

اقتصاد دریا

ترانزیت دریا

سیاستگذاری برای تحولات ترانزیت دریا

بخش پنجم ●

دکتر بهروز امرایی – هنگامی که این مشکل در سال ۱۹۵۴ سروسامان یافت شرکت‌های نفتی تصمیم گرفتند تا به منظور حفظ خود از خطر مشابه، پالایشگاه‌های مربوطه را نزدیکتر از قبل به بازار مصرف احداث نمایند. از آن زمان کشورهای وارد کننده نفت اکثر پالایشگاه‌ها را در نزدیکی بنادر که بعنوان نقاط تمرکز جمعیت قلمداد می‌شوند تأسیس نمودند بعلاوه آنکه ناوگان فرآورده بر جهان نسبت به قبل، از نظر اندازه کشتی‌ها و تعداد آن‌ها در مقایسه با ناوگان نفتکش‌های نفت خام کوچکتر شده است.

این نوع کشتی‌ها (ویژه خدمات پالایشگاه‌های ساحلی) وزن آبخوری معادل ۲۵ تا ۳۵ هزار تن دارند. از هنگام بروز جنگ در سال ۱۹۷۳ اغلب کشورهای تولید کننده نفت، کنترل و نظارت بر تولید نفت را خود به عهده گرفته‌اند و چندی است که در کنار تولید و فروش نفت خام به تولید فرآورده‌های نفتی نیز روی آورده‌اند تا از طریق ارزش افزوده پالایش نفت سود بیشتری ببرند. همانطور که پالایشگاه‌ها در کشورهای صادر کننده شرق آسیا رو به رشد و فعالیت هستند نیاز میرم به فرآورده‌ها نیز احساس خواهد شد و یک دگرگونی در مجموعه انواع نفتکش‌هایی که در امر صادرات به این کشورها خدمات می‌رسانند، حاصل می‌گردد. لــذا با پیش‌بینی چنین بازار جدید، شرکت‌های نفتی و مالکان کشتی‌ها از فرآورده‌برهایی بسا وزن آبخوری معادل ۵۰ هزار تن بهره خواهند گرفت و یا اینکه برای سفارش ساخت این نوع کشتی‌ها آستین بالا خواهند زد و با استفاده از آن‌ها خواهند توانست کشتی‌های کاملاً پر نفت بر را از کانال سوئز عبور دهند. این گونه کشتی‌ها بخاطر خصوصیت کالایی که حمل می‌کنند و به دلیل حساسیت و خطر آفرین بودن آن مدت زمان بیشتری در مقایسه با نفتکش‌های بزرگتر در بندر توقف می‌نمایند و به همین دلیل سیستم جابجایی محموله و حمل و نقل به گونه‌ای در نظر گرفته و طراحی شده است تا مدت زمان توقف در بندر را به حداقل کاهش دهند.

بر اساس مطالعات و برآوردهای بیمکو (BIMCO) در سال ۲۰۱۱ مجموع ظرفیت حمل کشتی‌های جدید حمل مواد شیمیایی که وارد ناوگان جهانی این نوع کشتی‌ها شده‌اند، هفت میلیون تن بوده و در همین حال تعداد کشتی‌های قدیمی از رده خارج شده شیمیانی بر کـــه رهسپار محوطه‌های اوراق‌سازی شده‌اند، از مقدار آن در سال ۲۰۱۰ به مقدار قابل ملاحظه‌ای کمتر بوده است.

قله برهای خشک

در طول قرن گذشته رشد و توسعه کالای خشک در مقایسه با توسعه اقتصاد جهانی که ۱۳ برابر گردیده به یک افزایش ۲۰ برابری دست یافته است. خصوصاً اینکه هم توسعه و رشد اقتصاد جهانی و هم صنعت کشتیرانی افزایش سریع و شایان توجه را در سال‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ از خود نشان داده این رشد در بخش حمل و نقل کالای خشک منجر به ظهور تغییر و تحولاتی در سیستم حمل و نقل دریایی گردیده است. مراکز صنعتی بزرگتر نیز به نوبه خود از طرق مختلف بر صـــرفه جوئی‌های مقیاس تأثیر گذار بوده است. در بخش حمل و نقل دریایی هر چه محموله بزرگ‌تر باشد هزینه واحد حمل و نقل کمتر است و هر چه مسیر طولانی‌تر باشد صرفه‌جویی مقیاس آن نیز بیشتر است. در سال‌های قبل از بروز جنگ جهانی اول تناژ یک کشتی ترمپ برابر (۵۵۰۰ dwt) بود و میانگین سرعت آن به ۸/۵ گره می‌رسید. پس از جنگ جهانی اول نوع استاندارد کشتی‌های ترمپ با تناژ یابری ۸۰۰۰-۹۰۰۰ dwt ساخته شدند و میانگین سرعت آن‌ها تقریباً برابر ۹/۵ گره بود. در طول جنگ جهانی دوم نوعی از کشتی‌های ترمپ با نام لیبرتی (LIBERTY) با به عرصه دریاها گذارد. تناژ این کشتی‌ها برابر با ۱۰۰۰۰ dwt بود و سرعتی برابر ۱۱ گره دریایی داشتند. پس از سال ۱۹۶۰ صرفه جوئی‌های مقیاس منجر به ساخت فله‌برهای خشک بزرگتری شد.

