ادامه عملیات احداث مسیر کیونگ-وی (Kyung ui Line -) بار دیگر مدنظر قرار گرفته است. عملیات آزمایشی مسیر کیونگ-وی پس از نشست اینتر-کره (Inter-Korean) آغاز شد. به لحاظ در اختیار داشتن پشتیبانی (لجستیک) پایدار، بهبود راه‌آهن کره شمالی با مشکلاتی مواجه است، اما ایجاد خط اتصال فیزیکی بین دو کره کامل شده است. آقای نا هی سئونگ (Na Hee Seung) رئیس تیم توسعه فناوری راه‌آهن اینتر-کره، وابسته به مرکز پژوهش فنی راه‌آهن کره در این خصوص می‌گوید: "عملیات آزمایشی مسیر کیونگ-وی ما را از وضعیت زیرساخت و عملیات جاری آگاه خواهد کرد. همچنین لازم است عملیات تجاری در مقیاس کوچک انجام شود." منظور آقای سئونگ آن است با نشان دادن مسیر کیونگ-وی به عنوان مسیری دارای ارزش تجاری، این امکان فراهم می‌آید تا شبکه پشتیبانی از طریق راه‌آهن ایجاد شود. یعنی عملیات آزمایشی مسیر کیونگ-وی نخستین گام به سوی اجرای پروژه مهم راه ابریشم ریلی محسوب می‌شود.

کمیسیون اجتماعی و اقتصادی سازمان ملل متحد در حوزه آسیا و اقیانوسیه در گذشته‌ای دور، پروژه راه ابریشم ریلی را به همراه خط ریلی اینتر-کره به اجرا درآورد. در آغاز براین نکته تأکید شده بود که این پروژه با هدف بازسازی خط ارتباطی اکسپرس شرق (Orient Express) که آسیای جنوبی را به

اروپا پیوند می‌داد به اجرا درخواهد آمد، اما منازعات سیاسی و مشکلات فنی بین کشورهایی که راه‌آهن از قلمرو آنها عبور می‌کرد، خط ارتباطی شمالی که آسیای شمالی و اروپا را به هم متصل می‌کرد به عنوان گزینه‌ای دیگر مطرح شد. تنها محور خط شمالی روسیه و چین است که از بزرگ‌ترین قلمروها برخوردار است.

اطلاعات موجود از این واقعیت حکایت دارد که کیم ایل سونگ رهبر پیشین کره شمالی، سال ۱۹۹۴ میلادی (قبل از مرگش) با رهبر حزب کارگر بلژیک دیدار کرد و گفت که با استفاده از راه‌آهن دریای جنوب چین (Chinese South Sea Railway) به عنوان یک مسیر حمل‌ونقل بار و با استفاده از راه‌آهن دریای شرق (East Sea Railway) به ترتیب می‌توان در سال ۴۰۰ میلیون دلار و یا یک میلیارد دلار درآمد داشت. بیانیه مسکو (که پس از دیدار کیم جونگ از این شهر انتشار یافت) فرصتی را برای حضور فعال کره شمالی در پروژه راه ابریشم ریلی فراهم آورد. این بیانیه در واقع ماحصل راهبرد روسیه در توسعه مسیر آسیای خاور دور (Far Eastern Asia) و ایجاد درآمد از طریق حمل‌ونقل بار به شمار می‌رود.

آن بیونگ مین (Ahn Byung Min) از کارشناسان شاغل در مرکز پژوهش توسعه حمل‌ونقل، اظهار داشت که روسیه با انتشار این بیانیه، نیت خود را برای تغییر جریان لجستیک بین‌المللی از حمل‌ونقل دریایی به ایالات متحده، اروپا و آسیا به حمل‌ونقل زمینی از طریق TSR آشکار می‌سازد. کره جنوبی از جمله کشورهایی است که بیشترین سهم را از پروژه TSR می‌برد. تا چندی پیش، ژاپن از بیشترین میزان فروش کالا در کشورهای جهان برخوردار بود، اما اخیراً این میزان به شدت کاهش یافته است، زیرا محصولات ژاپنی در کشورهای اروپای شرقی و روسیه قادر به رقابت با محصولات کره‌ای نمی‌باشند.

براساس برآوردهای اخیر محصولات کره‌ای که سالانه از طریق TSR حمل می‌شوند، نزدیک به ۱۰۰ هزار TEU می‌باشد که بیشتر آن به محصولات الکترونیکی، خودرو و مواد شیمیایی مانند؛ رزین ساخت کره اختصاص دارد. لی کانگ سوک (Lee Kang Suk) از شرکت لجستیک گلوبال و وچین (از شرکت‌های حرفه‌ای TSR که بیش از ۱۵ سال است از راه‌آهن روسیه استفاده می‌کند) می‌گوید: امروزه باور براین است که اگر اقتصاد روسیه بهبود یابد، حجم بار نیز افزایش می‌یابد. از آنجایی که چین به عنوان دومین مشتری در حال پدیدار شدن است و اینکه اکثر محموله‌های بار حاوی محصولات کره‌ای در چین تولید می‌شوند، در نتیجه به نظر می‌رسد کره، بیشترین سود را به خود اختصاص می‌دهد.

آقای پارک کیونگ هو (Park Kyung Ho) از دای ترانس (Dae Trans) و معاون مدیر دبیرخانه TSR روسیه، به تازگی همراه با مقام‌های رسمی شرکت سامسونگ الکترونیک، هیوندای موتور و ال جی الکترونیک، از روسیه دیدار کرد. از آنجایی که حجم TSR در حال افزایش است، روسیه اخیراً نرخ‌های ریلی را افزایش داده است. آقای پارک، اظهار می‌دارد که نرخ‌های فعلی با نرخ‌های حمل بار دریایی تفاوتی ندارند. اگر این روند ادامه یابد، توان رقابتی TSR کاهش خواهد یافت. همراه با راه‌آهن TCR (راه‌آهن چین) TMR (راه‌آهن منچوری) و TMGRT (راه‌آهن مغولستان) در حال شکل‌گیری می‌باشند و آن چیز که بسیار مهم است، سوددهی است.

در حوزه TCR، حمل‌ونقل دریایی از طریق بندر اینچئون (Incheon) یا بندر پیونگ‌تاک (Pyungtaek) برای کره، بهترین گزینه است. تاکنون حمل‌ونقل کالا از بندر پوسان به کشور فنلاند از طریق TSR بین ۱۸-۲۱ روز طول می‌کشد. این زمان در صورت حمل کالا از طریق دریا به ۳۵ روز افزایش می‌یابد. در صورت استفاده از گزینه‌های TMGR یا TCR، بار باید از کشور مغولستان یا قزاقستان و چند کشور دیگر عبور کند، بنابراین عامل زمان

شمالی باید بهبود یابد، اما تاکنون هیچ راهی برای بهبودی و بازسازی آن پیدا نشده است. هیچ بررسی دقیقی از وضعیت فعلی راه‌آهن کره شمالی صورت نگرفته است. دولت روسیه پژوهشی سه ساله را در مورد مسیر دریای شرق (East Sea) انجام داد و برآوردها حکایت از آن دارند که برای بازسازی و احیای راه‌آهن این منطقه به ۲/۵ - ۳/۱ میلیارد دلار نیاز است. تنها بخشی از نتایج تحقیق به عمل آمده توسط روس‌ها در اختیار عموم قرار گرفت. نتایج حاصل از پژوهشی که به صورت مشترک توسط تیم همکاری اقتصادی بین‌المللی کره شمالی و تیم نماینده استان یان بیان (Yanbian) چین انجام شد، قابل باورترین نتایج به نظر می‌رسد. براساس برآورد به عمل آمده در پژوهش یاد شده، برای بهسازی مسیر ۱۵۸/۷ کیلومتری بین شهرهای ناچین کره شمالی و نایانگ چین به ۵۷ میلیارد یوان نیاز خواهد بود. این بدان معنی است که برای بهسازی هر کیلومتر راه‌آهن کره شمالی باید ۴۰۰ - ۵۰۰ میلیون یوان هزینه شود. کره شمالی برآورد کرده است اگر بهسازی و ترمیم راه‌آهن صورت گیرد، تحویل بار ۱۰ درصد افزایش می‌یابد.

پس از صدور بیانیه توسط مسکو، دولت روسیه به دلایل اقتصادی نتوانست بهسازی و ترمیم راه‌آهن کره شمالی را آغاز کند. برنامه‌های کره شمالی برای پیوستن به راه ابریشم ریلی از طریق خط دریای شرق به راحتی قابل تغییر نمی‌باشد. آقای آن (Ahn) در این خصوص می‌گوید: میزان هزینه برآورد شده توسط تیم تحقیقاتی کره شمالی و چین در شرایطی صورت گرفت که کره شمالی نیروی کار را تأمین نماید. اگر این رقم درست است، کشورهای ذی‌نفع قادر خواهند بود پروژه بهسازی راه‌آهن کره شمالی را با تشکیل یک کنسرسیوم آغاز کنند. تنها یک پیشنهاد برای تشکیل یک کنسرسیوم بین‌المللی در این خصوص و اجرای پروژه یادشده وجود دارد.

با توجه به ادامه روند جهانی سازی اقتصاد، راه‌آهن به عنوان شیوه‌ای مناسب برای حمل‌ونقل کالا و الگوی جدید لجستیک، نمود می‌یابد. از آنجایی که ذائقه مشتریان در حال تغییر است (نوعی تنوع در آن مشاهده می‌شود) و چرخه‌های تولید کالا سریع‌تر می‌شوند، حمل‌ونقل دریایی کالا در مقیاس کلان به سرعت در حال انتقال به حمل‌ونقل زمینی است. این بدان معنی است که حمل‌ونقل لجستیکی بار در حال متنوع شدن است.

به علاوه، صنعت ریلی از تأثیر پیامدگونه بسیار مهمی برخوردار است، زیرا با تمرکز بر راه‌آهن، جمعیت افزایش می‌یابد و این امر می‌تواند باعث توسعه صنایع دیگر شود. با تکمیل پروژه راه ابریشم ریلی و اتصال بین دو کره، موجی از تحول و بازشدن افق‌های جدید برای کره شمالی ایجاد خواهد شد. تکمیل راه ابریشم ریلی به تغییر رفتار کره شمالی در حوزه امور هسته‌ای وابسته است.

هم‌زمان، کره شمالی (که بیش از ۹۹ درصد به حمل‌ونقل دریایی بار وابسته می‌باشد) باید سایر شیوه‌های حمل‌ونقل را مدنظر قرار دهد. دریای چین جنوبی، که مسیر اصلی حمل‌ونقل دریایی بار کره محسوب می‌شود، به دلیل منازعات سیاسی بین چین و تایوان به صورت بالقوه خطرناک است و تنگه مالاکا (Malaka Strait) نیز خطرناک است. بدان معنی که در سطح راهبرد ملی، باید مسیر حمل‌ونقل جدیدی ایجاد شود. نا هی ساپ (Na Hee Sup) در این خصوص می‌گوید: چین و روسیه که در ایجاد مستعمره پیشگام بودند، در حال ایجاد طرح‌های درازمدت ملی هستند و در این زمینه بسیار فعال‌اند. کره برای آنکه شرایط مشابه وضعیت کشورهای قدرتمند درمورد خطوط ارتباطی ریلی در شبه جزیره کره با یکدیگر رقابت می‌کردند، تکرار نشود، باید موضعی فعال‌تر اتخاذ کند. مورد یادشده نکته‌ای است که روسای کره شمالی باید بسیار دقیق بدان بیاندیشند. ■



در عبور از مرزهای ملی بسیار مهم است. در صورت استفاده از گزینه TCR، برآوردها حاکی از آن است که این شبکه ریلی برای حمل‌ونقل کالا (در مقایسه با حمل‌ونقل درون ساحلی بار چین یا بهتر بگوییم حمل‌ونقل دریایی) با عبور از سه استان شمال شرقی مانند لیائونینگ، جیلیان و هیلونگ جیانگ به صرفه‌تر است. در حوزه اروپای جنوبی، کارشناسان حمل‌ونقل، گزینه حمل‌ونقل دریایی را در مقایسه با TSR بهتر می‌یابند. با توجه به دلایل گفته شده، آقای پارک در مورد آینده خوش‌بینانه راه ابریشم ریلی، کمی تردید دارد.

این بدان معنی است که در مورد قابلیت سوددهی راه ابریشم ریلی در کره اغراق می‌شود. اگر یک مسیر جدید ایجاد شود و با سایر مسیرها به رقابت بپردازد و اگر هزینه‌های حمل بار کاهش یابد، در نتیجه صنعت حمل‌ونقل از ایجاد آن، استقبال خواهد کرد. در عین حال، عوامل دیگری وجود دارد که ممکن است باعث افزایش قیمت‌ها شود که از آن جمله می‌توان به سرعت سیر در راه‌آهن و جابه‌جایی بار در گنج‌های مختلف اشاره کرد. در نتیجه، تنها چیزی که از مسیر راه ابریشم ریلی نصیب کره خواهد شد، حمل‌ونقل بار بین روسیه و اروپای شرقی از طریق TSR، تبادل بار با سه استان در شمال شرق چین از طریق TCR و مغولستان از طریق TMGR است.

راه‌آهن Inter - Korean نیز با مشکلاتی مشابه مواجه است. حتی اگر این پروژه تکمیل شود، در صورت منفی بودن بازده اقتصادی، مورد استفاده قرار نخواهد گرفت. سرعت راه‌آهن کره شمالی بین ۲۵ - ۶۵ کیلومتر در ساعت است. تنها مسیر کیونگ-وی می‌تواند سرعت ۴۰ کیلومتر در ساعت را که سرعت استاندارد حمل بین‌المللی بار محسوب می‌شود، تحمل کند. حتی اگر راه‌آهن Inter-Korean متصل شود، وضعیت فعلی راه‌آهن کره شمالی نمی‌تواند وزن بار را تحمل کند. به علاوه، تحویل به موقع بار امکان‌پذیر نخواهد بود. پژوهشگر آن (Ahn) در این خصوص چنین می‌گوید: اگر وضعیت راه‌آهن کره شمالی بهتر نشود، در آینده‌ای نزدیک رو به زوال خواهد گذاشت. زمانی که وی از راه‌آهن کره شمالی بازدید می‌کرد، بسیاری نقاط آسیب‌دیده وجود داشت و راه‌آهن در شرایطی مشابه وضعیتی قرار داشت که ژاپن، کره را مستعمره خود کرده بود.

برای آنکه پروژه راه ابریشم ریلی به موفقیت دست یابد، وضعیت راه‌آهن کره



تقدیر از ارتقاء

گزارش اجلاس کارگروه ایمنی دریانوردی آی‌مو

علی اکبر مرزبان

کشورمان را شایسته دستاوردهای مطروح دانسته و بر ادامه روند فوق تأکید ورزیدند. نماینده کشور سوئد که نمایندگی اتحادیه اروپا را نیز بر عهده داشت، ضمن تبریک گویی، ارائه سند مزبور را الگوی خوبی برای سایر کشورها توصیف کرد و با اشاره به کاهش شدت حوادث امنیتی در آب‌های ایران، آن را دستاورد بزرگی برای ایران قلمداد نمود.

در پایان، رئیس جلسه کارگروه ایمنی دریانوردی آی‌مو (MSC)، از نمایندگان سایر کشورها دعوت کرد تا مانند ایران پیشرفت‌ها و دستاوردهای خود در زمینه‌های ایمنی و امنیت دریانوردی را در قالب سند ارائه نمایند، تا علاوه بر تبادل اطلاعات و آگاهی کشورها از فعالیت‌های یکدیگر، تشویق سایر دولت‌ها را نیز در پی داشته باشد. گفتنی است پیش از این، برخی از دولت‌های غربی با توسل به ادعاهای واهی، مبنی بر عدم وجود امنیت در بنادر بازرگانی کشورمان، درصدد بودند در امور بازرگانی دریایی ایران، به نوعی اختلال ایجاد نمایند و علت اصلی تهیه و تدوین اسناد یاد شده و اکران آن در عرصه بین‌المللی نیز در راستای مقابله با این‌گونه شیطنت‌ها بود که همواره با اهداف سیاسی مغرضانه عجین می‌باشد. ■

نقاط دنیا محسوب شده‌اند و هیچ‌گونه حادثه ضدامنیتی در محدوده آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران گزارش نشده است و مضاف بر آن، کشتی‌های بازرگانی تحت پرچم ایران کاملاً با مقررات و الزامات آیین‌نامه یاد شده منطبق می‌باشند.

نمایندگان کشورهای جامائیکا، ونزوئلا، باهاماس، اروگوئه، شیلی، برزیل و پرو از منطقه آمریکای لاتین، کشورهای مالتا، ایتالیا، یونان و سوئد (نماینده اتحادیه اروپا) از منطقه اروپا، کشورهای آفریقای جنوبی و نیجریه از آفریقا و کشورهای ترکیه، هند و چین از آسیا و جزایر کوک از منطقه اقیانوس آرام طی سخنانی از اقدامات و دستاوردهای کشورمان قدردانی کردند و اقدام روشنگرانه هیئت ایرانی را نمونه خوبی جهت انطباق با مقررات بین‌المللی مربوطه، به ویژه کنوانسیون سولاس (Solas) و آیین‌نامه بین‌المللی ISPS Code عنوان نمودند.

نمایندگان سازمان‌های بین‌المللی صنعت دریانوردی مانند ICS، IMCA، CLIA، ITF نیز طی اظهاراتی اقدامات جمهوری اسلامی ایران را درخور توجه دانستند و دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی و برخی مسئولان آی‌مو نیز در دیدار با نماینده ثابت سازمان در طول اجلاس،

هشتاد و ششمین نشست کارگروه ایمنی دریانوردی سازمان بین‌المللی دریانوردی از تاریخ ششم لغایت پانزدهم خرداد ماه سال جاری در مقر این سازمان در شهر لندن برگزار شد. در این اجلاس ۱۲۰ سند تحت ۲۵ دستورکار (Agenda Item) در خصوص موضوعات مختلف دریایی بررسی و در مورد آنها تصمیم‌گیری شد.

در حوزه امنیت دریانوردی، از جمهوری اسلامی ایران ۳ فقره سند در خصوص موضوعات آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS Code) تحت عنوان "اقدامات لازم برای ارتقای امنیت دریانوردی" در جلسه عمومی MSC توسط هیئت ایرانی ارائه شد. در سندهای ارائه شده، خلاصه‌ای گویا از اقدامات به عمل آمده توسط کشورمان در جهت ارتقای سطح امنیت دریایی و بندری آورده شده است و علاوه بر آن، پیشنهادهای برای اصلاح و تسهیل برخی الزامات و مقررات مربوط به آیین‌نامه ISPS ارائه گردید.

در این اسناد به استقرار امنیت کامل در آب‌های تحت حاکمیت، کشتی‌های تحت پرچم و به ویژه بنادر کشور، اشاره شده است مبنی بر اینکه در حال حاضر و حتی از مدت‌ها قبل، پیش از اجرای کد فوق، قلمرو آبی و بنادر کشورمان از امن‌ترین

مؤلفه‌های دریانوردی بین‌المللی

عملکرد سی ماهه سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو

ابراهیم زارع



دیگر سازمان بنادر هیچ تجهیزاتی نمانده که واگذار نکرده باشد. در این رابطه واگذاری ترمینال‌ها یکی از شاخص‌های قابل ارائه در مجامع بین‌المللی است که در ایران کلیه ترمینال‌های بندری به بخش غیردولتی واگذار شده است.

طاهری افزایش ظرفیت بنادر را مؤلفه دیگر ارزیابی دانست و گفت: در حالی که گزارش‌های موثقی بر کندشدن و حتی متوقف شدن آهنگ توسعه بنادر در اکثر بنادر دنیا وجود دارد، در ایران ظرفیت بنادر به سرعت در حال افزایش است و از این بابت نگرانی وجود ندارد. وی اظهار داشت: با جهش و قدم‌های بزرگی که در بخش ناوگان کشور برداشته شده، طی دو سال آینده ظرفیت کشور در بخش تجاری افزایش چشمگیری خواهد یافت که قابل ارزیابی در مجامع بین‌المللی است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اقبال و تقاضای سرمایه‌گذاری در بنادر را علی‌رغم بحران اقتصادی

ملاک‌های ارزیابی را با چگونگی خصوصی‌سازی و واگذاری‌ها در حوزه دریانوردی، به عنوان یکی از مؤلفه‌های مقیاس دریانوردی بین‌المللی، آغاز کرد و اظهار داشت: در بحث کلان خصوصی‌سازی و واگذاری کارها به بخش خصوصی، حوزه دریایی یکی از مجموعه‌های پیشرو بوده است. چندانکه در هر مقطعی که کارها از دولت به بخش خصوصی واگذار شد، پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای نیز به دست آمد.

معاون وزیر راه با اشاره به اینکه، این حرکت با هماهنگی سایر ارگان‌های دریایی باید فراگیرتر شود، اضافه کرد: هم‌اکنون در سازمان بنادر و دریانوردی، به طور ذره‌بینی، به دنبال بخش یا بخش‌هایی هستیم که به هر دلیلی واگذار نشده باشد و یا غفلتی در این زمینه صورت گرفته است. وی ادامه داد: به نظر می‌رسد بخش‌های سخت‌افزاری و واگذاری‌ها تمام شده و تا چند ماه

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در سمینار بررسی عملکرد ۳۰ ماهه این سازمان در مجامع تخصصی دریایی، شاخص‌ها و مؤلفه‌های پیشرفت در دریانوردی جهانی و بین‌المللی را برشمرد.

این مقام مسئول با تأکید بر اینکه هر چه ایران بتواند، در نگاه کلان، ارتقای بیشتری در بخش‌های مختلف دریانوردی بین‌المللی داشته باشد، اثرات آن در شقوق مختلف دریایی کشور پایدارتر و تأثیرگذارتر خواهد بود، نتیجه‌گیری کرد: مجموعه دریانوردی کشور در بخش‌های گوناگون، مجموعه رو به رشدی است و حتماً وجدان‌های منصف، هم پیشرفت‌ها و هم فاصله زیاد ما با آنچه باید باشیم را با هم می‌بیند و ارزیابی می‌کند.

دکتر علی طاهری با بیان اینکه در بحث جایگاه ایران در مجامع بین‌المللی، باید خودمان را با شاخص‌های منطقه‌ای و جهانی مقایسه کنیم،

غیرقابل باور برشمرده و افزود: جاذبه سرمایه‌گذاری در بنادر ایران باورنکردنی است. به نظر می‌رسد که این دوران نتوانسته اثر جدی بر این روند، که از دو سال گذشته آغاز شده، بگذارد و هر روز شاهد تقاضای جدی (نه تقاضای صوری و تشریفاتی) هستیم. این در حالی است که اقبال بخش‌های غیردولتی برای سرمایه‌گذاری در بنادر، یکی از شاخص‌های مهم ارزیابی قلمداد می‌شود. به گفته این مقام مسئول حرکت به سمت استانداردهای مهم بندری، دریایی و آموزش نیروی انسانی باید با سرعت بیشتری انجام شود و به گونه‌ای باشد تا بتوانیم هر چه سریع‌تر بنادر کشور را رقابتی کنیم.

معاون وزیر راه و ترابری حضور مؤثر در مجامع بین‌المللی را در راستای تأکیدات ریاست جمهوری اسلامی ایران و بر پایه سیاست‌های توسعه‌ای سازمان بنادر و دریانوردی دانست و تصریح کرد: حضور و تعامل ما به عنوان بخشی از دولت با مجامع بین‌المللی باید هدفمند، هوشمند و برنامه‌ریزی شده باشد. وضعیت سازمان بنادر و دریانوردی طی سال گذشته رشد محسوسی داشته، با این وجود برای عضویت در شورای اجرایی آیمو به مؤلفه‌های خاص خودش نیاز است که کاملاً متفاوت با برنامه‌ریزی داخلی است.

پیش از سخنان دکتر طاهری، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی از اقدامات انجام شده این سازمان در راستای امنیت و ایمنی و کشتیرانی کالا در اقیانوس‌های پاک به عنوان شعار سازمان جهانی دریانوردی سخن گفت و «تلاش حداکثری برای الحاق کشور به مستندات آیمو و تدوین قوانین»، «انجام ممیزی داوطلبانه»، «تشکیل کارگروه‌های مختلف همسو با اجلاس‌های آیمو» و «ارائه نظرات جمهوری اسلامی ایران به آیمو در تدوین قوانین بین‌المللی» را از جمله این اقدامات، فهرست کرد. به گفته ایزدیان اجرای سیستم شناسایی و ردیابی کشتی‌ها از دور (LRIT)، پوشش کامل جزایر، سواحل و دریاهای کشور، ارتقای استانداردهای آموزشی، تأمین نیروی انسانی و تجهیزاتی از دیگر کارکردهای سازمان بنادر همسو با برنامه‌های آیمو در جایگاه جهان محسوب می‌شود.

ایزدیان معتقد است که علاوه بر تدوین استراتژی کامل برای حرکت در راستای استانداردهای بین‌المللی، باید ساختار تشکیلاتی و نیروی انسانی متناسب با اجرای مصوبات آیمو نیز ایجاد کرد که تقویت بخش خصوصی در اجرای امور تصدی‌گری و کارهای سازمان از محورهای لازم این هدف به شمار می‌آید.

اولویت‌های آیمو در سال ۲۰۰۹

اعلام دستورکارهای مهم آیمو در سال ۲۰۰۹ میلادی و عملکرد سی ماهه سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی بخش بعدی این سمینار نیم‌روزه بود که توسط علی‌اکبر مرزبان در مقام نماینده ثابت سازمان بنادر آیمو ارائه شد.

مرزبان شناخت موضوعات روز، مهم و با اولویت کاری را لازم و ضروری می‌داند، چرا که باعث می‌شود سازمان بنادر و دریانوردی و جامعه دریانوردی کشور به این موضوعات حساس شده و به طور فعال این مباحث را دنبال کرده و در روند بررسی آنها و تصمیم‌گیری نهایی مشارکت کند.

به گفته مرزبان «کاهش گازهای گلخانه‌ای (GHG) ناشی از فعالیت کشتی‌ها»، «بازبینی جامع

اعلام اینکه ۱۶۹ دولت در آیمو عضویت دارند، درباره نحوه تعامل دولت‌ها با موضوع نمایندگی در سازمان بین‌المللی دریانوردی اظهار داشت: دولت‌های عضو بسته به میزان ظرفیت، وابستگی به صنعت دریانوردی، منافع ملی دریایی و اوضاع و احوال حاکم بر کشور و روابط بین‌المللی، با آیمو ارتباط برقرار می‌کنند.

مرزبان، افزایش کمی و کیفی اسناد ارائه شده ایران (سازمان بنادر و دریانوردی) به آیمو را مهم‌ترین دستاورد تعامل و همکاری نزدیک میان نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی و مبادی ذی‌ربط سازمانی برشمرده و درباره ویژگی‌های اسناد ارائه شده گفت: برای اولین بار به طور مشترک با چند کشور اروپایی دو سند مشترک به کمیته حقوقی ارائه شد که بازتاب بسیار مثبتی داشت. همچنین برای اولین



بار یک سند حاوی پیشنهاد دستورکاری مربوط به کمیته فرعی کالاهای خطرناک، مواد جامد و کانتینر، بدون حتی یک مخالف و جلب حمایت بسیاری از کشورها به تصویب کمیته اصلی ایمنی دریانوردی رسید و در برنامه کاری کمیته فرعی یاد شده گنجانده شد.

مرزبان در تبیین دستاوردهای حضور نمایندگی سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو طی ۳۰ ماه گذشته، به رویکرد جدید در برخورد با مباحث تخصصی آیمو و ارائه اسناد بیشتر و با کیفیت‌تر به آیمو اشاره کرد و «استفاده بهینه و حداکثری از ظرفیت‌های فنی و آموزشی آیمو در خدمت به کشور» و «ارائه چهره‌ای جدی و متعهد به اجرای تعهدات بین‌المللی ناشی از مقررات دریایی» را از دیگر دستاوردهای این نمایندگی در آیمو برشمرده. ■

کنوانسیون STCW و کد آن (دستورکار کمیته «دزدی دریایی و حملات مسلحانه در آب‌های ساحلی کشور بحران‌زده سوماتالی و خلیج عدن» و «اصلاح کنوانسیون مسئولیت و جبران خسارت‌های ناشی از مواد سمی و خطرناک» در شمار دستورکارهای مهم آیمو در سال ۲۰۰۹ میلادی قرار دارد که به این فهرست می‌توان مواردی چون «برگزاری نشست مجمع عمومی و انتخابات شورای آیمو در اواخر آبان ماه»، «سیستم شناسایی و ردیابی با برد بلند کشتی‌ها (LRIT)»، «تهیه شرایط و الزامات استفاده از سیستم الکترونیکی نمایش چارت و اطلاعات (ECDIS)»، «استانداردهای مبتنی بر هدف ساخت کشتی‌های جدید» و «اجرای طرح ممیزی داوطلبانه دولت‌های عضو آیمو» را نیز اضافه کرد.

نماینده سازمان بنادر و دریانوردی در آیمو با

تعهد به کنوانسیون تهران در انزلی

رزمایش دریایی ایران و روسیه برای مقابله با آلودگی‌های نفتی دریای خزر

ابراهیم زارع



ارتقای سطح همکاری و هماهنگی به هنگام بروز حوادث غیرمترقبه اعلام کنند. به گزارش خبرنگار بندرودریا، طی یک دهه گذشته با استقرار سکوه‌های اکتشافی، استخراج نفت و گاز و ذخایر سرشار هیدروکربنی، همچنین افزایش

کشور ساحلی دریای خزر، در بند ۴ و ۵ یادداشت تفاهم این اجلاس بر افزایش ایمنی دریانوردی و حفظ محیط‌زیست دریایی در خزر تأکید شده بود و از مدیران بنادر خواسته شد تا آمادگی‌شان را برای شرکت در رزمایش‌های مشترک منطقه‌ای و

رزمایش مشترک دریایی ایران و روسیه به عنوان اولین اقدام اجرایی و منطقه‌ای در چارچوب حفاظت از محیط‌زیست دریای خزر موسوم به "کنوانسیون تهران"، در حالی در محدوده لنگرگاه بندر انزلی برگزار شد که پیش از این در نشست مشترک پنج

دکتر علی طاهری:

به زودی در مجموعه تجسس و نجات دریای خزر شاهد ورود واحدهای پروازی خواهیم بود. این واحدهای سرنشین خواهند بود در شناسایی سریع محل‌های حادثه و اطلاع از موقعیت منطقه‌ی آلوده شده، کاربرد دارند



تعاملات کشورهای حاشیه خزر را گسترده کند که البته موفقیت‌هایی نیز در این زمینه حاصل شده است. تا پیش از این، کشتی‌های ایرانی شاید هفته‌ها منتظر می‌ماندند تا اجازه ورود و پهلوگیری در بنادر بعضی از این کشورها را پیدا کنند، در حال حاضر این سدها شکسته شده و ارتباط حمل‌ونقلی کشورهای حوزه دریای خزر در سایه تعاملات منطقه‌ای وضعیت مطلوبی یافته است.

دکتر علی طاهری، در بخش دیگری از سخنان‌اش با بیان اینکه در حال حاضر بیش از ۲ میلیون بشکه نفت در دریای خزر ترانزیت و سواپ می‌شود، افزود: پیش‌بینی می‌شود این مقدار در سال ۲۰۱۵ به مرز ۵ میلیون بشکه برسد. علاوه بر این، اکتشافاتی که در منطقه به عمل آمده، در سطح وسیعی انجام می‌گیرد؛ به گونه‌ای که از جهت تولید انرژی، این منطقه را تا چند سال آینده و حداکثر تا سال ۲۰۱۵ میلادی به دومین منطقه بزرگ دنیا تبدیل خواهد کرد. وی در ادامه نتیجه‌گیری کرد: با وجود این توانمندی‌ها ما باید هم برای افزایش شناورها و حاملان انرژی برنامه‌ریزی کنیم و برنامه کلان حمل‌ونقل داشته باشیم و هم اینکه آمادگی لازم را برای مقابله با آلودگی‌ها و سوانح احتمالی داشته باشیم، که مانور دریایی ایران و روسیه در همین راستا انجام می‌شود.

دکتر طاهری با تأکید بر اینکه مانورهای تجسس و نجات در چارچوب تعهدات کشور (سازمان بنادر) در سازمان جهانی دریانوردی (IMO) و رعایت الزامات کنوانسیون‌های آیمو در خصوص ایمنی و محیط‌زیست است، اضافه کرد: مجموعه کارها در زمینه تجسس و نجات و آمادگی برای مقابله با مسائل محیط‌زیستی، دو رکن اصلی از وظایف حاکمیتی‌ای است که سازمان بنادر دریانوردی به عهده دارد و به سرعت در حال افزایش است.

معاون وزیر راه و ترابری در بخش دیگری از سخنان‌اش از کاهش ۴۰ درصدی سالانه‌ی حوادث دریایی در بنادر کشور خبر داد که ناشی از آمادگی مراکز تجسس و نجات و مقابله با آلودگی‌های دریایی بر اثر انجام رزمایش‌های ملی در بنادر شمال و جنوب کشور است. مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی تصریح کرد: مسائل رژیم حقوقی دریای خزر که به نوبه خود حائز اهمیت است و از طریق دیپلماتیک دنبال می‌شود، مانعی برای توسعه فعالیت‌های تجاری و حمل‌ونقلی نیست. به گفته دکتر طاهری، برای تبدیل خزر به دریای پاک و ایمن، راهی جز تعاملات منطقه‌ای و توسعه روابط منطقه‌ای وجود ندارد و مانورهای منطقه‌ای نیز برای فراهم‌آوری مقدمات چنین تعاملاتی انجام می‌شود.

روزافزون ارتباط اقتصادی کشورهای حاشیه خزر ناشی از تردد کشتی‌هایی با کاربری‌های متفاوت، محیط‌زیست دریای خزر در وضعیت بحرانی قرار دارد که به جهت بسته بودن این حوضه‌ی آبی، علاوه بر اقدامات پیشگیرانه هر یک از پنج کشور صاحب بندر، همکاری‌های منطقه‌ای و تعاملات چندجانبه باید در اولویت کاری کشورهای ساحلی خزر قرار گیرد به طوری که کشورهای یاد شده علاوه بر آمادگی لازم در سطح ملی باید توافق‌نامه‌های لازم را در راستای انجام عملیات‌های منطقه‌ای انعقاد کرده و در همین راستا، تمرین‌های منظمی را پیش‌بینی کنند تا با آمادگی کامل و در دست داشتن طرح‌های از پیش تهیه شده، سوانح دریایی را با کمترین تلفات انسانی و آلودگی‌های زیست‌محیطی کنترل کنند.

بر پایه این گزارش و بنابر اعلام اداره کل ایمنی و حفاظت دریایی، سازمان بنادر دریانوردی به عنوان مرجع ملی، مسئول اجرای کنوانسیون‌های دریایی مرتبط با آلودگی ناشی از کشتی‌ها و سکوها و نفتی در ایران است و با تجهیز بنادر کشور به شناورهای مخصوص جستجو و نجات دریایی و امکانات پیشرفته مقابله با آلودگی‌های نفتی، الزامات کنوانسیون‌های آیمو در این زمینه را رعایت می‌کند. بنابر اعلام این اداره کل، مانور دریایی ایران و روسیه در راستای اجرای مفاد کنوانسیون تهران برگزار شده تا از این طریق بتوان گام مؤثری در تعاملات مؤثر منطقه‌ای برداشته شود.

تجسس و نجات با هواپیماهای بدون سرنشین

معاون وزیر راه و ترابری، دکتر علی طاهری یک روز قبل از برگزاری رزمایش خزر پاک، در همایش مربوط به این رویداد، از تجهیز مراکز جستجو و نجات دریای خزر به واحدهای پروازی خبر داد و گفت: به زودی در مجموعه تجسس و نجات دریای خزر شاهد ورود واحدهای پروازی خواهیم بود. این واحدهای پروازی که هواپیماهای بدون سرنشین خواهند بود در شناسایی سریع محل‌های حادثه و اطلاع از موقعیت منطقه‌ی آلوده شده، کاربرد دارند که این موضوع جهش جدی در امر مقابله سریع با آلودگی‌ها و همچنین تجسس و نجات دریایی محسوب می‌شود.

مدیرعامل سازمان بنادر دریانوردی که در جمع مقامات محلی و استانی حاضر در همایش و رزمایش خزر پاک و ایمن سخن می‌گفت، در مطلع صحبت‌هایش اظهار داشت: چند سالی است که سازمان بنادر دریانوردی به نیابت از دولت جمهوری اسلامی ایران، تلاش دارد تا دایره



اظهار کرد: ایران معتقد است که کشورهای توسعه یافته سهم بیشتری در تولید گازهای گلخانه‌ای دارند، بنابراین سهم این کشورها برای پشتیبانی مالی از این پروژه باید بیشتر شود. در این رابطه کشورهای دیگر مانند آرژانتین و برزیل نیز با ایران همراه شده‌اند.

وی با اعلام اینکه سازمان بنادر و دریانوردی به نیابت جمهوری اسلامی ایران برای عضویت در کنوانسیون آب توازن اقدام کرده است، افزود: جهت عضویت در این کنوانسیون با حضور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در کمیسیون تخصصی مجلس شورای اسلامی از آن دفاع شد و مورد تصویب قرار گرفت که امیدواریم در صحن علنی مجلس نیز به تصویب برسد تا ما اقدامات جدی را در خصوص بحران آب توازن کشتی‌ها که در حال حاضر به صورت "ژله فیش" در دریای خزر با آن مواجه هستیم، آغاز کنیم.

مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی درباره اثرات اسکرپ (اسقاط) کشتی‌ها بر محیط زیست، گفت: در این زمینه اخیراً کنوانسیون در هنگ کنگ به تصویب رسیده که نمایندگان جمهوری اسلامی ایران نیز حضور داشتند. در این کنوانسیون مواردی در راستای ایمنی حفظ جان اشخاص و محیط زیست پیش‌بینی شده که به هنگام اسکرپ هر کشتی باید رعایت شود.

علی‌اکبر صفایی با اشاره به اینکه اقدامات لازم برای عضویت کشور در کنوانسیون اسکرپ کشتی در دست انجام است، اظهار داشت: در کشورهایی مثل هند، پاکستان و بنگلادش وضعیت بسیار اسفناکی در رابطه با اسکرپ کشتی وجود دارد که قطعاً با پذیرش این کنوانسیون به گونه‌ای مناسب اصلاح خواهد شد. ■

می‌شود تا چند سال آینده به بیش از دو برابر افزایش یابد. بنابراین با رشد حمل‌ونقل انرژی، باید شرایط ایمنی مناسبی را در خزر ایجاد کنیم. کوهساری با اعلام اینکه پنج خط لوله فعال برای صادرات و ترانزیت سوخت در خزر وجود دارد، گفت: به جز این پنج خط، خطوط لوله جدیدی نیز در دست احداث است که همه این خطوط به کشتی‌های سوخت‌رسان نیاز دارند و تردد این کشتی‌ها نیز به ایمنی و امنیت نیاز دارد؛ چرا که هرگونه بی‌توجهی به این بخش صدمات شدیدی به محیط زیست خزر وارد می‌کند.

مدیرکل بنادر گیلان، داشتن دریای پاک و ایمن را هدف نهایی پنج کشور ساحلی خزر دانست و تأکید کرد: این اتفاق نمی‌افتد مگر با همکاری و هماهنگی منطقه‌ای. کوهساری در پایان خاطر نشان کرد: بعضی از کارشناسان کشورهای حوضه خزر تصور می‌کنند که این رزمایش‌ها فقط هزینه است، در حالی که این یک نوع سرمایه‌گذاری است. رزمایش‌های منطقه‌ای باید انجام شود تا بتوانیم به موقع و در اسرع وقت به هنگام وقوع حادثه پاسخگو باشیم.

جدیدترین تصمیمات آیمو برای حفظ محیط زیست دریایی

آخرین دستاوردها و اقدامات سازمان جهانی دریانوردی در رابطه با حفاظت از محیط زیست دریایی، عنوان پاورپوینتی بود که مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر، در بخش دیگر همایش انرژی به آن پرداخت. علی‌اکبر صفایی در طرح مباحث علمی ضرورت‌های حفاظت از محیط زیست دریایی، درباره گازهای گلخانه‌ای و سهم کشتیرانی در ایجاد آن، اصلاحات کنوانسیون مارپل، اسکرپ کشتی‌ها، آب توازن و انتقال نفت از یک کشتی به کشتی دیگر، مطالبی را ارائه کرد. صفایی در ابتدا با بیان اینکه مباحث علم و عمل توأمان مفید است، تأکید کرد: با وسعت اتفاقاتی که دارد در دریای خزر اتفاق می‌افتد، قطعاً به همکاری منطقه‌ای نیاز دارد و فرای توان علمی هر کدام از پنج کشور حاشیه دریای خزر است. آنچه در این همکاری منطقه‌ای به عنوان محور قلمداد می‌شود، تعامل و توان کارکرد در یک سازماندهی منطقه‌ای است.

این مدیرکل در بخش دیگری از گفته‌هایش با اعلام اینکه سهم کشتیرانی در ایجاد گازهای گلخانه‌ای حدود ۳/۳ درصد است، اضافه کرد: در خصوص گازهای گلخانه‌ای آنچه در دنیا در شرف اتفاق است، تدارک یک سیستم مالی و پشتیبانی آن توسط کشورها است تا بتوانند در رابطه با کاهش گازهای گلخانه‌ای عمل کنند. صفایی درباره موضع ایران در زمینه گازهای گلخانه در اجلاس جهانی



فرصت‌های طبیعی و خدادادی خزر

مدیرکل بنادر استان گیلان به عنوان سخنران بعدی این همایش، با اشاره به اهمیت ویژه دریای خزر به واسطه اکتشاف و استخراج نفت طی سال‌های اخیر، فرصت‌های این دریا را به دو بخش فرصت‌های طبیعی و فرصت‌های خدادادی تقسیم کرد و اظهار داشت: در بخش فرصت‌های طبیعی، چرخش آب دریای خزر در جهت حرکت عقربه‌های ساعت است و اگر اتفاقی در شمال این دریا بیفتد، در بخش جنوبی خزر نیز اثرگذار است که باید در چالش‌های زیست‌محیطی براساس این پدیده برنامه‌ریزی کرد. همچنین عمق دریای خزر از شمال به سمت مرکزی و جنوبی، افزایش می‌یابد. اگر میانگین عمق شمالی را ۱۰ متر در نظر بگیریم، در بخش مرکزی به طور میانگین ۱۸۰ متر و در بخش جنوبی به حدود ۳۰۰ متر می‌رسد. چاله‌ای که در بخش جنوبی وجود دارد تا هزار متر عمق دارد.

کوهساری در ادامه استدلال کرد: با توجه به ویژگی‌های یادشده، اثرات زیست‌محیطی دریای خزر چه در اکتشاف و استخراج نفت، چه در حمل‌ونقل دریایی و چه از نظر آلاینده‌های ناشی از رودخانه‌های بزرگ مثل «ولگا-دن» می‌تواند سواحل ما را تحت تأثیر قرار بدهد. مدیرکل بنادر استان گیلان، طوفان، موج، بادهای شدید محلی و منطقه‌ای خزر را که گاه حتی قادر است یک کشتی را غرق کند، ویژگی حائز اهمیت دیگر این دریا برشمرد و نتیجه‌گیری کرد که در اجرای کنوانسیون‌های آیمو نباید این نکات فراموش شود. این مقام مسئول در سازمان بنادر و دریانوردی درباره فرصت‌های خدادادی دریای خزر اظهار کرد: در حال حاضر بیش از ۲ میلیون بشکه نفت در دریای خزر ترانزیت و سوپ می‌شود که پیش‌بینی

ویژگی‌های رزمایش خزر

یک گام بلند در همکاری مشترک دریایی ایران و روسیه

می‌دهد و صرفاً برای مقابله با آلودگی نفتی حاصل از عملیات کشتی‌ها وضع شده است. به عبارت دیگر، آلودگی‌های ناشی از خطوط لوله‌های نفتی که شرق به غرب دریای خزر را به هم وصل می‌کند، فاضلاب از خشکی به دریا که نیمی از آلودگی دریای خزر ناشی از این نوع آلاینده است، آلودگی ناشی از پالایشگاه‌ها و آلاینده‌های مستقر در سواحل کشورها نیز در این پروتکل دیده شده است.

وی اضافه کرد: جمهوری اسلامی ایران اخیراً بر پایه مصوبه هیئت دولت اقدام به ایجاد سیستم فاضلاب در کلیه استان‌های ساحلی، با اولویت استان خوزستان، کرده است که براساس مکانیسم جدید، کلیه فاضلاب‌ها در یک مکان جمع‌آوری می‌شود تا از طریق از بین بردن یا برگرداندن به چرخه زیست‌محیطی، از ورود آن به دریا جلوگیری شود. سعید ایزدیان درباره مقابله با دزدان دریایی و گروگان‌گیری تصریح کرد: سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور در این زمینه از نظر عملیاتی و اجرایی وظیفه‌ای ندارد و در این رزمایش نیز نیروهای نظامی ارتش و سپاه در اجرای کد امنیتی ISPS و تهدیدات امنیتی با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری دارند.

وی در ادامه گفت: ایران در مبارزه با دزدان دریایی بسیار موفق عمل کرده و اقتدار خود را به اثبات رسانده است. به طوری که نیروهای نظامی ارتش و سپاه با اعزام ناو به خلیج عدن سبب ناکامی چند مورد از عملیات دزدان دریایی شده‌اند که جای تقدیر دارد. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در بخش دیگری از اظهارات‌اش درباره مراکز تجسس و نجات دریایی کشور، گفت: در حال حاضر ۷ مرکز اصلی و ۱۷ مرکز فرعی جست‌وجو و نجات دریایی در شمال و جنوب کشور فعالیت دارند. همچنین ۱۶ فروند شناور پیشرفته تجسس و نجات در بنادر شمالی و جنوبی و جزایر ایران مستقر هستند که به هنگام ایجاد سوانح و وضعیت بحرانی علاوه بر استفاده از تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی، از تجهیزات بندری و دریایی ارتش و سپاه و تجهیزات هوایی نیروی دریایی ارتش نیز استفاده می‌شود. وی از اختصاص ۱۵۰ میلیارد تومان برای خرید تجهیزات حاکمیتی در بخش دریایی خبر داد و گفت: در سال ۱۳۸۸ نیز با جهت‌گیری هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی ۱۵۰ میلیارد تومان برای خرید تجهیزات صرفاً حاکمیتی اختصاص داده می‌شود که عمده آن تجهیزات جست‌وجو و نجات، مقابله با آلودگی دریایی است. ■



به گفته معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی طرف روسی از مرکز تجسس و نجات بندر آستاراخان و با نفرات کامل و تجهیزات ویژه، خود را به انزلی رساند. این مقام مسئول درباره عدم شرکت نمایندگان آیمو در رزمایش خزر استدلال کرد: ما همیشه از طرف سازمان جهانی دریانوردی، میهمانانی برای این گونه رزمایش‌ها داشته‌ایم؛ اما برای رزمایش دریای خزر عذرخواهی نموده و نیامدن، شاید علت فنی‌اش این باشد که دریای خزر به علت بسته بودنش تحت نظارت سازمان آیمو نیست و تنها دریاهایی که به آب‌های آزاد راه دارند، در قوانین آیمو دیده شده‌اند. با وجود این، پنج کشور حوزه دریای خزر ملزم به رعایت کنوانسیون‌های SAR، MARPOL و OPRC در این دریا هستند. ایزدیان در پاسخ به این سؤال که پروتکل ضمیمه کنوانسیون تهران آیا شامل آلودگی‌های شهری ناشی از فاضلاب‌ها نیز می‌شود یا خیر، گفت: این پروتکل کلیه آلودگی‌ها در دریا را تحت پوشش قرار

همکاری مشترک دریایی ایران و روسیه یک گام بلند برای سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود تا بتواند رزمایش ملی را به یک تعامل منطقه‌ای و فراملی تبدیل کند. سعید ایزدیان، معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی که در جمع خبرنگاران، درباره ویژگی‌های رزمایش خزر سخن می‌گفت، با بیان این مطلب اضافه کرد: رزمایش ایران و روسیه اولین مانور تجسس و نجات و مقابله با آلودگی‌های دریایی در سطح فراملی است که کشوری چون روسیه با تجربه بسیار متنوع و غنی درباره تجسس و نجات در آن حضور دارد. ایزدیان با بیان اینکه سایر کشورهای حوزه دریای خزر خود را در این سطح ندیده‌اند که بتوانند در این رزمایش شرکت کنند، ایران را یک کشور پیشگام در زمینه تجسس و نجات و مقابله با آلاینده‌های دریایی دانست و خاطرنشان کرد: ویژگی دیگر این مانور ارتقای سطح دانش و هماهنگی است که برای نخستین بار با یک کشور خارجی انجام می‌شود.

نجات غریق به وقت باد

مانور دریایی ایران و روسیه در شرایط جوی نامساعد



می‌شود، درباره ضرورت همکاری ارگان‌های نظامی و استانی با سازمان بنادر و دریانوردی به هنگام بروز سوانح دریایی، به بخش نامه دولت به وزارت خانه‌ها، سازمان‌ها و استانداری‌های سراسر کشور در سال ۱۳۷۵ اشاره کرد و گفت: براساس این بخش‌نامه که به امضای دکتر حسن حبیبی - معاون اول رئیس‌جمهور وقت کشور - رسیده، کلیه دستگاه‌های اجرایی از جمله نیروهای هوایی و دریایی ارتش و سپاه پاسداران، شرکت نفت فلات قاره، سازمان هواپیمایی کشور، وزارت کشور و شرکت مخابرات، موظف‌اند به هنگام بروز سوانح دریایی در آب‌های تحت حاکمیت ایران در حد توان، امکانات و اختیارات خود با سازمان بنادر و دریانوردی همکاری لازم را به عمل آورند.

در شرایط جوی نامساعد طراحی می‌کند و در آن واحدهای پروازی ارتش جمهوری اسلامی ایران نیز مشارکت دارد. علی‌اکبر صفایی، مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر در این باره توضیح می‌دهد: برای اجرای رزمایش، ۲ سناریو تعریف شده که سناریوی اول برای شرایط آب و هوایی مساعد و در محدوده لنگرگاه بندر انزلی در نظر گرفته شد. اما سناریوی دوم که در حوضچه بندر انزلی و در اسکله‌های ۸، ۹ و ۱۰ اجرا می‌شود، برای شرایط آب و هوایی نامساعد تعریف شده است. مدیرکل ایمنی و حفاظت دریایی سازمان بنادر با بیان اینکه در این مانور علاوه بر تجهیزات تجسس و نجات و مقابله با آلودگی نفتی، از امکانات و تجهیزات ارتش، سپاه و نیروی انتظامی نیز استفاده

با اعلام گروگان‌گیری و نشت نفت از تانکر کاسپین، حامل ۳ هزار تن نفت کوره، به مرکز MAS بندر انزلی، رزمایش مقابله با آلودگی‌های دریایی و تهدیدات امنیتی با مشارکت واحد تجسس و نجات کشور روسیه کلید می‌خورد. تانکر کاسپین حاوی نفت کوره (شناور فرضی) که به طرف اسکله ۸ بندر انزلی در حرکت است، به هنگام ورود به دهانه موج‌شکن، به علت تغییر ناگهانی شرایط جوی و عمل نکردن به موقع سکان شناور، دچار انحراف به سمت موج‌شکن می‌شود و به شدت با سنگ‌های موج‌شکن برخورد می‌کند. این بخش آغازین سناریویی است که مرکز هماهنگی اضطرار دریایی (معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی) برای اجرای رزمایش

آغاز رزمایش با گروگان گیری

در پی برخورد تانکر کاسپین با موج شکن، با تلاش راهنما و شناورهای خدماتی از به گل نشستن کشتی جلوگیری به عمل آمد و به سمت منطقه ایمن هدایت شد. بنابر سناریو شماره ۲ مانور خزر پاک، به هنگام خروج راهنما از کشتی، یکی از کارکنان تانکر کاسپین به دلیل مشکلات روحی و روانی اقدام به گروگان گیری راهنما می کند که بلافاصله فرمانده کشتی سطح امنیتی کشتی را به سطح ۳ ارتقاء می دهد و وضعیت شناور را به مرجع

جستجو و نجات در اسکله شماره ۸

مطابق سناریو، در اسکله شماره ۸، کشتی تجاری STAR-۱ به هنگام تخلیه چوب، به خاطر تعمیرات (جوشکاری) در موتورخانه، دچار حریق می شود. پیرو این حادثه، تیم آتش نشانی با اعلام مرکز هماهنگی اضطرار دریایی (MAS)، خود را به اسکله ۸ می رسانند و شناور آتش خوار را نیز به طرف اسکله اعزام می کنند. بر اثر شدت آتش سوزی و سرایت آن به انبار چوب، تعدادی از کارکنان کشتی، برای فرار، خود را به آب می اندازند که

در همین حین، از میان نفرات کارکنان کشتی مورد حریق که توسط تیم جستجو و نجات به اسکله منتقل شدند، دو نفر دچار سوختگی شدید و دو نفر نیز از ناحیه دست و پا به شدت مصدوم شدند که بلافاصله به وسیله آمبولانس های مستقر بر روی اسکله، به چادرهای امداد مستقر در اسکله ۹ و ۱۰ انتقال داده شدند.

مهار آتش و آلودگی، پایان رزمایش

در ادامه عملیات پاکسازی آلودگی نفتی بر روی



مربوطه در بندر اعلام می کند.

همزمان با گروگان گیری، افسر اول عرشه به هنگام بررسی وضعیت تعادل کشتی، از آسیب دیدگی بدنه کشتی و نشست نفت به دریا خبر می دهد. با اعلام نشست نفت، مرکز هماهنگی اضطرار دریایی بندر انزلی (MAS) ضمن اعزام تیم مقابله با آلودگی نفتی و بوم گذاری به دور شناور، از فرمانده شناور می خواهد تا طرح SOPEP را برای مقابله با گروگان گیر در شناور فعال کند. لایروب یاسین نیز به عنوان تیم دوم به جمع آوری مواد نفتی موجود در راهگذر اقدام می کند و تیم سوم جهت بستن کانال های ورودی به حوضچه، بوم گذاری در نقاط حساس را آغاز می کند.

شناور جستجو و نجات برای نجات کارکنان گرفتار در دریا اقدام می کند. این در حالی است که تیم چهارم مقابله با آلودگی نیز به اسکله شماره ۸ اعزام می شود تا با بوم گذاری در محل از نزدیک با نشت مواد نفتی به کشتی مورد حریق جلوگیری کند.

عملیات پشتیبانی

در این بخش از رزمایش، شناورهای دریابانی با همکاری شناورهای یگان حفاظت از منابع آبزیان با جلوگیری از تردد شناورهای غیر مرتبط به محدوده عملیات، نظم و امنیت در منطقه را فراهم می کنند. اداره گارد و انتظامات بندر ضمن قرنطینه محل، از تردد افراد غیرمسئول به محدوده عملیات جلوگیری به عمل می آورد.

اسکله شماره ۱۰، هماهنگ کننده عملیات در صحنه اعلام می کند که محل شکاف کشتی توسط تیم کنترل صدمات مهار شده و آلودگی ناشی از کشتی نفتکش کاسپین کاملاً پاکسازی و همه چیز تحت کنترل است. شدت آتش با اجرای عملیات اطفای حریق توسط تیم های دریایی و خشکی مهار می شود و پیرو آن، فرمانده اعلام می کند که شناور تحت کنترل بوده و حریق اطفاء شده است. در پایان مرکز هماهنگی ضمن بررسی منطقه و کلیه اقدامات، پایان عملیات را به تیم های شرکت کننده اعلام می کند. ■

مدیرعامل سازمان بنادر از ادامه روند رو به رشد توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها خبر داد

توسعه بدون توقف



معاون وزیر راه و ترابری معتقد است که به رغم بحران شدید مالی و توقف توسعه زیرساخت‌ها در بسیاری از مناطق دنیا، بخش حمل‌ونقل دریایی کشور، عملکرد رو به جلویی داشته است. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی که در آستانه برگزاری همایش و رزمایش مشترک دریایی ایران و روسیه به جمع خبرنگاران آمده بود، ترجیح داد پیش از پرداختن به اهداف و ضرورت‌های انجام این رزمایش منطقه‌ای، آخرین پیش‌بینی‌ها از وضعیت حمل‌ونقل دریایی ایران و جهان را در اختیار نمایندگان رسانه‌ها قرار دهد.