لذا اندازه این نسوع فله‌برهای ویژه در طول چند سال اخیر به ۲۰۰۰۰ dwt رسیده است و از طرفی پیشرفت‌های فنی در ارتباط با هزینه به امر صرفه‌جویی در کشتی‌سازی و هزینه‌های عملیاتی کشتی و نیز کاهش نرخ کرایه کمک شایان توجهی کرده است.

امروزه مالکان کشتی قادرند تا با بهره‌گیری از هزینه‌های سرمایه‌یانی‌تر و ارزاتری به فعالیت باکشتی پرداخته و نرخ کرایه حمل را کاهش دهند. معیارهای صرفه جوئی اقتصادی در ابعاد کشتی‌ها موجب کاهش در هزینه حمل و نقل دریانی و افزایش تناژ کشتی می‌گردد. بهرحال عوامل بسیاری در ایجاد محدودیت‌های آبخور، ظرفیت پایانه، طول اسکله و بسیاری عوامل دیگر در کشورهای در حال توسعه که مشغول واردات و یا صادرات سنگ آهن و یا زغال سنگ هستند، وجود دارد.



متاسفانه تأمین زیرساخت حمل و نقل دریایی در بندر چابهار چندان مورد توجه نیست و ارتباطات تعریف شده‌ای که حمل بار در منطقه چابهار را توجیه پذیر کند وجود ندارد

موضوع نیز این است که این بندر، مسیرهای تجاری را که پیشتر تحقق آن‌ها ممکن نبود، در دسترس قرار می‌دهد. بخش گسترده‌ای از این انسدادها نیز به تلاش‌های پاکستان جهت آسیب رساندن به هند از طرق مسدودسازی مسیرهای تجاری آن از طریق افغانستان مربوط می‌شود. این در حالی است که فعال‌سازی ظرفیت‌های تجاری بندر چابهار، تا حد زیادی اهرم‌های پاکستان در حوزه تجاری را تسلط سیاسی در منطقه را کاهش و موقعیت ایران را تقویت می‌کند.

بندر چابهار عملاً در نقطه مقابل «بندر گوادر» پاکستان است که پاکستان امید داشت تا آن را به مانند نمودی از قدرت منطقه‌ای خود عرضه کند. در شرایطی که ایران به شدت در تلاش است تا با انزوای تحمیل‌شده به خود از سوی غرب مقابله کند و تحریم‌های غربی و به‌طور خاص آمریکا علیه خود را نیز بی‌نتیجه سازد تحول در کشتیرانی بندر چابهار رونق اقتصاد گذشته را به این بندر قدیمی ایران باز می‌گرداند.

صادراتی و ترانزیتی، کاهش بروکراسی اداری و انعطاف در صدور بارنامه و ترخیص با توجه به نیاز مشتریان و افزایش مسیرهای حمل‌کانتینر از مبدا چابهار به مقصد بنادر منطقه، از موضوعاتی‌ات که اید برای رونق کشتیرانی در چابهار با جدیت مورد ارزیابی قرار بگیرد.

وضعیت ترانزیت کالا از بندر چابهار اسفبار است

مرادی در توضیح این مهم که حجم ترافیک بار یا همان ترانزیت کالا از طریق کشتیرانی در چابهار کاهش یافته، ابراز داشت: بندر چابهار عملاً فرصتی طلایی را برای این کشور به همراه دارد و به آن این امکان را می‌دهد تا دستی برتر را در رابطه با مناسبات خود با آسیای مرکزی و همچنین پاکستان و افغانستان در اختیار داشته باشد. اما وضعیت کشتیرانی این بندر این روزها اسف بار است. با این تفاسیر سرریا شدن کشتیرانی و اوج‌گیری موقعیت بندر چابهار بسیار مهم است. دلیل اصلی این

بررسی عواملی که بندر چابهار را سرپامی کند

اقتصادسرآمد گزارش می‌دهد

وضعیت ترانزیت کالا از بندر چابهار اسفبار است

ضرورت ایجاد اعتماد برای صاحبان کالا توسط خطوط کشتیرانی

با این حال خود افغانستانی‌ها هم اصرار دارند که راه صادرات را از بندر چابهار ایجاد کنند. ولی به نظر می‌رسد راه افتادن چابهار زمانبر است و ایران نیز قطعاً دنبال این قضیه است تا بخشی از بارهای داخلی را به بندر چابهار منتقل کند.

چابهار باید هاب نقل و انتقال در یایی باشد

امید مرادی عضو اتحادیه مالکان کشتی در انبیاره به اقتصادسرآمد گفت: چنانچه بندر چابهار به عنوان هاب اصلی نقل و انتقال بار و کالا شناخته شود، کشتی‌های باری می‌توانند به سمت بندر چابهار آمده پس از تخلیه بار مربوط به ایران بارهای دیگر را به مقاصد دیگر حمل کنند.

چرا چابهار فراموش شده است؟

وی بسا بیان این مهم که اقبال چندانی برای سرمایه‌گذاری در چابهار وجود ندارد، افزود: متاسفانه تأمین زیرساخت حمل و نقل دریایی در بندر چابهار چندان مورد توجه نیست و ارتباطات تعریف‌شده‌ای که حمل بار در منطقه چابهار را توجیه پذیر کند وجود ندارد.

ضرورت ایجاد اعتماد برای صاحبان کالا توسط خطوط کشتیرانی

وی با اشاره به این مهم که حل مشکل سوخت و مسائل گمرکی شرکت‌های کشتیرانی در دستور کار قرار دارد و سعی شده تا فعالیت‌ها با کمترین مشکل در کشتیرانی چابهار دنبال شود، گفت: انتظارات از خطوط کشتیرانی و شرکت‌های کشتیرانی چابهار در راستای برقراری خط کشتیرانی منظم با رویکرد ایجاد اعتماد برای صاحبان کالا، تأمین کانتینرهای خالی توسط خطوط کشتیرانی، ارائه قیمت‌های حمل دریایی رقابتی در بندر چابهار ویژه کانتینرهای

گروه بنادر و دریانوردی – بررسی‌های منابع رسمی نشان از این دارد که با وجود همه تأکیدات برای توسعه سواحل مکران و متعاقباً بندر شهید بهشتی، متولیان بندر چابهار هر روز خسته‌تر از روز گذشته، در حال روزگدرانی و اتلاف وقت و سرمایه هستند. در همه حوزه‌های اقتصادی، سرمایه‌گذاری کلان و هنگفت بدون مکانیزم بازار یعنی بازاریابی و جذب مشتری، به معنای اتلاف منابع است که متأسفانه متولی کنونی اپراتوری بندر چابهار، در حالی‌خود را اپراتور می‌داند که عملاً در حال حاضر انبارداری می‌کند. گفته می‌شود، بی‌عملی و بی‌توجهی اپراتور بندر شهید بهشتی چابهار، باعث شده کشتی‌ها و ترافیک کالا از میان بندر جنوب کشور، به دلیل نزدیکی راه و سرویس مناسب و قیمت پایین‌تر، در بندر شهید رجایی پهلو بگیرند.

به گزارش اقتصادسرآمد، نکته جالب اینکه در میان کشورهای منطقه نیز به علت استقرار چند اپراتور بین‌المللی مانند «مرسک و دی پی ورلد» و دلیل خدمات‌دهی مناسب و قیمت ارزان معمولاً کشتی‌ها بندر کراچی پاکستان را انتخاب کرده و از مزایای خدمات استاندارد آنها استفاده می‌کنند. بندر چابهار با وجود سرمایه‌گذاری هنگفت و تجهیزات و تکنولوژی مکفی و به جهت آنکه در تولید ترافیک کالا و پرهیز کردن از زنجیره تأمین کالا، نمی‌تواند نقشی در جذب باردریایی ایفا کند. در آینده‌ای نه چندان دور همین اندک ترافیک بار را نیز از دست خواهد داد، چرا که درعمل برنامه‌ای برای ارتقا و توسعه بازار کشتیرانی خود طراحی نکرده است. در واقع ترافیک باری که به دلیل ارسال کندم‌های هند از افغانستان ایجاد شده بود و گاه‌آ اتفاق می‌افتد و همین باعث شده بود آمار حمل و نقل بار از بندر چابهار فزونی پیدا کند و این نیز مقطعی وارد می‌شد،



استاندار گلستان خبر داد:

لایروبی کانال اصلی آبرسان خلیج گرگان روبه اتمام است

استاندار گلستان گفت: لایروبی خلیج گرگان با همت قرارگاه خاتم الانبیا پیشرفت‌های خوبی داشته و با اقدام جهادی این قرارگاه نخستین کانال آبرسان به این پهنه آبی رو به اتمام بوده و در سفر دور دوم هیات دولت به استان مورد بهره‌برداری قرار خواهد گرفت. به گزارش اقتصادسرآمد، علی محمد زنگانه در دیدار با سردار عبدالرضا عابد فرمانده قرارگاه خاتم الانبیا در سپاه نیروای گلستان، افزود: منتظر سومین تخصیص اعتبار از محل مدیریت بحران کشور برای اتمام لایروبی کانال اصلی آبرسان به خلیج گرگان هستیم. پس از حضور آیت‌الله سیدابراهیم ریسی در خلیج گرگان در ۱۳ اسفند ماه سال ۱۴۰۰، وی دستور فوری آغاز لایروبی و رسوب‌برداری از کانال‌های سه‌گانه منطقه را صادر کرد و پس از مدت کوتاهی با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مجری و قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا به عنوان پیمانکار، مرحله نخست این عملیات آغاز شد که برای انجام آن از اواخر مرداد ماه سال ۱۴۰۱ چندین دستگاه ماشین آلات سنگین برای لایروبی وارد کانال آشوراده شدند. خلیج گرگان یکی از بزرگترین مخازن آب شیرین متصل به دریای خزر هست و تداوم زندگی بسیاری از جانداران در بزرگ‌ترین دریاچه زمین به اتصال آن با دریا وابسته است. استاندار گلستان گفت: آبرسانی در این استان شمالی اولویت مطالبات در اجرای طرح‌ها است که به نگاه و پیگیری مسوولان قرارگاه خاتم الانبیا برای شتاب بخشیدن در بهره برداری از این طرح‌ها در منطقه نیاز دارد. زنگانه ادامه داد: گلستان به عنوان یکی از چهار استان دارای تنش آبی در کشور به‌شمار می‌رود و تلاش برای تأمین آب مورد نیاز ساکنان این خطه در اولویت است. وی سد نرمام مینودشت را از پروژه‌های راهبردی گلستان برشمرد و گفت: مهمترین وظیفه این پروژه، تأمین آب شرب ساکنان شرق استان با جمعیتی بیش از ۵۳۵ هزار نفر است. وی یادآور شد: در راستای سرعت بخشیدن به سه دستور ویژه رییس جمهور در سفر نخست استانی در اسفندماه سال ۱۴۰۰، تمامی کلان پروژه‌های مرتبط با آن را به ریز پروژه تقسیم و فازبندی شده و اکنون بخشی از آنان انجام و برخی دیگر در حال انجام است.



تاکید رییس شیلات ایران:

هیچ بخشنامه‌ای مانع فعالیت صیادان نشود

رییس سازمان شیلات ایران گفت: هیچ بخشنامه‌ای نباید باعث توقف فعالیت روزمره صیادان و بهره‌برداران حوزه شیلات شود بلکه با هماهنگی با بهره‌برداران جامعه صیادی تقویم زمان‌بندی ارائه و طبق آن عمل شود. به گزارش اقتصادسرآمد، حسین حسینی در نشست هم‌اندیشی با اتحادیه و نمایندگان جامعه صیادی هرمزگان با اشاره به اینکه صید و صیادی بخش قابل توجهی از اشتغال و معیشت ساحل نشینان را دربرگرفته است، افزود: اولویت مجموعه شیلات نیز پایداری بهره‌برداری از دریاست. وی با اشاره به اینکه اصلاحات و بازنگری در امور صید و صیادی را در دستورکار قرار داده‌ایم، تصریح کرد: سازمان شیلات ایران موافق با واگذاری یکسری اختیارات به استان‌ها است، چرا که همگی در مسیر خدمت به بهره برداران و در راستای سیاست‌های سازمان هستیم. رییس سازمان شیلات ایران تصریح کرد: در برخورد با متخلفان احتمالی صید و صیادی حفظ حرمت و کرامت جامعه صیادی یک اولویت است که همواره در دستور کار قرار دارد. وی استفاده از نظرات و تجربیات جامعه صیادی را حتی در صدور مجوز صید بسیار راهگشا ذکر کرد و گفت: بی‌شک دانش این قشر می‌تواند در مدیریت ذخایر و پایداری صید و صیادی کمک رسان باشد. وی همچنین با اشاره به اینکه هر روش صیدی که آبریان نابالغ را صید کند ممنوع و مخرب است، اظهار کرد: اگر در صید و صیادی به سمت روش استاندارد برویم قدرت موتور ناوگان صیادی را هم می‌توان بدون نگرانی افزایش داد. حسینی تصریح کرد: در بحث افزایش قدرت موتور ناوگان صیادی، جابه جایی و نقل و انتقالات آیین نامه‌ها به روز خواهد شد و بی‌شک با واگذاری این اختیارات به استان‌ها تسریع حاصل می‌شود. معاون وزیر جهادکشاورزی خاطر نشان کرد: در بحث واگذاری‌های مدیریت بنادر صیادی اولویت نخست، تعاونی صیادی است اما این مهم با امتیاز دهی که در واقع رضایت جامعه صیادی نقش مهمی در آن دارد و از طریق فراخوان عمومی اتفاق می‌افتد. حسینی همچنین با اشاره به اهمیت استان هرمزگان در فعالیت‌های شیلاتی به ویژه صید و صیادی گفت: استان هرمزگان با بهره‌مندی از ظرفیت‌های خوب در کنار تعامل و پیگیری مجموعه شیلات و بهره برداران توانسته گام‌های خوبی در مسیر توسعه بیش از پیش فعالیت‌های شیلاتی بردارد.