دکتر علی طاهری در توضیح شرایط حمل‌ونقل دریایی ایران با تأکید بر اینکه بخش دریایی عملکرد رو به جلویی دارد، گفت: در حالی که در بسیاری از مناطق دنیا به خاطر بحران اقتصادی، رشد و توسعه ناوگان و همچنین توسعه زیرساخت‌ها، تا اندازه زیادی متوقف شده، ما باید از این فرصت‌ها استفاده کنیم و برنامه‌های توسعه‌ای‌مان را بدون توقف، چه در حوزه ناوگان و چه در بخش زیرساخت‌ها ادامه بدهیم.

طاهری در ادامه، به مقایسه وضعیت حمل‌ونقل دریایی ایران و جهان پرداخت و با اعلام اینکه پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال ۲۰۰۹ وضعیت حمل‌ونقل کانتینری رو به بهبودی برود، اظهار داشت: تا پیش از این، وضعیت کانتینری نه تنها متوقف نشده، حتی کاهش رشد نیز نداشته و سالانه به طور متوسط ۱۲-۱۰ درصد در دنیا رشد داشته است. اما در سال ۲۰۰۹ به نظر می‌رسد که وضعیت کانتینری بیش از ۱۰ درصد کاهش رشد را تجربه کند، که در ایران طی سه ماه گذشته از آغاز سال جدید، این آمار کمتر بوده است. به گفته این مقام مسئول، تقریباً هیچ سفارش ساختی برای کشتی‌های کانتینری در سال ۲۰۰۹ داده نشده، که ناشی از بحران و رکود اقتصادی حاکم بر جهان است.

کاهش جهانی رشد ناخالص ملی

معاون وزیر راه، در بخش دیگری از سخنان‌اش از

کاهش ۴۰ درصدی قیمت کرایه حمل‌ونقل دریایی در مسیرهای آسیا به اروپا خبر داد، که می‌تواند

شرکت‌های کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی را با مشکلات جدی مواجه کند. وی در ادامه با اشاره به رشد ناخالص ملی در دنیا، گفت: کاهش جهانی رشد ناخالص ملی (GPT) از سال ۲۰۰۶ میلادی آغاز شد؛ به طوری که در این سال GPT جهان ۴/۱ درصد بود و در سال ۲۰۰۹ به منهای ۲/۶ درصد رسید که در مجموع کاهش ۷ درصدی در رشد ناخالص ملی همه مناطق دنیا تجربه شد.

مجموع رشد عملیات نفتی و غیرنفتی را ۲۰ درصد اعلام کرد. وی اضافه کرد: در بخش ترانشیپ طی سه ماهه سال جاری با توجه به تمهیداتی که در بندر شهید رجایی فراهم شد، نزدیک به ۶۰ درصد افزایش ترانشیپ کالا داشته‌ایم که یکی از اهداف مهم و استراتژیک سازمان بنادر و دریانوردی محسوب می‌شود. به گفته طاهری در بخش کانتینری طی سه ماهه گذشته به نسبت همین مدت در سال گذشته، کاهش ۳ درصدی حجم تخلیه و بارگیری را نشان می‌دهد، در حالی که در بنادر جهان کاهش ۱۰ درصدی ثبت شده است.

جشن میلیونی

پذیرش کشتی‌های نسل هفتم به عنوان یکی از اقدامات کلیدی سازمان بنادر و دریانوردی در انتقال جایگاه بین‌المللی بندر شهید رجایی، موضوع دیگری بود که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در این کنفرانس خبری به آن پرداخت. به گفته طاهری تکمیل شبکه توزیع کانتینری ترانشیپ در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، علاوه بر افزایش ۶۰ درصدی ترانشیپ کالا، این اطمینان خاطر را برای خطوط کشتیرانی ایجاد کرد تا کانتینرهای

افزایش ۲۰ درصدی تخلیه و بارگیری در ایران

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حالی که کاهش حجم جابه‌جایی کالا در بنادر دنیا به مشکل جدی خطوط و شرکت‌های کشتیرانی تبدیل شده است، از افزایش ۲۰ درصدی حجم عملیات نفتی و غیرنفتی طی سه ماهه اول سال ۱۳۸۸ خبر داد. دکتر طاهری با بیان اینکه در مقایسه با سال گذشته در بخش نفتی حدود ۲۴ درصد و در بخش غیرنفتی نزدیک به ۱۸ درصد در سه ماهه اول سال جاری رشد عملیات تخلیه و بارگیری داشته‌ایم،

خود را با کشتی‌های بزرگ به بندرعباس بیاورند و با استفاده از سرویس‌های منظم به بندر داخلی و بندر کشورهای همسایه توزیع کنند. معاون وزیر راه با اشاره به پهلوگیری کشتی کانتینری با ظرفیت ۱۴ هزار TEU متعلق به خط کشتیرانی مدیترانه (MSC) در بندر شهید رجایی، از دستیابی به رکود عملیاتی ۲ میلیون TEU کانتینر در این بندر خبر داد که باعث شد رتبه بندر شهید رجایی از جایگاه ۶۹ در بین ۱۰۰ بندر کانتینری جهان به رتبه ۶۰ ارتقاء یابد.

توسعه روابط دیپلماتیک

فضای سیاسی برای توسعه روابط بین‌المللی در حوزه دریانوردی در وضعیت بسیار خوبی قرار دارد. این جمله‌ای است که دکتر طاهری در خصوص ارتقای جایگاه سازمان بندر در سازمان جهانی دریانوردی (IMO)، بر آن تأکید کرد و افزود: تا قبل از این، کمتر پیش آمده سندهایی را که ما برای سازمان آیمو تهیه و پیشنهاد می‌کنیم، در سطوح مختلف مطرح و به عنوان سندهای رسمی و بین‌المللی تلقی شود.

وی همچنین تصریح کرد: هم‌اکنون سازمان بندر با ۳۴ کشور دنیا، موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری و دریایی به امضا رسانده که ۳۰ تایی آنها لازم‌الاجرا شده است. به علاوه با ۲۳ کشور سند موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری و دریایی مبادله شده که برای ۱۴ کشور مجوز اخذ شده است. همچنین در حال حاضر ۲۲ خط کشتیرانی از خطوط معتبر دنیا به بندر شهید رجایی تردد می‌کنند.

جذب ۳۶۵ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری طی سه ماه

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی در بخش دیگری از گفته‌هایش درباره جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بندر علی‌رغم ابهامات ناشی از بحران مالی اظهار کرد: با وجود اینکه تصور می‌شد به دلیل وجود رکود و بحران اقتصادی، شاهد کاهش سرمایه‌گذاری در بندر باشیم، اما طی ۳ ماه گذشته در جذب سرمایه‌های بخش خصوصی وضعیت مطلوبی داشته‌ایم. به طوری که در این مدت ۴۵ درخواست برای انجام سرمایه‌گذاری در بندر مختلف کشور ارائه شد که با ۲۴ مورد از آنها موافقت نهایی به عمل آمد.

دکتر طاهری، جمع سرمایه‌گذاری انجام شده در سه ماهه نخست سال ۱۳۸۸ را ۳۶۵ میلیارد تومان اعلام کرد که نشان‌دهنده رشد جهشی به نسبت سال گذشته در همین مدت است. به گفته وی عمده این سرمایه‌گذاری‌ها در بندر امام خمینی (ره)

و شهید رجایی و در فعالیت‌های کانتینری، غلات و نفتی انجام شده است. طاهری همچنین از سرمایه‌گذاری ۲۴۰ میلیارد تومانی بخش خصوصی برای ایجاد ترمینال غلات در بندر امام خمینی (ره) خبر داد که در مراحل نهایی قرار دارد.

روابط گرم کشورهای ساحلی خزر

رزمایش مشترک دریایی ایران و روسیه در حالی در بندر انزلی برگزار می‌شود که طی چند سال گذشته با نشست‌های انجام شده بین ایران و کشورهای

از آسیب‌های آن نیز کمتر صدمه می‌بیند. به عنوان مثال در خارج از حوزه دریایی، با وجودی که بانک‌ها و مؤسسات مالی با بحران‌های جدی مواجه هستند، در ایران بحث خصوصی‌سازی در مراکز مهم اقتصادی مثل بانک‌ها ادامه پیدا می‌کند. اقتصاد دریایی هم بخشی از این مجموعه است. طاهری در ادامه یادآور شد: البته کشتیرانی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی ایران به شدت متأثر از کاهش قیمت کرایه حمل‌ونقل هستند و مثل سایر کشورها تبعات ناشی از این رکود را تجربه می‌کنند.



معاون وزیر راه درباره آخرین تصمیم‌گیری‌ها برای سرعت‌دهی به طرح توسعه بندر چابهار اظهار داشت: اجرای پروژه توسعه بندر چابهار متوقف نشده، اما سرعت لازم را هم طبق برنامه ندارد که این موضوع عمدتاً ناشی از منابع مالی است که قرار بود از طریق فاینانس تأمین شود که تا به حال نشده است. اما با تأکیدی که وزیر راه و ترابری داشته‌اند، ۲۰۰ میلیون دلار از فاینانس ریلی و جاده‌ای به پروژه چابهار اختصاص می‌یابد که امید داریم با تزریق این مبلغ، کار توسعه سرعت بیشتری بگیرد و تأخیرها جبران شود.

مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی در پایان در خصوص اقدامات انجام شده در راستای اصلاح الگوی مصرف در بندر شمال و جنوب کشور خاطرنشان کرد: در این رابطه نقشه راهی را تهیه کرده‌ایم که بر چهار محور استوار است. تاکنون ۱۲۵ مورد از مصادیق اصلاح الگوی مصرف را در سازمان مرکزی و بندر که عمدتاً مراکز هزینه‌ای سازمان هستند، شناسایی کرده‌ایم که با تعیین کارگروه‌های اجرایی، در دستور کار قرار خواهند گرفت. ■

حاشیه دریای خزر، رشد جهش‌گونه‌ای در روابط بین این کشورها با ایران ایجاد شده است. دکتر طاهری در این باره اظهار داشت: تا پیش از این یخ منجمد شده‌ای بین ایران و این کشورها وجود داشت. در حال حاضر این یخ به سرعت در حال ذوب شدن است و قابل مقایسه با قبل نیست. مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی رزمایش جستجو و نجات و مقابله با آلودگی دریا را در راستای الزامات مهم سازمان جهانی دریانوردی برشمرد و گفت: این الزامات ما را متعهد می‌کند که همیشه آبراه ساحلی‌مان را ایمن و پاک نگه بداریم.

پاسخ به خبرنگاران

در بخش پرسش و پاسخ، مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی در جواب این سؤال که عوامل آسیب‌پذیری کمتر اقتصاد تجاری ایران به رغم بحرانی که همه دنیا را با خود درگیر کرده، کدام است، گفت: شاید مهم‌ترین دلیل از نگاه کلان این باشد که به همان میزان که اقتصاد کشور ما وابستگی و درگیری کمتری با اقتصاد جهان دارد،

استقبال از سرمایه‌گذاری

مجتمع بندری شهید رجایی وارد مرحله‌ی جدیدی از توسعه شده است



احداث، تجهیز و بهره‌برداری از این فاز، دکتر علی طاهری، معاون وزیر راه و ترابری و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی و محمدحسین داجمر، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، در جمع خبرنگاران حضور یافته و از اهداف و برنامه‌هایشان در این بندر سخن گفتند.

به یک قطب مهم کانتینری را در این بندر تحقق بخشند. فاز سوم پایانه کانتینری، طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی، که در راستای سیاست‌های اصل ۴۴ قانون اساسی طرح‌ریزی شده است، توسط کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به زودی آغاز خواهد شد. به مناسبت مراسم انعقاد توافق‌نامه‌ی

در سال‌های اخیر، ظرفیت‌های بندر شهید رجایی برای انجام عملیات کانتینری بیشتر، مورد توجه ویژه‌ای قرار گرفته است. بخش‌های دولتی و خصوصی با سرمایه‌گذاری و فعالیت‌ها در این بندر سعی دارند رویای تبدیل شدن

دکتر علی طاهری، سرعت فعالیت‌های کانتینری بندر شهیدرجایی را رو به افزایش توصیف کرد و ضمن تأکید بر لزوم تأمین زیرساخت‌ها و تجهیزات متناسب با این رشد، ابراز امیدواری کرد که این بندر به قطب کانتینری کشور تبدیل شود. وی افزود: در حال حاضر با سه فاز در بندر شهیدرجایی سروکار داریم. فاز اول یک سال و نیم پیش تمام شد و مربوط به پیشانی حوضچه‌ای به طول ۸۵۰ متر، بین حوضچه‌ی دوم و سوم شهیدرجایی بود. این فاز ظرفیت کانتینری بندر را به حدود ۳ میلیون TEU رساند. در فاز دوم بال‌های غربی حوضچه‌ی شماره ۲ و بال شرقی حوضچه شماره ۳ مورد نظر هستند که هم‌اکنون در حال اجراست و در پایان آن در حدود ۲۰۵۰ متر اسکله برای ترمینال کانتینری احداث خواهد شد. به علاوه ۲/۵ میلیون متر مکعب لایروبی در حوضچه داریم و در پشت اسکله، محوطه‌ی بارانداز



و ترمینال با وسعت حدود ۸۳ هکتار احداث خواهد شد. فاز ۲، ظرفیت کانتینری بندر را به ۵/۷ میلیون TEU خواهد رساند. آنچه که به عنوان فاز ۳ تعریف شده، عملیات بال غربی حوضچه شماره ۳ است و حدود ۱۴۵۰ متر اسکله با آخور ۱۶ متر را شامل می‌شود. با اتمام این فاز، ظرفیت بندر با ۲ میلیون TEU افزایش به ۷/۶ میلیون TEU خواهد رسید. به این ترتیب کل حوضچه‌های ۱، ۲ و ۳ تکمیل می‌شوند. سرمایه‌گذاری به صورت BOT است و تعداد آن حدود ۵۰۰ میلیون دلار برآورد شده است. مدیرعامل سازمان بندرودریانوردی، از انعقاد

قرارداد با کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ابراز خرسندی کرد و با قابل قبول دانستن درخواست این شرکت، به عنوان ناوگان ملی، برای در اختیار داشتن یک ترمینال به صورت اختصاصی گفت: با توجه به اینکه نزدیک به یک سال روی کلیه مذاکرات و مدل‌های مالی کار شده و مطالعات لازم صورت گرفته است، امیدواریم بعد از این موافقت‌نامه، قرارداد هم به زودی آماده شود تا با ساخت و تجهیز این ترمینال، بندر شهیدرجایی به یک دروازه طلایی برای ورود و خروج کالا تبدیل شود و بتواند نیمی از ورود و خروج کالای کشور را برعهده بگیرد.

محمدحسین داجمeh نیز بر اهمیت بندر شهیدرجایی تأکید کرد و نگاه به این بندر را یک نگاه راهبردی دانست. وی، هدف اصلی سرمایه‌گذاری در این بندر را این چنین تشریح کرد: یکی از مسائل مهم برای شرکت‌های بزرگ در حمل‌ونقل دریایی جهانی

دکتر علی طاهری: شاید این ادعا ساخت باشد، اما می‌توانم بگویم که در بخش حمل‌ونقل دریایی موردی را سراغ نداریم که بخش خصوصی، در حد توان خودش و با توجه به کمک‌هایی که از دولت می‌گیرد، آماده سرمایه‌گذاری باشد و پاسخ منفی بشنود.

محمدحسین داجمeh: یکی از مسائل مهم برای شرکت‌های بزرگ در حمل‌ونقل دریایی جهانی، این است که بتوانند در آب‌های اصلی حضور فعال داشته باشند و در مدیریت ترمینال‌ها مشارکت کنند.

این است که بتوانند در آب‌های اصلی حضور فعال داشته باشند و در مدیریت ترمینال‌ها مشارکت کنند. کشتیرانی جمهوری اسلامی هم این سیاست را از سال‌های گذشته مورد نظر داشت. ما هم در بندر مهم کشور، مثل بندر امام، خرمشهر و عسلویه حضور داریم و هم سهام بعضی از نقاط مهم دنیا را در دست داریم. در این میان حضور ما در بندر شهیدرجایی به عنوان بندر مادر، جدی‌تر است. در واقع هدف اصلی ما ایجاد یک سرویس رقابتی از نظر کیفی و هزینه‌ای برای مشتری‌هایمان است تا از این طریق بتوانیم بخش عمده‌ای از اقتصاد کشورمان را توسعه بدهیم.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با اشاره به اینکه بندر شهیدرجایی از سال ۱۳۸۳ بخشی از نیاز ما را در زمینه‌ی ترانشیپ به بنادر کشورهای دیگر مرتفع کرده است، افزود: در حال حاضر حدود ۱۰۰/۰۰۰ TEU کانتینر را در بندر شهیدرجایی ترانشیپ می‌کنیم. خطوط فعال ما خط آسیا به خلیج فارس، خط شبه قاره هند و اروپا به خلیج فارس و خط بین آسیا و اروپا هستند. البته خطوطی هم کشورهای آمریکای لاتین را پوشش می‌دهند.

وی، با بیان اینکه این بندر می‌تواند هاب اصلی ما باشد، یکی دیگر از سیاست‌های شرکتش را استفاده از ظرفیت‌های بنادر دیگر جنوب کشور و در صورت امکان تبدیل آن‌ها به هاب دانست و از آن میان بندر امام را یکی از اولویت‌های کشتیرانی عنوان کرد.

سیاست دیگری که مدیرعامل کشتیرانی در این مراسم عنوان کرد، ایجاد بنادر خشک در داخل سرزمین است. محمدحسین داجمeh با بیان اینکه این سرویس تقریباً در همه‌ی شرکت‌های کشتیرانی بزرگ دنیا و کشورهای پیشرفته ارائه می‌شود. ایجاد زیرساخت‌ها را مقدمه‌ای برای به وجود آوردن این توان در مجموعه دانست و توضیح داد: ما به دنبال این هستیم که با استفاده از شرکت‌های تابعه‌ی کشتیرانی از جمله شرکت مشترکمان با راه‌آهن، بتوانیم کالاهای کانتینری را در نقاط مختلف کشور به صاحبان‌شان و یا صادر کنندگان تحویل دهیم و بارهای صادراتی را هم در آن نقاط دریافت کنیم. به این ترتیب بارها فقط منتهی به بنادر کشور نخواهند بود و به بنادر خشک در داخل سرزمین هم ارائه خواهند شد.

چقدر خصوصی شده‌ایم؟

دکتر طاهری، فاز سوم طرح توسعه‌ی بندر شهیدرجایی را یکی از نمونه‌های تحقق اصل ۴۴ عنوان کرد که پس از اجرای فازهای قبلی توسط دولت به بخش خصوصی واگذار شده است. وی در پاسخ به سؤال یکی از خبرنگاران مبنی بر اینکه آیا در حال حاضر انتقال کارها به بخش خصوصی را می‌توان یک واگذاری کامل به حساب آورد، گفت: سرمایه‌گذاری‌ها در فاز سوم توسط بخش‌های صددرصد خصوصی انجام شده است. شاید این ادعا سخت باشد، اما می‌توانم بگویم که در بخش حمل‌ونقل دریایی موردی را سراغ نداریم که بخش خصوصی، در حد توان خودش و با توجه به کمک‌هایی که از دولت می‌گیرد، آماده سرمایه‌گذاری باشد و پاسخ منفی بشنود. در حدود ۲۳ ترمینالی هم که واگذار کرده‌ایم، بیش از ۸۰



نزدیک به ۲۴ درصد رشد داشت. در حالی که آمار متوسط جهانی نشان دهنده ۱۰ درصد کاهش است. با اینکه روند عملیات کانتینری در دنیا روز به روز کم تر می شود، خوشبختانه ما در این زمینه بیشتر از ۱ درصد کاهش نداشته ایم. شناورهای هم که در بنادر تردد می کنند، ۹ درصد افزایش یافته اند. در مورد خصوصی سازی هم بنا بر آمارها می توان گفت، تحقق اصل ۴۴ نسبت به آنچه که در برنامه ی چهارم توسعه پیش بینی شده بود، رشد ۴ برابری داشت.

به گفته ی محمدحسین داجمر، این رشد باعث بالا رفتن رتبه ی شرکت کشتیرانی شده است و در حال حاضر این شرکت در جایگاه بیست و سوم جهانی قرار دارد. اکنون ظرفیت شناورهای ما ۹۹/۶۲۴ TEU است و ۲۱/۰۴۰ TEU هم در شرف تحویل داریم. در حال حاضر کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ۲۲۶/۰۰۰ TEU کانتینر در مالکیت خود دارد و در شبکه ی حمل و نقلی علاوه بر این تعداد، ۲۵۰۰۰ کانتینر تحت اجاره ی ماست. طبق آمار اتحادیه ی خطوط کشتیرانی IRA، شرکت کشتیرانی، در بین ۱۶ کشور بزرگ کشتیرانی منطقه ی خلیج فارس، رتبه ی اول را دارد و ۱۵/۸۷ درصد از حجم کل محمولات ورودی و خروجی در این منطقه را جابه جا می کند. ■

بزرگ در جهتی قرار گیرد که ساختار اقتصادی انحصاری کشور به یک اقتصاد رقابتی تبدیل شود. دکتر علی طاهری نیز در ادامه بر اهمیت توجه به بهره روری اقتصادی تأکید کرد و در این راستا نظارت سازمان بنادر و دریانوردی را بر بخش های مختلف ضروری دانست. وی گفت: ما به عنوان مسئول حمل و نقل دریایی باید با چشمان کاملاً باز و قدرتمندانه بر تمام بخش های فعال در این زمینه نظارت کنیم و میزان تحقق اصل ۴۴ را زیر نظر داشته باشیم. این را به عنوان یک اصل، قطعاً در برنامه های آینده بیش از پیش دنبال می کنیم تا در هر بخشی که زمینه ی واگذاری فعالیت ها به بخش خصوصی وجود دارد، اصل ۴۴ به طور جدی دنبال شود. ما باید همه ی این ها را رصد کنیم تا هیچ فعالیتی که بتوان آن را واگذار کرد، مغفول نماند.

رشد ۲۴ درصدی نسبت به سال ۱۳۸۷

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به بازارهای مالی و اقتصادی دنیا که بخش حمل و نقل دریایی را هم تحت تأثیر قرار داده است، رشد این صنعت را در سال جاری نشان دهنده ی برنامه ریزی ها و پیگیری های خوب و موفق مجموعه دانست و با ارائه آمار، ۴ ماه اول امسال را با سال گذشته مقایسه کرد: مجموع فعالیت های نفتی و غیرنفتی در بنادر،

درصد شرکت ها صد درصد خصوصی اند. اما به هر حال رسیدن از یک اقتصاد کاملاً دولتی به یک اقتصاد کاملاً خصوصی، زمان بر و نیازمند ایجاد بسترهای مناسب است. نظر شخصی من این است که با توجه به تحولات اخیر اقتصادی دنیا، باید دست کم در چند سال آینده هوشیارانه تر عمل کنیم. چون ما هنوز در بعضی زمینه ها، بخش خصوصی توانمند و متناسب با فعالیت های بزرگ کنونی نداریم و باید به گونه ای ترکیبی عمل کنیم.

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هم با اشاره به اینکه ساختار این شرکت در اجرای سیاست های ابلاغی اصل ۴۴ با سال های گذشته متفاوت شده است، تنها ۲۰ درصد از سهام آن را متعلق به دولت دانست و عنوان کرد که سهام کشتیرانی از یک سال ونیم پیش در بورس معامله می شود و باید آن را یک شرکت خصوصی تلقی کرد.

محمدحسین داجمر، هدف اصلی خصوصی سازی را رشد اقتصادی در رقابت با کشورهای اطراف عنوان کرد و با تأکید بر اهمیت اجتناب از افراط و تفریط در این زمینه گفت: در اجرای سیاست های خصوصی سازی، هدف ما باید بالا بردن بهره روری اقتصادی کشور باشد تا سرمایه گذاری مجموعه های

تفاهم‌نامه سه جانبه

ایران به مؤسسه رده‌بندی کره جنوبی نیابت داد

مدیران این بخش برای امضای این تفاهم‌نامه، آن را «قراردادی منحصر به فرد» خواند که منافع گسترده‌ای را برای هر دو مؤسسه امضاءکننده، دربر خواهد داشت.

مهندس حسن‌رضا صفری توضیح داد: منفعت طرف کره‌ای از امضای این تفاهم‌نامه، حضور در بازار ایران از طریق مؤسسه رده‌بندی ایرانیان خواهد بود و در مقابل، ما در مؤسسه رده‌بندی ایرانیان امکان همکاری و فعالیت در چارچوب سیستم مدیریت کیفیتی را پیدا می‌کنیم که همان، سیستم مورد تأیید IACS است.

وی تأکید کرد: این اتفاق، بزرگ‌ترین منفعتی است که در شرایط کنونی می‌توان نصیب یک مؤسسه رده‌بندی ایرانی شود.

جانشین رئیس کل بخش بازرسی مؤسسه رده‌بندی کره جنوبی (KR) و رئیس هیئت کره‌ای هم، در این نشست با تشکر از همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و مهمان‌نوازی ایرانی‌ها، گفت: مدیریت KR تأکید زیادی بر حفظ روابط خوب با کشتیرانی‌های ایران دارد و در آینده نزدیک، مدیرعامل مؤسسه برای نظارت بر روند اجرای تفاهم‌نامه، به ایران سفر خواهد کرد.

دکتر لیم با ابراز احترام به جامعه دریایی ایران اعلام کرد که مؤسسه رده‌بندی کره جنوبی، نهایت تلاش خود را برای حفظ ایمنی کشتی‌های ایرانی و محیط‌زیست دریایی به کار خواهد بست و از مؤسسه رده‌بندی ایرانیان که امکان امضای چنین تفاهم‌نامه‌ای را فراهم آورد، متشکریم.

گفتنی است سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع امور دریایی در کشور، مسئولیت بازرسی، ثبت و تأیید تمامی شناورهای را که به بنادر ایران تردد می‌کنند، بر عهده دارد که اجرای این مسئولیت به مؤسسات رده‌بندی داخلی و خارجی نیابت می‌دهد و با امضای این تفاهم‌نامه، دو مؤسسه رده‌بندی ایرانیان و KR، در چارچوبی مشترک نیز می‌توانند در این امر، مشارکت جدی داشته و سازمان بنادر و دریانوردی را یاری کنند. ■



ایرانیان هم، در این زمینه شاخص است؛ اما برای ارتقای خود، نیازمند تعامل با دنیا هستیم. معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در پایان اظهارات خود، ابراز امیدواری کرد که با همکاری سه‌جانبه این سازمان با دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی و کره‌ای، موفقیت‌های تازه‌ای برای هر سه طرف تفاهم‌نامه شکل بگیرد.

مهندس احمد فروغی، مدیرکل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، نیز در این نشست؛ هدف این سازمان از امضای تفاهم‌نامه سه‌جانبه را «بالا رفتن کیفیت مؤسسات رده‌بندی ایرانی» ذکر کرد و گفت: امیدواریم با امضای این تفاهم‌نامه، همکاری بیشتر مؤسسه رده‌بندی کره را در ایران شاهد باشیم.

وی با تأکید بر اهمیت تأمین ایمنی شناورها به عنوان مبنای شکل‌گیری مؤسسات رده‌بندی، یادآور شد: ایمنی شناورهای ایرانی در حال حاضر در سطح مناسبی است، اما با وضع ایده‌آل فاصله دارد که امیدواریم با اجرای این تفاهم‌نامه، به سطح عالی تأمین ایمنی دریایی در کشور برسیم. مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان نیز در این نشست با قدردانی از همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و به ویژه معاون امور دریایی و

تفاهم‌نامه سه جانبه فی‌مابین سازمان بنادر و دریانوردی، مؤسسه رده‌بندی کره جنوبی (KR) و مؤسسه رده‌بندی ایرانیان (ICS) در محل سازمان بنادر و دریانوردی توسط مهندس سعید ایزدیان، معاون امور دریایی این سازمان، نماینده تام‌الاختیار KR و مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی ایرانیان امضا شد.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در این جلسه با ابراز خوش‌وقتی از امضای این تفاهم‌نامه، گفت: ارتباطات و تبادل دانش، یکی از ویژگی‌های جهان امروز چه در عرصه دریایی و چه سایر عرصه‌های صنعتی است.

وی با بیان اینکه «مؤسسه رده‌بندی ایرانیان از نظر سازمان بنادر و دریانوردی مؤسسه‌ای کامل و دارای تمامی مجوزهای لازم برای بازرسی از شناورها و تأمین امنیت دریایی است و مؤسسه رده‌بندی کره نیز، یک مؤسسه بین‌المللی مورد تأیید انجمن جهانی مؤسسات رده‌بندی (IACS) است»، گفت: قطعاً این همکاری و ارتباط به هر دو مؤسسه کمک می‌کند.

ایزدیان با تأکید بر اینکه «هدف سازمان بنادر و دریانوردی ارتقای مؤسسات رده‌بندی در ایران است»، افزود: مؤسسات ایرانی در حال حاضر توانمندی مناسبی دارند و مؤسسه رده‌بندی

تنها به خود نیاندیشیم

سالگشت تأسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران گرامی داشته شد:



اساره

مرداد سال جاری، پایان چهارمین و آغاز پنجمین سال تأسیس اتحادیه مالکان کشتی ایران بود. اتحادیه‌ای که اگر چه با مشکلات متعددی دست و پنجه نرم کرده است، اما توانسته در مسیر دستیابی به اهداف خود با اقتدار و استقامت گام بردارد. رفع مشکلات صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور، همدلی، همفکری و اتحاد همه بخش‌های مرتبط با دریا را می‌طلبد. به همین منظور با هدف گسترش تفاهم صنفی و توسعه مشارکت جمعی میان اعضای اتحادیه، با حضور مقام‌های دولتی و خصوصی در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات بندری، جشن سالگرد تأسیس این اتحادیه عصر روز بیست و سوم تیر ماه در سالن اجتماعات شرکت ملی نفتکش ایران برگزار شد.

اتحادیه به ثبت رسید. در ابتدا دفتر موقت این اتحادیه در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران استقرار پیدا کرد و در دو مرحله شروع به کار نمود. در دو سال اول بیشتر سعی بر آن بود تا اتحادیه مالکان کشتی ایران معرفی شود. همراه

و بندردوستان پُر بود. دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران با ارائه گزارشی از عملکرد ۴ ساله این اتحادیه گفت: "در تاریخ ۱۲ مرداد ۱۳۸۴ به همت مدیران اتاق بازرگانی، با حضور ۲۸ عضو، مجمع مؤسسين اتحادیه مالکان کشتی ایران تشکیل شد و این

تعامل و همکاری رو به ارتقاء مراسم آغاز پنجمین سال فعالیت اتحادیه مالکان کشتی ایران با سخنرانی محمد سمیعی، دبیر این اتحادیه، در حالی آغاز شد که تمام سالن پذیرایی شرکت ملی نفتکش ایران از دریادیدگان

با افزایش فعالیت‌های اتحادیه، دفتر آن به محل کنونی واقع در خیابان ایرانشهر منتقل شد و با ۶ نفر کارمند فعال، سعی بر آن دارد تا در زمینه‌های مربوطه با ارگان‌ها هماهنگی و همکاری مطلوبی داشته باشد.

سمیعی خود را سومین دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران خواند و با اشاره به اهم فعالیت‌های اتحادیه، افزود: "اکنون اعضای اتحادیه از ۲۸ به ۹۴ عضو رسیده است، به اضافه ۴ عضو افتخاری که براساس سوابق فعالیت‌شان از تجربیات و مشاوره آنان استفاده می‌شود."

اتحادیه مالکان کشتی ایران دارای پایگاه اطلاع‌رسانی است که مدت ۸ ماه از آغاز کار آن می‌گذرد و با وجود سادگی در طراحی آن، تا به امروز ۳۹۸ هزار نفر بازدیدکننده را به خود دیده است. نشان‌دهنده ضرورت اطلاع‌رسانی به کاربران است. از کارهای مهم این اتحادیه، چاپ نشریه خبری پیام اتحادیه مالکان کشتی ایران است که تا به حال ۶ شماره آن به چاپ رسیده است.

دبیر اتحادیه مالکان کشتی ایران، ارتباط و همکاری میان اتحادیه و دیگر سازمان‌ها را مطلوب ارزیابی کرد و با اشاره به وظایف اتحادیه در رفع مشکلات، گفت: "اتحادیه به منظور پیگیری و رفع برخی معضلات، با همکاری مدیران مؤسسات رده‌بندی ایرانیان و آسیا و حسن‌نظر اداره کل امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی، تمامی مسئولیت‌ها را به مؤسسات رده‌بندی ایرانیان و آسیا تحویل داد تا گواهی‌نامه دو امضایی مالکان شناور که صدور آن معطلی فراوانی برای مالک داشت، یک امضایی شود و کارها با سرعت بیشتری پیش رود. همچنین به منظور رفع مشکلاتی که مالکان کشتی با بازرسی کشتی‌ها داشتند جدول ویژه و مشخصی برای شناورهای ۲ هزار TEU کانتینر تهیه شد که مورد تأیید اداره کل امور دریایی و حفاظت ایمنی قرار گرفت و به مسئولین بازرسی بنادر ابلاغ شد." از کارهای دیگر اتحادیه تهیه و چاپ ۹ جلد دفتر ثبت شناورها به دو زبان انگلیسی و فارسی است که با ارزیابی مؤسسه رده‌بندی ایرانیان به تأیید مدیر و معاون اداره کل امور دریایی سازمان بنادر رسیده است و به زودی این دفاتر در اختیار تمام مسئولین قرار خواهد گرفت. همچنین اتحادیه با مساعدت معاونت مالی و اداری سازمان بنادر و دریانوردی منشوری اخلاقی تهیه کرده است تا بتواند بازوی اجرایی خوبی برای این بخش از سازمان بنادر باشد.

سمیعی در ادامه سخنان خود اهدای سوخت نیمه‌یارانه‌ای به شناورهای صیادی و شناورهای با پرچم جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر را

از دیگر کارهای انجام شده توسط اتحادیه مالکان کشتی ایران با همکاری شرکت پخش فرآورده‌های نفتی دانست و افزود: "با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت پخش فرآورده‌های نفتی، بخشنامه‌ای با ۷ بند مورد تصویب قرار گرفت که در آن مشکل شناورهایی که در دو مسیر متوالی بارگیری داشتند و سوخت نیمه‌یارانه‌ای در مسیر دوم به آنها تعلق نمی‌گرفت، حل شده است." وی در ادامه سخنان خود به همکاری با وزارت کار و امور اجتماعی و پیشنهاد طرح تأسیس کمیسیون کار دریایی در مجلس شورای اسلامی اشاره کرد و افزود: "با همکاری سازمان بنادر و پشتیبانی وزارت کار و امور اجتماعی توانستیم انجمن صنفی کارفرمایی مالکان کشتی را تحت نظر وزارت کار به ثبت برسانیم که با حدود ۲۰ عضو فعالیت خود را آغاز کرده است."

دکتر علی طاهری:

تلاش کردم تا پای بخش خصوصی در بخش دریایی بیش از پیش باز شود. به این موضوع افتخار می‌کنم و آن را سرلوحه کار خود قرار دادم با مشارکت شما می‌توانم گام‌هایی بزرگ برداشت.

مهندس محمد سوری:

این خانواده توانمند و پر قدرت اگر متحد باشد بیش از آنچه که هست می‌تواند اعتبار کشور را در زمینه حمل‌ونقل دریایی توسعه دهد.

سمیعی در پایان سخنان خود اضافه کرد: از آنجا که اتحادیه مالکان کشتی عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی، عضو کارگروه حمل‌ونقل اتاق ایران و عضو کارگروه حمل‌ونقل بین‌المللی اتاق بازرگانی است به تمام جلسات صبحگاهی اتاق ایران و تهران که با حضور مدیران ارشد کشور برگزار می‌شود، دعوت شده و حضور مستمر دارد که این موضوع به تعامل و تبادل نظر برای رفع مشکلات حمل‌ونقل دریایی کمک می‌کند. همکاری با سازمان توسعه تجارت، شرکت‌های بیمه و مؤسسات رده‌بندی از دیگر فعالیت‌های اتحادیه مالکان کشتی ایران است.

خانواده قدرتمند دریایی کشور

دومین سخنران این مراسم، مهندس محمد سوری، مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران بود. وی خطاب به مدعوینی که توان دریایی کشور را تشکیل می‌دهند، گفت: "با توجه به اینکه در این نشست، شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های رده‌بندی، شرکت‌هایی که در بیمه دریایی فعال هستند، شرکت‌های خدمات دریایی و مسئولان و مدیران دریایی همه جمع‌اند، این خانواده توانمند و پر قدرت اگر متحد باشد بیش از آنچه که هست می‌تواند اعتبار کشور را در زمینه حمل‌ونقل دریایی توسعه دهد."

وی با تأکید بر اینکه هیچ‌گاه به وضع موجود نباید بسنده کرد، افزود: "باید همیشه سعی کنیم که نه تنها در داخل کشور بلکه در سطح جهانی، بهترین، بزرگ‌ترین و قوی‌ترین باشیم، چرا که ما هیچ کمبودی نسبت به دیگران نداریم و امکانات این رشد نیز فراهم است."

سوری، حمل‌ونقل دریایی کشور را در ردیف مطلوب جهانی ارزیابی کرد و گفت: "ایران شانزدهمین کشور دنیا به لحاظ وسعت و بیستمین کشور دنیا به نسبت جمعیت است و اکنون در کشتیرانی به لحاظ تناژ رده هفدهم-هجدهم جهان هستیم. دانش کشتیرانی را نیز در جهان یاد گرفتیم، یعنی هم کارمندان و هم مدیران دریایی ما در حد استاندارد جهانی و با کیفیت بسیار بالایی کار می‌کنند و توانمندی خوبی دارند. ما از سایر بخش‌هایی که به امور دریایی مرتبط هستند، دعوت می‌کنیم که به کمک ارگان‌های دریایی بیایند. ما نیز به آنها کمک کرده و با هم این خانواده را تقویت می‌کنیم. ما هیچ مشکلی نداریم که اولین‌های جهان باشیم. این نوید را می‌دهم که تا ۲ سال و نیم آینده شرکت ملی نفتکش ایران با ۱۷/۵ میلیون تن ظرفیت به اولین شرکت نفتکش بزرگ دنیا تبدیل خواهد شد. البته با برنامه‌ای که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران دارد در بخش جنرال کارگو نیز این‌گونه خواهیم بود. ما هسته شرکت‌هایی را نیز در کشتیرانی و نفتکش کاشته‌ایم که به تدریج رشد خواهند کرد و این نهال‌ها به شرکت‌های بزرگ دریایی مبدل خواهند شد، مثل کشتیرانی پتروشیمی پارس. بخش خصوصی نیز شرکت‌هایی را راه‌اندازی کرده است که ابتدا همه کوچک‌اند و به تدریج توسعه می‌یابند. ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت نفتکش نیز با یک کشتی شروع به کار کردند اما اکنون به ناوگان‌های بزرگی تبدیل شده‌اند."

وی ابراز امیدواری کرد که اگر مالکان کشتی کار کشتیرانی را با یک یدک‌کش و یا یک کشتی



مهندس محمد سوری: این نوید را می‌دهم که تا ۲ سال و نیم آینده شرکت ملی نفتکش ایران با ۱۷/۵ میلیون تن ظرفیت به اولین شرکت نفتکش بزرگ دنیا تبدیل خواهد شد.

در اختیار شرکت‌های داخلی قرار دهند. ما تقاضا داریم که بانک‌ها برای توسعه صنعت کشور در هر زمینه‌ای و به خصوص در بخش دریایی این وظیفه را بر عهده بگیرند.

در بخش بیمه نیز، ما باید از حالت بیمه سنتی که تاکنون داشتیم بیرون بیاییم و فعال‌تر باشیم. در این بخش باید زیرنویسی راه‌اندازی و دیده شود. زیرنویسی که در اروپا رعایت می‌شود این است که یک لیدر، کشتی را بیمه می‌کند و بعد زیرنویس‌ها هر کدام می‌آیند درصدی از قیمت کل کشتی را بیمه می‌کنند. به این شکل که اگر یک کشتی مثلاً ۱۵۰ میلیون دلار قیمت دارد، یک لیدر ۵ میلیون دلار از آن را خود برمی‌دارد و مابقی کشتی را زیرنویس‌ها بیمه می‌کنند. این کار را می‌خواهیم مسئولان بیمه‌ای با همکاری بیمه مرکزی در ایران راه‌اندازی کنند، که این امر منجر به رشد و توسعه صنعت بیمه نیز می‌شود.

وی همچنین با اشاره به اینکه خداوند قسمت عمده‌ای از رزق و روزی را در دریا گذاشته است، گفت: "باید کمک کرد تا صنایع دریایی بیش از پیش توسعه یابد. ما به عنوان اعضای اتحادیه و

کوچک تجاری شروع کرده‌اند روزی می‌رسد تا در رده کشتیرانی‌های بزرگ کشور قرار گیرند، اما باید به خود اطمینان داشته باشند که این کار امکان‌پذیر است و در این راه کوچک‌ترین تردیدی به خود راه ندهند.

مدیرعامل شرکت ملی نفتکش ایران در ادامه گفت: "رشد و توسعه کشور در حقیقت پس از انقلاب انجام شده است و هر حوزه‌ای را که مطالعه و مقایسه کنید با قبل از انقلاب، این واقعیت را خواهید دید. حقیقت این است که ما یک ملت چندبعدی و باهوش هستیم و با چند هزار سال تمدن، صلاحیت بهتر شدن را هم داریم. بنابراین اگر انتقادی می‌شود به معنی آن نیست که کشور رشد نکرده است، این است که ما بیشتر از اینها توانایی داریم و باید از توانمندی خود استفاده کرده و بیشتر رشد کنیم."

سوری در قسمت دیگری از سخنان خود از سایر نهادهای داخلی کشور مثل بانک‌ها و شرکت‌های بیمه دعوت به همکاری بیشتر کرد و افزود: "اتحادیه مالکان کشتی ایران کتابچه‌ای را نشر و پخش کرده است که در آن کلید موفقیت هر شرکت کشتیرانی و هر شرکت بزرگ را، پشتیبانی مالی می‌داند. در واقع می‌شود گفت که بدون پشتیبانی مالی هر نوع توسعه‌ای امکان‌پذیر نیست. از بانک‌ها خواسته می‌شود که در این راه به ما کمک کنند، یا خودشان وام ارائه دهند یا بیایند برنامه‌ریز اخذ وام از کشورهای خارج باشند. بانک‌ها نباید مثل صندوق عمل کنند و بگویند منابع محدود است و این منابع هم جوابگوی شما نیست. بانک‌ها زبان بانک‌های خارجی را بهتر می‌فهمند و می‌توانند به عنوان برنامه‌ریز از منابع خارجی پول بگیرند و

هیئت مدیره، خودمان را موظف می‌دانیم که فقط به نفتکش یا کشتیرانی فکر نکنیم، بلکه کمک کنیم که همه خانواده و مجموعه دریایی کشور به تدریج با هم رشد کنند."

سوری، سوخت را عامل مهمی در حمل‌ونقل دریایی دانست و با تأکید بر تغییر در روند کشتی‌سازی، افزود: "در بخش سوخت نیز یکی از مشکلات اساسی شرکت‌های کوچک دریایی مثل لنج‌ها و قایق‌ها مسئله سوخت آنهاست، کارهایی نیز برای رفع این مشکل انجام شده است، اما هنوز مشکلاتی وجود دارد که باید حل بشود. در سال‌های اخیر چند شرکت سوخت‌رسانی ایجاد شده، شرکت شصتا با ساخت ۱۰ مخزن بزرگ در ساحل، ایجاد اسکله و تجهیزات خاص در صدد ایجاد یک شرکت بزرگ سوخت‌رسانی در منطقه قشم است و برنامه‌ریزی شده که ظرفیت را تا چند هزار تن هم افزایش دهد به طوری که بخش عمده از سوختی که در فجیره فروخته می‌شود را خود تا سقف ۸-۷ میلیون تن به تدریج در سواحل جنوبی توزیع کنیم و امیدواریم به سودآوری کامل برسد.

از طرفی دیگر موضوع کشتی‌سازی‌ها مطرح است که تقاضا می‌شود مدیران کشتی‌سازی خود را از وضع موجود بیرون بیاورند، اینکه پس از دریافت سفارش، چند سال طول بکشد تا با خون‌دل و روند بسیار لاک‌پشتی کشتی بسازند، به طوری که قبل از اینکه کشتی را تحویل دهند در همان بندر پوسیده و اوراق شود، این روند فایده‌ای ندارد. باید تلاش کرد تا دانش کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی به نحو صحیح آن در کشور راه‌اندازی شود. آنچه که اکنون در حال انجام است نه مطلوب کشتی‌سازی است، نه برای ما کارساز بوده و نه برای کشور مفید است. تحولی اساسی باید در کشتی‌سازی ایجاد شود تا معضل دیرکرد ساخت کشتی که ۶ سال قبل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سفارش داده و هنوز تحویل داده نشده است، حل شود. چرا که اجرای خیلی از طرح‌ها وابسته به ساخت کشتی است. مثلاً در دریای خزر ما به کشتی‌های بزرگ نیازمندیم. دیرکرد در ساخت کشتی بر سایر موارد مثل پالایشگاه‌ها، خط لوله‌ای که قرار است از نکا به جاسک کشیده شود و درآمد نفتی کشور اثر منفی می‌گذارد. امیدواریم که خدمات کشتی‌سازی به نحو مطلوب و آن‌طور که کشورهای دیگر انجام می‌دهند، ارائه شود. اکنون در کشتی‌سازی‌های خارجی زمانی که کشتی‌ها در کشتی‌سازی می‌مانند بسیار اندک است و به آب‌اندازی تنها ۲ ماه به طول می‌انجامد. ما نیز صنعت را می‌فهمیم و کم‌استعداد نیستیم و می‌توانیم به این نقطه برسیم."



حافظ سرمایه های صنعت دریانوردی

جواد سهامیان مقدم، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل شرکت سهامی بیمه ایران به عنوان چهارمین سخنران این مراسم با توجه به اهمیت صنعت بیمه در کشور، گفت: "اکنون در جمع عزیزی هستیم که از آبراه های اقتصادی کشور بیشترین بهره برداری را در جهت توسعه اقتصادی کشور داشته اند و امیدوارم که کل صنعت بیمه به وظایف خودش در برابر شما عمل کند. اگر تعریف بسیار ساده ای بخواهم از رسالت و وظیفه صنعت بیمه داشته باشم این است که ما در واقع حافظ امنیت سرمایه های شما هستیم، بیمه باید بتواند امنیت مرزهای اقتصادی، اجتماعی و حتی سیاسی کشور را تأمین کند."

وی افزود: "در دوران دفاع مقدس، وقتی جنگ نفتکش ها و جنگ در آب های اقتصادی کشور شروع شد شرکت های بیمه خارجی حق بیمه ای که برای پوشش مطالبه می کردند، ۲۵ درصد ارزش شناور و محموله های آن بود. به عبارت دیگر از هر ۴ کشتی که روی آب بود یک کشتی متعلق به شرکت بیمه می شد و این حق بیمه را با دو هدف برنامه ریزی کرده بودند؛ هدف عمده آنان این بود که آبراه اقتصادی ما قطع شود و دوم اینکه میزان خطر در دریا بالا رود. آن زمان بیمه ایران با پشتیبانی و کمک دولت و با سپرده گذاری ارزی زیادی نزد بانک لندن این توفیق را پیدا کرد که با کمتر از ۱۰ درصد حق بیمه ای که شرکت های بیمه خارجی مطالبه می کردند، پوشش بیمه ای را در دریا ارائه دهد و این امکان در بیمه ایران و صنعت بیمه وجود دارد که بتواند سرمایه های بسیار سنگین را در دریا، خشکی و هوا پوشش دهد. امروز صنعت بیمه کشور به سمت بلوغ کامل پیش می رود و توانمندی ها و ذخایر ارزی بالایی دارد. من از جمع حاضر و مالکان کشتی می خواهم که زمینه را برای

دکتر علی طاهری:

تقاضا دارم که سازمان بنادر و دریانوردی را خانه ی خودتان بدانید تا دست در دست هم بخش دریایی کشور را رونق بخشیم

صنعت بیمه بیشتر فراهم کنند تا بتوانیم بیشتر خدمت کنیم و اگر شرایطی مثل تحریم به کشور ما تحمیل شد این توانمندی در ابعاد مختلف در بخش سرمایه و مسائل فنی کشور وجود داشته باشد و نیازمند بیمه گران خارجی نباشیم، هر چند که در شرایط عالی تعامل بین المللی را مطلوب می دانیم چرا که بحث بیمه های اتکایی و واگذاری بخشی از این سرمایه ها به خارج از کشور نیت و مورد نظر ماست آن هم به لحاظ تقسیم خطر، که اگر خسارت سنگین اتفاق افتاد تمام آن خسارت متوجه اقتصاد ملی ما نشود.

با همفکری می توان به توسعه دست یافت

در ادامه این مراسم، دکتر علی طاهری، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر حمایت از توسعه و رونق فعالیت های دریایی گفت: "آنچه که در تأمین و تجهیز زیرساخت ها و تصحیح مقررات و قوانین وظیفه ماست، همه در راستای حمایت از فعالیت های دریایی خلاصه می شود. به نظر من جامعه و خانواده دریایی از یک ویژگی بسیار ممتاز بهره می برد و آن صفا، صمیمیت و نزدیکی است که میان این خانواده وجود دارد. اگر بین خانواده دریایی با دیگر خانواده های صنفی مقایسه ای انجام گیرد، این ویژگی ها و مزیت ها دیده می شود که باید از آن بهره مند شویم. باید تلاش کرد تا کشور عزیزمان را دریایی کنیم. هر کدام از ما، در هر

بخشی که هستیم اگر بتوانیم سهمی از این مؤلفه بزرگ را داشته باشیم مطمئن هستم با توضیحاتی که به آن اشاره شد می توانیم کشورمان را دریایی کنیم و از آن مزیت ها خود و نسل های بعدی بهره مند شویم. سازمان بنادر تمام تلاش اش این است که خود را مرجعی برای همه ی قشرهایی که به نوعی دست اندرکار فعالیت های دریایی هستند، قرار دهد. اگر به وضع موجود نگاه کنیم این فضا به طور کامل به وجود نیامده، اما هدف این است که این بحث محقق شود، بنابراین از ابزارهای گوناگونی که داریم استفاده می کنیم تا راه برای مشارکت عمومی باز شود. سازمان بنادر به هیچ وجه تصمیم ندارد که متصدی کارها باشد و در کارهایی که توسط مردم و بخش خصوصی قابل انجام است وارد نمی شود.

وی در ادامه افزود: "دبیرخانه ارگان های دریایی که در سازمان بنادر و دریانوردی مستقر است برای مشارکت و فعالیت های شماس. حتی صحبت شد که این بخش از درون خود سازمان هم بیرون رود که به هر دلیلی اگر کسی معذوری برای تردد در سازمان داشته باشد آن معذورت هم برطرف شود. امیدوارم با تعاملی که نمایندگان شما در دبیرخانه دارند ما بتوانیم توسعه دریامحور که از اهداف اصلی خانواده بزرگ دریایی است را به انجام برسانیم. کارهایی هم به موازات آن دارد انجام می شود و به شکر خدا حمل و نقل دریایی کشور در سکوی خوبی قرار گرفته و احتیاج به جهش های بزرگی دارد که با حمایت و همفکری همه خانواده دریایی کشور انجام می شود."

طاهری گفت: "بنده با مسئولیتی که دارم اگر در پایان آن یک افتخار داشته باشم آن است که تلاش کردم تا پای بخش خصوصی در بخش دریایی بیش از پیش باز شود. به این موضوع افتخار می کنم و آن را سرلوحه کار خود قرار دادم، با مشارکت شما می توان گام هایی بزرگ برداشت. اکنون هم که دوران تقریباً سختی است و مشکلاتی که کم و بیش سایه های جدی بر سر حمل و نقل دریایی انداخته است، اما در کوران همین مشکلات است که ابتکارها و خلاقیت های بزرگ رشد می کند. امیدواریم در همین کوران ها بتوانیم با همفکری راه حل های بزرگ را برای توسعه کشور داشته باشیم. انجمنی هم به نام "انجمن توسعه دریامحور" با هدف همفکری و همکاری برای توسعه دریایی در وزارت کشور ایجاد شده است که بتواند در قالب تشکیلات غیردولتی به کارها سامان دهد. بار دیگر تقاضا دارم که سازمان بنادر و دریانوردی را خانه ی خودتان بدانید تا دست در دست هم بخش دریایی کشور را رونق بخشیم." ■

در نشست مطبوعاتی مدیر بزرگ‌ترین اپراتور بندری کشور عنوان شد

فرصت‌یابی به جای فرصت‌سوزی



اساره

برخلاف بسیاری از بنادر معتبر خاورمیانه و جهان، بندر شهید رجایی توانست از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ میلادی عبور کند. در حالی که بازارهای جهانی با رکود مواجه بودند، حجم عملیات کانتینری این بندر نه تنها دچار کاهش نشد بلکه به رشد ۱۶ درصدی نسبت به سال قبل نیز دست پیدا کرد و به مرز ۲ میلیون TEU رسید. به این ترتیب در سال ۲۰۰۸ میلادی این بندر در رده‌بندی مهم‌ترین بنادر کانتینری جهان، که هر سال با ارزیابی نشریات معتبر تخصصی بین‌المللی انجام می‌شود، ۸ پله ارتقاء پیدا کرد و در رتبه‌ی شصتم جهانی قرار گرفت. این موفقیت، که در پی طرح توسعه‌ی ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی به دست آمد، جایگاه کشورمان را در سطح بین‌المللی تقویت کرد و پس از آن زمینه‌ی مناسبی فراهم شد برای پاسخگویی به بازارهای داخلی و خارجی. به این مناسبت جشنی با حضور مسئولین شرکت تایدواتر خاورمیانه، میهمانان خارجی، نمایندگی‌های خطوط کشتیرانی کشور و مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی در بندر شهید رجایی برگزار شد. این جشن بهانه‌ای بود برای اینکه دکتر سعید صادقی، مدیرعامل شرکت تایدواتر و مهندس علیرضا چشم‌جهان، قائم مقام خدمات بندری این شرکت، در یک نشست مطبوعاتی حضور پیدا کنند.

مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه ضمن بیان این مطلب که بیشتر بنادر کانتینری جهان در سال ۲۰۰۸ میلادی به دلیل بروز بحران اقتصادی با کاهش حجم عملکرد روبه‌رو بوده‌اند، پیش زمینه‌های دستیابی به رکورد عملیاتی بندر شهید رجایی را تشریح کرد: با آغاز بهره‌برداری رسمی از فاز اول طرح توسعه‌ی ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی، ظرفیت این بندر به ۳/۳ میلیون TEU در سال رسید. این افزایش ظرفیت همراه با تجهیزات مدرن و امکاناتی که به این منظور خریداری شده بود زمینه‌ای فراهم کرد برای ارائه‌ی خدمات مطلوب به خطوط و شرکت‌های کشتیرانی و پاسخگویی به تقاضاهای داخلی در بخش واردات و صادرات و همچنین بازارهای خارجی و بین‌المللی در بخش ترانزیت و ترانشیپ.