سرپرست سازمان منطقه آزاد انزلی مطرح کرد:

ارتقای امنیت غذایی با واردات ۲۲۱ هزار تن کالای اساسی در بنادر انزلی و کاسپین

سرپرست سازمان منطقه آزاد انزلی مطرح کرد: در راستای تأمین کالاهای اساسی کشور از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۷۶ هزار و ۵۰۰ تن روغن خام و نهاده‌های دامی و غلات در مجتمع بندری کاسپین و ۴۶ هزار تن روغن در مجتمع بندری انزلی تخلیه و بارگیری شده است. به گزارش اقتصادسرآمد، اکبر نیازی با اشاره به تخلیه و بارگیری بیش از ۱۷۶ هزار تنی کالای اساسی در بندر کاسپین به ایسنا اظهار کرد: در راستای تأمین کالاهای اساسی کشور از ابتدای سال جاری تاکنون با پهلوگیری ۴۵ فروند کشتی، ۱۷۶ هزار و ۵۰۰ تن روغن خام و نهاده‌های دامی و غلات در مجتمع بندری کاسپین تخلیه و به سراسر کشور حمل شده است. سرپرست سازمان منطقه آزاد انزلی اکبر نیازی افزود: از ابتدای سال جاری تاکنون ۱۳۲ هزار و ۵۰۰ تن روغن خام خوراکی توسط ۲۷ فروند کشتی در بندر کاسپین تخلیه و توسط کامیون‌های تانکردار به واحدهای تولیدی سراسر کشور حمل شده است. وی به پهلوگیری ۱۸ فروند کشتی حامل نهاده‌های دامی و غلات در اسکله‌های مجتمع بندری کاسپین اشاره کرد و یادآور شد: براساس آمارهای موجود ۴۴ هزار تن نهاده دامی و غلات شامل جو، ذرت، سویا و نخود در بندر کاسپین تخلیه‌شــد. نیازی با بیان اینکه بندر کاسپین و بندرانزلی به عنوان بنادر محدوده منطقه آزاد انزلی با هم افزایی ظرفیت‌ها و همگرایی موجود در دیپلماسی دریای خزر در سال‌های اخیر روند رو به رشدی داشته‌اند گفت: سال گذشته با استفاده از ظرفیت سه پست اسکله عملیات تخلیه و بارگیری در بندر کاسپین رشد چشمگیری داشت و امسال با اضافه شدن سه پست اسکله جدید، ظرفیت اسمی اسکله‌های بندر کاسپین ۱۰۰ درصد رشد می‌یابد. وی اضافه کرد: منطقه آزاد انزلی تنها منطقه آزاد شمال کشور است که دو بندرانزلی و کاسپین را در محدوده خود دارد و مجتمع بندری کاسپین به عنوان بزرگترین زیرساخت بندری ایران در دریای خزر با رویکرد صادراتی و با هدف توسعه روابط اقتصادی با کشورهای حاشیه خزر و راه‌اندازی کریدور شمال – جنوب در منطقه آزاد انزلی احداث شده است. معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی گیلان نیز در گفت و گو با ایسنا با اشاره به برنامه ریزی این اداره کل در راستای افزایش ظرفیت مخازن روغن به ۵۶ هزار تن، اظهار کرد: در حال حاضر ظرفیت مخازن روغن در مجتمع بندری انزلی ۱۶ هزار تن است.