دکتر صادقی چند عامل مقطعی را هم، در رسیدن به این موفقیت مؤثر دانست و از آن جمله به افزایش قیمت نفت و گاز در طول ۶ ماهه‌ی اول سال ۲۰۰۸ میلادی اشاره کرد؛ عاملی که از طرفی سبب ارتقاء توان مالی کشور برای واردات شده و از سوی دیگر با اضافه کردن درآمد نفتی کشورهای همسایه مانند جمهوری آذربایجان، واردات آن‌ها را از طریق کریدور ترانزیتی ایران افزایش داده است. وی افت کیفیت خدمات بندر جبل‌علی را، که سال گذشته در یک بازه‌ی ۳-۶ ماهه اتفاق افتاد، مقدمه‌ی دیگری برای دستیابی به این رکورد عنوان کرد و دلیل آن را به وجود آمدن فرصتی دانست که خطوط کشتیرانی از بندر شهید رجایی استفاده کنند و با مشاهدی امکانات آن به عبور دادن دائمی بار خود از این بندر ترغیب شوند.

جنگ روسیه و گرجستان و مشکلات موجود در مرز دو کشور پاکستان و افغانستان از عوامل دیگری بود که مدیر عامل شرکت تایدواتر برای بهبود جایگاه بندر شهید رجایی برشمرد. سعید صادقی در این باره گفت: وقوع جنگ روسیه و گرجستان و مسدود شدن کریدور ترانزیتی کشور گرجستان باعث شد محمولاتی که قبلاً از آن طریق حمل می‌شد و نیاز آذربایجان و ارمنستان را تأمین می‌کرد به کریدور ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران سرازیر شود و این کشورها بندر شهید رجایی را به عنوان گزینه‌ی اول خود انتخاب کنند. ناامنی‌های مرزی بین پاکستان و افغانستان و مسدود شدن تقریبی کریدور ترانزیتی پاکستان به افغانستان هم باعث سوق پیدا کردن محمولات ترانزیتی از آن مسیر به کریدور ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران شد. وی بهبود کیفیت خدمات ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی را هم زمینه‌ی مهم دیگری برای رسیدن به رکورد ۲ میلیون TEU دانست و ادعا کرد که این بندر با

برای نزدیک کردن بندر شهید رجایی به یک ترمینال پیشرفته، قرارداد طرح ایجاد ترمینال ریلی به صورت مشترک با یک شرکت سرمایه‌گذاری دیگر از طریق سازمان بنادر نهایی شده و در شرف آغاز عملیات آن هستیم.

ارتقاء سطح خدمات رسانی و اعمال سیاست‌های تعرفه‌ای رقابتی با سایر بنادر منطقه و اعطای تخفیفات حجمی، خود را به خوبی با خواسته‌های خطوط کشتیرانی تطبیق داده است.

دکتر صادقی در پاسخ به سؤال یکی از خبرنگاران، مبنی بر اینکه چنانچه این عوامل خارجی به وجود نمی‌آمد آیا باز هم بندر شهید رجایی به چنین رشدی دست می‌یافت یا خیر؟ بحث بازاریابی را عنوان کرد و موفقیت این بندر را تا حدود زیادی مرتبط با بازاریابی مناسب در شرایط موجود دانست. قائم مقام خدمات بندری شرکت تایدواتر هم ضمن تأیید این مطلب استفاده از شرایط پیش آمده برای ارتقاء بندر شهید رجایی را «فرصتیابی» و «استفاده از فرصت» به جای «فرصت‌سوزی» دانست و افزود: یک بندر همیشه نمی‌تواند انتظار داشته باشد که به خاطر توانمندی‌های که دارد رشد کند. همان‌طور که بندر جبل‌علی هم در زمان جنگ رشد کرد و بزرگ شد و به این جایگاه رسید. یعنی وقتی در کشور گرجستان جنگ می‌شود و بار آذربایجان نمی‌تواند از گرجستان عبور کند، سیستم بازاریابی ما در آذربایجان فعال می‌شود. اینکه وقتی بندر جبل‌علی افت می‌کند، خطوط کشتیرانی تصمیم می‌گیرند بارشان را از طریق ایران عبور دهند، نتیجه‌ی بازاریابی و اقدام مؤثر برای جلب بازار است. وی بر اهمیت آغاز بهره‌برداری از فاز اول طرح توسعه‌ی ترمینال کانتینری بندر شهید رجایی به عنوان پیش زمینه‌ای برای استفاده از شرایط به وجود آمده تأکید کرد و گفت: اگر

ظرفیت ۳/۳ میلیون TEU به وجود نمی‌آمد و به درستی از امکانات و تجهیزات این منطقه، مخصوصاً بندر شهید رجایی، بهره‌برداری نمی‌شد، استفاده از این فرصت‌ها هم مقدور نبود. چون کریدورهای جایگزین، که از مجاورت ایران عبور می‌کنند، به هر حال وجود دارند و کشورها می‌توانند آن‌ها را هم انتخاب کنند.

تغییر جایگاه بنادر ایرانی

در ادامه‌ی نشست مطبوعاتی مدیرعامل شرکت تایدواتر موضوع تکمیل شبکه‌ی توزیع کانتینرهای ترانشیپی در منطقه از طریق بندر شهید رجایی و افزایش حجم عملیات ترانشیپی در بندرعباس را مطرح کرد و آن را «یک حوزه‌ی جدید فعالیت و درآمدسازی بین‌المللی» برای کشورمان دانست. مهندس چشم جهان هم با ابراز خرسندی از موفقیت‌های بندر ایرانی در عملیات ترانشیپ، این جریان را یک تغییر جایگاه برای کشور عنوان کرد و گفت: در طول سالیان گذشته همیشه جایگاه دریافت‌کننده را داشته‌ایم. یعنی بنادر دیگری بودند که ابتدا بار ما را دریافت می‌کردند و سپس بار به کشور ما ارسال می‌شد. ولی الآن جایگاه ما عوض شده و ما می‌توانیم بار بنادر خارجی را از طریق ایران تغذیه کنیم.

در این راستا قراردادهایی منعقد شده که به گفته‌ی دکتر صادقی هم‌اکنون امکان برقراری سرویس‌های منظم حمل دریایی کانتینرهای ترانشیپی را از مبدا بندرعباس به مقصد بنادر کویت، بحرین، دمام و همچنین بنادر ایرانی امام خمینی(ره)، خرمشهر، بوشهر، عسلویه و چابهار فراهم آورده است. در نتیجه خطوط کشتیرانی می‌توانند ابتدا کانتینرهای خود را با کشتی‌های بزرگ به بندرعباس بیاورند و سپس آن‌ها را با استفاده از این سرویس‌ها در منطقه توزیع کنند. مدیرعامل تایدواتر خاورمیانه موقعیت مطلوب بندر شهید رجایی را، که در دهانه‌ی ورودی خلیج فارس و شمال تنگه‌ی هرمز واقع است، فرصت منحصر به فردی دانست که مورد توجه قرار دادن آن از اردیبهشت ماه ۱۳۸۸ سبب افزایش ۶۰ درصدی حجم عملیات ترانشیپی این بندر در طول سه ماه اول این سال نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۸۷ شده است. وی افزود: انتظار داریم تا پایان امسال این نسبت به دو برابر سال قبل برسد و با توجه به اینکه کاهش واردات و صادرات خواهیم داشت، ورود کشتی ترانشیپی بتواند این کاستی را پوشش دهد.

قائم مقام خدمات بندری این شرکت هم رشد بیشتر عملیات ترانشیپ کانتینری را در سال آینده

نوید داد؛ به طوری که در صورت ادامه‌ی روند کنونی، موانعی در آمدی و عملیاتی بندر شهید رجایی به نسبت ۴۰ درصد بین‌المللی و ۶۰ درصد داخلی برسد. وی با نگاهی به آینده‌ی دورتر اظهار داشت: در سال ۲۰۱۲ میلادی شاهد فاز دوم طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی هستیم که ظرفیت ما را از ۳/۳ میلیون TEU به ۶/۳ میلیون TEU خواهد رساند. قطعاً تقاضای بازارهای داخلی کشور کمتر از این مقدار است. پس باید تلاش کنیم که از طریق بازارهای بین‌المللی این مقدار ظرفیت را تکمیل کنیم. مهندس چشم جهان با اشاره به اینکه در بازارهای بین‌المللی رقابت شدیدتر است و رقابتی جدی در کنار ما هستند، افزود: در بازارهای داخلی تعرفه‌گذاری‌هایی صورت می‌گیرد که ساختارهای داخلی به هر حال از آن تبعیت می‌کنند. ولی در بخش بین‌المللی صاحبان کالا آلترناتیوهای جداگانه‌ای دارند، به همین خاطر باید در سیستم تعرفه‌گذاری دقت لازم صورت بگیرد تا ما بتوانیم در چند گام به مرحله‌ای برسیم که هم نسبت درآمد بین‌المللی به نسبت واردات و صادرات معقول باشد و هم استفاده از ظرفیت‌ها، مخصوصاً در بازارهای بین‌المللی، به سطح معقولی برسد.

پذیرای نسل هفتمی‌ها هستیم

بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان روز جمعه ۱۹ تیرماه امسال در بندر شهید رجایی پهلوگیری کرد. کشتی سوئیسی Beatrice MSC، که با ظرفیت ۱۴ هزار TEU کانتینر فقط در بندر معدودی از دنیا می‌تواند تردد کند، از شمال اروپا حرکت کرد و در منطقه‌ی خاورمیانه بندر شهید رجایی را برای تخلیه و بارگیری برگزید و پس از آن هم مسیر خود را به سمت بندر چین و سنگاپور ادامه داد. دکتر سعید صادقی، یکی از عوامل این موفقیت بندر شهید رجایی را بازاریابی مناسب شرکت تایدواتر در سفر اخیر مدیرعامل و هیئت همراه او به کشور سوئیس دانست که نتیجه‌ی آن جلب توجه مقامات ارشد و مالک خط کشتیرانی مدیترانه به ظرفیت‌ها و امکانات و استعدادهای این بندر بوده است. وی مدت تخلیه و بارگیری TEU ۵۵۰۰ کانتینر را هم، که ۲۷ ساعت اعلام شده، رکورد قابل توجه دیگری در سطح بندر معتبر جهان عنوان کرد و افزود: با ورود این کشتی امکان پذیرش کشتی‌های نسل هفتم در بندرعباس به جهانبان اثبات شد و زمینه‌ی پذیرش کشتی‌های مشابه به صورت منظم در بندر شهید رجایی فراهم آمد. به علاوه ما بعد از این قضیه به برخی از دفاتر بزرگ کشتیرانی دنیا دعوت شدیم.



پارک لجستیک در بیشتر بنادر پیشرفته‌ی دنیا وجود دارد؛ به نوعی که در کشورهای اروپایی کانتینر و تریلر زیاد در جاده‌ها تردد نمی‌کند. چرا که در بنادر تخلیه‌ی کانتینر هم صورت می‌گیرد. به همین دلیل می‌خواهم جرقه‌ی این بحث را در اینجا بزنم تا دغدغه‌ی خاطر جامعه بشود و وزارت بازرگانی و سایر وزارتخانه‌هایی که می‌توانند در این موضوع نقش داشته باشند، آن را مورد توجه قرار بدهند.

می‌خواهیم یک ترمینال پیشرفته داشته باشیم مدیرعامل شرکت تایدواتر خاورمیانه طرح مارشالینگ یارد را از جمله برنامه‌های مهم دیگر این شرکت عنوان کرد که همزمان با طرح توسعه‌ی بندر شهید رجایی برابر قراردادهای کوتاه‌مدت راه‌اندازی شده و سرعت تخلیه و بارگیری کانتینرها را در این بندر افزایش داده است. به گفته‌ی وی این شرکت با خریداری ۴۰ دستگاه کشنده‌ی جدید مدل اروپایی موفق شده سرویس‌دهی را به طور مستقیم در مارشالینگ یارد، که منطقه‌ی پیشانی و کرانه‌ی بندر است، بر عهده بگیرد. دکتر صادقی همچنین از آغاز عملیات ایجاد ترمینال ریلی خبر

داد و با بیان اینکه در بنادر پیشرفته‌ی دنیا ریل قطار به جای کشنده‌ها عمل می‌کند، افزود: برای نزدیک کردن بندر شهید رجایی به یک ترمینال پیشرفته، قرارداد طرح ایجاد ترمینال ریلی به صورت مشترک با یک شرکت سرمایه‌گذاری دیگر از طریق سازمان بنادر نهایی شده و در شرف آغاز عملیات آن هستیم.

پارک لجستیک یا لجستیک سنتر موضوع دیگری بود که سعید صادقی در این نشست مطبوعاتی با عنوان «یک ایده» مطرح کرد. وی حجم بزرگ محموله‌هایی را که از بنادر به سراسر کشور جابه‌جا می‌شود یادآور شد و پارک لجستیک یا «استقرار تجزیه شده‌ی کانتینر در مبدا» را علاوه بر تولید بازار کار در بهینه‌سازی مصرف سوخت بسیار مؤثر دانست و گفت: پارک لجستیک در بیشتر بنادر پیشرفته‌ی دنیا وجود دارد؛ به نوعی که در کشورهای اروپایی کانتینر و تریلر زیاد در جاده‌ها تردد نمی‌کند. چرا که در بنادر تخلیه‌ی کانتینر هم صورت می‌گیرد. به همین دلیل می‌خواهم جرقه‌ی این بحث را در اینجا بزنم تا دغدغه‌ی خاطر جامعه بشود و وزارت بازرگانی و سایر وزارتخانه‌هایی که می‌توانند در این موضوع نقش داشته باشند، آن را مورد توجه قرار بدهند.

مدیرعامل تایدواتر در پایان از رشد توان داخلی کشور ابراز امیدواری کرد و آن را در سطحی دانست که بتوانیم بسیاری از خدمات را به صورت مستقل انجام دهیم. وی در پاسخ به سؤالی درباره‌ی امکان مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی گفت: مشارکت خارجی شاید زیاد از جهت سرمایه‌گذاری مطرح نباشد و بیشتر از جهت استفاده از تجربه و بازاری که آن‌ها دارند مورد توجه است.

با وجود عبور از بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ میلادی، نگرانی‌ها و تلاش برای در امان ماندن از افت کیفیت خدمات بنادر همچنان ادامه دارد. مهندس چشم جهان سال جاری را بسیار مهم‌تر از سال قبل دانست و دلیل آن را بروز آثار این بحران در سرتاسر دنیا عنوان کرد که سبب کاهش شدید آمار عملکرد بسیاری از بنادر معتبر کانتینری دنیا شده است. وی افزود: البته در طول چند ماهی که از سال ۲۰۰۹ میلادی گذشته، افت قابل ملاحظه‌ای در عملکرد بندر شهید رجایی مشاهده نکرده‌ایم؛ در حالی که واردات و صادرات کشور کاهش پیدا کرده است. یعنی در واقع سهم ما از بازارهای بین‌المللی افزایش یافته و توانسته‌ایم آثار منفی ناشی از کاهش واردات و صادرات کالا را از طریق بازارهای بین‌المللی جبران کنیم. ■

با همکاری بخش خصوصی انجام شد

نهد روز کاری بدون حادثه

تلاش‌های آنان و دلگرمی بخشیدن به آنها جهت ادامه این مسیر عنوان کرد.

رئیس اداره حفاظت و ایمنی دریانوردی طی سخنانی در این مراسم ضمن تقدیر از مدیریت، کارشناسان و کارکنان شرکت مجری پروژه راهبری، تعمیر و نگهداری علائم کمک ناوبری دریایی، به جهت تحقق رکورد تازه‌ای در محیط کار دریایی علی‌رغم سختی‌ها و خطرات این فعالیت‌ها، کسب گواهینامه سامانه‌ی مدیریت یکپارچه (IMS) و همچنین گواهی تخصصی ایمنی در محیط کار ISM code را، بسیار شایان توجه دانست و بندر امام خمینی (ره) را نخستین بندری در سراسر کشور معرفی کرد که بخش خصوصی فعال در زمینه عملیات دریایی آن، دارای این گواهینامه تخصصی است.

مصطفی زارع‌دوست همچنین به مراحل مختلف راهبری و تعمیرات علائم ناوبری دریایی از جمله بویه، بیکن و قایق نورانی به منظور آشنایی مخاطبین با آن پرداخت. مدیر شعبه شرکت فراساحل پارسیان طی گزارشی مستند و مصور، اقدامات بارز این شرکت در راهبری، تعمیر و نگهداری علائم ناوبری در مجتمع بندری امام خمینی (ره) را از آغاز تحویل پروژه، تشریح کرد.

غریب هشوشیان، تعمیر و بازسازی شناورهای مراد ۵ و مهر، انجام تعمیرات زیرآبی بر روی آنها، بهسازی و نصب تجهیزات محل کارگاه تعمیرات، تفکیک انبارهای نگهداری تجهیزات و ابزارها در راستای الزامات ایمنی، سرویس‌های دوره‌ای به بیکن‌ها، بویه‌ها و قایق نورانی و همچنین کسب گواهینامه‌های IMS و ISM code از جمله اهم اقدامات این شرکت از آذر ماه سال ۸۵ تاکنون برشمرد.

نمایش فیلمی درباره اقدامات و نحوه عملیات بخش‌های مختلف شرکت مجری پروژه راهبری، تعمیر و نگهداری علائم دریایی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) و اهدای لوح سپاس توسط معاونین فنی و نگهداری، اداری و مالی و مدیرعامل شرکت مجری پروژه به کارشناس ایمنی و بهداشت این شرکت و کارشناسان ادارات مخابرات و الکترونیک و حفاظت و ایمنی دریانوردی از دیگر برنامه‌های این مراسم بود. ■



مدیران کل، طی سنوات متوالی صورت گرفته، از نتایج توجه و اهتمام جدی مسئولین این اداره کل به مقوله ایمنی عنوان کرده و نتایج درخشان حاصل شده در این زمینه را مرهون پیروی و اجرای مصوبات این شورا در همه‌ی بخش‌های مجتمع بندری امام خمینی (ره) برشمرد.

در ادامه این مراسم معاون اداری و مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ضمن اشاره به خطرات و سختی‌های فعالیت در عرصه دریایی، رعایت و اهتمام به ایمنی در کار دریایی چه در ابعاد انسانی و تجهیزاتی را بسیار حائز اهمیت دانسته و به بخشی از مشاهدات خود در سفرهای دریایی به عنوان شاهد مثال اشاره کرد.

کریم جعفری با اشاره به اولویت‌های کاری مسئولین این اداره کل جهت نهادینه کردن و گسترش فرهنگ ایمنی از دیرباز به منظور کاهش حوادث تجهیزاتی و تلفات انسانی، آن را مهم‌ترین مسیر حرکت و بالاترین دغدغه‌ی کارکنان در محیط کاری عنوان کرد.

این عضو شورای عالی ایمنی نیز افزود: اگر بنا را بر استقرار ایمنی و بیشترین تلاش‌ها را متوجه گسترش این امر بکنیم، همگان در محیط کاری این مجتمع بندری احساس امنیت و آسایش خواهند کرد.

وی حضور خود را در جمع مدیران، کارشناسان و کارکنان این شرکت که این موفقیت بزرگ را به دست آورده‌اند، به نشانه ارج نهادن و تقدیر از

جشن نهد روز فعالیت کاری بدون خسارت در ابعاد حوادث انسانی و سازه‌ی تجهیزاتی با همکاری بخش خصوصی مجری پروژه راهبری، تعمیر و نگهداری علائم کمک ناوبری دریایی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) جشن گرفته شد.

به گزارش روابط عمومی، طی این مراسم که معاونین فنی و نگهداری، اداری و مالی و رؤسای ادارات تعمیرات و نگهداری تجهیزات دریایی، تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی، امور دریایی و حفاظت و ایمنی کانال اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان، مدیرعامل و مدیر شعبه شرکت فراساحل پارسیان و کارشنان و کارکنان دیگر شرکت‌های کارگزار در مجتمع بندری امام خمینی (ره) حضور داشتند، از عملکرد موفقیت‌آمیز مدیر شعبه، کارشناسان و کارکنان این شرکت در خصوص رعایت الزامات ایمنی با اهدای لوح سپاسی به امضای مدیر کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان توسط معاون فنی و نگهداری این اداره کل تقدیر شد.

در جریان این مراسم معاون فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، با اشاره به سابقه برگزاری چنین جشنی برای عملکرد موفقیت‌آمیز در خصوص رعایت ایمنی در بخش خشکی جهت یکی از شرکت‌های بخش خصوصی طی سال‌های قبل، این روند را بدعتی نیکو و زیبا خواند و برگزاری این جشن را در بخش دریایی و با ثبت نهد روز متوالی، رکوردی تازه عنوان کرد.

مسعود باقرخانی اظهار امیدواری کرد که با این برنامه‌ها زمینه رقابت سازنده بین شرکت‌ها در جهت گسترش فرهنگ ایمنی فراهم آید. وی با مطرح کردن سوابق اقداماتی که توسط شورای عالی ایمنی طی سال‌های قبل با سیاست‌گذاری و اجرای آن جهت نهادینه کردن و گسترش فرهنگ ایمنی در مجتمع بندری امام خمینی (ره) انجام شده، پیشنهادهایی جهت ارائه الگوهای مبتکرانه در زمینه رعایت الزامات ایمنی نظیر نصب تابلوهای اطلاع‌رسانی توسط شرکت‌های کارگزار مطرح کرد. عضو شورای عالی ایمنی اداره کل بنادر و دریانوردی خوزستان، تشکیل این شورا که به همت و پیگیری



رئیس کمیته کشتی سازی انجمن مهندسی دریایی ایران

سپردن کشتی سازی به بیگانگان، نابودی این صنعت را در پی دارد



رئیس کمیته کشتی سازی انجمن مهندسی دریایی ایران در واکنش به مطرح شدن بحث تعطیلی فعالیت های کشتی سازی در شرکت صدرا گفت: آنچه بیان شده، از نظر یک بنگاه اقتصادی در شرایط فعلی درست است، اما از نظر منافع ملی، با این کار گلوی خود را به خنجر بیگانگان می سپاریم.

این اظهارات پس از آن مطرح شد که فرمانده قرارگاه خاتم الانبیا (ص) سپاه به عنوان سهامدار اصلی شرکت صدرا، در مجمع عمومی این شرکت اعلام کرد که به دلیل زیان های انباشته، فعالیت های غیر سودآور شرکت نظیر کشتی سازی، تعطیل خواهد شد.

آنچه در پی می خوانید گفت و گویی است با امیر بابایی، رئیس کمیته کشتی سازی انجمن مهندسی دریایی ایران و معاون هماهنگ کننده سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع در واکنش به اظهارات فوق.

تجهیزات و مواد اولیه، ۲۵ درصد به مسائل اجرایی و ساخت و ۱۰-۱۵ درصد هم به مسائل فنی از قبیل طراحی، آزمایش و راه اندازی شناور مربوط است. متأسفانه در کشور ما چون نگاه تخصصی به صنعت کشتی سازی وجود ندارد، در همه این بخش ها مشکل داریم. در بخش طراحی، فعالیت های موجود

فعالی در سطح کشور و نگاه موجود به کشتی سازی سودده نیست، حرف درستی است.

• چرا این وضعیت شکل گرفته است؟
اگر هزینه ها و فعالیت های مربوط به ساخت کشتی را در نظر بگیریم، ۵۵-۶۰ درصد آن به تأمین

• سهامدار اصلی صدرا اخیراً از تعطیلی فعالیت های این شرکت در بخش کشتی سازی خبر داده است و دلیل آن را نیز عدم سوددهی سرمایه گذاری در این حوزه عنوان کرده اند. آیا واقعاً کشتی سازی در ایران سودده نیست؟
آنان از یک منظر درست گفته اند. این که مدیریت

در داخل کشور کامل نیست و به مشارکت خارجی نیاز است و گاهی برای شناخت قطعات، تجهیزات، مواد و نوع ساخت هم از تجربه و نیروهای خارجی استفاده می‌شود. در بعد اجرایی هم، مدیریت شیپ‌یاردها باید تسلط کاملی بر پروژه‌ها و صنایع دریایی داشته باشد و پیش‌نیازها و پس‌نیازهای کار را بشناسد که متأسفانه در این بخش هم، تجربه کافی و مدیریت صنعتی و اجرایی لازم وجود ندارد و شاهد حضور مدیران غیرمتخصص در صنایع دریایی، تغییر پیاپی مدیران و سپردن مدیریت‌های جدید به مدیرانی که در مسئولیت‌های قبلی ناتوان نشان داده‌اند، هستیم.

اما مشکل اصلی و جدی دیگر، در حوزه تأمین تجهیزات و مواد اولیه ساخت کشتی است که در حال حاضر، به علت این‌که پول به خوبی فاینانس نمی‌شود و سفارش‌های ما به خوبی پذیرفته نمی‌شود، ناگزیر به خرید از واسطه‌ها هستیم که این امر هم، با توجه به تبعات تحریم اقتصادی منجر به تأمین مواد و تجهیزات با نرخ بالاتر می‌شود که همین کالا در مرحله بعد، با مشکلات زیادی در گمرک مواجه می‌شود و حتی به تعطیلی پروژه می‌انجامد و در نهایت هم قیمت کالای وارداتی برای سازندگان داخلی ۲۵-۳۰ درصد بالاتر از قیمت‌های جهانی تمام می‌شود که اگر این رقم را در سهم ۵۵-۶۰ درصدی هزینه مواد و تجهیزات در ساخت کشتی ضرب کنیم، خواهیم دید که حدود ۱۸ درصد در قیمت شناور، در مقایسه با رقبای خارجی اثر می‌گذارد.

غیر از اینها، مشکلاتی مانند نگاه سیاسی به صنعت و اتخاذ تصمیمات سیاسی، ضعف سیستم بانکی، کم‌توجهی بیمه‌ها و مسائل و مشکلات ناشی از گشایش LC را داریم که مجموعه این عوامل و شرایط باعث می‌شود صنعت کشتی‌سازی در ایران سودده نباشد.

• اشاره کردید که مشکل اصلی در بخش تأمین تجهیزات است. کمیته کشتی‌سازی انجمن مهندسی دریایی ایران برای حل این مشکل، با توجه به مسائل سیاسی و تحریم‌های موجود چه پیشنهادی دارد؟

معتقدیم باید طبق تجربه جهانی عمل کرد. صنایع کشتی‌سازی در ایران به یک منطقه ویژه اقتصادی احتیاج دارد؛ مثل کاری که در ترکیه انجام شد و ۱۵۰-۲۰۰ کشتی‌ساز به طور متمرکز در منطقه "توزلا" فعالیت می‌کنند و از قوانین و مشکلات گمرکی فارغ هستند و واردات کالا بسیار سریع و به موقع انجام می‌شود. در چین، سنگاپور، مالزی و سایر کشورهایی که به کشتی‌سازی خود بها داده‌اند هم این تجربه را می‌بینیم.

اگر می‌خواهیم واقعاً با غول‌های کشتی‌سازی رقابت کنیم، باید قواعد رقابت را بپذیریم و زیرساخت‌های لازم را ایجاد کنیم و گرنه با شرایط فعلی که مواد اولیه

و تجهیزات گران‌تر از قیمت واقعی تمام می‌شود و با مشکلات داخلی صنعت ایران نظیر بهره‌وری پایین، کمبود تجربه مدیریتی و پیچیدگی‌های روابط کارگر و کارفرما هم مواجه هستیم.

• یعنی با تعطیلی کشتی‌سازی‌هایی مثل صدرا موافق هستید؟

البته که نه! حرف سردار قاسمی به عنوان سهامدار اصلی صدرا صرفاً به عنوان نظر یک بنگاه اقتصادی درست است؛ بنگاهی که به دلیل مشکلات موجود، کشتی ۶۰ میلیون دلاری را ۸۰ میلیون دلار و تعهد سه ساله را پنج ساله تحویل می‌دهد و طبعاً با ضرر و زیان مواجه می‌شود و راه‌حل را هم، تعطیلی صنعت معرفی می‌کند. اما باید توجه کرد که کشتی‌سازی، یک صنعت استراتژیک است و تعطیلی آن، معنایی جز سپردن گلولی خویش به خنجر خارجی‌ها ندارد. همان‌طور که فعالیت زیر پرچم دیگران برای کشتیرانی ایران نوعی ذلت است، سپردن صنعت کشتی‌سازی به بیگانگان هم، ذلت برای مملکت و نابودی این صنعت را در پی دارد. بنابراین، تأکید دارم که اظهارنظر فوق از نظر صاحب یک بنگاه اقتصادی درست است، اما از نظر سیاست‌های کلی و کلان کشور اشتباه بزرگی است و با آن سیاست‌ها، همخوانی ندارد. سیاست کلی کشور، باید حمایت منطقی، درست و همه‌جانبه از صنعت داخلی و استفاده از روش‌هایی باشد که در سطح جهانی برای رونق کشتی‌سازی استفاده می‌شود. ما معتقدیم، به جای تعطیلی صنعت، باید سیاست‌های موجود را نقد کرد و از خود پرسید آیا ما همان شرایطی را که در چین، کره، سنگاپور و حتی دبی و عمان برای حل مشکلات صنعت و واردات تجهیزات دیده می‌شود، در ایران داریم یا آن‌که صنعتگر خود را مثل کشتی‌گیری با دست‌وپای بسته، روی تشک مبارزه و رقابت با حریفان جهانی فرستاده‌ایم؟

راه‌حل مشکلات صنعت کشور و به ویژه صنایع دریایی، بررسی واقعی این مسائل و مشکلات است و نه برخورد دستوری و غیرکارشناسی و یا تعطیل کردن صنعت.

• برخلاف کشتی‌سازی‌های دولتی که با مشکلات و تأخیر زیاد در تحویل شناورها مواجه هستند، سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع نسبتاً وضع مناسبی دارد و انتقادهایی که در مورد کشتی‌سازان دولتی وجود دارد، در مورد این سازمان دیده نمی‌شود. به عنوان معاون هماهنگ‌کننده سازمان صنایع دریایی، فکر می‌کنید دلیل این تمایز چیست؟

وضع سازمان صنایع دریایی با شرکت‌های دولتی موجود، فرق می‌کند. به هر حال، مدیریت در سیستم ما منسجم‌تر است. به عنوان مثال، مدیران کنونی سازمان در ۲۰ سال گذشته در همین

سازمان فعال بوده‌اند و رتبه به رتبه بالا آمده‌اند. ضمن آن‌که در شبکه ما، جابه‌جایی مدیران اندک است و علاوه بر آن، کارها طبق مسئولیت انجام می‌شود؛ یعنی فردی که دو سال مسئول یک بخش بوده، بعد از دوره مسئولیت خود، باید جوابگو باشد، نه این‌که آن کار را ناتمام بگذارد و به شرکت یا پروژه دیگری منتقل شود. نکته بعد آن است که بخش عمده سیستم ما نظامی است و طبیعی است که در چنین سیستمی، نظم و انضباط بیشتری دیده شود که همین امر، پیشرفت تکنولوژی و تحویل و تنوع محصولات را در پی دارد؛ بنابراین، ساختار موجود در سازمان صنایع دریایی از نظر بودجه، نظارت و بازرسی و انسجام مدیریت قابل مقایسه با شرکت‌هایی همچون صدرا، ارون‌دان و ایزوایکو نیست.

• سازمان صنایع دریایی با توجه به ساختار و انسجام خود، وارد حوزه ساخت شناورهای بزرگ نمی‌شود؟

تأسیسات مجتمع‌های شناورسازی زیرمجموعه سازمان صنایع دریایی، در حد شناورهایی است که برای آن تعریف شده و اصولاً ساخت کشتی‌های بزرگ در مجتمع‌های ما، اجرایی نیست و اگر بخواهیم وارد این حوزه شویم، باید تأسیساتی مانند سایت ایزوایکو را در اختیار بگیریم که البته این حالت هم، قدمی به عقب خواهد بود؛ چرا که گفته می‌شود نظامی‌ها صنایع غیرنظامی را در اختیار گرفته‌اند. در حال حاضر هم که تنها ۵-۱۰ درصد ظرفیت خالی صنایع خود را به ساخت شناورهای سبکی نظیر لندینگ کرافت و یدک‌کش اختصاص داده‌ایم، گاهی از فعالیت‌های غیرنظامی ما انتقاد می‌شود.

• پاسخی هم به این انتقادات دارید؟

پاسخ ما، عملکرد ماست. در همین طرح وجوه اداره شده که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برای نوسازی ناوگان شناورهای کوچک در بنادر کشور اجرا شد، سازمان صنایع دریایی قرارداد ساخت ۵۴ فروند شناور لندینگ کرافت را امضا کرد و سایر سازندگان اعم از دولتی و خصوصی، ۴۰ فروند، شما یا هر کارشناسی می‌تواند عملکرد دو طرف را مقایسه کند. ما از ۵۴ فروندی که تعهد داشته‌ایم، ۳۰ فروند را به آب انداخته‌ایم که از این تعداد، ۲۱ فروند در حال تردد است و ۹ فروند هم آماده و در کنار آب است که به دلیل مشکلات و مسائل مالی و بانکی متقاضیان آنها، تحویل نداده‌ایم. از ۲۰ فروند باقیمانده هم اکثر آنها بین ۷۰-۸۰ درصد آماده هستند که بلافاصله پس از دریافت تسهیلات تازه بانکی آماده و آب‌اندازی خواهند شد. در مقابل، ببینید شرکت‌های دولتی و خصوصی چه کرده‌اند؟ ■

کارشناسان نسبت به افزایش سطح آب دریای خزر هشدار می دهند

دریایی از آرزوهای بزرگ

حمیده سادات هاشمی



کارشناسان محیط زیست با استناد به گزارش های تغییرات اقلیم در سطح جهان و اطلاعات کشورهای حاشیه شمالی دریای خزر اعلام کردند که طبق پیش بینی ها، سطح آب دریای خزر طی ۱۰ سال آینده ۱/۵ متر بالا می آید. از آنجا که محیط دریایی دارای حریم زیست محیطی است و حریم دریا در قانون ۶۰ متر از خط ساحلی، تعیین شده است و با توجه به هشدارهای کارشناسان به نظر می رسد اجرای ماده ۶۳ قانون برنامه توسعه چهارم دولت جمهوری اسلامی ایران به منظور آزادسازی سواحل بسیار حیاتی است. دریای خزر بزرگ ترین پیکره بسته آبی در سطح زمین است و نبود هرگونه ارتباط طبیعی با سایر اقیانوس ها، آن را به یک زیست بوم بسیار ویژه تبدیل کرده است. این خصوصیات منحصر به فرد دریای خزر، سبب آسیب پذیری شدید آن در برابر عوامل خارجی از جمله شرایط آب و هوایی یا تغییرات انسان ساخت می شود.

نوسانات سطح دریای خزر

دریای خزر از دوران پلیوس حدود ۵ میلیون سال پیش، از درون تحلیل می‌رود که بر همین اساس بسیاری از متخصصین خزر را به عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان مورد بررسی قرار می‌دهند. مطالعات ژئومورفولوژیک و هیدرولوژیک خزر، بالا و پایین رفتن دوره‌ای و متناوب سطح آب را آشکار کرده و برای دانشمندان و ساکنان حاشیه خزر سؤالات زیادی را مطرح کرده است. طی یک قرن، بین سال‌های ۱۸۸۰ و ۱۹۷۷م سطح آب دریا ۴ متر پایین آمد و از ۲۵ متر به ۲۹ متر پایین‌تر از سطح دریاهای آزاد رسید. البته در کنار این تغییرات، دوره‌های کوتاهی نیز بوده است که آب دریا کمی بالا آمده است. طی این مدت، مردم محلی به کاهش تدریجی سطح آب عادت کردند و به خصوص بعد از جنگ جهانی دوم انواع فعالیت‌ها را در سواحل مانند ساخت بندار، جاده‌ها و ریل‌ها، پی‌ریزی خانه‌ها و تسهیلات تفریحی انجام دادند.

در اتحاد جماهیر شوروی، خشک شدن کامل و اسفانگیز دریای آزوف که حوزه آبریزی در کنار دریای سیاه بود، همزمان با پایین رفتن سطح خزر، نگرانی‌ها را به طور جدی افزایش داد. این نگرانی به ویژه بر بخش شمالی خزر که کمتر از ۲۵ متر عمق دارد و به طور چشمگیری نیز در حال کاهش است، متمرکز بود. این امر به اتخاذ تصمیمات عجولانه و نادرستی مانند احداث آب‌بند در مورد بستن خلیج قره‌بغاز منجر شد.

معکوس شدن نوسانات سطح خزر

کارشناسان معتقدند، معکوس شدن ناگهانی نوسانات سطح دریای خزر از سال ۱۹۷۷م و افزایش حدود ۲ متری سطح آب، همگان را متعجب کرده است و باعث بروز مشکلات عدیده‌ای مانند سیل‌گرفتگی تسهیلات شهری، تخریب جاده‌ها و ریل‌های راه‌آهن، خسارت به زیرساخت‌های صنعتی در ساحل و دریا و نابودی برخی از سواحل منطقه شده است.

ده‌ها نفر در زمین‌های پایین‌دست جمهوری‌های آذربایجان، داغستان و دلتای ولگا مجبور به مهاجرت شدند. تنها در آذربایجان خسارت ناشی از افزایش سطح آب دریا، ۲ میلیارد دلار تخمین زده شده است. در قزاقستان پیشروی دریا به طور مستقیم بر حدود ۲۰ هزار کیلومتر مربع این سرزمین، از جمله چاه‌های متروکه نفت، تأثیر گذاشته است.

هم‌اکنون بحث میان کارشناسان، در مورد عواملی که موجب تغییرات سطح دریای خزر می‌شود، ادامه دارد و دانشمندان عوامل زمین‌ساختی حرکت پوسته زمین در زیر سطح دریا یا عوامل

کارشناسان معتقدند، معکوس شدن ناگهانی

نوسانات سطح دریای خزر از سال ۱۹۷۷م و افزایش حدود ۲ متری سطح آب، همگان را متعجب کرده است و باعث بروز مشکلات عدیده‌ای مانند سیل‌گرفتگی تسهیلات شهری تخریب جاده‌ها و ریل‌های راه‌آهن، خسارت به زیرساخت‌های صنعتی در ساحل و دریا و نابودی برخی از سواحل منطقه شده است.

ژئومورفولوژیک را در تغییر سطح آب منتفی نمی‌دانند. اما این عوامل در مقایسه با تغییرات آب و هوایی و تأثیرات مدیریت انسانی سطح آب دریای خزر، نقش کوچک‌تری بازی می‌کنند. بررسی‌ها نشان داده است که اکثر آب‌های ورودی دریا از رودخانه‌های ساحلی نشئت می‌گیرند. کمیت و کیفیت آب، به ویژه در ولگا، متغیرهای کلیدی در تعادل دریای خزر هستند. به این عوامل باید بارش بیش از حد باران را نیز افزود. همچنین ممکن است آب از طریق نشست به زمین و جاری شدن به خلیج قره‌بغاز از دست برود، اما این عوامل در مقایسه با تبخیر طبیعی از سطح دریا چندان اهمیتی ندارند.

نقش رودهای ساحلی

براساس گزارش برنامه محیط‌زیست دریای خزر، هم‌اکنون هر ساله ۳۰۰-۳۱۰ کیلومتر مکعب آب دریای خزر از طریق رودخانه‌ها تأمین می‌شود. رودخانه ولگا به تنهایی ۸۰ درصد از جریان آب ورودی خزر را به خود اختصاص می‌دهد. اما به نحو قابل ملاحظه‌ای این میزان در قرن بیست‌ویکم پایین آمده است. این کاهش از حدود ۴۰۰ کیلومتر مربع در سال‌های ۱۹۳۰ به میزان ۲۶۰-۲۷۰ کیلومتر مکعب در حال حاضر رسیده است که به دلیل عوامل مختلف اقلیمی و فعالیت‌های بشر از قبیل ساخت سد برای تولید انرژی برق آبی است. کارشناسان تخمین می‌زنند که بارش باران سالیانه ۱۳۰ کیلومتر مکعب به آب دریا می‌افزاید. کاهش آب از طریق نفوذ به زمین، کمتر از ۵ کیلومتر مکعب را به خود اختصاص می‌دهد و میزان آبی که به درون خلیج قره‌بغاز جریان می‌یابد از زمان تخریب آب‌بند آن حدود ۱۸ کیلومتر مکعب بوده است. همچنین در مورد تبخیر طبیعی دریا، کاهش بین ۳۵۰-۳۷۵ کیلومتر مکعب در سال برآورد شده است که بنابراین سطح آب دریای خزر باید روند افزایشی را ادامه دهد.

تغییرات آب و هوا در خزر

منطقه خزر به لحاظ اقلیمی متنوع است. این دریاچه در شمال با رودخانه‌های اورال و ولگا، در

شرق با دشت‌های خشک و نیمه‌خشک وسیع قزاقستان و ترکمنستان و در بخش‌های جنوب و غرب با رشته‌کوه‌های البرز و مناطق مرطوب قفقاز احاطه شده است. دریای خزر نقش مهمی را در فرایندهای اتمسفری و تعادل آب و هوای منطقه‌ای بازی می‌کند.

بررسی‌ها نشان داده است که پدیده‌های اقلیمی در خزر با نوسانات آتلانتیک شمالی وابسته‌اند. این متغیرها بر دما، رطوبت و طوفان‌های زمستانی سراسر اروپا از جمله حوزه آبریز ولگا و نیز بارش‌های سطح خزر تأثیر می‌گذارد. خشکسالی‌های طاقت‌فرسا نیز بر بخش‌های مختلف منطقه در سال‌های اخیر مؤثر بوده است. به نظر می‌رسد که بروز این خشکسالی‌ها مدل‌های علمی را تأیید می‌کنند که علاوه بر نشان دادن افزایش دمای متوسط، رخدادهای شدید آب و

هوایی بسیار بیشتری را پیش‌بینی می‌کنند. بررسی‌ها نشان داده است که خشکسالی‌ها هم بر تولید محصولات و هم بر سلامت دام‌ها مؤثر است. برای مثال، گوسفند کاراکول ترکمنستان که از لحاظ اقتصادی و به دلیل تولید پشم، مهم است، نسبت به نگرانی‌های گرمایی حساس است. به علاوه خشکسالی می‌تواند آتش‌سوزی‌های مکرر و شدیدی را سبب شود که تخریب محصولات و مراتع را افزایش داده و به کاهش حاصلخیزی کشاورزی بیانجامد. بر اثر تغییرات اقلیمی دو روند متضاد بارش باران در شمال و جنوب مشاهده شده است، در حالی که بارش در روسیه طی قرن گذشته افزایش یافته، اما مناطق خشکی مانند سواحل ترکمنستان و ایران خشک‌تر شده‌اند. طوفان‌های شن و خاک، میزان قابل توجهی نمک و غبار را حین عبور از بیابان کارا-کام و سواحل خزر جذب کرده و آنها را بر روی دره ولگا تخلیه می‌کنند که در نهایت به حاصلخیزی زمین‌های زراعی آسیب می‌رساند.

همچنین دسترسی به آب شیرین که بسیاری از بخش‌های اقتصادی و همچنین رفاه و سلامت بشر به آن وابسته است، به فرایندهای متغیر اقلیمی مربوط می‌شود. اگر یخچال‌های طبیعی در قفقاز و کوه‌های البرز کاهش یابند و دوره برف‌پوش بودن کوه‌ها همانند سال‌های اخیر کوتاه‌تر شود، آب کمتری برای آبیاری و مصارف خانگی در دسترس خواهد بود. ذوب یخچال‌های طبیعی تنها به علت ناپدید شدن کامل قله‌های سفیدپوش کوه‌ها نیست. این فرایند از طریق افزایش دمای متوسط ایجاد می‌شود که خطر فجایع طبیعی مرتبط با تغییرات وضعیت زیست‌محیطی را بالا می‌برد.

شرایط آب و هوایی نامعلوم

کارشناسان معتقدند، مشکل را می‌توان این چنین



مطالعات جهانی سازی بنادر

(مجموعه مقالات مهندسی - مجموعه اقتصاد و بازرگانی)



تحقیق و ترجمه:

مهندس مهدی رستگاری

تایید و اثر خاورمیانه

ناشر: گل‌واژه - چاپ اول اسفند ۱۳۸۷

مجموعه کتاب‌های "مطالعات جهانی سازی بندری" شامل مقالاتی در حوزه مهندسی و بازرگانی است که برگرفته از دانش مطالعات و تجارب محققان و متخصصان در راستای گشودن افقی نوین در صنعت حمل و نقل دریایی کشور و جنبش نرم‌افزاری آن طرح شده است. نقش بنادر به عنوان کانون‌های بستر ساز و تسهیل کننده تجارت بین الملل بسیار اساسی است. در سیر تطور تجارت جهانی، بنادر نیز در طی چند دهه از حالت بارانداز (بنادر نسل اول) درآمده و با ایجاد خوشه‌های صنعتی در همسایگی آن‌ها، تبدیل آن‌ها به مراکز حمل و نقل ترکیبی، تغییر طراحی‌شان برای هم‌گامی با سامانه‌های جدید صنعت حمل و نقل، افزوده شدن مؤلفه فناوری اطلاعات به نظام مدیریت‌شان و بسیاری موارد دیگر، به مراکز اقتصادی توسعه یافته و راهبردی در سطح اقتصاد ملی و جهانی تبدیل شده‌اند.

در سال‌های اخیر نیز در بسیاری از مناطق جهان نقش بنادر نسل سوم در حال رنگ باختن بوده و تنها تعداد محدودی با توجه به جایگاهشان در مسیرهای جهانی کشتیرانی و دسترسی به راهگذرهای لجستیکی در حال تبدیل به بنادر نسل چهارم هستند. از سویی بنادر هر کشور به عنوان مراکز تولید اشتغال و درآمد نیز دارای اهمیت بسیار زیادی در سطوح ملی و بین‌المللی هستند.

مجموعه حاضر در چهار مجلد تحت عنوان "سیستم پشتیبانی تصمیم در عملیات پایانه کانتینری"، با تألیف پروفسور کاتاجی. مورتی، دکتر جی یین لیو، دکتر یاتوا. وان، دکتر ریچارد لین و تحقیق و ترجمه مهندس مهدی رستگاری و "مدل انتخاب سامانه‌های جابه‌جایی کانتینر درون پایانه‌ای" با تألیف ون‌جیه هوانگ، چین یوان چو، "خدمات پایانه کانتینری و بررسی کیفیت در آن"، با تألیف: بارت وی، ویخمانس، پیت ریتولد، پیت نیکمپ، "بررسی هزینه‌های حمل و نقل دریایی و کارایی بنادر"، با تألیف: زیمن کلاک، دیوید دالر، آلفاندرو میگو و تحقیق و ترجمه مهندس مهدی رستگاری، توسط شرکت خدمات دریایی تایداوتر خاورمیانه عرضه شده است. سه جلد از این مجموعه حاوی مقالات مهندسی و یک جلد دیگر حاوی مقالات اقتصادی و بازرگانی است.

پیش‌بینی کرد، که تغییرات اقلیمی در سطح جهانی چگونه در آب و هوای یک منطقه خاص مؤثر خواهد بود؟ اگرچه معمولاً سناریوهای آب و هوا، گرمایش و افزایش بارندگی شمال خزر و نواحی اطراف آن و بارش کمتر در جنوب را پیش‌بینی می‌کنند اما همواره نوعی عدم اطمینان در مورد این پیش‌بینی‌ها به علت میزان تأثیر دریا و پوشش ابر وجود دارد. این در حالی است که راهی برای پیش‌گویی عکس‌العمل نظام آب و هوایی در زمان رسیدن به آستانه بحران وجود ندارد.

مشخص نیست سیستم آب و هوایی براساس یک مدل خطی، عکس‌العمل نشان خواهد داد یا اینکه به طور ناگهانی تغییر ماهوی خواهد کرد. کارشناسان معتقدند، با افزایش تراکم گازهای گلخانه‌ای اتمسفر، دمای بخش اروپایی منطقه خزر، حداقل در کوتاه‌مدت بالا خواهد رفت. این در حالی است که برخی محققین نگران افت جریان خلیج گرم اقیانوس اطلس به واسطه تغییرات زیست‌محیطی در قطب شمال و چرخه اقیانوسی هستند، زیرا ممکن است دمای منطقه به طور چشمگیری پایین آمده و سبب ایجاد اقلیمی بسیار سرد و خشن شود.

نقش عوامل انسانی

براساس گزارش برنامه محیط‌زیست دریای خزر، فعالیت‌های انسانی می‌توانند تأثیر قدرتمندی بر آب و هوای محلی داشته باشند. شبکه‌های گسترده آبیاری و سدها، سبب کاهش خاک و فرسایش آن شده است و منابع آب‌های زیرزمینی به موجب این فعالیت‌ها کاهش یافته‌اند که این امر می‌تواند باعث تغییر کل رژیم آبی شود. این مسئله همچنین می‌تواند بر دمای محلی و متعاقب آن بر توان بالقوه تبخیر، مؤثر باشد.

فعالیت‌های اکتشاف نفت و گاز نه تنها باعث آلودگی محلی هوا، خاک و دریا می‌شود، بلکه به انتشار گازهای گلخانه‌ای از جمله متان (CH_4) و دی‌اکسید کربن (CO_2) که مؤثر در ازدیاد گازهای جهانی هستند، می‌افزاید. کارشناسان تخمین می‌زنند، تولید سوخت‌های فسیلی در دریا و ساحل خزر سالانه معادل ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن دی‌اکسید کربن منتشر می‌کنند.

به این ترتیب، افزایش مورد انتظار در تولید سوخت، افزایش انتشار گازهای گلخانه‌ای را به دنبال خواهد داشت و به دنبال آن تغییرات اقلیمی و پیامدهای ناخوشایندی به همراه خواهد آورد که این امر نیازمند تدابیر و اقدامات مناسبی از سوی دولت‌ها در منطقه است. ■



پنجره‌ای رو به دریا

خاطره یک شهید در یادل

عبدالکریم ادیب

رفتم، همه از او به نیکی یاد می‌کردند. این بار بهار فرا رسیده بود و روزهای روشن و بدون ابر را با خود آورده بود؛ روزهایی که زندگی را بهتر از آن روزهای دلتنگ و کسل‌کننده‌ی پیش دلچسب می‌کرد و به زمین طراوت و زیبایی خاص می‌بخشید. سبزه‌های نورسته زمین را پوشانده و برگ‌های تازه درختان را سبزپوش و خوش‌منظر نموده بود، به طوری که می‌شد احساس کرد که طبیعت از نو زنده شده و جامه‌ی نو به تن کرده است. در چنین مواقعی که همه چیز جوان و شاداب می‌شود، در وجود انسان نیز می‌باید آرزوها و امیدهای نو سر برآورند.

وقتی پرسان پرسان به در خانه‌اش رفتم، با فضایی دلگیر و خاموش مواجه شدم با دری آهنی که شاید مدت‌ها بود قفل زنگ‌ده‌اش باز نشده بود؛ با سایه‌های مبهم مردمی که در کوچه در تکاپو و رفت و آمد بودند و نیلوفرهایی که غریبانه پنجه در نرده‌های دیوار افکنده و در آرزوی رهایی از آن محیط سرد و وهم‌انگیز سر بر آورده بودند. او را به یاد آوردم، در روزهای سختی که در سنگر، در آن فضای خشک و سنگین با او گفت‌وگو و شوخی می‌کردیم و او فقط سر تکان می‌داد و می‌خندید و باعث دلگرمی بود.

به یاد آوردم اواخر تیر ماه ۱۳۶۷ برای دیدار خانواده به تهران آمده بودم که شب بیست و هشتم آقای رئیسی زنگ زد و با صدایی گرفته و بغض‌آلود از بمباران بندر و شهادت حسین قنبرغلامی خبر داد؛ در حالی که درست یک روز قبل از آن، پس از هشت سال، رسماً اعلام آتش‌بس شده بود. ■

موضوع ایمان داشت. فکری رنجش می‌داد و زندگی را بر او تلخ کرده بود. در یک غروب پاییزی که خورشید، آسمان را در رنگ ارغوانی و زمین را در رنگ طلایی غرق کرده بود کنارم ایستاد و در حالی که نگاهش را به پنجره رو به دریا و غروب دوخته بود، آه عمیقی کشید و اندوهگنانه و شمرده به من گفت: "من یک خانه محقر از طریق وام اداری گرفته‌ام اما نمی‌دانم بعد از من نصیب کی خواهد شد؟ چون فرزندی ندارم." من هم با لحنی آمیخته به نوعی همدردی او را دلداري دادم. متقاعد شد، ولی باز مرتبه‌ای دیگر گلایه داشت و ناراحت بود. طاق‌اش طاق شده بود، طوری که اشک در گودی چشمانش حلقه زد و شقیقه‌هایش می‌لرزید. می‌گفتند آن زمان که ساکنین پشت سده بندر آب نداشتند و آب به وسیله‌ی تانکر قطار از اهواز می‌رسید، او از اولین کسانی بود که آماده، آستین‌ها را بالا می‌زد، کمربندش را سفت می‌بست و دو بشکه‌ای را که به دو سر چوبی آویزان کرده بود به دوش می‌کشید و آب خوردن و مصرفی همسایه‌ها را تأمین می‌کرد. دو سال پیش که جهت دیدار دوستان به آن بندر

مردی کوتاه قد بود که رنگ پوست آفتاب سوخته‌اش به قهوه‌ای متمایل می‌شد. ریزنقش بود با صورتی گرد، سری کوچک و شانه‌هایی آویخته. درد و رنج بر چهره‌اش نقش خورده بود. می‌گفت از نوجوانی زادگاهش خورموج را ترک کرده و به بندر آمده و حال دیگر از بستگان و زادگاهش خبری ندارد. شاید تا آن موقع هیچ‌گاه دوباره به آنجا سفر نکرده بود! او برای خودش دنیایی عجیب ساخته بود و سرنوشت، پایانی غم‌انگیز برایش رقم زد....

اول بار که او را دیدم چیزی حدود سی سال پیش بود که او را به عنوان نامه‌رسان به قسمت ما معرفی کردند. آن زمان شاید چهل سال داشت. بسیار فرزند و چالاک می‌نمود. گرچه شنوایی‌اش مشکل داشت و چشمانش هم خوب نمی‌دید ولی باور کنيد حافظه، دقت، نظم و ترتیب و فهم و شعورش همه را به خوبی جبران می‌کرد. ساده بود و پاک و بی‌آزار. حسین مردم‌دار بود و وظیفه‌شناس و هر کاری از دستش برمی‌آمد برای دیگران انجام می‌داد. به همه احترام می‌گذاشت و همین‌طور انتظار داشت مورد توجه و احترام همه باشد. همه هم دوستش داشتند و خود او هم این را می‌دانست و به این

یک کشتی، یک بندر سیار

گفت‌وگو با فرمانده بزرگ‌ترین کشتی کانتینری جهان

بهزاد الصفی - حجت صالحی

اشاره

نوزدهم تیر ماه سال جاری بزرگ‌ترین کشتی کانتینری نسل هفتم جهان با ظرفیت ۱۴۰۰۰ TEU کانتینر به لنگرگاه بندر شهید رجایی وارد شد. فرصت خوبی بود تا با نظرات کاپیتان این کشتی عظیم در خصوص صنعت حمل‌ونقل دریایی جهان آشنا شویم. بنابراین طی هماهنگی به عمل آمده با رئیس امور دریایی به اتفاق پابلوت‌ها و تیم عملیاتی مربوطه، به لنگرگاه بندر رفتیم تا ورود این کشتی غول‌پیکر و پهلوهای آن را از نزدیک مشاهده کنیم.



حدود ۱۰ متر بوده و ۱۰۰ تن وزن آن می‌باشد. این نوع کشتی همانند یک بندر سیار است که کانتینرها را از یک سوی دنیا به سوی دیگر و با سرعت ۲۵ گره دریایی (۵۰ کیلومتر در ساعت) انتقال می‌دهد. حال خودتان در نظر بگیرید چه حجم عظیمی از مسائل فنی و تکنولوژی، مدیریتی، مالی و اقتصادی و ده‌ها پارامتر دیگر در راهبری این گونه کشتی‌ها نقش دارند.

• کار بر روی کشتی را چگونه توصیف می‌کنید؟ آیا شغل سختی است؟

کار در دریا را دوست دارم. به این شغل علاقه‌مند هستم و می‌دانم که کار خطری را انجام می‌دهم و در رونق اقتصادی جهان به نوبه خود سهمیه هستم. یکی از نکات مهم در حرفه دریانوردی آن است که همکاران شایسته و قابل اعتمادی داشته باشی تا بتوان در راهبری کشتی روی آنها حساب باز کنی. مخصوصاً وقتی که شیفت کاری‌ام به پایان می‌رسد و باید استراحت کنم، راهبری کشتی را

دریانوردی تجاری شدم. ابتدا کارم را با کشتی‌های کوچک آغاز کردم و به صورت مرحله به مرحله و با سعی وافر به درجات بالاتر دست یافتم.

• ممکن است در مورد مشخصات این کشتی، که به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشتی‌های کانتینری جهان محسوب می‌شود، توضیحاتی بیان نمایید؟

این کشتی که متعلق به خط کشتیرانی MSC می‌باشد، در سال ۲۰۰۹ میلادی در شیب یارد شرکت سامسونگ (کره جنوبی) ساخته شده، به مدت ۵ ماه است که به آب انداخته شده و فعالیت خود را شروع نموده است. طول آن ۳۶۶ متر، عرض ۵۱ متر، آب‌خور کشتی ۱۵ متر و قدرت موتور آن ۱۰۰/۰۰۰ اسب بخار (HP)، وزن کشتی (DWT) برابر با ۱۵۶/۰۰۰ تن و ظرفیت حمل TEU ۱۴/۰۰۰ کانتینر را دارد و جالب این که بداند موتور کشتی در ۳ طبقه ساخته شده و ۲۴۰۰ تن وزن دارد و نیز قطر پروانه کشتی در

• کاپیتان، لطفاً خودتان را معرفی کنید؟
نام من سالواتوره بونوکوره (Salvatore Buonocore)، ۴۲ ساله و ایتالیایی هستم. ۱۶ سال پیش ازدواج کردم و دارای ۳ فرزند، ۲ دختر و ۱ پسر می‌باشم. همسرمان خانه‌دار است و پدرم راننده کامیون بود. در سواحل زیبای دریای مدیترانه در شهر سورنتو زندگی می‌کنم.

• لطفاً در مورد ورودتان به حرفه دریانوردی قدری توضیح دهید؟

از آنجائی که شهر محل زندگی‌ام یک شهر ساحلی است و ۷۵ درصد جمعیت این شهر به کار دریایی مشغول‌اند، بنابراین فرهنگ دریانوردی ریشه در جامعه ما دارد. مضاف این که امرار معاش ما نیز از همین راه است. پس از اتمام دوره متوسطه، به مدت ۵ سال در کالج دریانوردی NINO BIXO ایتالیا تحصیل کردم و بعد از آن ۱۶ ماه خدمت سربازی خود را بر روی کشتی‌های جنگی کشورم طی نمودم و پس از آن به صورت رسمی، وارد حرفه

(۱۰۰ میلیون ریال) است، بنابراین بنادر پیشرفته، خود را مجهز به تعداد کافی تجهیزات، بهترین نرم‌افزارهای ترمینال کانتینری و... می‌نمایند. به عنوان نمونه بندر سنگاپور دارای ۲۵۰ دستگاه جرثقیل گنتری‌کرین است و خدمات بسیار خوبی به چنین کشتی‌هایی ارائه می‌دهد. در بنادر روتردام و سنگاپور معمولاً تعداد ۹ دستگاه گنتری‌کرین به این کشتی اختصاص داده می‌شود.

• **بندر شهید رجایی را چگونه بندری دیدید؟**
من حدود ۳ سال پیش با کشتی دیگری به این بندر آمده بودم. پیشرفت خوبی را مشاهده می‌کنم و از عملیات پایلوت و امور دریایی بندر که منجر به پهلو دهی ایمن کشتی به اسکله ترمینال دوم کانتینری بندر گردید، رضایت دارم ولی از نظر تجهیزات و تعداد اسکله‌ها و... هنوز با بنادر پیشرفته فاصله دارد، هر چند که خدمات خوبی، با توجه به امکانات موجود به این کشتی تعلق گرفت.

(لازم به ذکر است حجم عملیات تخلیه و بارگیری این کشتی در بندر شهید رجایی به تعداد ۳۴۰۰ TEU کانتینر بود که در مدت ۲۷ ساعت و با اختصاص ۶ دستگاه گنتری‌کرین انجام پذیرفت و در هر ساعت تعداد ۱۴۰ کانتینر از کشتی تخلیه گردید که یکی از رکوردهای بندر طی سالیان اخیر محسوب می‌شود).

• **در حال حاضر چه مسیر دریایی برای کشتی تعریف شده است؟**

مسیر اروپا به جنوب شرق آسیا که در آن بندری نظیر آنتورپ بلژیک، رتردام هلند، جبل‌علی امارات متحده، بندر شهید رجایی، سنگاپور، شانگهای، نینگبو، شیامن و یانتیان چین در نظر گرفته شده است که تقریباً زمانی برابر با یک ماه را دربر می‌گیرد.

• **آیا تاکنون با دزدان دریایی در حین حرکت از خلیج عدن و آب‌های مجاور آن مواجه شده‌اید؟**
اصولاً کشتی‌های کانتینری به علت سرعت بالا و نیز ارتفاع زیاد عرشه، تصرف آنها مشکل است. بنابراین کمتر مورد توجه دزدان دریایی قرار می‌گیرند. ولی ما هم احتیاطات اولیه را به عمل می‌آوریم و براساس دستورالعمل‌های شرکت اقداماتی نظیر فاصله گرفتن از نقاط خطر، حرکت با آخرین سرعت در نقاطی که احتمال خطر وجود دارد، تماس مداوم با نیروهای ائتلاف و مرکز هماهنگی ضد دزدی دریایی و مانیتورینگ و کنترل دقیق سیستم‌های امنیتی کشتی را انجام می‌دهیم. ■



نحو مناسبی انجام گیرد و چه بسا خطراتی را نیز به بار آورد. به هر حال براساس فرهنگ‌ها و علایق شخصی کارکنان کشتی، امکانات و تسهیلات لازم نیز فراهم شده است.

• **نظر شما در خصوص اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و کنوانسیون‌های آن چیست؟**

این سازمان در خصوص ارتقای ایمنی، محیط‌زیست، شرایط رفاهی کارکنان کشتی و مسایل امنیتی دریانوردی اقدامات خوبی را انجام داده که باعث افزایش ضریب ایمنی این صنعت شده است ولی گاهی کنوانسیون‌های ایمنی آن، کاپیتان کشتی را با انبوهی از چک‌لیست‌ها، فرم‌ها مواجه می‌سازد که وقت‌گیر بوده و او را از انجام وظایف اصلی خود دور می‌سازد، که در این خصوص باید تدابیری اندیشیده شود. (کاپیتان سالواتوره انبوهی از کتاب‌ها، فایل‌ها، چک‌لیست‌ها را به ما نشان می‌دهد که مجبور به تکمیل آنها به صورت روزانه، هفتگی و ماهیانه می‌باشد، که کار بسیار وقت‌گیری به نظر می‌رسد).

• **عملکرد سایر بنادر در خصوص ارائه خدمات مناسب به این نوع کشتی‌ها را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

می‌دانید که یکی از عمده‌ترین درخواست‌های کشتیرانی‌ها از بنادر، کاهش مدت توقف کشتی در اسکله است (Turn around Time) چرا که هزینه توقف هر یک ساعت اضافی چنین کشتی‌هایی در اسکله، در حدود ۱۰ هزار دلار

بدون اضطراب و دلوپسی به او بسپارم. البته امروزه با تکنولوژی بالایی که وجود دارد؛ احتمال بروز حوادث نیز بسیار کاهش یافته است.

• **به طور میانگین در سال چند ماه بر روی کشتی و در دریا هستید؟**

۶ ماه را کار می‌کنم و ۳ ماه را در استراحت می‌گذرانم. چند سال پیش یک کافی‌شاپ در شهرم (کنار سواحل مدیرانه) افتتاح نمودم که طی ۳ ماه اوقات فراغتم را بیکار نباشم و فعالیت تجاری نیز داشته باشم که به علت عدم سوددهی مجبور به تعطیلی آن شدم. حال هم در کارهای خانه به همسر کمک می‌کنم.

• **با توجه به تعداد ۲۳ نفر کارکنان کشتی که هر کدام دارای ملیت‌ها و فرهنگ‌های متفاوتی هستند (نظیر ایتالیایی - کرواسی - کزوویی - صربستانی - اندونزیایی و...) آیا مشکلی در خصوص مسایل فرهنگی که تأثیرگذار بر فعالیت‌ها باشد، وجود دارد؟**

مسلماً این یکی از شگفتی‌ها و پیچیدگی‌های صنعت حمل‌ونقل دریایی است که هم‌اکنون در سازمان جهانی دریانوردی نیز مطرح است تا افراد مختلفی که هر کدام از یک گوشه دنیا هستند و زبان و فرهنگ‌های متفاوتی دارند بتوانند کار گروهی خود را به نحو دقیق انجام دهند و در این رابطه برخی از کنوانسیون‌های سازمان جهانی دریانوردی راهکارهایی را ارائه نموده و فرمانده کشتی نیز نقش مهمی در این بین دارد، در غیر این صورت نمی‌توان انتظار داشت فعالیت کشتی به

استقرار آزمایشگاه‌های استاندارد کالا در بندر خرمشهر



به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی خرمشهر به نقل از معاون دریایی و بندری این بندر به منظور ایجاد فرایند ترخیص و همچنین روان سازی مراحل چرخه خدمات کالا، آزمایشگاه استاندارد جهت تعیین ماهیت کالا با مشارکت بخش خصوصی دربندر خرمشهر مستقر و راه اندازی گردید.

مهندس دریس افزود: با استقرار آزمایشگاه‌های استاندارد در بندر، چرخه فرایند ترخیص کالا تقویت و ضمن ایجاد مزیت نسبی با روان سازی مراحل ترخیص، کارائی بندر افزایش می یابد.

در همین راستا جلسه‌ای با حضور مدیرکل بندر خرمشهر، رئیس مؤسسه استاندارد خرمشهر، معاون بازرگانی و ترانزیت منطقه آزاد اروند برگزار و درباره مکان یابی، جذب سرمایه گذار و نحوه ساخت و بهره برداری از یک مجموعه کامل آزمایشگاهی استاندارد در مجتمع بندری خرمشهر بحث و مقرر گردید کارگروهی متشکل از مسئولین بندر، گمرک، منطقه آزاد و مؤسسه استاندارد موضوع را پیگیری نمایند.

وی از آمادگی بندر خرمشهر جهت اختصاص زمین مناسب در اراضی پشتیبانی بندر جهت احداث مجموعه کامل آزمایشگاهی خبر داد.

مهندس دریس در پایان ابراز امیدواری کرد؛ احداث چنین مجموعه‌ای در بندر خرمشهر، باعث تسریع امور بازرگانی و ایجاد مزیت برای بندر خرمشهر گردد.

عزم جدی سازمان بنادر در جهت تحقق دولت الکترونیک

سمینار آموزشی پورتال امور شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی در مجتمع بندری شهید رجایی برگزار شد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، در این سمینار که با حضور بیش از ۱۰۰ شرکت کارگزار در بخش ترابری دریایی برگزار شد، رئیس اداره امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری دریایی سازمان بندرودریانوردی با اشاره به عزم جدی این سازمان در جهت تحقق "دولت الکترونیک" گفت: با قراردادی که با شرکت صدف به امضا رسیده است سیستمی طرح ریزی شده است که براساس آن شرکت‌های کارگزاری دریایی برای پیگیری امور خود مجبور به مراجعه فیزیکی نباشند.

اسماعیل ارکاب با اشاره به مزایای استفاده از این سیستم گفت: با بهره گیری از این سیستم، خدمات قابل ارائه به راحتی در اختیار ارباب رجوع قرار خواهد گرفت و مرزها بین سازمان، شرکت‌ها و بنادر کشور از بین می رود.

وی از کاهش هزینه‌ها و بهره گیری صحیح از زمان به عنوان مهم ترین مزیت استفاده از این سیستم یاد کرد و گفت: با برنامه ریزی انجام شده از ۳۱ شهریور ماه این سیستم جانشین سیستم دستی خواهد شد و شرکت‌ها باید امکانات و شرایط لازم را جهت بهره گیری از این سیستم فراهم کنند. ارکاب خاطرنشان کرد: با سازمان‌های دیگر از جمله گمرک، دارایی و ثبت اسناد نیز مذاکراتی انجام گرفته تا بتوانیم اسناد و اطلاعات را به صورت سیستمی مبادله کنیم.

وی گفت: شرکت‌ها می توانند با ورود در این سیستم امور مربوط به تمدید و صدور مجوزها را پیگیری نمایند که قطعاً با بهره گیری از این سیستم قادر خواهیم بود بخش مهمی از مشکلات مراجعه حضوری را مرتفع نماید.

رئیس اداره امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری دریایی سازمان بندرودریانوردی در عین حال از رتبه بندی شرکت‌ها در جهت ارتقای سطح کیفی خدمات رسانی خبر داد و گفت: این رتبه بندی‌ها به بنادر اعلام خواهد شد و بر قراردادهایی که سازمان با این شرکت‌ها می بندد، تأثیر خواهد گذاشت.

آغاز عملیات سوخت رسانی به کشتی‌های بندر امام



با انعقاد اولین قرارداد سرمایه گذاری بانکرینگ، عملیات سوخت رسانی به کشتی‌های وارد شده به بندر امام خمینی (ره) آغاز شد.

مدیرکل بندرودریانوردی استان خوزستان با بیان این مطلب گفت: با انعقاد این قرارداد سالانه ۱۵۰-۵۰۰ هزار تن سوخت به کشتی‌ها رسانده می شود که این میزان با انجام اصلاحاتی قابل افزایش است.

ابراهیم ایدنی با اعلام اینکه شرکت بناگستر کرانه، اولین عملیات خود را از طریق شناور هویزه به انجام رسانده اظهار داشت: بدین ترتیب پیش بینی می شود سالانه ۵۷ میلیون و ۴۵۰ هزار دلار درآمد ارزی از این طریق برای کشور ایجاد شود.

ایدنی افزود: با شروع عملیات سوخت رسانی در این بندر، از این پس تمامی کشتی‌های ورودی به منطقه می توانند سوخت مورد نیاز خود را از طریق شرکت بناگستر کرانه به عنوان تنها شرکت سوخت رسان به کشتی‌ها تأمین کنند.

وی اظهار داشت: این شرکت می تواند سوخت مورد نیاز تمام کشتی‌هایی را که در محدوده بندر کویت، عراق، خرمشهر، امام خمینی (ره)، بوشهر و عسلویه تردد می کنند، تأمین نماید.

شایان ذکر است سوخت گیری کشتی‌ها در منطقه، مقدار قابل ملاحظه‌ای صرفه جویی ارزی برای کشتی‌هایی که سوخت مورد نیاز خود را از طریق شرکت سوخت رسان در بندر امام خمینی (ره) تأمین می کنند، خواهد داشت.

ادامه مذاکره با هند و پاکستان برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار

اجرای طرح توسعه بندر چابهار به علت عدم تأمین فاینانس به کندی پیش می‌رود. تاکنون مذاکرات با طرف‌های هندی و پاکستانی برای سرمایه‌گذاری در بندر چابهار هنوز به نتیجه نرسیده است و این مذاکرات همچنان ادامه دارد.

بنابر این گزارش، سیاوش رضوانی، مدیرکل بندرودریانوردی سیستان و بلوچستان، در خصوص سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار اظهار داشت: تاکنون مذاکرات و بازدیدهایی که طرف‌های هندی و پاکستانی از بندر چابهار داشتند، به نتیجه نرسیده است و به نظر می‌رسد همچنان در حال مطالعه و بررسی برای سرمایه‌گذاری در این بندر هستند.

وی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری در بندر چابهار نیازمند توسعه خطوط ریلی و جاده‌ای این منطقه است، خاطرنشان کرد: مهم‌ترین مسئله برای سرمایه‌گذاران خارجی مباحث مربوط به زیرساخت‌ها و توسعه شبکه جاده‌ای و ریلی است. از این رو باید اقدامات لازم در توسعه پس‌کرانه‌های بندر چابهار و اتصال به شبکه سراسری ریلی صورت گیرد. رضوانی با تأکید بر تأثیر رونق ترانزیت و افزایش حجم سرمایه‌گذاری‌ها در بندر چابهار، گفت: در صورت اتصال خطوط ریلی بندر چابهار به خط آهن سراسری، امکان واردات کالا از چین و هند به این بندر و صادرات مجدد آن به بندر امیرآباد و کشورهای CIS فراهم خواهد شد.

وی به ترانزیت سوخت به افغانستان اشاره کرد و بیان داشت: با توسعه خطوط ریلی در چابهار، ترانزیت سوخت به افغانستان نیز امکان‌پذیر می‌شود.

مدیرکل بندرودریانوردی سیستان و بلوچستان در خصوص پیشرفت طرح توسعه بندر چابهار، اظهار داشت: طرح توسعه بندر چابهار به کندی در حال اجرا است و علت این کندی نیز عدم تأمین فاینانس است که با وجود مذاکره با بسیاری از کشورها هنوز به نتیجه نرسیده است. رضوانی ادامه داد: از ۱۴۰۰ متر موج‌شکن طرح توسعه بندر چابهار ۶۰۰ متر ساخته شده است و مابقی نیز تا پایان سال جاری تکمیل می‌شود. رضوانی همچنین در خصوص الحاق بندر شهید کلانتری و شهید بهشتی به منطقه آزاد چابهار گفت: الحاق این بندر به منطقه آزاد به دلیل ترغیب سرمایه‌گذاران برای حضور در چابهار ضروری است. بنابراین با جدیت پیگیری اجرایی شدن آن هستیم.

آغاز صادرات سنگ شیشه برای اولین بار از بندر امام



نخستین محموله سنگ شیشه (سیلیستن) برای نخستین بار از بندر امام خمینی (ره) توسط بخش خصوصی به کشور چین صادر شد.

به گزارش روابط عمومی، معاون دریایی و بندری اداره کل بندرودریانوردی استان خوزستان ضمن اعلام این خبر افزود: بیش از سه هزار تن از این محموله پس دیو در محوطه‌ی بارانداز، در ۱۳۸ کانتینر بیست فوتی تعبیه و توسط کشتی‌های کانتینر به مقصد چین صادر شد.

علی‌رضا خجسته در خصوص انتخاب بندر امام خمینی (ره) به عنوان مبدأ صدور این کالا، نزدیکی به محل استخراج در معادن قیصر شهرستان بهبهان را از دلایل عمده این امر عنوان کرد و اظهار داشت: تعبیه این نوع کالا در کانتینر که در نوع خود کم‌نظیر است، مزایایی همچون کاهش هدر رفت کالا، امنیت و ایمنی بسیار بالا در هنگام تخلیه و بارگیری به همراه دارد.

وی همچنین افزود: با توجه به استقبال صادرکنندگان بخش خصوصی، روند صادرات مقادیر بیشتری از این نوع کالا از مبدأ بندر امام خمینی (ره) در آینده نزدیک ادامه خواهد داشت.

۹۶ درصد مسافرت‌های دریایی در هرمزگان انجام می‌شود

مدیرکل بندرودریانوردی هرمزگان گفت: بیش از ۹۶ درصد از حجم جابه‌جایی و مسافرت‌های دریایی در استان انجام می‌گیرد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بندرودریانوردی هرمزگان، محمدرضا اشکرز افزود: ۳۰ درصد از میزان مسافرت‌های دریایی در استان در غرب خمیر است که شامل مناطق لنگه، چارک و آفتاب است و ۷۰ درصد نیز به پهل و لافت، باهر و حقانی و شهید ذاکری اختصاص دارد.

وی با اشاره به نگاه ویژه سازمان بندر به ساماندهی بندر مسافری گفت: به همین منظور بیش از ۳ میلیارد تومان برای اسکله‌ها و ۴ میلیارد تومان برای پس‌کرانه‌ها در بندر شهید باهر هزینه شده است و هم‌اکنون این بندر یکی از بهترین بندر مسافری است که دارای ترمینال‌های داخلی و خارجی می‌باشد.

وی در عین حال به برنامه‌های سازمان بندر در جهت ساماندهی اسکله شهید حقانی بندرعباس اشاره کرد و گفت: این اسکله به تنهایی بیش از ۴۰ درصد از حجم مسافرت‌های دریایی را انجام می‌دهد که تا پیش از این با یک موج‌شکن ناقص و اسکله‌های نصب سریع مشغول فعالیت بود که جوابگوی نیازهای مردم در این بخش نبود.

اشکرز گفت: طرح ساماندهی این اسکله در ۳ مرحله انجام می‌شود یک مرحله که مربوط به اصلاح اسکله‌ها و ساخت ترمینال مسافری است توسط سازمان بندر انجام می‌شود و مراحل دوم و سوم که بیشتر به مباحث گردشگری و تفریحی برمی‌گردد، توسط استان و مخصوصاً شهرداری پیگیری خواهد شد.

وی عنوان کرد: در حال حاضر فاز اول طرح ساماندهی بندر شهید حقانی بندرعباس در دست اقدام است که با پیشرفت ۷۰ درصدی روبه‌روست به طوری که بخش عمده‌ای از موج‌شکن اصلاح شده و تنها بخش کوچکی از یال غربی باقی مانده است.

وی مبلغ اولیه فاز نخست این طرح را بیش از ۷ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: پیش‌بینی می‌شود با توجه به اصلاحاتی که در طرح به وجود آمده تا ۱۰ میلیارد تومان نیز افزایش پیدا کند.

امکان تردد شبانه‌روزی کشتی‌ها باعث افزایش پهلوگیری کشتی‌های می‌شود

با اجرای لایروبی، در بندر خلیج فارس، ظرفیت پذیرش کشتی‌ها از هشت هزار تن، به ۱۰ هزار تن افزایش یافته است.

به گزارش خبرنگار بندرودریا، منصور خرم‌شکوه، مدیر اداره بندر خلیج فارس، اظهار کرد: امکان تردد شبانه‌روزی کشتی‌ها فراهم و باعث افزایش ظرفیت پهلوگیری کشتی‌ها شده است. وی درباره احداث شانتینگ یارد در این بندر، گفت: این طرح قرار بود توسط راه‌آهن در بندر اجرا شود که هنوز اجرای آن آغاز نشده است و با توجه به نیاز این بندر به داشتن چنین تجهیزاتی در جهت افزایش خدمت‌رسانی مطلوب، سازمان تصمیم گرفته اجرای این طرح را

خود بر عهده بگیرد.

خرم شکوه افزود: اجرای این طرح موجب افزایش ایمنی، کاهش هزینه و بالا رفتن سرعت عملیات در این بندر می‌شود که امیدواریم ظرف دو سال آینده به بهره‌برداری برسد. مدیر اداره بندر خلیج فارس از این بندر به عنوان یک بندر با قابلیت سوخت‌رسانی، ترانزیت و صادرات مواد نفتی یاد کرد و گفت: تاکنون به ۱۰ شرکت متقاضی سرمایه‌گذاری در این بندر زمین واگذار شده و پیش‌بینی می‌شود با توجه به تقاضای زیاد بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بندر، در مرحله بعدی همین مقدار زمین واگذار شود.

وی گفت: در برنامه‌ریزی صورت گرفته تا سال ۹۰ باید ۲۰۰ هزار مترمکعب مخزن در این بندر ایجاد شود که هم‌اکنون ۵۰ هزار مترمکعب آن ساخته شده و در حال فعالیت است.

* * *

نشست هیئت آذربایجانی با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان

هیئتی از آذربایجان در زمینه سوخت با مدیر کل بنادر و دریانوردی استان گیلان دیدار و گفت‌وگو کردند.

در این نشست مهندس کوهساری ضمن بیان طرح توسعه بندر و اختصاص اسکله سوختی به کشتی‌های حامل مواد نفتی و اقداماتی پیرامون آن از هیئت آذربایجانی خواست تا با مطالعه بیشتر به این مهم توجه خاصی نشان دهند. وی با اشاره به احتیاج استان‌های همجوار و کشورهای حاشیه دریای خزر به مواد نفتی، گفت: در آینده، سوخت در این حوزه به بحث مهمی تبدیل خواهد شد و با توجه به موقعیت بندر انزلی و طرح توسعه آن و همچنین اتصال این بندر به خط راه‌آهن آذربایجان، بدیهی است در خصوص ترانزیت سوخت هیچ دغدغه‌ای نداشته باشید و این بندر توان لازم جهت تخلیه و ترانزیت سوخت را دارا می‌باشد.

طرف آذربایجانی نیز ضمن تأیید سخنان مهندس کوهساری، از طرح‌های بندرانزلی به نیکی یاد کرده و اظهار امیدواری نمودند تا با مطالعه بیشتر بتوانند در این زمینه گام‌های مساعدی را بردارند.

رشد چهارده درصدی واردات تجاری در بندر نوشهر



حجم مبادلات تجاری و ترانزیت مواد نفتی در اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران به رقم چهارصد و شصت و دو هزار و هفتاد و نه (۴۶۲/۰۷۹) تن رسید.

این میزان مبادلات توسط ۱۷۱ فروند کشتی تجاری و نفتی در بندر نوشهر انجام شده است. عمده واردات به بندر نوشهر: آهن‌آلات، چوب و تخته، مواد نفتی و شیمیایی و کاغذ و مقوا بوده و صادرات نیز شامل محصولات دامی و گیاهی، کالای سوپرمارکتی و خشکبار می‌باشد. شایان ذکر است واردات کالای تجاری در تیر ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۴ درصد رشد داشته است.

* * *

۲ فروند شناور استاندارد تا پایان سال به ناوگان حمل‌ونقل مسافری اضافه می‌شود

مدیر بندر شهید باهنر از افزوده شدن ۲ فروند شناور ایمن و استاندارد به ناوگان حمل‌ونقل مسافری تا پایان سال خبر داد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، مجید امینی گفت: براساس تفاهم‌نامه‌ای که میان سازمان بنادر، صندوق تعاون و تعاونی‌های قایق‌داران امضا شد، مقرر گردید که ۱۴ فروند شناور مسافری ایمن و دارای استاندارد بالا جایگزین شناورهای غیراستاندارد شود. وی در ادامه اضافه کرد: از این تعداد هم‌اکنون ۶ فروند در قشمر در دست ساخت است که تا پایان امسال ۲ فروند از این شناورها آماده بهره‌برداری خواهد شد.

امینی افزود: ۴ فروند شناور در دست ساخت دیگر تا ۳ ماهه نخست سال بعد و مابقی تا پایان سال ۸۹ وارد ناوگان حمل‌ونقل مسافری در بندرعباس می‌شود.

وی تسهیلات در نظر گرفته شده برای خرید ۱۴ فروند شناور را ۱۳۰ میلیارد ریال عنوان و اضافه کرد: با ورود این شناورها، قایق‌ها و اتوبوس‌های دریایی که از استاندارد پایینی برخوردار هستند به مرور از ناوگان جابه‌جایی مسافر خارج می‌شوند. مدیر بندر شهید باهنر افزایش ایمنی را از جمله مهم‌ترین دلایل ورود چنین شناورهایی عنوان کرد. وی در عین حال به توجه جدی سازمان بنادر به بحث تردد مسافرت‌های دریایی اشاره کرد و گفت: در کنار نوسازی و جایگزینی شناورها، بحث ایجاد بنادر مسافری مجهز و دارای امکانات مناسب برای مسافران در دستور کار سازمان بنادر قرار دارد که از جمله آنها می‌توان به طرح بزرگ ساماندهی بندر شهید حقانی بندرعباس اشاره کرد که از سال گذشته عملیات آن با اعتباری بالغ بر ۶۴ میلیارد ریال آغاز و تا پایان امسال عملیات شمع کوبی و ترمیم موج‌شکن‌ها به پایان می‌رسد.

* * *

حمل‌ونقل دریایی مدیون تفکر استفاده از کانتینر در حمل کالاست

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: رویکرد حمل‌ونقل جهانی به سمت استفاده بیشتر از کانتینر در حمل کالاست و این به دلیل مزایایی است که استفاده از این نوع بسته‌بندی در حمل کالا نسبت به موارد دیگر دارد.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان، سید محمد حکیمی در سمینار آموزشی حمل‌ونقل کانتینری و لجستیک که در محل بندر شهید رجایی برگزار شد، با اشاره به اهمیت استفاده از کانتینر در حمل و جابه‌جایی کالاها در دنیای امروز گفت: صنعت حمل‌ونقل دریایی، مدیون تفکر استفاده از کانتینر در حمل کالاست چرا که با سرعت و ایمنی بیشتر، تعداد بیشتری کالا را می‌تواند جابه‌جا کند.

وی به تغییراتی که به واسطه ورود کانتینر به صنعت حمل‌ونقل دریایی در بنادر ایجاد شده، اشاره کرد و گفت: امروز اگر می‌خواستیم به همان روش قدیمی کالاها را جابه‌جا کنیم نیاز به تعداد بسیاری کشتی و اسکله بود که باعث وارد آمدن هزینه بسیاری به این صنعت می‌شد.

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان افزود: در گذشته، جابه‌جایی تنها خدمات مورد نیاز در حمل کانتینر بود که در حال حاضر بخش کوچکی از چرخه خدمات‌رسانی به کانتینر

را تشکیل می‌دهد. حکیمی با اشاره به تلاش بنادر کشور خصوصاً بندر شهید رجایی به حرکت به سمت بنادر نسل سوم گفت: در بنادر نسل سوم با ایجاد ارزش افزوده بر روی کالا، درآمد بسیاری نصیب کشورها می‌شود و در کنار آن اشتغال نیز ایجاد می‌گردد.

* * *

پنج طرح توسعه‌ای بزرگ در بنادر بوشهر در حال اجراست

مدیرکل بنادرودریانوردی استان بوشهر گفت: پنج طرح توسعه‌ای و عمرانی که موجب توسعه و ارتقاء بنادر استان بوشهر می‌شود در دست اجراست.

بنابر این گزارش، محمد راستاد در جمع خبرنگاران افزود: این طرح‌ها شامل طرح توسعه جزیره نگین، راهاندازی ترمینال سردخانه‌ای و میوه‌ای، لایروبی بندر تابعه، تکمیل اسکله‌های در دست ساخت و اعطای مجوز و راهاندازی ساخت اسکله‌های خصوصی است.

وی در ارتباط با افزایش ظرفیت، توان و دسترسی عملیاتی بنادر استان، اظهار داشت: ساخت اسکله‌های جدید، افزایش پسکرانه بندر بوشهر، گناوه و دیلم و راهاندازی ترمینال کانتینری در زمینه افزایش ظرفیت و دسترسی عملیاتی ضروری است. مدیرکل بنادرودریانوردی استان بوشهر کاهش زمان صدور اسناد دریانوردی را از جمله برنامه‌های آتی اداره کل بنادرودریانوردی بوشهر عنوان کرد و گفت: مشرتی گرایشی و ارتقای سطح کیفیت خدمات و افزایش پاسخگویی نیز از سیاست‌های کلی این اداره کل بوشهر است. راستاد افزود: در بندر بوشهر وجود مراکز خدمات صادرات و واردات و تجمع تمام بخش‌های مختلف اداری دست‌اندرکار امور واردات و صادرات، زمینه تسریع در انجام امور تجار و بازرگانان را فراهم کرده است. وی اضافه کرد: منطقه ویژه اقتصادی شماره دو بوشهر نیز به عنوان پسکرانه برای انتقال و انبار کردن کالا و کانتینر به طور نامحدود، فرصت مناسبی را برای فعالیت‌های بندر بوشهر فراهم کرده است. مدیرکل بنادرودریانوردی بوشهر خاطر نشان کرد: اداره کل بنادرودریانوردی استان بوشهر با اجرای طرح‌های توسعه‌ای، فراهم کردن زیرساخت‌های لازم، گسترش فعالیت‌های بازرگانی و اجرای سیستم مدیریت یکپارچه و ارتقاء آن در بندر، گام‌های اساسی و مؤثر در راستای تسهیل هر چه بیشتر مبادلات کالا، جلب رضایت مشتریان و ارائه خدمات مطلوب به آنان برداشته است.

در بندر خلیج فارس، ظرفیت پذیرش کشتی‌های ۱۰ هزار تنی فراهم شده‌است

مدیر اداره بندر خلیج فارس گفت: با اجرای لایروبی در این بندر، ظرفیت پذیرش کشتی‌ها، از ۸ هزار تن به ۱۰ هزار تن افزایش یافته است.

به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادرودریانوردی هرمزگان، منصور خرمشکوه با اشاره به اقدامات انجام شده در این بندر، گفت: با طرح‌های انجام گرفته در این بندر، امکان تردد شبانه‌روزی کشتی‌ها مهیا شد که این امر باعث افزایش ظرفیت پهلوگیری کشتی‌ها گردید.

وی در خصوص احداث شانتینگ یارد در این بندر، گفت: این طرح قرار بود توسط راه‌آهن در بندر اجرا شود که هنوز اجرای آن آغاز نشده است و با توجه به نیاز این بندر به داشتن چنین تجهیزاتی در جهت افزایش خدمت‌رسانی مطلوب، سازمان تصمیم گرفته، اجرای این طرح را خود بر عهده بگیرد.

خرمشکوه با اشاره به مزایای احداث شانتینگ یارد در این بندر، گفت: اجرای این طرح موجب افزایش ایمنی، کاهش هزینه و بالا رفتن سرعت عملیات در این بندر می‌شود که امیدواریم ظرف ۲ سال آینده به بهره‌برداری برسد.

مدیر اداره بندر خلیج فارس از این بندر به عنوان یک بندر با قابلیت سوخت‌رسانی، ترانزیت و صادرات مواد نفتی یاد کرد و گفت: تاکنون به ۱۰ شرکت متقاضی سرمایه‌گذاری در این بندر زمین واگذار شده است و پیش‌بینی می‌شود با توجه به تقاضای زیاد بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در این بندر در مرحله بعدی به همین مقدار واگذاری زمین انجام گیرد.

وی گفت: طی برنامه‌ریزی صورت گرفته تا سال ۹۰ باید ۲۰۰ هزار مترمکعب مخزن در این بندر ایجاد شود که هم‌اکنون ۵۰ هزار مترمکعب ساخته شده و در حال فعالیت است و ۵۰ هزار مترمکعب دیگر نیز طی یک ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

* * *

فاز نخست عملیات احداث بندر چند منظوره سیریک به پایان می‌رسد

مدیرکل بنادرودریانوردی هرمزگان از پایان فاز نخست عملیات احداث بندر بزرگ چندمنظوره سیریک در شرق استان تا پایان شهریور خبر داد. به گزارش روابط عمومی اداره کل بنادرودریانوردی هرمزگان، محمدرضا اشکریز در این باره اظهار

داشت: فاز اول این بندر هم‌اکنون ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و پیش‌بینی می‌شود مطابق با برنامه زمان‌بندی شده تا پایان تابستان به پایان برسد.

وی اعتبار اجرای این فاز را ۷۰ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: در این فاز ساخت موج‌شکن و احداث داک پیش‌بینی شده است. اشکریز با اشاره به موقعیت جغرافیایی این بندر گفت: بندر سیریک در گذشته در زمینه صیادی و تجاری فعال بوده اما به خاطر نبود زیرساخت‌های مناسب بندری، به صورت سنتی به کار خود ادامه می‌داد و این نیاز احساس می‌شد چون در مسیر آبراه بین‌المللی قرار دارد می‌توان از ظرفیت آن استفاده‌های بهتری کرد.

مدیرکل بنادرودریانوردی هرمزگان در عین حال از آمادگی سازمان بندر در جهت واگذاری این بندر به بخش خصوصی در راستای اجرای اصل ۴۴ خبر داد و افزود: در این زمینه به دنبال جذب سرمایه‌گذاری هستیم تا بتوانیم در یک پروژه طولانی مدیریت این بندر را به بخش خصوصی واگذار کنیم که چنانچه این امر اتفاق نیفتد این سازمان به سرمایه‌گذاری خود ادامه می‌دهد.

وی در مورد فاز دوم این طرح نیز گفت: فاز دوم شامل اسکله‌ها و لایروبی بندر می‌باشد که در این زمینه در حال گرفتن مشاور هستیم و امیدواریم تا پایان سال عملیات ساخت فاز ۲ این بندر را به مناقصه ببریم.

اشکریز گفت: وسعت حوضچه این بندر ۳۵ هکتار است که از این نظر از حوضچه بندر شهید باهنر بزرگ‌تر است و بعد از بندر شهید رجایی بزرگ‌ترین بندر به لحاظ حوضچه در استان می‌باشد.

وی گفت: با توجه به برآوردی که انجام شده اولویت خدمات ارائه شده در این بندر در آینده در زمینه صیادی و تجاری است علاوه بر آن می‌تواند به عنوان یک بندر تدارکاتی، با توجه به پروژه‌های وزارت نفت در این منطقه، مباحث پشتیبانی را از طریق این بندر انجام داد.

مدیرکل بنادرودریانوردی هرمزگان در پایان اظهار داشت: در زمینه بانکرینگ، با توجه به موقعیت مناسب بندر، تقاضای سرمایه‌گذاری از سوی سرمایه‌گذاران ارائه شده که در دست بررسی است.

بادبان شو، پارو شو، ماهی شو، آب شو

معرفی یک شاعر دریایی - ۳ (اورهان ولی)

فرزاد آبادی



به طرف کشتی سازی که می روی
دریا را خواهی دید
دست و پایت را گم نکن

آنها تور انداخته می شد؟ یا جاشوهای که با شور
و شوق، محکم می چسبیدند به تورهای ماهیگیری،
وقتی ناخدا فریاد می کرد "اینجا"
یا سور و ساتی که بچه ها بر پا می کردند، وقتی
بعد از ساعتها چشم به دریا دوختن و کلافه
شدن بالاخره شکار آرکینوسی (نوعی ماهی بزرگ
که از گوشت آن تن درست می کنند) را به چشم
می دیدند؟ یا صدای سوت کشتی های بخاری و
ناقوس ها، در سفیدترین صبح ها؟ یا موج هایی که
زوزه می کشیدند در گاراژ قایق ها؟... تمامی ندارد
که بتوانی بشمری!

اورهان ولی کانیک در ۱۳ نیسان ۱۹۱۴ (۲۵)
فروردین ۱۲۹۳ شمسی) در استانبول متولد شد
و در ۱۴ کاسیم ۱۹۵۰م (۲۴ آبان ۱۳۲۹ش) در
۳۶ سالگی در همان شهر، بر اثر خونریزی مغزی
درگذشت. پدرش، محمد ولی کانیک، کلارینت نواز
(قره نی زن) بود و رهبری ارکستر سازهای بادی
ریاست جمهوری را بر عهده داشت. مادرش از
خانواده ای اشراف زاده بود. اورهان، تحصیلات
ابتدایی را در "گالاتاسارای" گذراند. بعدها به دلیل
منتقل شدن پدرش به آنکارا، تحصیلاتش را در

باشم. هر چه از دریا دور ماندم، چه ها که از دریا به
یادم نیامد. همه شان را هم دوست داشتم، همه شان
را هم با حسرت به یاد می آوردم. خورشید، که از
آبها منعکس می شد روی سقف و درخشش ها
و بازی هایی که به وجود می آورد؟ یا منظره ی
چشم گیر قایق های بزرگ قرمز و سبزی که پشت
سر یک قایق ماهیگیری ردیف می شدند و بین

اورهان ولی (Orhan Veli) از عشق خود به
دریا این گونه می نویسد:
یک سال اگر دریا را نبینم، غیر عادی می شوم.
مخصوصاً وقتی که بهار می شود، بوی انبوه خزه ها
که به مشام می رسد، دیوانه ام می کند. این بو
را اولین بار، در یک شهر غیر بندری، صبح روزی
بهار که به مدرسه می رفتم، باید حس کرده



آنجا پی گرفت. به قول اورهان شهری غیربندری. او شیفته دریا و استانبول بود. در دوره دبیرستان با "اُکتای رفعت" و "ملیح جودت آندای" آشنا و دوست شد، بعدها با هم جریان شعری با نام "غریب" به راه انداختند. بعد از دبیرستان، اورهان ولی وارد رشته‌ی فلسفه دانشکده ادبیات دانشگاه استانبول شد، اما در ۱۹۳۵ میلادی تحصیلاتش را ناتمام رها کرد. در ۱۹۳۶ میلادی به استخدام اداره کل پست و تلگراف درآمد و تا ۱۹۴۲ میلادی در آنجا مشغول به کار بود. یک شب در آنکارا، اورهان ولی به چاله‌ای که شهرداری برای کابل کشی کنده بود، افتاد و از ناحیه سر زخمی شد. روز بعد به استانبول رفت و در خانه دوست‌اش، صباح‌الدین ایوب اوغلو بود که ناگهان حالش وخیم شد، وی را به بیمارستان جراح‌پاشا بردند و همان جا نیز درگذشت.

"هر روز این دریا این قدر زیباست! همیشه این‌طور دیده می‌شود آسمان؟ همیشه این قدر زیباست این اشیاء، این پنجره؟

نه

به خدا نه

کاسه‌ای زیر نیم کاسه است."

صبح‌الدین درباره او چنین می‌گوید: اورهان ولی نمی‌دانست در مشت‌اش چه چیزهایی دارد، اما همه جای "بوغاز" را مثل کف دست‌اش، وجب‌به‌وجب، خزه به خزه می‌شناخت. بچه که بود با یک جفت پارو، یک دوست، و چند تا نان صبح می‌زد بیرون و غروب برمی‌گشت. کسانی که قسمت بالایی بوغاز را می‌شناسند می‌فهمند چه می‌گویم. با قایق موتوری‌اش که قسمت انتهایی‌اش به شکل برگ بود، زیر نور خورشید که راه می‌افتادیم، اورهان

ولی می‌دانست باد کی درمی‌گیرد، جریان آب چقدر شدت خواهد گرفت، گرداب را چطور باید رد کند، مرغان دریایی و تورهای ماهیگیری امروز چه ماهیانی خواهند گرفت، همه اینها را اورهان ولی به شوخی می‌گفت اما هیچ کدام از گفته‌هایش به خطا نمی‌رفت.

طبیعت‌گرایی اورهان ولی را می‌توان در شعر "نشنو، ببین" به وضوح دید. لمس عناصر طبیعی، حضور در متن زندگی را طلب می‌کند. شعر ساده اما عمیق اورهان ولی بی‌شباهت به خود زندگی نیست.

"نشنو صدای غرش

و چرت چرت باز شدن پسته‌ها را بر شاخه‌ها یک بار هم ببین، ببین چه حالی به تو دست می‌دهد

یک بار هم نشنو صدای این باران را، ببینش

صدای ناقوس را، آدمی را که حرف می‌زند

نشنو بوی خزه‌ها را

خرچنگ را، میگو را

بادی را که از دریا می‌وزد..."

برای درک ارزش‌های واقعی اورهان ولی، ابتدا باید مراتب تحول و تکامل شعر وی را در نظر گرفت. او تنها شعر نسرو، بلکه بی‌وقفه جستجو و بررسی کرد، تغییر کرد و سرنوشت بزرگ شعر را زیست. به نقل از اُکتای رفعت "اورهان ولی، سرگذشت شعر چندین نسل از شاعران فرانسه را در عمر کوتاهش گذراند. شعر ترکیه زیر سایه قلم او هم‌سنگ شعر اروپا شد... تغییراتی را که شاید چندین نسل، پشت به پشت، می‌توانستند به انجام برسانند، او در عرض چند سال انجام داد. کمکی که او به ادبیات ترکیه کرد، این بود که شعر را از انحصار طبقات ممتاز درآورد.

"کوچک بودم، خیلی کوچک

قلاب ماهیگیری را توی دریا انداختم ماهی‌ها هجوم آوردند دریا را دیدم.

بادبادکی درست کردم، رنگارنگ

دُمش به رنگ رنگین کمان

ولش کردم به هوا

آسمان را دیدم.

بزرگ شدم، بیکار ماندم، گرسنه ماندم

باید پول درمی‌آوردم

رفتم توی آدم‌ها

آدم‌ها را دیدم.

از هیچ کدام نمی‌توانم بگذرم

نه از دریاها، نه از آسمان اما...

این آخری رهایم نمی‌کند

رهایم نمی‌کند غم نان.

می‌گویم پس این بود

سرگذشت شاعر بیچاره."

ملیح جودت آندای، یکی از دوستان شاعر درباره او اینگونه می‌گوید: "اورهان ولی خیلی پُراحساس بود، اما دوست نداشت که به احساسات وابسته باشد. بزرگ‌ترین تأثیری که در طول دوستی‌مان از او، در من نقش بست این بود: نقد و افشای گفته‌ها و رفتار خود با شوخی. همه جان‌های غنی این گونه‌اند؛ شوخی یکی از یگانه‌ترین چاره‌هایی‌ست که نمی‌گذارد فخرفروشی به این غنا و توانگری راه یابد. شعرهای اورهان ولی خود دلیلی برای اثبات گفته‌هایم است.

"حیران می‌مانم پشت سر کشتی‌ای که راه می‌افتد خودم را نمی‌توانم به دریا بیندازم، دنیا زیباست مسخره است شجاعت و مردانگی‌ام که نمی‌توانم گریه کنم." ■



خرید نهنگ و باقی قضایا

حکایت سفر اول سندباد بحری

عمران صلاحی

ریگ‌ها بر او جمع شده و درختان بر او رسته و مانند جزیره گشته! چون شما آتش بیفروختید، گرمی بدو اثر کند، همین ساعت از جای خود جنبیده شما را به دریا فرو ریزد و همگی غرق شوید. اکنون به سرعت برخیزید و خویشتن را از هلاکت برهانید.

چون قصه بدین جا رسید، بامداد شد و شهرزاد لب از داستان فروبست. چون شب پانصدوسی و نهم برآمد، گفت: این ملک جوان‌بخت، اهل کشتی از شنیدن سخنان ناخدا به هراس و بیم اندر شدند و کانون‌ها و اسباب برجا گذاشته و به سرعت به سوی کشتی بشتافتند. پاره‌ای از ایشان به کشتی رسیده و پاره‌ای از ایشان نرسیده بودند که جزیره به جنبش آمده و به قعر دریا رفت و هرچه که بر آن جزیره بود، در دریا غرق گشت. من نیز از آنان بودم که بر روی جزیره در دریا غرق شدم. ولیکن

پس در آن هنگام کمر به میان استوار کردم و بضاعت تجارت خریده به سفر دریا بسیجیدم. به شهر بصره روان شدم و از آن جا با جمعی از بازرگانان به کشتی نشسته و شبانه‌روز به دریا همی رفتم و از جزیره‌ای به جزیره‌ای و از دریایی به دریایی همی گذشتم و هر مکانی که می‌رسیدم، می‌فروختم و می‌خریدم تا اینکه به جزیره‌ای برسیدیم که باغی بود از باغ‌های بهشت. ناخدا به کنار جزیره راند. هر کس که در کشتی بود به جزیره درآمد و کانون‌ها ساخته، آتش بیفروخته و هر یک به شغلی جداگانه مشغول گشتند. یکی طبخ می‌کرد و یکی جامه می‌شست و یکی به تفریح می‌گرایید. من از جمله تفریح‌کنندگان بودم.

الغرض، اهل کشتی به خوردن و نوشیدن مشغول بودند که ناچار ناخدا در کنار جزیره ایستاده و به آواز بلند بانگ بر زد که: ای ساکنان کشتی و ای طالبان نجات، بشتابید و به کشتی اندر آیید و آنچه مال دارید بر جای گذاشته، جان‌های خویشتن را نجات دهید و خویشتن از هلاکت برهانید که این نه جزیره است، بلکه این ماهی بزرگی است که از آب بیرون آمده و

اما حکایت نخستین که در سفر نخست اتفاق افتاده، این است که مرا پدری بود از بازرگانان. چون عمر او سپری شد، من دست به مال نهادم و در خوردن و نوشیدن صرف کردم و با دوستان هر روز در بوستان به سر بردم و گمان من این بود که مرا مال پایدار خواهد بود و این حال به من سودی خواهد بخشید. پس من دیرگاهی بدین حالت بودم. وقتی که به عقل خود بازگشتم و بساط غفلت درنبرشتم، دیدم که مال از دست من برون رفته. حالم دگرگون گشته، از این حالت به ملالت اندر شده، از انجام کار هراس کردم و حکایت سلیمان بن داوود علیه‌السلام که شنیده بودم، به خاطر آوردم که امر فرموده بود که سه چیز بهتر است: روز مرگ از روز ولادت و سگ زنده از شیر مرده و قبر از قصر. پس از آن برخاسته، آن چه از مال و عمارت باقی مانده بود بفروختم و سه هزار درهم جمع آوردم. به خاطرم گذشت که به شهرهای دور سفر کنم و گفته شاعر یاد آمد که گفته بود:

قدر مردم، سفر پدید کند

خانه‌ی خویش مرد را بند است

تا به سنگ اندرون بود گوهر

کس نداند که قیمتش چند است



خدای تعالی مرا خلاص کرد و نجات را روزی من گرداند و تخته‌ی چوبین بزرگ که در آن جامه می‌شستند، مرا پیش آمد. من آن تخته بگرفتم و بر آن بنشستم.

سایر قضایا

آن‌چه تا این جا خواندید، بخشی از اولین سفر سندباد بود که خودش نقل کرده است و آن‌چه از این به بعد خواهید خواند، بخش دیگری از این سفر است که ما نقل می‌کنیم: اگر می‌خواهید از دنباله ماجرای سندباد باخبر شوید، کتاب هزار و یک شب را بخوانید (البته اگر گیر آورده‌اید!) او با تخته پاره‌ای خود را به جزیره‌ی اسب‌ها می‌رساند و سرانجام نجات پیدا می‌کند. غیر از سندباد، افراد دیگری هم غرق شده‌اند و بعضی از آنها مثل سندباد تخته پاره‌ای گیر آورده‌اند و بر امواج دریا خود را به دست تقدیر سپرده‌اند. دلتان می‌خواهد بدانید این افراد، روی این تخته پاره‌های شناور، به چه فکر می‌کنند؟

روی تخته پاره اول

می‌گویند شخصی با سطل ماست، کنار دریا نشسته بود و قاشق-قاشق ماست در آب می‌ریخت. رهگذری رسید و صحنه را دید و گفت: پدر جان! داری چه کار می‌کنی؟ طرف گفت: دارم دوغ درست می‌کنم. رهگذر پرسید: مگر می‌شود؟ طرف گفت: اما اگر بشود، چه دوغی می‌شود! حالا حکایت ماست البته این ماست، هیچ نسبتی به آن ماست ندارد! چه جزیره جانانه‌ای بود اگر می‌توانستیم آن را صید کنیم، چقدر گوشت و روغن از آن در می‌آمد و از فروش این همه گوشت و روغن می‌توانستیم چه درآمدی داشته باشیم. حیف که آتش روشن کردند و جزیره را فراری دادند در واقع، این جزیره بود که ما را فراری داد.

روی تخته دوم

حیف که نویسنده نیست، وگرنه می‌توانستیم مثل "هرمان ملویل" کتاب دیگری بنویسم و اسمش را

بگذارم "نهنگ سیاه". چه کتاب پرفروشی می‌شد. نهنگی که رویش درخت بروید و علف سبز بشود، عجب نهنگی است. مجسم کنید گاوها و گوسفندان روی نهنگ دارند می‌چرند و چوپانی زیر درختی لم داده و دارد نمی‌زند. کشاورزان از روی نهنگ، محصولات خود را درو می‌کنند. شک ندارم چنین کتابی به همه‌ی زبان‌ها ترجمه می‌شد. بعید نبود جایزه‌ی بهترین کتاب سال هم نصیب من شود! اگر آن آتش را روشن نکرده بودند، چه شاهرکاری به گنجینه ادبیات جهان اضافه می‌شد. افسوس، همه تخیلاتمان رفت زیر آب!

روی تخته پاره سوم

این آتشی که روشن کرده‌اند، در حقیقت آتشی بود که به مال ما زدند. بی‌خود و بی‌جهت. جزیره رفت زیر آب. اگر جزیره روی آب می‌ماند، برای خودش هم بد نمی‌شد. در زندگی‌اش تنوع ایجاد می‌شد، حوصله‌اش سر نمی‌رفت. چون من قصد داشتم قسمت‌های زیادی از نهنگ را بخرم و روی آن آپارتمان‌های ویلایی بسازم و آن جا را تبدیل به یک مجتمع تفریحی و توریستی کنم. اگر خود جزیره هم تصور می‌کرد چه افرادی از ملیت‌های مختلف برای دیدنش می‌آیند، زیر آب نمی‌رفت. این جزیره‌ها هم عجب نازک نارنجی هستند، با یک آتش کوچک، از کوره درمی‌روند. کاش کمی به او جگر می‌دادیم، تا دندان روی جگر بگذارد و این همه بی‌تابی نکند. ما که نتوانستیم روی جزیره اقامت کنیم، امیدوارم جزیره روی ما اقامت نکند.

روی تخته پاره چهارم

صائب تبریزی می‌گوید: از متاع عاریت بر خود دکانی بسته‌ام، وام خود خواهد ز من هر دم طلبکاری جدا. در خشکی، بعضی وقت‌ها که توی فکر می‌رفتم، دور و بری‌ها می‌گفتند: انگار کشتی‌هایش غرق شده. حالا کجایند آنها تا ببینند من واقعاً کشتی‌هایم غرق شده است.

یک روز ملا نصرالدین را می‌بینند که سر و صورتش زخمی شده و دارد می‌لنگد، می‌پرسند: خدا بد

ندهد، چی شده؟ می‌گوید: هیچی، لباس‌هایم از پشت‌بام افتاده توی حیاط. می‌پرسند: پس چرا تو زخمی شده‌ای؟ جواب می‌دهد: برای اینکه خودم هم توی لباس‌هایم بودم!

برداشت نویسنده

مردی که روی تخته پاره چهارم است، این حکایت ملا نصرالدین را نقل می‌کند که پشت بندش حرف دیگری بزند، اما درست در همین لحظه حساس، مهمان ناخوانده‌ای مثل بختک بالای سر نویسنده ظاهر می‌شود و نویسنده رشته مطلب را گم می‌کند. از همه مهم‌تر این مهمان ناخوانده باعث می‌شود، غریق‌های یادشده، دیگر نتوانند فکر کنند و آخر و عاقبتشان هم معلوم نیست. هر بلایی سر آنها بیاید، تقصیر این مهمان ناخوانده است. نویسنده تصمیم می‌گیرد بعد از رفتن مهمان ناخوانده، تخته پاره‌ها را تعقیب کند و از سرنوشت کشتی‌شکستگان آگاه شود، اما این تصمیم عملی نمی‌شود. چون مهمان ناخوانده آن‌قدر پیش نویسنده می‌نشیند و آن‌قدر جای می‌نشیند و سیگار می‌کشد که وقت اداری تمام می‌شود (البته هنگام نوشتن این مطلب، هنوز قانون ممنوعیت استعمال دخانیات در اماکن عمومی به تصویب نرسیده است). نویسنده و مهمان از اداره درمی‌آیند.

اما صحبت مهمان تمامی ندارد. می‌چسبد به نویسنده و پایه‌پا با او می‌رود. به قهوه‌خانه‌ای می‌روند و یک ساعت به استعمال دخانیات می‌پردازند. بعد از آن به هزار زحمت، نویسنده از مهمان جدا می‌شود و به خانه‌اش می‌رود. اما نمی‌تواند دنباله‌ی داستان را بنویسد، چون این دفعه خودش مهمان است. به مهمانی می‌رود و نصف شب به خانه می‌آید و دراز به دراز روی تخت می‌افتد. روز بعد، ساعت ده صبح به اداره می‌آید و با چشم‌های خواب‌آلود می‌نشیند و این مطالب را سرهم‌بندی می‌کند. در همین موقع پیک مجله وارد می‌شود. خواهش می‌کنم یک دقیقه بنشینید تا این جمله را هم تمام کنم! ■